

עיריית תל-אביב-יפו
פרוטוקול מס' 19
ישיבת פורום מועצה מתאריך 18.2.07

פרוטוקול מס' 19 של פורום מועצה מתאריך 18.2.07

משתתפים: רון חולדאי – ראש העירייה

וה"ה: א. שומר, ח. אבי גיא, י. דרורי, מ. וירשובסקי, מ. טיומקין, א. גלעדי,
פ. ויסנר, מ. מוזס, ש. מסלאוי, ד. ספיר.

נוכחים ה"ה: מ. לייבה, ע. אברהמי, ד. לוטן, ר. זלוף, א. גרטי, ב. קוטק,
א. וינס, ר. בסר-הרפז, ב. סעד, נ. פרצלינה, ש. ברס, מ. בניימיני,
ג.בן-חורין

רשמה : ישראלה אגמון

על סדר היום:

הצגת תאגידים:

1. חברת "היכלי הספורט בע"מ".
2. חברת "נתיבי איילון בע"מ".

22. הצגת תאגידים

מר חולדאי - ראש העירייה:

שלום לכולם.

אנו מתחילים בפורום מועצה. אני חוזר ואומר שמעט מאוד חברי מועצה מגיעים לדאבוני- כאשר מציגים דברים חשובים.

במסגרת הבקשות להצגת תאגידים עירוניים אנו נציג היום שני תאגידים עירוניים: האחד הוא חברת "היכלי הספורט" והשני הוא "נתיבי איילון".

מר ניר פרצלינה יציג לנו מצגת, ואחרי המצגת ניתן יהיה לשאול שאלות. בבקשה מר ניר פרצלינה.

חברת היכלי הספורט

מר ניר פרצלינה:

אחר צהרים טובים לכולם.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים) כמו שאמר ראש העירייה, אני ניר פרצלינה- מנכ"ל חברת "היכלי הספורט", הכנתי מצגת, הקציבו לי חצי שעה, וכך זה יהיה. חברת "היכל הספורט בע"מ" -יש לה שני נכסים: היכל נוקיה, ואיצטדיון בלומפילד ביפו. מטרות החברה הן:

תחזוקה ופיתוח מתקני הספורט בעיר תל-אביב יפו.

שיפור השרות לקהל הצופים.

וניצול כלכלי מכסימלי של המתקנים.

החזון של החברה הוא- שיפור המתקנים והבאתם לרמה הנהוגה כיום בעולם.

הנחלת נורמות התנהגות נאותות דרך שיפור המתקנים.

וניחול כלל מתקני הספורט בעיר תל-אביב יפו תחת קורת גג אחת.

המצגת תתחלק ל- 2: מצגת אחת על היכל נוקיה, והשניה על איצטדיון בלומפילד.

היכל הספורט העירוני הוא נכס וסמל לאומי, הוא מושך כמות מבקרים עצומה, הוא מסוקר בהרחבה בכלי התקשורת בישראל ובאירופה, הוא מזוהה עם העיר תל-אביב יפו ועם מכבי תל-

אביב, הוא מוקד פעילות בשכונות הדרום ולדעתנו- בניין יוצא דופן ומתלבט באיכויות

האדריכליות שלו.

ההיכל הוא ההיכל הפעיל ביותר באירופה, בעל מספר המבקרים הגדול ביותר.

ההיכל הוא היכל צפוף. למי שלא יודע, ההיכל הזה למעשה נבנה בשני שלבים: הוא נבנה

באיצטדיון כדורסל פתוח ל- 5,000 איש. בשלב יותר מאוחר הוא נסגר, ואז הוא הפך גם לאולם

סגור, כשלמעשה כל שטחי השרות שלו, המעברים והמסדרונות לא נוספו, אבל 5,000 צופים

נוספים כן נוספו:

מר וירשובסקי:

השלב הזה עלה 10 מליון ל"י.

מר ניר פרצלינה:

כלכלנים, תעשו את הערך הכספי להיום.

כפי שאנו רואים פה על גבי השקף, למעשה ההיכל הזה היה סגור כל השבוע, עם מעט מאוד כתמים סגולים, שזה למעשה המזוננים של ההיכל, והם שרתו את באי ההיכל בימי המשחקים. ההיכל צפוף המסדרונות חשוכים- בטון מאוד מאוד מסיבי וצפוף, ולא נעים.

למעשה, מה שאנו מצאנו כאשר אנו הגענו להיכל, מצאנו למעשה בניין מאוד מאוד גדול, ולא מנוצל. כל השבוע הבניין הזה היה סגור, היה לו את פיק הפעילות שלו בימי חמישי. אנו רוצים להגיע, ולמעשה הגענו כבר למצב של הרחבה, יצרנו הרחבה של הבניין עם טרפזים, ואנו רוצים להגיע למצב שהבניין- מבניין שכל השנה עומד סגור לבניין שיהיה כל הזמן עם פעילות מסחרית שקטה ורגועה, עם פיקים בזמן הארועים.

כאשר בחנו קצת את הסביבה שלנו- אנו נמצאים בשכונה שנקראת יד אליהו. לשכונה הזאת אין מרכז שכונתי, אפשר להגדיר אותו בצורה כזאת. כאשר הם רוצים סופר-פארם- הם צריכים להגיע לבית הוורד, כאשר הם רוצים יותר חנויות- הם צריכים להרחיק עד עזריאלי, וסה"כ האוכלוסיה היום ביד אליהו היא אוכלוסיה מגוונת- גם זקנים, גם זוגות צעירים, לדעתנו זה הדבר הבא בעיר, וצריכים לתת להם גם שרותים נוספים לבתים שלהם.

בעיה נוספת שאנו מנסים לטפל בה: מאחר שלאנשים אין מה לעשות בהיכל לפני משחקים ואחרי משחקים, כולם מגיעים בפיק מאוד מאוד קבוע של זמנים, לקראת 20.30 נוצר עומס גדול מאוד, וגם בפיזור אותו דבר. מי שמגיע להיכל- או אחרי המשחק או לפני המשחק- נוסע לאכול, ומגיע ברגע האחרון- דבר שיוצר עומס תנועה מאוד גדול.

בסופו של התהליך הבניין כבר נראה בצורה שאנו רואים כאן על גבי השקף, עם קירות המסך. הבניין לא הוגדר כבניין לשימור, אבל אנו בהחלט באים ושומרים על צביונו של הבניין ואיך שהוא נראה פעם, על הכותרת של הבניין- שמאוד מייחדת אותו. וותיקי החדר הזה יודעים שהבניין הזה למעשה היה בניין שקוף, לא היו שם קירות, היו שם גדרות ומעבר לגדר כולם ראו מה קורה בתוך הבניין. למעשה, את הגדר הזה מחליפה היום הזכוכית, בשביל המיזוגים וכל הדברים מהסוג הזה.

אנו נעבוד בצורה של 3 טבעות: הטבעת הצהובה היא הטבעת של הפרקט והטריבונוה, הטבעת הכחולה היא הטבעת של ההרחבה, והטבעת האדומה- היא הטבעות של המסדרונות והמעברים. ביום שיש משחק- כל הבניין עובד כיחידה אחת. דמיינו לכם את קניון עזריאלי, אנשים באים, מסתובבים במסדרונות, באיזהשהו שלב נפתחת הדלת של בית הקולנוע, אוכלוסיה מסויימת נכנסת לתוך בית הקולנוע, והפעילות העיסקית מסביב- בקניון- למעשה נמשכת.

שלבי ביצוע: איך ביצענו את העניין הזה? למעשה הקירות האלה, קירות הפריקסטטים- בהסטוריה לא היו בבנין. אנו למעשה סילקנו את קירות הפריקסטטים שהיו סביב הבניין, בפינת הבניין הורדנו קיר מסך, בקומת ביניים- אם לפני קיר המסך אפשר להגיד שמי שלא עמד עליה – עמד באוויר, והיום יש שם קומת גלריה גדולה סביב כל הבניין.

- 5 -

אם נסתכל על זה בחתך: טריבונה תחתונה, טריבונה עליונה לפני השיפוץ. הנפנו טריבונה עליונה חדשה בתוך הבניין, ואז גרמנו למצב שהקהל יושב הרבה יותר קרוב, בצורה הרבה יותר אינטימית. דרך זה גם הוספנו עוד 11,600 מקומות ישיבה. קיר המסך. קומה שלמה לשרותים, הגלריה, 241- תאי צפייה.

כך נראה למעשה היום הבניין: שערי הכניסה, הכניסה ליחידות המסחריות, הגלריה, עמודים שהיו פעם מחוץ לבניין הפכו להיות עמודים בתוך הבניין.

מפלס הכניסה להיכל- כיוון המדרגות שונה. אם אתם זוכרים- פעם היו מדרגות שכל מי שהלך היה חוטף אותן בראש. ניסרנו אותן ובדרך הזאת הרחבנו למעשה את הגלריה. שינינו למדרגות האלה כיוון, ואז כאשר נכנסים מהשער- אפשר מיד לעלות לגלריה. היחידות המסחריות. שני העמודים שביניהם עבר פעם קיר הפריקסט, ועמוד שלישי נוסף- שתומך את הגלריה. קומת ביניים שלמה של שרותים ומזנונים. להזכיר לכם, ברגע שאתה נוגע בבניין, אתה חייב להתאים את הבניין הכביכול חדש, שהוא למעשה בניין משופץ- לחוקי התכנון והבנייה החדשים. הינו צריכים לעשות פי 4 תאי שרותים: נכים, נשים, גברים, כל ה-FACILITIES שלמעשה לא היו לפני זה בבניין הזה. והגלריה- רחבה, מאוד יפה, צופה למעשה לכיוון מגרש החנייה, ופארק גלית- שהולך ומוקם בימים אלה.

24 תאי צפייה- יכולים להיות מסודרים בצורה של חדר ישיבות או סלון. הם פעילים כל השנה, אפשר להגדיל אותם בהחלט כהצלחה גדולה, והם מהווים הכנסה כספית מאוד מאוד נכבדת לחברה.

מה הרעיון? מה זה עושה לנו בסוף? מאחר שבשטחים המסחריים יהיו חנויות כמו סופר-פארם, "מקדונלד", מסעדה, בית קפה, חנויות בגדים, חנויות נעליים, אנו מצפים שלפחות 30% מהקהל יגיעה כשעתיים לפני המשחק, דבר שיגרום לעומס התנועה להשתחרר, וכ- 30% מהקהל גם ישאר לאחר המשחק- כי יהיה לו מה לעשות בניין. אין טעם לגמור את המשחק ולרוץ למסעדה במקום אחר, בואו- יש את זה אצלנו, תשארו אצלנו, הכסף ישאר בתוך הבניין, וכסף זה לא מילת גנאי, והדבר גם יעזור לעומס התנועה שקורה מסביב.

קצת חתכים: הכניסה להיכל, היחידות המסחריות, הגלריה, עליה לתאי הצפייה ועלייה לטריבונה העליונה. קומת הביניים שהיא קומת השרותים. פה פעם עלו המדרגות- שניסרנו אותן ודרך זה הרחבנו את המסדרונות. אם נסתכל על החתך המלא של הבניין: טריבונה תחתונה, טריבונה עליונה. בעקבות הזזת הטריבונה- נוצרה לנו כאן גלריה, יש לנו את הגלריה הזאת, את המעבר הציבורי הזה ואת המעבר הציבורי השני. בכל אחד מהמקומות האלה דאגנו שיהיו גם שרותים וגם מזנונים, כאשר הקהל שיושב כאן למטה מקבל את השרותים האלה במקום אחד, הקהל שיושב באזורים שאני מצביע עליהם כרגע- מקבל את השרותים האלה במקום שני, והקהל שיושב במרומי הטריבונה מקבל את השרותים האלה במקום שאני מצביע עליו פה. צריך רק לדמיין שפעם כל הקהל הזה היה יורד למסדרון הציבורי הזה, היום יש למעשה אלפי מ"ר להסתובב בהם, כך שהתנועה הרבה יותר נוחה, פחות צפוף והרבה יותר נעים.

מבט מחתך של חדר המדרגות על חמרי גמר.

למעשה, אנו מטפלים לא רק בבניין שאנו יושבים בו, אנו מטפלים בכל המלבן שההיכל יושב עליו. מי שעובר היום באזור ההיכל- רואה שכל האזור הזה כבר הסתיים, תוך שבועיים נגמור את הפיתוח של הקטע הצפוני, ואז למעשה כל הרחבה תהיה מושלמת.

- 6 -

קצת לדעת מה שקורה מתחת לקרקע: כאן עמד מבנה הקופות, וכאן הוא עומד גם היום. כאן במקום שאני מצביע עליו היה מרתף, כאשר במרתף הזה היו חדרי החשמל שלנו וחדרי מיזוג האוויר שלנו. בעקבות שידרוג הבניין והוספת מ"ר נוספים- אנו צריכים למזג הרבה יותר שטחים. כפי שאמרתי, אנו צריכים להתאים את הבניין לחוקים החדשים, שזה אומר- מערכות ספרינקלרים לכל הבניין וכו', זה אומר לעשות מאגרי מים. עקב כך נאלצנו לחפור מרתף במקום שאני מצביע עליו, ועוד מרתף במקום שאני מצביע עליו, שנבדקו למרתף הקיים. חדרי מיזוג אוויר, חדרי גנרטורים, חדר עובדים, מחסן, מאגרי מים, כאשר הצלחנו לייצר מעבר תת קרקעי שיוצא מהרחוב למעשה- בתת הקרקע, עד מתחת לפרקט. לפני שהגענו לבניין היה פה פרקט שישב על הבלטות של ההסטוריה, וחפרנו למעשה מתחת לפרקט מרתף- שאליו ניקזנו את כל חדרי השחקנים, חדרי מסיבות העתונאים והדברים ששייכים לספורט, דבר שפינה לנו בטבעת הזאת המון המון שטח. אנו בשלבים סופיים של המרתף הצפוני- שישמש אותנו שוב כמחסנים, מטבחים, וכל מיני דברים מהסוג הזה. בסופו של תהליך אמור להיבנות חניון תת קרקעי מתחת לחניון הקיים- שיתחבר בצורה ישירה לבנין.

ואם קצת נזדהה על השטח: בניין מוסקוביץ, פרוייקט A B C. כאן במקום שאני מצביע עליו- יש בניין שלא נבנה, שאני לא יודע מה הוא עומד להיות. במקום הזה נמצא היום חניון "גלית" מה שנקרא, בהמשך אמור להיבנות פה בניין. כל השטח הזה זה מה שהיה פעם בריכת גלית, שלמעשה נמצא היום בתהליכים מתקדמים של בניין פארק "גלית" שמבוצע על ידי אגף שפ"ע. ובהמשך באיזהשהו שלב- ייחפר פה חניון תת קרקעי ומעליו 100 מקומות חנייה, זאת התב"ע, ולמעשה הפארק ימשיך ויתחבר מקצה לקצה עד להיכל. כך בסופו של תהליך ההיכל יהיה בקצה של פארק מאוד מאוד יפה, פארק אקטיבי לבני נוער, לאנשים, לכל מי שגר מסביב, פארק מאוד גדול ונוח. קצת תמונות מההסטוריה: האיצטדיון כאיצטדיון פתוח, כך הוא היה למעשה בשלב ראשון. תהליכי הבנייה שלו. כך הוא נחנך ב- 1960: רגל אחת, הנה מגדלי התאורה של האיצטדיון הפתוח. התחלת השלב השני, הרגל השנייה של הבניין. בסופו של תהליך השידור השני כך נראה הבניין: הטריבוונה התחתונה, רוח, הטריבוונה העליונה, קירות הפריקסטים שסגרו למעשה את הבניין והחשיכו אותו.

התחלת העבודות שלנו, המרתפים שחפרנו- כפי שראיתם במצגת. מבנה הקופות- שאליו נדבקנו למעשה עם המרתף שלנו. עבודות היסודות של הטריבוונה העליונה. כל הדברים האלה נעשו למעשה בלי שפעילות הספורט בבניין הופסקה, ולו למשחק אחד. בפגרות בהחלט עשינו פאזזה של הפעלת הבניין, אבל עונת הכדורסל, המחוייבויות החוזיות שלנו לנבחרת ישראל, למינהלת הכדורסל, למכבי תל-אביב- לא נפגעו.

המעבר של קונסטרוקציות הפלדה דרך המבנה הקיים, שזו הבעיה הכי גדולה, אני מזכיר לכם שאנו מתעסקים במבנה קיים, והינו צריכים לחפש דרכים איך להגיע עד למעלה, כאשר יש קורות כמו הקורה הזאת-שאסור היה לגעת בהן, ויש קורות שיכולנו כן להיזי אותן ולשים במקומן. הינו צריכים לעשות מן ח' כאלה כדי לעקוף את הטריבונות.

הריסת קירות הפריקסטים, זה הצד החיצוני, זה הצד הפנימי, שימו לב איזה כמות אור חודרת פתאום למסדרונות של הבניין. המנהרה שהצלחנו לחפור באזור שער 10, שמקשרת בין המרתף מחוץ לבניין למרתף בתוך הבניין.

- 7 -

מה שעשינו בקיץ אחד: הורדנו את הפרקט, חפרנו, גם גילינו בדרך את העמוד של מגדל התאורה הישן של האינטרדיין הישן. מהר מאוד חפרנו 2 מטר עומק, עשינו כלונסאות, יצקנו תיקרה- כי הינו חייבים לפתוח את הבניין חזרה לעומת המשחקים, החזרנו את הפרקט, ובמהלך אותה עונת כדורסל המשכנו לחפור כל העונה מתחת לפרקט, אבל עונת הכדורסל המשיכה לעבוד והקהל אפילו לא ידע מה קורה למטה.

עשינו MOK-UP של הטריבונוה העליונה- לראות שאנו לא טועים בזוויות. היתה לנו פריבלגיה- שיש לנו במקרה זה בניין קיים- שאפשר לעשות עליו את כל הנסיונות, גבהים של מעקות, זוויות. אם נקפוצ קצת לנושא חמרי גמר: כך הבניין נראה היום: הקהל בחוץ, אזורי המסחר, הגלריה, הקהל בפנים, למעשה הבניין הפך להיות בנין שקוף.

כל המתחם שנמצא מתחת לחדרי ההלבשה: חדר הלבשה מכבי, חדר הלבשה הפועל, אולם מסיבות עתונאים, חדר כושר, חדר קבוצה אורחת 1, חדר קבוצה אורחת 2, חדר שופטים, חדר בדיקות סמים. יש REGULATION, יש כללים- מה צריך להיות בתוך מתקן כדורסל, בתוך מתקן ספורט, ויתרה למחסנים שלנו- כאשר פה יש מתקן הרמה. למעשה, כאשר הבניין יעבוד במרכז מסחרי- אי אפשר יהיה במשך היום להעביר סחורות להקמות של תפאורות וכו' דרך המסדרון, אז יצרנו מתקני רמה והורדה של ציוד. המסדרות. פה פעם היו מדרגות שחתכו לנו את המסדרון, הורדנו אותן וכך זה נראה היום. המעבר הציבורי. שרותים, שימו לב גם פה לעניין החשיבה: דלת כניסה, דלת יציאה, כמה שיותר גדול, - שלא תהיה לנו התנגשות של קהלים שנכנסים ויוצאים. מה שאנו רואים פה על גבי השקף זה שרותי נשים. בדיקות של חמרי הגמר, של התאורה, מראות, ברזים אוטומטיים כמובן, קומת הגלריה- העלייה לתאי הצפייה, בקירות האור- משחקים של תאורה. הגלריה הרחבה. תאי הצפייה שמחולקים למעשה לזוגות, 24 כאלה. בכל תא צפיה יש שרותים, מטבחון, שורת כסאות, וכל אחד יכול לסדר את התא כפי שנוח לו. הטריבונוה העליונה, שימו לב כמה היא התקדמה קדימה. אני חושב שכולם היו כבר בניין וראו את נוחות זוויות הראייה משם.

החשיבה לגבי בחירת הכסאות: הכסאות היו פעם אדומים. בדקנו את הכחולים, בדקנו את הסגולים, ההשוואה, אנו בחרנו את הכחול. ונעבור לאיצטדיון "בלומפילד". את איצטדיון "בלומפילד" אנו למעשה מנהלים מיוני 2000. איצטדיון בלומפילד היה איצטדיון שניהלה אותו מועצת הפועלים וההסתדרות. האיצטדיון הגיע לחברה בשנת 2000 והפך למעשה לחלק מחברת "היכלי הספורט". החברה היתה- "היכל הספורט בע"מ" והיא הפכה להיות "היכלי הספורט בע"מ". משנת 1999 עד שנת 2005 פיתחנו ושיקמנו את רחבות האיצטדיון, עבודות תאורה במדרכות, החלפת מערכות חשמל, עבודות עפר ומצעים, ריצופים, אבני גן, שערים, נטיעות, השקיה, סילוק הרוכלים סביב האיצטדיון, הקמת שני מבני קופות חדשים כולל חנויות מזכרות, הסדרת הכניסות לאיצטדיון, שיקומי טריבונוה, החלפת הגדר בטריבונוה העליונה, ריצוף שטחים בתוך האיצטדיון, החלפת צנרת המים באיצטדיון, הגדלת חיבור חשמל ל-1,200 אמפר ורכישת גנרטור לשע"ת. הקמת מזנונים, שרותים, התקנת כסאות בשערים שלא היה בהם. שער 1 שופר. תוספת שטחי קירוי ביציע המרכזי, הקמת חדרי אירוח, הסרת הגדרות המפרידות ביציעים, הסרת הגדר הפנימית והמעקות- בתאום עם המשטרה. אתם וודאי יודעים שאיצטדיון "בלומפילד" היה איצטדיון מודל למה שנקרא איצטדיון בטוח, ואנו הראשונים שביצענו את זה.

פיתוח אמצעי תאורה ותקשורת מתקדמים לאנשי התקשורת הכתובה והאלקטרונית.

הקמת מערכות כריזה בחצר האינטרדיין, באזורי הקופות.

הקמת מערכות כריזה בתוך האינטרדיין. מערכות טלביזיה במעגל סגור לפיקוח, שליטה ובקרה. חדרי הלבשה. שיקום משטח הדשא, תאי שידור, הסדרת מקומות ישיבה לעתונות הכתובה, הנגשת האינטרדיין לנכים, איכות סביבה, התקנת חסכמים בברזים, משתנות כימיות, ומיכלי הדחה זו כמותיים.

כך נראתה חצר האינטרדיין לפני, כך היא נראית היום.

פעם מבנה הקופות נראה כך, כך מבני הקופות נראים היום.

הסדרת הקופות, בידוק בטחוני ותלישת הכרטיסים.

למעשה – אנו לקחנו אחריות משפת המדרכה עד שפת המדרכה, כפי שאנו לוקחים את זה בהיכל נוקיה, כך שכל נטיעות הדקלים- גם בפנים, גם בחוץ, כל עמודי התאורה, שיקומי בטונים. כאן אנו רואים איך הבטון נראה בעבר, כאן אנו רואים איך הוא נראה היום, עדיין לא בכל האינטרדיין. שימו לב, בגלל הקירבה לים והעובדה שהאינטרדיין הוא מאוד ישן, אפשר לראות את הברזל החשוף ואת הבטון שמתפורר. המקומות שכבר עברו שיקום נראים כפי שאנו רואים כאן על גבי השקף. הגדר החלודה הוחלפה לגדר חדשה. זו הגדר בגובה הטריבונה, זה עניין בטיחותי כבר. הגדרות שהיו בחזית המושבים לכר הדשא הוסרו, ולמעשה היום הקהל הוא ממש חלק מהחוויה. כאן אנו רואים את הדברים ממבט הצופה.

העברות תחנות שחקנים. פעם תחנות השחקנים היו מול הטלביזיות, העברנו אותן, כמו בכל העולם, לצד שני, דבר שגרם לעוד מטראז' שילוט שהקבוצות יכלו למכור. כאן אנו רואים איך נראות תחנות השחקנים אחרי.

השרותים בבלומפילד לפני, וכך הם נראים אחרי. מזוננים- שלמעשה לא היו. אם אתם זוכרים- פעם הם היו עומדים במעברים, ביציאות החרום, וגם את נושא המזוננים סידרנו. במקום שלא הינו צריכים לגדל דשא אנו לא מגדלים דשא, אנו חוסכים במים. פעם הדשא היה עד המקום שאני מצביע עליו, וצמצמנו את שטח הגידול של הדשא. שיקמנו את משטח הדשא, ואני חושב שעל משטח הדשא אין הרבה מה להגיד. אתם רואים את העומס הגדול שהוא חי בו, 3 קבוצות עירוניות משחקות בו, וטורניר אברמוביץ, ומכבי חיפה, והדשא נראה בסדר.

שער 1 – מה שנקרא בסלנג תא כבוד, אבל זה לא תא כבוד, זה מקום שאנשים קונים בו מינויים למעשה, בהרבה כסף. תא מוזמנים. אזור העתונאים. רדיו, טלביזיה והחפ"ק שלנו. הקמת תאי השידור. חדרי השופטים, חדרי ההלבשה לקבוצות. לוחות החשמל- כאשר אנו הגענו בשנת 2000 היו באינטרדיין לוחות חשמל ראשיים עם פקקי חרסינה המפורסמים, היום הלוחות הם לוחות חדשים, הרבה הרבה יותר אמינים כמובן.

הגדלת תאורה ל- 1,200 לוקס, התקנים של אופ"א מחייבים אותנו לעמוד ב- 1,200 לוקס. אני יכול להגיד לכם שעד השיקום עמדנו על 600-800 לוקס. לא היה לוח תוצאות באינטרדיין והיום הוא ישנו. מקומות הישיבה לעתונות הכתובה. כאשר אנו הגענו- שטח הקירוי היה עד המקום שאני מצביע עליו. היום שטח הקירוי של הגג מכסה למעשה את כל הטריבונה המערבית של האינטרדיין. חדר הארוח.

מטרות מרכזיות ל- 2007 : המשך שיפור השרות לקהל המבקרים דרך שיקום וחיזוש התשתיות. מתן אכסניה מכובדת לקבוצות מקומיות וזרות המתארחות בו.

- 9 -

הגדלת ההכנסות העצמיות ממוצרים נלווים וניצול מירבי של האיצטדיון ליצירת מינוף כלכלי-
עיסקי. רק בקיץ האחרון, מי שזוכר, היו לנו 3 הופעות באיצטדיון- שהכניסו לנו כסף: זה פיל
קולינס, קורפיוס ו-BLACK-I.PEACE. אין שום סיבה, כמו בנוקיה, שהאיצטדיון הזה יעמוד
בקיץ שומם.

והשבחת הנכס לרווחת תושבי הסביבה וקהל המבקרים.

להגשמת החזון נותרו עוד:

בניית שערי כניסה אוטומטיים. הקמת שרותים נוספים. הקמת מזנונים נוספים. מכירת כרטיסים
ממוחשבת. ניהול בקרה על מקומות הישיבה. מניעת זיוף כרטיסים וספסרות.

כאון אנו רואים דוגמאות של שערים אוטומטיים.

למעשה, דרך שיפור המתקן אנו גם הגדלנו את הכנסות הקבוצות, על ידי שיפור השרותים
הניתנים לאוהדים, מאבק עיקש בספסרות, סטנדרטיזציה, שילוט והגדלת שטחי פרסום. שיפור
המתקן לקבוצות, לשחקנים ולשופטים. לדוגמא, כתוצאה משידרוג האיצטדיון והעברת תחנות
השחקנים מצד לצד- הגדלנו את שטחי הפרסום- כפי שאמרתי, וזה מוסיף כ- 85,000 דולר לכל
קבוצה.

בעקבות שיפוץ תא הכבוד יש נדידה של קהל לאזור המקורה ולאזורים היותר יקרים.

הרחבת תא הכבוד ל- 320 מקומות ישיבה- מכניס להם כ- 3-4 מליון שח' בשנה.

חדר הארוח. הסדרת מקומות החנייה לבעלי המינויים. הטלביזיה. ברגע שטלביזיה יושבת

בעמדות יותר טובות- רואים את השלטים של הקבוצות הרבה יותר טוב. והגדלת שטח הקירוי?

מר ויסנר:

של מי הכסף של השילוט?

מר ניר פרצלינה:

הקבוצות משלמות שכירות, וכסף הוא של הקבוצות. כל קבוצה מוכרת ומקבלת, היא מוכרת
לעצמה.

קצת מספרים: היכל נוקיה בשנת 2006: התכנון היה 11.2 מליון שח', הביצוע היה 11.197 מליון
שח', וכפי שאתם רואים, אנו במינוס מאוד מאוד קטן. להזכירכם, במשך 6 חודשי הפגרה, בגלל
השיפוץ- הינו סגורים. אפשר לראות פה על גבי השקף- את הפרוט.

ההוצאות- תכנון מול ביצוע, בתכנון הינו בהוצאות של 8.6 מליון שח', בביצוע הינו בפועל

ב- 7.6 מליון שח', למעשה הוצאנו פחות ממה שתכננו להוציא, ואפשר לראות זאת גם בטבלה שעל
גבי השקף.

היכל נוקיה- הכנסות 2006 מול 2007: ביצוע ב- 2006 – 11 מליון, התכנון ל- 2007 הוא 18 מליון
שח', ואפשר לראות את השוואת המספרים: הופעות ספורטיביות, בידור וכנסים, אתם יכולים
לראות שבבידור וכנסים אנו קופצים מ- 1.2 מליון שח' ל- 5.5 מליון שח', ואנו עולים גם בכל
הפרמטרים האחרים.

מר ויסנר:

לא ראינו את שנת 2005.

מר ניר פרצלינה:

הוצאות 2006 מול 2007: ביצוע 2006 – 13 מליון, תכנון ל- 2007 - 17 מליון. הבניין יעבוד הרבה יותר, ואפשר לראות זאת גם בטבלאות שמוצגות כאן. פילוח הכנסות: שימו לב שהופעות ספורטיביות מהוות רק 15% במרכיב ההכנסות, יש לנו את יורוקום ונוקיה. חניות, חניונים שאנו מופיעים, ניהולי תיקים, מזנונים, והופעות בידור וכנסים. בעקבות השידרוג והעובדה שטיפלנו בבניין, כולל גם באקוסטיקה, ובקיץ יהיה הרבה מאוד זמן לעשות את זה, למעשה זה הופך להיות מרכיב ההכנסה הגדול של הבניין.

מר ויסנר:

מה זה תשואת כספי תיקים?

מר ניר פרצלינה:

כספים של החברה שאנו משקיעים אותם. חנויות בהיכל: למעשה אפשר לראות את כמות הפעילות בשנת 2007, שעולה בעיקר בנושא הארועים, המשחקים די שומרים על עצמם. הקף וכמות המשחקים שומרת על עצמה, ולעומת זאת בכמות הארועים- אנו עולים פי כמה וכמה. סה"כ למכבי יש עונה מאוד ברורה וסגורה.

מר גלעדי:

אתה מדבר על תשלום?

מר ניר פרצלינה:

אני מדבר עכשיו על ימי פעילות. בלומפילד: התכנון בשנת 2006 – 3.3 מליון שח', הביצוע בפועל היה 4.6 מליון שח', הפרש הוא 1.3 מליון שח'. פרוט ההכנסות: אפשר לראות שבסעיף שונות- היו לנו כהפתעה מופעי הקיץ- שאנו עובדים עליהם די הרבה, ונכנסנו לנו פה גם הופעות ספורטיביות- בעקבות טורניר אברמוביץ ובעקבות מכבי חיפה- שלא יכלה לשחק בחיפה, ולכן גם במרכיב הספורט היתה לנו הכנסה יפה. התכנון היה 2.9 מליון שח', הביצוע היה 3.1 מליון שח'. גדלנו טיפה בביצוע בעקבות פעילות נוספת, ורואים את זה גם בהכנסות. ההכנסות לשנת 2007: הביצוע לשנת 2006 היה 4.6 מליון שח', התכנון ל- 2007 הוא 3.97 מליון שח', אפשר להגיד- 4 מליון שח'. כרגע לא מתוכננים ארועים גדולים בקיץ. אנו מאוד מקווים שיהיו, אבל כולכם יודעים שהדבר תלוי גם במצב הבטחוני ובמצב הרוח הלאומי, זה לא בדיוק דברים שתלויים בנו. ההוצאות של בלומפילד בשנת 2006 היו 3.1 מליון שח'. תכנון ל- 2007 – 3.9 מליון שח'.

- 11 -

פילוח ההכנסות של בלומפילד : דווקא בבלומפילד, בניגוד להיכל נוקיה, ההופעות הספורטיביות הן מרכיב יחסית גדול- ומהוות 57% מהפעילות. מזנונים – 25%, למרות שלהופעות הספורטיביות נכנס גם מה שאמרתי קודם, זה לא רק הקבוצות התל-אביביות, זה גם הטורניר שאברמוביץ עושה ושוכר את האיצטדיון, וגם הפעילות של מכבי חיפה.
פילוח הפעילות ל- 2007 : משחקים בשנת 2006 היו 88, בשנת 2007 נרד כנראה ל- 74, שוב, זה תלוי מה יקרה ואיזה קבוצות יגיעו לשלבים באירופה, בהתאם לכך זה משתנה. סה"כ 163 ימי פעילות בשנה.

מר ויסנר :

חצי אפשר למכור?

מר ניר פרצלינה :

כן. בהיכל נוקיה כאשר אתה רוצה לעשות ארוע, אתה מכסה את הפרקט וזה בסדר. לעשות כיסויים, להגן על הדשא ולשמור עליו- זו פרוצדורה קצת יותר קשה ומסובכת, כך שאם אין לך מופע שאתה יכול להביא אליו 17,000 איש, אתה לא מביא אותו לבלומפילד, ובבלומפילד אתה עושה את זה רק בקיץ, כי אין לו קירוי.
בהיכל נוקיה- התכנון ל- 2007 : גמר תכנון החניון התת קרקעי, תקציב התכנון הזה הוא 1.5 מליון שח', ואפשר להגיד שאנו די סיימנו את התכנון של זה. המקור התקציבי לתכנון החניון הוא עיריית תל-אביב.
בבלומפילד לשנת 2007 יש לנו תכנון שיפוצים שכולל שיקום בטונים, שיפוץ מדרגות, שיקום וסידור מושבים, תיקון מפגעי בטיחות, וכאן אתם יכולים לראות דוגמאות, במקומות שלא שיפצנו- כך נראה הבטון.
התקציב לעניין הזה מתחלק על 3 שנים : בשנת 2007 – 5 מליון שח', בשנת 2008 – 8 מליון שח', בשנת 2009 – 8 מליון שח', כאשר המקור התקציבי לכך הוא עיריית תל-אביב.

מר מוזס :

יש לי שאלה : האם יש גישה לנכים גם בבלומפילד וגם בנוקיה? האם כל התנאים שדרושים לנכים ישנם בהם?

מר ניר פרצלינה :

בהחלט. גם בבלומפילד- כבר מזמן, וגם בהיכל נוקיה יצרנו סדר חדש בכל נושא הנכים. בכל מקום יש מתקני הרמה, מעליות, שרותי נכים, ליווה אותנו בפרוייקט יועץ נכים בשם מיכאל רויטמן, כל האיצטדיון למעשה מונגש לנכים, כל ההיכל, וגם בלומפילד כמובן.

מר מסלאווי:

לגבי בעית החנייה. יש בעית חניה, ואתה יודעת זאת. אמרת ששכונת יד אליהו היא השכונה הכי גדולה בתל-אביב. בעקבות מה שיקרה, מבחינת התושבים יהיה יותר טוב או יותר רע?

מר ניר פרצלינה:

אני לא יודע מה זה המושג יותר טוב או פחות טוב. אנו, יחד עם מר טיומקין, ודיברנו על זה לא פעם. מר טיומקין עדי- שאנו מיפינו את כל החניונים שנמצאים קרוב להיכל. אני מדבר על חניון ההיכל, חניון גלית, חניון A-B-C, ספנות, אשדר, טויוטה, עד קרימיניצקי-צ'ימיצ'נגה- שאני חושב שזה מספיק קרוב. למעשה יש באזור הזה, אל תתפוס אותי אם זה 4,200 או 4,500,

מר טיומקין:

. 4,500

מר ניר פרצלינה:

4,500 אורוות חנייה. ואחרי שראינו שזו הסיטואציה וזה המצב, מר טיומקין החליט שהוא מתחיל לאכוף את נושא החנייה, כי אנשים פשוט, סליחה על הביטוי, התנהגו בחוצפה וחנו ב-DUBEL PARKING, וב-TREEPEL PARKING על יגאל אלון, וגם חסמו לאנשים את החניות בבית. ואתם יודעים על הקשר הטוב שלי עם השכנים. ואגף הפיקוח עובד כל משחק, ואין היום את החניות האלה ואת הבעיה הזאת. אנשים פשוט מתעצלים להכנס לחניון ולשלם 15-20 שח' או ללכת 2 מ' מבית טויוטה עד ההיכל, אבל כאשר כולנו ניסע לראות משחק באנגליה- נלך קילומטרים ברגל. כך שהבעיה הזאת איננה. המסחר שיהיה בתוך ההיכל הוא מסחר חופף. במשך היום- החניון של ההיכל עומד חצי ריק, כפי שאתה בטח מסתובב ורואה, והוא חניון ענק. ולמעשה- אנשים שיבואו למסחר- הם אנשים שכבר נמצאים בחניונים האלה, וזה ישרת את בעלי העסקים באזור, את כל הפרוייקטים שדיברנו עליהם. בערב המסחר הזה למעשה ישרת את אנשי השכונה- שבין כה כבר נמצאים בשכונה, ואת האנשים שבאים למשחקים, כך שבאלמנט החפיפה אין לנו שום בעיה עם העניין הזה.

מר דרורי:

שתי נקודות:

1. צריך ליצור אלטרנטיבה למקומות החניה שתפסו אותם, ואכן יש אכיפה יעילה לאחרונה, וגם הולכים לצבוע את המדרכות. אבל צריך ליצור אלטרנטיבה- שלאורחים שמגיעים יהיה אכן איפה לחנות.

דבר שני: זה הסדרי התחבורה בימי הארועים. מגיעה מסה גדולה מאוד של אנשים לקראת משחק- בשעה מאוד מצומצמת, וברדיוס של 2 ק"מ יש עומס אדיר וקשה לאנשים להגיע הביתה. זאת, פרט לסבל שנגרם לאורחים שצריכים להגיע למגרש. השאלה היא- האם יש תכנית לגרום לכך שתהיה גישה מקוצרת מ"נתיבי איילון", כך שאפשר יהיה להגיע ישירות לחניון, ולא יצטרכו להכנס לרח' לה-גארדיה או לרח' יגאל אלון, ולא להכנס לשכונה עצמה.

מר ניר פרצלינה:

אני אענה לך בשני חלקים:

1. כל שנה כשמכבי תל-אביב, שהיא המסה למעשה – ב- 11,000 מינויים שלה, אנו דואגים להפיץ למינויים בדואר יחד עם המינויים- גם את הפלאייר שעשינו ביחד, עם הסדרי החנייה ועם ההסדרות של הפיקוח, ומפת החניונים.

2. לשאלה השנייה- יענה המרצה הבא שזה שיי, על כל הסדרי החנייה מסביב, כולל המנהרות וכו', כנראה שבכוונה חיבור את ההרצאות שלנו ביחד.

מר גלעדי:

בקשר לחניון התת קרקעי: שלב התכנון הסתיים, מתי יהיה שלב הביצוע?

מר לייבה- המנכ"ל:

עוד לא הוחלט סופית.

מר חולדאי - ראש העירייה:

השאלה היא שאלה מצויינת, ואם תעזור לנו להכריע בה- אנו נודה לך. אני מתלבט בדבר אחד. הוא מסיים את התכנון בקרוב,

מר ניר פרצלינה:

סיימתי.

מר חולדאי - ראש העירייה:

הוא סיים את התכנון ואנו יכולים להתחיל לחפור כבר בימים אלה. יקח לנו לחפור- אני מעריך- לפחות שנתיים- לגמור את הביצוע של הדבר הזה. אנו יכולים להכנס ולבצע את הכל יחד. שאלה. יש גם שיקול אחר שאומר- האזור שם עבר עד רגע זה הרבה מאוד עבודה: סגירות, קירות בטון, עבודה על שני פרויקטים גדולים: האחד זה כל מה שעשו בהיכל, והשני זה פארק גלית- שעדיין עובדים בו והוא יסתיים ברש השנה הקרוב. עכשיו אני שואל אותך: האם להמתין שנה שנתיים לפני שמבצעים את החניון הזה, או להכנס מיד ולבצע אותו עם כל הבלגן.

מר דרורי:

להכנס מיד ולבצע.

מר חולדאי - ראש העירייה:

כאשר בזמן העבודה זו לא תהיה שמחה לעיניים. אני אמרתי- בואו נעצור לשנה, ניתן לאנשים להנות מפארק גלית. אנו אגב עובדים כרגע גם על השדרה של שייקה, נכנסים לעבוד שם עכשיו. עובדים גם על השדרה וגם על הפארק עד ראש השנה, וכל זה עדיין לא גמור, השאלה היא האם לא לעשות HOLD לאיזהשהו זמן. זו לא שאלה שאני יודע לענות עליה, כי זה לא מסוג השאלות של GO- NOT GO, זו לא שאלה שיש לה פתרון אחד במשוואה. זה שיקול דעת. אתם חושבים שכן- ללכת להכנס מיד, אפשר להכנס מיד. אבל שוב אני אומר- שבדיוק אותם אנשים שקופצים היום על כל הפרעה, זה אותם אנשים שיקפצו מחר בבוקר. לכן אני שואל את השאלה הזאת. אין פה שום דבר מעבר לזה, לא למעלה, לא למטה, לא לפנים ולא לאחור. יותר מזה: צריך לזכור שמבחינת תושבי יד אליהו לצורך העניין- אנו נמצאים במצב שאנו כרגע עובדים בפרוייקט לה-גארדיה, שגם הוא יסתיים בערך בעוד שנה, בינואר 2008, וגם הוא בינתיים- מבחינת התושבים, הוא פרויקט שנמצא במקום שבו IN AND OUT הבייתה ביום יום- בלה- גארדיה על הגשר. עומס העבודות הוא המפתח למערכת השיקולים. אם תגידו לעשות- נעשה.

מר מסלאווי:

אתה שואל את מר דרורי?

מר חולדאי - ראש העירייה:

אני שואל עצה. אתה, אתה, הוא והוא הם אנשים שגרים שם באזור, ואני מדבר מנקודת ראות של האיש באזור. מבחינה שלי אין בעיה, אני יכול להכנס. אני אומר שעדיף לגמור, לחכות שנתיים, לתת לאנשים להנות ממה שעשינו ובעוד שנתיים לעשות את זה. אם אתם חושבים שצריך להכנס מיד, נכנס מיד. זה לא יוסיף מקומות חנייה. מקומות חנייה למעלה יתחלפו במקומות חנייה למטה, זה לא משנה משמעותית את מצאי החנייה באזור יד אליהו. זה רק יקח רכבים מלמעלה ויעביר אותם מתחת לקרקע, ויגדיל את הפארק- שהוא גדול ממילא אגב. אם אתם שואלים אותי, אני רוצה להגיד לכם, ואני מסתכל לכולם בעיניים, שלולא היתה מלחמה פוליטית בזמנו נגד רון

- 15 -

חולדאי בוועדת בניין ערים, התכנית היתה אחרת. אבל כולם היו בפסיכוזה, ויום אנו הולכים לשלם מחיר עצום תמורת אי שינוי בדלתא של מקומות החנייה, כי מספר מקומות החנייה יכול היה להיות הרבה יותר גדול שם, אבל התחילו- ירוק, ירוק, ירוק, ואני אמרתי- מה ירוק? יש לנו את כל בריכת גלית שזה אזור שהולך להיות ירוק.

מר גלעדי:

זה מר ויסנר?

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא. מר ויסנר הוא אחד מהם, אבל הוא היה מהמתונים. בכל אופן, אני אומר: אם שלושתכם מחר אומרים לי- תתחילו מיד, אנו נתחיל וזה בסדר גמור. תגידו לי להמתין- אני אמתין. אני מדבר ברצינות. זה היתרון שלנו היום: אנו נמצאים במקום שאנו יכולים גם להמתין וגם לבצע. יש לנו תכנית, יש לנו שטח, יש לנו תב"ע, יש לנו תקציב.

מר דרורי:

אפשר לשנות את התב"ע ולהוסיף מקומות חנייה מתחת לפארק.

מר לייבה - המנכ"ל:

אגב, אנו משנים את התב"ע.

גב' אבי-גיא:

השאלה שלי היא- האם יש כבר תכנית לארועים ופעילות. אתה אומר שהספורט מהווה נתח מסויים. מזה נובעת שאלה שניה- אם יהיו ימים או שבועות שהמקום יהיה סגור, אני דואגת לפעילות המסחרית. כי בכל זאת בסביבה ישנו קניון עזריאלי.

מר ניר פרצלינה:

קודם כל המקום לא יהיה סגור. המקום יותר לא יהיה סגור למעשה. הפגרה האחרונה שהמקום הזה היה סגור, היא הפגרה שעברנו כבר. שני קייצים לא עבדנו, וראית שמבחינת הכנסות- קפצנו מ- 1 מליון שח' הכנסות ממופעים ל- 5 מליון, וזה נובע כתוצאה מפעילות. לקיץ הקרוב יש לנו כבר חוזים חתומים: יש 25 הצגות של "ממה-מייה"- המופע המקורי שמגיע מלונדון. מיד אחריו יש מה שנקרא- "טראטוק" שזה קרקס מרוסיה שהולך להופיע אצלנו 3 שבועות, ולאחר מכן יש נבחרת ישראל.

מר לייבה - המנכ"ל:

מר ויסנר שואל אם זה בעלי חיים?

מר ניר פרצלינה:

לא, זה בני אדם.

גב' אבי-גיא:

סה"כ, כדי שמרכז מסחרי יצדיק את עצמו, צריכה להיות פעילות ברוב ימות השנה.

מר ניר פרצלינה:

נכון.

גב' אבי-גיא:

אני שואלת- האם זו אכן התחזית שלכם.

מר ניר פרצלינה:

כמרכז מסחרי- כערך מוסף תהיה פעילות כל ימות השנה, אבל המרכז המסחרי הוא גם STAND ALONE בפני עצמו- בשביל התושבים ובשביל האזור המסחרי.

גב' אבי-גיא:

והוא פתוח?

מר ניר פרצלינה:

הוא פתוח מהבוקר עד הערב בלי שום קשר.

גב' אבי-גיא:

אם אין שום מופע?

מר ניר פרצלינה:

הוא פתוח. הוא נפתח בשעה 09.00 בבוקר ונסגר ברחוב 22,00 בלילה. זה לתושבי האזור.

מר חולדאי - ראש העירייה:

יהיה שם סופר-פארם ודברים דומים לתושבי האזור.

מר שומר:

אלה דברים שאין שם.

גב' אבי-גיא:

על כמה ימים בממוצע בשנה מתוך 365 יום אתם מדברים?

מר ניר פרצלינה:

כדי להיות זהיר- בין 150 ל- 200 ימי פעילות בשנה, ספורט ותרבות ביחד, ימים שהבניין עובד בערב.

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא לא לא. צריך להגדיר את השאלה כדי להבין את הדברים: יש פעילות מתוכננת לאולם, שם יש משחקי כדורסל, ולפעמים מופעים, ולגבי זה נתן מר פרצלינה את התחזית. במעטפת יש היום אזור מסחרי שיהיה פתוח יום-יום, ואנשים יבואו לקפה, ואנשים יבואו לקנות משחה.

גב' אבי-גיא:

אני שאלתי על הפעילות פרופר- בין שהיא ספורט, בין שהיא אחרת.

מר ויסנר:

יש לי כמה שאלות עם הרבה סימני שאלה לגבי מה שקורה שם. ואני שואל את עצמי בדיעבד, אם כי יגידו לי שקל לדבר בדיעבד. אני שואל את עצמי, כי תמיד סוף מעשה במחשבה תחילה. אם היו שואלים אותך- האם היית נכנס לשיפוץ, או שהיית בונה חניון ועליו בונה בניין חדש, וזה מופיע בתב"ע.

מר ניר פרצלינה:

זה לא מופיע בתב"ע.

מר ויסנר:

בתב"ע המקורית יש 2 מגרשים, ישנו מגרש קטן למכבי תל-אביב.

מר ניר פרצלינה:

שהיא לא קיימת.
התב"ע הזאת לא קיימת.

מר ויסנר:

אם הינו רוצים לעשות את זה, הינו עושים את זה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא רצינו.

מר ויסנר:

מה שקורה היום הוא- ששיפצנו את ההיכל, ואתה אומר: עד שעשינו קניון, נתחיל לעשות ליד זה את החניון? אני אומר שאנו למעשה מחוייבים בתב"ע גם לייצר את החניון הזה. לכן נתנו למוסקוביץ, והוועדה המחוזית אישרה שתהיה שם חנייה.

מר ניר פרצלינה:

אני מציע שנענה אחד אחד:

שתי תשובות: א. אין קשר בין התביעה של החניון להיכל נוקיה, אין שום קשר בין שני הדברים האלה. זה תביעה של חניון- כשלמעשה אני יושב היום על החניון הזה ואני מתפעל אותו, ואין שום קשר כהוא זה בין החניון וההיכל. כי בסופו של דבר, ה-CAPACITY של החניון- בין אם הוא יהיה למעלה ובין אם הוא יהיה למטה, כמו שראש העירייה אמר, זה בדיוק אותו CAPACITY, זה אותם 600 מקומות חנייה. כך שלא צריך לערבב בין שני הדברים האלה. התביעה שונתה עוד לפני שאני הגעתי לשם, ומר חולדאי נגע בזה על קצה המזלג, ואני לא מתכוון להכנס לתוך העניין הזה, זה לא עניין שלי. גם לפני שנגענו בהיכל הקיים, מר קייזר היה מהנדס העיר, וחשבנו על אלטרנטיבות. עשינו סקירה על כל העיר כדי לראות האם אפשר לקחת את הבניין הזה ולבנות אתו במקום אחר. אתה יושב בוועדת בנין ערים ואתה יודע שקרקע לא נמצאת בעיר. חשבנו להזיז את הבנייה למגרש החנייה ולהחליף, בגלל אותה תביעה אי אפשר היה לעשות את העניין הזה. אמרנו, בואו נבדוק עוד אלטרנטיבה. אמרנו, בואו ניקח את מכבי תל-אביב, לא בגלל שהיא מכבי תל-אביב אלא כי היא קליאנט שיש לי חוזה עבודה אתו שאני לא יכול להפר אותו, בואו נשלח אותם- אפילו למר אמיר תמרי לשנתיים, ואז ה-CAPACITY שם יורדת ל- 3,000-4,000 מקומות ישיבה, זה נזק כמעט בלתי הפיך למועדון כזה, ונהרוס את הבניין ונבנה אותו מחדש. כל התהליכים האלה נלקחו בחשבון, חשבנו עליהם, הם עלו על סדר היום, הוצגו בפני הפורומים השונים, והמסקנה שהגענו אליה- לשפץ את הבניין הקיים, היא אחרי הרבה מאוד חשיבה שנעשתה לפני 4 שנים.

מר חולדאי - ראש העירייה:

שלא לדבר על זה שפה אנו מדברים על פרויקט בסדר גודל של 25 מליון דולר, לעומת פרויקט שהיה אמור להגיע לסדרי גודל של 100-75 מליון דולר.

מר ויסנר:

זו עלות של פרויקט חדש?

מר חולדאי - ראש העירייה:

כן.

מר ויסנר:

דבר נוסף: לגבי השיפוץ עצמו, היות שלא קיבלנו את הדו"ח לשנת 2005, היות שזו חברה עירונית, אני מבקש שנקבל גם את הדו"ח לשנת 2005.

מר ניר פרצלינה:

לקחתי לתשומת לבי.

מר ויסנר:

אני יודע שהיתה חריגה מתקציב השיפוץ.

מר ניר פרצלינה:

לא היתה.

מר ויסנר:

אתם הקמתם שם איזו ארובה, יש שם ארובה.

מר ניר פרצלינה:

זה לא ארובה, זה האדים של מערכות המיזוג.

מר ויסנר:

אם זה האדים שלמערכות המיזוג, אני לא יודע מי החליט לעשות את זה. אני חושב שמי שבא לשם ומסתכל, זה היה צריך להיות מעל הבניין.

מר ניר פרצלינה:

מעל הבניין צריכה להיות ארובה של נידופים, לא של אדים של מיזוג.

מר ויסנר:

אתה יכול להראות לי עוד מקום בעיר שיש דבר כזה.

מר ניר פרצלינה:

בהמון מקומות.

מר ויסנר:

תראה לי.

מר ניר פרצלינה:

נצא לסיור ביחד. כל מגדל שמוציא לעצמו את המיזוגים מהחניון התת קרקעי, זה יוצא ברשת בגובה 0 בבניין.

מר ויסנר:

היתי שמח לקבל על זה תשובה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

מה השאלה?

מר ויסנר:

אני רוצה לדעת איפה יש מקום בעיר.

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא. מה אתה רוצה לגבי הבניין?

מר ויסנר:

אני בא לשם, אני רואה ארובה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

מה לא בסדר בזה?

יש עכשיו ארובה בתל-נורדאו.

מר ויסנר:

גועל נפש.

מר גלעדי:

למה אתה אומר את זה? זה יפה מאוד.

מר חולדאי - ראש העירייה:

יש שם ארובה- מתוך דרישה שהירוקים ביקשו אותה, הם ביקשו לפתור את בעית הזיהום שיש שם. זה היה מיותר לעשות את זה, ובגלל לחצים של כל מיני בנו שם ארובה. הנה יש שם ארובה על בית ספר.

מר ויסנר:

זה לא בגלל לחצים

מר חולדאי - ראש העירייה:

בכל מסעדה יש ארובה.

מר ניר פרצלינה:

הארובה היא ארובה שמוציאה אוויר, היא לא מוציאה ריחות או עשן.

מר חולדאי - ראש העירייה:

נשמע מה אתה מציע.

מר ויסנר:

אני חושב שזה שטח ציבורי, ולא צריך לקחת ארובה שהיא בגודל הארובה של דכאו, שיירשם כך. תראה, בזמן שיש משחקים של מכבי תל-אביב, מה הארובה הזאת מוציאה החוצה.

מר ניר פרצלינה:

היא מוציאה אוויר.

מר ויסנר:

זה נראה ארובה של אש? כן או לא?

מר ניר פרצלינה:

אש?

מר ויסנר:

זה נראה כמו עשן למעלה.

מר ניר פרצלינה:

כמו שעולה מארובה של מיזוג אוויר. יש לי שם שכנים ליד, ואני מסתכל מה זה מוציא.

מר חולדאי - ראש העירייה:

מה אתה מציע? אני שואל.

מר לייבה - המנכ"ל:

זה על פי כל הכללים של איכות הסביבה.

מר ויסנר:

זה לא אומר שזה צריך להיות ככה בכל מקרה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

מה אתה רוצה? להוריד את זה?

מר ויסנר:

לא. אני חושב שאם צריכה להיות ארובה במסגרת הבנייה,

מר חולדאי - ראש העירייה:

בבנייה הבאה כאשר נבנה איצטדיון, ניקח לתשומת לבנו את ההערה ונשתדל לשפר. אלא אם כן אתה מציע משהו אחר.

מר ויסנר:

אני חושב שמי שהביא את הפתרון הזה,

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא מי שהביא. אני שואל אותך עכשיו- כלפי העתיד, מה אתה רוצה?

מר ויסנר:

כאשר ראיתי את הארובה הזאת ראיתי שהיא צמודה לבתי התושבים, וזה נראה לי עקום.

מר חולדאי - ראש העירייה:

נניח שאני מסכים אתך, יש לך הצעה?

מר ויסנר:

לא לא באתי להתווכח.

מר חולדאי - ראש העירייה:

אמרתי שאנו רושמים לתשומת לבנו את ההערה. להבא כאשר נבנה איצטדיון, ניקח את ההערה לתשומת לבנו.

מר ויסנר:

אני אגיד לך: את הגג שם צריך לשקם?

מר ניר פרצלינה:

לא, לא נוגעים בגג.

מר ויסנר:

בעתיד תגעו בגג?

מר ניר פרצלינה:

לא.

דבר נוסף: אני היתי מצפה שהקניון הזה יתעסק בראש ובראשונה בספורט, והייחודיות שלו תהיה ספורט, ולא 1,001 דברים אחרים. הקניון הזה היה צריך להיות ייחודי לתעשיית הספורט בישראל. אני חושב שצריך לראות איך אנו מייחדים את הקניון הזה לנושא הספורט.

מר גלעדי:

הוא כבר גמר את השיווק, נשאר שם 1,000 מ"ר.

מר ויסנר:

דבר נוסף שאני רוצה לדעת הוא- איפה נמצאים תאי הצפייה של עיריית תל-אביב.

מר ניר פרצלינה:

אין מושג כזה- של עיריית תל-אביב.

מר ויסנר:

בגדול, אנו חברה עירונית של עיריית תל-אביב.

מר ניר פרצלינה:

כי אני רואה בעתון- התאים של עיריית תל-אביב, כל הבניין- אם תקרא לו- הוא של עיריית תל-אביב.

מר חולדאי - ראש העירייה:

הוא מתכוון לאותם 4 תאים שעדיין לא הושכרו.

מר ניר פרצלינה:

תא אחד למעשה, במסגרת ההסכם עם "נוקיה", במסגרת עסקת החסות הוא של "נוקיה", ושלושה תאים כרגע עומדים עדיין ריקים. אנו מידי פעם תורמים אותם למבצעים- כמו ווראייטי, חיילים ודברים מהסוג הזה. בשנה הבאה סביר להניח שנשכיר אותם ותהיה לנו הכנסה נוספת.

מר ויסנר:

תשכיר?

מר ניר פרצלינה:

אין למכור, אסור למכור. כמו כל התאים.

מר חולדאי - ראש העירייה:

להבדיל ממוסקבה- שם לראש העיר יש תא,

מר שומר:

כמעט בכל עיר בעולם יש דבר כזה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

בסיעת הירוקים – לא כולם מסכימים אתך שהקניין הזה צריך להתמחות בספורט. מרדכי טוען ובצדק לדעתי, שזה עניין מסחרי, ומה שהולך טוב במסחר- צריך לעשות שם.

מר ניר פרצלינה:

לדעתי, אנו צריכים להיות עם הפנים לתושבים.

מר ויסנר:

אני יודע שמנסים לעשות חיכוכים.

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא, בפרוש לא. אני חושב שיש לו יותר נסיון בתחום.

מר וירשובסקי:

אני הייתי יו"ר ההנהלה של היכל התרבות.

מר ויסנר:

בטבלה שאתה מראה בה את הימים בהם מתוכננת פעילות, אני חושב שאנו צריכים לשבת ולחשוב כל הזמן איך ההיכל הזה מתפקד לנושאי ספורט ולא לדברים אחרים. גם בבלומפילד.

מר חולדאי - ראש העירייה:

תציע.

מר ניר פרצלינה:

אין פעילות ספורט שמישהו רוצה לעשות בהיכל ואומרים לו- לא.

מר חולדאי - ראש העירייה:

אנו נשמח לקבל כל הצעה.

מר ויסנר:

ולכן, אנו צריכים לבוא לחברות הגדולות- כמו נייקי וכו', אנו צריכים לבוא אליהן ולהציע להן תמריץ שלנו- כדי שיהיו שם חניון ספורט ולא חנויות שמתעסקות בדברים אחרים. אני חושב שאם ההיכל הזה היה מתמחה בתחום הספורט וזו היתה הייחודיות שלו, ויש כל מיני גורמים, כמו למשל ספורט ורטהיימר- שיושב בנמל, והם יכולים לשבת שם.

מר ניר פרצלינה:

אתה צריך להבין: אנו כבר ישבנו עם כולם. אני אגיד את זה לא בנימוס: אנו לא מתפשטים. יש מחיר מינימום למ"ר חנות, ואם יבוא אחד כמו נייקי, ואני סתם אתן עכשיו מספרים, ובמקום לשלם 28 דולר למ"ר ו-8% מהמחזור הוא ירצה לתת 20 דולר למ"ר או 6% מהמחזור, סליחה, אנו גם מנהלים עסק, ואנו צריכים להחזיר הלוואות של 25 מליון דולר, זה כסף ציבורי ואנו צריכים לנהל את זה ברמה הכי עיסקית שקיימת. נכון שמתקיים מו"מ עם "דיאדורה", הם רוצים לשלם 18 דולר למ"ר, ולעומת זאת יש לי חנות שמשלמת 29 דולר למ"ר. אז מה?

מר ויסנר:

אני חושב שזה עניין ציבורי, ואת זה אנו-הנבחרים צריכים לומר. אם לנו חשוב שזה יהיה לספורט, ואם יש חברות כמו "נייקי" ו"דיאדורה", אנו צריכים להתפשט לכבודם- על מנת שיהיה יותר ספורט.

מר ניר פרצלינה:

זה לא ספורט, זה מסחר.

מר ויסנר:

ככה זה נכנס. אם המתקן הזה הוא מתקן ציבורי, הוא לא מרכז עזריאלי, ואני רוצה לייחד אותו רק לספורט. זו תפיסת העולם שצריכה להוביל את העניין- שהיא תפיסת עולם ציבורית. אם הינו מלכתחילה באים ואומרים שההיכל הזה הוא היכל שנועד לנושא מסחרי,

מר ניר פרצלינה:

אתה צריך להבין: אנחנו יושבים עם התושבים לא פעם ולא פעמיים, התושבים באים אלינו. ישנו ועד השכונה, אנו יושבים אתם, בגדול אנו בונים אתם את התמהיל, אנו רואים איזו פעילות מסחרית משלימה הם צריכים.

מר חולדאי - ראש העירייה:

זכותו של חבר מועצה לחשוב אחרת ממני או ממך או ממנו. זכותו לבוא ולומר ולהביא הצעה- שראוי ונכון, מכיוון שלצורך העניין בעיניו זה טיפוח הספורט- האם לייחד חנויות ספורט במסגרת ההיכל שנקרא היכן נוקיה. ויכול ונכון, כמובן בהחלטה מסודרת, לקבל הכרעה שאומרת שחנויות ספורט מקבלות הנחה של 30% בשכר הדירה בהיכל הספורט במסגרת העניין, כדי לעודד חנויות ספורט להיות במקום הזה, מתוך הערכה שקהל הקונים יבוא לשם.

מר ויסנר:

ליחד את המקום הזה לקניון ספורט.

מר חולדאי - ראש העירייה:

מצד שני באה תפיסה אחרת, ואני לא אומר כרגע מי צודק, שאומרת, שההיכל מסביבו- אין לו שום ייחוד בספורט, הוא מרכז מסחרי שאמור להרוויח ככל שאפשר- כדי לסבסד דווקא את הארועים והפעילויות שמתקיימות בתוך ההיכל- במסגרת הפעילות הציבורית לצורך העניין. זו גישה שנייה.

כרגע לפחות, הוא צריך-ב-BUSINESS PLAN, להראות איך הוא מחזיר הלוואה. יש לנו שותפות של הבנקים ושל העירייה שנתנה את הערבות להלוואה. אני לא רואה בחנויות ספורט – פעילות ספורטיבית או קשר לפעילות ספורטיבית. אגב, אני לא ראיתי באף איצטדיון כדורסל, לא באירופה ולא בארה"ב, משהו מהסגנון הזה שאתה מדבר עליו.

מר ויסנר:

קניון ראית?

מר חולדאי - ראש העירייה:

וודאי. לך למיאמי, יש שם קניון למטה שהוא חדש לגמרי.

מר ויסנר:

במיאמי יש כדורסל כל השנה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא. האיצטדיון הוא איצטדיון של המיאמי-הייטס- נקודה. וגם שם האיצטדיון בנוי טכנולוגית לזה שמשתדלים להביא לשם את הזמרים הגדולים ולקיים שם ארועים, בדיוק באותה גישה לפיה הוא עושה זאת. הוא עשה סיור עם אנשים שעסקו בזה, כדי ללמוד איך עושים את הדברים האלה. לגבי השאלה הקודמת: לא היה שום סיכוי בעולם לקבל איצטדיון ברמה הזאת, בסכום שהוא פחות ממכפלה של 4 מהסכום הזה.

מר ויסנר:

אני שאלתי שאלה במהלך הדברים- איך החברה משקיעה בכל מיני קרנות?

גב' גרטי:

הוא לא אמר שהיא משקיעה בקרנות.

מר ויסנר:

מצד אחד הוא חייב לנו כסף.

מר ניר פרצלינה:

אני לא חייב לך כסף.

גב' גרטי:

יש לך פיקים בתזרים המזומנים.

מר לייבה - המנכ"ל:

זה תזרים מזומנים שוטף. במקום לשים את זה בעו"ש, הוא שם את זה לפי כללי משרד הפנים והעירייה,

מר ויסנר:

בקרן הון סיכון.

מר לייבה - המנכ"ל:

לא בקרן הון סיכון. הוא שם את זה באג"חים או במק"מים וזהו.

מר ניר פרצלינה:

יש לזה נוהלים. רק חברות ברמה של AAA וכו'.

מר ויסנר:

אגב, בדו"ח 2005 אני רוצה לראות בהזדמנות זו- תוך כמה שנים מחזירים את ההלוואה של 25 מליון דולר.

גב' גרטי:

יש תכנית עיסקית.

מר חולדאי - ראש העירייה:

זה לא הלוואה של 25 מליון דולר. ההשקעה היא 25 מליון דולר, המקורות הן כלהלן: 8 מליון דולר - נוקיה בפריסה כזו או אחרת.
5 מליון דולר - מכבי תל-אביב.
5 מליון דולר - הספורטוטו.
היתרה - נלקחה הלוואה להפרש של 7-8 מליון דולר.

מר ניר פרצלינה:

ההלוואה נלקחה כהלוואה על כל הסכום, כאשר החוזרים זה בדיוק המספרים שראש העירייה אמר.

גב' גרטי:

אני מודה לניר על המצגת המרתקת.

אני רוצה להזמין את מר שי ברס, שהוא מנכ"ל חברת "נתיבי איילון".

מר חולדאי - ראש העירייה:

ניר, תודה לך.

מר שומר:

תודה רבה.

חברת "נתיבי איילון בע"מ":

מר שי ברס:

שלום לכולם. שמי שי ברס.

מר שומר:

מאיפה אתה?

מר שי ברס:

אני נולדתי בתל-אביב יפו, גרתי בשד' ירושלים ולאחר מכן בביצרון.
(הצגת הדברים מלווה בשקפים) אני מבקש להציג בפניכם את הפעילות של חברת "נתיבי איילון"
במספר היבטים.
קודם כל קצת תזכורות על מה שעשינו בעבר כאן בעיר.
אחר כך קצת תפיסת עולם.
אחר כך, איזה שהו חזון ותקווה לשנת 2007 והחומש הצמוד אליה.
אני מזכיר לכם: חברת "נתיבי איילון" היא חברה ששייכת ב- 50% לעיריית תל-אביב
וב- 50% לממשלה.
אנו רואים כאן על גבי השקף את מחלף קפלן שכולם מכירים אותו, ונעים להזכר.
רח' פנחס רוזן- שדרגנו שם את הציר.
וולנברג- שטרית, פרוייקט שסיימנו אותו לאחרונה, ועכשיו – על פי בקשת ראש העיר אנו גם
מתקנים מספר דברים לטובת הבטיחות.
כאן אנו רואים את הצומת ואת השיקוע.
דרומה אתם רואים את הפרוייקט שאנו קוראים לו- גישור רח' מבצע קדש. יש לנו קטע של תל-
אביב שזה גשר מעל הירקון, כולל הסדרה של כל האזור כאן.
אחריו גשר אחר- המשך שלו מעל הרכבת, והוא יורד פה- ליד קניון איילון.

מר ויסנר:

זה אחד הדברים הכי לא יפים שנעשו.

מר שי ברס:

כן.

כאן אתם רואים את הגשר במבט דרומה.

מחלף וולפסון.

העבודות שאנו עושים לטובת הכנסת רכבת לקו מתל-אביב לראשון. מה שאנו עושים, אנו מסיטים את המסלולים של נתיבי איילון לשני הצדדים, מפשילים, מגלים ומסדרים בין הקירות שאתם רואים כאן- את המקום שעליו בונה הרכבת את המסילות שלה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

זה צילום ישן, היא כבר בונה את התחנה, יש שם בטונדות כבר.

מר שי ברס:

נכון. את התחנה היא עוד לא בנתה, אבל היא בנתה את הרציפים.

קצת מחשבה קדימה. בבניית החזון של החברה אנו מדברים על מימד גאוגרפי, מימד מקצועי

ומימד זמן. שלושת הממדים האלה בנו לנו את תפיסת העולם קדימה.

המימד הגאוגרפי מדבר על זה שחברת "נתיבי איילון" מבצעת, ורוצה לבצע- מלבד כביש 20, גם בפריסה של כל המטרופולין. אנו רואים את עצמנו כשלוחה מקצועית- שמקיימת דיאלוג בין הרשויות המקומיות, תל-אביב ואחרות והמדינה, קרי משרד התחבורה והאוצר. וכבר היום אתם רואים את הרשויות שאנו מצויים בהן, ואם אנו עדיין לא בתוכן- אנו מתכננים כנראה בחומש הקרוב להיות שם, ואני חושב שזה מדבר בעד עצמו.

מר ויסנר:

כמה חברות כבישים יש? ישנה מע"צ, אתם ישנם.

מר שי ברס:

אין קשר בין מע"צ לבין מה שאנו עושים, כי מע"צ אמון על הבין עירוני, ואנו והמומחיות שלנו היא לבצע את תשתיות התחבורה בתוך הרשויות, שזו מומחיות אחרת לגמרי.

מר ויסנר:

אז איך "נתיבי איילון" ממשיכה עד נתניה?

מר שי ברס:

בתוך הערים. אתה מדבר על כביש 20, כביש 20 הוא יוצא דופן בתוך כל מה שאמרתי, אבל כביש 20 הוא מן אנדרוגינוס, מכיוון שכביש 20 הוא נראה כאילו בין עירוני אבל הוא בעצם עירוני לגמרי. אם תסתכל על כביש 20- תראה מה הוא משרת. פעם קראו לזה דרך פרברית מהירה. היום משנים את השם וקוראים לזה- דרך עירונית מהירה, וכשמו כן הוא. זה מסיט אותי קצת מההרצאה אבל זה מעניין. הכביש הזה הוא כביש ייחודי- לא רק בארץ, אלא בספרות אנו לא מכירים לחצי תנועה כאלה וגודש כזה. "נתיבי איילון"- כביש 20 - אנו משרתים היום 750,000 כלי רכב ביממה! אין כזה כביש בארץ, ואני אומר לכם, גם בספרות המקצועית אתה לא מכיר הרבה כאלה. ולכן הוא ייחודי.

מר ויסנר:

ואתם מאריכים אותו.

מר שי ברס:

כרגע מאריכים אותו עד שפיים.

מר ויסנר:

מתכננים.

מר שי ברס:

התכנית שנויה במחלוקת, יש הרבה ויכוחים בוועדות התכנון.

מר ויסנר:

מחר תגידו שאם זה עד נתניה, זה יכול להיות עד חדרה, כי זה כביש שהוא ייחודי.

מר חולדאי - ראש העירייה:

למה לא?

מר ויסנר:

יש לך את כביש 4.

מר חולדאי - ראש העירייה:

לא. חברת נתיבי איילון היא לא מי שמתכננת את הכבישים במדינת ישראל. מזמינים אצלה תכנון והיא מבצעת. לא מזמינים- היא לא מבצעת. מי שמזמין אצלה תכנון זה משרד התחבורה של מדינת ישראל. אם יש לך הערות על התכנון, זה לא שייך לחברה. החברה היא חברה בעל כושרים מסויימים.
יש לך את מע"צ, יש את "נתיבי איילון",

מר שי ברס:

את "מוריה" בירושלים ואת "יפה נוף" בחיפה.

מר ויסנר:

חוצה ישראל.

מר חולדאי - ראש העירייה:

באופן עקרוני, חברת "נתיבי איילון", כאשר היא מבצעת את הפרוייקט של "נתיבי איילון"- היא הפכה להיות מעין חברת הביצוע המטרופולינית פה. עכשיו היא מבצעת הפרדות מפלסיות לרכבת בכל מיני מקומות,

מר שי ברס:

בחדרה, ברחובות.

מר חולדאי - ראש העירייה:

כי יש לה יכולת תכנון, הנדסה וביצוע. אז היא מבצעת פרוייקטים. בדיוק כמו שעיריית תל-אביב מטילה על החברה הכלכלית לעסוק בנמל יפו, ועל אחוזות חוף לעשות בדרום הקריה.,

מר ויסנר:

השאלה הגדולה היא- האם חברה עירונית יכולה להתעסק בטיפול במקומות אחרים. קח את עזרה ובצרון, השאלה היא האם היא יכולה לעבוד בחיפה.

גב' גרטי:

קודם כל, כאן יש החלטת ממשלה מיוחדת.

מר חולדאי - ראש העירייה:

התשובה היא כן ולא.

חברת עזרה ובצרון היא חברה עירונית. זו חברה עירונית ממשלתית.

גב' גרטי:

פה יש החלטת ממשלה.

מר שומר:

בעקרון, כאשר בנו את חברת "נתיבי איילון"- לא ידעו שהיא תפרוץ עד כדי כך, ולכן זו התוצאה היום. וזה נכון מה שאומר ראש העיר. זה לא היה כך מלכתחילה.

מר שי ברס:

כפי שאתם רואים פה על גבי השקף, זה מה שאנו עושים. העבודות שאנו מטפלים בהן: עורקים מטרופוליניים חוצי רשויות, וגם עורקים מקומיים – שמחברים את הפרוייקטים המקומיים אל פרוייקטים שהם ברמה הארצית. הרי מישהו צריך לעשות את החיבור הזה, והיום החיבור הזה לא קיים. אנו מכירים את זה בהרבה מקומות, גם בעיר תל-אביב אנו מכירים את הסוגיה של אבן גבירול צפון- שאנו מתקשים לקדם אותו ולחבר אותו אל המערכות הבינעירוניות, לכביש 5 למשל. זה לא ייחודי, ובאמת משרד התחבורה מודה, נקרא לזה, בלקונה הזאת שהיתה עד עכשיו, והיום משרד התחבורה מנסה כן לייצר תכנית שהיא רב שנתית, שיש לה קישורים לכל המערכות השונות שלהם, כלומר גם העירוני, גם הבין עירוני, וכאשר מדובר על עירוני- גם רכבת, גם רכבת קלה, כבישים, ולגבי הכל ביחד- מנסים לעשות אינטגרציה של כל המערכות. בנוסף, אנו מתעסקים בתחבורה הציבורית. הנתח שלנו בנושא התחבורה הציבורית, אני מקווה שהוא ילך ויגדל והמעורבות שלנו תלך ותגדל. אתם יודעים שביצענו תכנית של רה-ארגון של התחבורה הציבורית, אני מקווה שבשנה הבאה נתחיל לממש את התכנית הזאת.

מר ויסנר:

זה נדחה ונדחה.

מר שי ברס:

נכון, זה נדחה ונדחה לצערנו.

דבר נוסף: אנו נכנסים עכשיו לתוצרים של הארגון של התחבורה הציבורית, למשל B.R.T שנדבר עליו בהמשך.

הדבר הזה מחייב אותנו לתכנית רב שנתית. אנו ייצרנו פה תכנית, שאני אומר בפה מלא- שהיא עדיין לא מאושרת על ידי האוצר. משרד התחבורה אימץ את התכנית הזו שלנו, אבל היא עדיין לא מאושרת, ואנו שותפים לתהליך הזה של העבודה המשותפת של כל משרד התחבורה מול האוצר. התכנית הזאת תובא לממשלה בסופו של דבר, ויהיו לנו תוצרים בתוך העניין. אנו אספנו ולמשל בנינו יחד עם האנשים של העיר תל-אביב יפו- תכנית שמדברת על- איזה פרוייקטים העיר רוצה מאתנו, ותכף אני אראה לכם מספר עבודות.

כביש 20 – המשך טיפול. מה שאנו הולכים לעשות בתקופה הבאה, קודם כל המשך פיתוח הכביש הזה. שאל מר ויסנר עד איפה אנו הולכים להגיע. הצוות שלנו, משותף עם צוות של מע"צ ורכבת, תחת המטרייה של האוצר, בנה תכנית- למה שנקרא- כביש 531. בטח שמעתם הדים על המריבות בין האוצר ובין משרד התחבורה, אנחנו בפנים. המשמעות של זה היא- הגדלת והארכת כביש 20 צפונה עד שפיים, וכביש 531 יתחבר במחלף גדול בצד הצפוני

מר ויסנר:

אתם עושים את כביש 531?

מר שי ברס:

אנחנו שותפים לתהליך התכנון ובקרה על הביצוע.

מר ויסנר:

אני הגשתי בג"ץ על זה.

מר שי ברס:

אז אתה מנוע.

מר ויסנר:

אני רוצה לשאול אותך לגבי הצבעים האלה שעל האיילון.

מר שי ברס:

זה ניתוב. יש מקומות שהניתוב לא הושלם והוא מייצר הרבה בלגן.

מר חולדאי - ראש העירייה:

מה שראו באינטרנט.

מר שי ברס:

כן. יש כמה מקומות כאלה. מה שהראו- זה נכון וזה קיים, הבעייתיות ידועה. אנו לא מצליחים לסדר את זה. יש לנו כמובן תרוץ, יש לנו בעיה עם המשטרה. אתם יודעים שכל עבודה שאנו עושים ב"נתיבי איילון" מחייבת ליווי של המשטרה, אנו לא מצליחים לקבל מספיק נייודות, ולכן ההתקדמות של ההסדרים האלה היא איטית.

תראו מה הולך לקרות בכביש 20 : כביש 20 – שהוא ה- BACK BOND של כל מה שקורה פה, גם בכלכלה, של המטרופולין של המדינה, הגודש בו הולך וגדל. 531 הולך להזרים בצפון בעוד 5 שנים. את כביש 5 אתם מכירים, ולמרות שאנו רוצים לפצל אותו עם איילון מזרח- בינתיים זה לא קורה, גם אם זה יקרה- אותה כמות של מכוניות תיכנס.

מכבית- אני לא יודע אם אתם מכירים את הכביש הזה, זה עוד כביש רוחב שאמור לחבר את כביש 6 עם כביש 4, ובסופו של דבר עם כביש 20, עם נתיבי איילון- דרך אלוף שדה. מע"צ טוענים כבר מספר שנים וכל שנה הם מזיזים את זה, אבל הם טוענים שהם יסיימו, וכנראה שזה יקרה בסוף 2007, ותתחיל תנועה לזרום גם בתוך אלוף שדה לכיוון תל-אביב.

דרך מס' 1 – אתם יודעים שיש את המיזם של הנתיב המהיר.

ו- 431 שהוא כביש אתם מכירים אותו. לכביש 431 יש מחלף גדול על כביש 20, כאשר תוך שנתיים הם אמורים לסיים את העבודה.

מה שיקרה כאן הוא- שאנו מאוד חוששים, ואנו רוצים לייצר פה טכנולוגיה של אפשרות שמבקרת ומנהלת את התנועה, ולפחות נותנת מידע לאזרחים- איך אפשר לנסוע ולאן. ויכול להיות שנצטרך להכניס נושא של אגרות גודש, כרגע זה בבדיקה ראשונית של כל הנושא הזה.

מר שומר:

למה הכוונה?

מר שי ברס:

ברגע שיש עומס, ואתה רוצה להתעקש ולנסוע- תשלם.
אנו רוצים לבדוק את זה.

מר ויסנר:

זה כמו בתאילנד. זה סיפור לא פשוט.

מר שי ברס:

נכון, זה סיפור לא פשוט, אבל אנו נכנסים לזה.
יש לנו צוואר בקבוק בקיבוץ גלויות ולפניו, ואנו רוצים לפתוח אותו. הנתביב המהיר הולך להכנס
מכביש מס' 1, והתנועה- שיש לה שלושה נתיבים עד קיבוץ גלויות, הופכת להיות 2 נתיבים. אנו
מזהים בעיה סביב קיבוץ גלויות ואנו רוצים לפתוח אותה. יש לנו כרגע איזושהי בדיקה ראשונית
של ייתכנות הנדסית, זה בהחלט אפשרי.
אותו דבר החוצה מחוץ לעיר- יציאה אחר הצהריים: רחוב הרכבת, רח' החרש שנהיה חיל השריון,
אנו רוצים לאפשר יציאה ממנו, וגם יציאה מ-C.D כאשר נגמור את המינהרה של לה-גארדיה. אנו
רוצים, מלה-גארדייה, לקחת את התנועה בלי שהיא תשתלב.

מר שומר:

מה זה C.D?

מר שי ברס:

C.D זה מונח תנועתי – COLECTOR DESTRI BUTER.
יש לנו את זה מרחוב ההלכה צפונה עד ק"ל, שם יש לנו שני נתיבים שהם לא מחוברים לנתיבי
איילון, אלא הם על נתיבי איילון והם נפרדים. זה C.D, כלומר, הוא מכניס תנועה ומוציא תנועה
בלי להפריע לתנועה הראשית.

מר ויסנר:

אבל זה יוצר פקק קבוע למי שנמצא שם.

מר שי ברס:

הנתביב המהיר- גם זה מיזם שיש לו זכיין כבר, ולכן כנראה שרמת הייתכנות שלו הולכת
ומתקרבת, למרות הסקפטיות של כל מי שעסק בזה.

מר חולדאי - ראש העירייה:

זה לא סקפטיות. בסוף זה יהיה, אבל הוא מיותר.

מר שי ברס:

גם אנו חושבים שזה מיותר, אבל האוצר דחף את זה בכל הכוח.

מר ויסנר:

מי היה השר? שטרית?

מר שי ברס:

כן.

שאלה:

מי זה שר התחבורה?

מר שי ברס:

מופז.

מר חולדאי - ראש העירייה:

הוא אמר שזה מיותר, אבל הוא אישר את זה.

שאלה:

מי היה אז שר התחבורה?

מר שי ברס:

זה היה שטרית. הוא אמר שזה מיותר, הוא היה נגד הפרוייקט, המנכ"ל שלו היה נגד הפרוייקט, אנחנו- נתיבי איילון הינו נגד הפרוייקט, ובסופו של דבר האוצר כופף לכולם את היד, ויש זכיון.

מר ויסנר:

לא ברור לי דבר אחד: אתם "נתיבי איילון" אחראים על הכביש, אתם נגד, ואתם הולכים לעשות את זה?

מר שי ברס:

כן. כקבלן.

מר חולדאי - ראש העירייה:

הם כפופים.

מר שי ברס:

אנו לא עוסקים בפוליטיקה, אנו עוסקים בביצוע. יש לנו מערכת בקרת תנועה.

מר טיומקין:

כאשר מדברים על התוספת של השלוחה הזאת, חשוב להזכיר שדובר על חניון- חנה וסע של 2,000 מקומות חנייה, בגשר שפירים, ומשם עד תל-אביב.

מר שי ברס:

זה נכון. הנתיה המהיר נותן שני פתרונות- שהם פתרונות חילופיים מבחינת הנתיה המהיר. אתה יכול לבוא עם הרכב שלך, לחנות שם בחינם- באזור שפירים, ולעלות על שאטל, שיקח אותך בשני מסלולים: מסלול אחד- דרך הקריה, ומסלול שני- קצת יותר צפונה, ואותו דבר יקח אותך בחזרה, בחינם- אם תשאיר את האוטו שם. אני חושב שזה דבר חשוב. האפשרות השניה היא- כמובן שתשלם כסף להשתמש בנתיה.

מר טיומקין:

כביש אגרה.

מר שי ברס:

קצת דוגמאות לפרוייקטים שאנו מנסים לקדם: דיברתי קודם על פתיחת ציר אלון שדה. הציר הזה כנראה ייחסם בעקבות הפתיחה של "מכבית", ואנו עושים סידרה של פעולות שהמטרה שלהן היא להרחיב את הציר הזה ולהסדיר אותו. תחבורה ציבורית: דיברתי אתכם קודם על הנושא של ארגון מחדש של מערכת התחבורה הציבורית. אנו מנסים לייצר מערכות, להמליץ על מערכות תנועה שנותנות מענה לקווי רק"ל, כלומר מזינים את הרק"ל ומוזנים ממנו.

שאלה:

מה זה רק"ל?

מר שי ברס:

רכבת קלה.

אנו בודקים כרגע ייתכנות ל-B.R.T וכרגע יש לנו כמה הצעות. לגבי ה-B.R.T היו מספר חלומות. כרגע כבר נכנסנו לשלב הבא- של יצירת הקו הראשון של B.R.T במטרופולין, אשר יחבר את כפר סבא, רעננה, הרצליה- עם תל-אביב. הקו השני יהיה כנראה- ראשון לציון תל-אביב, ואנו נרצה כנראה להציע לעיר תל-אביב עצמה- גם קו B.R.T שיעבור בנמיר, דרך דרך בגין.

B.R.T זה בעצם שרות של תחבורה ציבורית- שהוא שרות משודרג. כלומר, אנו רוצים לתת שרות לאזרח, כדי להציע לו ולפתות אותו לרדת מהסוס הפרטי אל המרכבה הציבורית, זו מרכבה משופרת. קיימים פרויקטים כאלה בעולם, לא הרבה- אבל קיימים, במספר ארצות, כולל ארצות מפותחות. זה אמנם התחיל בברזיל, זה קיים בקולומביה, אבל גם בארה"ב וגם בצרפת, וגם במזרח הרחוק. הרעיון הוא- שאתה נותן לנוסע חבילה, חבילה "סקסית"- שזה גם קו שיש לו עדיפות של תחבורה ציבורית, הוא מצוייד בטכנולוגיות כאלה שנותנות לו עדיפות ברמזורים. כלומר, כאשר הוא נוסע- יש לו עדיפות לירוק. הטכנולוגיה שלו מאפשרת שינוי מופע ירוק לטובתו. התחנות שלו משודרגות ומעוצבות כך שהאנשים שמחכים בתחנות- לא חס להם בקיץ ולא יורד עליהם גשם בחורף.

מר ויסנר:

אתה עושה תחרות לתחבורה הציבורית?

מר שי ברס:

להפך, אני מדבר על תחבורה ציבורית, על שידרוג התחבורה הציבורית. מכיוון שמדובר באוטובוסים, אנו עושים את זה. חברת נ.ת.ע התחילה לדבר על זה, הם שללו את קיום הדבר הזה.

מר גלעדי:

אתם מתכוונים להתמודד מול החברות הציבוריות שזכו במכרז?

מר שי ברס:

לא. אנחנו מתכננים, מסדרים את הפיזיקה של העניין הזה, ונוציא מכרז לזכיינים. אנו לא מפעילי אוטובוסים. נעשה זאת עבור משרד התחבורה.

מר ויסנר:

אבל אמרת שבתל-אביב יש רכבת קלה.

מר שי ברס:

נכון, אבל זה לא שייך. זה לא מתחרה ברכבת הקלה, זה תוספת. אבל אם זה לא נראה, בגלל זה אנו מתחילים ברעננה.

מר ויסנר:

זו חברה חצי עירונית, חשבתי שאנו יכולים להשפיע שם ולהגיד לא.

מר שי ברס:

להגיד לו זה הכי קל.
אני לא אתעכב על נושא החסמים, זו פילוסופיה שהיא אולי לא לעכשיו.

מר טיומקין:

זה הכל רכבים היברידיים.

מר שי ברס:

נכון.

תכנית עבודה 2007 :

א. אנו מציגים ראייה כלל מטרופולינית, ונגזרת של תכנית רב שנתית, כולל הסרת חסמים, בראיה של מכלול הצרכים.

התכנית שאנו מדברים עליה היא 1.7 מיליארד שח' בשנה. זה לא יהיה, אבל כנראה ש-1.2-1 מיליארד כן יהיה.

אתם רואים כאן על גבי השקף- פרויקטים שהם בהשתתפות עיריית תל-אביב- שאנו רואים פה על גבי השקף את ההיקף שלהם למהלך 2007.

יש לנו עוד פרויקטים- שהם במימון מלא שלמשרד התחבורה – 367 מליון. תחבורה ציבורית.

ותחום של רכבת ישראל, שאנו עושים יחד אתם עבודות בהיקף של $\frac{1}{2}$ מיליארד שח'.

מר חולדאי - ראש העירייה:

אני מתנצל, אני חייב ללכת.

תודה רבה לכל מי שהגיע והשתתף בדיון.

מר שי ברס:

אתם יכולים לראות באחוזים- מבחינת התקציב שהצגתי לכם- את המשתתפים : לעיריית תל-אביב יש כ- 15%. לשאר הרשויות בכל המטרופולין- כ- 24%. אלה הם המשתתפים הכבדים : רכבת ישראל תורמת לנו לתקציב 30%, ואנו תורמים לה ביצוע לקידום העבודות שלה.

מר מסלאווי:

כל אלה יושבים בדירקטוריון שלכם?

מר שי ברס:

לא. הדירקטוריון מורכב מנציגי הבעלים- שזה חצי ממשלה וחצי-עיריית תל-אביב.

מר ויסנר:

לאן הולכים הרווחים?

מר שי ברס:

לחברה.

גב' גרטי:

זה מלכ"ר.

מר שי ברס:

קצת דוגמאות להתחלות חדשות שהתחלנו: כביש 20 – גלילות.
כרגע יש כאן רמזור. הרמזור הזה מייצר פקקים על כביש מס' 5, ומייצר פקקים לאלה שרוצים
לצאת מנתיבי איילון ולנסוע מזרחה ומערבה.
אנו רואים כאן על גבי השקף את הפרוייקט. אתם יכולים לראות את הגשר- שנכנס מעל התנועה
שנוסעת מזרחה, ונכנס פה אל תוך הגשר שקיים על כביש 20.

מר ויסנר:

זה הכל כדי לוותר על רמזור אחד.

מר שי ברס:

כן.

מר ויסנר:

כמה שטח אתם זוללים.

מר שי ברס:

כל השטח הזה הוא שטח שלנו.

מר ויסנר:

מה זה שלנו? זה שטח של כולנו.

מר שי ברס:

הוא סטטוטורי.

מר ויסנר:

כדי לוותר על רמזור אחד?!

מר שי ברס:

כאשר אמרתי שלנו- זה לא שלי אישית, זה של עם ישראל.

מר ויסנר:

תפיסת העולם בכל העולם היא- שמפסיקים לבנות כבישים. אנו פה מייצרים כבישים. מר טיומקין מדבר כל הזמן על כך שאתה מבטל פקקים. אי אפשר לבטל את הפקקים. כאשר אומרים תחבורה ציבורית - צריך לדאוג שתהיה תחבורה ציבורית.

מר שי ברס:

נכון. צריך גם וגם.

מר ויסנר:

אני מבחינת תפיסת העולם שלי, אם אני עיריית תל-אביב, אני אומר ל"נתיבי איילון" כחלק מתפיסת העולם שלהם: קחו את עצמכם ותתחילו לחשוב איך עושים עוד רכבות, ללכת לעשות רכבת תחתית לתל-אביב.

מר שי ברס:

הצענו – B.R.T אמרת שזה לא טוב.

מר ויסנר:

B.R.T זה שוב תחבורה ציבורית וזה דבר שהוא בעייתי. זה מאוד קל לומר- בואו נכנס לדרך פתח-תקווה ונכניס עוד מתחרה לקואופרטיב דן. אני חושב שצריך לבוא, ולא כל הזמן לייצר עוד כבישים.

מר שי ברס:

בשבוע שעבר היה סימפוזיון בינלאומי- שריכז משרד התחבורה, שהשתתפתי בו, הם הזמינו אותי. היו נציגים מכל העולם. נציג האיחוד האירופי הראה פיתוח של תשתיות תחבורתיות באירופה. עדיין 80% מהתקציבים הולכים לכבישים, ו20%- זה רכבות ורכבות קלות, כך שצריך להסתכל פרופורציונאלית.

אני מסכים אתך, אני חושב שגם "נתיבי איילון" רוצים לפתח את התחבורה הציבורית, ואנו בהחלט עוזרים ונעזור, אבל אתה צריך להסתכל על כל התמונה, וכל התמונה אומרת- תעזור עד שתיתן חלופות, כי זה הכל עניין של כלכלה.

מר ויסנר:

היום כל העולם משנה את פניו, ומסתכל על התחממות כדור הארץ. עם מי ישבת בסימפוזיון הזה? עם אנשים שמייצרים כבישים כמוך.

מר שי ברס:

היו שם נציגי ממשלות וגם נציגים של הירוקים.
הפיל.

שדרות ירושלים- הרכבת הקלה. אנו עובדים בשביל הרכבת הקלה, ואפרופו מר ויסנר, אנו מייצרים פרויקטים לקידום זמינות גם לרכבת הקלה לנ.ת.ע. אנו לא נגד, אנו מרוויחים מזה כסף.
השלמת ציר שלבים.

מר ויסנר:

שם הבטן שלנו מלאה על שאתם עושים עבודה בניגוד לוועדה המקומית- בכביש היר.

מר שי ברס:

פרוייקט איילון צפון, אני לא יודע אם אתם מכירים אותו. מי שיוצא ונכנס בדרך נמיר צפונה- מכיר את הפרוייקט הזה.

מר ויסנר:

תסביר לי.

מר שי ברס:

מי שבא מצפון ורוצה להכנס לעיר תל-אביב או רוצה לנסוע מזרחה- מכיר את זה, הוא נתקל בפקקים נוראיים.

מר ויסנר:

למה לא עשיתם שם מנהרה? מי ויתר לך על זה?

מר שי ברס:

מה שאתם רואים כאן, וגם מה שראיתם קודם- אנו קוראים לזה מחלף מערכתי. הפתרונות הם לא- OF-HAND כאלה- מהשרוול, אלא הם פתרונות שנבדקו, והם מאוד מורכבים- בגלל הצרכים והתנועה המסיבית שיש כאן. לכן הפתרונות צריכים להיות מושכלים. לנו יש תכנית אחת גדולה, ממנה אנו גוזרים כל פעם נתח, כי עולה המון כסף לעשות את זה במכה אחת, ואי אפשר. הנתח הזה הוא רק חלק. בעתיד מתוכנן פה שיקוע- צפון דרום, וגם זה יגיע.

מר ויסנר:

אני שואל אותך שאלה: אני עיריית תל-אביב, לי יש 50% בחברה. אני שואל את עצמי, מה זה לעתיד?

מר שי ברס:

אני רוצה שתבין מה אתה מרוויח פה.

מר ויסנר:

ומה לגבי זיהום האוויר שם?

מר שי ברס:

בתור אחד שתל-אביב- אכפת לו ממנה, גשר הזה משחרר הרבה יותר מופע לאור ירוק, ואת כל הפקק שיש היום בנמיר, מי שמכיר- נמיר צפונה, אנו נשחרר. כלומר, כאשר אתה תרצה להכנס ולצאת מהעיר תל-אביב יפו, לא יהיה לך את הפקק שיש לך היום.
תנסה לנסוע בשעות אחר הצהריים והערב בנמיר צפונה, ותראה כמה זמן אתה עומד שם. אנו הולכים לחנוך את הפרוייקט הזה ב- 27 בפברואר, ותבוא ב- 28 בערב ופתאום לא יהיו לך פקקים כאשר אתה רוצה לצאת ולהכנס מהעיר תל-אביב.

מר ויסנר:

למה לא יכלה להיות שם מנהרה?
אני מדבר על מי שבא מכיוון צפון לכיוון איילון.

מר שי ברס:

במקום הגשר? כי אם היית עושה מנהרה היית צריך לעשות אחרי זה גשר צפון-דרום, ואנחנו רצינו להשאיר את האופציה הזאת, כי הלחצים כרגע היו לחצים מזרחה.

מר טיומקין:

אתה פותר כך את כל הבעיה של כל התנועה הכבדה, לנמל אשדוד ולחיפה, כל המשאיות.

מר ויסנר:

לאן אתה מעביר אותם?

מר שי ברס:

מזרחה.

מר ויסנר:

הם יכנסו לאיילון.

מר שי ברס:

לא, לא כולם יכנסו לתוך האיילון. יש כאלה שילכו לכביש 4, יש כאלה שיסעו לכביש 6. הרחבת רחוב קפלן: כפי שראיתם, עשינו שם הסטת תנועה בסוף השבוע, רואים את רחוב הכביש. מי שנולד בתל-אביב כמוני- מכיר תמיד את צוואר הבקבוק הזה של קפלן, שתמיד היה זועת ה', פתאום זה איננו. זה פשוט מדהים.

מר ויסנר:

מה קורה באבן גבירול?

מר טיומקין:

זה לא הוא.

מר שומר:

כמה מסלולים יהיו לכל כיוון?

מר שי ברס:

שלושה לכל כיוון.

מר מסלאווי:

מתי זה יהיה?

מר שי ברס:

בסוף 2007 אנו מתכננים לסיים את הפרוייקט.

מר דרורי:

מה קורה באבן-גבירול קפלן?

גב' גרטי:

שאלתי את מר פלדמן, והוא אמר שזה לא יגדיל את העומס.

מר שי ברס:

במסגרת הפרוייקט הזה אנו מייצרים שתי מנהרות- להכניס ולהוציא תנועה לשרונה או לפרוייקט דרום הקריה. מה שאתם רואים כאן על גבי השקף- זה אחת המנהרות בבנייה. תהיה כניסה לדרום הקריה במנהרה, מי שבא ממזרח- יכנס.

מר ויסנר:

זה סגור כרגע.

מר שי ברס:

כרגע זה סגור, כי אין עוד את כביש הטבעת בתוך דרום הקריה.

מר שומר:

זה יהיה לכלל האזרחים?

מר שי ברס:

כן.

מר ויסנר:

מה עם החניון שם? שמעתי שיש שם בעיות.

מר שי ברס:

פתרנו את זה. זה כבר נפתר וזה כבר נוצק.

זה פרוייקט שמר ויסנר מאוד אוהב- פרוייקט הלר אד-קוץ. זה רחוב הלר, זה שדרות ירושלים, זה אד קוץ.

מר ויסנר:

זה הגיע לוועדה לתכנון ובנייה.

מר שי ברס:

אנו מסיימים את רחוב הלר – שלב א' שלו, שידרגנו כאן את כל הגן שהיה שם – לגן יוצא מהכלל נפלא, אני ממליץ לכולם לראות אותו.

מר מסלאווי:

גם התושבים?

מר שי ברס:

כן.

אנשים התרגזו מאוד. אני רוצה להגיד לכם שמאז שנרגע העסק, תושבים יחד אתנו- שתפנו אותם בנושא הפיתוח, הם ביקשו כל מיני בקשות, הוספנו על פי הבקשות שלהם מתקני משחק, שבילים, שבילי אופניים, ואני חושב שיצרנו שם גן נפלא.

מר ויסנר:

היה שם גן.

מר שי ברס:

היה שם גן זרוק, עלוב ומסכן.

מר ויסנר:

אם אתה אומר את זה, תגיד שהיה שם גן עלוב, שעיריית תל-אביב הקימה אותו 3-4 שנים לפני כן.

מר שי ברס:

לא. זה לא נכון. עיריית תל-אביב שתלה שם על הרצועה הסטטוטורית- עצים, כדי שלא יכנסו פולשים ויקחו את זה.

מר ויסנר:

היה שם גן.

מר שי ברס:

איפה שהיה גן- נשאר גן. להפך. הוא גן משודרג עכשיו פרוייקט מחלף לה-גוורדיה.

מר ויסנר:

זה ספסלים חדשים?

מר שי ברס:

כן. זה ספסלים חדשים ומדרכות רחבות.

מר ויסנר:

אני רוצה שבחודש יולי תשב אתי על ספסל שם, על הפחים האלה.

מר שי ברס:

זה יהיה חם? אבל זה לא גמור, תהיה שם הצללה.

מר ויסנר:

ממה היא תהיה?

מר שי ברס:

מיריעות P.V.C –עד כמה שאני זוכר.

בכל אופן, זה חלק מהפרוייקט: הרחבנו את הגשר, הצבנו את תחנות ההמתנה היפות האלה. אנו מייצרים- מכיוון מערב החוצה לנתיבי איילון מנהרה, שתוציא את התנועה החוצה ותקל גם על הצומת ועל הביקושים שיש כאן למעלה על הכביש.

מר מסלאווי:

איך זה מסתדר עם היכל הספורט?

מר לייבה- המנכ"ל:

השבוע אמורה הוועדה לדון במנהרה מלה-גארדיה עד כיוון החניון.

מר ויסנר:

מתי אנו צריכים לדון בזה?

מר לייבה- המנכ"ל:

ביום רביעי בוועדה. כאשר הבאים לאיצטדיון יוכלו להכנס במינהרה. יש על זה ויכוח, צריך לאשר את זה. זה תנאי בתב"ע למגרש מס' 3, לשם רוצים להביא לשם תושבים איכותיים.

מר שי ברס:

אתם רואים כאן מה אנו הולכים לעשות בצומת חולון. אנו הולכים לבנות פה עוד גשר, על נתיבי איילון, ולבנות עוד גשר לרכבת באמצע, מה שהראתי קודם. אגב, מר ויסנר, לא תמיד אנו האדם הרשע. אנחנו נלחמנו נגד האוצר, ואנו לקחנו את העץ הזה, והיום הוא נמצא כאן. רון אמר לי- אתה השווצת מוקדם מידי, קודם נראה שהעץ מבלבל ואחרי זה תגיד. העץ מבלבל, ואנו עוקבים אחריו בדאגה, והוא הצליח.

מר מסלאווי:

אמרת שנלחמתם באוצר?

מר שי ברס:

כן נלחמנו נגד האוצר. זה עלה 1.5 מליון שח' להזיז את העץ.

מר ויסנר:

הסמל של עיריית חולון- זה העץ הזה.

מר שי ברס:

נכון.

יש פה עוד כמה פעימות לתכנון.

הפרוייקט שאנו כרגע מתכננים הוא שידרוג של ציר שלבים, מוולפסון, היינריך-היינה, שלבים, אליפלט, וחיבור עם קויפמן.

מר ויסנר:

החיבור עם קויפמן צריך להגיע לוועדה המקומית.

מר שי ברס:

אני לא מראה כרגע את כל התכנית, אני רק מדבר על מה שנעשה.

מר ויסנר:

אני רוצה להדגיש בנושא של קויפמן, שיהיה רשום בסטנוגרמה, שהוא צריך להגיע לוועדה המקומית.

מר טיומקין:

הוא צריך להמשיך ולהתחבר לקויפמן. אחרת הוא לא יוכל למלא את יעודו.

מר שי ברס:

נכון. וגם למסילה.

יש עוד פרויקט שאנו כרגע מתחילים לבדוק אותו- שזה כביש 461. אנו קוראים לו- דרך לוד, מהטייסים קוראים לו דרך לוד, אבל זה 461 – מסובים, ועד נתיבי איילון. אי אפשר לייצר פה ציר- בגלל שיש פה הרבה פלישות וגרים בתוך הכביש, מה גם שרוצים לפתח פה את הפארק. לנו יש כל מיני רעיונות- לבצע איזושהי דרך פארקית או דרך נופית- שתקפיץ את המודעות של הפארק. היום לא כל כך מכירים את פארק דרום, הוא מוזנח.

מר ויסנר:

דרך זה שכבישים יסעו שם- תגביר את המודעות?

מר שי ברס:

כן. בדיוק כמו ברוקח. תראה מה רוקח עשה לגני יהושע.

מר ויסנר:

אני רוצה שאנשים יבואו להנות בפארק.

מר שי ברס:

דרך בגין, עבודה שאנו עושים יחד עם הרכבת הקלה, עם תחנות להולכי רגל, וחתך רחוב מאוד מסובך ומורכב, ולא אלאה אתכם. בעקרון- מה שאנו ייצרנו כאן, ייצרנו כאן יחד עם אנשי העירייה- ציר שהוא ציר נופי, אורבני, שיש בו גם מקום להולכי רגל, מדרכות רחבות, עצים, תחבורה ציבורית, שבילי אופניים, וגם מקום, וזה אגב, על חשבון הרכב הפרטי שהורדנו שם. אנו צריכים עוד לגמור את הבדיקה.

מר טיומקין:

יש שם עוד ויכוח.

מר שי ברס:

יש לי כבר את הטיוטה של הבדיקה, והעסק עובד.

מר שומר:

קודם כל תודה רבה, זה היה מצויין.

אני רוצה לשאול משה: אני חייב להגיד שגם העירייה התחשבה בבקשתי, לא בגלל שאני גר שם:
כביש 20-50.

מר טיומקין:

זה לא הוא.

מר ויסנר:

אני מבקש לרשום שהתכניות של נתיבי איילון יגיעו לשולחן הוועדה המקומית, ולא יעקפו - ישר
לוועדה המחוזית.

מר טיומקין:

יש כאלה ויש כאלה.

גב' גרטי:

אני רוצה להודות לשי על המצגת.

הישיבה נעולה

מנחם לייבה
מנכ"ל העירייה

גלילה בן - חורין
מזכירת המועצה
ע'. מנכ"ל העירייה