

צנח פנינא

מדינת ישראל

גנזך המדינה

משרד

חברה הממשלתית לתעודות

פרויקטים

5/96 - 7/94

מסי תיק מקורי  
28/5

שם פרויקטים

1252882 מס פריט: 61.5/11 - 408 מזהה פיזי:

15/10/2013 03-310-06-09-04 מזהה לוגי:

כתובת:

רש - 5 - 2060

מחלקה  
שרת

5/2002




*Handwritten notes in the top left corner, possibly "פיק" and "א"א"א" with a diagonal line.*

1/5/96

רבי הירשק סאלמא

המ"ב / ציון ק"א

א"ב



אתת בע"מ, נהול פרויקטים  
 ירושלים: טל. 02-233966, פקס. 02-234536  
 ת"א: טל. 03-6992233, פקס. 03-6991611

**עלות תכנון מטרופולין תל אביב - 5 מיליון שקל**

תפ  
שה  
לש  
עד  
בין  
בעצ  
עקב  
מפל  
ה  
בתל  
נהיו  
כד  
בסר  
של  
י  
הים  
העו  
יבו  
רא  
יש  
א  
הא  
הו  
ה

מאת זיו מאנר

עלות הכנת תוכנית למטרופולין תל אביב צפויה להגיע ל-5 מיליון שקל. בד מסרה ל"הארץ" האדריכלית דינה רצבסקי, מנהלת מינהל התכנון במשרד הפנים שמתאם את הכנת תוכנית המתאר. מימון הפרויקט מחולק באופן שווה בין 4 גורמים: משרד הפנים, משרד השיכון, מינהל מקרקעי ישראל והרשויות המקומיות במחוזות תל אביב והמרכז, מדרום לתדרה ועד לאשרוד כולל. תכנון המטרופולין אמור להשתלב עם הכנת תוכנית המתאר המרחבית של מחוז המרכז, שכבר החל בהכנתה. הרשויות במחוז תל אביב ישלמו סכום כפול לגולגולת מצד מחוז המרכז ביוון שמתח ת"א יקבל בנוסף לתוכנית המטרופולין תוכנית מתאר. השלמת תוכנית המטרופולין המיתאר של ת"א צפויה להסתיים בתוך שנתיים. החשיבות של הכנת תוכנית מתאר תוכנית מטרופולין היא כשר לוב בין אזורים שונים ועבודות שונות, לדוגמה רכבת קלה בתל אביב. הייבת להיות משולבת בתוך פתרון תחבורתי כולל במטרופולין. נקודת מחלוקת צפויה היא מרכזי התעשייה תוכנית מחוז מרכז. מנתה שבעה מרכזים באלה, אך בת"א יש התנגדות רצבסקי מדרה כי בבר בודקים אפשרות לתוריד את מספר המרכזים.

ז  
א  
ו  
ה  
ג  
ב  
א  
ז  
א  
ו  
ה  
ג  
ב  
א  
ז  
א  
ו  
ה  
ג  
ב  
א

# מנהלת מטרופולין תל-אביב-יפו למערכת הסעה המונית

רח' פילון 5 תל-אביב-יפו 64514 טלפון: 03-5217050 פקס: 03-5217418



19/03/96

מספרנו: 79449-מ  
טלפון: 5217050  
פקס: 5217418

החברה הטמשתית לתחבורה  
תאריך: 21-03-1996  
לידיעה: 3

לכבוד  
ראש עיריית

שלום רב,

בימים אלה מתקיימות פגישות עבודה בין צוות "מינהלת מטרופולין תל-אביב" לבין צוותי העבודה ברשויות המקומיות במטרופולין בראשות ראשי ומהנדסי הערים.

בפגישות אלה מוצגים תוצרי עבודת החברות (האמריקאית והצרפתית) "PBS" לגבי החלופות המומלצות לבדיקה למערכת ההסעה המונית במטרופולין ת"א ותוכנית העבודה בהמשך.

אנו שמחים כי ה"מינהלת" עמדה בלוחות הזמנים כפי שהוצגו בתחילת 1995 (עם הקמתה), והעלתה על סדר היום הציבורי את חשיבות הנושא והפתרונות לבעיות.

נכון להיום ישנה הסכמה כללית על הצורך בהקמת מערכת הסעה המונית משולבת ובכללן רכבת תחתית עילית ושילובן עם אמצעי תחבורה נוספים. המועצה הארצית לתכנון אף החליטה להכין תמ"א לקידום הפרוייקט.

אנו בטוחים כי בפגישות העבודה, ובצוותי העבודה המקצועיים והמשותפים של המינהלת והרשויות המקומיות נענה על הצרכים והביקושים כפי שהצגתם בפגישות הקודמות.

רצ"ב לעיונכם ולידיעתכם סיכום צוות ההיגוי העליון של המינהלת בהרכב שר האוצר, שר התחבורה, וראש עיריית ת"א ובה מודגשת ההחלטה על הקמת חברה ממשלתית חדשה בה תשתלב המינהלת. כמו כן רצ"ב החלטת המועצה הארצית לתכנון בנושא.

כמובן שעד להקמת החברה וע"פ ההחלטה ממשיכה המינהלת בעבודתה, ע"פ תוכנית העבודה ובלוחות הזמנים.

אנו כרגיל לרשותכם, אשמח לשמור על קשר

בברכה,  
איליק רוזנסקי  
מנהל

העתקים:

- מר אברהם שוחט - שר האוצר
- מר ישראל קיסר - שר התחבורה
- מר רוני מילוא - ראש עיריית ת"א
- מהנדס העיר - מר
- חברי צוות היגוי ציבורי
- חברי ההנהלה המקצועית
- לוטה: רשימת ראשי ערים



# מנהלת מטרופולין תל-אביב-יפו למערכת הסעה המונית

רח' פילון 5 תל-אביב-יפו 64514 טלפון: 03-5217050 פקס: 03-5217418

## רשימת ראשי הערים

חולון	- מר מוטי ששון
בת-ים	- מר יהושע שגיא
ראשון לציון	- מר מאיר ניצן
פתח-תקוה	- מר גיורא לב
רמת-גן	- מר צבי בר
בני-ברק	- מר עמוס מר חיים
הרצליה	- מר אלי לנדאו
רחובות	- מר סנדלר יעקב
רמלה	- מר יואל לביא
נתניה	- מר צבי פולג
אשדוד	- מר צבי צילקר
לוד	- מר מקסים לוי

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הוראה לעריכת שינוי מס' 4 להכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א/23.

החלטה מס' 96-23 של המועצה בישיבתה מס' 346 מיום טז' בשבט  
התשנ"ו - 6.2.96.

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן - "המועצה") רואה צורך בשינוי להוכנית מתאר ארצית למסילות ברזל תמ"א/23, זאת על מנת לאפשר תכנון, פיתוח והקמה של מערכת להסעה המונית, שתתן מענה לבקושים לנסיעות בתחבורה צבורית במחוזות תל-אביב והמרכז והזובר את אזורי רכוז התושבים ומוקדי הבקוש.
2. המועצה, בתוקף סמכותה לפי סעיפים 49 ו-50 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה-1965, מורה על עריכת השינוי בקנ"מ של 1:100,000, אשר יכלול תוואים למערכת מסילתית להסעה המונית נתחומי מטרופולין תל-אביב בהתאם להגדרת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה במפקד 1995, ואת השינויים בהוראות התכנית הנובעים מכך.
3. בעריכת השינוי יובאו בחשבון ההיבטים הבאים:
  - כדאיות כלכלית
  - יעילות תחבורתית.
  - איכות הסביבה.
  - זמינות.
  - מצב תכנוני תקף ותכניות בהליכי הכנה ואישור.
4. התכנית תוגש למועצה לאישורה בתוך 6 חודשים מתאריך החלטה זו.
5. המועצה ממליצה לפני שר הפנים שימנה את מינהל התכנון של משרדו ביחד עם משרד התחבורה, משרד האוצר, רשות הנמלים והרכבות, עיריית תל-אביב-יפו ואת הגוף שיוקם לתכנון ולביצוע מערכת להסעה המונית כמבצעי הוראות אלה. מינהל התכנון ירכז עריכת השינוי.
6. המועצה הארצית מחליטה להקים ועדת היגוי לתכנית שתלווה את עריכת התוכנית.
  - בהרכב ועדת היגוי יכללו נציגי המשרדים/הגופים להלן:
    - משרד הפנים, יו"ר;
    - משרד התחבורה;
    - רשות הנמלים והרכבות;
    - מע"צ;
    - רכבת ישראל;
    - המשרד לאיכות הסביבה;
    - משרד הבינוי והשיכון;
    - משרד האוצר;
    - מנהל מקרקעי ישראל;
    - מתכנני מחוזות תל-אביב והמרכז;
    - נציגי הרשויות ב"מטרופולין תל-אביב".

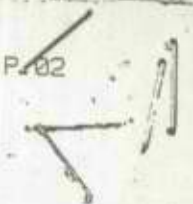
המועצה הארצית לתכנון ולבניה

הוראה בדבר הכנת שינויים לתכנית מתאר מחוזית מחוז המרכז בנושא הסעה המונית

החלטה מס' 96-23 של המועצה בישיבתה מס' 346 מיום טז' בשבט התשנ"ו, 6.2.96

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן - "המועצה"), לאחר התייעצות עם עורכי תמא/23 ולשכת תכנון מחוז מרכז, רואה צורך בהכנת שינוי לתכנית מתאר מחוזית, מחוז המרכז מס' תממ/3 (להלן - "התכנית") על מנת לאפשר תכנון, פיתוח והקמה של מערכת הסעה המונית, שחתן מענה לביקושים לנסיעות בתחבורה ציבורית במחוז המרכז.
2. המועצה בחוקף סמכותה לפי סעיף 58 לחוק התכנון והבניה תשכ"ה - 1965 (להלן "החוק") מורה בזאת לוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, מחוז המרכז (להלן "הוועדה המחוזית"), להכין שינוי לתכנית בנושא תכנון פיתוח והקמה של מערכת הסעה המונית במחוז המרכז. השינוי יכלול חוואים למערכת מסילתית להסעה המונית בתחומי הישובים הנמצאים במחוז המרכז והכלולים במטרופולין תל אביב, בהתאם להגדרת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה במפקד 1995.
3. בעריכת השינוי יובאו בחשבון ההיבטים הבאים:  
יעילות תחבורתית, איכות הסביבה, זמינות ומצב תכנוני תקף ותכניות בתהילכי הכנה לאישור.
4. התכנית תכלול הוראות ברמה של תכנית מפורטת.  
היתרי בניה למערכת ההסעה המונית יוצאו על פי התכנית, לאחר אישורה.  
התכנית תכלול הוראות בנושאים שלהלן:  
התווייה ופריסת מתקנים ראשיים  
תכליות מותרות  
שטחי בניה  
הוראות לשמירה על איכות הסביבה  
הוראות לרכישה או הפקעה של זכויות במקרקעין  
סמכות מוסדות התכנון לאשר שינויים
5. התכנית תוגש למועצה להפקדה לא יאוחר מ-6 חודשים מיום מתן הוראה זו.
6. התכנית תלווה בתסקיר השפעה על הסביבה.





**משרד האוצר**  
**לשכת שר האוצר**

4 בינואר 1996  
י"ב בטבת התשנ"ו  
ת.96-14350

**לשכת שר האוצר**

מס' דיון: 5133

**סיכום דיון**

מערכת הסעה המונית מטרופולין ת"א

מיום י"ב בטבת התשנ"ו, 04/01/96  
שוערך לשכת השר

**משתתפים:**

- מר אברהם (בייגה) שוחט, שר האוצר
- מר ישראל קיסר, שר התחבורה
- מר רוני מילוא, ראש עיריית תל - אביב - יפו
- מר דן קרוזל, הממונה על התקציבים
- מר אליהו חסון, מנכ"ל משרד התחבורה
- מר דן דרין, סגן ראש עיריית תל-אביב
- מר ברוך יוסקוביץ, מהנדס העיר תל-אביב
- מר אילן פלאטו, יועץ כלכלי לראש הממשלה
- מר דונן וולפמן, ראש תחום תחבורה, אגף תקציבים באוצר
- מר יובל רטלמסקי, מנהל מטה שר האוצר

**דש"מ/ה:**

מר יובל רטלמסקי

**על סדר היום:**

מערכת הסעה המונית מטרופולין ת"א

## מערכת הסעה המונית מטרופולין ת"א

1. שר התחבורה ומנכ"ל משרדו העלו ביקורת על עבודת מנהלת מטרופולין ת"א ומידת שיתוף הפעולה עם משרד התחבורה. שר התחבורה הציע להעביר את עבודת הבדיקה של מערכת ההסעה המונית למכון לתחבורה או לחילופין לחברת נתיבי איילון.
2. ראש העיר תל-אביב הבהיר שלטעמו עבודת המינהלה מתנהלת בצורה טובה. מדגיש את חשיבות הפרויקט וקידומו בלוח זמנים מהיר.
3. הבהיר שאיננו מתנגד לשינוי מבנה אירגוני. בכל מקרה הגוף שיוביל את הפרויקט צריך לעסוק רק בו ולא בנושאים נוספים. תומך ברעיון של הקמת חברה ממשלתית מיוחדת לענין זה, שנציגי העיריה יהיו שותפים בניהולה.
3. הממונה על התקציבים העיר כי לדעתו, הגוף המתאים להוביל הפרויקט בשל היקפו, מורכבתו ומספר הגורמים המעורבים, הוא חברה ממשלתית, שתפקידה יהיה בשלב ראשון להשלים את הסקרים ובדיקת ההיתכנות על מנת להביא חלופות והמלצות להחלטת הממשלה. בשלב השני החברה תעסוק בקידום התכנון וביצוע הפרויקט תוך תיאום עם כל הגורמים המעורבים בפרויקט.
4. שר האוצר מסכם -
  - 4.1 תוקם תוך מספר חודשים חברה ממשלתית חדשה במתכונת חברת כביש חוצה ישראל, שישתתפו בהנהלתה גורמים מעיריית תל-אביב ומעיריית אחרות, שמטרתה קידום פרויקט מערכת הסעה המונית.
  - 4.2 עד להקמת החברה תמשך העבודה באמצעות מינהלה מטרופולין תל-אביב ובהנחיית ועדת ההיגוי המקצועית בראשות מנכ"ל משרד התחבורה
  - 4.3 משרד התחבורה, עיריית תל-אביב ואגף התקציבים יגבשו תוכנית עבודה, שתכלול תוספות והתאמות לתוכנית העבודה הקיימת אם נדרשת
  - 4.4 בעוד כ-3 שבועות יתכנסו הצדדים לדיון נוסף על מנת לגבש סופית את המתכונת האירגונית לניהול הפרויקט, באמצעות חברה ממשלתית חדשה.

ד"ר: יובל דבלבסקי

העתק: למשתתפים

ע"י. פ. ת.

17 מרץ, 1996  
כ"ו אדר, תשנ"ו

019

החברה הנמשלתית לתיירות  
דואר נכנס  
20-03-1996

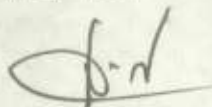
ניידות	

אל: המנכ"ל  
משנה למנכ"ל

הנדון: שתוף פעולה בין משרד התיירות לבין עיריית ת"א

1. מצ"ב פניה של העירייה מלפני 3/4 שנה
2. אני מאד ממליץ לחזור ולדון במיסוד יחסינו עם העירייה בדומה למפעל המוצלח (לעניות דעתי לפחות) בירושלים.
3. בזמנו תואם המהלך עם הנהלת הח.מ.ת אך נעצר.
4. אנו מקיימים דיון מקיף עם העירייה (מנכ"ל, מהנדס העיר, חברות פתוח וכו') בתחילת אפריל 1996 במסגרת הצוות התכנון הארצי משותף לנו ולמ.מ.י. רצוי היה מאוד שנגבש עד אז עמדה חיובית לשתוף פעולה ממוסד וקבוע.

בברכה



משה ריגל  
סמנכ"ל תכנון ופיתוח  
ויועץ כלכלי לשר

העתק: מר ד.הרניק - מנכ"ל הח.מ.ת. ✓



עיריית - תל - אביב - יפו  
 מינהל הנדסה  
 אגף תכנון ובנין ערים  
 שד' בן-גוריון 68 ת"א  
 טלפון : 5217080

י"ח תמוז תשנ"ה  
 16/07/95

סימוכין : תבע-צר-3654  
 56994

לכבוד  
 מר משה ריגל  
 סמנכ"ל משרד התיירות  
 רח' קינג ג'ורג' 24  
 ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: שתוף פעולה בין משרד התיירות לעיריית תל-אביב - יפו בנושאי פיתוח ותשתית.

בהמשך לפגישתנו מיום 13.7.95, רצ"ב הצעתי לשתוף פעולה בין המשרד לעירייה. חומר הרקע הרצ"ב נעשה בתאום עם מינהל ההנדסה, חברת "אתרים" והרשות לתיירות מסחר ותעשייה.

חומר זה יהווה רקע לפגישה המוצעת בין שר התיירות לראש העיר. אודה לך באם נוכל לקדם את הנושא במסגרת הצוות המצומצם שנקבע לכך.

בהתחשב בעובדה שחלקה של עיר תל-אביב - יפו בסך ההכנסות ממלונאות הוא הגבוה בארץ מזה 6 שנים, אני מצפה שתמיכת המשרד בתכניות הפתוח העירוניות תהיה לפחות במשקל זה, בחשוואה לסיוע הניתן לירושלים ולאילת.

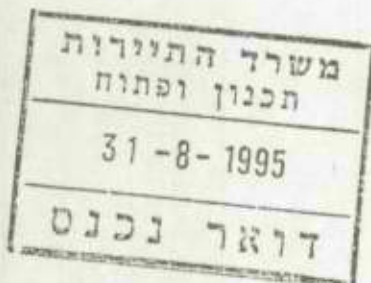
אני עדיין ממתיין לשמות השותפים בצוות מטעם משרד התיירות.

בכבוד רב,

אדח' ב. יוסקוביץ  
 מהנדס העיר

העתקים:

- לשכת רה"ע
- אדר' ד. דרין - מ"מ רה"ע
- גב' ש. גרינברג - יו"ר הרשות לתיירות מסחר ותעשייה
- גב' נירה פרץ - החמ"ת
- מר מ. גילצר - מנכ"ל הרשות לתיירות, מסחר ותעשייה
- מר נ. שקד - מנכ"ל "אתרים"
- מר י. אדר - מנכ"ל העמותה לתיירות
- מר ד. שחל - מנהל מחוז ת"א, משרד התיירות
- אדר' צ. סנטו
- גב' ת. גבריאל
- אדר' נ. סמוק
- אדר' ד. גלור
- תיירות



## הצעה לשיתוף פעולה משרד התיירות - עירית ת"א - יפו.

מינהל ההנדסה של עירית תל-אביב - יפו, בשיתוף חברת "אתרים" והרשות לתיירות, מסחר ותעשייה (באמצעות העמותה לתיירות) עוסקים מספר שנים בקידום נושאי תיירות שונים בעיר. ככלל ניתן לאמר כי מעורבות המשרד לתיירות במרבית הנושאים שטפלנו בהם היתה קטנה עד כה ואנו שמחים על השינוי בגישה כפי שהופגן במספר ישיבות שהתקיימו לאחרונה.

במסגרת הדיון האחרון שערכנו עם נציגי משרד התיירות, נתבקשנו להציע נושאים ופרויקטים לטיפול משותף של העירייה והמשרד. לדעתנו, נושאים אלה נוגעים לשני תחומי טיפול עיקריים: תכנון תיירותי בכלל ופיתוח תשתיתי בפרט.

בשני התחומים אנו מבקשים לדון בנושאים אלה הן מאספקטים פיזיים-תכנוניים והן מאספקטים אדמיניסטרטיביים.

### 1. תכנון לתיירות.

במסגרת הנושאים התכנוניים אבקש לציין את הנושאים הבאים:

#### 1.1 סיוע פיננסי-אדמיניסטרטיבי של המשרדים הממשלתיים.

בעבר קימנו מספר דיונים בנושא זה, כשבמרכזו עומד הקיפוח הבולט של העיר בהשוואה לערים אחרות במעמד דומה או בקרבה גאוגרפית אליה. חוק עידוד השקעות הון קבע, לדוגמא, כי ירושלים כלולה באזור פיתוח א' לגבי כל רמות המלוונות ואילו ת"א-יפו נכללת באזור פיתוח ג'. העיר נתניה ואשדוד נכללות באזור פתוח א' או ב' לפי סוג המלון, ואילו חיפה, לדוגמא, "זכתה" להיות כלולה באזור א' למלוונות תיירות ועממיים.

אנו מבקשים, כפי שנהגנו בעבר, להשוות את מעמדנו לערים אלו, שכן איננו רואים הבדל משמעותי המצריך הגדרת אזורי פיתוח שונים. יתרה מכך, בגלל מחירי הקרקע הגבוהים, יש לעודד באמצעות חוק זה השקעות במלונאות ע"י קביעת רמת הפיתוח הגבוהה ביותר.

נושא זה יועלה בהמשך, בהצעותינו לענין שימור מבנים הסטוריים וארכיטקטוניים והפיכתם לבתי מלון. יצויין כי מלבד תיקון חוק עידוד השקעות הון ניתן לשלב כלים פיננסיים נוספים, כגון "פחת מואץ" למבנים לשימור, אשר ניתן לאשרו במסגרת פקודת מס הכנסה.

לסיכום: הצוות מתבקש להציע את מכלול הכלים הפיננסיים שיוצעו לעיר תל-אביב - יפו, ובמידת הצורך יש להעזר לצורך כך ביועץ כלכלי/מיסוי מתאים.

#### 1.2 תכנון תכנית המתאר העירונית - נושא התיירות.

בימים אלה התחלנו בהכנת תכנית המתאר העירונית, המתבצעת על-ידי עובדי אגף תכנון ובנין ערים של מינהל ההנדסה, בשיתוף גורמי עירייה רבים וכן יעוץ חיצוני על-פי הצורך. אחד הנושאים הינו התיירות, המטופל על-יד מספר עובדים באגף בשיתוף העמותה לתיירות וחברת "אתרים". אנו מקימים כיום מו"מ עם יועצים תיירותיים למספר נושאים ספציפיים: תחזית לשוקים פוטנציאליים חדשים בעיר, פתוח מתחמים לשימור, תיירות כנסים, ספורט ימי ועוד. אנחנו מבקשים לסייע לנו בבחירת ובמימון היועצים. כמו-כן אנו זקוקים לסיוע בעריכת מספר סקרים כגון, סקר אטרקציות תיירותיות, סקר מתרחצים, סקר שימושי אנרגיה ועוד. יש להניח כי יעוץ זה יכול להשתלב במסגרת הכנת התכנית הפרוגרמטית למחוז.

(הנני לציין כי בעבר הובטח לנו הקמתו של צוות התכנון למחוז תל-אביב, לצערי טרם התבשרתי על הקמתו של זה ולדעתי ענין זה פוגע בתכנון התיירות במטרופולין, ובודאי בהשלמת ההמלצות לתכנית המתאר הארצית מס' 12).

לסיכום: אנו מבקשים להעזר במשרד התיירות לקידום התכנית העירונית, ע"י שיתוף יועצים מקצועיים לנושאים ספציפיים, וכן להשתלב במסגרת ההצעה לתכנית המתאר הארצית הנערכת בימים אלו במסגרת הפוטנציאל והכוונות התכנוניות העירוניות, תוך ניצול המידע שהצטבר אצל עורכי התכנית ושילובו בתכנית המתאר העירונית.

### 1.3 תכנון ופיתוח מתחמים לשימור.

בעיר תל-אביב - יפו קימים מבנים רבים בעלי חשיבות הסטורית וארכיטקטונית. חלק ניכר מהם, כ-1,500, הוגדרו במספר תכניות מפורטות כמבנים לשימור בדרגות שימור שונות. לצערנו, לא ניתנו לעיריה הכלים הפיננסיים להתמודד באופן רציני עם בעיית השימור. גם חוק השימור, המאפשר הפקעת בניינים מידי בעליהם, לא הבטיח את הסיוע הכספי לכך. שוב אנו נאלצים להתמודד עם בעיה זו באמצעים עירוניים בלבד, לעיתים ע"י הבטחת השימור באמצעות תוספת זכויות בניה.

למרות הצלחות ניכרות בתחום זה, כולל קיום כנס בינלאומי גדול בנושא אדריכלות ה"באוהאוס" בחודש מאי 1994, אנו מבקשים לבדוק, במסגרת תכנית המתאר העירונית ובמסגרות נוספות, את האפשרות לשימור מתחמים שלמים בהם כולל מספר רב של בניינים לשימור. בסקר מקדים זיהינו בעיר 4-5 מתחמים הכוללים מספר עשרות של מבנים לשימור אשר בחלקם ניתן יהיה לשלב גם שימוש מלוואי (פרויקט דומה הוצע בעבר למשרד התיירות על-ידי חב' "הריטג'", אך לצערי הרב לא הגיע לכלל מימוש). לגישה זו, הכרוכה בטיפול במבנים, בתשתיות, בפתוח הנופי ועוד, יכולה להיות, בנוסף לתרומה התיירותית, גם תרומה עירונית כוללת שאינה פחותה בחשיבותה.

מכיוון שבשנות ה-40 פעלו בעיר 94 (!) מלונות, חלק נכבד ממבנים אלה שימש בעבר כמלון והחזרתו לתפקוד זה הינה יחסית קלה. מוצע כמו-כן לעודד באופן יחודי את שימור המבנים האלה מבחינת הסיוע הפיננסי שניתן להם, במסגרת הגדרתם בדרוג גבוה יותר בחוק עדוד השקעות הון, או בדרך אחרת שתמצא.

לסיכום: מוצע לקיים בצוות דיון להגדרת הקף הנושא ואת אפשרויות המימוש שלו, וכן לגבש המלצות להמשך הטיפול, כולל יעוץ נחוץ, תכנון מפורט ומימון הפיתוח.

### 1.4 מידע לתייר.

אחד הנושאים החשובים, אשר במסגרתו נוכל גם לפעול לשפר את חזות העיר, הינו הפיכת העיר ל"דידונית לתייר" וזאת במספר מישורים: ארגון המידע, הצגתו, שילוט וחומר רקע אחר, אשר יחד יתנו מענה לצרכים הדחופים בתחום זה.

בעבר החלה עיריית תל-אביב - יפו בקידום מערכת ממוחשבת אשר תאפשר העברת מידע למשתמשים במסופים שיפוזרו בעיר, כולל בבתי מלון. במסופים אלה יוכלו התיירים למצוא, בין היתר, מידע בנושאי תיירות כגון מקומות בילוי, תערוכות, הופעות, ועוד (ידוע לי כי בימים אלה מבקש משרד הפנים להקים מערכת דומה אשר תמוקם בסניפי הדואר).

בניגוד למדיניות משרד התיירות, אנו סבורים כי יש מקום להקים 4 לשכות תיירות, מתוכן הקימה העירייה את הראשונה בתחנה המרכזית החדשה. 3 אתרים מומלצים נוספים הם ברחוב דיזנגוף, באזור המלונות לאורך החוף ובתחנת רכבת צפון.

יש לערוך שינויים משמעותיים במערכת השילוט בעיר באופן שיאפשר התמצאות נוחה, בשפה זרה, באזורי התיור המקובלים. כמו-כן יש לנו הצעה להרחיב את מסלולי התיור לאזורים נוספים בעיר (בניני הסגנון הבינלאומי "הבאוהאוס", ומסלול אמנות חוצות).

מוצע להפיק מפת תיירות במספר שפות הכוללת אזורי בילוי, מסלולי תיירות הסטוריים, מבנים בעלי חשיבות אדריכלית, וכמובן סימון המלונות והאתרקציות התיירותיות העקריות בליווי ציון קווי האוטובוסים הרלבנטיים.

## 2. פרויקטים תשתיתיים.

במסגרת הנושאים לפיתוח תשתיות רצ"ב רשימת פרויקטים אפשריים, שחלקם הוצגו בעבר, והם בטיפול חברת "אתרים", הרשות לתיירות מסחר ותעשייה, חב' גני יהושע והחברה לפיתוח יפו העתיקה:

### 2.1 פיתוח החוף הצפוני.

תכנית להרחבת חוף הים ע"י הקמת שוברי גלים בים, ייצוב המצוק, פתוח דרכי גישה וחילוני רכב, הקמת מבני שרותי חוף וטילת ציבורית לאורך החוף. העלות הכוללת של הפרויקט הוערכה בשנת 1993 בכ-110 מיליון ש"ח.

### 2.2 פיתוח חוף שרתון הישן (חוף-נורדאו)

פיתוח חוף רחצה בחוף קיים שבו מערכת שרותים ישנה, על שטח של כ-30 דונם. הפרוגרמה התכנונית, המתייחסת לשני חופים נפרדים (דתי וחילוני) כוללת שטח בניה של כ-2,200 מ"ר למבני חוף, שרותים ומזנונים. העלות הכוללת של הפרויקט הוערכה בשנת 1993 בכ-13 מיליון ש"ח.

### 2.3 שיקום ככר "אתרים".

מצבה הפיזי של הככר, הנמצאת במרכז האזור התיירותי בעיר, מתדרדר. בעבר נעשו מספר נסיונות לקיים אחזקה סבירה של השטחים הציבוריים. עיריית תל-אביב - יפו מבקשת לערוך שינוי מהותי במבנה הככר, בשיתוף הבעלים, כדי לפתור מספר בעיות ראשיות הנוגעות למבנה, למבנה הבריכה הסמוך ולמרינה ממערב: גישה של הולכי הרגל לים, מבט לנוף, שינוי בתפקוד הקומות המסחריות והפניית לנוף.

זהו פרויקט המחייב עריכת פרוגרמה תכנונית ותשתית מורכבת.

### 2.4 פתוח טילת המדע.

פרויקט משותף לעיריית ת"א-יפו ולאוניברסיטת ת"א לפיתוח טילת נופית לאורך מצוק האילון בקמפוס האוניברסיטה בה יהיו משולבים ביתני פעילות בתחומי המדע והטכנולוגיה. התשתית הבסיסית כבר הוכנה על-ידי חב' נתיבי אילון.

### 2.5 שימור ושיפוץ בית הקברות ברחוב טרומפלדור.

ברח' טרומפלדור, בין רח' פינסקר לרח' חובבי ציון, משתרע בית הקברות הישן אשר בו נקברו יהודי יפו, נווה צדק, אחוזת בית ותל-אביב. בבית הקברות קבורים מנהיגי היישוב היהודי לפני הקמת המדינה ולאחריה, וכיום נמצא במצב תחזוקה ירוד. ניתן להפכו לאתר ביקור, כמקובל בערי אירופה הגדולות.

### 2.6 פארק הירקון ופארק בגין (דרום).

לחברת גני יהושע קימת תכנית פיתוח, הכוללת פתוח שטחי גן (כגון תכנית "ראש ציפור" ל-500 דונם נוספים ופיתוח "שטח יפת"), גנים נושאים נוספים, שחזור אתר 7 טחנות, מגרשי ספורט נוספים, פתוח תשתיתי (כבישים, מדרכות, חשמל, צנרת השקיה, גשרים מעל הירקון, נטיעות ושתילה. בשנת 1993 הוערכה עלות הפיתוח בשני הפארקים בכ-8 מיליון ש"ח.

### 2.7 מרכז הירידים.

חב' מרכז הירידים בע"מ הינה חברה בבעלות עירונית וברשותה שטח של כ-340 דונם בגני התערוכה שבשד' רוקח. החברה והעירייה יזמו תכנית להקמת מרכז בינלאומי לתערוכות וכנסים. הפרוגרמה, שבמסגרתה מוצעת בניה בשטחים עקריים בהקף של כ-80,000 מ"ר, כוללת גם הערכות כלכליות הצופות תועלת תיירותית משמעותית בהקף ישיר של כ-18.5 מיליון \$ (1992) ועקיף של 3.0 מיליון \$.

## 2.8 פרויקטים באזור יפו.

### 2.8.1 החברה לפיתוח יפו העתיקה.

החברה לפיתוח יפו העתיקה בע"מ ערכה בעבר תכנית לעבודות שיפוץ, שיחזור והכשרה בהקף של כ-1 מיליון ש"ח (במחירי 1993) הכוללת גן ארכיאולוגי, המשך החפירות ועיצוב חללי החפירות, החלפת תשתיות הככר קדומים ושיחזור שלב ב' של שער רעמסס. יש לפעול לעידוד הגעת תיירים ליפו העתיקה בזמני הפעילות המקובלים.

### 2.8.2 מסלולי תירים.

בעבר הוצעו מסלולים לתיירים בתחום העיר העתיקה ואזורים נוספים כגון שכונת עג'מי, שוק הפשפשים ועוד. מסלולים אלה צריכים לעבור פתוח תשתית יסודי, בתוספת טיפול במבנים הקיימים, שילוט הולם רחוט ותאורת רחוב. מוצע כמו-כן להפוך את מבנה ה"סראייה" הנמצא בככר השעון למרכז מבקרים עירוני ולטפל בככר השעון באופן שתהפוך, על-פי תכניות שהוכנו, לאזור המיועד לחולכי רגל בלבד.

### 2.8.3 השער ליפו.

שטח מצפון לנמל יפו ומדרום ל"בית גידי", שתכנונו משלים את רצף הטילת מתל-אביב ועד לנמל יפו. על-פי תכנית בנין עיר הנמצאת בחליכי אישור תותר הקמת 25,000 מ"ר מלונאות ו-11,000 מ"ר למסחר ובילוי. לאורך החוף מתוכננת טיילת אליה יתחברו צירי החולכי רגל מכיוון מרכז סוזן דלל ושכונת נווה-צדק. עלות פיתוח התשתיות הוערכה בשנת 1993 בכ-19 מיליון ש"ח.

### 2.8.4 חוף גבעת עליה.

חלק מפיתוח חוף גבעת עליה הושלם ונפתח לשימוש הציבור. באזור זה יש להשלים מספר פרויקטים נוספים:

- השלמת תכנית מפורטת למלונאות, נופש ומגורים ב"מדרון יפו".
- המשך פיתוח חוף גבעת עליה עד לחיבורו עם פארק דרום.
- ייצוב צוק חוף גבעת עליה, באורך של כ-600 מ'.
- שימור מגדל המים בעג'מי.

### 2.9.5 מלונות ביפו.

בתחום יפו קיימים מספר רב של מבנים בעלי ערך ארכיטקטוני יוצא דופן, המיועדים לשימור, ואשר מטאימים מבחינת המבנה הפיזי והמיקום להפוך למלונות. בעבודת הרקע שהושלמה בעבר זוהו כ-12 מבנים אשר יכולים להפוך למלונות תוך תקופה קצרה ביותר, וכולם נמצאים באזורים אטרקטיביים לתיירות.



## 2.10 פיתוח רחובות מסחריים.

בעבר היו רחובותיה המסחריים של העיר אטרקציות בקור חשובות לתיירים. לשני רחובות ראשיים, דיזנגוף ואלנבי, ערכה העיריה תכניות פתוח הנמצאות בשלב תכנון מתקדם. רחובות נוספים הדורשים טיפול יסודי הם בן-יהודה והירקון. הטיפול המומלץ ברחובות אלו יכלול שינויים בתחבורה הפרטית והציבורית העוברת בהם, הקדשת חלקים להולכי רגל בלבד, החלפת תשתיות והטמנתם באדמה, ריצוף וחניה, תאורה וריהוט רחוב, עיצוב חזיתות, שילוט, והצללה.

## 2.11 פתוח מערכת שבילי אופניים.

מינהל ההנדסה נערך בימים אלה להכנת תכנית עירונית לפיתוח מסלולי אופניים בעיר, במסגרת התכנון המטרופוליני להסעה המונית. אנו עוסקים כמו-כן בנושא זה דרך רשת ערים אירופאיות המנוסות בתחום זה והמסייעות לנו בתכנון הפרויקט.

## 2.11 תכנית פתוח למוזיאון א"י תל-אביב.

למוזיאון א"י קימת תכנית פיתוח בהקף של כ- 5.7 מיליון דולר הכולל בניית ביתן לתערוכות, אגף חינוך ונוער, שפוז הבאר האנטילית, ביתן תל-קסילה, הסבת אודיטוריום לאולם רב-תכליתי, שפוז הפלנטריום ותכנית אורקולית, הקמת מזנונים, וחידוש היכל העצמאות. כמו-כן מתוכנן שיפוז המוזיאון לעתיקות תל-אביב (רח' מפרץ שלמה ביפו) בעלות של כ-3 מיליון דולר.

UNIVERSITY  
OF  
MICHIGAN

י"ח טבת תשנ"ו  
10/01/96

עיריית - תל - אביב - יפו  
מינהל הנדסה  
אגף תכנון ובנין ערים  
שד' בן-גוריון 68 ת"א  
טלפון : 5217146

סימוכין : תבע-צר-0203  
72576

לכבוד:

מר דדי הרניק  
מנכ"ל החברה הממשלתית לתיירות  
ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: הזמנה להשתתף במסירת דו"ח ביניים על תכנון  
שבילי אופניים בתל-אביב

הנדן מוזמן/ת להשתתף בסדנא לסיום שבוע עבודה בנושא תכנון מערכת אופניים  
בתל אביב, בהשתתפות שני מומחים מ-STRACITY ADVISORS, מכון יעוץ  
באוניברסיטת דלפט, הולנד. השבוע נערך במסגרת ה-MED-URBS Transport  
Network.

"שבוע האופניים" המוצע כולל: שני סיורי אופניים במסלולים המוצעים בעיר,  
הצגת נושא האופניים ע"י ההולנדים בפני מינהל ההנדסה וגופים מעורבים,  
וסדנאות תכנון בנושאים הקשורים לתכנון לאופניים בעיר. השבוע יסתיים  
בהצגת דו"ח ביניים על הפוטנציאל של שבילי אופניים בתל אביב. התוצר הסופי  
יהיה נייר עבודה בנושא. טיוטא סופית של הנייר תוגש לעירייה שבועיים לאחר  
סיום הסדנא, ע"י היועצים ההולנדים.

ההיועצים מהולנד הם:

מהנדס א. רמסונדרסינג - מנהל STRACITY ADVISORS, מומחה לתכנון אסטרטגי  
וניחול השתיות.

אדר' ת. גודפרוי - מומחה למערכות אופניים, כתב ספר על הרגעת תנועה,  
השתתף בהכנת Dutch Designers Manual for Bicycle-Friendly  
Infrastructure, מתאם המדיניות של איגוד האופניים ההולנדי, הציג את הנושא ברחבי אירופה.

הנדן מוזמן להשתתף בהצגת דו"ח הביניים ביום ה' 25/01/96 בשעה 15:00 כרחוב  
גרץ 10, חדר 6.

נא אשר את השתתפותך.

בברכה,

אדר' ברוך יוסקוביץ  
מהנדס העיר

העמקים:

אדר' דן דרין - מ"מ ראש העיר  
אדר' צופיה סנטו - מנהלת מחלקת תכנון שוטף  
אדר' גידו סגל - צוות תכנון מרכז העיר  
שבילי אופניים

אתרים בחוף תל-אביב  
חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בע"מ

מספרנו: 14/96

לכבוד

גב' נירה פרץ

סמנכ"ל לתקציבים

החברה הממשלתית לתיירות

רח' קרן היסוד 38

ירושלים 91026



Handwritten note in Hebrew: 'במסגרת תכנית' (Within the framework of the plan).

7.1.96

ג"נ,

**הנדון: סקרים בככר-אתרים**  
מכתבך 3579 מ-13.11.95

1. בהמשך למכתבך שבסימוכין ולשיחתנו הטלפונית מ-1.1.96, הנני להודיעך שעלות ביצוע הסקר היא כ-30,000 ש"ח, בכל מקרה לא נעבור את התקציב שאושר, המפורט בזכרון הדברים מיום 2 מאי 1995.
2. לידעתך.
3. תודה עבור תשומת הלב ושיתוף הפעולה.

בכבוד רב,

נחמיה שקד  
מנהל כללי

העתק: מר ד.הרניק, מנכ"ל חמ"ת  
גב' ש.זיו, חמ"ת  
73/10/09  
09/01/03

✓

28.8.95

X

אל: 33.

מחל: אינטל

הנפיל: מניאטק אל אביב

קטלתי בעתן ולחמתי טאפונג לם קב אלניה למו .

הנלא מחנין ואני בקדא להויסטאוויה אל לט - אביב מחנין .

נכא ל להנלא הוא ברבה ילדו מניולו קרנדא דבקתא אליו הוא  
אמרי אפרג - רבב ילדו (הויסטאווים, מחנינים, חוקרים, אנונימא, גאנטיג).

מיקים ~~המניאטק~~ המניאטק גרא קרנטי אססו מאננים קס אלס  
הנלא ליבנה באוועאון היני בלחה זימא ביוניא אסלסויל  
אמר הגל ממניאטק אזי (לם יל "מרחבים" חניה וכו') ורד  
כבר אמרים אל מוכז כולמים לטאה אהבגל (אדברויה)  
במקום הנולדתיניאס .

כמו ש מניאטק יל אמנא מקורל מוטון קיבורים  
אקנה (קב ממולג) ל ואל סתל חלב - קין אמניאקיה  
וממלח .

או נכא זי בקב זכ לטאה יל לטאה ליינס  
אנלא זמב .

אינטל



מדינת ישראל

ד"ר חיים  
מח  
מדינת ישראל  
20.8.95

### כל הזכויות שמורות

אילנה צור  
טל. 5286-757  
פאקס. 5232-232

הנידון: מדיאטק תל-אביב

### A CENTER FOR VIDEO AND INTERACTIVE MULTIMEDIA

כל החולף על פני מוזיאון העיר תל-אביב מיצר על הזיקנה שקפצה עליו טרם זמנו. מסרת ההצעה הזו היא להפוך את מוזיאון העיר תל-אביב למקום תוסס וחי, ולא רק ארכיון היסטורי לתיעוד. הכוונה היא ליצור שער לעיר - מרכז חווייתי שיספר את תולדות העיר ויקשר את העבר עם ההווה. כרגע אין שום מקום הנותן מושג כללי על העיר ומגרה לטייל בה. זו תהיה מערכת חברתית - וויזואלית כוללת, המחברת למרכז ממוחשב עם מידע שישרת את תושבי העיר וגם את התירים המגיעים לארץ. המטרה היא לשלב את המוזיאון עם וידאוטק, נוסח הוידאוטק של פריז.

העיר תל-אביב תוצג כמודל של חלוציות עירונית, וכמרכז תרבותי עירוני. עד היום היה המושג של חלוציות קשור להתישבות העובדת ולקיבוצים, ואילו העיר הוצגה כמוצר נילוה ונחות כלשהו. יעשה ניסיון לשנות את ההתייחסות למשקל של העיר בתולדות ישראל. תערוכת הקבע תיעשה בצורה של מסלול שיקיף לא רק את תולדות העיר מבחינה כרונולוגית אלא יכלול גם מבט אל המרכיבים האנושיים של העיר כמו גלי העליה השונים, המסחר, התרבות ובתי הקפה. התצוגה תשלב סרטי ארכיון וסרטים דוקומנטריים. בסוף המסלול ימצא מרכז מידע שיכלול לא רק נתונים על תל-אביב אלא יאפשר גם צפייה בסרטים הקשורים לארץ בכלל ולתל-אביב בפרט. כל צילומי הסטילס של תל-אביב ימוחשבו וכל תלמיד או חוקר יוכל להעזר במאגרי המידע והתמונות לצורך מחקריו.

תל-אביב מתברכת בהיצע של מופעים כמו אחת מהגדולות בבירות העולם, אלא שכיום יש לשפר את הקשר בין העיר לבין המבקר בה, שאינו כל כך בקי ברזיה. כל תייר יוכל להשתמש במחשב ולתכנן את הטיול האישי שלו, לפי נטיותיו האישיות. הוא יוכל למצוא בו מידע מגוון, מתערוכות ועד מסעדות כשרות וצמחוניות, מג'וגינג ועד הופעות מחול. למשל, ארכיטקט המגיע לתל-אביב, ורוצה לסייר בה בעקבות הבאוהאוז - יוכל לעשות זאת באמצעות מפת סיורים וסרטים המצויים במחשב. הוא יוכל לתכנן את הצפייה לפי זמנו החופשי, שכן המרכז יהיה פתוח גם בערבים. למעשה החומרים והסרטים קיימים כבר, אלא שכיום אין דרך לנצל אותם.

אוטובוס תיירים, עם מסלול מוגדר מראש יחבר את מוקדי העניין בעיר - מבית התפוצות ועד שוק הפישפשים בפרו. בתוך הרכב תהיה טלביזיה עם קלטת וידיאו שתיתן הסבר קצר על כל אתר ואתר. המטייל יוכל לעלות ולרדת מהרכב בתחנות המסומנות, ולהמשיך את הטיול בכוחות עצמו.

במרכז יהיו גם משחקי מחשב הקשורים לעיר - בעברית ובאנגלית. בנוסף לעמדות מחשב, תהיינה בחדר נוסף נקודות צפייה אישיות עם מסך ואוזניות; וכמו כן, אולם המתאים לסרטי וידאו, בו יוקרנו סרטים דוקומנטריים על תל-אביב. אפשר יהיה, כמובן, לנצל את החללים לתערוכות, הקשורות לתל-אביב ולאומיה.

התפיסה הזו של מחזיאון עיר ממוחשב ואישי, היא חדשנית, ויכולה להיות אב-טיפוס לגישה אישית המעודדת לא רק תירס אלא גם אנשי המקום להכיר את עירם באמצעות משחק, טיול וצפייה בסרטי

המימון: מימון הפרויקט כולו יבוא מתרומות של "תל אביבים למען תל אביב" בארץ ובחול. אין להתחיל בפרויקט כזה מבלי שהובטחה ההפעלה התקינה של המחשבים ושל צוות ההפעלה.

כמו בווידיאוטק כפריז - תהיה אפשרות להעתיק חומרים מצויים, תמורת תשלום. השימוש במחשב יעלה סכום סמלי, ויוגבל ליחידת זמן.



על מנת ליצור מקום חי ותוסס מוצע ליזום תחרות בינלאומית ופסטיבל בנושאי אינטראקטיב מולטימדיה כמו גם תערוכות מתחלפות בנושאים שונים הקשורים לחיים האורבניים של תל אביב.

תערוכה קבועה - "בכל זאת יש בה משהו" הכנת תערוכת קבע שתאפשר למבקר ללמוד על ההיסטוריה של תל-אביב, על העליות השונות שהיפרו אותה והישפיעו על אופיה ועל גיבורי התרבות שצמחו בה. ( מ"המטאטא" ועד התיזמורת הפילהרמונית מ"כסית" ועד קפה תמר) העיר תוצג כמודל לחלוציות עירונית (כיוון שעד היום הושם הדגש על החלוציות של ההתישבות העובדת והקיבוצים) וכמרכז תרבותי - כלכלי. תהליך האורבניזציה של תל - אביב יודגם באמצעות תחנות עם סרטים דוקומנטריים ואמצעים אודיו-וויזואליים נוספים כמו מיגוון השירים שהושרו על תל-אביב במרוצת השנים, על-ידי משוררים ומרים רבים. (מ"בכל זאת יש בה משהו" של נתן אלתרמן ועד "יש לי סימפטיה" של מאיר וויזלטיך) התערוכה תלווה גם בפוסטרים ובכרזות רחוב שימוקמו על גבי לוחות מודעות עגולים כמו ברחובות העיר. בסוף תערוכת הקבע יגיע המבקר למרכז המידע הממוחשב, שיאפשר לו להרחיב נקודתית את הנושאים המעניינים אותו.

פסטיבל ותחרות בינלאומית - כיוון שישראל הופכת בהדרגה למרכז בינלאומי בפיתוח תוכנות בתחום זה, צריך ליצור מקום שיאפשר להציג את מיטב החידושים בנושאים שונים. ניתן לגוון את התחרות וליחד אותה כל שנה לתחום אחר.

תערוכת הפתיחה - גלויות תישלחנה ל - 100 אומנים בארץ ובעולם, והם יתבקשו לשלוח דרישת שלום מהעיר תל - אביב, מחוף הים שלה, מהטיילת ומגותיה. הגלויות תועמדה למכירה פומבית, שהכנסותיה יועברו למדיאטק. העתקי הגלויות יימכרו לכל דורש, וכך תהיה גם פירסומת מתמשכת למרכז. תערוכות נוספות תוקדשנה לנושאים שונים - מצילום ועד תערוכה של T-SHIRTS, עם הדפסים של העיר על החולצות. תיערכנה תחרויות ותערוכות הקשורות בעיצוב העיר - מספטי ישיבה ועד תאורת רחוב, משלטי חנויות ועד פחי אשפה מעוצבים.

מרכז מידע - יפותח מרכז מידע אינטראקטיבי שיעמוד לרשות המבקרים באתר. ריכוז כל המידע על תל-אביב במקום אחד, שיהווה מוקד של פעילות חברתית, ויאפשר הפיכת אתרי הסיוע של העיר לנגישים יותר. מרכז המידע יעסוק בשלושה נושאים במקביל:

מאגר מידע עדכני לתולדות העיר תל - אביב - מערכת זו תאפשר לכל מבקר לבחור את תחום התעניינותו, ולהעמיק בה לפי צרכיו האישיים.

מאגר מידע תיירותי פרסומי - שיכלול מידע עדכני על המתרחש בעיר במחומים שונים - תוכניות בילוי וביקור, מופעים וארועים, מסלולי תיור וסיוע ושרותים מגוונים.

מרכז כזה יאפשר שילוב מהיר של פיתוחים חדישים בתחום התיירות, כמו למשל אודיוגייד - רשמקול עם קלטת, המיועד לסיוע בעיר עם מפה ממוספרת ורשמקול כמדריך צמוד.

מאגר מידע על סרטים הקשורים בתולדות ישראל בכלל ובעיר תל-אביב בפרט. הצפייה בסרטים "כבקשתך" תעשה בשלוחה שתמוקם באיזור אחר של המרכז.

קפסריה - חשוב להדגיש את חשיבות קומת המסד, הפונה אל הרחוב, ומזמינה אנשים פנימה. המזנון יהיה פתוח גם לעוברים ולשבים, והכניסה אליו לא תותנה בתשלום או בדמי כניסה למרכז. אפשר לייחד את המזנון, שיקרא "רישא וסייפא" על שום המנות הראשונות והאחרונות שייצינו אותו בהשוואה למקומות אחרים. אם אכן המרכז יוקם באזור כיכר ביאליק, הוא יוכל להרים את הסביבה כולה, שכרגע מקרטעת.

לוח מודעות - לוח מודעות אישי יוצב בקומת המסד, וגם יומן עצות - כמו שמקובל בקרב התרמילאים הישראלים המשוטטים בעולם.

כשם שה - Post Restante הפך את ה - American Express למוקד משיכה ותקשורת לכל תייר ברחבי העולם, כך ניתן היום להקים מוקד של תיקשורת אלקטרונית במקום אחד. תיירים יוכלו לחיפגש במקום חזק כמו שמבקרים ברומא יכלו ליקבוע מפגש בגרם המדרגות הספרדיות, גם אם טרם ביקרו בעיר.

שרותים מיחויץ למרחב הפיסי - כל מיגוון השירותים שיעמוד לרשות המגיע למרכז, יעמוד גם לרשות כל התיירים שיבואו לישראל, כיוון שבכל לובי של מלון תותקן מערכת שתחובר למרכז. אם התייר ירצה ליצפות בסרט המצוי במאגר של המרכז, הוא יוכל, תמורת תשלום, לעשות זאת מחדרו.

כל סוכני הנסיעות בעולם, וכל מי שמחובר למיניטל או לטלנט יוכל להשתמש בשרותי המרכז.

מדיאטק - פרוט טכני

קומת מסד	מודיעין, קפטריה, 20 עמדות של מחשבים אישיים
קומה א'	קבלה, תערוכת קבע, ספריה + מאגר ממוחשב
	20 מסכים אישיים, 5 עמדות עם אשכול של 4 מסכים
קומה ב'	אולם הקרנה גדול (200 מושבים, אולם הקרנה קטן (50 מושבים)
קומה ג'	משרדים

מקורות הכנסה נוספים:

מדריך תל-אביב - ספר עם מידע מעודכן על העיר תל-אביב, שימומן באמצעות מודעות ופרסומות

השכרה מבוקרת של אולמות ההקרנה

אם המודל התל-אביבי יצליח, אפשר יהיה לישם אותו גם במקומות אחרים בעולם. הכוונה ליצור מין אשכול של שירותי תיירות שיכללו לא רק מרכז מידע ממוחשב אלא סוכנות ביטוח, חנות ספרים מיוחדת, צורכי נסיעות - מחגורה לאיחסון כסף ועד ספריי נגד יתושים.

המצב המקובל כיום הוא, שלכל אדם יש סוכן נסיעות בעיר מגוריו, אבל ברגע שהוא יוצא לעיר אחרת, אין לו ממי לשאוב אינפורמציה לגבי מקומות חדשים, או אפילו המקום בו הוא נימצא. לכן, הרעיון הוא ליצור מוקדי תיירות בינלאומיים. כיוון שמספר האנשים המטיילים בעולם, הולך וגדל משנה לשנה, יש להניח שביקוש למרכז כזה גם הוא יילך ויגבר.

פלא השוק אליו מיועד מרכז השרות הזה, איננו אותם תיירים המחפשים שמש וים, בטן-גב-צד, אלא סקרנים האוהבים לטייל בכוחות עצמם. אנשים הרגילים לנסוע בקבוצות מאורגנות, אוהבים שסדר היום שלהם מוכתב. הם יוכלו להגיע למרכז כזה רק בשעות הערב, כשיש ערב חופשי. או כשיש זמן פנוי בלוח הטיולים. הכוונה היא יותר להתמקד על הדור הצעיר הרגיל לטייל וגם מחובר יותר למחשב.

סניפים כאלה בערים גדולות ובמרכזי תיירות מבוקשים, רצוי שיהיה להם סיגנון אחיד ועיצוב זהה. מיתוך התבוננות בהצלחה של רשתות בינלאומיות אחרות, עולה המחשבה, שככל שאדם רוצה לטייל וליראות דברים חדשים, הוא אוהב לעצור במקום מוכר וידוע. (בתי מלון, כמו שרתון למשל, ורשתות של ההמבורגרים - כמו מקדונלד).

שם -- שם של רשת כזו, צריך לצלצל בכל השפות, ולכן חשבתי על משהו שיזכיר את העולם כולו, את הגלובוס. בתחום הספורט מישתמשים לעיתים קרובות במושג מונדיאל, וחשבתי לנסות לחבר אותו עם מדיאטק, וליקרוא לו מונדוטק.

27.8.95

~~אליהו~~

אלה

דיברנו על זה

אל: 93

הא אבוב קושין: הא אבוב

מקור  
משה  
משה

אמר הדגה לא אלי האן לקבו תא ופי להאן  
דגה ד'צוה" יל הובג מה אמרן ואבנז בתול דתא  
נפלקי עם מרס הולא אהא תמ" (ת"י, מסת)  
והוליה) בעייה תא וזנו ברלא.

הסיכום לנו היה אהניז בקילה אק עימו (למו)  
קילבי מלה) ועם מנפס היזי (שאנז ח מה האל מדבר)  
15 בקילה לא מייג.  
אני מאיל. מה נסח?

אליהו



21 באוגוסט 1995

החברה המפיקת ל  
מסמך מס' 1000

מס' 55956

27-08-1995

כבוד  
מר ב. יוסקוביץ  
מהנדס העיר  
תל-אביב-יפו

לכבוד  
מר דן דרין  
מ"מ ראש העיר  
תל-אביב-יפו

א.ג.

**הנדון: פיתוח חזית מלונות היס - הולידיי-אין-רמדה-מוריה**

בהמשך לשיחות שקיימנו בנדון במהלך השנים האחרונות עם גורמים שונים בעיירה, בועדה המחוזית ובמשרד התיירות ובהמשך לשיחות הפעולה שאנו מקיימים עם חברת "אתרים" בנסיון לשיפור אזור התיירות הנדון, ברצוני להציג בפניכם את רעיון פיתוח חזית המלונות כדלקמן:

1. **רקע כללי** - במחצית 1991 לאחר שרכשה חברת אפריקה ישראל את מלון דיפלומט מכונסי נכסי שיף, נתבקשנו ע"י ראש עיריית ת"א ומהנדס העיר וע"י שר התיירות לותר על מכירת כל הדירות במבנה ולחילופין להפעיל מלון 5 כוכבים - **כפי שעשינו בפועל**.

בעקבות סדרת שיחות בנדון, כונס דיון (ראה סיכום רצ"ב) אשר בו סוכם כדלקמן:

3.2" נציגי עיריית ת"א-יפו יבחנו בחיוב את האפשרות **לתוספת 2-3 קומות למבנה וצמד חדרים בכל הקומות בחזית המערבית של המבנה** - באמצעות תוכנית בנין עיר שתוגש ע"י היוזמים (וזאת מעבר לתוכנית החריגות הנמצאת בדיון במחוז).

3.3 נציגי עיריית ת"א-יפו יחד עם חברת אתרים יבחנו בחיוב **אישורה של תכנית אשר תאפשר ניצול מסחרי של תוספת בניה בחזית הטיילת. התכנית תוגש לגבי שלושת המלונות.**

3.4 על מנת להבטיח את אישורן של התכניות המוצעות בסעיף 3.2 - 3.3 עם גיבושן בועדה המקומית לתכנון ובניה מקבל על עצמו שר התיירות לפעול אצל נציגי הממשלה החברים בועדה המחוזית בראשם משרד הפנים, לתמיכה בתכנית.

2. **שלבי הביצוע עד כה:** בהמשך לסכום הני"ל אפריקה ישראל פעלה לפיתוח הקומפלקס והחוף בחזית מלונות הולידיי-אין, מוריה ורמדה על פי הצעדים הבאים:

2.1 הפשרת חריגות הבניה בתכנית בנין עיר מעודכנת למבנה מלון הולידיי-אין - התכנית קבלה תוקף ב- 10/4/95.

רחוב אחד-העם 15, תל אביב 65151  
ת.ד. 29280, תל אביב 61292  
טל: 03.5142525, פקס: 03.5104894

15 Achad-Ha'am Street, Tel Aviv 65151, Israel  
P.O. Box 29280, Tel Aviv 61292  
Tel: 03.5142525, Fax: 03.5104894



- 2.2 פרוייקט שיקום המעבר התת קרקעי מתחת לרח' הירקון כולל טיפול במתקן האשפה המשותף לכיכר אתרים ולמלונות וכן צביעה ושילוט החניון התת קרקעי. ביצוע הפרוייקט הושלם בעזרתה הנמרצת של חברת "אתרים" ובהשתתפות משרד התיירות.
- 2.3 שיפור הנגישות לאזור המלונות - לענין זה הוכנו מספר הצעות. בשלב זה שופר ע"י חברת אתרים סבוב פרסה מדרום לצפון דרך חניון אתרים. פעולה זו מחייבת אף תגבור שילוט הכוונה למלונות.
3. תב"ע חדשה לפיתוח חזית המלונות - התכנית היוזמה על ידי אפריקה ישראל בתאום ובהסכמה עם המלונות הגובלים וכן עם חברת "אתרים", ומיועדת להשגת היעדים כדלקמן:
- 3.1 תוספת של לפחות 60-70 חדרי מלון בכל אחד משלושת המלונות: התוספת שתבצע בצידו המערבי של כל מלון תאפשר הוספת אגף מודרני ותשפר את הרמה המלונאית של כל המתחם.
- 3.2 תוספת שטחי ציבור למלונות, הרחבת הלובי, מסעדות, אולמות אירועים ושרותי מלון נוספים. הכל בפרופורציה להגדלת החדרים.
- 3.3 הפיכת חזית המקלטים המוזנחת (בטון + גרפיטי), הקיר המערבי במפלס הטיילת, לטיילת מסחרית שוקקת חיים הכוללת בתי קפה, פאבים ומסחר בתכנון המאפשר שימוש מעשי בכל ימות השנה.
- 3.4 חיזוק הקשר הויזואלי של הולכי הרגל והתיירים על ציר הירקון, עם נוף הים, על ידי יצירת פרומנדה "תלויה" במערב הפיתוח החדש.
- 3.5 יצירת קשר אטרקטיבי להולכי רגל בין מפלס רח' הירקון לבין מפלס הטיילת באמצעות מעליות שקופות לשימוש הציבור.
- 3.6 תוספת חניה - התכנית מתמודדת עם תוספת חניה למתחם באמצעות פתרונות אפשריים בשלשה מקטעים:
- 3.6.1 הריסת גרם המדרגות העירוני (בין הולדיי-אין ומוריה) והפיכתו למתקן חניה אינטנסיבי - תוספת חניה של 90 עד 150 מקומות חניה.
- 3.6.2 אפשרות להקמת חניון במתקונת דומה ל-2.6.1 במגרש הציבורי מדרום לרמדה.
- 3.6.3 תוספת חניה מכנית (דו קומתית) במפלס המנהרה ע"י ניצול גובה המנהרה. (הכמות המדוייקת תקבע בסקר נפרד).

כל אלה מהווים ערובה לחיזוק השירותים המלוטאים שינתנו במקום ולהעלאת רמתם.  
דבר שיחפה במקצת על החרפה והתדמית הירודה של סביבת כיכר אתרים בעיני  
התיירים.

4. השיטה - חברת אפריקה ישראל להשקעות תנהל את הפרוייקט החל משלב תכנית בנין  
עיר הנדונה, ובהסתמך על הסכם שיתוף עם המלוות הכלולים בתכנית.

התכנית עושה שימוש במקרקעין שהינם בבעלות העירייה או מינהל מקרקעי ישראל או  
"אתרים" (במקרים מסויימים ישנה מחלוקת לגבי בעל הקרקע) אך בכל מקרה מדובר  
בפיתוח הזכויות שאינן ניתן לניצול אלא על ידי בעלי המלוות הגובלים.

השלב הראשון בקידום פרוייקט זה יתבצע ע"י שינויי תב"ע מפורטת ויובא לדיון  
במוסדות התכנון לאחר אישורכם.

אנו רואים בתהליך חשיבות רבה לאפשר השלמת התהליך בלוח זמנים מזורז על מנת לחזק את  
תשתית התיירות של תל-אביב לקראת שנת 2000. שנה שצפויה להיות שנת שיא במספר התיירים  
המבקרים בארץ.

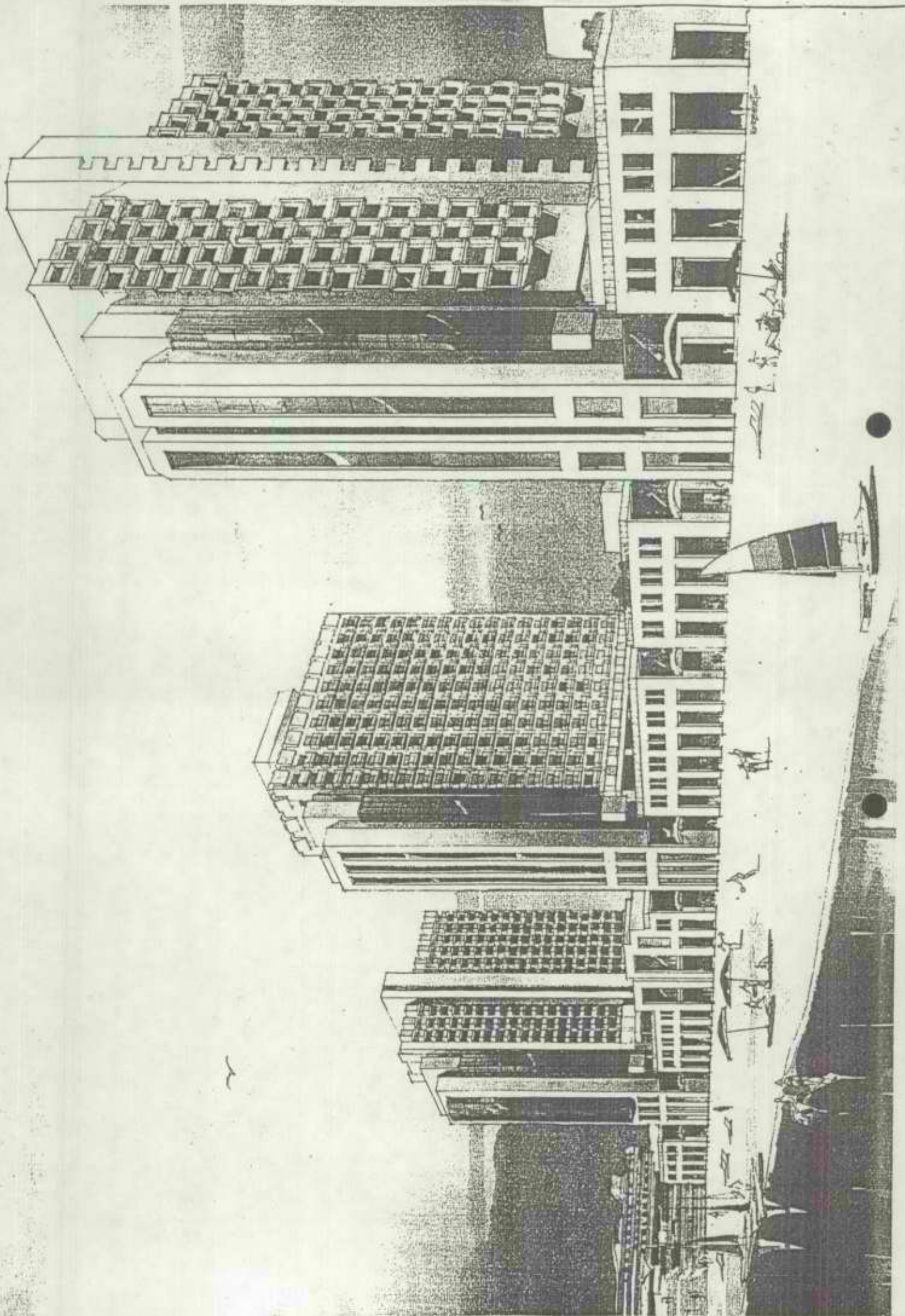
בשל מורכבותו של הפרוייקט וריבוי הגורמים הקשורים לקידומו ישנה חיוניות לתמיכה מרבית  
של העירייה, המחוז ומשרד התיירות בכל שלבי הביצוע.

מכבוד רב,  
נכסלו  
סמנכ"ל בכיר

- העתקים: ה"ה ע. ברעם - שר התיירות  
ש. גרופמן - מנכ"ל ראשי - אפריקה ישראל  
א. גונן - מנכ"ל משרד התיירות  
ש. לסקר - יו"ר הועדה המחוזית ת"א  
נ. שקד - מנכ"ל "אתרים"  
ד. פתאל - מנכ"ל מלוות אפריקה ישראל

(drinysk/k/sh)





400  
E.E. Curtis

נדון בת  
סדר הדין

כ"א באב תשנ"א  
1 באוגוסט 1991

לכבוד  
מר ש. גרופמן, מנכ"ל  
חברת אפריקה ישראל להשקעות בע"מ  
רחוב אחד העם 13  
תל-אביב

הנדון: דיפלומט תל-אביב - הפעלת מלון ברמה של 5 כוכבים

בהמשך לסכום החתום ע"י עיריית תל-אביב יפו הרצ"ב, ברצוני להעלות על הכתב את עיקרי הדברים אשר נאמרו לכם במספר ישיבות אשר קויימו בשבועות האחרונים בנדון.

מצב המלוונות בתל אביב כידוע לכם, נמצא בתהליך של צמצום לאור התופעה של הסבת חלק מהם למלוונות דירות ולדירות בפועל. בנוסף לכך, לא נבנו בעשור האחרון מלוונות נוספים בעיר. כל אלה הביאו לפנייתי אליכם להפעיל את מלון דיפלומט כמלון 5 כוכבים ולהתקשר לשם כך עם רשת הנהול הבינלאומית פנטה שעימה אתם במשא ומתן מתקדם, למרות שהועדה המקומית של עיריית תל-אביב יפו, אישרה הפיכתו של מבנה המלון לבית דירות.

לאור האילוצים הכלכליים שהוצגו על ידכם, והמצביעים על פערים משמעותיים כספיים בסכום של למעלה מ-6 מיליון \$ בין מבנה לדירות ומלון, לטובת מכירת דירות, פעלנו במשותף לחיפוש דרכים אשר יאפשרו השגת המטרות שהציב משרד התיירות, קרי הפעלת מלון ברמה של 5 כוכבים. כזכור לך, כינסתי בלשכתי ביום 12.7.91 את האדוונים: מר י. גריפל מ"מ ראש עיריית תל-אביב יפו, מר י. כספי סגן ראש העיר תל-אביב יפו ויו"ר ועדת בנין ערים, מר ש. אסיף מהנדס העיר תל-אביב יפו וכן מר ע. רודין מנכ"ל אתרים יחד עימכם וגובש הסיכום המשותף אשר אושר על ידי.

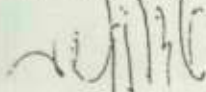
משרד התיירות מודע לכך שאין בסיכום זה כדי להשלים המלאכה ולפיכך הודעתים כי אפעל במשרדי הממשלה האחרים כדי לאשר את מרכיבי הסיכום אשר דורשים בחלקם אישור הועדה המתוזזית לבנין ערים וכן סיוע כספי עפ"י החוק לעידוד השקעות הון לבניה ושפוץ המלון, שהינו בסמכות משרדי.

אני יודע כי למחוייבות זו שותפים גם ראש העיר תל אביב יפו מר שלמה להט וסגניו וכן מנכ"ל חברת אתרים.

משרדנו ער לאילוצים הכלכליים שאתם נוטלים עליכם, אך לאור הסיכום החיובי המצורף בזה, אני מאמין שלטוח הארוך תצאו נשכרים מהפעלת המלון על-פי יעודו המקורי כמלון ברמה תיירותית גבוהה, ותתרמו תרומה משמעותית להמשך פיתוח ענף התיירות בתל-אביב.

אני ממליץ בפניך להביא לאישור מועצת המנהלים של חברתכם את ההסדר המוצע, ולפעול לחתימת ההסכם עם חברת פנטה לניהול המלון ברמה של חמישה כוכבים, והכל בהתאם לקריטריונים של משרד התיירות.

בברכה,



גידעון פת



15.7.91  
מה"ע/337/91

עיריית תל-אביב-יפו  
מינהל ההנדסה  
לשכת מהנדס העיר

מלון דיפלומט

סכום פגישה שהתקיימה בלשכת שר התיירות כח"א בתאריך 12.7.91

- מסתתפים: ה"ה ג. פת - שר התיירות
- א. רוזנטל - מנכ"ל, משרד התיירות
  - א. רוזנמן - עוזר שר התיירות
  - י. גריפל - מ"מ ראש העירייה ת"א-יפו
  - י. כספי - סגן ראש העירייה ת"א-יפו
  - ש. אסיף - מהנדס העיר ת"א-יפו
  - ע. רוזין - מנכ"ל אתרים
  - ש. גרופמן - מנכ"ל אפריקה ישראל להשקעות בע"מ
  - י. כסליו - סמנכ"ל אפריקה ישראל להשקעות בע"מ
  - א. מירון - סמנכ"ל אפריקה ישראל להשקעות בע"מ

להלן סיכום הישיבה:

1. שר התיירות פונה בבקשה לחברת אפריקה ישראל לקיים בכנין מלון דיפלומט מלון 5 כוכבים ולהתקשר להפעלתו עם רשת בינלאומית - פנטה.
2. נציגי העירייה על דעתו של ראש העירייה מצטרפים לבקשת השר ורואים חשיבות עליונה לשמור על אופיו של הפרויקט כמלון תיירותי במקומו האסטרטגי.
3. מאחר וקיים פער כלכלי ניכר בין הפעלת מלון 5 כוכבים ובין מכירת הדירות בהתאם לרישוי הועדה המקומית, שלדברי חברת אפריקה ישראל מגיע ללמעלה מ-6 מליון \$, מוצע כדלקמן:
  - 3.1. משרד התיירות יאשר מענקים בגין הבניה והשפוץ בהיקף המקסימלי על פי החוק, וזאת בהתאם לשיחות המתקיימות בין מנכ"ל המשרד, הממונה על התקציבים ומנכ"ל אפריקה ישראל.
  - 3.2. נציגי עיריית ת"א-יפו יבחנו בחיוב את האפשרות לתוספת 2-3 קומות למבנה וצמד חדרים ככל הקומות בחזית המערבית של המבנה - באמצעות הוכנית בנין עיר שתוגש ע"י היוזמים. (וזאת מעבר לתוכנית החריגות הנמצאת בדיון במחוז).
  - 3.3. נציגי עיריית ת"א-יפו יחד עם חברת אתרים יבחנו בחיוב אישורה של תכנית אשר תאפשר נצול מסחרי של תוספת בניה בחזית הטיילת. התניה תוגש לגבי שלושת המלונות.
  - 3.4. על מנת להבטיח את אישורן של התוכניות המוצעות בסעיף 3.2 - 3.3 עם גיבושן בועדה המקומית לתכנון ובניה מקבל על עצמו שר התיירות לפעול אצל נציגי הממשלה החברים בועדה המחוזית ובראשם משרד הפנים, לתמיכה בתכנית.
  - 3.5. לוח הזמנים לאשור התכנית הנ"ל כולה צריך להיות בפרק זמן קצר ועל אפריקה ישראל לקבל כל ההבטחות לבצוע הסכום הנ"ל כולו.
4. חברת אפריקה ישראל תהיה מוכנה בתנאים המוצעים לעיל להפעיל בנכס מלון ברמה של 5 כוכבים ולהתקשר לשם כך עם רשת בינלאומית. החזית המסחרית של מפלס הטיילת תופעל כפרויקט כלכלי על התוספות שיאושרו בה, בכפוף לסיכום עם חברת אתרים.



5. עם הגשת חכנית בנין העיר לפי סעיף 3.2 לעיל, תבטל חב' אפריקה ישראל את בקשתה לאפשר מכירתן של כל הדירות, כפי שאושר לאחרונה בועדה; ותבקש להפעיל את מחצית שטח המכנה לפחות כמלון.



אדו"ר שמאי  
אסף העיר  
מהנדס

הפוצה: לנוכחים  
העתק:  
רה"ע תל-אביב-יפו - מר שלמה להט

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, בינוי ותשתית  
כית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



משרד הממשלתי לתחזוקת

**דואר**

28-03-1995

מספר	
תאריך	
לשליח	
למזכיר	

לכבוד  
מר דני קרוון  
לסריס 7  
תל-אביב

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

דן שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרויקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שייחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיותקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חבר בוועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

אודה לתשובתך בהקדם.  
דן, כמובן ידוע לי שחלק נכבד מזמנך אתה שוהה בחו"ל, אנו נעשה את מירב המאמצים לתאם הישיבות (בסה"כ 2-3) באופן שישתלב בלוח הזמנים שלך.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש ע"ע ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, בינוי ותשתית.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גבי מיסל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, כינוי ותשתיות  
כית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
גב' כמי זריהן  
החברה הממשלתית לתיירות  
ת.ד. 1044  
העיר העתיקה, קסריה 30660

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

כמי שלום!

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרויקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מיבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שייחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיותקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכסים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חברה בוועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

כמי, פנייתי אליך להשתתף כנציגת חמ"ת בוועדת השיפוט לבקשת דדי הרניק. אודה לתשובתך בהקדם ועם קבלת התשובות מכל חברי ועדת השיפוט אפעל לתאם ישיבה ראשונה בה יוצג הפרוייקט בהרחבה.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש ע"ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, כינוי ותשתיות.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גב' מיסל להבי



Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, כינוי ותשתית  
בית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
גב' דרין רוני  
רידינג 20  
תל-אביב

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט  
של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

רוני שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על  
תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרוייקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול  
בעולם של מיבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה  
גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה  
הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משוחפת של  
עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה  
והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שיחד את הבניינים המיועדים  
לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיוחקן על כל אחד מהבניינים  
ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות  
הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חברה בוועדת השיפוט המונה  
שמונה שופטים.

רוני, בשל חוסר יכולתי לספל אישית בפרוייקט, מודעותי ליכולתך לתרום רבות  
בנושא ולשיחותינו בנושא, זוהי שאלה פורמלית ואני רואה מראש את תשובתך  
כחיובית.  
עם קבלת התשובות מכל חברי ועדת השיפוט אפעל לתאם ישיבה ראשונה בה  
יוצג הפרוייקט בהרחבה.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהל הנדסה, כינוי ותשתית.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גב' מיטל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, בינוי ותשתית  
בית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
מר דן רייזינגר  
זלוציסקי 5  
תל-אביב 62994

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

רן שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרוייקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שייחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיוחקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חבר בוועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

אודה לתשובתך בהקדם ואשמח לראותך בישיבה הראשונה שתתואם בקרוב.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ רה"ע ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, בינוי ותשתית.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גב' מיטל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, בינוי ותשתית  
בית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
אדריכל ניצה סמוק  
אחראית שימור  
עיריית תל-אביב-יפו

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

ניצה שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרוייקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מיבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שיחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיוחקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חברה בוועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

ניצה, בשל מעורבותך היום-יומית בנושא השימור וסיועך לניסוח התקנון וכיוב', זוהי שאלה פורמלית ואני רואה מראש את תשובתך כחיובית. עם קבלת התשובות מכל חברי ועדת השיפוט אפעל לתאם ישיבה ראשונה בה יוצג הפרוייקט בהרחבה.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ רה"ע ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, בינוי ותשתית.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גבי מיסל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, בינוי ותשתית  
בית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
אדריכל ברוך יוסקוביץ  
מהנדס העיר תל-אביב-יפו

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

ברוך שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרויקט החייה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מיבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שיחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיותקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד יו"ר ועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

פנייתי היא פורמלית שכן עפ"י הסיכום בנינו תשובתך חיובית. עם קבלת תשובת כל חברי הועדה אפעל לתאום ישיבה ראשונה בה יוצג התקנון וכיוב'.

בברכה

אדריכל דן דרין  
מ"מ רה"ע ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, בינוי ותשתית.

העתקים: מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גב' מיסל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, כינוי ותשתית  
כית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
מר יאיר גרבוז  
גרנדוס 8  
רמת גן 52326

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

יאיר שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרוייקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שייחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיותקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנכסים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חבר בוועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

אודה לתשובתך בהקדם ואשמח לראותך בישיבה הראשונה שתתואם בקרוב.

בברכה  
אדר דן דרין  
מ"מ רה"ע ת"א - יפו  
ראש מינהל הנדסה, כינוי ותשתית.

העתקים:  
מר זוד אלסמן  
מר דדי הרניק  
גבי מיסל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, כינוי ותשנית  
בית העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
אדריכל עדה כרמי  
שדרות בן ציון 5  
תל-אביב 64285

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

עדה שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרוייקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מיבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משותפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שייחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיוחקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד חברה בוועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

אודה לתשובתך בהקדם ואשמח לראותך בישיבה הראשונה שתתואם בקרוב.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ רה"ע ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, כינוי ותשתית.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גבי מיטל להבי

Dan Darin, Architect  
First Deputy Mayor TEL-AVIV-YAFO  
City Hall Phone 972-3-5218250  
Fax 972-3-5218198

אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש עיריית תל-אביב-יפו  
ראש מינהלי הנדסה, כינוי ותשתיות  
כינוי העירייה - 5218250 - 03  
פקס - 5218198 - 03  
סימוכין: 0809-041



לכבוד  
אדריכל סרג'יו לרמן  
אדריכל העיר תל-אביב-יפו

תל-אביב-יפו 21.8.95

הנדון: הזמנה להשתתף בוועדת השיפוט של תחרות לעיצוב סמל הבניין לשימור בתל-אביב-יפו

סרג'יו שלום !

עיריית ת"א-יפו בשיתוף עם החברה הממשלתית לתיירות החליטה להכריז על תחרות סגורה למוזמנים לעיצוב סמל הבניין לשימור.

במסגרת פרוייקט החיאה של מרכז העיר נמצא כי בתל-אביב הריכוז הגדול בעולם של מיבנים בסגנון האדריכלות הבינלאומי - "הבאוהאוס" וכן קבוצה גדולה של מבנים בסגנון האקלקטי, בסגנון ים-תיכוני-יפואי והבנייה הסמפלרית הגרמנית.

בהמשך לאירועי הבאוהאוס שהתקיימו באביב '94 בעיר תל-אביב-יפו משוחפת של עת"א-יפו, קרן ת"א לפיתוח והארגון הבינלאומי אונסקו, החליטו העירייה והקרן בשיתוף עם חמ"ת ליזום את התחרות.

מטרת תחרות סמל הבניין לשימור, ליצור סמל שייחד את הבניינים המיועדים לשימור באמצעות מרכיב עיצובי נושא מידע שיותקן ע"ג כל אחד מהבניינים ברחבי העיר.

אני מתכבד להזמין לקחת חלק בפרוייקט חשוב זה שמטרתו להרחיב את המודעות הציבורית לנוכחים האדריכליים בעיר וזאת בתפקיד מזכיר ועדת השיפוט המונה שמונה שופטים.

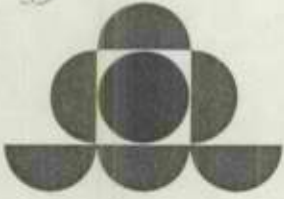
פנייתי היא פורמלית שכן כמי שמעורב בהכנת התקנון ובפרוייקט - תשובתך, אני מצפה תהיה חיובית. עם קבלת תשובת כל חברי הועדה אפעל לתאום ישיבה ראשונה בה יוצג התקנון וכיוב'.

בברכה  
אדריכל דן דרין  
מ"מ ראש ע"ת"א-יפו  
ראש מינהל הנדסה, כינוי ותשתיות.

העתקים:  
מר דוד אלטמן  
מר דדי הרניק  
גב' מיסל להבי

אתרים בחוף תל-אביב  
חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בע"מ

מספרנו: 808/95



משרד התיירות  
לשכת מנהל  
התכנון והתעמולה  
55675  
06-08-1995  
15-08-1995

לכבוד  
גב' נירה פרץ  
סמנכ"ל לתקציבים  
החברה הממשלתית לתיירות  
רח' קרן היסוד 38  
ירושלים

1.8.95

ג"נ,

הנדון: חברת אתרים דרישות תקציביות לשנת 1996

1. הדרישות התקציביות של חברתנו לשנת 1996, מתבססות על תכנית העבודה הרב-שנתית שלנו ועל לפרוייקטים חדשים שבכוונת החברה לקחת חלק בביצועם.
2. להלן ריכוז דרישותינו לתקציב תכנון ופיתוח תשתיות לשנת 1996:

א. פיתוח החוף הצפוני (מתל-ברוך עד הרצליה)

1. תכנית בנין עיר מפורטת של האזור נמצאת בחליך מתקדם של תכנון לקראת אישור בועדה המקומית.
2. לחלק מהשטח קיימת תב"ע מאושרת והיא נמצאת בהליכי בניה.
3. בשטח התכנית מיועדים שטחים למלונאות, בידור ונופש.
4. קיים הצורך לקדם תכנון פיתוח נופי ויעי של חוף הים שתכלול:
  - א. הרחבת שטח החל בחוף הים ע"י הקמת שוברי גלים.
  - ב. ייצוב המצוק לאורך החוף, מדובר בכ- 5 ק"מ אורך.
  - ג. הקמת 5 - 6 מבני שרותי חוף לשרות קהל המתרחצים.
  - ד. תכנון התשתית, דרכי גישה לחוף ושטחי חניה.
5. עלות התכנון מוערכת בכ- 1,000,000 ש"ח.  
עיריית ת"א משתתפת בשנת 1995 ב- 300,000 ש"ח.
6. ההשתתפות המבוקשת היא של 450,000 ש"ח.

ב. שיקום מבנה ככר-אתרים

1. בדיונים שהתקיימו בעיריית תל-אביב, הסתבר שקיימת כוונה לשינוי מדיניות לגבי מבנה ככר-אתרים. המגמה היא לשקם את הבניה וליצור תנאים כדי שיוכל למלא את יעודו כמרכז תיירות.

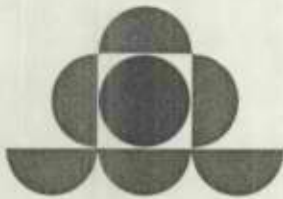
עלם ה'ט"ו

אני גובה 96 אלף דולר או 96 אלף דולר שאם אין עם הקולגה סקולרית!  
התנאי שיש 96 אלף דולר שאם אין עם הקולגה סקולרית!  
6 א"ב

12/8/95

ה. ע. ע.





2. בשלב ראשון יש להפעיל מינהלת פרוייקט כ"ועד-בית", ביצוע פעולות אחזקה חיוניות וסקרים לביצוע שיקום המבנה. הערכת העלות היא כ- 1,000,000 ש"ח.  
מתבקשת השתתפות משרד התיירות בסך 400,000 ש"ח.
3. השלמה מבוקשת משנת 1995.
- ג. חשער ליפו
1. התכנית אושרה בוועדה המקומית לתכנון ולבניה והועברה לוועדה המחוזית לתכנון ובניה לדיון לקראת מתן תוקף לתכנית.
2. כדי לקדם ביצוע התכנית ופיתוח חוף הים בכוונת החברה להתחיל בתכנון הפיתוח של החוף.
3. עלות תכנון הפיתוח מוערכת ב- 1,800,000 ש"ח.  
אנו מבקשים השתתפות לשנת 1996 בסך 250,000 ש"ח.
3. עלי לציין שבמסגרת הדיונים על הכנת תכנית ופיתוח תשתיות לתיירות, עשויים לסכם על תקציבים נוספים, ואנו מבקשים להיות הזרוע של משרד התיירות בנושא תכנון וביצוע תשתיות לתיירות בעיר ת"א.
4. סה"כ הדרישות התקציביות שלנו לשנת 1996 - 1,100,000 ש"ח.

בכבוד רב,

נחמיה שקד  
מנהל כללי

העתקים: מר א. גונן/מנכ"ל משרד התיירות.  
מר ש. שבתאי/משנה למנכ"ל משרד התיירות.  
מר ד. הרניק/מנכ"ל החברה הממשלתית לתיירות.  
09/01/03

ع. ۱۲۱.



י"ח תמוז תשנ"ה  
16/07/95

עיריית - תל - אביב - יפו  
מינהל הנדסה  
אגף תכנון ובנין ערים  
שד' בן-גוריון 68 ת"א  
טלפון : 5217080

סימוכין : תבע-צר-3654 :  
56994

החברה הממשלתית לתיירות

דואר נכנס

03-09-1995

לידיעה

יר

לכבוד  
מר משה ריגל  
סמנכ"ל משרד התיירות  
רח' קינג ג'ורג' 24  
ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: שתוף פעולה בין משרד התיירות לעיריית תל-אביב - יפו בנושאי פיתוח ותשתית.

בהמשך לפגישתנו מיום 13.7.95, רצ"ב הצעתי לשיתוף פעולה בין המשרד לעירייה, חומר הרקע הרצ"ב נעשה בתאום עם מינהל ההנדסה, חברת "אתרים" והרשות לתיירות מסחר ותעשייה.

חומר זה יהווה רקע לפגישה המוצעת בין שר התיירות לראש העיר. אודה לך באם נוכל לקדם את הנושא במסגרת הצוות המצומצם שנקבע לכך.

בהתחשב בעובדה שחלקה של עיר תל-אביב - יפו בסך ההכנסות ממלונאות הוא הגבוה בארץ מזה 6 שנים, אני מצפה שתמיכת המשרד בתכניות הפתוח העירוניות תהיה לפחות במשקל זה, בהשוואה לסיוע הניתן לירושלים ולאילת.

אני עדיין ממתין לשמות השותפים בצוות מטעם משרד התיירות.

בכבוד רב,

אדר' ב. יוסקוביץ  
מהנדס העיר

העתקים:

- 
- לשכת רה"ע
- אדר' ד. דרין - מ"מ רה"ע
- גב' ש. גרינברג - יו"ר הרשות לתיירות מסחר ותעשייה
- גב' נירה פרא - החמ"ת
- מר מ. גילצר - מנכ"ל הרשות לתיירות, מסחר ותעשייה
- מר נ. שקד - מנכ"ל "אתרים"
- מר י. אדר - מנכ"ל העמותה לתיירות
- מר ד. שחל - מנהל מחוז ת"א, משרד התיירות
- אדר' צ. סנטו
- גב' ת. גבריאל
- אדר' נ. סמוק
- אדר' ד. גלור
- תיירות

Handwritten notes in the top left corner, including the number 1326 and some illegible text.

Handwritten notes in the bottom left corner, including the number 3317 and the phone number 03-5218320.

Handwritten mark or signature in the bottom right corner.



## הצעה לשיתוף פעולה משרד התיירות - עירית ת"א - יפו.

מינהל ההנדסה של עירית תל-אביב - יפו, בשיתוף חברת "אתרים" והרשות לתיירות, מסחר ותעשייה (באמצעות העמותה לתיירות) עוסקים מספר שנים בקידום נושאי תיירות שונים בעיר. ככלל ניתן לאמר כי מעורבות המשרד לתיירות במרבית הנושאים שטפלנו בהם היתה קטנה עד כה ואנו שמחים על השינוי בגישה כפי שהופגן במספר ישיבות שהתקיימו לאחרונה.

במסגרת הדיון האחרון שערכנו עם נציגי משרד התיירות, נתבקשנו להציע נושאים ופרויקטים לטיפול משותף של העיריה והמשרד. לדעתנו, נושאים אלה נוגעים לשני תחומי טיפול עיקריים: תכנון תיירותי בכלל ופיתוח תשתיתי בפרט.

בשני התחומים אנו מבקשים לדון בנושאים אלה הן מאספקטים פיזיים-תכנוניים והן מאספקטים אדמיניסטרטיביים.

### 1. תכנון לתיירות.

במסגרת הנושאים התכנוניים אבקש לציין את הנושאים הבאים:

#### 1.1 סיוע פיננסי-אדמיניסטרטיבי של המשרדים הממשלתיים.

בעבר קימנו מספר דיונים בנושא זה, כשבמרכזו עומד הקיפוח הבולט של העיר בהשוואה לערים אחרות במעמד דומה או בקרבה גאוגרפית אליה. חוק עידוד השקעות הון קבע, לדוגמא, כי ירושלים כלולה באזור פיתוח א' לגבי כל רמות המלוניות ואילו ת"א-יפו נכללת באזור פיתוח ג'. העיר נתניה ואשדוד נכללות באזור פתוח א' או ב' לפי סוג המלון, ואילו חיפה, לדוגמא, "זכתה" להיות כלולה באזור א' למלוניות תיירות ועממים.

אנו מבקשים, כפי שנהגנו בעבר, להשוות את מעמדנו לערים אלו, שכן איננו רואים הבדל משמעותי המצריך הגדרת אזורי פיתוח שונים. יתרה מכך, בגלל מחירי הקרקע הגבוהים, יש לעודד באמצעות חוק זה השקעות במלונאות ע"י קביעת רמת הפיתוח הגבוהה ביותר.

נושא זה יועלה בהמשך, בהצעותינו לענין שימור מבנים הסטוריים וארכיטקטוניים והפיתוח לבתי מלון. יצויין כי מלבד תיקון חוק עידוד השקעות הון ניתן לשלב כלים פיננסיים נוספים, כגון "פחת מואץ" למבנים לשימור, אשר ניתן לאשרו במסגרת פקודת מס הכנסה.

לסיכום: הצוות מתבקש להציע את מכלול הכלים הפיננסיים שיוצעו לעיר תל-אביב - יפו, ובמידת הצורך יש להעזר לצורך כך ביועץ כלכלי/מיסוי מתאים.

#### 1.2 תכנון תכנית המתאר העירונית - נושא התיירות.

בימים אלה התחלנו בהכנת תכנית המתאר העירונית, המתבצעת על-ידי עובדי אגף תכנון ובנין ערים של מינהל ההנדסה, בשיתוף גורמי עיריה רבים וכן יעוץ חיצוני על-פי הצורך. אחד הנושאים הינו התיירות, המטופל על-יד מספר עובדים באגף בשיתוף העמותה לתיירות וחברת "אתרים". אנו מקימים כיום מו"מ עם יועצים תיירותיים למספר נושאים ספציפיים: תחזית לשוקים פוטנציאליים חדשים בעיר, פתוח מתחמים לשימור, תיירות כנסים, ספורט ימי ועוד.

אנחנו מבקשים לסייע לנו בבחירת ובמימון היועצים. כמו-כן אנו זקוקים לסיוע בעריכת מספר סקרים כגון, סקר אטרקציות תיירותיות, סקר מתרחצים, סקר שימושי אנרגיה ועוד. יש להניח כי יעוץ זה יכול להשתלב במסגרת הכנת התכנית הפרוגרמטית למחוז.

(הנני לציין כי בעבר הובטח לנו הקמתו של צוות התכנון למחוז תל-אביב. לצערי טרם התבשרתי על הקמתו של זה ולדעתי ענין זה פוגע בתכנון התיירות במטרופולין, ובודאי בהשלמת החמלצות לתכנית המתאר הארצית מס' 12).

לסיכום: אנו מבקשים להעזר במשרד התיירות לקידום התכנית העירונית, ע"י שיתוף יועצים מקצועיים לנושאים ספציפיים, וכן להשתלב במסגרת ההצעה לתכנית המתאר הארצית הנערכת בימים אלו במסגרת הפוטנציאל והכוונות התכנוניות העירוניות, תוך ניצול המידע שהצטבר אצל עורכי התכנית ושילובו בתכנית המתאר העירונית.



### 1.3 תכנון ופיתוח מתחמים לשימור.

בעיר תל-אביב - יפו קימים מבנים רבים בעלי חשיבות הסטורית וארכיטקטונית. חלק ניכר מהם, כ-1,500, הוגדרו במספר תכניות מפורטות כמבנים לשימור בדרגות שימור שונות. לצערנו, לא ניתנו לעיריה הכלים הפיננסיים להתמודד באופן רציני עם בעיית השימור. גם חוק השימור, המאפשר הפקעת בנינים מידי בעליהם, לא הבטיח את הסיוע הכספי לכך. שוב אנו נאלצים להתמודד עם בעיה זו באמצעים עירוניים בלבד, לעיתים ע"י הבטחת השימור באמצעות תוספת זכויות בניה.

למרות הצלחות ניכרות בתחום זה, כולל קיום כנס בינלאומי גדול בנושא אדריכלות ה"באוהאוס" בחודש מאי 1994, אנו מבקשים לבדוק, במסגרת תכנית המתאר העירונית ובמסגרות נוספות, את האפשרות לשימור מתחמים שלמים בהם כולל מספר רב של בנינים לשימור. בסקר מקדים זיהינו בעיר 4-5 מתחמים הכוללים מספר עשרות של מבנים לשימור אשר בחלקם ניתן יהיה לשלב גם שימוש מלונאי (פרויקט דומה הוצע בעבר למשרד התיירות על-ידי חב' "הריטג'"), אך לצערי הרב לא הגיע לכלל מימוש). לגישה זו, הכרוכה בטיפול במבנים, בתשתיות, בפתוח הנופי ועוד, יכולה להיות, בנוסף לתרומה התיירותית, גם תרומה עירונית כוללת שאינה פחותה בחשיבותה.

מכיוון שבשנות ה-40' פעלו בעיר 94 (!) מלונות, חלק נכבד ממבנים אלה שימש בעבר כמלון והחזרתו לתפקוד זה הינה יחסית קלה. מוצע כמו-כן לעודד באופן יחודי את שימור המבנים האלה מבחינת הסיוע הפיננסי שניתן להם, במסגרת הגדרתם בדרוג גבוה יותר בחוק עדוד השקעות הון, או בדרך אחרת שתמצא.

לסיכום: מוצע לקיים בצוות דיון להגדרת חקף הנושא ואת אפשרויות המימוש שלו, וכן לגבש המלצות להמשך הטיפול, כולל יעוץ נחוץ, תכנון מפורט ומימון הפיתוח.

### 1.4 מידע לתייר.

אחד הנושאים החשובים, אשר במסגרתו נוכל גם לפעול לשפר את חזות העיר, הינו הפיכת העיר ל"ידידותית לתייר" וזאת במספר מישורים: ארגון המידע, הצגתו, שילוט וחומר רקע אחר, אשר יחד יתנו מענה לצרכים הדחופים בתחום זה.

בעבר החלה עיריית תל-אביב - יפו בקידום מערכת ממוחשבת אשר תאפשר העברת מידע למשתמשים במסופים שיפוזרו בעיר, כולל בבתי מלון. במסופים אלה יוכלו התיירים למצוא, בין היתר, מידע בנושאי תירות כגון מקומות בילוי, תערוכות, הופעות, ועוד (ידוע לי כי בימים אלה מבקש משרד הפנים להקים מערכת דומה אשר תמוקם בסניפי הדואר).

בניגוד למדיניות משרד התיירות, אנו סבורים כי יש מקום להקים 4 לשכות תירות, מתוכן הקימה העיריה את הראשונה בתחנה המרכזית החדשה. 3 אתרים מומלצים נוספים הם ברחוב דיזנגוף, באזור המלונות לאורך החוף ובתחנת רכבת צפון.

יש לערוך שינויים משמעותיים במערכת השילוט בעיר באופן שיאפשר התמצאות נוחה, בשפה זרה, באזורי התיור המקובלים. כמו-כן יש לנו הצעה להרחיב את מסלולי התיור לאזורים נוספים בעיר (בניני הסגנון הבינלאומי "הבאוהאוס", ומסלול אמנות חוצות).

מוצע להפיק מפת תירות במספר שפות הכוללת אזורי בילוי, מסלולי תירות הסטוריים, מבנים בעלי חשיבות אדריכלית, וכמובן סימון המלונות והאטרקציות התיירותיות העקריות בליווי ציון קווי האוטובוסים הרלבנטיים.



## 2. פרויקטים תשתיתיים.

במסגרת הנושאים לפיתוח תשתיות רצ"ב רשימת פרויקטים אפשריים, שחלקם הוצגו בעבר, והם בטיפול חברת "אתרים", הרשות לתיירות מסחר ותעשייה, חב' גני יהושע והחברה לפיתוח יפו העתיקה:

### 2.1 פיתוח החוף הצפוני.

תכנית להרחבת חוף הים ע"י הקמת שוברי גלים בים, ייצוב המצוק, פתוח דרכי גישה וחניוני רכב, הקמת מבני שרותי חוף וטילת ציבורית לאורך החוף. העלות הכוללת של הפרויקט הוערכה בשנת 1993 בכ-110 מיליון ש"ח.

### 2.2 פיתוח חוף שרתון הישן (חוף-נורדאו)

פיתוח חוף רחצה בחוף קיים שבו מערכת שרותים ישנה, על שטח של כ-30 דונם. הפרוגרמה התכנונית, המתייחסת לשני חופים נפרדים (דתי וחילוני) כוללת שטח בניה של כ-2,200 מ"ר למבני חוף, שרותים ומזנונים. העלות הכוללת של הפרויקט הוערכה בשנת 1993 בכ-13 מיליון ש"ח.

### 2.3 שיקום ככר "אתרים".

מצבה הפיזי של הככר, הנמצאת במרכז האזור התיירותי בעיר, מתדרדר. בעבר נעשו מספר נסיונות לקיים אחזקה סבירה של השטחים הציבוריים. עיריית תל-אביב - יפו מבקשת לערוך שינוי מהותי במבנה הככר, בשיתוף הבעלים, כדי לפתור מספר בעיות ראשיות הנוגעות למבנה, למבנה הבריכה הסמוך ולמרינה ממערב: גישה של הולכי הרגל לים, מבט לנוף, שינוי בתפקוד הקומות המסחריות והפנית לנוף.

זהו פרויקט המחייב עריכת פרוגרמה תכנונית ותשתיתית מורכבת.

### 2.4 פתוח טילת המדע.

פרויקט משותף לעיריית ת"א-יפו ולאוניברסיטת ת"א לפיתוח טילת נופית לאורך מצוק האילון בקמפוס האוניברסיטה בה יהיו משולבים ביתני פעילות בתחומי המדע והטכנולוגיה. התשתית הבסיסית כבר הוכנה על-ידי חב' נתיבי אילון.

### 2.5 שימור ושיפוץ בית הקברות ברחוב טרומפלדור.

ברח' טרומפלדור, בין רח' פינסקר לרח' חובבי ציון, משתרע בית הקברות הישן אשר בו נקברו יהודי יפו, נווה צדק, אחוזת בית ותל-אביב. בבית הקברות קבורים מנהיגי היישוב היהודי לפני הקמת המדינה ולאחריה, וכיום נמצא במצב תחזוקה ירוד. ניתן להפכו לאתר ביקור, כמקובל בערי אירופה הגדולות.

### 2.6 פארק הירקון ופארק בגין (דרום).

לחברת גני יהושע קימת תכנית פיתוח, הכוללת פתוח שטחי גן (כגון תכנית "ראש ציפור" ל-500 דונם נוספים ופיתוח "שטח יפת"), גנים נושאים נוספים, שחזור אתר 7 טחנות, מגרשי ספורט נוספים, פתוח תשתיתי (כבישים, מדרכות, חשמל, צנרת השקיה, גשרים מעל הירקון, נטיעות ושטילה. בשנת 1993 הוערכה עלות הפיתוח בשני הפארקים בכ-8 מיליון ש"ח.

### 2.7 מרכז הירידיים.

חב' מרכז הירידיים בע"מ הינה חברה בבעלות עירונית וברשותה שטח של כ-340 דונם בגני התערוכה שבשד' רוקח. החברה והעירייה יזמו תכנית לחקמת מרכז בינלאומי לתערוכות וכנסים. הפרוגרמה, שבמסגרתה מוצעת בניה בשטחים עקריים בהיקף של כ-80,000 מ"ר, כוללת גם הערכות כלכליות הצופות תועלת תיירותית משמעותית בהיקף ישיר של כ-18.5 מיליון \$ (1992) ועקיף של 3.0 מיליון \$.



## 2.8 פרויקטים באזור יפו.

### 2.8.1 החברה לפיתוח יפו העתיקה.

החברה לפיתוח יפו העתיקה בע"מ ערכה בעבר תכנית לעבודות שיפוץ, שיחזור והכשרה בחקף של כ-1 מיליון ש"ח (במחירי 1993) הכוללת גן ארכיאולוגי, המשך החפירות ועיצוב חללי החפירות, החלפת תשתיות הככר קדומים ושיחזור שלב ב' של שער רעמסס. יש לפעול לעידוד הגעת תיירים ליפו העתיקה בזמני הפעילות המקובלים.

### 2.8.2 מסלולי תירים.

בעבר הוצעו מסלולים לתיירים בתחום העיר העתיקה ואזורים נוספים כגון שכונת עג'מי, שוק הפשפשים ועוד. מסלולים אלה צריכים לעבור פתוח תשתית יסודי, בתוספת טיפול במבנים הקיימים, שילוט הולם רהוט ותאורת רחוב. מוצע כמו-כן להפוך את מבנה ה"סראיה" הנמצא בככר השעון למרכז מבקרים עירוני ולטפל בככר השעון באופן שתהפוך, על-פי תכניות שהוכנו, לאזור המיועד להולכי רגל בלבד.

### 2.8.3 השער ליפו.

שטח מצפון לנמל יפו ומדרום ל"בית גידי", שתכנונו משלים את רצף הטילת מתל-אביב ועד לנמל יפו. על-פי תכנית בנין עיר הנמצאת בהליכי אישור תותר הקמת 25,000 מ"ר מלונאות ו-11,000 מ"ר למסחר ובילוי. לאורך החוף מתוכננת טיילת אליה יתחברו צירי הולכי רגל מכיוון מרכז סוזן דלל ושכונת נווה-צדק. עלות פיתוח התשתיות הוערכה בשנת 1993 בכ-19 מיליון ש"ח.

### 2.8.4 חוף גבעת עליה.

חלק מפיתוח חוף גבעת עליה הושלם ונפתח לשימוש הציבור. באזור זה יש להשלים מספר פרויקטים נוספים:

- השלמת תכנית מפורטת למלונאות, נופש ומגורים ב"מדרון יפו".
- המשך פיתוח חוף גבעת עליה עד לחיבורו עם פארק דרום.
- ייצוב צוק חוף גבעת עליה, באורך של כ-600 מ'.
- שימור מגדל המים בעג'מי.

### 2.9.5 מלונות ביפו.

בתחום יפו קיימים מספר רב של מבנים בעלי ערך ארכיטקטוני יוצא דופן, המיועדים לשימור, ואשר מתאימים מבחינת המבנה הפיזי והמיקום להפוך למלונות. בעבודת הרקע שהושלמה בעבר זוהו כ-12 מבנים אשר יכולים להפוך למלונות תוך תקופה קצרה ביותר, וכולם נמצאים באזורים אטרקטיביים לתיירות.



#### 2.10 פיתוח רחובות מסחריים.

בעבר היו רחובותיה המסחריים של העיר אטרקציות בקור חשובות לתיירים. לשני רחובות ראשיים, דיזנגוף ואלנבי, ערכה העיריה תכניות פתוח הנמצאות בשלב תכנון מתקדם. רחובות נוספים הדורשים טיפול יסודי הם בן-יהודה והירקון. הטיפול המומלץ ברחובות אלו יכלול שינויים בתחבורה הפרטית והציבורית העוברת בהם, הקדשת חלקים להולכי רגל בלבד, החלפת תשתיות והטמנתם באדמה, ריצוף וחניה, תאורה וריהוט רחוב, עיצוב חזיתות, שילוט, והצללה.

#### 2.11 פתוח מערכת שבילי אופניים.

מינהל ההנדסה נערך בימים אלה להכנת תכנית עירונית לפיתוח מסלולי אופניים בעיר, במסגרת התכנון המטרופוליני להסעה המונית. אנו עוסקים כמו-כן בנושא זה דרך רשת ערים אירופאיות המנוסות בתחום זה והמסייעות לנו בתכנון הפרויקט.

#### 2.11 תכנית פתוח למוזיאון א"י תל-אביב.

למוזיאון א"י קימת תכנית פיתוח בהקף של כ- 5.7 מיליון דולר הכולל בנית ביתן לתערוכות, אגף חינוך ונוער, שפוף הבאר האנטילית, ביתן תל-קסילה, הסבת אודיטוריום לאולם רב-תכליתי, שפוף הפלנטריום ותכנית אורקולית, הקמת מזנונים, וחיידוש היכל העצמאות.  
כמו-כן מתוכנן שיפוף המוזיאון לעתיקות תל-אביב (רח' מפרץ שלמה ביפו) בעלות של כ-3 מיליון דולר.





י"ח תמוז תשנ"ה  
16/07/95

עיריית - תל - אביב - יפו  
מינהל הנדסה  
אגף תכנון ובנין ערים  
שד' בן-גוריון 68 ת"א  
טלפון : 5217080

סימוכין : תבע-צר-3653  
56991

המחלקה הנמשלת לתיווך  
דוד נכום  
27-7-95

לכבוד  
מר משה ריגל  
סמנכ"ל משרד התיירות  
רח' קינג ג'ורג' 24  
ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: פגישתנו מיום 13.7.95 בנושא קידום התכנון ופתוח תיירות בעיר

נוכחים: ב. יוסקוביץ', מ. ריגל, א. מנור, נ. פרץ, ו. אלברנס, א. כהן,  
ד. שחל, מ. גילצר, י. אדר, נ. שקד, א. פישר, ד. גלור

בפגישה הוצגה עמדת משרד התיירות בנושא פיתוח התיירות בעיר תל-אביב -  
יפו. כמו-כן הוצגה עמדת מנהל ההנדסה הכוללת את הנקודות הבאות:

1. בעיר מתנהל תכנון רב-תחומי גם בנושא התיירות, והוא נעשה בעיקר ע"י מתכננים ויועצים מתוך כוח האדם העירוני. מכיוון שגישתנו לתכנון וכן הבעיות העירוניות הינן יוצאות דופן, מתבקש המשרד לבחון את האפשרות לאמץ דפוסי חשיבה המתאימים לעיר.
2. בגלל התחרות החריפה על הקרקע היקרה בעיר, מושג היתרון היחסי למלונאות באמצעות זכויות בניה נוספות, דבר הגורם לבעיות אורבניות - עיצוביות גדולות.
3. מינהל ההנדסה מנסה זה זמן רב לקדם תיירות אחרת בעיר הכוללת "תיירות עסקית" ו"תיירות אורבנית" אשר אינן זקוקות לקרבה פיזית לחוף הים.

סוכם:

1. מינהל ההנדסה, בשיתוף חב' "אתרים" והרשות לתמ"ת, יעביר למשרד התיירות הצעה כוללת לקידום פרויקטים משותפים בתחום התכנון והתשתיות.
2. משרד התיירות יעביר למינהל ההנדסה שמות השותפים לצוות מצומצם שיפעל להכנת חומר לקראת פגישת ר"הע ושר התיירות, לקידום הפרויקטים.

בכבוד רב,

אדו' ב. יוסקוביץ'  
מנהל העיר

העתקים:  
לשכת רה"ע  
מר ד. זרין - מ"מ רה"ע  
נוכחים  
צ. סנטו  
ת. גבריאלי

Handwritten notes in the top left corner, including "קצת", "ב"ה", "לפני", "מאמר", and "המחלקה הנמשלת לתיווך".



עיריית - תל - אביב - יפו  
 מינהל הנדסה  
 אגף תכנון ובנין ערים  
 שד' בן-גוריון 68 ת"א  
 טלפון : 5217080

י"ח תמוז תשנ"ה  
 16/07/95

סימוכין : תנע-צר-3653  
 56991

לכבוד  
 מר משה ריגל  
 סמנכ"ל משרד התיירות  
 רח' קינג ג'ורג' 24  
 ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: פגישתנו מיום 13.7.95 בנושא קידום התכנון ופתוח תיירות בעיר

נוכחים: ב. יוסקוביץ', מ. ריגל, א. מנור, נ. פרץ, נ. אלברנס, א. כהן,  
 ד. שחל, מ. גילצר, י. אדר, נ. שקד, א. פשר, ד. גלור

בפגישה הוצגה עמדת משרד התיירות בנושא פיתוח התיירות בעיר תל-אביב - יפו. כמו-כן הוצגה עמדת מנהל ההנדסה הכוללת את הנקודות הבאות:

1. בעיר מתנהל תכנון רב-תחומי גם בנושא התיירות, והוא נעשה בעיקר ע"י מתכננים ויועצים מתוך כוח האדם העירוני. מכיוון שגישתנו לתכנון וכן הבעיות העירוניות הינן יוצאות דופן, מתבקש המשרד לבחון את האפשרות לאמץ דפוסי חשיבה המתאימים לעיר.
2. בגלל התחרות החריפה על הקרקע היקרה בעיר, מושג היתרון היחסי למלונאות באמצעות זכויות בניה נוספות, דבר הגורם לבעיות אורבניות - עיצוביות גדולות.
3. מינהל ההנדסה מנסה זה זמן רב לקדם תיירות אחרת בעיר הכוללת "תיירות עסקית" ו"תיירות אורבנית" אשר אינן זקוקות לקרבה פיזית לחוף הים.

סוכים:

1. מינהל ההנדסה, בשיתוף חב' "אתרים" והרשות לתמ"ת, יעביר למשרד התיירות הצעה כוללת לקידום פרויקטים משותפים בתחום התכנון והתשתיות.
2. משרד התיירות יעביר למינהל ההנדסה שמות השותפים לצוות מצומצם שיפעל להכנת חומר לקראת פגישת ר"הע ושר התיירות, לקידום הפרויקטים.

נכבוד רב,

אדו' ב. יוסקוביץ'  
 מהנדס העיר

העתקים:  
 לשכת רה"ע  
 מר ד. זרין - מ"מ רה"ע  
 נוכחים  
 צ. סנטו  
 ת. גבריאלי

למס' 1  
 אדו' ב. יוסקוביץ'  
 מהנדס העיר  
 תל-אביב

M.N.T.

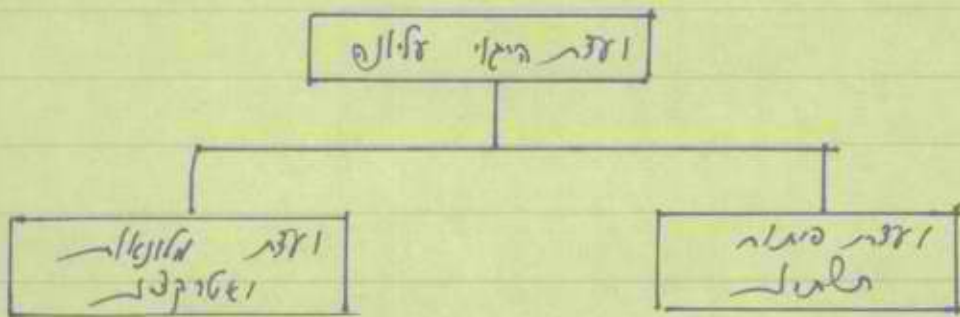
10.7.91

אל: 33

לש: אצטאר

הציון: פרום טא אביב אפאל מיט - היצע ואלאני

א. בקבון מוצע אפמיל בפאל הייגי והעיון ב-3 אצטאר באב, האג וצד זר וטג וצד זאגה.  
וצד היגי אלאק. וצד פילא טאל 11 אצטאר אלאק. ואלאק.



ב. הרבה הוצע:

אלאק הוצע ואלאני אהרבה פוצע. אק יאצ ואלאני  
כי אציוט טא אביב, כמא הימלאם, טליל פילא אציוט,  
חבול פילא אציוט, קנן פילא וטאג. אפינג, הא  
מקום אקלא רינג אציוט תא יכא אבא אגז אמתאלי  
פולטיל אא חבול אפי' החטל האל הידי אא רינג.

1. וצד היגי אלאק:

מיכא: אקא מלוד פילא, מלק אמתא, אמתא פילא,  
מתא חמא

12. 12

12. 12

12. 12

12. 12

1. 12. 12
12. 12
12. 12



12. 12

12. 12

12. 12

12. 12

12. 12

12. 12

12. 12

עיניו לא אביב + מנחם המינה (או מי לביבם של יום ארבע האילן) מנחם  
 הייז 1113 2 נתיקים מטמא .  
 מנחם מקרקעי ילעל : מנחם מתי' או נתיקן .

2. וצו פיה הלל

עיניו קא : מנחם הייז

מנחם מתי' + יאז

ולע פיה מתי' (?)

מלכז הייזל : סמנח פיהל

"לעוים" (?)

מנחם אקל לילוק

נתיקן עיניו

מתי' : סמנח לילוק, סמנח מקרעב

מתי' : מנחם הייזל או נתיקן

ייכני : סמנח לילוק, מתי'

אקל הייזל  
 עיניו קא - מנחם הייזל

3. וצו אמאל ואלקניל

עיניו קא

סמנח פיהל בא. הייזל - יאז

עיניו קא

מלכז הייזל - מנחם אקל הייזל

עיניו קא

מתי' - סמנח הייזל, סמנח לילוק

מנחם מתי' הייזל

נתיקן הייזל - אמאל (?)

נתיקן

מתי' - מנחם הייזל או נתיקן

ייכני - סמנח הייזל

חזרה חלובה: מלכז הייזל - בתי פויים אלה חזרה אביבום תבנון אלזי  
 אמור המרכי (מקיסויג עד אלכוב) . תיא 12 גזמובה . וצו מלכז  
 טא. הייזל/מתי' ומתי' אממתי אמאל הייזל . עוז וצו אמאל  
 מל הייזל קנולי אמאל לביב ימא איל הייזל ומתי' כאל .

Dron ei olekaan mitään (ei mitään ei olekaan) mitään mitään  
 Dron ei olekaan mitään mitään.  
mitään mitään mitään mitään.

2. Maan maailman

maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman

Dron ei olekaan mitään mitään  
 maailman maailman maailman (?)  
 maailman maailman maailman (?)  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman (?)

3. Maan maailman maailman

maailman maailman maailman - maailman  
 maailman maailman - maailman maailman  
 maailman maailman - maailman maailman  
 maailman maailman maailman (?)  
 maailman maailman maailman (?)  
 maailman maailman maailman

Dron ei olekaan mitään mitään  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman  
 maailman maailman maailman

maailman maailman maailman maailman maailman maailman maailman  
maailman maailman maailman maailman maailman maailman maailman  
maailman maailman maailman maailman maailman maailman maailman  
maailman maailman maailman maailman maailman maailman maailman



# ש. גרונדמן בע"מ

גרפיקה • תכנון ובצוע תערוכות ומוזיאונים • עיצוב פנים

תאריך: 11/06/95  
שם המסמך: 20359

1. 33. האם להגיש תביעה  
2. האם להגיש תביעה / אזהרה  
האם יגישו תביעה / אזהרה  
(31/12/95)

לכבוד

חברי פורום חזות העיר ת"א-יפו

### הנדון: פורום חזות העיר - מפגש ביום 16.6.95.

מפגש פורום חזות העיר הבא יערך כאמור ביום 16.6.95 בשעה 10:00 בלשכת ראש העיר ביפו. לצערי הודיעני יונה פישר כי מטעמים אישיים אין באפשרותו לקיים את הדיון בנושא העיר והאמנות, כפי שתוכנן לאותו יום.

בהתאם לכך בוצעה החלפה בסדר הדיונים של הפורום:

1. הדיון בנושא העיר והאמנות יתקיים בספטמבר, מועד מפגש הפורום הבא, בהנחייתו של ד"ר מיכה לויץ.
2. אדר' סעדיה מנדל יעלה במפגש הנוכחי את הנושא שתוכנן למפגש ספטמבר: שד' רוטשילד.

להלן סדר היום למפגש הפורום בנושא שד' רוטשילד:

1. אדריכל סעדיה מנדל - פתיח לדיון ליצירת מסגרת והעברת עמדות שונות בכל הקשור לשינוי חזות העיר ובהתייחס לשדרה בה מתוכננים לקום כשישה מגדלים חדשים.
2. נציג העירייה מטעם מהנדס העיר - הצגת תוכנית העירייה בנושא.
3. דר' יעל קציר - המימד ההיסטורי של שד' רוטשילד וניתוח השוואתי עם ערים נוספות באירופה המתמודדות עם בעיית השימור למול הפיתוח האורבני.
4. דר' נדעון ביגר - אוגורף אורבני, על השלכותיה האורבניות של התוכנית.
5. אדריכל פרופ' אדם מאור - אחראי על תוכנית המתאר של ת"א המטרופוליין.
6. יועץ התנועה שתכנן את הנושא התחבורתי בתוכנית המוצגת.

נשמח לראותכם במפגש הפורום.

אנא אשרו השתתפותכם טלפונית אל משרדי.

ב ב ר כ ה,

שלוח  
ש. גרונדמן בע"מ  
ד. גרונדמן

העתק:

מר רוני מילוא  
מר דן דרין

אתרים בחוף תל-אביב  
חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בע"מ

לכבוד

.....

הננו מתכבדים להזמין ל:

פסטיבל השייט במרינה ת"א

יתקיים בשבת 6.5.95 בין השעות: 11.00 - 17.00

התכנית כוללת:

תחרויות שייט

משט ראווה מול חופי ת"א

יריד אמנים

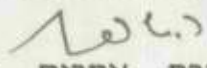
דוכני מזון

מוסיקה

המרינה תהיה פתוחה באותו יום לחברים ומוזמנים בלבד, כך שבמידה וברצונך לקחת חלק בארועים הנ"ל, הינך מתבקש להודיענו על כך בעוד מועד, על מנת שכניסתך למרינה תובטח.

במידה והינך מעוניין להצטרף לשיוט, נבקשך להודיענו על כך על מנת שישוריין מקום עבורך על גבי אחד מכלי השייט.

להתראות בפסטיבל השייט

  
חברת אתרים בע"מ

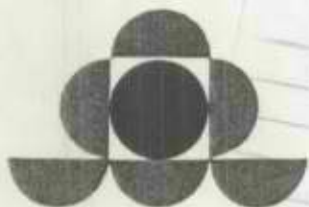


אתרים בחוף תל-אביב  
חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בע"מ

תל-אביב: 17.04.1995

מספר 474/95

05-1995



לכבוד  
ש. שחר  
מנהל מינהל בנוי ותשתית  
עיריית ת"א-יפו  
רח' פילון 5  
תל-אביב 64 518

א.נ.,

הנדון: הזמנת מדידות ותכנון לחיזוק ושיקום קירות ים ומסלעה  
בחוף המערבי של ת"א, מגן צ'רלס כלור ועד השער ליפו

בהמשך לפגישה במשרדך בנידון, ביום 01.01.1995 ולרגל דחיפות  
הנושא, מטעמי בטיחות, נראה לנו שיש להזמין מיד, את המדידה  
והתכנון כדי למנוע סכנה למטיילים בפארק ונזקים נוספים לקיר הים  
ולמסלעה.  
האומדן לביצוע 3 הקטעים, כולל מדידות, תכנון, פיקוח, ביצוע ומע"מ  
כ- 4,000,000 ש"ח.

ההוצאות עבור המדידות המוצעות בשלב זה על החוף כ- 10,000 ש"ח.

ההוצאה עבור התכנון המפורט היא:

3,000,000 ש"ח X 4.4% X 57% = 75,240 ש"ח

סה"כ בתוספת הוצאות העתקות אור ומע"מ, כ- 100,000 ש"ח

אנא אשרו את השתתפותכם בהוצאות הנ"ל, כדי שנוכל להזמין מיד את  
העבודה ולהתחיל בביצוע, מיד עם אישור תקציב לביצוע ובתנאי ים  
מתאימים.

בברכה ובכבוד רב

העתק: מנכ"ל החברה הממשלתית לתיירות

מהנדס ל. שטדלר  
אינג' א. שטוק  
ל. ולודבר

נ. ש. שקד  
מנכ"ל החברה

אתר 575

35/02/24

35/01/01



עיריית - תל - אביב - יפו  
מ י נ ה ל ה ה נ ד ס ה  
אגף תכנון ובנין ערים  
שד' בן-גוריון 68 ת"א  
טלפון : 5217080

ט"ז אדר א תשנ"ה  
16/02/95

סימוכין : תבע-צר-1012  
45350

Handwritten notes and signatures in the top left corner, including the name 'ג'ר' and other illegible scribbles.

לסימול	5
כתיבה	

לכבוד:

מר משה ריגל  
סמנכ"ל משרד התיירות  
רחוב קינג ג'ורג' 24  
ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: שתוף פעולה בין משרד התיירות לעיריית תל-אביב - יפו

בהמשך לשיחתך עם אדר' דודי גלור, מצוות מרכז של מינהל-ההנדסה בעיריית ת"א-יפו, בנושא שבנדון כיום הדיןנים לתכנית מתאר ארצית מספר 12, והצגת מצב התכנון לתיירות בעיר תל-אביב - יפו בפני גב' אהובה גנור ממשרדך לפני מספר שבועות, אשמח לקבוע עמך מתכונת לשיתוף פעולה בנושאים הקשורים בקידום נושאי תיירות שונים בעיר.

בעבר, נקבעו 3 ועדות בהן שותפו נציגי המשרד, העירייה, התאחדות המלונות ואחרים. הועדות נגעו לנושאי תכנון, אטרקציות ושיווק והן נפגשו אחת לכ-6 שבועות. אני מבין כי משרדך התארגן במשותף עם עיריית ירושלים, ואשמח לשמוע באיזו מתכונת נעשה הדבר.

בעיריית תל-אביב - יפו קיימים 3 גופים עיקריים המטפלים בנושא: הרשות לתיירות, מסחר ותעשייה כראשות חברת המועצה הגב' שרית גרינברג והמנכ"ל מר משה גילצר, חברת "אתרים" המשותפת לעירייה ולמשרד התיירות (המנכ"ל מר נחמיה שקד), ומינהל-ההנדסה המהווה צומת בכל הקשור לתכנון ולתאום בין הגופים.

אנו עוסקים בימים אלה במספר נושאים הקשורים בתיירות, ואני מצרף בזאת תאור כללי של חלק מהם:

1. במסגרת הכנת תכנית המתאר לתל-אביב - יפו, יוקדש אחד הפרקים לנושא התיירות. לצורך כך אנו זקוקים ליעוץ מקצועי, לעריכת מספר סקרים וכו' שכמובן מחייבים משאבים כספיים.

2. עיריית תל-אביב - יפו מעונינת לבצע מספר פרויקטים הנוגעים בעיקר לנושאי תשתית ויש להם קשר הדוק לנושא התיירות, כגון חידוש פני ככר "אתרים", שיפור חזית החוף ומתקניו, מתחם מוזיאונים בלב העיר, שימור מתחמים מתקופת שנות ה-40, מדרחובים ורחובות משולבים ועוד. כמו-כן, ניתן לקבוע מדיניות באשר להקמת מרכזי מידע לתיירים ומבקרים, אשר לאחרונה התבשרנו לצערי על סגירתם.

3.

בעבר התכוונו להכין מערכת ממוחשבת למידע, אשר תשולב, בין היתר, גם בבתי מלון. ניתן לדעתי לקדם מערכת דומה, אשר תכלול מידע עדכני לגבי מלונות מחד ואטרקציות תירותיות מאידך. לדוגמא, תייר יוכל להתעדכן בתכניות הקרובות באולמות המופעים (היכל התרבות, האופרה וכו') ואולי גם לבדוק אפשרות לרכישת כרטיסים. באמצעות מערכת כזו ניתן יהיה, למשל, לווסת את מס' המבקרים בין אטרקציות שונות.

אודה לך באם נוכל לקיים בקרוב פגישה לצורך קדום נושאים אלה ואחרים. אני מצרף לנוחיותך את סיכום הפגישה עם הגב' א. גנור.

כבוד רב,  
אדר' ברוך יוסקוביץ  
מהנדס העיר

העתקים:

- לשכת רה"ע
- אדר' ד. דרין - מ"מ רה"ע
- גב' א. גנור - משרד התיירות, ירושלים
- מר ג. שמיר - משרד התיירות, ירושלים
- גב' ש. גרינברג - הרשות למסו"ת
- מר נ. שקד - אתרים
- מר מ. גילצר - הרשות למסו"ת
- י. אדר, ד. שחל - התאחדות המלונות ת"א
- אדר' צ. סנטו
- גב' ת. גבריאלי
- אדר' ד. גלור

מלונאות

לתשומת לבך, החנייה באיזור מינהל-ההנדסה מוגבלת. לשירותך קווי האוטובוס הבאים, בהם ניתן להגיע בצורה נוחה למשרדנו, שדרות בן-גוריון 68 ת"א:

דן: 1, 2, 8, 10, 11, 25. אגד: 174

1955 009 - 1100

י"ג ניסן תשנ"ה  
13/04/95

סימוכין : תבע-צר-2031  
49895

עיריית - תל - אביב - יפו  
מינהל הנדסה  
אגף תכנון ובנין ערים  
שד' בן-גוריון 68 ת"א  
טלפון : 5217080



לכבוד

מר משה ריגל, סמנכ"ל  
משרד התיירות  
רח' קינג ג'ורג' 24  
ירושלים

אדון נכבד,

הנדון: קידום התכנון לתיירות בעיר תל-אביב - יפו.

כפי שבודאי ידוע לך, אנו עוסקים בתקופה האחרונה בקידום התכנון לתיירות בעיר במספר מישורים ונושאים.

לפני כחודשיים שלחתי אליך מכתב בנושאים הקשורים בתכנון התיירות בעיר. אני מציע לקיים מפגש ראשון בשיתוף הגורמים העירוניים המתאימים: הרשות לתיירות מסחר ותעשייה, חב' "אתרים", התאחדות המלונות בת"א ומינהל הנדסה. במפגש זה אבקש להציג מספר נושאים, כגון הקמת צוות התכנון למחוז ת"א, סיוע משרד התיירות בהקמת מלונות תיירות, השתלבות החמ"ת בפרויקטים עירוניים וסיוע המשרד בקידום תכנית המתאר העירונית.

באם הבקשה מקובלת עליך, אודה לך על הסכמתך להשתתף בפגישה שנקבע.

רצ"ב העתקי מכתבי לנוחיותך.

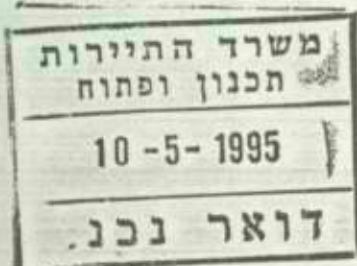
בכבוד רב,

אדר' ב. יוסקוביץ  
מהנדס העיר

לוטה: מכתבי מיום 16.2.95

העתקים:

מר ד. דרין - מ"מ רה"ע  
גב' ש. גרינברג - חברת המועצה  
מר מ. גילצר  
מר י. אדר  
מר נ. שקד  
גב' ת. גבריאל  
אדר' צ. סנטו  
גב' א. שטלצר  
אדר' ד. גלור  
מלז נאות



# מוכ"ל אוצר מפעלי ים התפטר לאחר פענות על שכרו וניגודי אינטרסים

דוד הרפז: מרגע שהתחלנו לפנות עסקים מנמל ת"א, הפכתי טרף לכל כלב

## סעלה קורין ליבו

מנכ"ל חברת אוצר מפעלי ים, דוד הרפז, הכיש אתמול (21) לדירקטוריון החברה הודעה על התפטרותו. הודעתו באה אחרי תלונות שהועלו על ידי משקיף רשות החברות הממשלתיות, המשתתף ביישומות דירקטוריון ריון, הקשורים לחוזה העסקתו של הרפז, ואחרי שהועלו אי בהירויות הנוגעות להשתתפותו של הרפז בדירקטוריון חברת סיגל, חברה פרטית לשעוני נוכי חות, שאחד מבעלי המניות שלה שותף בחברת אוקיאניה, חברה ציבורית שזכתה בשני מיכרזים לפעילות ימית שהוציאה אוצר מפעלי ים.

אוצר מפעלי ים היא החברה המנהלת ומפתחת את נמל תל-אביב, בשטח של 90 דונם, שהיה עד לפני כשנה מרכז מכירות לאביזרי מטבח, אמבטיה וקרמרי קר ומיועד להפוך לאיזור ספר רב-מטחי. מוקד בילויים חיירות ומסחר. הרפז היה בעבר יועץ כלכלי

של משרד התמ"ס בדרום אמריקה, ואחרי כן כיהן כמנהל העסקים של קבוצת איזונברג במדינות דרום אמריקה. בתחילת '94 מינה אותו שר התחבורה, ישראל קיסר, למנכ"ל אוצר מפעלי ים, בכוננו לפנות מהמקום את מרבית העסקים הקיימים, ששילמו עד כה סכום של 2 דולר למ"ר, להוציא מיכרזים ולהפוך את השטח לחיירות. בינתיים פונו כבר 40% מפעילויות החרי מינה באיזור, ונכנסו פעילויות ימיות ותיירותיות.

בחדש האחרון החלו לעלות פענות שונות לגבי תפקודו של הרפז. ביישבת דירקטוריון בש"כ בעשבר, העלה נציג רשות החברות הממשלתיות את הטענה, לפיה חתם הרפז על חוזה העסקה שאיינו החוזה הא-חיד עליו הוא אמור לחתום. הרפז אמר, שמרגע שנודע לו על כך, תיקן את החוזה בהתאם לנדרש.

פענה נוספת הועלתה בקשר לגובה השכר - 12,957 שקל

במקום 12,057 שקל. הרפז טען, וכך גם אישר המבקר הפנימי של החברה, ד"ר ש. רוזנביץ, שבדק את הטענות לדרישת הדירקטוריון, כי מרגע שנוכח בטעות, תיקן אותה ונתן הוראה לקצו משכרו את המפרש עם הצמדה. בפניו החשש לניגוד עניינים בין היותו דירקטור ללא תשלום בחברה פרטית, שאחד מבעלי המניות שלה זכה במיכרזי החבי, רה, הסביר הרפז לדירקטוריון, כי מרגע שנודע לו הקשר, הוא פנה ליועץ המשפטי של החברה י.א. שלוש, והודיע על פרישתו מדירקטוריון סיגל.

אתמול התכנסה מועצת המנהלים של החברה, בראשות איש משרד האוצר, נאור יפתח, לדון בממצאי המבקר הפנימי. כבר בפתיחת הישיבה, הודע הרפז, כי הוא מתפטר מתפקודו בחברה. "התפטרתי משום שאני לא מסוגל עוד לעבוד ולר"

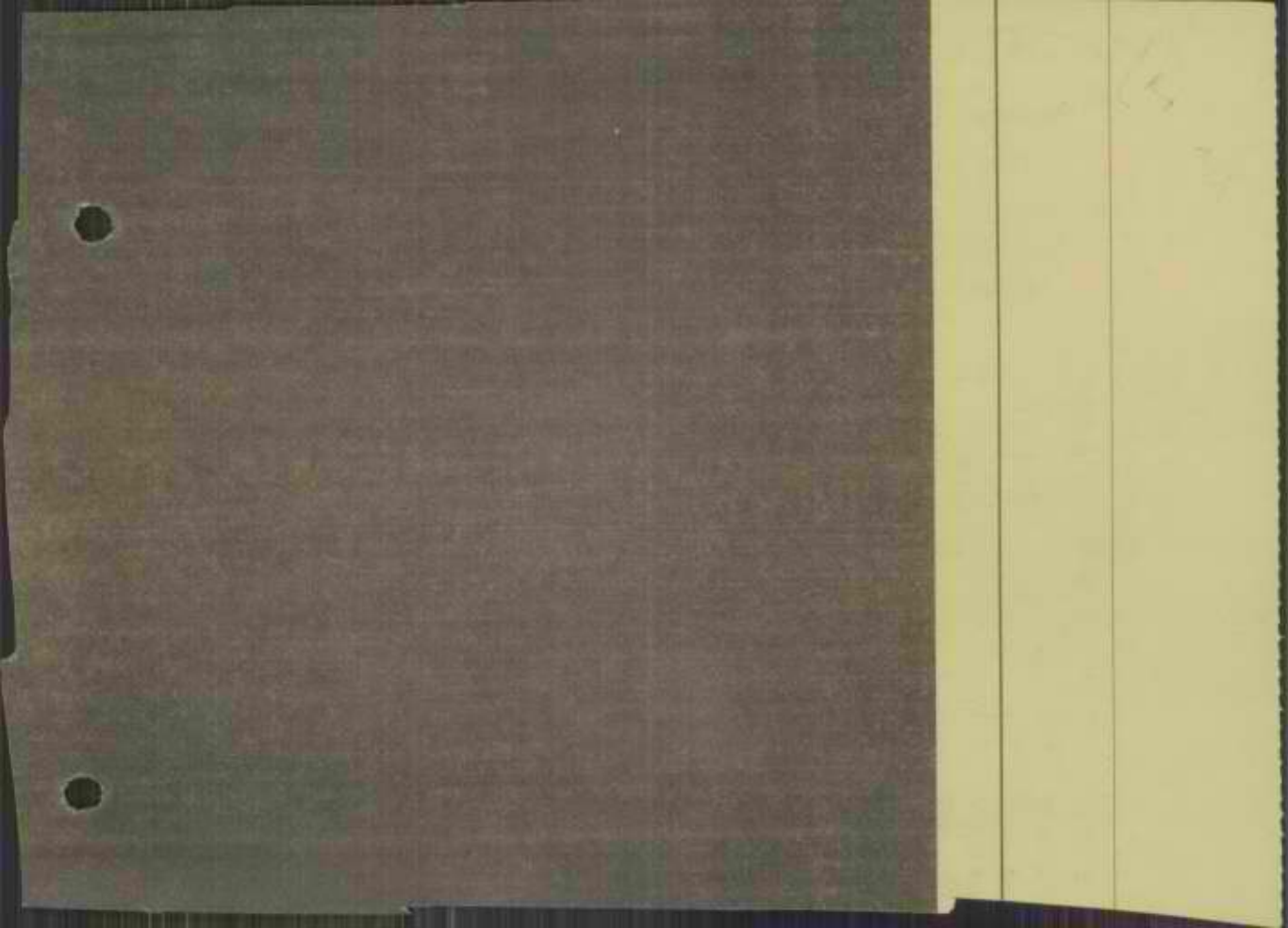
צור בחברה". אמר היום (ד') הרפז ל"גלובס". "מרגע שהתחלתי לפנות גורמים שישבו בשטח הנמל שנים רבות, חיי אינם חיים.

"הודיע לי שיהרסו אותי, פגעו ברכב שלי, איימו עלי, האוינו לטלפונים שלי. מרגע שהתחלנו לדבר על הכנסת מסע דות פאבים ובתי קפה לנמל, המצב רק החמיר, והפכתי טרף לכל כלב. מאיים אחד נכנס, ומאיים שני יוצא. התחילו להיץ סיפורים שונים ומשונים.

"כבר חודש שאני מסביר מה עשיתי ולמה עשיתי. אני לא צריך את זה, אני לא יכול לעבד. אני חוזר לעסקים פרטיים, שם אני בדיק יודע מי נגד מי".  
וזכר האוצר מסר, כי דירקטוריון החברה הוא האחר-אין לרשות החברות הממשלתיות כל צד בניגול החברה.

# יעוץ אד תה

מחזור 66 106NY2



כ"ט חשוון תשנ"ה  
03/11/94

סימוכין: תבע-צר-4850

עיריית - תל - אביב - יפו  
מינהל הנדסה  
אגף תכנון ובנין ערים  
שד' בן-גוריון 68 ת"א  
טלפון :

אל : כל מאן דבעי

מאת : דודי - צוות מרכז, אגף ת.ב.ע.

הנדון: מי ומי בתיירות.

במסגרת התעוררות ענף המלונאות בעיר, רצ"ב רשימת האנשים העוסקים בתחום זה ותפקידם, לנוחיותכם.

1. משרד התיירות:

02-754928 : טל'	מר אלי גונן	- מנכ"ל משרד התיירות
02-247961 : טל'	מר שמואל צוראל	- סמנכ"ל בכיר וראש מינהל השיווק
02-247961-3 : טל'	מר אריה זומר	- מנהל אגף חו"ל
02-754838-9 : טל'	מר גרשון שמיר	- ממונה על התכנון הפיזי
02-754962 : טל'	מר משה אבן-זהב	- מנהל מח' כלכלה, אגף תכנון וכלכלה
03-660257-8 : טל'	מר דני שחל	- הממונה על אזור תל-אביב והמרכז
02-660972 : טל'	אדר' מיקו ארדיטי	- אדריכל יועץ למשרד התיירות
02-663154 : טל'	מר דדי הרניק	- מנכ"ל החברה הממשלתית לתיירות

2. עיריית תל-אביב - יפו:

03-5218750 : טל'	גב' שרית גרינברג	- חברת הנהלת העיר, ראש הרשות לתיירות, מסחר ותעשייה
03-5218320 : טל'	מר משה גילצר	- מנכ"ל הרשות לתיירות, מסחר ותעשייה
03-5218214 : טל'	מר יוסי אדר	- מנכ"ל העמותה לתיירות ת"א-יפו
03-5218214 : טל'	גב' דורית עובדיה	- ע. מנכ"ל העמותה לתיירות לעניני שיווק
03-5218320 : טל'	מר רועי מוסרי	- רכז מסחר ותעשייה, הרשות לתיירות, מסחר ותעשייה
03-5217197 : טל'	מר אלחנן משי	- מנהל אגף רישוי עסקים, מינהל ההנדסה
03-5217053 : טל'	גב' תמי גבריאל	- מנהלת המחלקה לתכנון ארוך טווח, אגף ת.ב.ע., מינהל ההנדסה
03-5217197 : טל'	גב' אלכסנדרה שטלצר	- המחלקה לתכנון ארוך טווח, אגף ת.ב.ע., מינהל ההנדסה
03-5217413 : טל'	אדר' דודי גלור	- צוות מרכז, אגף ת.ב.ע.,
03-5254276 : טל'	מר נחמיה שקד	- מנכ"ל חברת "אתרים"
03-5254429 : טל'	מר ניסן שאלתיאל	- מנכ"ל החברה לפיתוח יפו העתיקה
03-6828006 : טל'	מר יחיאל פרצלינה	- מנכ"ל חברת "גני יהושע" - פארק הירקון
03-6422828 : טל'	גב' שוש ברלינסקי	- מנכ"ל מרכז הירידים



3. התאחדות המלונות, מחוז תל-אביב רבתי:

טל': 03-5197111 מר בוריס איוושה - יו"ר התאחדות המלונות,  
בתל-אביב רבתי  
טל': 03-5170131 מר אלי זיו - מנכ"ל התאחדות המלונות,  
בתל-אביב רבתי

4. לשכת מארגני תיירות לישראל:

טל': 03-5176062 מר אבי פרידמן - יו"ר לשכת מארגני תיירות  
טל': 03-6411507  
טל': 03-299348 מר עמי אתגר - מנכ"ל לשכת מארגני תיירות

5. צוות תכנית מתאר ארצית מס' 12 - מפעלי תיירות ונופש

טל': 03-5388422 גולדנברג-בוכמן - אדר' ספי גולדנברג  
טל': 02-630175 מר ישראל קמחי, - גאוגרף  
טל': 02-710841 מר מוטי קפלן, - גאוגרף  
טל': 03-6958889 מר ישראל קורץ, - כלכלן  
טל': 03-5620233-5 משרד מרטנס-הופמן, - איסוף נתונים

6. צוות תכנון מחוזי

(טרם גובש)

בכבוד רב,

דודי

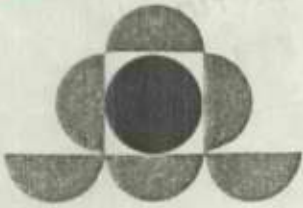
צוות מרכז

העתקים:

מלו נאות



מספרנו: 854/94



לכבוד  
מר אלי גונן  
מנכ"ל משרד התיירות  
רח' המלך גורג' 24  
ירושלים

לכבוד  
מר דורון שורר  
מנכ"ל משרד התחבורה  
בניין כלק  
רח' יפו  
ירושלים

משרד התיירות  
לשכת מנהל  
נתקבל ביום 04-09-1994

ניפוד	
הת	
ידיע	
היק	

17.8.94

א.נ.

הנדון: פיתוח השטח הידוע כנמל ת"א  
חב' אתרים - אוצר מפעלי ים

בהמשך לפגישתנו מיום 18.7.94, הריני להעלות על הכתב את מה שהוסכם בישיבה הנ"ל, ובהתייחס לפרוטוקול שנכתב ע"י מר אליק רוזנסקי:

א. השפעת "שפד-הירקון" על נמל ת"א

1. לסעיף 1 יש להוסיף כי בהגדרות לבודק המקצועי: יאושרו ע"י חברתנו וע"י חב' אוצר מפעלי ים.
2. חסרה פיסקה עליה הוסכם כי, בכפוף לאמור בסעיף 1, מוסכם כי "אוצר מפעלי ים" לא תגיש כל התנגדות לתוכניות אתרים לפיתוח תוכנית "שפד-הירקון".
3. במהלך הישיבה הציע מר אלי גונן נוסח הנחיות לבודק, שלא צויין ו/או לא צורף לסיכום הפגישה.

ב. פיתוח נמל ת"א

1. מבלי לגרוע ו/או לפגום בטענות אתרים, לגבי הבעלויות והזכויות בשטח "נמל-ת"א", ו/או בזכויות ההפקעה שלה לגבי שטח הנמל, מסכימה אתרים, כי היא לא תגיש התנגדויות לתוכניות "אוצר מפעלי ים" לגבי הנמל, כפי שאלו הוצגו לאתרים ע"י "אוצר מפעלי ים".

בכפוף לאמור להלן, תצרף אתרים את חתימתה והסכמתה לתוכנית "אוצר מפעלי ים".

במועד ובמידה שהחזקה בנמל ת"א תועבר לאתרים, תהייה "אוצר מפעלי ים" זכאית להחזר הוצאות התכנון כאמור.

בכבוד רב,

נחמיה שקד  
מנהל כללי

*Handwritten notes and signatures:*  
כאן מלי ביטון/משרד התחבורה  
עו"ד ע. קדמי/משרד התיירות  
עו"ד יעקב שיינמן/עו"ד אתרים  
עו"ד יוסף שלוש/עו"ד "אוצר מפעלי ים"  
מר אליק רוזנסקי/משרד התחבורה  
94/01/01  
9/02/02-מס'  
העתק:



משרד התחבורה  
לשכת המנהל הכללי

משרד התיירות	
לשכת מנסיל	
נתקבל מס' 02373	
31-07-1994	
ניסיל	
ד"ר	
ידיעה	
חוק	

ט"ז באב תשנ"ד

24 ביולי 1994

סיכומים/נמל יפו/5

סיכום דיון בנושא פיתוח נמל ת"א - שפך הירקון

תאריך: 18/7/94

נוכחים: משרד התחבורה - מנכ"ל, אלי רונן, מלי סיטון, איליק רוזנסקי  
 משרד התיירות - אלי גונן, רותי, א. א. א.  
 אוצר מפעל ים - דוד הר-פז  
 אחרים - נחמיה, שניימן

רשם: איליק רוזנסקי

העתקים:  
 שר התחבורה  
 ראש מנהל הספנות  
 למשתתפים

היו  
 יוני 1994  
 א. א. א.  
 א. א. א.  
 א. א. א.



משרד התחבורה  
לשכת המנהלה הכללי

- 2 -

**א. השפעת שפך הירקון על נמל ת"א**

1. אלי רונן ינסח הגדרות לבודק מקצועי שיציע פתרונות חלופיים על מנת לקיים את שני הפרוייקטים זה לצד זה.
2. הבודק המקצועי יבחן את השפעת הסחף על נמל ת"א ללא פרוייקט שפך הירקון, ועם פרוייקט שפך הירקון.
3. הבודק המוצע הוא פרופסור חיות.

**ב. פיתוח נמל ת"א**

מנכ"ל חברת "אתרים" יוציא מכתב למנכ"ל משרד התחבורה ומנכ"ל משרד התיירות בה יביע את הסכמתו לקדם את אישורי התב"ע של נמל ת"א ולצרף את חתימתו לתוכנית. חברת "אתרים" תחייב שבמידה ונמל ת"א יועבר אליה עפ"י ההפקעה, יוחזרו הוצאות התכנון לאוצר מפעלי ים.

הוצאות  
ת"א  
משרד התחבורה

מספרנו: 786/94



לכבוד  
ארכ' ב. יוסקוביץ  
מהנדס העיר ת"א-יפו  
ש"ד בן-גוריון 68  
מינהל ההנדסה  
עיריית ת"א יפו



8.8.94

א.נ.נ.

### הנדון: תכנון ימי ונופי של הקטע הצפוני של חוף ת"א

בהמשך לסיכומים בעבר בקשר לתכנון ימי ונופי של הקטע הצפוני של חוף ת"א על ידי חברתנו, נערכה ביום 26.7.94 פגישה בלשכתך, בהשתתפות ארכ' י. קולודני, הגב' א.פרייברג אינג' א. שטוק, אינג' יוסי פישלר והח"מ.

בזמנו עוד בשנת 1988, הוכן סקר ותכנון כללי ימי של החוף, ע"י המהנדס הימי רמי רביב על התכניות של אדר' א. וד. אלרוד. לאחר שינוי התכנון והכנת תכנון חדש על ידי אדר' י. קולודני, גיבוש פרויקט שפך הירקון ותכנית להזזת שדה דב, נראה היה לכל הנוכחים, שיש חשיבות רבה, להתחיל מיד בתכנון חדש, התואם את תכניות ושלבי הפיתוח.

תכנון מסוג זה, כולל הכנת מודל ימי ואישורים ברשויות, יכול לקחת כשנה עד שנתיים, והביצוע בהתאם לאפשרויות התקציביות, מספר שנים נוספות.

נראה לנו גם, שיש חשיבות לגבש תכנון כולל של הטיילת, לכל אורך החוף, מתואמת עם התכנון הימי ועם תכניות הבינוי של פרויקט צפון מערב ת"א, אליה יוכלו ויצטרפו להתייחס הפרוייקטים השונים, בגישתם לים (כמו סי אנד סאן). לא נראה לנו כרצוי, שכל יזם יתכנן את קטע הטיילת, מול הפרוייקט שלו.

לאור פיתוח האזור, פיתוח התיירות והצורך בחופים מפותחים נוספים, לשימוש הציבור, רצוי לקדם את התכנון. מה גם ויש יתרון למשל, לבצע מודל ימי לפרוייקט שפך הירקון ולקטע החוף, באותו מודל, דבר שיכול להוזיל ולזרז את ההליך.

חב' אתרים מוכנה להתחיל מיד בתכנון, במסגרת הסדרי המימון המקובלים עם עת"א ומשרד התיירות ומבקשת לקבל את אישורך ותמיכתך הפעילה בקידום התכנון.

חברתנו תתחיל בתכנון. יש לקבל לכך אישור הגורמים המוסמכים בעירייה להזמנת התכנון, ולסכם הסדרי המימון של התכנון, וביצועה של התכנית ע"י עיריית תל-אביב ומשרד התיירות.



עלות התכנון היא כ- 874,000 ש"ח כולל מע"מ.

נא אישורך וטיפולך בקידום הנושא.

בכבוד רב,

נחמיה שקד  
מנהל כללי

העתק: מר אלי גונן/מנכ"ל משרד התיירות  
מר מאיר דורון/מנכ"ל עיריית ת"א יפו  
מר דוד הרניק/מנכ"ל החברה הממשלתית לתיירות  
ארכ' י. קולודני/אגף ת.ב.ע מינהל ההנדסה ע.ת.א-יפו  
גב' א. פרייברג/אגף ת.ב.ע מינהל ההנדסה ע.ת.א-יפו  
אינג' אורי שטוק/יועץ הנדסי  
לאון ולודבר

# מעידה הזמינה מראש הקמפיין של מילוא במערכת הבחירות עבודות באלפי שקלים

אייל ארד שימש כראש הקמפיין של רוני מילוא בתקופת מערכת הבחירות ועשה עבודה מצלחת במיוחד בשבועות האחרונים מועסק ארד על ידי לשכת הדוברות, אגף התרבות ועמותת התיירות של עיריית ת"א



ארד יש עבודה

הפרסומאי אייל ארד, ראש קמפיין מערכת הבחירות ומקורבו של רוני מילוא, קיבל בשבועות האחרונים מספר עבודות מהעיריה בסכומים של אלפי שקלים בחודש.

את הגיב הראשון קיבלו ארד ור אובן אדלר, הבעלים של סטודיו אר לר, מלשכת דובר העיריה. למרות שמשדר הפרסום דוץ עובד עם לשכת הדובר, הוחלט בעיריה להעסיק משדר פרסום נוסף שיספק שירותים קריאטיביים. שכרם של אדלר וארד הגיע ל-22 אלף שקל בחודש.

אחד מחברי ועדת הכספים, שהגיע כיצ המתייגות מהעסקתו של ארד על ידי לשכת הדובר, טען שמשדר הפרסום דוץ יכול לבצע את שני סוגי גיב דות הפרסום: דוץ, שמעבי את מודעות העיריה לעיתונים בתקציב של מאות אלפי שקלים, יכול לעשות את השירותים הקריאטיביים של המודעות. במקום זה החליטו להוציא כסף על משדר פרסום נוסף. אז מה בדיוק דוץ עושה? בנוסף לכך קיבל ארד, באמצעות אגף התרבות של העיריה, את כיצוד

מקבל שכר חודשי גלובלי.

ארד עמד בהצלחה בראש הקמפיין של מילוא בבחירות לראשות העיריה ונחשב לאחד ממקורביו. בעבר היה הדובר של בנימין נתניהו ופעיל מרכזי בליכוד. עם הקמת מועצת האד מניות לפני כשלושה חודשים נבחר ארד לכהן כאחד מחבריה.

יש לציין, כי עד לכניסתו של מר לוא לתפקיד ראש העיריה לא קיבל ארד עבודות פרסום מהעיריה. גודם בכיר בעיריה טען, כי למרות שארד הוא פרסומאי מוכשר, הרי תמוה שהוא לבדו קיבל כל כך הרבה עבד דות פרסום ויחסי ציבור בעיריה. סכיר שאדם אחד יקבל מהעיריה ומ גופים עירוניים כל כך הרבה קמפי נים, אמר אותו בכיר.

ממשרדו של אייל ארד נמסר כי ארד שוהה בחופשה באילת וקשה להשיגו. מלשכת דובר העיריה נמסר בתגובה, כי אדלר וארד נבחרו לתפ קיד משיקלים ענייניים על ידי וע דה בראשותו של נתן וולור.

יובל קרני

יחסי הציבור של אירועי הקיץ של העיריה, מדובר באירועי "לילות יפר" ובפסטיבל יפו שמתוכנן להתקיים בסוכות. על כך אמור ארד לקבל שכר של כ-10,000 שקל.

ארד גם אחראי על יחסי הציבור של העמותה לתיירות של העיריה. בראש העמותה עומדת חברת המוע צה שרית גרינברג. ארד עובד בעמד תה על כסיס של "דייטינג", כלומר

## מועצת העיר תדון במשכורת הכפולות של שלושה מנכ"לי חברות עירוניות

מועצת עיריית ת"א החליטה להיענות לדרישתו של חבר האופוזיציה אריה צוקר, ולקיים דיון מיוחד בנושא שכרם של שלושה מנכ"לים, שמועסקים בחברות עירוניות. השלושה ממשיכים לקבל משכורת כפולה, בגובה של עשרות אלפי שקלים, בניגוד להחלטות שהתקבלו בוועדה עירונית שטיפלה בנושא

שלושה מנכ"לים ממשיכים לתגוב על כון הציבור עם משכורות ענק: אורי עופר (מנכ"ל החברות משכן אמנויות הבמה והאופרה הישראלית), נחום רו (מנכ"ל עתידים ומרכז הס פורט הלאומי) ואהרן סופר (מנכ"ל היכל התרבות ואהל סם). על פי דרישתו של חבר האופוזיציה אריה צוקר, תקיים המועצה בפעם הראשד נה דיון מיוחד בסוגיית שתי המשכר רות של המנכ"לים, וההערכה היא כי לא מן הגמנע שיועברו החלטות שר ביאו לקיצוץ כשכרם.

ב-1 ביוני '92 הודיע ראש העיריה לשעבר, שלמה להט, במועצת העיר ריה ובמכתבים ליו"ר הדירקטוריו נים, כי יש להחיל לאלתר את החל טות מועצת העיריה, שלא לשלם יותר ממשכורת אחת לכל מנכ"ל. מאז לא טרחה איש לממש את החל טה - שלושת המנכ"לים המאוששים ממשיכים ליהנות ממשכורת כפולה. צוקר רש לקבל את תלושי המש כורות של המנכ"לים, אך נענה בש לילה. בידיו נמצאים נתונים על שכ

רם של שלושת המנכ"לים רק מדצמבר '91. נחום רו השתכר כחד רש זה 27,425 שקל כרוטו. אבל עלות שכרו לעיריה (אחזקת טלפון, רכב, הפרשות, ביטוחים, הסכות נלר ות וכו') הגיעה באותו חודש ל-47,250 שקל. אהרן סופר הרוויח באותו חודש כ-21 אלף שקל. שכרו של עופר מהמשכן כלבד היה כ-13 אלף שקל בחודש, אך לא ידוע כמה הרוויח באותו חודש מהאופרה היש ראלית.

בעקבות הביקורת על שכרם המופלג של המנכ"לים, ולאחר שלא יושמו הוראות ראש העיריה, הוקמה בנובמבר '92 ועדה עירונית שהמליר צה על החלטות הבאות: א. שכרו של מנכ"ל חברה עירונית, המדורג בסולם הגבוה ביותר, לא יעלה על שכרו של מנכ"ל העיריה. ב. מנכ"ל חברה עירונית יקבל משכורת אחת. גם לאחר החלטות הוועדה ולאחר הבטחת בחירות של מילוא, לפעול שתשלום המשכורת הכפולה ייפסק, לא נעשה רבר. להט ומילוא הודיעו

כי המלצות הוועדה לא יחולו על המנכ"ל אורי עופר (שמשכורתו מר ערכת ככ-30 אלף שקל בחודש), אך גם כך ממשיכים נחום רו ואהרן סופר לקבל שתי משכורות. בישיבת המוע צה האחרונה ררשו לא מעט חברי מועצה להפסיק את תשלום המשכר רת הכפולה לאורי עופר. לעזרתו של עופר נחלץ ראש העיריה, שהודיע כי הוא תומך בפרייבילגיה שמקבל עד פר. מילוא: "יש לאורי עופר יכולת מקצועית גבוהה מאוד ומגיע לו שתי משכורות. אורי עופר הוא חריג, בג לל יכולתו וכישוריו".

צוקר רש לכפות על דירקטוריון החברות העירוניות לשלם למנכ"ל שלהן משכורת אחת כלבד. הוא גם רש שלוש המנכ"לים יחזירו כס פים לעיריה, כסכום כולל של כמיר ליון שקל, מאחר שקיבלו שכר במשך יותר משנתיים בניגוד להחלטת ראש העיריה ומועצת העיריה. "זו שערור ריה מתמשכת ששלושה מנכ"לים של חברות עירוניות מקבלים עדיין משכורת עתק", אמר. יובל קרני



תכלת

# מבקר העירייה מותח ביקורת על החלטת היועצת המשפטית

בבדיקה שערך מבקר העירייה, אריה סגלסון, התברר שהחלטתה של היועצת המשפטית, עו"ד ניצה קונשטוק, לבטל כתב אישום נגד מנכ"ל התחנה המרכזית החדשה היתה שגויה

מבקר העירייה, השופט בדימוס אריה סגלסון, מתח ביקורת על החלטת היועצת המשפטית של העירייה, עו"ד ניצה קונשטוק, שביטלה כתב אישום פלילי נגד הבעלים של התחנה המרכזית החדשה. סגלסון החל בבריקת הפרשה בעקבות תלונות של חברי המועצה דורון ספיר ואריה צוקר, שטענו כי ביטול כתבי האישום נגד הקבלן מרדכי יונה, בעליה של התחנה המרכזית, תמוה ומזוה. צוקר אי אמר שזו "שערוריה שאין כדוגמתה".

נגד יונה הוגשו שני כתבי אישום, שמתייחסים לחריגות בנייה בתחנה המרכזית החדשה. לפי כתב אישום אחד, יצקו הבעלים, בניגוד לחוק, משטחי בטון כ-250 מ"ר ובנו מעקות. בכתב האישום השני נטען, כי בחודשים ינואר-מרץ '93 בנה יונה חמש ארובות שלא כחוק.

מסיבות תמוהות ובלתי ברורות החליטה לפני חודשים עו"ד קנש טוק, בהמלצת מהגנס העירייה, ברוך יוסקביץ', לבטל את שני כתבי האישום. תגובת העירייה על הביקורת שהוטחה בקונשטוק לאחר ביטול כתבי האישום לא מעלה יותר מניחוח: "חוסר עניין לציבור". בעקבות ביטול כתבי האישום הגישו תושבי האזור תלונות למשרד מבקר המדינה, וחברי המועצה ספיר וצוקר פנו למבקר העירייה. במהלך בדיקת הפרשה דרש סגלסון את נימוקיה של היועצת המשפטית לביטול כתבי האישום נגד יונה. קונשטוק כתבה "לאחר ביקור במקום בהשתתפות עו"ד לפיד, המהגנס שולן והמהגנס רבינוביץ', ושמיעת העוברות ופרטי המקרה מפהם, אני סבורה, וכמוני עו"ד לפיד, שהיה זה נכון לחזור מהאישום בתיקים הנ"ל".



קונשטוק. החליטה לבטל

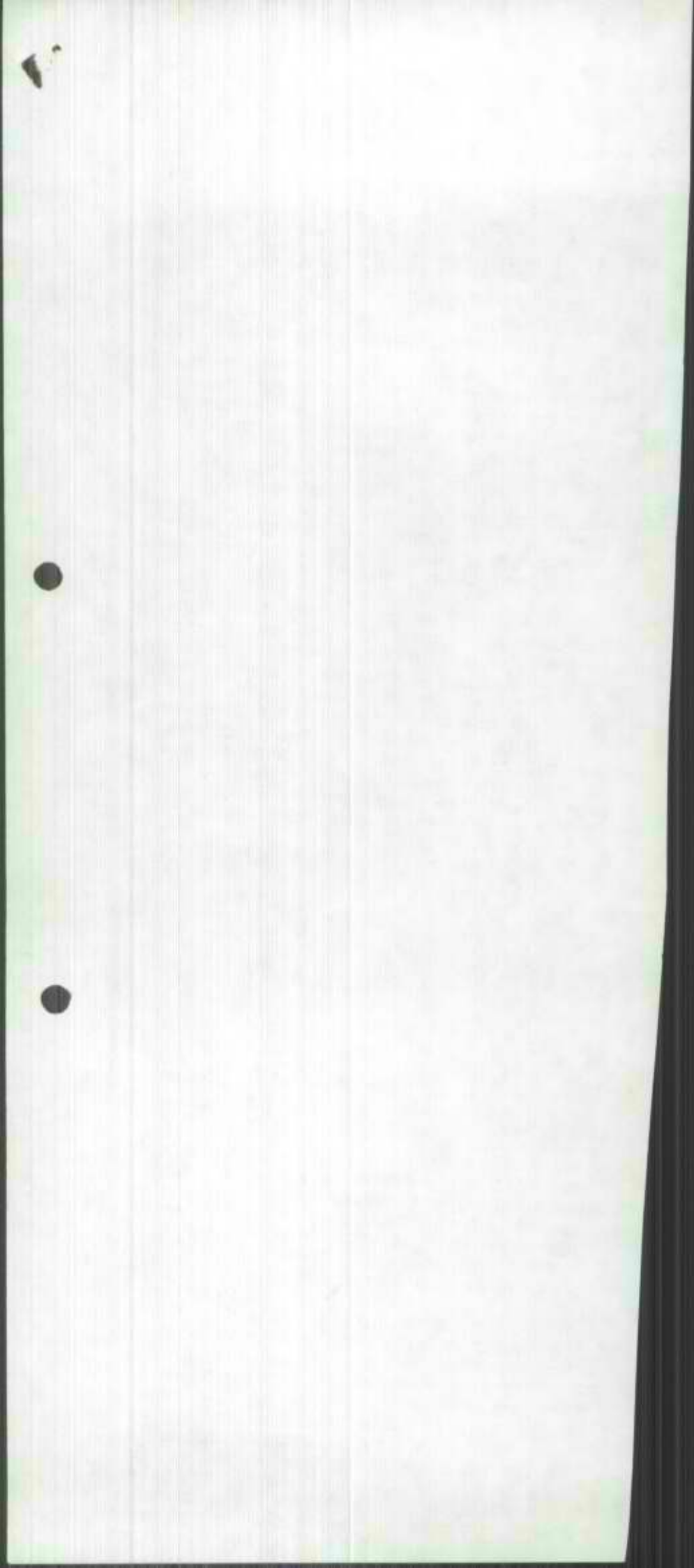


סגלסון. התחיל לבקר

מבקר העירייה קבע, כי ביטול כתב האישום על יצקת משטחי בטון מקובל עליו, אך עם זאת מתח סגלסון ביקורת על החלטתה של היועצת המשפטית למחוק את כתב האישום הפלילי השני נגד יונה, המתייחס להקמתן של חמש ארובות בניגוד לחוק. "עם כל הכבוד", כתב סגלסון, "דעת הביקורת אינה כדעת היועצת המשפטית. הארובות היגו בגדר מבנה, מעל פני הקרקע, שהקמתן טעונה היתר על פי חוק התכנון והבנייה. הארובות היגו מבנה עצמאי ואין לראותן כחלק אינטגרלי של המכלים התת קרקעיים שנבנו בהיתר".

המבקר ציין, כי על פי מוזר שכתב המשנה למהגנס העירייה עולה בבירור, כי הארובות נבנו מלבתחילה ללא היתר ורק בעתיד יוצא ההיתר המבוקש. "מסקנתנו היא, עם כל הכבוד, כי היה מקום להגשת כתב אישום בתיק פלילי זה, ומשהוגש - לא היה מקום לבטלו". בעקבות ממצאי הביקורת פנה חבר המועצה ספיר לראש העירייה ודרש ממנו להורות על הגשת כתב אישום חדש נגד הקבלן יונה. גם צוקר פנה במכתב אולטימטום ליועצת המשפטית ודרש ממנה להגישאש בתוך שבועיים כתב אישום נגד יונה. אם לא תיענה לדרישתו, אמר צוקר הוא יפנה לבג"ץ.

עו"ד ניצה קונשטוק סירבה לשוחח עם עיתון "תל-אביב". דובר עדיין העירייה, משה מידן, מסר בשמה כי עו"ד קונשטוק לא קיבלה לידה את קונוני ד"ח המבקר, וכשתקבל אותו היא תגיב.





שרית גרינברג  
חברת הנהלת העירייה  
ראש רשות התיירות המסחר והתעשייה

כ באב תשנ"ד  
28 ביולי 1994  
טל': 03-5218750  
פקס': 03-5218389  
סימוכין: 00116 ת.

*Handwritten notes and signatures in the top left corner.*

לכבוד  
מר א. גונן  
מנכ"ל משרד התיירות  
ירושלים

אלי שלום,

הנדון: שנת התיירות התשנ"ה בסימן תיירות שלום

אני מאשרת קבלת מכתבך בנדון מיום 19 ביולי 94.

מי שיהיה אתכם בקשר בנושאים שבנדון הוא מר יוסי אדר-מנכ"ל עמותת התיירות בתל-אביב יפו.

יש לי להציע כבר רעיון ראשון, אנו נמצאים בשלבים מתקדמים של בנית מסלול התפוז בעיר תל-אביב הנעשים בשיתוף עם החמ"ת.

השילוט כפי שידוע לך והמפות הנלוות בשלוש שפות, עברית אנגלית, וערבית, ונראה לי כי טקס חנוכת המסלולים שיוערך במרוצת ספט' בתיאום אתכם יכול להיות פתיה נהדר לשנת התיירות והשלום.

רעיונות נוספים יובאו אליכן בהמשך.

*Handwritten signature of Shira Greenberg*

שרית גרינברג  
חברת הנהלת העירייה  
ראש רשות התיירות המסחר והתעשייה

החברה הממשלתית לתיירות

**דואר נכנס**

10-08-1994

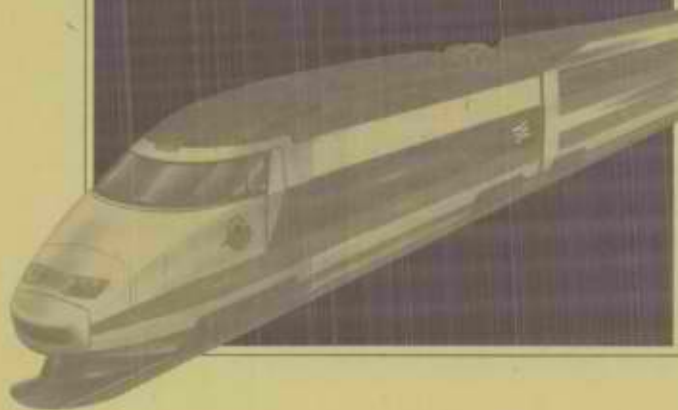
כספול

*Handwritten initials*

- העתקים:
- מר עוזי ברעם - שר התיירות
  - מר רוני מילוא - ראש עיריית תל-אביב-יפו
  - מר שבי שי - משנה למנכ"ל משרד התיירות
  - מר ד. הרניק - מנכ"ל החמ"ת
  - מר שמואל צוראל - סמנכ"ל שיווק, משרד התיירות
  - מר משה שושני - סמנכ"ל אמרכלות, משרד התיירות
  - גב' רות אקראי - עוזר מנכ"ל ומרכזת הצוות
  - גב' אתי סאסי - הממונה על האירועים משרד התיירות
  - מר יוסי אדר - מנכ"ל עמותת התיירות תל-אביב-יפו
  - מר אלי זיו - מנכ"ל התאחדות המלונות בת"א רבתי
  - מר דני שחל - הממונה על התיירות באזור ת"א והמרכז

ת"ת

מ י נ ה ל ת  
מטרופולין תל-אביב  
למערכת הסעה המונית



משרד התחבורה



עיריית תל-אביב-יפו



ראש הממשלה  
THE PRIME MINISTER

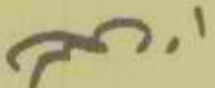
ירושלים. ט' באדר א התשנ"ה  
9 בפברואר 1995  
סימוכין: נור-054-303

מר איליק רוזינסקי

שלום רב,

שמחתי לשמוע על מינויך כראש המינהלת המשותפת לפיתוח  
מערכת הסעה המונית במטרופולין תל-אביב.

איחולי להצלחתך.

  
יצחק רבין

# אמנת ייסוד מינהלת מטרופולין תל-אביב למערכת הסעה המונית

אנו, ראשי הרשויות במטרופולין תל-אביב, היא גוש דן, מתכבדים להכריז היום, כיח באדר ב' תשנ"ה (30.3.1995), על תמיכתנו המלאה בהקמת מינהלת מטרופולין תל-אביב למערכת הסעה המונית.

בעיות תחבורה מטרידות קברניטי כל מטרופולין רב-אוכלוסין בעולם הרחב, ופתרון היעיל מהווה תנאי מרכזי והכרחי להמשך התפתחות תקינה ואיכותית של החיים העירוניים.

מטרופולין תל-אביב מונה היום 2.3 מיליון תושבים, והוא מעניק שירותי מסחר, כלכלה, תרבות וחברה לתושבי הארץ כולה.

מדי יום נכנסים לתל-אביב בלבד למעלה ממיליון אנשים ועמם כ-400 אלף כלי רכב המתווספים לכ-100 אלף כלי הרכב של התושבים הקבועים. לפי התחזית לשנת 2020, צפוי גידול של כ-30% באוכלוסייה.

כיום מבוססים שירותי התחבורה הציבורית בעיקר על אוטובוסים ומקצתם על שירותי מוניות. כמו כן פועל קו רכבת יחיד בין חיפה לתל-אביב. מצב זה, במתכונתו הנוכחית, אינו עונה על צרכי הסעת התמונים, וכמובן שאינו משמש אלטרנטיבה אטרקטיבית למשתמשים ברכב הפרטי.

בשל חוסר האפשרות להרחיב צירי תנועה קיימים, ומתוך ראיית העתיד, ברור לנו, כי לטווח הארוך קיים רק פתרון אחד: מערכת הסעה המונית מטרופולונית חדשה, ברוח עתידנית, אשר תתוכנן, תוקם ותופעל תוך מתן מענה הולם לצורכי ההווה והעתיד, על מנת לאפשר לכל תושבי המטרופולין ואורחיו נגישות מהירה, נוחה וחسכונית למרכיבים העירוניים הצפויים ביותר בישראל, ויתרום, אגב כך, לשיפור תדמית השימוש בתחבורה הציבורית.

תחבורה מסילתית נחשבת כיום לפתרון התעבורתי המומלץ ביותר, הודות לקיבולת הנוסעים הגדולה, לאמינות התפעול, לבטיחות גבוהה ולנגישות מהירה, נוחה וחשכונית למרכיבים עירוניים צפופים.

אנו תומכים בעידוד הציבור לנסיעה בתחבורה ציבורית ברמת שירות גבוהה, בה אנו רואים אמצעי לחסכון במשאבים רבים למשק הלאומי, להפחתת צפיפות וגודש ולמניעת תאונות.

אנו רואים בייסוד מינהלת מטרופולין תל-אביב להסעה המונית כניסה לעידן שנות ה-2000, להמשך פיתוח ותנופה ולביסוס מעמדו של מטרופולין תל-אביב כמרכז ארצי ובינלאומי.

המינהלת תפעיל ותרכיב את כל העבודות לפיתוח תשתית לתחבורה ציבורית במטרופולין תל-אביב: רכבת תחתית, רכבת עליות, מסלולים לאוטובוסים, נתיצים (נתיבי תחבורה ציבורית), מרכיבים תחבורתיים, תיאום עם רכבת פרבית ופרוייקטים נוספים.

המינהלת - על כל הצוותים שהוקמו בה - תעסוק בתיכנון, קידום ופיתוח הפרוייקטים.

אנו, החתומים מטה, כל ראשי הרשויות בגוש דן, מתחייבים לפעול ולסייע למימוש פרויקט מערכת הסעת המונים במטרופולין העיר תל-אביב וערי גוש דן.

גורא לב	ראש עיריית פתח תקווה	יצחק לוד	ראש עיריית כפר סבא	שלמה אלמליך	ראש מעצה אזורית גן רוה	גדי כרמלי	ראש מעצה מקומית אבן יהודה
עזרא לוי	ראש מעצה מקומית קדימה	ג'ורג' אבריהס	ראש מעצה מקומית כפר קאסם	אבישיו לוי	ראש מעצה מקומית בני תרצה	תמיר שבי	ראש עיריית אור יהודה
יוסף תקוה	ראש מעצה מקומית קלנסווה	שרגא סילבסטיין	ראש מעצה מקומית כפר שמריהו	מוטי דלנע	ראש מעצה אזורית דרום השרון	עמוס ברוקביץ	ראש מעצה אזורית אשכול
דודו בדינגוס	ראש עיריית קריית אטו	ישעיה יצחק	ראש מעצה אזורית לב השרון	יהושע יצחק	ראש מעצה אזורית חדר השרון	גבי צילנר	ראש עיריית אשדוד
אריק חדר	ראש מעצה מקומית קריית עקרון	סקסיו לוי	ראש עיריית לוד	שרא בנימיני	ראש עיריית חדר השרון	יהוב פאל	ראש מעצה מקומית כפר יעקב
יגאל יוסף	ראש מעצה מקומית ראש העין	יוחאל דמתי	ראש מעצה אזורית מודיעים	אלי מנא	ראש עיריית הרצליה	חנן חסיד	ראש מעצה אזורית כפר נוביה
מאיר יונן	ראש עיריית ראשון לציון	רמי מוסיה	ראש מעצה מקומית מוסרס בתים	אלישיר כינמלד	ראש מעצה אזורית חבל יבנה	אליהו דדן	ראש מעצה מקומית בית דגן
יעקב סנדלר	ראש עיריית ראשון לציון	משה ספקטור	ראש מעצה מקומית מבנים-רעות	מתי ששן	ראש עיריית חולון	משה אורנשטיין	ראש עיריית בני ברק
יואל לבוא	ראש עיריית ראשון לציון	יוסף קסטל	ראש מעצה מקומית נוה אפרים פוטסון	יוסף שניא	ראש מעצה אזורית תוף השרון	חני רודני	ראש מעצה אזורית בני ברק
גבי כר	ראש עיריית רמת גן	מדיחי הויג	ראש מעצה אזורית נחל שורק	רפיק רבי יחיא	ראש עיריית סייבה	יהושע שניא	ראש עיריית בית ים
אפרים חיים	ראש עיריית רמת השרון	גבי פולג	ראש עיריית נתניה	עבדאל חי סאריק	ראש עיריית טירה	ירסו אולמרט	ראש מעצה מקומית בעת שמואל
זאב בילסקי	ראש עיריית רמת השרון	משה כספי	ראש מעצה מקומית סביון	יהודה ברנס	ראש עיריית יבנה	אפי שטנצל	ראש עיריית נבתיים
דוני מילוא	ראש עיריית רמת השרון	נחום איצקוביץ	ראש מעצה אזורית עמק חפר	שלמה כספי	ראש מעצה מקומית יהוד	אליהו רדני	ראש מעצה מקומית בדרה
שלמה רצבי	ראש עיריית תל-אביב-יפו	משה ששה	ראש מעצה מקומית עמק לוד	יראן קאמל	ראש מעצה מקומית כפר ברא	גני הבוט	ראש מעצה אזורית נדרת
	ראש מעצה מקומית תל פז	יצחק שיני	ראש מעצה מקומית מרדשה	אפרים דדני	ראש מעצה מקומית כפר יונה	ממ יויס	ראש מעצה אזורית נמר
		יוסי שגב	ראש עיריית נט צינה			משה אלקסלסי	ראש מעצה מקומית גן יבנה



משרד התחבורה

המינהלת לפיתוח מערכת הסעה המונית במטרופולין תל-אביב היא נדבך נוסף וחשוב למאמץ המרכזי של עובדי משרד התחבורה להקל על הגודש בכבישים בכל רחבי הארץ, ובמיוחד בתל אביב והמרכז.

מניעת תאונות הדרכים ופקקי-התנועה הן שתי המשימות החשובות ביותר של משרד התחבורה.

מאז נכנסתי לתפקידי כשר התחבורה איני מהסס להשתמש בכל דרך ואמצעי, כדי לצמצם את נגע תאונות הדרכים מחד, ולהביא להקלה כלשהי על העומס בכבישים, במיוחד בשעות העומס, מאידך.

למרות שבמספרים יחסיים נרשמת ירידה במספר ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים, אני מעדיף להתייחס למספרים אבסולוטיים שבהם נרשמה עליה של 4% בהרוגים ב-1994 וירידה משמעותית במספר הנפגעים והתאונות.

המאבק בתאונות הדרכים הוא משימה לאומית שבה על הנהגים והולכי הרגל ליטול חלק פעיל. ללא שיתוף פעולה מצד הציבור, ספק אם יעלה בידינו לכופף את עקומת ההרוגים בתאונות.

מערכת ההסעה המונית נועדה לתת פתרון, ולו גם חלקי, לתאונות ולגודש. מערכת הסעה מודרנית, מהירה ונוחה, תגרום לרבים מאיתנו להשאיר את הרכב הפרטי ליד הבית ולהשתמש בתחבורה הציבורית.

מטרופולין תל-אביב הוא העמוס ביותר במדינה ולכן אנו מתחילים בחלק זה של הארץ. הקמתה של רכבת משולבת (תחתית ועילית) בתוך העיר תל-אביב, תימשך שנים ארוכות ולשם כך הוקמה המינהלת אשר תטפל במתן פתרון בפרק הזמן הקצר ביותר.

שיתוף הפעולה הקיים עם עיריית תל-אביב והעומד בראשה, רוני מילוא, יחד עם ראשי הרשויות המקומיות סביב תל-אביב, הוא תנאי הכרחי להצלחתה של המינהלת.

אני מקווה, שתוך שנים ספורות נראה ברכה בעמלנו ומטרופולין תל-אביב לא יהווה עוד צוואר-בקבוק לנהג, אלא דרך פתוחה למשתמש בתחבורה הציבורית.

שתהיה לכולנו נסיעה טובה ובטוחה.

ישראל קיסר  
שר התחבורה



**דבר ראש העיר תל-אביב-יפו**



תוכניות גדולות באמת זוכות, כנראה, לתגובות ספקניות, כאשר הן אך יוצאות לאוויר העולם. כך, מכל מקום, קרה כאשר הועלתה לראשונה תוכנית הרכבת התחתית.

אך הנה עתה, כשנתיים לאחר שהועלתה התוכנית לראשונה, בצענו צעד משמעותי בהקמת "מינהלה להסעה המונית" בשיתוף עם משרד התחבורה בראשות שר התחבורה ישראל קיסר.

המינהלה החדשה מטפלת בהקמת הרכבת התחתית, מערכת הסעה המונית למטרופולין, בקידום נושא התחבורה הציבורית ובתאום הקמת רכבת הפרברים. בתוקף תפקידי כראש העיר, אני עומד בראש ועדת ההיגוי של המינהלה, בה יושבים גם מנכ"ל משרד התחבורה המכהן כמנהל הצוות הביצועי, נציג משרד האוצר ויועצו הכלכלי של ראש הממשלה.

במקביל החלו עבודות התכנון המעשי להקמת הרכבת התחתית ומערכת להסעה המונית. העבודות מבוצעות ע"י שתי חברות מהגדולות בעולם.

אין לי ספק כי בשלב זה לא ניתן לעצור את השאיפה הציבורית להקמת מערכות הסעה מטרופולינית מודרנית, שתשרת את התושבים בשנות האלפיים.

כנס ייסוד מינהלת מטרופולין תל-אביב הוא יום תג. עם כל האיפוק והזהירות המתבקשים, ניתן לומר, כי היום אנו יוצאים לדרך חדשה.

בברכה,

רוני מילוא

ראש העיר תל-אביב-יפו





## דבר ראש עיריית רמת-גן

ברכותי לכל אלו אשר יזמו ופעלו למען הקמתה של מינהלת המטרופולין החדשה לנושא הקמת מערכת הסעה המונית בגוש דן.

אין ספק בליבי כי מדינת ישראל חייבת לפעול כבר עתה, במהירות ובמרץ רב, כדי להקים את מערכות ההסעה החדשות, החיוניות לקראת כניסתנו למאה ה-21, שאם לא כן נמשיך למצוא עצמנו עומדים מדי יום בפקק הולך וגובר. תוכנית ההסעה ההמונית ניצבת על סדר היום הלאומי שלנו מזה זמן רב וביצועה ישפיע ללא ספק על חייו של כל אחד ואחד מאיתנו ועל איכותם, באופן שקשה עדיין לשער. כאשר מדובר במדינה כמדינת ישראל ובריכוז אוכלוסין והיקף תנועה כה גדולים כפי שהינם בגוש דן, אזי אין פתרון אחר ויש להתקדם בצעדים מהירים ובטוחים לפתרון מסילתי ורכבת תחתית.

כל אורח בישראל הינו למוד ניסיון וחש אולי מדי יום ביומו את ביובו הזמן והמשאבים הכרוכים בעמידה בפקקי תנועה ובחיפוש אחר מקום חניה, במיוחד באזור המטרופולין של תל-אביב וסביבתה.

לאור זאת חייבת להתקבל החלטה מיידית שמשמעותה ביצוע ללא דיחוי ובמהירות האפשרית של הפתרונות המוצעים, לרווחתם ולשיפור איכות חייהם של תושבי מדינת ישראל לקראת העתיד.

באשר לרמת-גן, הרי שבבסיס הצעתינו בנוגע לקווים התחבורתיים הנראים לנו כחיונים טמונה ראייה רחבה - עירונית ולאומית, בד בבד עם שיקולים של יעילות וכדאיות כלכלית.

5 אזורים בעלי חשיבות לאומית ועירונית נקבעו על ידינו כיעדים עיקריים, הן למעבר בין הערים והן כיעדים מושכי קהל בפני עצמם: איזור איצטדיון רמת-גן והקניון, איזור בורסת היהלומים, אוניברסיטת בר-אילן, מיתחם בית-החולים "שיבא" ומחנות הצבא בתל-השומר, ואיזור הפארק הלאומי והספארי.

בתיכון המעבר לרכבת אנו מציעים 4 כבישי רוחב המחברים את רמת-גן לשכונתיה - במערב - לתל-אביב וגבעתיים, ובמזרח - לפתח-תקוה, קרית אונו וכו', ו-2 כבישי אורך החוצים את העיר מצפון לדרום. מרכז העיר (איזור כיכר רמב"ם) ישמש למעבר המרכזי של הרכבות.

הנני מאחל הצלחה לכל המתכננים, המבצעים ואלו אשר יש להם נגיעה לחקמת תוכנית ההסעה ההמונית לגוש דן.

בברכה

צבי בר

ראש עיריית רמת-גן



## דבר ראש עיריית ראשון-לציון

ברצוני לברך את שר התחבורה על הקמת מינהלת המטרופולין למערכת הסעה המונית.

אמצעי התחבורה המוניים הם צו השעה. רק בעזרתם תוכל מדינת ישראל לפגוש כראות את שנות האלפיים ואת עידן השלום, שיביא עמו גל של תיירים ומשקיעים אשר ינועו לאורכה ולרוחבה של הארץ.

אמצעי התחבורה המוניים מגוונים מאוד, ושימוש באחד מתוכם, לא יתן את התשובה המתאימה. יש ליצור תשלובת הולמת בין רכבת פרברים, רכבת קלה ורכבת מהירה, אשר תנוע לאורכה ולרוחבה של הארץ ותחצה גבולות של שלום. המסילות תעבורנה על-פני הקרקע, מתחת לפני הקרקע או מעליה, תלויות על עמודים. יש לבחון כל דרך אפשרית מתוך ראייה כלכלית.

השאלה היא: ממה מתחילים?

יש רק תשובה אחת, חדה וברורה: יש להתחיל, ומייד, במה שאפשר, כי אנו עלולים לאחר את הרכבת...

עירי, ראשון-לציון, מהווה חלק מהמירקם המטרופוליני, והינה רק דוגמה אחת לצרכים ולאפשרויות בכל המטרופולין כולו.

הקמת רכבת פרברים מהירה, שתנוע על כביש מס. 4 ותחבר את ראשון-לציון למטרופולין, חיונית כבר היום. רכבת זו יכולה להוות חלק מתוואי ראשיתו באשדוד וסופו בנתניה או בחיפה.

להערכת, רק במסלול שבין ראשון-לציון לתל-אביב ינועו מדי יום ביומו כ-70 אלף איש! מספר מרשים לכל הדעות, המצביע על רוחניות כלכלית.

בכל הנוגע לרכבת זו, תוואי המסילה של ראשון-לציון פנוי, וניתן התחיל בסלילתה מייד: הארכת המסילה לעבר תל-אביב, דרך חולון ובת-ים, אינה אפשרית עדיין הן בשל היעדרו של תוואי פנוי, והן בשל הצורך בחקיקה מסורבלת הנוגעת להפקעת מקרקעין (אותה רצוי לשנות לשם קיצור תהליכים).

בתוך העיר ראשון-לציון קיים צורך מייד ברכבת קלה, שתעבור במסלול המחבר את שכונות המגורים לאיזור הקניונים. אני מאמין, שאם נתמסר למשימה זו, ניתן יהיה ליישם אותה תוך שנתיים!

לרכבת הקלה יתרונות רבים גם בתנועה שבין רחובות, נס-ציונה וראשון-לציון. אך נושא זה חורג מתחום עירי והוא יטופל במסגרת המינהלת תוך תמיכה מלאה מצידנו.

הפעלת תשלובת של רכבות- מהירה, פרברים וקלה- תיצור, במרוצת השנים, את הצורך ב"מטרו" גם באיזור ראשון-לציון. אלא שדיון בנושא זה מקדים מעט את זמנו. אני חוזה, כי לקראת שנת 2020, הוא יעלה על סדר היום.

אני מברך על היוזמה להקמת המינהלת ורואה בה ראשיתה של דרך למציאת פתרון הולם לבעיית התחבורה החונקות את ארצנו.

עלינו להתמסר, כולנו יחד, ליישום ולביצוע התוכנית שנבש, כי רק כך נוכל לומר: מילאנו את תפקידנו הציבורי!

בברכת דרך צלחה,

מאיר ניצן

ראש העירייה

אדר' דן דרין  
יו"ר צוות התכנון  
למערכת הסעת המונים  
במטרופולין ת"א



מדינת ישראל הצעירה השכילה להעריך מבעוד מועד כאשר זיהתה איום לקיומה. כך הקימה את צה"ל, וכך נערכה, למשל, לתכנון משק המים, החקלאות ועוד.

עד ליום זה, לא ניתנה הדעת מספיק ולא הושם הדגש הראוי לפתרון הבעיות הכרוכות בהפיכת ערי גוש דן לאיזור מטרופוליני אחד. איזור זה מכיל מספר רב של ערים ותושבים, אשר יחדיו מהווים את ליבה של מדינת ישראל ומבססים את התפתחותה בכל המישורים.

אי שימת דגש על פתרון בעיות העיור מפתיע במיוחד, נוכח העובדה שמדינת ישראל הינה בעלת צפיפות האוכלוסין הגבוהה בעולם ליחידת קרקע, אם לא לוקחים בחשבון את איזור הנגב.

הקמת מינהלת מטרופולין תל-אביב מצביעה, למעשה, על שלוש התפתחויות חשובות:

האחת - הכרה בכך שהגבולות שנחתמו בין הערים בימי המנדט הבריטי, אינם משקפים את מצב ההתפתחות העירונית וזהו נושא שיש להתגבר עליו בבואנו לפתור בעיות אורבניות.

השנייה - ההבנה שבתחום המטרופולין לא ניתן להתבסס עוד על הרכב הפרטי לצורך התנועה בין מוקדי המגורים, התעסוקה, הבידור והפנאי. השלישית - ההכרה בעובדה שרק בעזרת שיתוף פעולה בין השלטון המקומי לשלטון המרכזי, ניתן לפתור בעיות הנוגעות למישור המקומי, אף שהן בתחום האחריות של השלטון המרכזי.

הנושא העיקרי העומד על סדר היום הוא מערכת הסעת המונים: רכבת תחתית, רכבת עילית ואוטובוסים, שמוינים את המערכת המסילתית מחד, ומשמשים כחוליה מקשרת בינה לבין היעד, מאידך.

רק מערכת מסילתית, אשר תפעל בתיאום מלא עם קווי האוטובוסים והמוניות, תאפשר הקלה בעומס התנועה ההולך וגדל. בל נשכח, שאחד מיתרונותיה של ישראל טמון בעובדה שאנו עדיין נמצאים במרחק של 20 שנה מאירופה המערבית ומארצות הברית, כשמדובר ביחס שבין כמות כלי הרכב הפרטיים לכל אלף תושבים. לכן יהיה קל יותר לבסס מערכת הסעת המונים ולעודד את תושבי המטרופולין לזנוח את מכוניותיהם הפרטיות לטובת המערכת החדשה.

אני מקווה, כי השילוב בין משרדי הממשלה והרשויות, והכוח הנובע משיתוף פעולה זה, יהווה נדבך איתן לפעילויות נוספות הקשורות לפיתוח העירוני.

אני מאמין, שבעוד שנה, בתקופה זו, נמצא את עצמנו בעיצומו של תהליך חתימת החוזים לביצוע בפועל של מערכת ההסעה ההמונית, וזו כבר תהיה סיבה גדולה יותר לחגיגה.

בתקווה,

  
דן דרין, מ"מ ראש העיר תל-אביב-יפו  
ראש מנהלי ההנדסה, הבינוי והתשתית



**דבר דורון שורר  
המנהל הכללי  
משרד התחבורה**

מטרופולין תל-אביב הינו לב ליבה של החברה והכלכלה הישראלית בכל מישריה.

מערכת תחבורה מפותחת, אינטגרטיבית, חכמה ויעילה במטרופולין תל-אביב הינה תנאי הכרחי להתפתחותה ושיגשוגה של מדינת ישראל, כלכלתה וחברתה.

מערכת להסעת המונים, הכוללת מערכות מסילתיות (עליות, תחתיות ופרבריות), אוטובוסים (מערכת קווים יעילה ומשתלבת) ומוניות הפועלים במתואם ובמשולב ומנצלים ביעילות זכויות דרך כלליות (כבישים) ויחודיות (רכבת, מערכות נתיבים ומת"צים), הינה המרכיב המרכזי של מערכת תחבורה המטרופולינית, ותנאי להמשך התפתחותה של המדינה, כמו גם, תנאי למניעת בזבז משאבים קרקעיים וכלכליים הנובע מהקצאה ושימושי קרקע לא יעילים.

ממשלת ישראל, לפני דור, הבינה לעומק את חשיבותה של מערכת הסעה המונית במטרופולין תל-אביב ונתנה לכך ביטוי בסדרי עדיפויותיה. מלחמת יום הכיפורים וסדר היום הלאומי שנגזר ממנה אח"כ, הקהו את ההחלטות, גרמו לקפאון המחשבה והמעשה, שיצרו את המצב והתהליכים להם אנו עדים בימים אלה.

כמנהל הכללי של משרד התחבורה, זכיתי ליוזם וליישם יחד עם אחרים את הקמת המינהלת להסעה המונית במטרופולין תל-אביב. התהליך משלב, למעשה, את שילוב כל הגורמים הלאומיים, הממלכתיים המונציפליים, התחבורתיים והמקצועיים, למאמץ משותף ומתואם להתמודדות עם אחת הבעיות היותר כבדות של החברה, ובכלל זה התחבורה הישראלית.

אני מבקש להביע הערכתי העמוקה לכל מי שהבין, התגבר והצטרף לראש העיר רוני מילוא ולראשי הערים האחרים, למי"מ רה"ע דן דרין ולראש מחלקת התנועה פרופ' איזי בורוביץ, ובמיוחד לשר התחבורה, מר ישראל קיסר, אשר תמך בתהליך החשוב הזה.

אני מקווה כי השילוב של כל הגורמים הללו יחד יביא את התוצאה המקווה.

בברכה

רו"ח דורון שורר  
המנהל הכללי

### ראשי רשויות במטרופולין בחסות שר התחבורה

**צוות היגוי ציבורי**  
ידיד רוני מילוא

**הנהלה מקצועית**  
ידיד דורון שורר

נציגי משרד ראש הממשלה, משרד התחבורה, משרד האוצר, משרד הפנים, המשרד לאיכות הסביבה, הרשויות המקומיות, רשות הנמלים והרכבות, מינהל מקרקעי ישראל, מע"צ, טביני איילון, אנד ודן.

**ועדת כספים**  
יוסי אוזי ברוביץ

**צוות תכנון**  
יורי דן דרין

**מכון לחקר התחבורה**  
תוכנית-אב לתחבורה  
גדעון השמשוני  
בצלאל בוכר

**מנהל המינהלת**  
איליק רוזנסקי

**יועצים**  
מסמון ותיקובוב  
משפט  
ליווי ארטן/נהול ותעוד  
תחבורה והנדסה  
תקשורת ודוברות  
איוונים  
תרגום  
סקרים  
תביע

**הנהלת המינהלת**  
איליק רוזנסקי  
שלמה פלדמן  
יעקב מלכא

**ע. מנהל המינהלת**  
ניצה בן מנחם

מוכירה

**צוות תאום תכנון**

**צוות תאום תכנון**  
יעקב מלכא

- צוות א
- צוות B
- צוות מימון
- צוות משכבי
- צוות תפעול
- צוות תקנים
- צוות תביע
- צוות אירועים ותקשורת

**מטרת הסעה המונית**  
תכנון  
P.B.S

**ארלזורוב 2000**  
אלד ספינק

**מרכזי תחבורה**  
עמוס פיקסמן

**נתנים**  
מוטי נעשת

**תאום רכבת הפריים**  
מנחם בן שאול  
יורם גדיש (כיס-פית)

# מינהלת מטרופולין תל-אביב למערכת הסעה המיונית

# מ

מינהלת מטרופולין תל-אביב הוקמה על-ידי משרד התחבורה ועיריית תל-אביב - יפו במטרה לתכנן את מערך קווי התחבורה הציבורית במטרופולין בכלל, ואת מערך ההסעה המונית בתל-אביב בפרט, ברוח שנות האלפיים.

שירותי תחבורה ציבורית יעילים וזולים הינם אמצעי לחיסכון במשאבים רבים למשק הלאומי, להפחתת צפיפות וגודש בכבישים ולמניעת תאונות.

יישום חזון זה דורש מעורבות ושיתוף פעולה בין כל הגורמים ונטי הממשלה הנוגעים ומעורבים בנושאי תחבורה ציבורית, ותיאום בין כל הפרוייקטים המתבצעים בנושא שיפור מערך התחבורה הציבורית.

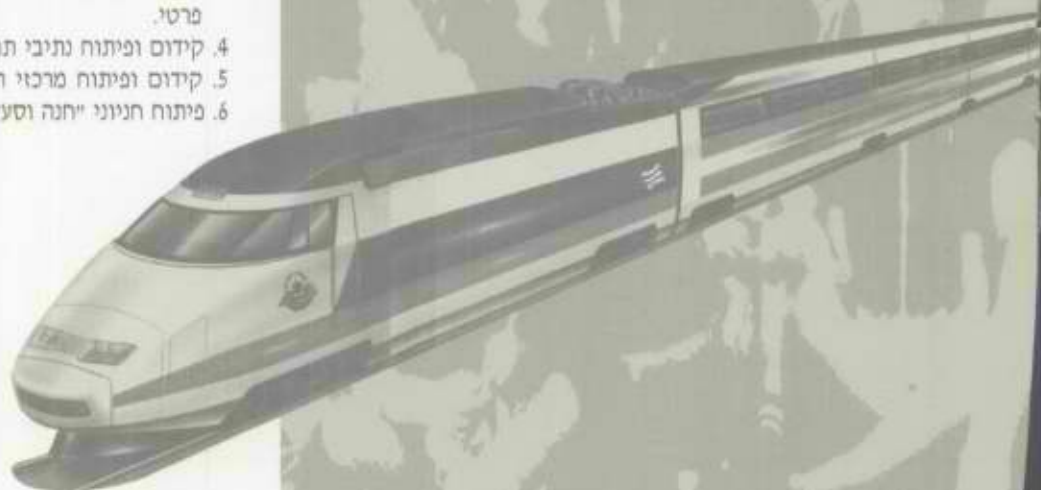
המינהלת - בה מיוצגים כל הגורמים המשפיעים על פעילותה - תעסוק בתכנון, הקמה וביצוע של מערכת הסעה המונית הכוללת רכבת תחתית, רכבת עילית, נתיבים (נתיבי תחבורה ציבורית), תכנון מערך קווי תחבורה ציבורית, מתניחים (מרכז תחבורה נוסעים וחניות) ותיאום עם פרויקט רכבת הפרברים.

המינהלת תתכנן, תנהל, ותאם בין כל הפרוייקטים התחבורתיים המתנהלים כרגע במטרופולין, במטרה לוודא תאימות והתממשקות הולמת בין כל הפרוייקטים הטכניים וההנדסיים המוצעים על-יד הפרוייקטים השונים. עיקר מאמצי התכנון מכוונים למתן פתרונות של תחבורה ציבורית על כל זוויה, וליצירת שילוב בין הרכב הפרטי לתחבורה הציבורית.

על פי המסתמן, תעמוד בלב המערכת רכבת תחתית ועילית, שתמשק למערכת מזינות, המורכבות מאוטובוסים ורכבות פרבריות שתתחבנה למרכזי תחבורה. המערכת, על כל תחומיה, תהיה מבוססת על טכנולוגיה מתקדמת שתאפשר רמת שירות גבוהה למספר גדול של נוסעים - עם בטיחות, נוחות ואמינות מירבית. המערכת תיבנה ברמה שתמשוך את ציבור הנוסעים להשתמש בתחבורה הציבורית.

## עבודת המינהלת תכלול:

- א. ביצוע סקר ההיתכנות למערכת הסעה המונית ברחבי המטרופולין ע"י P.B.S. על-פי לוח הזמנים שנקבע.
- ב. ליווי גמר עבודת המכון ויצירת תוכנית מסילתית משולבת, למתרון מערכת הסעה המונית.
- ג. שילוב כל הפרוייקטים המסילתיים במטרופולין תחת עבודת P.B.S. (דו"ח, מכון, וכדומה).
- ד. הכנת גיבוש ועדכון תוכנית-אב לתחבורה ציבורית במטרופולין ת"א.
- ה. שילוב צוות תוכנית-אב לתחבורה, העובד במכון לחקר התחבורה במינהלת.
- ו. קידום פרויקט נתיבי התחבורה הציבורית (נתיבים) ברמת התכנון המפורט.
- ז. אימוץ עקרונות התוכנית הכוללת:
  1. הקונספציה הטכנולוגית (רכבת תחתית/עילית, מערכת מיונה ובדיקת מערכת התחבי"צ).
  2. התוויית הצירים המרכזיים של הרכבת התחתית/עילית.
  3. הרכבת התחתית/עילית (או כל מערכת עורקית אחרת) כמערכת העורקית המרכזית, שסביבה מתיישרות שאר המערכות (בסדר יורד) אוטובוסים ורכב פרטי.
  4. קידום ופיתוח נתיבי תחבורה ציבורית (נתיבים).
  5. קידום ופיתוח מרכזי תחבורה נוסעים וחניות (מתניחים).
  6. פיתוח חניוני "חנה וסעי".



# מינהלת מטרופולין ת"א למערכת הסעה המונית



## מבנה המינהלת ותחומי אחריות:

- **שר התחבורה** - השר האחראי לקידום ופיתוח תשתית התחבורה הציבורית.
- **צוות ההיגוי הציבורי** - יעסוק ברמת המדיניות וילווה את קידום הפרוייקט ואת צוות המנהלה המקצועית.
- **יו"ר צוות ההיגוי** - מר רוני מילוא, ראש העיר תל-אביב-יפו.
- **בצוות:** ראש עיריית העננה, ראש עיריית רמת גן, ראש עיריית בני ברק, ראש עיריית בת ים, ראש עיריית חולון, ראש עיריית הרצליה, ראש עיריית פתח תקוה, ראש עיריית כפר סבא, ראש עיריית ראשון לציון, ראש עיריית רחובות, ראש עיריית רמלה, ראש עיריית לוד, ראש עיריית גבעתיים, ראש עיריית נתניה, ראש עיריית אשדוד, ראש אגף תקציבים באוצר, החשב הכללי משרד האוצר, מנכ"ל משרד הפנים, מנכ"ל מינהל מקרקעי ישראל, מנכ"ל מע"צ, מנכ"ל משרד לאיכות הסביבה, מנכ"ל משרד התחבורה, מנכ"ל נתיבי אילון, מנכ"ל שות הנמלים והרכבות, יו"ר מזכירות דן, יו"ר מוזכירות אגד, חברי המנהלה מקצועית ואנשי ציבור שיבחרו בהנהלה מקצועית.
- **הנהלה המקצועית** תפקח, תכוון ותאשר את כל התהליכים הקשורים בתכנון וביצוע מערכת ההסעה המונית ופרוייקטים נוספים במטרופולין ת"א, ביניהם:
  - קידום תוכנית-אב לתחבורה ציבורית ולמטרופולין ת"א, הכוללת הסעה המונית (רכבת תחתית/עילית, אוטובוסים, מיניבוסים, מונות, מסופים לתח"צ).
  - קידום וביצוע הנתיבים.
  - תיאום עם פרויקט רכבת הפרברים.
  - שילוב הרכבת התחתית/עילית עם אמצעי התח"צ האחרים במטרופולין ת"א, ובכללם האוטובוסים, הרכבת הפרברית המתוכננת, התחנה המרכזית החדשה ומרכזי תחבורה נוספים.
  - ביצוע סקר היתכנות לרכבת התחתית ובדיקת מערך קווי תח"צ.
  - הבטחת זכויות הדרך והשגת האישורים הסטטוטוריים לתוכנית המקיפה של מערכת ההסעה המונית.
  - תכנון הקו הראשון והקווים של המערכת, כולל מיקום התחנות, סוג הציוד והחשמול, והכנת מכרזים לביצוע.
  - אופן מימון ההקמה והתיפעול של כל מערכת ההסעה המונית.
  - אחריות על התקציב הדרוש למימון התכנון והביצוע שיבוא מתקציב הפיתוח של משרד התחבורה.
  - אחריות להתקשרות עם יועצים שונים לצורך ביצוע משימותיהם.
  - אחריות לתוכנית פעולה ארגונית.
  - אחריות על צוות תוכנית-אב תחבורה תל-אביב.
  - יו"ר המנהלה המקצועית - מר דורון שורר, מנכ"ל משרד התחבורה.

# מינהלת מטרופולין ת"א למערכת הסעה המונית



• **ועדת הכספים** תשמש כתת-ועדה של ההנהלה המקצועית ותאשר הוצאות תקציביות עד סכום של 500,000 שקל. לפי שיקול דעתה ובכפוף לאישור תקציבי של ההנהלה המקצועית. פעולתה באה לזרז את תהליך קבלת האישורים הכספיים הדרושים לתפקודה השוטף של המינהלת. וי"ר הוועדה - פרופסור איזי (ישראל) בורוביץ, ראש אגף התנועה בעיריית תל-אביב-יפו.

• **צוות התכנון** ילווה את עבודת התכנון ברמה שבועית וחודשית. וי"ר הצוות - אדריכל דן דרון, מי"מ רה"ע תיא-יפו וראש מינהלי הנדסה, בינו ותשתית.

• **הנהלת המינהלת** תסייע למנהל המינהלת בתפקידיו השונים.

• **מנהל המינהלת** יהיה אחראי כלפי ההנהלה המקצועית על ניהול, תיאום וביצוע תקין של הפרוייקטים השונים, תוך הקפדה על עמידה בלוח זמנים ועמידה במסגרתהתקציב. בסמכותו לקבל את כל האישורים הדרושים לקידום הפרוייקטים מהרשויות והגופים המעורבים, ולהשיג תקציבים מהמקורות העיקריים: ממשלת ישראל, עיריית תיא, יזמים פרטיים ומקורות בינ"ל. מנהל המינהלת-מר איליק (הילל) רוונסקי.

• **יועצים** - על-מנת לסיוע בידי מנהל המינהלת להשיג את מטרותיו, יופעלו יועצים שונים על-על-ידו, כאשר חלק מפעילותם תתבצע עם וכנגד צוותים מקצועיים באותו התחום. היועצים שיופעלו: יועץ מימון ותיקצוב, יועץ תקשורת ודוברות, יועץ משפטי, יועץ תביע, יועץ ארגון/ניהול ותישוד, יועץ תחבורה והנדסה, יועץ אירועים, יועץ תרגום ויועץ סקרים.

• **צוותים** - לצורך העבודה השוטפת ולקידום העניינים השונים בצורה מהירה ויעילה, יוקמו צוותי-עבודה על-פי הנושאים הבאים:

- מימון ותיקצוב / משפט / ליווי וארגון / תחבורה והנדסה / תקשורת ודוברות אירועים / תרגום / סקרים / תביע.

• צוות תוכנית-אב לתחבורה במטרופולין תל-אביב יעבוד במקביל לצוות התכנון ובכפוף להנהלה המקצועית.







# מערכת הסעה המונית

הרכבת התחתית והעילית נחשבת כיום לפתרון התעבורתי המומלץ ביותר במרכזי המטרופולין הגדולים בעולם, בזכות שורה של יתרונות על פני אמצעי התחבורה האחרים: קיבולת נוסעים גדולה, מהירות, אמינות תפעול גבוהה, המושגת באמצעות בקרה מרכזית בטכנולוגיות חדישות, בטיחות גבוהה, לרבות במזג אוויר רע, חיסכון יחסי בקרקע, חיסכון באנרגיה, ומחירים זולים לציבור הנוסעים.

## יתרונות הפרוייקט:

להמליץ על מערכת הסעה רבת קיבולת למטרופולין תל-אביב, משולבת במערכת תחבורה קיימות ומתוכננת, הנותנת מענה הולם לצורכי המטרופולין ולביקוש הצפוי לשירותי התחבורה.

הרשויות המקומיות רואות ברכבת תחתית ובתרון מסילתי אשר יעמדו בלב המערכת החדשה, פתרון תחבורתי הכרחי שיאפשר נגישות למרכזי הפעילויות ויביא עמו שיפור ברמת השירות בתחבורה ובחניה בעיר המרכזית. הפרוייקט ישמש מנוף למימוש תוכניות הפיתוח של ערי המטרופולין, האמורות לבססן כמרכז מטרופוליני של האזור כולו וכמרכז של שירותים ותרבות לארץ כולה ואולי אף לארצות השכנות.

אחת האפשרויות לקידום הפרוייקט הינה שיטת ה-BOT, שבה יום, חברה או איחוד חברות יתכננו ויקימו את כל המערכת, או את חלקה, יתפעלו אותה לתקופה מוגדרת מראש, על-מנת להבטיח את החזר ההשקעה, ולאחר מכן יעבירו אותה או לרשות המקומית או לרשות אחרת, בהתאם להחלטה.

הפרוייקט, כמו כל הפרוייקטים האחרים, מציע הזדמנויות עסקיות ויוזמות במגוון תחומים רחב: הקמה ואחזקה ממושכת של של המסלולים, קווים חשמליים ומערכות מזינות הכוללות תחנות משנה/מעבר, שיטות סימון, מערכות בקרה, הקמה תחזוקה ותפעול של התחנות השונות, כולל האיזורים המסחריים שלהן, חנויות, שטח פרסומי ועוד.

\* במרכז בני"ל נבחרו החברות "פרסונס בינקוורף" האמריקאית ו"סופרטו" הצרפתית לביצוע סקר היתכנות.

# פרוייקט מערכת הסעה המונית [רכבת תחתית וקלה]



## ש ל ב י י י ש ו ס ה ס ק ר :

(הסקר החל ב-1/1/95)

א. אנגליזה כללית: השוואה לערים אחרות, ניתוח מצב קיים במטרופולין והכנת תחזיות תחבורה, זמן ביצוע: שבוע 1-5

ב. הגדרה והשוואה בין טכנולוגיות שונות: הגדרת חלופות למערכת הסעה המונית במטרופולין, הגדרת מדיניות הפעלה לחלופות התחבורתיות, פיתוח הערכות ביקוש, ניתוח כדאיות עלות - תועלת, זמן ביצוע: שבוע 1-4

ג. בחירת אלטרנטיבות והמלצה על פתרון מומלץ: השוואה בין החלופות קריטריונים לבחירה, מתודולוגיה לדירוג חלופות, ניתוח השוואת חלופות, הערכת דירוג חלופות, דריח והמלצות, זמן ביצוע: שבוע 4-10

ד. בחירת מערכת מומלצת: בדיקה ואישור החלופה המומלצת, זמן ביצוע: שבוע 11-16

ה. הגדרת שלב ד', זמן ביצוע: שבוע 11-16

ו. תכנון סביבתי ועירוני: תסקיר השפעה על הסביבה, ניתוח מוטנצ'אל מסחרי של התחנות לאורך הקו הראשון, זמן ביצוע: שבוע 17-24

ז. הכנת תוכניות בניין ערים: תוכנית מיתאר מחוזית למערכת ההסעה המונית, תוכנית בניין ערים מפורטת לקו הראשון, תוכנית הפקעות לצורכי הקו הראשון, זמן ביצוע: שבוע 20-26

ח. תכנון פונקציונלי שלב א': הכנת הנחיות תכנון, תכנון פונקציונלי של התוואי, תכנון פונקציונלי של תחנות ואיזורי תחזוקה, בדיקת יציבות מבנים בקרבת התוואי, קביעת זכויות דרך, תכנון תחנות מעבר, הכנת תוכנית תפעול לקו הראשון, הגדרת המערכות השונות, היבטים משפטיים המתייחסים לתפעול, זמן ביצוע: שבוע 11-26

ט. חישוב עלויות- הכנת דריח עלויות ההשקעה - שלב א', הערכת עלויות תפעול ואחזקה, הערכת עלויות הקמה + תפעול ואחזקה, זמן ביצוע: שבוע 27-29

י. אופציות פיננסיות: בדיקת כדאיות כלכלית לשלב א', הכנת אלטרנטיבות פיננסיות; הכנת תזרים מזומנים, זמן ביצוע: שבוע 30-35

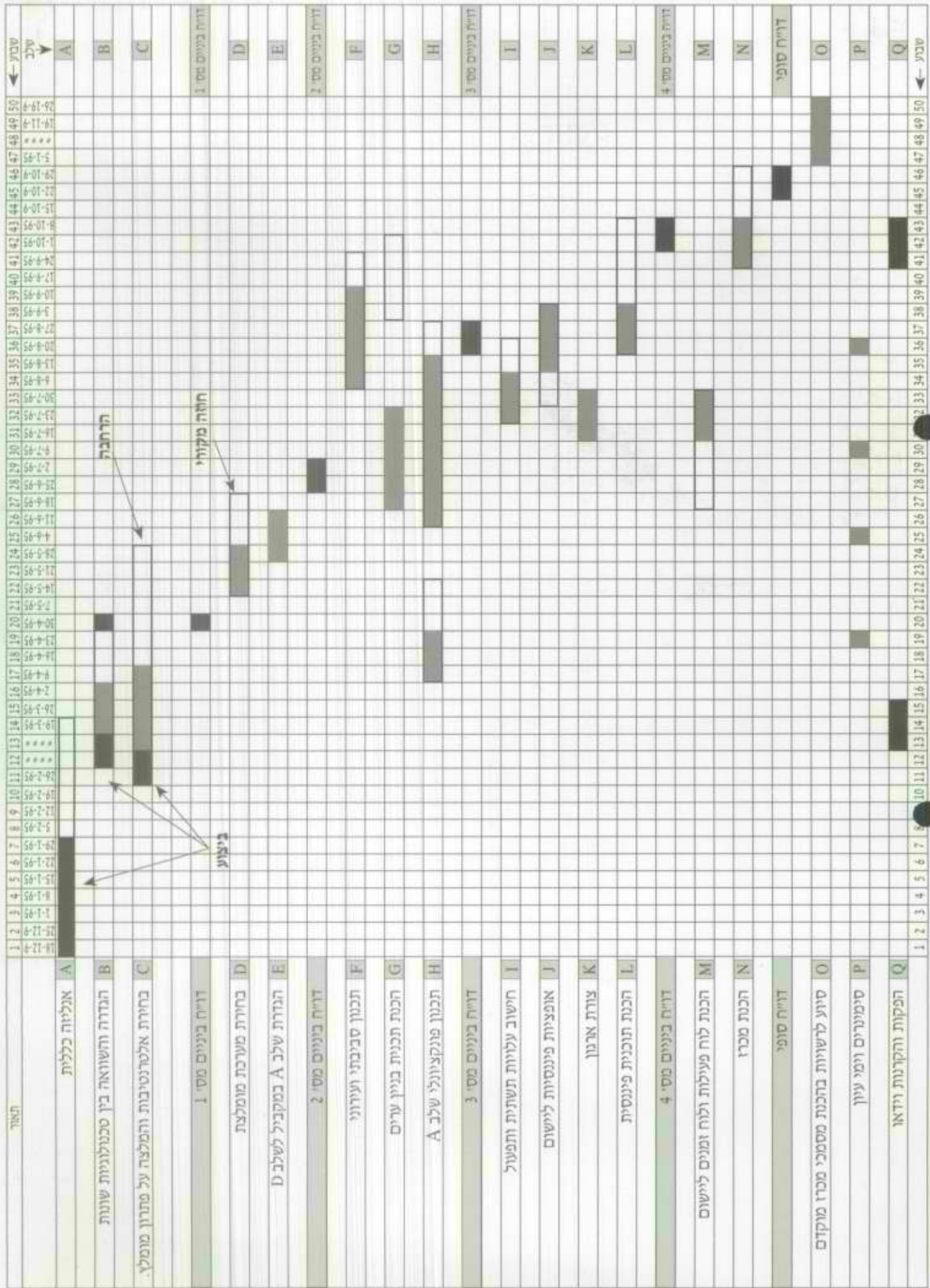
יא. צורת ארגון: הכנת סכימה ארגונית להקמה והפעלה של המערכת בחלופות השונות, זמן ביצוע: שבוע 30-35

יב. הכנת תוכנית פיננסית: ניתוח והערכה של מקדמי סיכון לזוסיים, הגדרה וניתוח תוכניות מימון אפשריות, זמן ביצוע: שבוע 30-35

יג. הכנת לוח זמנים ולוח פעילויות לביצוע הפרוייקט, זמן ביצוע: שבוע 34-38

יד. הכנת מכרז, זמן ביצוע: שבוע 34-38







**קריטריונים להקמת נת"צים:**

- \* מספר האנשים הנוסעים בתחבורה הציבורית בהשוואה לנוסעים ברכב פרטי.
- \* תדירות התחבורה הציבורית.
- \* עורקים חלופיים.
- \* אפשרות פיסית ליצירת זכויות דרך (בחינת היבטים הנדסיים, גאומטריים, תחוקתיים, השלכות סביבתיות ושימושי קרקע).
- \* רציפות, כיוונית והמשכיות.

**בעיות הנובעות מהקמת נת"צים**

- קביעת זכויות דרך.
  - בעיות סטטוטוריות.
  - הגדרת הנת"צים האופטימלים.
  - הגברת הנטל על נוסעי הרכב הפרטי.
  - הערכות מחודשת לאכיפה.
  - קשיים פסיים וארגוניים.
  - הנצחת המצב הקיים - עיכוב שינוי טכנולוגי.
- הפרוייקט נוהל על-ידי מוטי עשת ממשרד א.ג.ת., כשלכל קטע יבוצע תכנון מוקדם ומפורט על-ידי מתכנן בלוח-זמנים ברור.

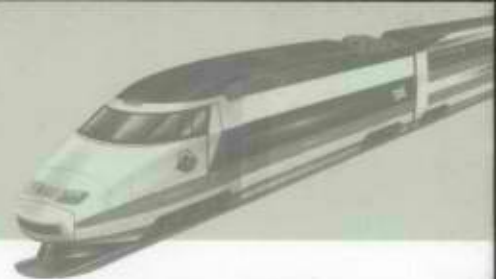
האמצעי הזמין, הישים והזול ביותר למימוש העדיפות בתחבורה הציבורית הוא היינטיב לתחבורה ציבורית" (נת"צ). הנתיב יכול להיות גם מסלול לתחבורה ציבורית (מת"צ) והכוונה - למסלול בלעדי לתחבורה ציבורית. קיים צורך במהפך גדול בתוכנית מערך התחבורה הציבורית, על-מנת להביא לייעול מבנה הקווים, להעלאת רמת השירות, לצמצום זמני ההמתנה ולשיפור מערכת המידע.

**מטרות הפרוייקט:**

- \* עידוד השימוש בתחבורה הציבורית ומתן עדיפות לה.
- \* סיוע בפיתוח עורקי תחבורה עירוניים להקלת עומסי התנועה לתחבורה הציבורית.
- \* העברת כמות אנשים גדולה ביעילות רבה ובמהירות גדולה.
- \* ניצול יעיל של תשתית הכבישים.
- \* יצירת תשתית עתידית לרכבת ו/או פתרון מסילתי על-ידי יצירת זכויות דרך.
- \* חיטכון במשאבים (תפעול כלי הרכב, בזבוז נוסעים ונהגים).
- \* הקטנת מפגעים סביבתיים.

**שיטות יישום:**

- \* נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית, אוטובוסים בלבד.
- \* נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית, אוטובוסים ומוניות.
- \* נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית, אוטובוסים ורכב רב-תפוסה, הוא היינטיב מיוחד" (נת"ס).
- \* כניל, אבל היינטיב" כולו (לא רק היינטיב").



# מפת הצירים המועדפים לתח"צ (קיימת ומוצעת) בעיר תל-אביב וסביבתה



# מרכזי תחבורה

מרכז תחבורה משמש כאמצעי משלים ותומך לתחבורה הציבורית והוא מכוון להגביר את הנוחות למשתמש בתחבורה הציבורית, על-ידי יצירת מעבר נוח, מהיר ויעיל מאמצעי תחבורה אחד למשנהו, תוך ניצול משך ההמתנה לקבלת שירותים נדרשים (הסעדה, קניות, שירותי בנק, שירותי דואר, אינפורמציה, התרענויות, השכרת רכב, ישיבות עסקיות וכו') תחת קורת גג אחת.



פרוייקט מרכזי תחבורה





### מטרת הפרוייקט

פריסת רשת ארצית של מרכזי תחבורה תאפשר למשתמש בתחבורה הציבורית משכי נסיעה ומועדי הגעה ליעד יעילים, תוך שימוש במגוון האמצעים העומדים לרשותו (רכב פרטי, רכבת, אוטובוסים, מוניות, רכב שכור וכו') וניצול מירבי של זמן שהייתו בין המוצא ליעד.

לגישות ולהיקף הנוסעים השלכות על פעילויות לא רק בתחום מרכז התחבורה, אלא גם בסביבתו. שטחים ומינים סביב מרכז התחבורה הם פוטנציאל למיקום תעסוקות ושירותים, ואלה מצידם מגדילים את היקף המשתמשים. כתוצאה משינויים במרכז התחבורה ובסביבתו, משקלם היחסי של מרכיבי התחבורה עשוי להשתנות לאורך הזמן (למשל - ירידה במשקל החניה, עליה במשקל התחבורה הציבורית, תוספת רכבת תחתית/עילית וכו').

מרכז תחבורה, בו נפגשים שני אמצעי תחבורה או יותר, אמור לקיים לפחות אחד מהתנאים הבאים:

- \* מגרש חניה או חניון לרכב פרטי באתר.
- \* קיומו של מוקד תעסוקה, מסחר, שירותים, או מוסד עתיר כוח אדם בסביבה המיידית.
- \* מספר טרנספרים/נוסעים ניכר העובר ביום במקום.
- \* קיומו של אלמנט מסחרי או תעסוקתי במקום (במרכז התחבורה).

### סיווג מרכזי תחבורה

\* **שערים למטרופולין** - מרכזי תחבורה על גבול המטרופולין (גבול הייפקיס"י) בהם מתבצעת החלפה בין תחבורה בין-אזורית ובין-מקומית לתחבורה מקומית, ובין קווים ארוכים לקצרים.

לדוגמה: צומת נלילות, נן רווה, אזור/בית דגן, פיית - למטרופולין ת"א.  
 \* **מרכזי תחבורה איזוריים** - מרכזי תחבורה בנקודות כובד אליהן מתנקות תנועה מיישובים שונים באזור, בהם יתבצע מעבר מסוגי תחבורה קצרים לקווים ארוכים ולהפך.

לדוגמה: מרכז תחבורה צומת קסם, מרכז תחבורה צומת ראם וכדומה.  
 \* **מרכזי תחבורה עירוניים** - ימוקמו במקומים האורבניים בערים וישמשו כיעד, כמעבר וכמוצא.

\* **מרכזי תחבורה מיוחדים** - אוויריים וימיים כדוגמת נתביג ודגון.

### ביצוע מרכזי התחבורה יתפרס על ציר הזמן לפי סדר הקדימויות הבא:

\* **מרכזי תחבורה מיידיים (עד שנת 2000)** - מבוססים על צירי תנועה קיימים, כבישים קיימים, מסילות ברזל קיימות ופעילות ובהתחשב במרכזי אוכלוסיה ותעסוקה פעילים קיימים.

\* **מרכזי תחבורה עתידיים (עד שנת 2010)** - מבוססים על צירי תנועה ותוואי רכבת המתוכננים לסלילה במהלך 10 השנים הבאות, וכן מתחשבים באזורי המגורים, תעסוקה ובידור, הנמצאים בשלבי תכנון שונים.

\* **מרכזי תחבורה עתידניים (עד שנת 2020)** - אלה ייבחנו וימוקמו על-פי קצב השלמת כביש חוצה ישראל ומערכת כבישי הרוחב והמהלפים המתוכננים. בשלב זה ימוקמו אתרים פוטנציאליים ככתמים בתוכניות המיתאר המחוזיות.

ועדת היגוי תל-אביב והמרכז פועלת בכפוף לוועדת היגוי ארצית ומתואמת עם המינהלת. בראשה עומד המפקח הארצי על התחבורה כל צוות תכנון כולל אדריכל אורבני, ויעץ תחבורה ויועץ כלכלי. הפרוייקט משותף למשרד התחבורה, רשות הנמלים והרכבות, מינהל מקרקעי ישראל, מע"צ וגורמים נוספים.



# הגופים השותפים במיוהלת מטרופולין תל-אביב

## משרד התחבורה תל-אביב-יפו





י"ט באדר ב' תשנ"ה  
21 במרץ 1995

לכבוד  
מר איליק רוזנסקי  
מנהל מינהלת מטרופולין  
תל-אביב

קבל את ברכותי למינויך כמנהל מינהלת מטרופולין תל-אביב למערכת  
הסעה המונית.

הקמת מערכת מסילתית להסעה המונית במטרופולין תל-אביב הינה,  
הכרח וצורך השעה לקידום השימוש בתחבורה ציבורית ולפתרון  
בעיית הגודש.

מאמין אני כי המינהלת המשותפת למשרדי הממשלה, ולרשויות המקומיות  
במטרופולין תל-אביב תקדם את התכנית לידי ביצוע.

משרדי יושיט את מלוא העזרה.

בברכה  
עוזי ברעם  
שר הפנים וחגי יירות

**מ י נ ה ל ת**  
**מטרופולין תל-אביב**  
**למערכת הסעה המונית**

עירונית תל-אביב-יפו מגישה



תכנית החנייה והתנועה החדשה 1995



3777 רויס 3505 גל ארז



## עדיפות לתושבי תל-אביב-יפו

עד להפעלתה של הרכבת התחתית בתל-אביב, צפויות לנו שנים של גידול במספר כלי-הרכב בכבישי תל-אביב-יפו ומצוקת התנועה בעיר תלך ותחריף.

בעיות התנועה מטרידות קברניטי כל מטרופולין רב-אוכלוסין ברחבי העולם, ובכלל זה אותנו. כמיליון אנשים מערי הלווין מגיעים מדי יום לתל-אביב-יפו. חלקם מגיעים ביותר מ-400 אלף כלי רכב שנכנסים מדי יום לעיר. זאת בנוסף לכ-100 אלף מכוניות של תושבי העיר. יחד עם זאת, כדאי לזכור שמדי שנה נרכשות בישראל למעלה מ-100 אלף מכוניות חדשות. נתונים אלה יביאו לגידול משמעותי בעומס התנועה בשנים הקרובות.

הקו המנחה של תכנית התנועה והחניה החדשה של העירייה לטווח הקצר הינו מתן עדיפות לתושבי תל-אביב-יפו בחניה בעיר תוך שמירת האינטרסים הכלכליים החיוניים לעיר. במסגרת התכנית החדשה ננקוט בכל הצעדים האפשריים להקלה בלחץ החניה והתנועה. לטווח הארוך קיים רק פתרון אחד: מערכת תחבורתית מטרופוליטנית חדשה ובמרכזה רכבת תחתית שתאפשר נגישות מהירה ונוחה למרכז העירוני הצפוף.

השנה בצענו צעד משמעותי בהקמת "מינהלה להסעה המונית" בשיתוף עם משרד התחבורה. המינהלה החדשה מטפלת בהקמת הרכבת התחתית ובתאום הקמת רכבת הפרברים והיא פועלת מבית העירייה. בתוקף תפקידי כראש העיר, אני עומד בראש ועדת ההיגוי של המינהלה, בה יושבים גם מנכ"ל משרד התחבורה, נציג משרד האוצר ויועצו הכלכלי של ראש הממשלה. במקביל החלו עבודות התכנון המעשי להקמת הרכבת התחתית. העבודות מבוצעות ע"י שתי חברות מהגדולות בעולם.

אין לי ספק כי בשלב זה לא ניתן לעצור את השאיפה הציבורית להקמת מערכת הסעה מזרנית, שתשרת את התושבים בשנות האלפיים.

המצב האובייקטיבי הקשה בתחום התחבורה הוביל אותנו למסקנה, כי אין זה נכון והוגן לנקוט רק בדרך הקשה כלפי הנהגים. לכן, מיד עם כניסתי לתפקידי הוריתי על ביטול הסינדל. החל מהשנה, תפעל ברחבי תל-אביב-יפו סירת תנועה וחניה, שתדאג לשיפור זרימת התנועה בעיר. במקרים חמורים ירשמו דו"חות לנהגים שבחנייתם גורמים לעיכובים ולשיבושים בתנועה ומסכנים הולכי רגל ואת שאר הנהגים.

מדיניות החניה שהותוותה לשנים 95-96, מציבה בראש סדר העדיפויות את תושבי העיר, שייזכו לחניה חופשית ובלעדית במשך זמן ארוך יותר בפס הלבן, יוכלו להחנות את רכבם ללא תשלום בחניונים של נתיבי איילון במשך הלילה, ייהנו מהנחות והטבות בחניוני נתיבי איילון וברכישת כרטיסי-חניה ועוד.

מודל של רכבת תחתית



בנוסף לכך איחדנו את אזור מרכז העיר לאזור חניה אחד, נמשכת בנייתם של חניונים תת-קרקעיים וצימצום של שטחי האדום לבן ומורחבים שטחי חניה על-ידי הפיכת החניה במקביל למדרכה לניצבת לה, כפי שכבר נעשה ברחובות אחדים.

אני מאמין ומקווה שתהנו מהשיפורים שנעשו למענכם ותרגישו כי אכן דברים חיים בתל-אביב

והעיקר - שמרו על חייכם בנהיגה זהירה ובטוחה.

שלכם,



רוני מילוא

ראש העיר תל-אביב-יפו

## "סיירת תפוז" סיירת התנועה והחניה החדשה

הבעיות המיוחדות של תל-אביב-יפו כעיר מטרופוליטנית מחייבות אותנו להפעיל שיטות חדשניות ומקוריות שייסיעו בהקלה על מצוקת החניה והתנועה בעיר.

סיירת התנועה והחניה החדשה שהוקמה ע"י אגף הפיקוח תסייע בהזרמת התנועה על ידי פתיחת צירים, מניעת "פקקים" ופעילות הסברה, סיוע והדרכה לנהגים בעיר.

פעילות הסיירת תתפרס על פני כל העיר בעיקר בצירים ראשיים ובמקומות מרכזיים. (נוכחות בצמתים בעייתיים: בתי ספר, גני ילדים, קייטנות ומעברי חצייה).

### משימות סיירת התנועה החדשה:

איתור תקלות הפוגעות בזרימת התנועה, ו / או אזעקת צוותי תיקון בהתאם לצורך (רמזורים לא תקינים, הכוונת תנועה, חניות כפולות וחניות המפריעות לתנועה ועוד).

- שיפור זרימת התנועה בצירים העיקריים.
- הכוונה ועזרה לצבור הנהגים.
- מניעת עבירות הפוגעות ברצף התנועה.
- הכוונה לחניונים.
- אזעקת שרותי גור לרכב תקוע.
- נוכחות וסיוע בארועים המוניים.
- עדכון מצב התנועה בעיר - בזמן אמיתי.

למפקחי סיירת התנועה והחניה יינתנו סמכויות בתחום אכיפת חוקי החניה.

את מפקחי סיירת התנועה ניתן יהיה לזהות בקלות. מפקחי הסיירת ילבשו מדים מיוחדים וכלי רכבם - קטנועים, אופנועים וניידות צבועים בגוון כתום תפוז.





## תכנית חדשנית: "חניון קרוב לבית" תסייע בהקלה על מצוקת החניה

תכנית החניה החדשה בתל-אביב-יפו באה לתת עדיפות בחניה לתושבי העיר עם הפעלתה של תכנית החניה החדשה בתחילת חודש פברואר מפעילה העירייה פרויקט חדשני "חניון קרוב לבית".

במסגרת תכנית החניה יעמדו 24 חניוני "נתיבי איילון" לרשות תושבי תל-אביב-יפו הגרים סמוך לחניונים, לחניה חופשית ללא תשלום, בין השעות 19:00 בערב עד 08:00 בבוקר שלמחרת. כל זאת על בסיס מקום פנוי.

כמו כן יעמדו החניונים הנ"ל, בחלקם הגדול, לרשות התושבים לחניה חופשית - ללא תשלום גם בסופי שבוע.

פתיחת חניוני "נתיבי איילון" תספק כ-4000 מקומות חניה חדשים נוספים בלבדית ללא תשלום לתושבי העיר, בשעות הערב והלילה במוקדים מרכזיים בעיר.

## להלן רשימת החניונים

חניון האוניברסיטה - מיטשל, ההנדסאים, שדה דב, חנה וסע-רידינג, חניוני שרתון, בני דן, מרים החשמונאית/בני יעקב, בזל, אנטוקולסקי, בית לסין, סולד, חניוני דובנוב, ביכורי העיתים, המכבי, הים, גן הכובשים, סעדיה הגאון, תובל, בית הדר, עליה, יסוד המעלה/הגדוד העברי, תל-נורדאו וטייגר היל.





מרכז בקרת הרמזורים של עיריית תל-אביב-יפו

## כיצד חונים חינם ב "חניון קרוב לבית"

פשוט מאד. בבואכם לקבל את תו החניה החדש לשנים 95-96 תוכלו לדרוש את התוית המיוחדת לחניון רק במידה שאתם מתגוררים בסמוך לאחד החניונים שבהסדר. הדביקו את התוית על שמשת הרכב ותוכלו לחנות בחניון קרוב לבית.

## אזור מרכז העיר יהפוך לאזור חניה אחד

אזורי החניה 3 ו-1 יאוחדו לאזור אחד. איחוד אזורי החניה במרכז העיר יביא לידי הגדלת מרחב החניה באזור המרכז. גבולות אזור מס' 1: מזרח - אבן גבירול - קרליבך עד הים במערב, דרום - רח' אלנבי ובהמשכו דרך פ"ת עד רח' אוסישקין בצפון. בעבר היווה רחוב פרישמן קו מפריד בין איזור 1 ו-3 שכיום מתאחד לאזור 1. תושבי אזור חניה 4 הכולל את כרם התימנים, נווה צדק ואזור כל בו שלום, יהיו רשאים לחנות באזור 1 המורחב וע"י כך יוגדלו אפשרויות החניה לתושבי אזור 4. במסגרת תכנית החניה החדשה צומצמו אזורי החניה בעיר ובמקום 7 אזורים כפי שהיה בעבר יהיו מעתה 6 אזורים בלבד.

## חניה מועדפת לתושבי העיר על "הפס הלבן" ליד ביתם

זמן החניה על "הפס הלבן" יוארך ויהיה בין השעות 09:00-17:00 בבוקר שלמחרת. (הארכה של שלוש שעות). עיריית תל-אביב-יפו פועלת לסימון עשרות רחובות נוספים בפס הלבן המעניק עדיפות לתושבי אותו אזור.

## יותר חניה לתושבי תל-אביב-יפו

עיריית תל-אביב-יפו נוקטת בכל הדרכים העומדות לרשותה על מנת להגדיל בצורה ניכרת את מצאי החניה בעיר תוך מתן עדיפות בולטת לתושבי העיר בחניה.

1. בין הפעולות המרכזיות שכבר ננקטות והפעולות המתוכננות: עיריית תל-אביב-יפו תעודד יזמות פרטית להקמת חניונים ומתקני חניה. עד עתה הקימה חברת "עזרה ובצרון" חניונים בתל-אביב-יפו. במסגרת תכנית החניה, יוצאו מכרזים להקמת חניונים המופנים לזימים פרטיים. עידוד הקמת חניונים באמצעות זימים פרטיים יגדיל את כמות החניונים בעיר. פעולות אלה יוסיפו בעשור הקרוב כ-15,000 מקומות חניה בעיר.
2. הוספת מאות מקומות חניה ע"י הקמת מפרצי חניה והרחבת הסדרי החניה ב-2 גוללים על המדרכה כולל הפיכת רחובות מגורים לרחובות משולבים.
3. צמצום סימון אבני שפה באדום לבן והתרת חניה במקומות אסורים מסוימים בשעות הלילה, בשבתות ובחגים.
4. הפיכת חניה מקבילה למדרכה לחניה ניצבת.
5. עידוד הכנסת מתקני חניה כפולים ומשולשים (בקומות) במגרשי החניה במרכז העיר.
6. הכשרת מקומות חניה מיוחדים לאופנועים וקטנועים.
7. הסבת מגרשים ריקים למגרשי חניה: עיריית תל-אביב-יפו מכשירה בימים אלה מספר מגרשים אשר ישמשו כמגרשי חניה. ביניהם מגרשים בנווה צדק, שכונת שבי, אזור חסאן ערפה (אזור רח' המסגר), קרית החינוך בצפון ועוד אזורים נוספים. הכשרת המגרשים למגרשי חניה יביא לידי תוספת של מאות מקומות חניה חדשים בעיר.

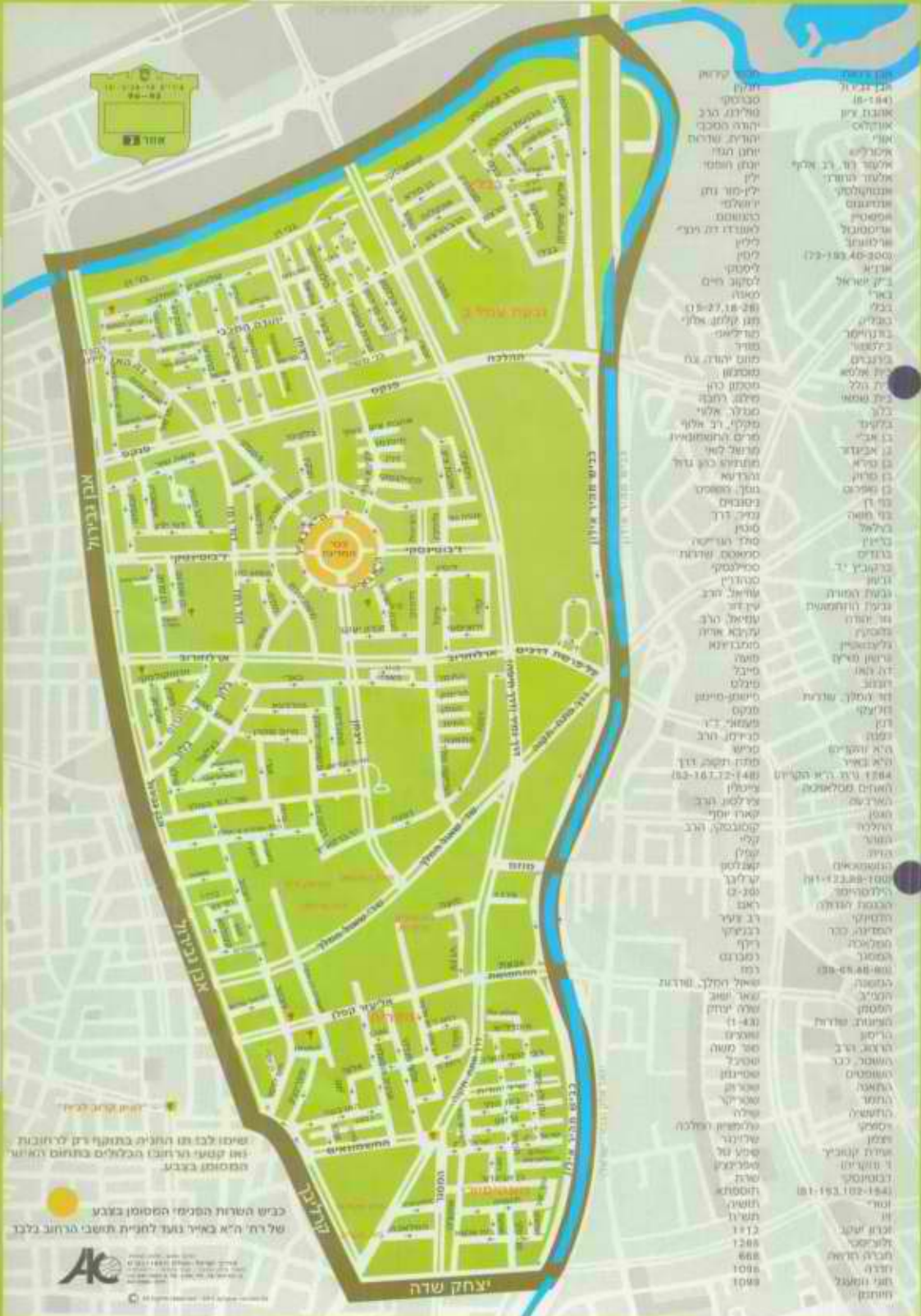
## "חנה וסע" עכשיו עם שירות הסעה מ"חניון רידינג" לתוך העיר

שילוב של חניה והסעה למקומות מרכזיים בעיר יופעל בשלב ראשון בחניון "חנה וסע" - חניון רידינג בסמוך לבית הלוויית. החניה בחניון הינה חופשית כאשר במסגרתה ניתן יהיה להשתמש בקו מיוחד במסלול שיוביל לאתרים מרכזיים בעיר: אבן גבירול, שאול המלך ויצמן ועוד (הנסיעה בתשלום).

בעתיד יצטרפו עוד מספר חניונים במתכונת הנ"ל, בשולי העיר.







- 101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-123-124-125-126-127-128-129-130-131-132-133-134-135-136-137-138-139-140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150-151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161-162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200

מימין ללבן זהו תחומי בתחומי רדן. כל תוכנית  
 זמנה יקבעו פרטים נוספים בתחום זה  
 תכנית תוספת

כישו השירות יממנה תוספת  
 של רדן תכנית תוספת תכנית תוספת











**AC**

משרד תכנון ובינוי  
 מנהל תכנון אזורי  
 תכנון אזורי  
 תכנון אזורי

© כל הזכויות שמורות 1997 משרד התכנון והבינוי







יעי הרחובות המסומנים בצבע ירוק  
 זמינים 24 שעות ביממה לתושבי האזור בלבד.

**הלווחים**

ישנם לבד זה המספר הנתונים זה לרשימת  
 המספרים המסומנים בצבע ירוק  
 המסומנים בצבע ירוק



מספר טלפון: 03-52222222  
 כתובת: תל אביב-יפו, רמת השרון  
 שנת הקמה: 1984

- 3782
- 3788
- 3790
- 3793
- 3794
- 3795
- 3799
- 3807
- 3822
- 3824
- 3831
- 3832
- 3838



## מוקד חלוקת תוי החניה האזוריים יפעל מה-1 בפברואר עד 31 במרץ 1995

### מוקד החלוקה המרכזי

אולם הכניסה, בבנין העירייה, אבן גבירול 69, תל-אביב  
בימי ראשון עד חמישי \_\_\_\_\_ בשעות 08:00 \_\_\_\_\_ 19:00  
בימי שישי \_\_\_\_\_ בשעות 08:00 \_\_\_\_\_ 12:00

### רשימת מוקדי החלוקה הנוספים

המוקדים הנוספים יפעלו כמועדים הבאים:

בימי ראשון עד חמישי \_\_\_\_\_ בשעות 10:00 \_\_\_\_\_ 18:00  
בימי שישי \_\_\_\_\_ בשעות 09:00 \_\_\_\_\_ 12:00

לאיזור מס' 10 בלבד

מתנ"ס בית רוזין, פינת דרזנר 12 רמת אביב ג'  
ובבית פרנקפורט, רח' קיצים 23, הדר יוסף.

לאיזור מס' 50 בלבד

בית נוהה, רח' נחל שורק 1, יפן.

לאיזור מס' 30 בלבד

בית ברבור דרך ההגנה 135, יד אליהו.

מרכז המידע הטלפוני טלפון: 5218111

פועל 24 שעות ביממה

Handwritten notes in the top left corner, including a signature and the number 33.

אחרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי  
תיירות בתל-אביב-יפו בע"מ

---

דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 1993

**ELIEZER TERNER & Co.**

*Certified Public Accountants*

**אליעזר טרנר ושות'**

רואי חשבון

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי  
תיירות בתל-אביב-יפו בע"מ

---

דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 1993

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי חיירות בתל-אביב-יפו בערבון מוגבל  
=====

דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 1993

ה ת ו כ ו

ע מ ו ד

1	<u>דין וחשבון המבקרים</u>
	<u>דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 1993</u>
2	מאזן
3	דוח רווח והפסד
4	דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מתקנים (נספח א')
5	דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מעגן הסירות (נספח ב')
6	הוצאות הנהלה וכלליות (נספח ג')
7	דוח על השינויים בהון העצמי
9 - 8	דוח על תזרימי המזומנים
25 - 10	באורים לדוחות הכספיים

=====

## דין וחשבון המבקרים לבעלי המניות של

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבון מוגבל

=====

בדקנו את המאזן של אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבון מוגבל ליום 31 בדצמבר 1993, את דוח הרווח וההפסד, את הדוח על השינויים בהון העצמי ואת הדוח על תזרימי המזומנים לשנה שנסתיימה באותו תאריך. בדיקתנו נערכה לפי תקני בקורת מקובלים, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון) תשל"ג-1973 ובהתאם לכך נקטנו אותם נוהלי בקורת שחשבתנו לדרושים בהתאם לנסיבות.

הדוחות הנ"ל ערוכים על בסיס העלות ההיסטורית המותאמת לכוח הקניה הכללי של השקל החדש לפי גילויי הדעת של לשכת רואי חשבון בישראל. הדוחות הנ"ל בשקלים חדשים נומינליים, שעל יסודם נערכו הדוחות המותאמים, ניתנים בבאור 17.

הדוחות הכספיים לשנים שנסתיימו ביום 31 בדצמבר 1992 ו-1991 מוצגים מחדש לאור השינוי בזקיפת שחיקת שטרי הון והלוואה לזמן ארוך, כאמור בבאור 2 ז', שינוי לו אנו מסכימים.

לדעתנו, הדוחות הנ"ל משקפים באופן נאות, בהתאם לכללי החשבונאות המקובלים את מצב עסקי החברה ליום 31 בדצמבר 1993, את תוצאות פעולותיה, את השינויים בהון העצמי ואת תזרימי המזומנים שלה לשנה שנסתיימה באותו תאריך.

בהתאם לסעיף 211 (א) של פקודת החברות, אנו מציינים שקיבלנו את כל הידיעות והבאורים שנדרשו על ידינו וכי חוות דעתנו על הדוחות הנ"ל ניתנת לפי מיטב ידיעותינו והבאורים שקיבלנו וכפי שנראה מתוך פנקסי החברה.



אליעזר טרנר ושות'  
רואי חשבון

תל-אביב, 29 ביוני 1994.

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבוון מוגבל

מאזן ליום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

31.12.1992 שקל חדש	31.12.1993 שקל חדש	באור	
1,476,505	5,145,940		מזומנים ושווי מזומנים
21,816	44,699		המחאות לגביה
4,924,633	5,243,696		ניירות ערך סחירים X
1,297,508	-	3	בעלי מניות ואחרים - יתרה בחשבון עבודות תשתית ופיתוח
692,799	263,386	4	חייבים ויתרות חובה
8,413,261	10,697,721		
1	1	5	השקעות
		6	רכוש קבוע
6,108,840	5,878,056		מבנים, מתקנים, ציוד, מסלולין וכלי רכב
22,933	22,933		תשלומים ע"ח הקמת מבנים ומתקנים
6,131,773	5,900,989		
1,402,101	1,244,591	7	רכוש אחר
			הוצאות הכשרת חניון
15,947,136	17,843,302		

קניית ח"ל  
שירותי פיתוח הנדסי - פנסיה  
רכוש שוטף - (6 חצי) - 20 אלף

X  
ניירות ערך סחירים X  
בעלי מניות ואחרים - יתרה בחשבון עבודות תשתית ופיתוח

הבאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.


מס/ח(5) תל-אביב, 29 ביוני 1994.  
32

יחס - 94 - (מסך היסוד) 1,000,000 - 94 - 94  
+ 170,000 - 95 - 95



<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>	<u>באור</u>	
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>		
-	551,543	3	<u>התחייבויות שוטפות</u> בעלי מניות ואחרים-יתרה בחשבון עבודות תשתית ופתוח
109,688	181,735		קבלני משנה, ספקים ונותני שירותים
8,341	77,787		הכנסות מראש
<u>668,200</u>	<u>729,117</u>	8	זכאים ויתרות זכות
<u>786,229</u>	<u>1,540,182</u>		
<u>1,229,288</u>	<u>1,105,000</u>	9	<u>התחייבויות לזמן ארוך</u>
			<u>עתודות</u>
106,511	93,715	10	עתודה למסים בעתיד
<u>25,722</u>	-	11	עתודה לפצויי פרישה
<u>132,233</u>	<u>93,715</u>		
			<u>הון, קרנות ועודפים</u>
13,564,176	13,564,176	12	הון המניות
*1,004,231	1,128,519		קרן הון
* (769,021)	411,710		יתרת רווח (הפסד)
<u>13,799,386</u>	<u>15,104,405</u>		
<u>15,947,136</u>	<u>17,843,302</u>		

\* מוצג מחדש - ראה באור 2 ז'.

מנהלים: 

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבון מוגבל

דוח רווח והפסד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

לשנה שנסתיימה ביום			באור	הכנסות:
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993		
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש		
2,732,011	2,822,379	2,770,067		עודף מהפעלת מתקנים (נספח א')
249,004	360,307	285,773		עודף מהפעלת מעגן הסיירות (נספח ב')
36,282	53,459	62,275		דמי טפול וגביה בקשר לתקבולים במסגרת חוזה המינהל
13,732	530	6,087		הכנסות שונות
-	(102)	(414)		הפסד ממכירת רכוש קבוע
<u>3,031,029</u>	<u>3,236,573</u>	<u>3,123,788</u>		סה"כ הכנסות
796,104	990,590	1,086,394		הוצאות הנהלה וכלליות (נספח ג')
172,739	584,137	328,779	'א13	בניכוי - זקיפת הוצאות הנהלה וכלליות ע"ח עבודות תשתית
623,365	406,453	757,615		הוצאות הנהלה וכלליות - יתרה
2,407,664	2,830,120	2,366,173		רווח הפעלה
128,997	818,885	(80,193)		עליית (ירידת) ערך ניירות ערך
2,536,661	3,649,005	2,285,980		ביטול הפרשה למס רכישה בגין כיכר נמיר
499,803	-	-		תשלום מס רכישה בגין כיכר נמיר
(328,709)	-	-		
2,707,755	3,649,005	2,285,980		הכנסות מימון, נטו
*409,011	*176,435	40,122		רווח השנה לפני מסים על ההכנסה
*3,116,766	*3,825,440	2,326,102		מסים על ההכנסה
1,239,443	1,671,883	1,145,371	'ג13	רווח נקי לשנה
*1,877,323	*2,153,557	1,180,731		

\* מוצג מחדש - ראה באור 2 ז'.

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבונו מוגבל

דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מתקנים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

לשנה שנסתיימה ביום		
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש

הכנסות:

1,846,543	1,777,133	2,004,729
271,996	299,399	248,342
227,632	245,092	221,078
187,701	216,033	181,343
93,039	157,009	171,450
160,136	294,827	158,519
86,545	38,585	62,033
39,127	71,982	59,325
-	-	31,567
4,458	6,689	5,347
-	2,788	1,701
100,102	86,465	-
13,367	13,862	-
<u>13,505</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>3,044,151</u>	<u>3,209,864</u>	<u>3,145,434</u>

מדמי רשות להפעלת החניון, תחנת דלק והשכרת מחסנים במרכז התיירות (כיכר נמיר)  
מדמי רשות להפעלת מזנונים ניידים בחוף נורדאו  
מדמי רשות להפעלת מבנה השרותים בחוף הדרים  
מהשכרת מזנון בחוף תל-ברוך  
מהשכרת מזנון בכיכר קרלטון  
מדמי רשות מחניון החוף המערבי  
מהשכרת שטח בית-קפה (קרלטון)  
מדמי רשות מהפעלת מזנון בחוף הצוק הצפוני  
מדמי רשות מהפעלת מזנון בחוף הצוק הדרומי  
מהשכרת משטח שיזוף למלון מוריה  
מהשכרת שטחים  
מדמי רשות ממועדון הגלשנים בחוף הצוק  
מהשכרת מגרש בחניון החוף המערבי  
השתתפות העירייה בהחזקת מרכז התיירות (כיכר נמיר)

סה"כ הכנסות

הוצאות:

17,100	18,908	21,744
11,540	1,352	678
13,367	14,487	-
8,179	2,194	-
<u>50,186</u>	<u>36,941</u>	<u>22,422</u>

החזקת המבנה בחוף הדרים  
החזקת מרכז התיירות (כיכר נמיר)  
חכירת מגרש והוצאות לחניון החוף המערבי  
החזקת מזנון בחוף תל-ברוך

פחת והפחתות:

75,598	164,188	164,540
83,645	83,645	85,694
<u>102,711</u>	<u>102,711</u>	<u>102,711</u>
<u>312,140</u>	<u>387,485</u>	<u>375,367</u>
<u>2,732,011</u>	<u>2,822,379</u>	<u>2,770,067</u>

הכשרת חניון החוף המערבי  
מתקנים במרכז התיירות (כיכר נמיר)  
מבנה השרותים בחוף הדרים

סה"כ הוצאות

- עודף הכנסות על הוצאות -  
מועבר לדוח רווח והפסד

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבוך מוגבל

דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מעגן הסירות לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

לשנה שנסתיימה ביום			
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
1,297,978	1,336,615	1,637,234	הכנסות:
555,882	580,820	558,651	דמי שימוש ממעגן הסירות
76,594	91,688	61,877	דמי שכירות (ברי רשות)
9,079	21,651	30,359	מכירת חשמל ודלק, דמי כניסה והכנסות שונות
379	952	-	דמי עגינה יאכטות זרות
			מכירת רכוש מעוקל ונטוש
1,939,912	2,031,726	2,288,121	סה"כ הכנסות
351,161	329,939	298,189	הוצאות שכר עבודה:
79,101	71,954	79,829	משכורת
59,526	57,058	56,517	השתתפות בהחזקת רכב ונסיעות
26,200	26,824	27,018	תוספות סוציאליות למשכורת
-	3,108	11,979	פנסיה מקיפה
8,300	2,924	-	ביטוח מנהלים
13,879	2,898	-	הפקדות בקופת פיצויים
5,697	2,265	-	מס מעסיקים
-	340	-	הפקדות בקופת תגמולים
543,864	497,310	473,532	פיצויים ששולמו
127,223	125,856	272,339	הוצאות אחזקה:
-	66,315	255,727	תיקונים, אחזקה וכלים
126,193	124,312	161,964	אחזקת מבנה
78,765	92,273	83,569	שמירה ונקיון
40,787	37,764	57,621	חשמל
106,848	68,878	45,695	מים
25,034	18,805	6,871	הפעלת מחפר ימי
504,850	534,203	883,786	דלק
69,015	61,340	61,422	הוצאות כלליות:
47,740	52,120	59,324	מסים עירוניים
25,894	17,524	23,311	דמי חכירה
20,139	15,974	21,265	ביטוח
15,056	14,655	18,083	צרכי משרד
7,897	7,145	6,122	טלפון ודואר
2,563	1,373	1,411	כיבודים ומתנות
188,304	170,131	190,938	נסיעות
184,877	184,877	184,877	פחת:
712	785	944	מבנים
268,301	284,113	268,271	כלי רכב
			מתקנים וציוד
453,890	469,775	454,092	
1,690,908	1,671,419	2,002,348	סה"כ הוצאות
249,004	360,307	285,773	עודף הכנסות על הוצאות - מועבר לדוח רווח והפסד

נספח ג'  
לדוח רווח והפסד

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבוון מוגבל

הוצאות הנהלה וכלליות לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

לשנה שנסתיימה ביום			
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
273,021	355,915	408,998	משכורת
68,780	111,326	124,650	השתתפות בנסיעות והחזקת רכב עובדים
21,202	18,983	110,579	ביטוח מנהלים (כולל השלמה)
52,783	74,418	88,416	תוספות סוציאליות למשכורת
117,593	82,022	84,557	בקורת חשבונות, בקורת פנים ושרותים מקצועיים
42,771	85,406	79,464	הוצאות משפטיות
50,325	45,430	63,944	הוצאות החזקת משרד
11,224	17,203	52,969	הגדלת הפרשה לדמי חופשה
33,222	35,148	28,402	פנסיה מקיפה
22,521	25,464	27,091	דאר וטלפון
29,425	27,141	26,400	דמי שכירות
-	-	24,384	פיצויי פרישה ששולמו
19,645	25,138	19,507	החזקת רכב ונסיעות
7,979	10,362	19,493	ביטוח
12,118	10,669	18,321	פרסום
14,974	15,972	13,597	ארוח, כיבודים ומתנות
11,012	11,670	11,189	מסים עירוניים ומים
39,611	13,146	7,432	יעוץ מקצועי
4,795	10,649	7,180	צרכי משרד
-	4,349	4,788	עיבוד נתונים
( 2,340)	12,862	( 25,722)	הגדלת (הקטנת) העתודה לפיצויי פרישה
4,637	( - 2,169)	( - 1,306)	ביטולי יתרות (נטו)
-	17,266	-	הפרשה להשלמת שכר למנכ"ל שפרש
10,127	3,450	-	מס מעסיקים
14,021	13,205	13,205	פחת: כלי רכב
13,905	16,279	10,506	ציוד ומטלטלין
873,351	1,041,304	1,218,044	
77,247	50,714	131,650	פחות - השתתפות אחרים בהוצאות
796,104	990,590	1,086,394	סה"כ הוצאות הנהלה וכלליות

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבון מוגבל

דוח על השינויים בהון העצמי לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

ס ה " כ	יתרת רווח (הפסד)	קרן הון	הון מניות	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
9,410,779	*(4,799,901)	*646,504	13,564,176	<u>יתרה ליום 1 בינואר 1991</u>
*1,877,323	*1,877,323	-	-	רווח נקי לשנה
*242,542	-	*242,542	-	שחיקה בערך שטרי הון והלוואה לזמן ארוך (ראה באור 9)
11,530,644	*(2,922,578)	*889,046	13,564,176	<u>יתרה ליום 31 בדצמבר 1991</u>
*2,153,557	*2,153,557	-	-	רווח נקי לשנה
*115,185	-	*115,185	-	שחיקה בערך שטרי הון והלוואה לזמן ארוך (ראה באור 9)
13,799,386	*( 769,021)	*1,004,231	13,564,176	<u>יתרה ליום 31 בדצמבר 1992</u>
1,180,731	1,180,731	-	-	רווח נקי לשנה
124,288	-	124,288	-	שחיקה בערך שטרי הון והלוואה לזמן ארוך (ראה באור 9)
15,104,405	411,710	1,128,519	13,564,176	<u>יתרה ליום 31 בדצמבר 1993</u>

\* מוצג מחדש - ראה באור 2 ז'.

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבון מוגבל

דוח על תזרימי המזומנים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

לשנה שנסתיימה ביום			
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
			<u>תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת</u>
*1,877,323	*2,153,557	1,180,731	רווח נקי לפי דוח רווח והפסד
*1,275,399	*(3,999,664)	3,330,828	התאמות הדרושות להצגת תזרימי המזומנים ושווי מזומנים מפעילות שוטפת (נספח)
3,152,722	(1,846,107)	4,511,559	מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) שוטפת
			<u>תזרימי מזומנים לפעילות השקעה</u>
( 11,685)	( 300,507)	( 438,726)	רכישת נכסים קבועים
( 43,087)	-	-	תשלומים ע"ח הקמת מבנים
(12,861,393)	(18,360,036)	(9,260,567)	רכישת ניירות ערך סחירים
14,032,688	17,750,767	8,861,311	תמורה ממימוש ניירות ערך סחירים
-	1,253	2,888	תמורה ממכירת נכסים קבועים
( 1,437,175)	( 129,913)	( 7,030)	הוצאות הכשרת חניון
( 320,652)	( 1,038,436)	( 842,124)	מזומנים נטו ששימשו לפעילות השקעה
2,832,070	( 2,884,543)	3,669,435	<u>עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים</u>
1,528,978	4,361,048	1,476,505	<u>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה</u>
4,361,048	1,476,505	5,145,940	<u>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה</u>

\* מוצג מחדש - ראה באור 2 ז'.

אתרים בחוף תל-אביב חברה לפתוח אתרי תיירות בתל-אביב-יפו בערבוך מוגבל

דוח על תזרימי המזומנים לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 1993  
בשקלים חדשים מותאמים לחודש דצמבר 1993

לשנה שנסתיימה ביום		
<u>31.12.1991</u>	<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>
743,769	849,803	830,748
-	102	414
( 22,334)	( 24,561)	( 12,796)
( 2,340)	12,862	( 25,722)
( 128,997)	( 818,885)	80,193
12,431	82,886	( 22,883)
1,539,858	(3,917,430)	1,849,051
89,101	( 300,726)	429,413
178,486	( 89,600)	72,047
( 40,295)	( 15,784)	69,446
<u>(1,094,280)</u>	<u>221,669</u>	<u>60,917</u>
<u>1,275,399</u>	<u>(3,999,664)</u>	<u>3,330,828</u>

נספח - התאמות הדרושות להצגת תזרימי המזומנים ושווי המזומנים מפעילות שוטפת

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת והפחתות

הפסד ממכירת נכסים קבועים

ירידה בעתודה למסים בעתיד

עליה (ירידה) בעודף העתודה לפיצויי פרישה על היעודה

ירידת (עליית) ערך ניירות ערך

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

ירידה (עליה) בהמחאות לגביה

ירידה (עליה) בבעלי מניות ואחרים - יתרה בחשבוך עבודות תשתית ופתוח

ירידה (עליה) בחייבים ויתרות חובה

עליה (ירידה) בקבלני משנה, ספקים ונותני שירותים

עליה (ירידה) בהכנסות מראש

עליה (ירידה) בזכאים ויתרות זכות



באורים לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 1993

באור 1 - דוחות כספיים בשקלים מותאמים

א. כללי:

1. החברה מנהלת את חשבונותיה באופן שוטף בשקלים חדשים נומינליים. הדוחות הכספיים מוצגים בשקלים חדשים מותאמים לסוף שנת הדוח על פי השינויים בכוח הקניה הכללי של השקל החדש. מספרי ההשוואה הכלולים בדוחות המותאמים מבוטאים אף הם במונחי שקלים חדשים של סוף שנת הדוח.

נתוני הדוחות בשקלים חדשים נומינליים מובאים בבאור 17.

2. סכומי הנכסים הלא כספיים (ראה ג' להלן) המוצגים בדוחות המותאמים אינם מייצגים בהכרח שווי מימוש או שווי כלכלי כלשהוא אלא רק את עלותם בשקלים חדשים מותאמים על פי השינויים בכוח הקניה הכללי של השקל החדש.

3. "עלות" בדוחות כספיים אלה - עלות מותאמת לשקלים חדשים של סוף השנה המדווחת.

ב. בסיס ההתאמה - מדד המחירים לצרכן:

1. השינויים בכח הקניה הכללי אשר לפיהם הותאמו הדוחות הכספיים נקבעו על בסיס מדד המחירים לצרכן (להלן - המדד). הסכומים המותאמים בוטאו במונחי שקלים חדשים המשקפים את רמת המחירים הממוצעת לחודש דצמבר 1993 לפי המדד שפורסם ביום 15 בינואר 1994 (253.2 נקודות לפי בסיס ממוצע 100=1987).

2. שעור עליית המדד בשנת הדוח היה 11.25% (בשנת 1992 - 9.37%, בשנת 1991 - 18.04%).

ג. כללי התאמה:

1. המאזן:-

א. סכומיהם של סעיפים לא כספיים (רכוש קבוע והפחת שנצבר בגינו, הוצאות מראש, הון המניות והכנסות מראש) הותאמו לפי השינויים במדד מאז רכישתם או היווצרותם.

ב. סעיפים כספיים (סעיפים שסכומיהם במאזן משקפים ערכים עדכניים או ערכי מימוש ליום המאזן) מוצגים במאזן המותאם ליום 31.12.1993 באותו סכום שבו הם כלולים במאזן הנומינלי לאותו יום (מספרי ההשוואה הותאמו לשקלים חדשים של חודש דצמבר 1993).

ג. היתרות המתייחסות לסעיפי עבודות בניה ופתוח ועבודות תשתית טופלו כסעיפים כספיים ז.א. הוצגו במאזן המותאם בערכים נומינליים (ראה סעיף "בעלי מניות ואחרים - יתרה בחשבון עבודות תשתית ופתוח" בהתחייבויות השוטפות).

2. דוח רווח והפסד:-

דוח רווח והפסד מוצג במתכונת מלאה בהתאם לגילוי דעת 50 של לשכת רואי חשבון בישראל. מרכיבי הרווח וההפסד הותאמו על פי השינויים במדד המחירים לצרכן כדלהלן:

א. מרכיבים המתייחסים לסעיפים לא כספיים במאזן (פחת, סכומים שנזקפו לדוח רווח והפסד מחשבונות הוצאות והכנסות מראש) וכן מרכיבים המתייחסים להפרשות הכלולות במאזן (כגון - הפרשה לדמי חופשה וכד') נקבעו לפי ניתוח התנועה המותאמת בסעיף המאזני המקביל.

באור 1 - דוחות כספיים בשקלים מותאמים (המשך)

ב. יתר מרכיבי דוח רווח והפסד (כגון - הכנסות, הוצאות שוטפות וכד') למעט מרכיבי סעיף המימון, הותאמו על בסיס המדדים בגין חודשי ביצוען של העסקאות המתייחסות.

3. מסים על ההכנסה:-

- א. מסים שוטפים-תשלומים על חשבון הותאמו לפי מדדים חדשים. סכום השחיקה בערכן של יתרות תשלומים אלה נזקף בדוח רווח והפסד בסעיף מסים על ההכנסה.
- ב. העתודה למסים בעתיד חושבה לצורך הדוחות המותאמים ומתייחס להפרשים בין היתרה המופחתת של הנכסים הקבועים בני פחת (שאינם מבנים ומתקנים) בדוחות המותאמים לבין הסכומים שיותרו בעתיד כניכוי לצרכי מס בגין אותם הנכסים.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

עיקרי המדיניות החשבונאית אשר יושמו בעריכת הדוחות הכספיים, באופן עקבי לשנים קודמות (ראה גם סעיף ז' להלן), הם כדלקמן:-

א. בעלי מניות ואחרים-יתרה בחשבון עבודות תשתית ופתוח:

השקעות בעבודות בניה ופתוח ועבודות תשתית, המבוצעות בפקוח ועל ידי החברה על חשבון בעלי מניותיה, על חשבון אחרים, ובמסגרת חוזה עם מינהל מקרקעי ישראל, הוצגו בדוחות הכספיים עד ליום 31.3.1985 (שנת 1984/85) בסכומי ההשקעה למעשה ובתוספת הוצאות הנהלה וכלליות שנזקפו ע"ח העבודות. ההכנסות שנתקבלו מבעלי המניות ומאחרים שיוחסו כתקבולים ע"ח העבודות הנ"ל, הוצגו כנכוי מההשקעה.

החל משנת הכספים 1985/86 מוצגות ההשקעות הנ"ל לפי היתרות בחשבונות אלו בסעיף "בעלי מניות ואחרים-יתרה בחשבון עבודות תשתית ופתוח" (ראה באור 3).

ב. ניירות ערך סחירים:

ניירות הערך הסחירים מוצגים לפי שווין בבורסה.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. השקעות:

מניות בחברה בת (שרותר חברה לשירותים בע"מ):  
ההשקעה הוצגה בערך סמלי המתאימה לשיטת ההצגה לפי שווי מאזני (לאור  
ההפסדים בחברה הבת).

ד. רכוש קבוע:

הרכוש הקבוע מוצג לפי העלות.  
הפחת חושב לפי שיטת השעורים השנתיים השווים מהעלות ובשעורים  
הנחשבים כמספיקים להפחתת הנכסים במשך תקופת השימוש המשוערת בהם.

ה. רכוש אחר:

הוצאות להכשרת חניון מוצגים לפי עלות ההוצאות למעשה.  
ההוצאות מופחתות בשיעורים שנתיים שווים לאורך תקופת חכירת המגרש.

ו. מסים על ההכנסה:

1. החברה מושתתת את נטל המס בשל ההבדלים שבעיתוי זקיפת ההוצאות  
בדוחות הכספיים לבין ניכויין לצרכי מס.

עד לשנת 1986 נוכה סכום המס המתייחס להכנסות מדמי השכרת מבנים  
בשטח נמל תל-אביב והתערוכה מהכנסות אלה. בשנים 1987-1990 לא  
נעשתה הפרשה למס לאור העברת ההכנסה לכיסוי פיצויי נזק משריפה.  
החל משנת 1991, עם השלמת כיסוי הנזק מהשריפה, שוב נוכה המס  
המתייחס ליתרת ההכנסות מדמי ההשכרה מההכנסות הנ"ל.

2. המסים הנדחים והעתודה למסים בעתיד מחושבים לפי שעורי המס  
העשויים לחול על הכנסת החברה כפי שהם ידועים בעת עריכת הדוחות  
הכספיים.

ז. התאמה למפרע של הדוחות הכספיים בגין שחיקת שטרי הון והלוואה לזמן  
ארוך מבעלי מניות:

שחיקת שטרי הון והלוואה לזמן ארוך מבעלי מניות נזקפת בדוחות כספיים  
אלה לקרן הון ואינה נזקפת כבעבר לדוח רווח והפסד. הדוחות הכספיים  
לשנים קודמות הוצגו מחדש על מנת לשקף את השנוי הנ"ל. כתוצאה מהשנוי  
האמור, חל גידול של 646,504 ש"ח מותאמים ביתרת ההפסד ליום 1.1.1991  
בהשוואה ליתרה שדווחה בעבר. במקביל, נוצרה קרן הון בסכום זהה. סכום  
הרווח הנקי לשנת 1991 קטן בסך של 242,542 ש"ח מותאמים וסכום הרווח  
הנקי לשנת 1992 קטן בסך של 115,185 ש"ח מותאמים בהשוואה לסכומים  
שדווחו בעבר.

באור 3 - בעלי מניות ואחרים-יתרה בחשבון עבודות תשתית ופתוח - יתרת זכות

שקל חדש	א. ההרכב:
9,882,080	יתרה בחשבון עבודות תשתית ע"ח בעלי המניות (ראה ב' להלן)
(9,948,728)	יתרה בחשבון עבודות תשתית המבוצעות במסגרת החוזה עם מינהל מקרקעי ישראל (ראה ג' להלן)
<u>618,191</u>	יתרה בחשבון עבודות בשטח נמל תל-אביב והתערוכה (ראה ד' להלן)
<u>551,543</u> =====	סה"כ יתרת זכות

ב. היתרה בחשבון עבודות תשתית מייצגת את הסכומים שנתקבלו מבעלי המניות, העולים על הסכומים שהושקעו בעבודות התשתית ע"י החברה ע"ח בעלי המניות.

ג. החברה חתמה ביום 25.5.1976 על חוזה עם מינהל מקרקעי ישראל (להלן - "המינהל"), לפיו קיבלה החברה את החזקה ברצועת החוף של תל-אביב לצורך פיתוח.

בהתאם לחוזה זה, כל הסכומים שישארו בידי החברה לאחר כיסוי השקעות הפיתוח יהיו שייכים למינהל.

היתרה לחובה לתאריך הדוחות הכספיים בחשבון החברה עם המינהל מייצגת את הסכומים (בערכים נומינליים) שמושקעים ע"י החברה בעבודות הפיתוח במסגרת החוזה הנ"ל בניכוי התקבולים שנתקבלו על ידי החברה ושיש לייחסם לתקבולים במסגרת חוזה זה. התקבולים הם נטו, לאחר הפחתת דמי גביה וטיפול שהועברו לדוח רווח והפסד של החברה.

ד. פעולות החברה בשנים קודמות בשטח נמל תל-אביב והתערוכה ע"ח חברת עיר ימים בע"מ (להלן בסעיף זה "הפרוייקט") היו בקשר לפינויים לפי צווי הפקעה והריסת מבנים. בשנת הדוח עסקה החברה בפעולות תכנון ובאחזקת המבנים.

חלק מהמבנים שפוננו הושכרו מחדש.

היתרה מייצגת את עודף התקבולים שנתקבלו מבעלי המניות למימון פעולות החברה בפרוייקט ודמי ההשכרה שנתקבלו (בנכוי הפרשה למס הכנסה בגין הכנסות אלו), מעל להשקעות וההוצאות שנעשו ע"י החברה בפרוייקט.

בשנת 1979/80 ניתן פסק בענין הבוררות שהתנהלה בין החברה לבין החברה לפתוח תל-אביב בע"מ (שהיא אחת מבעלי הזכויות בשטחים שיועדו לביצוע הפרוייקט). בהתאם לפסק בורות זה חוייבה החברה בתשלום פיצויים בתוספת ריבית והפרשי הצמדה המסתכמים לתאריך המאזן בסך של 16.7 מיליון ש"ח בקירוב לשם קבלת הזכויות בקרקע. החברה נקטה מצידה בצעדים לביצוע פסק הבורר ושלחה תשלום ע"ח הסכום שנפסק, אולם החברה לפיתוח תל-אביב בע"מ לא גילתה נכונות מצידה והחזירה את התשלום לחברה, תוך ציון שאין היא רואה יותר את קביעת הפוסק כברת תוקף או קיימת. בכל אופן במידה ופסק הבורר יוצא לפועל והחברה תצטרך לשלם את המגיע לפיו, היא עשויה לקבל בתמורה נכסים וזכויות העולים בערכם על הסכום שנפסק. החברה גם קיימה דיונים עם עיריית תל-אביב לגבי סידור התביעות הנ"ל וקבלת האמצעים למימון הפיצויים במידה וידרשו.

באור 3 - בעלי מניות ואחרים-יתרה בחשבון עבודות תשמית ופיתוח-יתרת זכות (המשך)

חברת עיר ימים בע"מ, שאמורה היתה להיות בעלת הפרוייקט בשטח נמל תל-אביב והתערוכה, טרם הופעלה והחזזה שנחתם לפני שנים בין הייזמים לא הגיע לכלל ביצוע.

לפיכך אין בשלב זה הגדרה ברורה לגבי הגוף שימשיך בביצוע הפרוייקט או לגבי המסגרת שבה יבוצע פרוייקט זה ופעולות החברה בנדון ממומנות מתוך אמצעים הניתנים לחברה למטרה זו ע"י ממשלת ישראל ועיריית ת"א-יפו ומתוך גביות של דמי השכרה הנזקפים ע"ח הפרוייקט. עקב חוסר בהירות לגבי עתיד הפרוייקט, טרם נקבע מעמדן של השקעות החברה.

עד לשנת 1985/86 הוצגו ההשקעות בפרוייקט בסעיף עבודות בניה ופיתוח אולם לאור אי הבהירות בהגדרת הפרוייקט החליטה הנהלת החברה להציג בסעיף בעלי מניות ואחרים - יתרה בחשבון עבודות תשמית ופיתוח.

באור 4 - חייבים ויתרות חובה

<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>	
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>	ההרכב:
116,693	-	מס ערך מוסף
159,021	52,177	הכנסות לקבל
27,530	46,953	מסים נדחים
47,854	-	הוצאות מראש
52,789	37,432	עובדים - עבור הלוואות
76,929	41,825	ברי רשות ושוכרים
<u>211,983</u>	<u>84,999</u>	שונים
692,799	263,386	סה"כ
=====	=====	

באור 5 - השקעות

א. ההרכב (ללא שינוי מיום 31.12.1992):

<u>שקל חדש</u>
1
=====

שרותר חברה לשירותים בע"מ-סכום סמלי  
- 1. שקל חדש נומינלי (ראה ב' להלן)

ב. החברה מחזיקה ב-50% מהון המניות בחברת שרותר חברה לשירותים בערבון מוגבל (להלן-"שרותר").

שרותר סיפקה את השרותים במרכז התיירות (כיכר נמיר). ביום 31 בינואר 1988 הפסיקה שרותר את פעילותה.

חברת שרותר טרם ערכה את דוחותיה הכספיים המבוקרים ליום 31.12.1993. הדוחות הכספיים של שרותר לשנת 1992, שהם הדוחות הכספיים השנתיים האחרונים שנערכו ע"י שרותר, מראים הפסד מצטבר של כ-960 אלף ש"ח (נומינלי).

באור 6 - רכוש קבוע

א. מבנים, מתקנים, ציוד, מטלטלין וכלי רכב:

(1) ההרכב:

ס ה " כ שקל חדש	כלי רכב שקל חדש	ציוד ומטלטלין שקל חדש	מבנים, מתקנים וציוד במעגן הסירות (המרינה) שקל חדש	מבנים ומתקנים במרכז התיירות (כיכר נמיר) שקל חדש	מבנה לשירותי חוף שקל חדש	העלות-
14,577,058	94,330	642,018	8,963,689	2,195,502	2,681,519	ליום 1.1.1993
438,726	-	15,440	423,286	-	-	תוספות
(50,775)	-	(38,949)	(11,826)	-	-	גריעות
14,965,009	94,330	618,509	9,375,149	2,195,502	2,681,519	ליום 31.12.1993
פחת שנצבר-						
8,468,218	32,765	583,030	5,013,690	1,120,913	1,717,820	ליום 1.1.1993
666,208	14,149	10,506	453,148	85,694	102,711	הפרשה
(47,473)	-	(35,945)	(11,528)	-	-	גריעות
9,086,953	46,914	557,591	5,455,310	1,206,607	1,820,531	ליום 31.12.1993
עלות מופחתת-						
5,878,056	47,416	60,918	3,919,839	988,895	860,988	ליום 31.12.1993

(2) המתקנים במרכז התיירות (כיכר נמיר) כוללים תחנת דלק, חניון, מחסנים, תחנת סיכה ומשרד.

(3) המתקנים במרכז התיירות (כיכר נמיר) נמצאים על קרקע בבעלות עיריית תל-אביב-יפו.

בהתאם לחוזה שנחתם בין העירייה לבין החברה החכירה העירייה לחברה את הקרקע ל-49 שנים (החל מיום 1.7.1975).

(4) המבנה לשירותי חוף ומעגן הסירות (המרינה) נמצאים על קרקע רשומה ע"ש מינהל מקרקעי ישראל.

טרם נערכו חוזים בין החברה והמינהל לגבי קרקעות אלו.

(5) שעורי הפחת השנתיים:

מבנה לשירותי חוף, מבנים ומתקנים במרכז התיירות (כיכר נמיר)	מעגן הסירות	ציוד ומטלטלין	כלי רכב
4%	4%	6%	15%
12.5%	-	-	-
20%	-	-	-

באור 6 - רכוש קבוע (המשך)

ב. תשלומים ע"ח הקמת מבנים ומתקנים:

<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>
573	573
<u>22,360</u>	<u>22,360</u>
22,933	22,933
=====	=====

הוצאות תכנון בקשר להרחבת מעגן הסירות  
תשלומים ע"ח הקמת בתי מלאכה במעגן הסירות

סה"כ

באור 7 - הוצאות הכשרת חניון

<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>
1,512,004	1,641,920
<u>129,916</u>	<u>7,030</u>
1,641,920	1,648,950
-----	-----
75,609	239,819
<u>164,210</u>	<u>164,540</u>
239,819	404,359
-----	-----
1,402,101	1,244,591
=====	=====

א. ההרכב:

תשלומים להכשרת החניון - לתחילת השנה  
בשנת הדוח

פחות - הפחתה בשיעור 10% לשנה -

יתרה שנצברה לתחילת השנה  
הפחתה בשנת הדוח

יתרה מופחתת לסוף השנה

ב. התשלומים הם בקשר להוצאות להכשרת מגרש חכור לצרכי שימוש בו כחניון  
בחוף המערבי.

המגרש נחכר ביום 15.6.1990 מעיריית תל-אביב-יפו לתקופה של 10 שנים  
פחות חודש. מאז השלמת הכשרת המגרש והתחלת השימוש בו, מופחתות  
ההוצאות בקשר להכשרתו לפי תקופת החכירה.

באור 8 - זכאים ויתרות זכות

ההרכב:

<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>
19,245	35,611
-	352,413
70,591	123,560
37,124	52,832
410,006	52,684
<u>131,234</u>	<u>112,017</u>
668,200	729,117
=====	=====

מינהל מקרקעי ישראל  
מס ערך מוסף  
הפרשה לחופשה  
מוסדות בגין ניכויים משכר  
מס הכנסה - חברה  
הוצאות לשלם וזכאים שונים

סה"כ

באור 9 - התחייבויות לזמן ארוך

א. ההרכב:

<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>	<u>זמן פרעון</u>	
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>		
283,682	255,000	1.12.2007	הלוואה (ראה ב' להלן)
444,991	400,000	1.5.2009	שטר הון (ראה ג' להלן)
<u>500,615</u>	<u>450,000</u>	15.1.2011	שטר הון (ראה ג' להלן)
1,229,288	1,105,000	סה"כ	
=====	=====		

ב. בחודש דצמבר 1987 קיבלה החברה הלוואה מעיריית תל-אביב-יפו בסך 255,000 ש"ח. ההלוואה היא ל-20 שנה והיא תוחזר לעירייה ללא הצמדה וללא ריבית. מנין השנים החל ב-1.12.1987.

ג. בחודש מאי 1988 ובחודש ינואר 1990 קיבלה החברה הלוואות מעיריית תל-אביב-יפו בסך 400,000 ש"ח ו-450,000 ש"ח בהתאמה, כנגד הנפקת שטרי הון לעירייה בסכומים אלה. שטרי ההון הינם לפרעון לא לפני תום 21 שנה מתאריך השטר. שטרי ההון אינם נושאים ריבית ו/או הפרשי הצמדה, לא ניתנים לפדיון מוקדם ולא ניתנים להעברה.

ד. ההכנסה מהשחיקה השנתית של ההתחייבויות לזמן ארוך נזקפת לקרן הון.

באור 10 - עתודה למסים בעתיד

ההרכב:

<u>31.12.1992</u>	<u>31.12.1993</u>	
<u>שקל חדש</u>	<u>שקל חדש</u>	
115,773	93,715	עתודה למסים בעתיד בגין הפרשים בין היתרה המופחתת של ציוד ומטלטלין בני פחת לבין הסכומים שיוותרו בעתיד כניכוי לצרכי מס
<u>9,262</u>	-	בניכוי-מסים נדחים בגין הוצאות שניכויין יותר בעתיד
106,511	93,715	סה"כ
=====	=====	

בקביעת העתודה למסים בעתיד הובא בחשבון הניכוי הנוסף בגין פחת שיותר בעתיד.



באור 11 - עתודה לפצויי פרישה

התחייבויות החברה לתשלום פצויי פרישה לעובדיה מסתכמות בסך של 450,000 ש"ח בקירוב. לכיסוי התחייבויות אלו משלמת החברה תשלומים למבטחים מוסד לבטוח סוציאלי של העובדים בע"מ וכן לחברות ביטוח לפי פוליסות בטוח מנהלים.

הסכומים שנצברו במוסדות הנ"ל בגין תשלומי החברה וכן בקופות פיצויים בגין תשלומים בשנים קודמות, לא שוקפו בדוחות הכספיים מאחר ואינם בשליטת החברה.

הסכומים שנצברו במוסדות הנ"ל בגין תשלומי החברה מכסים את התחייבויות החברה לפצויי פרישה.

באור 12 - הון המניות

מונפק ונפרע ש"ח (מותאם)	מונפק ונפרע ש"ח (ע.נ.)	ר ש ו ם ש"ח (ע.נ.)	הרכב (ללא שינוי מיום 31.12.1992):
161	0.006	0.006	מנית הכרעה בת 0.006 ש"ח
278	0.010	0.014	מניות יסוד בנות 0.001 ש"ח
<u>13,563,737</u>	<u>8,290.020</u>	<u>10,499.980</u>	מניות רגילות בנות 0.01 ש"ח
13,564,176	8,290.036	10,500.-	סה"כ
=====	=====	=====	

באור 13 - פרוטים ונתונים לסעיפי דוח רווח והפסד

א. זקיפת הוצאות הנהלה וכלליות:

בשנת הדוח נזקפו ע"ח הפרוייקטים שבביצוע הוצאות בשעור זהה לשנה הקודמת, ז.א. בשעור של 6% מההשקעות.

בהתאם לכך נזקפו ע"ח הפרוייקטים 328,779 ש"ח מתוך הוצאות הנהלה וכלליות ויתרת ההוצאות בסך 757,615 ש"ח נזקפה לדוח רווח והפסד של החברה.

ב. דמי עגינה במעגן הסירות (המרינה):

חובות בסך של 49,000 ש"ח בקירוב, בגין דמי עגינה שהצטברו עד ליום 31.12.1993 לא נרשמו בספרי החברה מאחר וגבייתם מוטלת בספק.

ג. מסים על ההכנסה:

לשנה שנסתיימה ביום			הרכב:
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
1,365,487	1,939,391	1,387,992	הפרשה למס הכנסה
( 99,193)	( 236,739)	( 210,403)	העברה לחשבון עבודות בשטח
( 22,334)	( 24,562)	( 12,796)	נמל תל-אביב והתערוכה
( 4,517)	( 6,207)	( 19,422)	העברה ממסים בעתיד
			העברה למסים נדחים (ברכוש שוטף)
<u>1,239,443</u>	<u>1,671,883</u>	<u>1,145,371</u>	סה"כ
=====	=====	=====	

באור 14 - מס הכנסה

- א. ההכנסה החייבת במס לשנת הדוח חושבה בהתאם לחוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה) התשמ"ה-1985.
- ב. לחברה הוצאו שומות סופיות למס הכנסה עד לשנת המס 1987 ועד בכלל.
- ג. פירוט המסים על ההכנסה בדוח רווח והפסד ניתן בבאור 13 לעיל.

באור 15 - התחייבויות תלויות

א. קיימות התחייבויות תלויות בגין:

- (1) מניות בסך 420 שקל ישן (נומינלי) שנחתמו בחברת עיר ימים בע"מ.
  - (2) החזר כספים ותשלום פצויים לחברות דלק במקרה של ביטול החוזים להקמת תחנות הדלק והפעלתן - בגין ההשקעות שבוצעו ע"י חברות הדלק בהקמת התחנות.
  - (3) תשלום פצויים לבעלי זכויות בשטח מופקע של נמל תל-אביב והתערוכה (ראה באור 3 ד'). לביצוע תשלומים אלה, במידה ויהיו, תקבל החברה אמצעים מבעלי מניותיה - ממשלת ישראל ועיריית תל-אביב-יפו.
- ב. ביום 22.5.1991, הוגשה נגד החברה, ע"י אחד מעובדיה לשעבר, תביעת נזיקין בגין ארוע מיום 19.6.1990 בו לטענתו נפגע העובד הנ"ל במעגן הסירות.
- סכום התביעה מסתכם בכ-1,300,000 ש"ח.
- החברה מכוסה בפוליסת ביטוח בקשר לתביעה זו.
- ג. בחודש אפריל 1992, הוגשה נגד החברה תביעת נזיקין בסך של 2,500,000 ש"ח בגין ארוע מחודש דצמבר 1989 בו נפגע אדם שנפל ממעקה מרפסת בבית הקפה - ימית.
- החברה מכוסה בפוליסת ביטוח גם בקשר לתביעה זו.
- ד. בחודש דצמבר 1992 הוגשה נגד החברה תביעת נזיקין בסך של 250,000 ש"ח בגין פגיעה גופנית.
- החברה מכוסה בפוליסת ביטוח גם בקשר לתביעה זו.

באור 16 - עסקאות עם גופים קשורים

- א. בבאור 3 ניתנו פרטים על עסקאות החברה עם בעלי מניותיה בנוגע לעבודות תשתית ופיתוח.
- ב. בבאור 5 ניתנו פרטים על השקעות החברה בחברת שרותי חברה לשירותים בע"מ (חברה בת).
- ג. בבאור 9 ניתנו פרטים על הלוואות לזמן ארוך שנתקבלו ע"י החברה מאחד מבעלי מניותיה (עיריית תל-אביב-יפו).

באור 17 - הדוחות הכספיים בערכים נומינליים

31.12.1992      31.12.1993  
שקל חדש      שקל חדש

א. מאזן:

רכוש שוטף

1,327,222	5,145,940
19,610	44,699
<u>4,426,724</u>	<u>5,243,696</u>
1,166,322	-
<u>622,234</u>	<u>263,386</u>
<u>7,562,112</u>	<u>10,697,721</u>
1	1
-----	-----

מזומנים ושווי מזומנים  
 המחאות לגביה  
 ניירות ערך סחירים  
 בעלי מניות ואחרים - יתרה בחשבון  
 עבודות תשתית ופיתוח  
 חייבים ויתרות חובה

השקעות

רכוש קבוע

868,765	1,217,192
<u>12,764</u>	<u>12,764</u>
<u>881,529</u>	<u>1,229,956</u>

מבנים, מתקנים, ציוד, מטלטלין וכלי רכב  
 (בניכוי - פחת שנצבר)  
 תשלומים ע"ח הקמת מבנים ומתקנים

רכוש אחר

1,099,411	977,052
<u>9,017</u>	-
<u>1,108,428</u>	<u>977,052</u>
<u>9,552,070</u>	<u>12,904,730</u>
=====	=====

הוצאות הכשרת חניון החוף המערבי  
 (לאחר הפחתה)  
 מסיס נדחים

התחייבויות שוטפות

-	551,543
98,598	181,735
7,145	75,415
<u>600,641</u>	<u>729,117</u>
<u>706,384</u>	<u>1,537,810</u>
<u>1,105,000</u>	<u>1,105,000</u>

בעלי מניות ואחרים-יתרה בחשבון  
 עבודות תשתית ופיתוח  
 קבלני משנה, ספקים ונותני שירותים  
 הכנסות מראש  
 זכאים ויתרות זכות

התחייבויות לזמן ארוך

23,121	-
-----	-----

עתודות

עתודה לפצויי פרישה

הון ועודפים

8,290	8,290
<u>7,709,275</u>	<u>10,253,630</u>
<u>7,717,565</u>	<u>10,261,920</u>
<u>9,552,070</u>	<u>12,904,730</u>
=====	=====

הון המניות  
 עודפים:  
 רווח-יתרה שלא יועדה

באור 17 - הדוחות הכספיים בערכים נומינליים (המשך)

ב. דוח רווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום			
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	הכנסות:
2,261,331	2,590,082	2,851,209	(ג) עודף מהפעלת מתקנים
497,241	652,393	654,363	(ד) עודף מהפעלת מעגן הסירות
630,999	1,148,725	555,535	רווח ממכירת ניירות ערך
410,961	161,502	186,519	ריבית
83,371	118,023	149,487	ריבית ודיבידנד מוגבלים בשיעור מס
			דמי סיפול וגביה בקשר לתקבולים
29,820	48,054	62,275	במסגרת חוזה המינהל
11,184	458	5,806	הכנסות שונות
-	531	1,727	רווח ממכירת רכוש קבוע
<u>3,924,907</u>	<u>4,719,768</u>	<u>4,466,921</u>	סה"כ הכנסות
			הוצאות:
621,146	850,274	1,042,877	(ה) הוצאות הנהלה וכלליות
141,971	525,077	328,779	בנכ"י-זקיפת הוצאות הנהלה וכלליות
479,175	325,197	714,098	ע"ח עבודות תשתית
( 348,000)	-	-	הוצאות הנהלה וכלליות-יתרה
269,246	-	-	ביטול הפרשה למס רכישה בגין כיכר נמיר
			תשלום מס רכישה בגין כיכר נמיר
<u>400,421</u>	<u>325,197</u>	<u>714,098</u>	
<u>3,524,486</u>	<u>4,394,571</u>	<u>3,752,823</u>	
			הוצאות מימון:
45,006	2,379	35,614	ריבית למס הכנסה
41,324	67,903	66,958	עמלות עבור ניהול תיקי השקעות
6,500	15,754	7,615	עמלות בנק וריבית
<u>92,830</u>	<u>86,036</u>	<u>110,187</u>	סה"כ הוצאות מימון
3,431,656	4,308,535	3,642,636	רווח השנה לפני מסים על ההכנסה
1,056,074	1,688,204	1,321,873	הפרשה למסים
2,375,582	2,620,331	2,320,763	
5,804	11,984	13,189	נוסף - העברה למסים נדחים
81,524	212,799	210,403	העברת חלקה של עיר ימים בהפרשה
			למס הכנסה
2,462,910	2,845,114	2,544,355	רווח השנה
2,401,251	4,864,161	7,709,275	יתרת הרווח לתחילת השנה
4,864,161	7,709,275	10,253,630	יתרת הרווח לסוף השנה

באור 17- הדוחות הכספיים בערכים נומינליים (המשך)

ג. דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מתקנים:

לשנה שנסתיימה ביום		
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש

הכנסות:

1,435,053	1,531,369	1,920,036
203,461	251,000	235,043
180,651	211,342	214,170
142,183	184,717	171,079
73,508	133,599	163,373
128,311	254,237	150,494
68,856	33,735	59,725
28,109	59,516	56,325
-	-	29,983
3,629	5,790	5,100
-	2,413	1,623
77,515	73,846	-
10,000	11,870	-
11,073	-	-
<u>2,362,349</u>	<u>2,753,434</u>	<u>3,006,951</u>

מדמי רשות להפעלת החניון, תחנת דלק והשכרת מחסנים במרכז התיירות (כיכר נמיר)  
 מדמי רשות להפעלת מזנונים ניידים בחוף נורדא  
 מדמי רשות להפעלת מבנה השרותים בחוף הדרים מהשכרת מזנון בחוף תל-ברוך  
 מהשכרת מזנון בכיכר קרלטון  
 מדמי רשות מחניון החוף המערבי מהשכרת שטח בית קפה (קרלטון)  
 מדמי רשות מהפעלת מזנון בחוף הצוק הצפוני  
 מדמי רשות מהפעלת מזנון בחוף הצוק הדרומי מהשכרת משטח שיוזף למלון מוריה מהשכרת שטחים  
 מדמי רשות ממועדון הגלשנים בחוף הצוק מהשכרת מגרש בחניון החוף המערבי השתתפות העירייה בהחזקת מרכז התיירות (כיכר נמיר)

סה"כ הכנסות

הוצאות:

13,892	16,645	21,736
9,450	1,187	660
10,000	12,420	-
6,201	1,930	-
39,543	32,182	22,396
59,019	128,714	129,048
2,452	2,452	4,294
4	4	4
<u>101,018</u>	<u>163,352</u>	<u>155,742</u>
2,261,331	2,590,082	2,851,209

החזקת מבנה השרותים בחוף הדרים החזקת מרכז התיירות (כיכר נמיר)  
 חכירת מגרש והוצאות לחניון החוף המערבי החזקת מזנון בחוף תל-ברוך

פחת והפחתות:

הכשרת חניון החוף המערבי מתקנים במרכז התיירות (כיכר נמיר)  
 מבנה השירותים בחוף הדרים

סה"כ הוצאות

עודף הכנסות על הוצאות-מועבר לדוח רווח והפסד

ד. דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מעגן הסירות:

לשנה שנסתיימה ביום		
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש

הכנסות:

997,380	1,150,936	1,586,420
437,597	503,159	533,994
58,313	78,510	59,723
6,847	18,760	29,435
297	848	-
<u>1,500,434</u>	<u>1,752,213</u>	<u>2,209,572</u>

דמי שימוש ממעגן הסירות דמי שכירות (ברי רשות)  
 מכירת חשמל ודלק, דמי כניסה והכנסות שונות דמי עגינה יאכטות זרות  
 מכירת רכוש מעוקל ונטוש

סה"כ הכנסות

הוצאות שכר עבודה:

269,727	285,379	286,132
60,357	62,010	76,198
45,815	49,337	54,119
20,147	23,158	25,888
-	2,683	11,768
6,382	2,525	-
10,555	2,436	-
4,381	1,955	-
-	299	-
<u>417,364</u>	<u>429,782</u>	<u>454,105</u>

משכורת השתתפות בהחזקת רכב ונסיעות תוספות סוציאליות למשכורת פנסיה מקיפה ביטוח מנהלים הפקדות בקופת פיצויים מס מעסיקים הפקדות בקופת תגמולים פיצויים ששולמו

להעברה

באור 17 - הדוחות הכספיים בערכים נומינליים (המשך)

ד. דוח הכנסות והוצאות מהפעלת מעגן הסירות (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום			
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
417,364	429,782	454,105	מהעברה
			הוצאות אחזקה:
98,496	110,350	260,774	תיקונים, אחזקה וכלים
-	58,949	244,294	אחזקת מבנה
100,806	108,025	155,947	שמירה ונקיון
61,145	79,404	79,912	חשמל
32,670	32,043	54,575	מים
78,849	59,464	45,601	הפעלת מחפר ימי
19,079	16,303	6,510	דלק
<u>391,045</u>	<u>464,538</u>	<u>847,613</u>	
			הוצאות כלליות:
39,236	46,850	59,324	דמי חכירה
55,281	52,046	56,842	מסים עירוניים
20,714	14,855	22,112	ביטוח
15,449	13,755	21,718	צרכי משרד
11,741	12,656	17,388	טלפון ודואר
6,037	6,184	5,821	כיבודים ומתנות
2,028	1,197	1,338	נסיעות
<u>150,486</u>	<u>147,543</u>	<u>184,543</u>	
			פחת:
7,313	7,313	7,313	מבנים
300	469	831	כלי רכב
<u>36,685</u>	<u>50,175</u>	<u>60,804</u>	מתקנים וציוד
<u>44,298</u>	<u>57,957</u>	<u>68,948</u>	
<u>1,003,193</u>	<u>1,099,820</u>	<u>1,555,209</u>	סה"כ הוצאות
<u>497,241</u>	<u>652,393</u>	<u>654,363</u>	עודף הכנסות על הוצאות-מועבר לדוח רווח והפסד

באור 17- הדוחות הכספיים בערכים נומינליים (המשך)

ה. הוצאות הנהלה וכלליות:

לשנה שנסתיימה ביום			
31.12.1991	31.12.1992	31.12.1993	
שקל חדש	שקל חדש	שקל חדש	
213,134	306,773	392,494	משכורת
53,285	95,142	119,163	השתתפות בנסיעות והחזקת רכב עובדים
16,938	16,443	109,176	ביטוח מנהלים (כולל השלמה)
41,046	63,920	84,715	תוספות סוציאליות למשכורת
			בקורת חשבונות, בקורת פנים ושרותים
95,638	73,240	83,751	מקצועיים
32,527	72,451	75,034	הוצאות משפטיות
38,852	39,312	61,182	הוצאות החזקת משרד
14,521	19,575	60,106	הגדלת הפרשה לדמי חופשה
25,962	30,121	27,184	פנסיה מקיפה
23,139	22,865	25,464	דמי שכירות
17,486	22,016	26,077	דאר וטלפון
-	-	23,142	פיצויי פרישה ששולמו
15,556	21,800	19,002	החזקת רכב ונסיעות
9,137	9,133	17,538	פרסום
6,282	8,782	16,424	ביטוח
11,563	13,773	13,019	ארוח, כבודים ומתנות
8,304	9,993	10,792	מסים עירוניים ומים
30,211	11,450	7,306	יעוץ מקצועי
3,748	9,212	6,902	צרכי משרד
-	3,782	4,595	עיבוד נתונים
( 14)	12,552	( 23,121)	הגדלת (הקטנת) עתודה לפיצויים
3,807	( 2,030)	( 1,304)	ביטולי יתרות (נטו)
-	15,520	-	הפרשה להשלמת שכר למנכ"ל שפרש
7,825	2,881	-	מס מעסיקים
8,438	8,438	8,438	פחת: כלי רכב
<u>5,675</u>	<u>7,655</u>	<u>6,386</u>	ציוד ומטלטלין
683,060	894,799	1,173,465	
<u>61,914</u>	<u>44,525</u>	<u>130,588</u>	פחות-השתתפות אחרים בהוצאות
621,146	850,274	1,042,877	סה"כ הוצאות הנהלה וכלליות-
=====	=====	=====	מועבר לדוח רווח והפסד

באור 18- אירועים לאחר תאריך המאזן

בעקבות ירידות בשווי השוק של ניירות ערך סחירים בחודשים הראשונים של שנת 1994 נגרם לחברה הפסד בסך של כ-270,000 ש"ח (נומינלי) נכון ליום 24.6.1994.





12  
K3A



## צוות תכנון - תמ"א 12

יומא בע"מ  
יעוץ ויוזמות עסקית

נח מוזס 13 ת"א  
טלפון: 6958889, פקס: 6950036

20/2/96

tama388p.4

גולדנברג - בוכמן  
אדריכלים ומתכנני ערים

רחוב מזא"ה 33 ת"א  
טלפון: 5388422, פקס: 295972



לכבוד  
מר דדי הרניק  
מנכ"ל החמ"ת

הנדון: תמ"א 12


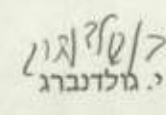
א.נ.,

עם הגשת התכנית למועצה הארצית לתיכנון ובניה ב-6.2.96 והעברתה ללא התנגדות לוועדות המחוזיות, הסתיים שלב של אבן דרך חשובה בדרך לאישור סופי של התכנית. זאת לאחר מאמץ אינטנסיבי של כשנתיים.

אנו מבקשים להודות לך בשם כל צוות התיכנון על שיתוף הפעולה שלך ושל החמ"ת.

אנו מקווים שהתכנית תעבור במהרה את כל ההליכים הנדרשים ותעמוד בפני מבחנה העיקרי - מבחן היישום - לטובת התיירות ואיכות החיים במדינה.

בברכה,

 י. קורץ  
 י. גולדנברג

העתק:

מר אלי גונן, מנכ"ל משרד התיירות



*Handwritten notes in the top left corner, including a signature and some illegible text.*

19 בפברואר 1996

החברה הממשלתית לתיירות

**דואר וכנס**

5-02-1996


לכבוד  
 מר דדי הרניק  
 מנכ"ל קה.מ.ת.  
 רח' קרן היסוד 38  
 ירושלים

שלום רב,

אודה לך מאד תורה לשלוח לי ממשרדכם עותק של תמ"א 12 וכן חוברת הסקר על המגזר הערבי.

בברכה ובידידות

יוני גדעוני  
 מנכ"ל העמותה

*Handwritten signature of Yoni Gedeoni.*

1 WEITZMAN ST., OLD ACRE,  
 P.O.B. 1088 ISRAEL.  
 PHONE 972-4-9817419, 972-4-9817423, FAX 972-4-9919418

העמותה לתיירות  
 בגליל המערבי  
 AMUTAH OF WESTERN  
 GALILEE TOURISM

רח' יצמן 1, ת"ד 1088 עכו העתיקה, מיקוד 24110  
 (במשרדי החברה לפיתוח עכו העתיקה).  
 טל' 04-9817419, 04-9817423, פקס' 04-9919418.

# תכנית מתאר ארצית למפעלי תיירות ושטחי נופש

## תמ"א 12 (תיקון 1) בינת שורף-מילנר

הקמתם, בין כביש החוף לבין הגן הלאומי, פוגעת באזור ומיותרת בעיקר לאור סמיכות האזור ל"רביירה האורבנית" בחוף המרכזי. קיימת חשיבות טפית ותפקודית גדולה להותרת חוף פתוח בתוך מרחב כפרי, בין שני מוקדי התיירות האינטנסיבית. חופי ת"א וחופי נתניה.

כינרת - שפך נחל הסמק - כשפך נחל הסמק נשתמרו נופי דלתא טבעיים, שטחי הצפה, מפרצונים ולגונות סבוכות. באזור צמחיית אשלים טבעית, היחידה שנותרה לחופי הכינרת. השפך משמש מתחם הטלה מועדף במורח הכינרת ושטחי החוף והיובלים משמשים בית גידול ליונקים רבים. ערכי הנופיים-טבעיים גבוהים ביותר, ולכן מתנגדת החברה להגנת הטבע לכל פיתוח הנושק לקו החוף ואשר יפגע בבתי הגידול באופן ישיר או עקיף.

הרי ירושלים - כעיקרון יש להצמיד את מתחמי התיירות בהרי ירושלים לשובים, וכשום אופן לא למקום באזור פתוח נטול בנייה קיים, כמוצק בתכנית באזור אבן ספיר ובר גיורא.

כמו כן מבקשת החל"ט לשנות מספר עקרונות המופיעים בתקנון התכנית המוגדים לתפיסת העולם התכנונית של החברה.

החל"ט מתנגדת לכך שתוכנית זו תגבר על תמ"א 13 לתכנית מתאר ארצית לחופי הים. לדעת החל"ט אין הגיון בכך שתכנית סקטוריאלית - כתמ"א 12, הדוחפת ומקדמת אינטרסים תיירותיים, תגבר על תכנית אינטגרטיבית כתמ"א 13, המשלבת את כל הצרכים והאינטרסים לחופי הים. שטחים פתוחים, שמורות וגנים, תיירות, חקלאות ועוד.

החל"ט מתנגדת להגדרת שטחים פתוחים נרחבים כשטחי עתודה לפיתוח תיירותי. לפי תפיסתה של החברה יש לייחד שטחים אלה להיות שטחי עתודה לשמורות טבע, גנים לאומיים או שטחי טיפוח. תפיסה זו תואמת את האינטרסים התיירותיים של התכנית. שהרי אילו כל אזור כזה יתמלא בשטחי איכסון - תהיה מדינת ישראל נעדרת מרחבים נפיים פתוחים, חסרת איכויות נופיות, ומטונקת מדמונתה התרבותית ההיסטורית המשתקפת בנף. מדינת ישראל כזו - לא רק שלא ניתן יהיה לחיות בה, היא גם לא תהיה מדינה מושכת תיירות.

### פעילות

נציגי החל"ט הבהירו עמדתם לועדת העורכים של תמ"א 12 בעקבות הצגת העמדה הוחלט על הקמת צוות מצומצם הכולל את נציגי משרד הפנים, משרד התיירות, מנהל מקרקעי ישראל, המשרד לאיכות הסביבה, עורכי התכנית ונציגי החל"ט - אשר ידון בכל סעיף בהתנגדות לגופו, וינסה להגיע להחלטות משותפות.

התכנית נמצאת בשלבו העריכה האחרונים והועברה להערות סופיות לחברי ועדת העורכים. נציגי החל"ט העבירו לעורכי התכנית, ליוזר ועדת העורכים וליוזר ועדת ההיגוי הערות לתשריטי התכנית ולתקנון.

### תפיסת המרחב בתמ"א 12

התכנית מעניקה מעמד של "חבלי ארץ תיירותיים" לאזורים שונים בארץ בחבלי ארץ אלה וישם דגש על הפיתוח החזונית והסביבית, שיתבסס על התכונות הטבעיות והטפיות המיוחדות את האזור, ידגיש אותן ויחזק אותן.

התכנית קובעת גבולות למתחמי תיירות ברמות פיתוח שונות. מתחמי תיירות עירוניים, פרבריים וכפריים. המתחמים העירוניים מאופיינים בדרגת פיתוח תיירותי גבוהה ואינטנסיבית, המשולבת בפעילות התרבותית העירונית. במתחמים הפרבריים הפיתוח התיירותי אינטנסיבי פחות ומשולב באזורי מגורים. המתחמים הכפריים מאופיינים באכסון תיירותי מסוג כפרי נופש בלבד, בבניה נמוכה בתוך אזורי טיפוח. התכנית קובעת כי היחס בין השטח המבונה לשטח הפתוח, בתוך מתחם תיירות כפרי יהיה 1:10 כלומר, על כל דונם בנוי מגדירה התכנית 10 דונמים של עורף פתוח.

התכנית שמה את הדגש על פיתוח רצועת החוף של ישראל הפיתוח התיירותי צפוף במרכזו - בת ים-ת"א-הרצליה - הולך ופוחת ברמת האינטנסיביות כלפי החוף הצפוני והדרומי.

### עמדת החברה להגנת הטבע

החברה להגנת הטבע מברכת על התפיסה הכוללת של התכנית, על הראיה האזורית הרחבה ועל תרומתה להגנה על שטחי טיפוח. עם זאת מתנגדת החל"ט, יחד עם רשות שמורות הטבע והמשרד לאיכות הסביבה, למספר מוקדים תיירותיים הממוקמים בתוככי אזורים יקרי ערך, בליבם של שטחי טיפוח. שטחים אשר יחודם הוא בהיותם פתוחים וטבעיים ואשר כל פיתוח, גם תיירותי מיטרי, יפגע בהם קשות. מוקדים כאלה, לדוגמה, הינם:

כפר נופש בחוף הבונים - החל"ט הביעה התנגדות נחרצת להקמת מוקד תיירותי ומאות חדרי מלון, על גבי החוף החולי בצמוד לשמורת הטבע הבונים ובעורפן של דיונות חול טבעיות ושמורות. כפר נופש צפונית לשבי ציון - המוקד המוצע סמוך לשמורת טבע וממוקם על גבי רצועת חול פתוחה אשר ראוי להותירה כחוף בין המוקד התיירותי בנהריה לבין זה שבשבי ציון. חוף השרון - מוצעים בתכנית שלושה כפרי נופש בין וינגייט וגעש.

# צפון ים המלח

## פיתוח תיירותי

בינת שורץ-מילנר, יוסי כדן

### עמדת החברה להגנת הטבע

תכניות הפיתוח התיירותיות לחופי ים המלח צריכות להבחן בראיה מרחבית כוללת, נטולת נבולות מוניציפלים, תוך התחשבות מירבית בסביבה וערכיה, ולצד מתן מענה לצורכי הפיתוח התיירותי.

מתוך ראיה זו תומכת החברה להגנת הטבע בפיתוח המוקד קליה-אלמוג בצפון ים המלח, ומתנגדת בחריפות לכל מוקד פיתוח אחר במרחב עד למוקד הקיים בעין בוקק-חמי זהר.

התפיסה התכנונית אשר תרמה לגיבוש עמדה זו גורסת כי פיתוח התיירות בחופי ים המלח יופנה לשני מוקדים גדולים ומרכזיים:

**האחד** - בצפון, הנשען על השינויים הגיאומורפולוגיים באזור, ומתבסס על מעבר הגבול עם ירדן, גשר עבדאללה והקירבה לירושלים ולרבת עמון.

**השני** - המוקד הקיים בעין בוקק-חמי זהר, הרחבתו והרזויות, תוך ניצול התשתיות הקיימות והשענת על בריכה 5 וכולל מתן פתרונות לשינויים במפלס.

מוקד נוסף, מצומצם, לתיירות כפרית מדברית ניתן לפתח בעין גדי, על בסיס הקיים.

יש לרכז מאמצי הפיתוח במוקדים אלה, בעדיפות ראשונה, ולמנוע היווצרות מוקדי משנה נוספים במרחב.

החברה להגנת הטבע רואה חובה והכרח לשמר אזורים טבעיים בין מוקדי הפיתוח לאזורים אלה מגוון תפקידים, וביניהם:

1. מניעת היווצרות רצף בינוי לאורך חופי ים המלח ומצוק ההעתקים, אשר יגרום להרס מוחלט של האזור הטבעי.

2. שימור המגוון הבייתי והאולוגי של האזור והגנה על הסביבה הנוף והמורשת התרבותית המחוברת אליהם.

3. הותרת מרחבים טבעיים, בלתי מופרים, באזור רגיש ונדיר זה, לטובת הדורות הבאים.

4. אזורים טבעיים כרקע נופי-חזותי למוקדי הפיתוח וכמעטפת לדרכים המובילות אליהם, באופן המדגיש את אופיו הטבעי הייחודי של האזור.

5. שמירה על אזורי טיול וסיור, המנותקים ומבודדים מפיתוח מדורני, עבור אוכלוסיית המטיילים בטבע ולטובתגיוון והעשרת הפעילות המוצעת לאורחים במוקדי הפיתוח.

לפיכך מתנגדת החברה להגנת הטבע בחריפות ובכל תוקף לתכנית המוצעת במצפה שלם ולכל מוקד פיתוח אחר, מחוץ לקליה-אלמוג, בצפון ים המלח ועין בוקק-חמי זהר בדרומו.

פיתוח התיירות לחופי ים המלח מהווה מרכיב חשוב בפיתוח התיירות בישראל ואין חולק על חשיבותו ומידת התועלת שתצמח ממנו.

העמדה המוצגת בזאת אינה באה לשלול את פיתוח התיירות סביב ים המלח אלא להציג את המקום המתאים לו ביותר, בו מצטמצם למינימום הפער בין פיתוח תיירותי לבין ערכי הסביבה והטבע.

ריבוי מוקדי פיתוח תיירותיים על גבי אזור טבעי רגיש, כמו זה של ים המלח, משמעותו פגיעה קשה ולעיתים בלתי הפיכה בסביבה, בערכים אותם הוא מבטאת, כגיבור החרד לה, בזכויותיהם של הדורות הבאים ואף בערכו התיירותי של האזור, ובביקוש אליו.

### תכניות פיתוח תיירותיות בצפון ים המלח

המועצה האזורית "מגילות", בשיתוף עם ההסתדרות הציונית העולמית יזמה תכנית אב לפיתוח התיירות בצפון ים המלח. אזור התכנון משתרע מערבות יריחו בצפון עד עין גדי-חמי מזרח בדרום, כולל רמת המדבר, מצוק ההעתקים וחוף ים המלח. התכנית מציעה בסך הכל 35 פרויקטים תיירותיים הכוללים מלונאות, כמרי נופש, מסחר, מסעדות, מרכזי קניות, פארק מים חופי רחצה, איגומי מים, קניוני ועוד.

תכנית הפיתוח כוללת שלושה מוקדי מלונאות אינטנסיביים, ובהם כ-7,000 חדרי מלון (לשם השוואה, מספר חדרי המלון הקיימים כיום באילת הוא כ-6,500). מוקדי הפיתוח הם:

1. אלמוג-קליה.
2. שפך נחל קדרון.
3. למרגלות מצפה שלם, בין מגופות הסחף של הנחלים זרזת וחצצון.

### מוקד מלונאות בחוף חמי שלם

בימים אלה הופקדה בידי מועצת התכנון העליונה של המינהל האזרחי בירושלים תכנית מפורטת (607/2) לפיתוח מוקד מלונאות בחוף חמי שלם.

1,600 דונם לפיתוח תיירותי ובהם כ-700 חדרי מלון ויחידות נופש, חלקם במבנים בני 7-8 קומות, מסחר ומסעדות, דרכי גישה, בריכות שחיה, צמחיה ושטחי ציבור מתוחים.

המוקד מתוכנן על גבי מניפות הסחף של הנחלים זרזת וחצצון למרגלות מצוק ההעתקים.

ההחלטה על הפקדת התכנית המפורטת מצטרפת למכלול החצצים המופעלים על אזור ים המלח וכוללים, לדוגמה, הקמת עיר תיירות בת כ-5,000 חדרי מלון בין עין גדי למצדה. יותר מכך, התכנית עלולה להביא לעצירת הפיתוח במוקד עין בוקק-חמי זהר, ולפגיעה בו.

תשנ"ו  
1996

א' שבט תשנ"ו  
22 בינואר 1996  
ת. 96-66125

*[Handwritten mark]*

הח' <i>[Handwritten]</i>	
מס' <i>[Handwritten]</i>	
08-02-1996	לכ
כירועה	
אל: חברי ההנהלה - <i>[Handwritten]</i>	

הנדון : קיום סדנא על ת.מ.א 12 לנציגי משרד התיירות  
בועדות המחוזיות לתכנון ובניה

1. מצ"ב עותק הודעת זימון לנציגי המשרד בועדות המחוזיות לתכנון ולבניה לסדנא על ת.מ.א 12.
2. הסדנא תיערך ביום ח' באדר תשנ"ו (28 בפברואר 1996) משעה 08:30 עד 16:00 באולם הישיבות של המשרד.
3. חברי ההנהלה מוזמנים. נא להודיע שבוע מראש על השתתפותכם (לצורך... הכיבוד).

ב ב ר כ ה



משה ריגל  
סמנכ"ל תכנון פיתוח  
ויועץ כלכלי לשר



א' שבט תשנ"ו  
22 בינואר 1996  
ת.96-66123

אל: נציגי משרד התיירות וממלא מקום בוועדות המחוזיות לתכנון ולבניה

ה"ה עופר מור  
גב' כרמית קדמי  
דורון קבלי  
גב' אהובה גנור  
גב' חנה איפרגן  
עמית בן יהודה  
דני שחל  
גב' רמה בין ידידיה  
גדעון שניר  
גב' רינה מאור

סדנא על ת.מ.א 12 כבסיס לפעילות בוועדה המחוזית לתכנון ולבניה

1. ברצוני קודם כל לברך את עצמנו על המינויים, יצוג המשרד בוועדות המחוזיות מבשר על עידן חדש של פעילות אקטיבית של משרד התיירות בתחום התכנון הפיזי.
2. בתחילת פברואר 1996 תובא ת.מ.א 12 לדיון בפני המועצה הארצית לתכנון ובניה.  
לאחר מכן תופץ הת.מ.א להערותיהן של הוועדות המחוזיות ותוך כמה חודשים אנו תקווה שתחזור הת.מ.א לאשור סופי של המועצה הארצית עם המלחצה לממשלה לאשרה.
3. בד"כ תהליך כזה עלול לקחת חודשים רבים אם לא שנים. קבענו לעצמנו יעד של חצי שנה עד לאשור הממשלה.
4. לשם כך על כולנו להירתם למשימה הן במישור הארצי והן במישור המחוזי.
5. גופא, ת.מ.א 12 יהווה הבסיס לפעילותכם לכן יש צורך ללמוד אותה על כל פרטיה ודקדוקיה



מדינת ישראל משרד התיירות  
STATE OF ISRAEL MINISTRY OF TOURISM

משרד התיירות

לאור האמור לעיל מצאתי לנכון לארגן לכולנו סדנא של יום אחד  
בהשתתפות מר מוטי קפלן מהצוות לתכנון ת.מ.א 12 .

הסדנא תיערך ביום ח' באדר תשנ"ו 28 בפברואר 1996, משעה 08:30  
עד 16:00 (לפחות) באולם הישיבות של המשרד.

מצ"ב תקנות הת.מ.א שהנכם מתבקשים ללמוד עד לסדנא.

6. לאור חשיבות הנושא אנבקשכם לשריין את התאריך 28.2.96 ביומן  
הפגישות שלכם.

ב ב ר כ ה

משה ריגל  
סמנכ"ל תכנון פיתוח  
ויועץ כלכלי לשר

העתק: מר א.גונן - מנכ"ל המשרד  
מר ש.שי - משנה למנכ"ל  
גב' ג.מינה - ממונה או"ש

۱۳۳۵  
۲۵۵



- סוג "LEASE BACK" המאפשר מכירת יחידות אירוח לכל דיכפיו, ישראלי או תושב חוץ, בבעלות מלאה רשומה בטבו, אך עם זכות שימוש מוגבל לבעלי היחידה עד לחודשיים בשנה(דוגמת מלון סונסטא באילת).

יתרת השנה תופעל יחידת האירוח שנמכרה כיחידת אירוח של מלון לכל דבר, באחריותה וניהולה של חברת ניהול המלון.

4. "TIME SHARING & LEASE BACK" = מלון לכל דבר.

למען הסר ספק יודגש כי שני הסוגים החדשים ייבנו מבחינה פיזית על פי כל הקריטריונים הפיזיים המוכרים של משרד התיירות, וזאת בניגוד לסוג "מלון דירות" שבו עד 50% משטח יחידות האירוח ניתנות להיבנות כדירות בכל הגדלים, ללא זיקה אמיתית עם מושג המלונאות, וזאת גם בניגוד למה שהשוק בונה בשם "מלון דירות", שהוא בית דירות לכל דבר, ללא זיקה כל שהיא למלונאות.

בנוסף יש לודא שגם ה"LEASE BACK וגם TIME SHARING" יעמדו בדרישות של ניהול מקצועי באמצעות חברת ניהול מוכרת ע"י משרד התיירות.

יוצא מכך שמלון בדירוג A או C, או מלונית או כפר נופש יוכלו להיבנות על קרקע מלונית בבעלות מלאה של בעל המלון או בבעלות מעורבת כדלקמן:  
- שטחים ציבוריים בכל מקרה יהיו בבעלות בעל המלון. יחידות ארוח יוכלו להיות או בבעלות בעל המלון או בבעלות של אחרים.

5. יצירת שני סוגי אכסון בת.מ.א: סוג 'א' וסוג 'ב'

בתי מלון בבעלות מלאה על כל סוגיהם יכללו ב"סוג אכסון א'" במתחמי מלונות; לעומת זאת בתי מלון בסוג "LEASE BACK TIME SHARING" יכללו "בסוג אכסון ב'" במתחמי מלונות, כשהעדיפות מבחינת ערכי נוף וקרקע יינתו "לסוג אכסון א'".

6. שיטת השיווק כנגזרת מהוראות הת.מ.א

ההבחנה בין שני סוגי אכסון באותו מתחם מחייב לגבש כללים שעל פי הם ייקבע בכל שטח ושטח את סוג האכסון הנדרש. זאת בעיה לא פתורה המערערת על עצם השיטה המוצעת:

בשלב זה אני מעלה לדיון שני רעיונות:

(א) הרעיון הראשון הוא הרעיון הליברלי ביותר:  
כל יזם יבחר את הסוג הנראה לו: או סוג א' עם סיוע ממשלתי או סוג ב' בלי סיוע ממשלתי.  
בשיטה זו יש חשש של גלישה לאכסון לא תיירותי.

ב) על פי הרעיון השני (העדיף עלי) לא ישווקו מגרשים בודדים אלא מתחמים שלמים או תת-מתחמים שבהם ריכוז מגרשים. במסגרת אותם המתחמים ייקבע חלקו של כל סוג האכסון ומראש תיקבע החלוקה עם היזם הן כתוצאה ממכרז והן כתוצאה ממשא ומתן עם היזם. שיווק מתחמים או תת-מתחמים במקום שיווק מגרשים בודדים יבטיח בנוסף קו אדריכלי אחיד, גיבוש דרישות אדריכליות כוללניות ופקוח של מתכנן על שכל כך קשה לקבל באמצעות שיווק מגרשים בודדים.

7. הסיוע הממשלתי

מוצע שרק "סוג אכסון א'" , כאמור בסעיף 5 דלעיל, יזכה לסיוע ממשלתי ("מפעל מאושר") ולא יהיה ערוב של סיוע ממשלתי במלון שבחלקו אינו מופעל כמלון ("מלון - דירות"). יחד עם זאת מוצע לאפשר לחברת הניהול של המלון מסוג LEASE TIME SHARING & BACK לקבל מעמד של מפעל מאושר (הטבות מס) אם תספק את דרישות המשרד.

8. היתר בניה ורשיון עסק בכפוף לאשור המשרד

א. כדי להשלים את התמונה, מוצע גם שכל אכסון שייבנה על קרקע מלונאית לא יקבל היתר בניה אלא בכפוף לאשור של משרד התיירות בדבר התאמת תכניותיו לקריטריונים הפיזיים של המשרד. באגרת פתוח/בניה שמשלם המלון לרשות מוניציפלית ייכללו דמי תשלום הבדיקה שתיערך באמצעות משרד התיירות כשההיתר חשבוני תיעשה ישירות בין המשרד לרשות המוניציפלית. באותה מסגרת ייכללו גם דמי הטיפול של בדיקה תקופתית של בנית המלון בהתאם לקריטריונים של המשרד.

ב. כתנאי לרשיון עסק יידרש אשור של המשרד. האשור יינתן, לכל מלון - לרבות מלון מסוג "TIME SHARING & LEASE BACK" כמוגדר דלעיל בסעיף 3. לאחר שיוכח שהוא עומד בדרישות המשרד ל"מלון רשום".

9. הגדרת השרותים הניתנים במלון

מתברר שלמשרד התיירות, - עד כמה שבינתי משגת-, אין דרישות תפעוליות ברורות: הדרישות היחידות של "מלון רשום" מתייחסות בעיקר לדרישות מינימום בתחום הפיזי (מבנה וציוד) ולא בתחום השרותי:

מה שמבדיל מלון מבית דירות זה לא רק המבנה הפיזי של המלון אלא גם השרותים הניתנים בו.

להלן הגדרת "השרותים הניתנים במלון" (מתוך התכונות הכלליות הנדרשות מבית מלון רשום של המחלקה לבתי מלון ולאכסון של המשרד):

"השרותים אותם מעניק המלון לאורחיו מהווים חלק בלתי נפרד מאיכותו ומן המוניטין שנצבר. השרותים יינתנו ברמה נאותה ויבטיחו את רווחת האורחים. המזון יהיה טרי, יוכן לפי הדרישות התברואתיות ויוגש בצורה נקייה ונאה".

הגדרה זו אינה מספיקה ולעניות דעתי חייב המשרד להגדיר מה הם השרותים הבסיסיים שמלוו חייב לספק לאורחיו. שרותים אלה ישמשו בסיס נוסף להבדל המהותי בין מלון לבית דירות.

10. שנוי הגדרות בת.ב.ע


יש לדאוג שעל פי ת.מ.א 12 תורה המועצה הארצית לתכנון ובניה לכל רשויות התכנון (הועדות המקומיות והמחוזיות לתכנון) לסקור את כל תכניות בנין העיר (ת.ב.ע) המתייחסות למתחמי תיירות כדי לשנות את הגדרות יעודי קרקע כך שיותאו לקריטריונים של משרד התיירות. לגבי קרקעות המדינה אין בעיה; לגבי הקרקעות הפרטיות לא תהיה ברה אלא להתיר שימוש חריג על פי היעוד הנוכחי כדי למנוע דרישות פיצויים.

11. שנוי הגישה של משרד התיירות

הגישה הכללית של המשרד תשתנה עם אימוץ המלצות אלה:

כיום רק מי שרוצה להיות מלוו רשום ולהנות מסיוע ממשלתי חייב לפנות למשרד התיירות. להבא כל מי שיבנה על קרקע מלונאית לא יוכל כמו היום לבנות מה שהוא רוצה לפי שקול דעתו הלא מקצועית של הרשות המקומית אלא יצטרך לעמוד בכל הדרישות של המשרד, בהיותו בנוי על קרקע מלונאית.

ב ב ר כ ה,

  
משה ריגל  
סמנכ"ל תכנון פיתוח  
ויועץ כלכלי לשר

העתק: גב' ד. רדצ'בסקי, ראש מינהל התכנון, יו"ר ועדת העורכים  
מר ד. סתיו, מנהל אגף תכנון ופתוח, ממ"י  
גב' ה. בר, ס/מנהלת אגף תכנון ופתוח, ממ"י  
גב' נ. אוסטרובסקי, ע/ראש מינהל התכנון, ממ"י  
צוות תכנון ת.מ.א 12  
מר א. כהן, ס/מנכ"ל תכנון, ה.מ.ת.  
מר ש. שי, משנה למנכ"ל  
מר ע. קדמי, היועץ המשפטי  
מר ג. שניר, ס/מנכ"ל לכלכלה  
מר ג. שמיר, ממונה על תכנון פיזי  
גב' ח. איפרגן, ממונה על מימון והשקעות  
גב' כ. קדמי, ממונה על תכנון תיירותי





25.4.95

תמא 271

סדרי עדיפות וקדימויות  
בהשקעות באתרי ביקור

1. כללי

מטרת הסקירה שלהלן להציג קריטריונים וחלוקה ראשונית לרמות חשיבות של אתרי הביקור התירותיים בארץ.  
כנגזרת מחלוקה זו מוגדרים קריטריונים לסדרי עדיפות בהשקעות באתרי הביקור ומנגנון מוצע להפעלת הקריטריונים.  
בהמשך למסמך זה יתקיים דיון בהשתתפות משרד התיירות, החמ"ת, רשות הגנים הלאומיים, רשות שמורות הטבע, רשות העתיקות, קק"ל, המנהלה לפיתוח התיירות בנגב וגופים נוספים האחראים על תכנון וניהול אתרי ביקור.  
בדיון זה יוצגו תוכניות פיתוח קונקרטיות והשקעות נדרשות ומתוכננות באתרים השונים.

2. קריטריונים לחלוקת אתרים לפי חשיבות (היררכיה)

להלן קריטריונים מנחים עיקריים לחלוקת האתרים על פי חשיבותם ברמה השיווקית-כלכלית:

- מספר מבקרים קיים ופוטנציאלי (לתיירות פנים וחוץ, סוג והרכב המבקרים, פוטנציאל לביקורים חוזרים). במסגרת קריטריון זה תיבחן גם החנהגות לאורך זמן כדי לאבחן אופנתיות, התקדמות בציר הזמן, יציבות וכיוצ"ב.
- דמת אטרקטיביות של האתר (יחודיות, גודל האתר, משמעות דתית/היסטורית/ ערכי טבע ונוף, עושר חזותי/תוכני).
- תרומה לאזור (מכפיל, תעסוקה, שהות).

3. חלוקת האתרים המרכזיים ע"פ רמות חשיבות

ע"פ הקריטריונים שהוצגו לעיל רצ"ב חלוקה ראשונית של אתרי הביקור המרכזיים ל- 3 רמות חשיבות:

רמה 1	רמה 2	רמה 3
מצדה קיסריה הר הבית כנסיית הקבר בית שאן כפר נחום נצרת (כנסיית הבשורה) יד ושם ים המלח	מערות בית גוברין חמת גדר יערות הכרמל החולה מכתשים ירדנית (אתר טבילה) עכו העתיקה יערות בן שמן	חרמון הר תבור ראש הניקרה סחנה בניאס שמורת דן אכזיב מפלי הגולן מירון צפת יפו העתיקה מערת הנטיפים

4. סדרי עדיפויות להשקעה באתרי ביקור - קריטריונים

להלן הקריטריונים לקביעת סדרי העדיפויות להשקעה באתרי ביקור:

- 1) כח משיכה קיים ופוטנציאלי ויתרון יחסי.
- 2) יכולת פיתוח והתאמה לתכנית הפיתוח התירותית לפי החלופה הנבחרת.
- 3) עלות/תועלת ההשקעה.
- 4) תרומה והתאמה לביקושי התיירות (חוץ ופנים) ע"פ המגמות העתידיות.
- 5) תרומה לאזור (מוקדי תיירות נוספים - השלמה והגברת האטרקטיביות של האזור).
- 6) היצע אתרים דומים ברמה הארצית והאזורית.
- 7) סיוע לכושר הנשיאה האזורי והארצי.
- 8) פער בין ההצעה לבין הביקוש ברמת האתר.
- 9) זמינות.

5. בחינת השקעות באתרים ע"פ קריטריונים של סורי העדיפות

בחינת ההשקעות מנצעת שתחבצע ע"פ שיקלול של המשקל היחסי של כל קריטריון כפי שיפורט להלן וציון יחסי (בסולם של 1-5) שינתן לכל פרמטר ביחס לכל אתר.

משקל יחסי של הקריטריונים

משקל יחסי (%)	הקריטריונים
20	1. כח משיכה קיים ופוטנציאלי ויתרון יחסי
5	2. יכולת פיתוח והתאמה לתכנית הפיתוח
20	3. עלות תועלת ההשקעה
8	4. תרומה והתאמה לביקושי התיירות
8	5. תרומה לאזור
8	6. הצע אתרים דומים
8	7. סיוע לכושר נשיאה
15	8. פער בין הצע לביקוש
8	9. זמינות
100	סה"כ



משרד התיירות

מדינת ישראל משרד התיירות  
STATE OF ISRAEL MINISTRY OF TOURISM

כ"ח שבט  
29 בינואר 1995  
ת.95-38170

Handwritten notes in blue and black ink, including a large oval containing the number 132-95 and other illegible text.

33

Faint background text and a grid pattern, possibly a stamp or watermark.

לכבוד

Handwritten signature: מרן יק, תל אביב

א.ג.ג.

הנדון: הצגת תוכנית מתאר למפעלי תיירות ונופש

בהמשך להזמנה להשתתף בדיון בנושא הצגת תוכנית מתאר ארצית שתערך ביום 14.2.94 בשעה 13:00 - 9:00 במלון מוריה פלאזה בת"א רח' הירקון 155 תל אביב.

להלן פרוט סדר היום:

- 9:00 - 9:15 - דברי פתיחה- מר אלי גונן מנכ"ל משרד התיירות
- 9:15 - 11:00 - הצגת תמ"א 12 - ע"י צוות התכנון
- 11:00 - 11:30 - הפסקת קפה
- 11:30 - 13:00 - דיון והערות בהנחיית מר משה ריגל סמנכ"ל לתכנון ופיתוח משרד התיירות.

אנא אשרו את השתתפותכם ו/או מס' המשתתפים הנוספים אצל מירי בטל' 754825/6.

בברכה  
קרמית פיניץ קדמי  
ס/ממונה לתכנון פיזי



משרד התיירות

מדינת ישראל משרד התיירות  
STATE OF ISRAEL MINISTRY OF TOURISM

י"ח שבט תשנ"ה  
19 בינואר 1995  
ת.95-38134

לכבוד

א. ג. ג.

א. ג. ג.

הנדון: הצגת תוכנית מתאר למפעלי תיירות ונופש

משרד התיירות בשיתוף משרד הפנים וממ"י עוסקים בהכנתה של תוכנית מתאר ארצית למפעלי תיירות ונופש.

התוכנית בנויה בשני שלבים:

- א. תוכנית אב שתנחה את מדיניות משרד התיירות לגבי המשך פיתוח התיירות (כיווני פיתוח, סדרי עדיפויות וכו').
- ב. תוכנית סטטוטורית המבטיחה את עתודות הקרקע הדרושות והראויות לפיתוח התיירות.

לקראת גיבושה של התוכנית החליט משרד התיירות להציג את הרעיונות המרכזיים בתוכנית בפני גורמי ענף התיירות, ראשי ערי תיירות, מהנדסי עיר וכד' בכדי לקבל את תשומותיהם (IN PUT) לתוכנית.

הנך מוזמן להצגת התוכנית ולדיון בה, אשר יערך ביום ג' 14.2.95 בין השעות 9:00-13:00 בת"א (על המקום המדוייק תבוא הודעה).  
הדיון יערך בראשות מר אלי גוק, מנכ"ל משרד התיירות ויו"ר ועדת ההיגוי תמ"א 12.

נא אשרו השתתפותכם אצל מירי טל': 02-754825/6.

ב ב ר כ ה,

ב/מ/ר

משה ריגל

סמנכ"ל לתכנון ופיתוח

ויועץ כלכלי לשר התיירות



החברה  
הממשלתית  
לתיירות

ISRAEL GOVERNMENT TOURIST CORPORATION

ירושלים: 28.12.94  
מספרנו: 1857

לכבוד  
מר דגני קמחי  
רח' בן דור 1  
ירושלים

א.נ.,

הנדון: סקר מתרחצים בחופי ישראל - ת.מ.א 12

הנני להזמין אצלכם את ביצוע עבודת הסקר החופי עפ"י מכתבך מיום 11.12.94 המהווה חלק בלתי נפרד מהזמנה זו.

מלווה העבודה מטעם החברה הממשלתית לתיירות יהיה מנהל אגף תכנון הד"ר רן כהן.

הינכם מתחייבים בזאת לסיים את העבודה תוך 6 שבועות עבודה מהיום ולהגישה למנהל אגף תכנון לאישורו לפני הפצחה.

כעבור עבודה זו ישולם לכם השכר המבוקש שהינו 30 ש"ח לשעה X 644 שעות ובסה"כ 19,320 ש"ח (ללא מע"מ). אבקשכם להעביר לחמ"ת אישורי מס כחוק.

בברכה,

דוד הרניק, מנכ"ל

העתק: סמנכ"ל תקציב - חמ"ת  
מנהל אגף תכנון - חמ"ת  
הנה"ח חמ"ת

## תכנית אב ותכנית מתאר ארצית למפעלי תיירות ושטחי נופש תמ"א 12

### תקציר

תהליך התכנון של תמ"א 12 הניע לאבן דרך מרכזית, והיא הצגה וניתוח של חלופות התכנון. מטרת דו"ח זה הינה להגדיר את מרחב אפשרויות הפעולה של סקטור התיירות בישראל, וממנו לנזור יעדים שיווקיים ולהציג בהמשך את התרגום הפיסי שלהם במונחים של מספר חלופות מרחביות.

התווית חלופות התכנון לתמ"א 12 נעשתה בשלוש רמות, שהן שלושה מישורי תכנון מקבילים: הרמה הרעיונית, הרמה השיווקית-תיירותית והרמה המרחבית. החלופות הרעיוניות הן הנדבך הבסיסי אשר על גביו יקבעו החלופות השיווקיות ובהמשך יגזרו החלופות הפיסיות-מרחביות.

חלופות התכנון עוצבו כקווי מדיניות הבאים לכוון את מנמות התכנון, ואין לראות בהן הצעות פורגמטיות מדויקות. החלופות הוגדרו בחקצנה כדי לחדד את ההבדלים ביניהן. להלן תאור תמציתי של החלופות.

### החלופה המועדפת

צוות התכנון ביצע הערכה רציונלית השואתית של ארבע החלופות אשר נותרו לאחר שלב המיון השני. החלופה אשר זכתה לניקוד הנבוה ביותר לפי הערכה זו היא חלופה נ'. חלופה זו נוקטת בגישה שיווקית של גיוון התמהיל המסורתי עם מרכיב נופש לתייר המבקר, תוך הפניית מירב ההשקעות והמאמצים על פיתוח תיירותי ומוקדי איכסון בחופי הארץ. קביעתה של חלופה נבחרת זו אינה נעזת מן האפשרויות המקומיות לתמהילי שיווק ופיתוח שונים אשר יתוכננו במרחבים תיירותיים. ניתן יהיה במקביל לבחירת מוקדי האיכסון המרכזיים, ליצור צירופים של תמהילי איכסון ברמות שונות אשר ישרתו צרכים מקומיים, ויצטרפו וישלימו מערכי תיירות

אזוריים.

YOZMA LTD.

ECONOMIC & BUSINESS CONSULTANTS

**יוזמה בע"מ**  
 יעוץ ויזמות עסקית



תאריך:	13 12	לטל' פקס מס:	
נשלח אל:	רפי ברניק	מאת:	ישעיהו קורן
הנושא:	תע"ו 12		
מס' עמודים (כולל דף זה):	9		

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

באם לא קיבלת את כל דפי המסמך שנשלח נא התקשר עמנו בהקדם  
 נח מוזס 13, תל-אביב טל. 6958889 TEL. 03-6950036 TELEFAX NO.



## צוות תכנון - תמ"א 12

יזמה בע"מ  
יעוץ ויזמות עסקית

נח מוזס 13 ת"א  
טלפון: 6958889, פקס: 6950036

12/12/94

גולדנברג - בוכמן  
אדריכלים ומתכנני ערים

רחוב מזא"ה 33 ת"א  
טלפון: 5388422, פקס: 295972

לכבוד:

מר שבתאי שי

משנה למנכ"ל

משרד התירות

הנדון: תירות חופים-סקר השוואתי (סיור באירופה 10/94)

א.נ.,

1. מצ'ב טיוטא של דו"ח בנדון, כולל:
  - תמצית (נקודות מפתח).
  - דו"ח מפורט מהסיור ב-3 תארצות (סרט ודיאו נמצא בעריכה).
  - נתוח היבטים שונים - איסטרטגית הפתוח בחדך נושאי והשוואתי.
  - מסקנות ראשוניות.
2. כידוע לך הוכנה טיוטא של דו"ח סקר המחליטנים ובהמשך יש מקום להתייחסות אינטגרטיבית לשני המסלולים, במסגרת הדו"ח המסכם.
3. אנו ממציאים החומר הנ"ל כמצע לדיון פנימי.

בברכה,

ישראל קורץ, ישראל קמחי, מוטי קפלן

(-) (-) (-)

העתק:

משה רינגל, משרד התירות

יוסף אנגל (גו'חא), משרד התירות

כרמית קדמי-פינץ, משרד התירות

דדי הרניק מנכ"ל החמו"ת

נטלי אוסטרובסקי, מינהל התכנון, משרד הפנים

תוכן העיניניםחצמוד

1	תמצית מנהלים
	חקדמה
7	1. דו"ח מחסיור בתורכיה
18	2. דו"ח מחסיור בדרום צרפת
25	3. דו"ח מחסיור בקפריסין
	4. סיכומים בחתך נושאי
30	4.1 איסטרטגית פיתוח
38	4.2 היבטים פיזי-תכנוניים
46	4.3 יחסי גומלין ממשלה-סקטור פרטי
47	4.4 תמהיל האיכסון
48	4.5 נוחלי תיאום וארגון
49	4.6 תיירות פנים
50	5. מסקנות ראשוניות

נספחים

57	נספח א-ב נתונים ומאפיינים של התירות בתורכיה
61	נספח ג' - פרויקט התירות של דרום אנטליח
64	נספח ד'-ה' - נתונים ומאפיינים של התירות בקפריסין
66	נספח ו' - התירות בים חתיכון בשנות האלפיים

**סקר תירות חופים השוואתי באירופה**  
**תמצית - ריכוז נקודות מפתח**

**1. פרופיל תחרותי**

מתוך השוואת ישראל ל-3 ארצות הסיור (תורכיה, קפריסין ואזור לונגדוק-רוסיון ודרום צרפת) מצטירת התמונה הבאה מנקודת הראות של ישראל:

<u>נקודות חוזק</u>	<u>נקודות חולשה</u>
מגוון אתרים, נוף ואקלים	אורך ומיגוון חופים, זמינות
תשתיות ורמת שרותים	עלות נגישות למדינה
נקיון וחזות סביבתית	מחירים, סל עלויות
רמת החופים	זיקה לקהל יעד
ארץ קטנה (קומפקטיות)	תדמית ומוניטין
	(בתחום הנ"ל)

למרות הבדלים בסיסיים בין המדינות הנ"ל, (בין לבין ובין לבין ישראל) אפשר להערכתנו להפיק מספר לקחים חשובים לנושא הנדון, חלקם על דרך ההנגדה דווקא, כפי שיוסבר להלן.

**2. איסטרטגיה פיתוח לאומית**

- מחויבות והתמדה במדיניות הממשלתית מאפשרים פריצת דרך במבנה חתירות ובהקפיה. (דוגמא מאלפת - תורכיה).
- תירות הנופש מפתח לצמיחה מואצת בשוק האירופאי.
- איזון בין יעדים כמותיים (בשלב ראשון) ויעדים איכותיים (בחמשך)
- חבסיס להתפתחות (חוץ מנתונים טבעיים): קיומו של מלאי איכסון מתאים ובכמות מינימלית (מסה קריטית). זה מאפשר קצב גידול מואץ, אם כי מחזורי, תוך התמקדות במספר מצומצם יחסית של אזורי תירות.
- תורכיה מפעילה איסטרטגיה שיווקית דיברסיפיקציה (גיוון), וקפריסין גם מדיניות של סגמנטציה (התמחות בפלחי שוק).

**3. מודלים של תירות חופים**

המודלים של תורכיה וקפריסין (במיוחד של תורכיה) מהווים דוגמא להפעלת מדיניות של תירות נופש חופים המונית, נופש "טחור" בדרכ' (אם כי עם סממנים ראשוניים של נופש פלוס). ניתן להגיע למסקנה כי כניסת ישראל לזירה זו תהיה בתנאים של נחיתות יחסית (לאור אורך חופים, מחירים וכדו').  
 המסקנה: מוטב לבחור במודל יחודי של נופש פלוס, עם דגש גדול על "הפלוס", הכולל מגוון אטרקציות נופיות ובמיוחד הסטוריות ארכיאולוגיות ודתיות. כמו כן יש להתור לשילוב יזום של הבילות סיור אזוריות.

כל אלו בתנאים של ארץ קטנה וקומפקטית, בעלת תשתית שרותים מודרנית ומערבית עשויים להקנות לנו יתרון תחרותי וסיכוי לקבלת מחירים גבוהים מהמקובל לחבילות נופש.

#### 4. מיצוב שיווקי (Positioning)

המוצר התירותי החדש המכונה "נופש פלוס" הוא למעשה מוצר משולב, הפונה הן לתירות עם מניעי נופש המוכנה לשלב ימי סיור בחבילה והן לקהל היעד של ישראל בתמחיל הקלאסי, המסורתי (סיור וטיול, צלינות וכדו') ומציע לו נדבך נוסף של מספר ימי נופש בחופשה נתונה. יחד עם זאת בכדי לחצליח בקנה מידה משמעותי אין מנוס מלגוון את קהל היעד במידה מסוימת ולפנות לשכבות נוספות, בארצות היעד באירופה. הכוונה לצבור משכיל, בעל פרופיל סוציו-כלכלי בינוני ומעלה, עם מניעי תיור רחבים.

במעגל הרחב, זוהי לאמיתו של דבר "תירות של ברירה" שאינה שונה מהותית מקהל היעד הפוקד את חופי תורכיה או קפריסין לנו ספרד וכתים.

#### 5. הבחינה הפיזית - תכנונית - סביבתית

להוציא יתרונות גיאוגרפים מובהקים, הרי הפוטנציאל של המוצר התירותי, (המשולב) בארץ אף עולה, במובנים מסוימים, על זה שבתורכיה וודאי לעומת זה של קפריסין. לעומת יתרונות טבעיים שיש לאזורי הנופש בתורכיה מבחינת יכולתם לאפשר טיפוסים אכסון רחבי ידים כגון כפרי נופש ברמה גבוהה עם חופים פרטיים ושטח צבורי נרחב, הרי שישראל עשויה להציע מרחבי תירות מגוונים ויפים יותר בקרבת מקום לחופים וכן עיצוב אדריכלי מתקדם ואסטטי יותר\*. באם תורכיה וקפריסין מציעות למעשה "בועה" תירותית, הרי בישראל ניתן לפתח אתרי Resort בסמוך לעורף אורבני, בעל רמח גבוהה יחסית, בתנאי שהאזור יתוכנן כ"אזור תירות". קפריסין באופן מיוחד מבליטה את העובדה שאין לנו כל נחיתות במובנים חנ"ל-ואף להיפך.

#### 6. תמחיל האכסון

אחד הממצאים החשובים מהסיור נוגע לתמחיל האיכסון המאפיין אזורי נופש חופים. הכוונה לטיפוסים תכנוניים כגון מלון נופש וכפר נופש בסטנדרדים (גבוהים) שאינם מוכרים בכלל בארץ (במיוחד בתורכיה). מחד גיסא ישנו אכסון בלתי ממוסד, בדמות מקבצים המונים של דירות נופש, ו-Self catering (כמו בדרום צרפת). בקפריסין רווח במיוחד גם הסוג של מלונות דירות (ברמות שונות). תמחיל זה משקף הן את טעמי הצרכן והן את הצורך להתמודד עם הבעיה הכלכלית שנובעת מהעונתיות החריפה. (ראה לחלק).

\* יצוין בהקשר זה כי לישראל אורך חופים של כ-180 ק"מ (90 ק"מ נטו למעשה, בניכוי שטחים תפוסים ע"י שטחי אש ומתקנים שונים) לעומת כ-5,000 ק"מ של חופי תורכיה למשל.

מאחר ובישראל אין למעשה מוצר קיים ויש ליצור "יש מאין", ישנה חשיבות רבה לבחירת סל האיכסון שאיננו דומה לזו המאפיין את התירות האורבנית במוקדי העל של ישראל ואף זה של אילת.

#### 7. התמודדות עם הבעיה הכלכלית ומדיניות ההשקעות של הממשלה

בכל המדינות מתמודדת התירות עם בעית העונתיות האופינית לתירות נופש חופים. בתורכייה הופעלה מדיניות ממשלתית מכוונת מראש ומניפולטיבית שיצרה מלאי איכסון גדול ככל מחיר, תוך תימרוץ הסקטור הפרטי (גם משקיעי חוץ) במיגוון אמצעי סיוע. התוצאה: הפעלה במחירים תחרותיים ואטרקטיבים שמעלה את התפוסה בעונה העיקרית אבל אינה פותרת את תקופת השפל, שבה נסגר חלק ניכר מחמתקנים. בקפריסין הוביל דווקא הסקטור הפרטי והתוצאה-הרכב איכסון שלא היה ברמה נאותה ולכן הממשלה נאלצה לחתערב בדיעבד, לבלום ולכוון באופן סלקטיבי באמצעות התכנון הפיזי.

בדרום צרפת - בחיעדר מעורבות ממשלתית מכתוב השוק שבו משפיעים בעיקר חרגלי הנופש של תירות הפנים, סל איכסון טיפוסי שעיקרו דירות נופש ו Scatering, כמעט ללא מלוטאות טחורה. בישראל תנאי השוק והאוריינטציה הנדלני"ת של היזמים באזורי החוף מציבים מציאת פתרונות מראש לבעיה הכלכלית.

#### 8. תירות הפנים

בישראל, כמו בצרפת ובשונה מתורכייה, הכיוון של תירות הנופש חיב להתחשב בראש ובראשונה בצורכי ובעדיפויות תירות הפנים. נקודה זו הינה קריטית גם מבחינת הפתרון לבעיה הכלכלית בשל החשיבות של הצרכן הישראלי לאיזון שעורי התפוסה.

#### 9. ארגון

דווקא השוואה למבנה המערכת בארצות כמו תורכייה (שיש לה ממשל די צנטרליסטי) או קפריסין מצביעה על נקודות תורפה במבנה המערכת אצלנו וביניהם העדר מסגרות תיאום אפקטיביות במישור הבין-משרדי, בהקשר לחוקת התכנון והבניה והפעלתה בשטח ובמיוחד כלפי אזורי תירות מוגדרים ובקשר לכל המגזרים של התיירות. כמו כן בולטת חולשה יחסית של התכנון הפיזי (מבחינת משקלו) במערך התיירותי בכלל ובמשרד התיירות בפרט.

#### 10. שתוף פעולה אזורי

ולבסוף - המסקנה כי באם ישראל תכנס לתחום תירות נופש החופים היא אמורה לבחור במסלול ובסטנדרט יחודיים לה, במידה רבה, יוצרת בסיס להרחבת שתוף הפעולה עם מדינות כמו תורכייה או קפריסין (או ירדן). זאת בהנחה של התמחויות שונות ומיצוב שונה לקהלי יעד.

## הקדמה

לאור חשיבותה הסגולית של סוגית תירות החופים (הים תיכונית) בארץ, הוחלט על עריכת שורה של סקרים ובדיקות שיווקיות וכלכליות על מנת לבחון את היתכנות המוצר התירותי החדש. במסגרת זו ובמקביל לסקר המחליטנים שנערך במערב אירופה נערך באוקטובר סקר חופים השוואתי בטורקיה (באנטליה ובאנקרה) קפריסין ודרום צרפת.

### המטרות:

- בחינה ולימוד של חלק מהמודלים הרלבנטיים לישראל.
- התייחסות לאיסטרטגיית הפיתוח של הממשלות והגופים הציבוריים, ביחס להיבטים הבאים:

- \* יחסי גומלין וחלוקת עבודה בין הממשלה לסקטור הפרטי.
- \* תמהיל האיכסון.
- \* מדיניות שיווק ומחירים.
- \* היבטים כלכליים, השקעות ותמריצים.
- \* תשתית ואטרקציות.
- \* שמירת איכות הסביבה, חוקת תכנון ובינה, מגילים אדריכליים.
- \* נוהלי תיאום, מערכת התכנון.
- \* זיקת גומלין תירות חוץ - תירות פנים.

נציגות של 3 מתכננים מצוות התכנון של תמ"א 12 (5 מתכננים-בחלק מהסיוור) התלוותה למשלחת מטעם משרד התירות ונציגה ממשרד חפנים, לסיוור שאורגן בתיאום עם משרד התירות התורכי, ארגון התירות הלאומי בקפריסין (CISO) ועמותת התירות האזורית באזור מונפליה בצרפת. סיעו בתאומים ראש המחלקה לקשרי חוץ, במשרד התירות בארץ, מר מרדכי בן ארי והגורמים המקבילים לו באנקרה ובניקוסיה. מידת שתוף הפעולה היתה מעל המצופה.

חביקור בתורכיה כלל מספר ימים של ביקור בחופי אנטליה (אנטליה סיטי, אזור קמר ואזור בלק) (המהווים את אזור התירות של דרום מערב אנטליה), בליווי נציגה של משרד התירות התורכי ודיונים מקיפים ומסכמים שנערכו לאחר מכן עם פרום הנחלת המשרד בדרג הבכיר באנקרה.

חביקור בקפריסין נערך במשך יומיים וכלל סיור באתרי התירות של החוף (ובעיקר - איח נפה, לרנקה, ופאפוס) ודיון עם הנחלת התאחדות בתי המלון באי ועם נציגות מטעם הנחלת המשרד. כמו כן נפגשנו עם השגריר הישראלי וצוותו. יש לציין כי למרות שהנושא לא נכלל במטרות הסיוור ניתן היה לעמוד מקרוב על מאפייני תנועת התירות הישראלית לארצות אלו, שגדלה מאוד בשנים האחרונות.

חביקור בדרום מערב צרפת התמקד באזור לונגדוק - רוסיון בדרום צרפת, קרוב לגבול הספרדי. באזור זה סירנו במשך כמה ימים בעירות חנופש הימי שתוקמו ברובם החל משנות ה-60, סביב אזור מונפליה: קאפ-דג, גרנד-מוט, פורט קמרד'ג, לחגרנד-מוט.

באזור זה ניתן היה גם לעמוד מקרוב על משמעות המרינות ואופן תפקודן, במערך התירותי ובמערך האיכסון הנלווה. כן ביקרנו בפורט גרימו, שבמחוז סן רפאל המהווה דגם דומה שתוכנן ויושם ע"י סקטור פרטי.

בהמשך סירנו לאורך החוף, דרך מרסי, באזור שונה לחלוטין באופיו המשקף תירות אורבנית במוקדי נופש מסורתיים של אירופה: סן-טרופז, קאן, ניצה ומונקו (מונטה - קרלו). הבחירה בדרום צרפת נבעה בין היתר מהרצון להתרשם ממאפייני תירות החופים של ארץ מערבית מפותחת יותר מתורכיה וקפריסין ועם פרופיל סוציו-כלכלי שונה מאפיינים אלו מביאים בין היתר לכך שתירות חפנים, צרכיה והרגליה מהווים נקודת מוצא לתכנון המוצר התירותי. ברצוננו לחדגיש כי הפקת המסקנות וחלקחים מהסיור הנ"ל בנוגע לחיתכנות תירות החופים בארץ, מחיבת זהירות רבה והתחשבות בחבדלים מחותים ויחודיים של כל ארץ. גם לגבי הנתונים הסטטיסטיים שקיבלנו יש להביא בחשבון שהם לא עברו תהליך של בדיקה ואימות. משום כך יש צורך להתייחס לממצאים ולהתרשמויות על רקע המכלול של שאר הסקרים, הדוחות הספרות המקצועית וכיוצא ב.

ולבסוף ברצוננו להודות לכל אלו שסיעו לארגון חסיור ולהצלחתו הן בארץ והן במשרדי התירות העמיתים.

יש לראות בכך ביטוי נוסף לרמת שתוף הפעולה האזורי המתגבש בעידן שיחות השלום.

---

הדו"ח שלהלן כולל חמישה פרקים:

פרקים 1-3: דו"ח סיור ב-3 הארצות

פרק 4: סיכומים בחתך נושאי, (הנוגעים לחיבטים שונים של עיצוב והפעלה של

פרק 5: מסקנות ראשוניות.



יוזמה בע"מ  
יעוץ ויוזמות עסקית

גולדנברג - בוכמן  
אדריכלים ומתכנני ערים

נח מוזס 13 ת"א  
טלפון: 6958889, פקס: 6950036

רחוב מזא"ה 33 ת"א  
טלפון: 5388422, פקס: 295972



תמ"א 12 - תוכנית אב

ותכנית מתאר ארצית

למפעלי תיירות

ושטחי נופש

מסמך מדיניות ✓

תכנית סטוטורית ✓

מעקב, בקרה ועדכון ✓

שנות יעד: 2000, 2010 ✓

# מטרות עיקריות של תוכנית המתאר הארצית

מיקום והתוויה של צירים  
ומוקדי תיירות ונופש (קיימים וחדשים)



תפרוסת שמושי קרקע



איתור וטיפול בקונפליקטים של  
שימושי קרקע, זמינות קרקעות,  
לאורך זמן.



שמירה על ערכי נוף וטבע ואילוצים  
פיזיים וסביבתיים



תאום עם תוכניות אחרות (תמ"א)  
והשלכות על תשתיות לאומיות



# תוכנית האב - מטרות עיקריות

קביעת יעדים כמותיים ואיכותיים של היקף וסוג תיירים כולל תיירות פנים.

המלצות לגבי המיצוב הנאות ואיסטרטגיה שיווקית

הערכת גבולות הקיבולת, כושר הנשיאה, זיהוי פערים ויישוב קונפליקטים (איזון).

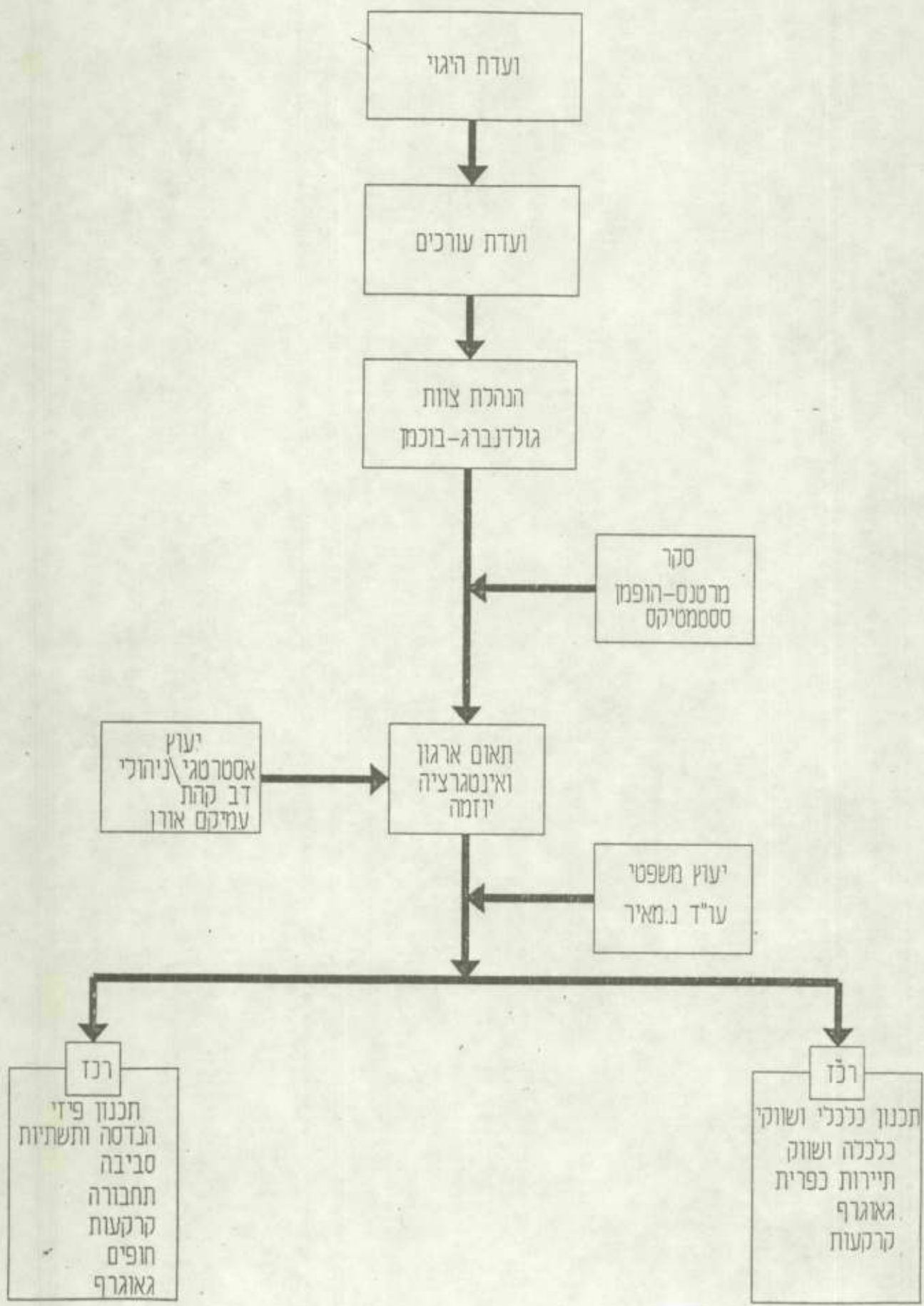
היזון חוזר הצע - ביקושים (תיירות פנים-חוץ)

בסיס לתמיכת מדיניות והנחיות להכנת התמ"א

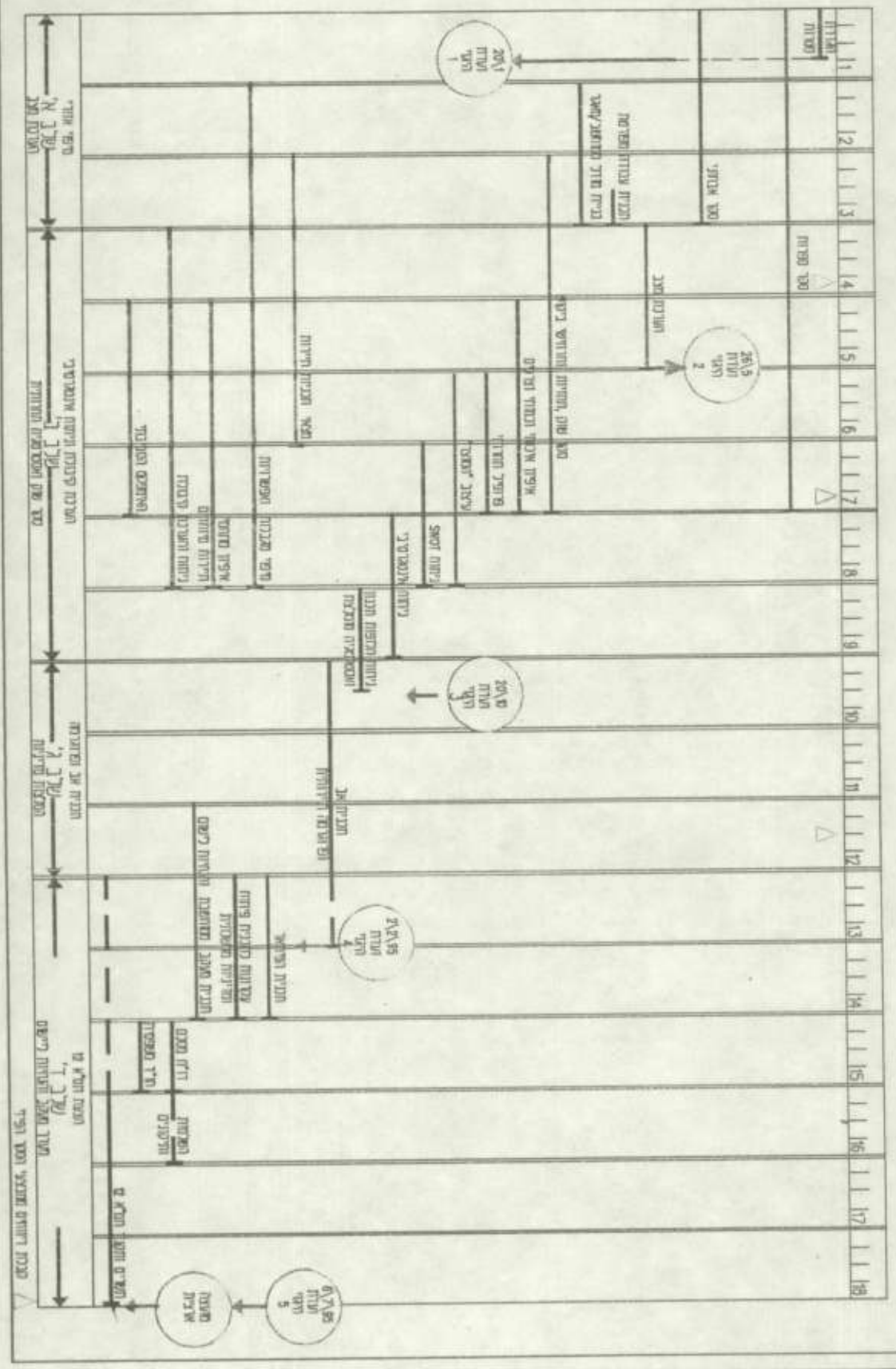
תיאום בינמשרדי

שלבי ביניים  
שנות יעד (לפי הוראות המועצה הארצית):  
2010-2000

# תהליכים ארגוניים



פול זמנים (פודטים)



## תוכן הענינים

### חלק ראשון

עיקרי הדברים

הקדמה

### עמוד

### הפרק

#### 1. כללי

1	"תוכן ענינים" של הדוח המסכם	1.1
4	הגדרת מטרות ויעדים לאומיים	1.2
7	חלוקה וסיווג אזורי תכנון (כולל מפה)	1.3
13	שילוב התמ"א במערכת התכנון הסטטוטורי	1.4
16	גישת התכנון והמודל המתודולוגי	1.5
16	גישת התכנון	1.5.1
21	המודל המתודולוגי המוצע	1.5.2
25	תחומי התייחסות	1.5.3
26	השלכות על תכנית העבודה ולוחות זמנים	1.5.4

#### 2. סקירה שיווקית ראשונית ותרחיש שלום

38	כללי	2.1
40	התיירות בעידן השלום - תרחישים (דיון ראשוני)	2.2

#### 3. פרוגרמות אזוריות

44	מצאי פרוגרמות אזוריות - רשימה	3.1
45	הערכה ראשונית	3.2
46	ראשי פרקים לסקירה אזורית	3.3
47	נספח: דוגמא - אזור ירושלים	

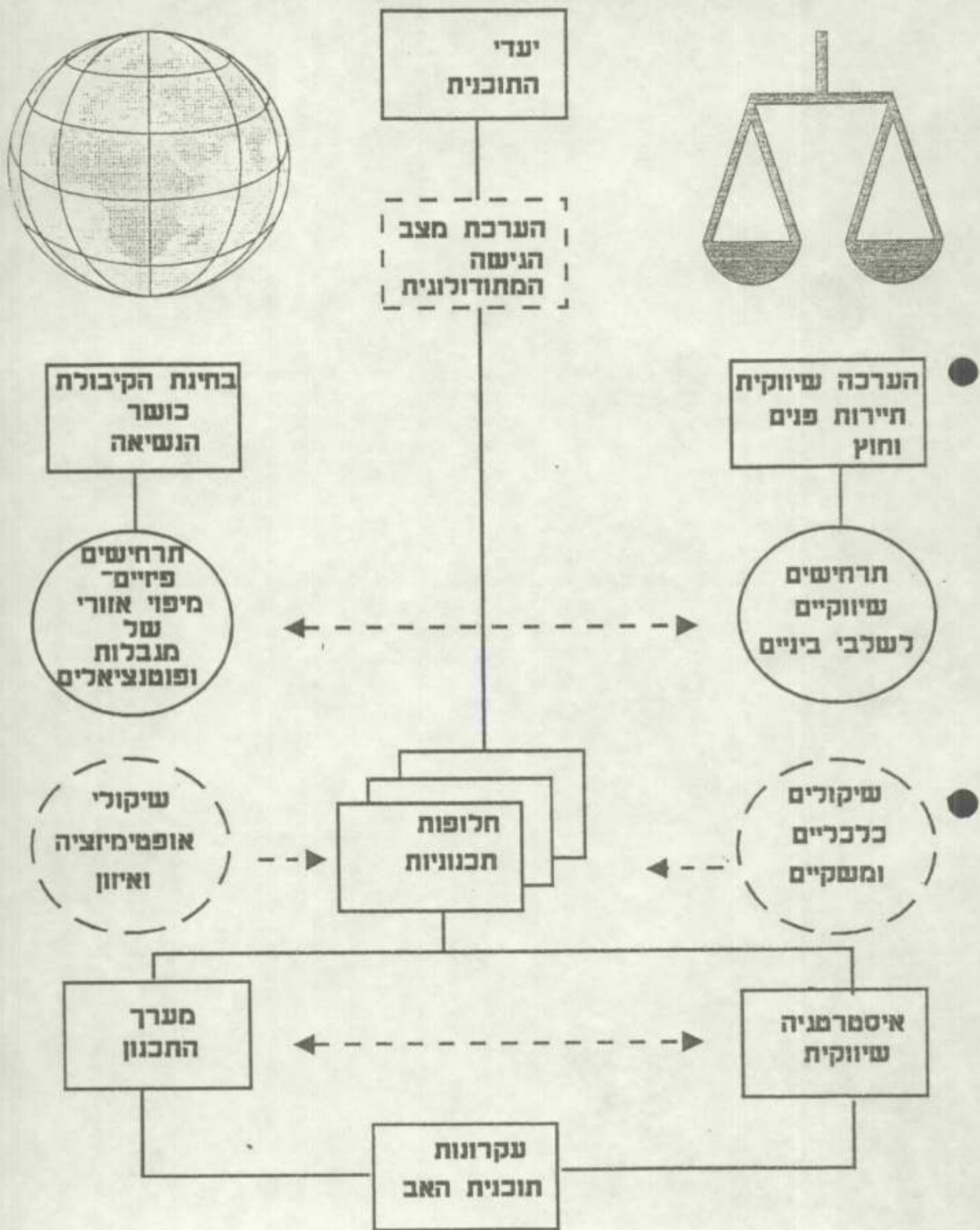
#### 4. הערכת מצב מסכמת

51	ריכוז נושאי מפתח	4.1
53	הגדרת הבעיה ושאלות נגזרות	4.2

#### נספחים

63	נספח א' - הוראות המועצה הארצית לתכנון ובנייה	
66	נספח ב' - טבלה של מצאי תכניות פרוגרמטיות	
69	נספח ג' - רשימת פגישות	
71	נספח ד' - רשימה ביבליוגרפית (לפי פרקים)	

# מסגרת התכנון - מודל א'



## ה. מסלולים

הצירים העיקריים בהם נעה כיום התיירות הארצית, והצירים לחם נקבע פוטנציאל תנועת תיירות עתידית, יסווגו כ"צירי תיירות" בעלי ערך מיוחד. צירים אלה יזכו לטיפול בפני עצמו, בטיפול בדרך עצמה ובשוליה כדרך נופית וסביבתית, בטיפוח אטרקציות בנגישות קרובה לציר התנועה ובטיפוח המרחב הויזואלי הנשקף מן הדרך, ומניעת מטרדים חזותיים ואקולוגיים במרחב זה. קביעת צירי התיירות הינה פועל יוצא מתחליף התכנון ולכן לא יפורטו בשלב זה המסלולים והצירים המוצעים.

## פירוט החלופה

הערה: הפירוט להלן בכל סוגי החלוקות מבוצע בסדר של צפון דרום ומערב מזרח.

### 1. חלוקה לפי אזורים:

- א. גולן וחרמון
- ב. גליל עליון
- ג. עמק החולה
- ד. גליל תחתון
- ה. עמק בית שאן ועמקי הצפון
- ו. מחוז חיפה
- ז. מחוז ירושלים
- ח. מחוז המרכז
- ט. מחוז ת"א
- י. צפון הנגב (נפת אשקלון)
- יא. מדבר יהודה וים המלח
- יב. הנגב
- יג. איזור אילת

### 2. חלוקת חופי הים

#### חופי הים התיכון

- החוף הצפוני: ראש הנקרה - חיפה
- החוף התיכון: חיפה - נתניה
- החוף המרכזי: נתניה - ראשון לציון
- החוף הדרומי: ראשון לציון - זיקים

#### חופים אורבניים

- חוף נהריה
- חוף חיפה
- חוף נתניה
- חוף הרצליה
- חוף תל-אביב (רבתי)



5. מרחבי תכנון מיוחדים

החרמון

הרי הגעש בגולן

גוש הרי מירון

נחלי הגליל המערביים

ארץ פלגי מים

אגם וביצת החולה

נהר הירדן

הגלבוע

גוש אלונים שפרעם

סובב כנרת

כרמל

מקורות הירקון

חולות ניצנים

סובב ירושלים

פרוזדור ירושלים

מדבר יהודה

ארץ המערות בית גוברין

שטחים חקלאיים במחוז המרכז ומחוז ת"א ובאזורים אורבניים צפופים

חולות צאלים

ארץ המכתשים בנגב

תמונע ומסיב אילת

6. צירי הנחלים העיקריים

הירדן

נחל הגעתון

נחל הקישון

נחל תנינים

נחל חדרה

נחל חרוד

נחל אלכסנדר

נחל פולג

הירקון

נחל איילון

נחל שורק

נחל האלה

נחל לכיש

נחל שקמה

\* להלן תוצג הצעה ראשונית למיפוי אזורי התכנון, המוקדים, החופים ומרחבי התכנון המיוחדים. הצעה זו הינה בגדר מפה רעיונית והיא תגובש ותעודכן בהמשך מחלף התכנון ועפ"י הערות והתייחסות ועדת העורכים ועדת החיגוי.



ט"ז טבת תשנ"ג  
30 בדצמבר 1993

התאחדות המורים  
המנהל הכללי  
משרד התיירות  
ירושלים  
12

- אל: מר ש. שי - משנה למנכ"ל
- מר ג. שניר - סמנכ"ל תכנון וכלכלה
- מר ג. שמיר - ממונה על תכנון פיזי
- מר ע. קדמי - יועץ משפטי
- מר מ. ריגל - יועץ כלכלי לשר
- גב' א. סולטן - הממונה על הסטטיסטיקה
- מר ד. הרניק - מנכ"ל חמ"ת ✓

שלום רב,

הנדון: תמ"א 12 - תיירות

כידוע לכם הוחל בימים אלו בהכנת תמ"א 12 - תיירות. צוות התכנון - חב' יוזמה בע"מ גולדנברג-בוכמן, אדריכלים, נמצא בשלבי איסוף וריכוז כל מקורות המידע הקיימים והנדרשים בנדון.

כדי לא לגרום עיכוב כלשהוא, אודה לכם על שיתוף פעולה מצדכם והנפקת החומר ככל שידרש ובקדימות מירבית.

ב ר כ ה,  
א. גונן

העתק: מר י. גולדנברג - ראש צוות התכנון  
מר י. קורץ - מרכז מקצוע