

דר' מאיר אמיר ושות'

ייזום, תכנון, ניהול

וייעוץ כלכלי בע"מ

Dr. Meir Amir & Co.

**Economic planning, management
& consulting Ltd.**

הקמת מת"ת (מרכז תפעול ותחזוקה – דיפו) בהרצליה

ניתוח היבטים כלכליים ואורבנים

מאיר אמיר

פברואר 2006

תוכן הענינים

- פרק א – מבוא ודיון תיאורטי קצר 3
- פרק ב – רכבת קלה ודיפו בהרצליה – משמעות תחבורתית וסביבתית 9
- פרק ג – היבטים תכנוניים ואורבנים של הפרויקט 13
- פרק ד – ניתוח כלכלי ושמאי של הפרויקט מנקודת ראות העירייה 16
- פרק ה – סיכום ומסקנות 22

פרק א – מבוא ודיון תיאורטי קצר

לפני למעלה מעשר שנים, במחצית שנות התשעים של המאה הקודמת, החליטה ממשלת ישראל על הקמת פרויקט הסעה המוני לפיתרון בעיות התחבורה בגוש דן, פרויקט "הרכבת הקלה". בשנת 1997 הוקמה חברה ממשלתית שכל יעודה להקים את הפרויקט, חברת נתיבי תחבורה עירוניים, נת"ע, והפרויקט יצא לדרך.

במטרופולין ת"א מתגוררים כיום כ 2.8 מיליון תושבים ועד השלמתו המלאה של הפרויקט לקראת שנת 2020 יגורו במטרופולין כ 3.5 מיליון נפש. מספר המועסקים כיום במטרופולין הוא 1.2 מיליון נפש והוא יגדל ל 1.5 מיליון נפש בסוף התקופה.

הפרויקט ישתרע מראשון לציון בדרום, הרצליה בצפון, פתח תקווה וקרית אונו במזרח ורעננה וכפר סבא בצפון ובמזרח. מדובר בהשקעה של כ 30-40 מיליארדי ₪ שתבצע על ידי הממשלה, הכנת התשתיות להנחת המסילות, והסקטור הפרטי שיקים את המסילות, ירכוש ויתקין את הציוד ויפעיל את הפרויקט לאורך שנים במודל התקשרות של BOT לפיו הפרויקט חוזר לידי הממשלה בתום תקופת ההפעלה.

אין ספק, מדובר בפרויקט בעל חשיבות לאומית אשר יתן מענה למצוקות התחבורה בגוש דן, יסייע לפיתוח כלכלי ויצירת מקומות תעסוקה, ישפר את איכות הסביבה ואיכות החיים של תושבי המטרופולין וישמור על מרכזיותו של המטרופולין כמוקד העסקים של ישראל. השלב ראשון של הפרויקט, הקו האדום, שראשיתו בבת ים והוא עובר בת"א, רמת גן, בני ברק ומסתיים בפ"ת, כולל שלוחה לאזור התעסוקה בקרית אריה, יצא השנה לביצוע לאחר בחירת היזם לקו זה הצפויה במחצית שנת 2006. אומדן עלות רק לקו זה הוא 10 מיליארד ₪.

הקו הירוק מראשל"צ דרך חולון לת"א יהיה השני בסדר הביצוע והוא אמור לצאת לביצוע בשנת 2007. אורך הקו האדום 22 ק"מ, אורך הקו הירוק 14 ק"מ. הקו השלישי המתוכנן הוא הקו הצהוב, אשר ישרת גם את הרצליה.

העיר הרצליה תחובר לפרויקט מדרום בקו הצהוב שראשיתו בבני ברק, ברחוב בן גוריון, והמשכו ברמת גן ותל אביב במקביל לרחוב משה סנה, צומת הפיל, צפונה לצומת הכפר הירוק, ומשם צפונה לאורך רחוב סוקולוב ברמת השרון עד הרצליה, לשדרות בן גוריון, הרב קוק, שבעת הכוכבים, שדרות אבא אבן ועד למתחם המיועד לדיפו, בדרום אזור התעשייה בצמוד לכביש המרינה בהמשך לרחוב הסדנאות. זרוע אחרת של הקו הצהוב תמשיך מהרצליה לרעננה וכפר סבא. עבודות תכנון הקו הצהוב, כולל הוצאת מכרז התפעול, אמורות להתסיים עד סוף שנת 2009 והקו אמור לפעול לקראת שנת 2017. אורך הקו הצהוב הוא 26 ק"מ, הוא הארוך בקווים המתוכננים, ויהיו בו 50 תחנות. הוא מתוכנן להסיע כ 50 מיליון איש בשנה. מתוך 26 הק"מ, 8 ק"מ יעבור בתחום השיפוט של הרצליה שחלקה בקו זה גדול מחלקן של הערים האחרות המשתתפת בקו.

בהמשך מתכננת נת"ע עוד 4 קווים נוספים שהתוואי שלהם נמצא בבדיקה.

הקמת פרויקט הרכבת הקלה מוסדרת תכנונית בשלוש רמות: תוכנית מתאר ארצית, תמ"א 23 א, שקיבלה תוקף בשנת 1998, תוכניות מחוזיות המסדירות את תוואי הרכבת הקלה, את מיקום התחנות ומרכזי התפעול והתחזוקה ותוכניות מקומיות המיעדות את הקרקע למרכזי התפעול והתחזוקה.

בעת הכנת התוכנית הארצית בשנת 1998 נראה היה כי הקו להרצליה יגיע מדרום מערב, מאזור עבר הירקון בת"א בצמוד וממערב לכביש מס' 2. לכן הועידה התוכנית מתחם תפעול ותחזוקה, דיפו, בתחום השיפוט של העיר ת"א, כ 1.5 ק"מ דרומית למתחם הדיפו המתוכנן כיום בשטח הרצליה. אולם עם התקדמות שלבי התכנון, הוברר כי הקו המשרת את הרצליה, הקו הצהוב,

יגיע ממרכז רמת השרון, כאשר בשלב זה לא ברור אם יונח קו המחבר בין ת"א להרצליה לאורך וממערב לכביש מס' 2. כפועל יוצא מכך, מתחם הדיפו שתוכנן בשטח העיר ת"א הפך למיותר ונוצר צורך מידי למצוא איתור חדש למתחם הדיפו שישרת את הקו הצהוב.

בנוסף, הובהר לחברת נת"ע כי הקמת הדיפו באיתור הראשוני שלו בת"א, בסמוך לצומת הקאנטרי קלאב, באזור שחלקו מבונה בשכונות מגורים ובחלקו מתוכנן בהמשך למגורים ופעילות ספורט ופנאי, יכולה להביא לתביעות פיצויים משמעותיות מצד בעלי הקרקע הנוכחים של המתחם המיועד ובעלי קרקעות סמוכים.

ומכאן פניית נת"ע לעיריית רצליה ליעד בתחומה את הקרקע לדיפו במשבצת הנמצאת בפאתי הפיתוח העירוני בדרום מערב העיר שיעודה הנוכחי הוא חקלאי.

עיריית הרצליה התייחסה בחיוב לפניית חברת נת"ע, ובתאום עם חלק מהבעלים במשבצת קרקע של כ 187 דונם הנמצאת בדרום אזור התעשייה, ממערב לכביש מס' 2 ומצפון לכביש המרינה, יזמה תוכנית מתאר מקומית הרצליה 2030, (הר 2030) המוגשת על ידי חלק מבעלי הקרקע וחברת נת"ע בתמיכת העירייה, המשנה את יעוד הקרקע מקרקע חקלאית לקרקע המיועדת לאזור תעסוקה, לדרכים ולמתחם הדיפו.

החלטה זו נתקבלה כבר בשנת 2001 והתוכנית הר 2030 נמצאת כיום בשלבי תכנון מתקדמים. התוכנית מיעדת מתוך כ 187 דונם כ 54 דונם לצורכי הדיפו. אמנם חלקה של הרצליה בקו הצהוב שארכו כאמור הוא 26 ק"מ הוא 8 ק"מ, יותר מחלקה של כל עיר אחרת שבה עובר קו זה, אך נשאלה לאחרונה שאלה, האם נכון פעלה העירייה בהסכמתה ליעד שטח גדול יחסית כדי להקים את הדיפו בהרצליה, לאור פניית חברת נת"ע ותמיכת הוועדה המחוזית.

מסמך זה יעסוק בניתוח של הסוגייה הזאת.

המסמך הוא מסמך כלכלי, אך הוא יבחן בעיניים כלכליות את הצדדים התכנוניים, אורבנים, סביבתיים, תחבורתיים, משפטיים ושמאיים של אותה החלטה שהתקבלה בעיריית הרצליה בשנת 2001.

לשם ביצוע עבודה זו נפגשנו עם אדריכל העיר הרצליה ועם האדריכלית האחראית בעירייה על התוכנית. נפגשנו עם נציגי היזמים של תוכנית הר 2030 ועם נציגי חברת נת"ע. קיבלנו לידנו את כל התוכניות הרלבנטיות על נספחיהן וכן את הערכת השמאים לגבי הפרויקט שנערכה עבור עיריית הרצליה והערכה נגדית שהוזמנה ע"י גורמים פרטיים המסתייגים מהתוכנית.

קיבלנו לידנו את טיוטות הסכמי השפוי בין עיריית הרצליה לחברת נת"ע ועיריית ת"א באשר לתוכנית מתחם הדיפו ושוחחנו עם היועצים המשפטיים של העירייה שעוסקים בהכנת הסכמים אלו.

בפרק הבא נעסוק בצדדים התחבורתיים – סביבתיים של הפרויקט.

בפרק ג נציג את הצדדים התכנוניים – אורבנים של הפרויקט.

בפרק ד נציג את הצדדים הכלכליים – שמאיים של הנושא ובפרק ה נסכם ונציג את מסקנות העבודה.

לפני שאנו ניגשים לעבודת הניתוח אנו מציגים דיון תיאורטי קצר.

התאוריה הכלכלית המקובלת, כפי שהיא נלמדת בפועל בחוגים לכלכלה באוניברסיטאות בארץ ובעולם, מתבססת על הנחה כי תפקידה של הפירמה, החברה העסקית, להביא למקסימום (למקסם או להשיא) את ריווחי החברה כדי להביא את מירב התועלת לבעליה, שכן, מיקסום הרווח מעלה את השווי הכספי של החברה וזה בסופו של דבר, מה שמעניין את בעלי המניות של החברה.

הנחה זו שהיא בעלת מעמד אקסיומטי כמעט, הועמדה בשנים האחרונות בספק.

האם כל תכליתה של הפירמה היא לייצר רווח וערך כספי? האם הפירמה יכולה להצטמצם בפונקציית מטרה כה מצומצמת? האם מוטיב הרווח גובר על שיקולים אחרים חשובים? למשל זכות העובדים למקום עבודה יציב, לשכר הוגן ולסביבת עבודה טובה, זכות תושבי העיר שבה ממוקם המפעל לסביבת מגורים איכותית, זכות כלל תושבי המדינה לכך שלא יפגעו משאבי המים, הקרקע, האוויר והשטחים הפתוחים והירוקים כתוצאה מפעילות הפירמה, זכויות הספקים של הפירמה שלא להיפגע באופן שרירותי וזכות האוכלוסיות החלשות במדינה או באזור שבו פועלת הפירמה להנות גם הן מהצלחותיה של הפירמה.

לא מדובר כאן בתביעות רדיקליות מצד קבוצות קיצוניות אלא מדובר בתהליך חברתי ההולך ומתפתח שבו הציבור דורש מהפירמות העסקיות אחריות חברתית במובן עמוק ורחב של המושג. פירמות רבות נוהגות לפרסם בצד הדו"ח הכספי השנתי גם דו"ח חברתי שעוסק בתרומתם לקהילה, לחברה, לסביבה ולעובדיהם. פירמות שמנצלות את עובדיהם או פוגעות בסביבה נמצאות תחת חשש של חרם צרכנים ומנגד פירמות שפועלות ותורמות לחברה מציגות את פעילותן הן כמידע לצרכנים והן כמידע לבעלי מניות קיימים ובעלי מניות פוטנציאליים.

בישראל תופעת הדו"חות החברתיים של חברות ציבוריות הנסחרות בבורסה התפתחה רק בשנים האחרונות אך בארה"ב ובאירופה יש מסורת ארוכת שנים שלפיה הפירמות חייבות בדיווח לא רק לבעלי המניות, STOCK HOLDERS, אלא לציבור רחב יותר, STAKE HOLDERS, אוכלוסייה רחבה הכוללת את העובדים, הספקים, האזרחים והקהילה כולה.

רשות מוניציפאלית היא בהגדרתה מוסד שלא לכוונת רווח ולכן בבואנו לדון ולנתח את דרך קבלת החלטותיה של עיריית הרצליה בנושא הנדון, אין אנו מחויבים לתשובה חד משמעית על השאלה האם אשור הקמת הדיפו בשטח השיפוט פגע בפוטנציאל ההכנסות, "רווחים", של עיריית הרצליה.

עיריית הרצליה, כמו כל רשות אחרת, עוסקת במתן שירות לתושבי העיר, בפיתוח העיר לרווחת התושבים ובשמירה על חזות העיר ועל השטחים הציבוריים והפרטים שלה. אך אין זה נכון שהעירייה פטורה משיקולים כלכליים בבואה לנהל את עניני העיר. ראשית, העירייה צריכה לפעול במסגרת תקציב מאוזן וכדי להבטיח את רמת השירות הנאותה היא נדרשת לבסיס הכנסה רחב שמקורו בתשלומי החובה העירוניים של התושבים וחסכים בעיר. לכן שיקול ההכנסה הוא שיקול חשוב בקבלת החלטות בעירייה. שנית, גם מוסד כמו עיריית הרצליה נמצא בתחרות, בעיקר עם עיריות אחרות אשר מעונינות לפתח את הסקטור העסקי המהווה מקור חשוב בהכנסת כל עירייה. התחרות היא על זמינות שטחים, תשתיות הולמות, נגישות תחבורתית ושירות טוב מצד הדרגים השונים בעירייה. אי לכך לא נפטור את עצמנו מדיון כלכלי בנושא זה שכן עמדתנו היא כי קבלת החלטות של רשות מוניציפאלית צריכה לעמוד גם במבחן כלכלי. אך נמשיך ונציין כי מותר לעירייה לקבל החלטות "לא כלכליות" משיקולים רבים וטובים, שגם עסקים מתחילים לשיקול כאשר הם משתחררים מהדיקטט הצר של הרווח. עירייה רשאית לתת הנחות בתשלומי ארנונה ואגרות מים לאוכלוסייה חלשה. עירייה יכולה להגדיל משאבים בתחומי החינוך, הרווחה, התרבות והבריאות בשכונות שבהן גרה אוכלוסייה מיעוטת אמצעים. עירייה בונה פארקים ושטחי ציבור למרות שאינם נושאי הכנסות כדי להגדיל את רווחת התושבים, לעתים תוך ויתור על הכנסות "ממסחור" השטח, ועירייה יכולה לעודד הקמת פרויקטים תחבורתיים, גם על חשבון הכנסות מארנונה והיטלים, אם היא חושבת שטובת העיר מצדיקה זאת. עקרונות ודילמות אלו יעמדו בפנינו בדיון שנקיים להלן בפרקים הבאים.

פרק ב – רכבת קלה ודיפו בהרצליה – משמעות תחבורתית וסביבתית

1. תיאור סכמתי של דיפו

הדיפו, מרכז תחזוקה ותפעול, הוא אלמנט הכרחי בכל פרויקט של רכבת קלה. בדרך כלל נהוג שבכל קו יש דיפו אחד לפחות. בפרויקט בגוש דן מתוכנן כי כל קו יופעל על ידי יזם אחר, השנה יבחר כאמור היזם לקו האדום, ולכן הכרח הוא שלכל קו יהיה דיפו משלו. בקווים ארוכים ומשתרגים נהוג גם להקים שני מתקני דיפו.

הדיפו כולל מבנה סגור שבו מתבצעות עבודות התחזוקה של קרוונות הרכבת. התחזוקה כוללת תחזוקה יומיומית של בדיקת תקינות הצידוד, ניקוי ושטיפת הקרוונות ותחזוקה "כבדה" המתבצעת אחת למספר חודשים הכוללת בדק יסודי של כל המערכות, צביעה, החלפת חלקים, כפי שנהוג בטיפול תקופתי ברכבים פרטיים. לצורך התחזוקה התקופתית מוקמים בדיפו אולמות טיפול, מחסני חלפים ומערכת ניהול ואדמיניסטרציה. שטחי התחזוקה המתוכננים בדיפו בהרצליה הם כ 9000 מ"ר.

הדיפו משמש גם כמקום חניה לכל הקרוונות בקו בשעות שבהם הקו לא פועל. מדובר ב 50 קרוונות. בארץ, עקב מזג האוויר המתון, ניתן להחנות את הקרוונות בשטח לא מקורה ולכך מיועדים כ 25 דונם בתוכנית. שטחי האחסון המתוכננים לחלפים יהיו מקורים והיו בשטח בנוי של 4000 מ"ר. בנוסף יבנו כ 2500 מ"ר למערך הבקרה והפיקוד של הקו ולשירותי החילוץ שלו וכן מתוכנן מרכז מבקרים ששטחו לא נקבע עדיין.

מדובר אם כך בפעילות בתוך מבנה סגור שיתוכנן לצרכיו והפעילות בו לא תשפיע על הסביבה המידית של הפרויקט. הצביעה תתבצע בחדרים אטומים, ממוזגים ומאווררים, ללא פליטת מזהמים. לא צפויה קרינה אלקטרומגנטית וכן יפעלו בדיפו מערכות למחזור פסולת ומערכות אנרגיה סולרית. מדובר בקרוונות המונעים בחשמל יש להדגיש.

לצורך הקמת הפרויקט תוכן תוכנית מחוזית מפורטת שישולב בה תסקיר השפעה על הסביבה שיגדיר את כל הקריטריונים הפיסיים הדרושים כדי להבטיח כי הפרויקט והפעילות בו לא ייצרו כל מפגע פוטנציאלי ולא יפגעו בסביבה המידית או בכל האזור בכלל.

שטח מגרש החניה לקרונות יראה כמו מגרש חניה למכוניות פרטיות אשר בשוליו תוקם דרך שירות היקפית ושטחי גינון.

לדעת אנשי נת"ע איתם שוחחנו, מדובר במבנה ידידותי כמו כל מבנה המשכן חברת "היטק" באזור התעשייה הרצלייה. מפרט הבניה יבטיח נטרול רעשים, יהיה טיפול הולם במים ובפסולת מוצקה, החזות של המבנה וכל שטח הפרויקט ישדרו איכות גבוהה, בנוי מודרני ואסתטי כמו באתרי דיפו רבים באירופה.

בהקשר זה עלינו לציין כי במצגת שהוצגה לנו במשרדי חברת נת"ע, ראינו תמונות של אתרי דיפו בערים שונות בצרפת: פריס, ליון, שטרסבורג, מונפלייה רואן, וכן פוסטדס והנובר בגרמניה ולונדון וסטרדפורד בבריטניה וההתרשמות השטחית שלנו הייתה שמדובר במבנים מאד אסתטיים שאינם מאיימים על סביבתם. מובן כי התרשמות שטחית ולא מקצועית זאת לא באה להחליף את העבודה היסודית שתושקע בהכנת התסקיר המפורט בדבר השפעה סביבתית של הפרויקט.

במצגת זו ראינו כי בסמוך לאתרי הדיפו השונים ממוקמים מבני מגורים, כולל מגורים צמודי קרקע.

2. תוואי הפרויקט והשפעתו התחבורתית- סביבתית

הפרויקט יעבור בצירי התנועה המרכזיים של הרצליה מרחוב סוקולוב ברמת השרון לרחוב בן גוריון ומשם דרך הרחובות הרב קוק ושבעת הכוכבים יגיע לאזור התעשייה ממערב לכביש מס' 2 לשדרות אבא אבן ומשם דרומה למתחם הדיפו בהמשך רחוב שנקר. זרוע צפונית של

הקו תמשיך דרך דרך ירושלים לרעננה. הקו כפי שהופיע במצגת מוצג להלן.



הקמת הקו תחייב שנוי בכל סביבת הרחוב המידית שבו הוא יעבור, שנוי הכולל שדרוג תשתיות הדרכים ומערכות המים, חשמל, ביוב, תקשורת ומדרכות הצמודות אליהן. גם במקרה זה התרשמנו מהמצגת כי מדובר בשיפר אסתטי ניכר של רחובות העיר שבהם יעבור הקו ונגישות טובה מאד לקרונות אשר סף העליה אליהם יהיה בגובה המדרכה, משמעותי מאד לתושבים מבוגרים ואנשים בעלי קשיי תנועה.

כפי שעולה מהמצגת בעמוד הקודם, מתוכנן אתר דיפו נוסף לקו הצהוב בקצהו הצפון מזרחי בפאתי העיר כפר סבא וזאת עקב אורכו של הקו.

מבחינה תחבורתית יאפשר הקו תנועה נוחה בתוך העיר הרצליה מגבול רחוב סוקולוב ברמת השרון לאורכה ורוחבה של העיר ועד לאזור התעסוקה במערב.

בנוסף, הקו ישרת את תושבי הרצליה העובדים ברעננה, כפר סבא, רמת השרון, תל אביב ורמת גן וכן יאפשר להם להגיע לקווים האחרים של הרכבת הקלה וכך להגיע גם לראשון לציון, לפתח תקווה, לחולון ובת ים. בכיוון ההפוך, כל המועסקים בהרצליה, המיוממים מערי גוש דן הסמוכות יוכלו להגיע בקלות למקום עבודתם מבלי להיזקק לרכב פרטי ולעובדה זו תהייה השפעה על זמני הנסיעות, הפקקים וזיהום האוויר בכל העיר.

נראה לנו כי הקו הצהוב, אשר הקצאת הקרקע לדיפו עבורו בהרצליה פתרה בעיה לוגיסטית-תכנונית חשובה למתכנניו, יתרום משמעותית לשיפור הנגישות להרצליה ומהרצליה. המעבר לתחבורה בלתי מזהמת המונעת חשמלית יתרום לאיכות האוויר וימנע את כל המפגעים הכרוכים בשימוש ברכב פרטי.

הקו עצמו יתרום לשדרוג תשתיות בכל הרחובות שבהם יעבור ולשיפור פני העיר בכלל.

פרק ג – היבטים תכנוניים ואורבניים של הפרויקט

1. רקע תכנוני ופרטי התכנית המוצעת

הפרויקט יקבל תוקף סטטוטורי על בסיס 3 תוכניות : שנוי תוכנית מתאר ארצית לרכבות תמ"א 23 א אשר תקבע את האיתור החדש של הדיפו בהרצליה במקום האיתור הקודם בת"א, תוכנית הר 2030 , תוכנית מקומית אשר תייעד שטח של כ 54.5 דונם לדיפו מתוך משבצת של כ 186 דונם וכן ייועד שטח לאזור תעסוקה באותה משבצת קרקע, תוכנית מתאר מחוזית מפורטת שתכין נת"ע שתאפשר בנוי של הדיפו ותכלול בין היתר נספח בנוי ותסקיר השפעה על הסביבה. סדר התוכניות הצפוי הוא כזה : בשלב הראשון אמור להתאשר התיקון לתמ"א 23 א, בשלב הבא תאושר תוכנית מקומית הר 2030 ובשלב האחרון תוכן תוכנית מתאר מחוזית עבור מתחם הדיפו. ענייננו כאן בתוכנית 2030 אשר מאפשרת ייעוד קרקע מדויק לדיפו. חלוקת השטחים לפי הייעודים בתוכנית זאת, מצב קיים ומצב מוצע, מופיעה להלן(באלפי מ"ר). שטחי מצב קיים נמדדו על ידנו גרפית.

מצב מוצע			מצב קיים		
100%	186.429	שטח החלקה	100%	186.429	שטח החלקה
40%	75.493	אזור תעסוקה מיוחד	7%	13.32	שטח לתכנון עתידי
30%	56.546	דרכים ושפ"צ	29%	54.15	דרכים ושפ"צ
29%	54.39	שטח לדיפו	64%	118.96	שטח חקלאי

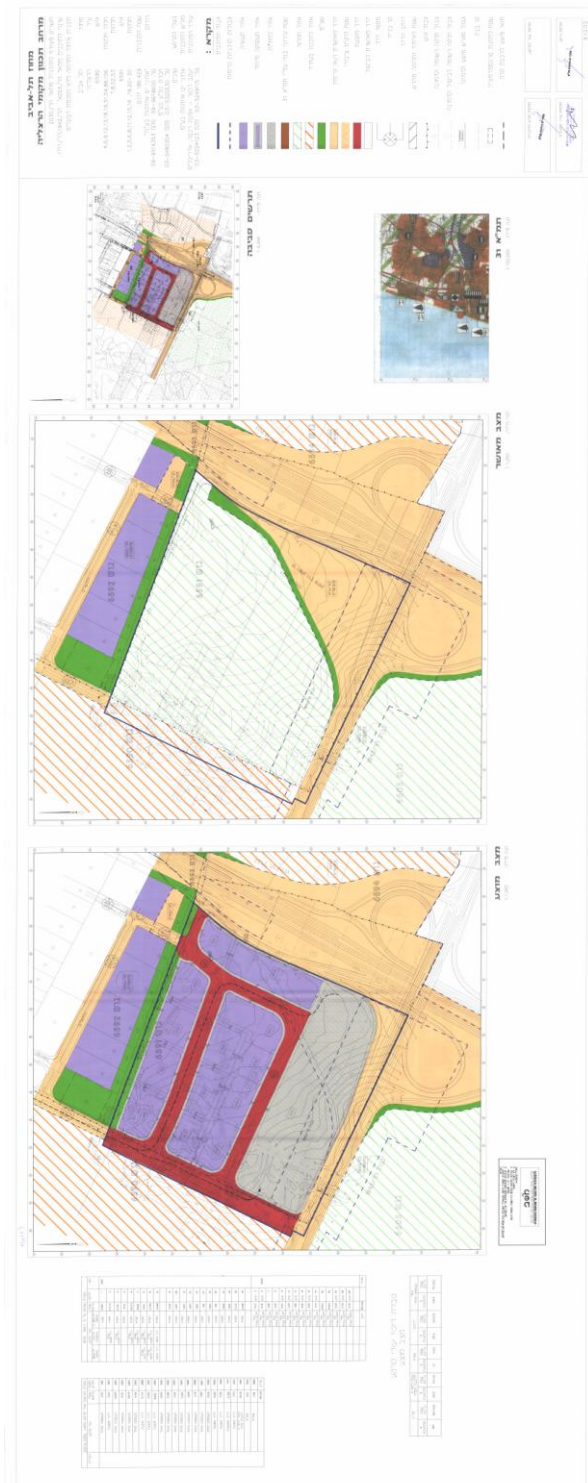
התוכנית מסבה שטח חקלאי ושטח לתכנון עתידי לאזור תעסוקה ומתחם לדיפו. סך השטח לדרכים ושפ"צ כמעט ואינו משתנה לעומת המצב הקיים, אם כי תוכנית הדרכים משתנה : מתבטל ייעוד השטח שנלקח בתוכנית הר 1711 למחלף הרב מכר ומאידך מוקצה שטח לדרכים בתוך משבצת הפרויקט וכן המשך של רחוב הסדנאות המחבר את אזור התעשייה לכביש המרינה. התוכנית מהווה שנוי לתוכנית הר 253 א הר 1711 והר 1842. התשריט של המצב הקיים והמצב המוצע מופיע להלן :

מצב קיים – רוב השטח הצבוע בירוק הוא ביעוד

חקלאי. שטח של כ 54 דונם הצבוע בחום יועד לצומת הרב מכר. מצפון למתחם בשטח הצבוע בסגול נמצא החלק הדרומי של אזור התעשייה המאושר ע"פ תוכנית הר 1900

מצב מוצע - השטח הצבוע בסגול הופך לאזור תעסוקה ומסחר וממשיך את תוכנית הר 1900. השטח הצבוע אפור מיועד למתחם הדיפו כ 54 דונם.

כן מיועדים כבישים הצבועים באדום כולל המשך רחוב הסדנאות לכביש המרינה שקיים מתוקף תוכנית הר 1842



2. הערכה של תרומת התכנית לאזור התעשייה ולעיר הרצליה

הקצאת השטח לדיפו איפשרה את משיכת הקו הצהוב מערבה לאזור התעשייה של הרצליה. כך זכתה הרצליה לקו רכבת חשמלית העובר לא רק לאורכה כי אם גם לרוחבה ומחבר בין אזורי המגורים והתעסוקה.

אזור התעשייה של הרצליה נמצא כיום בתנופת פיתוח משמעותית ונחשב אולי לאזור התעסוקה היוקרתי ביותר בארץ ולמתחם בידור והסעדה המושך אנשים מכל חלקי המטרופולין. הפיתרון התחבורתי שמציע הפרויקט אשר יגיע עד לקצהו הדרומי של אזור התעשייה ישמור על מעמדו התחרותי של האזור לאורך שנים ויאפשר המשך בינוי של מאות אלפי מ"ר נוספים אשר מתאפשרים במסגרת תוכנית הר 1900 שכבר אושרה, והתוכנית הנוכחית הר 2030 שמוסיפה למעלה מ 200 אלף מ"ר לתעסוקה בטווח הקצר, עוד לפני שהרכבת הקלה תגיע למתחם. חיבור רחוב הסדנאות לכביש המרינה מתוקף התוכנית ישפר את זרימת התנועה באזור כבר עכשיו בעיקר באשר ליציאה נוספת לדרום לכביש מס' 2.

תוספת שטחי תעסוקה אלו תואמת את תוכנית המשך הפיתוח של אזור התעשייה ומשבצת הפרויקט נכללת ביעוד לצורכי תעסוקה גם מתוקף התיקון לתוכנית המחוזית תמ"מ 5. בעתיד תתחיל עיריית הרצליה לתכנן את השטחים הנמצאים בגבולה הדרום המערבי, בין כביש מס' 2 במזרח לרצועת החוף במערב, בין תחום השיפוט בדרום ואזור התעשייה בצפון. מדובר בפונטציאל הפיתוח העיקרי של הרצליה, כ 2200 דונם המיועדים לתכנון עתידי למגורים ותעסוקה ושטחים אלו יהנו מקיומו של קו רכבת קלה המגיע על לפאתיהם. לכן אין ספק כי הקצאת הקרקע לדיפו תשרת את אזור התעשייה, תתרום לביסוסו והתפתחותו ותאפשר בנוי של מאות אלפי מ"ר לתעסוקה שיניבו עשרות מיליוני ₪ בשנה בתשלומי ארנונה לעירייה.

הקמת הדיפו בהרצליה תזרז את הקמת הקו הצהוב שתורם משמעותית לתנועה היומיומית להרצליה ומהרצליה. עיכוב באיתור שטח לדיפו היה יכול לעכב את תוכנית הקו הצהוב. יתכן ובסופו של דבר תקודם תוכנית הקו הצהוב עוד לפני תוכנית הקו הירוק ובכך יהיה יתרון משמעותי להרצליה. אגב, עיריית פתח תקווה שרצתה לשלב זרוע של הקו האדום שתגיע לאזור התעסוקה קרית אריה, המתחרה באזור התעשייה של הרצליה, הקצתה שטח של כ 100 דונם לדיפו שישרת את הקו האדום ליד צומת גהה. כך נהגו גם עיריות חולון וכפר סבא. מן הבחינה התכנונית נראה לנו כי יעוד הקרקע לדיפו בהרצליה יתרום הן לאזור התעשייה והן לעיר, תרומה משמעותית לשנים רבות.

פרק ד – ניתוח כלכלי ושמאי של הפרויקט מנקודת ראות העירייה

לאחר שסקרנו את הצדדים התחבורתיים, סביבתיים, תכנוניים ואורבניים של פרויקט הדיפו אנו ניגשים לניתוח הצדדים הכלכליים- שמאיים שלו.

1. האם עיריית הרצליה עשויה לאבד הכנסות כתוצאה מהקמת הדיפו בשיטחה?

השאלה היא כמובן לגיטימית ויש לדון בה. הכנסות העירייה מאזור בעל יעוד חקלאי העובר שנוי יעוד לתעסוקה ומסחר מקורן בשלוש קטגוריות של תשלומים:

הכנסות חד פעמיות מתקבולי היטל השבחה

הכנסות חד פעמיות מהיטלי בניה: מים, ביוב, סלילה ותיעול

הכנסות שנתיות מארנונה המוטלת על העסקים שיפעלו במתחם.

המשותף לכל שלושת קטגוריות תשלום אלו שהן נקבעות על פי היקף השטח המיועד לבנוי

במתחם, כמובן על פי הבינוי בפועל. אם כתוצאה מהקמת הדיפו, פוטנציאל השטחים הבנויים

יפגע, הרי נכונה תהייה הטענה כי לעירייה יגרם נזק בגין תקבולים מופחתים בעתיד, בלי להתייחס

לעיתוי התשלומים שידון בהמשך הפרק בסעיף 3.

לצורך הדיון אנו משווים להלן בין פוטנציאל הבינוי של המתחם, הכוונה לשטחים עיקריים, אילו

תוכנן על פי עקרונות הר 1900 שכבר קיבלה תוקף לעומת השטחים המוצעים ע"פ הר 2030.

השוואת זכויות בניה בין הר 1900 להר 2030 (באלפי מ"ר)			
		186.429	שטח החלקה
			בנוי ע"פ עקרונות הר 1900
		111.8574	שטח לאחר הפקעה 60%
סך בנוי מותר	אחוזי בניה		בנוי במגרש עד 5 דונם
178.972	160%		בנוי במגרש בין 5-10 דונם
201.343	180%		בנוי במגרש מעל 10 דונם
223.715	200%		בנוי ע"פ תוכנית הר 2030
			שטח לבנוי לאחר הפקעה
220.582	292%	75.493	

אילו היתה משבצת הפרויקט מקודמת על בסיס עקרונות תוכנית בנין עיר הר 1900, תוכנית מאושרת משנת 2003 הגובלת עם החלקה המדוברת ששטחה כ 186 דונם, הרי צפוי היה כי תתבצענה הפקעות לצורכי ציבור, ללא תמורה, בשיעור של 40% משטח התוכנית ברוטו, וכך היינו נותרים עם כ 112 דונם שעליהם היו מוחלים אחוזי הבניה שנקבעו ב הר 1900.

אחוזי בניה אלו נעים בין 160% למגרשים בשטח של עד 5 דונם, 180% למגרשים בשטח של 5-10 דונם ו 200% למגרשים שמעל 10 דונם.

המכסימום שניתן היה להגיע בתוכנית כזאת, אם כל המגרשים היו מעל שטח של 10 דונם, הנחה מאד לא סבירה, היה להגיע לבינוי של כ 223 אלף מ"ר שטח עיקרי לתעסוקה ומסחר, כאשר 11.1% ממנו היה מיועד למסחר.

תוכנית הר 2030 מאפשרת בנוי של כ 220 אלף מ"ר מתוכם 11.4% שטחי מסחר.

הנה כי כן, תוכנית הר 2030 עשתה צדק מלא ומוחלט עם בעלי הקרקע של משבצת הפרויקט ופיצתה אותם באופן מלא, ואולי מעט מעבר לכך, על ההפקעה המוגדלת שהייתה כרוכה בקביעת האיתור לדיפו.

ומכאן שהכנסות העירייה מארנונה, מהיטלי בניה ומהיטל השבחה לא יפלו לעומת חלופה אחרת שלפיה משבצת הפרויקט כולה מתוכננת על פי עקרונות תוכנית הר 1900.

ברור כי הדברים לא קרו במקרה, בעלי הקרקע בהסכימם לבקשת הוועדה המחוזית ועיריית הרצליה לשבץ את הדיפו בתחומם, ידעו לתבוע את מלוא הזכויות המגיעות להם וכך עשו צדק עם עצמם וגם עם ההכנסות העתידיות של עיריית הרצליה מהפרויקט.

באזור הדיפו יהיו כאמור כ 25,000 מ"ר לחניה וכ 20,000 מ"ר בנויים, ומבלי להיכנס לבדיקה מפורטת באילו קטגוריה יכללו שטחים אלו לצורכי ארנונה, ברור כי לעירייה תהיה תוספת הכנסה של למעלה מ 2 מיליון ₪ בשנה ממפעילי הקו. בדיפו אגב, מתוכננים לעבוד כ 100 איש.

2. היבטים שמאיים של הפרויקט

על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה רשאים בעלי קרקע בתוך משבצת הפרויקט ובשטחים הגובלים עם התוכנית להגיש תביעה לפצוי כספי אם לדעתם נפגע ערך הנכסים שלהם כתוצאה מישום תוכנית סטטוטורית חדשה.

לכן יש לבחון אספקט זה של הפרויקט בנפרד מהסוגיה שנבחנה בסעיף הקודם ולשאול האם נחשפת עיריית הרצליה לתביעות פוטנציאליות של בעלי נכסים בפרויקט ובקרבתו בעקבות ההסכמה שנתנה לשנוי תמ"א 23 א והכללת הדיפו בתחומה ובעקבות תמיכתה בתוכנית הר 2030 המייעדת את השטח לדיפו.

סקירתנו כאן מתבססת על חוות הדעת של השמאי אחיקם ביתן שנשכר על ידי הוועדה המקומית הרצליה לצורך זה, חוות דעת כתובה מיום 28/06/05.

בהתאם לחו"ד השמאי – במצב בו יאושר שינוי לתכנית המתאר הארצית 23/א ולאחריו תאושר התכנית המפורטת – הר/2030, הסיכון לתשלום פיצויים לפי סעיף 197 בגין הדיפו בתכנית המפורטת, הינו אפסי.

מעבר לכך, נציין כי עיריית הרצליה משלימה בימים אלו הסכם משפטי עם חברת נת"ע ועם עיריית ת"א שלפיו, במידה ויהיו תביעות על פי סעיף 197 כתוצאה מאישור התיקון לתמ"א 23 א, תקבל העירייה שפוי של 100% כנגד כל תביעה שתוגש, (90% ע"ח נת"ע ו 10% ע"ח עיריית ת"א). במידה ובכל זאת תוגשנה תביעות כתוצאה מאישור התכנית המפורטת תקבל העירייה שיפוי בשיעור של 80% - שוב יודגש כי זאת על רקע חשש אפסי לתביעות במצב זה. נסכם ונאמר כי מההיבט השמאי, לא נשקף כל סיכון פיננסי לעיריית הרצלייה.

3. השפעת פרויקט הדיפו על תזרים המזומנים של העירייה וערכו הנוכחי של התזרים

בשיחה שקיימנו עם אדריכל העירייה הובהרה לנו השפעת הכללת מתחם הדיפו במסגרת תוכנית הר 2030 על משך אישור התוכנית ברשויות ועל קצב המימוש שלה.

משבצת של הפרויקט בשטח של כ-186 דונם זוהתה כתא שטח עצמאי לתכנון מתוך כלל השטח של דרום מערב הרצליה (כ-2200 הדונם) מסיבות שונות. אולם, בהיבט המעשי, קידום התכנון בתא שטח זה התאפשר הודות לשני עקרונות מרכזיים אשר נגזרו מתוך ראייה מטרופולינית כפי שהונחתה ע"י מתכנת המחוז:

- א. שיעור דומה של הפרשות לצרכי ציבור בתא השטח הנדון ביחס לכלל שטח דרום מערב העיר (כ-60% אשר נדרשים לצורך הקצאת פארק חוף רחב ידיים, כפי שנדרש בתכנית מתאר ארצית לחוף הים תמא/13).
- ב. קידום פרויקט הסעת המונים באמצעות הקצאת קרקע לדיפו. בעקבות התאמתה של תכנית הר/2030 לשני העקרונות הנ"ל – שולבה משבצת הקרקע הנדונה בתכנית המתאר המחוזית תממ/5 כ"אזור תעסוקה ראשי". משמעותה האופרטיבית של החלטה זו היא אפשרות סטוטורית ונורמטיבית לקידומה ואישורה של תכנית הר/2030 על הזכויות שהיא מקנה והכנסות העירייה הנגזרות מכך. החלופה לפיה לא היתה מקודמת תכנית זו כמשבצת קרקע נפרדת אלא כחלק מתכנון כולל של דרום מערב העיר – היתה בעלת משמעות קריטית מבחינת מועדי המימוש בשטח זה לגורמים כגון: גודל השטח והיקפי הבינוי הכלליים הצפויים בו, ריבוי הבעלים, תכנית מתאר ארצית תמא/13, הליכי שינוי לתמא 13 במחוז ת"א (תמא 13/4), תסקירי השפעה על הסביבה המתייחסים לחוף הים ועוד. השפעה מכרעת על לוח זמנים לקידומה של תכנית, כל אחד בנפרד ועל אחת כמה וכמה במצטבר!
- יתרה מכך, עקב אישור מוקדם של תוכנית הר 2030 הכוללת פתרונות תחבורתיים הן בחיבור אזור התעשייה לכביש המרינה והן בקידום פרויקט הרכבת הקלה שתגיע לאזור התעשייה, צפוי כי ביצוע בפועל של תוכנית הר 2030, לדעת אדריכל העיר, יהיה מהיר יותר לעומת המצב שבו לא היתה תוכנית 2030 כוללת אמצעים המאיצים את הגעת הרכבת הקלה.

שתי ההשפעות המצטברות הללו, האצת האישור של התוכנית והאצת מימושה – בניה בפועל, מסתכמות על פי הערכת אדריכל העיר, בחיסכון זמן של **לפחות 5 שנים** ובפועל סביר יותר להניח פער של 10-15 שנה ולכך יש כמובן משמעות כלכלית מיידית.

תקבולי העירייה מתשלומי ארנונות, מהיטל השבחה ומהיטלי פיתוח יוקדמו ב 5-15 שנה ואנו נחשב להלן את המשמעות הכלכלית של הקדמה זו.

אנו בוחנים שתי חלופות: הקדמה כוללת של 5 שנים והקדמה כוללת של 10 שנים.

אנו מניחים כי תקבולי העירייה מקורם בגביית היטלים וארנונה משטח של 220,000 מ"ר, השטח עיקרי של התוכנית.

תשלום הארנונה לשנה למ"ר הוא 250 ₪, תשלום היטל השבחה חד פעמי לכל השטח הבנוי

בתוכנית נאמד על ידנו ב 120 מיליון ₪ ותשלום היטלי הבניה נאמד ב 135 מיליון ₪.

השפעת דחיה של 5 שנים בתקבולי העירייה מוצגת בטבלה להלן.

בשנה הראשונה כוללים התקבולים הן את תשלומי הארנונה והן את התקבולים החד פעמיים של

היטל ההשבחה והיטלי הבניה. בשנה הששית כללנו את הערך הנוכחי של סך תקבולי הארנונה

בהיוון לצמיתות בריבית שנתית של 9%.

השוואת תקבולי העירייה בשתי החלופות. בש"ח דחיה של 5 שנים			
שנת התקבול	שטח בנוי לצורך אומדן תקבולים	חלופת דיפו	חלופה ללא דיפו
1	220,000	310,000,000	0
2	220,000	55,000,000	0
3	220,000	55,000,000	0
4	220,000	55,000,000	0
5	220,000	55,000,000	0
שנה 6 ואילך	220,000	611,111,111	866,111,111
ערך נוכחי של התקבולים ב 9%		812,261,362 ₪	516,433,757 ₪
עודף תקבולים בחלופת הדיפו		295,827,605 ₪	

אנו רואים כי הקדמת מימוש הפרויקט ב 5 שנים מעלה את הערך הנוכחי, במונחים של ראשית תקופת המימוש, של תקבולי העירייה בפרויקט לצמיתות בכ 296 מיליון ₪, סכום משמעותי לכל הדיעות. חלופת 10 השנים מוצגת להלן.

השוואת תקבולי העירייה בשתי החלופות. בש"ח			
חלופה ללא דיפו	חלופת דיפו		
תקבול שנתי לעירייה	תקבול שנתי לעירייה	שטח בנוי לצורך אומדן תקבולים	שנת התקבול
0	310,000,000	220,000	1
0	55,000,000	220,000	2
0	55,000,000	220,000	3
0	55,000,000	220,000	4
0	55,000,000	220,000	5
0	55,000,000	220,000	6
0	55,000,000	220,000	7
0	55,000,000	220,000	8
0	55,000,000	220,000	9
0	55,000,000	220,000	10
866,111,111	611,111,111	220,000	שנה 11 ואילך
₪ 335,646,508	₪ 823,741,758		ערך נוכחי של התקבולים ב 9%
	₪ 488,095,251		עודף תקבולים בחלופת הדיפו

בהנחה כי אי הכללת פרויקט הדיפו בהר 2030 ידחה המימוש של התוכנית ב 10 שנים, אנו מוצאים כי לעירייה יגרם הפסד כספי בערך נוכחי של ראשית תקופה המימוש של 488 מיליון ₪. ברצוננו להדגיש כי מדובר בחישוב ריאלי המבוסס על הנחות כלכליות מקובלות. גם אם תיאורטית ניתן היה להגדיל את שטחי הבנוי, אם הייתה מתוכננת תוכנית ללא דיפו, פער הזמנים בין שתי חלופות התכנון מצביע על יתרון משמעותי לחלופה הדיפו. מעבר להפסד זה יש גם לציין כי ההפסד יפגע בתזרים המזומנים של העירייה ב 5-10 שנות העיכוב ומשמעות הדבר היא דחיה של תוכניות של העירייה להוצאות או השקעות או צורך להגדיל את הלוואות העירייה מידי שנה בסכום שיחסר עקב דחיית המימוש.

פרק ה – סיכום ומסקנות

לאחר שהתיגענו בהצגת תמונת המצב על כל היבטיה בארבעת הפרקים הראשונים של עבודתנו, מלאכתנו בפרק החמישי שבא לסכם את ממצאינו תהייה קלה.

שהרי אם היינו מוצאים שהקמת הדיפו בתחום השיפוט של הרצליה תגרום לעירייה הפסד הכנסות של עשרות מליוני דולרים, כפי שהתימרה לקבוע חוות דעת שמאית שהובאה לתשומת ליבנו, היינו צריכים לעסוק בניתוח מעמיק כיצד עומדים הפסדי הכנסות מחד לעומת התועלות האורבניות, תכנוניות, סביבתיות, תחבורתיות מאידך.

דא עקא שזה לא מצב הענינים.

לעירייה לא יגרם כל הפסד כספי כתוצאה מקידום פרויקט הדיפו.

ההפך הוא הנכון. לעירייה צפויים תקבולים נוספים כתוצאה מאישור תוכנית הר 2030 של מאות מיליוני ₪ במונחי ערך נוכחי לראשית תקופת המימוש.

בנוסף, מתחם הדיפו יכלול שטחים נושאי ארנונה שישאו תקבולים שנתיים לעירייה, מה שלא היה קורה אילולא נכלל מתחם הדיפו בפרויקט.

הפרויקט יחיש את המשך פיתוח אזור התעשייה ומדובר בקידום הכנסות מארנונה, היטל השבחה והיטלי בניה של עשרות מיליוני ₪ בשנה.

הפרויקט יתרום להגדלת שווי הקרקעות באזור לתכנון עתידי בדרום מערב הרצליה, שטח של כ 2200 דונם, ובכך יביא להגדלת הכנסות לעירייה בעתיד לכשיתוכנן ויבנה אזור זה.

ומנגד עומדים כל היתרונות האחרים שלא ניתנים לכימות מדויק אך ברור שהשפעתם חיובית על תושבי הרצליה, על עסקים קימים, על התושבים החדשים שיבואו לגור בעיר ועל העסקים

החדשים באזור התעשייה.

מדובר ביתרונות בתחום איכות הסביבה, איכות התנועה והתחבורה ואיכות החיים בהרצליה.

אנו מסכמים ואומרים כי החלטת עיריית הרצליה לאפשר הקמת דיפו בתחומה היתה החלטה שקולה ונבונה, שאמנם סייעה לחברת נת"ע אך גם היטיבה עם העירייה ועם העיר, וכך יצאו שני הצדדים נשכרים.

התחשיב הכלכלי העוסק בחישוב תוספת לערך הנוכחי של תקבולי העירייה כתוצאה מהקדמת תוכנית הר 2030 עקב הכללת מתחם הדיפו בתוכנית, מצביע על רווח כספי לעירייה של 296 - 488 מיליוני ₪ וזהו סכום מאד משמעותי שיעמוד בעתיד לרשות העירייה למימוש יעדים עירוניים שיקבעו בבוא העת.