

ד"ר' מאיר אמיר ושות'

ייזום, תכנון, ניהול

וייעוץ כלכלי בע"מ

Dr. Meir Amir & Co.

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

פרויקט מרכז בת גלים

סקירה ראשונית, ניתוח בעלויות, ניתוח כלכלי והצעה לפרוגרמה

מאיר אמיר

מאי 2004

עמ'	תוכן הענינים
3	פרק א - הסטוריה אורבנית קצרה של שכונת בת גלים
5	פרק ב - פרופיל שכונת בת גלים כיום והשלכותיו על התוכנית
8	פרק ג - מבנה בעלויות בפרויקט
14	פרק ד - פרוגרמה מוצעת לפרויקט
20	פרק ה - המודל הכלכלי

פרק א - הסטוריה אורבנית קצרה של שכונת בת גלים

שכונת בת גלים נוסדה בשנת 1922, לפני 82 שנה, והיא אחת השכונות הוותיקות בחיפה. קבוצת תושבים התארגנה באגודה שיתופית ורכשה 70 דונם מבעל קרקע ערבי. השטח חולק לחלקות בנות דונם אחד והחלקות הוגרלו בין המיסדים. כעבור חמש שנים נרכשה חלקת אדמה נוספת.

השכונה תוכננה על ידי האדריכל ריכרד קאופמן, אחד מהאדריכלים הידועים שפעלו בארץ באותה תקופה, הוא תכנן גם את מושב העובדים הראשון בארץ נהלל, את שכונת הגנים רחביה בירושלים ועשרות ישובים בארץ. רעיון שכונת הגנים אומץ גם בתכנון של בת גלים. מדובר בשכונה על שפת הים עם מספר תושבים מצומצם, בתים צמודי קרקע על מגרש של כדונם אשר אפשר גם הקמת משק עזר קטן. השכונה טבלה בירק ודקלי הושינגטוניה לאורך השדרה המרכזית של השכונה, שדרות בת גלים, עדיין נוכחים וניכרים בשטח. את מקום רצועת הירק הגדולה שמאפיינת שכונת גנים תפסה חזית הים הרחבה והמבט אל הכרמל.

התכנון מורה על אורנטציה ברורה לים. הציר המרכזי מדרום לצפון מגיע עד קו המים וסביבו שתי וערב של רחובות קטנים שנמצאים במרחק של לא יותר מ 200-100 מטר מקו החוף.

גבולות השכונה הם קו המים מצפון, מסילת הברזל וכביש מספר 4 מדרום, נמל חיפה ממזרח ונקודת המפגש בין ההר לים במערב. בתוך שטח כלוא של כ 900 דונם נועדה השכונה לגדול ולהתפתח. האגודה המקומית דאגה לפתח את חוף הים והטיילת שלידו שעליה הוקם הקזינו ובריכת השחיה האולימפית הראשונה בארץ. אזור החוף היה אזור נופש ובידור שהיה חביב על תושבי חיפה ועל הקצונה הבריטית. כן היו בשכונה שני מנזרים.

באמצע שנות השלושים נבנה בית החולים רמב"ם, שהיווה את הגבול המזרחי של השכונה ולידו בסיס צבאי בריטי אשר לימים הפך לבה"ד חיל הים. עליו אמורה לקום השכונה החדשה במסגרת פרויקט זה.

עד למלחמת העולם השנייה הוקמו בשכונה כ 400 יחידות דיור צמודות קרקע ובתים בני שתי קומות. הבתים היו בחלקם בתי אבן שתוכננו על ידי טובי הארכיטקטים של התקופה בסגנון הבאהאוס, חלק מהם שנשמרו מופיעים בכרטסת המבנים לשימור של עיריית חיפה.

עם תום מלחמת העולם השניה הוקם בדרום מערב השכונה שיכון הבריגדה שנועד למשפחות החילים ששרתו בצבא הבריטי במלחמה וכך התווספו לשכונה עוד כ 300 יחידות דיור חדשות. הפרויקט הוקם על ידי עיריית חיפה על קרקע שהקצתה ממשלת המנדט.

בתקופת מלחמת השחרור הייתה השכונה מנותקת מהעיר חיפה והיה צורך להביא לה אספקה ברכב משוריין כדי לפרוץ את המצור.

לאחר מלחמת השחרור נבנו שיכונים לאורך רחוב העליה ובצמוד לבה"ד חיל הים. זו הייתה הבניה הציבורית של שנות החמישים שלא היטיבה עם השכונה.

השכונה איבדה לאיטה את המראה הפסטורלי שאפיין אותה בשנים הראשונות. הבתים ההסטוריים של שנות העשרים והשלושים נהרסו אט אט ובמקומם נבנו בתי קבלנים בני שלוש עד ארבע קומות שהיו אופיניים לבניה בשנות הששים והשבעים בארץ. רק בשלב מאוחר הוכנה תכנית שימור לשכונה שמנעה את המשך ההרס וההתפוררות של השכונה. בשנות התשעים, עם הגעת העליה החדשה מברית המועצות, הפכה השכונה לפופולרית בקרב העולים, בגלל מחיר הדירות הנמוך ובגלל קרבתה לים. בסוף שנות התשעים נבנה מתחם מגורים נוסף במסגרת הול"ל של כמאתיים יחידות דיור בין רחוב העליה השניה לפסי הרכבת במרכז השכונה.

ממערב לשכונת הבריגדה מתוכנן פרויקט מגורים של הקבלן בליכר ויחד עם פרויקט שכונת המגורים המתוכננת על שטח בה"ד חיל הים, ינוצל למעשה כל השטח הפוטנציאלי לבניה בשכונה.

אנו מאמינים כי ניתן יהיה במסגרת הפרויקט הזה, אשר ישתלב במרקם האורבני של שכונת בת גלים, להביא לשכונה אוכלוסיה חזקה ובמקביל יתחייבו צעדים נוספים על ידי עיריית חיפה לשיפור התשתיות בשכונה: השלמת כניסה נוספת לשכונה ממערב, השלמת הטיילת ההסטורית ברצף עד לחוף השקט ושיקום חזיתות ומבני ציבור בשכונה. כל אלו יעלו את קרנה של השכונה ויחזירו אותה לימיה הטובים שכן, גם כיום מדובר בשכונה מאד יחודית בארץ, השכונה היחידה היושבת על קו המים שהתכנון המקורי והפיתוח הראשוני האסתטי עוד ניכר בה לאחר למעלה משמונים שנה.

פרק ב - פרופיל שכונת בת גלים כיום

שכונת בת גלים כוללת את שני האזורים הסטטיסטיים 416 "רמבם" ו 417 "השרון" והיא חלק מרובע מערב חיפה. בעת עריכת מפקד האוכלוסין והדיוור בשנת 1995 נאספו הנתונים אשר יוצגו להלן בטבלה. נתונים אלו עודכנו לסוף שנת 2002 על ידי היחידה לתכנון אסטרטגיה ומחקר בעיריית חיפה.

פרופיל של שכונת בת גלים. שנת 2002					
בת גלים יחסית לחיפה באחוזים	סך הכל חיפה	סך הכל בת גלים	השרון 417	רמבם 416	
		12	12	9	אשכול סוציו אקונומי
1.4%	59,500	810	320	490	שטח קרקע בדונמים
4.0%	10,976,326	440,575	139,633	300,942	סך מ"ר לא למגורים
1.7%	8,518,907	143,334	108,260	35,074	סך מ"ר למגורים
3.0%	19,495,233	583,909	247,893	336,016	סך מ"ר בנוי
2.0%	106933	2127	1480	647	מס' יח"ד דיור
84.6%	79.7	67.4	73.1	54.2	שטח ממוצע ליח"ד
1.8%	270,800	4,850	3,330	1,520	סך הכל אוכלוסיה
90.0%	2.5	2.3	2.3	2.3	ממוצע נפשות למשק בית
2.8%	67,300	1,900	1,210	690	עולי 1990 ואילך
157.6%	25%	39%	36%	45%	אחוז העולים
1.4%	61300	840	570	270	בני 0-17
76.5%	23%	17%	17%	18%	אחוז בני 0-17 באוכלוסיה
2.7%	48160	1280	940	340	בני +65
148.4%	18%	26%	28%	22%	אחוז בני +65 באוכלוסיה
1.9%	140,860	2,630	1,770	860	מס' נשים באוכלוסיה
104.2%	52%	54%	53%	57%	אחוז נשים באוכלוסיה
250.0%	0.8%	2.0%	2.5%	1.2%	גידול באוכלוסיה לשנה 1995-2002

להלן נתייחס למאפייני השכונה כפי שעולים מהטבלה.

המדד הסוציו אקונומי של השכונה הוא 12. (המדד 9 באזור רמב"ם מוסבר בהכללת חיפה אל עתיקה באזור זה) מדד זה משקף חמשה נושאים: דמוגרפיה, רמת חיים, השכלה וחינוך, תעסוקה וגמלאות. כל האזורים הסטטיסטיים קובצו ל 20 אשכולות מבחינת מעמד החברתי כלכלי, האשכול מס 1 הוא הנמוך ביותר והאשכול מספר 20 הוא הגבוה ביותר. בת גלים נמצאת מעט מעל הממוצע בישובים העירוניים בארץ ולהערכתנו משקפת את הממוצע של העיר חיפה.

גודל השכונה, שטח ואוכלוסיה: שטח השכונה 880, 1.4% משטח העיר חיפה ובה גרים 4,850 תושבים, כ 1.8% מתושבי חיפה. השטח הבנוי למגורים הוא כ 143,000 מ"ר

המהווה 1.7% משטח מבני המגורים בחיפה. מספר יחידות הדיור בשכונה הוא 2127, 2% מיחידות הדיור בחיפה.

חלקה של השכונה בבניה שלא למגורים, כ 440 אלף מ"ר, מהווה כ 4% מהשטח הבנוי שלא למגורים בחיפה וזאת עקב השטחים הבנויים הרבים בבית החולים רמב"ם ובבה"ד חיל הים, שניהם נמצאים בשכונה.

גודל יחידת הדיור הממוצעת בשכונה הוא 67.4 מ"ר, נמוך מהממוצע החיפני של 79.7 מ"ר ב 15.6%. גם ממוצע הדירים לדירה בשכונה 2.3 נמוך ב 10% מהממוצע הכלל עירוני שעומד על 2.5.

אחד המאפיינים המובהקים של השכונה הוא נוכחות משמעותית של עולים שהגיעו משנת 1990 ואילך. משקלם בשכונה הוא 39% לעומת 25% בחיפה וכפועל יוצא מכך אנו מסבירים את המשקל הגבוה יחסית של אוכלוסייה מעל גיל 65, 26% לעומת 18% בחיפה, משקל נמוך יחסית של אוכלוסייה עד גיל 17, 17% בשכונה לעומת 23% בחיפה וגם אחוז גבוה של נשים.

הגידול באוכלוסיית השכונה בעשור האחרון מקורו בפרויקט הדיור לעולים של חברת קחטן.

ניתן לסכם ולאמר כי בת גלים היא שכונה של אמצע הדרך בחיפה. אוכלוסייה די הומוגנית של המעמד הבינוני הכוללת זוגות צעירים, ותיקים ועולים חדשים. המסתובב בשכונה מתרשם שאין מדובר בשכונת מצוקה. השכונה נקיה ומסודרת ויש בה פעילות קהילתית סביב בית הספר, המתנ"ס ומבני ציבור אחרים.

הפיתוח של השכונה החדשה בשטח בסיס חיל הים צריך להוות מנוף לשיפור פני השכונה. גידול אוכלוסייה על ידי הצטרפות של אוכלוסייה חזקה שכמעט ואינה קיימת בשכונה ופיתוחה של השכונה כשכונה ימית המציעה שירותי חוף ונופש לכל תושבי חיפה כפי שהיה בעבר הרחוק.

בשכונה יש כיום כ 2100 יחידות דיור. מלבד הפרויקט המתוכנן בן כ 200 יח"ד של בליכר במערב השכונה, שכונת הים על שטח הבה"ד מהווה את הרזרבה היחידה לגידול ופיתוח השכונה. כדי ליצור מסה משמעותית שתשפיע על השכונה אנו מעריכים כי השכונה החדשה צריכה להיות צפופה יחסית לבניה הקיימת כיום בבת גלים ולכלול סדר גודל של כ 1000 יחידות דיור. הבדיקה הכלכלית תתיחס לשלוש חלופות של 600,900,1200 יחידות כדי להעריך את המחיר הממוצע ליח"ד ואת שווי הקרקע הנגזר מכך.

מחיר דירה סטנדרטית בשכונה של כ 70 מ"ר נע בין 100-120 אלף דולר. התוכנית המוצעת מדברת על יחידות דיור בשטח ממוצע של כ 110 מ"ר, ארבעה עד חמשה חדרים אשר תוצע במחיר של 200-250 אלף דולר, כולל חניה תת קרקעית. רמת הפיתוח ורמת הבינוי צריכות לתאום את היעדים הללו. צריך לזכור כי בניה קרוב לשפת המים היא תמיד יקרה יותר. הבניה צריכה להיות גבוהה מהבניה האופינית בשכונה כדי לאפשר את היקף הבניה שאנו מעריכים כנדרש.

הפיתוח צריך לתרום לשכונה הקיימת. ראשית על ידי פיתוח חוף ים וטיילת שתימשך ברצף מנקודת היציאה של הרכבל ועד לקצה גבול החוף השקט. פיתוח זה ישרת למעשה את כל תושבי חיפה ויתן להם עוד מאות מטרים של חוף ים מפותח שהיום תפוסים על ידי בסיס חיל הים ובית חולים רמב"ם. לאורך ציר הים שיפתח תציע הוכנית מתקנים שונים של ספורט ימי, שירותי חוף ופעילות בידור ופנאי.

קיימות התוכניות והמאויים של בית החולים רמב"ם. לבית החולים מעמד והשפעה דומיננטים בשכונה ואת תוכנית הפיתוח יש להכין בשיתוף עם בית החולים. שדרוג השכונה, אשר היום איננה נחשבת אטרקטיבית בקרב האוכלוסייה החזקה של חיפה, מחייב גם השקעה עירונית הן בפתרון בעיות הנגישות, כניסה נוספת ממערב, והן השקעה בתשתיות, חזיתות ומתיחת פנים משמעותית.

הפרויקט צריך לממן את התשלום למשרד הביטחון כדי לבנות את מתקני חיל הים באתר אחר. אנו נבצע בהמשך הערכות כלכליות של החלופות השונות של הפרוגרמה כדי לראות את הקשר בין הפרוגרמה, אינטנסיביות הבינוי ושווי הקרקע.

כחלק בלתי נפרד מהפרויקט צורך גם מתחם תחנת הרכבת בשטח של 45 דונם. היעוד המועדף למתחם זה הוא לתעסוקה, מוצע בניית מגדלים לשימוש רב תכליתי ומשרדים בשטח של כ 75 אלף מ"ר.היתרון הגדול של הבניה על שטח תחנת הרכבת הוא הנגישות המעולה בעיקר אמורים הדברים בתחנת הרכבת. כן יש יתרון מסוים בקרבה לבית החולים עבור עסקים ושירותים שמעוניינים להתמקם בסמוך לבית החולים רמב"ם. הנושא יבחן בהמשך העבודה.

פרק ג - מבנה בעלויות בפרויקט

בדיקת הבעלויות בפרויקט ניעשתה מול מחלקת תכנון ומחלקת בעלות ורישום במחוז חיפה של ממ"י. לצורך קבלת תמונה מעודכנת הוצאו תדפיסי בעלות מעודכנים במהלך החודשים פברואר – מרץ 2004. התדפיסים כללו גם הסטוריה של בעלות בחלקות לפני

הסיווג החדש של מספרי חלקות וכן תדפיסים של כל שינויי סטטוס והפקעות שנעשו בחלקות החל מראשית שנות ה 50 .

עבודתנו תוצג להלן בשני מהלכים : בשלב הראשון נציג את טבלת הבעלות במתחם הבה"ד ומתחם הרכבת על בסיס האינפורמציה המעודכנת שהתקבלה אצלנו ואילו בשלב הבא נעסוק בפרוטרוט בסוגיית הבעלות הפרטית במתחם הבה"ד, בעיה שאינה קיימת במתחם הרכבת.

א. בעלויות במתחם הבה"ד

בטבלה להלן אנו מציגים את מבנה הבעלויות המעודכן.

טבלת בעלויות במתחם הבה"ד בבת גלים גוש 10820		
בעלות	שטח במ"ר	מס' חלקה
מדינה. בסכסוך עם רשות הנמלים	16,865	1
מדינת ישראל 17/40 רשות פיתוח 23/40	78,964	3
רשות פיתוח	4371	18
רשות פיתוח	1600	19
א. נ. ג	830	20
רשות פיתוח	7065	21
לא ידוע	50	22
רשות פיתוח	7029	23
רשות פיתוח	5796	24
רשות פיתוח	5569	25
רשות פיתוח	13003	26
רשות פיתוח	4333	27
	145,475	סה"כ

מדובר במתחם בשטח של כ 145.5 דונם הנמצא כעת ברובו בבעלות רשות הפיתוח ומדינת ישראל. קיים סכסוך משפטי בין המדינה לרשות הנמלים באשר לחלקה מס' 1 אשר יובשה במהלך השנים לאורך קו החוף שגלש צפונה ומתוקף כך יצר לטענת רשות הנמלים שטח חדש שאמור להיות בחזקתם. עיקר ההסטוריה של בעלות פרטית בעבר מתרכזת בחלקה מס' 3 ובה נעסוק בפירוט בהמשך. כן יש צורך להעביר את רישום הבעלות מא.נ.ג לרשות הפיתוח בחלקה מס' 20 ולברר את מעמדה של חלקה מס' 22.

ב. בעלויות במתחם הרכבת.

טבלת הבעלות המעודכנת במתחם הרכבת מוצגת להלן.

טבלת בעלויות במתחם הרכבת בבת גלים גוש 10919		
בעלות	שטח במ"ר	מס' חלקה
רשות פיתוח	218	15
רשות פיתוח	340	20
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	6187	21
קק"ל	223	22
רשות פיתוח	518	23
עיריית חיפה	3818	29
עיריית חיפה	902	31
קק"ל	459	33
עיריית חיפה	471	44
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	45	45
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	2384	46
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	103	47
עיריית חיפה	1,086	48
עיריית חיפה	1407	49
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	667	50
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	705	51
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	77	52
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	8333	53
מדינת ישראל/ רכבת ישראל	17279	57
עיריית חיפה	5651	58
	50,873	סה"כ

מדובר במתחם של כ 51 דונם הנמצא בבעלות רשות הפיתוח, קק"ל, עיריית חיפה ורשות הרכבות. למעשה הבעלות של רשות הרכבות משותפת לה ולמדינת ישראל. לאחרונה נחתם הסכם בין ממ"י לרשות הרכבות המעביר את כל זכויות הבניה במתחמי הרכבת ברחבי הארץ לממ"י למעט מבני ומתקני התחנה ושטחים מסחריים הנדרשים לתפעול מתחם רכבת. לאור זאת נראה כי עיקר זכויות הבניה במתחם תעבורנה לידי המדינה.

ג. ניתוח בעלויות פרטיות במתחם בה"ד חיל הים בבת גלים

הנושא הוא בעל חשיבות רבה שכן שנוי התב"ע הצפוי יכול להביא לדרישה מצד בעלים פרטיים, מהם הופקעה קרקע בעבר, לקבל מחדש את זכויותיהם בקרקע. מהלך כזה יכול לעכב את תוכנית הפיתוח ולכן חובה לברר את המצב המדויק לאשורו, לפני שנכנסים למהלך של תכנון מפורט.

1. הסטוריה של חלקות הקרקע במתחם

על פי מסמך של אתי סגל, ממחלקת בעלות ורישום של ממ"י חיפה, מיום 25/02/04, נושא הבעלות הפרטית בבה"ד מצטמצם בחלקה מספר 3 על פי זיהוי חלקות בתוקף

כיום. חלקה זו נמצאת בגוש רישום 10820, שטחה הוא 78,964 מ"ר והיא נמצאת
בבעלות מדינת ישראל 17/40 ורשות הפיתוח 23/40.
החלקה הורכבה מכ 20 חלקות וחלקי חלקות כפי שהיו ברישום הישן. מתוך כל החלקות
של הרישום הישן, ישנה חלקה אחת, חלקה מספר 7, שבה יש הסטוריה של בעלות פרטית
ולכן בחלקה זו נרכז כעת את דיונונו.
ההנחה היא כל שאר החלקות במתחם אינם מהוות בעיה בסוגיית הבעלות, זו גם העמדה
שמבטאת אתי סגל במכתבה מיום 25/02.
חלקה מס' 7 צמודה למתחם בית חולים רמב"ם הנמצא ממזרח, לחלקה ברישום ישן 28
הצמודה לה ממערב ולקו המים ההסטורי הנמצא מצפון לה. (חלקה מס' 1 כיום). תשריט
של החלקה הועבר לנו במסגרת עבודה זו. שטחה של החלקה היה 34,474 מ"ר.
בפועל הייתה החלקה בבעלות משותפת של מדינת ישראל (א. נ. ג), בעלים פרטיים, רשות
הפיתוח והימנותא.
החלקה הופקעה בשתי הפקעות שונות:
הפקעה לטובת המדינה עבור משרד הביטחון, שטח של 22,634 מ"ר, לפי ס' 19 י.פ. 1257
מה 27.1.66 והפקעה מיום 1.2.96 לפי ס' 19 י.פ. 4378 להרחבת בית חולים רמב"ם. על פי
חישובנו השטח מתוך החלקה שהועבר לבית חולים רמב"ם הוא 11,840 מ"ר בלבד. (על
פי מסמכי ממ"י מדובר בשטח של 12,420 מ"ר אבל זה סותר את סך שטח החלקה.
ההפרש של 580 מ"ר הוא השטח שהופקע לטובת רמב"ם בחלקה מס' 28).

הסטוריה של חלקה מס' 7	
22,634	הפקעה לטובת בה"ד 1966
11,840	הפקעה לטובת ביה"ס לרפואה 1996
34,474	סה"כ גודל חלקה במ"ר

החלק של החלקה שהופקע לטובת הבה"ד מהווה חלק מחלקה בתוקף מס' 3 ששטחה
הוא כאמור 78,964 מ"ר. ההפקעה של חלקה מס' 7 לטובת הבה"ד ולטובת רמב"ם
נעשתה מכל הבעלים של החלקה. החלקה סווגה כמירי ומעולם לא נעשתה בה פרצלצית
משנה בין הבעלים השונים.
במעקב אחר ההסטוריה של החלקה בשנות ה 50 וה 60 של המאה שעברה, מצאנו את
מבנה הבעלות טרם הפקעות כדלקמן:

בראשית שנות ה 50 בוצעה על ידי המדינה רכישה של 185 מ"ר וכן בוצעה פעולת הקניה לאנ"י בשני מהלכים של 20,021 מ"ר וכך הגענו למצב לפני ההפקעה של שנת 1966 לפיו שטח של 14,268 מ"ר מופיע ברישומים בבעלות פרטית, מתוך סך שטח החלקה של 34,474 מ"ר.

בשלב הבא אנו רוצים להתמקד במבנה הבעלות הפרטית בחלקה מס' 7, אשר מהווה את עיקר הבעיה כאמור. על בסיס ניתוח כל העיסקות שנעשו בחלקה מתחילת תקופת הרישומים בשנת 1952 ועד היום המצב מוצגת הטבלה כדלקמן:

היסטוריה של בעלות פרטית בחלקה 7		
1,228		פרטי רשום 1958
120		פרטי רשום 1952
10,055		פרטי רשום 1952
6,602		מזה עבאס קיבל פיצוי 1962
3,453		מזה הימנותא פיצוי 2003
370		אירני פיצוי 1983
601		אירני פיצוי 1965
106		אירני פיצוי 1986
12,480		סה"כ פרטי רשום
1,788		פרטי שלא נרשם
14,268		סה"כ שטח פרטי

השתלשלות העניינים בנושא הבעלות הפרטית בחלקה היא אם כך כזאת: במהלך שנות ה 50 לאחר שהוקנו שטחים לאנ"י ונרכשה בעלות פרטית בשטח של 185 מ"ר, נותרו שטחים פרטיים בשטח של 14,268 מ"ר. נזכיר ונחזור כי מדובר בשטחים המהווים חלק מחלקה שאין בה חלוקה לחלקות משנה.

מתוך שטחים אלו בוצע רישום של שתי בעלויות פרטיות: אחת בשטח 1228 מ"ר ואחת בשטח של 120 מ"ר וכן בוצע רישום עבור בעלות פרטית נוספת בשטח של 10,055 מ"ר. לאחר פרסום ההודעה הראשונה על ההפקעה בחלקה 7 בשנת 1961 החל תהליך של תשלום פיצויים לבעלי הזכויות מקרב הפרטים.

בשתי הבעלויות המופיעות בראשית הטבלה בשטח של 1228 ו 120 מ"ר לא מצאנו רישום על תשלום פיצויים.

בבעלות המשותפת בשטח של 10,055 מ"ר שולמו פיצויים לכל הבעלים בחלקה :
למשפחת עבאס, שהייתה בעלת זכויות בשטח של 6602 מ"ר ולהימנותא שהייתה בעלת
זכויות בשטח של 3,453 בתוך הבעלות המשותפת בסך של 10,055 מ"ר.
בנוסף שולמו פיצויים לבני משפחת אירני (בהאים ?) על שלוש בעלויות בשטח כולל של
1,077 מ"ר.

על מנת להשלים את מפת הבעלויות נותרו לנו 1,788 מ"ר באותה חלקה, אשר על פי
החישוב התיאורטי היו בבעלות פרטית, מעולם לא נרשמו על שם בעלים פרטים מסוימים
וכמובן שלא קבלו פיצוי.

2. ניתוח של בעיית הבעלויות הפרטיות בחלקה מס' 7

עבודת הניתוח שלנו של רישומי העסקות והבעלויות הפרטיות בחלקה מס' 7 מצביעה על
שלושה סוגים של בעלות פרטית בחלקה זו :

1. שתי בעלויות פרטיות בשטח כולל של 1348 מ"ר אשר נרשמו בשנות ה 50 ומעבר
לכך לא מופיעה התייחסות נוספת וודאי שלא שולמו פיצויים ולא בוצעה רכישה
של זכויות אלו.

2. בעלות פרטית תיאורטית שחושבה מתוך המסמכים אך מעולם לא נרשמה על
בעלים מסוימים בשטח כולל של 1788 מ"ר. יתכן וצריך להתעלם מסוגיה זו כי
הרי חלפו למעלה מ 50 שנה ויתכן ודין בעלות זו כדין השטחים שהוקנו לאנ"נ.

3. בעלות פרטית שבגינה שולמו פיצויים לאחר התחלת תהליך ההפקעה הראשון :

היא כוללת את התשלום של הפיצויים למשפחת עבאס ולהימנותא בבעלות
המשותפת על שטח של 10,055 מ"ר ותשלום על בעלות על שטח כולל של 1,077 לבעלים
שונים ממשפחת אירני בשלוש עסקות פיצוי שונות.

נראה לנו כי בשלב זה צריך יועץ משפטי להתייחס לשלושת סוגי הבעלות הפרטית הללו,
וכפי שכבר כתבנו לפני כן , זוהי סוגיית הבעלות הפרטית היחידה הידועה לנו.

פרק ד – פרוגרמה מוצעת לפרויקט

א. מתחם הבה"ד

יעודי הקרקע המיועדים למתחם הם מגורים ונופש במובן הרחב של מושג הנופש הכולל : ספורט, פעילות ימית ורחצה, מלונאות, מסחר ובידור המשרתים את הנופשים לחוף הים. זאת כמובן מעבר ליעדי הקרקע שישמשו לשטחי ציבור, מבני ציבור ודרכים. הדיון שנקיים להלן יתייחס רק לשימושי המגורים והנופש במתחם.

1. מגורים

השטח שיועד למגורים הוא כ 70 דונם נטו. אפשרות הבינוי על פי המקובל בחיפה הן בצפיפות של 10-20 יחידות דיור לדונם, משמע בטווח של 700 עד 1400 יחידות דיור במתחם.

מדובר ביחידות דיור בגדלים שונים : יחידות של 4-5 חדרים בשטח ממוצע של 110 מ"ר המיועדות לפלח השוק הגבוה בחיפה, משפרי דיור שזו היא דירתם השניה או השלישית והמשתייכים לשלושת העשירונים העליונים במדרג הכלכלי. פלח שוק זה נוהג להתגורר באזורים הגבוהים של העיר חיפה : כרמל , אחוזה, דניה, ולהשקיע בקניית דירה סך של 200-300 אלף דולר לערך. מתוך פלח שוק זה , במידה ותוצע להם אלטרנטיבה טובה של שכונה ימית בחיפה, חלופה שלא קיימת בעיר וכמעט לא קיימת בשום מקום אחר בארץ, יוכל לשקול השקעה ברכישת דירה במתחם החדש ומגורים לחוף הים. לשם כך יש להציע בניה באיכות גבוהה, רמת גימור ופיתוח סביבתי מרשימים, חניה תת קרקעית לכל דירה, מבט לים כמעט מכל דירה ונגישות נוחה, בסביבה ציבורית ירוקה ומטופחת, עד לחוף ים שגם הוא חייב להיות מפותח ומתוחזק ברמה גבוהה התואמת את ציפיות הדירים.

ניתן לחשוב גם על בניית יחידות דיור קטנות כחלק מהתמהיל שיוצע, עבור סטודנטים או זוגות צעירים או כדירה שניה לעשירים חובבי ים וכן עבור צוות המרכז הרפואי רמב"ם. התמהיל יקבע אל נכון על ידי היזם לקראת הקמת הפרויקט. בשנים האחרונות ירדה הפעילות של סקטור הבניה למגורים בחיפה, כנראה כפועל יוצא של המשבר שבו נתון ענף הבניה והמשק הישראלי בפרט וכתוצאה של תום עידן העליה הגדולה לישראל.

היזם או היזמים שירכשו את הקרקע של הבה"ד ויקימו את יחידות הדיור המתוכננות יצטרכו להתמודד עם פרויקטים קבלנים אחרים המתוכננים בחיפה .

נתונים על התחלות בניה בחיפה בעשור האחרון מופיעים בטבלה להלן.

מספר התחלות בניה בחיפה 1992-2002	
שנה	יח"ד
1992	895
1993	1,145
1994	1,935
1995	1,595
1996	2,150
1997	1,421
1998	1,233
1999	1,040
2000	960
2001	700
2002	607
ממוצע לתקופה	1,244

אם נצא מנקודת הנחה שבטווח השנים שעד אישור התוכנית לבניה בבה"ד תחזור הבניה בעיר לקצב הממוצע בעשור האחרון הרי מדובר בבניה של כ 1200 יחידות דיור בשנה. אולם העשור האחרון היה העשור של העליה הגדולה שהביאה לחיפה קרוב ל 70 אלף עולים המהווים כרבע מתושבי העיר. אין כל סכוי שעידן זה יחזור ולכן צריך לקחת בחשבון חזרה לקצב בניה "נורמלי" של כ 900 יחידות דיור בעיר חיפה בשנה, כאשר רק כשליש מהן להערכתנו, 300 יחידות דיור, פונות לשוק הגבוה של שלושת העשירונים העליונים.

מכאן שבתוכנית עסקית לבניה בבה"ד צריך לקחת בחשבון שעקב תחרות וביקוש מצומצם, יש מגבלה על כושר המכירה של הדירות המתוכננות. להערכתנו מודל כלכלי סביר צריך לקחת בחשבון מכירה של 100 דירות לשנה במתחם בלבד.

היות והכוונה היא לשווק את כל המתחם עכשיו, ברור שהיזום או היזמים צריכים לקחת בחשבון תקופת מימוש ארוכה, עד להשלמת מכירת כל הדירות, ובהתאם לכך להכין את

תוכנית הבנוי ואת ההערכה הכלכלית לגבי המחיר שיהיו מוכנים לשלם כעת עבור רכישת הזכויות בקרקע.

הנחת העבודה שלנו היא כי מחיר דירה ממוצעת במתחם יהיה 200 אלף דולר כולל מע"מ, עדיין נמוך ממחיר של דירות דומות במעלה הכרמל, אך גבוה משמעותית ממחירי הדירות המוצעות בבת גלים לדירות בגודל דומה מיד שניה שנע סביב 120-150 אלף דולר. אכן הכוונה בפרויקט, בין היתר, היא לשדרג את השכונה גם בהרכבה הסוציאקונומי ולשם כך יש להביא אליה אוכלוסיות שיכולות לשלם מחירי דירות גבוהים מאלו השוררים היום בשכונה.

הארכת תקופת המימוש של הפרויקט מביאה לכך שאין צורך הכרחי להשיא (למקסם) את מספר יחידות הדיור כדי להביא לתמורה הגבוהה ביותר מבחינת בעל הקרקע. על בסיס החישוב הכלכלי שלנו שנגזר ממודל תזרים מזומנים של משקיע בפרויקט שלא יוצג כאן בשלב זה, ניתן להגיע לפדיון מירבי עבור הקרקע בתחום שנע סביב 900-1000 דירות בלבד, והגדלה מעבר לכך אינה תורמת להגדלת הפדיון הכולל עבור הקרקע. פרוט ההנחות של המודל הכלכלי והצגתו יופיעו בפרק הבא.

להקטנת מספר היחידות שיבנו במתחם יתרונות איכותיים נוספים: היא יכולה להעלות את המחיר של דירה ממוצעת, להקל על תהליכי האישור של הפרויקט ועל סכויי המימוש שלו. היא גם תקטין את הלחץ על כושר הנשיאה של השכונה כתוצאה מגידול ניכר באוכלוסייתה והכוונה היא ללחצי תחבורה בעיקר.

יש לזכור כי גם בבניה של 900 יחידות דיור, מדובר בתוספת של 2500-3000 דירים חדשים בשכונה ל 5000 הקיימים וזה לא דבר של מה בכך.

קביעת מספר הדירות המדויק, גובה המבנים למגורים, מספר הקומות בכל מבנה ותוכנית הפריסה של המבנים תיקבע כמובן על ידי המתכנן בשיתוף עם העירייה וממ"י ואנו נסתפק בקביעת התחום של 900-1400 יח"ד, שבו ניתן להגיע לתמורה מכסימלית עבור הקרקע. חשוב להדגיש את הקשר בין השכונה לים ואת המבט מדירות המגורים אל הים.

2. שימושי נופש

ברור כי תוספת של כחמש מאות מטר חוף ים זמין לחיפה, ואם ניתן באותו זמן גם ליצור רצף חוף מהחוף השקט במזרח ועד קצה טיילת בת גלים במערב, יהווה שיפור בתרבות הפנאי והספורט הימי בעיר חיפה. חזית הים החדשה שתפותח, ברצועה שאורכה כ 500

מטר ורוחבה כ 30-50 מטר לאורך החזית הצפונית של מתחם הבה"ד, תשרת את אוכלוסיית השכונה, את תושבי חיפה וגם את תושבי המחוז שיזכו בפיסת חוף יקרה ומפותחת.

מלבד הפיתוח הפיסי של החוף תייעד התוכנית ברצועה זו בניה של מבנים ומתקנים שישרתו את ציבור הנופשים בחוף: מתקני ספורט, מסחר, אטרקציות ימיות, מסעדות, מתקני בידור וכל עניין אחר שמתאים וישתלב. מדובר על ניצול של קומה עד שתיים ברצועה צרה לאורך החוף.

היות ומדובר בשכונה יוקרתית יש למצוא איזון נכון בין צורכי הציבור וזכותו לשימוש בחזית ים מפותחת, לצורכי דיירי השכונה שמעוניינים להתגורר אמנם בסביבה מיידית לחוף הים אבל בסביבה שלווה ושקטה. בשלב זה לא נערך אפילו תכנון רעיוני למתחם חזית הים ולכן מוקדם לדבר על פרוגרמה לקטע זה של התוכנית. משיחות עם המתכנן מסתמנת מגמה, שמקובלת עלינו, של בניה של לא יותר משתי קומות תחתונות ובסך הכל שטח של עד 1000-1500 מ"ר של מתקני חוף, מסעדות, מועדוני שיט ושירותים. במידה והעירייה תדרוש יעוד ספציפי כמו מועדון שיט או יעוד ציבורי אחר, ישולב יעוד זה בפרוגרמה בבא העת.

3. אכסון ומלונאות במתחם

אנו נוטים שלא להמליץ על הקמת מתקני אכסון ומלונאות במתחם.

יתכן ויש מקום למלון שישרת את באי מרכז רפואי רמב"ם, יש וודאי ביקוש לסוג מלון כזה כפי שקיים בכל מרכז רפואי גדול בעולם ובמספר בתי חולים בארץ, אך דומה כי הנהלת בית החולים מעדיפה להקים את המלון בתוך המתחם שלה, או לחילופין לקבל שטח בתוך מתחם הבה"ד ולבנות שם את הפרויקט.

אין אנו רואים הצדקה כלכלית, מלונאית ואורבנית בהקמת מלון נופש בודד על שפת הים במתחם הבה"ד. גם שילוב בין מלון המשרת את באי בית החולים למלון נופש לא נראה לנו הגיוני.

יש מקום להקמת פרויקטים מלונאיים קטנים בשכונה הקיימת ויש גם התחלות של הקמת מלונות קטנים וצימרים. זה בהחלט מומלץ אך כאמור לא במתחם.

ב. פרוגרמה למתחם הרכבת

מדובר במתחם של כ 50 דונם הנמצא במרחק של מאות מטרים ספורים הן מהשכונה המתוכננת והן ממתחם המרכז הרפואי רמב"ם. מתחם הרכבת נמצא בקו הכחול של התוכנית המוצעת ואנו נדרשים להתייחס לפרוגרמה כלכלית לתוכנית בנוי אפשרית. הכוונה היא להשאיר את היעוד הנוכחי של המתחם כמרכז תחבורתי עם תחנת רכבת ותחנה של הרכבת הקלה ומסוף אוטובוסים.

שניים הם היתרונות של מתחם הרכבת : נגישות תחבורתית מעולה בהמצאותו בתוך תחנה רכבת פעילה עם קווים לתל אביב ונהריה ובעתיד גם לירושלים ובאר שבע ותחנת רכבת קלה לתחבורה עירונית, וקירבה למרכז רפואי מטרופוליני גדול ובית ספר לרפואה שבו יש עשרות אנשי מחקר רפואיים העוסקים בתחום המדיטק.

על פי כוונת המתכנן, הבנוי המוצע במתחם הרכבת יהיה מעל התחנה הקיימת ומגרש החניה הקיים ולא מעל מסילות הברזל הקיימת. המתכנן רואה בעיני רוחו שלושה מבננים רבי קומות, ועל פי המקובל בחיפה לשטחים אורבניים צפופים בהם נהוג לאפשר בניה ברמה של 200%-300%, הוא מגיע לשטח בנוי של כ 75 אלף מ"ר במתחם הרכבת. השאלה היא מהו היעוד המוצע עבור תוספת בניה זו.

קשה להציע תשובה חד משמעית בשלב זה עבור הפרויקט שוודאי לא יתחיל להתממש בעשור הקרוב לנוכח עודף ההיצע הקיים בחיפה לשטחי תעסוקה וקיומם של מתחמים רבים שבהם כבר מקודמות תוכניות לתוספת שטחי תעסוקה. (מתחם הנמל המזרחי, דרום חיפה, פרויקט פישמן בדרום ואחרים).

נראה לנו שהנגישות התחבורתית הטובה והקירבה למרכז הרפואי ובית הספר לרפואה מצדיקים הקצאה של חלק מהשטח לתעסוקת מדיטק המשתלבת עם פעולות המחקר והפיתוח המתנהלות בבית החולים. שילוב זה בין בית החולים ואזור התעסוקה הנשען עליו קיים במקומות רבים בעולם ולאחרונה נמצא בשלבי תכנון גם בבית החולים הדסה בירושלים וסורוקה בבאר שבע. לנו נראה כי שטח בנוי של 25 אלף מ"ר יכסה בנקל את צורכי הבנוי של המדיטק המתוכנן. יתכן ועדיף שפעילות כזאת לא תתוכנן למגדל רב קומות אלא למבנה נמוך יחסית של 4-5 קומות.

שאר הפוטנציאל יוכל להיות מופנה למגורים, לדירור מוגן או למלון עירוני אשר ישרת את אוכלוסיית אנשי העסקים באזור.

כדאי היה מבחינה אורבנית לתכנן את מתחם הרכבת יחד עם מתחם אגד הנמצא בצמוד לו שגם הוא אמור להיות מתוכנן מחדש בעתיד הקרוב.
כל הפעילות התכנונית שבה מדובר תהייה 10 מטר מעל פני המסילות שמתחתיו תהיה בניה לטובת הרכבת, הרכבת הקלה ומתקני תשתית נוספים המתוכננים באזור.

פרק ה – המודל הכלכלי

מטרת המודל הכלכלי להעריך את שווי הקרקע של הבה"ד אשר תשווק, לאחר שתוכן תוכנית בניין עיר חדשה על בסיס הפרוגרמה המוצעת, ליזמים פרטיים אשר יממשו את התוכנית.

התקבול משיווק הקרקע ישמש לצורך מימון פנוי הבה"ד ומכאן חשיבותו בתוכנית של הפרויקט.

בשלב זה אין לנו פרוגרמה מוסכמת לגבי מתחם הרכבת וכן לא ברור כיצד תתממש היזמות בו בחלוקה בין ממ"י וחברת הרכבת ולכן נמנענו מלעסוק בצדדים הכמותיים של שווי זכויות הבניה במתחם והתרכזנו במתחם הבה"ד שבו התקבול הוא תנאי הכרחי למימון פינוי הבסיס.

עיקר הדיון הוא, אם כן, בשכונת המגורים המתוכננת ובשווי הקרקע שנובע משיווק זכויות הבניה למגורים במתחם.

המודל שלנו מניח כי כל קרקע המתחם בשטח של 60-70 דונם נטו תשווק בראשית התקופה ליזם אחד או מספר יזמים. את תשלום רכישת הקרקע ישלמו בשנה הראשונה. בשנה השניה יצטרכו להשקיע 20% מסך ההשקעה בפרויקט, לא כולל קרקע, לאור העובדה שיש הצבר של הוצאות בשנה הראשונה בהכשרת תשתית כל השטח ותשלומים לעירייה, לחברת חשמל והוצאות נוספות שמתרכזות בתחילת כל פרויקט. כל שאר 80% של ההוצאות מפוזרות באופן שווה על כל שנות הפרויקט.

מכירת הדירות מתחילה בשנה השלישית בקצב של 100 דירות בשנה כאשר השלמת המכירה מתממשת שנה לאחר סיום מלא של תוכנית הבנוי.

עלות הבניה למ"ר כולל היטלים לעירייה מסתכמת ב 1000 דולר למ"ר לפני מע"מ, עלות גבוהה המשקפת את סטנדרט הבניה הגבוה המתוכנן, את הצורך בהשקעות מיוחדות בגלל הבניה על קו החוף ממש וכן עלות של בנית חניה מקורה לכל יחידת דיור.

המחיר הממוצע ליחידת דיור של 110 מ"ר שנלקח בתחשיב הוא 200 אלף דולר כולל מע"מ וזאת בעקבות הניתוח שלנו מהפרק הקודם. ההנחה היא כי לקראת תחילת הבניה, במידה והקבלן יגלה כי לא יוכל להגיע למחירים אלו, הוא יוכל להוריד את ההשקעה למ"ר באופן כזה שהחסכון בעלות יפצה על הירידה בפדיון ליחידת דיור. כתוצאה מזאת אנו מניחים כי ערך הקרקע לשיווק לא יהיה רגיש למחיר הדירה בפועל, אם כי אנו מאמינים כי בתכנון נכון ניתן להגיע למחיר שנלקח בתחשיב שנציג להלן.

פירוט ההנחות מרוכז להלן בטבלה.

הנחות המודל הכלכלי	
200,000	מחיר יח"ד כולל מע"מ
170,940	מחיר ללא מע"מ
110	שטח יח"ד ממוצעת
850	עלות בינוי למ"ר
150	היטלים למ"ר
1,000	סך עלות למ"ר
110,000	עלות בינוי יח"ד ממוצעת
100	מכירת דירות בשנה
רכישת קרקע - שנה ראשונה	
הוצאות שנה שניה - 20% מהעלות הכוללת	
מכירת דירות החל משנה 3	
תשואה למשקיע על כל ההשקעה 10%	

בדקנו על בסיס הנחות אלו שלוש חלופות של מספר דירות שישווקו במתחם:

600, 900, 1200. קצב השיווק של 100 יחידות בשנה הוא זהה בכל החלופות וכן גם מחיר דירה ממוצעת.

הנחנו כי היזם מוכן לשלם את מחיר הקרקע ליחידת דיור אשר מביא לו תשואה ריאלית של 10% על כל ההשקעה בפרויקט. בפועל התשואה הריאלית תהייה גבוהה יותר שכן לא כל הפרויקט ממומן מהון עצמי של היזם ולכן אם מחצית מהפרויקט תמומן מאשראי בנקאי בריבית ריאלית של 6% למשל, תגדל התשואה על ההון העצמי ליזם לרמה של 14%.

הרצנו אם כן, שלושה תזרימי מזומנים עבור שלוש החלופות המספריות שנלקחו בתחשיב ובכל חלופה חישבנו את מחיר הקרקע ליחידת דיור ואת סף התמורה מהקרקע שיתקבל מהיזם תחת ההנחה של תשואה של 10% ריאלי על כל ההשקעה בפרויקט. הטבלה המסכמת של תוצאות המודל מופיעה בעמוד הבא

סיכום תוצאות המודל הכלכלי		
תמורה בגין הקרקע \$	קרקע ליחידה \$	מס יחידות דיור
19,140,000	31,900	600
23,220,000	25,800	900
24,840,000	20,700	1200

אנו רואים כי הגדלת מספר היחידות מקטינה את התמורה לקרקע ליחידה ובפועל במעבר מ 900 יחידות ל 1200 יחידות הגדלת התמורה הכוללת בגין הקרקע היא יחסית קטנה מאד ומכאן המסקנה כי בטווח האפשרי של מכירת 900-1400 יחידות דיור בפרויקט, אין רגישות של התמורה למספר היחידות שיקבע בפועל על פי הפרוגרמה שתאושר. לכן ההחלטה על מספר הדירות בפרויקט בטווח שבין 900-1400 תהייה של המתכנן בעצה אחת עם וועדות התכנון, מחלקות התכנון בעירייה וממ"י, בעל הקרקע. להערכתנו קיימת אפשרות כי הקטנה של מספר הדירות בטווח שבו אנו נוקבים תאפשר העלאה במחיר הדירה הממוצע כיוון שהפרויקט יתפס כיותר יוקרתי ואפשרות זאת רק מחזקת את טענתנו כי אין ללחוץ להגדלת מספר יחידות הדיור עד למכסימום האפשרי.

שיווק שטח בנוי של 1000-1500 מ"ר במתחם החוף יכול להניב תמורה נוספת של 1-2 מיליון דולר בפרויקט. לאור כל זאת נראה לנו סביר להניח כי התקבול של ממ"י עבור הקרקע בפרויקט יהיה בסביבות 25 מיליון דולר במונחים של ראשית תקופת השיווק.