

חוק המטרו – האם החולה ישרוד עד שהניתוח יסתיים?



ד"ר רינה דגני
גיאוקרטוגרפיה, תכנון ערים
וכלכלה עירונית

חוק המטרו – "האם החולה ישרוד עד שהניתוח יסתיים?"

מה קורה בפועל
פתרונות ביניים עד הפעלת המטרו

ד"ר רינה דגני,
תכנון ערים וכלכלה עירונית

עופר מנחם,
מנהל המחלקה האורבנית

החוק מטיל מס מטרו באזורי השפעה שנקבעים בתמ"א 70, במרחק עד כ-800 מ' מהתחנה, מיום 1.1.2023 - גובה המס הוא 75% במקום 50% קודם.
למטרו 3 קווים, כ-150 ק"מ, 109 תחנות, רובן בלב אזורי ביקוש.

בדוח כלכלי-שמאי שהכינה גיאוקרטוגרפיה, מרץ 2024, עבור איגוד הקבלנים, קרן ריאליטי ואחרים נמצא:

- **שהכבדת המס פוגעת מאוד בהקמת פרויקטים משמעותיים סביב תחנות מטרו בשל הקטנת הכדאיות הכלכלית,**
- **שיעור העסקאות ירד ל- 25% בשנת 2023 בהשוואה לממוצע העסקאות, סביב התחנות בשנים 2021-2022**

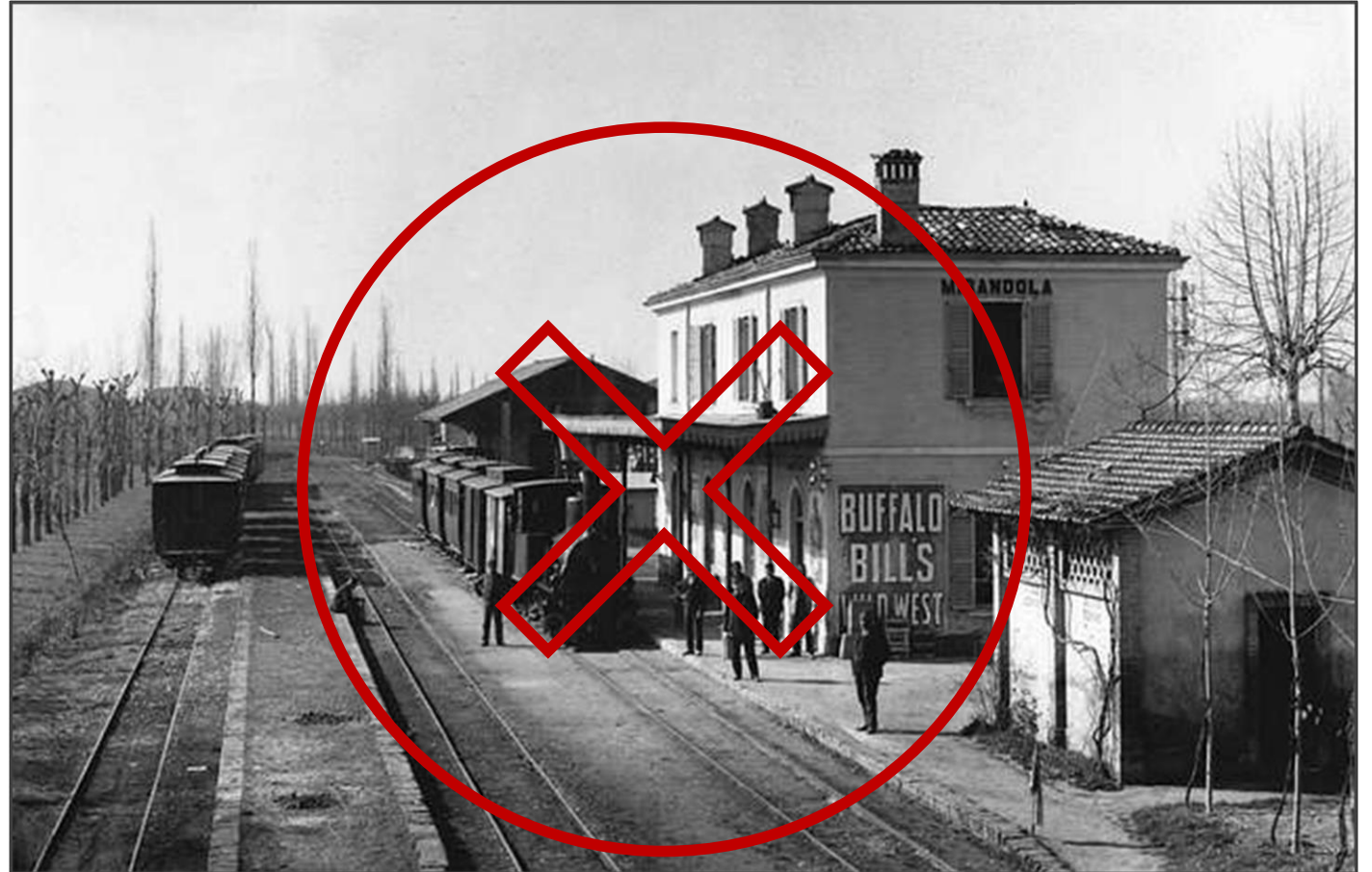
הדוח מתבסס על

- ניתוח מספר עסקאות מעל 15 מיליון ש, סביב תחנות המטרו בין 2021-2022 בהשוואה למספרן ב 2023.
- ניתוח של עסקאות מחוץ לרדיוס ההשפעה של תחנות המטרו, כקבוצת ביקורת בשנת 2023.
- אציג נתונים בשקף האחרון.

ניתוח לב פתוח –

איך משתילים תשתית
תחבורתית בגוף חי

האם החולה ישרוד?



עד היום: נמתחו קווי תחבורה לפי התפתחות
אורבנית, הדרגתית וטבעית

היום: יש תכנית תחבורה שהחיים נדרשים
להתאים עצמם לתחנות הצפויות במטרו!!!!

קפיצה גדולה לעתיד (תכנית המטרו היא לא עוד תכנית...)

אלא היא:

היא לא עוד:



**מהפכה
(רבולוציה)**

**התפתחות אורגנית
(אבולוציה)**

תכנון מלמעלה

תכנון מלמטה

תכנון מתחמים גדולים

תכנון ביחידות קטנות

**גמישות מוגבלת
בהיקפים ובשימושים
(תמ"א 70)**

**גמישות רבה
למתכננים**

**תלות גבוהה במימוש
המטרו**

**אפשרות לתרחיש
מימוש שונים**

**תכנית המטרו דורשת מאיתנו
לדלג בין שני מצבי מציאות
שונים בתכלית:
היום מול מחר,
תחת תנאי אי וודאות
פוליטי, חוקתי, מימוני, תכנוני**

איך ניתן לגשר על הפער?



הפער בין "על הנייר" (התוכנית) לבין המציאות שלא מחכה...

אי מימוש עד הזנחה במרכז
התכנית ולצד התחנות

הביקושים
ינדדו למקום אחר

קושי
במימוש התכניות

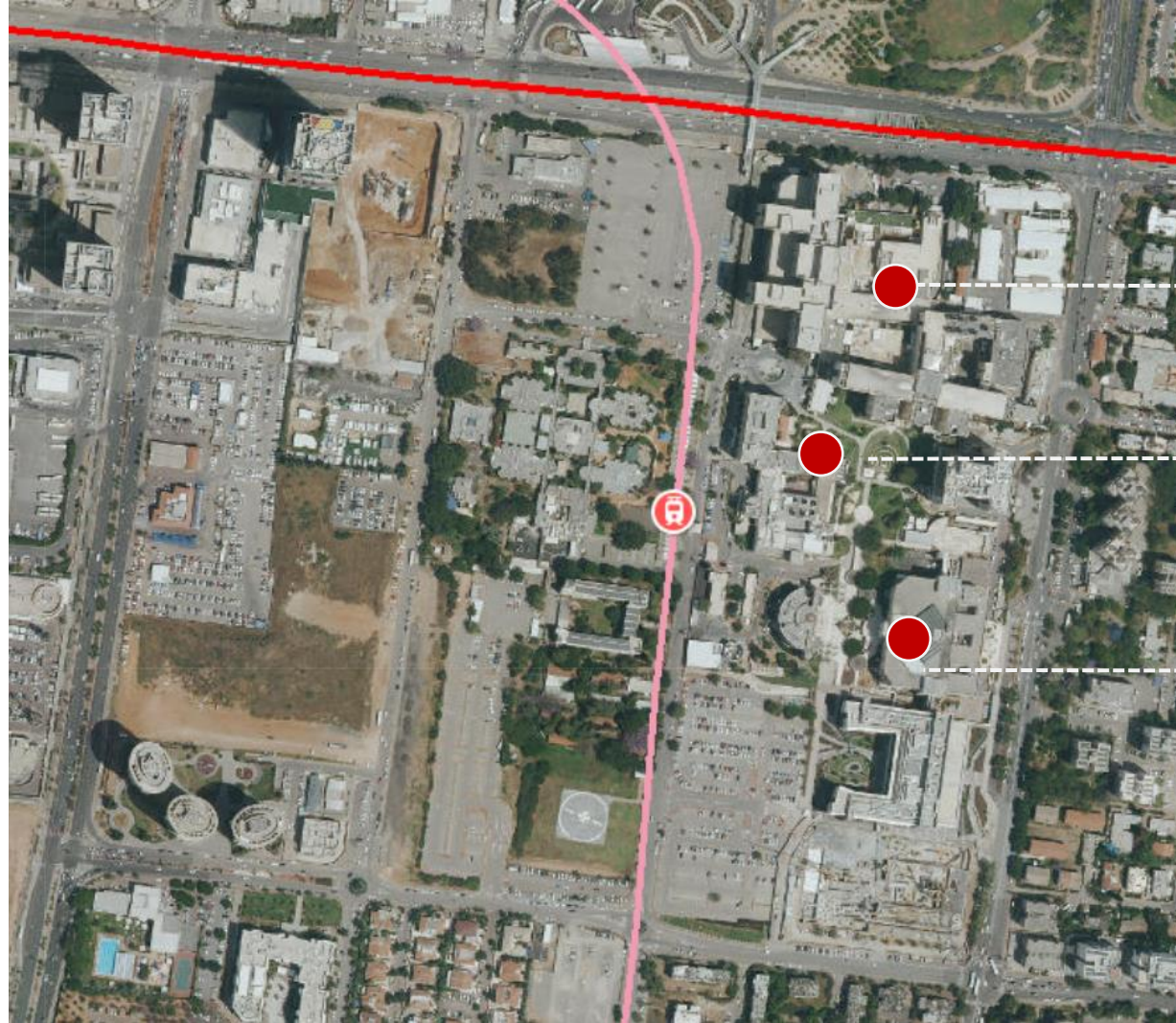
אי הלימה
לתנאי השוק הנוכחיים

דוגמאות - תכנון מול מציאות – האם החולה ישרוד?

תחנת המטרו בלב "מרכז רפואי רבין" - מטילה היום מגבלות פיתוח על ביה"ח:

- נשמר שטח לחפירות,
 - מגרש יחיד שפנוי נשמר
- להתארגנות המטרו – פוגע בהגדלה של בית החולים, לא ניתן להמתין 15-20 שנה, שעד שהמטרו יפעל!!!!

דרושה תכנית להתמודדות עם שלבי הביניים



בי"ח בילינסון

בי"ח גהה

בי"ח שניידר

הקמת מע"ר חדש ברמלה – האם יכול לממש את מלוא פוטנציאל התכנית?

תוספת 60 אלף מ"ר תעסוקה, 10 אלף מ"ר מסחר במרכז האזורי
+ מגורים, תיירות ומבני ציבור.
תחנת המטרו לא בקרבת המער הקיים



מע"ר רמלה, רובע הרמבלאס
תכנית מס' 415-0882423

פרויקט מע"ר חדש:

- האם הפרויקט יתקדם לפני המטרו?
- מתי יהיה כדאי למסחר להגיע אם בכלל
- האם יהיה מספיק כוח קנייה ותעסוקה כדי לממש את הזכויות, ומה בינתיים?



תצ"א, govmap 2023

מיקום תחנת המטרו ברחוב נטול פעילות מסחרית: מקטין את הסיכוי למימוש הפוטנציאל

פרויקט התחדשות עירונית של מגורים ברמלה? היכן יחנו?

שכונת מגורים סמוכה למטרו – מיעוט חניות

טבלאות מאזן החניה

טבלת ביקוש לחניה														
מגרש	שימושים ותקן חניה לרכב פרטי								ביקוש חניה לרכב פרטי					
	מגורים				מסחר				משרדים		מבני ציבור		רכב פרטי לפי תקן	
	יח"ד	ביקוש חניה	שטח עיקרי (מ"ר)	ביקוש חניה	שטח עיקרי (מ"ר)	ביקוש חניה	שטח עיקרי (מ"ר)	ביקוש חניה	רכב פרטי לפי תקן	רכב נכים רגיל	רכב נכים גבוה	סה"כ ביקוש חניה	ביקוש חניה לאופניים	ביקוש חניה לאופניים
101	139	147	-	-	-	-	-	-	147	2	2	168	2	142
	-	-	750	15	-	-	-	-	15	1	1			
102	174	184	-	-	-	-	-	-	184	2	2	205	2	177
	-	-	750	15	-	-	-	-	15	1	1			
103	304	322	-	-	-	-	-	-	322	3	3	333	0	304
	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	0			
104	117	124	-	-	-	-	-	-	124	1	2	129	0	117
	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0	0			
105	294	282	-	-	-	-	-	-	282	3	3	297	1	295
	-	-	400	8	-	-	-	-	8	1	0			
201	291	279	-	-	-	-	-	-	279	2	3	348	3	334
	-	-	1000	20	6825	28	1275	13	61	1	2			
202	136	144	-	-	-	-	-	-	144	1	2	157	0	136
	-	-	-	-	-	-	-	-	9	1	0			
401	-	-	-	-	-	-	-	-	8800	-	-	-	-	-
402	-	-	-	-	-	-	-	-	8205	-	-	-	-	-
סה"כ (ללא 401 ו-402)	1455	1482	2900	58	6825	28	-	28	1596	21	20	1637	8	1505

1,637 חניות על 1,455 דירות,

תקן חניה של 1:1.12

וזו במצב הזמני – לאחר מימוש המטרו התקן יורד ל 1:0.5...

פרויקט פינוי בינוי עם תקן חנייה נמוך:

- האם ניתן למכור את הדירות ללא חנייה
- האם התושבים יעברו לדירות
- האם הדירות ישמרו על ערכן (ללא חנייה וללא נגישות למטרו)
- האם היזם יצטרך לשכור מקומות חנייה לתושבים (לא נלקח בחשבון בתקן 21)

כדי שהתכנון יצליח צריך מראש לחשוב על זמן הביניים

הקו הראשון של המטרו יתחיל ב- 2034, הקווים האחרים עד 2037, וכנראה עד 2040 - מעל 20 שנה

תכניות הבנייה סמוך למטרו דורשות כבר היום עצימות שטחי תעסוקה ומגורים
לקווים שיהיו בעוד 20 שנה

אולם בינתיים:

- תכניות עירוניות אחרות נעצרות,
- מתכננים שכונות ומתחמים שלא מתאימים לצרכים
- בעיות של תחבורה וחנייה לא נפתרות
- יהיו עובדות בשטח שיהיה קשה לשנות אותם
- תוכניות לטווח של 20 שנה (כגון תכניות מתאר) נדרשות להתאים עצמן למציאות,
- במשך הזמן רשויות מכינות תכניות אלטרנטיביות או שינויי ייעוד

התוכניות להתחדשות עירונית – חייבות להוסיף שטחי תעסוקה, 20% במעגל קרוב, 10% בשני

מסחר לאורך רחוב ראשי נניח אפשרי,

אולם משרדים – לא בכל מקום צריך, בטח לא כאשר מפתחים את אזור התעסוקה!!!!.

- הפריסה של שטחי מסחר ומשרדים בעיר מוכתבת על ידי היזמים, שהחתימו דיירים ולא לפי צרכי העיר,
- יזם שהחתיים כ- 250 דיירים במרכז עיר כמו חולון או בת ים, יצטרך בטבעת השנייה לבנות כ- 15,000 מ"ר,
- 10 יזמים בעיר בטבעת השנייה: יידרשו ל 150,000 מ"ר משרדים, פזורים במרכז העיר, שאינם נדרשים, לא תוכנן בתב"ע

מסקנה: תכנית המטרו חייבת להתחיל את הדרישות מהיזמים רק בעוד פרק זמן, נניח בעוד חמש שנים.

אומדן ההכנסות לתוכנית המטרו יושלם, כשתהיה השבחה נוספת סביבת התחנות, כשהעיר תגדל והעיקר לא נכשיל את היזמים – כי בסופו של דבר אנחנו צריכים אותם לקדם את העיר!!!!

עיריות יכולות להפסיד שטחים – דוגמה תל אביב

- הרח"ק המינימלי בתמ"א 70 יכול ליצור בעיות בתכנון העיר - תכנית המתאר המגדירה תחום עליון - סתירה לתפישת התכנון העירוני.
- תמא 70 מכריחה להגדיל שטחי בנייה במקומות שהעיר לא מכוונת אליהם.
- רשויות בוחרות להתייחס לרח"ק של תמ"א 70 כגבול עליון של התכנית ולא מאפשרות להעצים את הבנייה ולהגדיל את הצפיפות גם כשנדרש ומתבקש.

בתל אביב:

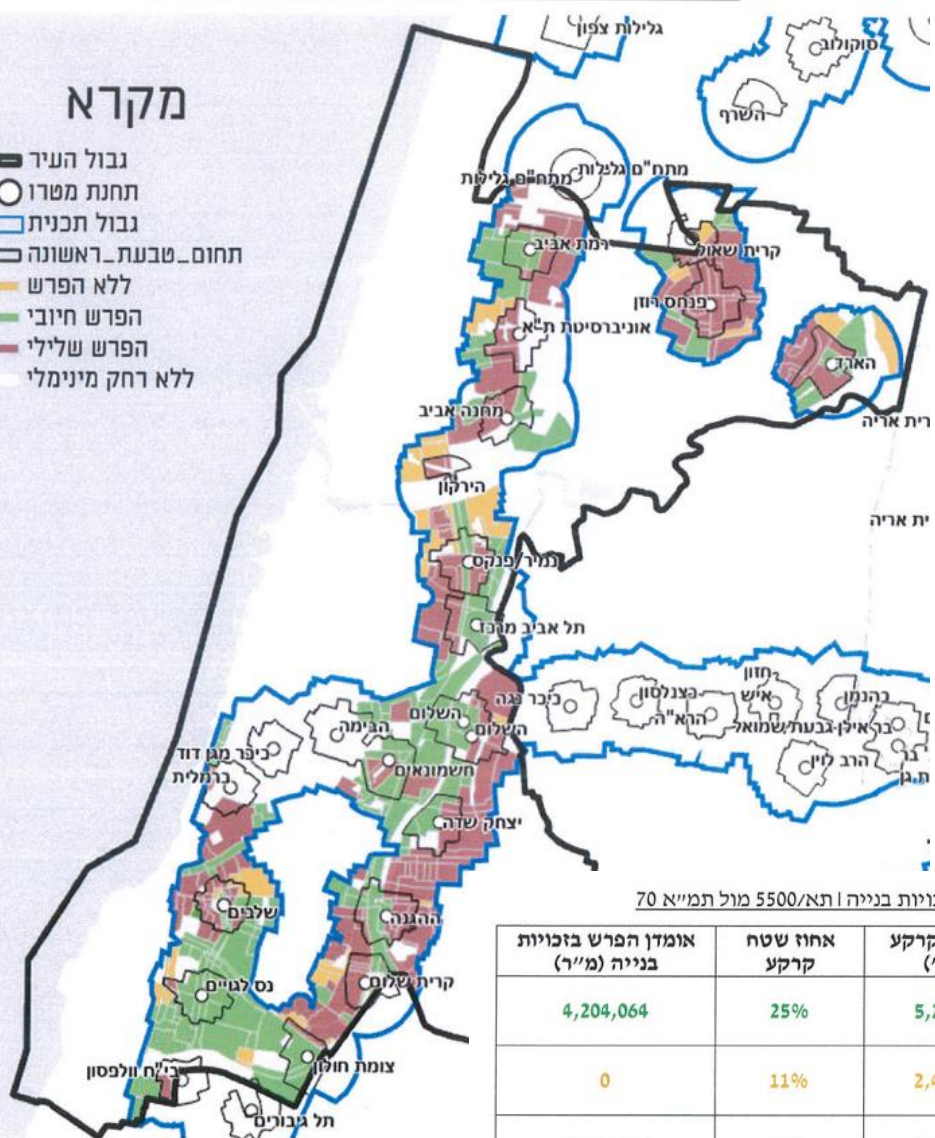
- תכנית המטרו מציעה כ 4.2 מיליון מ"ר נוספים מעבר לתכנית תא 5500
- והיא מקטינה בכ- 2.3 מיליון מ"ר את זכויות הבנייה באזורים בהם העירייה מעדיפה

אחרת תכנונית!!!!

© כל הזכויות שמורות לקבוצת גיאוקרטוגרפיה

מקרא

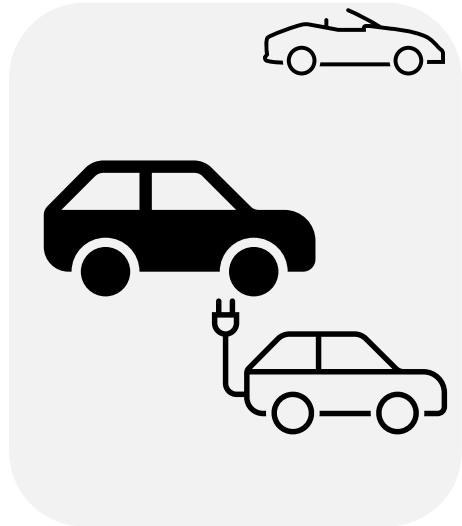
- גבול העיר
- תחנת מטרו
- גבול תכנית
- תחום טבעת ראשונה
- ללא הפרש
- הפרש חיובי
- הפרש שלילי
- ללא דחק מינימלי



טבלה 1 - הפרש ברח"ק ובזכויות בנייה | תא/5500 מול תמ"א 70

שטח קרקע (ד')	אחוז שטח קרקע	אומדן הפרש בזכויות בנייה (מ"ר)	
5,265	25%	4,204,064	הפרש חיובי אזורים בהם הרח"ק המירבי בתא/5500 גבוה מהרח"ק המינימלי בתמ"א 70
2,445	11%	0	ללא הפרש אזורים בהם הרח"ק המירבי בתא/5500 זתה לרח"ק המינימלי בתמ"א 70
7,516	35%	-2,312,211	שלילי אזורים בהם הרח"ק המירבי בתא/5500 נמוך מהרח"ק המינימלי בתמ"א 70
6,171	29%	0	ללא רח"ק מינימלי אזורים בהם לא מוגדר רח"ק מינימלי בתמ"א 70 (בתי עלמין, שטחים פתוחים ועוד)
21,398	100%	1,891,853	סה"כ

פתרונות חנייה - מה אפשר לעשות בשלבי הביניים?



שימושים זמניים במגרשים פנויים, ציבוריים ופרטיים לתקופת הביניים:

- איתור מגרשים לא בנויים
- הקצאת צרכי ציבור לטובת חניות זמניות
- הכללת מגרשי חנייה בתוך התחשיב העסקי של היזם

לפי אומדן גיאוקרטוגרפיה:

▪ ניתן להכין מתקני חנייה אלטרנטיביים על מגרשים קטנים, שיותאמו למתקני חנייה לגובה, אוטומטי ויעיל לתפעול אדם,

▪ ניתן להחנות 6-16 רכבים על מקום של שתי חניות בלבד.

▪ באינטל בנו כ-208 חניות על שטח של 26 חניות, בהדסה הר הצופים, בנו כ-112 חניות על שטח של 14 חניות.

▪ לפי אומדני גיאוקרטוגרפיה: עלות מתקן קרוסלות ל-16 חניות מחזיר השקעה סביב 12-15 שנים!!!

▪ כלומר, כבר לאתר מגרשים קטנים של שימושים מתחלפים לעוד 20 שנה לטובת הדיירים והמועסקים

עודף דירות קטנות?

האם הצורך דומה בתל אביב וגם בהוד השרון?

נדרשת גמישות בתמהיל הדירות – יצירת מנגנון הדרגתי למימוש הדירות הקטנות

בתב"ע:

- גמישות בתוכניות – חייבים להביא בחשבון תרחישים של מימוש איטי של המטרו או אי מימוש
- חלוקה מקסימאלית לתתי - מתחמים על מנת לאפשר מימוש הדרגתי
- לחפש מקומות בהם הפער בין מצב קיים לעתידי הוא הקטן ביותר - לאוו דווקא המיקום האידיאלי

ליזם

שלביות במימוש, בחינה קבועה של כדאיות התוכנית. עדיף לא להתחיל מאשר לשקוע!!!!

מערכת התכנון עסוקה בהשלמת התכנון למטרו

אבל חייבים לחשוב כבר עכשיו גם על תכניות ל"שלב הביניים" על מנת שהרכבת לא תגיע לתחנה ריקה...

