

## "שנים מתבזבזות על הליכי סרק": כמה זמן באמת לוקח להוציא בישראל היתר בנייה, והאם יש סיכוי לקיצור משמעותי

- רשויות התכנון בישראל אומרות שמשך הזמן לקבלת היתר בנייה מתקצר, והליך הרישוי מתייעל • בשוק אומרים שהמצב לא רק שלא השתפר, אלא אף הורע • מי צודק?

גיא נרדי 2/6/20

דוח רישוי הבנייה השנתי לשנת 2019 שפרסם מינהל התכנון בחודש שעבר מתנאה בהספק של 60,773 יחידות דיור חדשות, לעומת 46,527 בשנת 2018. הבשורה הגדולה על פי הדוח, היא שהמשך הכולל מקליטת הבקשה להיתר בנייה ועד הוצאת ההיתר היה בממוצע 7.3 חודשים עבור היתרים ללא הקלות ו-11.1 חודשים עבור היתרים הכוללים הקלות. לכאורה, לקדם תוכנית בנייה במדינת ישראל זה דבר פשוט ומהיר.

גם בדוח המסכם של מטה הדיור, שפורסם לפני שפורק, התהדרו בכך שישראל ביצעה קפיצת מדרגה משמעותית בקיצור הליכי הרישוי, ועלתה מהמקום ה-121 בעולם לפני חמש שנים, למקום 35 בעולם כיום. הנתונים של מטה הדיור דומים, ולפיהם כיום נדרשים רק 268 יום (כתשעה חודשים) לקבל היתר בנייה, ועוד פחות מזה בפרויקט מחיר למשתכן.



במטה הדיור הדגישו שיש לצמצם עוד את משך הזמן לקבלת היתר, למשל על ידי ביטול ההקלות כפי שמתכננת מנכ"לית מינהל התכנון דלית זילבר.

אלא שמאז פורסמו הנתונים הללו קיבלנו פניות רבות מיזמים ומאדריכלים שטוענים שהסטיסטיקה מייצרת במקרה הזה מצג שווא, ושבמציאות להוציא היתר בנייה למבנה, לכל מבנה, לוקח הרבה יותר זמן - לא חודשים אלא שנים.

"בחלק מהעיריות המצב עגום במיוחד"

חברת מדלן עוקבת אחרי כל בקשה להיתר שמוגשת בישראל מרגע הגשת הבקשה ועד רגע האישור, וכך יש בידיה נתונים מדויקים לגבי משך זמן האישור. איתן זינגר מנכ"ל מדלן: "על פי הנתונים שלנו, מרגע הגשת הבקשה הזמן הממוצע להוצאת היתר בנייה רק הולך ומתארך עם השנים, והממוצע הארצי עומד היום על מעט יותר משלוש שנים. חלק מהעיריות מציגות תמונה עגומה אף יותר, עם זמן ממוצע שעובר את הארבע שנים, בהן ערים מרכזיות כמו תל אביב, חולון, הרצליה ורמת גן. למעשה, אנחנו רואים שכל רפורמה שבוצעה בתחום רק סיבכה את הנושא והאריכה את זמן הוצאת ההיתר".



רון רוזנטל, כלכלן אורבני, שמאי מקרקעין וחוקר נדל"ן, טוען שהבעיה היא בעיקר מתודולוגית. לדבריו, מינהל התכנון מקבל את דיווחי הרשויות המקומיות, שכוללים את כל סוגי ההיתרים הקיימים, ועושה ממוצע פשוט. אין הבחנה בין היתר לשינוי שם המהנדס, הארכות תוקף של היתרים, היתר חפירה ודיפון ובקשה לביטול חלון בבית - לבין היתר בנייה של מגדל מגורים ובו 100 יחידות דיור. הוא מצא שאם סופרים רק היתרי בנייה, התוצאה תהיה אחרת לגמרי (ראו מסגרת).

עו"ד ענת בירן מספרת שמניסיונה, ארבע שנים לצורך הוצאת היתר בנייה הן דבר שבשגרה. "לא תמיד ניתן לעמוד בכל התנאים שנדרשים בשנתיים שחולפות מקבלת תיק המידע ועד קליטת ההיתר. אתה יכול לבלות בפינג פונג בלתי פוסק מול המערכת עד שבכלל קולטים את ההיתר. את הזמן הזה אף אחד לא סופר. המון בקשות שהיו אמורות להיות מאושרות בתנאים, נידחות, ואז מתחילים הכול מההתחלה. אתה מבלה שנים בתהליך של דיאלוג מול הצוות רק לאישור תוכנית העיצוב. כשאתה מגיע כבר להוציא את ההיתר סופרים לך זמן נטו, כשכל מה שנעשה לפניו זה שנים ארוכות של עבודה והן חלק מהליך הרישוי. שום דבר ממה שעברת לא נמדד".



אדריכלית דנה וישקין, מקימת קבוצת הפייסבוק "רישוי שפוי": "אדריכלים חוששים לדבר על הנושא בגלוי, הם הרי עלולים להצטייר כלא מספיק מקצועיים או לא מספיק מקושרים, ולפגוע לעצמם במוניטין. אבל כל מי שעובד בענף מבין שהנתונים שמינהל התכנון מפרסם הם לגמרי מדומיינים, ושחלה החמרה עצומה בשנים האחרונות.

"התרענו בפני מינהל התכנון כבר לפני כשנתיים על כך שאפיון המערכת לא מאפשר להם מעקב אמיתי אחר ההיסטוריה, ולמרות שיש בידיהם גם את הדוחות של נתוני האמת שמועברים על ידי הוועדות מחוץ למערכת הם בוחרים להתעלם. זו פשוט שערורייה שכדי שמשרד האוצר יוכל לשדר מצג שווא של הצלחה ברפורמה הכושלת, מטרטרים את הציבור, ופוגעים קשה בענף כולו, ובכלל בכלכלה".

תגובה: "ברור שמדובר בזמן ממוצע"

ממינהל התכנון נמסר בתגובה: "מדובר שוב בטענות קנטרניות שאינן מדויקות בלשון המעטה. מינהל התכנון פועל רבות לשיפור וקידום הליכי הרישוי והדבר ניכר בנתונים הברורים בדוח, זאת בעוד שישנם גורמים שממשיכים במנטרות לא רלוונטיות.

"לגופו של עניין, הנתונים מבוססים על דיווחי הוועדות המקומיות ומשקפים את משך הזמן הממוצע להוצאת היתר - משלב קליטת הבקשה ועד שלב הוצאת היתר הבנייה. בניגוד לנטען, הנתונים אינם כוללים שינויים בסמכות מהנדס. הם כן כוללים את כל סוגי ההיתרים האחרים, במסגרת מסלול רישוי מלא ומסלול רישוי עם הקלות. ברור שיש היתרים יותר מורכבים שלוקחים יותר זמן והיתרים שדורשים זמן טיפול קצר ולכן מדובר בזמן טיפול ממוצע".

התחדשות עירונית: "צריך למדוד אחרת"

בכל הקשור להיתרים לפינוי בינוי או תמ"א 38, קשה אפילו לדעת את המצב לאשורו, אבל לפי הרשות להתחדשות עירונית יש דווקא הרעה במשך הזמן לקבלת היתר.

הרשות, הפועלת כיחידה במשרד הבינוי והשיכון, הוציאה בשנת 2018 דוח נרחב שקובע בין היתר כי "חלק ניכר מהרשויות המקומיות אינן מזינות היטב את נתוני הפרויקטים בעת מתן היתר הבנייה, ולכן נגרמים עיכובים משמעותיים באיסוף הנתונים, בטיובם ובניתוחם. חלק מהרשויות המקומיות אף אינן מזינות את נתוני ההיתר למערכות הממוחשבות כלל, ולכן נתונים אלה אינם קיימים ולא ניתן לאתרם".

בדוח הרשות להתחדשות עירונית לשנת 2019, שהתפרסם לפני כשבועיים, הנושא קיבל התייחסות מיוחדת: "הרשות אוספת נתונים מהבקשה להיתר הבנייה ועד האכלוס, וכך אפשר לבחון את משך הליך המימוש הכולל של פרויקטים מסוג תמ"א 38. הנתונים שלפנינו מעידים כי תהליך הוצאת ההיתר, שארך

בעבר פחות משנה, התארך בעשור האחרון והגיע עד ליותר משלוש שנים, והתמשכותו פוגעת ביעילות ההליך".  
ברשות ציינו כי "נתון זה תואם את משכי הזמן המאפיינים הוצאת היתר בנייה בכלל, גם לעומת פרויקטים בבנייה חדשה".

גורי נדלר, ראש אגף תכנון ברשות הממשלתית להתחדשות עירונית, מסביר שהספירה של מינהל התכנון שונה מהמקובלת בתחום ההתחדשות העירונית: "היתרים לתמ"א 38 ולפינוי בינוי לוקחים יותר זמן מהיתר ממוצע. בדרך כלל, מתחילת הבקשה ועד קבלת ההיתר עוברים יותר מאשר היתר אחד - מכיוון שיש לוחות זמנים ואם ההיתר לא עומד בתנאי סף הוא מתבטל ומתחיל היתר חדש. מבחינת היזם והדיירים זה אותו תהליך - אותם לא מעניין שנסגר היתר אחד או נפתח אחר.

"אנחנו מסתכלים על פרויקט מהיום שבו התחילו לטפל בהוצאת היתר הבנייה ועד היום שבו הוא התקבל, וקבלת ההיתר בפרויקט תמ"א 38 רק הולכת ומתארכת. השאלה האמיתית היא כמה זמן לוקח מהרגע שבו מתחילים את הפעולה התכנונית ועד שאתה מתחיל לבנות. וזה המון זמן".

### כסופרים רק היתרים "אמיתיים" - הזמן ארוך בהרבה

על רקע העובדה שנתוני מינהל התכנון מהווים ממוצע של כל סוגי ההיתרים, כולל קטנים וטכניים, החליט הכלכלן האורבני רוני רוזנטל להציע בדיקה חלופית, וערך בחינה רנדומלית של עשרת היתרי הבנייה האחרונים בחמש ערים שונות. לאחר מכן בדק את הזמן הממוצע מרגע הגשת הבקשה עד רגע הנפקת ההיתר. רוזנטל בדק כמה זמן לקח להוציא את ההיתר המקורי מרגע הגשת הבקשה עד הוצאת ההיתר בפועל - בלי לחשב את הזמן שנדרש לבקשת תיק המידע, פרה רולינג (דרישות מקדימות לתכנון), או היתרים מוקדמים שהתבטלו.

הניתוח של רוזנטל כולל רק בקשות להיתר הכוללות מעל תוספת של 2 יח"ד (כדי להימנע מלכלול בקשות לבתים צמודי קרקע), ובהתעלמות מהליכי ביניים כגון שינוי שם המגיש בהנחה כי מדובר בבקשה זהה וכו'.

התוצאות מעניינות. בדיקה של עשרה ההיתרים האחרונים שאושרו בעיר הרצליה מגלה שהזמן הממוצע להוצאת היתרי הבנייה עומד על חמישה חודשים בלבד. אבל למעט היתר בנייה אחד מתוך העשרה, כל האחרים הם היתרי בנייה לחידוש תוקף היתר קודם, ו/או שינוי שם היתר. כאשר בוחנים מה משך הזמן הממוצע האמיתי לאישור הפרויקטים הללו מגלים שההליך ארך לא פחות מ-27 חודשים - שנתיים ושלושה חודשים.

הבדיקה ברמת גן גילתה שמתוך עשרת הפרויקטים שנבדקו, רק מחצית לבנייה רוויה והשאר לצמודי קרקע. הזמן הממוצע להוצאת היתר הוא 29 חודשים ואולם, כאשר "מנכים" את ההיתרים הלא רלוונטיים, הוצאת ההיתר מתארכת לכ-36 חודשים. בהפחתת הפרויקטים של בתים צמודי קרקע משך הזמן עולה ל-46 חודשים, ובפרויקטים מסוימים גם ל-64 חודשים - יותר מחמש שנים.

## כמה זמן בממוצע לוקח להוציא היתר בנייה

### על פי מינהל התכנון

# 11.1

הידיעה

וּזְרָא

עבור היתרים הכוללים הקלות

---

**על פי מטה הדיור**

9<sup>כ"ט</sup>

חודשים

---

**על פי אתר מדלן**

36

חודשים

ואפילו יותר

---

**על פי הרשות  
להתחדשות עירונית\***

3.5<sup>כ"ט</sup>

שנים

## \*בפרויקטים של תמ"א 38

הבדיקה בעיר גבעתיים מגלה שמתוך עשר בקשות להיתר רק אחת היא לבנייה רוויה. השאר הן בקשות לחדרי יציאה על הגג, תוספת מעלית, ביטול חלון וצמודי קרקע. ממוצע משך הוצאת ההיתרים בגבעתיים, העומד על 17.5 חודשים, נוצר אפוא בעיקר בגלל היתרים קטנים ושוליים.

הבדיקה של עשרה ההיתרים האחרונים בעיר נהריה מגלה שהזמן הממוצע של קבלת ההיתר עומד על 2.8 חודשים. נשמע קצר, עד שעיון ברשימת ההיתרים מגלה שמדובר בעיקר בהיתרי חפירה, היתרים להקמת חדר חשמל, חדר טרנספורמציה, איחוד דירות ושינויים ותוספת שתי יח"ד לבניין. כאשר בודקים את ההיתר המכונה "איחוד דירות ושינויים" מגלים שבפועל, זה פרויקט תמ"א 38, אשר מיום הגשת הבקשה המקורית ועד אישורו הסופי חלפו 4.6 שנים.

הבדיקה בעיר באר שבע מעלה שהזמן הממוצע לקבלת היתר, כך על פי עשרת ההיתרים האחרונים, הוא 4.3 חודשים. ואולם, מרבית ההיתרים הם היתרי שינויים המתייחסים לצמודי קרקע.



רון רזנטל: "אין לי יומרה להציג מחקר שיש לו מהימנות סטטיסטית, זה בסך הכול בדיקה של עשרה היתרים רנדומליים. אבל כשבמינהל התכנון טוענים שזמן הוצאת היתר בנייה הוא שבעה חודשים הרי שהוא מנותק מהשוק, ואין לו גם שום שאיפה להתייעל".

## ה"תרופה" למכת הקורונה? עיריית אילת מפרסמת מכרז למתחם אטרקציות חדש בשטח שדה התעופה הישן

מדובר בשטח הדרומי של שדה התעופה הישן בעיר • לאחר הקפאת מכרזי המגורים במתחם בשל הקורונה, מקווים בעירייה שהמכרז יפיח רוח מחודשת בכלכלה המקומית • להערכת מנכ"ל התאחדות המלונות באילת, ההפסד הכספי לעיר בחודש אפריל לבדו עומד על כחצי מיליארד שקל

גיא נרדי 1/6/20

עיריית אילת מוציאה למכרז את מתחם האטרקציות בתשלום בפארק הטרמינל החדש, שייבנה על שטחי שדה התעופה הישן של העיר שנסגר. היקף השטח שעומד כעת למכרז הינו כ-14 דונם, והוא שייך למתחם הפנאי בפארק החדש, ששטחו הכולל הינו כ-145 דונם. המכרז הינו להפעלת מתקנים כמו גלגל ענק, בלון פורח ועוד. מדובר ברצועה הדרומית ביותר בשטח שהתפנה עם המעבר לפעילות של שדה התעופה רמון שממוקדם מצפון לעיר.

ראש מינהל הפרויקט אור קרניאל, מבהיר שתמהיל האטרקציות המדויק יקבע בהמשך. "המכרז הזה בא ואומר ליזמים שהם מקבלים שטח של 14 דונם, שמחולק למגרשים יותר קטנים. היזמים יוכלו לפתח שם אטרקציות על חשבונם. מתקנים בסגנון הלונה פארק בתל אביב. כל מתקן יעמוד בפני עצמו ויהיה עסק נפרד". לדבריו הפארק צפוי להיפתח בסוף 2021.

לצד אזור האטרקציות בתשלום, ייבנה מתחם אטרקציות חינמיות, שחלקו ייבנה לאורך מסלול ההמראה לשעבר. אזור הפנאי יכלול פארק פתוח שמחבר את הצד המזרחי והמערבי של העיר, ושיהיה מרושת בשבילים ושיוצלל. בנוסף מתוכנן במקום אזור פסטיבלים שיבנה ממכולות ישנות על שטח של 70 דונם, ובו מתחם הופעות, חניון קמפינג וחדרי לינה, מוזיאון כלי רכב ישנים ועוד. גם מבנה הטרמינל הישן צפוי להיות חלק מהפארק ולהפוך למרכז תרבות עירוני. סך ההשקעה המתוכננת באזור הבינוי נאמדת ב-170 מיליון שקל, כאשר על תכנון הפארק הופקד משרד האדריכלים דרמן ורבקל. "אנחנו מדברים על טבורה של העיר, מיקום אסטרטגי ויוקרתי. מרחק נגיעה מחוף הים. הצ'ופצ'יק של הקומקום. אנחנו יוצרים פה שטח מגוון ויפה, עם טיילת ומשחקי מים, תיאטרון, מוזיאון למכוניות. אנחנו חושבים שהמקום הזה יהיה אבן שואבת", אמר ל"גלובס" מנכ"ל החברה הכלכלית של אילת, אבי כהן, שמופקד על המכרז.

לדברי האדריכל אלי דרמן, לא מדובר רק בפארק אטרקציות, אלא במהלך אורבני משמעותי לאילת. "זה לא לונה פארק שאתה משלם כרטיסי כניסה, אלא פארק ציבורי, פתוח לכל עובר אורח, תייר ותושב, ואתה יכול ליהנות מהרבה מאד מרחב ציבורי עם הרבה אטרקציות חינמיות כולל אלמנטים של ערפילי מים, גינת מטוסים ובריכות אקולוגיות. הרבה מקומות נחמדים ומלאי קסם. כיום באילת אתה צריך ללכת מנקודה לנקודה כדי למצוא חוויות תיירותיות. פה יש ריכוז אינטנסיבי של חוויה שהיא מקום מפגש".

לדבריו מרכיב מיוחד בפארק עומד להיות מסלול ההמראה לשעבר. "עניין שימור המסלול העשוי אספלט אינה נקודה מובנת מאליה. אנחנו רואים את המסלול כמקום מלא קסם וכוח. דמיין לך ילדים שנוסעים ביום כיפור עם אופניים על הכביש המהיר. היה חשוב לנו לשמור על המסלול כעל שדירה המשכית ורציפה. כמובן שהאספלט פולט המון חום בימי הקיץ החמים, ולכן הוספנו הרבה מאד הצללה. תיבנה שם הפרגולה הארוכה בארץ, באורך 380 מטר, שתאפשר ללכת לכל אורך הפארק בצל. בנוסף, אנחנו נוטעים אלפי עצים ממש בתוך מסלול ההמראה. על האספלט יהיו מערפלי מים שיורידו את הטמפרטורה, מדשאות, תיאטרון פתוח ועוד".

תוכנית המתאר של העיר אילת, שהוצגה לוועדה המחוזית כבר ב-2013 אך טרם הופקדה, מייעדת את שטח שדה התעופה לשעבר, ששטחו הכולל הוא 850 דונם, בעיקר למגורים ומלונאות. כן קיים מתחם פארק הטרמינל, שממוקם כאמור בחלק הדרומי של שדה התעופה, כאשר הוא הוחזר לעירייה ע"י רשות מנהל מקרקעי ישראל לתקופה של 11 שנים. המכרז שמתפרסם כעת הוא בפועל המכרז הראשון שיוצא לקרקעות שהתפנו עם סגירת שדה התעופה. זאת כיוון שמכרז אחר, למכירת מתחם המגורים, ששמו הרשמי הוא רובע השדה, הוקפא בשל התפרצות נגיף הקורונה.

מדובר במכרז שיצא לדרך בשלהי 2019, ושהיה מתוכנן להיסגר באפריל האחרון. המכרז כולל שתי חטיבות קרקע עליהן מתוכננות להיבנות כאלף דירות. המכרז הגדול מבין השניים הינו ל-645 דירות במתכונת של מחיר למשתכן. המועד החדש להגשת הצעות למכרז הינו ב-22 ביוני, כאשר סגירת המכרז צפויה להתקיים כחודשיים לאחר מכן. המכרז השני, אף הוא במתכונת של מחיר למשתכן כולל 361 דירות, והוא צפוי להתפרסם ביום שבו ייסגר המכרז הראשון, ולהיסגר בסוף אוקטובר.

עד כמה אנשי עסקים מאמינים בעיר הדרומית

לעיתוי המכרז כעת יש חשיבות גדולה עבור העירייה והעומד בראשה, מאיר יצחק הלוי. זאת לאור נזקי הקורונה שהביאו להשבתה כמעט מלאה של עיר התיירות של ישראל. הצלחת המכרז צפויה אף להעיד על האמון של גורמים עסקיים בעוצמה הכלכלית של העיר, שלפי מנכ"ל התאחדות המלונות באילת, שבתאי (שבי) שי, ספגה פגיעה כלכלית של כחצי מיליארד שקל.

"מה שקרה בסביבות ה-15 למרץ הוא מצב שבו אילת הופלה לקרשים. מה זה אומר? החיים באילת לא נפסקו, אבל הקצב של העיר נפגע. בתי המלון נסגרו, כל המסחר והאטרקציות, ההסעדה והבידור נסגרו מיד. בתי המלון הם עמוד התווך של אילת. אנשים לא באים לאילת ליום, מהבוקר עד הערב, אלא באים עם הלנה. אנשים לא הגיעו, כך שהחיים נפסקו. כל אזור המלונות מבוסס על למעלה מ-2.5 מיליון תיירים בשנה, בטח שלא על 60 אלף תושבי העיר", הוא מסביר.

### יש לך הערכות לגבי היקף הנזק?

"מדובר באובדן הכנסות ענק. הפדיון הממוצע ללינה באילת לפי הלמ"ס הוא כ-400 שקלים, כאשר בחודש אפריל של שנה שעברה היו 600 אלף לינות. באפריל השנה לא היו בכלל לינות. מדובר ברבע מיליארד שקלים. תחשוב שעל כל שקל שמוציא התייר הוא מוציא בין שקל לשקל וחצי על שירותים מסביב. הוא קונה, הוא סועד, נוסע במונית. זה אומר שביחד מדובר בכחצי מיליארד שקל. אפריל הוא חודש פנטסטי עבורנו. הפסד פדיון ההכנסות הוא אסטרונומי".



## טיהור הקרקע במתחם תע"ש: המים יוחזרו לירקון

נוסף ליתרון שבטיהור הקרקע עצמה, המהלך עתיד בסופו של דבר לפתוח פקק של דירות חדשות בלב אזורי הביקוש  
הלית ינאי-לויזון 30/5/20

**רקע:** החורף הגשום שעבר עלינו היה אמנם מצוין למשק המים, אבל לעליית מפלס מי התהום יש גם השפעה שלילית - היא עלולה להאיץ את התפשטות הזיהום בקרקע מזוהמת, אומרת ד"ר שרון שגיא-בן משה, מנהלת תחום שיקום מקורות מים מזוהמים ברשות המים.

בלי קשר לגשם, באמצע משבר הקורונה, במרץ, החלו סוף סוף הליכי מכרז לטיהור מי התהום בקרקעות תעש ברמת השרון. במקביל מתקדם מכרז לטיהור הקרקעות במתחם אחר של תעש, בדרך השלום בתל אביב. נוסף ליתרון שבטיהור הקרקע עצמה, המהלך עתיד בסופו של דבר לפתוח פקק של דירות חדשות בלב אזורי הביקוש.

"רשות המים מטפלת בלמעלה מ-350 אתרים שבהם נמצא זיהום של מי תהום", מסבירה שגיא-בן משה. "עיקר האתרים זוהמו במרכיבי דלק, אבל הבעייתיים ביותר הם אתרים שבהם הזיהום הוא ממקור תעשייתי - הגדולים והמשמעותיים ביותר מקורם בתעשיות הביטחוניות.

"זיהום מי התהום שמקורו במתחם של תעש ברמת השרון הוא למעשה כתם הזיהום הגדול ביותר בארץ, בהפרש גדול. הכתם משתרע על שטח של בערך 24 קמ"ר, הוביל לסגירתם של קידוחי הפקה ברמת השרון ובצפון תל אביב ומסכן כיום קידוחים נוספים. הכתם הזה מאתגר מאוד מכיוון שהרכב המזהמים הוא ייחודי בעולם, והריכוזים חריגים מאוד יחסית לאתרים אחרים בעולם. אם בעולם מייצרים דלק טילים במקום אחד וחומרי נפץ במקום אחר, פה עשו את הדברים במתחם אחד".



**אין סיכוי שאתם בטוחים עכשיו שהמים נקיים, אבל בעוד כמה שנים יתברר משהו אחר? כבר ראינו מקרים כאלה.**

"נכון, קחי לדוגמה את ייבוש החולה. זה היה שיא המפעל הציוני עד שהתברר שזה הרס סביבתי מוחלט. אבל פעם לא הייתה מודעות. היום, כל מה שיודעים אנחנו מטפלים. היום הרגולציה היא מטורפת וגם האכיפה. חוץ מזה, החוכמה היא לתקן".

על רקע האבטלה הגואה, מציין שחם כי גם אם חברות זרות יזכו במכרז לטיהור המים, הן מחויבות על פי תנאי המכרז בשיתוף פעולה עם חברות ישראליות. "אני מקווה שהמדינה תמנף את זה להאצה של תשתיות, ויש בפרויקטים האלה מכפלות גדולות של תעסוקה", הוא מוסיף. "כל אחד מסתכל על המקום שבו הוא עובד כאילו הוא אחוזה פרטית. קשה לפעמים להבין שבריתות ושידוד מערכות יש להן אפקט גדול יותר".

## מעודדים התחדשות עירונית? לאן נעלמה תמ"א 38

הדוח שכתב הצוות להסרת חסמים בהתחדשות עירונית חסר התייחסות לתוכנית לחיזוק מבנים - למרות שגם היא סובלת מאותם חסמים שתוקעים פרויקטים של פינוי-בינוי עו"ד הן ברא"ז 31/5/20

בשנה האחרונה פעל במשרד המשפטים צוות מומחים אשר הוגדר כ"צוות הסרת חסמים בהתחדשות עירונית", שנטלו בו חלק נציגים של משרד המשפטים, הרשות להתחדשות עירונית, מינהל התכנון ובעלי עניין אחרים.

הדוח שכתבו הוגש לאחרונה, וניכר כי כותביו ראו לנגד עיניהם את החשיבות העצומה בהסרת החסמים הרבים המכבידים על התחום, במטרה להגיע ליעד שהציבה הממשלה הוא הגדלת שיעור ההתחדשות העירונית משיעור של 12% מתוך סך התחלות הבניה בשנת 2017 לשיעור של 46% בשנת 2040.

ואולם, אף שהדוח כלל המלצות חשובות מאוד אשר יוכלו לסייע באופן דרמטי בהסרת שורה של חסמים, חברי הצוות מצאו לנכון להתמקד אך ורק בהסרת חסמים בפרויקטי פינוי-בינוי תוך התעלמות כמעט מוחלטת מן העובדה כי אותם חסמים בדיוק קיימים גם בפרויקטי תמ"א 38.

למשל, נמנע הצוות מהקטנת שיעור הרוב הנדרש מבין הדיירים לקידום פרויקטי תמ"א 38, נמנע מקביעה כי יש לטפל בחסם "הדייר הסחטן" בפרויקט תמ"א 38, נמנע מקביעה כי יש להתעלם מקולו של דייר אשר ביצע חריגות בנייה בבניין שבו מתוכנן פרויקט תמ"א 38 (לרבות פיצול דירתו, השתלטות על חצר משותפת, בנייה על הגג המשותף וכיוצ"ב). בנושאים אלו ועוד, התייחס הצוות אך ורק לפרויקטי פינוי-בינוי וזנח לחלוטין את התייחסות לתמ"א 38.

אמנם נכון כי לתמ"א 38 נקבע לאחרונה תאריך תפוגה וזו עתידה לבוא אל סיומה בחודש אוקטובר בשנת 2022, אך עד אז יש עוד שנתיים וחצי שבהן ניתן היה לקדם פרויקטים רבים אשר נתקעו בעטיים של אותם חסמים שלצורך הסרתם מונה הצוות.

יתרה מכך, בימים אלו, לנוכח ההשלכות של מגפת הקורונה ופעילותה המוגבלת של ממשלת המעבר, מתרבים הקולות הקוראים להארכת מועד פקיעתה של תמ"א 38. הארכת תוקפה של תמ"א 38 מתחייבת על מנת לאפשר התחדשות עירונית במרכזים העירוניים הצפופים שבהם מחמת מגבלות שונות לא ניתן יהיה לבצע פרויקטי פינוי-בינוי והאפשרות היחידה להתחדשות עירונית תמשיך ותבוצע במתכונת של בניין בודד או צמד בניינים.

יש לקוות כי בעת הקרובה, תחת מינוי הצפוי של שר המשפטים החדש, תיערך חשיבה נוספת בעניין מסקנות הצוות והן תיושמה באופן רחב יותר על תחום ההתחדשות העירונית בכללותו ובתוך כך גם על פרויקטי תמ"א 38.

**הכותב שותף, ראש מחלקת נדל"ן והתחדשות עירונית במשרד עורכי דין לוי טילר, נרדיה, הר צבי, ברא"ז ושות'**



## ניצחון ליבואנים? מסתמן כי לא יוטל היטל גבוה על יבוא מלט לישראל

בשנה שעברה הוחלט למסות את יבואני המלא ב-0.25 בלבד • הנושא עלה לדין מחודש, כאשר הממונה על התחום אף המליץ על היטל היצף של עד 30% • כעת נראה שוועדה מייצעת תדחה את ההמלצה  
גיא ליברמן 31/5/20

ניצחון ליבואני המלט על חברת נשר ובעלי השליטה בה לן איש העסקים לן בלווטניק? מסתמן כי הוועדה המייצעת בנושאי היטלי היצף, שבראשות עו"ד דוד ויניצקי תמליץ שלא להטיל היטל גבוה על יבוא מלא לישראל. זאת בניגוד לעמדתו של הממונה על הנושא במשרד הכלכלה דני טל. במידה והמלצתם תתקבל, נראה כי בשנים הקרובות הנושא יורד מסדר היום באופן סופי, זאת לאחר שרק בשנה שעברה התקבלה החלטה ברוח דומה, כשהוחלט למסות את יבואני המלט בשיעור מינימלי של 0.25% בלבד.

יבואני המלט, ובראשם חברת סימנט, אחראים כיום לכמחצית מאספקת המלט לשוק בישראל. מולם ניצבת חברת נשר הוותיקה שמספקת כמחצית מהמלט בישראל ומשמוגדרת כמונופול. בחודשים האחרונים מנהלים יבואני המלט קמפיין נגד הטלת היטל היצף גבוה על יבוא המלט בישראל, כחלק ממנו אף הותקף דני טל באופן אישי. בנשר, טענו בתקופה האחרונה כי יש להטיל את היטל היצף, היו והמלט המיובא מארצות כמו טורקיה נמכר בישראל במחירים נמוכים במיוחד, ולעתים נמוכים מאלה שבטורקיה.

ל"גלובס" נודע כי הוועדה, שהינה ועדה מייצעת, קיימה הצבעה פנימית בנושא וכי תוצאת ההצבעה הצביעה על רוב למתווה הנוכחי - קרי שלא להטיל היטל היצף על היבואנים, דבר שמעודד תחרות בשוק המקומי.

עם זאת לא מדובר בסוף פסוק. המלצת הוועדה אמורה להינתן לשרי האוצר והכלכלה, ולאחר מכן יעבור הנושא לוועדת הכלכלה של הכנסת, ורק שם יוחלט באופן סופי לגבי המיסוי על המלט המיובא.

מהתאחדות התעשיינים נמסר בתגובה להחלטת הוועדה על היטלי היצף כי "הגורמים המקצועיים הסכימו היום ששוב כי טורקיה מנסה לפגוע בתעשיית המלט המקומית על ידי הצפת השוק במלט זול אבל שוב ברחו מקבלת ההחלטה המתבקשת. יום לאחר שהתוכנית שלהם תתממש ואלפי עובדים בתעשיית המלט הישראלית יפוטרו, הטורקים יעלו את המחירים. כשזה יקרה, ישראל תהיה תלויה לחלוטין במלט הטורקי ולא תוכל לספק לעצמה מוצר כה בסיסי וחיוני לתשתיות, לבניה ולבטחון. אנו סומכים על השרים שיקבלו את ההחלטה הנכונה והמתבקשת ויטילו היטל היצף בשיעור כפי שנקבע בהמלצותיו המקצועיות של הממונה. רק כך נגן על האינטרסים החיוניים למדינה ועל התעסוקה במשק ונשדר מסר ברור לעסקים, למשקיעים ולשותפי הסחר שלנו".

מיבואנית המלט 'סימנט' נמסר כי, "אנו מברכים על החלטת הוועדה שראתה לנגד עיניה את טובת כלל המשק והציבור ולא נכנעה ללחצים שהופעלו עליה במטרה לעצור את התחרות ולהעלות את מחירי המלט בישראל. אנו בטוחים ששרי הכלכלה האוצר ימשיכו את המגמה החיובית של פתיחת המשק לתחרות שאפשרה, בין השאר, את כניסתם לפעילות של עשרות יצרני בטון חדשים המעסיקים אלפי עובדים ואת הורדת יוקר המחיה ולא יאפשרו חזרה לימים של שוק ריכוזי הנשלט על ידי מונופול דורסני".



## 4440

רמלה וגזר מתקדמות להקמת אזור תעסוקה ענק

אמיתי גזית

צעד ראשון בדרך להקמת אחד מאזורי התעסוקה הגדולים בארץ. אחרי 20 שנות תכנון רוויות מחלוקות, תוכנית חדשה להקמת אזור תעסוקה מצפון למפעל המלט נשר צפויה לעלות היום לדין בוועדה המחוזית מרכז. הוועדה צפויה לאשר את הפקדת התוכנית, ובעוד מספר חודשים, בתום הליך של דיון בהתנגדויות, תקבל התוכנית תוקף סופי.

### קראו עוד בכלכליסט:

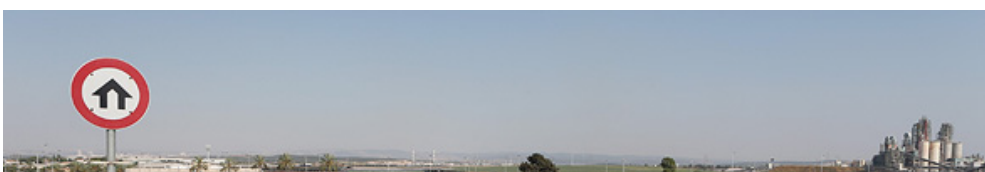
- [תיאום בפיתוח עירוני: "קלקלה" אורבנית](#)
- [קבינט הדיור הכריז: 18 אלף דירות ב-7 מתחמי פינוי בינוי](#)
- [מגבלת הבנייה הושמטה ממכרז מחיר למשתכן](#)

המתחם בן 1,128 הדונם ממוקם סמוך לרמלה ולוד, מצפון למפעל נשר וממערב לכביש 1 בין מחלף גזר במזרח ונחל איילון במערב. מבחינה מוניציפלית השטח שייך לרמלה, גזר ומועצה אזורית חבל מודיעין, ומכאן שמו הזמני רג"מ. התוכנית תאפשר בניית בנייני משרדים בגובה של עד 9 קומות, מחסנים לוגיסטיים, בית מלון, קריה אקדמית ואף מעונות סטודנטים.



ראשת מועצה אזורית גזר, רותם ידלין צילום: רונן חורש

בסך הכל קיים פוטנציאל לבניית 1.6 מיליון מ"ר, שעשויים להניב לשלוש הרשויות, השותפות בניהולו, הכנסות ארנונה של כ-300 מיליון שקל בשנה. רמלה תקבל 50% מההכנסות, גזר 40% וחבל מודיעין 10%.







השטח שעליו יקום אזור התעסוקה. התוכנית הוקפאה בעבר כי ראשי העיר הקודמים לא הצליחו להסכים על חלוקת ההכנסות צילום: אבי מועלם

## שיווק במיליארדים

לרשויות גם הסכם עם רשות מקרקעי ישראל (רמ"י), בעלת הקרקע העיקרית ומי שמימנה את התכנון וצפויה להשקיע עוד כ-600 מיליון שקל בפיתוח המתחם. רמ"י תחזיר לעצמה את ההשקעה עם שיווק המגרשים שצפויים להניב לאורך השנים הכנסות בהיקף של מיליארדי שקלים.

מימוש התוכנית עשוי לספק עבודה לכ-20 אלף איש, ועל פי התחזית היא תספק מענה לכ-10% מהביקוש לשטחי משרדים ותעסוקה במחוז מרכז עד 2035. למעשה זהו אחד מארבעה אזורים תעסוקה ענקיים שבהם יושקעו מרבית משאבי הפיתוח בשנים הקרובות במחוז מרכז. יתרונו של אזור התעסוקה רג"מ הוא נגישות הגבוהה: קרבה לכבישים מהירים, 6, 1, ו-40, ותחנת רכבת. איתי פרס, מנהל ימנהלת הפארק מטעם הרשויות: "מחירי הקרקע באזור גבוהים, ואני מעריך שהיזמים ינסו לממש את רוב הזכויות שמוקנות להם".



הדמיית הפרויקט

## הרכבת נוגסת בשטח

הרעיון לקמת אזור תעסוקה רג"מ נולד כבר בשנות ה-90, אז שטח התוכנית היה כ-3,000 דונם. תוכנית ראשונה קבלה תוקף ב-1999 ותוכנית מעודכנת אושרה ב-2006. אלא שראשי הערים באותה עת — יואל לביא ברמלה ופטר וייס בגזר — לא הגיעו להסכמות על חלוקת ההכנסות ביניהם והתוכנית הוקפאה. בינתיים משרד התחבורה ורכבת ישראל החלו לקדם תוכנית להגדלת קיבולת הנוסעים.

וב-2019 אושרה תוכנית להקמת מתחם ענק לתחזוקה ותפעול הרכבת בשטח של 1,800 דונם בחלק הדרומי של תוכנית רג"מ המקורית. המתחם החדש של הרכבת אמור להחליף את מתחם התחזוקה בבני ברק בסמוך למתחם חנויות הרהיטים דן דיזיין סנטר, שם מקדמות כיום רמ"י ובני ברק תוכנית לבניית מגדלי משרדים.



מיכאל וידל, ראש עיריית רמלה. "לא ברור לי איך קודמי בתפקיד הסכים ל-1,200 דונם של ברזלים, שמהם לא נקבל ארנונה" צילום: קובי קואנקס

האדריכל דוד קנפו, שתכנן את רג"מ המקורית, אומר כי רמלה ולוד הפסידו מהשתלשלות העניינים הזאת: "היה להן כרטיס פיס לצעוד למאה ה-20 והן הפסידו אותו. המדינה מזמזה, הרשויות רבו, בינתיים קם איירפורט סיטי שהפך להיות המתחרה הגדול, מודיעין צמחה עם אזור תעסוקה וכך גם שוהם. גם למעלה מ-50% מהשטח הולכים להקמת דיפו לרכבת וכל הרעיון להקמת קריית הייטק קצת פחות אטרקטיבי".

חילופים של ראשי הרשויות אפשרו להתניע מחדש את התוכנית. מיכאל וידל, שנבחר ב-2017 לראש העיר רמלה: "לא ברור לי איך קודמי בתפקיד הסכים שיהיה שם דיפו. 1,200 דונם של ברזלים, שמהם לא נקבל ארנונה, זה הפסד של מאותי מיליונים בעשור בגלל שזה יהיה פסי רכבת ולא משרדים".

רותם ידלין, שנבחרה לראשת המועצה האזורית גזר ב-2018: "יש נזק של 1.5 מיליארד שקל באובדן ארנונה, לכן כשנכנסו לתפקיד ישבנו שלושת ראשי הרשויות, הבנו שצריך שיתוף פעולה. מאז אנו נפגשים אחת לחודש ואף מונה מנהל פרויקט משותף. אנו משתפים פעולה גם בתיירות וסביבה".

• [קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט](#)