

## הקבלנים לוחצים להאריך הקלות שמאפשרות להגדיל זכויות בנייה - במנהל שוקלים

היזמים גילו כי בחודש הבא הקלות שבס-כחלון עומדות להעלם - ובצל הקיפאון במכירות בשוק הדיור והחששות הכלכליים, הם נעמדים כעת על הרגליים האחוריות ■ מנהל התכנון הודיע שדין של הרפורמות להתבטל, אך ישקול הארכה כדי להקל על הקבלנים

15:47 13.05.2020 מאת: גילי מלניצקי

תקנות שבס-כחלון - שתוקפן היה אמור לפוג ב-1 בינואר 2020, אך לבסוף הוארכו עד ליוני 2020 בגין הבחירות לממשלה ותקופת המעבר - צפויות להארכה של חודשים ספורים, הפעם הודות למגפת הקורונה.

התקנות מאפשרות ליזמים לבקש בהליך מקוצר תוספת של עד 30% בזכויות הבנייה לדירות - מעבר לקבוע בתוכנית המאושרת, דרך הוצאת היתר בוועדת התכנון של הרשות המקומית. מנהל התכנון שוקל להמליץ על הארכה שלהן כדי להקל על הקבלנים.

עו"ד אלירן דדון, שותף במשרד גינדי כספי ושות', מסביר כי הצורך בהקלות שבס-כחלון הוא כורח מציאות תכנונית קיימת, "כאשר תוכניות שאושרו לפני 20-30 שנה, והופקדו למימוש ב-2020, אינן משקפות את הצרכים במציאות ואת השינויים במגמות התכנון והבנייה. כך למשל חניון תת קרקעי שלא היה רלוונטי לפני שלושה עשורים, הפך היום לסטנדרט".

לדבריו, "ההקלות נועדו לייצר כדאיות כלכלית ולתמרץ יזמים לפעול למימוש, ועכשיו, במיוחד בימים שהשוק קפוא בהם שאחרי הקורונה, לא נכון לוותר על ההקלות האלו. הן מנוע חשוב ליזמים – שרבים מהם נמצאים במשבר תזרימי והסתמכו בפרויקטים על הקלת שבס-כחלון".

עו"ד דדון מצביע גם על כך שבחודשים האחרונים יזמים רבים הגישו בקשות להיתרים, שכוללות בקשות להקלות שבס-כחלון בניסיון להגדיל את זכויות הבנייה – אך צמצום כוח האדם באגפי ההנדסה והרישוי ובוועדות הביא לכך שהפניות לא נענו. "בקרית אונו ובאור יהודה אנחנו עובדים על תוכניות גדולות ומקדמים שם רישוי, כולל בקשה להגדלת זכויות בנייה, וברור שתהליכים שלוקחים גם ככה הרבה זמן – התעכבו עוד יותר בגלל הקורונה.

"נוצר פקק שמעכב ופוגע בכדאיות הכלכלית, ואם תקנות שבס-כחלון לא יוארכו, זכויות מתוכננות יופחתו, מה שעלול לגרום לקריסה של פרויקטים עבור יזמים מסוימים. נטל המימון יוכבד משמעותית בעקבות הקורונה, ולצידו תיווצר עצירת המכירות, ואלו יעשו חיים קשים לקבלנים. הקלות שבס-כחלון הן בדיוק ה'אקסטרה מייל' שהיזם צריך, ולפעמים ה-10% תוספת יכול להיות מה שמביא ליזם ליווי בנקאי או לא. מה שמרים או מפיל עסקה. אי אפשר לזרוק עכשיו את האנשים למים".

במנהל התכנון מבהירים כי אין בכוונתם לסגת מרפורמת ביטול ההקלות, וכך גם לגבי הקלות שבס-כחלון - שגורמות להתארכות זמני הבנייה ולחריגות תכנוניות. עם זאת הובהר כי כאשר יתקבלו פניות רשמיות מהיזמים והקבלנים, ואם יימצא שאכן תוכניות רבות נפגעו ממיצוי זכויות הבנייה בגין שבס-כחלון במהלך חודשי הקורונה, המנהל ישקול להמליץ על הארכה נוספת תוך חודשים ספורים.

מנהל התכנון מסר: "עמדת מנהל התכנון לא השתנתה, ויש לבטל את ההקלות. יחד עם זאת, בשל תקופת הקורונה, מנהל התכנון ישקול את בקשת ההארכה, שתהיה קצרה, זאת על מנת להקל על הקבלנים ובהתאם למדיניות הממשלה החדשה והשר הנכנס".

## דיונים על ביטול ההקלות

לשרים הנכנסים האמונים על תחום הדיור - אריה דרעי, המיועד לתפקיד שר הפנים, ויעקב ליצמן הצפוי לקבל את תיק הבינוי והשיכון - תחכה על השולחן רפורמת ביטול ההקלות שמנהל התכנון מקדם במרץ קרוב לשנה. הרפורמה זוכה לתמיכה מצד גורמים שונים בענף, בהם אדריכלים, מתכננים ורשויות מקומיות.

בימים אלו מתקיימים דיונים בעניין החלת הרפורמה המבקשת לבטל את כל ההקלות הניתנות לתוכניות מאושרות בשלבי הפקת היתר, וגורמות לחריגות תכנוניות ועיוותים של עקרונות תכנון וייעודי שימושים. בדיונים נבחן אם ואיך תחול הרפורמה על תוכניות ישנות שכבר אושרו, לעומת תוכניות חדשות. בהתאחדות הקבלנים דורשים כי יתקיימו הוראות מעבר שיאפשרו גמישות תכנונית על התוכניות שכבר אושרו, בתקופה של שלוש עד חמש שנים.

לדברי חיים פייגלין, מנכ"ל צמח המרמן ומבעלי החברה וסגן נשיא התאחדות בוני הארץ, "גם במנהל התכנון מבינים שנדרשות הוראות מעבר ארוכות של כחמש שנים על הקלות שבס-כחלון, שיחולו על תוכניות שכבר אושרו. צריך להבין שחלק מהתוכניות הממומשות כיום - אושרו לפני שנים, עם ניצול די עלוב של משאב הקרקע, ועם צפיפות עירונית מאד נמוכה. מכשיר ההקלות הכמותיות של שבס-כחלון חשוב כדי לעודד גמישות תכנונית ולאפשר שינויים בתוכניות ישנות.

"בנוסף, אנחנו מבינים מהגורמים המקצועיים במנהל התכנון כי בתוכניות העתידיות תתאפשר גמישות מובנת של התאמה של 5%-10% בענייני זכויות וייעודים, שיוכרעו בשלבי התכנון, וזאת כדי לבטל את שלב בקשת ההקלות שמאריך את משך הבנייה. היום אנחנו, הקבלנים והיזמים, מקדמים פרויקט על בסיס הערכות לכדאיות כלכלית - שמתבררת רק ברגע קבלת היתרי הרישוי. רק שם אנחנו יכולים לגלות שלא נקבל את מלוא הזכויות, ולמצוא את עצמנו זורקים לפח את התוכניות וחוזרים לתכנון - או נקלעים לתהליך ארוך מול ועדות הערר. זה מאריך את חיי הפרויקט ומייקר אותו לכולם".

## 60 מיליארד ש' על הכף: אנגלמן נמנע מביקורת ממוקדת על מיזמי התשתית בשותפות ציבורית-פרטית

דו"ח המבקר לגבי אסטרטגיית הניהול של מיזמי תשתיות בשותפות ציבורית-פרטית חושף כי המדינה אינה מתעדפת פרויקטים או בוחנת חלופות ■ לדבר השפעה עמוקה על פיתוח המשק ועל התנהלות השוק הפרטי, אך המדינה אפילו לא אוכפת הפרות של הסכמי הזיכיון

17:26 04.05.2020 מאת: **אסנת ניר**

פרויקטים ציבוריים בשיתוף המגזר הפרטי הם כלי חשוב בפיתוח התשתיות הלאומיות. עם זאת, משרדי הממשלה ובראשם האוצר, לא גיבשו אסטרטגיית השקעה לגביהם, לא קבעו מנגנון שימנע מזכיינים עם היסטוריה בעייתית לשוב ולהתמודד במכרזים ולא נקטו צעדים למניעת ניגוד עניינים של יועצים בפרויקטים - כך קובע מבקר המדינה, מתניהו אנגלמן, בדו"ח שפירסם היום (שני).

הדו"ח נערך על ידי החטיבה הכלכלית במשרד המבקר ועוסק בהשקעות המדינה בפרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי (PPP). בשני העשורים האחרונים חלה קפיצה משמעותית במספר מיזמי התשתית שמבוצעים תוך שיתוף זכיון פרטי. לרוב אלה מיזמי ענק ומכרזים הכוללים כמה מרכיבים: תכנון, מימון, הקמה, תחזוקה והפעלה לתקופת זיכיון. על פי אומדן ראשוני שערך החשב הכללי במשרד האוצר, היחידה האחראית על ניהול מכרזים אלה, ההשקעה בתשתיות באמצעות PPP בשנים הקרובות צפויה להתסכם ב-60 מיליארד שקל ויותר.

דו"ח מציין המבקר כי אופן ניהול ההתקשרות עם המגזר הפרטי היה מוקד למחלוקת בין אגפים במשרד האוצר באוגוסט האחרון. מדובר בתכתובת חריפה בין החשב הכללי, אגף תקציבים ורשות החברות לגבי מידת המעורבות של הגופים בניהול ותכלול ההתקשרויות. ברשות החברות טענו אז, וזכו לגיבוי אגף התקציבים, כי יש לערב יותר חברות ממשלתיות בהקמת מיזמי PPP ולהרחיב את סמכויותיהן, משום שהן מוקד מומחיות מטעם המדינה, ומפני שהן מנהלות נכסי תשתית רבים. במתכונת הנוכחית, סוברים ברשות החברות, מעורבותן המוגבלת מביאה לכדי אובדן ידע ולפגיעה במומחיות ובניסיון הכרוכים בתכנון תשתיות חיוניות, בהקמתן ובתפעולן לאורך זמן. ברשות חושבים כי לכל הפחות יש לשלב את החברות הממשלתיות בעבודות הפיקוח והבקרה.

מנגד, החשב הכללי טען כי חברות התשתית הממשלתיות מעורבות בפרויקטים במידה רבה בכל שלבי הייזום והתכנון. מעורבותן מתבטאת בניציגות בוועדות המכרזים ובהיותן הרשויות המפקחות על ההקמה וההפעלה של חלק מהפרויקטים. העימות המקצועי הגיע לשיאו עם החלטת רשות החברות ונת"ע, החברה הממשלתית שתכננה את פרויקט הרכבת הקלה בתל אביב ומבצעת את הקמתה, להקים מינהלת למטרו העתידי. משמעות ההחלטה היא הרחבת סמכויות החברה בפרויקט, על חשבון סמכויות החשב הכללי.

המבקר נמנע מלהכריע בסוגיה, והסתפק באמירה כי "על מנהלי המכרזים לשקול את הדרך המיטבית לעבודות הפיקוח והבקרה בכל הפרויקטים, לרבות בדרך של שילוב

חברות ממשלתיות בהם. הן לשם הפחתת עלויות הפרויקט באמצעות שימוש במערך תמיכה ממשלתי בר קיימא, והן בהבטחת איכות הפיקוח והבקרה על פני זמן".

גם שר האוצר, משה כחלון, לא הכריע בשעתו במחלוקת בין אגפי משרדו. היעדר ההכרעה פגע באפקטיביות הפיקוח על זכיינים המקימים ומפעילים מיזמי ענק בעלויות גבוהות. "יש צורך בכינון מנגנוני בקרה ישימים ואפקטיביים, שיעוגנו בהסכמי הזיכיון", קובע המבקר. על אלה, הוא מוסיף, להיות בלתי תלויים בגורמים המבצעים. כדוגמה לצורך הבוער, הוא מציין את ממצאי ועדת הבדיקה מאוגוסט האחרון, להליך ההקמה וההפעלה של מתקן ההתפלה בשורק. הוועדה הצביעה על הפרה בוטה, ארוכה ושיטתית של הסכם הזיכיון, כדי לחסוך בהוצאות אנרגיה ובכימיקלים. כמו כן, בשעות הדגימה יצר הזכיון מצג שווא של אספקת מים באיכות שעמדה בדרישות ההסכם, כשבפועל איכות המים היתה ירודה מהנדרש. דיווח כוזב בבדיקות המעבדה נרשם גם במתקן ההתפלה בפלמחים.

בלי להשמיע דברי ביקורת ממוקדים כלפי אגפי האוצר, המבקר סבור כי יש לעגן את התכנון וההקמה של הפרויקטים בתוכניות ממשלתיות רב-שנתיות. הדו"ח מעלה כי משרדי הממשלה, ובראשם האוצר, לא גיבשו אסטרטגיית השקעה אפקטיבית בתשתיות החיוניות לצמיחת הכלכלית של המדינה. לדבריו, תוכנית כזו הכרחית לשם יצירת התועלת המרבית מההשקעה הציבורית, לשם פיתוח התשתיות בהתאם ליעדים כלכליים-חברתיים וכן לשם קביעת תערוף הפרויקטים השונים. כך למשל, תוכנית שפירסם משרד ראש הממשלה ב-2017 וב-2019 משקפות צבר פרויקטים עתידי, אך ללא ציון עדיפויות בהתאם לאסטרטגיית הממשלתית. לשם השוואה, בבריטניה, המדינה המובילה ב-OECD בהיקף התקשרויות ה-PPP, ההשקעה בפרויקט תלויה במקומו בסדר העדיפויות הממשלתי.

המבקר סבור כי קיומה של תוכנית הכוללת את רשימת הפרויקטים העתידיים, התערוף ביניהם, אופן מימוןם ולוחות הזמנים לביצוע, תגביר את שקיפות בפני הציבור והמגזר הפרטי. זו לשיטת המבקר הכרחית להתנהלות הרציפה והמתמשכת של השוק הפרטי: "תוכנית התשתיות מספקת מידע, ודאות ואופק ביצוע, המעודדים השקעות של גורמים שונים מהמדינה ומחוץ לה, וכך תגדל התחרות, איכות השירותים תשתפר ומחירים יפחת". המבקר מציין כי בבריטניה רשימת הפרויקטים הייתה יציבה במשך עשרות שנים ותרמה להיווצרות תעשייה משגשגת ובעלת שיש מומחיות במידה שמבטיחה מספר הצעות מספק לשם התנהלותו של תהליך תחרותי.

לעומת זאת, בישראל, תוכנית התשתית מפברואר 2019 לא כללה את נתונים רבים לגבי חלק מהפרויקטים העתידיים. המבקר מציין כי במספר מקרים לא ניתן פירוט של אומדן עלויות ההקמה, לוחות הזמנים, אופן המימון או שיטת הביצוע המבוקשת. לדבריו, הפירוט החסר "עלול לפגוע בהשגת היעדים לגיוס השקעות מגורמי חוץ לשם קידום התשתיות".

המבקר מציין לחיוב כי משרד ראש הממשלה הקים במהלך תקופת הביקורת העלה אתר חדש והמנגיש את התכניות הרב-שנתיות לפיתוח תשתיות בפני הציבור. לצד זאת, קובע המבקר כי על משרד ראש הממשלה ומשרד האוצר להשלים את הנתונים החסרים ולהוסיף לתוכנית הממשלתית את מיזמי התשתית של משרדי החינוך והעבודה והרווחה, של יחידות הסמך ושל החברות הממשלתיות, שאינם מפורטים בה כעת.

בנוסף, ובדומה למצב בבריטניה, המבקר הנחה את משרד האוצר להתוות אסטרטגיית השקעה לאומית במיזמי תשתית, שאותה ואת המשמעויות התקציביות שלה הוא יציג לממשלה בכל שנה. על זו, הוא סבור, לכלול גם תערוף בין פרויקטים על פי תרומתם המוערכת לצמיחה הכלכלית. המבקר מדגיש בדו"ח את חשיבות העניין, שכן לפיו, להחלטות הממשלתיות לביצוע מיזמי PPP השפעה כבדת משקל על התקציב - למעשה מדובר בהחלטות "עוקפות נומרטור", כלומר כאלה החורגות מהכללים הפיסקליים

השנתיים. זאת משום שההתחייבויות הנגזרות מהחלטות משולמות לזכיין הפרטי במשך תקופה הארוכה מהאופק התקציבי השוטף: "הקמת הפרויקטים עלולה ליצור התחייבויות קשיחות רב-שנתיות בהיקף ניכר, והן ישפיעו על סדרי העדיפויות של הממשלה בשנים הבאות".

נקודת ביקורת מהותית נוספת בדו"ח היא העובדה שלא מופעל כל מנגנון למניעת ניגוד עניינים בקרב היועצים המקצועיים של הגוף המנהל את המכרז מטעם המדינה. זאת, על אף שהם יכולים להשפיע על המכרז בכל אחד משלביו, ובכך להקנות יתרון למציע מסוים. למעשה, במצב הנוכחי, אותם אדריכלים, מהנדסים, מתכנני חשמל ומים וכיו"ב יכולים להעניק שירותים בתשלום לאחד המציעים בקביל לעבודתם בגוף המנהל. המבקר מעריך כי בישראל החשש לניגוד עניינים כזה גובר עקב היצע המצומצם של יועצים מקצועיים בתחומים מסוימים. מלבד משרד הביטחון, שמטפל בניגודי עניינים במיזמי ה-PPP ע"י מינוי ועדת משנה לניגוד עניינים, ביתר המשרדים לא נדרשו לטיפול בנושא. המבקר המליץ בדו"ח כי החשב הכללי יקבע תקן אחיד לטיפול בניגודי עניינים.

## לא נבחנו חלופות

בלי לפרט באילו פרויקטים מדובר, הביקורת העלתה כי ב-89% מהפרויקטים שהוקמו בשיטה זו לא נבדקה מידת ההתאמה של שיטת השותפות בין המגזרים (PPP) בהשוואה לחלופות אחרות. אלה כוללים 25 פרויקטים מתוך 28 פרויקטים שמנהלת חטיבת התשתיות והפרויקטים, ובהם 15 פרויקטים בתחומי הבינוי והתחבורה, חלקם ראשוניים מסוגם. במרבית המקרים עלות התכנון וההקמה היוותה את הקריטריון המכריע, בלי לבחון אפשרות למימון ההקמה במסגרת תקציב המדינה לא נבחנה, או לערוך בחינה של מודלים שונים של PPP: "השוואה לחלופות נחותות מבחינה כלכלית בלבד עלולה להטות את שיקול הדעת של מקבלי ההחלטות", קבע המבקר.

המבקר הדגיש את חשיבות בדיקת המשמעויות הכלכליות והתקציביות של פריסת החזר ההתחייבויות הנקבעות לפי התזרים של כל אחד מהפרויקטים, לאורך כל תקופת ההתקשרות. "על חטיבת תשתיות ופרויקטים (הכפופה לחשב הכללי) להשתמש במקדמי התייעלות מדויקים ככל שניתן, לכל פרויקט בנפרד, המבוססים על ניסיון בין-לאומי ועל מאפייני הפרויקט הייחודים, כדי לשקף נכונה את התועלת הכלכלית הצפויה מיישום מתווה של PPP, במידה ואכן צפויה בו תועלת, ביחס לתועלת הצפויה מחלופות ביצוע אחרות", קובע המבקר. מקדם התייעלות מבטא את שיעור החיסכון הצפוי בשל הקמת פרויקט במתווה של PPP.

כאמור, גם משעה שההתקשרות בשיטת PPP נבחרה המדינה לא גיבשה מנגנון שיביא בחשבון את ניסיון העבר שנצבר בעבודה מול זכיינים שונים, כדי למנוע התנהגויות לא רצויות מצידם בפרויקטים עתידיים, השכיחות שבהן הן פיגורים בלוחות הזמנים וחריגה מתקציבים. המבקר ציין כי ניסיון שלילי עם מציע כבר הוכר בבתי המשפט כעילה לפסילת ההצעה וההשתתפות במכרז. עם זאת, החלטה כזו היא צעד חריג ביותר שפוגע בעקרון השוויון, התחרות וחופש העיסוק של המציע, ולכן על פי רוב ייבחן ניסיונו הקודם של המציע במסגרת אמות המידה לבחירת הזוכה במכרז. כלומר, יש למנוע את זכייתם של מציעים במכרזים, ולא לפסול את זכייתם בדיעבד.

למעשה, המבקר מצא כי בכמה פרויקטים המדינה נמנעה מאכיפה של הסכמי הזיכיון או ערכה שינויים בהסכמים כך שיטיבו עם הזכיין. כך למשל, בפרויקט הרכבת הקלה בירושלים היה על הזכיין, סיטיפס, לשלם קנס של כ-700 מיליון שקל שמעולם לא נגבה.

## 4440

אושרו 3 תוכניות ענק במתחם הרכבת בירושלים  
דותן לוי

הוועדה המקומית לתכנון ובנייה ירושלים אישרה שלוש תוכניות בנייה במתחם הרכבת בירושלים, המאפשרות בנייה של 850 יח"ד וכן עשרות אלפי מ"ר של מסחר, תעסוקה, ומלונאות. 3 התוכניות צפויות להגיע כעת לאישור הוועדה המחוזית. בכל שטחי התוכניות ממוקמים כעת מבנים אשר חלקם יעברו תהליך שימור, וכן חניונים.

### קראו עוד בכלכליסט:

- [אושרה תוכנית האב למתחם התחנה הישנה במרכז ירושלים](#)
- [מדוע רכשה המדינה בחזרה את קו הרכבת האדום בירושלים](#)
- [הקו הכחול של הרכבת הקלה בירושלים יוצא לדרך: פורסם מכרז בהיקף של 10 מיליארד שקל](#)

התוכנית הראשונה משתרעת על שטח של כ-13 דונם ומציעה הקמה של 10 בניינים בני 5-10 קומות ו-200 יחידות דיור, כ-7,000 מ"ר של שטחי מלונאות, כ-3,000 מ"ר מסחר וכ-7,000 מ"ר תעסוקה. מעבר לשטחי הבנייה, התוכנית מציעה מרחב ציבורי ושימור של מספר בניינים. היא תכלול בנוסף גם 3 מעונות יום ובית כנסת וכן חניון ציבורי בהיקף של 200 מקומות חניה אשר ישרתו את המבקרים באזור, הסמוך בין היתר לגן הפעמון, רכבל הכותל, הסינמטק, החאן ובריכת הסולטן.



מתחם הרכבת ירושלים

התוכנית השנייה משתרעת על שטח של 17 דונם ומציעה 5 בניינים בני 5-10 קומות הכוללים 200 יחידות דיור, כ-10,000 מ"ר עבור מלונאות ותעסוקה וכ-4,000 מ"ר למסחר. מעבר לשימושים הפרטיים, התכנית תכלול מגרש של כ-3,000 מ"ר עבור בית ספר ושימושי תרבות, וחניון ציבורי בהיקף של 200 מקומות חניה.

תוכנית נוספת – הגדולה מבין השלוש, משתרעת על שטח של 43 דונם ומציעה בנייה של בנייני מגורים בני 5-10 קומות הכוללים כ-250 יחידות דיור ודיור וכ-20 אלף מ"ר עבור דיור מוגן, וכ-2,500 מ"ר מסחר. התכנית כוללת מגרש של כ-1,700 מ"ר עבור שימושי חינוך ודת ובהם 4 גני ילדים ובית כנסת, וכן חניון ציבורי בהיקף של 200 מקומות חניה.

אישור התוכנית התאפשר לאחר שבשנת 2019 אישרו הוועדות המקומית והמחוזית את תכנית האב למתחם הממוקם בין הרחובות דרך חברון ממזרח, דרך בית לחם ממערב, רחוב דוד מרץ מצפון ורחוב מרים החשמונאית מדרום.

התוכנית קבעה תמהיל שימושים של 65% מגורים, 25% מלונאות ומשרדים ו- 10% מסחר. למרות שמדובר ב-3 תוכניות נפרדות הן מתואמות מבחינת הצרכים והשימושים שבהן.

משה ליאון, ראש העיר ירושלים אמר כי "הביקוש בירושלים מאתגר ומביא איתו טקטיקת חשיבה אסטרטגית, ומודרנית כמענה לצרכים. ההתפתחות והטיפול התכליתי והנחוש בדיור, תעסוקה ומסחר ימשוך לעיר תושבים חדשים ומשפחות צעירות".

את התוכניות הראשונה הגישו חברת "רכבת במושבה" והיא נערכה על ידי משרד "גוטמן אסיף אדריכלים". את התוכנית הגישה "א.א.מ.אס מתחם הרכבת בע"מ" ועורך התכנית משרד "רוזנפלד אדריכלים". ואת התוכנית השלישי הגישה רשות מקרקעי ישראל ועורך התכנית הוא משרד "נעמה מליס אדריכלים".

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

## בזמן שהסתגרנו: הקורונה עושה טוב לפרויקטי התשתית הגדולים במדינה

הסגר בא טוב לתשתיות • פתאום נעלמו כל האנשים שממלאים את הכבישים והרכבות ובאים בטענות, ובמקום לעבוד רק בלילה, אפשר לעבוד כל היום • דרור פויר ואיל יצהר חרשו את הארץ במסע בין כמה מהפרויקטים הגדולים שתפסו תאוצה  
דרור פויר 2/5/20

אנחנו נוסעים דרך הלולים וחוצים את השדות של מושב נועם, קרוב לקריית גת. באמצע שדה חיטה שכבר התחיל להצהיב מזדקק עמוד חשמל חדש דנדש לגובה של 65 מטרים, כמו בניין של 20 קומות, לא כולל 20 מטרים נוספים מתחת לאדמה ששומרים אותו יציב.

משקלו למעלה מ-50 טונות. כבלי חשמל עבים עוד מלופפים סביב גלגלות ענק מפלדה מונחים על הרצפה ומכשיר עצום שנקרא "העקרב", על שם צורת זנבו, אוחז ומושך חוט-חוט אל-על ומתקין אותם על העמוד. שני מנופים רוקדים סביב ראש העמוד ובהם טכנאים שמתקינים את הכדורים הכתומים על כל ארבעים מטרים כבל.

אני מוקף גנרטורים עצומים וכלי עבודה כבדים שאת שמם איני מכיר. בשבילי זה לונה פארק. אני פוגש את דורון שלגי, מנהל הפרויקט, ואת פרדי רבינוביץ', מנהל מחלקת ביצוע רשת מתח עליון דרום בחברת החשמל, והשאלה הראשונה שיש לי אליהם היא מתי תורי לעלות במנוף.

"אשכול הנגב" הוא הפרויקט הכי גדול היום של חברת החשמל. מדובר בקו של 400 קילו-ואט שנועד להוליך את החשמל שמיוצר במישור רותם בנגב מאנרגיות מתחדשות, צפונה אל תחנת המיתוג ליד צומת מסמיה. 115 ק"מ, שבהם 350 עמודים. "זה בעצם המוביל הארצי של החשמל", אומר רבינוביץ'. עלות הפרויקט היא כ-815 מיליון שקל. הוא אמור היה להסתיים בשנת 2021, אבל אז באה הקורונה וכולנו נסגרנו מפוחדים בבתיים והכול נעצר.

הכול? לא ממש. מבחינת חברות התשתית הכבדות, הקורונה הייתה, בהיעדר מילה אחרת, ברכה גדולה. פתאום כל האנשים האלה, אנחנו - שממלאים את הכבישים ונוסעים בתחבורה הציבורית ומטיילים ודורשים שירות ובאים בטענות - יצאו מהתמונה ובמקום לעבוד רק בלילה, כשאין אנשים, אפשר לעבוד כל היום.

מי שכמונו הסתובב בארץ בזמן הסגר יכול היה להיווכח בתנופה האדירה שזירזה באופן משמעותי כמה מהפרויקטים הגדולים בישראל. הרבה פעמים הרגשנו, וגם כתבתי כך, כאילו אנחנו בהפסקה של הצגת תיאטרון ענקית, צופים בפועלי הבמה עמלים להכין את התפאורה למערכה הבאה. עוד מעט יחזרו השחקנים.

הסגר בא טוב לתשתיות. עוד לפני הקורונה דיברו באוצר על הגדלה משמעותית של תקציב התשתיות הלאומיות של ישראל, בשיעור של 23%. בנק ישראל פעל להגדלת האשראי שבאפשרות הבנקים להעניק לטובת הפרויקטים של התשתיות הלאומיות בהיקף נוסף של 43 מיליארד שקל.

"שעת חירום? זה מרגש אותנו"

אחרי ההלם הראשוני של הקורונה, הראשון שהתאושש היה שר התחבורה בצלאל סמוטריץ', שהטיל על חברות התשתית להכין תוכנית להאצת הפרויקטים התחבורתיים, ואישר תקציב מיוחד של 1.1 מיליארד שקל להאצת פרויקטים. במשרד שואפים להגדיל אותו ל-2.5 מיליארד שקל. עיקר התקציב הולך לרכבות הקלות, לקידום נתיבי תחבורה ציבורית ולפרויקט חשמול הרכבת, שאליו נגיע עוד מעט.





### מאגר אשכול

מקורות הפרויקט: היפוך המוביל הארצי  
עלות: 900 מיליון שקל  
סיום מתוכנן: 2023  
המצב בשטח: התקדמות משמעותית



### צומת כרמיאל

נתיבי ישראל הפרויקט: הפרדה מפלסית בין הכביש לרכבת  
עלות: חצי מיליארד שקל  
סיום מתוכנן: תחילת 2021  
חיסכון בזמן בגלל הסגר: כמה חודשים



### רכבת ירושלים-תל אביב

רכבת ישראל הפרויקט: חשמול קו הרכבת  
עלות: 12 מיליארד שקל  
תוספת תקציבית: חצי מיליארד שקל  
סיום מתוכנן: יוני 2021  
חיסכון בזמן בגלל הסגר: חודשיים, החלו בנטיעות מכון



### אשכול הנגב

חברת החשמל הפרויקט: קו להולכת החשמל ממישור רותם לצומת מסמיה  
עלות: 815 מיליון שקל  
סיום מתוכנן: 2021  
חיסכון בזמן בגלל הסגר: לפחות חודשיים



### הסגר טוב לתשתיות

מוסיפים תקציבים משרד התחבורה: 1.1 מיליארד שקל  
על הפרק: הוספת 1.4 מיליארד שקל נוספים  
לאן ילך הכסף: האצת פרויקטים כמו רכבות קלות, קידום נתיצים, חשמול הרכבת  
נתיבי ישראל: מיליארד שקל  
על הפרק: בקשה מהאוצר ל-5 מיליארד שקל נוספים  
לאן ילך הכסף: שחרור ערבויות לקבלנים, האצת פרויקטים, הקדמת תשלומים לספקים

במקביל, הודיעה גם חברת נתיבי ישראל שתזרים למשק כמיליארד שקל בשחרור ערבויות לקבלנים, האצת פרויקטים והקדמת תשלומים לספקים. בנוסף פורסם שהחברה הגישה לאוצר תוכנית האצה של פרויקטים קיימים, בהיקף של 5 מיליארד שקל. אל המספרים המסחררים האלה יתווספו מיד שאר הפרויקטים שביקרנו בהם. וכל זה לא כולל, כמובן, את כל מה שנעשה ברשויות המקומיות ואת שוק הבנייה שממשיך לפעול.

עובדים, בקיצור. זה היה יפה לראות - במהלך כל הקורונה הזו, נמצאים רוב האנשים ברמות משתנות של חידלון. או שאין להם עבודה או שהם תקועים בבית ומצב הרוח שלהם על הרצפה - אבל כשיוצאים החוצה ופוגשים את אנשי התשתיות שעובדים במלוא התנופה, מקבלים פרספקטיבה אחרת על המדינה.

לפני כחודשיים פורסם שהשקת הקו האדום של הרכבת הקלה במטרופולין גוש דן, שתוכננה לאוקטובר 2021, תידחה בכמה חודשים. כמה? עוד לא ידוע. זו דווקא לא בעיה של תקציב: בתחילת היה עיכוב בהגעת קרונות מהמפעל הסיני שמייצר אותם ונפגע ממשבר הקורונה. השבוע הגיעו הקרונות לנמל חיפה. אבל עכשיו יש בעיה עם אישור להבאת 500 עובדים סינים. בהנהלת הרכבת הקלה עוד לא מכריזים רשמית על עיכוב בקו האדום אבל טוענים שלצד העיכוב הנ"ל בצעו בימי הקורונה האצה של עבודות על 51 צמתים בגוש דן (קו אדום) וצמצמו את לוחות הזמנים לסיים הצמתים מינואר 2021 לאוגוסט הקרוב.

בחזרה לשדות של מושב נועם. קשה עדיין להעריך כמה זמן חסך הסגר לחברת החשמל, אבל מדובר בחודשים. שש קבוצות של 12 עובדים כל אחת עובדות במקביל, מרכיבות ומעמידות העמודים במרחק של כ-300 מטרים זה מזה.

"בתחילת הסגר הייתה ירידה בעבודה", אומר שלגי. "כולם היו בהלם, אבל מהר מאוד חזרנו לעבוד. למרות כל הבלגן של הקורונה, עובדים שלא מגיעים ושיתוק כללי, הרי שהיתרונות - הארכת שעות העבודה והקלות בחסימות כבישים - עולים בהרבה על החסרונות שבירידה המינורית בכוח האדם, שכוללת לא מעט עובדים ויועצים מחו"ל שחזרו הביתה". דברים דומים אמרו לי בכל החברות הגדולות.

"אצלנו", אומר רבינוביץ', "זה כמו צבא, ואנחנו כמו חיילים - תמיד מוכנים לשעת חירום ולאסונות מכל הסוגים. זה אפילו מרגש אותנו". לחברת החשמל, הם מספרים, יש זיהומולוג בחברה ומערכת פנימית של מעקב ובידודים. ליד קריית גת הכול עובר שקט, אבל השניים מספרים שכשצריך לנטוע עמוד כזה בלב או בקרבת כפר בדואי לא מוכר, העניינים הרבה פחות פסטורליים. הפרויקט אמור להסתיים בשנת 2021, אבל השניים מסכימים שהוא יסתיים קודם.

מלבד הפרויקט הזה מקדמת חברת החשמל הקמה של שתי יחידות ייצור חדשות בתחנת חדרה, הראשונה תחל לפעול במחצית 2022 והשנייה בתחילת 2030, זה יאפשר את הפסקת הייצור של הארובות הישנות. עלות הפרויקט היא כ-4 מיליארד שקל, וגם שם נרשמה התקדמות משמעותית, אם כי איש לא מתחייב על תאריך חדש.

סוף-הדרך הגיע תורי, ואני עולה עם המנוף לגובה של 65 מטרים; הכול יפה ושקט כל-כך. רוח נעימה מלטפת והראות טובה. השדות הרחבים והמצהיבים של חבל לכיש - נוף בחרותי, קן חוסר תפילות" - נפרשים מתחתי. הנה אינטל, הנה קריית גת - כמה חמודה היא נראית מפה. קריית מלאכי במרחק, נוצצת כיהלום. לכיוון דרום אפשר לראות עד צומת קמה. יפה ארצנו, אנחנו לא אומרים לה את זה מספיק.

משם אנחנו עולים לכיוון ירושלים, לחזות במו עינינו בהתקדמות פרויקט חשמול הרכבת מירושלים לתל אביב. התנועה בכבישים מתעוררת אבל עוד לא חזרה לקצב הרגיל, והעיקר: בכל מקום בונים, חופרים, קודחים, מרימים, כובשים, משטיחים, מעמיסים, פורקים. הדרך למנהרה עוברת בעמק הארזים, מתחת לירושלים. איך לא הייתי אף פעם במקום הקסום הזה. אנחנו נוסעים בעמק הקסום, בין כרמים ועצים עד שמגיעים אל הכניסה למנהרה 3, המנהרה הכי ארוכה בקו, 11.6 ק"מ אורכה.

אין טעם לחזור על כל הפרקים הקודמים בסיפור המביך של חשמול הרכבת מירושלים לתל אביב; כמעט שני עשורים של עיכובים ושורה ארוכה של כשלים. פרויקט החשמול יצא לדרך בממשלת אריאל שרון בשנת 2001 והוא עדיין לא גמור. התקציב יותר מהוכפל, מכ-3.2 לכ-7 מיליארד שקל ואז התנפח עד ל-12 מיליארד שקל.

אנחנו פוגשים את מנכ"ל הרכבת מיכה מייקסנר, שנכנס לתפקיד לפני כשנה. הרכבת היא מהנהנים העיקריים מהסגר (שוב, בהיעדר מילה אחרת); בימים כתיקונם, מספר מייקסנר, אם רוצים לעבוד בלילה על קו שנוסעים בו כל היום מדובר על 4 שעות עבודה נטו בלילה. עד שפורסים, עד שמתחילים - כבר צריך לסיים. 4 שעות עבודה נטו מקסימום. זה אולי אחד הדברים האחרונים שתקע את פרויקט החשמול בפרספקטיבה של שנים, אבל בפרספקטיבת קורונה מדובר כמעט בנס.



הרכבת הודיעה שתשלם עוד חצי מיליארד שקל כדי להאיץ את פרויקט החשמול, חתמה על חוזה חדש מול חברת SEMI הספרדית בהיקף של 125 מיליון אירו, כולל תמריץ נוסף של עד 18 מיליון אירו שישולם אם תהיה הקדמה נוספת בלוחות הזמנים. התוצאה: החשמול שאמור היה להגיע בסבידור ביוני כבר הגיע, ונסיעת מבחן ראשונה כבר בוצעה. החשמול צפוי להגיע לתחנת הרצליה עד סוף השנה במקום באמצע השנה הבאה.

הרכבת אכן ממחרת: בונה תחנות חדשות - בלוד, ברשפון, בפלשת, ומשפצת הרבה מהקיימות, כמו נהריה, עכו, חוף כרמל, המפרץ ועוד. חפירת מנהרה במפגש כביש-מסילה בדור, שבמקום חודש בימים רגילים לקחה פחות משבוע. מאריכה רציפים בהרצליה, בנימינה, ועוד. "זו הזדמנות", אומר מייקסנר הנמרץ, "ואנחנו לא מחכים לאף אחד! בונים מוסך חדש לקרונועים חשמליים באשקלון ומרחיבים את זה שבבאר שבע. מרכז בקרה חדש בלוד הושמש גם הוא".

אנחנו נכנסים למנהרה החדשה, הריקה והמחושמלת. נעים לנו פה, במערה החשמלית שלנו. 9 מטרים קוטר ומזוויות מסוימות היא נראית כמו מכונת זמן שעדיין עובדים עליה. אנחנו נוסעים למנהרה מקשרת 41, שמחברת בין שני נתיבי הרכבת למקרה של שריפה באחת המנהרות ושם עושים לנו תרגיל של שריפה - כל אורות המנהרה מצביעים לכיוון היציאה הקרובה כמו במטוס, והמאווררים הגדולים מווסתים את העשן כך שלא יעבור בין המנהרות. רוח אדירה ורועמת נושבת בין המנהרות.

מירושלים אנחנו נוסעים לתחנת סבידור בתל אביב. 80% מתנועת הרכבת בישראל עוברת בתחנה הזאת וזה יפה ומשונה לראות אותה ריקה כל-כך, במיוחד שהמדרגות הנעות עדיין נעות ואפילו מערכת הכרזיה עובדת כרגיל, מה שמוסיף נימת הזיה קלה לכל האירוע. "נוסעים נכבדים שלום, נא להתרחק משפת הרציף מעבר לפס הצהוב, תודה", קולה של הקריינית חוזר אליי כהד מקירות התחנה הריקה. אבל החשמול נמשך במרץ, עד כדי כך שנאלצו לייצר את עמודי החשמול בישראל. "כשהנוסעים יצאו מהקרונוה", מצהיר מייקסנר בהתרגשות, "תחכה להם רכבת חדשה".

על הפסים אני פוגש את פרנסיסקו חוזה אריה פרז, אבל קוראים לו פאקו. הוא מנהל החשמול מטעם חברת SEMI הספרדית. הוא כבר שלוש שנים בישראל, פעם אחרונה היה בבית ממש רגע לפני שהכול התחיל, כשחזר לעבודה כבר ישב שבועיים בבידוד. יש יותר מ-300 עובדים ספרדים בישראל כרגע, ואתם יכולים לתאר לעצמכם כמה חשק יש להם לעבוד. פאקו פרז הגיע ממדריד. המשפחה שלו בסדר, הוא מספר, אף שכולם סובלים.

אם חברת החשמל הציעה לי מנוף, הרכבת הציעה לי נסיעה בכלי הרכב הכי משונה וכיפי שנסעתי בו בחיים: על המשטח האחורי של משאית שגלגליה הוסרו והיא הוסבה לנסיעה על פסי רכבת הוצבו תריסר כורסאות מפנקות. וככה, על משטח בלי קירות ובלוי גג, אנחנו נוסעים לאיטנו על הפסים צפונה, לכיוון תחנת האוניברסיטה. לאורך הדרך ממשיכות להתבצע עבודות החשמול. גם תחנת האוניברסיטה תחת שיפוצים כבדים.

זה לא המשבר הראשון של ישראל, כמובן, ותוכניות האצה מהסוג הזה כבר הוכיחו את עצמן אחרי האינתיפאדה השנייה והפיגועים של תחילת שנות האלפיים. אז קמה תוכנית נתיבי ישראל שכללה הצבת מסילות ברזל, סלילת כביש 6, הפעלת מערכות להסעת המונים, בניית שני נמלי ים חדשים באשדוד ובחיפה והקמת שדה התעופה רמון ליד אילת. השקעות כאלה הן דרך להחזרת מאות אלפי עובדים למעגל התעסוקה ולהפוך את הלימונדה ללימונדה עוד יותר טובה.

שלוש שתיים. אחת. בום!

יום לאחר מכן אנחנו נוסעים צפונה, לכיוון כרמיאל. הדרום אומנם התחיל כבר להצהיב, אבל הצפון עוד מוריק ופורח. אנחנו מגיעים לכרמיאל ממערב, דרך כביש 784 שמחבר בין עמק יזרעאל לגליל. איזה כביש נהדר שמתפתל לו בין ההרים, בדיוק על התפר שבין הגליל התחתון והעליון. יום אחד, אני אומר לעצמי, צריך לעשות תחרות יופי בין הכבישים בישראל.

במפגש בין כביש 784 וכביש 85, צומת כרמיאל, מתקדם פרויקט ההפרדה המפלסית (בין הכביש והרכבת, מפגש שמירר את חייהם של נהגי הצפון), פרויקט עצום בתקציב של כמעט חצי מיליארד שקל. עצירת הרכבות והכבישים זרזה את הפרויקט באופן משמעותי. כך, לדוגמה, מבצע הנפה של קורות הגשר העצומות מעל פסי הרכבת הסתיים תוך עשר שעות, במקום תוך שבועות.

זו חתיכת צומת מטורף, אבל אנחנו נמשכים דווקא לפרויקט צדדי, קטן בהרבה, שמתרחש ממש במורד כביש 784: פיצוץ של סלע התלוי על בלימה מעל הכביש ומאיים להתנתק מההר. זה סלע לא ענק במיוחד, אבל הוא רחוק מלהיות קטן. משקלו מוערך בכ-2.5 טונה. אם זה נופל מדובר בעניין מסוכן למדי לבני אדם, כמובן, אבל גם הכביש עצמו לא ישרוד מכה כזו.

לכן צריך לפוצץ את הסלע שלוש פעמים במקביל: חומר נפץ אחד (אוטוסטם שמו) שינתק אותו מההר, חומר נפץ שני (אמולסיה, שיטה המשמשת לפיצוץ מנהרות) שירחיק את הסלע כדי שלא יגרור סלעים

נוספים, וחומר נפץ שלישי, מטען חלול ממולא באמוניום חנקתי, RPG סטייל, שיפורר את הסלע לחתיכות שהכביש יוכל לעמוד בהן.



בועז חיון, מנכ"ל קבוצת תמר, החברה שנשכרה לבצע את הפיצוץ ומוכרת מפיצוצים מפורסמים כמו גשר מעריב, מסביר לי על "אופי התקיפה", הוא מתאר את הסלע כאויב. אני לא מבין למה, הרי ההר גדול ויפה ואדיש והסלע לא עשה לו שום דבר. נכון שמדובר בסכנה, אבל הסלע הזה עומד פה מי יודע כמה מאות שנים ומי יודע כמה עוד יעמוד. בזכות הקורונה, שאפשרה לחסום כבישים בקלות, התפנו בנתיבי ישראל לטפל בעשרות מפגעים פוטנציאליים כאלה.

מנכ"ל חברת נתיבי ישראל, ניסים פרץ, אומר ל"גלובס": "העובדה שתנועת הרכבים בכבישים ירדה בכ-85% מאפשרת לנו להקדים לוחות זמנים בחודשים רבים, לדוגמה בכביש 5, שיבואו לידי ביטוי בחיסכון של 40 מיליון שקל לציבור, וכמובן ששיקום הנזקים הקשים שגרם החורף האחרון ובהם, כ-10,000 בורות המהווים סכנה חמורה, יבוא לידי ביטוי בהצלת חיי אדם".

חיון ועובד נוסף נכנסים לסלסלה המחוברת למנוף ועולים לבחון את הסלע מקרוב, שני רחפנים מזמזמים סביבם. מלמטה הם נראים קטנים כל-כך ביחס לסלע ועם הלזמים הקטנים שלהם הם נראים כדגים נקאים שעובדים על שיני לווייתן. הם מחטטים בנקודות המגע עם ההר למשך שעה ארוכה.

אני פוגש את יהודה נתנאל, סמנכ"ל תפעול ואחזקה. הוא האיש שיתכבד ללחוץ על מתג הפיצוץ מאוחר יותר. "הכבישים הכי יפים בארץ הם גם הכי מסוכנים", מסכים איתי נתנאל, "כביש 31, כביש 40 ואחרים עוברים מתחת למצוקים. החורף האחרון היה חריג מאוד וגרם לנזקים במאות מיליונים בכבישים בכל הארץ, ובדרום במיוחד".

הקורונה, הוא מודה, "פגשה אותנו בזמן טוב. האצנו עבודות יזומות, המון ריבודים וחיידושי כבישים. אחרי תוספת תקציב עובדים עכשיו בכל הכוח, 3,000 עובדים ב-100 אתרים בו זמנית. אגף התנועה במטרה הרחב משמעותית את שעות החסימה והקבלנים מנצלים טוב יותר את הזמן". כשהאזרחים יחזרו, אומר נתנאל, הם יפגשו פה כביש חדש.

"אנחנו עוקבים אחרי הבולדר הזה שנים", אומר נתנאל. כולם מביטים בסלע בחיבה. "סקר מצוקים ומדרונות" סימן את הסלע הזה כמסוכן. "נכון שהוא יכול להמשיך ולעמוד פה, אבל ניצלנו את הזמן הזה. 300 מיליון שקל בשנה מוקדשים לטיפול במוקדי הסיכון האלה".

אחרי הערכת גודל ומשקל ובדיקה "באיזה ממד לתקוף", כפי שמתבטא חיון, עולים העובדים לנגלה שנייה אל הסלע, קודחים בו בשש נקודות שונות לעומק של יותר ממטר ומטמינים את חומרי הנפץ. זה תהליך

כירורגי וארוך ודי משעמם להביט בו מלמטה. אני יושב עם העובדים בגזיבו הקטן, איפה שהכיבוד. בהשוואה לצומת הענק לא רחוק מפה, פיצוץ הסלע עולה משהו כמו 100 אלף שקל בסך הכול.

המטענים הוטמנו. יש משהו מיוחד בדקה שלפני הפיצוץ. כולם מזדרזים פתאום, תחושת פעילות מחודשת ממלאת את האוויר אחרי כל ההמתנה. אבל לא רק אנחנו, נראה כאילו כל הטבע עוצר לרגע ומשתתק בציפייה: אנחנו תופסים מחסה וגם העופות תופסים מרחק.

שלוש שתיים. אחת. בום! הסלע העצום ניתק מההר ומתפורר, הכול לפי התכנון, זה מרשים ויפה - אין כמו פיצוצים - אבל עד שהדף הפיצוץ מספיק לחזור אלינו מההרים שממול, כאילו דבר לא קרה. כן, יש סלעים במשקל של כ-3 טונה שמפוזרים על הכביש, אבל כשמביטים על ההר נראה שלא נגרע ממנו דבר. הרוח חזרה לנשוב והעופות חזרו לעוף כמו לפני רגע. כאילו לא היינו פה בכלל. לפחות הסלע הזה כבר לא ייפול על הראש של אף אחד.

מסובבים ברז במשקל חצי טונה

חצי שעה דרומית לשם, במאגר אשכול של חברת מקורות - מאגר המים הגדול בישראל, 6 מיליון קוב - אני פוגש את אבי מלול, מ"מ סמנכ"ל פיתוח בחברה, ואת זיו כהן, מהנדס פיתוח של המוביל הארצי. לפי מלול, כבר בסוף 2019, כשהתחילו הדיווחים על הקורונה, הקדימה מקורות והזמינה ציוד וחומרי גלם, מה שאפשר גם לה להאיץ את עבודות התשתית במהלך משבר הקורונה.



"חגגנו את סיום הרבעון בעמידה ביעד של 300 מיליון שקל השקעות. עמדנו גם ביעד השנתי ל-2019 של 1.4 מיליארד שקל, ונעמוד גם ביעד של 1.5 מיליארד שקל השקעות ב-2020". אין ולא יהיה מחסור במים, נמשיך לספק את המים הכי טובים, שב ומרגיע אותי מלול ממה שאף פעם לא חשתי ממנו.

מכל הפרויקטים שביקרתי בהם, הפרויקט של מקורות ריגש אותי הכי מכולם - היפוך המוביל הארצי (שמכונה גם המוביל הארצי החדש). מהדברים היפים: המוביל הארצי נבנה בשנות ה-50 של המאה הקודמת כדי להוביל מים מהצפון הגשום לדרום היבש. אלא שמאז קרו שני דברים גדולים: אחד, הגשם עזב. רצף של שנות בצורת דלדל בצורה קריטית את מאגרי המים המתוקים בצפון (אם כי שני החורפים האחרונים היו דבש) ומצד שני: עלייה ביכולות ובאיכויות של התפלת המים בישראל, שרובה הגדול נעשית במרכז הארץ.

מה עשו? חיברו את כל מתקני ההתפלה למוביל, ואז פשוט הפכו את הכיוון שלו. מעכשיו אפשר להוביל מים מהצפון לדרום וגם מהדרום לצפון וגם ממערב למזרח ואפילו עד הערבה. פשוט מסובבים ברז במשקל חצי טונה. מהדברים שגורמים לך להתגאות בזה שאתה ישראלי.

המוביל הארצי המקורי כונה בחיבה "תוכנית הפנטזיה" - מי היה מאמין שאפשר להשקות את הנגב. והנה, דאבל פנטזי: הדרום משקה את הצפון. לפי לוח הזמנים המקורי הפרויקט אמור להסתיים תוך שנתיים-שלוש, אבל גם כאן עזרה הקורונה בדחיפה רצינית. "אנחנו רוכבים על ההאצה בתשתיות", מודה מלול. "אם כבר הופכים כבישים וחופרים ויש לנו מה לעשות שם, אנחנו מיד באים".

מקורות תשקיע ב-2020 כ-1.5 מיליארד שקל בחיבור הכינרת ומתקני ההתפלה, הוא אומר. מדובר כמעט בהכפלה של היקף השקעה השנתית של החברה, שעמד בשנים האחרונות על כ-800 מיליון שקל לשנה בממוצע. התקציב הכולל הוא 1.5 מיליארד, התקציב של היפוך המוביל לבדו הוא 900 מיליון שקל.

אנחנו מטיילים במאגר אשכול העצום. יש כמה נקודות להיפוך כיוון המוביל, אבל מאגר אשכול הוא הגדול שבהם. לכאן מגיעים המים הגולמיים מהכינרת ומסוננים בדרכם דרומה, ולהפך.

תחנת השאיבה החדשה, לכיוון השני, גמורה עוד רגע - אני עומד מול 30 מיליון שקל בצורת משאבות ענק: המשאבות הלבנות לשאיבה מהכינרת דרומה ואילו המשאבות הכחולות להזרמת מים מהדרום לימה שלנו דרך נחל צלמון, כשעל הדרך מתוכנן גם להציל את הנחל הקטן שהתייבש וגם לייצר חשמל בתהליך.

אנחנו עוברים ליד מאגר ריק, אבל מתברר שהוא לא ריק אלא מכוסה - ומתחת כולו מים - 150 אלף קוב של מי שתייה מעולים. אני לא יכול להתאפק ויורד לתוך המאגר, קופץ על מיטת מים עצומה.

משם אנחנו נוסעים לבקעת בית נטופה, שם מתבצעות העבודות נכון לעכשיו. הבקעה הזו היא ללא ספק עוד אחד מהמקומות היפים בארץ, ועכשיו, כשהיא ירוקה ומוצפת מים - בכלל. עדר פרות רועה באושר לא רחוק מאיתנו, העגלים גועים בחדווה, ציפורים דואות מעל. 125 איש עובדים פה.

תעלת המוביל הישן זורמת פתוחה בצד הבקעה, ולצידה חופרים את הקו החוזר ומניחים את צינורות המים העצומים שיביאו בשעת הצורך מים מותפלים מהמרכז לצפון - וכשאני אומר צינור, אני מדבר על חתיכת צינור! 64 צול, שזה 170 ס"מ. וכל צינור כזה צריך להיות מוטמן בעומק של שלושה מטרים.

סמיר דגש ממךר, מנהל העבודה (שמתבצעת על-ידי שחם, חברה-בת של מקורות) מספר שהעבודה כאן מורכבת במיוחד. סלעי הגיר הקשים של הגליל ממררים את חיי הדחפורים שלא מצליחים להניח יותר מ-12 מטרים של צינור ליום. אני מביט בהשתאות בדחפור העצום, וולבו EC460B, חתיכת מפלצת אדירה שהגיעה משבדיה, והנה היא נאבקת בסלעי הגליל הקטן שלנו ובקושי יכולה להם.

זה לא הקושי היחיד בעבודה פה; ומאחר שכל האזור הוא שמורת טבע, אחרי שמניחים את הצינורות חייבים להחזיר את האדמה והצמחים והעצים והסלעים לאותה נקודה בדיוק. ואכן, כשאני מביט דרומה אל העמק הפורה והמקסים שזה מקרוב נחפרה בו מנהרה, קשה להבחין בעקבות הפרויקט. כל העצים במקום והכול בסדר.

## דוח הותמ"ל 2019: אושרו 65 אלף יח"ד, רובן לפרויקטי התחדשות עירונית

עם כינון הממשלה החדשה, השמועות מדברות על מעבר של מינהל התכנון למשרד הפנים ועל שינוי משמעותי באופן פעולת הותמ"ל • החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין ותנועת המושבים נגד הותמ"ל בעקבות הדוח: "לותמ"ל אין יותר זכות קיום"

גיא נרדי 12/5/20

מינהל התכנון והותמ"ל פרסמו היום (ג') את דוח הפעילות של הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של מתחמים מועדפים (ותמ"ל) לשנת 2019. עפ"י הפרסום, הוועדה, שהוקמה בשנת 2014, אישרה לתוקף 66 תוכניות מפורטות שהוסיפו, על הנייר, כ-226,000 יחידות דיור. בשנת 2019 לבדה אושרו 15 תוכניות למתן תוקף המציעות תוספת כוללת של כ-65,000 יחידות דיור.

אלה ימי הרכבת הממשלה החדשה, והשמועות מדברות על מעבר של מינהל התכנון למשרד הפנים ועל שינוי משמעותי באופן פעולת הותמ"ל. אי לכך, פרסום סיכום הפעילות של חמש השנים האחרונות מקבל עתה משמעות נוספת.

עד שנת 2017 טיפלה הותמ"ל בעיקר בתוכניות בשטחים הפתוחים על קרקעות מדינה. בשנת 2017 הורחבו סמכויותיה של הוועדה והיא החלה לטפל גם בתוכניות על קרקע פרטית מרובות בעלים וגם במתחמי פינוי-בינוי. כמו כן, הוועדה הציבה, לראשונה, יעדי תכנון לחברה הערבית והחרדית. 15 התוכניות שאושרו בשנת 2019 מסמנות את השינוי בעבודת הוועדה: 4 תוכניות פינוי-בינוי, 5 תוכניות בישובי החברה הערבית ותוכנית אחת המיועדת לחברה החרדית. כאמור, בשנת 2019 אושרו בותמ"ל 65,000 יחידות דיור. כ-70% מתוכן היו במתחמי התחדשות עירונית.

שר האוצר, משה כחלון, מסר: "זו רק אחת מההצלחות של המדיניות להורדת מחירי הדיור אותה הובלתי בכל הקדנציה שלי במשרד האוצר". יו"ר הותמ"ל, אריאל יוצר: "השפעתה של הותמ"ל כמוסד תכנון ארצי, הממוקד בצרכים האסטרטגיים של פיתוח המדינה, תרם תרומה מכרעת לעמידת מערכת התכנון במטרות וביעדים כפי שנקבעו על ידי הממשלה".

עו"ד רון רוגין הגיש בשם התאחדות הארגונים התנגדיות לתוכנית התמ"ליות 1024 ו-1025 (קריית אתא) ו-1032 (אופקים): "הקונספציה שלהם היתה בנויה על המחשבה שמשבר הדיור בישראל נובע מהעדר בתכנון סטטוטורי תקף למגורים, ומכאן נובע שאם נגדיל את מלאי התכנון הסטטוטורי זה יוביל להגדלת התחלת הבנייה ואז תהיה ירידת מחירים.

"אנחנו רואים שהותמ"ל הציף את המדינה בתכנון בסיטונאות והתוצאה היתה שמספר התחלות הבנייה רק הולך ויורד. אנחנו חוזרים ואומרים שיש עודף אדיר של יחידות דיור מתוכננות. אתה מכניס חוסר יציבות פתולוגי בתוך המערכת.

"מה שקורה, למשל בקריית אתא, זה שבמקום לממש את 12,000 יחידות הדיור שכבר אושרו בשטחם, הם רצים ועושים תוכנית תמ"לית בשם 1024. אף יזם לא יכנס לקריית אתא כי הכל משתנה כל שני וחמישי. אין יציבות והתחלות הבנייה יורדות. יש פה הרס אדיר של שטחים חקלאיים. עכשיו בקורונה זה עוד יותר ניכר. אנחנו נכנסים לאסון לאומי".

עו"ד עמית יפרח, מזכ"ל תנועת המושבים, מסר: "הנתונים העולים מהדוח מחזקים את עמדתנו כי הותמ"ל במתכונתו הנוכחית סיים את תפקידו, וכעת עליו להתרכז בהתחדשות העירונית והמגזר הערבי ולהגביר באופן משמעותי את הבינוי במקומות הללו ולהפסיק לאלתר תוכניות על קרקעות חקלאיות.

"זו גם הסיבה שהגשנו השבוע פנייה לפני עתירה לבג"ץ, בכדי למנוע את הארכת החוק שאמורה לעלות לאישור הממשלה. גם הספקנים שבינינו, כעת אחרי משבר הקורונה, מבינים את משמעות הקרקע החקלאית עבור מדינת ישראל ובטחון המזון שהגופים התכנוניים צריכים לשמר ולחזק את יכולת העיבוד ולא לתכנן בשולי הערים על חשבון קרקעות חקלאיות.

"מהדוח עולה שהמלאי התכנוני הקיים הוא כזה שצריך להחזיר את המדינה לתכנון שפוי דרך הוועדות המחוזיות ולהשקיע במוקדים שבהן באמת צריך לעשות בותמ"ל שימוש. עם כינונה של ממשלה חדשה אנו קוראים למקבלי ההחלטות לקבוע מדיניות תכנון המתאימה לעת הזו".

תגובת החברה להגנת הטבע: "כבר קרוב לשש שנים, מוכרים לציבור שהותמ"ל יפתור את בעיות הדיור. אך בעוד הוא מאשר על הנייר מאות אלפי יחידות דיור, שכביכול תורמות לפתרון, למעשה רובן הן מחוץ לאזורי הביקוש, ובפועל, מרביתן המוחלט כלל אינן נבנות.

"ראיה לכך היא שמתוך עשרות עמודים של הדוח, מצאו כותביו להקצות פחות מעמוד אחד, שמציג את הביצוע של יחידות הדיור שתוכננו בותמ"ל. הדוח הזה מוכיח, בפעם המי יודע כמה, כי הגיע העת לסיים את עבודתה של הוועדה, לפני שהיא תמשיך ותיצור נזקים נוספים".

יעל דורי, ראש תחום תכנון באדם טבע ודין: "לותמ"ל אין יותר זכות קיום. הוועדה הוקמה כדי לפתור את משבר הדיור ולא הצליחה. המחירים עדיין מחוץ להישג ידו של רוב הציבור והמשבר הוא למעשה משבר תכנון - דיור ותחבורה יחד. זו לא בעיה שוועדה דורסנית ושטחית כמו הותמ"ל תפתור.

"הותמ"ל אישרה לאורך שנים מאות אלפי יחידות דיור למשפחות ממעמד בינוני ומעלה בשכונות - בניגוד לעירוניות הנדרשת ולדיור הטרוגני עבור כולנו. לותמ"ל אין את הכלים הנכונים לטפל בתוכניות של התחדשות עירונית או של החברה הערבית בגלל ראייה נקודתית וצרה, רוב ממשלתי כמעט מוחלט בתוך הוועדה, התעלמות מתוכניות ארציות ומחוזיות ולמעשה יכולת לגבור עליהן, אי שיתוף הרשויות המקומיות וכמובן הליכים מקוצרים תוך שימוש ביועצים חיצוניים, שמקשים מאד לציבור להיות מעורב או להשפיע.

"התוצר - תוכניות מנותקות מהיישובים, ללא קשר לתשתיות, חלק מהן בסיכון לבריאות הציבור וחלק עתידות לרמוס שטחים פתוחים. לא איכות התכנון שמגיעה לחברה הישראלית ושתבנה אותנו נכון לעתיד."

שי חגי'ג, יו"ר מרכז המועצות האזוריות: "הותמ"ל באה לפתור בעיקר הגדלת היצע יחידות דיור בזמן קצר על מנת לייצר מלאי ולהפחית את המחירים בשוק. נכון להיום כבר הוכח שמלאי יחידות הדיור שתוכנן לשנים הבאות והחסמים האמיתיים לפתרונות דיור הם במקומות אחרים.

"לכן צריך להתרכז בהם ולחזור בהיבט התכנוני לדרך המלך, קרי לוועדות המחוזיות ולא דרך הותמ"ל, ובטח בעת הזו במשבר הקורונה, שהוכח מעבר לכל ספק כי ישנה חשיבות עצומה לביטחון המזון של מדינת ישראל, שאינו יכול להתקיים במדיניות הותמ"ל הנוכחית שגורעת שטחים בצורה לא מידתית וללא כל הצדקה אמיתית".



## יאיר פינס צפוי להיות מנכ"ל משרד השיכון הבא

תפקידו האחרון של פינס היה המשנה למנכ"ל רשות מקרקעי ישראל • פינס שוהה בימים אלה בארה"ב, לפיכך כניסתו לתפקיד תתעכב עד שיחזור לארץ וישהה בבידוד ביתי

עמירם ברקת וטל שניידר 12/5/20

מנכ"ל משרד השיכון הבא יהיה יאיר פינס, כך נודע הערב ל"גלובס". השר יעקב ליצמן, שכיהן עד לאחרונה כשר הבריאות, עובר אחרי השבעת הממשלה לכהן כשר השיכון והוא נמצא בשלבים הראשונים של גיבוש הצוות הבכיר שיעבוד סביבו.

מנכ"ל משרד הבריאות היוצא, משה בר סימן טוב, שהודיע הערב על פרישתו מן התפקיד אחרי 5 שנים, לא ימשיך עם ליצמן למשרד השיכון.

מהרווארד מסצ'וסטס לאיסט ג'רוזלם

פינס שוהה בימים אלה בארה"ב עם משפחתו לצורך שנת לימודים בבית הספר קנדי למדיניות ציבורית באוניברסיטת הרווארד בבוסטון. כניסתו לתפקיד וללשכת המנכ"ל במשרד השיכון במזרח ירושלים תתעכב לפיכך עד שיחזור לארץ וישהה בבידוד ביתי. מדובר מינוי מקצועי של ליצמן המזכיר מאוד את מינויו של בר סימן טוב לתפקיד מנכ"ל משרד הבריאות. פינס החליף את בר סימן טוב במשרד האוצר בשנת 2014 בתפקיד סגן הממונה על התקציבים האחראי על מערכת הבריאות והמשרדים החברתיים. בתקופה זו נוצר הקשר בינו לבין ליצמן. במהלך הקדנציה קידם פינס בין היתר את פיתרון חיסכון לכל ילד מתוך כספי הגדלת קצבאות הילדים. בעבר פינס גם הביע תמיכה בתוכניות מחיר למשתכן של שר האוצר משה כחלון והוותמ"לים.

ב-2017 עזב פינס את האוצר לאחר שהתמנה משנה למנכ"ל רשות מקרקעי ישראל. היכרותו עם תחום הנדל"ן החלה כשהיה רכז לתחום הנדל"ן באגף התקציבים אז עסק, בין היתר, בתוכנית לפינוי שדה דב.

הקריירה הציבורית של ליצמן הייתה מרוכזת ב-11 השנים האחרונות במשרד הבריאות (למעט הפסקה של כשנה וחצי בעת כהונתה של יעל גרמן). ליצמן פחות מקושר בענף השיכון והבינוי, אך יקדיש את השבועות הקרובים ללמידת התחום.



## פעמיים דרשה רשות המסים מס רכישה על פיתוח והפסידה בערר; בפעם השלישית ועדת הערר התפוצצה

ברשות המסים ניסו ללא הועיל שוב ושוב להטיל מס על חברות קבלניות שרכשו קרקעות • בפעם השלישית שסורבו, זה גם עלה להם בהוצאות של 90 אלף שקל אריק מירובסקי 11/5/20

כמה פעמים צריך להפסיד בדיון משפטי באותו נושא ממש, כדי להפנים, שמדובר בתיק אבוד? ועדת הערר לענייני מיסוי מקרקעין בחיפה, שלידי בית המשפט המחוזי, פסקה באחרונה בפעם השלישית, כי לרשות המסים אסור לגבות מס רכישה על קרקע, בגין עבודות פיתוח שאמורות להיעשות בעתיד. ומכיוון שמדובר בפסק דין שלישי שהוצא באותו נושא ממש, לגבי אותו סניף של רשות המסים ולגבי אותן חברות שרכשו את הקרקע, הטילה הוועדה הוצאות משפט נכבדות על רשות המסים.

פסק הדין עסק בחברות יורו ישראל, שיכון ובינוי ואלקטרה השקעות, שרכשו מהחברה לפיתוח קיסריה קרקעות בשכונת "אור ים" באור עקיבא, ונדרשו לשלם מס רכישה גם על הוצאות הפיתוח שנכללו בעסקה, אך טרם בוצעו.

על פניו הפסיקה המשפטית בעניין ברורה: בית המשפט העליון בשורה של פסיקות דחה את ניסיונותיה של רשות המסים לגבות מס בגין מרכיב עלויות הפיתוח, שטרם בוצעו; ועדת הערר בחיפה, דנה פעמיים בעררים שהגישו שיכון ובינוי ואאורה על ניסיונות מנהל מיסוי המקרקעין בחדרה לגבות מס דומה על קרקעות שנרכשו באור עקיבא וקיבלה אותן.

בפעם השלישית שמנהל מיסוי מקרקעין בחדרה ניסה לגבות את אותו מס באותן נסיבות, טען בא-כוח המדינה, כי הנסיבות במקרה זה שונות מהמקרים הקודמים ואף ביקש מוועדת הערר בהבלטה לדון בעמדת מנהל מיסוי מקרקעין "בלב פתוח ובנפש חפצה וללא דעה מוקדמת", מה שרק הרגיז עוד יותר את חברי הוועדה. "אילו היה המשיב עצמו באותו לב פתוח, נפש חפצה והיעדר דעה קדומה עליהם המליץ לוועדת הערר - יתכן שלא היינו נדרשים לכתוב פסק דין שלישי במספר, בסוגיית הכללת הוצאות פיתוח בשווי המכירה", כתבה יו"ר ועדת הערר, שופטת בית המשפט המחוזי בחיפה, אורית וינשטיין.

השופטת וינשטיין זעמה על מנהל מיסוי מקרקעין חדרה, שהתעלם לגמרי מפסיקות בית המשפט העליון, ואף לא טרח לערער על פסיקותיה הקודמות בעניין אור ים, ובסיכומו של דבר ועדת הערר דחתה כאמור את בקשת רשות המסים והטילה עליה הוצאות משפט בסך 90 אלף שקל.

לדברי עפרה חדד, סמנכ"לית חברת יורו ישראל, "רשות המסים רצתה לצרף לשווי המכירה גם את הוצאות הפיתוח בגלל שלטענתה רכישת הזכויות לא ניתנת לפיצול ולא ניתן להפריד בין התמורה לבין ביצוע עלויות הפיתוח. זאת למרות שיש פסיקות מאוד ברורות של בית המשפט שדוחה טענה זו. אנו שמחים על פסק הדין ומקווים שרשות המסים תיישם את פסק הדין גם במקרים עתידיים".



## 4440

כוחן של ועדות התכנון המקומיות נמחץ תחת הבולדוזרים של משרד האוצר שלומית צור

הקדנציה האחרונה של שר האוצר משה כחלון, לצד פעילותם של מטה הדיור והוועדה הארצית המיוחדת לקידום מהיר של מתחמי מגורים גדולים (הוותמ"ל), והמוטיבציה הגבוהה של מוסדות התכנון לאשר כמה שיותר יחידות דיור, היתה לא פחות מגן עדן לקבלנים. שורה של החלטות שהתקבלו בשנתיים האחרונות על ידי ועדות מחוזיות, ועדות ערר ואף בתי משפט, הפכו החלטות של ועדות מקומיות וביטלו כליל מדיניות של ראשי ערים.

### קראו עוד בכלכליסט:

- "חילול שבת אינו נושא לדיון בוועדות התכנון"
- "תזכיר החוק בעניין תכנון ובנייה - ניצול ציני של הקורונה כדי להמשיך את פעילות הוותמ"ל"
- העמידה ביעדי תכנון קרקעות המדינה באה על חשבון איכות התכנון

המדינה, שנחושה להגדיל את היצע יחידות הדיור בכל אמצעי, היא שנתנה את הטון. "לא יעזור לראשי ערים שמאיימים שלא יוציאו היתרי בנייה לדירות, בסוף הדירות ייבנו", אמר לאחרונה מנהל רשות מקרקעי ישראל, עדיאל שמרון. כעת, עם המעבר הצפוי של מינהל התכנון בחזרה למשרד הפנים, שקשוב יותר לראשי ערים שלא רוצים בהגדלה משמעותית של דירות שמייצרות להן בעיקר עוד גירעון לקופה העירונית, המגמה עשויה להשתנות.



### ראש העין

תוספת הדירות העצומה לא זיכתה את העיר בחיבורה למיזמי התחבורה הציבורית במרכז הארץ

צילום: אוראל כהן

### הקבלנים חגגו

מאבק בולט שמתנהל בשנים האחרונות בין ראש המועצה המקומית מבשרת ציון יורם שמעון לבין קבלנים שרכשו קרקעות להקמת שכונת המגרסה ביישוב הסתיים לפני מספר ימים בתבוסה של שמעון, ובניצחון לקבלנים, ולמעשה גם למנהל הדיור. מנהל התכנון וכישות מהרדען וישראל, שמילס נובל שמעון את המאבק המתקדמ

בעוד המדינה ביקשה להגדיל את מספר יחידות הדיור שניתן לבנות על קרקעות ביישוב למקסימום, דרש שמעון לצמצם את הבנייה למינימום. הקבלנים שזכו במכרזי מחיר למשתכן עוד ב-2017 הגישו בקשות להיתרי בנייה שכללו תוספת יחידות דיור בהיקף של 20% מכח תקנת שבס, כך שבמקום 750 יחידות דיור, יוקמו 900. שמעון התנגד לתוספת, בעיקר בנימוק של היעדר מבני ציבור ופתרונות תחבורה, תוך דרישה למשל כי ייסלל כביש חדש המחבר בין השכונות ביישוב.

הוועדה המקומית קיבלה את עמדתו של שמעון, וסירבה לתת היתרי בנייה ליזמים, אולם לפני מספר ימים קיבלה ועדת הערר את טענות היזמים, וקבעה כי יש לאשר את ההקלות, בין היתר בשל רצון הממשלה להגדיל את היצע הדירות. שמעון כבר מסר כי הסוגייה תמשיך להתברר בעתירה לבית המשפט העליון.

מספר החלטות שהתקבלו השנה גם במוסדות התכנון, מוכיחות כי מי שמכריע את הכף הן לא הוועדות המקומיות אלא המחוזיות גם כשמדובר בערים חזקות כמו תל אביב והרצליה. כך למשל בינואר האחרון החליטה הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה של מחוז תל אביב בראשות דניאלה פוסק, להפקיד להתנגדויות את תוכנית השוק היווני ביפו, ליד לכיכר השעון. התוכנית שכוללת הוספת 100 חדרי מלון למתחם הקיים, הופקדה למרות התנגדות עיריית תל אביב, שלא מעוניינת להוסיף נפחי בנייה למתחם.

היזמים, קבוצת משקיעים שמוביל היזם עודד מרגלית, חתנו של איתן ורטהיימר, פנו ישירות לוועדה המחוזית וקיבלו את תמיכתה. ההחלטה שקיבלה פוסק היא להפקיד את התוכנית למרות התנגדות העירייה: "לתוכנית חשיבות בשימור המבנים ההיסטוריים ובהגדלת היצע המלונאי בעיר".



רמת גן

המדינה קבעה כי העירייה לא יכולה לעצור על דעת עצמה את מיזמי תמ"א 38 בעיר

צילום: עמית שעל

תוכנית נוספת שהוחלט לאשר בינואר האחרון היא תוכנית שיזמו חברת הביטוח מגדל וסופר פארם על מגרש בן שלושה דונם בבעלותן בפינת הרחובות שנקר והחושלים באזור התעשייה הרצליה. מדובר בתוכנית למגדל משרדים בן 21 קומות שהוגשה לוועדה המקומית לתכנון ובנייה הרצליה ונדחתה בנימוק של פגיעה במרקם האזור. הוועדה המחוזית השתכנעה כי יש לאשר את התוכנית ולדחות את התנגדות העירייה: "הבינוי המוצע נשקל ונמצא ראוי וישים יותר מחלופה המעבה את הבנוי הקיים".

בנובמבר פנתה עיריית רמת גן לעליון, לאחר שהמדינה קבעה כי ראש העיר לא יכול לעצור על דעת עצמו את פרויקטי תמ"א 38 בעיר. שאמה הכהן נבחר בין היתר על רקע הצהרותיו כי "יפסיק את חגיגת הקבלנים בעיר". התאחדות הקבלנים עתרה לבית המשפט נגד שינוי המדיניות התכנונית, שקבעה כי לא יאושרו יותר מיזמי תמ"א 38, ובספטמבר 2019 הורה השופט איתן אורנשטיין לוועדה המקומית לדון בבקשות להיתרים בתוך שלושה חודשים.

עו"ד אייל מאמו, שותף במשרד אגמון ושות' ולשעבר יו"ר ועדת הערר המחוזית מרכז, שייצג את התאחדות הקבלנים בעתירה: "המתח בין השלטון המקומי למרכזי תמיד יהיה קיים, ובחלק מהרשויות, כמו ברמת גן, הוא הגיע לשיא. מה שבטוח זה שאם מינהל התכנון יעבור למשרד הפנים, מידת החיכוכים בין השלטון המקומי למרכזי יהיה קטן יותר כי השפה שמשרד הפנים מדבר בה שונה מאוד מזו של משרד האוצר, שכופה את מדיניותו על ראשי הערים באמצעות בולדוזרים".



אריה דרעי, שר הפנים. "משרד הפנים מדבר בשפה שונה מזו של האוצר" - צילום: עמית שעל

## סימן שאלה גדול על ההמשך

לדברי מאיר שמחה, מנהל ההנדסה והתכנון בחברת אזורים, "הקדנציה האחרונה של כחלון לצד הקמת מטה הדיור, התאפיינה בתמיכה של מוסדות התכנון בתוכניות בנייה. המטרה המרכזית של הממשלה לאשר כמות גדולה של יחידות דיור, היתה מורגשת היטב בהחלטות הוועדות המחוזיות והוות"ל, גם אם היו סותרות עמדת ועדה מקומית, ויזמים היו לפעמים מעדיפים לפנות ישירות לוועדות מחוזיות ולא למקומיות כדי לאשר תוכנית משמעותית. העברת מינהל התכנון לאחריות משרד הפנים מציבה סימן שאלה גדול על המשך המגמה".

להערכת עו"ד צבי שוב, מי שנותן את הטון כבר כמה שנים היא המדינה ולא ראשי הערים ולא בטוח שזה עומד להשתנות בעקבות מעבר של מינהל התכנון בחזרה למשרד הפנים. "ועדות כמו הוות"ל הוקמו כדי לאשר תוכניות גדולות עם מינימום התערבות, ובדילוג על הוועדות המקומיות. בניגוד למגמה שהיתה במשך שנים להעביר יותר סמכויות לוועדות מקומיות, במבחן המציאות זה כבר לא עובד. רוח המפקד מגיעה מלמעלה. לכן כשראש עיריית הוד השרון לא חתם על מסמכי התוקף לתוכנית בית הנערה, למשל, הוועדה המחוזית עשתה זאת וחתמה במקומו. היום גם הוועדות המחוזיות מקדמות תוכניות בעצמן ולא צריכות את הוועדות המקומיות".

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

משרד האנרגיה מקדם כביש טעינה חשמלי עבור קווי האוטובוסים העירוניים  
ליאור גוטמן

משרד האנרגיה הגיש למשרד האוצר את החלק השני של תוכנית ההאצה שלו ליציאה ממשבר הקורונה. החלק הראשון [פורסם שבוע שעבר](#) בכלכליסט והוא כלל מכרזי ענק בתחום החשמל הסולארי, נמל דלקים חדש בחיפה וחיבור אילת לרשת הגז.

**קראו עוד בכלכליסט:**

- [הסיוע מהמדינה מתעכב ובחברות תחבורה ציבורית יתקשו לשלם את משכורות מאי](#)
- [משרד התחבורה: הרכבות יחזרו לפעול בהדרגה מ-16 במאי, בכפוף לאישור משרד הבריאות](#)
- [הקווים העירוניים חוזרים לפעול בהיקף של עד 60%; תותר נסיעה של עד 20 נוסעים באוטובוס](#)

בחלק השני של התוכנית, שגובש לאחר שמיעת הערות משחקנים בשוק, ניתן דגש על פרויקטי חלוץ ומדען ראשי לקידום תחום האנרגיה. כך למשל אחד מהעיקרים שם הוא פיילוט טעינת אוטובוסים חשמליים כאשר מקור הטעינה הוא הכביש עצמו. מדובר בטכנולוגיה מוכרת בעולם כאשר אחת החברות הבולטות שעוסקת בניסויים בתחום היא [אלקטריון הבורסאית](#) שכבר הקימה פיילוט דומה בשבדיה.



צילום: אגד באירופה חשמליים של אגד באירופה

בכוונת משרד האנרגיה לקדם הקמה של קו באורך 10 ק"מ עליו יפעלו אוטובוסים חשמליים שיטענו מהכביש, כאשר לפי לוחות הזמנים יש להשלים תוך שנה ניסוי ראשון באזור המרכז של ק"מ כביש עם אפשרות טעינה תוך כדי תנועה, ובעלות של עד 50 מיליון שקל.

במשרד מספרים שמכרזי האוטובוסים החדשים שיצאו במהלך 2020 ו-2021 מתוכננים כך שלפחות 50% מצי האוטובוסים יהיה חשמלי, ולכן הקמה של תשתיות טעינה לאורך המסלול הופכת להיות חסם קריטי לסילוק רכבי דיזל מזהמים ממרכזי הערים.

עוד בתחום התחבורה תוכנית לשינוע מסילתי של רכבת ישראל של חומרי חציבה שונים למרכז הארץ. מדובר בהשקעת עתק של כ-600 מיליון שקל של הפצת חומרי גלם לתחומי התשתיות והבניה ולאורך מספר אתרי פריקה. לעניין זה משרד האנרגיה מבקש שהמדינה תקבל החלטה לכאן או לכאן בנוגע לחציבת מינרלים בשדה בריר שליד ערד. כרגע אין תמימות דעים בין משרדי הממשלה לנושא, וכדי לתכלל את התוכנית המשרד מבקש לדעת מראש מה הסטטוס לנושא, והאם יש להעריך לשימוע חומרי חציבה גם משם.



## אג"ח ממשלתי יעודי לגיוס חוב לפרויקטים ירוקים

עוד הוצגו למשרד האוצר תוכניות להנפקת אג"ח ממשלתיים "ירוקים", כלומר כאלה שיועדו לגיוס תקציבים ממשקעים בפרויקטים של התייעלות באנרגיה, הפחתת פליטות, ניהול אנרגיה, ניהול מים, ותחבורה חכמה. התכנית המקורית היא להגיע למאסה של כמה עשרות מיליוני שקלים. במשרד האנרגיה מסבירים שהמדינה כבר ביצעה הנפקות אג"ח יעודיות בעבר כדי למשוך משקיעים לתחום מסוים, והחזון של צמצום הפליטות וייעול השימוש באנרגיה יקבל תשומת לב בשנים הקרובות לצד האיסור המיוחל למכור מכוניות בנזין וסולר משנת 2030.

עוד בתוכנית הנחת תשתית של סיב אופטי בצמוד לכלל התשתיות שנפרסות כיום בישראל, לרבות חשמל מים וגז. במשרד טוענים שמדובר בחיזוק תשתיות התקשורת בישראל וסיוע בחיבור יישובים מרוחקים לרבות פריפריה לרשת תקשורת מתקדמת. מי שתהיה אחראית על המיזם היא חברת המים הלאומית מקורות בעלות ראשונית של כ-100 מיליון שקל.

בתחום המים מוצע להחריף את הביקורת והטלת הקנסות על תאגידי מים שמחזיקים מתקני שאיבה ישנים, כאלה ששאינם יעילים ונמצאים ברף הטלת הקנס. מנגד מוצע להם שחלוף תשתיות בסיוע המדינה ובמימון של עד 10 מיליון שקל לשיפור המתקנים שלהם.

שר האנרגיה יובל שטייניץ מסכם ש" משרד האנרגיה ימשיך לפתח תחומים נוספים, כדי לתרום לכלכלת ישראל".

## 5712

תשתיות לאומיות: משרד האוצר מקדם פרויקטים ללא אסטרטגיה ותקציב מבוסס  
ליאור גוטמן

הפרק שמתייחס לפרויקטים של [תשתיות לאומיות](#) - דוגמת מתקני התפלת מי ים, תחנות כוח או כבישי אגרה - זוכה לביקורת נוקבת מצד מבקר המדינה מתניהו אנגלמן.

### קראו עוד בכלכליסט:

- [הוועדה לתשתיות לאומיות אישרה קידום מקטעים נוספים של הרכבת הקלה בגוש דן](#)
- [מבקר המדינה: המדינה לא הכשירה מחצבות, חשש למחסור בחומרי בנייה משנת 2025](#)
- [שבע עשרה שנה לקו רכבת: הוועדה לתשתיות לאומיות תוציא לתכנון את פרויקט הרכבת הקלה מחיפה לנצרת](#)

הביקורת נעשתה במשרדי הממשלה ובמיוחד [במשרד האוצר](#) שאחראי על התשתית הלאומית, לאורך שנת 2019. אנגלמן מזכיר ש"פרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי נועדו לספק תשתיות, מוצרים או שירותים לציבור באמצעות המגזר הפרטי, תוך ניצול יתרונם היחסי של השותפים ובאמצעות הקצאה יעילה של הסיכונים והמקורות".

המבקר מתכוון לכך שהמדינה מוציאה מכרזים, המשק הפרטי מביא את יכולות הביצוע והכסף, ובמקום [שמתקן התפלה](#) יקום תוך עשור או יותר, הוא מוקם במהירות יחסית לטובת צרכי המשק. לדברי המבקר עד היום הושקעו בתחום כ-32 מיליארד שקל, כאשר עוד כ-60 מיליארד שקל מתוכננים לצאת בשנים הקרובות בעיקר על פרויקטים של הסעת המונים.



מימין: החשב הכללי רוני חזקיהו ושר האוצר משה כחלון. ליקויים במכרזים צילומים: עמית שעל, חיים הורנשטיין

על פי דו"ח המבקר - למשרד האוצר אין אסטרטגיה להשקעות לאומיות. "משרדי הממשלה ובראשם משרד האוצר לא גיבשו אסטרטגיית השקעה לאומית הכוללת קביעת סדר עדיפויות בין הפרויקטים השונים, שתתמוך ביכולתה של הממשלה לקדם פיתוח של תשתית החיונית לצמיחתה הכלכלית של המדינה", נכתב בדו"ח. עוד נמצא שהידע שיש בכל פרויקט נשאר בידי הקבלן, ולא עובר הלאה לפרויקטים אחרים שניתן יהיה ללמוד מהם.

בהתייחסו לפרסום המכרזים המבקר מצא שלהתקשרויות מטעם המדינה בפרויקטים אין יד מכוונת. "אין בין משרדי הממשלה שיתוף פעולה מוסדר במתווה זה, לרבות בקיום הליך למידה, בניהול העיתוי של פרסום המכרזים ובהתוויית קווים מנחים להתנהלות לנוכח חשש מניגוד עניינים". לדבריו, שיתוף פעולה שכזה יכול להפחית עלויות באמצעות ניצול יתרונות לגודל.



תחנת כוח. אי-שקיפות מלאה של פריסת ההתחייבויות הממשלתיות צילום: ערן יופי כהן

לגבי שאר משרדי הממשלה נמצאה אי-שקיפות מלאה של פריסת ההתחייבויות הממשלתיות, כך ש"פריסת ההתחייבויות בגין פרויקטים בהיקף של מיליארדי שקלים אינה חשופה לעיניהם של כל מקבלי ההחלטות". מצב זה מוביל ל"התבססות על נתונים שלא אומתו, הנחות שגויות והיעדר מרכיבים חשובים בביצוע בדיקות".

הממצא הזה עלול להוביל לכך שבנקים יירתעו מלהעניק אשראי לעסקים בישראל ובכלל זה להשקעה בתחום התשתיות במסגרת פרויקטי תשתיות, כותב המבקר. כאשר בצד של השטח - המדינה כלל "לא גיבשה מנגנון אשר ישקלל את ניסיון העבר שנצבר בעבודה עם הזכיינים כדי למגר התנהגויות לא רצויות מצידם בהקמתם של פרויקטים עתידיים וכדי להגדיל את הסבירות שיעמדו בלוחות הזמנים ובתקציבים כפי שהתחייבו".

בצד היותר חיובי נמצא שמשד ראש הממשלה קידם יוזמה לגיבוש רשימה של פרויקטי תשתית לאומיים עתידיים ולהנגשתה למשקיעים בינלאומיים. "עם זאת, התוכנית אינה כוללת את כל הנתונים הנדרשים, דבר העלול לפגוע בגיוס השקעות מגורמי חוץ לקידום התשתיות, המהווה אחד מיעדיה של הממשלה", כותב אנגלמן.

ממשד האוצר נמסר בתגובה ש"אגף החשב הכללי מברך על גישת המבקר הרואה חשיבות רבה בקידום התשתיות במדינת ישראל לטובת הצמיחה והפריון והצורך בתוכנית לאומית להשקעה בתשתיות. בנוסף, אנחנו שותפים לדברי המבקר המצביעים על המורכבות והמומחיות הנדרשת בפרויקטי PPP והצורך לרכזם ביחידה ממשלתית אחת, כפי שעולה גם מדו"ח בנק ישראל משנת 2016 המצוטט בדו"ח המבקר.

"חטיבת התשתיות והפרויקטים באגף החשב הכללי נוטלת חלק מרכזי בפיתוח התשתיות של מדינת ישראל ובמשך כשני עשורים הוציאה לפועל את מרבית פרויקטי ה-PPP תוך צבירת מומחיות של ממש בקידום פרויקטים אלו. אגף החשב הכללי ילמד את המסקנות ויפעל להשתפר היכן שנדרש. עם זאת, אגף החשב הכללי חולק על חלק ממסקנות המבקר והעביר זאת בצורה מפורטת ובכתב".