

טור דעה מספר 21:
הקו האדום - הזדמנות לשוק
המסחר או פלופ

אוגוסט 2023

© כל הזכויות שמורות לחברת צ'מנסקי בן שחר ושות' בע"מ.
כל שימוש ו/או התבססות על המידע הכלול בדו"ח זה ללא קבלת רשות
מראש ובכתב מחברת צ'מנסקי בן שחר ושות' בע"מ, אסור בהחלט.

צ'מנסקי בן שחר

הקו האדום של הרכבת הקלה צפוי להיפתח סוף סוף בעוד כשבועיים. הקו עובר במוקדי מסחר משמעותיים קיימים ומתוכננים החל מפתח תקווה - הקניון הגדול, עמי ב.ס.ר. סיטי (קניון דן טאון) ומתחם ביג המוקם. דרך מע"ר תל אביב ומרחב חסן ערפה ועד לשדרות ירושלים ומרכז בת ים, ובכיוון הפוך.

עד כה, השפעת הקו האדום הייתה בעיקר שלילית בעקבות העבודות להקמתו שפגעו באופן ניכר ברחובות לאורכן הוקמה ולנטישת עסקים רבים. מוערך וצפוי כי הקו האדום יבא כוח קנייה נוסף בעיקר אל מרכז תל אביב, יחזק את "2 העזריאלים", TLV והמיוחד שיפעל בחסן ערפה ובסביבותיהן = "יחזק יותר את החזק" כחלק ממרכז העסקים הישראלי. הקו האדום יבא מעט כוח קנייה קמעונאי בכיוון הפוך אל פתח תקווה ואף פחות מכך לבת ים;

טור זה יבחן את ההשלכות הצפויות בפועל על שווקי המסחר לאורך קו הרכבת הקלה ואת ההשפעה הצפויה על עסקי המסחר השונים הקיימים והמתוכננים סביב התחנות, גם כנגזר מחקרי אירוע שבוצעו בירושלים ובחיפה.

הקו האדום

הקו האדום הינו הקו הראשון של מערך הרכבות הקלות המתוכנן במטרופולין תל אביב אשר צפוי להתחיל בפעילות בעוד כשבועיים לאחר שנים רבות של תכנון והקמה. הקו מתחיל את נסיעתו בתחנה המרכזית בפתח תקווה המהווה מוקד מסחר שולי יחסית בעיר כיום. עוד עובר הקו בפתח תקווה לאורך ציר ז'בוטינסקי המהווה את עמוד השדרה המסחרי של העיר. הקניון הגדול הוותיק יחסית בשטח של כ-32 אלף מ"ר ומרכז עמי ב.ס.ר. סיטי (קניון דן טאון) בשטח של כ-27 אלף מ"ר הינם מרכזי המסחר מרכזיים הממוקמים על הציר בנוסף לשטחי מסחר רבים נוספים לאורכו. בנוסף חברת ביג מקימה פרויקט עירוב שימושים הכולל מרכז מסחרי Lifestyle ייחודי בשטח של כ-60 אלף מ"ר ו-250 אלף מ"ר של בנייני משרדים/מגורים להשכרה/דיור מוגן/מלונות הצפוי להיפתח בשנת 2025;

בהמשך הקו ממשיך בתת הקרקע לאורך ציר ז'בוטינסקי בערים בני ברק ורמת גן בחלקו הזה של הציר קיימים שטחי מסחר מועטים ביחס למקטע בפתח תקווה. ברם, ההתחדשות שחווה הציר בחלקו העובר בבני ברק בעקבות פיתוח מתחם B.B.C. והחיבור בין חלקי בני ברק מייצר שטחי מסחר נוספים וחדשים. לדוגמא, "מרכז דן" שהיה "פיל לבן" עשרות שנים, בצומת הרחובות ז'בוטינסקי ובן גוריון בו צפוי להיפתח בקרוב מרכז מסחרי בשטח של כ-16 אלף מ"ר בבעלות שוקי שרון וקרן JTLV כשהתחנה בחזיתו. וכן מרחב "מכון מור" שהופך מאזור מוסכים לאזור מסחר המחובר לקצה רחוב רבי עקיבא ולחלק אינטגרלי מהמרקם האורבני של בני ברק;

המקטע המרכזי שהינו תת-קרקעי הינו לאורך מע"ר תל אביב החל מאזור צומת הרחובות בגין וארלזורוב ולאורך רחוב בגין עד למרחב חסן ערפה. אזור זה מהווה כיום את המרכז העסקים הראשי הישראלי ונהנה מביקוש יציב לשטחי המסחר בו לצד השימושים הנוספים

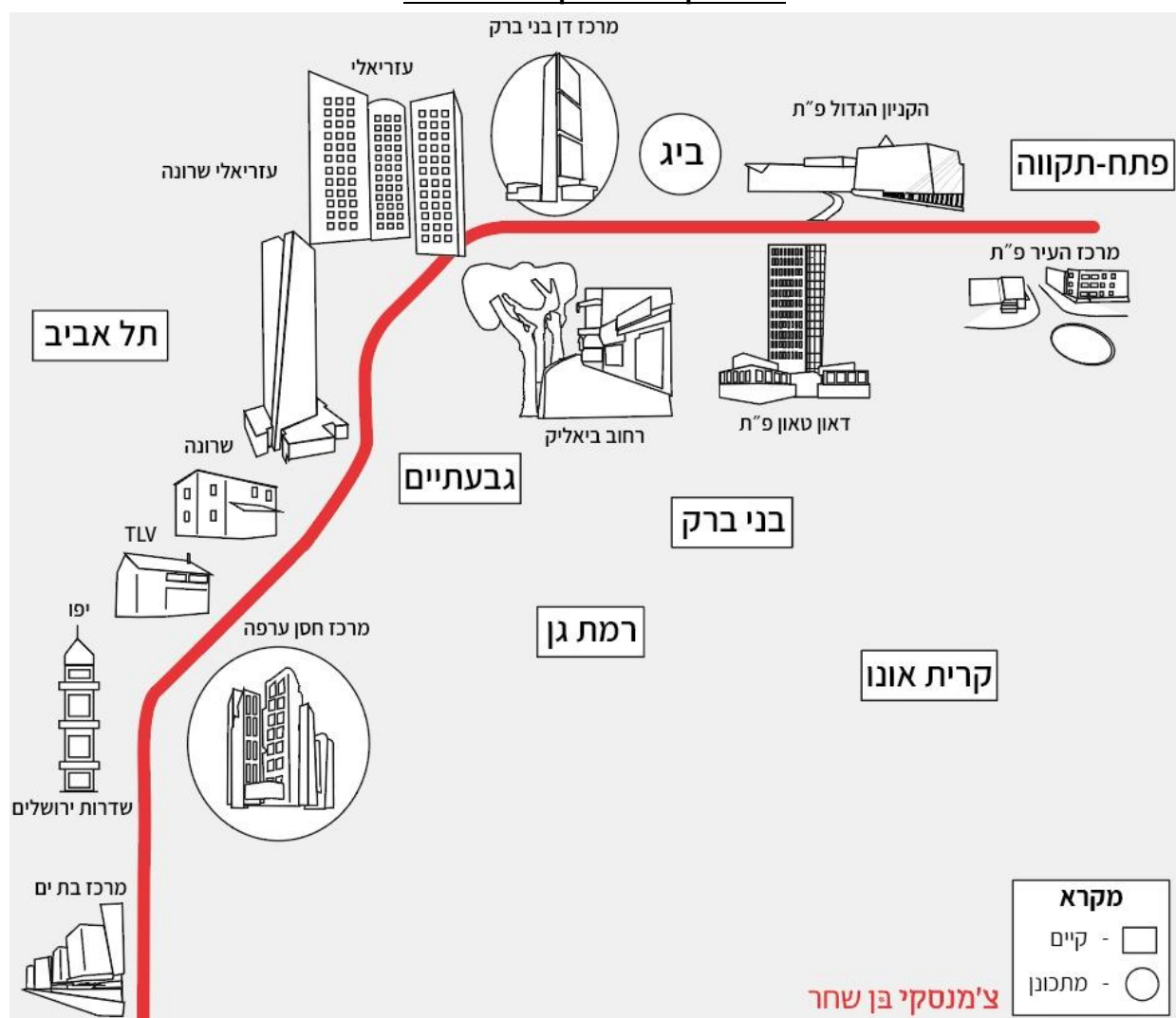
בו.

צ'מנסקי בן שחר

הקו עובר לכל אורך שדרות ירושלים מצפון יפו ועד לבת ים. מקטע זה (בחלקו הצפוני) נפגע באופן משמעותי במהלך העבודות, בין היתר, בעקבות הפיכתו למעין מדרחוב והפסקת מרבית התנועה בו. מקטע זה מתוכנן לעבור שינוי משמעותי ולהוות מרכז עירוני משמעותי בניסיון ללמוד מהשינוי שעבר על רחוב יפו בירושלים.

הקו מסתיים בבת ים באזור הנהנה כבר היום מתנופת בנייה משמעותית בעיקר למגורים אשר בהכרח תחולל ביקוש נוסף לשטחי מסחר בסמוך ובקומות הקרקע באם יתוכננו באופן מיטבי וינהלו.

סכמה: הקו האדום ומוקדי מסחר לאורכו



מקרי בוחן

ירושלים - הדוגמא הפופולרית ביותר לשינוי שגרמה מערכת הסעת המונים על שוק המסחר הינו ברחוב יפו בירושלים. הרחוב הינו ה"שלד" של מרכז העיר ההיסטורי מזה כמאה שנה. בדומה למרכזי ערים ותיקים אחרים גם רחוב יפו דאך במהלך שנות ה-90 וראשית האלף ואף באופן משמעותי יותר בעקבות המצב הבטחוני הקשה ששרר בעיר.

צ'מנסקי בן שחר

בירושלים מרכז עיר מיוחד ומתפקד. ברחובות מרכז העיר ה"חילונית" פועלים כ-50 אלף מ"ר של שטחי מסחר, עם עוגנים כלכליים חזקים כגון שוק מחנה יהודה הייחודי והמשתנה, מדרחוב יפו והמע"ר החרדי ברחוב גאולה. חזרו למרכז גם העוגנים: בתי הספר של בצלאל וסם שפיגל, מוזיאון הסובלנות ואחרים. פועלים בו כ-2,000 עסקים ובשטח ממוצע קטן יחסית לעסק של כ-65 מ"ר. מחירי דמי השכירות החודשיים גבוהים ומגיעים גם ל-500 ש"ח למ"ר ויותר בחנויות קטנות כעדות לרמת תפקודו הכלכלי;

הגורם הבולט ביותר לשינוי שעבר על הרחוב אשר מיצב אותו שוב כאזור מסחר משמעותי הינו הרכבת הקלה שעוברת לאורכו והפיכתו למדרחוב. ברם, שינוי זה לבדו לא היה מספק לחולל שינוי משמעותי. למרכז העיר וגם לשוק מחנה יהודה יצרה **צ'מנסקי בן שחר ושות'** תוכנית אסטרטגית כוללת ותכנית פעולה למימוש אשר מינפה את יתרונותיו ונתנה מענה לחסרונות שאינם ניתנים לביטול. עיריית ירושלים ניהלה ומנהלת את האזור באופן משמעותי המאפשר יצירת תמהיל וקונספט אזורי הגם ששטחי המסחר הינם בבעלות פרטית מבוזרת.

דוגמא נוספת והפוכה היא המטרופוליט בחיפה - מערכת הסעת המונים אשר לא הובילה לשגשוג שטחי המסחר לאורכה וסביב התחנות. רחוב העצמאות המרכזי לאורכו עוברת המטרופוליט נותר שומם, "מעין איילון של חיפה" מבחינה מסחרית בעוד בסמוך לו ברחובות הנמל ויפו נוצרו מוקדי מסחר מתפקדים ומצליחים. בין יתר הגורמים לתפקוד שדרות העצמאות ניתן לסמן את מיקום המטרופוליט ותחנותיה במרכז הכביש כאשר בין התחנה ובין שטחי המסחר מפרידים מספר נתיבים סואנים. הפוטנציאל של המטרופוליט לא מוצא בעקבות אי התאמה של המרחב בו היא עוברת, מערכת הסעת המונים לבדה אינה מבטיחה ביקוש לשטחי מסחר (או שימושים אחרים) בסביבתה. גם אזור הדר הכרמל המדרדר לא נהנה מהמטרופוליט. בין השאר כי לא מומשו בו תהליכים כלכליים ושיווקיים מקבילים ומשלימים.

יצוין, כי בתחנות הקו האדום, לרבות בתת הקרקע, יימצאו שטחי מסחר בהיקפים זניחים. התכנון ואופי הבינוי של התחנות אינו מאפשר הקמה של שטחי מסחר מעבר למכונות אוטומטיות לממכר משקאות וחיטופים וצד "קיוסקים" קטנים באופן יחסי אשר **צ'מנסקי בן שחר ושות'** יצרה להם קונספט ותמהיל מותאם למאפיינים הייחודיים של קניית מוצרי "טו-גו" בלבד על ידי למעלה מ-350 אלף נוסעים שיעלו וירדו ביום ובהן בלבד.

צ'מנסקי בן שחר

הצפוי והאפשרי בקו האדום

הצפוי - הקו האדום מתוכנן ומוקם מזה שנים רבות והפעלתו אינה מפתיעה כך שהשוק הכין עצמו אליה. מודעות למכירת דירות המציינות את הקרבה לרכבת הקלה הינן מחזה נפוץ מזה 5 שנים לפחות. בנוסף, תחזיות משרד התחבורה ונת"ע חוזות תפוסה מלאה לקו כבר בתחילת דרכו מבלי כך שהגידול האפשרי הנוסף במשך השנים מוגבל. וגם, הביקוש צפוי להיות מוגבל נוכח אורכו, מסלולו, המצב הנוכחי (לכל הפחות בשנים הקרובות) בו הוא אינו חלק ממערכת מתע"ן בעל מספר קוים ואופי התחנות והיות מרביתן בתת הקרקע.

האפשרי - הקו האדום יהווה מחולל ביקוש לשטחי מסחר. לדוגמה, מתחם כדוגמת שדרות ירושלים ובפרט במקטע בצפון יפו טומן בחובו הזדמנות גדולה לפיתוח המרחב ושטחי המסחר בו תוך יצירת אורבניות ו"חיים" ברמה הגבוה ביותר. עתה נדרש ב"שדרות", לממש את התוכניות ליצירת מקומות מזמינים להולכי רגל, לתוספת של אלפי יחידות דיור מעליהן, השדרות יארו להגברת תחושת הביטחון, ועם שבילי דו-גלגליים, פינות ישיבה, משחקים, במות, והכנסת פעילויות נוספות שיביאו ביחד גם להמשך תהליך שדרוגן של השדרות וביחד $1+1+1 < 5$. משמע, השדרות הן **ה"מקום הבא"**;