

## קבוצת מאיר - בלפור 58 בת-ים - סיכום פגישה

מועד ומקום: 11/5/2011 בשעה 10:00 במשרדי חברת קפיטל גרופ.

### נוכחים:

1. שי קורצמן ואלון הרצוג - חברי נציגות הועד המפקח.
2. עידן שמש - מהנדס (נציג קפיטל).
3. שולי ברדה (נציג החלק המסחרי).
4. ליאב ויהלי - פז כלכלה והנדסה.
5. עוה"ד שמעון בן-ישי, בני כץ, גלעד שדר ועדי רווח - רונאל פישר, נרי ושות', יועצים משפטיים של הקבוצה.

### נושאים שעלו בפגישה:

לקראת אסיפת חברי הקבוצה, שעתידה להתקיים ביום 16/5/2011, ישנם מספר נושאים שעומדים על הפרק ואשר יש להציגם בפני חברי הקבוצה:

### 1. בחירת קבלן מבצע

#### 1.1 אלון הרצוג:

- לאחר ריכוז ההצעות שהתקבלו במכרז שהוצע לקבלנים, ההצעה הזולה ביותר הינה ההצעה של חברת אלקטרה אשר עומדת על סך של 39,650,000 ₪ + מע"מ. הצעה זו כוללת התקנת 2 מעליות בבנין. עלות מעליות נוספת במידה והקבוצה תבחר בכך הינה 350,000 ₪ + מע"מ ובסה"כ תעמוד הצעתה של אלקטרה על כ- 40,000,000 ₪ + מע"מ.
- את נושא המעלית הנוספת ניתן להעלות להחלטת הדיירים.
- יודגש, ההצעה הנוכחית של חברת אלקטרה כוללת חיפוי דקורטיבי של הבניין על פי התכנון החיצוני הראשוני של הבניין כפי שהוצג לדיירים, אך תכנון זה אינו תואם את דרישת הועדה המקומית, כתנאי למתן היתר הבנייה, וזאת על פי תכנית משודרגת הכוללת חיפויי אלומיניום וזכוכית, שבוצעה בעקבות דרישות של העירייה לאחר שלא אישרה את התכנון החיצוני הראשוני.
- אנו מתכוונים לפנות לעירייה בבקשה להיתר שינויים על מנת לאשר תכנון חיצוני אחר (זול יותר לביצוע) מזה שבגינו ניתן היתר הבנייה, אך מובן, כי אם נידרש בסופו לבנייה של חיפויי אלומיניום וזכוכית כדרישת העירייה, הצעת הקבלן תתייקר בהתאם.
- חיפוי זכוכית (בהדבקה על הבטון) ייקר את ההצעה של אלקטרה בכ- 500,000 ₪.
- חיפוי אלומיניום ייקר את ההצעה בכ- 1,000,000 ₪.

## 1.2 שמעון בן-ישי :

- ישנם מספר אלמנטים בבנייה שעשויים להזיל את העלויות ללא פגיעה בציפיות הדיירים מהפרויקט (למשל – שימוש באבן שיש בצבע ודקורציה שונים משאר חלקי הבניין).
- כמו כן, מעלה הצעה לנצל את דרישת העירייה לחיפויי זכוכית בבנין על מנת להתקין תאים פוטו - וולטאים על הקיר החיצוני של הבניין. יהיה בכך כדי להפחית עלויות בבנייה וכן להפחית עלויות עתידיות של חשמל, לכל הפחות לבניין עצמו.

## 2. חריגה בתקציב

### 2.1 אלון הרצוג :

- אלון מעדכן, כי נכון להיום קיימת חריגה תקציבית בסך של כ- 8 מיליון ₪.
- החריגה נגרמה בשל מספר סיבות :
- סיבה ראשונה - בדו"ח האפס הוכנס סעיף בצ"מ לחישוב התקציב בסך של כ- 2,000,000 ₪. כעת, הבנק המלווה אינו מוכן לאשר שימוש בסעיף הבצ"מ למימון החריגה ודרישתו היא, כי הכסף יישאר בצד למקרים הרלבנטיים המצדיקים שימוש בו (מידודים וכד'). כלומר, בפועל קיימת חריגה של כ- 6 מיליון ₪ מעבר לתקציב הקבוצה כפי שהוצג לדיירים בדו"ח האפס.
- סיבה שנייה - הצמדת הסכומים הנקובים בדו"ח האפס למדד תשומות הבנייה הביאה להתייקרות של כ- 2,000,000 ₪ נוספים בשל עלייה של כ- 4% לערך במדד, מאז מועד עריכת דוח האפס. הבנק הציג עמדה לפיה אין הוא מתחשב בעליית המדד לעניין מסגרות האשראי של החברים. גישה זו היוותה הפתעה עבורנו ובוודאי גורמת לחריגה מהתקציב.
- סיבה שלישית - דרישה שהציבה העירייה בעקבות התנגדויות שהגישו שכני הבניין הסמוך למגרש, במסגרתה אנו נדרשים ליצור מעין קירוי מעל הכניסה לבניין וכביש הגישה לחניה התת-קרקעית (רמפה), אשר יצור שטח של כ- 300 מ"ר שישמש כגינה פרטית לרווחת דיירי הבניין. גינה זו לא הייתה כלולה בתכנון הראשוני של הבניין ובנייתה מייקרת אף היא את הבנייה ומביאה לחריגה משמעותית נוספת מהתקציב.
- סיבה רביעית - עלות בניית החניות העודפות [כמפורט להלן]. נושא זה מוסיף חריגה לתקציב בסך מוערך של כ- 1,800,000 ₪ + מע"מ.

### 2.2 שמעון בן-ישי :

- לסיכום: ישנה חריגה בתקציב אשר נובעת, בין היתר, מדרישות שהציבה העירייה. כרגע הנכם פועלים לצמצום החריגות ככל האפשר.

## 3. חניות עודפות

**3.1 אלון הרצוג:**

- דו"ח האפס חושב לפי שטחים שהועברו לפז כלכלה ולפיהם כל חניות הדיירים בבניין הינן חניות תת-קרקעיות וכל חניות המסחר הינן חניות עיליות.
- בשל דרישת העירייה, על כל חניות המסחר להיות גם הן חניות תת-קרקעיות. בעלי החלק המסחרי ישאו בעלות בניית אותן חניות.
- כמו כן, עפ"י התב"ע יש לבנות 1.3 חניות לכל דירה ו-2 חניות לכל דירה מעל 120 מ"ר. יוצא, כי ישנן כ- 15 חניות עודפות שעלותן גבוהה מאוד, כ- 120,000 ₪ + מע"מ לחניה אחת. (עלות בניית המרתף התת קרקעי כולו הינה כ- 10,000,000 ₪).
- כמו כן, חישוב הסכומים בדו"ח מעלה הנחה לפיה החניות העודפות יימכרו לדיירים ו/או לצדדים שלישיים בסך של 1,500,000 ₪ (100,000 ₪ לחניה). כיום, ברור שהדבר אינו מעשי ועניין זה יוצר חריגה נוספת מהתקציב.

**3.2 שמעון בן-ישי:**

- סעיף 8 להסכם השיתוף קובע, כי החניות העודפות יחולקו רק בין הדיירים שיבקשו לרכוש חניות נוספות וכן קובע מנגנון של הגרלה בין המעוניינים. הזוכים ישלמו את המחיר שייקבע על ידי פז כלכלה בגין כל חניה נוספת.
- ההסכם יוצא מנקודת הנחה שיהיו דיירים רבים אשר יהיו מעוניינים ברכישת חניות נוספות, אך שותק לגבי מקרה שלא.

**3.3 שי קורצמן:**

- מציע לבצע התמחרות בין המעוניינים תוך קביעת מחיר מינימום לחניה של 2,000 ₪ למטר X גודל החניה. לדעתו, יש להציג את זה כך ש- 50 החניות הראשונות יקרות יותר מהחניות העודפות, בהן יהיה קבוע מחיר המינימום.

**3.4 אלון הרצוג:**

- מציע מחיר מינימום של 65,000 ₪ לכל חניה עודפת.
- כמו כן, יש ארבע דירות שעל פי ההסכם אמורות לקבל 2 חניות לדירה (חניה שניה – כנגד תמורה נוספת). מציע שגם עבור דירות אלה מחיר המינימום יהיה 65,000 ₪ לחניה אחרת תהיה תרעומת מצידם על כך שאחרים קנו חניה שנייה במחיר זול יותר מהם.

**3.5 בני כץ:**

- אלו שמחויבים עפ"י הסכם השיתוף (וגם על פי התב"ע) ל-2 חניות (דירות מעל 120 מ"ר) צריכים לשלם את עלות הבנייה של אותן חניות ולא שווי שוק. שלא ייווצר מצב שחברי הקבוצה מממנים את עלות בניית החניות המוצמדות ממילא (שלא מתוך בחירה) לאותן דירות.

**3.6 אלון הרצוג:**

- לסיכום, קיימות שלוש אופציות אותן ניתן להציג לדיירים באסיפה הקרובה להחלטתם:
  - א. חלוקה שווה של עלויות החניות העודפות בין כל הדיירים והשארית החניות פתוחות לכולם – בעייתי, בשל החשש להשתלטות גורמים "חזקים" מבין הדיירים.
  - ב. חניה לכל קומה, שתשמש כחניית "אורחים" - כל קומה מקבלת חניה אחת מבין החניות העודפות והדיירים באותה קומה נושאים בעלותה בחלוקה שווה.
  - ג. התמחרות בין המעוניינים תוך קביעת מחיר מינימום של 65,000 ₪ לכל חניה עודפת, וחלוקה שווה בין הדיירים לגבי החניות הנותרות.
- לגבי ארבע הדירות שאמורות לקבל 2 חניות – מחירן של ארבע החניות יהיה שווה למחיר 50 החניות הראשונות (מחיר עלות).

### 3.7 בני כץ:

- מזכיר, כי על פי ההסכם, דיירי הפנטהאוז והמיני פנטהאוז זכאים לקבל עדיפות בהגרלה) בבחירת מיקום החניות שלהם בחניון (הכוונה לחניה השניה).

\*\*\* הוחלט, כי פז כלכלה יערכו דו"ח מתוקן בו יצויין מה היה התקציב ההתחלתי לפרויקט, מה העלויות הצפויות נכון לעכשיו, מהו הפער בין הסכומים וכתוצאה ממה נובעת החרیגה. כמו כן – יתוקן בדוח חלקה של כל דירה באחוזים. מהדו"ח הזה ניתן יהיה ללמוד מהי העלות המשוערת לבניית כל חניה תת-קרקעית.

### הערות עבודה:

1. עפ"י התב"ע (סעיף 6.6) אמורות להיות 1.3 חניות לכל דירה של עד 120 מ"ר בפרויקט וכן 2 חניות לדירות מעל 120 מ"ר. אין התייחסות לחניות החלק המסחרי. מחישוב פשוט יוצא, כי סה"כ אמורות להיות 68 חניות ( $46X1.3 + 4X2 = 67.8$ ). הייתכן שכלל אין חניות עודפות והכל עורבא פרח? יש הבדל בין המישור התכנוני והוראות התב"ע, לבין המישור ההסכמי. במישור ההסכמי, הצמדנו לכל דירה חניה אחת, והתמורה תומחרה בהתאם. כעת יש צורך לבטא בכסף את הוראות התב"ע לעניין תוספות חניה – 0.3 לדירה רגילה ו- 1 לדירה גדולה, שיחד מגיעים לכ- 15 חניות. זו הסוגיה שבפנינו.
2. לגבי שטח החלק המסחרי והערות שולי ושי במהלך הפגישה כי מדובר ב-500 מ"ר עיקרי + שירות – סעיף 5 בתב"ע (ראו גם ס' 4.1.2) קובע ברחל בתך, כי "שטח המסחר עיקרי + שירות במפלס רחוב בלפור לא יעלו על כ-500 מ"ר, השטח המסחרי לא כולל חנייה תפעולית, חדרי אשפה וירידה לחניון במפלס רח' בלפור". אבל יש ציטוט אחר, סותר, בחלק המבוא של התקנון.

- פתיחה – דברי פתיחה – עו"ד שמעון בן ישי
- מצגת של רון בן דוד (ממשרד הפיקוח אפרתי-מדפיס) המרכזת את ההצעות שהתקבלו בעקבות המכרז שיצא לקבלנים.
- הצגת דו"ח פיננסי על ידי דניאלה פז מפז כלכלה והנדסה.
- דברי סיכום - אלון הרצוג.
- הצבעה לגבי עניינים שעל סדר היום.

\*\*\*פגישת הכנה נוספת לקראת האסיפה - ביום האסיפה בשעה 16:45, במשרדי קפיטל גרופ.

\*\* נערך ע"י עו"ד עדי רווח ממשרד רונאל פישר, נרי ושות'