



20 שנה לפרויקט הראשון: כל מה שצריך לדעת אם אתם שוקלים התחדשות עירונית

הלית ינאי-לויזון

יזמים, דיירים ואנשי מקצוע, השותפים בפרויקטים של פינוי בינוי ותמ"א 38, מדברים על התמורות שהולכות וקטנות, על הכדאיות הכלכלית שבכניסה לפרויקט ועל הדרך להתמודד עם התנגדות בעלי הדירות

למה בחרנו להקדיש מוסף שלם להתחדשות עירונית?

20 שנה בדיוק חלפו מאז יצא לדרך הפינוי בינוי הראשון בארץ, הפרויקט של חברת מצלאוי בקרית אונו. בעוד שנה וחצי תסתיים תמ"א 38 - התוכנית לחיזוק מבנים מפני רעידות אדמה. תוכנית שתחליף אותה - עדיין לא אושרה. בשנים הקרובות, תחום ההתחדשות העירונית יצטרך לעלות מדרגה.

המדינה תולה תקוות רבות בהתחדשות העירונית: לא רק להגדיל את היצע הדירות באזורי הביקוש, אלא גם להגביר עמידות מפני רעידות אדמה, לספק ממ"דים לאזרחים חסרי מיגון, להגדיל את הצפיפות במרכזי הערים, לשפר את התכנון העירוני.

ויוזיז וזן שאושוזן בפינוי בנינו, וזוזז וזגוע / כ-26 אף, אבז וזיעז שנקבע בזונכניז וזאטטו טגניז / זזזו וזזוז של כ-100 אלף בכל שנה. הקפיצה הבאה בהיקפים תצטרך להיות גדולה בהרבה.

גם הדיירים תולים תקוות רבות בהתחדשות עירונית. כולם מקווים לקבל דירה חדשה יותר, גדולה יותר, חזקה יותר, קרה יותר. בינתיים, מתחמים שלמים הופכים לסלאמס כי לאף אחד אין עניין להשקיע בהם כי הפינוי איננו קורה.

הזינו להקדיש הפעם את כל המוסף כדי לבחון את המצב בענף מנקודות מבט שונות: למה עדיין יש כמעט בכל פרויקט דייר שמסרב להצטרף? איך עומדים בעלויות התחזוקה הגבוהות של הבניינים החדשים? פרויקטים כאלה ימשיכו לקרוץ למשקיעים על אף שמשך הזמן לאישור רק מתארך? ואחרי שכבר יש פרויקטים ביבנה, בקריות, בנשר, האם אפשר לקדם התחדשות עירונית גם בפריפריה?

שלושה שבועות יתקיימו הבחירות לכנסת, והרבה תלוי ביכולת של הממשלה הבאה לקדם רפורמות. הדיירים תלויים בכך, היזמים תלויים בכך. הוותמ"ל, הוועדה לתכנון מתחמי דיור מיוחדים, תכננה בממשלות הקודמות עשרות אלפי יחידות דיור - אבל רובן מחוץ למרכזי הערים. מעתה והלאה היא אמורה להביא את הכוח והעוצמה שלה לקידום מתחמי התחדשות עירונית - אבל חוק הוותמ"ל לא חודש וכרגע אין ביכולתה לקדם כלל תוכניות חדשות.

הרפורמה להתחדשות עירונית מחכה גם היא לממשלה הבאה. הדוח להסרת חסמים שקידמו במשרד המשפטים וברשות להתחדשות עירונית מציע הורדה דרמטית של שיעור ההסכמה לפרויקט של פינוי בינוי מ-80% ל-66%, ומנגנון שיאפשר לא לתת פיצוי לדיירים שבנו ללא היתר. מלכתחילה לא היה קל להעביר את ההגבלות האלה בחקיקה בכנסת ולכן הן היו אמורות להיכלל בחוק ההסדרים. אבל בינתיים אין תקציב, אין חוק הסדרים, אין הורדה של שיעור ההסכמה ואין הגנה ליזמים מפני דיירים שרוצים יותר

פתרון רחב היקף להתחדשות עירונית בפריפריה רחוק מלהימצא. אמנם בשנים האחרונות הקצתה רמ"י קרקעות משלימות לפרויקטים לפצות את היזמים במקומות שבהם אין כדאיות כלכלית לפרויקט, אבל אין בכך פתרון לפריפריה הרחוקה.

עכשיו הזמן נהיה דוחק: המחירים עלו ב-2020 ב-4%, התחלות הבנייה ירדו, השטחים הפתוחים מצטמצמים. ההתחדשות העירונית חייבת להיות אופציה מובילה במענה על הביקושים. כל השחקנים בענף - דיירים ויזמים, עורכי דין ואנשי מימון - מחכים לממשלה החדשה.

התחדשות עירונית |

"השוק משתכלל. אם אתה בעל דירה, הזמן פועל לרעתך"

התמורות בפרויקטים של התחדשות עירונית הולכות ומצטמצמות, ולפעמים גם אחרי שזים כבר חתם עם דיירים על הסכם • במקרה כזה, שני הצדדים יצטרכו להסתפק בפחות ממה שחלמו עליו, ולא תמיד זה עובר בקלות • פרויקט מיוחד



הדס מגן | 05.03.2021 | 10



התחדשות עירונית |

מתאימה למשקיעים? כמה שווה הפוטנציאל של דירה להריסה

דירות המיועדות להתחדשות עירונית נחשבות בדרך כלל להשקעה מובטחת: תמורת פרמיה קטנה תוכלו להרוויח בעתיד דירה חדשה • יו"ר לשכת השמאים חיים מסילתי מצנן את ההתלהבות: מחירי הדירות הישנות כבר מגלמים בדרך כלל את פוטנציאל ההתחדשות, שהולך ועולה ככל ששלבי התכנון מתקדמים



דפנה ברמלי-גולן | 28.02.2021



התחדשות עירונית |

"בפינוי בינוי אתה קם כל בוקר, חובש קסדה, לובש שכפ"ץ והולך להילחם"

תמ"א 38 שמסתיימת ועוד אין לה תחליף, המוטיבציה הנמוכה של הרשויות המקומיות, העיכובים בעקבות הקורונה: גלובס כינס חמישה מנהלים בחברות מובילות בהתחדשות עירונית לשיחה על הקשיים ועל הפתרונות • **פרויקט מיוחד**



03.03.2021 | אריק מירובסקי

התחדשות עירונית |

סחטן או קורבן? מיהם הדיירים שמסרבים להתחדשות עירונית

אין כמעט פרויקט תמ"א 38 או פינוי בינוי שאין בו דייר אחד לפחות שמסרב להתחם על החוזה עם היזם • באילו מקרים ההתנגדות מוצדקת, ואיך אפשר למנוע מראש מצבים כאלה • **פרויקט מיוחד**



07.03.2021 | גיא נרדי

התחדשות עירונית |

בין היזמים לשכנים: התפקיד הכפוי טובה של הדיירים שמקדמים פרויקט התחדשות עירונית

הם מפנים זמן, מגייסים סבלנות ויכולת ספיגה של טענות והאשמות ולוקחים על עצמם לייצג את דיירי הבניינים בפרויקטים של התחדשות העירונית • נציגי הדיירים מספרים על תהליך ההחתמה הסיזיפי, על הנימוקים להתנגדות השכנים ולמה למרות הכול היו מתגייסים למשימה שוב • **פרויקט מיוחד**



06.03.2021 | הדס מגן

התחדשות עירונית |

הדירה החדשה גדולה ויקרה יותר? מי ישלם לוועד הבית

דיירים שעוברים מבנייני רכבת ישנים למגדלים גבוהים נדרשים לשלם פתאום סכומים גבוהים בהרבה לוועד הבית • יש מודלים שונים שנועדו לסבסד את העלות הזאת, למשל להשאיר בבניין חנות שמכניסה כסף משכירות, אבל אין עדיין פתרון מוסכם



01.03.2021 | גיא נרדי

התחדשות עירונית |

בסוף נישאר בלי צל: העצים נעלמים לטובת מיזמי תמ"א 38

מצד אחד, תושבים שזועמים ששני אורנים מפרידים בינם לבין מימוש פרויקט תמ"א 38 • מצד שני, אלפי עצים שנכרתים בכל שנה לטובת פרויקטים של התחדשות עירונית • "המדינה תצטרך להחליט מה חשוב לה" • **פרויקט מיוחד**




06.03.2021 | גיא נרדי

לרכישת מינוי	אורח	סדרת כתבות			
אינו	פיי	טלגרם	טוויטר	אנדרואיד	iOS
RSS	דואר אדום				

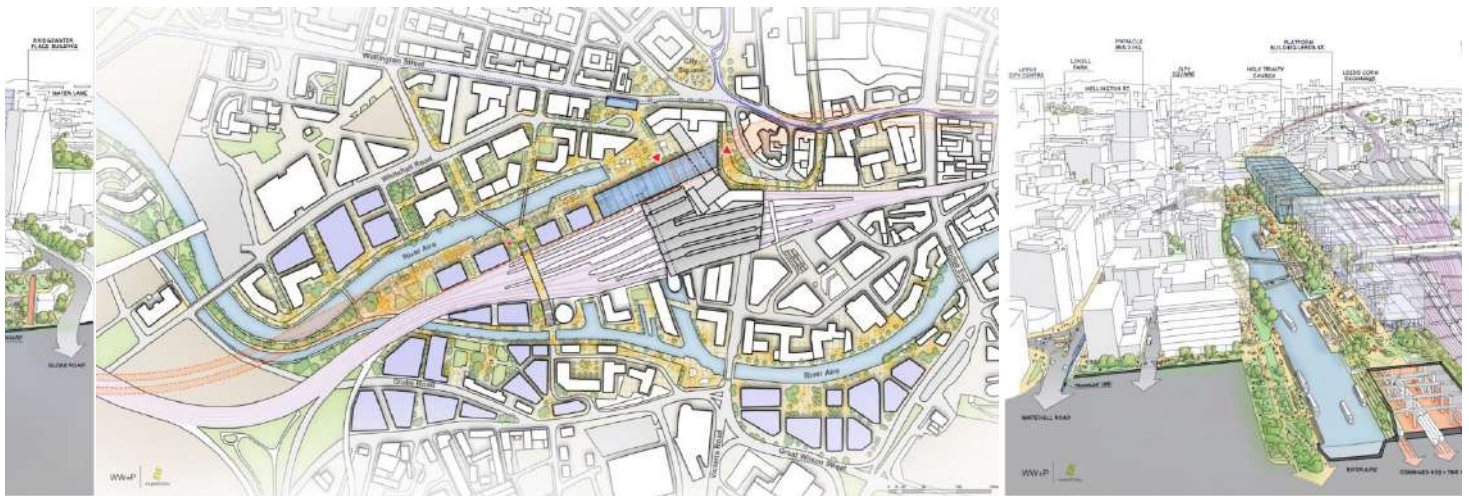
צרו איתנו קשר
***5988**

[חזרה למעלה](#)

חדשות	גלובס פיננסי	עוד דרכים להתעדכן	מינוי גלובס
שוק ההון	גלובס פיננסי	עיתון דיגיטלי	הפעלת מינוי דיגיטלי
בארץ	תיק אישי	English Website	רכישת מינוי גלובס
גלובלי ושוקי עולם	ארביטראז'		שאלות ותשובות
נדל"ן ותשתיות	מט"ח		
נתח שוק וצרכנות	אג"ח		
דין וחשבון	בורסות		
גלובס טק	קרן נאמנות		
דעות	קרנות סל		
G מגזין	אופציות		
The Wall Street Journal	צפיה בני"ע		
המשרוקית	הברומטר		
תיירות			
קריירה	TRADEONE		
רכב	מדדי בורסת ת"א		
	אופציות המעו"ף		
פודקאסטים		פרויקטים ושיתוכי פעולה	מידע נוסף
כל הכותרות		ועידות גלובס	צור קשר
יודאו		גלובסקול	הגדרות
המומלצות		באים בטוב	תנאי שימוש
		אמץ חברה	מדיניות פרטיות
		פרויקטים מיוחדים	
		ההתחדשות עירונית	תגיות
			מונחים
			נגישות
			פרסמו אצלנו

LATEST

Alternative northern rail plan tabled to link HS2 and NPR via underground stations

05 MAR, 2021 | **BY CATHERINE KENNEDY**

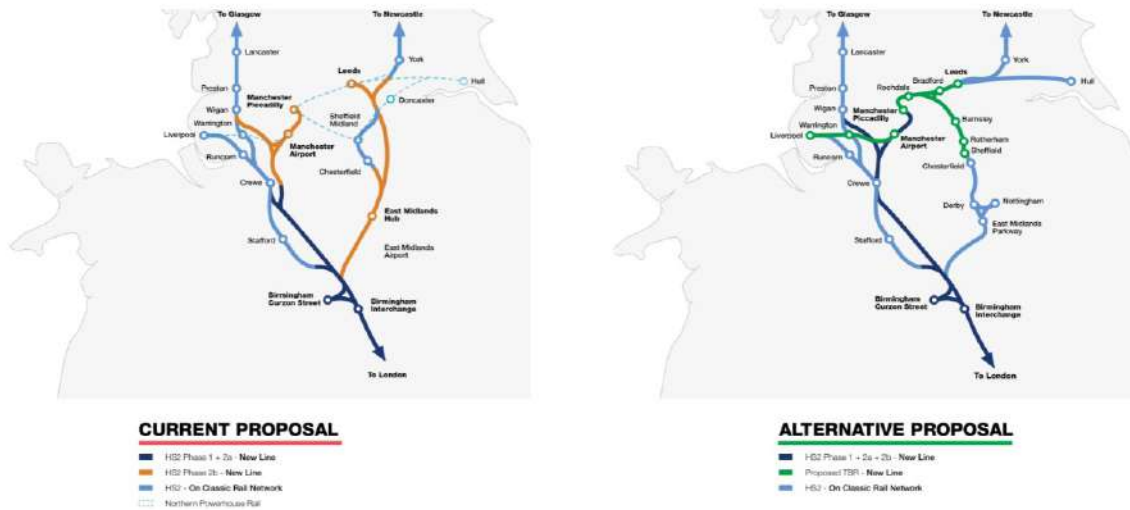
An alternative Northern rail proposal has been tabled which would link High Speed 2 (HS2) and Northern Powerhouse Rail (NPR) and include underground stations in major cities such as Leeds and Manchester.

The Trans-Britain Railway plan – put forward by Expedition Engineering and architects Weston Williamson & Partners (WW&P) – emphasises the opportunity to combine the northern section of HS2 (phase 2) and NPR to deliver “real value”.

The scheme proposes a single integrated railway north of Crewe that achieves the objectives of both projects in "a more efficient and affordable manner".

Expedition Engineering director Alistair Lenczner explained: “We’re totally in agreement with the objective of HS2 and NPR but we think there’s a better way of doing it as a single joined up project.

“We’re imagining that, north of Crewe, the Trans-Britain Railway would bring together all the objectives of HS2 and NPR into one integrated project which is a more cost-effective solution and better value for money.”



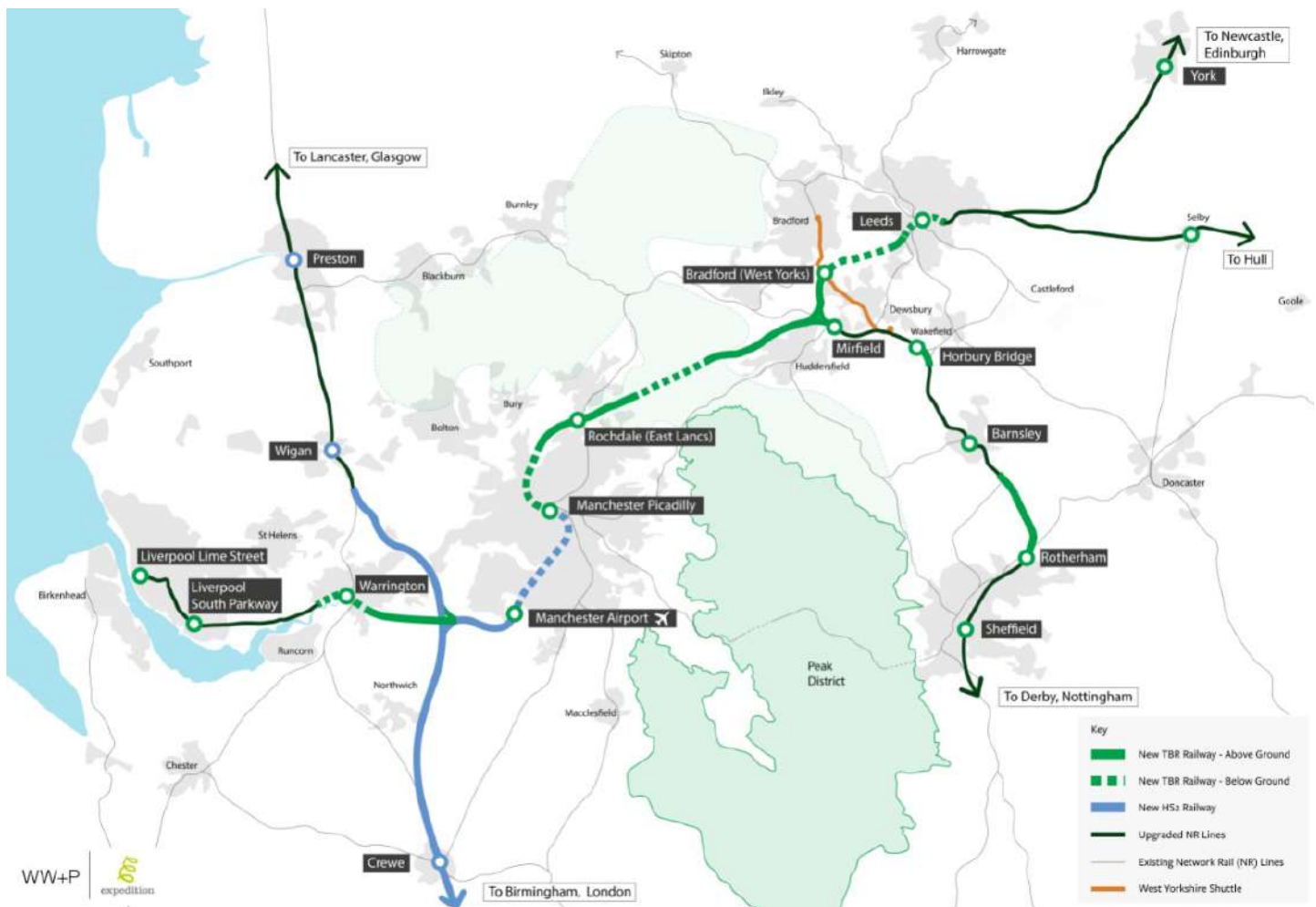
Trans-Britain Railway and HS2 comparison (Credit: WW&P/Expedition)

The railway would allow train services to travel from Manchester towards Crewe on HS2 infrastructure and towards Preston on HS2 and Network Rail infrastructure. Initially terminating at Liverpool Lime Street, it would eventually run into a new underground through station in central Liverpool, allowing onward connectivity to Southport.

This would not involve any changes to the proposed route of HS2. With the final route yet to be revealed for NPR, Lenczner said the comparison here is more difficult to make.

“We still haven’t seen the published geographic route for NPR so we can’t say how the Trans-Britain Railway would differ,” he said. “We would be interested to see the plans but rather than wait, we thought this is what it could be anyway.”

Delivering the proposal is estimated to cost between £30bn and £35bn – comparable with the combined costs of the current proposals for NPR and HS2 Phase 2b east, according to Expedition and WW&P.



Trans-Britain Railway Route Map (Credit: WW&P/Expedition)

In terms of the current HS2 and NPR proposals, both companies believe a through station at Manchester Piccadilly would be a better option than the currently-proposed terminus station.

This is a concept also reflected in the National Infrastructure Commission (NIC)'s *Rail Needs Assessment for the Midlands and North* - published in December 2020 - which says that through stations “offer better connectivity, capacity and operational efficiency in city centres than terminus stations”.

Expedition and WW&P have already put forward a proposal for an underground through station at Manchester Piccadilly, and the new Trans-Britain Railway proposal includes plans for a similar underground through station at Leeds.

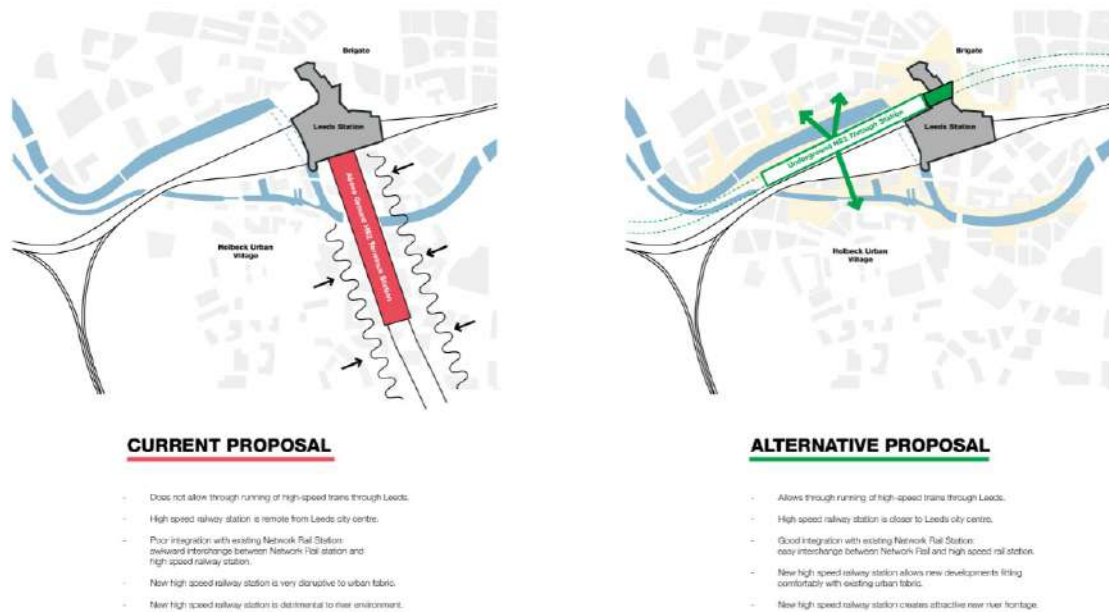
The new Leeds station would be integrated alongside the existing Network Rail station, providing services to destinations such as Manchester, Liverpool and Preston in the west, and York, Hull and

Newcastle to the North and East. It would also offer up to four high speed trains per hour to London via Manchester.

Its platforms would be constructed underground within a box parallel to the existing platforms of the Network Rail station. The construction of the box would allow high speed trains to pass below the River Aire, accommodated in a new culvert.

The new station could also encourage further development of the waterfront, supporting the broader vision of a sustainable city and making the most of the city's historic and natural assets.

"You've only got one chance to make a first impression," Lenczner said. "This is a chance for people to arrive in Leeds, come out of the station and the first thing they see is river frontage and the River Aire."



Using underground stations with tunnel approaches means disruption and demolition within existing city centres is minimised. The Trans-Britain Railway line provides new tunnels where it passes through

areas of high urban density or significant geographic relief, with tunnels under Warrington, Manchester, the Pennines and Moor Head, for example.

The proposal also includes new intermediate stations, between the HS2 hubs of Manchester and Leeds, suggesting stations at Warrington Bank Quay, Manchester Airport, Manchester Piccadilly, Rochdale Parkway, Bradford Parkway and Leeds City. All of these would be through stations, offering operational efficiency, improved connectivity and increased capacity.

In addition to this, the plans include a new trans-Pennine tunnel between Manchester and Leeds, used by high-speed intercity trains as well as fast regional trains, providing a new fast railway connection between Sheffield and West Yorkshire.

Overall, Lenczner said the integrated approach allows new rail infrastructure to be “optimised in terms of utilization and costs” and improves the environmental impact of the project.

WW&P founding partner Rob Naybour added: “Our proposal shows how HS2 and NPR can be integrated to maximise benefits for the whole country, connecting through the centre of Manchester and Leeds with high frequency services. The design of the new infrastructure helps to create humane and vibrant places and make the most of existing assets. Our proposals for Leeds station show how the historic waterfront and the River Aire could form a centrepiece of a sustainable city.

“The route shows similar connectivity and placemaking can be applied to the towns and regions each side of the Pennines, which can also benefit from direct access to new high-speed network”.

Like what you've read? To receive New Civil Engineer's daily and weekly newsletters [click here](#).

Related articles

HS2 | Proposals sought to reopen abandoned railways along high speed route

2 February 2021

Onus on HS2 to 'rethink' Manchester and Leeds stations

21 December 2020

£200M rail plan tabled to link Merseyside and North Wales

24 February 2021

Underground station tabled to connect HS2 and Northern Powerhouse Rail in Manchester

29 June 2020

Interview | Atkins UK and Europe CEO Richard Robinson on collaboration and major projects

1 February 2021

Plans revealed to overhaul West Yorkshire transport network

29 January 2021

Open call: international architectural competition for reconstruction of Railway Station, Central Station Square and Public transport terminal in Vilnius, Lithuania



2 days ago

Share

Vilnius city municipality, together with Lithuanian Railways (LTG), have just announced an open international architectural competition for reconstruction of Railway Station, Central Station Square and Public transport terminal in Vilnius, the capital city of Lithuania.

The participants will have to create an iconic and globally recognizable international railway station project, offer a public transport service infrastructure that would represent Lithuania and Vilnius in compliance with the highest quality standards, form an attractive station square, and offer an idea for a viable and connecting Station district urban centre.

The entries will be evaluated by an international jury, prevailed by professional architects and urban planners.

Our goal is that any person who arrives by train or bus to the city immediately sees that it is a vibrant city of the future, and when they step into the station square or street, they will feel that the city is cozy, green, and inspiring.

Projects for the reconstruction of stations in the world's capital cities usually take place only once in a century, so this is a historic opportunity to define a vision for future generations. The partnership between the City and the businesses for regeneration of the station district reflects our determination to open up previously closed industrial spaces for the city and to adapt them for the people. Here we want to create such spaces that correspond to the best examples of Western European railway stations, and the station would not only be a start or the end point of travel, but also a new attraction centre with leisure and service spaces, comfortable connections for pedestrians, cyclists, and everyone choosing comfortable and eco-friendly trips by train.

Calendar:

Registration – until 31st of May, 2021

Questions and answers - until 24th of May, 2021

MORE BUILT PROJECTS & MASTERPLANS



Co(Vai) Urban Design Competition



her place - Open call for women's empowerment centre, Nepal



Open Calls: Concéntrico 07 - International Architecture and Design Festival

[More Built Projects & Masterplans »](#)

MOST VISITED



Glass Link House / Scott | Edwards Architecture



MiG Prize 2021 - Call for Submission



Waratah Secondary House / anthrosite

Save

MOST VISITED PRODUCTS



Home



Projects



Products



Folders



Feed

Prize: First place – €50 000 (fifty thousand), second place – €30 000 (thirty thousand), and third place – €20 000 (twenty thousand). The participants in the fourth and the fifth place will receive prizes amounting to €10 000 (ten thousand) each.

Access to the competition documents, registration:

<https://pirkimai.eviesiejipirkimai.lt/ctm/Supplier/PublicPurchase/564299/0/0?returnUrl=&b=PPO>

Title

Open call: international architectural competition for reconstruction of Railway Station, Central Station Square and Public transport terminal in Vilnius, Lithuania

Type

Competition Announcement (Built Projects & Masterplans)

Website

<http://www.vilniusconnect.lt>

Organizers

[Vilnius city municipality](#), together with [Lithuanian Railways \(LTG\)](#)

Submission Deadline

May 31, 2021 12:00 AM

Venue

Vilnius

Price

Free

Organizers: The international competition is initiated by LTG, which manages the railway network in Lithuania, LTG Infra and Vilnius City Municipality. The competition procedure is being organized by the Lithuanian Association of Architects and the consulting company Civitta.



Copper Surface -
Classic|TECU®



Porcelain Tiles -
Metallic|Aparici

[Share](#)

#TAGS

[Architecture Competitions](#)

This competition was submitted by an ArchDaily user. If you'd like to submit a competition, call for submissions or other architectural 'opportunity' please use our "[Submit a Competition](#)" form. The views expressed in announcements submitted by ArchDaily users do not necessarily reflect the views of ArchDaily.

Cite: "Open call: international architectural competition for reconstruction of Railway Station, Central Station Square and Public transport terminal in Vilnius, Lithuania" 08 Mar 2021. ArchDaily. Accessed 11 Mar 2021.

<<https://www.archdaily.com/958124/open-call-international-architectural-competition-for-reconstruction-of-railway-station-central-station-square-and-public-transport-terminal-in-vilnius-lithuania>> ISSN 0719-8884

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

FabriTec Structures Pavilion Tensile Membrane...	Falcon Lifts Falcon Spider Wheel Lifts	Aurubis Copper Surface: Nordic Décor	Parklex Internation... Wood Finishes in Landaburu Borda
SUSPENSION SYSTE...	ARMCHAIRS / COUC...	SPA / WELLNESS	STONES

Hunter Douglas Arc... Acoustic Ceilings – HeartFelt® Baffl...	Freifrau Armchair High - Marla	Dornbracht Spa Solutions - Comfort Shower	Mikado Quartz Quartz Slab - Luxury
WOOD BOARDS / HP...	WINDOWS	CURTAINS	SLABS / PLATES / S...

Investwood Viroc Nature for Bathrooms	Rabel Aluminium S... Minimal Casement Windows – Rab...	Kriskadecor Metal Fabric - Floral Collection	Metadecor Decorative Metal Panel - MD...
---	--	--	--

[More products »](#)

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

QS Reveals the World's Top Universities for Architecture in 2021



Written by **Christele Harrouk**

3 days ago

[Share](#)

Every year in March, the QS World University [Rankings](#) reveal the top universities to study each profession, covering 51 different subjects. Grading schools based on academic reputation, employer reputation, and research impact, the annual QS- Quacquarelli Symonds has unveiled that for the second year in a row, in the [2021 Architecture/ Built Environment](#) division, the [Massachusetts Institute of Technology](#) (MIT) is still in the first position.

In this edition, [UCL](#) went up a position to take second place while the [Delft University](#) of Technology in the Netherlands moved to third. [ETH Zurich](#) and [Harvard](#) maintained fourth and fifth positions, just like the previous year. In addition, The [National University of Singapore](#) (NUS) made a huge leap, from the 12th position in 2020 to the 6th for this year.

Read on to discover the 50 first universities for Architecture/ Built Environment studies in 2021. To check the rest of the list, go to the official website of the [QS World University Rankings](#).

Related Article

[QS Reveals the World's Top Universities for Architecture in 2020](#)

MORE ARCHITECTURE NEWS



Pritzker Prize 2021 Winner To Be Announced Tuesday, March 16th



"It's All About Simplifying Things": In Conversation With Johansen Skovsted Arkitekter



SOM and TnS Studio Design Community Hub for Chicago's South Side

[More Architecture News »](#)

MOST VISITED



Glass Link House / Scott | Edwards Architecture



MiG Prize 2021 - Call for Submission



Waratah Secondary House / anthrosite

Save

MOST VISITED PRODUCTS



Home



Projects



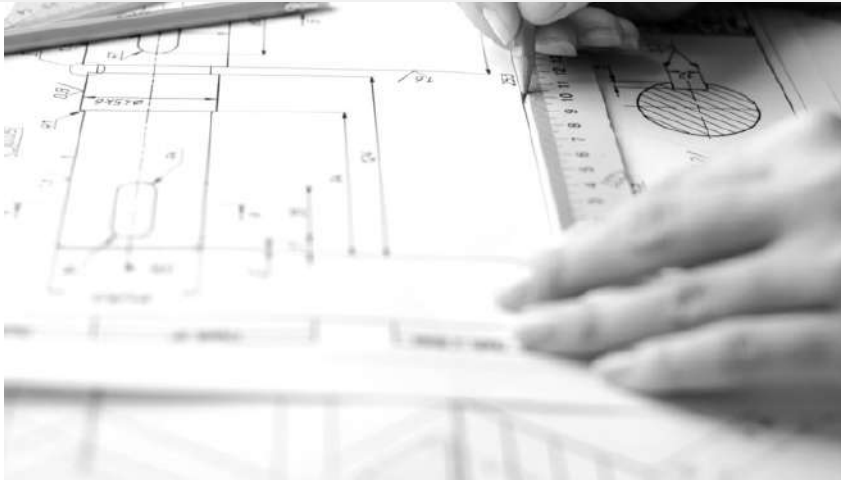
Products



Folders



Feed



Copper Surface -
Classic|TECU®



Porcelain Tiles -
Metallic|Aparici

- 1-Massachusetts Institute of Technology (MIT) – USA
- 2- [UCL](#) – UK
- 3- [Delft University of Technology](#) – Netherlands
- 4-ETH Zurich - Swiss Federal Institute of Technology - Switzerland
- 5-Harvard University – USA
- 6- [National University of Singapore](#) (NUS) – Singapore
- 7-University of California, Berkeley (UCB) – USA
- 8-Tsinghua University – China
- 9- [University of Cambridge](#) – UK
- 10-Politecnico di Milano – Italy

- 11-Manchester School of [Architecture](#) – UK
- 12-EPFL – Switzerland
- 13-Tongji University – China
- 14-Columbia University – USA
- 14-The University of Hong Kong – Hong Kong, China
- 16-The University of Tokyo – Japan
- 17-University of California, Los Angeles (UCLA) – USA
- 18-The Hong Kong Polytechnic University – Hong Kong, China
- 19-KTH Royal Institute of Technology – Sweden
- 20-Universitat Politècnica de Catalunya · BarcelonaTech – Spain

- 21-The University of Sydney – Australia
- 22-Technische Universität Berlin (TU Berlin) – Germany
- 23-Georgia Institute of Technology – USA
- 23-Technical University of Munich – Germany
- 23-The University of Melbourne – Australia
- 26-Cornell University - USA
- 27-The University of Sheffield – UK
- 28-RMIT University – Australia
- 28-University of Pennsylvania – USA
- 30-University of British Columbia – Canada

- 31-Seoul National University – South Korea
- 31-University of Michigan-Ann Arbor – USA

Save



Home



Projects



Products


Folders



Feed

- 36-KU Leuven – Belgium
- 37-Cardiff University – UK
- 37-Tokyo Institute of Technology (Tokyo Tech) – Japan
- 37-Universidad Politécnica de Madrid – Spain
- 40-University of Texas at Austin – USA

- 41-Pontificia Universidad Católica de Chile (UC) – Chile
- 42-Aalto University – Finland
- 43-Peking University - China
- 44-Chalmers University of Technology - Sweden
- 45-McGill University – Canada
- 46-Nanyang Technological University - Singapore
- 46-University of Toronto – Canada
- 48- Shanghai Jiao Tong University – China
- 48-Universidade de São Paulo – Brazil
- 50-Tianjin University - China

 Share

About this author



Christele Harrouk
Author

FOLLOW

#TAGS

- News
- Architecture News
- Harvard
- MIT
- Architectural Education
- ETH Zurich
- UCL
- National University Of Singapore
- University Of California Berkeley
- University Of Cambridge
- Tsinghua University
- Rankings
- Delft University Of Technology
- Massachusetts Institute Of Technology
- Universities
- Politecnico Di Milano
- Architecture

Cite: Christele Harrouk. "QS Reveals the World's Top Universities for Architecture in 2021" 08 Mar 2021. ArchDaily. Accessed 11 Mar 2021. <<https://www.archdaily.com/958169/qs-reveals-the-worlds-top-universities-for-architecture-in-2021>> ISSN 0719-8884

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

FabriTec Structures	Falcon Lifts	Aurubis	Parklex Internation...
Pavilion Tensile Membrane...	Falcon Spider Wheel Lifts	Copper Surface: Nordic Décor	Wood Finishes in Landaburu Borda
SUSPENSION SYSTE...	ARMCHAIRS / COUC...	SPA / WELLNESS	STONES

Hunter Douglas Arc...	Freifrau	Dornbracht	Mikado Quartz
Acoustic Ceilings – HeartFelt® Baffl...	Armchair High - Marla	Spa Solutions - Comfort Shower	Quartz Slab - Luxury
WOOD BOARDS / HP...	WINDOWS	CURTAINS	SLABS / PLATES / S...

Investwood	Rabel Aluminium S...	Kriskadecor	Metadecor
Viroc Nature for Bathrooms	Minimal Casement Windows – Rab...	Metal Fabric - Floral Collection	Decorative Metal Panel - MD...

[More products »](#)

1 Comment ArchDaily Disqus' Privacy Policy Login ▾

Recommend Tweet Share [Sort by Newest](#) ▾



Join the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS

Name



Lesyk Horalevych · a day ago

no one cares from which school you are. Projects are important.

^ | ▾ · Reply · Share ›

[Subscribe](#) [Add Disqus to your site](#) [Add Disqus](#) [Add](#) [Do Not Sell My Data](#)

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed



LATEST

Smart motorways | Millions spent by Highways England in bid to educate public

08 MAR, 2021 | BY CATHERINE KENNEDY

EXCLUSIVE

More than half of the £4.5M that Highways England has spent publicising smart motorways was spent in the last two years, it can be revealed.

Figures obtained by *NCE* via a freedom of information request show that Highways England spent just £228,000 on its campaign to inform the public how to use smart motorways when the first major all-lane running smart motorways were introduced in 2014.

By way of comparison, Highways England spent £1.3M in 2019 and a further £999,000 in 2020 (see full breakdown below).

The safety of smart motorways – where the hard shoulder has been replaced by a live lane – has been repeatedly called into question. Last month, [Highways England was referred to the Crown Prosecution Service \(CPS\) for manslaughter in connection with the death of a woman on a smart motorway.](#)

Senior police officers and road industry professionals are now questioning if the campaign to educate the public on the use of smart motorways could have been handled differently.

AA head of roads policy Jack Cousens said: “The change from traditional to smart motorways is arguably one of the biggest changes on the strategic road network in modern times.

“Such a significant change should have sparked a major public awareness campaign from the beginning to help educate and inform drivers what they were and how to use them. However, this didn’t happen and Highways England have been playing catch up ever since.”

Smart motorways campaign expenditure 2014-2020

Year	Budget
2014	£228,000
2015	£350,000
2016	£288,000
2017	£920,000
2018	£495,000
2019	£1,300,000
2020	£999,000
Total	£4,580,000

Cousens highlighted that a "high level public awareness campaign" was included as one of the 18 points to help improve the safety of smart motorways [following the stocktake of smart motorway safety last March.](#)

“When launched, we hope it has the desired affect and helps drivers understand how these new roads work,” he said.

Meanwhile, South Yorkshire police and crime commissioner Dr Alan Billings said that roads should not need marketing campaigns in order to be safe, and described the amount of money spent on educating the public about smart motorways as “astonishing”.

“It seems to me that there is something wrong if the safety of people on our major roads is so dependent on their being ‘educated’. This further suggests that there are inherent and constant dangers with these roads,” he said.

“I would also be concerned because the M1 in South Yorkshire sees a considerable volume of heavy good vehicles from abroad and any attempt to educate drivers would have to take that into account.

“We should be making driving safe without having to resort to advertising and marketing. In fact, I would see the safety of roads in inverse proportion to the amount of advertising thought necessary.”

Earlier this month, [MPs launched a new inquiry into the benefits and dangers of smart motorways](#). The Commons transport select committee will investigate a further rise in annual deaths, after claiming that public confidence in the roads is faltering.

Transport committee chair Huw Merriman said that while statistical evidence does show lower death rates on smart motorways than on conventional motorways, “this message isn’t reaching the public”.

He said that enhanced safety measures or a public awareness campaign could help but also conceded that government policy may need to be rethought.

A previous transport committee inquiry into all-lane running smart motorways in 2016 called for the conversions to be paused as the safety risks had not been fully addressed.

The report said there should be more driver education, greater enforcement of traffic rules and more emergency refuge areas. However MPs later said the government had “blatantly ignored” their safety concerns.

Transport secretary Grant Shapps has defended smart motorways but last month he conceded that they should be safer. As such, [he said that the rollout of the SVD technology would be “sped up” across all of Highways England’s 800km smart motorway network](#).

Meanwhile in July of last year, *NCE* revealed that [Highways England safety evaluations of recently completed smart motorways showed a rise in serious collisions after upgrade work was finished](#).

In addition to its marketing spend, Highways England has allocated £4.75M to its vehicle checks campaign between 2017 and 2020, and £2.5M to its space invader (close following) campaign between 2018 and 2020.

Like what you've read? To receive New Civil Engineer's daily and weekly newsletters [click here](#).

Related articles

South Yorkshire police chief calls for smart motorways to be scrapped

18 February 2021

Supplier opportunities up for grabs on £4.5bn smart motorways programme

10 August 2020

£135M investment boost for trans-Pennine road upgrade

3 March 2021

Public opposition mounts against smart motorways

26 January 2021

Concerns M25 upgrade could compromise safety of nearby railway

11 February 2021

Highways England may face manslaughter charges over smart motorway death

5 January 2021

LATEST

Stadium expansions that could support UK and Ireland 2030 World Cup bid

08 MAR, 2021 | **BY ROB HORGAN**

If Boris Johnson gets his way then football will be coming home in 2030.

With fans desperate to get back into stadiums, the prospect of a UK and Ireland 2030 World Cup has got football supporters salivating.

In 2030, FIFA's World Cup will be played between 48 teams, meaning 16 stadiums will be needed.

Under FIFA's rules each stadium would need to hold at least 40,000 fans, with 60,000-seater venues needed for the semi-finals and an 80,000-seater arena needed to host the final.

Wembley, the Millennium Stadium and London's Olympic Stadium (known as the London Stadium) will of course host their fair share of the tournament – as will Old Trafford, [The Tottenham Hotspur Stadium](#) and the Aviva Stadium in Ireland (although it will need a new name due to FIFA's rules on sponsorship).

But there are also plenty of stadium projects to build new stadiums or expand existing grounds which would boost the chance of a bid being accepted.

Everton Stadium

[Plans for Everton Football Club's new stadium at Bramley-Moore Dock were given the go-ahead by Liverpool City Council's planning committee last month](#), paving the way for construction of the new

52,000-seater stadium.

The LCC report includes a number of conditions to granting the application. These include the redevelopment of Goodison Park beginning within three years from the first use of Bramley-Moore Dock, the repair of the hydraulic engine house and provision of agreed ecological mitigation measures.

[It also encourages fans to embrace sustainable transport modes when travelling to the proposed stadium.](#)

The Premier League club hopes to host games at the Bramley-Moore Dock site as early as 2024, giving it plenty of time to be ready for the 2030 World Cup.

The stadium has been designed by MEIS architects and engineers BuroHappold, with [Laing O'Rourke lined up to build the stadium if it gets the go-ahead.](#)

[The proposed stadium has also been designed to withstand floods for the next 100 years.](#)

Stamford Bridge

The revamp of [Chelsea's Stamford Bridge stadium](#) remain firmly on ice as things stand.

However, [changes made to planning legislation last year mean Chelsea's planning permission remains in place for a few more months](#) – although a decision would be needed pretty quickly to get things back up and running.

Work has never got underway at the site after Chelsea owner Roman Abramovich pulled the project after its estimated cost rose from £500,000 to an estimated £1bn.

Under the original plan drawn up by WSP, the existing 41,600-seater stadium in west London would be demolished to make way for the construction of the new 60,000 capacity football stadium and an ancillary stadium – meaning it could be a semi-final candidate.

The 6.2ha site is bounded by London Underground's District line to the north-west, and the Southern mainline railway to the east. Currently, these lines are in open air cuttings, but to increase the capacity of the stadium, decks would be built over the top of the lines to allow the footprint of the stadium to be increased.

Under the plans, the roof of the stadium would be supported by 264 radial steel roof trusses that will span 50m over the stadium bowl. The trusses are supported by a steel tension ring arrangement which is supported by the same number of vertical concrete columns around the stadium's perimeter.

The main columns around the perimeter of the structure would then be clad in brick.

St James' Park

What many consider to be the true home of football, a World Cup without St James' Park doesn't bear thinking about.

The current 52,000-seater stadium would be a front runner to host matches in it's current guise, however there are also lofty expansion plans in the pipeline – albeit contingent on Mike Ashley 'getting out of our club' (as the Geordie faithful will encourage when the fans return to their rightful place).

If a takeover does go through it is understood that a demolition and rebuild of the ground could soon follow.

The brainchild of engineer and architect John Henry, the plan would involve demolishing the existing ground, flipping it 90 degrees and rebuilding a 70,000-seater, Tottenham-style development.

It's understood that the plans were shared with Amanda Staveley during the long-running takeover saga that fizzled out into nothing. Whether or not any other prospective takeover bidders would be keen remains to be seen.

Hampden Park

The Scottish stadium holds the European record for highest ever attendance as 149,547 witnessed Scotland play England in 1937.

Due to host matches at Euro 2021 this summer, the stadium also is due to undergo a renovation, which would include the pitch being lowered and stands brought closer to the pitch.

Elland Road

Leeds are back in the bigtime and all football fans are loving watching Biesla's boys in action (well most).

A few more seasons in the Premier League and Leeds are likely to have the cash to fund previously-mooted expansion plans.

Elland Road would have to be significantly redeveloped to stage World Cup matches, but plans are in place to build new stands as part of a gradual renovation, bumping the capacity up to 50,000.

Anfield

Anfield has been redeveloped a number of times in recent years, [with further plans to rebuild the Anfield Road stand led by Mott MacDonald that would take capacity over 61,000.](#)

Should Everton's stadium be built before 2030 – as is expected – Merseyside could become central to the UK and Ireland World Cup bid.

The Etihad

Manchester City's 55,000-seater stadium would most likely be used as a World Cup stadium in its current guise.

However, expansion plans – currently paused indefinitely – could be put back on the table in a bid to play a more prominent role with the world watching.

The likely-to-be Premier League champions have previously outlined plans to expand the stadium's north stand since adding 6,000 extra seats to the east stand.

[However chairman Khaldoon Al Mubarak put the brakes on the project during the height of the pandemic.](#)

City have played at the 55,000-capacity arena since 2003, with the stadium having been built initially to stage the 2002 Commonwealth Games.

The additional 8,000 seats planned would make the stadium eligible to host semi-final games at the World Cup which could be a driver for the club's owners to act sooner rather than later.

Like what you've read? [To receive New Civil Engineer's daily and weekly newsletters click here.](#)

London Olympic Park risks becoming a 'derelict, costly disaster'

18 January 2021

Your View | High speed rail, digital NCE, net zero, chartered status

23 February 2021

Chelsea stadium planning permission expires today

31 March 2020

Everton given green light to build new stadium

23 February 2021

Everton stadium has been designed to withstand floods for next 100 years

11 January 2021

Underground roundabout beneath Isle of Man proposed to link three Irish Sea tunnels

23 February 2021

אושרה תוכנית מתאר חדשה לכנרת: שני כפרי נופש יבוטלו

ועדת השרים אישרה את תוכנית המתאר, במסגרתה כ-90% מחופי הכנרת והשטחים הצמודים להם יוגדרו כשמורים או כחופים לרחצה ופנאי. בנוסף, תיאסר בנייה במרחק של עד 50 מטרים מקו החוף

הילה ציאון פורסם: 03.03.21, 17:29



ועדת שרים לענייני פנים, שירותים, תכנון ושלטון מקומי בראשות שר הפנים, אריה דרעי, אישרה היום (ד') את תמ"א 13/13 - תוכנית מתאר ארצית חלקית, הקובעת את מדיניות שימור ופיתוח הכנרת וחופיה. התוכנית חלה על אגם הכנרת והמרחב היבשתי סביב האגם. היא אושרה במועצה הארצית לתכנון ולבנייה לפני מספר חודשים והועברה לאישור הממשלה. היא מחליפה למעשה את התמ"א הנוכחית.

- [עזריאלי רכשה את אברהם הוסטל בת"א; תכנה במקום מתחם להשכרה](#)
- [דיור להשכרה לחרדים: פורסם מכרז ל-220 דירות לשכירות ארוכת טווח בבני ברק](#)
- [עסקת ענק בדרום ת"א: מתחם פרדס שניר נמכר ב-336 מיליון שקל](#)

<< לסיפורים הכי מעניינים והכי חמים בכלכלה - הצטרפו לערוץ הטלגרם שלנו

מטרת התוכנית להסדיר את המצב התכנוני בחופי הכנרת ולעדכן את מדיניות התכנון הארצית לאזור כנרת, תוך מימוש הפוטנציאל התיירותי הגלום בו לצד שמירה וטיפוח השטחים הפתוחים; פיתוח ושימור אתרי ההתיישבות, המורשת, הדת וערכי הטבע והנוף סביב הכנרת; ושמירה על אגם הכנרת כמאגר מים חיוני של מדינת ישראל, לרבות תפקודיו הנמליים ומשאביו הסביבתיים והנופיים.



חופי הכנרת (צילום: שמיר אלבו)

במסגרת התוכנית, כ-90% מקו החוף של הכנרת והשטחים הצמודים לו יוגדרו כשמורים או כחופים לרחצה ופנאי. התוכנית מחלקת את חופי הכנרת לארבעה סוגים וקובעת כי חל איסור על בנייה ברצועה של 50 מטרים מקו החוף. כ-31 ק"מ מרצועת החוף, המהווים 46% מכלל רצועת החוף, יוגדרו כחופים טבעיים או שמורים, אזור בעל רגישות סביבתית גבוהה שמיועד לטיפוח ושקום; כ-27 ק"מ, המהווים 40% מכלל רצועת החוף, יוגדרו כקו חוף פנאי ונופש אשר ישמש לפיתוח חופי רחצה, לפעילות פנאי ולקמפינג; כ-5 ק"מ מרצועת החוף, המהווים 8% מכלל הרצועה, הם אזורים הנושקים ליישובים הקיימים לאורך הכנרת, בעיקר קיבוצים, והם יוגדרו כקו חוף בחזית ים כפרית; וכ-4 ק"מ בסמוך לעיר טבריה יוגדרו כחזית ים עירוני.

מדובר בכ-6% מכלל רצועת החוף, שבהן כמעט ולא יוטלו מגבלות, ותכנון ופיתוח המתחמים ייעשה על ידי הרשות המקומית. כמו כן, התוכנית מבטלת 2 כפרי נופש באזורים בעלי רגישות סביבתית גבוהה ליד חוף כורסי וחוף אמנון.

סגור חלון



בניו יורק שוקלים הצעת חוק לפיה מלונות ובנייני משרדים יומרו לדיור בר-השגה

תחת הצעת החוק, מבנים אשר נאבקים מבחינה כלכלית ייפכו לבנייני מגורים לחסרי בית ולתושבי ניו יורק הסובלים מעוני
9/3/21 וול סטריט ג'ורנל

במסגרת חוק הנשקל כעת בסנאט של מדינת ניו יורק, ממשלת המדינה עשויה לקנות בנייני מלונות וחללים משרדיים הדרושים שיפוץ ולהפוך אותם לדיור בר-השגה לתושבים מחוסרי בית ועניים.

הצעת החוק, שהוצגה השבוע, דומה לתוכנית שהמושל אנדרו קואומו הציע בנאום "מצב האומה" שלו בינואר. עם זאת, הסנאטור של מדינת ניו יורק מייקל ג'יאניסי, דמוקרט מרובע קווינס שכתב את הצעת החוק, אמר שעל פי ההצעה אמורים להירכש רק יחידות בנות השגה והיא תחול רק על בניינים מסחריים במצב גרוע או המועמדים למכירה.

"ידענו במשך עשורים שיש משבר גדול בדיור בר-השגה, אז זה משהו שיש בו צורך מאז ומעולם", אמר ג'יאניסי בראיון, וציין שתוכנית המושל "לא ברורה" ועשויה גם לגרום ליצירת עוד דיור במחירי השוק או במחירי יוקרה. דובר של המושל אמר שהממשל ישקול את הצעת החוק.

הרובע המסחרי בניו יורק קרטע במגפת הקורונה. במנהטן, שיעור הדירות הפנויות עלה ב-13.3% ברבעון השלישי של 2020, המספר הגבוה ביותר מזה 24 שנים, כך לפי דוח מחברת שירותי הנדל"ן Cushman & Wakefield.

נכון ליום ראשון, כמות מחוסרי הבית בעיר עמדה על 52,010 איש, נמוכה ממה שהייתה בשנים האחרונות. המדינה הקפידה צווי פינוי במהלך המגפה, אבל פעילים למען דיור אומרים שעדיין חסרות בניו יורק דירות בנות השגה.

במסגרת החוק של הסנאט, בעלי מבנים יכולים למכור את הנכסים למדינה על מנת לאפשר בנייה או הסבה של דירות בנות השגה לאנשים החיים במקלטים או דרי רחוב ומחוסרי בית, כמו גם תושבים בעלי הכנסה נמוכה.

המדינה עשויה לנצל כסף פדרלי שניתן לה במסגרת חבילות הסיוע לקורונה או תוכניות אחרות במימון פדרלי לרכישת הנכסים הנאבקים, כך נכתב בהצעת החוק. לא ברור כמה כסף ידרש לרכישות מסוג זה.

על פי נוסח ההצעה, רק מלונות שיש בהם פחות מ-150 יחידות יכולים לעבור הסבה לדיור בר-השגה. לפיכך, רוב המלונות במנהטן מוחרגים מההצעה. חלק מהנכסים שיעברו הסבה ינהלו על ידי עמותות העוסקות בדיור וארגונים אחרים, כך נכתב.

"מה שאנו עושים עכשיו זה מוצאים כמות גדולה מאוד של בניינים שנמצאים במצב הדרוש שיפוץ, אז זו דרך חדשה להתמודד עם כמה בעיות", אמר ג'יאניסי.

העירייה, בראשות ביל דה בלזיו תומכת ביצירת דיור בר-השגה ושוקלת את הצעת החוק, מסר דובר. דה בלזיו בעבר מתח ביקורת על תוכניתו של המושל. "הממשל הזה בנה דיור בר-השגה בקצב שקבע שיא ואנו שותפים לתחושת הדחיפות לבנות אפילו יותר בעת שאנו משקמים את הכלכלה עבור כולנו" אמר הדובר, מיטץ' שוורץ, בהודעה כתובה.

מאז שהחלה לפעול בשנת 2014, העירייה בהובלת דה בלזיו מימנה 177,971 בתים דרך תוכנית "Housing New York", כך מסרו פקידים.

פאולטה סולטני, מנהלת פוליטית של קבוצת השתדלנות לדיור Vocal-NY, אמרה שהקבוצה שלה תומכת בהצעה של ג'יאניסי מפני שהיא מתעדת תושבי ניו יורק מחוסרי בית.

"לרשות המחוקקת הזדמנות ייחודית להשפיע מאוד על חיייהם של האנשים שהמושל קואומו וראש העיר דה בלזיו התעלמו מהם זמן רב", אמרה סולטני בהודעה.

החוק נהנה מתמיכת איגוד מועצת הסחר במלונאות, שחבריו מכירים בצורך בדיור בר-השגה, על פי אחד הבכירים בארגון.

ג'יימס ווילן, נשיא חבר נכסי המקרקעין של ניו יורק, קבוצת השתדלנות העיקרית של תעשיית הנכסים בעיר, אמר בהודעה שהארגון תומך בבנייה של דיור נחוץ כולל יחידות בנות השגה. הארגון תמך בהצעתו של קואומו בינואר, שהיא שונה מההצעה של ג'יאניסי. אבל הארגון תומך בדרכים מגוונות ליצירת דיור בר-השגה נוסף, אמר דובר.

בעבר תמך הארגון בתמריצים לבעלי מבנים לעזור במימון הסבת הדירות, כך אמר בכיר בארגון. "העיר ניו יורק תישאר מרכז מסחרי על ידי זה שתיצור עוד רובעי עסקים דינמיים בעזרת עסקים קטנים וחנויות ועל ידי הוספת דיור הנחוץ מאוד, כולל יחידות בנות השגה", אמר ווילן בהודעה, והוסיף שלהשגת המטרה יהיה נחוץ שיתוף פעולה בין הסקטור הפרטי לסקטור הציבורי בעיר.

סגור חלון

בסוף נישאר בלי צל: העצים נעלמים לטובת מיזמי תמ"א 38

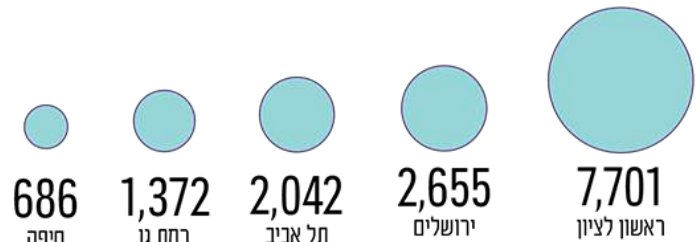
מצד אחד, תושבים שזועמים ששני אורנים מפרידים בינם לבין מימוש פרויקט תמ"א 38 • מצד שני, אלפי עצים שנכרתים בכל שנה לטובת פרויקטים של התחדשות עירונית • "המדינה תצטרך להחליט מה חשוב לה" • פרויקט מיוחד
 גיא נרדי 6/3/21

כבר כמה שנים שהדיירים ברחוב הבנים 9 ברמת גן מבקשים לבצע פרויקט תמ"א 38 שיחזק את עמידות המבנה מפני רעידות אדמה, ושישדרג את דירותיהם. הם כבר בחרו יזם ופנו לעירייה, אבל הפרויקט תקוע בשל מחלוקת שהפכה עם השנים לשכיחה בפרויקטים דומים: איך לטפל בעצים שבמגרש. במקרה שלהם מדובר ב-12 עצים, אשר הרשויות אישרו לכרות עשרה מהם. עם זאת, שני עצי אורן גדולים וותיקים שמצויים בחלקו הדרומי של המגרש הוכרזו על ידי יועצת הנוף של העירייה ועל ידי פקיד היערות הארצי כעצים לשימור, דבר שמקשה על ביצוע הפרויקט.

"כל פרויקט כזה מוסיף שלמת בטון ומלט, אבל מאבד את מרבד הגנים", הייתה עמדת העירייה בהליך ערר מצד היזמים. עו"ד אבי חסון, המייצג את היזמים בפרויקט, אומר שבכוונתם להגיש עתירה, וכי במצב הנוכחי הפרויקט "מחוסל".

לדבריו, "המדינה צריכה להחליט מה חשוב לה. 11 משפחות שגרות בבניין ישן שלא מחוזק מרעידות אדמה, שכבר ראו מהחלון טילים נופלים במלחמת המפרץ והתמודדו עם עץ שנפל במגרש שלהם בחורף שעבר, או שיותר חשוב העצים וטבע עירוני".

כמה עצים נכרתו בשנה שעברה



מקור: פקיד היערות הארצי

עד שתהיה תשובה לתהייה של חסון בדבר עמדת המדינה, הנתונים מלמדים שב"קרב" בין פרויקטים נדל"ניים לבין העצים - ידם של האחרונים בדרך כלל על התחתונה. ליאורה אלינר, יועצת לענייני תמ"א 38 ורישיו, חקרה את הנושא כחלק מלימודי תואר שני בבית הספר פורטר ללימודי סביבה של אוניברסיטת תל אביב.

עבודת המחקר שלה מתמקדת בהשפעת קידום פרויקטי תמ"א 38 ברמת גן על העצים הוותיקים, ומסקנתה חד משמעית: התוכנית מחסלת את העצים הוותיקים בתחומי המגרשים ולעתים גם ברחובות עצמם. חיזוק המבנים והרחבתם מביאים לחיסול מוחלט של העצים הוותיקים, בתחום המגרש ולא פעם גם ברחוב. כמו כן, מה שמוגדר ע"י הרשויות כ"פיצוי נופי", כלומר, נטיעת עצים חלופיים, איננו מייצר משמעות מיוחדת עבור הסביבה.

לדבריה, היא החליטה להתמקד ברמת גן בשל מדיניותה בעבר (כיום מדיניות העיר הפוכה) לתעדף פרויקטי תמ"א 38. לשם השוואה, בין 2005-2016, ניתנו בעיר היתרים ל-307 פרויקטים, בעוד שבתל אביב המספר עמד על 184. שלא במפתיע "מפת הפרויקטים" מגלה שהם מרוכזים ברחובות הצרים בשכונות הוותיקות, שמשופעים בעצים.

אלינר מדגימה בעבודתה: בבניין ברחוב יואב בשכונת חרוזים ברמת גן נכרתו עצי קתרוסית, וושינגטוניה ומכנף נאה. העץ היחיד שניצל, מסוג צאלון, דוכא באמצעות גיזום אגרסיבי ונקושי שרד.

בבניין אחר שברחוב חד נס לא סומנו חלק מהעצים בבקשה להיתר ועל כן הם נכרתו. גם ההנחיה על נטיעת 12 עצים במגרש עצמו וברחבי העיר, כפיצוי נופי, לא יושמה. בפרויקט אחר ברחוב רוקח לא התקבלה חוות דעת של פקיד יערות, ואולם מהמסמכים ניתן היה ללמוד ש-43% משטח המגרש היה מכוסה בצמחייה. כיום, כמות הצמחייה עומדת על 2% בלבד, וזה לא מפתיע היות שחניון תת קרקעי תופס 100% מתכנית המגרש.



"העצים לא היו במודעות"

אלינר מסבירה שאין באמת הבנה לתרומה של העצים לערים. "תמ"א 38 עובדת בקנה מידה קטן בתוך המרקם העירוני הקיים, שנשען בעיקר על העצים הפרטיים, ולכן, הפגיעה יותר משמעותית. לדעתי עצים בכלל לא היו במודעות של מהנדסי העיר הקודמים".

כדי שלא להגיע למצבים שפרויקטים רבים נעצרים בשל המחלוקת סביב העצים, הפתרון שהיא מציעה הוא לסמן את העצים כבר בשלב מוקדם של התכנון. "צריך שבכל אגף הנדסה של רשות עירונית יהיה נאמן עצים, שהגנה על עצים תהיה תפקידו: מיפוי העצים, נתינת ערכיות לעצים וקביעת מנגנוני הגנה על העצים. כל אלה כרובר ראשון, לפני התכנון. רובד נוסף זה פיצוי לעיר ולנופים על כל עץ שנכרת. ברגע שנכרתים עצים בפרויקט חייבים לתת פיצוי אמיתי עם בתי גידול אמיתיים, שיאפשרו לעצים לשגשג".

שהעצים יהיו רכוש משותף

רמת גן אינה היחידה. סיכום חלקי וראשון מסוגו לבקשות כריתת עצים לפי ערים לשנת 2020 מעלה שבראשון לציון נכרתו 7,701 עצים, בירושלים 2,655, בת"א 2,042, בר"ג 1,372, ובחיפה 686.

המספרים, שאסף מתכנן הערים שי הרשקו, מתבססים על נתונים של פקיד היערות הארצי, וגורמים בענף מייחסים רבות מהכריתות לפרויקטים של התחדשות עירונית, בדגש על תמ"א 38.

פרופ' יפעת הולצמן גזית, מרצה בבית הספר למשפטים על שם חיים שטריקס במסלול האקדמי המכללה למינהל, העלתה פעם את הרעיון שיש להתייחס לעצים, שנמצאים בממשק עם הרחוב או עם בניין גובל, כאל "רכוש משותף", בהסתמך על סעיף 49' לחוק המקרקעין.

אלינר לוקחת את העניין צעד אחד קדימה ומציעה שכל העצים, הן ברחוב והן בתחומי המגרשים הפרטיים, יתפסו כנחלת הכלל, ושבודמה למבנים לשימור הם ייהנו מהגנה גבוהה יותר מאשר במצב כיום.

כדאי לדעת

חשוב לבחון את עניין העצים בשלבים מוקדמים יותר של הפרויקט. בנוסף, במשרד החקלאות פרסמו לאחרונה "ליקוט פתרונות להקמת בתי גידול לעצים במרחב העירוני המרוצף", שבו רעיונות מכל העולם, לנטיעת עצים ברחובות שעוברים התחדשות.

כלכלה < חדשות הנדלן

חשיפה: כך תיראה כיכר פריז החדשה בירושלים

מזרקה חדשה, עצים ורחבה גדולה: כיכר פריז ההיסטורית, סמל מחאת בלפור, תעבור מתיחת פנים. העבודות בכיכר יתחילו בעוד חודשיים וצפויות להימשך 9-9 חודשים, עד סוף שנת 2021

יעל פרידסון | פורסם: 09.03.21, 12:12



כיכר פריז היא אחד המקומות מזהים עם הפגנות בירושלים, בשל הקרבה למעון ראש הממשלה. בכיכר נערכו הפגנות היסטוריות רבות, אך בשנה האחרונה הכיכר התפרסמה בגלל ההפגנות הקבועות מידי מוצ"ש והמחאה על המזרקה המפורסמת. בעוד חודשיים תתחיל עיריית ירושלים, בביצוע פרויקט השדרוג של כיכר פריז, בעלות של כ-12 מיליוני שקלים, שישנה את פניה באופן משמעותי.

<< לסיפורים הכי מעניינים והכי חמים בכלכלה - הצטרפו לערוץ הטלגרם שלנו



חידוש כיכר פריז ירושלים (הדמיה: טוסם הדמיות)



תעבור שידורו ומתיחת פנים. חידוש כיכר פריז ירושלים (הדמיה: טוסם הדמיות)

Promoted Links by Taboola

אך אתם אוהבים את הקפה שלכם? רכשו מכונת של נספרסו וקבלו מקצין במתנה! נולדתם בשנים 1955-1990? כך תוכלו להרוויח עשרות אלפי שקלים מביטוח החיים! גוסי המונים למסעדה הצליח מעל ומעבר למצופה: "עם ישראל התגייס בשבילי" מחסיני חשמל ערוץ הביטוח

אנכל

ערוץ הביטוח

שמה הרשמי הוא כיכר צרפת והיא ממוקמת בליבה של העיר והמחברת בין הרחובות הראשיים - המלך ג'ורג', אגרון, קרן היסוד ורמב"ן. הכיכר הוקמה בשנות השישים כמחווה לעיריית פריז שחנכה את כיכר ישראל בפריז. המזרקה המפורסמת היתה במשך שנים במרכז הכיכר. ריעה לתנועה ובשנות התשעים היא הוזזה הצידה וסביבה הוקמו ספסלי אבן מדורגים, ומשמשים לקיום עצרות פוליטיות.

עוד לפני המפגינים בבלפור, הכיכר היתה מוקד מחאה מרכזי. במשך כשלושים שנה, מידי יום ששי מגיעות למקום פעילות "נשים בשחור" המפגינות נגד הכיבוש. בכיכר נערכו ההפגנות הגדולות נגד ההתנתקות והמחאה החברתית ב-2011, והיא הפכה לסמל של המחאה בבלפור בשנה האחרונה.



הפגנה של "הדגלים השחורים" בכיכר פריז (צילום: שלו שלום)

במסגרת עבודות השדרוג שתבצע חברת "מוריה", תוקם מזרקה אומנותית גדולה, אליה תצורף המזרקה הוותיקה ותוצב במרכזה של הכיכר המשודרגת, שתגלוש לרחוב צדדי. בנוסף, תותקן מערכת תאורה חדשה וינטעו עצים להצללת שטח הכיכר ושיתילת פרחים, ריצופים חדשים, התקנת ריהוט רחוב ועוד.

התכנון של כיכר פריז המחודשת משתלב עם תכנון הקו הכחול של הרכבת הקלה בירושלים, קו הרכבת השלישי בעיר שהקמתו תחל בחודשים הקרובים ועתיד לעבור על ציר זה, ברחובות קרן היסוד והמלך ג'ורג'.

העבודות בכיכר צפויות להימשך כתשעה חודשים ואמורות להסתיים בסוף שנת 2021. בעירייה הדגישו כי עבודת שתילת העצים והפרחים תושלם במהלך הקיץ הנוכחי לפני תחילתה של שנת השמיטה.

ראש העיר ירושלים, משה ליאון: "עבודות שדרוג כיכר פריז הן חלק ממהפכת שדרוג התשתיות העוברת בשנים האחרונות על העיר ירושלים, תוך שיפור נראות המרחב הציבורי ואתריה התיירותיים של ירושלים. נמשיך במהפכה זו לטובת כלל תושבי העיר ומבקריה".

[מחפשים דירה/כנס? כנסו ל-y נדל"ן, אתר הנדל"ן של המדינה](#)

[מצאתם טעות בכתבה? כתבו לנו על זה](#)

תגיות: פריז כיכר אתרים ירושלים מחאה

מתברר שזה אפשרי: שכונה חדשה נבנתה ב-3 שנים בלבד

שכונת בצוותא בחריש היא הראשונה שאוכלסה לאחר שנבנתה בשיטת תכנון ובנה, שבה יזם אחד אחראי על הפרויקט כולל תשתיות. המדינה התחייבה לפרסם מכרזים נוספים אך עד עתה הושלמו 3 בלבד. בין הסיבות: חסמים מול רשויות מקומיות ומיעוט יזמים שניגשים למכרזים

הילה ציאון פורסם: 07:23 , 07.03.21



ניתן לקצר הליכים: בזמן שבישראל לוקח במוצע כשבע שנים לבנות שכונה (לא כולל תכנון סטטוטורי במוסדות התכנון, תהליך שאורך כ-15 שנים יחד עם הבנייה עצמה), לראשונה הושלמה השבוע בניית שכונה חדשה בשלוש שנים בלבד, חרף משבר הקורונה שהוביל לעיכובים בהתחלות הבנייה בשנה החולפת. מדובר בשכונת "בצוותא" בחריש, שנבנתה על ידי חברת שפיר מגורים במסגרת הפיילוט הראשון של שיטת "תכנון ובנה".

- [איפה נמכרה דירת 4 חדרים ב-5 מיליון שקל?](#)
- [דירה מקבלן: משרד השיכון הסדיר תקנות למסירת הנכס](#)
- [כך זינקו מחירי הדיור בעשור האחרון: איזו עיר בראש?](#)

<< לסיפורים הכי מעניינים והכי חמים בכלכלה - הצטרפו לערוץ הטלגרם שלנו

במסגרת שיטת תכנון ובנה, יזם אחד אחראי על בנייתה של שכונה חדשה כולה, החל מתכנון ועבודות פיתוח המגרשים ועד לבנייה של כלל יחידות הדיור, התשתיות ומבני הציבור והחינוך, תוך פרק זמן קצוב (כ-40 חודשים) במטרה לייעל את זמן הבנייה ולהוזיל עלויות. זאת בניגוד למצב כיום, במסגרתו כמה יזמים מקימים פרויקטים למגורים ואילו קבלני תשתיות מקדמים בנפרד מיזמי תחבורה ומבני ציבור וחינוך. מצב כזה מוביל במקרים רבים לסיטואציה שבה פרויקטים למגורים מתאכלסים, בעוד שהתשתיות לשימוש הדיירים עדיין אינן מוכנות, ומטרת השיטה לצמצם את החיכוך בין הגורמים לכדי פעולות של גורם אחד בלבד.



שכונת בצוותא בחריש, מבט מלמעלה (צילום: רודי אלמוג)

מדובר בתוכנית שקידם משרד הבינוי והשיכון במטרה, כאמור, לקצר את זמני הבנייה באמצעות הקמת שכונות מגורים במקביל לפיתוח תשתיות תואמות על ידי יזם יחיד. התוכנית אושרה בספטמבר 2016 על ידי מועצת מקרקעי ישראל והתייחסה תחילה לשכונות בנות 1,000 יחידות דיור ומעלה. בשנה שעברה עדכנה המועצה את ההחלטה והפחיתה את מכרזי תכנון ובנה עבור שכונות בנות 500 דירות ומעלה כדי לאפשר קיום של יותר מכרזים מסוג זה.

המכרז הראשון במסגרת השיטה היה להקמת שכונה חדשה בחריש, ובדצמבר 2017 זכתה בה, כאמור, שפיר מגורים. החברה הצליחה לתכנן ולסיים את בניית השכונה ב-28 חודשים, כאשר 122 משפחות נכנסו השבוע לשבעת הבניינים הראשונים וספסי 4 (אכלוס) נוספים עתה יתקבל בשבועות הקרובים. השכונה כוללת 1,519 דירות ב-86 בניינים, שני בתי ספר, 11 כיתות גן ילדים, מרכז מסחרי, מתנ"ס, אולם ספורט ומגרש ספורט וההיקף הכספי של בנייתה עומד על 1.6 מיליון שקל.

לדברי טלי כהן, סמנכ"לית שיווק בחברה, "מדובר בקצב בנייה חסר תקדים של שכונה בישראל, קבלת טפסי 4 ותחילת האכלוס הם הוכחה לכך שהפיילוט הראשון של תכנון ובנה הוכתר כהצלחה. בתקופה שבה מדברים על מחירי הדירות שנמצאים במגמת עלייה בשל העובדה שהביקוש עולה על ההיצע, הפיילוט מוכיח שהוא יכול לשמש כלי להגדלת היצע הדירות בזמן קצר יחסית לטובת בלימת עליית המחירים. מדינת ישראל צריכה לייצר מכרזים נוספים לטובת טיפול במשבר הדיור".



השטח שבו הוקמה השכונה. תוך 3 שנים בלבד (צילום: רוני אלמוג)

Promoted Links by Taboola

מולדתם בשנים 1955-1990? כך תוכלו להרוויח עשרות אלפי שקלים מביטוח החייםהבדיקה החדשה שכל בעל קרן השתלמות חייב לבצע אחת לשנה"הקילוגרמים נשרו": חנה לסילאו חושפת את כל הפרטים על הדיאטה שבזכותה השילה 22 ק"ג ערוץ הביטוח אלפא פיננסים חדשות

מעט ניגשים למכרזים, חסמים מול רשויות מקומיות

המדינה התחייבה לפרסם מכרזים נוספים בשיטת תכנון ובנה באמצעות משרד השיכון ורשות מקרקעי ישראל (רמ"י), אולם רק בינואר השנה הושלמו שני מכרזים חדשים של משרד השיכון לבניית שכונות שלמות בבית שמש ובשדרות, שפורסמו ב-2018. מכרז נוסף שקידמה רמ"י בשכונת תלמים בבאר יעקב ב-2018, ונדחה מספר פעמים בשל חוסר התעניינות מצד יזמים, הושלם לאחר שזכתה בו חברת ארוי הנגב. מדובר במכרז להקמת 790 דירות ששווק תחילה כמכרז תכנון ובנה ובהמשך כמכרז מחיר למשתכן. הסיבה לזמן הארוך הלוקח להשלמת המכרזים ולעובדה שפורסמו מעט כאלה בשנים האחרונות נעוצה, בין היתר, במציאת יזמים המוכנים להתמודד במכרזים אלה וכן בחסמים מול הרשויות המקומיות. למכרז בחרשי ניגשה חברה אחת בלבד וכך גם למכרזים הנוספים.

אשר לתקשורת מול הרשויות, על מנת להקים שכונה שלמה על כל הדירות, התשתיות ומוסדות החינוך והציבור שבה, יש צורך בתיאום מלא עם הרשות המקומית, כמו גם עם משרד החינוך. מאחר שמדובר באכלוס מסיבי בבת אחת, ההעדפה של המדינה היא להתמקד ביישובים שבהם קיימת תנופת בנייה גם כך, ושיש באפשרותם לקלוט מאות ואלפי תושבים חדשים בפרק זמן מיידי. זאת הסיבה שהעיר החדשה חריש נבחרה כפיילוט, וכך גם הערים בית שמש, שדרות ובאר יעקב שבהן קיימת תנופת בנייה.

המכרזים בבית שמש ובשדרות כוללים 1,036 דירות במתחם ד'5' בשכונת רמת בית שמש שבבית שמש ו-1,010 דירות במתחם הבוסתנים בשדרות. החברה הזוכה בבית שמש היא נתיב חברה לבנין והשקעות וההיקף הכספי של בנייתה נאמד ב-1.5 מיליון שקל. בשדרות זכתה אסום חברה קבלנית לבניין. במסגרת מכרזים אלה נקבע כי 50% מהדירות שיוקמו יהיו במתכונת תוכנית דיור במחיר מופחת (המחליפה את תוכנית מחיר למשתכן). מכרז נוסף בשיטת תכנון ובנה מקודם על ידי רמ"י בבאר יעקב. המכרז, שכבר נדחה מספר פעמים, כולל הקמת שכונה חדשה עם כ-500 דירות. חוברת המכרז צפויה להתפרסם בשבוע הבא והוא אמור להיסגר במאי השנה, אם לא יידחה שוב.

מנכ"ל היי"ד הבינוי והשיכון, יאיר פינס, התייחס לאכלוס שכונת בצוותא בחריש: "אכלוסה של ה הראשונה שנבנתה בשיטת תכנון ובנה מהווה אבן דרך משמעותית בענף הבנייה למגורים בישראל. בזכות השיטה החדשנית הצלחנו לצמצם את לוחות הזמנים בחצי, כאשר שכונה שלמה מא' ועד ת' נבנתה בשלוש שנים בלבד, ומעל ל-1,000 משפחות

יתאכלסו בה בתקופה הקרובה. חשוב לציין כי אכלוס זה לא היה מתאפשר ללא המאמצים המשותפים של עובדי המשרד בשיתוף הרשות המקומית על מנת לדאוג לכלל תכניות הבנייה מראש. לא רק שהשיטה מייעלת את כל תהליך הבנייה, היא מייתרת חיכוך בין גורמים שונים, והשכונה נבנית באופן הוליסטי, מהיר ואפקטיבי עם יזם אחד".

[מחפשים דירה/נכס? כנסו ל-y נדל"ן, אתר הנדל"ן של המדינה](#)

מצאתם טעות בכתבה? כתבנו לטע על זה

תניות: [תשמיית](#) [חריש](#) [בנייה](#)

מתחת לאדמה: מה אתם יודעים על תכניות המטרו בישראל?

תכניות המטרו יצטרפו בקרוב לתכניות התחבורה הציבורית הכללית, ביניהן תכניות הרכבת הקלה שנבנית בימים אלה וסופן יקרה רק בעוד שנים רבות. האם הציבור יודע מה עומד לפניו ואיך כל זה ישפיע על החיים של כולנו?

נועה לביא וליאת זנד | עודכן: 09.12.20, 14:38

בשיתוף מרכז הנדל"ן

בקרב יצטרפו תוכניות המטרו בישראל לתוכנית הרכבת הקלה, שבעתיד יצרו מארג של תשתיות תחבורה ציבורית נגישה. מטרת התכניות הללו היא לשפר את הדרך של כולנו ממקום למקום והמטרה היא לקצר משמעותית את זמני הנסיעה למרכזי התעסוקה במרכז ומהם חזרה.

תוכניות המטרו כבר הופקדו ובקרוב יצאו העבודות לדרך. בנוסף, תכנית תמ"א 70 - תכנית מתאר ארצית למרחב מערכת המטרו במטרופולין תל אביב - הטילה מגבלות בניה קשות והביאה להקפאת פרויקטים רבים. האם הציבור מודע לריבוי התכניות ולהשלכות שלהן על החיים של כולנו בשנים הקרובות?



מתי אצלנו? המטרו בברלין (צילום: shutterstock)

מהי תכנית המטרו?

"תכנית המטרו היא השלמה של תכנית הרכבת הקלה. אפשר לומר שרכבת המטרו היא האח הגדול של הרכבת הקלה", אומר עורך הדין צבי שוב, מומחה לתכנון ובנייה.

"הרכבת הקלה תהיה בעיקרה יותר עילית והנסיעה שלה תהיה איטית יותר. יהיו בה יותר תחנות והיא יותר נגישה לרחוב עצמו. מולה המטרו היא תת קרקעית והמהירות שלה רבה יותר. אופן הפיזור של השתיים יהיה כשתי וערב בכל גוש דן המורחב - תל אביב, רחובות, רעננה, פתח תקווה - שילוב בין הרכבת הקלה לבין המטרו.

"בעתיד, אם תושב ברעננה או בפתח תקווה ירצה להגיע לתל אביב, סביר שהוא יעלה על המטרו ותוך זמן לא ארוך יגיע ליעדו, ממש כמו שאנחנו רואים במדינות אחרות".



(צילום: shutterstock)

עד כמה מודעים התושבים לתכנית המטרו?

אמנם התכנית מוכנת, אבל לא בטוח כלל שתושבים ובעלי קרקעות מבינים את מורכבותן והשלכותיהן על חייהם ורכושם.

"יהיו מי שייחזרו מהמטרו, אין ספק", אומר עו"ד שוב. "אבל בעשור הקרוב או בעשרים השנים הקרובות ירנש האזרח את נושא המטרו מצדו השני, הפחות חיובי.

"לצערי, קיימת בעיה של מתן הודעה מוקדמת למי שעלול להיפגע מהבנייה. למעשה, אין שום חובה לתת הודעה אישית על תוכנית פונעת דוגמת הרכבת הקלה, המטרו וכדומה.

"יש פקודות של המנדט, שבזמן ההפקעה, כשלוקחים לך את הקרקע נותנים לך הודעה אישית. המשמעות היא, שהפגע הפוטנציאלי עלול לאחר את המועדים וחייב לבדוק את הדברים מיוזמתו כי ייתכן ואף אחד לא יודיע לו. אין חוק מטרו, למרות שלדעתי היה צריך להיות חוק מטרו ייעודי. יש את חוק התכנון והבנייה, אבל לא על זה אנחנו מדברים אלא על פקודות הפקעה מנדטוריות.

"קיימת הזכות להתנגדות והזכות לתבוע פיצויים, אבל בפועל, לגבי התנגדויות זה כבר מאוחר עבור חלק מהתכניות ועבור חלקן זה תקף ממש בימים אלה".



(צילום: shutterstock)

המרוץ לפיצוי

לגבי הפיצויים, אומר עו"ד שוב, שמהרגע שתאושר התוכנית יתחיל מרוץ לגבי פיצויים. "מי יעשה הבית שלו מסומן, למשל, להריסה מפני שהוא מתוכנן להיות הכנה או אזורי עבודות של המטרו, עלול למצוא את עצמו בלי כלום", הוא אומר.

"כל אחד יכול לבוא ולהגיש התנגדות, אבל ברור שהפגיעה שונה בין מי שהמטרו יעבור לידו ובין מי שהמטרו יעבור מתחתיו. מי שרכושו ממש מעל המטרו, ייתכן שגם הבית שלו לא יהיה קיים מחר בבוקר, בין אם לתקופה חלקית או לתקופת העבודות מפני שהולכים להשתמש בקרקע שלו לעבודות.

"שאלות הפיזיו הן שאלות כלכליות ואנחנו לא יודעים היום מה הולך להיות כי בתוכניות האלה יש הרבה ערפל. רק בהמשך נדע לגבי התכניות, כשנוציא את היתרי הבנייה ולשם כך צריך יהיה לקחת אנשי מקצוע ולהתחיל לבדוק התנגדויות ולתבוע פיצויים. זה מחייב לעקוב כי הדברים הם מאוד דינמיים", הוא מסביר.

מה יהיה על דיירים שיפגעו?

"חייבת להיות חובת הודעה כלשהי לאנשים שהמטרו 'נופל' על הבית שלהם או נופל בצורה שמשפיעה על סביבת החיים שלהם", אומרת מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל אביב יפו.

"אני מכירה את זה כבר מהרכבת הקלה - יש אנשים שמודעים, שמגישים התנגדויות לתוכנית כזאת דרמטית ויש אנשים שלא יודעים עד היום שמגיעים אליהם לחצר ורוצים לקחת להם את המטבח".

להבי מצביעה על הפגיעה דווקא במוחלשים "אותם אנשים שחיים עם פחות מודעות לתוכניות בניין עיר. עבור מי שהדבר נופל על הבית שלו, לא דווקא בתל אביב, לדעתי צריך לתת לו דיור חלופי. כיום, מדברים על פיצוי ש-70% מתוכו מממנת המדינה ו-30% מתוכו מממנת העירייה. יש הרבה מאוד ויכוחים סביב העניין הזה. לדעתי, רוב הציבור לא מודע למטרו, רוב הציבור הפסיד את תקופת הגשת ההתנגדויות ורוב הציבור, אם לא ייקח עו"ד שיעמוד לצידו, יפסיד את הזכות שלו לפיצויים".

להבי מדגישה את חשיבות המודעות הציבורית: "אי אפשר לומר מודעות בלי לייצר חוק, שבאמצעותו מחייבת מדינת ישראל להודיע, לכל מי שתוכנית כזאת משפיעה עליו, שיש לו זכות להגיש התנגדות ושיש לו זכות לדרוש פיצויים. אנשים צריכים לדעת מה עומד לקרות ולא שזה יגיע להם בהפתעה".

השפעת המטרו על ענף הבנייה

לרכבת הקלה היכינו 60 שנה ולא ברור כמה שנים נחכה למטרו. "ברור שתהיה לנו פה הקפאת בנייה שקודם כל תפגע בכל מי שרצועת התכנון נופלת עליו ובסביבתו", אומרת להבי. "הקפאת הבנייה תפגע ביומים, תפגע בבעלי בתים, תפגע בתמ"א 38, בהתחדשות העירונית והבעיה היא שאין פרק זמן מוגדר בחוק שהמדינה חייבת לעמוד בו".

וכאן מדגישה להבי את בעיה מרכזית נוספת – מגבלת הזמן. "צריך לחייב את המדינה לקבוע לוח זמנים ועל כל סטייה מהלוח זמנים האלה לתת פיצוי למי שנפגע מכך. לא ייתכן שכל זה מתנהל בערפל, ללא מגבלת זמן על הגבלות בנייה בשטח. בינתיים, מה שהמדינה עושה מתוקף התמ"א 70, היא מתכננת כיצד להעצים את זכויות הבנייה מסביב, כשלא ברור כלל אם היא תבצע הפקעות, האם בעלי הנכס שממנה הופקעה האדמה או הבניין, ייהנו מהזכויות או שהמדינה מתכוונת להפקיע ולהקנות זכויות מאוחר יותר והיא עצמה תהנה מההשבחה תוך שהיא נוקטת בגישה של מתן פיצוי מוקדם למי שהפקיעו ממנו.

"העיריות יודעות איפה עוברת רצועת התכנון ולא תמיד אלה תואמות את תוכניות המתאר שלהן. לפעמים השיקולים הם שיקולים כלכליים בהם אולי ניתן יהיה לתת יותר השבחה ויותר זכויות בנייה. העיריות גם לא יודעות כמה זמן זה ימשך ואפילו לא יודעת מתי תיגמר הביצוע של הקו הירוק (של הרכבת הקלה, ל.ז.), שהתחילו כבר לעבוד עליו".

תקציב של 150 מיליארד שקלים

עו"ד שוב מתייחס לתקציב הגדול המתוכנן לפרויקט זה. "אנחנו יודעים שגם ברכבת הקלה דיברו על תקציבים מסוימים והמספרים אחר כך היו אחרים לגמרי", הוא אומר ומתייחס לתכניות התקציב של הרכבת הקלה, שהתחילה מ-7 מיליארד שקלים והגיעה כבר לכ-20 מיליארד. "המספרים נזילים ואף אחד לא יכול לדעת באמת כמה זה יעלה", הוא אומר.

"אין באמת יכול לדעת מה התקציב שתצטרך אם אתה עוד לא יודע בדיוק כמה בתים תפקיע, בכמה תכניות תפגע ואם התוואי שלך ישתנה וכדומה? המדינה הייתה צריכה

לעשות שיעורי בית הרבה לפני שמתחילים. ברגע שאתה מתחיל את הניתוח אתה לא עושה את הבדיקות תוך כדי הניתוח", הוא אומר.

"בעל דירה בפתח תקווה או בתל אביב, שפתאום מוציא תכנית ורואה שהוא מסומן להריסה, החיים שלו בשנים הקרובות יתהפכו. הוא לא יכול לעשות שום דבר - לא למכור, לא להשכיר, הוא לא יודע מה יקרה מחר, אם יקבל פיצוי ואיזה פיצוי יקבל", אומר עו"ד שוב, "עכשיו בודקים מאיפה יגיע הכסף, אבל הקפאת הבנייה כבר פורסמה אז אולי כדאי לבדוק מהיכן יגיע הכסף".



תחנת מטרו בפריז (צילום: shutterstock)

מהו מס המטרו?

מסתבר שהרעיון למימון הוא הרצון להרחיב וליצור בנייה יקרה מסביב לתחנות והרשויות והמדינה יקבלו מכל זה 70-75%. "זה יהיה מס מטרו ועל זה יהיה גם מס שבח. "בשורה התחתונה, המדינה תיקח בפועל את הכל לעצמה וכך, לא נתנה דבר לאותם נפגעים להם מגיעים פיצויים", הוא אומר.

"בפועל, יש פה הרבה אי וודאות, שהיום היא על השטח אבל אף אחד לא באמת יודע מה הוא הולך לעשות עם זה, שלא לדבר על הכותרות שצצות, על כך שאולי יבוטל פרויקט המטרו. אז מה, סתם שיחקנו והוצאנו כך וכך מיליארדים ועכשיו לא ברור מה יהיה? התב"ע לקראת אישור, אז צריך כמה שיותר מהר להתעשת ולחוקק חוקי מטרו - איך מודיעים, איך תובעים, איך משלמים ותוך כמה זמן", אומר עו"ד שוב.

מה נותר לאזרח הקטן לעשות?

"האזרח הקטן, שיועד שהמטרו עובר עליו או לידו, חייב להתארגן עם עורכי דין. אין לו שום עזרה מהרשויות, לא מהרשויות הממלכתיות אולי אפילו להפך, יכול להיות שלא מחשבנים כמה זה יעלה בתקווה שהרבה לא ידעו ולא ידרשו את הפיצויים בזמן", אומרת מיטל להבי.

"צריך קודם כל להתעשת, לקחת עורכי דין ולעמוד בחזית. גם אם הפסידו האזרחים את הזמן להגיש התנגדויות, עדיין לא הפסידו את הזמן לדרוש פיצוי, וזה דבר מאוד חשוב. עכשיו המדינה הולכת ומממנת פרויקט על חשבון היטלי השבחה, על חשבון זכויות בנייה. ההיבט התכנוני פתאום הופך להיות כלכלי, וגם חושבים על כל מיני מיסים כמו אגרות גודש וגזרות נוספות על הציבור, שאולי חלקן נכונות או לא נכונות, אבל לבטח לא זו הדרך לקדם פרויקט בסדר גודל כזה. כשאתה עובר עם פרויקט כזה במטרופולין הכי גדול במדינה אתה צריך לעשות את זה בצורה מסודרת".

"סון ה במחשבת תחילה", מסכם עו"ד שוב. "כולם יודעים שצריך להיות מטרו, השאלה היא - כמה ישלמו את המחיר בשביל הניסוי הזה שעושים כרגע. צריך קצת הפקת לקחים מההתנהלות סביב הרכבת הקלה. לצערי הרב, גם עכשיו אף אחד לא יודע בדיוק איך

זה יגמר ואיך זה יהיה. שיתעשתו, ישבו, ינתחו. לא יכול להיות שבן אדם עם דירת מגורים לא ידע בוודאות שהוא יקבל לפחות דירה חליפית, אם לא פיצוי בתוך הדבר הזה. זה לא יכול להיות נתון לפרשנויות וצריך להיות מאוד ברור מה הדרך שאף אחד לא יפגע. החובה היא לתת פיצוי ולא לדרוס את האזרח הקטן בעת שעושים פרויקט לאומי".

בשיתוף מרכז הנדל"ן

[מצאתם טעות בכתבה? כתבו לנו על זה](#)

פרסום ראשוני: 10:10 , 09.12.20

תניות: [התחדשות עירונית](#) [מטרו](#) [פיצויים](#)