TheMarker

נוסעים במכונית הפרטית שלכם? תשלמו: הפתרון של פלוג למכת הפקקים

הנגידה מציעה להטיל אגרות גודש על נהגי רכבים פרטיים במטרה לצמצם את העומס בכבישים - במקביל לשיפור התחבורה הציבורית ■ למרות ההשקעה בשנים האחרונות בתחבורה הציבורית, הציבור סבור כי היא סובלת מבעיות קשות של זמינות, נגישות וסינכרון

18:40 03.07.2018 מאת: **אבי וקסמן**

שיפור אמיתי במצב התחבורה בישראל ידרוש גם גזירות על בעלי הרכב הפרטי, במטרה להפחית את השימוש בו, ובהן אגרות גודש – כך אמרה נגידת בנק ישראל, קרנית פלוג, בנאום שנשאה בכנסת במסגרת יום התחבורה הציבורית שצוין בה היום (ג'). אגרות גודש יכולות להיות אמצעי יעיל למאבק בעומס בכבישים – אבל בממשלה נזהרים מאוד מאוד מקידומן, מחשש שיהיו שנואות על הציבור, בעיקר כל עוד מערכת התחבורה הציבורית בישראל אינה מספקת לו חלופה אמיתית.

מלבד ההשקעה הנדרשת בתחבורה הציבורית, אמרה פלוג, יידרשו תמריצים להפחתת השימוש במכוניות, כמו התאמות במערכת המס וברכיבי שכר. החזר הוצאות הרכב המשולם לרבים מהעובדים במגזר הציבורי הוא דוגמה לרכיב שכר שמעודד בעלות על מכוניות.

באשר להשקעה המתוכננת בתחבורה הציבורית, הזהירה הנגידה כי עליה להיעשות בחוכמה. "גם אם נשקיע הרבה מאוד כסף בתחבורה הציבורית, הפרטים הקטנים והתכנון החכם הם אלה שיקבעו אם ההשקעה תהיה מועילה או אולי אפילו תרד לטמיון", אמרה.

לדברי הנגידה, למרות ההשקעה המשמעותית שנעשתה בשנים האחרונות בתחבורה הציבורית, הציבור עדיין סבור כי מערכת התחבורה הציבורית סובלת מבעיות של זמינות, נגישות וסינכרון – ולכן ממעט להשתמש בה, חרף הגודש בכבישים. רובם המוחלט של היוממים בישראל – אלה שנוסעים מדי יום למקום עבודה מחוץ ליישוב מגוריהם – עושים זאת במכונית פרטית, ציינה פלוג.

"הנזק השנתי בגין גודש הוערך על ידי משרד האוצר, משרד התחבורה וגופי התכנון בניתוח שפורסם ב-2016 בכ-35 מיליארד שקל, ואם לא יבוצע שינוי מהותי הוא צפוי להיות כפול מכך עד 2040", הוסיפה.

שיפור בתחבורה הציבורית "יתרום לחיים עצמם"

לפי בדיקה שנעשתה בדו"ח בנק ישראל, ההוצאה התקציבית בפועל על תשתיות תחבורה נמוכה מהמתוכנן בעשרות אחוזים, אף שהממשלה לא ביטלה תוכניות משמעותיות לפיתוח התחבורה. הסיבה לכך היא יכולת הביצוע של המגזר הציבורי – שבגללה התוכניות מתבצעות בקצב נמוך מהמתוכנן.

"על פי כל פרמטר, רמת התחבורה הציבורית בישראל נמוכה מזו שבמרבית המדינות המפותחות, וההשקעה בתחבורה, למרות הגידול בה, אינה מספקת כדי לסגור או אפילו לצמצם את הפער באופן משמעותי", טענה הנגידה. "לאחר עלייה בשנים 2009-2013 ל-1.1% תוצר, בחמש השנים האחרונות שבה וירדה ההשקעה בתחבורה הציבורית ל-0.9% תוצר".

הרמה הנמוכה של תשתיות, ובראשן תשתיות תחבורה, היא מהסיבות לפריון העבודה הנמוך בישראל, אמרה הנגידה. סגירת פערי הפריון בין ישראל למדינות המפותחות תהיה פשוטה יותר אם עובדים יוכלו להגיע בקלות למקומות העבודה שלהם, ואם יוכלו למצוא עבודה המרוחקת מביתם מבלי שיהיו תלויים ברכב פרטי ומבלי לדאוג מבזבוז שעות ארוכות בפקקי תנועה.

השימוש הנמוך בתחבורה ציבורית, לדברי פלוג, הוא כנראה אחת הסיבות לכך ששיעור האבטלה בפריפריה גבוה משמעותי מבאזור המרכז. "באזורים המיושבים בדלילות יחסית, החשיבות של הרחבת שוק העבודה הרלוונטי באמצעות תחבורה ציבורית איכותית גבוהה במיוחד, ובפרט לאנשים שכושר השתכרותם אינו גבוה, שהאופציה של נסיעה ברכב פרטי יקרה מדי עבורם", אמרה.

לדברי הנגידה, שיפור בתחבורה הציבורית "יתרום לעלייה ברמת החיים ובאיכות החיים, ואפילו לחיים עצמם". שיפור כזה, אמרה, יסייע להעלאת הפריון, בין השאר באמצעות חיסכון בעלויות, לרבות על חניה, על רכישת מכוניות ועל שינוע סחורות; יעזור לעובדים ביישובים מרוחקים ממרכזי תעסוקה למצוא עבודה ההולמת את כישוריהם, בשכר הולם; יצמצם את הפערים במשק; יקטין את מספרן של תאונות הדרכים ואת הפגיעה באיכות הסביבה; ויגדיל את הפנאי ואת היצע הדיור הרלוונטי למי שמועסקים באזורי ביקוש.

שינוי אמיתי, אמרה פלוג, ידרוש מחויבות של מקבלי ההחלטות. כדי להבטיח זאת, הנגידה קראה לעגן את ההחלטות בתחום התחבורה הציבורית בתוכנית אב ארצית אינטגרטיבית; להבטיח מחויבות תקציבית ומקורות מימון לטווח ארוך; ולקדם שינויים מבניים ברשויות כדי לייעל את הרגולציה ולהקל על הקמה של מערכות להסעת המונים – שהיא כיום מסובכת במיוחד, בייחוד אם המערכות עוברות בשטחיהן של כמה רשויות מקומיות. עוד קראה הנגידה לשפר את השילוביות והקישוריות של רכיביה השונים של מערכת התחבורה הציבורית, ולהשלים את האיחוד של מערך התשלום.

איתמר בן-מאיר, מנכ"ל חברת התחבורה הממשלתית נתיבי איילון, אמר במסגרת אירועי יום התחבורה הציבורית בכנסת: "אם לא יהיה שינוי משמעותי בהרגלי הנסיעה של כולנו, בעוד כמה שנים כולנו נעמוד במגה-פקק". לדבריו, יש ליצור בעבור הציבור אלטרנטיבות נוחות, יעילות ומהירות לרכב הפרטי. "משרד התחבורה והשר ישראל כ"ץ מבינים שחייבים לפצח את המשוואה ולהביא פתרונות חדשניים - וזה בדיוק השינוי שאנחנו מובילים", הצהיר בן-מאיר. הוא הוסיף כי האסטרטגיה שנבחרה היא מתן עדיפות למי שבוחר שלא להשתמש ברכב פרטי. "מי שיבחרו בתחבורה ציבורית ושיתופית יהיו VIP (אח"מים)", אמר.

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

בג"ץ מחק עתירת יצרני החשמל הפרטיים נגד השביתה של בחח"י

בג"ץ נתן תוקף להסכמות שהושגו על רפורמת החשמל והשתמש בביטול פסק הדין של בית הדין הארצי כנימוק למחיקת העתירה של פורום יצרני החשמל הפרטיים ● השופט פוגלמן: "בשלב זה, אין עוד סכסוך קונקרטי בין היצרנים הפרטיים לבין עובדי חברת החשמל שביסודו תשתית עובדתית עדכנית"

סוניה גורודיסקי 4/7/18

הרכב שופטי בג"ץ נתן היום תוקף להסכמות על רפורמת החשמל בין המדינה להסתדרות וועד עובדי חברת החשמל ומחק את העתירה של יצרני החשמל הפרטיים נגד זכות השביתה של עובדי חברת החשמל. בכך הסתיימה הסאגה המתמשכת שהתחילה לפני שנה כאשר יצרני החשמל הפרטיים, המדינה וחברת החשמל עצמה הגישו עתירה נגד פסיקת בית הדין הארצי לעבודה שאפשרה את שביתת עובדי המונופול הממשלתי. השביתה, נזכיר, התקיימה בקיץ שעבר במהלכה לא הונפקו חשבוניות ללקוחות הפרטיים ולא סופקו תשלומים לספקים ובהם יצרני החשמל הפרטיים.

כזכור, משיכת העתירה לבג"ץ הייתה תנאי הכרחי של ההסתדרות "בתמורה" להסכמות על מתווה הרפורמה. בכך ההסתדרות ניסתה להימנע מהדיון בבג"ץ שאיים לבטל את נשק יום הדין של ארגוני העובדים - זכות השביתה. המדינה, בדמות השרים שהובילו את הרפורמה, הסכימה לתנאי זה של ההסתדרות, אך התעקשה גם על ביטול הפסיקה של בית הדן הארצי.

ביטול פסק הדין הארצי היה אחד ההישגים של המדינה מול ההסתדרות - אם לא היה מבוטל, העתירה של היח"פים הייתה עומדת בתוקפה ומסכנת במידה מסוימת את עתיד הרפורמה. ואכן, השופט פוגלמן השתמש בביטול פסק הדין של בית הדין הארצי כנימוק החשוב ביותר ולמעשה היחיד למחיקת העתירה של פורום יצרני החשמל הפרטיים.

בהחלטה שניתנה הערב נכתב: "אין בידינו להיעתר לבקשת היצרנים הפרטיים להמשיך ולברר את עתירתם. כפי שמציינים יצרני החשמל הפרטיים, הסעד העיקרי שהתבקש בעתירתם הוא ביטול פסק הדין של בית הארצי לעבודה. סעד זה מושג במלואו..."

דבר מעניין נוסף שניתן ללמוד מעיון בהחלטת בג"ץ הוא שהשופטים העניקו מעמד ליצרנים הפרטיים בבית הדין לעבודה אם יחודשו השביתות. הכוונה היא לזכות לטעון נגד שביתות עתידיות בבית הדין, זאת בניגוד לעמדת ההסתדרות שטענה בתוקף בעבר כי אין לצדדים שלישיים, שאינם צד להסכם קיבוצי מעמד בבית הדין לעבודה.

מדובר בהחלטה מעניינת של הרכב שופטי בג"ץ שכלל לא דן על זכות השביתה, היות שמדובר בנושא תאורטי בלבד בשלב זה. "כעולה מהודעת המדינה, נכון לעת הזו עובדי חברת החשמל אינם נוקטים עיצומים כלפי היצרנים הפרטיים או בכלל. לפיכך, בשלב זה, אין עוד סכסוך קונקרטי בין היצרנים הפרטיים לבין עובדי חברת החשמל שביסודו תשתית עובדתית עדכנית.."

ובחזרה לזכות השביתה של עובדי המונופולים, בשורה התחתונה בג"ץ לא אמר את דברו הפעם בנוגע לזכות השביתה של המונופולים החיוניים במשק כנגד שינויים המבניים של הריבון.

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

הארנונה ככלי תכנוני: כך יכולות עיריות לנהל שימושי קרקע

רוצים מחסן ברחוב הראשי או בתי קפה? ערים משתמשות בסיווג הארנונה כדי להשפיע על תמהיל העסקים ברחובות, אבל לכוח הזה יש מגבלות

גיא נרדי 3/7/18

כולם יודעים גם שארנונה היא בבחינת מקור הכנסה שוטפת חשוב לעיריות, שארנונה למגורים היא גירעונית על פי רוב, ושביישוב שבו יש יותר עסקים ומסחר, כך ההכנסה העצמית לנפש גבוהה יותר. מה שפחות מוכר לציבור וגם למתכנני הערים, הוא ההבנה שלמניפולציות בגובה הארנונה יש משמעות באופן שהעיר מתפקדת ונראית, ושיש במדיניות הארנונה, כמובן בשילוב עם כלים תכנוניים אחרים, לייצר גם התחדשות עירונית.

עו"ד שגית אביטל אסף, ראש תחום מיסוי מוניציפלי במשרד עורכי הדין פישר בכר חן וול אוריון ושות', מסבירה ששיטת הגבייה עשויה להיות מורכבת מאוד: "יש הרבה כוחות שפועלים בשוק והרבה פוליטיקה. זה מדהים בעיני שבנק בתל-אביב לא ישלם כמו בנק בחדרה או בהרצליה, משום שמדובר בשיטות מדידה שונות, וגם בסיווגים שונים. במילים אחרות, התעריף הוא גם נגזרת של סיווג. כך למשל הרשות יכולה לפרק את החלל שאותו אנו מכנים בנק למחסן, ארכיב, משרדים וכו' וכל תת סיווג ישלם לפי תעריף אחר".

לעו"ד אביטל אסף חשוב להבהיר שיש לרשויות היום אפשרות להשתמש בארנונה ככלי לעיצוב פני העיר. היא מביאה כדוגמה עיר בשרון שהחליטה לשדרג את אחד הרחובות הראשיים בעיר. "הרחוב היה רצוף בערבוב של חנויות ומחסנים. העירייה פעלה אמנם לשיפוץ פני הרחוב, אך בין היתר היא נתנה תעריף מופחת למחסנים שנמצאים בעורף או בצד המבנה. מחסנים שנמצאים בחזית המבנה משלמים תעריף כפול כמעט פי שלושה (318 שקל לעומת 134 שקל).

"דוגמה נוספת היא זו של עיריית חולון, שביקשה להוציא את תחנות הדלק מתחומי אזורי המסחר והמגורים. העירייה קבעה תעריף של 40 שקל למ"ר באזור התעשייה - לשם היא ביקשה להעביר את תחנות הדלק, מול תעריף של 83 שקל לתחנות במקומות אחרים. עיריית חיפה, למשל, שרצתה למשוך תעשיות לפארק המדע באזור מת"מ, הפחיתה את הארנונה ב-80%" .

עו"ד מוטי איצקוביץ', ממשרד עוה"ד כץ גבע ואיצקוביץ, מביא כדוגמה את עיריית נתניה שרצתה לפתח את אזור התעשייה שלה כדי להכניס גופים גדולים ולכן יצרה תעריף ייחודי למסחר בשטח שמעל 20,000 מ"ר (כמו איקאה, למשל). לדבריו, היא קיבלה אישור לתעריף נמוך מאוד וכך "הרימה" את כל אזור התעשייה. כשעיריית ראשון לציון ניסתה לעשות את זה, היא לא הצליחה לקבל אישור. "למשרד הפנים ומשרד האוצר יש שיקולי רוחב. הם מבינים שהארנונה היא כלי תחרותי בין הרשויות. ברור שזה נגרע מרשות אחת ועובר לרשות אחרת".

דוגמה לקידום תכנון באמצעות ארנונה ניתן למצוא באזור התעסוקה החדש של חולון. שם פעל ראש העיר מוטי ששון במשך שנים על מנת להגדיר את האזור שבו פועל מתחם עזריאלי ומתחמים סמוכים לו כאזור ב', שבו ניתנת הנחה בארנונה, בניגוד ליתר חלקי אזור התעשייה המוגדר אזור א'.

יוגב שרביט, אורבניסט, אנליסט של מידע ובלוגר (המדד המוניציפלי), סבור שבחיפה אפשר למצוא דוגמה לשימוש שלילי בארנונה: "יש פערים משמעותיים בין הארנונה שמשלמים בעלי עסקים בקניונים לעומת עסקים שנמצאים בעיר. זו ארנונה שמדכאת התחדשות עירונית. מעבירה את המסחר מהרחובות לקניונים".

שרביט מאמין בתכנון מדיניות ארנונה שיהיה גלוי ושקוף לתושבים וליזמים: "עיריית באר שבע הוציאה לפני כעשר שנים מסמך שמגדיר מדיניות ארנונה לשמונה שנים קדימה. מבחינתי, כך צריך להתנהל.

"בעיני, הארנונה היא כלי מדיניות מיסוי מדהים שיכול להראות לציבור ודאות ולעודד התחדשות עירונית ברמת השימושים בלי לבנות מטר אחד רבוע. מסמך מדיניות כזה מסביר שמחדשים אזור מסוים על חשבון אחר? מה זה יעשה לעיר? זה רלוונטי, לתושבים, למשקיעים ולעסקים. המצב הנוכחי היום הוא שאין שום דיון פרודוקטיבי על מדיניות המיסוי העירוני".

"ההתפתחות הייתה אורגנית"

עוה"ד אביטל אסף מבהירה שההבנה שהארנונה היא כלי תכנוני היא מגמה של השנים האחרונות: "עד לא מזמן, במרכזי הערים הוותיקות ההתפתחות הייתה אורגנית. ברחוב הראשי אפשר היה למצוא מחסן, מתפרה, או סנדלריה לצד חנות יוקרה. ב-15 השנים האחרונות התחילו הערים לסדר, או לארגן את עצמן מחדש.

"לא פשוט לעשות את המהלכים האלה כי הם צריכים לעבור את מועצת העיר, את שר הפנים והאוצר, וההנמקות צריכות להיות מאוד מבוססות".

מתכננת ערים ותיקה איתה דיברנו מבהירה שהמשחק התכנוני העומד לרשות הרשויות הוא למעשה מוגבל למדי: "הרשויות הרגילות, שאינן איתנות פיננסית, מוגבלות ביכולתן לייצר שינויים במרכיבי הארנונה. כלומר, אם רשות רוצה להפחית במקום מסוים, היא צריכה להעלות במקום אחר, כך שסך כל ההכנסות מארנונה בעיר לא תיפגענה, על מנת לא לפגוע באיזון התקציבי. משרד הפנים הוא הרגולטור המאשר כל שינוי בתעריפי הארנונה או בסיווגיה מאוד מקפיד על כך. זה לא אומר שאי אפשר לשנות, אבל התהליך הוא מורכב וארוך ואין ביטחון שבסופו יינתן לכך אישור".

שינוי שיטת החישוב יפיל רשויות מסוימות לקרשים מבחינה כספית

ב-1985, במסגרת תוכנית הייצוב הכלכלית והמאבק באינפלציה, נאסר על הרשויות המקומיות להעלות את הארנונה כרצונן. העניין קיבל משנה תוקף ב-1992 כשנקבע בחוק ההסדרים (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב) ששיעורי העלאת הארנונה יהיו על פי נוסחה קבועה וברמה כלל ארצית. מעבר לכך, כל העלאה נדרשת את אישור משרדי הפנים והאוצר. כמו כן, נקבעו כללים אחידים להנחות בארנונה.

מה שלא השתנה היא שיטת חישוב הארנונה, שנותרה לא אחידה, במקומות שונים בארץ. כך למשל, יש המחשבים את הארנונה לפי שטח הדירה, כולל קירות הפנים והחוץ והחלק היחסי בשטחים המשותפים ("ברוטו-ברוטו"), אחרים לא מחשבים את השטחים החיצוניים ("ברוטו"). לפי שיטה שלישית, מודדים רק את שטח הרצפות, ללא הקירות ("נטו"). תעריף הארנונה תלוי גם בגודל הנכס, כי ככל שהדירה יותר גדולה, כך משלמים יותר למ"ר לפי מדרגות ייחודיות לכל רשות. מתכננת ערים ותיקה מעידה שהסטנדרטיזציה חשובה אך עד היום לא היה לאף שר פנים את האומץ לעשות את השינוי: "משרד הפנים שרוצה לעשות אחידות יודע שביום שהוא יקבע דבר כזה יש יישובים שיפגעו כי התקציב שלהם יצנח. רשויות בונות תקציב שנים קדימה. יהיו רשויות שיהיה להן במשך שנים חור בתקציב".

כלכליסט

נחשף בכלכליסט

הקבלן טעה בחישוב וישלם את המחיר

משרד השיכון לא מאפשר לקבלן מחיר למשתכן לדרוש מהרוכשים תוספת תשלום, לאחר ששכח את מדד תשומות הבנייה

ענת דניאלי 05.07.18 08:27

זוכי מחיר למשתכן בשכונת הרקפות בראשון לציון לא צפויים לשלם את התשלום הנוסף אותו דרשה חברת י.א אלון בניה, לאחר שכבר חתמו על חוזי הרכישה. כפי שנחשף ב"כלכליסט" ביקש היזם לבצע את התיקון לאחר שגילה כי לא הצמיד את מחירי הדירות למדד תשומות הבנייה. אולם בעקבות מחאת הזוכים על תוספת התשלום שדרש היזם, הוציא משרד הבינוי והשיכון מכתב לחברה ובו לא אפשר לה לבקש את התשלום הנוסף.

קראו עוד בכלכליסט:

- עשרות מיזמי מחיר למשתכן אושרו ללא המפרט המחייב
- "מטה הדיור לא שילב דיור ציבורי במכרזי מחיר למשתכן בניגוד מוחלט לסיכומים"
- מחיר למשתכן: נסגרו מכרזים ל-700 דירות ברעננה רמת גן ובית שאן

שכונת הרקפות בראשון לציון צילום: ענר גרין

¨המשרד לא יאפשר תיקון חד־צדדי של חוזי המכר לרבות הדרישה לתשלום נוסף¨, נכתב, "התנהלותכם היא בניגוד לתנאי המכרז והחוזה שנחתם בעקבותיו, ואינה מקובלת על המשרד. המשרד לא יאפשר תיקון חד־צדדי של חוזי המכר כאמור, לרבות לעניין הדרישה לתשלום נוסף ללא מתן אפשרות לרוכשים להשמיע את טענותיהם, לרבות מתן זמן סביר לפנייה לערכאות", כתב המשרד במכתב ששלח לאלון בנייה, וחתום על ידי היועץ המשפטי, עו"ד לוי לידור בונן. המשרד גם התייחס לכך שהחברה טרם העבירה לרוכשים את שוברי התשלום: "התנהלותכם זו מונעת מהרוכשים לשלם עבור הדירה בהתאם לנספח התשלומים המוסכם. המשרד לא יאשר ביטול חוזים בגין סירוב של רוכש לחתום ו/או לשלם תשלום נוסף מעבר לסכום לו התחייב במסגרת חוזה המכר וזאת עד להשלמת בירור והסדרת עניין התשלום הנוסף, אל מול הרוכשים".
מחברת י.א. אלון בנייה נמסר בתגובה: "אנו לומדים את המכתב ופועלים בהתאם להוראות המכרז והחוזה".

עו"ד שוסטר, שייצגה את הזוכים: "הזוכים בהגרלה שמחים לגלות כי משרד הבינוי והשיכון עומד על זכויותיהם, ולא משאיר אותם לבד במערכה אל מול הקבלנים".

- **קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט**

כלכליסט

יועצי בטיחות יפצו משפחת הרוג בבניין

בית המשפט קיבל טענת קבלן כי על ממונה הבטיחות להשתתף בפיצוי ליורשי פועל שנהרג, והטיל על "אילן כרמון בטיחות" לשלם כ־200 אלף שקלים מהסכום

דותן לוי 04.07.18 08:22

ממונה בטיחות ישלם פיצוי למשפחת פועל בניין שנהרג באתר בנייה שבו נשכר לתת את שירותיו, כך הכריע לאחרונה נשיא בית המשפט המחוזי בירושלים אהרן פרקש. חברת "אילן כרמון בטיחות בע"מ" תשלם 20% מתוך 965 אלף שקל (193 אלף שקל) שנפסקו כפיצוי למשפחת ההרוג, מאג'ד עבד אללטיף ג'עאפרה, בן 25, פלסטיני מתרקומיא שליד חברון.

קראו עוד בכלכליסט:

- עלייה של 25% במספר ההרוגים בתאונות בנייה מתחילת השנה
- מתחילת השנה: זינוק של 30% במספר מקרי המוות של פועלי בניין
- ההפקרות באתרי הבנייה נמשכת: פועל נהרג בבסיס קציעות

תאונות העבודה הקטלניות באתרי בנייה גברו בשנים האחרונות. גם החמרת הסנקציות של משרד העבודה נגד קבלנים המתרשלים בבטיחות, הכוללת קנסות מינהליים של מאות אלפי שקלים וסגירת אתרי בנייה, עדיין אינה מניבה תוצאות, כאשר בחציון הראשון של 2018 בלבד כבר נהרגו 20 פועלים בתאונות בענף. בעוד שעד כה נהוג היה להצביע על הקבלן כאחראי הראשי והבלעדי למקרי המוות כעת מצביע פסק הדין על גורם נוסף החולק אתו את האחריות — ממונה הבטיחות, חברת "אילן כרמון בטיחות" במקרה זה.

פרויקט המגורים שבו נהרג ג'עאפרה. השופט פסק כי חברת כרמון התרשלה בתפקידה

צילום: עמית שאבי

שיטות ודוחות לקויים

מאג'ד ג'עאפרה. נהרג בו במקום

מפסק הדין עולה כי בנובמבר 2013, עבד ג'עאפרה כברזלן באתר בנייה ברחוב ירמיהו בשכונת רוממה בירושלים בפרויקט לבניית תשעה בנייני מגורים של חברת "תנובת הארץ וירושלים בע"מ", שאותו ביצעה עבורה החברה הקבלנית "שייקה אלה". בעת עבודתו באתר נשמטה מידיו של אחד מעובדי הטפסנות ששהה בקומה ה־11 תבנית במשקל של כ־60 ק"ג, שברה את מעקה הבטיחות ונחתה על ראשו של ג'עאפרה שנהרג במקום.

בעקבות התאונה, תבעה משפחתו של ההרוג את חברת "שייקה אלה" ונפסקו לה תשלומי פיצויים של 965 אלף שקל. בתביעת צד ג' שהגיש הקבלן נגד כרמון טען כי חלק מהאחריות לתאונה חלה גם עליה, בשל שורה של מחדלים שהתגלו בדיעבד בעבודתה. ביניהם: נוהל הבטיחות לתבנית נכתב רק אחרי התאונה; דוחות לקויים שנערכו על ידה ולא התייחסו לשיטות עבודה לקויות; היא לא תדרכה את העובדים בעניין התבניות ושינועם ועוד.

מנגד טענה כרמון, כי אין מקום להטיל עליה את האחריות כיוון ששימשה רק כיועצת בטיחות ולא מונתה רשמית כאחראית על הבטיחות באתר. עוד טענה כי הקבלן מינה מנהל עבודה לא מוסמך, שלא היה מודע לתקנות הנדרשות ויצר מערך של קבלני משנה שפעלו ללא תיאום עם יתר הגורמים.

חיי אדם על הכף

"הגעתי למסקנה, כי יש מקום לקבל את ההודעה נגד כרמון ולהטיל עליה אחריות יחסית לתאונה". כתב השופט פרקש בפסק דינו. "כרמון מילאה את אחד התפקידים החשובים במסגרת פרויקט בנייה שמטרתו העיקרית היא בטיחות בעבודה ושמירה על חיי העובדים והנמצאים באתר העבודה. במקום בו חיי אדם מונחים על הכף, אם סברה כרמון כי אין באפשרותה לבצע את עבודתה... היה עליה לסיים את התקשרותה מול הנתבעת".

עם זאת הדגיש השופט כי שני הצדדים התרשלו בתפקידם. "התנהלותם הרשלנית של הצדדים... מהווה הפרה של חובתם כלפי התובע והיא זו שהובילה לאירוע התאונה", נכתב. לגבי החברה המבצעת קבע השופט כי התרשלה כאשר לא גידרה את השטח ולא עשתה שימוש במנוף לשינוע התבניות.

מפסק הדין עלה כי לחברת כרמון היו מקרים נוספים בה נתבעה בהיותה ממונה או יועצת

בטיחות. במקרה אחר נתבעה על ידי עובד שנפגע מחבית שנפלה מגג בניין. גם שם נפסק כי תישא ב־30% מתשלום הפיצויים. במקרה נוסף, נהרג עובד כאשר קרסה עליו תבנית יציקה וגם בו הטיל עליה בית המשפט תשלום 20% מהפיצוי.

- **קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט**

כלכליסט

עובר אורח נפגע קשה מקרש שנפל מאתר בנייה

הפצוע – גבר בן 27 שרכב על אופניו בסמוך לאתר ולאחר התאונה פונה במצב קשה; מדובר במקרה נוסף שבו ההרשלנות באתרי הבנייה גולשת אל המרחב הציבורי

דותן לוי 04.07.18 14:13

שוב עוברי אורח במרחב הציבורי נופלים קורבן לרשלנות הקבלנים באתרי הבנייה. גבר בן 27 שרכב על אופניים חשמליים נפגע הבוקר (ד') מקרש שנפל עליו מאתר בנייה ברחוב אצ"ל בחולון.

מתנדבי רפואת חירום של איחוד הצלה סניף חולון העניקו לנער טיפול רפואי ראשוני בשטח והוא פונה להמשך קבלת טיפול רפואי בבית החולים איכילוב כשהוא סובל מחבלות ופציעות בראשו ובפלג גופו העליון. נסיבות ואופי המקרה בבדיקה.

מדובר בתאונה שלישית באתרי בנייה בפרק זמן של כשבוע בלבד: בשלישי שעבר נהרג פועל בניין בתאונה שהתרחשה באתר של חברת דונה בעיר חריש, ולפני יומיים נהרג פועל נוסף באתר בנייה בעיר קרית אתא. בשני המקרים המוות נגרם כתוצאה מנפילה מגובה של מספר קומות.

שוטר מרים את הקרש שפגע ברוכב אופניים במקום הארוע צילום: תיעוד מבצעי מד"א

מאז תחילת השנה נהרגו בתאונות באתרי בנייה כ-20 פועלים, מדובר בעליה משמעותית של כ-25% בהשוואה למספר ההרוגים באתרי בנייה בשנה שעברה.

אלא שבמקרה זה לא מדובר בעובד באתר אלא בעובר אורח, ועם כאן ניתן לזהות עליית

אלא שבמקרה זה לא מדובר בעובר האחר אלא בעובר אורח, וגם כאן ניתן לזהות עליית מדרגה בזליגת התאונות מאתרי הבנייה לתוך המרחב הציבורי. אחת התאונות הקשות בהקשר זה התרחשה ב-19 לפברואר השנה כאשר נטע רוטמן מקריית אונו נהרגה כאשר יצאה עם מכוניתה ממרכז שרונה בעיר כפר סבא, כאשר מנוף שעבד באתר של חברת שובל הנדסה קרס ופגע בה.

כשנה קודם לכן קרס מנוף בבת ים, שהופעל על ידי חברת מבנים ונתיבים, בפינת הרחובות הנביאים והקוממיות בעיר. באירוע נפגעו ארבעה בני אדם, בהם מפעיל המנוף שנפצע קשה, ואדם שעמד ליד המכונית ונפצע באורח בינוני. בנוסף נפצעו קל אב ובתו שעמדו בחניה שעליה נפל המנוף.

- קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט

כלכליסט

צו השעה: אין להתיר מעתה בנייה צמודת קרקע

בנייה צמודת קרקע לא תעמוד במבחן התכנון ואין להתירה, החזון האדריכלי לא אמור להיות יער של מגדלים והמדינה צריכה לדאוג לקיומה של אחריות לאומית דו-קוטבית

גיא מילוסלבסקי 03.07.18 09:35

בשיתוף מילוסלבסקי אדריכלים

בתים צמודי קרקע נבנו לאורך השנים גם באזורי הביקוש, גם בערי הפריפריה הקרובות לתל אביב, כך שלא מדובר רק בנחלתם של עיירות הפיתוח. והנה בהדרגה, עקב עליית מחירי הקרקע, ראינו מגמה של ירידה בבנייה מסוג זה, עוד לפני ההצהרות הגדולות בנוגע לאי היכולת לקיים את הריבוי הטבעי של אוכלוסיית המדינה ולספק דירות לכולם. וכך, ביחד עם ההכרה הזו ועליית מחירי הדיור לפני יותר מעשור, פנתה המדינה והיזמים לבנייה רוויה.

קראו עוד בזירת הנדל"ן:

- גיא מילוסלבסקי: "מתחמי עירוב שימושים יהיו הליבה של מדינת ישראל"
- נדל"ן למשרדים: זו שעתם של המשקיעים הקטנים
- בנייה ירוקה: בישראל כ־9,300 יחידות דיור במבנים שהוקמו על פי התקן

כזכור, לפני כשני עשורים אם מתכנן היה מגיש תכנית לבנייה רוויה לגובה, העניין היה מתקבל בהרמת גבה במקרה הטוב, כמו שבעצמי חוויתי באותה תקופה כשהצעתי תכנית שכזו לראש עיר במחוז המרכז. ואילו היום, הגשת בקשה אל הוועדה המחוזית לאישור תב"ע הכוללת בתוכה שכונת וילות לא תתקבל עקב התנגדות כלפי בניית צמודי קרקע על רקע מה שקורה היום במדינה מבחינת מדיניות הקרקע. החשיבה והלך הרוח במוסדות ובוועדות התכנון השתנו לחלוטין. כיום, גם אם ראש עיר יראה בחיוב הקמת שכונת צמודי קרקע, סביר להניח שתכנית כזאת לא תעבור בוועדות התכנון והבנייה מעליו.

גיא מילוסלבסקי, מנכ"ל ובעל משרד מילוסלבסקי אדריכלים צילום: ג'ני גפטרשוסטר

חשוב להבין: בנייה צמודת קרקע פשוט לא תעמוד במבחן התכנון כי הקרקע יותר מדי יקרה, בראש ובראשונה באזורי הביקוש. תב"עות שכבר אושרו כוללות בנייה צמודת קרקע, שתהיה מוצר ייחודי שיתומחר בהתאם ושאולי יהפוך לפחות כלכלי ליזמים. ברוב המקרים שבהם בוחנים תכניות לבניית יחידות דיור צמודות קרקע, היזמים יעדיפו בנייה רוויה, מה גם שזהו צו השעה.
תכניות לבניית צמודי קרקע עדיין מאושרות בשרון, בקו התפר, באיו"ש ובעיירות הפיתוח. בחלוף השנים יבינו שזו היתה טעות לאשר תכניות מסוג זה, מפני שגם מבחינת תשתיות מדובר בבעיה אמיתית. כאשר העירייה או הרשות המקומית פורסת תשתיות לצורך בנייה על מגרש יוצא שכל המשאבים הללו משרתים משפחה אחת או שתיים בלבד. זאת בעוד שבאותו מאמץ ניתן לשרת 50-100 משפחות ויותר.

בנייה כזו היא בזבזנית, ותכנון כזה הוא בזבזני, ללא ספק.

גם בנייה לגובה חייבת להיות נכונה – אנרגיה רבה צריכה להיות מושקעת בתכנון אורבני, כזה שמספק במפלס הרחוב פתרונות טובים. כתוצאה מכך שהבנייה עולה לגובה, נראה יותר שטחים ציבוריים, מדרכות רחבות ושבילי אופניים. החזון האדריכלי לא אמור להיות יער של מגדלים, אלא לשלב סוגי בינוי משתנים, חלקם גבוהים, חלקם מרקמית (עד 8-9 קומות), שילוב מוסדות ציבור, מתחמים תעסוקתיים אפילו בתוך השכונה – וכך יוצרים תמהיל קהילתי מאוזן יותר. אדריכל צריך לחיות את התכנון שלו, לחשוב דרך העיניים של המשתמש ההולך בשכונה ומהווה קהל היעד המיידי למתקנים השונים.

גם עיירות הפיתוח לא יכולות להרשות לעצמן לאשר כאלה תכניות – קודם ברמה הלאומית, גם הן יצטרכו להתיישר לתפיסה שזו בנייה בזבזנית. בזמן שהמדינה מתגברת ומעמיקה את פיתוח התשתיות, הקשר עם הפריפריה מתהדק בצורה דרמטית. בשנים האחרונות התפתחה משמעותית תשתית הכבישים ובהמשך גם קווי הרכבות ילכו ויתפתחו. הפריפריה תקושר יותר לאזור המרכז וזוגות צעירים יעברו לפריפריה, כחלק מהתפתחות מדינת ישראל. במצב הנוכחי, קשה מאוד ליישובי הפריפריה הרחוקים לתחזק מערכות של תשתיות, בינוי, פינוי אשפה, מערכות ביוב ומים, מדרכות וכדומה, מפני שאין להן את הכוח הכלכלי שיש לערים גדולות במרכז.

המדינה לא יכולה להמשיך ולהיאחז במדיניות שבמסגרתה מאושרות תכניות שאינן מיועדות לבנייה רוויה בפריפריה הרחוקה, כי משאב הקרקע אוזל. על מנת לתחזק את המצב הקיים עיירות הפיתוח תחויבנה להתייעל. יחד עם זאת, עבור זוגות צעירים שרוצים לעבור לפריפריה, חלום הווילה עדיין נחשב בעיניהם ל"נוצץ", ויש להציע חלופות אטרקטיביות ברמה התכנונית תוך הוצאות כספיות סבירות יותר ביחס לעלויות הגבוהות של בנייה צמודת קרקע.

לפיכך אין להתיר מעתה בנייה צמודת קרקע.

אם נשאל ראשי ערים בפריפריה אם הם עדיין מעוניינים לבנות צמודי קרקע, ככל הנראה שרבים מהם ישנו בחיוב, ולא רגלל שהם רדקו את מצב התשתיות וההיתכנות הכלכלית, אלא

בגלל שככה הם חושבים שניתן למשוך אוכלוסיות צעירות חזקות לשטח שיפוטם. בסופו של דבר, ועדות התכנון חייבות לייצג את הפרספקטיבה המעודכנת של מדינת ישראל לגבי הבנייה, שכן לא ניתן לצפות מכל ראש עיר או ראש מועצה לשקול תכניות בנייה מתוך אחריות לאומית. כמו כן, המדינה צריכה לדאוג לקיומה של אחריות לאומית דו-קוטבית, כזו שתיצור זיקה בין ליבת המדינה לבין הפריפריה בתחום ההתחדשות העירונית. תכניות התחדשות עירונית לא יכולות לצאת אל הפועל אם לא יהיה קשר כזה. הרי ידוע שבגלל מחירי הקרקע הנמוכים ביחס למרכז אין כדאיות כלכלית להתחדשות עירונית בערי הפריפריה.

פתרון אפשרי לבעיה זו יכול להיות במתן זכויות בנייה במרכז (ליבת המדינה) ליזמים המקדמים התחדשות עירונית בפריפריה, וזאת על מנת ליצור פתרונות התחדשות ראויים ואפשריים ועדיין לעמוד במבחן הכדאיות הכלכלית של הפרויקט. לא עוד מדיניות לאומית שבה יש "שתי מדינות" – מדינת המרכז ומדינת הפריפריה – כי אם מדיניות אחת בעלת ראייה לאומית אחת והיא התחדשות בפריפריה ב"עידוד" ליבת המדינה והבנה של הפריפריה כי המחסור בקרקע הוא מחסור של כולנו.

לכתבות נוספות היכנסו אל זירת הנדל"ן <<