

## דרעי אישר: התקנת פאנלים סולאריים על פרגולות תתאפשר ללא היתר בנייה

שינוי התקנות נועד להביא לחיסכון והתייעלות הוצאות ■ למרות הפוטנציאל הרב הגלום במדינה שטופת השמש, שיעור הייצור של אנרגיה מתחדשת מכלל צריכת החשמל בישראל נמוך מהשיעור בכל אחת מ-28 מדינות האיחוד האירופי

11:24 28.06.2020 מאת: **עדי כהן**

שר הפנים, אריה דרעי, חתם היום (ראשון) על שינוי בתקנות התכנון והבנייה, המאפשר את הקמתם של קירויים שקופים או מתקנים סולאריים לייצור חשמל על פרגולות - ללא צורך בהיתר בנייה, כפי שנדרש היום.

במסגרת התקנות שאישר השר, תתאפשר הקמת מתקנים פוטו-וולטאים לייצור חשמל על תקרות פרגולה ביתיות וכן פרגולות המוקמות בשטחי ציבור - ללא צורך בהוצאת היתר בנייה לכך. שינוי התקנות נועד להביא לחיסכון והתייעלות הוצאות חשמל - הן למשקי הבית בישראל והן לרשויות המקומיות. באפריל דנה המועצה הארצית לתכנון ובנייה בשינוי התקנות, והמליצה לשר הפנים לאשרן.

מטרת התקנות היא להגדיל את השטחים שבהם ניתן להתקין מתקנים פוטו-וולטאיים לייצור חשמל ואנרגיות מתחדשות, שיביאו לחיסכון משמעותי בהוצאות משקי הבית בישראל. נכון להיום, על אף הפוטנציאל הרב הגלום במדינה שטופת השמש להגברת הייצור והשימוש באנרגיות מתחדשות, שיעור הייצור של אנרגיה מתחדשת מכלל צריכת החשמל בישראל נמוך מהשיעור בכל אחת מ-28 מדינות האיחוד האירופי — ופחות מרבע משיעורו הממוצע (17.5%) במדינות האיחוד האירופי.

נושא זה אוגד גם בהחלטת ממשלה שהתקבלה בינואר 2009, שבמסגרתה הוצב יעד מדיני שלפיו עד 2020 אנרגיות מתחדשות יספקו 10% מצריכת החשמל בישראל. בשנים שחלפו מאז התנפח היעד עוד יותר ונקבע כי עד 2025 אנרגיות מתחדשות יספקו 17%-20% מצריכת החשמל במדינה, וב-2030 - 30% מכלל הצריכה.

## בג"ץ: הוות"ל תבחן מחדש הקמת שדה תעופה בשטחים הסמוכים לעיר חדרה

שנה לאחר שהוגשו עתירות על ידי עיריית חדרה והמועצה האזורית מנשה נגד הקמת שדה תעופה בתחומן במקום השדה המתפנה בהרצליה, החליט בג"ץ כי בעוד שבועיים יתקיים דיון בוות"ל, במסגרתו ישמיעו שתי הרשויות המקומיות את טיעוניהן נגד חלופת אתר חדרה מזרח - שתיבחן מחדש

שלומית צור 30.06.20 08:49

בג"ץ מחזיר אל שולחן הדיונים את [חלופת הקמת שדה תעופה בחדרה](#): שנה לאחר העתירות שהגישו עיריית חדרה והמועצה האזורית מנשה נגד הקמת שדה תעופה בשטחן, יתקיים בעוד שבועיים דיון מיוחד בוועדה הארצית לתשתיות לאומיות (ות"ל), במסגרתו ישמיעו שתי הרשויות את טיעוניהן כנגד הקמת השדה. בתום הדיון ישקלו הוות"ל ורשות שדות התעופה מחדש את חלופת אתר חדרה מזרח, ויגבשו מסקנות מחדש אשר יועברו לעיון הרשויות המקומיות. במסגרת ההידברות הצפויה, ובהמלצת בג"ץ, הסירו הרשויות המקומיות את העתירות שהוגשו.

### קראו עוד בכלכליסט:

- [הוועדה המחוזית אישרה תוכנית פינוי-בינוי בחדרה](#)
- [הוועדה לתשתיות לאומיות החליטה: שדה תעופה יקום בחדרה במקום זה שיפונה מהרצליה](#)
- [18 שנה לאחר העסקה עם העירייה, בעל הקרקע דרש אותה בחזרה](#)



צילום: עמית שעל

שדה תעופה הרצליה (ארכיון)

לפני שנה בדיוק, ביולי 2019, הגישו עיריית חדרה והמועצה אזורית מנשה עתירה מנהלית נגד הוות"ל, משרד התחבורה, שרי האוצר והתחבורה ורשות שדות התעופה, בדרישה לבטל את אתר מזרח חדרה, כחלופה להקמת שדה תעופה במקומו של שדה התעופה המתפנה בהרצליה - תוכנית, שלטענתן הן לא שותפו בה. לטענת הרשויות רעש המטוסים יפגע בבריאות התושבים ובאיכות חייהם, יגביל את גובה הבנייה, ימנע את התפתחת חדרה ויוריד את ערך הנכסים באזור.

עיריית חדרה והמועצה האזורית דרשו בעתירה לקיים הליך של שיתוף נציגי העירייה והוועדה המקומית, במסגרתו ישמיעו את עמדתן ויצגו נתונים על תוכניות מאושרות ומקודמות להבנת המחיר התכנוני והציבורי בו כרוכה הקמתו של

עיריית חדרה טענה, באמצעות עוה"ד עופר שפיר ואמיר בירנבוים ממושרד עופר שפיר, כי הקמת שדה תעופה בגבולה של עיר מתפתחת כמו חדרה, מחייבת שינוי מהותי בכל התוכניות שאושרו עד כה לעיר - לרבות תוכניות להקמת שכונות נוספות ואזורי תעסוקה.

כך למשל, נטען כי תוכנית להקמת 6,000 יחידות דירות בשכונת בית אליעזר בחדרה, שאושרה במסגרת הוותמ"ל לא תוכל להתממש - מאחר ששכונת מגורים ושדה תעופה "אינם יכולים לדור בכפיפה אחת". יתרה מכן נטען, כי שדה תעופה סמוך ינציח את מצבה הירוד של השכונה. עוד נטען כי הגבלת גובה בנייה כתוצאה משדה התעופה תסכל מימוש תוכניות של התחדשות עירונית בשכונות ותיקות בחדרה, ותוריד את ערך הנכסים בעיר, דבר שיחשוף את העירייה לתביעות פיצויים בגין התוכנית הפוגעת.

המועצה האזורית מנשה טענה אף היא בעתירה דומה כי הקמת שדה תעופה תיפגע במועצה בכל פרמטר אפשרי, אשר סובלת גם כך מעודף תשתיות לאומיות בשטחה. עוד היא טענה כי אין הצדקה להקמת שדה תעופה בדומה לזה שהיה בהרצליה, שכל מטרתו לימודי טיסה הנמשכים כשנה, אותם ניתן לקיים לא רק במרכז הארץ. על כן ניתן לפזר את פעילות שדה התעופה של הרצליה בין שדות תעופה קיימים מבלי להזדקק לשדה התעופה חדש. עוד טענה המועצה האזורית מנשה כי השדה מתוכנן להיבנות על שטחים פתוחים בעלי ערכי טבע גבוהים - ולחסלם.

בפסק הדין צוין כי הוות"ל הצהירה כי בתוך פרק זמן של שבועיים תיערף פגישה של צוות מקצועי הכולל את מתכנתת הוות"ל, סגנית מתכנתת הוות"ל, ראש צוות התכנון, ראש צוות הסביבה, נציג רשות התעופה האזרחית והיועצת המשפטית של הוות"ל, וכן ישתתפו בה נציגי צוות התכנון ברשות שדות התעופה. "בפגישה זו תינתן הזדמנות לשתי הרשויות המקומיות העותרות, באמצעות נציגיהן, להעלות את מכלול טענותיהן, בכל הנוגע לבחירת אתר חדרה מזרח", נכתב בהחלטה. "אין צורך לומר כי הטענות יישמעו בלב פתוח ובנפש חפצה. לאחר הפגישה הדברים ייבחנו על ידי הצוות מקצועי של הוות"ל והמסקנות יועברו לעיונם של חברי מליאת הוות"ל ולשתי הרשויות".

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

## 27 דקות מפתח תקווה לשדרות רוטשילד בתל אביב: המטרו של גוש דן יוצא מהתחנה

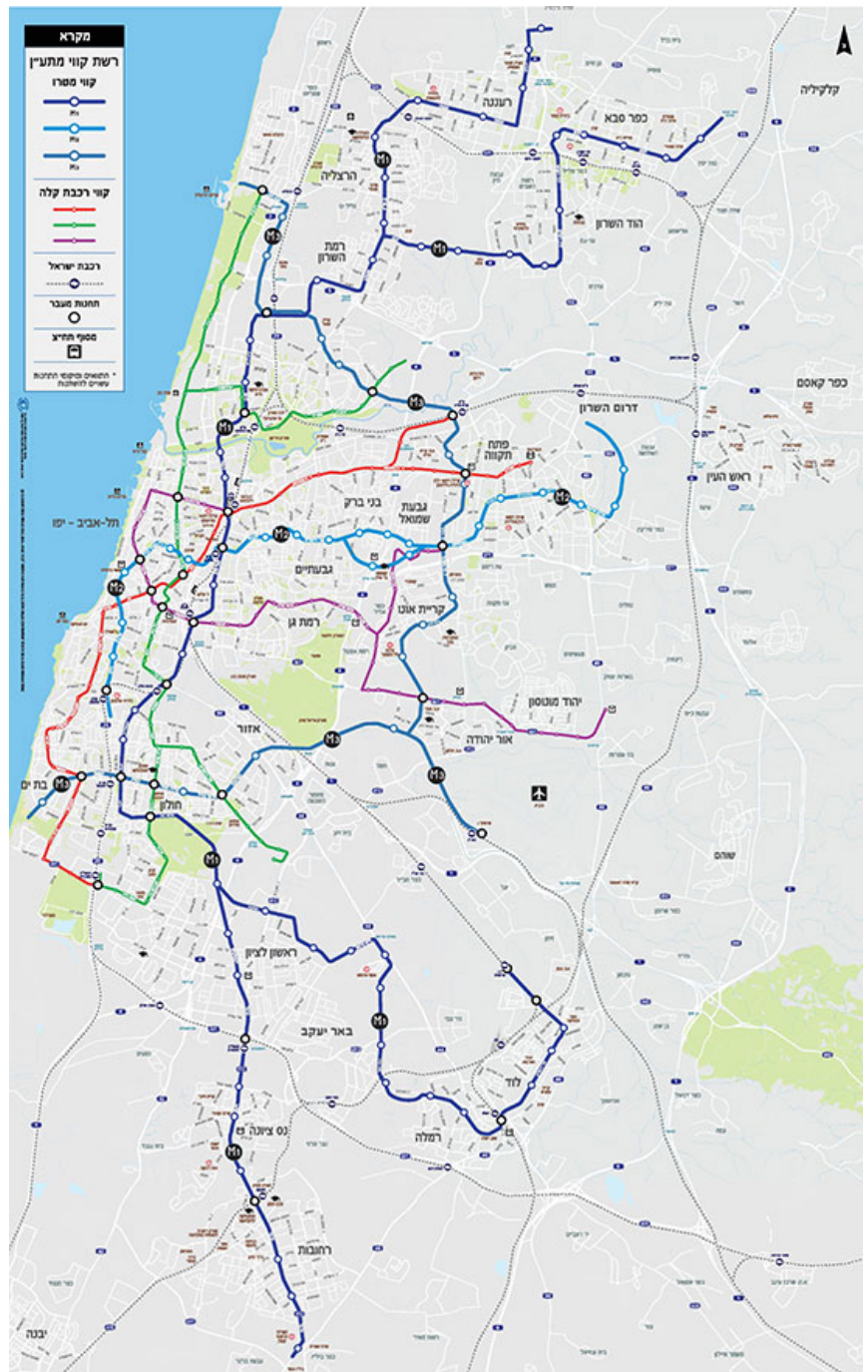
במינהל התכנון ממשיכים לקדם את התוכנית לבניית רכבת תחתית • בחוק ההסדרים מוצעים פרקים שאמורים לטפל בסוגיית זכויות בנייה, המיסוי והסרת החסמים לפרויקט שעלותו מוערכת ב-150 מיליארד שקל • מי יממן את הבנייה ומה יהיה בתחנות? • "גלובס" עושה סדר  
גיא נרדי 29/6/20

רכבת ישראל אמנם נפתחה רק לאחרונה ורק באופן חלקי לתנועה לאחר סגר הקורונה, אולם החשש מפני המגפה הבאה אינו עוצר את קידום התוכנית הגדולה אי פעם בישראל להסעת המונים - המטרו של גוש דן (לא לבלבל אותו עם קווי הרכבת הקלה - המטרו יהיה כולו תת-קרקעי).

המחיר הבלתי נתפס של המטרו עלול להכפיל את עצמו | עמירם ברקת, פרשנות

איך תיראה מערכת המטרו?

במסגרת התוכנית (תמ"א 70) ייבנו כ-145 ק"מ של קווי רכבת תת-קרקעית שיחצו 24 ערים. התכנון מקודם בימים אלה באופן אינטנסיבי והתוכנית אמורה לקבל תוקף באמצע 2022.



מערכת המטרו כוללת שלושה קווים עם 109 תחנות. קו M1 יעבור בציר צפון-דרום, אורכו הכולל 76 ק"מ ועליו 59 תחנות. הוא מורכב מגזע מרכזי העובר בלב המטרופולין, משתי שלוחות לכיוון כפר סבא ורעננה בצפון ומשתי שלוחות לכיוון לוד ורחובות בדרום. הקו השני, M2, ינוע בציר מזרח-מערב. אורכו 23 ק"מ ויהיו בו 23 תחנות. תחילתו בחולון וסופו בפתח תקווה. הקו השלישי M3, יהיה חצי טבעתי באורך של כ-40 קילומטרים ובו 24 תחנות. תחילתו בהרצליה, סופו בבתי ים ותתפצל ממנו שלוחה לנתב"ג. ההערכה היא שבמטרו יסעו כ-2 מיליון איש מדי יום. עלות הפרויקט נאמדת בשלב זה ב-150 מיליארד שקל.

מאפה יבוא הכסף לבנייה?

אם הפלוונטר הפוליטי ייפתר, וחוק ההסדרים אכן יעבור עם התקציב בתחילת החודש הבא, הוא צפוי לכלול פרקים שיסדירו את מימון הפרויקט, ומדובר כאמור בסכומי עתק. על פי האוצר, חלק מהמימון לפרויקט אמור להגיע מההכנסות התפעוליות העתידיות (למשל מכירת כרטיסים ויזום עסקי) ומ"לכידת ערך" (Value capture) - כלומר מכירת זכויות בנייה בקרבת התחנות ומעליהן. כרגע מוצעים בחוק ההסדרים פרקים שיסדירו את זכויות הבנייה, המיסוי והסרת חסמים.

גלעד צוובנר, סמנכ"ל תכנון בנת"ע, האחראית לתכנון הפרויקט, אמר ל"גלובס": "חלק מהמימון יבוא באמצעות עלייה של ערך הנכסים באזור המטרו ומהגדלת הזכויות. אם היטלי ההשבחה הולכים כיום לעיריות, אז הם יתחלקו בין העיריות לבין המדינה, שתשתמש בזה להקים את המטרו. שטחי הדיפואים

(התחנות הסופיות) עצומים, ואנחנו בודקים עכשיו איך ניתן לבנות מעל השטחים הטכניים שימושים מסחריים. אזורים כאלה הם מאוד מבוקשים".

בישיבת צוות התכנון של המטרו, ששודרה בשבוע שעבר ביוטיוב, אמר הכלכלן האורבני ד"ר ניר שרב, ראש צוות תכנון התחבורה של הפרויקט, שישראל נמצאת בפיגור ניכר בהשקעה תקציבית בתחבורה ציבורית. הוא אומד את הפער נכון ל-2010 ב-250 מיליארד שקל ומציין שללא השקעה במטרו, הפער יגדל ל-350 מיליארד שקל עד 2040. לדבריו, סך התועלות של המטרו יגיע ל-550 מיליארד שקל לאורך חיי הפרויקט - כלומר יותר מפי שלושה מההשקעה בו. הפיתוח עסקי שיביא עמו הפרויקט יאפשר להביא 150 אלף נוסעים בשעה למרכזי התעסוקה - כמו 75 נתיבים מהירים.

כמה זמן ייחסך לנוסעים?

צוונבר מצהיר שהמטרה של נת"ע היא במפורש - לייתר את השימוש ברכב פרטי. "המענה הוא תחבורה מהירה, שזה המטרו, ויצירת ציפוף לאורך התוואי של המטרו, כך שאנשים לא יצטרכו אמצעים משלימים. השימוש יהיה רק באמצעות המטרו".

ד"ר שרב אמר בדיון שכיום 90% מהתנועה באזור מטרופולין ת"א היא באמצעות רכב פרטי, בשונה ממקומות אחרים בעולם. "מערכת מבוססת מטרו יכולה להביא אותנו ל-40% שימוש בתנועה ממונעת. לפי כל התרחישים שבחנו, בלי מטרו, תהיה קריסה מוחלטת של כל מערכת התחבורה", אמר שרב. לדבריו, עלות אובדן הזמן למשק, ללא מטרו, תעמוד ב-2040 על 25 מיליארד שקל בשנה.

שרב טוען שהרווח הצפוי מהמטרו יעלה בהרבה על ההשקעה בפרויקט. בדיקה שערך מעלה שמשך הנסיעה יתקצר בכשליש. למשל, נסיעה מפתח תקווה לאזור שדרות רוטשילד בתל אביב אורכת כעת 72 דקות באוטובוס או 58 דקות במכונית. בעתיד, במטרו, היא תארך 27 דקות בלבד.

שרב: "המטרו פותח את המטרופולין לנסיעות מאזור לאזור, מקצה לקצה, לאו דווקא לנסיעות רדיאליות (פנימה והחוצה מהמטרופולין). הרשת הזאת נותנת כיסוי שלם לכל הערים. התועלות האורבניות מאפשרות נגישות למקומות עבודה, לימודים ומגוון שירותים, וגם, היכולת לעשות התחדשות עירונית בהיקף רחב תשפיע על הצורה והאסתטיקה של המרחב, ותגדיל את האפשרות להליכה ולרכיבה על אופניים".

מה יהיה בתחנות?

"אנחנו יכולים לראות שבמקומות רבים בעולם התייחסו בקפידה לכך שאזורי תחנות המטרו יתוכננו בצורה איכותית", אמר אדריכל יאיר אביגדור, ראש צוות התכנון למתחמי התחנות, בישיבה המשודרת.

הוא הוסיף שגם המטרו שייבנה בישראל ישנה את המרחב האורבני של פני המטרופולין: "הנגישות לתחנות צריכה להיות מקסימלית, הן יהפכו למקום מרכזי בעיר, והרכב הפרטי יעבור לתחתית הפירמידה. גם אם יש חניה אז היא לא משויכת ויקרה".

לדבריו, תחנות המטרו החדשות יהיו עוגנים חדשים שיהוו את הבסיס לכל רשת התחבורה, הכוללת רכבת אזרית, רכבת קלה, אוטובוסים, רכב פרטי ואופניים. "מסדרונות" תחנות המטרו מאפשרים פיתוח אורבני משמעותי, הכולל עירוב שימושים: "ברגע שהפיתוח של המרחב סביב תחנות המטרו הוא איכותי, הוא מסדיר את הביקושים, מושך גם משתמשים מועסקים וגם מסחר וגם מגורים, מביא לתרומה לתקציב העירוני והארצי, ולגדילת היקפי הפיתוח שמתאפשרת באמצעות התרומה הזאת".

אביעד שר שלום, היועץ הסביבתי של צוות התכנון של מתחמי התחנות, מודע היטב לפוטנציאל החיובי והשלילי של התחנות: "באזור הסמוך לתחנה יכולה להתרחש מהפכה אורבנית משמעותית. מדובר במרחב עירוני אטרקטיבי בזכות זה שמוציאים ממנו, כמעט לחלוטין, את כלי הרכב. מדובר ברדיוס של 500 מטר. אנחנו לא מכירים הרבה שטחים במטרופולין שנקיים מכלי רכב, שיש בהם אפס פליטות פחמן. זה אומר שאתה יכול לבחור את מקום המגורים שלך באזור שסיפק את כל צרכיך, כולל תעסוקה".

הצד האחר של עליית ערך הדירות הוא ג'נטריפיקציה מואצת: "זה הכול פינוי, כי גם האוכלוסייה המקורית, האוכלוסייה שהכי תלויה ברכב ציבורי, נדחקה החוצה". לדברי שר שלום, במקומות אחדים בעולם יודעים לייצר בסביבות המטרו גם סוגים שונים של דיור בר השגה.

איך יראו תחנות הקצה?

מתחמי הדיפו של המטרו - תחנות הקצה - ייבנו ברעננה, בראשון לציון, בסגולה בפתח תקווה ובאור יהודה. הם יישמשו לעבודות תחזוקה, טיפולים טכניים, בדיקות בטיחות וניקיונות - אולם התוכנית היא שגם הם יהוו מרכזים אורבניים בפני עצמם.

האדריכלית דורית שפינט, ממשרד גורדון אדריכלים ומתכנני ערים, מרכזת את הצוות האחראי על תכנון מתחמי הדיפו. "כל אחד ממתחמי הדיפו יהיה בערך בשטח של 300 דונם", אמרה שפינט בדיון המשודר, "והמשמעות של זה היא שאם רוצים לעשות ניצול מיטבי של השטח, יש לבנות גם מעל מפלס הקרקע. האתגר הוא בניית רבת שימושים על הגג, שעוביו 2.5 מטרים, שמשתלבת במרחב העירוני וממנפת את גג מתחם הדיפו לסביבה עירונית חיה ומשלמת ארנונה".

### מה אפשר לעשות מעל הדיפו?

קרן כץ גנני, סמנכ"לית לענייני תכנון בנת"ע: "במקומות אחרים בעולם בונים הרבה למגורים, מייצרים פארקים, מלונות מעל תחנות של תחבורה ציבורית. בפרויקט הדסון יארדס בניו יורק קשה להאמין שיש מתחת מתחם דיפו פעיל. ערך הקרקע מאוד גבוה ורוצים לנצל כל שטח".



מי יסבול בדרך?

בשלב זה עבודות החפירה והבנייה רחוקות מאיתנו לפחות בכמה שנים, אבל הן בוודאי יגרמו לפקקים, לרעש, ללכלוך לתושבי הערים לשנים ארוכות, ובהחלט אפשר שגם להפקעות (כפי שאנחנו רואים כרגע בקו הסגול של הרכבת הקלה).

עוד לפני כן, ברמה התכנונית כבר הוכרזו שטחים עצומים כ"מוקפאים", כלומר, הבנייה בהם הוקפאה לפי סעיפים 77-78 לחוק התכנון והבנייה. כבר באמצע 2019 פרסמה הוועדה לתשתיות לאומיות מגבלות קשיחות ששללו מתן היתרי בנייה בשטחים התת-קרקעיים הכלולים בתוכנית של קו M1. משמעות הדבר היא שמי שהתכוון לחפור חניון למשל מתחת לבניין שהוא מתכנן וכלול בשטחי ההכרזה - לא יכול לעשות זאת עד להודעה חדשה. וכאמור, שנים ארוכות של תכנון מפורט לפנינו".

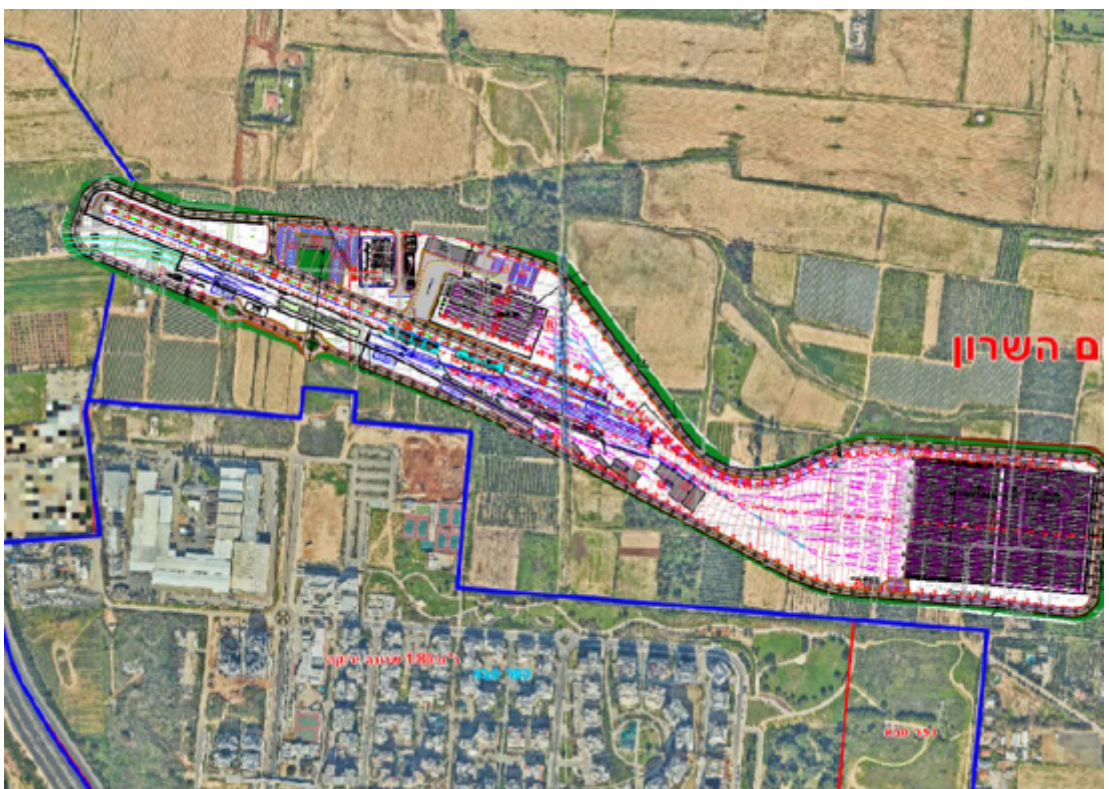
### ההתנגדויות כבר התחילו: בכפר סבא ובראשון לציון מתנגדים לדיפו של קו M1

בכפר סבא ובראש"צ ניתן לראות סנוניות ראשונות למאבקים נגד תוואי המטרו, התחנות ומתחמי הדיפו. התחנה האחרונה של קו המטרו M1, מתוכננת על השטח החקלאי שבין השכונה הירוקה של כפר סבא לבין מושב גן חיים שמצפון לו. התושבים רואים בתוכנית איום שיפר את שגרת החיים המוכרת והנוף הפסטורלי - ומתנגדים נחרצות להקמתו שם. במאי האחרון העבירו ראש עיריית כפר סבא רפי סער וראשת מועצת דרום השרון אושרת גני-גונן, מכתב משותף למי שהיה יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות זאב בילסקי, ובו הם מביעים את התנגדותם לשינוי המוצע על ידי הוועדה להקים את הדיפו של קו מטרו

M1 בשטחי שתי הרשויות. לדבריהם: "נודע לנו כי התוכנית אותה הכרנו ובה תמכנו, שונתה באופן משמעותי והיקפה גדל בצורה דרמטית. זאת תוך פגיעה אנושה בחקלאות, בטבע, בנוף ובריאות הירוקות של תושבי האזור ועד כדי חיסול ההתיישבות החקלאית במושב גן חיים". סער וגני-גונן דורשים להעביר את הדיפו לאזור התעסוקה של רעננה, מעבר לכביש 4.



לאה מנסור, יו"ר ועד השכונה הירוקה בכפר סבא, סבורה שמדובר במפגע מסוכן: "המתכונת שהוצגה לנו מייצרת בעיות קשות של זיהום. הדיפו זה מוסך גדול שעובד 24/7, מייצר רעש, זיהום אוויר, זיהום תת קרקעי. יותר ראוי שימוקם ליד אזורי תעשייה".



תחנת הקצה האחר של קו המטרו M1 מתוכננת באזור צומת ראשונים, ליד הכניסה הדרומית של ראשל"צ. מהנדס העיר, קיריל קוזיל, מברך על המטרו אך מסתייג מהמיקום: "אנחנו התנגדנו מהרגע הראשון למיקום כי לדעתנו זה פוגע בצורה אנושה בפוטנציאל הפיתוח העירוני של המקום".



**אבל לפי דברי נת"ע מדובר בדיפו תת־קרקעי ומעליו ניתן יהיה לבנות. איפה הבעיה?**  
"ברור שזה לא יהיה אחד לאחד כי יש אזורים שלא ניתן יהיה לבנות מעליהם בצורה אינטנסיבית. וחוץ מזה, הדיפו הוא לא כולו תת־קרקעי. באזור הכי רלוונטי, של ציר הרצל, הדיפו הוא דווקא מעל הקרקע. אנחנו דורשים שיחפרו אותו".

קוזיול מציין שיש בעיה מהותית עם הבנייה מעל הדיפו: "אני לא מבין איך מתכוונים לבנות מעל הדיפו כשהקרקע היא פרטית. אי אפשר להפקיע אותה למשהו סחיר. מה שקורה היום זה שהתוכנית שמופקדת לא מראה שום בנייה מעל הדיפו. תמ"א 70 תוכל לאפשר בנייה, אבל אני לא יודע לחיות עם הבטחות. בעיני זאת התקלה הגדולה, ואפשר היה לפתור אותה אם היו נענים להצעתנו למיקומים אחרים, בתוך ראשון".

## המחיר הבלתי נתפס של המטרו עלול להכפיל את עצמו

"המטרו" עדיין לא לא אומר הרבה לציבור • אבל הוא בדרך, ולתושבי גוש דן כדאי להפנים את המשמעות של הפרויקט המפלצתי הזה  
עמירם ברקת 29/6/20

המטרו, השם לא אומר הרבה לציבור. רבים עדיין מבלבלים בינו לבין הרכבת הקלה, שבניית הקו הראשון שלה נמצאת היום בעיצומה. אבל המטרו בדרך, ולתושבי גוש דן כדאי להפנים את המשמעות של הפרויקט המפלצתי הזה.

**המחיר:** המטרו יהיה גדול מורכב ויקר פי כמה מכל מה שאמור להיבנות בשנים הקרובות בתחום ההסעה ההמונית. הקו האדום של הרכבת הקלה יעלה בערך 18 מיליארד שקל והקו הירוק שייבנה אחריו יעלה עוד 20. המטרו יעלה כמעט פי עשרה, 150 מיליארד. למה הוא כל-כך יקר? בגלל הכמות העצומה של התחנות התת-קרקעיות שמתוכננת לאורך שלושת הקווים שלו: 140 במספר. בקו האדום של הרכבת הקלה נבנות 34 תחנות בסך הכל, אבל רק עשר מתוכן תת-קרקעיות.

הקמת המטרו לא אושרה עדיין בממשלה. את הפרויקט הזה דחף וקידם בשנתיים האחרונות הדרג המקצועי. העובדה הזו כשלעצמה מעוררת שאלה מקדמית אבל הפרויקט הזה יצא כנראה לדרך, כיון שכנעו לעכשיו אין לו מתנגדים רציניים. מה זה אומר? זה אומר למשל שכל החפירות שראינו עד היום בתל-אביב היו רק פיילוט - ושלא כדרך העברי צפוי כמעט עשור של חפירות, פקקים וחס וחלילה תאונות כמו התמוטטויות של מבנים. זה אומר למשל שתג המחיר הבלתי נתפס של המטרו יכול בקלות להכפיל את עצמו - כפי שקורה למרבית הפרויקטים הלאומיים - ולהכניס את המדינה לחובות רציניים.

**הנחיצות:** השאלה המתבקשת היא האם באמת צריך את זה. את השאלה הזו העלה לא אחר משר התחבורה הקודם בצלאל סמוטריץ' שחזר בראיון ל"גלובס" על הטענה העיקרית של מתנגדי המטרו בתחום התכנון התחבורתי והעירוני: מדובר אחרי הכול בפתרון תחבורתי ישן, מסוף המאה ה-19. לעיר כמו תל אביב שרואה את עצמה בחזית הקידמה הטכנולוגית מגיע פתרון תחבורתי של המאה ה-21. הטוען הזה נשמע מצוין. הבעיה היחידה איתו שב-150 השנה האחרונות לא נמצאה אלטרנטיבה למטרו, וגם אם יש רעיונות יצירתיים כאלה ואחרים, ספק אם נכון להפוך את מטרופולין תל אביב לאתר הניסוי שלהם.

סודו של המטרו הוא ביכולת להסיע יותר נוסעים מכל כלי תחבורה אחר, תוך פגיעה נמוכה יחסית ברקמה העירונית. אוטובוסים רבי קיבולת הם פתרון אהוד וזול אבל הם מסוגלים להסיע לא יותר מ-3,000 נוסעים לשעה בכיוון. רכבות קלות, פתרון הרבה יותר יקר, מסוגלות להוביל בין 4,000 ל-8,000 נוסעים לשעה. המטרו מגיע בקלות ל-25 עד 30 אלף. זאת הסיבה שבכרכי העולם ממשיכים לבנות כל הזמן קווי מטרו חדשים. זאת הסיבה שבניו יורק המטרו המשיך לפעול גם בשיא מגפת הקורונה ולמרות המחיר האנושי הכבד.

תל אביב נשארה המטרופולין האחרון בעולם המפותח שאין לו מערכת של רכבות תחתיות, לא מעט הודות לקמצנות של האוצר שנלחם בעקשנות בנושא הזה מול ראש עיריית תל אביב רון חולדאי. עכשיו מבינים באוצר שטעו, ושהראייה קצרת הטווח שלהם הביאה את מדינת ישראל למקום הראשון בגודש התנועה בין המדינות המפותחות.

בשורה התחתונה עיר צעירה וצומחת כמו תל אביב חייבת תחתית. אנחנו צריכים להחזיק אצבעות ולעקוב מקרוב אחרי הממשלה וזרועותיה כדי לוודא שיצליחו לתכנן, לנהל ולבצע את הפרויקט החיוני הזה בלי יותר מדי פאשלות.



## הנדל"ן ממתין לרפורמות: הצעדים על המדף שמחכים להכרעה

לידיעת שר השיכון החדש ושר הפנים הוותיק, לא תמיד צריך להמציא את הגלגל • צעדי מדיניות שרק מחכים להכרעה נמצאים במגרה עוד מימי הממשלה הקודמת • הנה כמה דוגמאות להכרעות שניתן לקבל כאן ועכשיו

אורי חודי 2/7/20

תחזוקת בניינים: פיקוח על חברות האחזקה

חברות ניהול ואחזקה בבנייני מגורים הופכות להיות מוצר מבוקש יותר ויותר ככל שהבנייה לגובה הופכת לנפוצה יותר, והמערכות שנכללות בבנייני המגורים הופכות מורכבות יותר. כבר לא מדובר רק בניקיון חדר המדרגות או בהחלפת נורות בלובי הבניין, כי אם בחיסכון באנרגיה, בטיפול במערכות מים ועוד נושאים שקשורים לבטיחות.

למרות זאת, גם היום יש בשוק מאות חברות שאינן פועלות על פי סטנדרטים מספקים. היוזמה החשובה לקבוע נהלים ולפקח על חברות הניהול אינה מצליחה להתקדם. בחודש מארס 2019 פורסם קול קורא לציבור מטעם משרד המשפטים שעסק בוועד הבית ובחברות הניהול. אולם, עוד באותו היום הודיעה שרת המשפטים אז איילת שקד כי אין בכוונתה לקדם רגולציה בנושא.

ממשרד המשפטים נמסר כי מחלקת ייעוץ וחקיקה אשכול נדל"ן ממשיכה לקדם את הנושא: "מובן כי מדובר בנושא מורכב ומהותי, שיש לו השלכה על בעלי דירות רבים, ויש בו אף היבטים הנוגעים לחיי אדם. בעת הזו הנושא נבחן הן אל מול גורמים ממשלתיים נוספים והן אל מול הציבור, בהמשך לקול הקורא שיצא בעניין זה".

הקלות: ביטול הקלת שבס

האם שנת 2020 או 2021 יירשמו כשנים בהן הקלת שבס המפורסמת משנות ה-90 תבוטל? זו אחת ההחלטות המשמעותיות שעומדות בפני הממשלה הנוכחית, ובעיקר בפני משרד הפנים, האמון על מינהל התכנון.

הקלת שבס נתנה אפשרות לקבלת עד 20% תוספת במספר הדירות בפרויקט ללא תוספת בשטח הבנוי. אחריה באו שתי הרחבות: הקלת שבס-סער הגדילה את השיעור ל-30%, והחלטת שבס-כחלון כבר נתנה אפשרות לקבל גם 20% תוספת בזכויות הבנייה בפרויקט מגורים. לפני שבועיים פקעו שתי ההרחבות - וכרגע בתוקף רק הקלת שבס המקורית, שנותנת 20% יותר במספר הדירות.

היקף השימוש בהקלת שבס הוא משמעותי, ועשרות אחוזים מהבקשות להיתר כוללות את הבקשה להקלות. אולם במינהל התכנון כבר הבהירו בשנים האחרונות כי מבחינתם - החגיגה לקראת סיום. "אני מתכוונת לפעול לביטול של ההקלות. מה שיאושר בסוף הדיונים, זה מה שייבנה", אמרה מנכ"לית מינהל התכנון דלית זילבר ל"גלובס" בפברואר 2019. גם ברשויות המקומיות לא אוהבים את ההקלות ורואים בהן "מנגנון מעכב פיתוח".

הקבלנים, מצידם, התרגלו בשני העשורים האחרונים לראות בהקלות השבס מצב נתון ובנו על ההקלה לצורך התחשיב הכלכלי. ביטול ההקלה יוביל לפיכך לשינוי מהותי בתכנון ובשלב מתן הצעות למכרזים שעד כה הביאו בחשבון את ההקלה. טרם התקבלה החלטה מה יעלה בגורל ההקלה, אולם כאמור בינתיים לא חודשו ההרחבות להקלת השבס המקורית, וייתכן שזה מסמן את הכיוון של שר הפנים.

ממשרד הבינוי והשיכון נמסר כי "עמדת המשרד היא להצטרף להמלצה לביטול תקנות שבס. עם זאת, ביטול הקלות אלה מחייב לטעמנו אימוץ מתכונת עבודה ממשלתית של תכנון המבוסס על קנ"מ 1:500, באופן שיבטיח ניצול מיטבי של הקרקע".

ממשרד המשפטים נמסר כי גם הם סבורים שמנגנון ההקלה משנה תכנון באופן לא מיטבי וראוי, והוא אף עלול להוות פתח לתופעות של שחיתות. לכן מוסכם עקרונית לפעול לביטולו.

בסוף 2019 החליטה המועצה הארצית לתכנון ובנייה כי תמ"א 38 סיימה את דרכה. למדינה ברור שישי צורך להמשיך ולחזק מבנים מפני רעידות אדמה, אך יש לשנות את התהליך.

מינהל התכנון רוצה לקדם בחקיקה את התחליף לתמ"א, ולחקיקה הזו כל הענף ממתין עכשיו. במינהל התכנון שיתפו בהליך את בעלי העניין בתחום, בהם הרשויות המקומיות והקבלנים, אולם ברור שקשה לגבש מתווה שכל הצדדים ייצאו ממנו מרוצים.

מה צפויה לכלול החקיקה? אפשרות נרחבת לרשות מקומית להחליט על זכויות לתמ"א 38 או לבחור במתן זכויות נפחיות לבניין בהיקף 350% (כפי שהציעו לפני שנים במינהל התכנון בזמן הדיונים על תיקון 3א')

כך או כך, מדובר בשיקול דעת נרחב לרשות המקומית. במקביל, יזם או קבלן יהיה חייב לאשר תב"ע ולקבל היתר בניגוד למצב היום שתמ"א 38 היא ברמת ההיתר בלבד - אבל במינהל התכנון שוקלים אפשרות שבה אישור התוכנית יכלול גם היתר בנייה, מה שיקצר דרמטית את הליכי הרישוי.

החקיקה החדשה גם צפויה לאפשר ליזמים וקבלנים לבחור האם להגיש תוכנית לוועדה המקומית או המחוזית, ואף לאפשר לרשות המקומית לקדם תוכנית בעצמה לחיזוק במקום שהדבר נדרש לדעתה. או כך, הדגש יהיה על הריסה ובנייה, וחיזוק מבנים יותר רק במקרים חריגים. החקיקה המוצעת עתידה להיות תקפה לחמש שנים. אבל בחקיקה כמו בחקיקה - אפשר לדעת רק איך מתחיל התהליך, אבל לא איך הוא ייגמר.

רעידת האדמה בעוצמה של 5.2 בסולם ריכטר שהורגשה לפני שבועיים באילת, צריכה להוות תזכורת לשרים האחראים לקדם את הנושא בהקדם.

פינוי בינוי: הסרת חסמים, הורדת הרוב הדרוש להסכמה

לפני חודשים אחדים פורסם דוח רחב של משרד המשפטים והרשות להתחדשות עירונית שעסק בחסמים בתחום הפינוי בינוי, וסימן הצעות לפתרון. הכותרת המרכזית של הדוח הייתה ההצעה להוריד את הרוב הנדרש בפרויקטים מ-80% ל-66%, ולצידה הצעות שעבירות בנייה בבניינים הישנים לא יזכו את העבריינים בפרס, מנגנון בורות בין יזמים לדיירים וגם אפשרות של המדינה לתבוע דיירים סרבנים בעצמה. עוד בדוח - שינויים גם בהיטלי השבחה על פרויקטים, התייחסות חדשה לתקן 21, קביעת לוחות זמנים לפקיעת עסקאות ואף היבטים בפעילות של עורכי הדין והיחס בינם לבין הקבלנים ובעלי הדירות בפרויקטים.

זהו הדוח המקיף ביותר שעסק בתחום בשנים האחרונות, והוא מונח כעת לפתחה של הממשלה.

חלק מהסעיפים הכלולים בו עשויים להגיע את תוך חוק ההסדרים, ועל פי גורמים במשרד הממשלה הרלוונטיים - סעיף הורדת הרוב הנדרש הוא אחד הבולטים שבהם, עם סיכוי לא רע בכלל להיכלל בהסדרים.



אבל גם הנושאים האחרים חשובים, ושרי השיכון, הפנים והמשפטים צריכים לצלול לנושא כדי לתת זריקת מרץ משמעותית לפרויקטים ולתוכניות. בלי מתן כלים נוספים לתחום הפינני בינוי בקרוב, קשה להאמין שהתוכנית האסטרטגית לדיור - שקובעת יעדים אגרסיביים לפינני בינוי - תוכל להתממש.

שר הבינוי והשיכון יעקב ליצמן מסר ל"גלובס": "אני מברך על היוזמה להורדת שיעור ההסכמה בפרויקט פינני בינוי. במקרים שבהם קיים רוב של דיירים המעוניינים בפינני בינוי, אין מקום לעיכובים, שכן מרבית הבניינים המיועדים לפינני בינוי נמצאים במצב רעוע וחלקם אינם ראויים למגורים".

ממשרד המשפטים נמסר כי "המלצות הצוות בעניין התחדשות עירונית זכו לתגובות רבות מהציבור, מרשויות מקומיות, מארגונים חברתיים ועוד. בימים אלו נבחנות ההצעות לעומקן, וכן נבחנת המסגרת המשפטית שבה יעוגנו ההמלצות".

במרכז השלטון המקומי העירוני כי לפריפריה צריך יהיה למצוא פתרון ייחודי: "על הממשלה לקדם הסכמי גג להתחדשות עירונית בפריפריה בין אם בתמריצים או בתקציבים על מנת לממש את הפוטנציאל של התוכנית".

מחיר למשתכן: מכרזים במקומות עם ביקוש, בלי הגרלות גדולות

לבטל את תוכנית מחיר למשתכן? לגנוז? להמשיך אותה? או אולי דווקא לחדד את הקריטריונים? אנשי משרד הבינוי והשיכון שוקלים זאת בדיוק בימים אלו. התוכנית תהיה איתנו לעוד כמה וכמה שנים. היא לא יכולה להיעלם כליל כי היא כוללת התחייבויות שלטוניות לזכאים שהוציאו תעודות זכאות והשתתפו בהגרלות, לזוכים ולמי שכבר בחר דירה. עם זאת, המינוחים ככל הנראה עומדים להשתנות.

את ההגרלות הגדולות המציאו במטה הדיור באוצר כדי להביא לתוצאות מהירות ולעשות הרבה רעש ומספרים. האמת הפשוטה היא שמקצועית - הן לא תרמו לתוכנית אלא להיפך. הרעיון המקורי של מחיר למשתכן היה שפרויקט יוצא להגרלה רק כשהוא נמצא בשלב כזה שמאפשר התקדמות לקראת בנייה - היתר בנייה או לקראת היתר. אבל כדי שהרבה הגרלות ייכנסו יחד להגרלה אחת גדולה, עם מסיבות עיתונאים חגיגיות, ויתרו על הפרט הפעוט הזה - וגם פרויקטים שלא יקבלו היתר בקרוב נכנסו להגרלות. זו הסיבה לכך שחלק מהפרויקטים שבהם זכו זכאים כבר לפני שנים, עוד לא הסתיימו ולפעמים עוד לא התחילו. אם במשרד הבינוי והשיכון מחפשים איך להתייעל - זה המקום הקל ביותר.



נושא אחר שצפוי להשתנות הוא מינון הדירות המוזלות לעומת דירות למכירה בשוק החופשי. במהלך השנים הבינו שאין טעם לשווק מכרזים שנכשלים פעם אחר פעם, אז בפריפריה היה שלב שבו הגיעו ל-50% דירות מוזלות לעומת 50% דירות למכירה במחיר רגיל, וגם נקודה זו עשויה להשתנות כאשר שיעור הדירות המוזלות עשוי לרדת אף יותר.

האתגר של משרד הבינוי והשיכון כעת הוא לעצור ולהבין איפה צריך עוד דירות מוזלות, איפה דירות להשכרה ואיפה דירות למכירה בשוק החופשי. במקומות שבהם יש דירות מוזלות ללא קונים, כנראה שאין צורך בעוד מחיר למשתכן אפילו אם יש מכרזים מוכנים לשיווק. תקנון התוכנית מאפשר מכירת דירות מוזלות גם למשפרי דיור לאחר שנה שהן לא נמכרות לזכאים, ולא קשה לנחש מי יהיה קהל היעד הבא אם משפרי הדיור לא יכנסו לרכישות (ועל פי הנתונים - הם לא ממש נכנסים).

במקביל, חלק מהקבלנים ממתין למכרזים רגילים ומאס בהתעקשות של בעלי הקרקע הפרטית על מחירים גבוהים. השאלה היחידה היא איך חוזרים לשיטת המכרזים הישנה והמוכרת בלי שהדבר ידהיר את המחירים במהירות למעלה.

ממשרד הבינוי והשיכון נמסר כי: "המשרד ימשיך להפעיל את תוכנית מחיר למשתכן עבור כלל יחידות הדיור ששווקו במסגרת התוכנית עד כה. בימים אלה בוחנים גורמי המקצוע במשרד שינויים והתאמות אשר ייתכן ונדרשים בהתאם למצב השוק הנוכחי. למען הסר ספק, נמשיך ונשווק מכרזים לבניית יחידות דיור בהישג יד גם בעתיד וביתר שאת".

דיור להשכרה: העדפה במכרזי קרקע

כבר במשא ומתן הקואליציוני דרש שר הבינוי והשיכון, יעקב ליצמן, שהחברה הממשלתית דירה להשכיר תעבור להיות תחת סמכותו. מקורביו אומרים שאין זה מקרי: דירה להשכיר אמנם עוסקת בדיור להשכרה אבל היא כבר הוכיחה בשנים האחרונות שיש לה יכולות תכנון נרחבות, ולשר ליצמן יש כוונה ברורה להשתמש בהן.

עד היום פורסמו עשרות מכרזי קרקע המיועדים לבניית דיור להשכרה בארץ, הכוללים 7,208 דירות להשכרה (בתנאי שוק חופשי ובשכירות מפקחת גם יחד) לצד 1,521 דירות למכירה. רק 1,129 יחידות דיור אוכלסו בפועל (ברמת השרון, בהרצליה ובחיפה ובשלבאי אכלוס בכפר יונה ובירושלים).

זה מספר נמוך מאוד, אבל צריך לזכור שכל הרעיון של דיור להשכרה ארוכת טווח בישראל הוא חדש יחסית, ואם מביאים בחשבון את משך הזמן הדרוש לתכנון, לשיווק ולבנייה, אי אפשר לצפות שתוך יום יהיו כאן מקבצי דיור כמו באמריקה.

כשמסתכלים על העתודה של יחידות הדיור להשכרה, התמונה מעניינת יותר. תוכניות הוותמ"ל כוללות 30% דיור להשכרה, שעתידות להניב יותר מ-50 אלף דירות להשכרה, אך לא בטוח שכולן יצאו לדרך בשנים הקרובות. עכשיו הממשלה החדשה צריכה להחליט האם ברצונה לתעדף דיור להשכרה ולתת לו זריקת מרץ משמעותית, או לפעול כמו הממשלה הקודמת שבחרה להעדיף שיווק מכרזי מחיר למשתכן על פני דיור להשכרה.

הצעד הראשון שעל הממשלה החדשה לעשות הוא לקבוע יעדי שיווק לדיור להשכרה לשנה או לשנים הקרובות, כי ב-2020 וגם ב-2019 לא נקבעו יעדים. במקביל יש לדאוג גם לקידום כלים משלימים כמו הקמתן של קרנות ריט נוספות.

ממשרד השיכון נמסר: "בשלב זה אנחנו בוחנים יחד עם חברת דירה להשכיר את פעילות שוק השכירות ולאחריה נגבש תוכנית עבודה לשוק הדיור להשכרה".

ממרכז השלטון המקומי נמסר כי "לאור התמהמהות המדינה בנושא, השלטון המקומי דורש שהקריטריונים לקביעת הזכאות לדיור זה ייקבעו על ידי הרשות המקומית. נוסף לכך, קיימת יוזמה של מרכז השלטון המקומי לעידוד דיור בהשכרה ביישובים הערביים במחיר מפוקח".

#### הקרבן להתחדשות עירונית: למצוא את הכסף

הקרן התחדשות עירונית אמורה להיות מעין 'קופה קטנה' של הרשות להתחדשות עירונית. היא נולדה כמעין "קנס" לממשלה. הרעיון היה שעל הממשלה לקבוע יעדים לשיווק קרקע בדיור בר השגה, ואם הממשלה לא תעמוד ביעדים שקבעה, חלק מהכסף שהיה אמור להתקבל משיווקי הקרקע יעבר לקרן להתחדשות עירונית. שנים עברו, יעדים נקבעו או לא נקבעו, מולאו ולא מולאו, והכסף היה אמור להצטבר בקופה.

שר השיכון לשעבר, יואב גלנט, יחד עם ראש הרשות להתחדשות עירונית, חיים אביטן, חישובו בממשלה הקודמת שבקרן הצטברו קרוב ללא פחות ממיליארד שקל - ודרשו לקבל אותם מהאוצר.

באוצר טענו כי במשרד הבינוי והשיכון וברשות להתחדשות עירונית לא פירטו מה בכוונתם לעשות עם הכספים ושכלל, בקופת הקרן הכסף שנצבר נמוך משמעותית ממה שנטען - לא חצי וגם לא רבע.

הוויכוח לא נפתר בימי הממשלה הקודמת, וגורמים בתחום אומרים שבכלל אין הסכמה על הדרך הנכונה שלפיה יש לחשב את הכספים שהיו אמורים להיכנס לקרן.

בממשלה הנוכחית נראה שיש הפסקת אש, כי הנושא לא עלה בדיונים בעת גיבוש הממשלה, ואינו מופיע באף הסכם קואליציוני. אבל ברשות להתחדשות עירונית ישמחו מאוד לעשות שימוש בכספים והיעד המשותף של שרי הבינוי והשיכון והאוצר צריך להיות להגיע לעמק השווה בסוגיה.

מהרשות להתחדשות עירונית נמסר כי: "תקנות הקרן להתחדשות עירונית טרם הותקנו, והרשות הממשלתית להתחדשות עירונית פועלת כדי שהדבר יקרה בעת הקרובה, משכנס שר חדש למשרד הבינוי והשיכון. הרשות הממשלתית מייעדת את כספי הקרן להשקעה נרחבת, בעיקר בפריפריה. בכל הנוגע לסכומי הקרן - אלה נותרו זהים להערכות העבר ולא נצברו כספים נוספים, שכן המדינה עמדה ביעדיה".

ממשרד האוצר נמסר: "משרד האוצר מנהל שיח עם הרשות להתחדשות עירונית לגבי השימושים בקרן. התקנות יאושרו בהתאם כאשר יסוכמו השימושים של התקציבים האמורים".

תגובת משרד הפנים: שר הפנים אריה דרעי, מקיים בשבועות האחרונים ישיבות תכופות בנושאים הללו, לומד אותם לעומק ומקיים ישיבות עבודה עם מינהל התכנון. רק לאחר מכן יגבש עמדתו ויקבל החלטה בעניינם.



## התוכנית של ליצמן לשוק הדיור: המרכז יסבסד את הפריפריה, מחיר למשתכן מגיע לסיומו

- שר הבינוי והשיכון חשף את התוכנית שלו לשוק הדיור במכתב שהעביר לשר האוצר ישראל כ"ץ • עיקר התוכנית: דחיפת הפריפריה והזוגות הצעירים על ידי הלוואות ומענקים

אריק מירובסקי 30/6/20

מכרזים לקרקעות לדיור בר השגה יסבסדו על ידי מכרזים לקרקעות במחירי מקסימום; מחוסרי דיור שירכשו דירות בפריפריה יזכו להלוואות והקטנה בבירוקרטיה של רמ"י; וביטול המחיר למשתכן - הם הצעדים העיקריים במסגרת מדיניות הדיור של יעקב ליצמן כשר בינוי ושיכון. כך עולה ממכתב שהעביר ליצמן לשר האוצר ישראל כ"ץ.

באופן חריג, העקרונות לא פורסמו כמסמך, אלא כחלק ממכתב תרעומת של ליצמן לכ"ץ על כך שפקידי האוצר לא נועצו באנשי רמ"י ומשרד השיכון, כשגיבשו את צעדי הדיור שכלולים בתוכנית הכלכלית שכ"ץ מעוניין להביא לאישור הממשלה. עיקר הביקורת של ליצמן על כ"ץ הוא שהצעדים שהוא מציע אינם פוגעים כלל ביעד המרכזי של הממשלה בתחום הדיור, שהוא להקל על זוגות צעירים לרכוש דירות במחיר מופחת. ליצמן אף הודיע כי הוא מתנגד להעברת 40 מיליארד שקל מקופת רמ"י לטובת פרויקט המטרו ללא מקור תקציבי ברור וללא מנגנון מוסדר.

"אני סבור כי שוק הנדל"ן הינו הקטר המרכזי לצמצום הפגיעה הכלכלית ממשבר הקורונה", כתב ליצמן. "המדיניות המתגבשת במשרדי יש בה בכדי להביא להאצת הבנייה תוך השקעה ממשלתית סבירה כאשר האצת הבנייה משמעותה תוספת לצמיחה, גידול בהכנסות משיווק קרקע, גביית מסים, יצירת מקורות תעסוקה ודחיפה לעסקים קטנים הפועלים בשוק הבנייה".

הבחנה בין מרכז לפריפריה

התוכנית של ליצמן נראית כרגע יותר כאסופת עקרונות, שחלק ניכר ממנה נדרש להבשלה ולתיקצוב מהאוצר. נעדר מהתוכנית צמד המילים "מחיר למשתכן" שהוחלף בשם הכללי יותר "דיור בהישג יד", שממחיש עוד יותר את סיומה הקרוב של התוכנית מבית מדרשו של שר האוצר הקודם, משה כחלון.

עיקר התוכנית הוא הבחנה בין מרכז לפריפריה, בשיטת שיווק קרקעות רמ"י, במידת הסבסוד הממשלתי של פרויקטים ושל זוגות צעירים רוכשי דירות. הסעיף הבולט ביותר הוא המשך פרסום מכרזי קרקעות של רמ"י במתוכנת מוזלת, דבר שנעשה היום במסגרת מחיר למשתכן, אך ורק בפריפריה. מאידך המטרה באזורי הביקוש היא כדברי ליצמן "למקסם הכנסות", על מנת שניתן יהיה באמצעותן להאיץ שיווק פרויקטים בפריפריה.

על פי תוכנית ליצמן, אזורי המדינה יחולקו לשלושה סוגי אזורים: הראשון הוא אזורי יוקרה, בהם המדינה לא תקבע יותר דיור בר השגה. אם כחלון, למשל, דיבר על שדה דב כעל יעד לשיווק דירות במסגרת מחיר למשתכן - לא עוד. תל אביב וסביבתה יהיו מחוץ למפה הממשלתית של דיור בר השגה; לאור זאת, מכרזי רמ"י על קרקעות באזורים הללו יהיו במחיר מלא, תוך שאיפה למקסם את הרווחיות על הקרקעות.

# שיטת שיווק הקרקעות החדשה של רמ"י

שיטת השיווק	האזור
מחיר מלא	אזורי יוקרה
קביעת מחיר למ"ר דירה; התחרות - על מחיר הקרקע	מרכז הארץ
קביעת מחיר למ"ר דירה; התחרות על עלות הפיתוח	פריפריה

אזור שני שכלול בתוכנית ליצמן הוא מגורים עממיים במרכז הארץ. שיווק הקרקעות באזור זה יקבע בהפוך מהנעשה כיום במחיר למשתכן: המדינה תקבע את מחיר המ"ר לדירות והתחרות בין היזמים תהיה על מחירי הקרקע. בצורה כזו מקווים במשרד השיכון למקסם הכנסות מהקרקעות, וגם לווסת את מחירי הדירות.

האזור הגיאוגרפי השלישי הוא הפריפריה, ששם לקרקעות מחירים נמוכים מאוד, ואילו לעלויות הפיתוח חלק משמעותי בעלות הכוללת של היזמים. גם כאן המדינה תקבע מחירי מ"ר לדירות. התחרות בין היזמים תהיה על גובה הסבסוד שהיזמים מעוניינים לקבל מהמדינה על הפיתוח. ככל שהם יהיו מוכנים לקחת על עצמם נתח גדול יותר מעלויות הפיתוח - כך סיכוייהם לזכות במכרז יהיו גבוהים יותר.

תוכנית זו חורצת סופית את גורלה של מחיר למשתכן. כפי שפורסם ב"גלובס", יש קרקעות לאלפי יחידות דיור שנמצאות בהליכי מכרז במחיר למשתכן, ויש גם דירות שטרם שוקו. אלה ימשיכו במתכונת הקיימת, ואולם לא יוצאו יותר מכרזי קרקעות במתכונת מחיר למשתכן.

ליצמן חוזר לעקרונות ששימשו לפני 30 שנים את אריאל שרון, ששימש שר שיכון בתחילת העלייה הגדולה של שנות התשעים, והוא מדבר על תוכנית מענקים שיינתנו לזוגות צעירים שירכשו דירות חדשות ויד שנייה (אם כי העקרונות שלו שונים במקצת). "הצעתי הנה כי בשינוי ממדיניות הממשלה הקודמת, זוגות צעירים יוכלו להנות מתנאים מטיבים לרכישת דירות זולות יותר בפריפריה תוך הקטנת החיכוך בשיווקי המקרקעין של הממשלה והותרת מלוא ההטבה הממשלתית בידיהם", מסביר ליצמן.

באותה רוח מעוניין השר להקצות הלוואות מסובסדות למחוסרי דירות בפריפריה, והוא חוזר על הרעיון שפורסם כבר, להפחית את מס הרכישה למשקיעים בפריפריה, בעוד שבאזורי הביקוש להותיר אותו ברמתו הנוכחית (מינימום 8%).

שר השיכון מבקש גם לקבוע יעדים לצורך הגדלת היצע הדיור, באמצעות השקעה במה שמכונה "תשתיות תומכות דיור, הגדלת היקף התכנון והסרת התניות מגבילות בתוכניות בנייה". לפחות חלק מהצעדים הללו כבר קיימים היום, ולא ברור אם מדובר בצעדים נוספים או חדשים שבמשרד השיכון מעוניינים לבצע.

עוד כוללות תוכנית ליצמן שורה של רפורמות ברמ"י ובגוף המנהל אותה, מועצת מקרקעי ישראל, וחיזוק מעמדו של רשם הקבלנים, כך שיוכל להיאבק בתאונות העבודה המרובות באתרי הבנייה.

העקרונות המרכזיים בתוכנית הדיור החדש של משרד הבינוי והשיכון

- ? מכרזים לקרקעות לדיור בר השגה בפריפריה יסובסדו ע"י מכרזים במרכז
- ? השקעה בתשתיות תומכות דיור ותכנון
- ? קביעת יעדים להמשך הגדלת היצע הדירות
- ? מתן הלוואות מסובסדות למחוסרי דיור בפריפריה
- ? הפחתת מס רכישה על משקיעים בפריפריה

## ליצמן דחה את המלצות משרד המשפטים וקבע שלקבלנים יענקו 40 ימי עיכוב במסירה בעקבות משבר הקורונה

ליצמן מסר היום כי הוא "מאמץ את מתווה דוח קמיניץ, ומבקש להותיר את מספר ימי העיכוב במסירה על 40 ימים", מה שאומר, שבפועל השר דחה את מתווה ההמלצות של הצוות הבין משרדי בראשות משרד המשפטים  
אריק מירובסקי 25/6/20

שר הבינוי והשיכון יעקב ליצמן דחה את מתווה ההמלצות של הצוות הבין משרדי בראשות משרד המשפטים, שפעל להסדרת פיגורים במסירת דירות על ידי קבלנים, באמצעות הכנסת שינויים לחוק מכר הדירות. בהודעה שהוציא המשרד נאמר כי לקבלנים ייתוספו 40 ימי עיכוב במסירת הדירות, שעליהם לא יחוייבו בפיצוי לרוכשי הדירות. מעל להם יחוייבו בפיצוי של 150% שכר דירה.

חוק המכר קובע כי ליזם יש אפשרות למסור את הדירה באיחור של עד 60 יום, מבלי שיינקטו נגדו סנקציות; ואולם אם הוא מפגר ביותר מ-60 יום ממועד מסירת הדירה, שנקוב בחוזה, הוא מחוייב לשלם לרוכשים פיצוי בגובה של 150% מגובה שכר דירה, שנהוג לשלם על דירה דומה לדירה הנרכשת - מהיום הראשון ועד לתום 8 חודשי איחור. מעל 8 חודשים, הפיצוי הקבוע בחוק הוא 125%. לאור זאת הגיעו במשרד המשפטים למסקנה, שהסיכוי שקבלנים ידרשו כבר בתקופה הקרובה לפצות רוכשים גבוה, ועל כן יש לטפל לחוד בענייני חוק המכר ופיגורים במסירת דירות.

הצוות הבין משרדי, שבראשו עמדה ראש אשכול נדל"ן במשרד היועץ המשפטי לממשלה, כרמית יוליס, העביר את המלצותיו, לפיהן במהלך החודשיים הראשונים לעיכוב במסירת הדירה, לא יחוייב הקבלן בפיצוי לפי חוק המכר. לאחר מכן יינתנו לו עוד חודשיים אורכה, שבהם יחוייב בתשלום מחצית משכר הדירה לרוכשים, כלומר שליש מהסנקציה המוטלת כיום. החל מהחודש החמישי לעיכוב ישוב לחול החיוב העונשי המוגבר, והקבלן יחוייב ב-150% משווי שכר דירה של דירה דומה. חריגה כאמור תחייב את הקבלן בפיצוי רטרואקטיבי מהיום ה-61 לאיחור.

המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, ארז קמיניץ, נתן את הגיבוי לדוח וכתב כי הוא ממליץ על הליכי תחיקה שתואמים להמלצותיו.

ואולם ליצמן מסר היום כי הוא "מאמץ את מתווה דוח קמיניץ, ומבקש להותיר את מספר ימי העיכוב במסירה על 40 ימים", מה שאומר, שבפועל השר דחה את המתווה.

המתווה של משרד השיכון נחשף הרבה לפני פרסום המלצות הצוות הבין משרדי, והוא מתבסס על פשרה בין האיחורים שהתגלו בסקר שערך המשרד, שנעים בין 70 ל-90 יום, לבין המצוקה שאליה נקלעים רוכשי הדירות שלא מקבלים את הדירות בזמן. על פי מתווה זה, לקבלנים תינתן אורכה של 100 ימים, שבהם לא ישלמו דבר - 60 יום כקבוע בחוק המקורי ועוד 40 ימי תוספת, שאחריהם תחול ההוראה של תשלום 150% מס רכישה.

ליצמן הדגיש כי האלטרנטיבה להשאר בעמדתו, כלולה בדוח, כך שהוא מבקש לקבוע אותה כעמדה ממשלתית. אפשרות של עדכון חקיקה תיבחן בהמשך.

הוא הוציא תשובה למשרד המשפטים בו הוא מברך על מסקנות הדוח ומבקש לאמץ את עמדת משרד הבינוי והשיכון ומשרד האוצר כפי שהוצגו בדוח ולקבוע את מכסת ימי האיחור במסירה בשל משבר הקורונה על 40 ימים נוספים.



## שליש מבנייני המשרדים יוקצו למגורים, וזו לא ההפתעה היחידה שמסתתרת בחוק ההסדרים

בזמן ממשלת המעבר, שלל רפורמות נדל"ניות חשובות צברו אבק על המדף • כעת מבקשת הממשלה להעביר אותן במהירות, ויש שיאמרו במחטף, בחסות חוק ההסדרים • כשאתם תרגישו את ההשפעה על הדירה שלכם, זה כבר יהיה מאוחר מדי  
אריק מירובסקי 30/6/20

מחזור העבודה של קבלנים ויזמי נדל"ן נראה כך: הם מאתרים קרקע, מקיימים מו"מ ורוכשים אותה, מתכננים פרויקט ועוברים את הסאגה מול ועדות התכנון. שנים. ועכשיו הנה הודעה ליזמי פרויקטי משרדים. אחרי כל התהליך המפרך שהושקע, הממשלה מבקשת ששליש מהפרויקט יהפוך למגורים. מי ידאג למוסדות חינוך עבור הדיירים החדשים, ומה על הארנונה העסקית הגבוהה שעליה הרשות העירונית בנתה?

לא מדובר בתרחיש דמיוני, אלא בפרק אחד שנכון לעכשיו אמור להיכלל בחוק ההסדרים שהממשלה מבקשת להעביר במקביל לתקציב המדינה החדש. תזכיר החוק הרלבנטי שהופץ בעניין מבקש להסדיר את הנושא כהוראת שעה לתקופה של ארבע שנים, המאפשרת המרת שטחי משרדים לשטחי מגורים.

ההיגיון שעומד מאחורי ההצעה הוא מגפת הקורונה, שמותירה בימים אלה רבים לעבוד מביתם, גורמת לחשיפת ענף הנדל"ן המניב, ומסכנת את המערכת הפיננסית. באותה העת באזורי המרכז קיימים עודפי ביקושים לייעודי מגורים, ועל כן, כך מעריכים באוצר, ההמרה תסייע לכולם. האמנם?

"זה לא טריוויאלי שקובעים מגורים באזורי משרדים ותעשייה, כי בסוף צריך להשיג איכות חיים של תושבים", אומרת מתכננת הערים, שרון בנד, שמבקשת לדעת היכן נמצאים האנשים בתוך החקיקה הזו. "לא היית רוצה שבסוף התהליך אנשים יחיו באיים מבודדים ללא שירותים וללא קהילה".

החלפת שטחי המשרדים במגורים היא רק צעד אחד בתוך שורה ארוכה של נושאים נדל"ניים שכלולים, נכון לעכשיו, בתוך חוק ההסדרים. בשיחות שקיים "גלובס" עם אנשי נדל"ן הם התקשו להיזכר מתי בפעם האחרונה ניסתה הממשלה להעביר באבחת חרב כמות כה גדולה של חוקים נדל"ניים. גם ההסבר שניתן לפיו אנחנו נמצאים בנקודת זמן חריגה, אחרי קיפאון ארוך שנוצר בשל ממשלת המעבר, לא משנה את החוט המקשר בין כולם והוא הכפפה של חוק התכנון והבנייה לכלכלת המשבר.

בין המטרו לפרויקט הרכבת הקלה

הביקורת המוכרת על חוק ההסדרים היא, שמדובר בחוק עוקף חקיקה ולא דמוקרטי, שמטרתו לעקוף את הצורך בקידום מייגע של חקיקה ראשית. בכל הקשור לתכנון ובנייה, כך טוענים אנשי נדל"ן, המשמעות של השימוש בחוק ההסדרים מביא להשתקת גורמי מקצוע, ומניעת דיונים מקצועיים, בדרך לחקיקת בזק.

דוגמה מובהקת לכך היא "חוק המטרו" שכלול בחוק ההסדרים. מדובר במיזם הסעת ההמונים העתידי של גוש דן והוא כבר הוכרז כפרויקט הציבורי היקר ביותר אי פעם בישראל שעלותו מוערכת ב-150 מיליארד שקל. לא פחות.

החוק שהובא לחוק ההסדרים, קובע כי רבע מפרויקט העתק ימומן באמצעות היטל השבחה מוגדל שיישאו בעלי נכסים בסביבת תוואי המטרו. זאת אחרי שהמדינה תיתן להם "סוכריה" בדמות הגדלת אחוזי הבנייה בשטחים שלהם. רבע נוסף ימומן באמצעות מיסוי, וכמחצית תגיע מתעדוף בתקציב המדינה. ניסיון לקבל נוסח כתוב של הצעת החוק, כדי להבין לעומק

את הסעיפים העלה סירוב מצד משרד האוצר. שלא יהיו טעויות - מדובר בפרויקט מורכב שכולל 24 רשויות מקומיות, ומשפיע ישירות על נכסים של אינספור גורמים - פרטיים, ממשלתיים וציבוריים. ומבלי שהתקיים דיון מעמיק, התוצאה יכולה להגיע במהירות לכישלון של הפרויקט התחבורתי האחר של גוש דן: הרכבת הקלה. נכון לעכשיו בחוק ההסדרים מדובר על הגדלה מסיבית של זכויות הבנייה לאורך תוואי המטרו, דבר שלא קיים היום, ולא ברור באיזו דרך המחוקק מעוניין לקדם את התכנון.

אפשרות אחת היא לקבוע שרירותית מהן זכויות הבנייה לאורך תוואי המטרו, ובכך לעקוף את כל הליכי התכנון והבנייה, ולהכפיף אותם לצרכים הכלכליים. הדרך השנייה, שעולה מפרטי החוק, היא להכפיף את הצרכים הכלכליים לעקרונות התכנון. במילים אחרות - הדרך המקובלת. החיסרון כאן חוסר האפשרות לנבא האם מה שוועדות התכנון יאשרו, יותאם לעקרונות המימון של הפרויקט הגרנדיוזי, כפי שמשותף מחוק ההסדרים. "אם לא ימצאו דרך לקידום מהיר של תוכניות המטרו, אזי הדחייה תשחוק את כל הכספים שיתקבלו כתוצאה מהטלת היטלי ההשבחה. וזה יקרה כשבמקביל הנזק לנכסים יהיה מיידית", מזהיר עו"ד עופר טויסטר המומחה בתכנון ובנייה.

החוק מגיע לעומק לקופה העירונית

חוק אחר שמקודם הוא למעשה שינוי שרשרת של חקיקה סביב עקרונות ההתחדשות העירונית. תזכיר החוק מבוסס על הדוח להסרת חסמים בתחום ההתחדשות העירונית שפרסם משרד המשפטים לפני כחודשיים, ובו בין היתר הורדת אחוז ההסכמה לביצוע פרויקט פינוי בינוי מ-80% כיום לשני שלישים מבעלי הדירות. בדיוק כמו בעניין המטרו, שבעלי דירות יאולצו לשלם לפתע היטלי השבחה משמעותיים, ובהסבת המשרדים למגורים, שעלולה להותיר דיירים בשטחי מגורים מבודדים ומנותקים, גם כאן מי שעלול לשלם את המחיר הם אזרחים קטנים. מדוע? כי בדרך זו כוחם של מתנגדים, שלעיתים מסומנים כ"סרבנים", נחלש. ראוי או לא? חוק ההסדרים לא מאפשר דיון.

זה גם הדין כלפי הרשויות המקומיות. אחד מהסעיפים בחוק ההתחדשות העירונית החדש מגדיר שלוש מדרגות של היטלי השבחה שהעיריות יוכלו לגבות מיזמים: אפס, 25%-ו-50%. זאת בניגוד למצב כיום בו רשויות מקומיות יכולות להטיל היטל השבחה מלא שיכול להגיע לעשרות מיליוני שקלים. מחד הסכום הגבוה עלול להביא לחוסר כדאיות כלכלית במקרים מסוימים. מצד שני, הכסף נחוץ לקופה העירונית. "עקרונית אני בעד כל מהלך שיוביל לוודאות. מדובר בהצעה ראויה המאזנת בין צרכי הרשות המקומית לבין הקשיים שנוצרים נוכח ציפוף יתר. ובעיקר, הצעה שתוביל לוודאות בהיבט כה משמעותי. ועם זאת, לא נכון להוביל חקיקה שכזו אלא בדרך של חקיקה ספציפית. הליכי חוק רגילים מאפשרים מעורבות וחישיבה לעומק של כלל הגופים והגורמים הרלוונטיים, מסביר עו"ד זיו כספי שמתחמה בנושאי נדל"ן.

"חוק ההסדרים הוא לא במה לקידום נושאים כאלה. על אף שמו, הוא לא יכול להסדיר אף אחד מהם", מסביר מהנדס עיריית תל אביב לשעבר, עודד גבולי. "גם אם היינו מסכימים שמדובר בחוקים נורא נכונים, זו לא הדרך ולא השיטה, כי אין מדובר באסטרטגיה או בחזון, אלא בפתרון נקודתי, שיעשה גם דברים טובים וגם נזקים. אין חשיבה קדימה ואין חשיבה מרחבית", הוא אומר.

## משרד הבינוי מבטל את מחיר למשתכן – ומציג תוכנית חדשה שמתמקדת בפריפריה

התוכנית החדשה, שפרטיה יסוכמו בין משרדי האוצר והבינוי, כוללת שני שינויים דרמטיים: את מחיר הדירה תקבע המדינה, ולא חברות הבנייה המתחרות; ותהיה אבחנה בין יישובים - התוכנית לא תופעל בשכונות יוקרה, ובפריפריה יינקטו צעדים להגדלת ההנחה

אמיתי גזית 30.06.20 13:07

הסוף למחיר למשתכן. משרד הבינוי והשר העומד בראשו, יעקב ליצמן, יציג למשרד האוצר תוכנית חדשה לקניית דירות במחירים מוזלים, שהפרטים בה יסוכמו בדיונים בין המשרדים במטרה להטמיע את התוכנית בתקציב המדינה לשנת 2020 - אותו אמורה הכנסת לאשר במהלך יולי.

התוכנית החדשה כוללת שני שינויים דרמטיים לעומת מחיר למשתכן: ראשית, את מחיר הדירה תקבע המדינה - ולא חברות הבנייה המתחרות במכרז; ושנית, תהיה אבחנה בין יישובים - מצד אחד התוכנית לא תופעל בשכונות יוקרה, ומצד שני בפריפריה יינקטו צעדים שישפרו את גובה ההנחה.

### קראו עוד בכלכליסט:

- [שוב כישלון במכרזי מחיר למשתכן בפריפריה](#)
- [חשד: י.ח.דמרי תיאמה מכרז של מחיר למשתכן; בכירים נחקרים](#)
- [מבשרת ציון עתרה לבית המשפט נגד הוספת יחידות דיור בשטחה](#)



צילום: אוראל כהן

פרויקט מחיר למשתכן בקריית אונו. סוף התוכנית

השינויים הללו נועדו להשיג שתי מטרות מרכזיות: להפסיק את חוסר השוויון בין גובה ההנחות באזורי הביקוש לפריפריה, תופעה שבה זוכי מחיר למשתכן במרכז נהנו לעיתים מהנחה של מאות אלפי שקלים בהשוואה למחיר השוק; ולהגדיל את הכנסות המדינה משיווק קרקעות - ולהסיט את המשאבים החדשים לפריפריה.

**סוף להנחות בתל אביב ובהרצליה**



משנת 2015 ועד עתה המדינה מוכרת קרקעות לבנייה למגורים בשיטת מחיר למשתכן. בשיטה זו המדינה קובעת את שווי הקרקע, וחברות הבנייה שמתמודדות במכרז מתחרות על מחיר הדירה שהן ימכרו. החברה שהצעתה היא הזולה ביותר זוכה במכרז. התוכנית חלה באופן גורף כמעט על כל המכרזים שבהן שיווקה המדינה קרקעות לבניה למגורים ב-5 השנים האחרונות.

לעומת זאת, התוכנית שמציג משרד הבינוי מחלקת את הארץ לשלושה אזורים בהתאם לשווי הקרקע, כאשר בכל אחד מהם שיטת המכרזים תהיה שונה. באזורי יוקרה שבהם מחיר הקרקע גבוה מאוד המדינה תחזור לשיטת המכרז שבה כל המרבה במחיר הוא הזוכה; בשיטה זו, חברות הבנייה יודעות כמה דירות אפשר לבנות במגרש ומה עלות פיתוח המגרש - ומתחרות על מחיר הקרקע, אך הן יכולות למכור דירות במחיר שוק ללא מגבלה. כשהופעלה שיטת המכרז הזו באזורי הביקוש החמים המחירים בעבר הרקעו לשחקים - כך, ב-2016 קבוצת הרכישה יונייטד שרונה קנתה מגרש לבניית 324 דירות בתמורה ל-1.24 מיליארד שקל.

ההחלטה אם מגרש מסויים ישווק בשיטה זו תהיה על פי שווי הקרקע. בקרוב יוחלט על רף שנע פחות או יותר סביב 2.5 מיליון שקל שווי יחידת דור, וכל מגרש ששוויו גבוה יותר ישווק בשיטת מכרז זו.



צילום: אלכס קולומובסקי

השר יעקב ליצמן

### **המדינה תקבע את מחיר הדירות, חברות הבנייה יתחרו על מחיר הקרקע**

באזור המרכז, בערים שלא הוגדרו פריפריה אך ערכי הקרקע בהם נמוכים מכ-2.5 מיליון שקל ליחידת דור, תופעל שיטת מכרז שנועדה להקנות הנחה בהשוואה למחיר דירה בשוק החופשי. בשיטה החדשה הזו המדינה תקבע מראש מה יהיה מחיר הדירות, על פי שומה של השמאי הממשלתי והנחה מסוימת. חברות הבנייה שידעו מה מחיר המכירה, וכמה הן נדרשות לשלם עבור פיתוח הקרקע, יתחרו על מחיר הקרקע. גם במקרה זה ההצעה הגבוהה ביותר מנצחת. מחיר הדירות כפי שנקבע על ידי השמאי הממשלתי יהיה מפתח בסיסי, וחברות הבנייה יוכלו למכור דירות במחיר גבוה יותר אם הן נחשבות ליוקרתיות (למשל דירות גן או פנטהוז) באישור משרד הבינוי. בכל מקרה, ההפרש בין מחיר הדירות הזולות ליקרות יוגבל.

### **מכרז על מחיר הקרקע כולל עלויות הפיתוח**

בפריפריה שיטת המכרזים תהיה דומה, בשינוי אחד - המדינה לא תקבע מראש את עלות פיתוח המגרש. חברות הבנייה ידעו מה מחיר הדירה ויתבקשו להתחרות על מחיר הקרקע, מחיר שכולל גם את עלויות הפיתוח. לעומת זאת, במרכז עלויות הפיתוח יהיו ידועות מראש על פי תעריפים של רשות מקרקעי ישראל. השיטה שתונהג בפריפריה נועדה לצמצם את הוצאות המדינה בסבסוד פיתוח מגרשים. כיום המדינה מסבסדת פיתוח בכל עיר בפריפריה על פי מפתח של 40 אלף שקל ליחידת דור באופן עיוור, בלי להבחין בין שכונות שבהן מחירי הדירות נמוכים והסבסוד מוצדק לבין שכונות שבהן אין צורך בסבסוד עמוק של הפיתוח. שיטת המכרז החדשה נועדה לנטרל את הבעיה בתקוה שהיא תאפשר למדינה לחסוך הוצאות פיתוח לפחות בחלק מהערים.

### **מענקים לרוכשי דירת יד שנייה בפריפריה**

מנגנון נוסף אותו מבקש משרד הבינוי ונועד להגביר את הביקוש לדירות בפריפריה הוא מענקים של כ-70 אלף שקל עד 110 אלף שקל לרוכשי דירות יד שנייה בערים בפריפריה. המטרה היא לייצר דינמיקה שתעיר את שוק הנדל"ן באזורים אלה. השאיפה היא כי המענקים ישפרו את היכולת של זוגות צעירים לקנות דירה, באופן שיעודד את בעלי הדירות למכור ולקנות לעצמם דירה חדשה יותר.

עוד נשקלת האפשרות להציע משכנתא בערבות מדינה לרוכשי דירות בפריפריה, במטרה להפחית את שיעור הריבית לעומת שיעורו בשוק החופשי.

בתגובה להודעת משרד השיכון מסר נשיא התאחדות הקבלנים בוני הארץ, ראול סרוגו: "ההתאחדות תתמוך בכל פתרון ישים ובר קיימא של דיור בר השגה והשיטה המוצעת יכולה להיות כזו. שוק הדיור חווה שוב ושוב ניסיונות של הממשלות להמציא פטנטים ותוכניות שאינן מטפלות בבעיה המרכזית וכל פעם הסתבר שזו לא הדרך לטפל במשבר הדיור בישראל. אנחנו נמצאים בשנה מהקשות שידענו זה זמן רב, ומשבר הקורונה עלול להביא לכך שהשנה תסתיים בצניחה בהיקף התחלות הבנייה לכ-30 אלף יחידות דיור בלבד. עיקר תשומת הלב של הממשלה בפתרון משבר הדיור חייב להתמקד בזינוק בהיקף שיווק הקרקע והסרת חסמים רגולטוריים שמונעים בנייה, כדי לאפשר לשוק להגיע להתחלות בנייה של 70 אלף יחידות דיור לפחות".

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