כלכליסט

"הקורונה לא השפיעה על התחלות הבנייה, הם עבדו כאילו אין מחר"

כך דיווח המפקח הראשי במשרד העבודה בדיון בכנסת בנושא תאונות באתרי בנייה; ברקע מתווה הפיצוי לדיירים על איחורים במסירה כתוצאה מתקופת הסגר, שטרם גובש סופית; הקבלנים טוענים לעומת זאת: "כבר עשרה חודשים יש ירידה של 30% בתפוקת הענף עקב מחסור בעובדים ובקרקע זמינה למגורים. שוורצמן משקר במצח נחושה"

דותן לוי 14.10.20 15:15

"מספר התחלות הבנייה גדלה והקורונה לא השפיעה על התוצאות, מדובר בבנייני מגורים ומשרדים, הם עבדו כאילו אין מחר", כך אמר מפקח העבודה הראשי במשרד העבודה, חזי שוורצמן, בדיון אתמול בוועדת משנה של ועדת העבודה בכנסת בנושא תאונות הבנייה.

קראו עוד בכלכליסט:

- ניצנים של תקווה: ירידה בהיקף התאונות הקטלניות באתרי הבנייה
- צניחה של 50% במספר הדירות שאושרו השנה
- קצב מכירת הדירות החדשות חזר לרמות שנרשמו בשנים קודמות

שוורצמן התייחס לטענות שנשמעו בעקבות הנתונים שהצביעו על ירידה בהיקף תאונות הבנייה, אך בעוד הנוכחים בדיון ציינו שהירידה נובעת מצמצום היקף הבנייה והפועלים שהגיעו לישראל, לדבריו, הבנייה המשיכה כרגיל.

אתר בנייה צילום: שאול גולן

כתמיכה לעמדת הקבלנים יש נתונים על היעדרותם של רבים מהפועלים הפלסטינים בתקופת הסגר, עיכובים במתן אישורים על ידי רשויות מקומיות, והפרעות אחרות שנגרמו בשל הקורונה.

ייתכן כי אמירות כגון זו של שוורצמן עשויות לשמש בעתיד כנגד עמדת הקבלנים ולפיה אין כל סיבה לקבוע פיצוי על אירועים שלא היו בשליטתם, ולהשפיע על המתווה הנוגע לפיצוי שהם ידרשו או לא ידרשו להעביר לרוכשי הדירות בשל איחורים במסירה.

מתווה הפיצוי גובש בחודש יוני האחרון והתייחס לתקופת הסגר הראשון. לפי המתווה, עיכוב של חודשיים לא יחייב

מפקח העבודה הראשי במשרד העבודה, חזי שוורצמן צילום: אתר הכנסת

את הקבלן בפיצוי, אך אם חברת הבנייה עיכבה את המסירה בחודשיים נוספים - כלומר בסך הכל עיכוב של 4 חודשים - היא תחויב לשלם לרוכשי הדירות למשך אותם חודשיים שכר דירה מופחת בשיעור של 50% מגובה שכר הדירה המקובל באזור שבו נמסרת הדירה.

ההחלטה בנושא טרם התקבלה וסגן שר השיכון יעקב ליצמן יידרש לתת עליה את הדעת. בחלוף הזמן סביר שיהיה צורך להתחשב גם בנתוני הסגר השני בעת קביעת המתווה.

ראול סרוגו צילום: עמית שעל

לעומת דבריו של שוורצמן, הקבלנים טוענים כי הפעילות שלהם נפגעה קשות בקורונה. נשיא התאחדות הקבלנים בוני הארץ, ראול סרוגו: "שוורצמן משקר במצח נחושה. הוא הרי יודע שעל פי נתוני הלמ"ס רק ברבעון השני של השנה, התחלות הבנייה ירדו מ-14,000 ל-10,000 - ירידה של כ-30%, והתחזית היא לירידה מצטברת של 15,000 התחלות יבשנת 2020 לעומת 2019. כמו כן, הוא יודע שעל פי נתוני שרות התעסוקה מתחילת המשבר בחודש מרץ ועד לאוגוסט 2020 נרשם אובדן של 9.3 מיליון ימי עבודה של עובדים פלסטינים שנעדרו מהעבודה בענף הבנייה ישראל בשל הקורונה.

"כיצד יכול פקיד בכיר שאחראי על תחום כל כך חשוב להטעות את חברי ועדת העבודה של הכנסת ואת הציבור בישראל, לעוות את הנתונים ולומר שהתחלות הבנייה גדלו ו'בונים כאילו אין מחר', והכל על מנת להצדיק את גישתו המעוותת, שלפיה מספר ההרוגים בתאונות עבודה באתרי הבנייה ירד בשל האכיפה המוגברת, וזאת למרות העלייה לכאורה בהתחלות הבנייה?", סיכם סרוגו.

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

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

50 קומות בירושלים: המגדלים שישנו את קו הרקיע של הבירה

בשנים האחרונות עוד ועוד מגדלים מתווספים אל מרכז ירושלים, משנים את האופי הייחודי שלה ומציעים בעיקר דירות יוקרה במחירים גבוהים • איפה זה מתאים לתכנון העירוני, היכן נעשו טעויות, ומה אפשר ללמוד מערים היסטוריות אחרות • אנשי המקצוע והמומחים מוסיפים עוד קומות לדיון

גלית חתן 5/10/20

למה אנשים אוהבים את ירושלים? למה ישראלים אומרים שהם מרגישים שהם בחו"ל כשהם מגיעים אליה? יש לכך בראש ובראשונה סיבות דתיות ורגשיות עמוקות, אבל גם האדריכלות של העיר משחקת תפקיד משמעותי. הבנייה באבן הירושלמית (ירושה מימי המנדט הבריטי), העובדה שהבתים במרכז העיר ובעיר העתיקה נמוכים ונעים לטייל בה, כל אלה - יחד עם התושבים ואופיים הייחודי, כמובן - יצרו את הקסם הירושלמי המהולל, ואת קו הרקיע של העיר.

אלא שקו הרקיע הזה הולך ומשתנה בשנים האחרונות. לצד שכונות הרפאים של דירות היוקרה שקנו תושבי חוץ, נבנים בעיר עוד ועוד מגדלים שמשנים את האופי שלה, ולדעת רבים פוגעים ביופיה.

מבחינת היזמים, הכדאיות ברורה: יש מי שמוכן לשלם. גורמי התכנון והעירייה חושבים על תוספת יחידות דיור ותוספת הכנסות מארנונה.

עסקאות מהשנה האחרונה במגדלי ירושלים

מגדל סיידוף

5.11.2019

דירת 3 חדרים,
קומה 1, 115 מ"ר, חניה אחת

מגדל savyon view

19.7.2020

דירת 3 חדרים, קומה 20, 85 מ"ר

מגדל שלם

13.8.2019

דירת 4 חדרים, קומה 10, 119 מ"ר

מקור: רשות המסים

המדיניות: מה בונים וכמה עולה דירה

במרכז העיר ישנם כיום כמה פרויקטים של בנייה לגובה, שנמצאים בשלבים שונים - משלב ההכרזה ועד לשלב הבנייה. כך, לאחרונה התבשרנו כי קבוצת ישראל קנדה רכשה את מתחם בית החולים הישן של שערי צדק, שבו פעלה בשנים האחרונות רשות השידור, תמורת כחצי מיליארד שקל, ותבנה שם - בין היתר - שני מגדלי מגורים בני 24 קומות ושטחי מסחר. החברה תשלם עוד 25.5 מיליון שקל דמי פיתוח לשימור מבנה בית החולים המרשים.

לא הרחק משם, בסמוך לשוק מחנה יהודה, ניצב מגדל סיידוף בן ה-24 קומות. למרות הקרבה לשוק, החנויות בקו הרחוב של הבניין מתקשות למשוך שוכרים, ועוד נחזור לכך בהמשך. מול הבניין הזה נבנה בימים אלה מגדל שלם של חברת אקה נדל"ן. דיירי הבניינים יוכלו להשקיף זה על זה בזמן שהם מנסים לתפוס קצת מהנוף הירושלמי. אולי הם אפילו יצליחו לראות מה עושים במרפסות של SAVYON VIEW, מגדל בן 27 קומות שבונה אפריקה ישראל על בית מפא"י שנמצא בסמוך לקרן הרחובות קינג ג'ורג' ויפו. במתחם עץ חיים, שמשתרע על פני 6.2 דונם וצמוד אף הוא לשוק מחנה יהודה, צפויים להיבנות שני מגדלים בני 30 קומות למגורים, שבהם יהיו 308 דירות. המתחם - שייבנה על ידי קבוצת רכישה שארגנה קבוצת בסר - יכלול גם מלון, ויהיה בו שימור של גן ילדים היסטורי. השוק המפורסם ביותר בישראל יהפוך למובלעת בין מגדלים.

אל המגדלים האלה מצטרפים בשנים האחרונות בנייני רחוב הנביאים, בואכה העיר העתיקה. רבים מהפרויקטים כביכול משמרים את המבנים ההיסטוריים שהיו בתחומם (כמו בית פניציה בנביאים 25, שנבנה ב-1876), ואינם מגיעים לגובה המגדלים של רחוב יפו, אבל הם עדיין משנים את אופיו של האזור. לרוב מדובר במגדלי יוקרה, שמחירי הדירות בהם מתחילים ב-2 מיליון שקל לדירת 2 חדרים, ומטפסים בקלות ל-5.5 מיליון שקל לדירת ארבעה חדרים. רבים מהרוכשים הם יהודים תושבי חוץ.

הגובה: "נגיע גם ל-50 קומות"

בעיר היסטורית, גם בניינים צפופים בני שמונה ועשר קומות עשויים לשנות את הייחודיות. כך, למשל, בית אנה טיכו היפהפה בן שתי הקומות, שהיה ביתו של רופא העיניים ד"ר טיכו והפך למוזיאון, מוקף היום בניינים ונראה כמו מובלעת קטנה.

"ליד בית אנה טיכו עדיין יש גינה גדולה, ואפשר לבקר שם", אומר איציק שוויקי, מנהל מחוז ירושלים במועצה לשימור אתרי מורשת. "אבל אם זה היה שטח בבעלות פרטית, כבר מזמן היו בונים שם. כרגע זה בבעלות מוזיאון ישראל, אבל אם הוא ימכור את השטח, לא תהיה גינה - כי היזמים היום רוצים רק כסף-כסף-כסף. זו בנייה לעשירים, זוגות צעירים לא יכולים לגור שם. רק תושבי חוץ יגורו שם.

"בירושלים הייתה מדיניות של אי-בנייה לגובה. עכשיו אנחנו בתקופת העלייה לגובה, וזה עוד יתעצם. אם בזמנו הגובה המקסימלי שקבע מהנדס העיר דאז אורי שטרית היה 24 קומות בצירי הרכבת הקלה, וזה היה גבוה מדי, עכשיו כבר פרצו גם את הרף הזה. ביציאה מהעיר החליטו על 33 קומות, ועכשיו כבר אישרו עד 50.

"זה קורה כי בסטטוטוריקה יש כל מיני טריקים. אחרי אישור התוכנית הגדולה, אפשר לשנות דברים בוועדה המקומית - הקלות שמנוגדות לכוונת המשורר, כלומר הוועדה המחוזית. למשל, מאזור הלני המלכה לכיוון כיכר האיקסים מותרת בנייה של 10 קומות. אבל יש הקלות, והקבלנים תחמנים והולכים ל-12 קומות.

"נכון שבעיר העתיקה לא נוגעים, וגם באבו תור אי אפשר לבנות לגובה. אבל בירושלים יש מגדלים שלא היו צריכים להיות, כמו שבפריז אין וברצלונה אין. גם במוסקבה בנו את קריית המגדלים מחוץ למרכז העיר.

"אסור היה לבנות בירושלים לגובה. מגדלים זה משהו שצריך להיות מסביב לירושלים. אי אפשר לבכות על חלב שנשפך, ואם כבר אישרו בנייה אנחנו לא נגד, כי ברגע שאישרו, לא משנה לי אם זה 24 או 30 קומות. לעין זה לא משנה. אני רק מוודא שהמגדלים לא יפריעו לשימור. אגב, ברחוב הנביאים אין בניינים של יותר משמונה קומות, בזכות ההתנגדות שאני הגשתי".

אז מה הגובה ה"הגיוני" לירושלים? גיורא סולר, אדריכל שימור שמשמש כמשקיף בוועדת השימור העירונית של ירושלים: "במרכז ממש, שמונה קומות זה הגיוני. היום רואים כבר קפיצות ל-15 קומות ויותר. הרבה פעמים אנחנו מנסים להוריד קומות, אבל בעצם מה ההבדל בין 10 ל-12? בכל מקרה מבני השימור נותרים כמו גמדים מסכנים. לפעמים מרימים עליהם עוד שמונה קומות, וזה כבר הופך לקריקטורה. כדי לשמור על משהו אנושי, צריך לשמר אזורים שלמים".

"יש תוכניות אב, יש תוכניות מדיניות ומתאר, אבל אנחנו 'מתחמנים'. בדיוק כמו עם הקורונה: קובעים הוראות, ומיד מתחילים לסגת ולהקל. היזמים והאדריכלים יודעים מה קובעות התוכניות התקפות, אבל כולם מתחילים את היוזמה והתכנון בחיפוש דרכים לקבלת הקלות. נראה שכמו בהתמודדות עם מגפה, אולי גם בנושא הבנייה לגובה, צריך לעצור הכול ולעשות חושבים מחדש".

לדברי אדריכל השימור משה שפירא, "בעיניי שמונה קומות זה גובה מקסימלי לבינוי ברחובות הראשיים, כמו המלך ג'ורג'. המגדלים מטילים צל על הארכיטקטורה המקומית, יש משהו ברוטלי בהעמדה שלהם. גם אם צמודים אליהם אזורי שימור, יש בזה משהו מאוד גס. רואים את זה במתחם כי"ח ובמגדל סיידוף. כאילו שימרו את המבנה ההיסטורי, אבל בעצם הרסו את כל הפנים המקוריים. כל הסטוקו היפה נעלם. המגדל עצמו זר לרוח המקום, מגמד את כל החצרות, יוצר משהו דורסני. זה מזכיר סרטי מדע בדיוני עם יצורים תלת רגליים, שמגיעים ומשתלטים על המרחב".

לבנייה לגובה יש גם היבטים סביבתיים ואקלימיים. במשרד להגנת הסביבה אומרים כי המדיניות שלהם היא שיש לבנות במרכז העיר ההיסטורית של ירושלים לגובה של עד שבע-שמונה קומות. רואים באזור הזה גם בניינים בני 10 קומות, וההסבר של המשרד לכך הוא ש"קיימת גמישות - בהתאם לרוחב הרחוב, גודל המגרש, מיקום ועיצוב אדריכלי - המאפשרת להוסיף קומה או שתיים".

המגדלים גם מרחיקים את הירושלמים מהעיר.
שוויקי: "הצעירים עוזבים למודיעין ולמעלה אדומים, והכול קשור לדירות היקרות במגדלים".

נתוני הלמ"ס תומכים בדברי שוויקי: ההגירה מירושלים (מספר העוזבים פחות מספר הבאים) היא שלילית כבר שנים ברציפות, וב־2019 קטנה האוכלוסיה בכ-5,000 איש.

התכנון העירוני: "מגדל הוא אמצעי ולא מטרה"

"בעיניי, מגדל הוא לא מטרה אלא אמצעי לייצר תכנון טוב יותר", אומרת שירה תלמי-באבאי, מתכננת מחוז ירושלים במינהל התכנון. "המגדל הוא אמצעי לשחרור הקרקע על מנת לייצר מרחב ציבורי איכותי, מעברים, הרחבת מדרכות, שטחי ציבור וכו'.
"מגדל סיידוף, שעומד על רחוב יפו, הוא דוגמה טובה לכך שמגדל מצליח להיות אמצעי. בזכות התוכנית, שאספה את כל זכויות המגרש, נעשה שימור מלא, שחזור אותנטי בלי תוספות. ובזכות העובדה שהמגדל עורפי, הוא לא מורגש בשוק מחנה יהודה ולא מאיים על הולכי הרגל. זה מרגיש כמו חצר בנחלאות".

בעיניי זה כן מאיים קצת על מי שהולך ברחוב יפו.
"זה מחיר הגיוני מבחינה תכנונית. אם היו לבניין הזה 10 קומות, היינו צריכים לפגוע בשימור. ככה יכולנו להשאיר את הרחוב כמו שהוא".

החנויות בחזית שוממות.
"חלק מהחנויות הן בבעלות ציבורית של העירייה, וזו טעות. זו הסיבה לכך שזה לא מצליח לתפקד. עשו שם דברים שלא החזיקו מעמד".

כל המגדלים האלה פוגעים בקו הרקיע הייחודי של העיר.
"זה בסדר גמור שקו הרקיע משתנה, כי כל דור עושה שינויים. האם ירושלים צריכה לקפוא על שמריה? לא. זה מחיר שהעיר משלמת, אבל בלי זה ירושלים תידרדר, ותהפוך לפרובינציה נידחת. בעיניי המגדלים תמירים וחיננים, ומאפשרים עירוב שימושים בלי לפגוע במרקם ההיסטורי. בכל מקרה אנחנו בוחנים היכן יש פגיעה אקוטית, ואיפה יש איזון בין שימור לפיתוח.

"הבנייה בציר הרכבת הקלה יכולה להיות עד 30 קומות. אם נתייחס למספרים שלפני הקורונה, הקו האדום של הרכבת הקלה, שהוא חצי ממה שאושר, הסיע יותר אנשים מאשר כל רכבת ישראל ביחד. אז במרחב הזה לבנות מגדלים זה צו השעה".

אם נשווה את ירושלים לפריז וברצלונה, שגם הן ערים היסטוריות, נגלה הבדלים.
"בשביל לבנות בירושלים את פריז, צריך להרוס פה הכול. לא נגיע לאחידות של הצרפתים ובמנטליות הישראלית זה גם לא מתאים לבנות דירות עם כיוון אוויר אחד. ובכלל, פריז וברצלונה הן יוצאות דופן. ערים אחרות באירופה לא מצליחות לשחזר את הקסם הזה".
אם זה יימשך ככה, ירושלים לא תהיה ירושלים.

"מה זה ירושלים? זה משהו ענק. אנחנו לא נוגעים בעיר העתיקה ובטבעות המקיפות אותה. בעשור הקרוב לא נראה יותר מעשרה מגדלים באזור המרכז ההיסטורי, והם יהיו נקודות של עוצמה שבהן העיר מתחזקת ומתחדשת ומביאה אוכלוסייה יצרנית.

"זה גם יביא מקומות עבודה חדשים, כי הבנייה היא 50% מגורים ו-50% תעסוקה. לא לעשות כלום, לא לשפץ ולא לחדש, זה הרבה יותר מפריע לעיר. המע"ר (מרכז עסקים ראשי) של ירושלים זה מה שמחזיק אותה. עיר בלי מע"ר זו עיר מאוד עצובה. ופה לאורך השנים פגעו בזה מאוד".

השימור: "הרסו דברים שאסור להרוס"

"האם הבנייה לגובה פוגעת בתחושה של המקום? תלוי איפה עומדים. פעם נהגנו לבדוק את זה ממגדל דוד. היום כשעומדים שם רואים טוב מאוד את כל הדברים שקופצים בלב העיר", מספר סולר. "אחרי שמגדירים מה באמת רוצים לשמור, במרכז העיר הבנייה לגובה היא לא תמיד דבר נורא. אם זה ממש על הציר הראשי המסחרי ולא באזורי מגורים, אז זה לכאורה בסדר, זה נותן חיים לציר. אבל כל בניין כזה סוגר שכונה היסטורית שנמצאת מאחוריו. יש מבנים שכבר עכשיו הם רעים, ולא היו צריכים לקום - כמו אלה שקמו מול בית יעקב ושוק מחנה יהודה.

"עוד בעיה היא שהבניינים האלה לא קמים בבת אחת, אלא רואים שן כן ושן לא. ובעיה אחרת היא בניינים שהם לא על הציר הראשי. מגדלי כי"ח, למשל, חורגים מהציר. מי שפרץ את מסגרת הבנייה זה בניין כלל, שהרסו בשבילו את בית ספר אליאנס ההיסטורי. הרסו דברים שאסור היה להרוס".

ו"על הדרך" שינו לתמיד את קו הרקיע של העיר.
"נהוג לומר, שאילו על הר ציון לא הייתה בנויה כנסיית הדורמיציון, ובימינו מישהו היה מבקש היתר לבנות שם בגובה הזה, אפילו בית כנסת, היו מסרבים לו בנימוק שזה הורס את קו הרקיע".

איך אתה מרגיש מול המגדלים האלה?
"אני אדם שהולך ומלטף אבנים, זה כואב, ובכל זאת - זה טרנד עולמי. בנייה לגובה היא חלק מההיסטוריה. שימור זה לנהל נכון את השינויים, בידיעה שדברים משתנים. חלק מהמשמעות, גם התרבותית, זה שעיר היא חיה ולא הופכת למוזיאון. אף שכל חיי המקצועיים אני עוסק בשימור, את זה אני קונה. אסור להקפיא עיר".

"סיפור המגדלים זה זריית חול בעיניים. אנשים שיש להם קדנציה רוצים להראות שהם בונים", אומר אדריכל השימור שפירא. "העיר לא בנויה למגדלים, כי היא עיר של שכירים ופקידים. זה לא סתם שבמגדלים במרכז העיר יש בעיקר תושבי חוץ. זה מסמר בארון הקבורה של מרכז העיר.

"הבנייה שם הייתה צריכה להישאר בנייה מרקמית. כל אזור המשולש זה בלוק עם קנה מידה של עיר מנדטורית משנות ה-30. אפשר להגיע לשש-שבע קומות, אבל כשקמים בניינים של 20 ו-30 קומות זה משנה את כל קנה המידה. אלה מגדלי רפאים".
שפירא מסכים כי הבנייה לגובה במרכז העיר פגמה בקו הרקיע שלה. "היום גם במוסררה צמח מגדל שלא קשור לכלום, אף שהוא כולו עם היתרים. אפילו פקידי העירייה היו בשוק שזה אושר.

"זה משל למה שקורה בעיר: חוסר הקפדה גורם לזה שאפילו ראש העיר לא יכול לראות את העיר העתיקה, והעיר העתיקה רואה מגדל שכולו שופוני של אנשים שהיה להם הכסף והיכולת לקדם תוכניות. וזה מאושר חוקית, לא עבירת בנייה".

בשיח המגדלים נהוג להביא כדוגמה את רכס הר הצופים - שם יש את כנסיית העלייה לשמיים, אוגוסטה ויקטוריה והמגדל של האוניברסיטה העברית. שפירא: "אלה שלושה מבנים שנבנו בפערים של יותר מ-100 שנה, אבל כולם באותו קנה מידה. הכול בפרופורציה וחלק מהשפה. אבל מה שקורה היום עם המגדלים זה שיח קפיטליסטי אלים. ירושלים הפכה להיות סן ג'ימיניאנו, לכל אחד יש המגדל שלו. אבל שם לפחות הייתה מגבלה של גובה, והיום אין.

"מי שאשם אלה לא היזמים, אלא רק הרשויות שמאפשרות את זה. צריך שיח ציבורי על איך אנחנו רוצים שירושלים תיראה, לתת לעולם המקצועי להיות חלק מהשיח הזה. ירושלים יש אחת בעולם, ומגדל שנמצא בה לעולם יישאר. אם הוא ילך, יקום מגדל יותר גדול".

פריז וברצלונה הצליחו לשמור על המרכז ההיסטורי.
"בפריז נעצרו בשש קומות והצליחו לדחוס אוכלוסייה בגודל של ישראל לתוך שטח של ירושלים. יש שם ניצול יותר חכם של השטח. גם לפריז יש צרכים ויש מי שרוצה מגדלים, אבל יש שם אנשים שיודעים לעצור את זה ולמקם את המגדלים מחוץ לעיר. אגב, גם בלונדון יש איזון יותר טוב, אף שיש כמה מגדלים במרכז".

העירייה: "עיר דינמית שצריכה להתפתח"

בניגוד לכמה מאוהבי ירושלים, מהנדס העיר שלה, יואל אבן, לא חושב שהבנייה לגובה במרכז העיר היא מוגזמת. "אני אוהב את מה שאני רואה בעיר", הוא אומר. "בירושלים יש קרוב למיליון תושבים ואנחנו רוצים לחזק אותה. ירושלים זו עיר מיוחדת, שהעבר שלה הוא חלק ממנה. מצד שני, אם יש תוכנית שמאפשרת בנייה בלי להרוס את החוויה השימורית, אני אעשה את זה. זו עיר דינמית שצריכה להתפתח. וככל שבונים יותר, האפשרויות לחדש הן גדולות יותר".

אתה מבין את הביקורת על המגדלים במרכז העיר?

"אני יכול להבין את הביקורת. כל אחד אוהב את ירושלים שלו. יכול להיות שמישהו לא אוהב את ערך הגובה, אבל אם חושבים על ערכי הפיתוח, החיזוק והרצון לצמיחה, אז לפעמים שווה לעבוד על הערכים האחרים, כי הם גוברים על הערך שהיה חשוב למישהו מסוים".

אישור של מגדל תלוי בצירי התחבורה, האם זה על קו הרכבת הקלה, ואם כן, מה גובה קו הרכס, נקודות המבט שהוא חוסם, ויש כמובן גם אספקטים של שימור. "היו תוכניות שפסלתי", מספר אבן. "למשל, הייתה הצעה למגדלים באזור הגבעה הצרפתית, בחנו את נקודות המבט שלהם על העיר העתיקה, והחלטנו לא לאשר שם. בעיר ההיסטורית יש מקומות שאנחנו לא נותנים אפילו להגיש הצעות. אנחנו שומרים על ערכים היסטוריים. בנחלאות ובבקעה לא תראי מגדלים".

יש שני מגדלים ליד שוק מחנה יהודה, ולאחרונה דווח על מגדלים שייבנו במתחם עץ חיים הסמוך.

"לא הכול אני מכיר. אבל אני בוחן לפי המדיניות. הטענה הכי גדולה עד היום הייתה שאין מדיניות אחידה, שיש מקומות שבהם עובדים בצורה כזו ויש מקומות שעובדים בצורה אחרת. לי מאוד חשוב שהמהלכים יהיו סדורים, לא מסורבלים ואמיתיים, ואני הכי פרו-שימור".

בערים היסטוריות באירופה, למשל פריז וברצלונה, לא בונים מגדלים באמצע העיר.

אבן: "אני לוקח משם השראה. בעיניי, ירושלים הולכת בכיוונים האלה - למשל, בברצלונה רואים בעיר ההיסטורית שימור, ובצדדים יש בנייה מודרנית יותר. במרבית המקומות בירושלים זה אכן מסתייע".

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

נתונים חדשים: משך הזמן לבניית דירה טיפס לשיא ועומד על כמעט 31 חודשים

לפי נתונים חדשים שפרסמה הלמ"ס, נדרשים כמעט 31 חודשים לבנות דירה בישראל, וזה עוד לפני העיכובים שגרם משבר הקורונה • אילו חסמים מאטים את קצב הבנייה ולמה הצלחנו יותר לפני 30 שנה

אריק מירובסקי 6/10/20

אחד הנתונים המדאיגים בענף הנדל"ן הוא ההאטה בהתחלות הבנייה, שעליה דיווחנו כאן לאחרונה. אבל גם אם קצב התחלות הבנייה יגבר, קצב הבנייה עצמו איטי ביותר, ונמצא במגמה ברורה של האטה. לפי נתונים חדשים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס), ברבעון הראשון של 2020 זינק משך זמן הבנייה של דירה ל-30.9 חודשים.

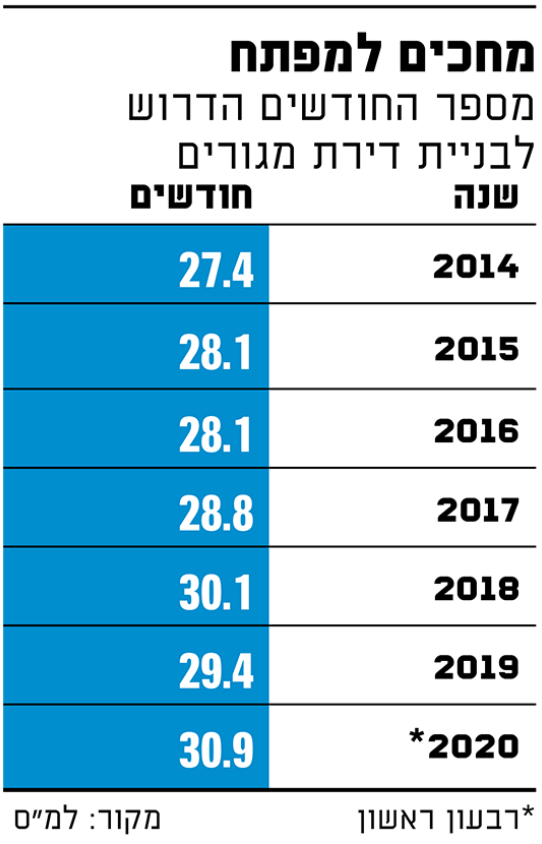
בלמ"ס בוחנים את מספר החודשים שעברו מהתחלת חפירת היסודות של בניין ועד גמר הבנייה ומבצעים חישוב ממוצע פשוט, שבמסגרתו ניתן משקל שווה לכל בניין, ללא קשר למספר הדירות שבו. כמו כן מבצעים בלמ"ס חישוב ממוצע משוקלל של חודשי הבנייה, שבו כל בניין קיבל משקל בהתאם למספר הדירות שבו.

בחינת הממוצע המשוקלל בשנים האחרונות מעלה כי בתוך חמש שנים עלה משך הזמן הממוצע לבניית דירה מ-27.4 חודשים ב-2014 ל-30 חודשים ברבעון הראשון של 2020. ואם אלה הנתונים לשנה הנוכחית לפני משבר הקורונה, יש להניח שמשך זמן הבנייה יתארך עוד ברבעונים הבאים בעקבות המשבר והשלכותיו על שוק הנדל"ן.

לא תמיד זה היה כך. לפני כשלושה עשורים, ב-1988, ארכה בניית דירה ממוצעת 25 חודשים, ובתחילת שנות ה-90, כשהחלה להגיע לארץ העלייה הגדולה ממדינות בריה"מ לשעבר, קוצר זמן הבנייה ל-13 חודשים בתוך שנים ספורות.

אם מסתכלים על ארה"ב, בבנייה של בנייני מגורים עם לפחות 10 יחידות דיור, רואים דפוס דומה, אבל קצר בהרבה. על פי נתוני Survey of Construction שעורכת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בארה"ב, אם בשנת 2000 משך הזמן הממוצע לבנייה עמד על 10.5 חודשים (פחות משנה), ב-2019 הוא עמד על 16.4 חודשים. אפילו בניין של יותר מ-20 דירות נבנה היום ב-17 חודשים בלבד.

אז מה קרה לפני שנים שאי אפשר לשחזר עכשיו? ומהם החסמים העיקריים שעדיין פתוחים? ולמה בארה"ב הבנייה זריזה יותר? "גלובס" ממפה חמישה מהם.



1. מחסור בפועלים

"אחד הגורמים המרכזיים להתארכות משך הבנייה של דירות בישראל הוא המחסור בידיים עובדות", מצהיר עמי פורן, מנכ"ל ובעלים משותף של חברת פורן שרים, העוסקת בניהול ופיקוח על פרויקטים גדולים. "אין מספיק עובדים בענף הבנייה ומשבר הקורונה רק החריף את המצב.

"לפני המשבר, בשיא עבדו כאן 16 אלף פועלים מסין, מספר שלא הספיק לכסות את כל הצרכים של השוק. רק לסבר את האוזן, בשנות ה-90 עקב תנופת הבנייה הגדולה בעקבות העלייה הגדולה מברית המועצות, עבדו כאן כ-80 אלף עובדים זרים".

ענף הבנייה מתבסס ברובו הגדול על כוח עבודה זר; "החסמים המרכזיים בפני ישראלים הם התגמול החסר והיעדר מערך הכשרה נרחב. כשיש מחסור בכוח אדם והוא לא מטופל נכון ע"י קברניטי המדינה, באופן טבעי משך הבנייה מתארך. אני מניח שנתוני הרבעונים הבאים של שנת 2020 יעידו על עלייה נוספת במשך הבנייה לאור משבר הקורונה".

המחסור בכוח אדם, הוא מחדד, אינו רק בפועלים אלא גם במהנדסים: "בשנים האחרונות קיימת תחרות גדולה על כוח אדם בכלל ועל כוח אדם מיומן בפרט, הן בידיים עובדות הן במהנדסים שינהלו את הפרויקטים".

2. מורכבות הפרויקטים

הפרויקטים למגורים כיום מורכבים יותר מבעבר, ולדברי פורן גם זה תורם להתארכות זמני הבנייה (מה שמסביר את העלייה גם בארה"ב). "אם בעבר היו בונים יותר בניינים נמוכים ללא מערכות מיוחדות וללא חניונים תת-קרקעיים, הרי שכיום הפרויקטים הרבה יותר מורכבים הן מבחינה הנדסית, הן מבחינה טכנית וכמובן מבחינת הגודל", אומר פורן.

"גם יש הרבה מאוד פרויקטים עם עירוב שימושים המשלבים בנייה למגורים, עם שטחי מסחר ותעסוקה, ובכל בניין מגורים בודד נבנה חניון תת-קרקעי עם כמה קומות".
לדבריו, גם פרויקטים של התחדשות עירונית הם מורכבים יותר, והם הולכים ומתרבים. הבנייה במסגרת התחדשות העירונית מורכבת יותר, בין אם מדובר בפרויקטים של חיזוק ותוספת ובין אם בפרויקטים של הריסה ובנייה מחדש במרכזי הערים".

3. תלות ביבוא בחומרי גלם מחו"ל

כל שלב בפרויקט בנייה דורש ניהול וארגון מיטבי: חפירה ודיפון, בניית שלד, שלב הגמר הכולל מערכות אלקטרו-מכניות תומכות בבניין ועד למסירת הדירות בפועל.

השלבים האלה דורשים תכנון לוח זמנים מוקפד, אומדן עלויות וניהול תקציב, ניהול עובדים, ניהול עבודה בשטח וסנכרון בין כל הגורמים. כל שלב כזה גם תלוי בזמינות של חומרי הגלם, ובהשפעות חיצוניות נוספות כמו תנאי מזג האוויר, אירועים ביטחוניים, סגר על השטחים ועוד.

מחסור בחומרי גלם הוא חוליה אחת בשרשרת שנקטעת ומפריעה להתקדמות של פרויקט בנייה - ויכול לעכב את כל ההתקדמות.

משבר הקורונה חידד מאוד הקושי הכרוך בתלות בחומרי גלם מחו"ל. השוק המקומי מסתמך על יבוא חומרי גלם בעיקר מסין אבל גם מאיטליה וממדינות נוספות, וכשהשמיים נסגרים בשל מגפה עולמית - אז לא מגיעים חומרי גלם, ואי אפשר לבנות, ומשך הבנייה מתארך.

נכון שמשבר הקורונה היה חריג בהקשר זה, אולם במדינת ישראל, קורה לא מעט שמשהו בלוח הזמנים ישתבש, אם מדובר בשביתה בנמלים או במשבר ביטחוני.

4. תיעוש הבנייה מדשדש במקום

לעומת המסר החד-משמעי שלפיו קצב הבנייה יואץ אם רק יגדל מספר הפועלים, בטכניון סבורים שפתרון אחר טמון בתיעוש הבנייה, שיאפשר להסתמך פחות על פועלים.
בתחילת כהונתו של משה כחלון כשר אוצר, בין 2015 ל-2016, הקים המכון הלאומי לחקר הבנייה במוסד שמואל נאמן שבטכניון, צוות חשיבה בראשותו של פרופ' ארנון בנטור. הצוות כתב מסמך בשם "מדיניות לאומית בתחום הבינוי", שמטרותיו "קיצור משך הבנייה, שיפור הפריון והורדת מחירי הדיור" - והגיש את המלצותיו לכחלון.

בין היתר השתתפו בצוות חוקרים מהטכניון, לצד בכירים מתחום ההנדסה והביצוע כמו אורי דורי ז"ל, המהנדסים ישראל דוד ויואב סרנה, יו"ר חברת תדהר גיל גבע ומנכ"ל דניה סיבוס רונן גינזבורג.

הצוות בחן את המצב בענף, והגיע למסקנה כי היכולות הנוכחיות של ענף הבנייה מוגבלות, ואינן מסוגלות לייצר הרבה יותר מכ-40 אלף יחידות דיור בשנה".

אמנם באותה שנה שבה נכתב הדוח הגיע מספר היחידות שנבנו ל-56 אלף דירות, אולם מאז נראה שהיעד שהציבה לעצמה הממשלה בתקופה ההיא, להגיע ל-60 אלף התחלות בנייה בשנה, נראה רחוק ובלתי נגיש.

הצוות מהטכניון כתב כי ",קיצור משך הבנייה יכול להתאפשר על ידי הבאת מספרים גדולים של עובדים זרים, או לחלופין על ידי הגברת הפריון על ידי מהפכה טכנולוגית-ארגונית בטווח הקצר והבינוני, שמשלבת יישום של שיטות ניהול וטכנולוגיות מתקדמות", כתבו חברי הצוות שערך את המחקר בטכניון.

"התוכנית לתיעוש ענף הבנייה בישראל" שפרסם משרד השיכון במרץ 2016 (אז תחת השר יואב גלנט) הציב ל-2020 יעד לקצר את הבנייה ל-22 חודשים, אבל כאמור מאז חלה רק עלייה. בתוכנית הוזכר גם

שהתיעוש הוא אחד הגורמים לכך שמשך הבנייה בארה"ב קצר משמעותית מאשר בארץ, גם אם מבודדים משתנים כמו צרכי ההתמגנות הגבוהים יותר בארץ.

"מדברים המון שנים על קידום תיעוש בענף, אבל הבעיה אינה מחסור בטכנולוגיות", אומר בנטור. "הן ישנן. הבעיה היא בהתארגנות לזה. אבל אם מראש לא מתכננים את המבנים בהתאמה לטכנולוגיות הללו - זה לא יילך. אם לכל בניין שיש בו עשרות יחידות דיור, יש חלונות אחרים, ייקחו מסגר שיתאים כל חלון לגודל הדרוש.

"כדי לקדם תיעוש אתה צריך לבנות במאסות גדולות, שבהן יש חזרתיות. מה שהצענו לממשלה לפני חמש שנים היה לקחת מתחמים ל-6,000-7,000 יחידות דיור, שזה 10% מהתחלות הבנייה הנדרשות, ולהתנות במכרזי רמ"י את הזכייה במכרז בהכנסת תיעוש החל משלב התכנון.

דבר כזה גם כדאי כלכלית ליזם, שמהרגע הראשון מנחה את הארכיטקטים לתכנן את המתחם לבנייה מתועשת. ובצורה כזו הצענו, לבנות יכולות - גם אנשי ביצוע, גם אנשי תכנון וכך להכניס את התיעוש לישראל. זה היה לאט לאט מתפשט ומתקדם. בקיצור, אתה צריך ליצור תנאים שיהיה כדאי לעשות שימוש בטכנולוגיות האלה. מה שקרה כאן ברמת המאקרו עם הבנייה זה פשוט מזעזע. עם כל המדיניות שיצאה היקפי הבנייה ירדו. אנחנו אז חשבנו שיש כאן הזדמנות, ובסופו של דבר ההזדמנות ההיא הוחמצה".

בדוח הם ציינו כי "הניסיון שנלמד בתקופת הבנייה המואצת בתחילת שנות ה-90, הצביע על כך שחברות ששילבו בו-זמנית שידוד מערכות בתחומי הניהול והטכנולוגיה, הצליחו לשפר בצורה דרסטית את היעילות שלהן - כפי שבאה לידי ביטוי בקיצור משך הזמן להשלמת דירות, ללא צורך ביבוא של פועלים זרים, תוך התבססות על צוות מקומי".
מצד שני, כפי שציין פורן, בשנים ההן ענף הבנייה הסתמך על כוח עבודה פלסטיני גדול מאוד. אז מה קרה?

"בתקופה ההיא היו שני סוגים של קבלנים - כאלה שהלכו על טכנולוגיות וכאלה שהלכו על עבודה זולה, כפי שקורה היום", מסביר פרופ' בנטור, שעמד אז בראש הצוות. "כשאתה הולך על טכנולוגיות, אתה משקיע ואתה צריך אופק של חמש עד עשר שנים. ואולם תנופת הבנייה נפסקה, ומי שבחר להתבסס על טכנולוגיה - הפסיד, בעוד שמי שהתבסס על ידיים עובדות פיטר את הפועלים".

התוצאה - כשגל הבנייה הגדול חלף, משך הבנייה של בניין החל להתארך בחזרה. לקבלנים שבתקופת הבום הגדול זכו לבונוסים ממשלתיים על עמידה בלוחות זמנים קצרים - לא השתלם לאחר מכן להמשיך להעסיק עובדים מסביב לשעון.

הלקח שהיזמים הפיקו אז היה שעדיף לבסס את הבנייה על כוח אדם זול, מאשר על טכנולוגיות שדורשות זמן הטמעה והרווחיות מהן איטית יותר לפחות בשלב הראשון. הבעיה היא שהממשלה עודדה אז ומעודדת גם היום את הגישה הזו, ועוסקת גם היום לעסוק בדרכים לייבא חברות זרות ועובדים זרים, ולא לעודד את תיעוש הבנייה.

5. עיכובים בקבלת טופס 4

גורם נוסף שמעכב את סיום הבנייה הוא הבירוקרטיה: "כשהבניין כבר בנוי מגיע שלב האכלוס, לפעמים לוקח חודשים ארוכים לקבל טופס אכלוס) מהרשויות - נדרשים אישורים של המשרד לאיכות הסביבה, כיבוי אש, ביוב, מים, מכון התקנים, חברת החשמל וכיוצ"ב. לכל גוף יש זמנים משלו, תנאים משלו, סדר יום משלו ואין תקנות קשיחות שיוצרות מחויבות אמיתית לעמוד בלוחות זמנים", אומר פורן.

גלובס
זירת העסקים של ישראל

סגור חלון

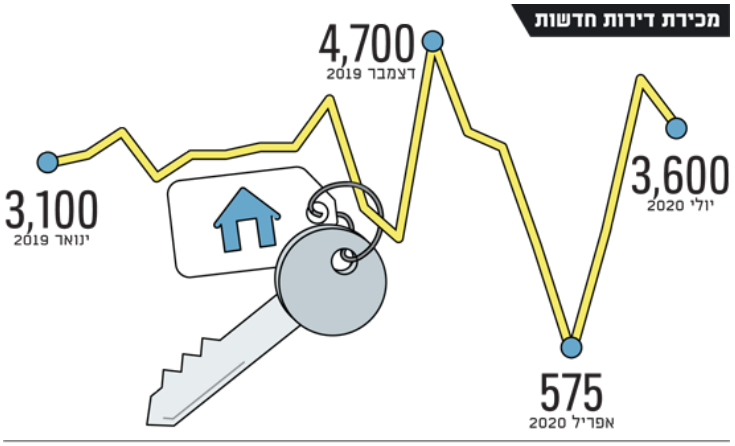
שליש מהפועלים לא מגיעים, התפוקה ירדה משמעותית, אבל בענף הבנייה דווקא אופטימיים

רגע אחרי הסגר הראשון, נרשמה התנפלות על משרדי המכירות, והקבלנים משוכנעים שכך יקרה גם אחרי תקופת הסגר הנוכחית שמביאה להאטה בקצב מכירת הדירות החדשות ● ומה לגבי ירידות מחירים? מנכ"ל אזורים מציע שלא כדאי לבנות על זה ● תמונת מצב, מדור חדש

אריק מירובסקי 7/10/20

ענף הבנייה למגורים מצוי בהאטה. על פי הכלכלנית הראשית באוצר, שירה גרינברג, מספרן הכולל של הדירות החדשות שנרכשו בשוק החופשי ברבעון השני של השנה הגיע ל-4,200 בלבד. מדובר בירידה של 28% בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד וירידה של 25% בהשוואה לרבעון הראשון. "בכך ירדו מכירות הקבלנים בשוק החופשי לרמתן הנמוכה ביותר מאז הרבעון הראשון של 2003, אשר עמד בצל המיתון במשק והאינתיפאדה השנייה", הדגישה גרינברג. אלא שזו תמונה חלקית, כיוון שאנו נמצאים בתקופת מכירות שיא של דירות מחיר למשתכן. בצירוף אלה, היקף המכירות עד כה ב-2020, דומה למספרים של השנתיים האחרונות, למעט חודשי הסגר של מרץ ואפריל.

אז הקבלנים, ודאי אלה שרכשו קרקעות במסגרת מחיר למשתכן, יכולים לנשום לרווחה בינתיים, אבל לא לאורך זמן. הענף מתמודד עם אתגרים מורכבים שהשפעתם ניכרת כבר כעת, ואחרים יורגשו בעתיד הלא רחוק. הראשון הוא האטה משמעותית בקצב הבנייה, שנובעת ממחסור בעובדים, כאשר לפי הערכות, השנה נראה ירידה של עשרות אחוזים בהתחלות בנייה. לצד אלה נרשמה האטה של לומר עצירה בשיווק קרקעות על ידי (רמ"י). ובל נשכח שתוכנית הדיור הממשלתית החדשה טרם תוקצבה.



מקור: הכלכלנית הראשית באוצר

המכירות: חוזרים למכור ב"זום" וזה לא אותו הדבר

איך זה נראה בשטח? מנכ"ל חברת אזורים, רון אבידן, מסביר שבשל הוראות הסגר משרדי המכירות סגורים, דבר שמאלץ אותם להשתמש בטכניקות שנרכשו בתקופת הסגר הראשון כמו פגישות בזום ושימוש יתר בהדמיות. ואולם בשורה התחתונה המצב מקשה על סגירת עסקאות כבעבר. "כתוצאה מההחלטה לסגור משרדי מכירות, אנחנו לא יכולים לפגוש לקוחות בתקופת הסגר, אלא באמצעות זום. זה כלי נוח להראות תוכניות, הדמיות ופרויקטים, אבל הוא לא מחליף ביקור בדירה אם יש כזו. וגם לא את הקשר הבינאישי שיכול להיווצר במשרדי המכירות", הוא אומר ומודה שהיה מעדיף לראות קצב מכירות גבוה יותר. "ברור שהמשבר וההשלכות שלו, לא עושים תיאבון לביקושים. מצד שני הפגיעה בשוק העבודה היא מאוד סקטוריאלית להבנתי. כך למשל אנו מרגישים עלייה במכירת דירות מיוחדות עם מרפסות גדולות וגינות. היה לי מלאי לא מבוטל של דירות גן שזה מוצר שהתקשיתי במכירה שלו בעבר והביקוש אליו מאוד גדל כתוצאה מהקורונה".

לדבריו מה שפועל לטובתם הוא שהענף הוחרג מההגבלות. "אתרי הבנייה עובדים ויש לזה משמעות גדולה, גם מבחינת התפעול, וגם מבחינת המסר לציבור שהענף חזק".

לדבריו למרות ההאטה שמורגשת הוא לא מתרגש, כיוון שהביקושים לא נעלמו. "הביקוש לא ירד, כשלהערכתי מתחילה בעיית היצע אמיתית, כי אין שיווקי קרקע. לא צריך להיות נדל"ניסט כדי להבין מה קורה כשהמדינה לא משווקת קרקעות.

ומה לגבי המחירים? אבידן כמובן מייצג חברה שמבקשת להרוויח, אך מנקודת מבטו, מי שציפה לירידות מחירים צפוי להתאכזב. "הריביות נמוכות והמשכנתאות אטרקטיביות".

הסגר: אי אפשר לבנות מהר עם מעט פועלים

"הענף עובד בימים הללו של חגים וסגר בתפוקות נמוכות בגלל הכמות הקטנה של העובדים", מסביר נשיא התאחדות הקבלנים בוני הארץ, ראול סרוגו. "נכנסים לארץ כ-40 אלף עובדים פלסטינים כל יום, שזה כשני שלישים מהעובדים שצריכים להיכנס. התפוקות שלנו כיום עומדות על כ-60% מכרגיל. יש גם עובדים, חלקם בכירים, כמו מנהלי פרויקטים ומנהלי עבודה שנדבקים בקורונה, וזה מביא לעיכובים".

ומה לגבי הביקושים?

"הביקושים נעים כמו גל של סינוס. ביוני-יולי-אוגוסט ראינו שקצב מכירת הדירות השתפר, במיוחד כשיצאנו מהסגר. כל אותם אנשים שיצאו מהשוק ולא רכשו דירות בסגר הראשון ובסגר השני ירכשו דירות כשנצא מהסגר השני. הצורך בדירות קיים. היציאה מהשוק בגלל הקורונה היא זמנית, והיא חוזרת באיזשהו שלב, ולכן זה משפיע גם על מחירי הדירות שצפויים לעלות. הלחץ של היזם למכור דירות במהירות קיים בתחילת הפרויקט, בשלבי ה'פרי סייל'. לאחר שהוא סיים את זה והליווי נכנס לתוקפו, הלחץ פוחת, היזם לא ממהר להוריד את מחירי הדירות, והוא מעדיף להמתין עם מכירת הדירות עד אחרי הסגר, ובינתיים להוציא את אנשי המכירות לחל"ת.

"זה מה שהיה בסגר הראשון ואתה לא רואה פאניקה בענף בגלל הירידה בביקושים גם בסגר השני. יש תופעה ייחודית לנו, שתמיד אחרי מלחמות מחירי הדירות עולים ויש תופעה של אופוריה. רואים את זה גם בקורונה. ראינו אותה אחרי הגל הראשון של הקורונה ונראה אותה גם אחרי הגל השני. ביולי ביקרתי באשדוד והקבלנים אמרו לי שזה היה החודש הטוב ביותר שם מעולם מבחינת מכירת דירות. הקבלנים יודעים שכשהסגר ייגמר ונחזור לשגרה, המחירים ימשיכו לעלות".

הממשלה: הקבלנים לא בונים על נבחרי הציבור

לאורך השנים הקפידו ראשי הקבלנים לשמור על קשר הדוק עם שרי הממשלה. נראה שכעת הם הרימו ידיים. "כשבממשלה דנו לפני הסגר האחרון בשאלת המקצועות החיוניים, לא היה מי שייצג את ענף הבנייה. הוחרגנו רק אחרי שעשינו עבודה קשה ופנינו לשר האוצר, לשרים נוספים ולנגיד בנק ישראל והם עזרו, ביחד עם פקידים ממשרד השיכון והאוצר שייצגו אותנו במל"ל.

בתקופת הסגר הראשון השרה הייתה יפעת שאשא ביטון והיא נלחמה עבורנו כלביאה בכל הפורומים השונים. מצד שני הממשלה לא מתפקדת, ואין תקציב. כלומר גם אם היה שר שיכון הוא לא יכול היה לעשות הרבה. גם כשליצמן היה והגה את התוכנית שלו כלום לא יצא מזה, כי אין ממשלה ואין תקציב".

סגור חלון

גלובס
זירת העסקים של ישראל

ת"א לפנייך: בי-ם ייבנו מגדלים ופארקים מעל כביש בגין

צעד קדימה לתוכנית השאפתנית של עיריית ירושלים לקירוי כביש בגין. הוועדה המקומית אישרה את התוכנית שנאמדת בלמעלה ממיליארד שקל וכוללת בנייה של מגדלי מגורים, שטחי תעסוקה ופארקים מעל האוטוסטרדה

גיא נרדי 14/10/20

בזמן שבתל אביב מדברים על קירוי האיילון, בבירה מקדמים בפועל תוכנית דומה מעל כביש בגין. הוועדה המקומית לתכנון ובנייה של העיר ירושלים אישרה את תוכנית הקירוי של כ-1.6 ק"מ מהכביש במקטע שבין קמפוס גבעת רם של האוניברסיטה העברית ושכונת בית הכרם. על האזור המקורה, ששטחו כ-210 דונם, יוקם פארק ולצידו, מבני מגורים בגובה של עד 40 קומות, וכן מבני מסחר, תעסוקה וציבור. עלות הפרויקט מוערכת ב-1.2 מיליארד שקלים.

דרך בגין הוא כביש באורך כ-16 ק"מ החוצה את ירושלים מאזור הכניסה המערבית לעיר ועד שכונת גילה, בדרומה. השלב הראשון של הכביש, בין שדרות גולדה מאיר ורחוב גולומב, נפתח ב-1998 והוא הוארך בכמה שלבים, עד לחיבורו, בשנת 2015, עם כביש 60.

על פי חזונה של עיריית ירושלים תיצור תוכנית קירוי כביש בגין רצף אורבני בין שכונת בית הכרם לקמפוס גבעת רם וקריית הלאום. על פני שטח הקירוי מתוכננים שטחים מגוננים, כולל עצים נותני צל, ומסלולי הליכה ואופניים. התוכנית תהפוך את האזור הזה, שהיה דרך סואנת עד כה, לחלק אינטגרלי של העיר באמצעות הוספה של 1,800 יח"ד, כ-250 יח"ד לדיור מוגן, 300 חדרי מלון, כ-10,000 מ"ר עבור מסחר וכ-36 אלף מ"ר שטחי תעסוקה. תוכנית קירוי דרך בגין מקודמת על ידי רמ״י ועיריית ירושלים באמצעות הרשות לפיתוח ירושלים. על התוכנית חתום משרד האדריכלים קולקר קולקר אפשטיין.

ראש עיריית ירושלים, משה ליאון, מסר כי, "תוכנית קירוי כביש בגין היא תוכנית אסטרטגית המהווה נדבך חשוב נוסף בקידום העיר לעבר עתיד טוב יותר. התוכנית תסיר מפגע סביבתי תוך שהיא מוסיפה שטחים ירוקים רבים לעיר, לרווחת הציבור, ותוך ניצול קרקעות בצורה מיטבית".

כלכליסט

חניה ליאכטות או חופים לציבור? הקרב הגדול במוסדות התכנון על הקמת 6 מרינות חדשות

למרות הנזק הסביבתי העצום שנגרם מהקמת המרינות באשקלון ובהרצליה, מקודמת כיום תוכנית להקמת 6 מרינות חדשות בחופי ישראל בשם המכובס: "מעגנות". התוכנית שהוצגה היום במוסדות התכנון זכתה לתמיכה רחבה בקרב ראשי הערים, ולהתנגדות חריפה מצד המשרד להגנת הסביבה וארגונים סביבתיים: הירוקים: "דיון של שנות ה-90". מרים פיירברג: "קודם תנהלו קיוסק ואחר כך תתנו לי עצות"

שלומית צור 29.09.20 17:21

מרינות לחניית יאכטות או חופים לציבור? הקרב הגדול הבא שיתנהל במוסדות התכנון ינסה למצוא את האיזון בין רצונם של ראשי ערים לפתח עוגנים כלכליים ותיירותיים בדרך של הקמת מרינה, אל מול הנזקים הסביבתיים הידועים, שנגרמו כתוצאה מהקמת המרינות בהרצליה ואשקלון.

קראו עוד בכלכליסט:
- למרות איום בכתב אישום, דירות המרינה בהרצליה ריקות
- האחים נקש יקימו נמל מסחרי ומרינה בלרנקה לצד פרויקט מגורים
- חיות הכריעה סופית: לא יהיה דיון נוסף על הדירות במרינה בהרצליה

בדיון שהתקיים הבוקר (ג') בוועדה לעניינים תכנוניים עקרוניים (ולנת"ע) בתוכנית מתאר ארצית למרינות, שהפעם נוסחו בשם המעודן "מעגנות", הוצגה התוכנית שערכה האדריכלית עדנה לרמן, להקמת 6 מעגנות חדשות בחופי ישראל. המעגנות החדשות על פי הצוות התכנוני מתוכנות לקום בנהריה, חיפה, חדרה, נתניה, תל אביב ובת ים, לצד חיזוק והרחבת מעגנות קיימות ברחבי הארץ. המעגנות החדשות ואלה שיורחבו אמורות לשמש כמקומות עגינה לכלי שיט כגון יאכטות, סירות, וכן כפתרונות יעודיים לתחום הספורט ימי. בדיון נשמעו עמדותיהם של ראשי הרשויות שבתחום שיפוט עירם מתוכננות לקום המעגנות, אשר הביעו תמיכה רחבה בתוכנית, בעיקר מטעמי פוטנציאל כלכלי ותיירותי שטמון בהקמתן. מנגד, המשרד להגנת הסביבה ונציגי ארגונים סביבתיים הביעו התנגדות לתוכנית בטענה לפגיעה אקולוגית וצמצום בשטח החופים.

"לא סתם הפסיקו להקים מרינות בשנת 1999"

"בשנת 2048 צפויים להיות במדינת ישראל 15 מיליון בני אדם, כאשר חופי הים הם משאב הטבע הערכי הכי משמעותי שפתוח בחינם לציבור הרחב", אמרה בדיון גלית כהן סמנכ"לית בכירה לתכנון מדיניות ואסטרטגיה במשרד להגנת הסביבה. "את חופי הים לא ניתן להגדיל, בעוד שהאוכלוסיה כן תגדל. ההשפעה הפיזית של מעגנה היא עצומה, ולא מסתכמת ברצועת המעגנה. ישנה השפעה שלילית צפונית או דרומית מהמעגנה לאורך החוף, כתוצאה מאירוזיה ופגיעה בהסעת החול לחופים. לא סתם הפסיקו להקים מרינות בשנת 1999. הממשלה עדיין משלמת מחיר כבר על הקמת המרינה באשקלון בשנות ה-90, כאשר עלות ההגנות הימיות שביצעה הממשלה בשל הפגיעה של המרינה במצוקים הגיעה ל-70 מיליון שקל. כספים שהיו יכולים להיות מושקעים בחינוך או בריאות. ההשלכות הסביבתיות והכלכליות של הקמת מרינה הן עצומות. הציבור בעצם משלם פעמיים, פעם אחת כשלקחו לו חוף פתוח לטובת מרינה, ופעם השנייה כשתקציבים מוזרמים לטיפול בנזקי המרינה במקום ברווחת התושבים. כדי שהמרינה תחזיק כלכלית צריך להקים בה עוגנים מסחריים. שנים עמדה המרינה באשקלון שוממת בגלל חוסר כלכליות, ועכשיו כדי שתהייה היתכנות כלכלית, מקימים בה כל מיני שימושים שבינם לבין החוף אין כל קשר. אין הצדקה למקומות עגינה חדשים. המעגנה היא תשתית בלתי הפיכה, החופים ייגרעו לצמיתות ולא יוכלו לשמש בעתיד כחופי רחצה".

אל מול התכנון המוצע להקמת מרינות חדשות, הציגה החברה להגנת הטבע תוכנית חלופית, שתכפיל את מקומות העגינה הקיימים במעגנות הקיימות, מבלי שיוקמו מרינות חדשות. "המעגנות הורסות חופים שלמים" אמר בדיון ניר פפאי, סמנכ"ל שימור סביבה וטבע בחברה להגנת הטבע. "בסוף לאיזה קהל מיועדות המעגנות? למעלה מ-80% ממקומות העגינה מיועדים ליאכטות פרטיות. בשביל ספורט ימי לא נדרשת מרינה גדולה. לכן החברה להגנת הטבע מציעה להכפיל את מקומות העגינה הקיימים, מבלי להקים מרינות חדשות ולפגוע בחופים". פפי הוסיף כי "הוקמו שלוש מרינות רק בשנות ה-90 ואנחנו לומדים מהן שיש להן אפס תרומה לעירוניות שמדברים עליה בתוכנית. באשדוד היא מנותקת מהעיר, בהרצליה צמוד לה קניון שקורס כלכלית. יש הרבה דרכים לתרום לעיר ללא מרינה והרס החופים. רק בקיץ האחרון ראינו כמה חופי הים צפופים ביחס למדינות אחרות. אחרי שנים סוף סוף היתה התאוששות בהטלת צבי ים באזור נתניה וחדרה והקמת מרינה תחסל את הצבים".

ראש עיריית נתניה מרים פיירברג, שתומכת בתוכנית להקמת מרינה בהיקף של 700 מקומות עגינה בתחומה זעמה על הטענות, וגם הודתה כי עד היום נתניה לא הצליחה למצב עצמה כעיר תיירות. לטענתה, אין ביקושים להקמת בתי מלון בעיר, והדבר ישתנה רק כשתוקם מרינה. "אף אחד מהירוקים לא יטיף לי על ירוק" אמרה פיירברג בדיון. "אני

המרינה בהרצליה. רק חניון ליאכטות? צילום: אריאל בשור

פיניתי את הר הזבל בנתניה ולא הירוקים. ים זה בחינם? לחופי נתניה מגיעים מכל הארץ, אבל לתושבי נתניה זה עולה 30 מיליון שקל בשנה. יש לנו 11 סוכות מציל שכל אחת עולה מיליון וחצי שקל בשנה. כשמחייבים אותי לבנות מעלית בחוף הים בעשרות מיליוני שקלים, למרות שהים הוא נכס של המדינה, זה כמו שיגידו לי לבנות מעלית בבניין של מס הכנסה בעיר, למרות שזה לא שלי. אבל אם מישהו טובע או נפצע זה כן אחריות שלי. המצוקים החלו להתפורר בנתניה בלי שום מרינה, ורק בגלל שהלכתי למבקר המדינה, התחילו לטפל בנושא. אז נכון שיש אצלנו צבים, וצפרדעים וגם נחשים. אבל יש גם קרקעות של המדינה שמיועדות להקמת 3,000 חדרי מלון לאורך חופי נתניה ואף אחד לא יבנה אותם אם לא נמצב את עצמנו כעיר תיירות. רק שתקום פה מעגנה המדינה תשווק אותם מהר והם ייבנו. מזרחית למעגנה מתוכננות 2000 יחידות דיור ושטחי מסחר, אז שכל המודאגים לא ידאגו מבנייה של מסחר בחוף כי לא צריך. חוף הים עולה לנו 30 מיליון שקל כל שנה ואין לנו הכנסה מהים כמו נמל או תחנת כח. אז שכל המתנגדים שלא ניהלו אף פעם קיוסק, אני אומרת קודם תנהלו קיוסק ואחר כך תתנו לי עצות. המרינה תיתן לי מינוף לבניית בתי מלון, והיא עוגן תיירותי שיכול לחזק את העיר נתניה בהרבה בחינות גם ברמה הסוציו אקונומנומית. נכון, אפשר לא לעשות כלום עם החוף, אבל הענף הכלכלי שעליו נשענת המדינה זה ענף התיירות, ואם הוא לא ימשוך לכאן תיירים, אז נהייה בבעיה".

הגיאולוג הימי ד"ר יעקב ניר, מומחה לתחום, אמר בדיון כי המרינה באשקלון מוכיחה שהתיזה של פיירברג שגויה. "אשקלון חשבה שבזכות בניית המרינה היא תעלה ב- 10 רמות מבחינה תיירותית, אך בפועל - אפס ואפסים" אמר ניר. "אני שמח שהמשרד להגנת הסביבה הבין את העניין. אסור לבנות עוד פילים לבנים במרינות כמו שקרה באשקלון והרצליה".

מרים פיירברג צילום: אוראל כהן

ראשי הערים ניסו כל אחד להעביר את המסר כי הקמת מרינה היא הדבר המתבקש והקל ביותר בתחומם: "נמל חדרה נמצא בתוך מתחם אורות רבין והוא קטע חוף שלא משרת את הציבור כחוף רחצה ולעולם לא יהייה כזה", אמר בדיון ראש עיריית חדרה צביקה גנדלמן. "מרינה באזור הזה בהחלט תשתלב עם תוכנית להקמת 1,500 חדרי מלון שנמצאת כיום בהפקדה". גם ראש עיריית נהריה רונן מרלי דבק בעמדה: "בנהריה יש לא מעט חופים פתוחים לציבור, מתוך קטע של 6.7 ק"מ, אנחנו מבקשים 700 מטרים של חוף סלעי לטובת מרינה שהפגיעה בו תהייה קטנה. נהריה

היתה תמיד עיר קיט ונופש והיא לא כזאת היום. מרינה תיתן לנו תעסוקה מסחר ותיירות". וגם בתל אביב, התוכנית כוללת הרחבה של שתי מעגנות קיימות ברידינג ובנמל תל אביב, אך נבחנת גם הקמה של מעגנה חדשה בשדה דב. סגן ראש עיריית תל אביב אסף הראל נימק את תמיכתו בתוכנית בכך שבשדב דב לא יכול להיות גם כך חוף רחצה, כי מדובר בחוף סלעי.

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

כלכליסט

טובות שתי ציפורים: חייבים לשנות את הגישה לעצים במרחב העירוני

ככל שזה נוגע להתחדשות העירונית, מקובל לראות ביזמים את "האשמים" הבלעדיים בהכחדת העצים שבסביבת הפרויקטים, ואולם גם לרשויות המקומיות תרומה משמעותית לבעיה. סוגיה זו דורשת שינוי תפישתי עמוק, לרבות "ארגז כלים" לרשויות וליזמים שיכיל כלי מדיניות ופתרונות הנדסיים

ליאורה אלינר 07.08.20 09:21

בשיתוף מערכת זירת הנדל"ן

לפני שנים לא רבות ליוויתי הליך בקשה להיתר לפרויקט תמ"א 38 במסלול הריסה ובנייה בעיר בשרון. במגרש היו נטועים ארבעה עצים ותיקים: שני דקלי וושינגטוניה בחזית, בעורף סיגלון ובצד, על גבול המגרש, ניצב עץ ברוש יפיפה. בתוכניות האדריכליות של הבניין יועדו כל העצים במגרש לכריתה. הקבלן, כך הסביר האדריכל, מעוניין לחפור שני מרתפי חניה מלאים, ולשם כך עליו "להוריד" את העצים שהפריעו לבנייה.

אחרי משא ומתן עיקש מול הגורמים התכנוניים ברשות המקומית, הוחלט לשמר עץ אחד מתוך הארבעה – את עץ הברוש הנפלא – תוך עריכת שינויים מתחייבים בתכנון מרתף הבניין. ואולם, למרות סימונו של העץ לשימור ושינויה של התוכנית בהתאם – זה לא הספיק. הברוש נפגע קשות, ובהיותו עץ שאינו מחדש את ענפיו, הוא יישאר גידם עד שימות.

קראו עוד בזירת הנדל"ן:
- אושרה להפקדה: "UPSIDE נדל"ן מחזקת את אחיזתה בחוף התכלת"
- משקיעים, בואו הביתה: "המדינה מבינה שהמודל הכלכלי השתנה לגמרי"
- "פינוי-בינוי קטן": כך תיראה ההתחדשות העירונית בעשור הבא?

זוהי דוגמה אחת מני רבות לגורלם העגום של העצים הוותיקים המצויים במתחמי פרויקטים של התחדשות עירונית. את רובם בכלל לא מנסים לשמר או להציל והם פשוט נכרתים, ורבים מאלה שכן מוגדרים לשימור, בכל זאת קמלים ומתים בגלל תכנון לקוי ולא מתחשב.

הפרויקט בשרון עם עץ הברוש בצדו, לפני הריסת הבניין הישן ואחריה צילום: גוגל סטריט ויו

כורתים את הענף

בשנים האחרונות מתרבים מאבקי תושבים נגד כריתת עצים. כך היה למשל בקרית אונו, שם התארגנו תושבים בפייסבוק נגד "כריתה של 325 עצים בלוי אשכול במרחק של מייל"; ביפו, שם הובילה קבוצת תושבים נחושה מאבק

בכריתת עצים בשדרות ירושלים לצורך הקמת תחנות הרכבת הקלה (מאבק שנחל הצלחה עם הזזת התחנות); ועוד דוגמאות רבות ל"התקוממות" של תושבים למען שימורם של עצים במרחב הציבורי.

לפי סקירה של הכנסת, בין השנים 2013 ל-2018 נכרתו בישראל 376 אלף עצים, מהם 204 אלף נכרתו לצורכי בנייה ופיתוח. לפי נתוני אחד מסוקרי העצים המומחים בארץ, ב-2019 לבדה נכרתו בישראל לא פחות מ-200 אלף עצים. תהליכים אלה מתרחשים במקביל באלפי פרויקטים ויוזמות של בנייה ופיתוח בכל הארץ.
רבים מהם, כאמור, הם מיזמי התחדשות עירונית.

לפי הערכות, כמחצית מעצי העיר הוותיקים ובעלי הנוף הרחב נטועים במגרשים פרטיים, במיוחד בשכונות הוותיקות המיועדות להתחדשות עירונית. אובדן העצים במגרשים הפרטיים משמעותו אובדן של לפחות 50% או יותר מעצי העיר. אובדן התרומה לחופה (נוף העצים) העירונית הירוקה גדול אף יותר, בשל גילם המתקדם של העצים ואיכותם.

לכן, דווקא במתחמי ההתחדשות העירונית הבעיה משמעותית יותר. רחובות ומתחמים שלמים פשוט מתרוקנים מעצים – ותיקים, גבוהים, רחבים ובעלי ערך נופי משמעותי ותרומה מכרעת לאיכות החיים, לבריאות הנפשית, הפיזית והכלכלית של התושבים החיים בקרבתם.

מאות מחקרים מדעיים הוכיחו את החשיבות והתועלת שבעצים ובכלל זה יצירת טבע עירוני ותחושת זהות וקשר למקום ("תבנית נוף המולדת"), סילוק מזהמים גזיים, אבק, ערפיח ולכידת פחמן, מיתון רוחות, מיתון זרימת מי נגר, יצירת צל ומיקרו אקלים, הפחתת טמפרטורה ומיתון תופעת אי החום העירוניים. בנוסף ידוע ואף הוכח מחקרית כי ערכי הנדל"ן גבוהים יותר ברחובות ושכונות מרובי עצים.

שדרות רוטשילד בתל אביב צילום: דר אבישי טייכרמתוך אתר פיקיויקי

ארגז כלים חדש

האם אנו יכולים ורוצים להמשיך בדרך הזאת? האם אין דרך אחרת?

לדעתי, דעת אנשי מקצוע ואזרחים רבים, נדרש שינוי פרדיגמה. לא עוד הכרזה על עצים בודדים פה ושם כמיועדים לשימור, תוך כריתת מאות ואלפי עצים אחרים. נדרשת תפישה חדשה, הרואה בעץ הוותיק הקיים בשטח נכס נופי, תרבותי, סביבתי וכלכלי התורם לפרויקט ההתחדשות העירונית, לדיירים, לרחוב ולעיר והראוי לכבוד והתחשבות.

מקובל לראות ביזמים את "האשמים" הבלעדיים לכריתת העצים, ואולם גם לרשויות המקומיות תרומה משמעותית לבעיה, בהפגנתן אדישות או השלמה פסיבית עם הכחדת העצים. גם כאן נדרש שינוי תפישתי עמוק, שעיקרו מתן יתר תשומת לב מצד הרשויות המקומיות לשימור העצים בשטחן.
בעיה נוספת היא גביית פיצוי כספי נמוך עד מגוחך בגין עץ שנכרת. לו היו הרשויות גובות מהיזמים סכום השווה לעלות השימור – סביר להניח שהרבה פחות עצים היו נכרתים.

יש להפסיק לראות בעץ חסם או מכשול, אלא גורם שעל כולנו – התושבים, היזמים והרשות המקומית – להתאים את עצמנו אליו, עוד בשלבי התכנון הראשונים. זאת כאמור מתוך הבנה שהעצים הוותיקים יתרמו לאיכות הפרויקט ולהעלאת שוויו הכלכלי.

לשם כך בכל מהלך תכנוני – הן תוכנית בניין עיר והן בקשה להיתר – יש להציג כבר בשלב הראשוני מיפוי איכותני-אקולוגי של העצים בשטח התוכנית. מיפוי זה יכלול את תרומת העץ לתחושת הנעימות והשהייה במקום, היותו חלק מרצף/קבוצה או עץ בודד והתייחסות לתרומתו התכנונית. כמו כן ייסקרו ערכו ההיסטורי והתרבותי הייחודי. בנוסף, העצים לשימור יוגדרו לפי מאפיינים אובייקטיביים ברורים כבר בשלב התכנון הראשוני, והתכנון יהיה מחויב להתחשב בעצים אלה. ובכל מקרה, כל כריתה שלהם לא תתאפשר.

ליאורה אלינר

כמו כן נדרש "ארגז כלים" לרשויות וליזמים, כזה שיכיל כלי מדיניות ופתרונות הנדסיים.

כלי העבודה של הרשות יכללו תחילה מינוי "פרויקטור" – ממונה עצים שירכז את המידע והטיפול בנושא בראייה רחבה. בנוסף, הקלות תכנוניות וגמישות בתכנון יותנו בשימור העצים על ידי היזמים, כשהפיצוי הכספי על כריתת עץ ישתווה לעלות השימור, כך שיהיה תמריץ לשימורו.

ארגז הכלים ליזמים יכיל פתרונות הנדסיים שיאפשרו חפירת מרתף מתחת לעצים שלא יפגע בבית השורשים. יזמים שיידעו לשמור על עצים יזכו בדירוג עירוני גבוה יותר במדדי איכות עירוניים, וכאמור יזכו להקלות וגמישות תכנונית שיאפשרו מקסימום זכויות בנייה.

לסיכום, בעידן של התחממות גלובלית, שינויי אקלים והיעלמות הטבע, שבה ומתחדדת חיוניותו של "הטבע הקטן", המקומי – לאדם, לחיי הקהילה ולחוסן העירוני.

"עץ בן שבעים שנכרת - לא יוכל לבוא במקומו שום מבנה מועיל חדש.

אין תמורה לעץ עתיק המשמיד עץ כזה עוקר שורשי אדם.

אין שום בניין או חשמל חשוב יותר מעץ איקליפטוס עבות, שקמה ישנה, חורש אלונים, הם שורשי האדם.

בניין תוכל להקים כאן או שם, ולעץ בן מאה אין תמורה.
אין זו רק ונדליות אלא ערעור העתיד.
ובאיזה קלות עוקרים אצלנו.

תמיד נמצא שעצים מפריעים למישהו או משהו,
לקו ישר של מדרכה או לחוטי חשמל או לאיזה כיכר
קטנה שמישהו יזם בדמיונו קצר הכנפיים..."

(רה"מ דוד בן גוריון, 1962)

הכותבת היא מנהלת פרויקטים בחברת **פורום שרת 99**

לכתבות נוספות היכנסו אל זירת הנדל"ן >>

כלכליסט

מסימני הקורונה: משרד חדש טורף משרד ישן

המשרדים החדשים הפחיתו את דמי השכירות בשיעור גבוה יותר, ורבים מהשוכרים הקטנים מנצלים את ההזדמנות ונוטשים מבנים ישנים לטובת משרדים משודרגים

דותן לוי 08.10.20 08:27

ענף המשרדים הגיע למשבר הקורונה עם היצע גדול ובנייה בהיקפים עצומים שתבשיל בשנים הקרובות. כעת, כשרבים עברו לעבוד מהבית עד להודעה חדשה, ואולי לתמיד, בעלי המשרדים מבינים שהכוח עבר לשוכרים. ואכן, בתקופה זו, רבים מהשוכרים מצליחים לעבור למשרדים חדשים ויקרים יותר במחיר נמוך יותר מבעבר, מגמה שפוגעת הרבה יותר בבנייני משרדים ישנים.

קראו עוד בכלכליסט:

- בשל הקורונה: מאוחדת ביטלה מכרז לרכישת אלפי מ"ר משרדים
- הטבות לשוכרי המשרדים במקום הוזלה בדמי השכירות
- הולכים הביתה: ההייטק חותך קומות ממגדלי המשרדים

בחינת תוספת המשרדים בשנים הקרובות חושפת את הבעייתיות שטמונה בעתיד הענף. רק ב־2020 צפויים להתווסף לאזור תל אביב כ־315 אלף מ"ר משרדים; ב־2021 צפויים להתווסף לו כ־300 אלף מ"ר (כ־60% ייבנו במתחם BBC בבני ברק); ב־2022 צפויה תוספת של כ־280 אלף מ"ר; וב־2023 צפויים להתווסף כ־220 אלף מ"ר משרדים, וכל זה רק בטבעת הקרובה של תל אביב.

משרדים קלאס B ביגאל אלון בתל אביב צילום: אוראל כהן

כל הפרויקטים החדשים הללו יצטרפו לבניינים הקיימים, שבעליהם נלחמים כבר היום על כל שוכר. בתל אביב למשל, לפי סקר שערכה חברת נת"מ, במחצית הראשונה של השנה ירד שיעור האכלוס במבנים הישנים יותר, מה שמכונה בענף קלאס B, ב־1.8% בהשוואה לחציון הקודם. במבנים חדישים, קלאס A, חלה ירידה של 0.8%. על פניו מדובר בשיעורים זניחים, אך בענף מדגישים שהתהליכים הללו אטיים והמגמות כבר ברורות.

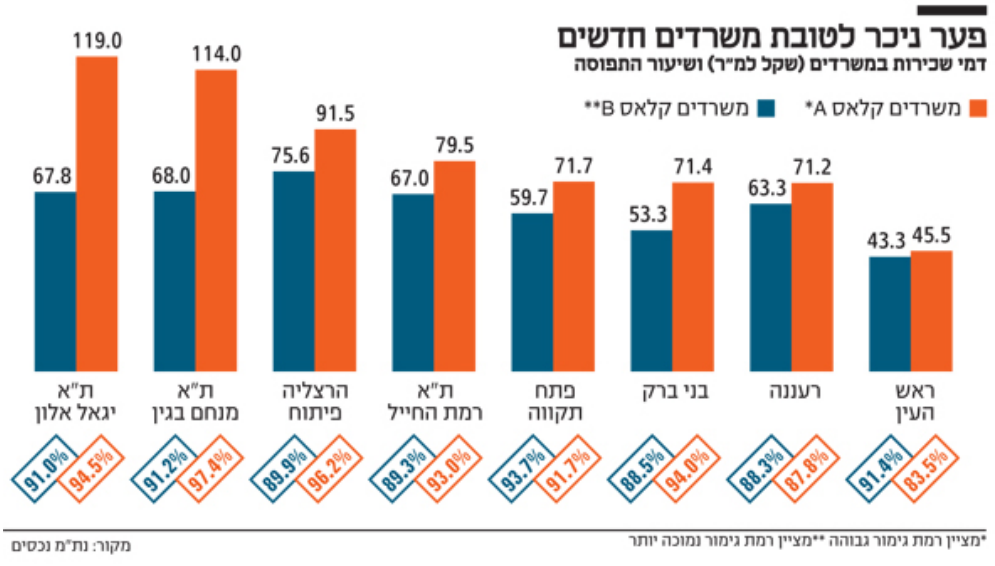
אשר למחירים, לפחות בשלב זה ירדו המחירים במבנים מסוג A בשיעור של כ־2.5%, לעומת 1.7% בממוצע במבנים הישנים יותר. המשמעות היא שהפער בדמי השכירות בין שני הפלחים מצטמצם, ועשוי לשכנע שוכרים לעבור למגדל ממותג יותר.

"מגמה שהואצה"

לדברי אור בן צבי קליין, סמנכ"ל שירותי נדל"ן בנת"מ, ניתן לזהות שוני בין האזורים. בהרצליה השטחים הקטנים והבינוניים במבנים מסוג A ובמבנים מסוג B נותרו כמעט ללא שינוי בתפוסה ובמחירים. לעומת זאת, בתל אביב ניתן

לזהות מעבר של שוכרים ממבנים ישנים, שמתבטא כרגע בעיקר בחברות ששוכרות שטחים קטנים של עד 500 מ"ר: "רואים את זה כבר בחברות קטנות יותר. באזורים שבהם ריכוז גבוה של מגדלי משרדים שנבנו במסגרת קבוצות רכישה יש ירידה חדה במחירים, והשוכרים מנצלים את זה. ביגאל אלון מי ששילם בבניין פחות איכותי 70 שקל למ"ר יכול כעת להוסיף כ־10 שקלים בלבד למ"ר ולעבור למשל למגדלי אלון הסמוכים והחדשים".

אלעד פוקס, מנכ"ל אינדקס נדל"ן, הנציגה הישראלית של Savills הבינלאומית, מזהה אף הוא עסקאות כאלה: "מגיעים שוכרים, חלקם אפילו מבניינים ישנים במיוחד מסוג C או D, ומשתדרגים. ברמת החייל בוצעו כמה עסקאות של שוכרים שעשו את הקפיצה הזו מבניינים ישנים ברחוב הארד למבנים חדישים יותר באותו אזור".



פער ניכר לטובת משרדים חדשים

נכון להיום, ברחוב הארד ברמת החייל דמי השכירות הם כ־45 שקל למ"ר בבניינים ישנים במיוחד ברמת D, כ־55 שקל במבנה מסוג C, ו־65 שקל עבור B. במבנה מסוג A, כמו פרויקט CU, חלק מבעלי השטחים הקטנים ביקשו בעבר הלא רחוק כ־95 שקל למ"ר, ואילו עכשיו הם ישמחו להשכיר משרד גם ב־75 שקל למ"ר. "עבור שוכר במבנה מסוג B זו קפיצה לא גדולה במחיר", מדגיש פוקס.

דוגמאות נוספות לפרויקטים מסוג A שבהם ירדו המחירים לרמות קרובות לאלה שבמבנים מסוג B הם בבניין עופר בפתח תקווה, שבו דמי השכירות ירדו מ־85 שקל למ"ר ל־75 שקל. בחולון עזריאלי חברה שמחזיקה 3,000 מ"ר מעמידה חלק מהמשרדים לשכירות משנה. לפני הקורונה היא דרשה 90 שקל למ"ר, והיום היא מוכנה להשכיר גם ב־75 שקל למ"ר עבור רמת גמר גבוהה.

נטלי מרשל, המשווקת שטחים להשכרה בפרויקט אינפיניטי פארק ברעננה, מדגישה כי מדובר במגמה שרק הואצה במשבר הנוכחי: "עוד לפני הקורונה ראינו מעבר של חברות שיושבות באזורי ביקוש בבניינים מקלאס B ועברו לבניינים מקלאס A בערים כמו רעננה, כפר סבא, ראשל"צ וחולון. ראינו את זה בעמידר שעזבה את הבניין הישן במרכז ת"א לטובת עזריאלי חולון, בחברות הפניקס ובנק דיסקונט שיעברו למתחם האלף בראשל"צ, חברת ההשקעות הלמן אלדובי שהעבירה את משרדיה לחולון, בזק שעברה לעזריאלי חולון, סרגון שעוזבת את רמת החייל לבניין חדש בראש העין".

גם מחוץ למרכז הארץ מסתמנת תופעה דומה. לדברי המתווך החיפאי ארנון וילנסקי, חלק מהשוכרים ניצלו את הירידה במחירי השכירות כדי לעבור לבניינים חדשים שמושכרים כעת במחיר נמוך יותר: "רוב השוכרים מחפש כיום משרדים משודרגים".

"כלי תכנון פרימיטביים"

מלבד הנטישה למשרדים חדשים יותר, משרדים מקלאס B נפגעו יותר מנטישת שוכרים שעברו לעבוד מהבית. לדברי בן צבי, רבים מנותני השירותים שנפגעו בקורונה, כמו עורכי דין, רואי חשבון קטנים וכדומה, שכרו משרדים זולים יחסית, "ואלה אנשים שלא בהכרח עברו לבניין אחר, אלא החליטו לעבוד מהבית".

רבים מבעלי המשרדים היו רוצים להסב את המבנה שלהם למגורים, אך למרות שפע של סיסמאות בעניין, כולל פרק בחוק ההסדרים האחרון שכלל הצעה להסב מחצית מהבניינים החדשים למגורים (מה שהיה תורם למשל לצמצום ההיצע הרב), אף אחד לא מעלה כרגע על הדעת את האפשרות הזו ברצינות. העיריות לא יוותרו על הארנונה ממשרדים ומסחר, שגבוהה יותר פי חמישה מארנונה למגורים ולא דורשת שירותים עירוניים כמו שדורשים תושבים.

האדריכל גיל שנהב מציין בעניין זה: "במדינות מתקדמות יש למבנה חלוקה שניתן לשנותה בהתאם לצורך ולאורך חיי הבניין. בסוף זה עולה כסף להחזיק בניינים לא מתפקדים. כלי התכנון בישראל גסים מאוד ופרימיטיביים. מערכת התכנון לא מדביקה את קצב הדרישות".

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

כלכליסט

על רקע הביקורת על תפקוד רמ"י, המנהל עדיאל שמרון פורש מתפקידו

מתחילת השנה הצליחה רמ"י לסגור עסקאות למכירת קרקעות למגורים בהיקף של כ-17 אלף יח"ד בלבד. שמרון שימש בתפקיד בחמש השנים האחרונות. בכלכליסט נחשף כי עו"ד יעקב קווינט, מנהל רשות החברות שהיה בעבר היועמ"ש של רמ"י, הוא בין המועמדים להחליפו

דותן לוי 15.10.20 10:39

על רקע ביקורת הולכת וגוברת על השיתוק ברשות מקרקעי ישראל, הודיע היום (ה') מנהל הרשות עדיאל שמרון על פרישתו לאחר יותר מ-5 שנים בתפקיד. כפי שנחשף בכלכליסט, עו"ד יעקב קווינט, מנהל רשות החברות שהיה בעבר היועץ המשפטי של רמ"י, הוא בין המועמדים להחליפו.

קראו עוד בכלכליסט:
- מכה למנהל רשות מקרקעי ישראל: בית המשפט פסל את מינוי מקורבו למנהל מרחב ת"א בפעם השלישית
- בתמיכת חסידות גור, ליצמן יקדם את מינוי ינקי קוינט למנכ"ל רמ"י
- מנהל רמ"י: "אין צורך לדבר על הגדלת היצע הדירות, אנחנו כבר שם"

לצד קווינט, מי שגם לוטש ככל הנראה עיניים לתפקיד המתפנה הוא מנכ"ל משרד האוצר לשעבר, שי באב"ד. משרד האוצר בתקופת באב"ד והשר כחלון שלט גם ברמ"י, ובאב"ד מכיר היטב את הכוח וההשפעה הטמונים שם. להערכת מקורבים, גם אריאל יוצר, לשעבר סגן הממונה על התקציבים באוצר שמחכה כעת לסיום הצינון כדי להתמנות למנכ"ל שותפות ישראמקו, עשוי לעשות מהר את דרכו חזרה למגזר הציבורי, במידה ויקראו לו לדגל. עוד שמות פוטנציאלים הם אורנה הייזמן-בכור, לשעבר מנכ"לית משרד הפנים ומשרד התשתיות והיום יו"ר נמל אשדוד וכן מרדכי כהן, מנכ"ל משרד הפנים.

מתחילת השנה שווקו קרקעות לבניית 17 אלף יח"ד בלבד

מתחילת השנה הצליחה רמ"י לסגור עסקאות למכירת קרקעות למגורים בהיקף של כ-17 אלף יח"ד בלבד, לעומת קרקע ל-27 אלף יח"ד בתקופה המקבילה ורחוק מאוד מיעדי הממשלה.

פרשנות **ליצמן השלים עוד סיבוב על חשבוננו - וחוזר למשרד שלא באמת קיים** בערב ראש השנה התפטר ליצמן מתפקיד שר השיכון בעקבות החלטה על סגר בחגים "שימנע ממאות אלפים להתפלל בבית הכנסת" - וכעת הוא חוזר כסגן שר עם סמכויות של שר, לאותו משרד בדיוק; המטרה, בין היתר: להוריד לעצמו את המשטרה מהגב לתקופה ארוכה. עם זאת, בהיעדר תקציב ובימים של קורונה, המשרד אליו חוזר ליצמן - בדומה למשרדי ממשלה אחרים - עושה בעיקר יח"צ דרור מרמור, 10 תגובות לכתבה המלאה

בעקבות הקמת הממשלה חזרה רמ"י למשרד השיכון לאחר 5 שנים במשרד האוצר. נוסף לקשיים בימי הקורונה והסגר והעזיבה הצפויה של המנכ"ל הדומיננטי, גם השינוי במדיניות הממשלתית, ובעיקר ביטול תוכנית מחיר למשתכן, תרם לשיתוק בפעילותו של מונופול הקרקעות הגדול של ישראל, המחזיק מעל ל-90% מהקרקעות במדינה.

השבוע, בעקבות תלונות רבות לגבי תפקודה של רשות מקרקעי ישראל במהלך תקופת הקורונה, התנהל דיון בוועדת פניות הציבור בכנסת בראשות ח"כ יעקב טסלר בה הוצגו הטענות שעלו נגד רמ"י. המסקנה העיקרית שעלתה מהדיון היא כי יש אי התאמה כמעט מוחלטת בין תפיסת נציגי רמ"י את איכות השירות שהם מספקים, לבין חווית הלקוחות שמנסים לקבל מהם שירות.

מנהל חטיבת השירות של רמ"י, נסים אברהם, אמר בישיבה כי הם ערים לבעיות ולקשיים של ציבור עו"ד ושל הלקוחות ולכן הם שמים דגש על ייעול תהליכים, הפחתת רגולציה ומערכות מידע. לפי נסים, הם עובדים כעת במתכונת חירום עם 20% של כוח אדם, בהתאם להנחיות נציבות המדינה. "הקורונה תפסה אותנו באמצע תהליך של החלפת מערכות מידע לסאפ. כרגע המערכות הן משנות ה-80. זה חייב אותנו להקדים את תוכניות העבודה שלנו בדגש על הקשר עם הלקוחות ולהפנות את הכל לאמצעים הדיגיטליים".

עו"ד אפריים גרינדינגר, אחד המתלוננים על רמ"י, אמר בכנסת כי "כל הדברים שהוצגו כאן לא עובדים, הדיגיטל לא עובד והמערכת הטלפונית לא עובדת. כשאני נכנס לדיגיטל ושולח פניה או שאני לא מקבל מענה או שהם לא רואים את המסמכים. יש תקלות במערכות אין מענה ואנחנו חיים עם זה ביום יום".

יו"ר הועדה יעקב טסלר אמר בדיון, "אני מבולבל, אני יכול לקחת את כל המכתבים שהגיעו אלינו ולומר שהציבור מבולבל, אתה מציג את הדברים כאילו הכל דבש, יש קצת בעיות אבל הכל זורם. המכתבים שקיבלנו זה אחרי מרץ, אז או שהציבור לא מכיר את המערכות שלכם, או שזה לא עובד כמו שצריך".

עדיאל שמרון צילום: אוראל כהן

שמרון מסר היום: "לאחר כחמש וחצי שנים בתפקיד לאומי מאתגר, הודעתי לשר ולסגן השר המיועד על כוונתי להמשיך לאתגר הבא. אני שמח שעלה בידי לקדם את היעדים המשמעותיים של הרשות כפי שהוצגו בתכניות האסטרטגיות הרלוונטיות, לרבות ובעיקר הגדלה משמעותית של היצע הדיור והפיכת הרשות לשומרת הסף של קרקעות המדינה. אני מבקש להודות לרב ליצמן על שיתוף הפעולה במהלך החודשים האחרונים, לשר האוצר לשעבר משה כחלון על הגיבוי ולעובדי הרשות, שעושים מאמץ רב כדי להגביר את היקף שיווקי הקרקעות בישראל. הודעתי שאמשיך בתפקיד ככל שיידרש כדי לשמור על תפקודה התקין של הרשות".

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