



שי לינדנר: "אם ייתנו לאנשים תחבורה ציבורית זמינה, יעילה ונוחה, הם ישתמשו בה" (עמ' 20)

תחזיות 2018
ביתן 10, מרכז הירידים, תל אביב

פאנל נדל"ן | עתיד נדל"ני ורוד?

"הבעיה בדיור היא שהמדינה מנסה למקסם את מחיר הקרקע"

יו"ר ישראל קנדה תקף את מוסדות התכנון והצהיר כי הם אשמים במחירים הגבוהים במרכז. מנהל רשות מקרקעי ישראל הסכים שהמחירים במרכז גבוהים, אך הסביר כי הדבר מאפשר למדינה לסבסד את הפריפריה: "שרונה תממן את דימונה"



"אנחנו נעמוד ביעד שלנו ל-2017 – ביצוע עסקאות לדכישת 45 אלף דירות", כך הצהיר אתמול מנהל רשות מקרקעי ישראל עדיאל שמרון בפאנל "עתיד נדל"ני ורוד?" שנערך בוועידת התחזיות 2018 של "כלכליסט" בשיתוף בנק הפועלים ופסגות בית השקעות.

בפאנל, שאותו הנחה עורך מדור הנדל"ן של "כלכליסט" נמרוד בוסו, השתתפו גם ראש מינהל התכנון דלית זילבר, יו"ר ישראל קנדה אסי טוכמאייר ומנכ"ל שפיד הנדסה שי לינדנר.

אחד הנושאים המרכזיים שעלו בפאנל היו הפער בין התכנון לביצוע בתחום הדיור, והאחריות של מינהל התכנון לכך. בתוך שש שנים הצליחה מערכת התכנון להגדיל את התפוקה שלה פי 5 ותכננה 111 אלף דירות, נכון ל-2016, אבל למרות ההצלחה הזאת הקבלנים פחות מתרשמים וברבעון השלישי החלה בנייתן של 11 אלף דירות בלבד. בנוסף לכך, מורגש עומסים על הבכשיים ונראה כי אנו בדרך למשבר תחבורה קולוסלי.

זילבר: "השנה נגיע במינהל התכנון ל-115 אלף יחידות דיור בכל חלקי המדינה, באופן נכון. התפקיד שלנו זה לתכנן גם לתשתיות – ולא רק דיור. אתה צורך, ואנחנו צריכים לספק תכנון ברמה הסטטוטורית גם לתשתיות. מינהל התכנון יחד עם רשות מקרקעי ישראל ומשרד רדי האוצר והשיכון מתכננים את ישראל ב-2040. הפתרון שלנו זה לעשות משהו אחר ממה שעשו עד היום. הישענות על תחבורה ציבורית, רכבת קלה, כבדה,

מטרו, התכנון ביניהם ויצירת תוכניות דיור עם תוכניות מצוינות, כך שלא כל אדם יצטרך לרוץ ולהשתמש בכבישים, כלומר לייצר איכות לכל אחד."

עדיאל שמרון, כששאלתי את דלית למה התכנון לא מתרגם לשטח היא לא השיבה. אז איפה הכשל? למה קבלנים לא בונים?

שמרון: "אני חולק על ההנחה הבסיסית שקיים כשל. אם מסתכלים על הנתון הביססי של בנייה, השינויים לא דרמטיים. לצערי צריך לדבר על הדירות הלא מכורות. הלמ"ס היתה מפרסמת את הנתון הזה והיא אמורה לפרסם אותו בעתיד, לאחר שתטיב את הנתונים. אנחנו נעמוד ביעד השנתי של 45 אלף עסקאות, וכדי להרביק את הביקוש מדובר על בין 50 ל-60 אלף יחידות דיור שישאר צריכה בשביל הגידול הטבעי שלה."

"רשות מקרקעי ישראל עוסקת רק בקרקעות המדינה, אבל באזורי הביקוש הקרקעות ברובן הן פרטיות, ועליהן אין לנו מנדט. אם סגרנו שיומים או קבלנים שילמו על הקרקע, אין ספק שזה יוביל להתחלות בנייה. אנשים לא יישבו על מגרשים. שינינו את הכללים."

"הנתון של מספר הדירות הלא מכורות שקבלנים מחזיקים ולא מצליחים למכור, אני משוכנע שהוא בעלייה ואני משוכנע ש-2018 תהיה שנת מפנה, כי במשך שלוש שנים אנחנו שופכים יחידות דיור וכמויות של יחידות דיור בעסקאות. בשנה שעברה היה 35 אלף ועכשיו 45 אלף. לכן סוגיית הייצע הולכת לפתרון."

בזמן שאתם מגדילים היצע השוק



ראש מינהל התכנון דנה זילבר: אין לנו קרקעות במחוז תל אביב וגם אם יש – הן אוטוטו נגמרות. התחדשות עירונית היא העתיד שלנו"



מנכ"ל שפיר הנדסה שי לינדנר: בעוד כמה שנים מרכזי הערים לא יהיו רלוונטיים לכלי רכב פרטיים. צריך פתרון תחבורה ציבורית יעיל"

נכנס להאטה קשה. אסי, בקנדה ישראל אתה מקבל את התוצרים של דלית ועדיאל, יש לך דירות לא מכורות?

טוכמאייר: "המדינה בהחלט עושה מאמצים שלא הכדנו. למרות זאת, הפשרת קרקע לוקחת בין 10 ל-15 שנים וזה יוצר ביקוש אדיד. אני יכול לומר שבאזור המרכז כמות הקרקעות היא אפס, אלה שבמחיר סביר כמוני. עוד בעיה עם השינוי

שעבר רמ"י היא שמחלקת השיווק שלו עובדת כמו סוחר. קרקעות המדינה נמכרות של 25 אלף שקל למ"ר, כלומר עלות של 40-50 אלף שקל למ"ר לדירה במרכז. זה קובע בנצ'מארק לשוק. אפשר לשפוך דירות לשוק במחירים סבירים, אבל הם קובעים את המחיר הגבוה באזורי הביקוש, ומשם זה משפיע על תל אביב. כשהמדינה מנסה למקסם את מחיר הקרקע, זו בעיה."

למה תל אביב מוחרגת ממהיר למוש"תן ועדיין המחיר הגבוה זוכה במכרזים? שמרון: "כיום, אתה תמכור במחיר הכי גבוה שתוכל, ואם אתן לך קרקע בהנחה אתה תגרוף את הרווחים. במחיר למשתכן אנחנו מדברים בשנתיים האחרונות על להיטיח שההנחה על הקרקע מגיעה למשתמש הסופי. נכון שבאזורי הביקוש יש לנו מגרש של 60 יחידות דיור ואנחנו לא עושים שם מחיר למשתכן. נכון ששרונה – שבצנטרום של הפיילה – תממן את דימונה."

טוכמאייר: "הבעיה היא לא רק בדימונה ובעפולה. היא בעיקר באזורי הביקוש במרכז, שבהם הביקוש עולה על היצע והמחירים עולים וימשיכו לעלות. אזור המרכז הוא הקטר שמושך את כל השוק למעלה – והוא הבעיה האמיתית שבה יש לטפל באופן מיידי. ברגע שיטפלו בבעיה האמיתית נוכל לראות השפעה מיידיית גם על הפריפריה."

"המדינה והמינהל צריכים לקדם בראש ובראשונה הליכים מהירים להפשרת עשרות אלפי דוגמים באזור המרכז, והזרמת עשרות אלפי יחידות דיור חדשות לשוק. רק בשטחים שבין תל אביב לירושלים

ניתן להקים עיר נוספת בדומה להקמת העיר מודיעין בסוף שנות ה-90. בנוסף, דווקא באזורי ביקוש במרכז המדינה יש לערוך מכרזי מחיר מטרדה, כדי להוריד את המחירים ולתת אפשרות לזוגות צעירים לגור באזור מרכז ולרכוש דירות במחירים שפויים."

זילבר: "שרונה זה לא מעניין, לא משם תצא הישועה. אנחנו מדברים על מחיר למשתכן והתחדשות עירונית. זה המקום של היוזמים הפרטיים וחייבים לעבוד על התכניות הכי מורכבות בהתחדשות העירונית. זה העתיד שלנו. אין לנו קרקעות במחוז תל אביב וגם אם יש הן אוטוטו נגמרות."

מה בעצם קורה בכבישים? אתם לא בונים מספיק מהר?

לינדנר: "עד שהכביש מגיע אלינו לביצוע לוקח יותר מכפי שלוקח לבצע עבודות לדיור. בשונה משוק הנדל"ן, שבו יש שוק פרטי, אנחנו חיים ממה שהמדינה מוציאה. כשזה מגיע אלינו לביצוע, אנחנו מבצעים במהירות. רק כביש שש אצלנו, כביש של 22 ק"מ עם מחלפים ומנהרות, אנחנו מצליחים לבצע תוך פחות מ-30 חודשים, שנחשבים לזמני ביצוע טובים."

הכביש יישאר רלוונטי גם בעתיד? לינדנר: "הכביש תמיד יהיה רלוונטי. התוכנית בשנים האחרונות היתה להשיג לים כבישי אורך ורוחב, אבל נכון שבעוד כמה שנים מדכוז העדים לא יהיו רלוונטיים לכלי רכב פרטיים. במצב שבו אתה נותן לאנשים פתרון תחבורה זמין יעיל ונוח – הם אכן יעברו להשתמש בתחבורה הציבורית הזמינה."

אביב גוטר



מימין: עורך מדור הנדל"ן ב"כלכליסט" נמרוד בוסו, ראש מינהל התכנון דלית זילבר, מנהל רשות מקרקעי ישראל עדיאל שמרון, מנכ"ל שפיר הנדסה שי לינדנר ויו"ר ישראל קנדה אסי טוכמאייר