



רחפנים לתחזוקת תשתיות
חברת יבמ פיתחה מוצר שמוזיל ומייעל את צילום הגשרים והמחלפים. ככה זה עובד אורי ברקוביץ

10



תל אביב: החניה נעלמת

כ-10,000 מקומות חניה ייגרעו בשנים הקרובות מרחובות העיר, וגם החניה בבתים החדשים תצטמצם משמעותית בשל תקן החניה המעודכן • עיריית תל אביב החליטה להעביר את התושבים והאורחים לאמצעי תחבורה אחרים, הרבה לפני שהרכבת הקלה תיסע / בר לביא, עמ' 2

בחזרה לחו"ל

הזדמנויות ההשקעה הטמונות בנדל"ן בארה"ב ובאירופה אחרי הקורונה
הדס מגן

06

בתחתית של ת"א

איך הפך הבניין ששימש מאורת סמים למבנה מגורים עם טאץ' אירופי
גיא נרדי, אדריכלות

12

08

"לא לגור בדירה הראשונה שקונים"

המאמן הלאומי אלון גל נותן המלצות השקעה בנדל"ן
גיא ליברמן, הפודקאסט "כסף בקיר"



תוכן העניינים

02	תחבורה
06	השקעות
08	כסף בקיר
10	טכנולוגיה
12	אדריכלות
17	מיסוי ומשפט
18	התחדשות עירונית
18	עסקאות יד 2
19	ניתוח שוק
20	מוצרים תחליפיים

גלובס, עיתון העסקים והכלכלה הראשון בישראל, פועל תחת קוד אתי, ערכים ונהלים שקופים ליצירת עיתונות אמינה, אחראית, מוגונית, מכבדת ומינעה לפעולה. עיתונות שמתווכת מידע וידע, בונה אמון ומעודדת למידה וגיבוש עמדה עצמאית של קוראיה.

נשמח שתקראו על כך ועוד באתר גלובס ובדוח האמון השנתי



מחיר הדמים באתרי הבנייה מתחילת 2021

0 הרוגים

0 פצועים קשה ובינוני

בשבוע שעבר נפצע פועל אחד באורח קשה, ושבעה באורח בינוני.

נתונים: קו לעובד, נרתמים - בטיחות לעובדי הבניין

צילומי שער: איל יצהר
Shutterstock /
S.N.O.N קריאייטיב

גלובס
בניין

עורכת: הלית ינאלי-ליוזין
עריכת: דפנה ברמלי גולן
עורכת גרפית: חגית ענתבי
עיצוב המוסף: מרינה מנוקיאן
גרפיקה: פנינה בן שלום
אינפוגרפיקה: יעל שינקר, איל אונגר

hilit-y@globes.co.il | globes.co.il/real-estate

טלפון מערכת: 03-9538888

mailbox@globes.co.il

מנהל מסחר, משפטים, לוח ונדל"ן:

אסף עיני, טלפון 03-9538712

תל אביב מצמצמת:

פחות 10,000 חניות

מתוך 80 אלף חניות שיש כיום ברחובות תל אביב, 10,000 ייעלמו בשנים הקרובות בגלל עבודות תשתית • במקביל, תקן החניה החדש יצמצם את מספר החניות הפרטיות בעיר • בעירייה עושים כמעט הכול כדי שתיפרדו מהרכב הפרטי לטובת הליכה, רכיבה ותחבורה ציבורית / **בר לביא**

יחידה יעמוד על 0.5 לכל דירה. בצפון וברום העיר התקן המקסימלי נקבע על 0.8 חניות לכל דירה. להבי ציינה בהקשר זה כי "תקן החניה למגורים הוא מרכיב אחד מבין כיווני הפעולה שאנו בוחנים כדי להתמודד למשל עם החניה המצומצמת ברחובות. אפשרויות נוספות שעל הפרק הן הגבלת מספר תווי חניה למשק בית, קביעת תעריפים דיפרנציאליים לחניה באזורי הביקוש השונים, ייקור החניה ברחוב ועוד". להבי הרגישה כי "הצורך בחניה לא ייעלם, ולכן תפקידנו הוא למצוא ולספק פתרונות יצירתיים, כמו למשל לחשב תקן בממוצע אזורי ולא ברמת הבניין". מהוויכוח אפשר ללמוד הרבה על כוונות העירייה. להבי ציינה כי מספר מקומות החניה הציבוריים יצטמצם גם כתוצאה משינוי מדיניות העירייה, וגם כתוצאה משינויים אחרים כגון עבודות הרכבת הקלה. מי שעבר לאחרונה

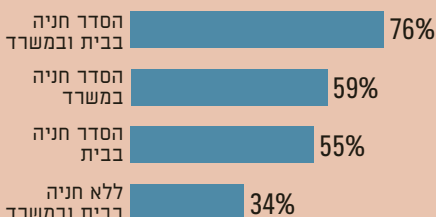
אין בעיית חניה בתל אביב כי אין חניה - עכשיו תסתדרו", אמר ראש עיריית תל אביב-יפו רון חולדאי בישיבת מועצת העיר לפני כשנה וחצי. בשבוע שעבר הודיע חולדאי כי בכוונתו להתמודד בכחירות הקרובות לכנסת, ואם ייבחר יותיר למחליפו או למחליפתו לטפל באחד הנושאים הנפיצים ביותר כנראה בין עיריית תל אביב-יפו לתושביה - מדיניות החניה בעיר. כעת כבר ברור שמספר מקומות החניה בעיר צפוי להצטמצם - גם החניה הציבורית ברחובות, וגם החניה הפרטית בבתי המגורים. נכון ל-2019, בעיר היו כ-80 אלף מקומות חניה ברחוב, ומתוכם ייגרעו בשנים הקרובות - וכבר החלו להיגרע - כ-10,000 חניות. "החניה היא משאב במחסור והביקוש עולה על ההיצע, במיוחד לאור תוספות הבנייה וצפיפות האוכלוסיה", אמרה מיטל להבי, סגנית ראש העירייה ומחזיקת תיק התחבורה. להבי דיברה בוויכוח (יום עיון מקוון) בנושא "השלכות תקן החניה החדש בתל אביב-יפו", שארגן לאחרונה מכון גזית גלוב לחקר הנדל"ן במרכז הבינתחומי הרצליה. כאשר למקומות החניה הפרטיים, החליטה לפני כמה חודשים הוועדה המקומית לתכנון ובנייה לאשר מדיניות חניה שתשפיע על תוכניות בניין העיר החדשות למגורים. תוכניות שיאשרו מעתה והלאה יוכפפו לתקן מקסימום לחניה - רף עליון של מקומות חניה על כל יחידת דיור. הוועדה קבעה כי ברובע מרכז העיר (3, 4, 6, 5) תקן החניה לכל



רון חולדאי: "אין בעיה כי אין חניה" צילום: שלומי יוסף

ברחוב ארלוזורוב בתל אביב, בורדאי כבר ראה שחלק מהרחוב הוקצה לצורך העבודות והחניות בו בוטלו. למרות שינויים רבים שחלו בעיר בשנים האחרונות, כגון סלילת שבילי אופניים, הסבת נתיבי תנועה רגילים לנתיבי תחבורה ציבורית, החזרת פרויקט הרכב השיתופי "אוטותל" ועוד, עדיין רוב ההתניידות בעיר מתנהלת באמצעות רכב פרטי. חגית נעלי-יוסף, מנהלת המחלקה לתכנון אסטרטגי בת"א, ציינה באותו וויכוח כי כיום "56% מהנסיעות בעיר מתבצעות ברכב פרטי. אנחנו שואפים להעלות את שיעור המשתמשים באופניים ובתחבורה הציבורית וכמובן את שיעור הולכי הרגל. היעדים העירוניים שלנו דורשים מאיתנו שינויים גם בנושא החניה". כיצד ישפיע שינוי תקן החניה? לדבריה, "במצאות שבה אנחנו נמצאים, עם מצוקה ועומסים, 67% מהעובדים/לומים בעיר משתמשים

מי שיש לו חניה, מגיע במכונית פרטית שימוש ברכב כתלות בהסדרי חניה



מקור: עיריית תל אביב

חגית נעלי-יוסף, מנהלת המחלקה לתכנון אסטרטגי בעיריית ת"א: "56% מהנסיעות בעיר מתבצעות ברכב פרטי. אנחנו שואפים להעלות את שיעור המשתמשים באופניים, בתחבורה הציבורית ובהליכה ברגל"



נתוני יד 2:

מחירי החניות להשכרה בת"א זינקו השנה ב-7%

המעבר לעבודה מהבית, החשש מנסיעה בתחבורה הציבורית בצל מגפת הקורונה והקושי הגובר והולך למצוא מקום חניה פנוי בתל אביב, ואולי כל הסיבות יחד, הובילו את מחירי החניה בעיר לזנק בשנה האחרונה ב-7% - כך עולה מנתוני יד 2.

המחיר הממוצע של חניה להשכרה לחודש עומד על 743 שקל ב-2020, לעומת 696 שקל ב-2019. הוינוק במחירים החודשיים סגר הקורונה הראשון, והגיע לשיאו בחודש ספטמבר עם קפיצה של 9% במחירים.

גם להחלטה על הורדת תכן החניה בחודש יולי יש אולי השפעה על הביקושים, אף שהמגבלה היא רק על פרויקטים חדשים והשפעתו עוד לא מחלחלת לחלוטין. כך, בחודש יולי נרשם זינוק חד של 73% בביקוש לחניות להשכרה בתל אביב לעומת חודש קודם לכן - כ-25 אלף חיפושים באתר יד

2. באוגוסט המגמה התגברה ונרשמו כמעט 29 אלף חיפושים באתר ובספטמבר היו 22.5 אלף חיפושים. לשם השוואה, בחודשים לפני הסגר הראשון של הקורונה נרשמו 6,200 חיפושים בחודש מרץ למשל, ומספר רומה באפריל. לדברי יבין גיל מור, מנכ"ל יד 2, "חניות בתל אביב היו תמיד מצרך מבוקש מאוד באתר, והקורונה ותקן החניה החדש הגבירו רק את התופעה והפכו את החניות למוצר נדיר של ממש".

מחיר חניה שכורה לחודש בת"א

2019
696
שקל

2020
743
שקל

פקטור בין מספר התווים שאנחנו מקצים לבין היצע החניה".

המתנגדים למדיניות: התושבים והיזמים

מדיניות החניה שמנהיגה עיריית תל אביב מעוררת התנגדויות משורה של כיוונים, ולא מרובר על רק שינוי תכן החניה שמנהיגה כעת העירייה. מצד אחד, זועמים התושבים שהתרגלו לחנות בכחול לבן על צמצום מקומות החניה בעיר. ברשת צצו כמה מחאות והתארגנויות, במטרה להפעיל לחץ על נבחרים הציבור לשנות כיוון. לאחרונה החלו התושבים באיסוף כסף לטובת מאבק משפטי בצמצום מקומות החניה, תחת הכותרת "משחררים את החניה בתל אביב".

בצד המתנגדים ניצבים גם הקבלנים, שמטריעים על הפגיעה הקשה שנגרמת להם כתוצאה משינוי מדיניות החניה. עו"ד תומר צליח מארגן הקבלנים ומנכ"ל חברת צליח רוטשילד, אמר בווידאו כי "הדרך להחזיר את המרחב הציבורי לתושבים היא על ידי הרחבת המדרכות ועל ידי סלילת שבילי אופניים, עידוד השימוש בתחבורה הציבורית ועוד. הם אלה שיקטינו את הדרישה לחניה פרטית ולכלי רכב פרטיים". לגבי התקן החדש אמר צליח, "יש הרגשה שהעירייה חשבה שהיא מצאה קיצור דרך. במקום להשקיע המון בתשתיות ולעשות דרך ארוכה, אולי נקצר את הדרך ונקטין את תכן החניה, וכך יהיו לנו פחות כלי רכב".

המשך בעמוד 4 <<

החניה בעיר. נכון לשנת 2019, מספר החניות הכולל בעיר עומד על 340 אלף. 24% מהן ברחוב (80 אלף) והיתר במגרשי מגורים (130 אלף), במגרשי תעסוקה (110 אלף) ובחניוני אחוזות החוף (20 אלף). פילוח נוסף שערכו בעיריית תל אביב הוא בחינה של כמה מבין החניות הללו שמורות לתושבים. שני שלישים (67%) מההיצע העירוני בחניה שמור לתושבי העיר.

אם במהלך היום הקרב על כל מקום חניה בעיר שמתפנה גרול, כלילה מציאת מקום חניה לעתים הופכת למשימה בלתי אפשרית. כדי להקל מעט עם תושבי העיר, העירייה מקיימת כל מיני הסדרים כגון חניה חינם (על בסיס מקום פנוי) בחניוני התחנה העירונית שלה, אחוזות החוף. "ביחס לתווי חניה, אנחנו בוחנים את היצע החניה לתושבים כלילה בחינם", אומרת נעלי יוסף. "אנחנו רואים שבמרכז העיר יש פער דה

כרכ פרטי. אלו שיעורים מאוד גבוהים". היא מוסיפה כי ל-43% מהתושבים יש חניה בבית ול-48% יש חניה בעבודה. "רואים קורלציה ברורה בין מקום חניה בבית למקום חניה בעבודה". במילים פשוטות, כשיש סידור חניה השימוש ברכב הפרטי גבוה הרבה יותר.

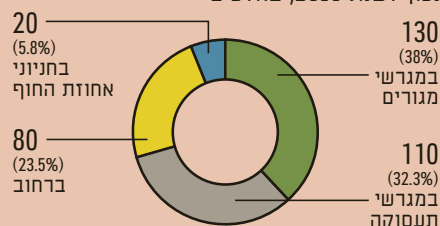
קרובים לרכבת הקלה? תקבלו פחות חניה

מה שעשוי לשנות את תמונת העומסים ואת הדרך שבה אנשים מתניידים בעיר הצפופה הוא פתיחת הרכבת הקלה. הקו האדום נמצא בשלבי ביצוע מתקדמים, והקו הסגול והקו הירוק כבר יצאו לדרך. כיצד תשפיע הרכבת הקלה על מדיניות החניה? לדברי נעלי יוסף, "ברצועת הקו האדום וקווים נוספים שנמצאים בביצוע, תקן החניה המקסימלי יהיה 0.6". נתונים מסקרנים במיוחד שהציגה נעלי יוסף הם הביקוש והיצע

חניה בתל אביב.
רואים קורלציה ברורה בין מקום חניה בבית למקום חניה בעבודה.
צילום: Shutterstock / א.ס.א.פ קריאייטיב



בתל אביב יש 340 אלף מקומות חניה נכון לשנת 2019, באלפים



מקור: עיריית תל אביב

השמאי אריה קמיל:
"השווי של חניה באזורי הביקוש בתל אביב הוא כ-350 שקל, ועלות ההקמה היא כ-160 אלף. זאת אומרת שנוצרת כאן פגיעה גם לזים, וגם לעירייה שמפסידה היטל השבחה"

המשך מעמוד 3 <<

דניאלה פז ארז, מנכ"לית ובעלים של פז כלכלה והנדסה: "אם העירייה תיתן מענה תהיה הוזלה בדירות שחלקה יושרר לרוכשי הדירות"



עומר מואב.
"מה עם הטיפוח בביקוש"
צילום: יונתן בלום

צליח הוסיף כי אין עדיין אלטרנטיבות מספקות לרכב הפרטי, והראיה לכך היא הסכומים הגבוהים מאוד שאנשים מוכנים לשלם בעבור מקום חניה – כ־350 אלף שקל. גם פרופ' עומר מואב, מבית הספר טימוקין לכלכלה במרכז הבינתחומי הרצליה, תקף את מדיניות החניה החנימית שמנהיגה עיריית תל אביב כיום. "במשך עשרות שנים טמטמו את הציבור והתעלמו מחוקי הכלכלה של היצע וביקוש. אני זועם על עיריית תל אביב. הפער בין החוץ לבין הניהול בפועל הוא מדהים. מה זה אומר חניה חינם? אם יש שני שכנים, שאחד חוזר בשעה 16:00 והשני ב־18:00, מובן מאליו שלאישן כמעט תמיד תהיה חניה ליד הבית ולשני כמעט אף פעם לא". כאשר לתקן החניה, אמר מואב, שנכון לבטל את תקן המינימום, אבל גם שאין טעם בתקן מקסימום. "זו התערבות בוטה לאנשים בחיים. אתם רוצים לצמצם את כמות הרכבים? תתמחרו בהתאם. במרחב הציבורי תעשו מה שנוכח ציבורית, את המרחב הפרטי תעזבו. אם בנאדם רוצה להחזיק רכב כדי לבקר פעם בחודש את הנכדים שלו זו זכותו". מי שהצטרף לעמדתו של מואב בנוגע לתקן החניה במרחב הפרטי הוא השמאי אריה קמיל מקמיל טרנסקי רפאל שמאות מקרקעין. לדבריו, "במגרש הפרטי צריך לאפשר לאדם לעשות בגדול מה שהוא רוצה".

קמיל התייחס גם לפגיעה שתיגרם לשווי הדירות ועל הכנסות העירייה בהיעדר מקום חניה. "בהשוואת דירות 3+2 חדרים עם ובל חניה לעומת דירת 4 חדרים ומעלה עם ובל חניה, נראה כי ההשפעה גבוהה יותר על דירות של 4 חדרים ומעלה", אמר קמיל, והסביר זאת "בשל העובדה כי דירות קטנות בדרך כלל הן לצורך השקעה ומשמשות לרוב סטודנטים, שותפים, רווקים וגרושים שעוברים או לומדים בתל אביב, והם יודעים להתנייד ברכבים חלופיים". לדבריו, "השווי של מקום חניה באזורי הביקוש בתל אביב הוא כ־350 אלף שקל, ואילו עלות הבנייה מסתכמת בכ־160 אלף. זאת אומרת שצמצום תקן החניה פוגע ביום. בנוסף לזה, גם הציבור ייפגע. מקום חניה כזה משית היטל השבחה על בעלי הקרקע. עשינו חשבון, הרב יגור לירידה בהכנסות העירייה בגובה של כ־91 אלף שקל ליח"ד. יש כאן פגיעה כפולה". דניאלה פז ארז, מנכ"לית ובעלים של פז כלכלה והנדסה, ציינה כי עולם התחבורה עומד להשתנות לחלוטין בשנים הקרובות, אבל עד שזה יקרה, ישנה תקופת ביניים של חמש-עשר שנים שבה עיריית ת"א חייבת לתת מענה לחניה לבעלי דירות שיגורו בבתים



דף מדע על מאבק התושבים. מנסים לגייס 100 אלף שקל צילום: בר לבית



מיטל להבי, מחזיקת תיק התחבורה בעיריית ת"א. "בוחנים אפשרות לצמצום התווים למשק בית" צילום: איל יצהר



ד"ר אפרת טולקובסקי. בלונדון נרשמה בשימוש ברכב בתוך העיר צילום: שלומי יוסף

בעולם כבר מצמצמים חניה:

"ערים מגיבות ללחצים פוליטיים, כמו מדינות"

המחסור בחניה אינו תופעה ייחודית לישראל, ובטח שלא תופעה חדשה. ד"ר אפרת טולקובסקי, מנכ"לית מכון גזית גלוב לחקר הנדל"ן במרכז הבינתחומי הרצליה, שהשתתפה בוויכוח בנושא מדיניות החניה בתל אביב, אמרה כי המחסור התחיל כבר אצל המלך צ'ארלס השני, שלא היה שבע רצון מהעובדה שהסוסים עמדו ברחוב והפריעו לתנועה. "שם נולד אולי תקן החניה הראשון. עוד אז, ב־1660, כולם היו מגיעים לאותו מקום – ללונדון. כמו אז גם היום. בלונדון ובתל אביב".

איך התמודדו עם זה בלונדון? ב־1863 התחילו לבנות את הרכבת התחתית, הרבה לפני שבכלל נולד הרכב הפרטי ב־1908.

טולקובסקי סקרה גם את התפתחות מדיניות תקן החניה בניו יורק. מ־1938 מתחילים לחצים מצד אוכלוסיית העיר בנושא החניה. רק ב־1908 האוטו הגיע, ובתוך 20 שנה כבר אין מקום לזוו עם מכוניות בעיר אף על פי שיש רכבת תחתית. ניו יורק מתחילה להגיב ללחצים האלה ובוונה חניונים בתשלום. העיר מוצאת את עצמה מממנת חניונים זו נקודה מאוד חזקה וחשובה. ערים מגיבות ללחצים פוליטיים, בדיוק כמו מדינות. אם לאנשים תהיה מכונית ולא יהיה להם איפה לחנות, הם יבואו לעירייה עם דרישות".

ד"ר אפרת טולקובסקי מציינת כי תקן המינימום לבניית חניה הפך נפוץ בעולם החל משנות ה־60. אלא שכעבור 20 שנה חל מפנה, והחל דיון אם זהו המודל הנכון

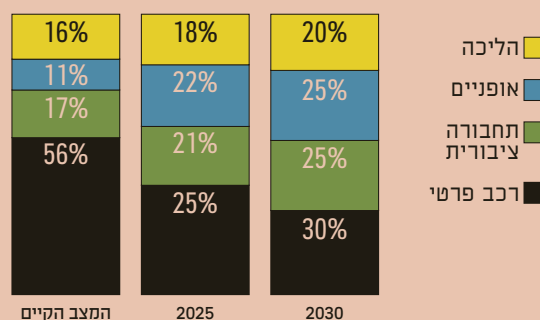
טולקובסקי סיפרה כי ב־1954 הגיבה ניו יורק ללחצים האלה ולעלויות הגדולות שגלו לכך. לדבריה, העירייה קבעה כי "מי שרוצה לבנות בניין חדש, ישעשה חניה. אלה שני סוגים של לחצים", היא הסבירה. לחץ אחד מצדם של אלה שאין להם חניה ודרושים כוח, והלחץ השני מצד התושבים הקיימים. "הם באים ואומרים, התושבים החדשים יתחרו אתי על החניה שכבר יש ברחוב? ממש לא. זה הוביל למה שאנחנו מכירים כתקן המינימום של חניה שאותו אנחנו רוצים כעת לבטל".

ב־1980 הגלגל חזר מעט לאחור, ובניו יורק מתחילים להתיר לאזורים מסוימים בעיר לשוב ולא לבנות חניה בפרייקטים חדשים. טולקובסקי הסבירה כי הטיעון הוא "איכות האוויר" שנפגעת ככל שיש יותר מכוניות. לדבריה, ברוב העיר ניו יורק עד לימים אלה, ולמרות התחבורה הציבורית המוכרת שיש בה, יש תקן מינימום לבניית חניה.

טולקובסקי הוסיפה כי תקן המינימום לבניית חניה הפך נפוץ בעולם המערבי החל משנות ה־60. אלא שכעבור 20 שנה חל מפנה, והחל דיון פנימי אם זהו המודל העירוני הנכון. הרי כשהקבלן חייב לבנות חניה והדירים משלמים על החניה, הדירים לרוב יקנו גם רכב וישתמשו בו. מעין גלגל שלא ניתן לעצור.

הראשונה ששינתה את הפרדיגמה היא לונדון, שב־2001 החליטה לסגת מתקן המינימום. במקום זה, היא עוברת ל"תקן מקסימום" – מספר חניות מקסימלי בכל פרויקט. המהלך הוביל לירידה קלה בשיעור אחזקת הרכב, ולירידה חדה בשימוש ברכב בכל רחבי לונדון, גם באזורים שבה לא הורידו את תקן המינימום בצורה דרסטית. ●

הרגלי הנסיעה בתל אביב - יעדים



מקור: עיריית תל אביב