

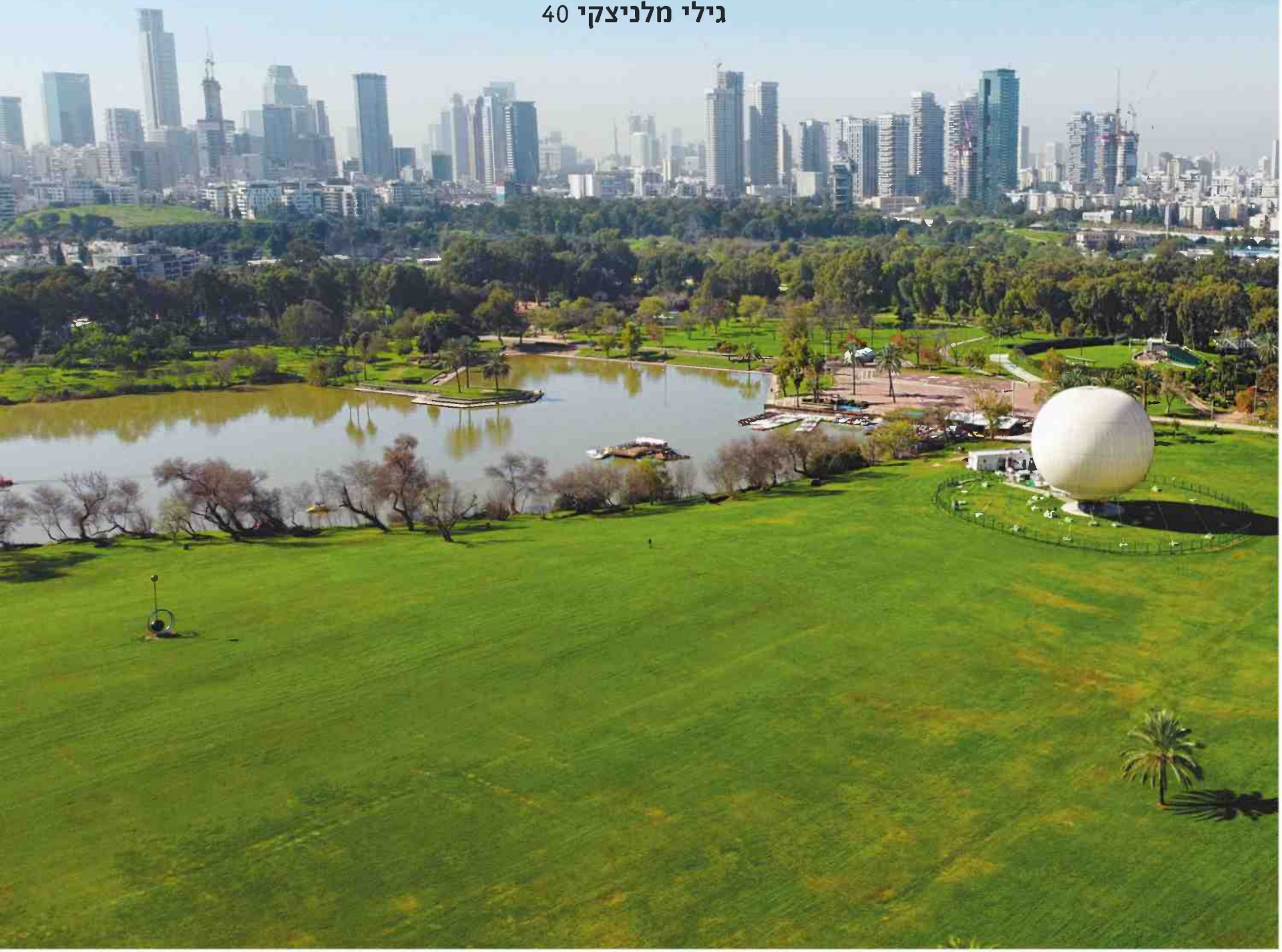
25.25x31.26	1/4	עמוד 40	הארץ - the marker week	12/02/2021	76204890-6
שמאות מקרקעי SK וזק פרויקטים חברת אביסרור משה ובניו - 89427					

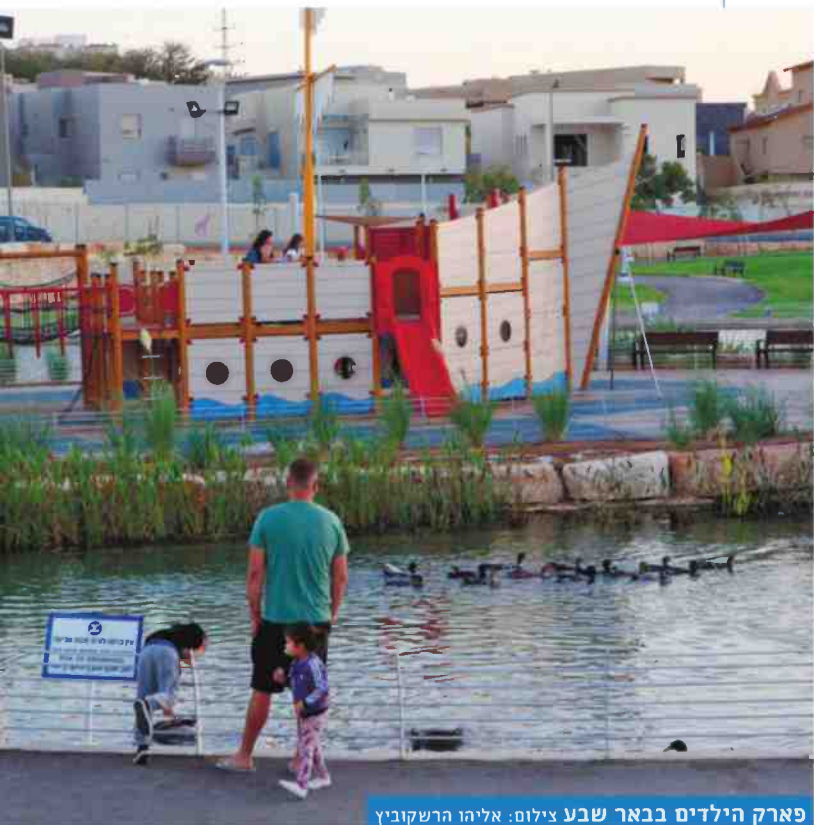
נדל"ן TheMarker

www.TheMarker.com • ל' בשבט תשפ"א 12.2.21

הזהב החדש

המשבר הפך את הריאות הירוקות לבוננזה נדל"נית –
אך חשף את הבעיה המרכזית של הערים בישראל
גילי מלניצקי 40





פארק הילדים בבאר שבע צילום: אליהו הרשקוביץ



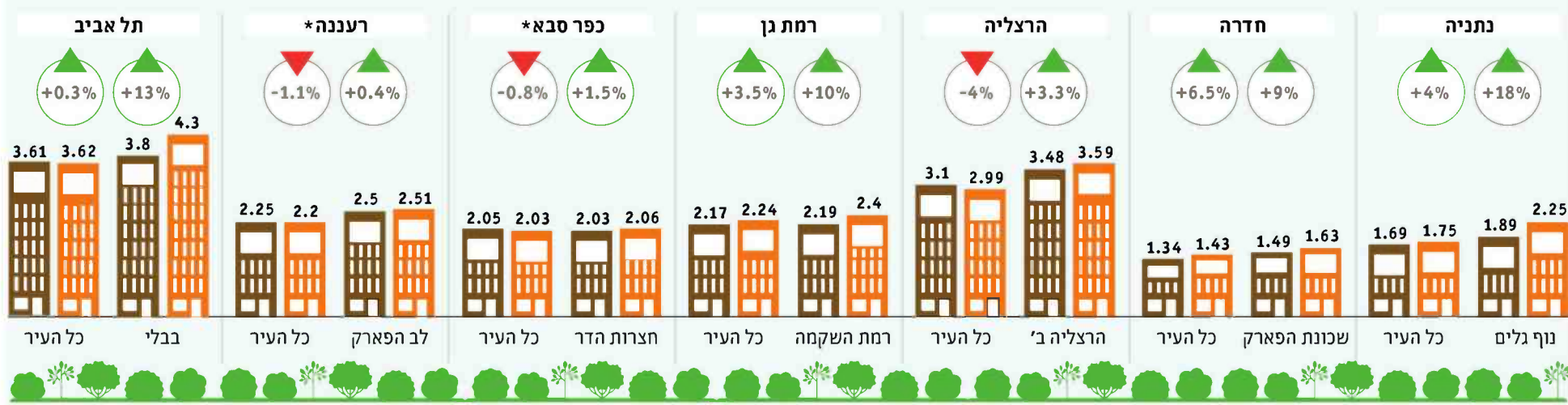
פארק הירקון. "נהפך לשיא של היום שלי" צילום: עופר וקנין

"טיפסנו על הקירות בדירת מ"ה, הפארק נהפך הבית השני שלנו"

הקורונה הפכה את השטחים הירוקים הפתוחים לבונוס נדל"ני אדיר – והזניקה את השווי של הדירות הממוקמות ליד הפארקים הירוקים באחוזים ניכרים • מנגד, המגפה הדגישה את הקושי של רוב התושבים לקבל גישה למשאבים הבסיסיים בעיר – בהם מרכזי מסחר, שירותים חיוניים, מוסדות חינוך וגינות • הפתרון הפריזאי: ערי 15 דקות גילי מלניצקי

הריאות הירוקות מזניקות את השווי מחיר ממוצע לדירות 4 חדרים בשכונות צמודות פארק לעומת שאר העיר, במיליוני שקלים, ושיעור השינוי

מחיר ממוצע ינואר 2021 מחיר ממוצע ינואר 2020



מקור: יזי ושמאי המקרקעין שמוליק כהן ממשרד SK שמאות

ינתוני יד 2 שלא כוללים עסקות בפרוייקטים חדשים

השמות השכיחים ביותר לכלבים ב-2020), נראה שגם אתם משתייכים לחצי מיליון בתי אב בני מזל שמצאו הצדקה לטיול לפחות שלוש פעמים ביום. החיבה הגוברת להולכים על ארבע קשורה גם בצורך בסיסי יותר: לטבע, למרחב ולאוויר פתוח בימי המגפה. סקר שנערך במאי 2020 על ידי עמותת מרחב חב לעירוניות בישראל, מרכז השל לקיימות, המרכז לצדק חברתי והחברה להגנת הטבע העלה כי טבע

פור היטב: ב-2020 נרשמו במאגר משרד החקלאות 67 אלף כלבים חדשים. לא, זה לא שמדובר בגידול במי ספר הכלבים הלא-מעוקרים, אלא בעלייה של 22.6% בבעלות ובריפוש הכלבים החדשים בהשוואה ל-2019. כך, מתברר, קיימים לא מעט אנשים שמבקשים להפיג את הברידות, לשמור על חוסן נפשי, או במלים פשוטות – אנשים שמחפשים סיבות טובות לצאת מהבית. אם אתם שומעים מסביבכם יותר קריאות "לואי", ו"לונה"

לא הולכים לחזור לעצמם כל כך מהר, עשינו כל מה שנתן לנו הזדמנות לצאת החוצה מהבית ולהרגיש כמו שני אנשים נורמליים עם שני ילדים נורמליים, שלא מטפסים על הקירות בדירת 80 מ"ר. פארק הירקון נהפך לשיא של היום שלי, או אולי יותר נכון – לבית השני, היא מספרת. שנה של שגרת קורונה נותנת אותותיה, ונתון איוטרי שאולי חמק מעיניכם יכול לספר את הסיי

קנינו אופניים חדשים לכל המשפחה, לדניאלי קנינו רולרביידס, עודד קיבל סקייטבורד חדש, בעלי שוחק נעלי ריצה מרוב סיבונים בפארק, והקבוצה הכי תוססת אצלי בוואטסאפ היא זו של גינת הכלבים – שמככבת מאז שאימצנו את לואי", מתוודה בחיך שרית, המתגוררת ברדה בבעלותה באחד הרחובות הקטנים בצפון הישן של תל אביב, בקרבת פארק הירקון. "כשהבנו שדברים

השמאי שמוליק כהן: "שכונות הפארקים נהפכו מבוקשות הרבה יותר, מכיוון שמחפשי דירות חוו על בשרם את החשיבות של ריאה ירוקה ליד הבית – שנהפכה למקום מפלט, במיוחד עבור משפחות עם ילדים שמנותקים מהמסגרות כבר חודשים"

מהרשויות המקומיות השקעה מוגברת בשנה האחרונה. עיריית תל אביב הגדילה את ההשקעה בתחזוקה שר טפת של גינות ומרחבים ציבוריים ב-2.5 מיליון שקל בהשוואה ל-2019 – ל-138 מיליון שקל – והקצתה תקציבים לרכישת "דיהוט רחוב" וחידוש מתקני כושר וגינות. גם בחולון, רחובות והרצליה, למשל, העשירו את פינות הישיבה המפוזרות ברחבי העיר, במיוחד בגנינות ובפארקים, ואף הציבו שולחנות בר בשטחים עיריניים. עיריית ירושלים ייעדה תקציבי תרבות למופעי רחוב, כדי להחיות את השטחים הציבוריים.

גישה שווה למשאבים

ואולם חרף המאמצים הרבים ושעתם היפה של הפארקים והגינות, המגפה השפעה את חולשתן של שכונות מגורים רבות בישראל. רבים גילו שכדי להתאזר על פיסת דשא, לבצע בריקת קורונה, לקנות אוזניות חרשות לזום או לשתות קפה טוב, הם נדרשים להניע את האוטו ולהסתכן בהתרחקות מהטווח המותר להם. הפתרון הטנדרטי-אוטופי שמציע עולם התכנון כיום, ששורשיו נעוצים בפריז עוד בשנים שלפני הקורונה, הוא "ערי ה-15 דקות", או באדפטציה שאפתנית פחות – שכונות ה-15-20 דקות. לפי המודל, לכל תושב בעיר צריכה להיות גישה שווה למשאבים – משירותים חיוניים כמו קופת חולים, מכולת ומוסדות חינוך, ועד תרבות ומוקדי תעסוקה איכותיים – במרחק 15 דקות מהבית ומבלי להניע את הרכב.

לדברי פרופ' אדר' אלס ורבקל, ראש המחלקה לארכיטקטורה בבצלאל ושותפה במשרד דרמן-ורבקל אדריכלים, "תפיסת העולם הזאת חורטת על דגלה עיקרון של גישה שווה, שלפיו עיר טובה היא כזו שתצליח לייצר בתוכה מוקדים עירוניים רבים, ולא מרכז אחד שאליה כולם מתנקזים. בין המוקדים צריכה להיות רשת דרכים ציבורית, זולה ומפוזרת היטב, שמאפשרת לכל אדם להגיע ברגל, באופניים או בתחבורה ציבורית לשירותים שהעיר יודעת להציע", היא אומרת.



פארק הירקון. בשנת הקורונה חלה עלייה של 23% בבעלות על כלבים צילום: הדס פרוש



בוריים העירוניים המפוזרים בעיר בתוך שכונות מאגורים – שפרחו. הפארקים, שמשמשים לרוב לאירועים גדולים, מופעים והתקהלויות המוניות, נותרו לא מטי פיק נגישים.

"מרחב שכונתי-ציבורי טוב הוא כזה שמייצר מפגשים אנושיים, שחשובים במיוחד לאנשים בתקופת הקורונה, תוך שמירה על ההנחיות כמו 'בן', אומרת בשמת צפדיה-יוולף, מנהלת היחידה לתכנון ופיתוח קהילתי במינהל קהילה בעיריית תל אביב. "בשגרה אנחנו מתרכזים בהרחבת השימוש של מרכזים עירוניים כדי שיגיבירו אירועים, מפגשים חברתיים וקשרים קהילתיים. כך למשל, טיפת חלב לא נועדה רק כדי לפגוש את האחות, אלא גם כדי לקיים מפגשי אמהות וסדראות קהילתיות – שממשיכות גם באופן מקוון. בזמן שהמרכזים הקהילתיים סגורים אנחנו מציגים פעילויות בקפסולות בגינות הקרובות לבית או בחצר הבניין. הסבנו כמה רחובות למדרחובים לטובת הגברת המפגשים השכונתיים ויצירת פינות משחק לכל המשפחה, ושילבנו פינות ישיבה, צל ופעילויות עם חומרים".

בהתאמה, תחזוקת שטחי הציבור והגינות דרשה

והגינות הגדולות הן המשפחות, שמחפשות מרחב פעיל לות ירוק וקרוי, אבל הפארק הוא גם פקטור של נוף ולייף-סטייל", הוא אומר. "דירה עם נוף לפארק ירוק תשיג מחיר גבוה יותר מדירה באותו בניין שהמרפסת שלה פונה למגרל השכן. בדירות עם הנוף לפארק יש גם מעין הבטחה שהעירייה לא תאשר בעוד כמה שנים מגרל חדש שיתרומם מולה, מה שמבטיח את המשך הירוק בעיניים".

לדברי סופי סרוגו-יוכלמן, מנכ"לית משותפת בחברת סרוגו, שבונה יחד עם חברת צמת המרמן את פרויקט על הפארק הלאומי ברמת גן, "כיי קושים גבוהים ועליות ערך מתמשכות מאפיינים במשך שנים בנייה סמוכה לפארקים. המגמה הזאת אינה ייחודית לישראל, אלא נפוצה בכל מטרי-פולין גדול בעולם שבו יש צמא לשטחים ירוקים. דירות על הסנטרל פארק בניו יורק, הייד פארק בלונדון או וונדלפארק באמסטרדם מצליחות לשימר רמת מחירים גבוהה כי הן משלבות בין חיים עירוניים לחוויה של טבע ומרחב".

יורם אביסרור, סמנכ"ל בחברת אביסרור משה ובניו הבונה בשכונת הפארק בכאר שבע, סבור כי בערים פרבריות בנוף המדברי, הצורך בפארקים בולט אף יותר. "בערים גדולות שאינן משיקות לאזורים ירוקים, הפארק מקבל ערך משמעותי מוסף לרוכשי שים, במיוחד בתקופת הקורונה – בהיעדר מרכזים קהילתיים ומסחריים שההווים מקום מפגש".

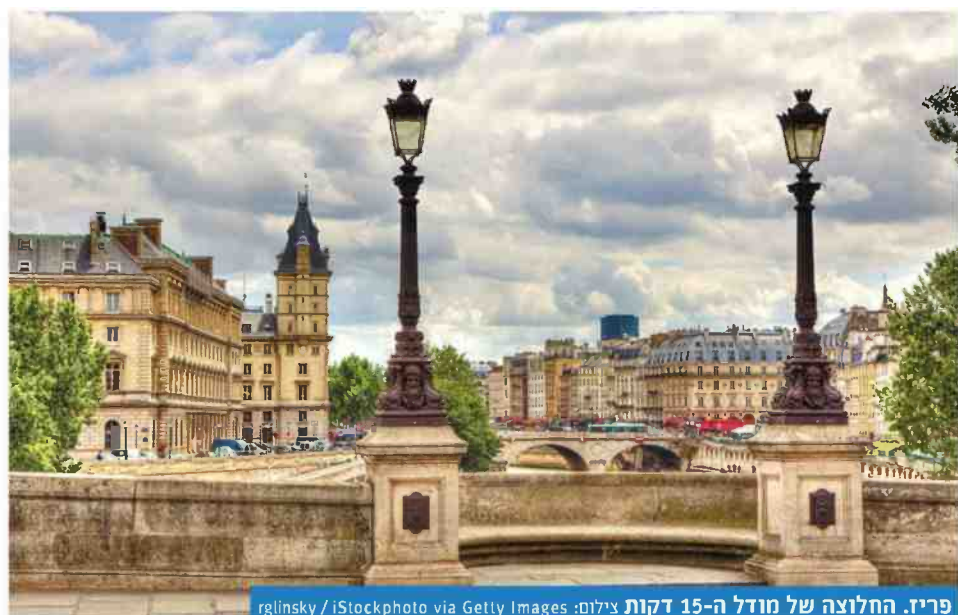
רק שבניגוד לפארקים הבינלאומיים שאליהם מורילים שבילי אופניים וקווי רכבת, סמוך לפארקים הישראלים מסתתרים במקרים רבים גם מגרשי חניה – שנוטים להיות עמוסים בסופי שבוע. התלות בכלי רכב מעידה על כך שהם לא משמשים בצורה מיטבית את כלל תושבי העיר והסביבה במהלך הסגר. תחת מגבלות התנועה, מהיכוחו את נחיצותם הרבה יותר היו דווקא הגינות הציבוריות הקטנות והמרחבים הצי-

עירוניים וגינות ציבוריות בשכונות המגורים היו גורמים מכריעים לשביעות הרצון של תושבים משכונותם בתקופת הקורונה והסגרם. מתוך 708 נשאלים, 78% מאלה המתגוררים במרחק של עד 500 מטר מגינה ציבורית דיווחו על חוויה חיובית או חיובית מאוד מהשינוי, בעוד 37% מהנשאלים שמתגוררים במרחק גדול מ-500 מטר דיווחו על חוויה חיובית. למעשה, 63% ממי שמתגוררים במרחק של יותר מ-500 מטר הגדירו את חווייתם מהשכונה כסבירה, שלילית או שלילית מאוד. כך נהפכו הפארקים והמרחבים הציבוריים הפי תוחים למוצר חיוני, שיש לו גם ערך נרדף כמובן. כמה שווה גינה ליד הבית? לפי בדיקות שנערכו עבור TheMarker על ידי אתר יד 2 והשמאי שמוליק כהן ממשרד SK שמאות, מחירי דירות חרשות ירדו שנייה שנמכרו בשנה האחרונה בקרבת פארקים טיפסו יותר בהשוואה לכלל הירידות שנמכרו בערים שונות שנרדמו. בכפר סבא, למשל, בעוד מחירי הדירות בכל העיר נשארו די יציבים בין ינואר 2020 לינואר 2021 – ואף רשמו ירידה שולית של 0.8% לפי בדיקת יד 2 – מחירי רי הדירות בשכונת חצרות הדר, ליד פארק כפר סבא, טיפסו ב-1.5%. בנתניה, בשקלול דירות יד שנייה ופוייקטים חדשים, מצביע כהן על עלייה דרמטית של 19% במחירי הדירות שנמכרו בשכונת נוף גלים בקרבת פארק נתניה, בהשוואה לעלייה של 4% בלבד בעיר. קפיצות נוספות, של 0.5%-25%, חלו גם בשכונות הפארקים ברמת גן – שם דירה ליד הפארק הלאומי עלתה ב-6% יותר ממחיר דירה בעיר. בתל אביב בלי טו עליות מחירים בפארק הירקון וגם ליד פארק דרום, בניגוד לירידות מתונות בחלקים אחרים של העיר, וכך גם בהרצליה (ליד פארק הרצליה), בחדרה (ליד פארק חדרה) – ואפילו בשכונת פארק הנחל בכאר שבע.

"מגפת הקורונה הפכה את שכונות הפארקים למבוקשות הרבה יותר, בעיקר מכיוון שמחפשי דירות חוו על בשרם את החשיבות של ריאה ירוקה ליד הבית – שנהפכה למקום מפלט, במיוחד עבור משפחות עם ילדים שמנותקים מהמסגרות כבר חודשים", מסביר כהן. "הביקושים האלה מתורגמים לעליות מחירים חדות בשכונות הפארקים, אף שבמקביל חלו ירידות מחירים בחלק מהערים, מה שמאושש את המשקל וההשפעה של הפארק והמרחב הפתוח". לפי רוני כהן, מנכ"ל אלדר שיווק המשווקת פרויקטי נרדף בארץ, המרפסת והפארק נהפכו לגיבורי השעה – כשהפארק מצליח לגלם גם הבטחה לאיכות חיים שתישמר לאורך שנים, על רקע התגברות הבנייה החדשה ומיזמי ההתחדשות העירונית שנובעים ממגמות הציפוף במרכז הארץ. "קהל היעד המרכזי של הפרוייקטים בקרבת הפארקים

חרף שעתם היפה של הפארקים והגינות, המגפה חשפה את חולשתן של שכונות מגורים רבות. רבים גילו שכדי להתאזר על הדשא, לבצע בדיקת קורונה או לקנות קפה הם נדרשים להניע את האוטו ולהסתכן בהתרחקות מהטווח המותר להם

פרופ' אדר' אלס ורבקל: "לפי תפישת העולם של ערי ה-15 דקות, עיר טובה היא כזו שתצליח לייצר בתוכה מוקדים עירוניים רבים, ולא מרכז אחד. היא צריכה לאפשר לכל אדם להגיע בקלות לשירותים שהעיר יודעת להציע מבלי להניע את הרכב"



שמוליד ניהול לא מתואם לצרכים של אנשים, ומוטב שיתעוררו עכשיו".
אלה אלכסנדרוני, מנכ"לית עמותת מרחב, מוסיפה: "התפעול הוא אפור וגם תל אביב – שנחשבת הכי עיר ראונית – מקדמת שכונות שינה לפי פרמטרים מיושנים באזורים מסוימים בצפון ודרום העיר". לטענתה, גורם נוסף המקשה על שכונות עם עירובי שימושים חזקים הוא המנגנון התכנוני ארוך הטווח – שמוציא לפועל כיום תוכניות שאושרו לפני 15 ו-20 שנה. "יש בישי ראל הרבה תוכניות 'פגות תוקף' עם צפיפות נמוכה ובלי מחשבה על גיוון היצע הדירות והשירותים, ועדיין ממששים אותן כפי שהן – מבלי שיהיו לעדכון בהי תאם לשיתוף ציבור חדש", היא אומרת. "משכי התכנון הארוכים והעובדה שהמתכננים פועלים לפי אקסלים ונמדדים על פי מספר יחידות דיוור – ולא על פי גישה וחשיבה מרחבית – הם הכישלונות הישראלים. מדברים על כמה מ"ר גרים ולא על איך גרים".
שכונות ה-15 דקות מציגות יעד עירוני שאפתני, ונראה שצפיפות גבוהה וקישוריות חכמה הם תנאים הכרחיים – שלא מתקיימים ולא נכונים לכל שכונה בישראל, בטח לא לשכונות של צמודי הקרקע. "כדי לפתח מסחר מקומי איכותי ופארקים תוססים, חייבים תחבורה ציבורית ומסע של עוברים ושבים כדי שיהיה תמריץ לבעלי העסקים", מסכמת צורירבינו. "המ שמעות של צפיפות גבוהה היא גישה מהירה יותר לשירותים ומוקדי עניין – וזה צריך להיות חלק מהיתרונות המובהקים של עיר על פני חיים בכפר או בצמודי קרקע בפרבר".

הרעיון הפריזאי נשען על עקרונות של עירוב שי מושים עוד מתחילת המאה הקודמת, לפני שהתעסקו והמסחר נותקו לאזורים מבודדים מחוץ לשכונות המי גורים. בשנים האחרונות הם חזרו להיות התכנון. ראש עיריית פריז מטעם המפלגה הסוציאליסטית, אן איד- לגו, הציגה את חזון ה-15 דקות בעיקר ככלי אפקטיבי להפחתת פליטת הפחמן העירונית, במסגרת מחויבותה לאג'נדה של C40 Cities – רשת של 97 ערים גדולות בעולם שרואות את עצמן מחויבות להתמודד עם האתג גר הגדול של האנושות כדורות הבאים, שינוי האקלים ופליטות מזהמים לאוויר, במטרה לייצר סביבות חיים מקיימות ובריאות יותר.
לפי החזון של אידלגו, הערים שלנו לא יכולות להיות מחולקות לאזורים נפרדים למגורים, עבודה ובילויים, שמחייבים שימוש ברכב פרטי. הערים חייבות להיבנות כפיפסים של שכונות שבהן ניתן לענות על רוב צרכי התושבים תוך 15 דקות. כדי שזה יקרה, נדרש שת השקעה בחיבוריות וקישוריות נוחה ומהירה בין כל המרחבים, שתשחרר את התלות ברכב הפרטי.
בפריז הצפופה ומרובת הסמטאות מדובר במשימה "פשוטה" יחסית, אך גם שם נעשו מהלכים אמיצים שבמסגרתם אסרה אידלגו על כניסת כלי רכב מזהמים לחלקים נרחבים מהעיר, הסבה דרכים וכבישים לפארקים, מדרחובים ושבילים – שבהם רוכבי אופניים והולכי רגל הם בעדיפות עליונה – וחיוקה את מערכות ההיסעים הציבוריות. כך למשל, ב-2018 הסבה העירייה שלושה קילומטרים מהכביש בגדה הימנית של נהר הסן לטובת שביל להולכי רגל ורוכבי אופניים בלבד. התי פישה הזאת מתיישבת היטב עם מאפייני משבר הקור רונה, וזוכה לתמיכה מוגברת בימים אלה מערים שונות בעולם – בהן ברצלונה, לונדון, מילאנו ופורטלנר.

ההורים רוצים לקחת את הילדים לגן באופניים

בתל אביב מיהרו לאמץ את השקפת העולם שמתאימה לממדיה הצנועים יחסית של העיר, ועדיין גילו שתו שבים רבים נדרשים להניע את הרכב כדי להגיע לעי בודה בצדה השני של העיר. זאת, מבלי לדרב על מי שמתגוררים בערים הסמוכות, כמו רמת גן וחולון.
כדי להתמודד עם העניין מקדמים ביתר שאת את פרויקט הרכבת הקלה, ומפחיתים את מספר מקומות החניה במרכז העיר. בנוסף, מקדמים תוכנית מתאר לפרישת שבילי אופניים, שנועדה להכפיל את שיעור הנסיעות באופניים ולהבטיח ש-25% מהתנועות בעיר יהיו ברכיבה; מתמציים יזמים לשלב בפרויקטי מגורים גם שטחי משרדים ומסחר; ומעניקים זכויות להוספת קומות מגורים באזורי תעסוקה מובהקים – כמו קרית עתידיים ברמת החייל – כך שלא יהיו אזורי תעסוקה מנותקים הסובלים מיוממות.
לדברי עלמא צורירבינו, מתכנתת ערים ביחידה לתכנון אסטרטגי בעיריית תל אביב, "העירייה הגי דירה כבר בעת הכנת תוכנית המתאר ב-2005 את מטרות העל שלה – בהן קידום של תחבורה ציבורית בת'קיימא, עירוב שימושים וחזרה לרחובות עירוניים תוססים. היעד העדכני הוא ש-90% מתושבי העיר יגורו במרחק של עד 100 מטר משביל אופניים עד 2030. כיום אנחנו עסוקים בלחשוב לא רק על מרחק הליכה או רכיבה תיאורטי של 15 דקות, אלא גם על הכלים שיבי טיחו שאנשים יעדיפו את המדרכה ואת שביל האופניים

על פני הרכב הפרטי. לכן צריך להבטיח רשת מדרכות איכותיות ומוצלחות עם יעד עירוני ויצירת עניין בהלי כה ברחוב; שבילים בטוחים ומוארים גם בשעות הלילה; התאמה לצרכים של אמהות עם עגלות וקשישים".
לדברי כהן מנכ"ל אלדר, הרצון של זוג צעיר לקחת את הילד לגן באופניים ומשם להמשיך לעי בודה – ולא לעבור דרך פקק – גובר על שיקולים רבים אחרים. "רוכשי הדירות כיום מעדיפים לפני הכל קרבה למקום העבודה ונגישות לשירותים וחינוך איכותי, ורק אחרי זה ידרגו את הקרבה לפארק, למי רות שינויי ההעדפות שאולי הודגשו בקורונה", הוא אומר. "הנגישות לרכבת הקלה והכבדה היא בהחלט פקטור שאנשים מתייחסים אליו בשיקולים של קניית דירה, כשהמרחק האידיאלי הוא מקסימום 300 מטר מהתחנה. להערכתי, עליית הערך של נכס סמוך לקו הרכבת הקלה או למטרו תגיע ל-10%-15%".
האתגר המובהק ביישום חזון ה-15 דקות של פריז, או אפילו חזון ה-30 דקות של אמסטרדם, הוא יצירת תיאום וקישוריות מספקים בין האזורים. "בואי ניקח כדוגמה את תחנת יצחק נבון בירושלים, שמחברת את הקו המהיר בין תל אביב לירושלים", ממחישה רבקל. "כדי להיכנס לעיר צריך לעלות על רכבת הקלה והדרך אליה היא באמצעות דרגנוע, שלוקח לו דקות ארוכות להעלות את הנוסעים למפלס הרכבת הקלה. מדברים על שכונות 15 דקות, אבל לנוסע לוקח 15 דקות רק לעבור מהרכבת לרכבת קלה – ואז כל היתרון היחסי נעלם וההשקעה הולכת לאיבוד. גם התכנון של תחנות הרכבת הקלה במטרופולין תל אביב לוקח בחסר ולא מביא בחשבון את האדם הפשוט, שצריך לצאת מהתי חנה לשטח הציבורי באופן טבעי ונוח, בלי גדרות ומי חסומים, עם גישה מהירה לאופניים או לשביל הליכה. הביזור של סמכויות בין רשויות רבות – כמו נת"ע, נתיבי איילון, הרשות המקומית ומשרד התחבורה – הוא

סופי סרוגו ויכולמן, חברת סרוגו: "ביקושים ועלויות ערך מאפיינים בנייה סמוכה לפארקים. המגמה לא ייחודית לישראל, דקות על הסנטרל פארק בניו יורק או וונדלפארק באמסטרדם שומרות על מחירים גבוהים כי הן משלבות בין חיים עירוניים לטבע ומרחב"