

22.76x29.77	31	18	עמוד	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	28/08/2012	33471248-2
לשכת שמאי המקרקעי - 14740						

סקיצה של אי מלאכותי מול חופי ישראל (אלרוד אדריכלים ומתכנני ערים)

**תחקיר:
מדינת חלם
(חלק 3)**

אני של תקווה

איים מלאכותיים, רכבות תחתיות, כבישים מהירים: אם היינו מתרגמים למציאות את כל התוכניות לקידום פרויקטים נדל"ניים שתוכננו לאורך 64 שנה, היינו המדינה המפותחת ביותר בעולם המערבי. אז למה זה לא קורה? פרק נוסף בדוח החלמאות של "ידיעות הנדל"ן" << עופר פטרסבורג

הכל התמסס. אין אפילו סיבה מוצדקת. ביורוקורטיה היא מילת הקסם. התירוץ הישראלי האולטימטיבי. ואפשר, אם תרצו, להזכיר באותה נשימה גם את המנדט הבריטי מ-1938. זה בטח לא מזיק.

סחבת הוועדות הכפולות

תחקיר "ידיעות הנדל"ן" מגלה כי אם היינו מתרגמים למציאות את כל התוכניות לקידום פרויקטים נדל"ניים שתוכננו לאורך 64 שנה, בהן כבישים מהירים, רכבות אקספרס, איים מלאכותיים, רכבות תחתיות, חניוני ענק, גורדי שחקים בני 80 ו-100 קומות והיד עוד נטויה, הייתה ישיראל ללא ספק המדינה המפותחת ביותר בעולם המערבי. כן, אפילו עוקפת גם את סינגפור המתוכננת למופת.

שנת 2013 דורשת קיצוצים כבדים בגלל הגרעון הכבד. רוב התוכניות היומיומיות של הממשלה לא ייצאו אל הפועל ממילא, ויש כמוכר גם את הסיבה הנצחית: "הביורוקרטיה, חוק התכנון והבנייה, היעדר המעוף וחישובים כלכליים קצרי טווח וצרים", לדברי אוהד דנוס, יו"ר לשכת שמאי המקרקעי. "כל אלה הם ללא ספק גורמים מרכזיים בטרפור רוב

צה"ל גדולים במרכז הארץ, נחתם סוף סוף באופן רישמי. אבל בשנת 1995 היה זה מנכ"ל משרד השיכון בממשלת רבין, תא"ל במיל' אריה מזרחי, שבישר ממש את אותה הכשורה במסיבת עיתונאים מתוקשרת. דיברו אז על תוכנית חומש. היום היינו אמורים להיות 12 שנים אחריה. דיברו על זה לפני שנים, אז שכחנו. לפני כמה שבועות הודיע משרד הפנים כי במהלך השנה האחרונה, 2011, הצליח לתכנן 29,053 יחידות דיור ב-549 תוכניות למגורים. שנה וחצי קודם הציבה ממשלה נתניהו את היעד המרכזי לפתרון מצוקת הדיור: בשנים 2011 עד 2020, יתווספו ככל שנה תוכניות ל-60 אלף יחידות דיור למלאי התוכניות המאושרות. במילים אחרות, בפועל עמדו ב-48% בלבד מיעדי התכנון שהציבה הממשלה.

ישראל 2012 היא מדינה של דיבורים לחוד וביצועים לחוד. אם להאמין לכל תוכניות העבר, היום ישראל אמורה הייתה לפתור את כל בעיותיה עלי אדמות. מצוקת החנייה, מצוקת הפקקים, מצוקת הדיור. הפתרונות היו ברי השגה, חלקם אף ניתנים לביצוע בקלות. אבל

מדינות צפופות אימצו מזמן את שיטת האיים המלאכותיים, שכובשת טריטוריה חדשה בים. זה קורה ביפאן, בהונג קונג, בדובאי, ואפילו במיאמי ביץ', ארצות הברית. בקופנהגן שבדנמרק סיימו לאי כלס עכשיו שכונה שלמה של 1,300 דיירות על רצועת ים שיובשה. גם בישראל כבר שקדה ועדה על המדוכה, כששמעון פרס היה השר לפיתוח אזורי, בשיתוף החברה ההולנדית הגדולה בתחום, והגיישה המלצות בחיוב, כולל מיקומים אפריים (לדוגמה, מול חוף פלמחים ומול גלילות). כשהיה שר התשתיות, הופיע אריאל שרון בכנס קבלנים ב-1996 והתייבב: "אי ירוק בים, זה חלום ילדות שלי, ואני מבטיח להקים". כל זה קרה לפני שנים רבות, ונשכח מאז.

לא רק האיים האבודים מככבים בתוכניות מן העבר. אם בוחנים את הדוגמאות, רואים שמדינת ישראל מציטיינת בהכרזה על תוכניות שכבר הוכרו עליהן בעבר, ולא התרחשו מעולם. לפני שבועות אחרים הודיעו משרד הביטחון ומינהל מקרקעי ישראל שתוכנית פיינוי בסיסי צה"ל יוצאת לדרך. ההסכם על 26 אלף יחידות דיור בשבעה מחנות

"לו הייתי אי ירוק בים / הייתי נותנת אותי בחינם / ממרחקים תבוא אלי / ברוך הבא לנוח על חופי" (יהונתן גפן).

נתחיל בתרחיש דמיוני למחצה: נוסעים בנתיבי איילון צפון עד גלילות. משם פונים מערבה ונוסעים עד הים. חוצים גשר באורך קילומטר ומגיעים לרובע החדש של תל אביב, באמצע הים.

אם האי המלאכותי של תל אביב כבר היה נבנה, מדינת ישראל הייתה יכולה להרחיב את גבולותיה בלי מלחמות עם אף מדינה שכנה. מיליארד וחצי דולר הוא היה אמור לעלות, אם רק היה נבנה. שדה רב היה עובר אליו, ומפנה קרקע למגדלי יוקרה בני 50 קומות, שהיו מממנים את כל האי ויותר.

אבל זה לא יקרה בקרוב. רק לפני כמה שבועות אימצה הממשלה - בפעם השנייה תוך עשור - את תוכנית האיים המלאכותיים, ואף הקימה ועדה מיוחדת שתמליץ עליהם. זאת למרות שוועדה קודמת כבר המליצה על כך בממשלה קודמת. זה נשמע אולי מדע בדיוני, אבל

22.24x24.28	32	עמוד 18	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	28/08/2012	33471252-7
לשכת שמאי המקרקעי - 14740					

פרויקט ייבוש הים ובניית שכונת מגורים בקופנהגן, דנמרק
צילום: mino vaknin



תקווה

<< המשך מעמוד 18

רובן של תוכניות ענק גרנדיוזיות, שיכלו לפתור את בעיית המחסור בדירור, בעיית הפקקים והתחנות, בעיית היעדר רכבת גורמלית כמקובל במדינות המפותחות". ישראל היום היא המדינה הצפופה ביותר בעולם. במרחב שבין נהריה בצפון לבאר שבע בדרום מצטופפים כבר היום יותר מ-600 אנשים לקמ"ר, 50 אחוז יותר מהולנד, המדינה הצפופה ביותר באירופה, כשמדי שנה בשנה עולה הצפיפות באחרי זים נכבדים.

התוצאה היא עשרות מיליארדים שיירדו לטימיון בראייה ארוכת טווח, שאינה נהוגה בישראל. הזיהום, איכות החיים, בזבוז שעות עבודה ותפוקת המשק, האנרגיה המתבזבזת ומה לא.

הבעיה מתחילה ונגמרת בחוק התכנון והבנייה. ממשלת נתניהו כבר שוקדת שנתיים וחצי על הרפורמה בחוק הזה, לפיה תהיה ועדה אחת ותכנון אחד. לפי החוק המוצע אמורה לקום ועדה תכנונית אחת שתרון בתוכנית, במקום המבנה הרו שלבי כיום. בינתיים, הנה דוגמה לסחבת בין הוועדות, הגופים והרשויות. תוכניות נופלות בין שתי כיסאות: של הוועדה המקומית ושל הוועדה המחוזית. כיום, תוכנית בנייה מועברת תחילה לוועדה המקומית אשר צריכה בתוך 60 ימים לה' עביר את המלצתה לוועדה המחוזית (היא יכולה להמליץ על התוכנית, להמליץ על דחייתה, או להמליץ על שינויים בתוכנית). לוועדה המקומית יש שבוע נוסף להעביר את התוכנית ליום. לאחר מכן, ליום יש 15 ימים להגיש ערר לוועדה המחוזית על המלצת הוועדה המקומית (אם היא לא לרווח).

כי ההליך אינו סביר". בגלל ההליך הלא סביר הזה נתקעו בעלי קרקע פרטיים עם תוכנית שינוי יעוד של 1,300 יחידות דירור בראשון לציון, בקרקע המיועדת לפיתוח עירוני נ"ע פי תמ"מ 3/21. התוכנית עדיין לא הועברה לוועדה המחוזית, למרות שאושרה במקומית לפני כשנה. סחבת.

פיל לבן באמצע ת"א

התנגדויות לפרויקטים היא בעיה בפני עצמה. אין היום סנקציה אמיתית על התנגדות סרק או קנטרנית. בפרויקט שהעביר זכויות לשכונת מונטיפיורי בתל אביב, ועדת ערר פסקה באופן הריג תשלום הוצאות של 5,000 שקל על מתנגד שנבקע שהתנגדותו הייתה קנטרנית. "אבל סכום זה רחוק מלהרתיע", אומר עו"ד עופר טויסטר, מומחה לתכנון ולבנייה.

והנה דוגמה להתמשכות הליכים באחד המקומות הידועים בתל אביב, שהיווה מטרד במשך שנים: תושבים כיום מתנגדים לתוכנית לשינוי יעודה של תחנת מרחב ירקון, משטרת דיונגוף ת"א, למלונאות ומגורים מטעמים של

תחבורה וחנייה, וגם היעדר מבני ציבור באזור. השמאי ארז כהן, יו"ר לשכת השי מאים לשעבר, שנתן הערכת שווי לכ"דאיות הכלכלית של הפרויקט אומר, כי החלקה מיועדת על פי תוכנית מנדטורית ל"ארמות ממשלה". "האבסורד שדווקא פעילות תחנת המשטרה היוותה מטרד לא קטן לתושבי הסביבה, למשל סירנות, שימוש בחניות וכיו"ב", הוא אומר.

המדינה באמצעות המינהל הוציאה למכרז את הקרקע עליה יושבת התחנה ברחוב דיונגוף, וכי 2006 זכה יום במכרז המינהל במחיר של 30 מיליון שקל. הופי קדה תוכנית לשינוי ייעוד החלקה ל"אזור מגורים, מסחר ותיירות" עבור בית מלון הכולל כ-160 חדרים ושטח לחניון תת-קרקעי, אך למרות זאת התושבים מתנגדים, ואליהם מצטרפת העירייה, שתמכה בעבר בפרויקט. הוועדה המחוזית תצטרך לפסוק באינטרסים המנוגדים בין התושבים והעירייה לעומת היוזם. התוכנית מעוכבת כבר חמש שנים, ופיל לבן עומד באחת הנקודות המרכזיות והמתוירות בתל אביב. בשבוע שעבר אירעה תפנית בסופר, אחרי שוועדת משנה להתנגדויות החליטה לאשר את הפרויקט למי

לונאות, אחרי העיכובים הרבים. הבנייה עשויה לארוך עוד ארבע-חמש שנים.

הבסיסים שלא פונו

דוגמה נוספת למחדל הלו"ז היא סוגיית פינוי מחנות צה"ל באזור המרכז והמעבר לנגב. מדובר על מעבר כולל של המחנות המשמעותיים סביב גוש דן, דוגמת צריפין (ראשון לציון מזרח ובאר יעקב), תל השומר (קריית אונו), שליחות (רמת גן), סירקין (פתח תקווה), גלילות ושרה דב (תל אביב).

המעבר הזה יכול היה לייצר עשרות אלפי יחידות דירור על הקרקעות שיתפנו במרכז הארץ. אם נכלול בתוך זה גם את מתחם תע"ש ברמת השרון/הוד השרון/הרצליה ומחנות נוספים, נעבור בנקל את ה-100 אלף יחידות דירור. עשרות בסיסים, חלקם חסרי שימוש, מפוזרים היום ברחבי המדינה, בלי שום סיבה נראית לעין, רק בגלל אותה תוכנית פינוי בלי בינוי שלא יושמה. הסכם היסטורי לפינוי הבסיסים נחתם לפני חודשיים, אבל בפועל, למפתחות לדירה במחנה הצבאי לשעבר נצטרך להכות שכר-שמונה שנים במקרה הטוב. וזה גם בהערכה אופטימית. רק

21.91x22.5	33	עמוד 18	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	28/08/2012	33471256-1
לשכת שמאי המקרקעי - 14740					

תקווה

<< המשך מעמוד 22

לפני שבוע הוארך הפוטנציאל הכלכלי של קרקעות צה"ל במרכז בי 46 מיליארד דולר.

12 אלף דירות נוספות תוכננו על שטח פי גלילות ברמת השרון ותל אביב. השטח, שכבר זכה לכינוי "רמת אביב ד", מתבקש לבנייה. שנים סבלו שם תושבי גוש דן מזיהום של מיכלי הדלק, ודייב רו אף על אסון אקולוגי קרב. בסופו של דבר השטח פונה, ובמקומו...שום כלום. מתווכים למיניהם מוכרים שם היום מגי רשים של חצאי דונם, שמיי יודע מתי יבנו עליהם.

מה שבטוח: תוכניות ל-12 אלף דירות בפי גלילות יש כבר כמה שנים. יש גם דיבורים על רצונה של עיריית רמת השי רון לקבל לידיה מתל אביב רצועת חוף ים תמורת זכויות בנייה בפי גלילות. למה לא בונים? זו כבר שאלה אחרת. יש מאות יורשים על הקרקעות ומחכים לוועדות. ביורוקרטיה.

כבר לפני שנות דור דובר על בנייה כשטחים לא מנוצלים, בראשית שנות ה-90 של המאה הקודמת. הכרזות כפי שממשלת ישראל הכריזה לאחרונה, על פינני מחנות צה"ל, לדוגמה, היו כבר אז. "ברור", אומר רנוס, "שהחלטה כזו הייתה רבת משמעות לא רק מבחינת ייצור מאסה קריטית של יחידות דיור שחסרות כיום כאוויר לנשימה, אלא הייתה גם מסייעת רבות לפיזור האוכלוסין והורדת הצפיפות במרכז".

מי רוצה שכונות ירוקות

מחדל נוסף קשור לשמירה על איכות החיים. כיום קבלנים רבים מרברים על "בנייה ירוקה" ועל "שכונות ירוקות". אם אתה לא שם, אתה לא קיים. תוכניות זה יפה, ואולי גם תורם לאיכות הסביבה, למרות שרק הניירות למסמכים שנכתבו סביב הנושא הזה מחסלים הצי אמזר נס. במציאות, צריך תקציב כבר בשביל לממש אג'נדה ירוקה. בלי שהעיריות יזמו שכונות ירוקות, כמו ביבנה או כפר סבא, יעמדו היזמים חסרי אונים. תקציב ממשלתי אין. מחקר חדש של

ד"ר רינה דגני, מנכ"ל גיאוקרטוגרפיה, מדבר על עלות המעבר לירוק. עירייה שמעוניינת להפוך לירוקה, תהיה חייבת להשקיע מינימום של 50 מיליון שקל. תוסיפו תוכניות תחבורה בת קיימא והג' עתם בלי נשימה כבר ל-220 מיליון שקל. "בלי סיוע מהמדינה זה לא יקרה", אומרת דגני. "נמשיך לדבר על סביבה נקייה, אבל בפועל ישראל לא תתאים עצמה לתקני ה-OECD האירופאי".

במרכז השלטון המקומי מתרגשים פחות ואומרים בתגובה: "מרכז השלטון מקדם מספר פרויקטים בתחומים של התייעלות אנרגטית, כגון 'תג הסביבה', מיחזור פסולת, והתייעלות בצריכת תאורת רחוב, שלא רק שאינם מצריכים השקעה כספית אלא אף הוסכים כספים לרשויות".

מצוקת הפקקים

דוגמה שונה, הפעם תחבורתית, קשורה לכל נושא הרכבות בישראל, החל מרכי בות מהירות, דרך קווי רכבת המקשרים

את המרכז עם הפריפריה וכלה ברכבת תחתית ורכבת קלה. מי שיפשפש בנבכי ההיסטוריה, ימצא כי עוד ב-1955, במע' רכת הבחירות לראשות עיריית תל אביב, העלתה המועמדת של מפא"י דאז, גולדה מאיר (כן, כן) את הנושא. ב-1962 (כלומר לפני חמישים שנה) ניסה ראש עיריית תל אביב דאז, מרדכי נמיר, לקדם תוכנית לרכבת תחתית. עשר שנים מאוחר יותר עשה כך יורשו בתפקיד יהושע רבינוביץ'. חברה צרפתית מובילה בעולם בשם "סופרסטו" הוזמנה בשנות ה-80 להכין תוכנית מקיפה, אבל חוץ מבזבזו כסף על התוכניות לא יצא מכך שום דבר.

משרד התחבורה נדרש כעת לקצץ כי 50 מיליון שקל במסגרת תוכנית הקיצוץ צים הממשלתית. קווי הרכבת הקלה הם הראשונים להיפגע. קיבלו דחייה של כמה שנים טובות לתוכנית שאמורה להציל את המרכז משואה תחבורתית.

כביש בינעירוני נוסף שמסתובב בוועדות כבר שנים הוא 531, כביש חוצה השרון, מכביש החוף דרך גהה ועד חוצה

ישראל, לצד מסילת רכבת. הכביש הזה אמור להביא את נתיבי אילון עד נתניה, אבל הפרויקט תקוע כבר 15 שנה. לס' לילתו הכוללת של הכביש נבחרה כבר חברת שפיר. הכביש הופקע ממנה ויצא מכרז נוסף. שנים בזבזו. הוחלט להוציא אותו למכרז קטעים קטעים. העלות נות' רה זהה. המדינה הפסידה רק זמן. הפקקים בשרון היו מופתים בצורה דראסטית במידה והכביש הזה היה מתרומם, אבל זה לא יקרה בקרוב.

כאשר מדברים על הפחתת פקקים, חייבים לדבר גם על הרכבות. תשתית בתחום הרכבות היא הפתרון האמיתי. אבל כאשר מתכננים רכבת בכל עיר בת 50 אלף יחידות דיור, חייבים גם לחשוב על העברתה מדיזל לחשמל נקי. ככה זה בעולם. ישראל מפגרת אחר העולם המע' רבי לא רק באוטוסטארדות וכבישי מעגל (רינג). אפילו חשמול הרכבת תקוע. התור כנית פורסמה לפני מספר שבועות והכי וונה היא לחשמל את רוב מסילות הברזל בארץ בכדי להעביר את הרכבות מדיזל

<< המשך בעמוד 28

יפונה או לא? שדה דב
צילום: תומריקו



21.73x29.12	34	עמוד 18	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	28/08/2012	33471271-8
לשכת שמאי המקרקעי - 14740					

תקווה

<< המשך מעמוד 24

לחשמל. בינתיים, התוכנית עוברת כמו כדור מאחריות הרכבת לאחריות מע"צ. לחשמול הרכבת קם מתנגד לא צפוי נוסף: תושבי כפר שמריהו, המתגוררים לאורך כביש 531 העתידי. תושבי כפר שמריהו זכו לפני שנים רבות בניצחון בסוגיית שיקוע כביש החוף (2), סמוך למחלף החולף על פני היישוב שלהם. המאבק החדש כולל 225 בעלי קרקעות באזור כפר שמריהו והרצליה, שהגישו השגה לוועדה הארצית לתכנון ובנייה בעניין תוכנית לחשמול מערך מסי לות הרכבת הארצי. הטענה: פגיעה בריאותית מקרינה אלקטרומגנטית של תשתית החשמל שתוקם.

באמצעות עו"ד עורך ישראלי, מר" מחה לנדל"ן, טוענים בעלי הקרקעות, כי תוכנית חשמול מסילות הרכבת ככל רחבי הארץ בכלל, ובאזור כפר שמריהו והרצליה בפרט, מטילה מגבלות כנייה וקרינה אלקטרומגנטית, עובדה שע" לולה לפגוע בתוכניות בנייה עתידיות או בשטחים הסמוכים לתוואי החשמול הנוכחי. לתושבי הרצליה וכפר שמריהו, מיותר לציין, לא חסר מומן למאבקים משפטיים ולסוללת עורכי דין. וכך, כדי לראות חשמול כמו במדינות רבות בעו" לם, צריך לעבור בדרך לא מעט תהליכי כים ווללי זמן.

לונדון פקוקה פחות מתל אביב

זה לא רק חשמול הרכבות ואיכות הכי" שישם. הבעיה קשה ומורכבת הרבה יותר. מספר המכוניות על הכביש בתל אביב עלה מאז שנות החמישים והשי" שים בעשרות מונים והיא כיום אחת הערים הפקוקות ביותר בעולם המער" בי. ערים ענקיות דוגמת לונדון ופאריז, שמתגוררים בהן עשרה מיליון תושבים במרחב המטרופוליני, סובלות מפקקים הרבה פחות מתל אביב. הרבה פחות ימי עבודה הולכים בהן לאיבוד. הנזק למשק הישראלי, מיליארדים מידי שנה, גבוה לאין שיעור מכל סכום שהיו משקיעים ברכבת, שהייתה מגיעה לכל מקום ולכל פינה בגוש דן המורחב.

מבדיקת לשכת שמאי המקרקעי עולה, כי להיעדר רשת רכבות כהלכתה גם משמעות קריטית באי פיתוח הפריי פריה החל משנות החמישים ועד ימינו אנו. בסך הכל, מדגישים השמאים, 85 אחוז מתושבי ישראל (שישה חצי מיליון בני אדם) מצטופפים במרחב המשתרע על פני כשליש בלבד משטח המדינה, הכולל בתוכו את הרצועה מבאר שבע ועד נהריה פלוס ירושלים.



כמה חניון צריך? מגדלי עזריאלי. צילום: ערן גרנות

בתל אביב וערי גוש דן, אלא גם בערים שמסביב, שבהן נבנות כיום שכונות גדור לות חדשות המוסיפות מאסה קריטית של משפחות הנזקקות ברובן לשתי מכוניות, פלוס אורחים ובני משפחה מגיעים, פלוס יותר ויותר עסקים וסחר באותן ערים", אומרת ליאת דיניישראל, מנכ"לית חברת השיווק אמבסדר.

על ממשלת ישראל לקבל החלטות אסטרטגיות מקיפות על פיתוח תשתיות תחבורה ציבורית אלטרנטיבית, שתקל מאוד על הבעיה. הוספת עוד ועוד חניונים, כמובן, רק תגרום להוצאות כבי דות יותר לכיס המשפחתי, אבל לא תקל על הבעיה הזו במאום.

האם המצב שתואר כאן הוא בגלל הביורוקרטיה? האם בגלל חישובים כליי כצרי טווח של פוליטיקאים לרגע? האם בגלל היעדר מעוף? ואולי שילוב של שלושת הגורמים גם יחד. מה שבי טוח, אומרים בלשכת שמאי המקרקעי, לאורך זמן מצב כזה לא יוכל להימשך. בעוד 20 שנה יחיו בישראל כ-11 מיליון תושבים, שמתוכם יצטופפו כתשעה מי ליון ברצועת החוף בואכה באר שבע.

מספר כלי הרכב הממונעים יהיה גבוה בעשרות רבות של אחוזים לעומת היום. הדירות ימשיכו להתייקר, זמן הנ" סיעה ימשיך לעלות, מחירי החניות יעלו לשחקים ואיכות החיים תרד. אלא אם כן, כמובן, מישהו שם למעלה יחליט לקחת את המושכות ולקדם את כל אותן תור כניות יפות, שעד כה נותרו על שולחן המשדטטים כאבן שאין לה הופכין. ■

החלם הכי חמור במזרח התיכון דווקא נולד במרכז עזריאלי בתל אביב. הסיי פור הזה מופיע בספר חדש על המגדלים, "מרכז עזריאלי, סיפורו של איקון". בהתחלה, מתברר, תוכננו 2,900 מקומות חניה במתחם עזריאלי, אבל משרד הת" חבורה ררש להגדיל ל-3,600 מקומות, תוך הוספת קומה רביעית מתחת לאדמה. אחרי שנבנו ארבע קומות כנדרש, ררש משרד התחבורה לסגור שתיים, במסגרת התנאים לאכלוס המרכז.

הסיבה: "תוכנית אמסטרדם", למי שזוכר, שמשמעה לאלץ את הציבור להי שתמש באוטובוסים ורכבות. אנשי משרד התחבורה הציעו להפוך שתי קומות למי חסנים, ולא עוד שעזריאלי בעצמו הסביר להם שהוא לא צריך מחסנים. נשיא קבוצת עזריאלי, מנחם עינן, סירב בתוקף לשינוי הייעוד, והוחלט לסגור את הקומות לפי שעות. בסוף כל ארבעת הקומות נפתחו עם פתיחת המרכז, והתברר שצריך בכלל קומה חמישית, או כפי שמסכם עזריאלי: "כך גורם הלם לווייה דלרווה".

בעיית היעדר החניות איננה כבר בעיה טכנית איזוטרית. היא ללא ספק בעיה כלכלית משמעותית ביותר, המי עיקה מאוד בעיקר על תושבי הערים הגי דולות, אולם בשנים האחרונות מחלחלת גם לערי לוויין דוגמת ראשון לציון, רח" בות, פתח תקווה, הרצליה, רעננה, נתניה, בת ים והיר עוד נטויה. היעדר מקומות חניה פוגע קשות באיכות החיים, וגורם שלא לצורך לעליות מחירים דרמטיות בדירות שבהן כן יש חניות.

"אני צופה את החמרת הבעיה לא רק

שטח זה, לשם השוואה, מקביל לכרבע בלבד משטחו של האי האיטלקי, סיציליה, המרושת כולו ברשת אוטוסטראדות ור" ככות מתקדמת. אילו היו סוללים עוד בשנות השישים רכבת מהירה מתל אביב לכאר שבע, עם עשרות תחנות עצירה, רכבת מבאר שבע לאשקלון, מחיפה לבית שאן, אין ספק שכיום היינו נמצאים במצב דמוגרפי שונה לחלוטין.

צורמת במיוחד העובדה ששני המרכזים המטרופולינים הראשיים של ישראל, גוש דן וירושלים הברה, אינם מחוברים ברכבת כהלכתה, ורק היום, ועם חבלי לידה אינסור פיים, מתחילים אולי לראות את האור שבי קצה המנהרה: הרכבת המהירה לכאר שבע וקריית גת (55 דקות) החלה לפעול, וקי הרכבת המהיר לירושלים (חצי שעה) יחל לפעול ב-2016. הקו האדום (מתוך שמונה) של הרכבת הקלה בתל אביב יחל לפעול רק ב-2018 (מועד לא סופי). רשת תחבור רת הרכבת הקלה של גוש דן, ובה קווים לאורכו ולרוחבו של איזור המרכז, מתור כננת ל-2025 (לאופטימים חסרי התקנה), בעלות המוערכת ב-50 מיליארד שקל.

אפשר גם לראות את הצד החיובי. למי שעוד מפפק בקשר בין השבחה נדל"נית לנגישות, די לצפות מהצד בסלילתו של כביש 431, המחבר בין כביש ירושלים תל אביב לראשון לציון והסביבה, שעשה מהפך נדל"ני, והצמיח שכונות-להיט חד" שות כמו מצליח ברמלה, או שכונות חד" שות בנס ציונה ורחובות. סיפור הצלחה.

מצוקת החניה

והנה סיפור בלתי יאמן על טייקון, על איקון ועל חלמאות ישראלית כל כך.