

22.17x29.22	31	8	עמוד	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	19.06.2012	32509281-0
אוהד דנוס יו"ר לשכת שמאי המקרקעין - 14740						

כבישים לשום מקום, פרויקטים עם תכנון לקוי שתקועים שנים על הנייר, ביורוקרטיה ללא הפסקה: ברוכים הבאים לתרבות החלם והסחבת של התכנון העירוני בישראל. תחקיר מגזין "ידיעות הנדל"ן" סוקר את שורת המחדלים שגורמים למדינה לבזבז סכומים אדירים לחינם << עופר פטרסבורג

מיליארדי שקלים לא טועים

ישרת את כולם ויקרב את קריית שמו"נה, טבריה ונהריה למרכז. אבל קבוצת תושבים מתנגדים בקריית טבעון עוי מדת חוצץ מול המשכו של הפרויקט הלאומי, בקטע כביש שאמור לחצות את עמק יזרעאל בין טבעון לרמת ישי, כדי למנוע מעבר סמוך לביתם.

מאבק דומה של תושבים מתנהל נגד הרחבתו של כביש 1, ירושלים-תל אביב, וחיסול צומת הדמים בסיבוב מוצא. תושבי משרת ציון ויישובי הסביבה פועלים בכל צורה לעצור את הכביש שיקצר את הדרך לירושלים לחצי שעה נסיעה מתל אביב בשלושה נתיבים. גם הכביש הזה אושר בממשלה לאחרונה כפרויקט לאומי.

המתנגדים בקריית טבעון הקימו ועד פעולה תחת הסיסמה "מנהרה או שיהיה רע", גייסו דעת קהל, קיימו הפיגנות, הפריעו למורדים לבצע את עבודתם בשטח, מנעו כניסה של צוותים מטעם רשות העתיקות לבדיקות מקי דיומות ומחו נגד חברי הו"ל (הוועדה לתשתיות לאומיות) בעת שאלה הגייעו לסיור בשטח. המתנגדים בכביש 1

להם? האם מישהו חושב שאפשר להקל על הבנייה המיועדת ולזרזה? לטענת איגוד המהנדסים, לא ממש. מנת"ע נמסר בתגובה: "שימוש בעוגנים על ידי הבניינים הסמוכים לקו של נת"ע משמעותם פגיעה ביכולתה לבצע את פרויקט הרכבת הקלה בגוש דן. מכור נות המנהור אינן יכולות לחצות את העוגנים, ופגיעה של עוגן במכונה כזו עלולה להשבית אותה מפעילות לזמן בלתי ידוע, דבר שיפגע ביכולת בייצוע הפרויקט. יש להדגיש כי העוגנים אמורים להיכנס לזכות הדרך השייכת לנת"ע. כל פתרון אחר שיוצא לנת"ע ולא יפגע בביצוע הפרויקט יהיה קביל עלינו ונוכל לאשרו".

כביש 6: התושבים רוצים מנהרה

בכתבה זו נביא עשרות דוגמאות למאות מיליארדי שקלים שיכלו - ועדיין יכולים - להיחסך. הנה, רק לאחרונה הממשלה אישרה את המשכו של כביש חוצה ישראל צפונה כפרויקט לאומי במהלך ישיבת ממשלה הגיגית. ברור לכולם שהמשכו של כביש 6 צפונה

רו להקמה, העבודות נתקעו, והרכבת הולאמה.

היום עדיין לא קורה כמעט כלום בתחום זה. כך, למשל, הקו האדום שתורכב לרכבת התחתית, אחד מיני רבים, היה אמור לשרת בעיקר את תושבי פתח תקווה ובת ים. בתום עיכובים לא מעטים הקמתו הוחזרה לידי המדינה, ומייליארדים ירדו לטימיון. נכון, מתחילים סוף סוף לחפור בימים אלו את המחילות התת-קרקעיות בדרך ז'בוטינסקי, אבל זה ייקח עוד הרבה הרבה זמן. לפחות חמש-שש שנים.

בחודשים האחרונים הסתבר שהרכבת הקלה, שכולם כה מצפים לה, אמורה לגרום נזק אדיר לפרויקטים שצפויים לקום לצידה, בהם מגדלי ענק בני המישיים ושישים קומות. באיגוד המהנדסים טוענים ש"הנזק שיוצרת נת"ע (נתיבי תחבורה עירונית) יגיע לכ-20 מיליארד שקל ב-20 השנים הקרובות בגלל החמרת מיותרות הנוגעות להפירת מבנים בסמוך, שעלולות לתקוע פרויקטים רבים ומורכבים עקב חוסר כדאיות". האם מישהו הזהיר את היוזמים מהצפוי

שוב הושיט לנו אצבע קטנה העתיד / ושוב התחמק, הנבל! / כבר זכינו כמעט לרכבת תחתית / והנה אכזר בה.../חבל...
(נתן אלתרמן, "הרכבת התחתית", ינואר 1936)

היום, אם רק הייתם רוצים, כבר הייתם אמורים לרדת בתחנת M של הרכבת התחתית בדיונגוף סנטר, ומשם להמשיך לכל מקום בתל אביב. בלי להיכנס לעיר עם רכב, בלי לדאוג לחניה. כמו בערים המתוקנות בעולם.

צריך לחזור אחורה 40 שנה, כדי לקלוט את המחדל הגדול והיקר, שהוביל לכך שאתם לא עושים את זה היום. שר הדואר היה אז שמעון פרס, גולדה מאיר הייתה ראש הממשלה. ביחד הם תכננו אז מטרו בתל אביב, וחברה צרפתית גדולה ובעלת ניסיון במטרו הפריזאי אף הגישה תוכניות מפורטות. כעבור 25 שנה בהן התוכניות העלו אבק, הוחלט לחדש את תוכנית התחתית התל אביבית. מאז זכתה קבוצה במכי

21.41x29.35	32	8 עמוד	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	19.06.2012	32509287-6
אוהד דנוס יו"ר לשכת שמאי המקרקעין - 14740					

התחנה המרכזית החדשה בתל אביב. צילום: גלעד קוולרצ'יק



לא טועים

<< המשך מעמוד 08

הקימו לובי בכנסת, ואף חסמו את כביש ירושלים וגרמו לעומסי תנועה כבדים. ברוכים הבאים למדינת ישראל, בה פרויקטים רבים מתמססים בגלל התנגדויות למיניהן. מאות מיליוני שקלים מתבזבזים כך, לפעמים מיליארדים. הטענות של התושבים בשני המקרים שהזכרנו זהות, למרות שאין שום תיאום ביניהם: אי סדרים בעבודות התיכנון, במהלכן הוסתרו מעיני הוועדות אלטרנטיבות טובות יותר וזולות יותר, הוצגו נתונים שגויים, ובעיקר לא נמצאו אנשי מקצוע מקצועיים לבדיקת ההתנגדויות, ללא חברה מפקחת מלווה, מעבר למתכננת (החברה הלאומית לרכיבים). בחברה הלאומית לרכיבים טוענים מנגד, כי אם ייכנעו לתושבים יש למו עוד מיליארד שקל נוספים, והכל על מנת להסיט את הכביש ממספר בתים. "הכל מתנהל בשקיפות מלאה", נמסר מהחברה לאומית לרכיבים.

שני הצדדים אולי צודקים. הבעיה היא לא במקרה אלא בשיטה. במדינת חלם, ועדות התכנון פועלות עם כוח אדם מצומצם, לא תמיד מקצועי, ללא שקיפות, ולא תמיד התוכניות המאושרות הן האידיאליות. התוצאה היא המון מאבקי כוח מיותרים על חשבון הציבור. לכולם ברור שצריך לשריג את כביש 6 עד גבול הצפון מחד, ולהפוך את כביש 1 למהיר ובטיחותי יותר מאידך. לאיש אין ספק שהתוכנית האלה חייבות לרוץ. השאלה היא כיצד.

תל אביב: טעות ועוד טעות

נעבור לדוגמה של כיכר המדינה בתל אביב. הכיכר הכי יקרה בארץ, אבל גם הכי מוזנחת. טלאי של עפר שסייבו נמכרות דירות במיליונים רבים. פרויקט כיכר המדינה בתל אביב הוא אחד הפרויקטים שמסמל יותר מכל את תרבות החלם והסחבת של התכנון העירוני בישראל.

מדובר בפרויקט שאמור לקום על אחת מעתודות הקרקע היקרות במדינה. הקרקעות במעגל הפנימי של כיכר המדינה הינן כבעלות של עשרות בעלי קרקעות פרטיים. מאז שנות החמישים של המאה שעברה הם מנסים לקדם תוכניות בנייה למימוש זכויותיהם במקום, ללא הצלחה. בשנות השבעים והשמונים הם גם נאלצו להגיש עתירה לבג"צ בגין עיכוב התכנון באזור. בשנת 1983 פסק בג"צ, כי על הוועדה המקומית לקדם תוכנית חדשה באזור

בזמן קצוב. פרק זמן זה נמשך לא פחות מ-17 שנים.

בשנת 2000 נכנסה לתוקפה תוכנית 2500, המאפשרת בניית קניון ומגדלי מגורים בכיכר הכוללים כ-350 יחידות דיור. עם אישור התוכנית הגישו בעלי הנכסים בדירות ובחנויות במעגל החיצוני של הכיכר תביעות פיצויים בהיקף של מאות מיליוני שקלים, בגין הפגיעה העתידית בערך הנכסים שלהם.

עו"ד צבי שוב, המייצג את בעלי הנכסים במעגל החיצוני, מספר כי בוועדה המקומית חששו כנראה מהתביעות והחליטו להפקיד תוכנית חדשה, המבטלת את הקניון המתוכנן ובתמורה מאפשרת בנייתן של יותר דירות על ידי הגבהת שלושה מגדלים. המטרה בתוכנית החדשה הייתה לצמצם את הפגיעה בבעלי הנכסים ולהקטין את היקפי הפיצויים.

אולם לאחר אישורה של התוכנית החדשה בוועדה המקומית ולפני מתן תוקף, במסגרת דיונים בוועדת הערר, התברר שצפויה בעיה בגלל מעבר קרן של משרד הביטחון בתחום הכיכר שאינה מאפשרת את הגבהת המגדלים. הדיונים בנושא הוקפאו והעירייה ניסתה להגיע להסכמים מול משרד הביטחון, אך בשלב זה לא ברור אם הניסיונות צלחו ולא ידוע אילו מהתוכניות תאושר בסופו של יום. תביעת הפיצויים מעורבת עד להכרעה התכנונית, וצפויה להתחדש לאחר הבירור והמתווה.

כישלון קולוסאלי שנובע מתכנון לקוי הוא התחנה המרכזית החדשה בתל אביב. הפרויקט הענק והמגלומני של עיריית תל אביב והמדינה הפיל כחלל את שכונת שפירא כולה, שהפכה לגטו לפליטים. התחנה הרועשת שאיש לא מקים יותר בעידן המודרני כמותה, מתברר, מיועדת היום להריסה. בתוכנית המתאר החדשה של עיריית תל אביב מדברים על הפיכתה למגדלים. בעליה, חברת נצבא, רק מחכה ליום בו יעלו רחפורים עליה וימחקו עוד כמה מיליארדים מיותרים.

דוגמה נוספת, שערורייתית לא פחות, היא תוכנית צפון-מערב החדשה של העיר: אלפי יחידות דיור שמתוכננות להיבנות במרחק 300 מטר מהחוף ומתחברות כמעט עד הרצליה, מביאות את רמת אביב עד לים בשדרות הר שות. הכל טוב ויפה, אלא שהבניינים תוכננו בגובה נמוך מהסיבה האבסורדית הבאה: מגבלות הטיסה שיוצר שדה רב. לא משנה שהשדה הרועש מתוכנן להתפנות גם הוא בשנים הקרובות, לפי אותה תוכנית, לטובת 12 אלף יחידות

דיור. מאות תושבי צפון תל אביב כבר התאגדו נגדה. "מתכננים היום לא בש"ביל המחר", אומר מהנדס עיריית תל אביב לשעבר, ישראל גורוביץ', שעומד בראש המאבק הזה, ודורש מגדלי יוקרה במקום בנייה רוחבית, עם שטחים ירוקים למכביר.

כביש 531: עיכוב לא הגיוני

אחד הסיפורים ההלמאים ביותר קשור למחלף סגור בעורק תנועה ראשי, על אם הדרך בין הוד השרון לכפר סבא. לפני שש שנים הושלם הקטע שבין כביש 6 לצומת כפר סבא בהשקעה של מיליונים, מחלף תל חי שבין כפר סבא להוד השרון נחסם לתנועה, כוסו שלטי ההכוונה והוצבו מחסומים בכניסה וביציאה מהמחלף. "מבחינתנו מדובר במחלף", טוענים תושבי המהומה. "סיכון חיים של ממש".

במרחק האחרון ביקר במקום סגן ראש הממשלה ושר הפנים, ח"כ אלי ישי. השר הממונה על ועדות התיכנון הודה שמעולם לא ראה דבר כזה, שלוקח כל כך הרבה זמן לפתוח עורק תנועה ראשי לשתי ערים גדולות כמו כפר סבא והוד

השרון, והבטיח לקדם את הנושא בוועדה המחוזית של מחוז מרכז ולאשר את פתיחת צומת תל חי. "לא הגיוני שפתיחת המחלף ממתינה מספר רב של שנים. העובדה שחברי הוועדה המחוזית דחו את ההתנגדויות מדברת בעד עצמה", אמר ישי. "אני רואה בפתיחת המחלף דבר חיוני שישירות את תושבי העיר ואת הבאים בשעריה, ולכן אפעל לקדם את אישור פתיחת צומת תל חי".

אפילו בית המשפט עמד חסר אונים וביקש מהוד השרון וכפר סבא למצוא כבר פתרון. ישבו שתי העיריות ותייכנו יחד מעגל תנועה, אבל הוא נדחה על ידי מע"צ.

מעיריית הוד השרון נמסר בתגובה: "עיריית הוד השרון והעומד בראשה, חי אדיב, פועלים בנחישות לפתיחת מחלף תל חי מהר ככל הניתן, כמו גם המשך פתיחת כביש 531 מעל כביש 4 ועד מחלף שמריה. כידוע, 531 מהווה ציר מרכזי בינעירוני אשר יקל על העומסים לתושבי כפר סבא, הוד השרון והסביבה".

מעיריית כפר סבא נמסר: "בפגישה שישום ראש העיר יהודה בן חמו עם

22.02x22.08	33	עמוד 8	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	19.06.2012	32509324-8
אוהד דנוס יו"ר לשכת שמאי המקרקעין - 14740					

לא טועים

<< המשך מעמוד 10

שר התחבורה ישראל כץ במטרה לקדם את הנושא, הציע ראש העיר לפתוח את המחלף באופן זמני על ידי רמ"ז. רעיון זה נבחן בימים אלו בחיוב".

איילון: מעתיקים גשרים, מבזבזים כספים

נעבור לנתיבי איילון, כביש הטביעת החשוב ביותר של מדינת ישראל. ההמשך עד נתניה עוד תקוע. במהלך העשור האחרון נעשו שם עבודות בלתי פוסקות בכביש, חלקן הגדול עבודות לתיקון ליקויים בתכנון ובביצוע, כמו הזזת גשרים שהוצבו במקום הלא נכון, סלילת מסילות רכבת שלא שאירו להן מספיק מקום בתכנון המקורי - ובסך הכל השקעה של 36 מיליארד שקל, שמתוכם 5 מיליארד ירדו לטמיון בגלל תכנון לקוי. לשם השוואה, בכביש חוצה ישראל המודרני והרחב הושקעו כחמישים מיליארד שקלים בלבד על אותו סדר גודל של עבודות.

37 שנה של סלילה, טלאי על טלאי, והסוף לא נראה באופק. כנראה שנעמוד עוד שנים בפקקים. האמת הכואבת היא שצוואר הבקבוק לא יוסר גם כשהכביש יושלם בעוד 20 שנה, פחות או יותר, וזאת מכיוון שתוכנן מראש לקיבולת תנועה נמוכה.

בדיקה שעשינו עוד ב־2006 מגלה למשל, כי תשעה מהגשרים המרכזיים בכביש, בהם קיבוץ גלויות, מוזס, לה גווארדיה, השלום, ההלכה ועוד, צריכים להיבנות מחדש, כי תוכננו במתווה צר מדי. בינתיים הם לא יתוקנו כי הם נושקים למבנים שקשה מאוד להזיז. תוכנית מגירה דיברה על מעבר תת־קרקעי מקיבוץ גלויות ועד גלילות, מתחת לאיילון, כדי לפנות את הכביש העילי לתנועה בתוך תל אביב, אבל לתוכנית כזאת אין כיום תקציב.

במחלף הולץ בחולון התקיים בעבר אחד המבצעים ההנדסיים המורכבים ביותר בהיסטוריה של המדינה: גשר

חיל השיריון, מעל רחוב בן צבי, הוע"תק בשלמותו, בעזרת מסילות, עמודים ומגבהים למרחק של 15 מטרים, כדי שניתן יהיה לבנות מסילת ברזל ולהקים גשר נוסף עבורה. העלות המיותרת של העתקת הגשר עמדה על 5 מיליון שקל. המבצע ההנדסי הזה היה מיותר לגמרי אם מישהו היה מקדיש עוד קצת מחשבה לתכנון המקורי של הגשר, וכי מוחו היה עולה הצורך העתידי במסילת רכבת. "בונים כאן כמו לגו, פותרים בעיות עכשוויות, ואחרי 20 שנה מתברר שהגשר הוקם במקום לא נכון, או שהוא צר מדי, כמו שקורה עכשיו עם גשרים קיימים", אמר קובי לנגליב, מנכ"ל מרכז הבנייה הישראלי.

האשמה היא בשגיאות העבר: המדינה תיכננה את הכביש של המדינה לפני 30 שנה, בלי להסתכל קדימה. התיכנון המקורי נעשה על ידי חברה קנדית בסוף שנות החמישים. דו"ח מיוחד הוכן

על ידי יועץ אמריקאי בשם פרופסור ג'ק ליש, אחד הידועים בעולם בתחום התחבורה, שתיכנן כאן כביש הרבה יותר רחב, אבל בממשלה ובעירייה טענו שלא יהיה בו צורך.

פינוי בינוי, ואין שום שינוי

עוד דוגמה בולטת למיליארדים מבוזבזים היא העיכוב בתכנון מתחם תע"ש בין הרצליה, רמת השרון והוד השרון. "באזור זה אמורות להיבנות אלפי יחידות דיור, לאחר שייערך סקר זיהום קרקע. התקבלה ההחלטה על הפקדת התוכנית, אולם מספר מצומצם של תושבים עתרו כנגדה", אומר עו"ד ברק קינן ממשרד הרטבי, בורנשטיין, בסון ושות' העוסק בנדל"ן. לדבריו, בית המשפט המחוזי ביטל את הפקדת התוכנית ובכך עיכב את קידומה בכארבע שנים. לבסוף, בית המשפט העליון הפך את החלטת בית המשפט המחוזי, התכ"ן

נית הופקדה וכעת ניתן לקדם פרויקט חשוב זה, הן של סקר זיהום הקרקע והן את בנייתן אלפי יחידות דיור במיקום מבוקש.

גם בפינוי בינוי, התחדשות עירונית, נושא שכולם היום מסכימים שיש לקדם עקב מצוקת הדיור והזדקנות מרכזי הערים, מתרחשים מחדלים מתמשכים ששווים מיליארדים. "אנו מכינים ריש למעלה מ־100 פרויקטים של פינוי בינוי שכבר אושרו, שבחלקם הגדול שולמו כספים רבים על ידי מדינת ישראל ליועצים ואנשי מקצוע, מאות מיליון שקלים. חלק ניכר מהפרויקטים, נכון להיום, הפכו לאותיות מתות משום שההיבטים הכלכליים אשר מהווים בסיס ליצירת הפרויקט, לא נבדקו בצורה מספקת", אומר עו"ד זיו כספי, שותף במשרד עו"ד גינדי־כספי העוסק בנדל"ן ומלווה פרויקטים של התחדשות עירונית. << המשך בעמוד 14



כיכר המדינה בתל אביב. צילום: יריב כץ

22.1x28.14	34	8 עמוד	הנדל"ן	19.06.2012	32509335-0
אוהד דנוס יו"ר לשכת שמאי המקרקעין - 14740					

לא טועים

<< המשך מעמוד 12

לדוגמה, פרויקטים שתוכננו על אדמת מנהל בבנייה רווית קרקע. קב"רניטי המדינה "שכחו" שבנייה רוויה איננה פטורה מתשלום דמי היתר - תשלום אדיר שממוטט את האפשרות של קיום הפרויקט. לא נבחנו שיקולים חברתיים ושיקולי דיירים קיימים, שהיכתיבו גם הם הכרח ביצירת פרויקטים יותר צפופים. למשל, פרויקטים במתחם שבו דירות גדולות כיוון שאנשים בנו עם השנים עוד שטחים או סיפחו אותם. במקרים אלו, התושבים אינם מוכנים לקבל דירה "רגילה" במקום דירתם הישנה, ודי בצדק.

כדוגמה מביא עו"ד כספי את פרויקט עקיבא בפתח תקווה - מתחם מוכרז של משרד הבינוי והשיכון, הכו"ל ל 32 דונם, שאושרו בו 300 יח"ד. מדובר בשיכון שנבנה בשעתו לטובת רסקו (אדמת מדינה שהושכרה לרסקו עם כשבעים בתי אב במקור). "כיום אנו מגלים כי יש בפרויקט בעיות חברתיות כבדות ובעיקר פלישה בעקבות נטישה של חלק מהדיירים בשנים עברו. המנהל דורש דמי היתר שהופכים את הפרויקט לבלתי אפשרי לקידום. יתרה מכך - הדיירים עצמם גרים כיום במעין קוטג'ים, לכן לא יסתפקו בדירה אחת אלא יבקשו אפילו שתיים וכעת צריך לתת להם פיצויים גבוהים יותר. בדיקה כלכלית מראש הייתה עוזרת להגדיר

את הפרויקט כפרויקט עם צפיפות גבוהה יותר".

דוגמה נוספת שמביא עו"ד כספי הינה פרויקט ברחוב עצמאות באור יהודה, אשר קיבל תוקף וגם בו הושקעו כספי ציבור רבים. "בפרויקט זה נמצא מתחם למסחר ("שוק הפריקסטים") הכולל למעלה משלושים חנויות. במ"קור קיבלו כל בעלי החנויות כתשעה מ"ר בשכירות מהעירייה", מספר עו"ד כספי. "נכון להיום הם אוהזים בשטחיים רבים. בתוכנית עצמה כלל לא נלקחו בחשבון שטחי המסחר, עלויות פינויים, עלות תשלומים למנהל (דמי היתר) ועוד".

דיוור בר השגה: הצעירים יכולים לחכות

עוד מקרה בולט המעיד על חלמאות קשור לתחום שנקרא "דיוור בר השגה". הממשלה מפטפטת עצמה לרעת בתחום זה, והנה פרויקט שיועד לצעירים נתקע 16 שנים. בשנת 1996 זכתה חברת ד"ר וורולי-סיאני, כבעלותה של קבלנית בשם מנואלה די-וורולי, במכרז לבניית 100 יח"ד במתחם ברנר הסמוך לרחוב אסירי ציון, ושוכן מדרום לדרך קי-בוץ גלויות בתל אביב. החברה זכתה גם בשטח נוסף, הצמוד לו מצפון, אשר נבנה וידוע בשם "המושבה האיטלקית". הבניינים שנבנו היו חלוצים באזור זה ותרמו באופן דרמטי לשינוי צביונה המרופט והמיושן של השכונה כולה. אך עד מהרה זה הפך לסיפור קפקאי.

הביורוקרטיה של מינהל מקרקעי יש"ראל תקעה את הפרויקט למשך 16 שנים, שכן שבוע אחרי שזכתה - פקיד במינהל העניק זכויות חכירה לשני פולשים שיושבים על הקרקע. רק לאחרונה, לאחר מאבק ממושך של מנואלה די-וורולי בפ"קדי מינהל מקרקעי ישראל, נחתם הסכם על פיו תוכל קצת לממש את זכויותה במכרז לפיתוח השטח המדובר.

"מזה 16 שנים שפקידי המנהל מונעים את הקמתו של הפרויקט", אומרת מנואלה. "זה פרויקט שמתבקש להגדיל את מספר יחידותיו על ידי הסבה פשוטה של חלק מהדירות לדירות בנות 3 חדרים במחירים סבירים מאוד. עכ"שיו משאשרה תחילת הבנייה בכוונתי לקדם זאת ביתר שאת".

אז איך מתקנים את המצב?

מבדיקת לשכת שמאי המקרקעין מתברר, כי התייחסות ממשלות ישראל והגורמים התכנוניים לכל איזור הביקוש כמרחב אחד הייתה חוסכת למשק מיליארדים מדי שנה. מתוך כשמונה מיליון אזרחי ישראל (בתחום הקו הירוק) מתגוררים כיום למעלה ממחצית (כחמישה מיליון בקירוב) במטרופולין גדול המשתרע בין הדרה בצפון לבין אשקלון וקרית גת בדרום. שטח המטרופולין הזה הינו כ-2,500 קילומטרים רבועים, כשימינית משטחה של ישראל, והוא יכול להכיל בנקל גם 8-9 מיליון ישראלים בעוד 20-30 שנה. ובמילים אחרות: אם היו לוקחים את כל איזור הביקוש כיחידה תכנונית אחת, דואגים

לרשת אותו ברכבות מהירות - תחתית, עילית ופרברית - נתיבי תחבורה ציבורית לאוטובוסים, ובמקביל מייצרים עשרות מוקדי תעסוקה מפורזים (ולא רק בגוש דן), המצב היה נראה אחרת.

אוהד דנוס, יו"ר לשכת שמאי המקרקעין, מוסיף כי "במקביל יש להבטיח תוכנית פינוי בינוי מקיפה, שתייצר מאות אלפי יחידות דיור חדשות ותחזיר לערים הוותיקות והגדולות בגוש דן אוכלוסיות חזקות. ניתן היה בהחלט להחזיר את ההשקעה האדירה הזו כפל כפליים: 60-70 אחוז מהישראלים היו נוסעים בתחבורה ציבורית, לעומת בקושי 20 אחוז כיום, זמן הנסיעה ברכב פרטי היה מתקצר בכמהחצית, והנסיעות היומיות בין מקום המגורים למקום העבודה היו מתקצרות ממוצע של שעתיים ליום (הלוך ושוב) לכ"שעה בלבד".

בלשכת שמאי המקרקעין אומרים כי צריך היה להתייחס כמובן גם לאיזור חיפה ולאיזור ירושלים כמטרופולינים העומדים בפני עצמם, ולהפעיל שם פתרונות תכנוניים כוללים של נדל"ן, תעסוקה, תשתיות ותחבורה. זה עוד לא מאוחר. צריך רק שיי"לוב נכון של אנשי מקצוע וחוק תכנון ובנייה עדכני, שיאפשר אישורים מהירים יותר וללא ביורוקרטיה, יותר מעוף אצל מקבלי ההחלטות עם חשיבה אסטרטגית לאומית ולא חשיבה דיפרנציאלית המאפיינת את מרבית ההחלטות היום. כל אלה יוכלו לייצר כבר בעתיד הלא רחוק תהליכים חיוביים. צריך, כמה שיותר מהר, ללמוד את שגיאות העבר ולהפנים אותם במדיניות העתידית. עכשיו הכל תלוי במקבלי ההחלטות. ■

