

25.96x34.61	1/3	1 עמוד	גלובס - נדל"ן	18/03/2019	67655253-9
לשכת שמאי המקרקעין/חיים מסילתי - שמאות מקרקעי - 89427					

16 על השולחן
העיוותים שהממשלה
הבאה חייבת לטפל בהם

**הקמת
משרד
לתכנון ובנייה
קנסות
תוכנית
אב**

ממשלת ישראל ה-35,
קבלי 35 המלצות
מראשי ענף הנדל"ן
פרויקט מיוחד

בניית בנייה משלילמות

הלקיחה משדרד

שחרור הפקק
במשרד התחבורה

לתכנון ובנייה

חיזוק הוותמ"ל

נדאות תכנונית
על רשויות שאינן
מיישמות את
מדיניות התכנון

קנסות

לדרוש ממשרת ישראל להתמקצע בתחום החקירות הפליליות לתאונות העבודה

תוכנית אב לתשתיות העיקריות

לחייב אחריות של
שנה לשיפוצים

ממשלת ישראל ה-35
לראשי ענף הנדל"ן יש סדר יום חדש בשבילך

תכנון שלוש ערים מעורבות ליינות

בגליל,
בהר הנגב
ובשפלת
יהודה

המלצות לממשלה הי-35

35

משבר הדיור היה הכוכב הרשמי של הבחירות האחרונות, ועמד במרכז תשומת לב הציבורית מאז • לקראת הבחירות הקרובות ראשי ענף הנדל"ן מייעצים לממשלה הבאה איך לא לחזור על הטעויות שנעשו ("להפסיק להעדיף כמות על איכות"), איך בכל אופן לעודד בנייה ("קנסות לרשויות שלא עומדות במדיניות התכנון") ואיך פותרים סוף סוף את משבר התחבורה ("הקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות")

תחבורה ותשתיות

אברהם קוזניצקי יו"ר קבוצת מנרב

סדר עדיפויות לתשתיות

הבעיה: כיום כל שר קובע אילו תשתיות שקשורות למשרדו יוקמו ומתי. כתוצאה מכך, אין תיאום ואין היררכיה במיזמי התשתיות שמקימה המדינה.

ההמלצה: להקים צוות מומחים שיערוך תוכנית אב לכל התשתיות העיקריות במדינה. סדרי העדיפויות צריכים להיות כך שתשתית משרתת תשתית קודמת, ולא מקימים פילים לבנים כמו למשל גשר לטרון שעומד כבר חמש שנים ללא שימוש כי בנו אותו בטרם עת, עוד לפני שבנו את מסילת הרכבת.

המלצה נוספת שלי קשורה למכרזי BOT - שיטה למימון פרויקטים ציבוריים באמצעות המגזר הפרטי שבונה את הפרויקט ומפעיל אותו במשך תקופה קצובה. זהו מודל מצוין כשמדובר במיזמי תשתית גדולים, אולם יש מקום לכך שחוזי BOT יהיו זהים, מלבד כמובן שינויים המתבקשים מאופי הפרויקט. כיום כל חוזה הוא אחר, ובמקום שילמד הלקח מפרויקט לפרויקט, כל פרויקט יוצר תשתית חדשה לתביעות של המבצעים. התביעות מביאות הפסדים כבדים של מיליוני שקלים לכל הצדדים, גם לקבלנים וגם למזמיני העבודה, וכמובן שגם לוח הזמנים לביצוע הפרויקטים נפגע כתוצאה מכך.



הילה ביניש

מנכ"לית המועצה הישראלית לבנייה ירוקה

להתייחס לאיכות ולא רק לכמות

הבעיה: תכנון שמתייחס רק לכמות, ולא לאיכות.

ההמלצה: לקדם מדיניות תכנונית שמבוססת על ראייה הוליסטית ומתמקדת באיכות המרחב הבנוי, בתכנון שאינו מתייחס רק למלאי הדירות אלא גם לתחבורה ציבורית מפותחת ויעילה, לנגישות לשרותים, ליצירת מרקמי חיים מעניינים ומשגשגים המקדמים תרבות וכלכלה מקומית. נרצה לראות מדיניות המקדמת בנייה ירוקה בכל הארץ. נרצה לראות גם טיפול שורשי ורחב בכל סוגיית פסולת הבנייה בישראל כמדיניות. ולבסוף נרצה לראות את נושאי האיכות והבטיחות בבנייה כמרכיב בסיסי בכל המכרזים של בנייה ותשתיות בישראל.



לוי יצחק

עורך מחירון הדירות

שיפור התשתיות בכל אזורי הביקוש

הבעיה: תוך שלושה עשורים אוכלוסיית ישראל תכפיל את עצמה, וכל הפרויקטים והתמ"א שבונים היום יהיו הפיגוי בינוי הבא.

ההמלצה: לעבוד על שיפור התשתיות בכל אזורי הביקוש והערים הגדולות: חשמה, מים, תקשורת, כבישים, הרחבת רחובות, תחבורה ציבורית ונגישות מושלמת. אחר כך יש להעלות את אחוזי הבנייה במאות אחוזים. להפסיק לחלוטין בניית צמודי קרקע ובניינים נמוכים. משרד ממשלתי יהיה אחראי לתוכניות בינוי פיגוי שבמהלכן יהרסו כל הבניינים הישנים וייבנו מגדלים גבוהים בני 30 קומות ומעלה, בעירוב שימושים. 25% מהדירות יוקצו בהנחה לחסרי דיור.

חיים מסילתי

יו"ר לשכת שמאי המקרקעין

קודם ללמוד, ואז לעשות

הבעיה: היו ממשלות שבהן השרים החדשים שהגיעו, ביטלו רפורמות קודמות ויצאו ברפורמות חדשות משלהם. זה לא תמיד נכון ולא פעם מדובר בהפסד זמן יקר.

ההמלצה: אני מציע לשרים החדשים ללמוד את הנושאים העומדים על הפרק לעומק - בייחוד כאלה שבהם הושקעו אנרגיות וכספים רבים על ידי ממשלות קודמות, להתייעץ עם אנשי המקצוע ורק אז לשנות אם צריך.



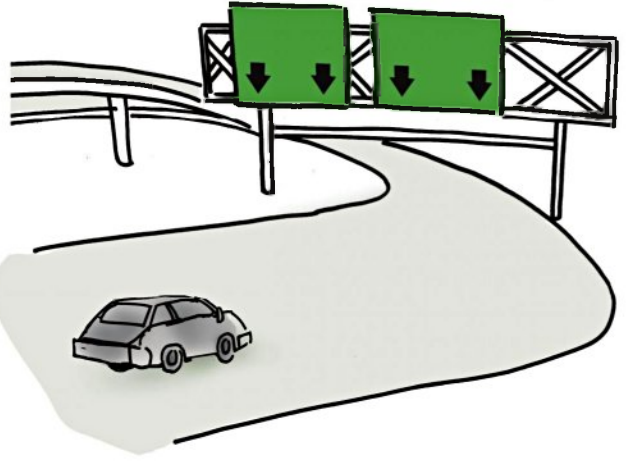
יוסי סעידי

ממייסדי 15 דקות - ארגון צרכני התחבורה הציבורית בישראל

לשחרר את הפקק במשרד התחבורה

הבעיה: משרד התחבורה הוא אחד ממשרדי הממשלה היותר ריכוזיים. הריכוזיות הזו מביאה הרבה כוח פוליטי לשר התחבורה - אבל יוצרת ריחוק גדול מהשטח, מצרכי הנוסעים ומונעת התפתחות אורבנית חיונית.

ההמלצה: להקים רשויות תחבורה מטרופוליניות; רק כך תוכל התחבורה הציבורית להיות רלוונטית יותר לנוסעים, רק כך זמני הנסיעה בה יתקצרו, רק כך נהגי הרכב הפרטי יעדיפו את כרטיס הרב קו במקום המפתחות של הרכב.



25-35 שנים
 זמן ההפעלה
 שמקבלים לרוב זוכים
 במכרזי BOT בישראל

13.1x22.36	3/3	עמוד 17	נדל"ן - גלובס	18/03/2019	67655251-7
לשכת שמאי המקרקעי וחיים מסילתי - שמאות מקרקעי - 89427					

פי 3.5

צפיפות התנועה
בישראל לעומת OECD



עו"ד עמית ברכה
מנכ"ל עמותת אדם טבע ודין

לעבור לתכנון מוטה תחבורה ציבורית

הבעיה: בהליך התכנון כיום, הזכות לתחבורה ציבורית אינה עומדת לציבור כמו הזכות למוסדות חינוך או לדיור ואין כל חובה לקבוע יעד של נוסעים בתחבורה ציבורית ולתכנן לפי יעד זה את מערך התחבורה הציבורית בתוכנית. עדיין בודקים רק את הדרישה לרכב פרטי ומתכננים לפיה את מערכת התנועה.

ההמלצה: השינוי הגדול ביותר הנדרש במערכת התכנון ובמערכות התנועה המשולבות, הוא מעבר ל"תכנון משולב תחבורה ציבורית (Transit Oriented Development). במדינה כה קטנה, עם מרחקים קצרים בין היעדים, יש אפשרות לפיתוח מערך תחבורה ציבורית יעיל וגמיש, שיכול לשרת את כלל הציבור. מעבר לכך, לתחבורה ציבורית יעילה השפעה אדירה על מבנה החברה והיא יכולה לשנות את מצבם של מגורים שלמים בחברה הישראלית לטובה - נשים שאינן זוכות לשוויון תעסוקתי, ילדים ונוער שתלויים בהסעות ובעצם כולנו, שסובלים מבזוז שעות עבודה ופנאי רבות עקב העומס בכבישים.