

23.79x26.63	4/4	79	עמוד	ישראל היום! - נדל"ן	24/05/2023	86226841-7
תחנה שוורץ - סמנכ"ל שיווק ומכירות של קבוצת אבני דר - 57160						



פרויקט M Tower בבאר שבע. הפרויקט נבנה על ידי קבוצת אורון



פרויקט גבעת אלונים. חברת שרביב. צילום: ספרינג הפקות



פרויקט כרמים-אפקה בקריית ביאליק. סלע בינוי צילום: All In

"הגדרת כל אזור הצפון, גליל ונפת חיפה כמטרו-פולין אחד רב מוקדי, יגביר את הסיכוי להגיע למסה קריטיית שתוכל לעמוד בפני מגנט תל אביב", טוענת מיכל גור מנכ"לית חברת אלמוגים, "קידום המטרופולין מיישם גישה מערכתית המבוססת על שורה של מהלכים מורכבים והשקעות גדולות בתחומים רחבים".

נגישות היא שם המשחק

שרת התחבורה מירי רגב איימה לאחרונה לעצור את פרויקט המטרו במרכז, עד לקידומה של הרכבת לקריית שמונה ולאיילת - פרויקטים בעלות כוללת של יותר מ-40 מיליארד שקל.

נושא התחבורה עבר שדרוג משמעותי בעשורים האחרונים, הן באמצעות כביש 6 שחוצה את ישראל - המחבר היום את באר שבע והנגב הצפוני עם הגליל המערבי, והן באמצעות הרכבת - שמגיעה כבר לכרמיאל בצפון ולנגב המערבי בואכה באר שבע ודימונה בדרום. את מה שעשה כביש 6 ליוקנעם, עושה היום קו רכבת העמק לעפולה והקו שבין כרמיאל לחיפה. הצפי הוא ששגשוג כזה יתרחש גם בנוף הגליל, עם חיבור קו הרכבת הקלה בין חיפה לנוף הגליל, עבודות שהחלו בשנה החולפת.

"אם אנשים יוכלו להגיע למרכז תוך שעה עד שעה ורבע, אז תיפתח האפשרות למגורים בפריפריה וע"כ בודה במרכז" אומרת רקפת להב, סמנכ"ל שיווק ומכירות בקבוצת אלמוג, "אבל אם הם צריכים לקחת אוטובוס ואחר כך רכבת ואז שוב אוטובוס, ולהיות בדרכים בין 3-4 שעות ביום, זה לא ריאלי. זה גם בא לידי ביטוי בקושי להביא את בעלי המקצוע הטובים ביותר לקצוות הארץ, למשל רופאים ומרצים, שמעדיפים להישאר במרכז. אבל אם הייתה להם רכבת טובה ויעילה המצב היה שונה".

"מה זה פריפריה?" שואל השמאי אסף גסטפרוינד, "הקריית זה פריפריה? כביש 22 עוקף הקריות שנפתח לפני מספר שנים הנגיש את הקריות עם חיפה ומנהרות הכרמל ועכו הוא משמש ציר תחבורה ראשי בדומה לנתיבי איילון בתל אביב. הכביש פתר הרבה מאד מצוקות ופקקים. אם בעבר נסענו מקריית אתא לציצה מחיפה כמעט שעה, היום מתחברים למנהרות הכרמל תוך 10 דקות. התהליך הזה ושיפורים תחבורתיים שעוד ייעשו, מקרבים את כל הצפון למרכז ומעלים על מפת הביקושים ישובים שעד עתה נדחקו".

אומנם יש מקום רב לשיפור, אבל התוצאות כבר נראות בשטח, והפריפריה מתקרבת למרכז על-ידי הנגשה תחבורתית. "מבחינת פריסה גיאוגרפית, השימוש במונח 'פריפריה' יהפוך בשנים הקרובות לפחות ופחות רלוונטי. ככל שיסללו יותר כבישים והתחבורה הציבורית תשתכלל ותתפתח, זמני הנסיעה יתקצרו והמרחק הפיזי הופך לפחות משמעותי", מסבירה חנה שוורץ, סמנכ"ל שיווק ומכירות קבוצת אבני דר.

שכונת "מצפה הימים" הממוקמת בין הר כנען לכניסה לעיר צפת, היא דוגמה נפלאה לכך. לאחר עשרות שנים "שחונות" בהן לא היו התחלות בנייה

בצפת, השכונה החדשה משקיפה לכנרת ועתידה לכ-1,400 יח"ד חדשות, כאשר תחנת רכבת ישראל מתוכננת במרחק של כ-5 ק"מ מהשכונה. את הפרויקט מקימות חברות "ארוזים" ו"אבני דר" שזיהו את הפוטנציאל של האזור, בין היתר בשל הנגישות התחבורתית ובימים אלה מקימות את פרויקט 'צפנת' שיקלול 244 יח"ד ב-18 בנייני בוטיק בני שבע קומות, שצפויים להתאכלס במהלך שנת 2025.

גם תושבי חוף מגלים את פוטנציאל הפריפריה. אם עד כה העדיפו הרוב להשקיע בירושלים, בתל אביב ובנתניה, במהלך שנת 2022 גילו תושבי החוף את הערים המרוחקות, דוגמת קריית מלאכי (שכונת כרמי הנדיב) וצפת (שכונת מצפה ימים). בקריית מלאכי היוו רכישות תושבי החוף חמישית מהדירות החדשות שנמכרו בעיר. בצפת נרשם שיעור גבוה יותר, באילת ואשדוד, באורח פלא, כמעט ולא בוצעו רכישות תושבי חוף ברבעון השני השנה.

הפריפריה עולה על תל אביב

איך רואים גידול ברמת החיים? מספר המגדלים בפריפריה השנה הלך וגדל באורח משמעותי, בעוד שבתל אביב מספר המגדלים פחת. בשנת 2022 חלה ירידה בכמות התחלות הבנייה של מבנים בני 16 קומות ומעלה בבירת המגדלים של ישראל, תל אביב, בעוד שבערי הפריפריה המגדלים מתחילים להיות חלק מהנוף ולחתוך את קו השמים.

כך למשל בבאר שבע החלו בבניית 343 יח"ד, בקריית ים - 222 יח"ד ובקריית מלאכי - החלו בבנייתן של 195 יחידות דיור. ביישובים כמו קריית מוצקין (138), יקנעם עלית (138) ונשר (110), נרשמו לראשונה התחלות בנייה במגדלים, לאחר שב-2021 לא נבנה אפילו מגדל אחד.

לדברי האדריכל גיא מילוסלבסקי, "העלייה בהיקף הבנייה של מגדלים בפריפריה אינה מפתיעה. התגברות מדיניות התכנון של מתחמים מעורבי שימושים, מעמידה גם בפריפריה רמת חיים גבוהה במתחמים הכוללים מגורים, תעסוקה, מסחר, שירותים, פנאי ושטחים ירוקים. כך לדוגמה מתרחש בפרויקט 'מגדל הכרם' שאנו מתכננים בעכו, הכולל שני מגדלי מגורים. גם תושבי הפריפריה הבינו את איכות החיים שניתן לקבל במגדל ולכן הביקוש אליהם עולה. ראשי ערים בפריפריה הבינו שכדי למשוך אליהם תושבים הם צריכים להשקיע בתשתיות של חינוך, במתחמים חברות, משרדים ומפעלים, וכן לתמוך ביזמים המבקשים ליוזם פרויקטים במרחבי העיר".

אבישי בן-חיים, מנכ"ל חברת רוטשטיין הבונה באזורי ביקוש ופריפריה מסכם: "כדאי להביא בחשבון את התמורה לכסף. בערי הפריפריה עדיין אפשר לקנות דירת 5 חדרים בפחות ממחיר של דירת שני חדרים בתל אביב וזו תמורה מצוינת. מבחינת תעסוקה, לפריפריה יש מה להציע, קיימים פארקי תעסוקה שפורים בכל רחבי הארץ והם נותנים מענה לדורשי העבודה, כך שברבות הזמן ערי הפריפריה יהיו גושים עצמאיים הכוללים את כל מרחב המחיה שהאורח זקוק לו".

רקפת להב, סמנכ"ל שיווק ומכירות בקבוצת אלמוג: "אם אנשים יוכלו להגיע למרכז תוך שעה עד שעה ורבע, אז אנשים יוכלו לעבוד במרכז ולגור בפריפריה"



צילום: נתן יחימון

חנה שוורץ, סמנכ"ל שיווק ומכירות קבוצת אבני דר: "השימוש במונח פריפריה יהפוך פחות רלוונטי, נכל שייסללו כבישים והתחבורה הציבורית תשתכלל"



צילום: רמי זרנוני

האדריכל גיל שנהב: "צריך לשנות את הטרימיטולוגיה ולהתייחס לערים כמו נהריה, קריית שמונה, נתיבות או באר שבע כערים 'מרחבים' המתפתחים בישראל"



צילום: גיא גלעד