

בירת הנגב באר שבע. בעוד דור אחד, מעריכים, היא צפויה למנות מיליון תושבים. ברקע צילום מגדלי אביטור בבאר שבע | צילום: יניב רשף



הפריפריה על המפה

מחירי הדיור הגבוהים במרכז לא מותירים כל ברירה אלא לנדוד אל הפריפריה, ואפילו להרחיק אל הנגב והגליל. שם, ככל שגרים קרוב יותר לעיר אזורית גדולה, כך החיים נוחים וקלים יותר. משרד הבינוי והשיכון, בראשות השר יואב גלנט, שוקד במלוא המרץ על פיתוח שתי ערי מטרופולין בפריפריה. בדרום, די ברוך שבאר שבע מתאימה לתפקיד. בצפון, עפולה ומגדל העמק כבר נערכות ומי שכבר התרחקו מתל אביב אמנם מתגעגעים, אבל לא מצטערים

<< עופר פטרסבורג



נת קנור גרה בגליל, אבל ליכה עדיין קצת שייך לתל אביב. "הכי חסרים לי כאן חנויות האופנה ובתי הקפה של דיז'ן גוף", אומרת קנור, 31, שגדלה בהרצליה. היא ובעלה בן, 40, שגדל בקריית אונן, הכירו במי סעדה תל אביבית ידועה וגרו בכיכר דיז'נוף. "כשהתחלנו לנולד על ילדים, זרק בן את החלום שלו: לגור בכפר", מספרת קנור. "זוה נראה רעיון לגמרי לא רע".

היום, בני הזוג קנור מתגוררים במושב מרוחק בצפון, והם בעליה של מסעדת השף בוג'וליינה, שאותה הקימו בכביש העולה אל קיבוץ הגושרים. ממרפסת העץ של המסעדה ניבט נוף כפרי של עצי פרי והרי אצבע הגליל. מרחוק מציץ גם החרמון, ובמרחק הליכה קצר זורם נחל עיון. בקרוב תיבנה מולם, על כביש 99, בין קריית שמונה למ" עיין ברוך וכפר יובל, שכונת יובלים, שתשנה את הנוף המוכר של אצבע הגליל. בשכונה ייבנו 3,600 יחידות דיור שישוקו בשיטת מחיר למשתכן.

הציבור בישראל הפנים בשנים האחרונות את העובדה שציפייה לירידת מחירים במרכז הארץ אינה סבירה וכי

האלטרנטיבה האמיתית מחייבת נדידה. אם פעם גבולות הנדידה היו נגמרים בהרצליה, פתחתקווה וראשון לציון, היום הרבה זוגות צעירים מחפשים אלטרנטיבה שפוייה בשכונות חדשות בערים מרוחקות יותר בשרון מצפון או באשקלון מדרום. ויש לא מעט זוגות שמרחיקים אף יותר, אל הגליל ואל הנגב.

מי שמתלבט היום בשאלה היכן לגור ועד כמה להתרחק מהמרכז, כדאי שיביא בחשבון כי שגשוגה של העיר הגדולה לה משפיע על שגשוגן של ערי המחוז. ככל שהיישוב הכי פרי שאליו רוצים לעבור – אם זה מושב, קיבוץ או יישוב קהילתי – קרוב יותר לעיר גדולה, החיים בו יהיו קלים ונוחים יותר. עיר מטרופולין חזקה משפיעה באופן ישיר על חוסן היישובים העירוניים והכפריים הסמוכים לה.

מטרופולין הוא למעשה מקבץ של יישובים עירוניים וכי פריים המקיימים זיקה אל עיראם, שעל שמה קרויה לרוב המטרופולין. עיראם מספקת לעירי ויישובי הליוויין שירותים בתחומי התעסוקה, החינוך, התרבות, הרווחה ועוד. מטרופולין יכולה להכיל בתוכה מספר אגדי ערים. הזיקה לעיר הראשית מתבטאת בנסיעות התדירות אליה. תל אביב, ירושלים וחיפה כבר הוכיחו עצמן כערי מטרופולין לכל דבר. בגלל גודלה של ישראל אין בה מגלופוליס,

שהוא חיבור של כמה ערי מטרופוליאנים שונות בגודלן וקרובות גיאוגרפית, המקיימות קשרים שונים ביניהן. בדרום הארץ, אין שאלה מיהי עיר המטרופולין המובילה. שנים של השקעה מצד ממשלות ישראל ותושבי הדרום הביאו להפיכתה של באר שבע לעיר המטרופולין הדרומית. בעוד דור אחד, מעריכים, צפויה באר שבע למנות מיליון תושבים. השאלה היא מהי מקבילתה הצפונית. בחודשים הקרובים יוביל שר הבינוי והשיכון, באמצעות צוות המשרד וגורמים חיצוניים, מהלך לבחינת אזורים לביסוס עיר מטרופולין בצפון. לא מדובר בהקמת עיר חדשה, אלא בחיזוק משמעותי לעיר שתיצור רצף טריטוריאלי עם ערי המחוז. המועמדות המובילות הן עפולה, נצרת עילית ומגדל העמק. "אני מתכוון לאחד חמש ערים בגליל שיהפכו בעתיד למטרופולין גדולה אחת", מצהיר שר הבינוי והשיכון, יואב גלנט.

מה עומד מאחורי הצורך בערי מטרופולין בצפון ובדרום?

השר גלנט: "מעל ל-50 אחוז מאוכלוסיית המדינה מתגוררת בין הדרה לאשדוד. המציאות הזו סותרת את החזון

22.45x24.83	2/5	עמוד 56	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	29/12/2015	51147691-4
אלי אביסרור - מנכ"ל חברת אביסרוראביסרור משה ובני - 89427					



הדמיית פרויקט מגדל העמק קונספט של חברת אריס. האם היא תהיה בירת הצפון?

« המשך מעמוד 54

משלמים פחות, מקבלים יותר

לא רק מדירות זולות יותר, תושבי הפריפריה ייהנו גם ממסלול הטבות מס חדש

מסלול הטבות חדש יוחל על 407 יישובים בפריפריה, לאחר שהכנסת אישרה החדש בקריאה שנייה ושלישית את הצעת חוק הטבות במס וייעוץ מס. ריחוק גיאוגרפי ממרכז הארץ, סמיכות לקו הגבול, גודל האוכלוסייה (פחות מ-75 אלף תושבים) וכן דירוגו של היישוב ברמה סוציו-אקונומית 8 ומטה הם אחרים מהקריטריונים שיקבעו את זכאותו להטבות. המשמעות העיקרית מכך היא תוספת להכנסתם של התושבים ביותר יישובים ברחבי הארץ.

בהתאם לניקוד שמחושב על בסיס הקריטריונים, ישנם שלושה מסלולים להטבות המס. יישוב שדירוגו נע בין 25-49 נקודות יזכה בהטבת מס של שבעה אחוזים עד תקרת הכנסה בסך 132 אלף שקל, כלומר זיכוי מתשלום מס בשווי 9,240 שקלים בשנה. יישוב שדירוגו נע בין 50-59 נקודות ייהנה מהטבת מס בגובה של עשרה אחוזים עד תקרת הכנסה בסך 162 אלף שקל. יישוב שדירוג החל מ-60 נקודות ומעלה יקבל הטבת מס בשיעור של 12 אחוז עד תקרת הכנסה בגובה של 192 אלף שקלים, כלומר זיכוי בשווי 23,040 שקל בשנה. במסגרת ההחלטה גם אושרו בונוסים ליישובים בגליל ובנגב. כן הוחלט כי היישובים שיצאו מהרשימה ימשיכו ליהנות מההטבה במשך השנתיים הקרובות, ויישובים אחרים שבהם הורד שיעור ההטבה לשבעה אחוזים ימשיכו ליהנות בשנתיים הקרובות משיעור הפחתה של תשעה האחוזים הנהוגים עד כה. "הכוונה אולי טובה, אבל זוהי החלטה פופוליסטית גורפת", אומרת ד"ר רינה רגני, מנכ"ל גיאוקרטוגרפיה. "ההחלטה הזאת אולי נועדה לתקן עוול שיצרה החלטה קודמת, אולם היא מייצרת אפליה חדשה, זאת משום שאין יותר הטבה יחסית ליישובי קו העימות בגבול לבנון ועוטף עזה, לעומת ערים רוגמת צפת או בית שאן. אז מה הועילו חכמים בתקנתם? הולכים ושורפים תקציבים אדירים של מאות מיליונים, אולי יותר, בלי לייצר שום בידול ושום תמריץ אמיתי למי שבאמת ראוי להטבה משמעותית. ושנית, אי אפשר לבנות פריפריה על ידי הטבות בשיטת זבנג וגמדנו. צריך תוכנית כוללת, במסגרתה ייווצרו רבבות מקומות תעסוקה חדשים ותהיה מערכת תחבורה יעילה עם רכבות מהירות ושטלים. גם בעבר רק הטבות מס, כאלו או אחרות, לא הוכיחו את עצמן במשיכת אוכלוסייה איכותית חדשה לפריפריה ובמניעת בריחת צעירים מהפריפריה למדינת תל-אביב".

זון הציוני ומהווה סיכון ביטחוני ובעיה כלכלית. עלינו לעשות כל שניתן כדי לאפשר את פריסת האוכלוסייה באופן מאוזן יותר ולחזק את ההתיישבות בצפון ובדרום. המשימה הזו תעמוד במרכז מאמץ משרד הבינוי והשיכון בשנים הקרובות.

"הקמה של מטרופולין היא המהלך האפקטיבי ביותר במציאות הגיאופוליטית שבה אנו חיים, והיא תשפיע על הפריסה של אוכלוסיית ישראל לגליל ולנגב. בכוננתנו ליצור שתי ערי מטרופולין מרכזיות, האחת בגליל והשנייה בנגב, המוקפות ביישובים עירוניים חזקים ובנקודות התיישבות נוספות, שיסתייעו בכל היתרונות שהעיר המרכזית מציעה – חינוך גבוה, שירותי בריאות מתקדמים, תרבות, תחבורה ומרכזי תעשייה, תעסוקה וסחר. באופן זה, נוכל להביא גם להקלת הלחץ התעסוקתי באזור המרכז. מדובר במהלך חיוני לביטחון המדינה ולכלכלה שלה".

האופציה הדרומית

אבל למרות עוצמתה של באר-שבע, החליט פתאום משרד השיכון להקים כעת חמישה יישובים קהילתיים חדשים בנגב. גלנט טוען כי יש להגביר האחיזה בנגב מול ההתפשטות הברואית: "מזל שבנגב גודריון לא התייעץ עם מנהל מהתכנון ואגף התקציבים בזמנו", הוא אומר.

התוכנית הזאת, שזוכה לתמיכת ראש הממשלה, מעוררת ביקורת רבה מצד תושבי הדרום. גם קבלנים ויוזמים רבים לא מבינים את ההיגיון שבהקמת חמישה יישובים חדשים בנגב. "למה לבזבז מיליארדים על תשתיות ועל ג'ובים במקום להשקיע בבאר-שבע", תוהה מנכ"ל חברת אביסרור ובניו, אלי אביסרור, העומד בראש ארגון קבלני באר-שבע והנגב.

גם ראש עיריית באר-שבע, רוביק דנילוביץ', מתנגד למהלך. בעיניו, באר-שבע מספקת מענה לצורכי התושבים, ואין צורך להשקיע ביישובים חדשים. "העיר באר-שבע הופכת בשנים האחרונות לעיר מטרופולין אטרקטיבית, שמעניקה איכות חיים לתושביה", מסביר דנילוביץ'. "בעקבות פיתוח מואץ של פארק ההייטק והסייבר, מרכז החדשנות הלאומי, קריית הספורט, פארק נחל באר-שבע, המוזיאונים, מתחמי התרבות והאמנות, מערכת החינוך ומרכזי הביילוי והפנאי, שמוקמים על ידי המגזר הכלכלי-עסקי. בעיר הושקעו בשנים האחרונות למעלה משלושה מיליארד שקלים".

"כ"עמיר פרץ, שמתגורר בשדרות, רואה אף הוא חשיבות בחיזוק באר-שבע. "עוצמתם של שדרות, נתיבות ויישור כי עוטף הנגב תלויים בעוצמתה של באר-שבע", מסביר פרץ. "הרעיון של מטרופולין באר-שבע הוא רעיון אדיר,

אבל מותנה בשיפור ברמת ההכנסה בעיר – בבאר-שבע יש קריסה של השכר הממוצע שעומד על פחות מ-3,000 שקלים, לעומת השכר הממוצע במרכז הארץ. זהו האתגר הגדול שבו אני מעמיד את עצמי לרשותו של ראש עיריית באר-שבע, רוביק דנילוביץ'. בנוסף, לצעדי הבית החולים סורוקה הצפיפות אדירה, והאורח לא מרגיש שהמדינה סופרת אותו".

בכנס מיוחד על מטרופולין באר-שבע, שיומה אשת העסקים קרן חיות, התחייב פרץ להירתם על מנת להעלות את השכר הממוצע בבאר-שבע והנגב, ולסייע בקידום רמת השירותים הרפואיים בעיר.

לא מהיום זוכה הנגב לתוכניות פיתוח איכותיות, וזאת בשל חשיבותו הגיאופוליטית. התוכניות אמנם התמהו מה עשור אחד יותר מדי, אך בשנתיים האחרונות נראה כי הן עומדות בפני מימוש. הרחבת הסמכויות של המשרד לפיתוח הנגב והגליל והגדלת התקציב שלו באופן משמעותי ביותר מבשרים על העמקת הפיתוח באזורים אלה. על פי המרכז לפיתוח הנגב והגליל, צפי הגידול בפעילות הכלכלית בנגב יעמוד על כמיליארד וחצי שקלים. הנגב, שהפך למרכז המדעי והמחקר הישראלי, עתיד בשנים הקרובות

22.32x24.84	3/5	58	עמוד	הנדל"ן	29/12/2015	51147711-7
אלי אביסרור - מנכ"ל חברת אביסרוראביסרור משה ובני - 89427						



זיו ומעין נסטל, שעברו מתל-אביב אל הגליל. "אין מה להשוות את החיים שהיו לנו לחיים בכפר"



ענת ובן קנור, שעברו מתל-אביב אל הגליל. הגשמת חלום | צילום: אפי שריר

למה צריך מטרופולין

ניתוק, יוקר מחייה ותעסוקה - שלושה עניינים שעושים את ההבדל

עם עיר מטרופולין	בלי עיר מטרופולין
<ul style="list-style-type: none"> העצמת המרכז המטרופוליני יוצרת עוגן אורחי ותרבותי, כולל בתי חולים, אוניברסיטאות, מרכזי הייטק ותחבורה, מה שמעלה את איכות החיים. 	<ul style="list-style-type: none"> כשהפריפריה בצפון וברום מרוחקת ממרכז הכובד של המדינה, נוצרים נתקים ופערים בין המרכז לפריפריה.
<ul style="list-style-type: none"> פיזור בריא יותר של האוכלוסיה בצפון וברום מוזיל את עלויות המחיה. 	<ul style="list-style-type: none"> הצפיפות במרכז מייקרת את עלויות המחיה. התשתיות הופכות לפרוצרורה מאתגרת ויקרה.
<ul style="list-style-type: none"> יצירת מרכזים תעסוקתיים גדולים נוספים. 	<ul style="list-style-type: none"> אפשרויות התעסוקה ממוקדות בערי המרכז.

« המשך מעמוד 56

רובות להפוך למרכז העיקרי של צה"ל, ובו יתרכזו בסיס סיו המובילים. הנגב יאכלס גם פארק הייטק חדש, בשטח של כ-93 דונם, מה שאולי יהפוך אותו לעמק הסיליקון הישראלי, עם מרכז סייבר ענק. לכך מתווספות תוכניות התחבורה באזור, שקומות עוד וגידים - הרחבת כביש 6 עד מחלף להבים, והגעתו עד ירוחם ופתיחת קו רכבת מהירה בין בארשבע לתל-אביב.

לאחרונה אף חתם משרד הבינוי והשיכון על הסכמי גג עם העיר בארשבע להקמת 20 אלף דירות חדשות בעיר, מה שעשוי לחזק עוד יותר את המטרופולין הדרומי. לדברי ראש העיר דנילוביץ', הסכמי-הגג עם ממשלת ישראל נחתמו על מנת להזיל את מחירי הדיור לזוגות הצעירים. "אנו מאמינים שבארשבע נמצאת במעבר מעיר למטרופולין שיספק את כל הצרכים ברף הגבוה ביותר וביוקר מחיה זול באופן משמעותי", מזהיר ראש העיר.

"בארשבע אינה פריפריה, אלא מטרופולין דרומי שמתפתח את כל דרום הארץ", מסכים דרור נגל, מנכ"ל אזורי. "עובדה זו הפכה, למשל, את מרכז העיר לאטרקטיבי במיוחד. במגדלים בשרדות רגד נרשמה בשנים האחרונות עלייה תלולה בכלל וביחס לאזורים אחרים בבארשבע. מחירי דירות אלו לא האמירו ללא סיבה, אלא כפועל יוצא של ההבנה של רוכשי הדירות כי מרכז העיר הוא הגלעין של המטרופולין, הכולל בתוכו את כלל הפונקציות הנחוצות לשימוש כמטרופולין. כולם תמיד מתייחסים לאוניברסיטה ולבית החולים כמוקד המשיכה, אך גם מרכזי התעסוקה והמסחר הסמוכים, התיאטרות, והמסעדות משחקים תפקיד מרכזי במרקם שמתגבש לכדי גלעין מטרופולין מוצלח.

"אנו בחרנו יחד עם חברת י.ח דמרי לרכוש קרקע גדול

האופציה הצפונית

בצפון הארץ, כאמור, המצב מסובך יותר. הקמת עיר מט"רופולין היא תהליך ארוך טווח הכרוך בהשקעה תקציבית גדולה, ובהליך מורכב, שלא נעשה עד כה בישראל, נבחנות כעת מספר חלופות ישימות להקמת מרחב מט"רופוליני צפוני. החלופות יוצגו לממשלה, לכנסת ולצייבור. מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון, אשל ארמוני, מסביר: "בחדשים אלה מתקיים תהליך מעמיק, בשיתופם של אנשי מקצוע ומומחים בתחום, לביסוסה של עיר מט"רופולין צפונית שתחבר מרחבים עירוניים וכפריים, תעצים את הזיקות ההרדיות ביניהם ותהווה חיזוק משמעותי לאזור. נמשיך לפעול לפיתוח וביסוס ההתיישבות בצפון ולעודד פריסה רחבה ונכונה יותר של האוכלוסייה ברחבי הארץ כמפתח לפתרון מצוקת הדיור במרכז הארץ וכצעד אופרטיבי לחיזוק הכלכלה והחברה בצפון הארץ."

לה מאור במרכז בארשבע - הקרקע שבה היה עד לא מזמן אצטדיון וסרמיל. זו הזדמנות ואתגר יוצא דופן מבחינתנו, שכן לא רבים המקרים שבמרכז מטרופולין פעיל, ישנה קרקע פנויה לכנייה של שכונה חדשה הכו'ללת יותר מ-2,000 יחידות דיור. לרוב שכונות חדשות מוקמות מחוץ לעיר, וכאן אנחנו נקים שכונה במרכז. זה שווה ערך למצב שבו יפנו מחר את כל הקריה בתל-אביב ויקימו במקומה שכונה אחת גדולה וחדשה. זה תהליך מרתק ואנו משקיעים בו מחשבה רבה, על מנת שנוכל לבנות את השכונה בצורה שתשתלב בצורה הטובה ביותר במרקם של הגלעין המטרופוליני הדרומי המתפתח."

גם עמוס דבוש, סמנכ"ל השיווק של חברת י.ח דמרי, שבו'נה הרבה בבארשבע, בנתיבות ובשרדות סבור שהשינוי כבר כאן. "בארשבע כבר מזמן לא נחשבת לפריפריה, היא מטרופולין כבר היום, ואין דרך אחרת להגדיר אותה", הוא אומר. "עם בית חולים, אוניברסיטה ומרכזי תעשייה והייטק, בארשבע מהווה עיר מרכזית לכל דבר."

« המשך בעמוד 60

23.18x29.76	4/5	60	עמוד	29/12/2015	51147726-3
אל"א אביסור - מנכ"ל חברת אביסור אביסור משה ובני - 89427					



מבט מהאוויר על השלמת יציקה מנהרת רכבת העמק בעפולה | צילום: אלברטוס



תחנת רכבת העמק בעפולה בשלבי סיום אחרונים

צילום: תחנת נתיבי ישראל

אור בקצה המנהרות

רכבת העמק כבר מקרבת את הצפון למרכז

רכבת העמק אוטומוטו כאן. משרד התחבורה וחברת נתיבי ישראל השלימו בימים אלו את עבודות היציקה של מנהרת רכבת העמק בעפולה. מדובר במנהרה המורכבת משלוש מנהרות באורך של כ-900 מטר. במקביל נמשכות העבודות לאורך התוואי להנחת פסי הרכבת. עד כה הונחו 55 ק"מ של מסילת ברזל, ונותרו חמישה ק"מ בלבד להשלמת המסילה. בפרויקט הענק של רכבת העמק כולו הושקעו כארבעה מיליארד שקלים. בשלוש המנהרות בעפולה, המתנשאות לגובה של שמונה מטרים ומתפרשות לרוחב של כ-12 מטרים, הושקעו כמאה מיליון שקלים. כדי שלא להפריע בפיתוח, הן נבנו בשיטת cut and cover (הפירה מתחת לפני האדמה, בניית המנהרה כולל הקירות והתקרה וכיסוי המנהרה באדמה החרסית שהוצאה בחפירה). מעליהן עובר כביש 65, והן משתלבות בנוף המקומי לצד פרויקט הגדול החדש – רובע יזרעאל. מעל המנהרות תוקם ריאה ירוקה, בשילוב פארק ציבורי למטיילים. בצמוד לתחנה ייבנה מרכז תחבורה שישימש לתחבורה ציבורית ויכלול כאלף חניות פרטיות. פרויקט רכבת העמק מביא כבר עתה להתעוררות בתחום הגדול בכלל היישובים ואזורי התעשייה שבהם התוואי עובר, ובעפולה כבר מורגשת התנופה.

« המשך מעמוד 58

ראש עיריית עפולה, יצחק מרון, מכין עצמו לכך שבירת העמק תהפוך למטרופולין הצפונית של ישראל. תנופת הפיתוח האדירה שבה נמצאת העיר עפולה מורגשת היטב בשטח, בעיקר סביב השכונה החדשה, יזרעאל. רק כדי להבין את ממדי השינוי נאמר כי אם עד לפני חמש שנים אושרו בשנה כ-300 היתרי בנייה בעיר, היום מעניקה העיר 1,100 היתרי בנייה בשנה. ובמילים אחרות, גידול של פי שלושה בהיתרי הבנייה. שלל פרויקטים בתחום הגדול הביאו אליה יזמים וקבלנים, המגלים בעיר עניין ורואים בעפולה יעד אטרקטיבי להשקעה. כמו באר-שבע, על פי התחזיות גם עפולה צפויה להכפיל את אוכלוסייתה בעשור הקרוב.

מתווה רכבת העמק שיושלם בשנה הבאה וצפוי לצאת לדרך, מחולל שינוי דרמטי בתפיסת העיר כמתמודדת ראויה לתואר המטרופולין של הצפון. הרכבת תגדיל משמעותית את נגישותה של עפולה לערים גדולות במרכז הארץ והדבר ישפיע על עתידה של העיר כיעד מועדף למגורים ותעסוקה עבור זוגות צעירים מכל רחבי הארץ. עפולה כבר לא תהיה כל כך רחוקה ממרכז הארץ (ראו מסגרת).

גם מגדל העמק מתכוונת להסתער קדימה על היעד המבוצר: האפשרות להפיכתה לעיר מטרופולין, כמידה וצה"ל יעבור צפונה אל תחומה. כמו בעפולה, גם כאן מוקמת שכונת ענק בת אלפי יחידות דיור. כמו באר-שבע, היא רואה עצמה כעמק הסיליקון, בגרסתו הצפונית. פארק התעשייה בעיר כבר משמשים כמוקד תעסוקה לכלל יישובי וערי הסביבה.

אחוז האבטלה במגדל העמק הוא מהנמוכים בארץ, ובעיר יש שלושה פארקי תעשייה מרכזיים, הכוללים מפעלי הייטק ידירותיים לסביבה, ביניהם מפעל טאוור והמפעל המרכזי P.C.B, מפעל הייטק המייצר מעגלים מודפסים ומעסיק כ-650 עובדים. פארק התעשייה "שגיא 2000" הוא אזור תעשייה חדש, המשותף למגדל העמק ולמועצה

האזורית המצב ימשיך וישתפר. אין זה סוד שלשתתיות ולנגישות יש ותהיה גם השפעה על מחירי הדירות, והיא תקדם אוכלוסייה צעירה ויצרנית נוספת לאזור."

מותחים את הגבול

ואכן, תשתיות התנועה שהתפתחו בשנים האחרונות הופכות את החיים בפריפריה לנוחים יותר. סלילת הכבישים ומסילות הרכבת הפכו את ההגעה אל הפריפריה שנחשבה לרחוקה בעבר, לזולה ומהירה. אם ניקח את קריית-גת כדוגמה, היום אפשר להגיע ממנה אל אזור המרכז בחצי שעה של נסיעה על כביש 6 או ברכבת. לקריית-שמונה הצפונית תיסעו מהמרכז כשעתיים בלבד, לא הרבה יותר. השנים האחרונות הוכיחו שבמקום שבו כשלה האיריאולוגיה – הצליחו כוחות השוק. מכיוון שמחירי הגדל"ן באזור המרכז הופכים נגישים רק לחלק הולך וקטן של הציבור, מי שמבקש לרכוש בית מוצא עצמו במ"עגל השני והשלישי מהמרכז ואף יותר מזה. בזכות שיפור הנגישות התחבורתית, פיתוח מוקדי התעסוקה וכן שיפור איכות החיים והתחברות של הערים בפריפריה, הנגב והגליל קרובים מתמיד אל המרכז ונוצרו בהם ביקושים עזים לדירות. ברוב המקומות, המחירים לדירה ממוצעת בצפון או בדרום כבר חוצים את מיליון השקלים.

רבים מתושבי הפריפריה החדשים ממשיכים להתייצב במוקד במקום עבודתם במרכז הארץ ולנצל את שיפור דרכי הנגישות לתל-אביב. השחקנית מעין נסטל, למשל, עזבה את העיר קריית-שמונה שבה גדלה כדי ללמוד

האזורית עמק יזרעאל. האזור משתרע על פני שטח של כ-1,400 דונמים ועתיד להתרחב ולעמוד על שטח של כ-4,000 דונם. כמו בעפולה, גם כאן הקרבה לכביש 6 (הממוקם דקות ספורות נסיעה מהעיר) ופרויקט רכבת העמק שיעבור באזור התעשייה, מגבירים את האטרקטיביות של העיר.

היזמים כבר השתכנעו ומאמינים במפת הביקושים הצעירה והאיכותית הזורמת לגליל. "צמיחת אלטרנטיבות שפופות כמו השכונות החדשות הנבנות בגליל הן בגדר חובה, הן דמוגרפית והן סוציו-אקונומית, מאחר שהאזורים הללו הם המקום הנכון ביותר לזוגות צעירים להתחיל את מסלול חייהם", מסבירה שרון בן צבי, סמנכ"ל השיווק של קבוצת משולם לוינשטיין. "ביחד עם התפתחות רור בעי המגורים קיים תהליך של פיתוח אזורי תעסוקה. אנו שמחים להיות חלק בלתי נפרד מהתהליך הזה. כבר היום הנגישות אל ערי הגליל, כמו עפולה ומגדל-העמק, השתפרה דרסטית – ובוודאי שעם פתיחת תחנת הרכבת

ח"כ עמיר פרץ: "עוצמתם של שדרות, נתיבות ויישובי עוטף הנגב תלויים בעוצמתה של באר שבע. הרעיון של מטרופולין באר-שבע הוא רעיון אדיר, אבל מותנה בשיפור



ברמת ההכנסה בעיר. בנוסף, לצערי בבית החולים סרוקה הצפיפות אדירה, והאזור לא מרגיש שהמדינה סופרת אותו"

22.41x24.81	5/5	62	עמוד	ידיעות אחרונות - הנדל"ן	29/12/2015	51147730-8
אלי אביסרור - מנכ"ל חברת אביסרוראביסרור משה ובני - 89427						



חלומות נוף כרמל בטירת הכרמל | צילום: מדיה ו-א

בפריפריה יש ביקוש גדול לדירות גדולות. רחלי ברזיל, סמנכ"לית השיוק של חברת אשרד, מעידה: "אנחנו מתכננים יותר דירות גדולות מאחר שאלו הביקושים שאנו מזהים. באור עקיבא, למשל, ראינו שבמהלך השנים האחרונות חלה עלייה בביקוש לדירות 5 חדרים. זה מסביר את השינוי שחל בקהל הרוכשים. בעבר זה היה קהל מקומי בלבד, ומאז פתחה אור עקיבא את שעריה, יש קהל מבחוץ שמבקש דירות גדולות יותר. גם משקיעים מחפשים את הדירות בפריפריה, מאחר שהן נחשבות למוצר זול יותר באופן יחסי, והתשואה עליהן גדולה יותר".

אם מחפשים מקום אחד שהפך ביצת זהב גדל"נית זוהי ללא ספק ירוחם, שרשמה נסיקה של למעלה מ-204 אחוז במחירי הדירות בה בחמש השנים האחרונות. שיעור עלייה זה משאיר מאחור כל יישוב אחר בישראל. רק בחצי השנה האחרונה עלו מחירי הדירות הממוצעים בירוחם ב-15 אחוז. על פי נתוני משרד האוצר ירוחם היא היעד המועדף ביותר על המשקיעים בשנת 2014.

השאלה היא כמובן האם הרכבת כבר עברה בתחנה, ועדיין יש מקום לעלייה נוספת במחירי הדירות בירוחם? מומחי גדל"ן סבורים כי התשובה חיובית, בשל פערי המחירים המשמעותיים בין ירוחם לבין באר-שבע. דירת 4 חדרים חדשה במרכז באר-שבע עולה כיום חצי מיליון שקל יותר מדירת 5 חדרים חדשה בירוחם. "המשקיעים זיהו את הפוטנציאל הזה", אומר יהודה כתב, מבעלי חברת נאות אמיר, המקימה את פרויקט "נאות זהלה" בעיר לקראת מעבר צה"ל לנגב. "וראייה לכך היא שמתוך 130 עסקאות שנעשו בעיר ב-2014, שבהן מחיר ממוצע של דירת 4 חדרים (חדשות ודירות יד שנייה) עמד על 700 אלף שקל גג, 73 דירות נרכשו להשקעה". במילים אחרות, יותר מ-50 אחוז מהדירות בעיר נרכשו להשקעה. מחירי הדור בבאר-שבע לברה זינקו ב-19 אחוז בשנה האחרונה. אשקלון זינקה בעוד 13 אחוז, והפכה לסוג של מרכז. לא בכל יישובי הפריפריה משתלם עד כדי כך לרכוש דירה, ועדיין, הפריפריה היא בהחלט עסקה משתלמת, במיוחד עם מבצעי מחיר למשתכן, שיוזילו את המחירים בכ-30 אחוז, כפי שקרה עד היום בדימונה, במוצקין או בעפולה.

וגם כלכלית, לתושביה החדשים. צריך גם לזכור, כי הפריפריה משנה את גבולותיה משנה לשנה. לפני שש או שבע שנים, באר יעקב או יבנה נחשבו לפריפריה – היום מדובר במרכז הארץ. לפני 15 שנים מעטים רצו בנתניה. היום היא אחת הערים המבוקשות. ברשות מקרקעי ישראל שינו לפני שנתיים את גבולות גזרת המרכז: לא עוד גדרה-חדרה, אלא אשקלון-הקריית. "היום, מי שמחפש לקנות דירה שמחירה סביב מיליון שקל, חייב להתרחק מאזור המרכז מעט יותר. יקנעם, חדרה, מגדל-העמק והקריית למשל, מהווים מוקד משיכה למשפחות צעירות הודות לאזורי התעשייה והתעסוקה שהתפתחו בצורה משמעותית", אומר אורי פליישמן, סמנכ"ל השיוק של חברת רוטשטיין.

חברת שיכון ובינוי גדל"ן בונה כבר שנים פרויקטי מגורים לאורך כביש 6 מתוך ראייה אסטרטגית. דורית סדן, סמנכ"ל השיוק של שיכון ובינוי גדל"ן, מספרת בגאווה: "בינו ואיכלסנו ביישובים כמו יקנעם וזכרון יעקב בצפון ובאשקלון בדרום. נכון שבמחיר של דירת 2 חדרים בתל-אביב ניתן למצוא היום דירות חדשות של 5-4 חדרים בערי הפריפריה, אבל לא רק בגלל המחיר הצעירים יוצאים לשם, אלא בגלל איכות החיים. בפריפריה הצפיפות נמוכה יחסית לערי המרכז ויש שטחים ירוקים עצומים. מוסדות הלימוד שם הם בדרך כלל חדשים יותר ומושקעים יותר. שעה – פחות או יותר – של נסיעה ברכבת, או כביש 6, ואתם בכניסה לתל-אביב".

בכית הספר בית צבי ולגור בתל-אביב. בעיר הגדולה פגשה את בעלה זיו, איש הייטק, יליד קיבוץ הגושרים. הם רכשו יחד דירה בתל-אביב, חלום של כל זוג צעיר, אבל כשנולדו שני הילדים, החליטו שעדיף לחזור הביתה, לצפון הארץ, בלא מעט חששות. ביולי השנה חזרו לקריית-שמונה. שלוש פעמים בשבוע נוסע זיו למשרדו ברמת-השרון.

"גיליתי לתדהמתי עיר אחרת", מספרת מעין. "חסרים לי החברים מהמרכז, אבל אחרי שיחות איתם, חלק מהם משתכנעים לעבור לפה. זה חיים אחרים, במיוחד לילדים. תראה את החיוך של זיו כשהוא מרכיב על האופניים את שני הילדים בשדות למשפחה בגושרים. הרבה פעמים אני שואלת אותו אם לא כואב לו הראש מהנסיעות האלה למרכז, והוא עונה שאין מה להשוות את החיים שהיו לנו, לחיים בכפר".

לדברי גל קסטל, מנהל השיוק של חברת ארוים, הבונה בגליל ובנגב, זיו לא לבד: לא מעט מהתושבים החדשים מהפריפריה ממשכיכים לעבור במרכז. "כיום, בזכות מערכת הכבישים המפותחת והעתידה עוד להתפתח, ומערך הרכבות, קיימת אפשרות אמיתית וישימה לגור במקום מגורים איכותי ומרוחק, ולעבור במרכז הארץ", אומר קסטל. "כל מי שמי שעובר באזור הדרום יכול לראות את בניית התשתיות חסרת התקדים המאפיינת את האזור כיום, לרבות הרכבת כביש 6, לצד מסילות ותחנות הרכבת. פיתוח התשתיות בדרום מוכיח כי למדינה יש כוונה אמיתית לפתח את הדרום ולקרב אותו. בנוסף, הערים עצמן עוברות מהפכה, משפרות את התשתיות העירוניות ואת התרמית האפורה שליוותה אותן לאורך שנים".

כמובן, שלמחיר יש תפקיד מכריע במעבר לפריפריה. מכרזי מחיר למשתכן שכבר הביאו להורדת מחירים בשיעור של 30 אחוז לדירות בשכונות חדשות בדימונה וב-עפולה, בנוסף למענקי מקום בני 60 אלף שקל, מוכיחים שהשיטה עובדת – הפריפריה תהפוך נגישה לתחבורתית

שר השיכון והבינוי, יואב גלנט: "מעל ל-50 אחוז מאוכלוסיית המדינה מתגוררת בין חדרה לאשדוד. המציאות הזו סותרת את החזון הציוני ומהווה סיכון ביטחוני ובעיה כלכלית. הקמה של מטרופולין היא המהלך האפקטיבי ביותר במציאות הגיאופוליטית שבה אנו חיים"

