

"רוצים להוריד את מחירי הדירות? ותרו על החניה הפרטית"

דניאלה פד'ארז נהפכה בשנים האחרונות, כמעט מתחת לרדאר, ליועצת הדומיננטית של המדינה בתחום הדיור והתשתיות. בראיון ראשון היא חושפת את הקרבה למוקדי הכוח, מסגרת על הקבלנים ומסבירה מדוע משבר הדיור עדיין בעיצומו: "שוק הנדל"ן הוא כמו נושאת מטוסים – מזיזים את ההגה, ולוקח זמן עד שמשהו קורה" **גילי מלניצקי 36**

מדירה אפלולית לבית חמים,
מואר ונעים
שוברים קירות 43

בעל הבית השתגע: כללי הזהב
להישרדות בשוק השכירות הישראלי
יעל דראל 40

השוק תקוע? אז מה. בעלי הדירות
ממשיכים להעלות מחירים
אריק מירובסקי 38

נדל"ן
ראיון

"הקבלנים צריכים לבנות – לא להתנצל על זה שהם מרוויחים"

דניאלה פזיארז משפיעה על חייהם של כלל אזרחי ישראל – מבלי שהתמודדה אי פעם על תפקיד ציבורי. האשה שמלווה כמעט כל תוכנית ממשלתית בתחום הנדל"ן יוצאת להגנת היזמים, קוראת לסגור את רחוב דיזינגוף למכוניות, ונאמנית שב-2030 כבר לא נצטרך לחפש חניה גילי מליניצקי צילום: אייל טואג

דניאלה פזיארז, מייסדת ובעלי פז כלכלה והנרסה, עוסקת כבר 20 שנה בליווי פיננסי, שמאות מקרקעין וייעוץ ומחקר בתחום הנדל"ן. בשנים האחרונות נהפך משרדה לאחר מיועצת המרכזיים, אם לא המרכזי ביותר, של הממשלה בתחום הדיור והתשתיות, במקביל לייעוץ שהיא מעניקה לשוק הפרטי. בין השאר, ייעצה פזיארז למשרד הבינוי והשיכון בנוגע ליישום תמ"א 38, ניסחה המלצות לגבי העתקת מחנות צה"ל לדרום וייעצה למדינה בנושאים של דיור שותף, תחבורה וגו בעיני.

בשנים האחרונות נהפך משרדך לאחר היועצים המרכזיים של המדינה בתחום הדיור והתשתיות. האם זה מאזן אותך לקבל את כללי המשחק של הפוליטיקאים? "לא. אנחנו לא עוסקים בפוליטיקה ולא מפיילים שיקולים רבים שאינם טובים העניין שלנו נדרשנו. אנחנו לא מנסים לרצות שום אינטרס של אף אחד, ולא מוכתבים לנו פתרונות מראש. בדרך כלל מגיעים אלינו עם בעיה: למשל, איך עיר תספוג כמות מסוימת של יחידות דיור חדשות בזמן קצר בלי שתקרוס, ואיך גורמים ליזמים לבנייני בערים. זה היה האתגר שהוביל אותנו להמליץ על הפתרון של הסכמי הגג. בהתחלה ישבנו עם היזמים, עם מינהל התכנון ועם הרשות המקומית, וניסו להבין מה האינטרסים והמגבלות שלהם. אחרי שיושבים עם כל הצדדים הרלוונטיים, אנחנו מגבשים המלצה שמעגנת את האינטרסים של כולם, שהם לרוב מנוגדים ושונים".

לחות אומזמן יש השפעה על ההמלצה שתוציא? "אם אני מזהה בעיה עקרונית באינטרס של המי

ומין – אני לא נכנסת לתהליך".

יש עבודות שלא היית מוכנה לקחת?

"ברור. כשמדובר בסכסוכים בין רשות מקומית ליזם, או כשימצאה שבה התהליך משרת בעל עניין, אנחנו מנסים להימנע מלהיות הגורם המייצק. אבל כשהמטרה ראויה, כמו התפתחות של עיר, הובלה של תהליכי תיעוש, הוללה של עלויות – אנחנו יודעים שמדובר בעבודה חשובה, שתשרת צדדים רבים. לא ניכנס למקומות שבהם יש ניגוד אינטרסים".

אז אי אפשר להפעיל עליכם לחצים?

"אנחנו לא יכולים לכתוב משהו ולעמוד מאחוריו כשהמציאות מראה אחרת. החובה המקצועית והגורמה שלנו היא לשקף את האמת, ועם השנים נוצרה הפיזיולוגיה להחליט באילו נושאים אנחנו ממקדים,

משום שאנחנו תופשים אותם כחשובים ורוצים להיות מעורבים בהם".

נימה שהבננו את עצמך לפוזיציה מתפסלת: את מיועצת למדינה, ומשם נוצר פער גדול בין החמיר לצות לבין מה שקורה בפועל. בשטח, הרברים לא ממש זוי.

"אני סקיפרית. כשאחת שט ביאכטה ואתה מסובב את ההגה – היאכטה מסתובבת ומיד מרי גישים את השינוי. נדל"ן זה כמו נושאת מטוסים: מזויז את ההגה, הולכים לישון, ומקוים בכוך לראות שמשור קרה. לרברים לוקח זמן ובלי אורך רוח אי אפשר לשרוד בענף הזה. אני מסתכלת מספיק קדימה, וחושבת שהנתיב שסללתי יחד עם משרדי הממשלה יוביל לשינויים, גם אם את הפי רות נראה רק עוד עשור או שניים. אנחנו רואים איך ההמלצות שלנו מייצרות שינויי חקיקה, כמו למשל עם תמ"א 38 – אחרי שבמשך שלוש שנים לא התחיל אף פרויקט, הבנת החסמים ושחרורם עוררו את השוק הזה".

ליוויתם את עבודת הממשלה גם בנוגע לשכירות ארובת טווח. את מרצה מפעולות המדינה בתחום? "זה נכון שיש תהליכים שיכלו להיות מואצים, וזה אחד מהם. כרגע הממשלה מניחה את כל הביי צים שלה בתחום הזה ב"דירה להשכיר" (והחברה הממשלתית ליוזום פרויקטים של שכירות לטווח ארוך; ג"מ). זאת, כשהכוונה המקורית היתה ליצור מגוון שלם של כלים, שיעודד את השוק הפרטי להיכנס לתחום. המלצנו, למשל, על שינויי חקיקה בעניין עירוד השקעות הון למשל, ולא השקעה רק בפרויקטים יזומים של הממשלה. הרי צפינו כל מיני כשלים מראש, ואפשר היה מלכתחילה לפתור אותם, וכך לעודד יזמים להיכנס לתחום. בנתיים הזמן מתבזבז, וחבל. הניסיון נותן לנו מיר טיביצה להמשיך, גם אם לא מקבלים את כל ההמיר

לצות שלנו או לא מיישמים אותם בקצב שחשבנו".

בעניין מחיר למשתכן בחרתם להיות מעורבים?

המלצת ליזמים להשתתף בתוכנית?

"בתחילת הדרך ההיבט היזמי של התוכנית התמקד ביכולת הביצועית, ולכן חברות קבלניות יכלו ליהנות מרווח יזמי דרך עבודה קבלנית – עם קהל קונים מובטח שלא היה צריך להתאמץ כדי שייגיע לרכוש דירות. היום זה קצת יותר מורכב, כי חלק מהפרויקטים לא פוגשים בקלות קהל, וחלק מהדירות משווקות בשוק החופשי. בעי בר המלצתי ללקוחותי להיכנס לתוכנית, במיוחד כשאין קרקעות מדינה אחרות שמשווקות. כיום צריך לבחון כל פרויקט לגופו".

ובנוגע ביועצת למדינה – מחיר למשתכן עושה את העבודה בהורדת מחירי הדיור?

"אנחנו רואים כיום הרבה פחות כלי רכב פרטיים בתל אביב, יותר קאר טו גו, ומי שכבר יש לו רכב פרטי – משתמש בו בעיקר בסוף השבוע. התושבים צריכים היום לשאוף להערייה תחשוב בשבילם קדימה, ואפילו תגביל אותם – כדי שיהיו חיים טובים עוד 20 שנה"

"מחירי הדיור עלו בעשור האחרון קודם כל בשל ריבית נמוכה מאוד ואלטרנטיבות השקיעה חסומות בכל נתיב אחר מלבד נדל"ן – מצב שהשתנה בשנים האחרונות. אנשים שמו את כסיהם בנדל"ן במשך שנים, וכך איפשרו למנף נכסים בקלות ועודרו את עליות המחירים. "מחיר למשתכן יצרה מענה לקהל ספציפי – זור גות צעירים חסרי דירה. התוכנית הזאת עדיפה על מענקים ישירים לרוכשים, כי כך המדינה מצליחה לתת סכסוד עבור הנחה קצת יותר גדולה, בעלות קטנה יותר".

את מסכימה עם האופן שבו בחלון מצייר את הקבלנים – באויב הציבור, בתאורי בצעף את הרי רואה ומכירה את המספרים מאחורי הפרויקטים.

"תפקידם של היוזמים והקבלנים הוא לבנות – לא להתנצל על זה שהם מרוויחים כסף. הרווחים שלהם סבירים, ועבור פחות הבננים לא יהיו מוכי נים ללוות את העסקות. אם יום יכול למקסם מחיר רים כי יש קהל שמוכן לשלם – לא צריך לבוא אליו בטענות. מי שצריך לרדוג להורדת המחירים זו המדינה – וזה אגב מה שהיא עושה באמצע עות מחיר למשתכן. מה שכן, ברור שברגע שא תה מייבש את שוק הנדל"ן למגורים ולא מאפשר לשוק קרקעות לשוק חופשי – לא ייבנו דירות בהיקף הנדרש למי שאינו זוג צעיר".

"אפשר להפחית את האספלט בערים ב-30%"

מה שבאמת מעסיק את פזיארז בימים אלה, היא ישראל 2030 בראי התחבורה החכמה והשלכותיה על התכנון העירוני, ולא ווטט פוליטיות כחמיר למשתכן. "כל הרשויות המקומיות יוצרות בימים אלה תוכניות מתאר כוללניות שדרושת השיבה אסטרטגית מחודשת סביב תשתיות, עירוב שיי מושים ותחבורה. מרובר בהודמנות איריה לתכנון מחדש שישפיע על החיים שלנו. הרי הדירות שמי תכננו היום הן דירות שדור ה-Z, הילדים שלנו, יהיו מי שיגורו בה – ולהם יש צרכים אחרים".

אך ומה צריך לבנות להם?

"קיימות היא ערך יסוד עבורנו ואנחנו רואים את הרצון לא לבנות מעבר מרכב גדול לרכב קטן וחי סכוני, חנויות יד שנייה, מיחזור, תחבורה שיתופית ומעבר לדירות קטנות – כל אלה הם חלק מהתפיש שהמשתנה, חלק מהחוויה התרבותית כיום. בנוסף, גם ההיבטים הטכנולוגיים מאפשרים את הקיימות, הקיי והשיתופיות וזה יתעצב יולך.

"מחקרים רבים מצביעים על חסך חברתי אצל צעירים, שמבקשים ליצור לעצמם אינטרקציות חברתיות. החיים מאחורי מסך מייצרים צורך בור לט אצל הצעיר לצאת לרחוב ולראות בני אדם, להיות חלק מקהילה. זה ניכר בחללי העבודה המשותפים, נסיעות שיתופיות, מגורים שיתופיים ורצון לפגוש אנשים ברחוב".

אך זה ישפיע על התכנון?

"אם פעם אף אחד לא רצה מכולת או בית קפה מתחת לבניין, בעתיד אנשים ירצו עירוב שימושים ומקומות שיוזמו להם מפגש. זה מסביר את ההצלחה הגדולה של חללי העבודה המשותפים, שהיא ממש לא הפתעה, היא מענה לחסך של הדרו הצעיר. גם המגורים השיתופיים יתפשטו ברגע שיימצא מודל שיבטיח כדאיות כלכלית. בנוסף, אנחנו רואים שינוי דרמטי בכל מה שקשור לתי

"החיים מאחורי מסך מייצרים צורך בולט אצל הדור הצעיר לצאת לרחוב ולראות בני אדם, להיות חלק מקהילה. זה ניכר בחללי העבודה המשותפים, נסיעות שיתופיות, מגורים שיתופיים ורצון לפגוש אנשים ברחוב. פעם אף אחד לא רצה מכולת או בית קפה מתחת לבניין – בעתיד אנשים ירצו עירוב שימושים ומקומות שיזמנו להם מפגש"

מתקרמים אחרים כיום שבו אופי התחבורה ישתנה. רק ככה החזון של רכב אוטונומי ותחבורה ציבורית יעילה ושמשה יוכל להשתלב בחיים שלנו. הסיי טואציה כיום יוצרת מצב שבו ביום שהטכנולוגיה תגיע, אנחנו עדיין נהיה כלואים בתוך התפישות הישנות של רכב פרטי וחניה צמודה, וכל החזון של התחבורה החדשה לא יתממש."

לנו, כצרכנים, יש אחריות בעניין הזה? "כן. אנשים צריכים להבין שהחניה שהם לא מוכנים לוותר עליה עכשיו – תזיק להם אחר כך. תחזוקה של חניון בבניין מגדלים תעלה הרבה כסף בעוד כמה שנים, בלי שיהיה בו שימוש. אפשר לעודד דירורים לוותר על החניון – על ידי הנחה למשל. מי שמוכן לוותר היום על חניה יכול לקבל הוזלה בנסס שלו, שזהה להנחה של מחיר למשתכן."

לבעבודה שהכנו לקבינט הדירור, בדקנו את המשמעות של בנייה מרקמית ושל ביטול החניות התת־קרקעיות וגילינו אפשרות לחיסכון אדיר של מאות אלפי שקלים בעלות בניית יחידות דיור בבנייה מרקמית ללא חניות. זה בהחלט כלכלי – מקצר את זמן הבנייה, מוזיל עלויות בנייה, וככל שנקנסים לרקמה קיימת, החסכון גדול יותר בשל ביטול דיפוזיט ובנייה תת־קרקעית. גם הדיירים משלמים ועד בית נמוך יותר."

אבל כן, בכל זאת צריך שיהיה לנו פתרון חניה בינתיים – וזה באחריות של הרשות המקומית. תל אביב היא כיום העיר המובילה בעניין הזה, ואנחנו רואים בה הרבה פחות חלל רכב פרטי, יותר קאר טו גו, וזו שבער יש לו רכב פרטי – משתמש בו בעיקר בסוף השבוע. אורחים צריכים היום לשאוף שהעירייה שלהם תחשוב עבודה קרימה, תגביל אותם ותקשה על הסדרה החניה – רק כך הם יחיו חיים טובים עוד 20 שנה."

ועדיין, מיזם אוטונומי סופג הרבה ביקורת. "כי זאת תקופת ביניים של שינוי שצריך להיות ערים אליו, ואי אפשר להתעלם ממה שקרה בעולם. אם אנחנו נהנים להסתובב באמסטרדם, בברלין ובברצלונה – אנחנו יכולים ליהנות גם בהרצליה ובגבעתיים?"

גמי מפסיד מהשינוי? "יצרניות הרבה עלולות להיות המפסידות הגדולות, ואם הן יצאו ואנחנו לא נתעורר – נבלה עוד המון זמן בפקקים. גם הקניונים ירדו כבר לפני הרבה זמן שהם בבעיה – עם כל עולם ההומנות והמשלוחים און ליין – ולמרות שמרוב בגופיים עסקים מונעי רווח, לקח להם הרבה זמן לקלוט שהם חייבים למצוא פתרון להתמודדות עם השינוי. הפרויקט יורדים, חנויות נסגרות, והם עדיין מדברים על 'אולי נעשה פה שוק אוכל' וממשיכים להפסיד."

"ניתן לחשוב על מצב מקביל של עיר לא מותאמת – 600 אלף דירות שלא משירות את הצרכים של האנשים ולא עומדות בהלימה למה שיש בטכנולוגיה להציע. אנחנו לא יכולים לאפשר ליצרניות הרכב לתת לנו לבנות מאות אלפי דירות שלא מתאימות לנו."

חבורה. עד 2030 אנחנו נהיה עם תשתית רכבות ומטרו חזקה, ויכולת מפותחת של כלי רכב אוטונומיים שיתופיים להסעת המונים. יש ערים בעולם שבהן ההיערכות לשינויים האלה כבר בעיצומה."

מה זה מצריך מבחינת תשתיות?

"הרבה פחות לעומת היום, וזאת בדיוק הבשורה. צריך לשנות דיסקט, ולחשוב היום על איך אנשים עומדים להתנייד בעוד עשרים שנה. כך למשל, רכב אוטונומי שיתופי מצריך אימנם מקומות להעלאת והורדת נוסעים, אך הנתיבים עצמם יוכלו להיות צרים יותר. בנוסף לא נצטרך את כל מקומות החניה האלה, כי לא יהיו כל כך הרבה כלי רכב."

לפי מה שאת אומרת, כל עיר שמגבשת תוכנית מתאר על בסיס תשתיות התחבורה של היום – צריכה לזרוק אותה לפח."

"תראי, אנחנו יושבות עכשיו בהרצליה פיתוח ורואות חנות שנמצאת 60 מטר מאתנו. בינו לביןנו מפרידה מרובה צרה להולכי רגל שחסי מה באופנוע ובפחים, חניון עמוס במכוניות שלא זו כל היום ועוד כביש שרוב היום הוא פקוק. זה נראה לך הגיוני? בנינו עיר למכוניות במקום עיר לאנשים. מחקרים בעולם מראים שהערים מלאות באספלט, וגם בישראל 35%-40% מהתוכנית של הערים הן דרכים וכבישים, וזה יכול לרדת ב-30% לפחות."

אבל בינתיים אין לנו תחבורה ציבורית-שיתופית אוטונומית-מחלית, וצריך להגיע לעבודה."

"אנחנו נמצאים בתקופת ביניים, וזה אכן אתגר. השינוי שנוצר גורם לאי-נוחות אבל היא זמנית. ברוב חוב של המשרדים שלנו יש עבודות בכביש שגורמות לו להיות פקוק מהרגיל – רק בגלל שעובדי מיקרו סופט רדשו שבייל אופניים מהרכבת למשרד. זה מהלך שמייד צריך חוסר נוחות עכשיו אבל הוא בדיוק ההוכחה לשינוי בסדרי העדיפויות."

שבייל אופניים זה לא קווי רכבת שמנסים לחקם מה כבר 30 שנה. לאנשים אין סבלנות יותר."

"חייכנו יותר מדי זמן, אבל נדביק את הפער עד 2030. מבחינה טכנולוגית ומבחינת חלף הרוח הציבורי אנחנו נמצאים בדיוק בנקודה שמאפשרת את השינויים. תראי את רחוב יפו בירושלים. חששו מהרכבת הקלה, אמרו שהיא תשתק את התנועה במרחב ותהיה רסק את בני העסק – ואנחנו רואים את ההפך. אין סיבה שרחובות אבן גבירול ודיזנגוף בתל אביב לא יהפכו לצירי תחבורה ציבורית בלבד."

"עיריית תל אביב, לדוגמה, לקראת קירוי איילון מחייבת כבר היום את היומים שבונים מגדלים להבטיח שקומות הקרקע יהיו שטחי ציבור שיאפשרו מעבר – למרות שהמשמעות בינתיים היא בניית חזיתות לשום מקום. אם היום לא נדע לתכנן מתוך מבט למציאות שתהיה בעוד 15 שנה, לא רק שלא יהיה לנו טוב – יהיה לנו רע. אנחנו צריכים להבטיח בעיניים פקוחות על מה שעומד להגיע, ולהיערך לקראתו."

מה צריך לעשות?

"להפסיק לבנות בניינים עם שתי חזיתות לדירור ואפס קישוריות בין הרחובות, ולהתחיל לבנות שכונות שאנשים ירצו לגור בהן ויכולו להיפגש בהן. צריך לחייב את היומים והרשויות המקומיות לא לבנות חניונים תת־קרקעיים לכל בניין, אלא לבנות חניונים עיליים או על מגרשים בצמידות לשכונות – שיהיה ניתן להסב אותם לשימושים



דניאלה פד'ארז

גיל: 51

מצב משפחתי: נשואה + 3

תפקיד: מנכ"לית ובעלים של פד כלכלה

והנדסה יותר מ-20 שנה

השכלה: תואר שני במינהל עסקים

מאזיבה/סגנית תל אביב, שמאית

מקרקעין מוסמכת

מגורים: חופית