

מוותרים על הפריפריה

תוכנית המתאר הארצית, תמ"א 35, לא מיושמת. התוצאה: הנגב והגליל מוזנחים, מחירי הדיור במרכז עולים, הפקקים מתארכים ותשתיות התחבורה קורסות | פרויקט מיוחד



56 מחירי התנייה
בת"א ממריאים

6 סיכום 2011: מדוע
המחירים באשקלון עולים



תצלום: חגי פריד

שכונת זרעאליה בחיפה. תושבים רבים בישראל שמעוניינים לחזק ולשרג את נכסיהם, מוצאים שאינם מתאימים לאף מסלול התחדשות

לחדש את ההתחדשות העירונית

בישראל יש כיום שלושה מנגנונים חוקיים עיקריים להנעת תהליכי התחדשות עירונית מלמטה: תמ"א 38, פינוי-בינוי ועיבוי. אך אף מסלול לא מציע חשיבה כוללת מעבר לציפוף ולחיזוק מבנים – מבלי להזכיר את התנאים המוקדמים, שהופכים את רוב הפרויקטים ללא כלכליים או מוציאים אותם מהמשוואה | עינת קליש רותם

התחדשות מלמעלה ומלמטה

היוזמות להתחדשות עירונית יכולות להגיע משני כיוונים: הראשונה היא מלמעלה, על ידי מוסדות ממשלתיים, הרשות המקומית או שניהם יחד, באמצעות תוכניות כניין עיר (תב"עות), שמטרתן להוביל לשינוי של מתחם מסוים בעיר. היקפם, תפקידם וייעודם של המתחמים או הרדי בעים יכולים להשתנות – מנמל תל אביב, דרך רובע לב העיר המיתולוגי ועד לנחלאות בני רושלים. ברגם זה של התחדשות עירונית, כל פרויקט הוא שונה וייחודי, וצריך להיבחן לאור הרקע ההיסטורי, האדריכלי, החברתי והכלכלי שבו הוא יושב.

הרגם הקלאסי המוקדם של יוזמות מסוג אלה מתמקד לרוב ברובעים עירוניים בעלי ערך היסטורי, שמתוקף עברם העשיר מאכלסים כיום שימור שים מגוונים, ואודיכלות היסטורית עשירה.

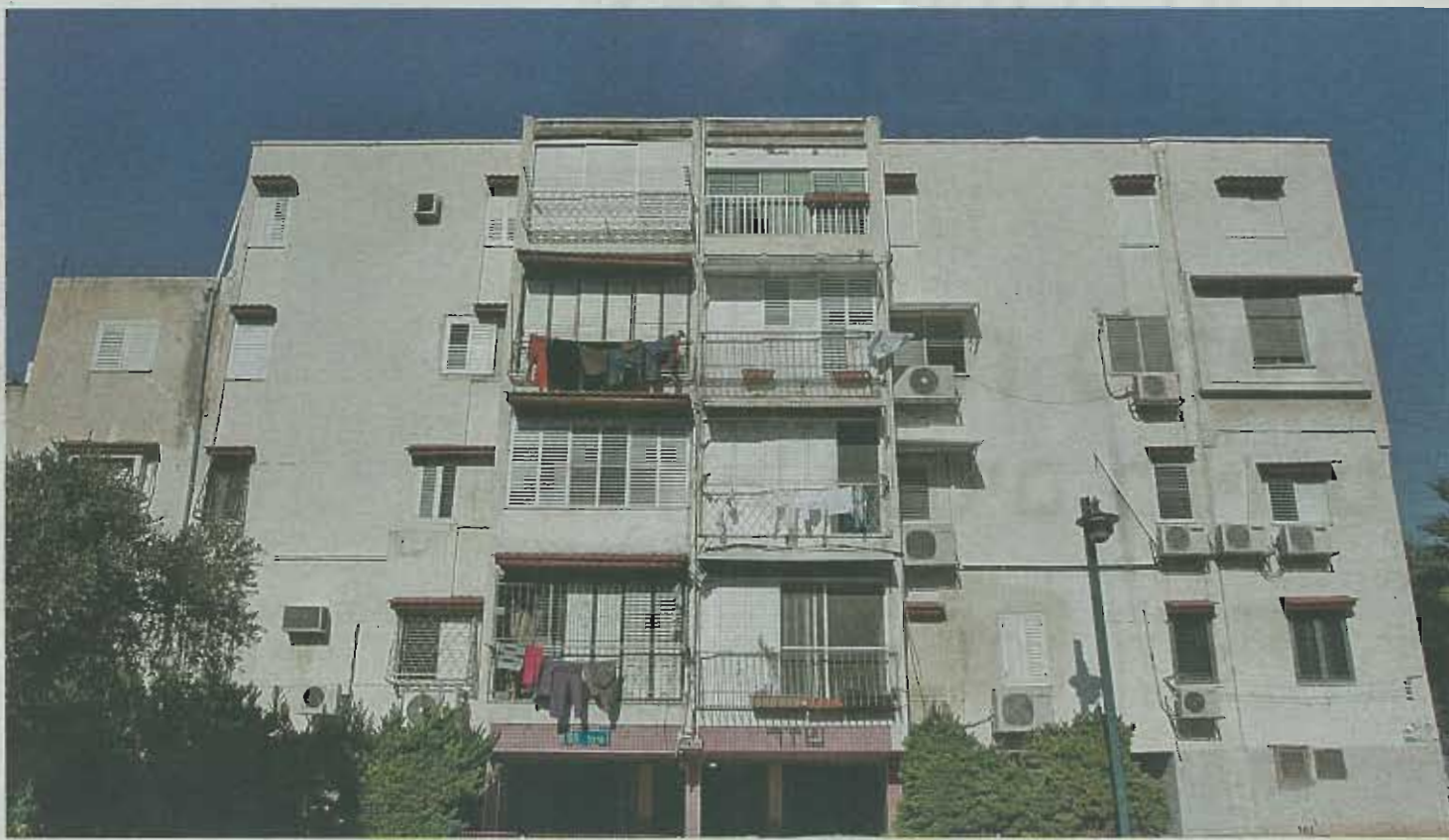
נרמה כי יזומי המחאה הצעירים מחפשים ריי רות רווקא במרכזי הערים – הרי בגלל מצוקת ההיצע ועליית המחירים שהיא הביאה עמה, הגיי עו גם האוהלים. מסתמן שיש אוכלוסייה החולמת על דיור מסוג אחר. האם רשויות התכנון עושות את החיבור?

התשובה למצוקת המשפחות המחפשות את החרשה-השקט (במחירים שווים לכל נפש) ול- צעירים התולמים על הישן-התוסס (במחירים שווים לכל נפש), כנראה זהה: יש מקום גם לבי- ניית שכונות שינה חדשות, וגם להשמת מר- קמים אורבניים ותיקים עבוד אנשים המבקשים להתגודד בסצינה עירונית אחרת. התשובה היא תוספת היצע – לא רק בכמות אלא גם במגוון. מגורים חדשים יודעים לבנות כישראל (אף שרי דושה גם כאן חשיבה מרעננת ויצירתית), אבל עם השמשת מדקמים ישנים יודעים להתמודד הדבה פחות. מרוע?

בעקבות המחאה החברתית שהחלה בקיץ האחרון, נשמעים בהודשים האחרונים יותר ויותר קולות הקוראים לחזור למרי כוי הערים, ומותחים ביקורת על המשך כיבוש השטחים הפתוחים לצורך הק מת ערי שינה מרוחקות או שכונות שינה בשולי ערים גדולות קיימות, מתוך כוונה לספק מענה לחלום החיים הפרברייכפרי.

נראה שיחד עם המחאה החברתית, הגיעה ההבנה כי דגמי חיים אלה כבר לא מספקים מענה לצרכים מתהווים והולכים בחברה הישראלית הצעירה, המחפשת גם איכויות של חיים עירוניים. מערכות התכנון יודעות להציע שכונות הרשות המכילות רירות גדולות ורחבות עם גינה או מרפסת, חניה לשתי מכוניות או יותר, ושקט. בעיקר שקט. אבל מה לעשות שזה לא מה שכולם מחפשים?





תצלום: חגי פריד

טירת הכרמל. תמ"א 38 פותרת את בעיית החיזוקים והמיגון רק לקומץ מהבניינים בישראל

רגע היסטורי של התחדשות

הערים החדשות של מדינת ישראל הצעירה, אלה שנבנו בשנות תקומתה, עומדות בפני גל ההתחדשות העירונית הראשון המשמעותי שלהן. זה רגע היסטורי, שעת כושר שאסור להחמיץ: סבב ההתחדשות העומד בפתחו עשוי להיות הודמנות לשינוי במהות ובאורחות החיים של כולנו, ולא להביא רק לפתרונות פסיים הנרטיים המערכניים צפיפיות ותקנים. זה רגע שמחובתו לגשר בין ידור שות העבר וערכי ההווה מתוך חזון לעתיד.

יש לבחון את מנגנוני ההתחדשות העירונית העיקריים הקיימים כיום בחוק, אותם מנגנונים המד עוררים שינוי מלמטה, כדי להבין גם כמה הם לא מטפלים. אלה הם למעשה תמ"א 38 ושלושת המד סלולים הפורמליים להתחדשות עירונית של משרד הבינוי והשיכון; פינני-בינוי ועיבו בעבור הרשויות, ומסלול "מיטוי" עבור הזמים, שתדומתו הנוספת העיקרית היא מימון התכנון לגופים פרטיים.

מטרת תמ"א 38 היא לחזק מבנים שנבנו לפי ני כניסת תקן הבנייה לעמידות ברעידות ארמה בשנות ה-80. עיקרו של התקן הוא תמריץ לידי מים להוסיף קומה נוספת, בעתיד שתיים, בתמורה לחיזוק המבנה, הוספת חררי ביטחון על פי הנחיות פיקוד העורף, ושדרוגים נוספים מתוקף תקנות התכנון והבנייה. במרדצת השנים הסתבר שהתמ"א פותרת את בעיית החיזוקים והמיגון רק לקומץ מהד בניינים הקיימים בישראל, ובעיקר בעדים האמידות מכחינה סוציאקונומית.

חלק גדול מהבניינים לא נופל בהגדרות התמ"א (בתים משותפים קטנים או בתים פרטיים) ולכן לא רשאי לעבור שינוי בגיבו החוק הנ"ל, ואילו חלק גדול אחר שכן תואם את ההגדרות – אינו כלכלי. את פרסומות פיקוד העורף המראיגות רואים כל האזרחים, אבל פתרון במסגרת החוק מתאפשר רק לחלקם הקטן.

פתרונות במס שפתיים

משרד הבינוי והשיכון מציע מסלולי תכנון המתייחסים לסביבות המגורים בראייה יותר רחב כה. פינני-בינוי הוא מנגנון המטפל במתחמים ולא בכניינים בודדים, וכשמו כן הוא: פינני של מבנים

דגם נוסף, מאוחר יותר, של התחדשות יזר מה מלמעלה, הוא שיקום שכונות מגורים שנבנו בעשורים הראשונים לאחר קום המדינה, מתוך מטרה לקרב את המבנים הישנים לרף צורכי הריוור העכשוויים. מרוב שכונות של שיכונים משנות ה-50 וה-60 שהיו משכנם המכובד של חלק ניכר מאזרחי המדינה, ושכמרוצת השנים שינו את פניהן. פרויקטים אלה כוללים התייחסות מעמיקה להיבטים חברתיים.

יוזמת התחדשות עירונית יכולה להגיע גם מלמטה – מהאזרחים – בין אם הם בעלי דירות או יזמים. המניעים והסיבות לשינוי סביבת המגורים מגוונים ונעים מהרצון לחזק את המבנים (ביטחון), להרחיב דירות (שיפור תנאי המחיה) ועד לחלום לשרדג מצב כלכלי ולקחת חלק ביוזמות גדל"ניות (רווח כלכלי).

כשהיוזמה של הרשויות משתלבת עם רצון התושבים, או להיפך, זו הצלחה, שהי עניין משותף הוא תהליך חיובי. אף שלא חשוב כלל "מי התחיל ראשון", חשוב להבין מה תרומתו של כל צד: הרשויות מספקות את הראייה הכוללת, את החזון, את הערכות ואת הביטחון שיש הנהגה מובילה ועל כן כראי להשקיע. מאידך, האזרחים-תושבים והיוזמים הם הכוח המניע והרוחף הרפיקטו. אם אלה יתנגרו (התושבים) או יישארו אדישים (היוזמים), ההתחדשות לא תמדיא.

הרשויות אינן מחויבות או מסוגלות להכין תב"ע ולהציע חזון להתחדשות עירונית לכל שכונה, אלא במקרים מיוחדים. לשם כך הן יצרו כמה מנגנוני גים חוקיים התומכים ומעודדים התחדשות עירונית מלמטה, והעבירו את השרביט לידי הרדידים. אלא שמדובר במנגנוני התחדשות של מבנים ולא בהתחדשות של מרקמים עירוניים. יש הברל עצום בין השניים – בייחוד במדינה שמרבית עריה אינן מציעות חיים עירוניים.

מנגנוני התחדשות המבנים בישראל יודעים לטפל בהוספת יחידות ריוור, בהרחבת מבנים ובחי זוקם, ולא בוחנים את שינוי המרחב שבין הבניינים ואת אורח החיים שמרחב זה מציע. לא מדובר על כן בהתחדשות עירונית, אלא אולי בהעצמת הקיים – בבחינת מה שהיה הוא שיהיה. מנגנוני התכנון האלה עלולים להתגלות, בעוד שנים מעטות, כמי ערכות שאף החרפו את הבעיות הקיימות כיום.

לשם הריסתם ובניית מבנים חרשים, לפי תקנים עכשוויים. מרובד כפרויקטים מורכבים, בין היתר מסיבות אנושיות ובשל הלוגיסטיקה הנדרשת להוצאתם לפועל: העברת הרדידים לריוור חלופי, לעתים לתקופות ארוכות.

כפרויקטים שכאלה לוקחים חלק תושבים ותיקי קים לא מעטים, ושינוי מסוג זה אינו פשוט עבורם – גם כשהם מבינים כי מרובד בטובתם המוחלטת. ברגם התחדשות זה התפתחו גירסאות, כמו בינוי-פינני-בינוי, מתוך כוונות להתמודד עם אותן בעיות לוגיסטיות בקלות רבה יותר: בונים חלק מהפרויקט, מפנים את התושבים הוותיקים למבנה החדש ואז ממשיכים לבנות.

אלא שאליה וקוצ בה – כדי לממן הריסת מבני גרולים, שיכון חלופי לרדידים לזמן ממושך ובניית מתחמים גדולים כולל תשתיות דרכים וחי ניה חדשות, יש צורך בהגדלת מספר יחידות הריוור פי שלושה במקרה הטוב (באזורים של אוכלוסייה אמירה או של ערך קרקע גבוה), ופי חמישה-שישה במקרה הפחות טוב (של אזורי אוכלוסייה חלשה או של ערך קרקע נמוך).

המשמעות של מקרמי הכפלה כאלה היא תכנון לצפיפויות גבוהות מאוד. מה שמכשיל את הפרויקטים האלה, לעתים קרובות, הוא לא בהכרח צפיפות המגורים עצמה, אלא החובה לראוג לפתרון חניה. הפתרון התת-קרקעי יורד מהפרק בערים בעלות ערך קרקע נמוך, בשל העלויות הגבוהות; ואילו עדים בעלות ערך קרקע גבוה פתרונות חניה יקרים יצריכו תוספת של יחידות ריוור מעבר למקד רם הצפיפות הראשוני.

ספ הכניסה המינימלי למסלול פינני-בינוי הוא 24 יחידות ריוור. מרובד במתחם הכולל כמה מבני גים, שהרי מקדם הכפלה הנע משלושה ועד פי חמישה יוליד בניין עצום אם אכן מרובד על בניין אחר. למעשה, רמות הצפיפות הסופיות הגבוהות של פרויקטי פינני-בינוי מגבילות את המתחמים העומדים בקריטריונים, רק לאלה שבהם יש כיום צפיפויות התחלתיות נמוכות יחסית.

מסלול נוסף, עיבו, מנסה להתמודד עם החסכים של שני המסלולים האחרים. מדובר בתוספת ניכרת של יחידות ריוור תוך השארת המבנים הקיימים וחיזוקם. זו בנייה ב-infill – מילוי של חללים, בנייה במרווחים שבין

פתרון לבעיית החניה המהירה; פניוויבינוי כמו גם עיבוי משלשים ומדבקים את כמות התושבים, ומאלצים את כולם לחיות בצפיפות במרחב ציבורי מצומצם עוד יותר מבעבר ועם תשתיות קהילתיות שלא השתנו. ללא תוכנית בעלת חזון למרחב ציבורי בריא, הרואה את הסכיבה מעבר לתחום הפריקט המצומצם, לא מובטח שיפור באורח החיים במרחב העירוני. אלא שבמנגנוני תכנון אלה אין רדישה לייצר חזון.

ממשיכים להסתמך על המכונות

מחובתנו לשאול כיצד בכלל ניתן לאכלס תושבים בצפיפויות גבוהות כפי שמציעים מס' לולי ההתחדשות העירונית של משרד השיכון, ובמקביל להמשיך להסתמך על כלי רכב פרטיים. מערכת החבורה ציבורית איכותית היא אמצעי מהותי לתפקוד איכותי של ערים גדולות וצפופות - בריוק כמו ביזור מסחר ותעסוקה במרחקי הליכה. מנגנוני ההתחדשות הקיימים יוצרים עדים צפופות, מבלי לתת את הדעת על התנועה של התושבים במרחב - התעלמות שעליה עוד ישלמו תושבים רבים מחיר יקר בעתיד.

יש קבוצות באוכלוסייה שמחפשות כיום חיים עירוניים אינטנסיביים. תל אביב היא העיר היחידה בישראל שיוצרת לספק כיום את אדח החיים הזה. שכונות מגורים שלהן פוטנציאל לספק אורח חיים אורבני - בייחוד אם הן סמוכות למרכזים עירוניים - צדיכות להטמיע אורח חיים זה גם אם על חשבון מקדמי הצפיפות. מרובד בחשיבה סביבתית-חברתית קצת יותר, כלכלית קצת פחות, אך עם סיכוי להגדיל את היתכנותה בשל ביקושים עתידיים גבוהים, ובעיקר עם סיכוי לשנות את מפת הריור במדינה. בדאייה כלל-ארצית יש סיכוי שפרויקטים שכאלה, אם יתפתחו במקומות שונים, יביאו לפיזור ההיצע ולהקלה על חלק מהמצוקות הקיימות.

ואם בחזון עסקינן, הרי שלא רק חיים אורבניים הם משאת נפשם של צעירים, אלא גם חיים בני-קיימא. מה קודה כשריירים רוצים לחזק את הבניין שבו הם חיים, ולהפוך אותו באותה הזדמנות גם למבנה ירוק בריקיימא? אין כיום בשום מסגרת חוקית תבנית המתאימה לשרדוג מבנים על פי עקרונות סביבתיים, מתוך מודעות לסביבה ולת-מודות המתרחשות בנושאים אלה בעולם. הרשויות לא יודעות לתמך פרויקט כזה מבחינה כלכלית או בהליכי הרישוי.

בישראל חסרה כיום חשיבה כוללת שמגיעה לממלעה, שתפקידה לשנות את רפואי החיים, ושהיא מעבר לציפוף חיווק מבנים. למנגנוני ההתחדשות העירונית הישראלים צריכה להיות מסגרת חשיבה על הערכים המעצבים את חיי התושבים, בשכונות שוקוקות לשינוי משמעותי עמוק יותר ממה שהחוק מאפשר ומעודר.

התחדשות עירונית צריכה להתמודד עם שא-לות על אורח החיים בהווה ובעתיד, אופן תפקודן של שכונות צפופות, אמצעי ניידות בתוך השכונות ובניהן, היחס שכין תחבורה פרטית לציבורי, רית, תפקיד המרחבים הציבוריים ואופני שדרוגם, הפער שבין צרכים עכשוויים ותשתיות ישנות, עדים מקיימות המקדמות בנייה בתקיימא ועוד. האתגר הוא לבחון את אופן הציפוף ואת רמת הציפוף, כך שיוכלו להיווצר מרחבים עירוניים וציבוריים איכותיים שיתאימו לאוכלוסיות שונות ולסגנונות החיים של המח. מנגנוני התכנון בישראל לא רק שאינם עסוקים בכל אלה - הם מצופפים חלקים מהאוכלוסייה עוד ועוד, על חש-בון הסיכוי שאי פעם משהו מכל השאלות האלה יוכל לקבל מענה.

אף אחר מהמסלולים. רגמי המסלולים אולי מכסים את האפשרויות הפיסיות מבחינה תיאורטית, אך מתקשים להתמודד עם מקרים מיוחדים, נסמכים אך ורק על בסיס הכראיות הכלכלית ומוגבלים מאוד מבחינה אר-ריכלית. בפער שבין הצפיפות ההתחלתית והצי-פיפות הסופית, מנגנונים אלה מתאימים בעיקר לאזורי ביקוש גבוה או לאזורים שבהם הצפיפות ההתחלתית נמוכה למדי. פרויקטים אלה אינם כראיים בפריפריה (גיאוגרפית ו/או חברתית) בגלל ערכי הקרקע הנמוכים.

המקרה של מבנה ה-H

בנוסף לאפליה על בסיס כלכלי, פרויקטים רבים לא מתאפשרים בגלל סיטואציות פיסיות-ארדיכליות, אפילו באזורים שבהם ערך הקרקע גבוה. בניין ה-H הישראלי הטיפוסי למשל, מכיל ארבע יריות קומה ונע לרוב בין ארבע ל-12 קו-מות, אינו מקבל מענה ררך תמ"א 38, פניוויבינוי וגם אין לו פתרון פשוט במסגרת מסלול העיבוי. במקרה של תמ"א 38, חיווק של בניינים מסוג H בני ארבע קומות יורד מהפרק עוד לפני שעלה על השולחן, בגלל חוסר היתכנות כלכלית: מרובד בתוספת של 16 חרדי ביטחון, תוך חיווק בניין גדול ממדים יחסית - וכל זה בעבור תוספת של קומה אחת, לכל היותר שתיים.

פניוויבינוי של מבנה H ארבע-קומתי גם הוא אינו פשוט, כי הוא מצריך מבנה חדש בן 12-20 קומות - תלוי במיקומו בישראל. מרובד ב-50-80 יח"ר, ועמך יש צורך במציאת פתרונות חנייה. מכיוון שמרובד בעשרות מקומות חנייה (100-200), הפתרון המתבקש הוא תת-קרקעי - דבר שיוורד מהפרק בע-רים לא אמידות בשל העלויות הגבוהות.

בהנחה ששני הפתרונות האלה אפשריים, גם כשניתן להוסיף על בניין ה-H הטיפוסי שתי קו-מות מגורים באמצעות תמ"א 38, מרבית השטחים הציבוריים שלמרגלות המבנה משמשים למקומות החנייה החדשים שמחייב התקן. במקרה שכזה הבניין אולי מחווק ויחידות הריור משודרגות, אבל המרחב הציבורי שכבר קודם לכן לא תיפקר כראוי, נעלם והולך. וכך, תושבים רבים בישראל המעוניינים לקחת אחריות, לחזק ולשדרג את נכסיהם, מוצאים שאינם מתאימים לאף מסלול ההתחדשות. מה יאמרו להם הרשויות אחרי דעירת האדמה החזקה הקרובה?

מעבר לסוגיית תנאי הסף, מנגנוני ההתחד-שות לא מתמודדים עם סוגיות עירוניות בעלות חשיבות עליונה לחיים האורבניים, בהן ניידות, עיי-רוב שימושים, בנייה ואורח חיים על פי עקרונות הקיימות (Sustainability).

מנגנוני ההתחדשות העירונית מעבירים לריירים ו/או ליוזמים את האחריות למציאת פת-רון לבעיית החנייה הפרטית, וכן משאירים את בחירת הפרוגרמה והרחבת השימושים הציבוריים בתוך תחומי המגרשים, לשיקול רעתם של מקדמי התוכנית. כך יוצא שעתידם של מתחמים עירו-ניים שלמים ורייריהם נתון לחסרי הזים ואנשי המקצוע ששכר, וליחסייהם עם הרשויות. האם זו הדרך להפיץ סדר יום אורבני חדש? יצירת חזון חברתי-סביבתי אינו תפקיד הזים, ולכן מנגנוני החוק האלה עלולים לקבע את תושבי המדינה לאורחות חיים שאינם מתאימים למגורים בצפי-פות לעוד שנים רבות קרימה.

שכונות מגורים רבות חסרות כיום מרחב ציי-בורי שוקק ובריא - כזה שיוכל לאפשר גישה למרכזים ציבוריים במרחקי הליכה, ויתור על אחי-זקת כלי רכב פרטי וכדומה. תמ"א 38 מנסכת את המרחב הציבורי הרל הקיים כיום למרגלות המב-נים להגדלת מגרשי החנייה, מתוקף כוחה לאלץ

הבניינים או מעליהם. מרובד במנגנון הגיוני ומתבקש: הריסה היא יקרה מדי ומסוכנת לוגיסטית, ואילו חיווק בעבור תוספת של קומה אחת אינו כלכלי ולא מגריל את הצי-פיפות באופן משמעותי. הפתרון של מסלול העיבוי משלב למעשה את היתרונות של שני המסלולים האחרים: בלי הריסה, הריירים יכולים להמשיך לגור בבתיהם שיתרחבו ויתחוקו על ידי בנייה חיצונית; ועם זאת, תוספת יחידות הריור תהיה גדולה בהרבה ממה שמציעה תמ"א 38, ומשמעותית מספיק כדי להוכיח היתכנות כלכלית ולעודד יוזמים להיכנס לסגה ארוכת שנים.

אלא שכאן הציב משרד הבינוי והשיכון מגבי-לות דרקוניות, בדמות כמות יחידות הריור (מי-נימום 300) והיקף התוספת (מינימום 50%, למשל 150 יח"ד חדשות על 300 קיימות). אף שפתרון העיבוי הוא יצירתי ומאחר את יתרונות המסלולים האחרים, בניינים כודרים אינם עומרים בקריטי-ריונים של תנאי הסף למסלול זה, וסיכוייהם נמו-כים אפילו יותר מחבירה למסלול פניוויבינוי.

בעיה נוספת של מסלול העיבוי - שתוורת על עצמה למעשה בכל המסלולים - היא תקני החניה. הרי מרובד בסביבה בנויה שלמרגלותיה קשה עד בלתי אפשרי לשכן מאות מכונות - כל שכן לחפור תנוונים תת-קרקעיים נרחבים. נראה שרגם זה, למרות ההיתכנות הפיסית והכלכלית הגבוהה יותר, מתאים גם הוא בעיקר לשכונות הבנויות בצפיפות נמוכה מלכתחילה. פרויקט העיבוי הראשון שיצא לפרעל בישראל, מתחם חניבה רייך בחיפה, טובל בחורש נדי. ואולם אין ספק שמרביתו ייעלם עם סיום הפרויקט, ולא בגי-לל הבניינים ושידרוגם המבורך, אלא דווקא בגלל כלי הרכב שייכנסו לאזור על חשבוננו.

מה יעלה בגורלן של שכונות צפופות כבר כיום, כמו ירעאליה בחיפה, בעת רעירת ארמה או מלחמה חלילה? נראה שאין להן פתרון במסגרת

התחדשות על הנייר בלבד

מנגנוני ההתחדשות העירונית והקשיים בדרך לימושם

מנגנון ההתחדשות	תמ"א 38	פניוויבינוי	עיבוי
מטרה מקורית	לחזק מבנים לעמידות ברעידות אדמה	פיוני מבנים לשם הריסתם ובייית מבנים חדשים לפי תקנים עכשוויים	חיווק והרחבת מבנים על ידי בנייה חיצונית ללא הריסתם
תחום ההשפעה	מבנה בודד	מתחם/קבוצת מבנים	מתחם/שכונה
התמריץ לזים	תוספת של קומה תמורת חיווק הבניין	הגדלת מספר יחידות הריור במבנים החדשים מי שלושה עד שישה, בהתאם לערכי הקרקע	הגדלה משמעותית של מספר יחידות הריור תוך מיתון החסרונות של המסלולים האחרים
דרישת המינימום	חיווק המבנה, הוספת חרדי ביטוחן ושרדוגים נוספים לפי חוק התכנון והבנייה	מבנה/מתחם בן 24 יחידות דיור לפני ההליך	300 יחידות דיור לפני ההליך ולפחות 50% תוספת
חסמים טיקריים למימוש	בערים שבהן ערכי הקרקע לא גבוהים והאוכלוסייה לא אמידה - תוספת הבנייה שמעניקה תמ"א לא כלכלית	לוגיסטיקה מורכבת לפיוני הריירים ומציאת דיור חלופי לתקופות ארוכות; קושי רב ביישום דרישות תקן החנייה	תקנוי סף דרקוניים הוכבים את סיכויי החבירה למסלול לקלושים; קושי ביישום דרישות תקן החנייה