

פרוטוקול ישיבה מן המניין 10/17

פרוטוקול ישיבת מועצת בנימינה גבעת עדה מן המניין, שהתקיימה ביום שני, כג' בכסלו תשע"ח, 11 בדצמבר 2017, במועצה המקומית בבנימינה.

משתתפים: איתי ויסברג- ראש המועצה.

חברי המועצה: ניבה בגין בן-ארי, זיו רכלבסקי, סתוית הדר אבידר, יוסי רן, אפרת מזרחי, רם פיין עופר צדקה, שלמי סלמה, אבירם שהרבני, רותי לפידות.

נעדרו: חנוך אילוז

צוות מקצועי: צור אוריון- גובר
דיויד ברייטבורד- מהנדס המועצה
מוניק וקנין- אגף חק"ר
אריאל פישר- יועץ משפטי
הילה אטיאס – דוברת המועצה
ניצן גרמן מחנאי- מנכ"לית המועצה

על סדר היום:

1. אישור פרוטוקולים של מועצה: מן המניין מיום 20/11/2017 ו 16/10/2017
2. אישור פרוטוקול ועדת מחיקות מיום 29/11/2017.
3. אישור מנהלת אגף חק"ר מוניק וקנין – כאחראית ממונה על הטרדה מינית.
4. אישור שכר בכירים מבקרת המועצה, גלית פלג - 90% מיום 11.12.2017
5. אישור פרוטוקול ועדת שימור מיום 4.12.2017
- הנחת פרוטוקול ועדת הנחות נזקק על שולחן המועצה
6. הצגת תוכנית מתאר

בברכה,

איתי ויסברג

ראש המועצה



דיון והחלטות

סעיף מספר 1 – אישור פרוטוקול 16/10/2017 מן המניין

אפרת מזרחי : על סעיף 5 אישור שימיק בן שמואל ואבירם שהרבני כחברי הנהלת המתנס עד כמה שאני זוכרת יוסי ואני הבענו את התנגדותנו בהסתייגות, בעד שימיק בן שמואל ונגד אבירם שהרבני אם רוצים שיהיה נציג הסיעה שלנו הסיעה צריכה לבחור מי הנציג שלה ולא ראש המועצה

איתי ויסברג : רוצה ישיבה בנושא?

אפרת מזרחי : מבקשת להוסיף את הערה הנ"ל לפרוטוקול. מבקשת לשמוע את ההקלטה לגבי כביש 652, לא זוכרת את הדברים שנאמרו שמה.

הצבעה :

בעד : 11

נגד : 0

נמנעים : 0

אישור פרוטוקול 20/11/2017 מן המניין

אפרת מזרחי : אני מודה לכם על השתתפות בצערי מבקשת סבתא שלי שהייתה הבת הבכורה למייסדי בנימינה בית בצלאל לוי, חשוב לי שזה יהיה רשום . מבקשת לקבוע פגישה עם אריאל כדי שיסביר לה את הנושא של החברה הכלכלית, אני לא מצליחה להבין מתוך הפרוטוקול את הרציונל ליישוב כמו שלנו, אי בהירות על התקנון.

הצבעה :

בעד : 11

נגד : 0

נמנעים : 0

החלטה מס' 35-

מליאת המועצה מאשרת פרוטוקולים של מועצה : מן המניין מיום 20/11/2017 ו 16/10/2017

אישור פרוטוקול ועדת מחיקות מיום 29/11/2017

רם פיין : לגבי סעיף 3 ו 7 , אני חבר ועדת הנחות מופיע בפרוטוקול שנעדרתי, אף אחד לא הזמין אותי לישיבה, אף אחד לא תיאם איתי אז אם אתם לא רוצים שאני יהיה חבר בוועדה אין בעייה אבל אם אני חבר אני מבקש שתזמינו אותי, אולי יש לי משהו להגיד. בעבר חווה הייתה מתקשרת לתאם.
ניצן גרמן מחנאי : הנושא יבדק.

הצבעה :

בעד : 11

נגד : 0

נמנעים : 0

החלטה מס' 36-

מליאת המועצה מאשרת פרוטוקול ועדת מחיקות מיום 29/11/2017

סעיף 4- אישור מנהלת אגף חק"ר מוניק וקנין – כאחראית ממונה על הטרדה מינית

איתי ויסברג : אנחנו רוצים למנות את מוניק כאחראית לממונה על מניעת הטרדה מינית במקום ענת קציר (רווחה).
אפרת מזרחי : מוניק את גם ממונה על מעמד האישה?
מוניק וקנין : נכון

הצבעה :

בעד : 11

נגד : 0

נמנעים : 0

החלטה מס' 37-

מליאת המועצה מאשרת את מנהלת אגף חק"ר מוניק וקנין כאחראית ממונה על הטרדה מינית

סעיף 5- אישור שכר בכירים מבקרת המועצה, גלית פלג - 90% מיום 11.12.2017

איתי ויסברג : בהתאם להסכם שנחתם בין האוצר לבין איגוד המנכ"לים והמבקרים אני מפנה אתכם להסכם קודם, שכרם של עובדי המבקרים ברשויות המקומיות המועסקים בחוזים אישיים מ 24/09/2017 שכרם של בעלי תפקידים, סעיף 3

ב', החל מיום 1/6/2017 שיעור השכר המבקר לרשות מקומית יעמוד על 90% משכר מנכ"ל, גלית היא ב 50% משרה ולכן זה חצי מזה.
רוצה לכבד את ההסכם שנחתם עם האוצר, ומביא לאישור מליאה

הצבעה:

בעד : 11

נגד : 0

נמנעים : 0

החלטה מס' 38-

מליאת המועצה מאשרת שכר בכירים מבקרת המועצה, גלית פלג - 90% מיום 11.12.2017

סעיף 6 - אישור פרוטוקול ועדת שימור מיום 4.12.2017

אפרת מזרחי : בקשה מזיו כממונה על שינוי שמות הרחובות בנימינה גבעת עדה, מבקשת לעשות הצלבה בין משרד הפנים למה שאושר וויז, יש פה ברדק.
זיו רכלבסקי : זה לא תלוי בי, אני הובלתי את תהליך השינוי, להביא למצב שיהיה סדר במושבות, מי שאמורים להמשיך את התהליך שהובלנו הינה מחלקת הנדסה יחד עם השפ"מ ועם מנכ"לית המועצה .
אפרת מזרחי : במחלקת הנדסה יש בעיה חמורה והפחד שלנו תמיד זה כוחות ביטחון, אנחנו במקום לא טוב כרגע.
איתי ויסברג : אחת הסיבות שעשינו את זה, זה בדיוק הסיבה הזו. בסוף הכל ישב גם בגוגל מפה וגם מוויז .

הצבעה:

בעד : 11

נגד : 0

נמנעים : 0

החלטה מס' 39-

מליאת המועצה מאשרת פרוטוקול ועדת שימור מיום 4.12.2017

הנחת פרוטוקול ועדת הנחות נזקק על שולחן המועצה.

איתי ויסברג : פרוטוקול של ועדת הנחות, מי שירצה יכול לעניין.

סעיף 7 - הצגת תוכנית מתאר

איתי ויסברג :

מהשלב הזה אין הצבעה. אנחנו לא מצביעים על תכנית המתאר ואנחנו לא לוקחים החלטות. התהליך עד כה התנהל במשך 3 וחצי שנים מיום בו החלה תוכנית המתאר, התקיימו מספר שיתופי ציבור, מתוכם אף הגדירו חזון. הגענו לשלב של מספר חלופות, שהוצגו לציבור ולאור הערות הציבור משרד התכנון עשה עבודה נוספת. בשלב הזה היתה צריכה להיות תוכנית חלופה נבחרת ולהמשיך הלאה. בזכות העובדה שהפכתי להיות ראש מועצה וחשבתי שנכון גם בקדנציה שלי לעשות שיתוף ציבור לתוכנית מה גם שהיא עברה הרבה שינויים מהתקופה שהייתי עוד תושב, מנהל התכנון נעתר ומקצה לנו שיתוף ציבור נוסף בבנימינה ובגבעת עדה. בנקודת הזמן הזאת בניגוד למה שחושבים חלק מחברי המליאה, אנחנו לא נדרשים להצביע על התוכנית. אני מתכוון להקשיב לתושבים לגבש את עמדת המועצה ואז להמשיך הלאה עם התוכנית. התוכנית לא יזומה ע"י המועצה אלא על ידי מנהל התכנון ויתכן שאף משרדי ממשלה נוספים שכן היא נוגעת באזורי שיפוט לא רק בבנימינה גבעת-עדה. אני חושב שצריך לקיים דיון עצמי מה אנחנו חושבים לגבי התוכנית. יש כבר סט של הערות משיתופי הציבור והתוכנית עדיין חיה. אני מתכוון להיפגש עם קבוצות נבחרות שמייצגות ציבור, במרוצת ינואר, מתוך כוונה לשמוע ולהכניס שינויים במידת הצורך. בשיחה עם דורית שפינט מתכננת התוכנית, הסכמנו שאם תגיע קבוצה שמייצגת תושבים היא תיפגש איתה. זה התהליך וזו נקודת הזמן שאנו נמצאים בה. אנחנו לא יוזמים את התוכנית לכן לא נדרשת הצבעה. באופן כללי, מי שבחר להאמין לספינים על כל מיני עובדות שונות על התכנית אני מזמין אותו להקשיב לי ולאנשי המועצה, זה המקום בו המידע הכי אמין. בניגוד להרבה אנשים סביב השולחן הזה, אני חסר אינטרסים בתוכנית מלבד היותי תושב בנימינה. הנכס היחידי שלי הוא ביתי בו אני גר. אינני חקלאי, אין לי אינטרס נדלני כשלהו לא כביש או גשר, לא קניתי דירה בפינוי בינוי או בשום מקום אחר במושבות. זה אחד הצירופים היפים שקרו כאן. גם פינקי וגם אני שמלווים את התכנית הנוכחית ללא אינטרסים אישיים וכל הרצון שלנו זה שיהיה טוב לתושבים. בנוגע למיקום תחנת הרכבת ההחלטה כבר נלקחה. זאת החלטה שצריך להוציא ממנה את המקסימום, לדוגמה שהרכבת תשוקע. יש מספר דברים כפי שציינתי בדיונים הקודמים, שהמועצה לא רואה עין בעין עם צוות התכנון של תוכנית המתאר, לראיה דברים השתנו לאחר שיתופי הציבור. אני מתנצל בפני הקהל שלא יוכל לדבר, קבוצה שתחשוב שנכון לשמוע אותם שוב, יש לי כבר מספר פגישות בינואר שאפשר להשתלב אליהן. אנחנו רוצים ללכת יחד עם מנהל התכנון, חשוב לקבל את ברכת הדרך לטובת

הכלל.

בשלב זה אבקש מדורית שפינט להציג, זה לא בא להחליף שיתוף ציבור, הרגישו חופשי לעלות שאלות.

דורית שפינט :

צוות התכנון הוא צוות רחב, התחלנו לעבוד על התוכנית במרץ 2016, אחרי ששמענו את רחשי הציבור ויחד עם תיאומים עם המועצה ליצור את כל מסמכי התוכנית וחלקיהם ולהגיש אותם למוסדות התכנון. התוכנית שנציג היא הולדת של תהליך תכנון ארוך שמתמשך כשלוש שנים. חלק ממה שאציג הם לא דברים שתלויים בנו או בגורמים איתם אנחנו מתואמים לדוגמה משרד התחבורה. אנחנו מציגים תוכנית שאנחנו כחלק מהצוות. הבסיס של התוכנית תמ"מ 6- מספר האוכלוסייה שחיה עכשיו בשתי המושבות, משמעות של תוכנית מאושרות היתרי בניה והתוספות שהתמ"מ מאשרת לפיתוח נגיע לאומדן של 28 אלף תושבים, פי שנים משנת 2013. תהליך התכנון כלל שלב ראשון של לימוד והעמקה וניתוח, יחד עם המועצה גובש חזון. בנימינה וגבעת עדה בעלות אופי כפרי.

מהם עקרונות התכנון שאותם גיבשנו ועליהם התוכנית מתבססת? בקעת הנדיב- חלק מהמועצה, אנו מדברים על מועצה שהלב שלה הוא מרחב חקלאי פתוח לשימור, בזכותו יש לו את אותו צביון של המועצה. העיקרון השני, אנחנו יודעים שלכל רשות נדרש עוגן כלכלי איתן שיאפשר למועצה לתת שירותים טובים, עוגן כזה מבוסס על אזור תעסוקה. שימור הרוח של המקום והמורשת.

החקלאות כענף כלכלי, החקלאות צריך להיות ענף כלכלי בכדי שהוא ימשיך להתקיים. לא די בבקעת הנדיב, צריכה להיות עיצוב של התכנון העירוני. שצפים, שבילי אופנים וכו' צריכים להיות מקושר היטב למעגל החיים כאן. צריך להיות סוגים שונים של דירות, בתים וכו' בכדי ליצור מגוון ורצף דורי, עקרונות שמבדילים את בנימינה וגבעת עדה. בנימינה- מזרח ומערב לפסי הרכב וחשיפה גולה לבקעת הנדיב. במקום שיש תחבורה ציבורית צריך להיות הרוב של השימושים ושם צריך להיות צפיפויות גדולה יותר מתוך כוונה להגיע למרחב של השירותים שהם שואפים להגיע. מרחב ציבורי פנימי וחיצוני הם איזשהו טבעות עם רצפים שמאפשרים גישה נוחה לכל מקום ומקום.

בגבעת עדה- פיתוח כרקמה היסטורי עם אותה רשת ומרחב חקלאי, שימור רחב החקלאי לאורך נחל עדה, המרחב איכותי וממש פנינה, המרחב הזה נשאר כמרחב פתוח לאורך הנחל. עוד עיקרון, אם עושים תוכנית ונכנסים לטבע, יש אזורים בגבעת עדה שמיועדים לפיתוח ואנו צריכים להשאיר לדאוג גם לטבע ולנוף.

לגבי קצבי גידול וגודל אוכלוסייה- התוכנית מגדירה תחום פיתוח על עקרונות ומגדירה צפיפויות ויחידות דיור, כ-30 אלף נפש בתחום שתי המושבות, הקצב של הגידול ושל הפיתוח, זה המנדט של המועצה והיא זו שתחליט על אופן וקצב המימוש.

בשנת 2013, היו כאן 14,300 תושבים, המלאי הסטטוטורי בתוכניות מפורטות מאושרות מגיע ל-20,000 תושבים, יכולים להתממש בשנים 2020, כלומר קצב נכון ותואם לשני העשורים הקודמים, מבטא הרבה הגירה ויכול להיות שנת 2035 גידול שנובע מגידול טבעי. ספקטרום של 15 שנים, מתי כדאי ונכון לממש את אותן יחידות דיור, יש כאן תוכנית שקובעת קיבולת. עיקרי התוכנית- מסילת הרכבת כנראה תוסט למערב בנימינה בצמוד לדרך מספר 4, רכבת ישראל מקדמת את תת"ל 65 שהיא תוכנית שמטרתה היא הכפלת מסילת החוף מחיפה למרכז הארץ הכוונה היא לצמצם את זמן הנסיעה 35 דקות הכוונה היא שמחיפה לתל אביב יהי אפשר לנסוע במהירות גבוהה יותר. ואין מקום בתוך בנימינה להכניס את 4 המסילות, לא נכון להשאיר 2 בפנים ו-21 בחוץ, לכן אנו מציעים להתוות דרך מערבית שהיא תהיה מאסף יישובי שהוא בעצם יוכל להעביר תנועה מצפון לדרום. אנחנו חשבנו שלא נכון ליצור הפרדה בין בנימינה לבקעת הנדיב לתשתית שחוצה את בקעת הנדיב, הרעיון הוא להעביר את הדרך פה. לפני שבועיים היו שני שיתופי ציבור והבנו את כל הקשר בין בנימינה לנחל תנינים אנו מבינים שיש רגישות שתוכנית לא נתנה לה מענה, נכנס לחשיבה מחדש בה נוכל לאפשר את אותו קשר נכון וישיר, הדרך הזו לא תהיה אוטוסטרדה, זו דרך שצריך לבוא וללמוד את החתך שלה וללמוד את הפרשי הטופוגרפיה בין אזור הבנוי כדי לראות איך יוצרים את הקשר האופטימלי צפונה לנחל תנינים ולפארק.

מערכת הדרכים האזורית צריכה לתת מענה לקשר בין הכבישים האזוריים כחלק מפריסה אשר מקודמת במסגרת תמ"ע 42, שגם היא לא מאושרת, תמ"ע 3 מאושרת. מצומת משמר הגבול עד כביש 65 לאורך כביש 4. הדרכים האזוריות, אלא לא מהלכים שמתחילים בתוכנית המתאר ולא נגמרים בתוכנית המתאר נתמכים במשרדים נוספים. זה לא משהו שהוא נקבע במסגרת תוכנית המתאר, צריך להבין את המערכת צריך להבין ש-65 והדרך הנ"ל אלה דרכים שמותוות ברמה האזורית ולשרת את כל המרחב. עקרון נוסף הינו הנושא של בקעת הנדיב כמרחב חקלאי עם קשר בשבילים ובצירים ובגישה משתי המושבות לאזור של בקעת הנדיב, אלו ממש צירים שיאפרו לתושבים לצאת לטבע בכל המרחב החקלאי בן שתי המושבות. לשתי המושבות יש מרכזי כובד, תחנת הרכבת, מרכז כובד שהרבה אנשים גרים לידו, ככה נכון שזה יעבוד, היום נכון ליצור סביב מוקדים כאלה מרחבים מעורבי שימושים שאנשים יוכלו כמה שיותר לצאת מהבית ולצרוך שירותים, הם יוכלו למלא את רוב הצרכים שלהם, פה אנו בוחרים להוסיף את אותה תוספת של יח' הדיור, שהם התוספות שמביאות את בנימינה וגבעת עדה 20 אלף תושבים בנימינה – הרכבת וגבעת עדה - מרכז היסטורי של המושבה.

תחנת רכבת היא עוגן שיכול ליצור אזור תעסוקה חדש בקרבת הרכבת, אזור תעשייה כרמל מאושר הרבה זמן ולא מצליח לעלות על דרך המלך,

כשאנחנו חושבים סביב תחנת הרכבת ליצור עוגן של תעסוקה מעבר לכביש של אור עקיבא, אזור התעסוקה הזה יאפשר שדה ארנונה שתוכל להיות יותר עשירה ועמידה.

התסריט המוצע- בקעת הנדיב שטח פתוח, התמקדות באותם אזורים שהם האיזורים עם מסחר ותעסוקה שמגיעים לקיבולת של 30 אלף תושבים. השלד היישובי של בנימינה, תחנת הרכבת היא מרכז הכובד של בנימינה, כשאנו מחלקים אזורים לוותיקה למערב בנימינה, עם שבילי אופני, מסחר, משרדים ליצור את אותו חיבור לאותם חלקים של בנימינה – של אותו הכובד.

פיתוח שכונות מגורים חדשות עם זיקה לתחנת הרכבת עם צירים שהם המשכים ושבילים המשכים ושטחים ציבור שנמצאים בין רקמה לרקמה שגם התושבים החדשים יוכלו ליהנות מאותם שטחים חדשים ועם איחוי של אותו סכין שחותך את צד אחד של בנימינה לצידו השני של בנימינה ולא מאפשר קישוריות טובה, אותה סכין שחותכת בין המערב למזרח- באמצעות כלי רכב ואופניים.

מבחינת הרקמות של בנימינה אנחנו מגדירים את כל הגרעין הוותיק כמתחם לשימור כשבכל בנימינה יהיה גובה בניין של שתי קומות באופן כללי, הרקמה מסביב מיועד לשימור עם אותו חלקות ארוכות שמאפשרות שבילים ארוכים וקבוצות עצים לאורך הגבולות של החלקות עם בקעת הנדיב. בחלק המערבי של הישוב שם יש רח' רחבים יותר יש מרחב גדול יותר.

הבינוי המרקמי היא אותה שכבה ורודה, בניה מרקמית שאמורה להיות בניה של עד 4 קומות.

יוסי רן- השטחים הסגורים הקו כתום מה המשמעות שלהם?

דורית שפינט- תוספות מגורים על פי תוכנית המתאר.

התסריט הזה הוא לא ייעודי קרקע המטרה היא להסתכל על בנימינה יש כאן אזורים שנראים אחרת, רוצים ליצור הבחנה של כל מקום ומקום, מרבית גידול האוכלוסייה תהיה במערב, נכון שיהיה ליד תחנת הרכבת. בשלב א' המסילה עוד לא תוסט, המועד הוא לא תלוי בבנימינה או במנהל אלא מהלך של הרכבת, מהלך כלל ארצי ומלווה בהרבה השקעה כספית בתוכנית חשבנו על שלב א' ללא תלות הסתת פסי הרכבת, רוצים לחזק את מרכז היישוב בין נילי לבין ימי בנימינה ליצור מערכת של עירוב שימושים לגידול מבוקר של המושבה.

גבעת עדה- המאפיינים יישוב קטן וכפרי בצדי הדרך, הרבה מאוד אנשים נהנים מהטבע, היקף השירותים הרבה יותר מצומצם מבנימינה. אנחנו מדגישים את המבנה המפוצל ולא מחברים אותו, אנחנו מציעים בכל האזורים האלה אזורים שמיועדים לבנינו, לבטל את בינוי ולהשאיר את הטבע שקיימים, לשפר את החשיפה לבקעת הנדיב ולפתח שכונת מגורים חדשה בחלק הזה קרוב למרכז, אזור מישורי שיכול להיות קומפקטי

באזורי השימוש עם בניה מרקמית.

אנחנו מציעים צפיפות שעד 4 יחידות לכל מרקם קיים, 2 קומות לניצול טוב יותר של השטח. רחוב חי הרימון, רח' מרכזי ככל שהולכים מזרחה, הרחוב יותר דליל ופחות אינטנסיבי המחבר בין כל השכונות שתלויות עליו למרכז.

אנו מציעים בתוכנית המתאר הכוללנית לבטל את תוכניות הפיתוח, באופן כללי אנו שומרים על אופי הבינוי במרקם הקיים יחד עם המרחב החלקים האחרים שעוטפים את אזור השימור עם בינוי של 2 קומות, עם תוספת קומה לרחוב חי, כי אותו אנחנו רוצים להדגיש ולצופף, מרקמים שמחזק את הרשת ויוצר קשר בין שני אזורים ומזרים יחידות דיור חדשות ושימושים בצורה עדינה. אזור זה הוא איזור שממכה להתחדשות עירונית כחלק משיח עם הציבור, לחזק אוכלוסייה מוחלשת ע"י שתהיה אפשרות להתחדשות עירונית. הדמיות של גבעת עדה איך המרקם יראה בסופו של יום.

סתיו יצאה וחזרה

א.ת. כרמל- אזור לא ממומש ודי דליל כשבצעם עקרונות התכנון הוא ליצור מסדרונות אקולוגיים. כשבצעם אנחנו מאפשרים לאורט להתרחב אנחנו מחזקים את המגמה הזו ואת התוכנית שיוצאת לדרך של פיתוח הצד המערבי של הדרך, אנחנו חושבים שאם נכון לבוא ולהשקיע בתעסוקה בבנימינה, זו המנה הנכונה, השטח צריך להיות באזור הרכבת, פה אנו מאפשרים במרחב זה בניה שהיא מבני ציבור עם זיקה לשטחים פתוחים, אנחנו לא מאמינים שזה המקום הנכון לפתח תעשייה בשני צידי הדרך, כפי שהיה בעבר, אפרת מזרחי - המנהל יודע מזה. דורית שפינט - המנהל יודע את זה, אנחנו מאפשרים פה תיירות חקלאית, יהיה קווים בתי בד וצימרים.

יש כמה פרקים בנושא כלכלה, נוף אם יהיו שאלות נתייחס. בשלב הזה אני רוצה לפרט מה לא פתור עם המנהל. קצת עובדות- אין לנו באמת בחירה אם הרכבת תהיה בפנים או בחוץ לצערי ולכן אם להיות פרקטי, לא נצליח להשיג זאת. התת"ל עושה היגיון, מעשה עשוי שמוצג בקווים כחולים של התכנית. לפיכך, צריך למנף לטובתנו ולא להילחם. לגבי הכביש העוקף הצפוני: הרכבת שוקעה משיקולים הנדסיים, ואנחנו מנסים לבחון אם יש אפשרות לשקע את הכביש הצפוני. הכביש הזה מוגדר כרחוב. התנועה החוצה את המושבה היום למעשה תתפצל למספר נתיבים אפשריים יכול להיות דרך המסילה הקיימת, הכביש המערבי שמדברים עליו, ולכן יש בו היגיון. זה רחוב, מי שמבין בתכנון יכול להבין את השינוי בין כביש איזורי לרחוב.

איתי ויסברג:

לגבי השימור אנחנו חלוקים עם מנהל התכנון, אנו לא רוצים להגדיר אזורים לשימור דוגמת מזרחי לשימור. יש לשמר את אזורים המערביים והמזרחיים על פי המתחמים שבהם. מערב ומזרח המושבה יעברו לגוש אחד עם פארק שיחבר בניהם. אנו חלוקים גם נושא הצפיפות וגובה הבינוי, מסכימים על גובה הבינוי בשכונות הקיימות ועל הצפיפות שמה, זה לבד מסדר לנו את 10-15 שנים הקרובות במסגרת תוכנית המתאר מספקת לנו מספיק מקום למגורים לפי התחזית, מדובר רק בשכונות העתידיות. בנושא הציפוף – עלו טענות בשבוע האחרון ויש הרגשה שעיקר הפיתוח הולך למערב בנימינה, ולכן אנחנו חושבים שאנו יכולים להציע את חלק הבינוי הזה לעשות במזרח בנימינה עם תב"ע אחת שמנסה להתקדם בלי לפגוע במרקם, בחלוקת איזון בין מזרח למערב, לנו עושה היגיון צריך לעשות הגיון גם למינהל התכנון.

אנחנו במועצה חושבים שאין בשורה גדולה בתוכנית המתאר הנוכחית בנוגע לחקלאות, אנחנו רוצים לעודד את החקלאות להצלחת, אנו לא רוצים להגביל חקלאים, זה משהו שלא פתרנו מול המינהל.

ניבה בגין בן ארי: שאלה תיאורטית, ברחתי מתל אביב, האם יש אפשרות כזו לסגור את שערי הבניה והפיתוח של בנימינה.

דורית שפינט: לא, מדינת ישראל בשנת 2048, להכיל במקום 8 מיליון תושבים, פי שניים. תדמינו מה שקיים לעשות לו קומה שניה וגם בנימינה צריכה לשאת חלק באחריות ציבורית שאיפה יגורו הילדים שלנו, הנכדים.

ניבה בגין בן ארי: יש ערים ויש מקומות שצריכים להישמר כפנויות.
דורית שפינט: כל יישוב גדל, אפילו אוסיף, אם נמרוד בתוכנית יגישו לוועדה המחוזית כמו שהיא רוצה ולא בשיתוף.

ניבה בגין בן ארי: במקרה שלא תהיה תוכנית מתאר – כל אחד יוכל לבנות מה שהוא רוצה?
דורית שפינט: כל אחד יכול להגיש לוועדה המחוזית תוכנית, הועדה קיבלה מנדט להוסיף כמה שיותר יחידות דיור, השליטה של המועצה המקומית מתי ואיך לפתח תהיה הרבה יותר קטנה אם לא תהיה תוכנית מתאר.

ניבה בגין בן ארי: האם תחנת בנימינה תהיה מרכזית או אזורית?
דורית שפינט: - זה לא המנדט שלנו ולא משהו סטטוטורי, הרכבת הולכת להפוך את התחנה של חדרה כתחנת אב, בנימינה תהיה תחנה יותר קטנה.

ניבה בגין בן ארי: את מי ישרת הכביש העוקף הצפוני?
דורית שפינט: הכביש הצפוני- כל מי שינוע במרחב.
יוסי רן: שקף 13, מה שמפריע לתושבי בנימינה, זה הכביש 653. מעביר את התחנה דרום.

איתי ויסברג: בהתייחס להצעה של יוסי, אני אוהבת את השלב הראשון שלה, הוא מעולה מהסיבה שאני הצעתי אותו מאותו היגיון, הקטע הזה מוסתר בגבעה ואם אנחנו מעתיקים את התחנה יותר דרומה, אנחנו מסתירים את כל מה שבא סביב התחנה. אלא מה, אמנם הצלחתי לשכנע את הרכבת לגבי השיקוע, אולם בקטע המדובר מתחיל הסיבוב של הרכבת, הנדסית שם לא יכולה

להיות תחנה. כל השאר הוסבר לפי מודל תחבורתי.

ניבה בגין בן ארי : דרך יפו בשיפוט שלנו?

איתי ויסברג : בשיפוט זיכרון.

רם פיין :

דבר ראשון את נושא המנהל התכנון אני מודה באשמה אני יושב סביב השולחן הזה 20 שנה, ב-20 שנים האחרונות זו התוכנית המתאר השלישית או הרביעית שמגיעה לשולחן הזה מתוך כוונה מתוכננת לאורך השנים לא נתנו את האפשרות לתוכנית מתאר בגלל מה שקורה בפרדס חנה וזיכרון. תוכנית המתאר ברגע שהגדרנו תווי שטח כוחות הנדלן מהר מאוד בונים אין מה לעשות, זה כורח החיים, זה יהיה סיפור ה-1000, מהר מאוד יבנו. מנהל התכנון לא עובד בלי אישור המועצה וראש המועצה, אם ראש המועצה לא נותן אוקי הוא לא פועל, אני חושב שראש המועצה שתוכנית המתאר יצמצמו, זה רצון התושבים.

ניבה בגין בן ארי : ב-20 השנה האחרונות בנימינה שילשה את עצמה בלי תוכנית מתאר.

רם פיין : בנימינה גדלה במסגרת קרקעות שהיו מופשרות.

סתווית הדר אבידר : מה היה קצב גידול שהיה בבנימינה בלי תוכנית המתאר

איתי ויסברג : אם הייתה תוכנית מתאר מאושרת יתכן שהפיתוח היה קורה אחרת.

רותי לפידות : נכון להיום ע"פ תוכניות המאושרות היום ללא תוכנית המתאר תראה כמה גדלה בנימינה.

רם פיין : אתה רוצה לשמור על בנימינה כפרית וקטנה?

איתי ויסברג : כפרית, קטנה אני לא יכול

רם פיין : תוביל תוכנית מתאר יותר קטנה.

איתי ויסברג : בשנת 72 ו-74, בגלל שהמקום הזה עצר, הגענו למצב שהתפתחות היא חסרת פרופורציות, זה בדיוק מה שקורה שאין תוכנית מתאר על כוחות השוק וכוחות הממשלה.

רם פיין : אני חושב שהבהרתי את עניין גודל התוכנית בצורה מאוד ברורה אבל אחד

הדברים שמציקים לי ואני מודה שאני עסקתי בחקלאות, אני דור 5 בארץ לחקלאים, והתייחסות בתוכנית בנושא חקלאות לצערי מזערית/מינורית, אני חושב איתי שאתה צריך להוביל כאן משהו דומיננטי שייתן פה מענה לחקלאים, לשוות עם הוועדה החקלאית בנושא.

אפרת מזרחי : רוצה להציע הצעה מקווה שהיא נכונה, לא לדבר על מקומות אלא לדבר על צפיפות. מקומות יש פתרונות יפים ויצירתיים יש פה את עמוס יורן שהועיל

לתת לי שעה מזמנו ולימד אותי כמה פטנטים חדשים על איך שומרים

צפיפות ולא עולים על קומות, יש המון מה ללמוד ממנו. אם אפשר לדבר על צפיפות ולא על קומות אנחנו עושים חסד עם עצמנו וכך שומרים על החזון

הכפרי. אני רוצה להבין מה הסטטוס היום של 653, האם הוא עובדה

קיימת ? אם 653 מאושר אז אין מנוס מלעשות פה מהט ולבין אם יש צורך

ב-654 או שלא. אני רוצה להבין אם תוכנית המתאר, יהיה אפשר להוציא

היתרים.

דורית שפינט : לגבי היתר- לא

אפרת מזרחי : תיירות חקלאית, למה אין בגבעת עדה?

איתי ויסברג : יש תיירות חקלאית גם בגבעת עדה.

אפרת מזרחי : הסיפור הזה נותנת מענה לתיירות של רוכבי אופניים, זאת לא הכוונה לאזור שהוא מקביל לבנימינה ואני מבקשת שיהיה אזור כזה גם בגבעת עדה. החזית המסחרית שמדוברת בתוכנית זה 3 קומות אם אני לא טועה, אנחנו מבקשים שיהיה חד קומתי ולא יותר מזה והיום יש בעיית חנייה, צריך להיות פתרון של עשרות ומאות חניות.

אתם דיברתם על קישור בין המושבה להרחבה של העמק שיש פה, גובה של שלוש קומות אנחנו מכירים מהקניון של בנימינה שמשתי קומות הפך ל 3 קומות ותקוע כמו עצם בגרון של כולם.

נכון להיות המועצה ויזם פרטי מקדמים את האזור הזה גם כמגורים שמן הראוי גם לתקן את המקום הנ"ל.

שלומי סלמה : אני בחרתי באשכולות ובגבע לא לומר את דבריי שלא יגידו זה פוליטי, באתי, שמעתי והלכתי. בישראל יש תוכניות מתאר ארצית מחוזית ומקומית, התוכניות הארציות הם מעל המחוזיות והמקומיות ואילו התוכניות המחוזיות הם מעל התוכניות המקומיות. את התמ"מ יוצרת הוועדה המחוזית תוכנית התמ"מ קובעת את גבולות הישובים את מיקום איזורי התעשייה את סביבת הכבישים, המסילות, שטחים לשימור ועוד. התמ"מ היא תוכנית מחוזית של מחוז חיפה עבדו עליה כ 10 שנים והיא אושרה בשנת 2012 ובנימינה הוגדה כבעלת צביון כפרי. הכרם שונה מתוכנית המתאר המוצגת אשר הופכת את התוכניות לתוכנית מחוזית להמלצה בלבד דבר המעיד על חוסר רצינות וניגוד עניינים עמוק ובוטה. תוכנית מתאר תקום רק במידה והמועצה והעומד בראשה יעודדו זאת. כמו שאמר ידיד רם תוכנית המתאר תביא אותנו למצב שאנחנו נשלש את היישוב, תוכנית זאת מונעת בעצם מאינטרסים צרים של קבוצות לחץ, רוב התושבים לא מעוניינים בפורמט המוצג, תוכנית מתאר משמעותה גבולות ברורים לבנייה, כאשר תוכנית זאת תאושר כוחות נדלן רבים יגישו תוכניות מרובות ואנחנו נמצא את עצמנו כעיר סואנת כגון אור עקיבא, פרדס חנה אנו צריכים להיות ערניים לשחיתות שלטונית וקבוצות הלחץ בשיתוף לכאורה בכירים במועצה המביאים זאת לפתחנו, מתחם האלף בראשון קטן לעומת מה שיקרה כאן וכאשר תאושר תוכנית הרסנית זאת יש כאן ניגוד עניינים ברור מאוד.

איתי ויסברג : אני רוצה לדעת מה ניגוד העניינים כי זאת האשמה קשה

שלומי סלמה : יש דברים שאני מוכן לומר ויש דברים שגם אתה כראש מועצה תמתיך. כמובן שכל זה לכאורה. דוגמה מיני רבות שטח אדמה גדול אשר שימש לגידול כרוב הפך בין יום לשטח זהב תמוהה מאוד בעיניי, מי מכר למי שטח שלא היה שווה פרוטה הפך לשטח ששווה 3,731,800 ₪

בשנת 2014 ליתר דיוק 12.08.2014 גוש חלקה 0102002/29 ליתר דיוק או

חלקה שנמכרה ב 3.9 מיליון בתאריך 23/12/2014 האם אנחנו טוענים למתחם האלף בראשון לציון ועוד שחיתויות כאלה אשר ברור שצריך למגר או שאומרים לא לתוכנית המתאר הנוכחית ועושים חשיבה מחודשת, לא נהרוס את הבית שלנו, איתי, ואני כבן המקום יעמוד על כך שלא נהרוס את הבית שלנו. איתי אני פונה אליך כראש מועצה ואני פונה אליך בשאלה – האם ידוע לך על אדמות שלא היו שוות הרבה בלשון המעטה בין השנים 2014-2015 אשר נמכרו ליזמים במחירים גבוהים מאוד ואדמות האלה הפלה ופלא נפלו בתוך תוכנית המתאר, אתה לא חייב לענות לי עכשיו ולא חייב לענות לי בכלל, ידוע לך מי מכר למי? אל תענה זה בסדר, האם יתכן שתוכנית המתאר תיגע בצד אחד בלבד שאני בעד צביון כפרי בכל בנימינה וגבעת עדה אבל במצב הנוכחי בעיני התושבים שרק מקום אחד מוגדר בתוכנית המתאר, הגברת הנכבדה לא מכירה כלום היא רואה מפה ועושה קווים הכל טוב ויפה עבודה מקצועית מקסימה, ולכן אני רוצה לדעת אם הגיוני שיקרה דבר כזה שתוכנית מתאר תיגע רק בצד אחד וזה מוזר ותמוהה ואחרי כל זה די לחכימא ברמיזה תענה עכשיו, תענה אחר כך, לא תענה לי, תענה לאחרים נעשה זאת בהמשך.

אני מודה לשלומי על הערה שהעלה בנושא שחיתות שלטונית. אם אתה יודע על שחיתויות אל תחכה לשנת 2017-2018 לתוכנית מתאר שתספר על עסקאות משנת 2014. כל שאני יכול להגיד שבתקופה ההיא הייתי בן 54. מישו אחר היה פה בתקופה הזאת חבר מועצה, אין לי מה לבדוק איפה שאין לי מה לחפש, אם אתה חושש אל תבזבז זמן והגש תלונה.

איתי ויסברג :

לא צריך את האישור שלך זה כבר בוצע
אם זה כבר בוצע זה נכון לא להעלות את זה
להפך, אתה צריך להעלות את דבר כזה
הטענה לגבי שיש פיתוח רק לצד אחד של המושבה היא פשוט לא נכונה ולראיה מה שהבטחתי בתחילת דבריי. חיפשת בדברך את הדברים שקשורים לתוכנית המתאר והתקשיתי למצוא אולי אני קשה הבנה.

שלומי סלמה :

איתי ויסברג :

שלומי סלמה :

איתי ויסברג :

בקטע שבין כביש 4 ל 653, מה אמור להיות שם?
זה שטח שמיועד להיות שטח תעסוקה, צריך להישמר יחס בין גודל הישוב לגודל של שטחי התעסוקה שלו, זה הקטע של התפתחות טבעית אחריות על המנהל התכנון, אלה תוכניות שביוזמתנו, צוותי תכנון מהשורה הראשונה. בנימינה לפני 10 שנים, הייתה פאזה ראשונה שלא צלח, זו הנהגה שלישית שמגיעים אליה, תוכנית מתאר זה נכס ליישוב, זה דבר שהוא מאוד חיוני ליישוב, בעיקר בתקופה כזו שיש יוזמות פיתוחים פרטיים ומטעם המדינה. בכל היישובים בארץ, כמו שדורית אמרה, אני מתחברת לזווית הראיה, חשוב לשתף את הציבור בשביל ליזום מפגשים ציבוריים שיתקיים האזנה בין המנהל לציבור. תוכנית המתאר לא יכולה להפנים לתוכה את כל הדעות, אין אמת אחת, אנחנו מנסים להגיע לרציונל תכנוני, ללא אינטרסים, זווית הראיה היא תכנונית. יש ישובים שעושים תוכנית

יוסי רן :

איתי ויסברג :

מיכל מריל :

מתאר לעצמם. רוב היישובים עושים זאת בעזרת המנהל, יש לכך יתרון, אתם לא רואים את המאמצים שמנהל התכנון משקיע וישקיע ביישוב. יתרון- מהלכים ברמה ארצית שנעשים פה, למשל תחנת הרכבת, בפאזה הראשונה חשבנו שנכון להסיט את הרכבת, באיזה שהוא מקום זה היה לה לרוץ, חשבנו במקום לנתק את חלקי היישוב אלא לחבר אותם זה לא כמו נתניה, זה ישוב קטן ולא נכון לבתר אותו על ידי הרכבת, בפאזה השנייה הגיעה ההנהגה החדשה שדחפה לתוכנית מתאר, במסגרת הזו, עצמם העובדה שמנהל התכנון מעורב פה. זוהי תוכנית שצריכה עוד לעבור את מוסדות התכנון המקומית, המחוזית והארצית. יש פה המון אינטרסים לאומיים שקורים במרחב אם אנו מדברים על הסטת המסילה, תת"ל 18 וחשמול הרכבת, חשבנו שזה לא יהיה נכון. מעבר לכך זוית הראיה היא לא רק מקומית בלבד יש עוד יישובים במרחב הזה, להעביר תחנה שמשרתת שני יישובים ולא במרכז של ישוב שהוא ישוב חצי כפרי ולכן הרבה יותר נכון לשים את התחנה בין שני היישובים האלה מה גם שבאזור אור עקיבא מתוכנן איזור תעסוקה בכדי שאזורי התעסוקה יגדלו ויוכלו לתת שירותי ציבור לתושבים ברמה המספקת הם יצליחו הרבה יותר ליד תחנת הרכבת. נניח שלא הינו מתכננים את זה היה קורה ממילא. נכון יותר ליצור ממשק נכון. היום ברמת התערבות כזו, לפני הבשורה של שיקוע המסילה, אם בזמנו דיברנו שהמסילה לא תשוקע, ניסינו לייצר מצב שבו בנימינה תהנה מהתחנה ותייצר איזה שהוא ממשק נכון תכנוני. ניסנו להשפיע באמצעות התכנון המגדרי גם על מה שנמצא ברמה הלאומית לכן אני חושבת שאנו נמצאים בנק' זמן שתוכנית הזו תתקדם בראייה כוללת. יש בחינה כוללת ל כל מערך הדרכים של משרד התחבורה, אם לא משרד התכנון לא הייתם יודעים על הדברים ולא הייתם יכולים להשפיע תסתכלו על חצי הכוס המלאה, אין תכנון במדינת ישראל שכל התושבים מרוצים במאה אחוז, בוא ננסה להפיק את המרב. תוכנית המתאר מאפשרת להראות אבן בוחן ליוזמות שיהיו קיימות, מי שמוסמך לאשר זאת זו הועדה המחוזית. חוק התכנון והבניה- היום הרוח היא לאפשר לוועדות המקומיות להרחיב סמכויות בכדי להוריד עומסים מהמחוזיות. במצב שבו ועדה מקומית מקבלת הסמכה על פי כל הקריטריונים שנקבעו היא תוכל לעשות בתוכניות, לאשר ולקדם רק במידה ויש תוכנית מתאר כוללת. הפרמטרים מוגדרים בחוק וצריך לעמוד בהם. תוכנית המתאר לא יורדת לרמה של פרטים שנדרשים לשטח שמסתכלת על קווי בניה, מה שיקבע זה התוכניות המפורטות שיגזרו מכוחה של התוכנית הזאת. ברמת המאקרו אנו צריכים לאפשר, אנו לא יכולים לאפשר בשטחים החדשים שנמצאים ליד תחנת הרכבת 2 קומות זה לא הגיוני ולא יהיה, אנו חייבים לתת תקרה של גובה, זה לא אומר שבנקודה מסוימת הנק' תהיה נמוכה יותר, אבל אנחנו חייבים לאשר במסגרת תוכנית המתאר כדי

שבסופו של דבר אפשר לתכנן גובה של 4/5 קומות באזור תחנת רכבת, גובה חייבים להגיד במסגרת תכנית כוללת.

ניבה בגין בן ארי :

למה לא לצופף? ולהוריד קומות?

מיכל מריל :

מכך אנו קובעים מסגרת כללית ואנחנו חייבים לאפשר אותה המציאות היא מציאות דינאמית, משאב הקרקע הוא חסר וצריך לנצל אותו ברמה מושכלת, צריך להסתכל על קונטקסט כללית. אנו עוסקים בכל הארץ אתם בין היישובים הכי מעורבים.
נעשה פה מאמץ אדיר.

אפרת מזרחי :

תמ"מ 645 שמרה אותנו כפנינה והגבילה אותנו, המגבלות הן כל כך חמורות על חקלאות שאי אפשר היה לעמוד בהם, בסוף הם תרמו לנו. תנו לנו, תאפשרו לנו, אנחנו יישוב מאוחד.

מיכל מריל :

זה לא פוגע בצביון, לא פוגע בגבעת עדה. יש הרבה מאוד גורמים והרבה אינטרסים, כל אחד חושב אחרת וכל אחד מושך לכיוון שלו, אין אמת אחת. המרחב של גבעת הנדיב זוהה ברמה הארצית כמרחב שהוא רגיש, לכן כל הקונפליקט הזה.

654 ברובו וכולו נמצא מחוץ לתוכנית מתאר כדי לקדם מהלך שכזה, צריך הסכמה של הרשות, אנחנו חושבים שלא נכון בלב בקעת הנדיב את הכביש הזה, חושבים שזה יכול למשוך פיתוח, אפשר לתת מענה תחבורתי גם בלי הכביש הזה, נוגד את כל הבקשות להשאיר את הישוב ככפרי.

הכביש הנ"ל יהפוך להיות כביש אזורי בלב בקעת הנדיב.

652- מזרחי, עוקף בנימינה, כביש שלא נמצא פה, כביש סטטוטורי, כדי לבטל אותו מהלך מאוד מורכב, זה אומר תוכנית מתאר ארצית חדשה זה אומר אישור ממשלה.

אם לא תיהיה תוכנית מתאר אי אפשר יהיה להשפיע.

653- כביש ציבורי שהוא במסגרת תמ"מ 6 זה חלק מהבדיקה של משרד תחבורה.

אפרת מזרחי :

למה לוותר על עניין הפרברי בתוך בנימינה

מיכל מריל :

את נכנסת פה לנישה שהיא קצת מעבר ליכולת של תוכנית המתאר להשפיע

זיו רכלבסקי :

אני מצר על בזבוז כספי מדינה וציבור מאי אישור תוכנית המתאר בשנים עברו

אני שמח על תוכנית המתאר הנוכחית, סוף סוף תהיה שליטה בגיוגל היזמות שראינו וחוונו במהלך השנים האחרונות.

באופן טבעי כל אחד או קבוצת בעלי אינטרסים רואים את עצמם בלבד. תפקידנו לראות כולל

אני מחפש פתרון לילדים שלנו שישארו במושבות, לצעירים, לזוגות נשואים בתחילת דרכם, לחד הוריות ועוד. חלק מהפתרון זה גם דירות קטנות בשולי המושבות עד שתיים או מקסימום שלוש קומות.

יש הארות על התוכנית ואני בטוח שנמצא את "העמק השווה"

בכללותה זו תוכנית טובה שחייבת להיות מאושרת

תודה לצוותי התכנון , ליועצים ולצוותי החשיבה שהיו מעורבים בתהליך
ולנכונות לשיתוף והקשבה

בזאת ננעלת ישיבת המליאה,

איתי ויסברג
ראש המועצה

