

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע עשרה
מושב רביעי

פרוטוקול מס' 363
מישיבת ועדת הכלכלה
שהתקיימה ביום ד', כ' בכסלו התשנ"ט, 9.12.1998, בשעה 09:00

נכחו:

חברי הוועדה:
מ"מ היו"ר שלום שמחון
עזמי בשארה
עבד-אלמאלכ דהאמשה
רפיק חאג' יחיא
סאלח טריף
גדעון עזרא
וליד חאג' יחיא צאדק
דורון שמואלי

מוזמנים:

נחום לנגנטל, מנכ"ל משרד התחבורה
רו"ח יעקב מורשת, סמנכ"ל בכיר, משרד התחבורה
הרצל בן-יהושע, מנהל תקציבים ותכניות עבודה, משרד
התחבורה
יצחק זוכמן, מנהל אגף תשתית ופיתוח, משרד התחבורה
עו"ד אלי אביר, הלשכה המשפטית, משרד התחבורה
שי סולברג, יועץ שר התחבורה
הילה איל, רפרנטית תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר
עמאד פראג', מנהל "נתיבי גליל"
גדי אייזנרן, ממונה על תקציבי פיתוח, משרד הפנים
מחמד שלהבי, ראש המועצה המקומית אירחאל
חסן אלהיב, ראש המועצה המקומית זרזיר
מופיד עמאר, ראש המועצה המקומית חורפיש
חסין אל היב, ראש המועצה המקומית טובה זנגריה
שווקי ח'טיב, ראש המועצה המקומית יפיע
מוחמד כנעאן, ראש המועצה המקומית מג'ד אל כרום
כאמל עבד, ראש המועצה המקומית מעליא
מוסטפא אבו ריא, ראש עיריית סחנין
ד"ר זיאד דאהר, ראש המועצה המקומית סאג'ור
אברהים אבו רם, ראש המועצה המקומית עילוט
פדל נעאמנה, יו"ר מועצה מקומית עראבה
יוסף תקרורי, יו"ר המועצה המקומית קלנסוואה
ד"ר ג'ריס ח'ורי, ראש המועצה המקומית ראמה
עפי פאעור, יו"ר המועצה המקומית שעב
עלי שבלי, ראש המועצה המקומית שבלי
סאלח סלימאן, ראש המועצה המקומית בוענה
סאלח עכר, ראש המועצה גדודה + מכר
נביא אבו סאלח, מנהל מחלקת חינוך, סחנין
סולימאן עותמאן, מהנדס עיריית סחנין

מנהלת הוועדה: לאה ורון

נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

ס ד ר ה י ם
עתידי "נתיבי הגליל"

הצעתו של חבר הכנסת סאלח טריף

-4245-

עתיד "נתיבי הגליל"

מ"מ היו"ר שלום שמחון: אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. עד שיגיע המנכ"ל, יציג את הנושא חבר הכנסת סאלח טריף שהציע את הנושא.

סאלח טריף: אדוני היושב-ראש, תודה רבה לך. בוקר טוב לכולם. אני מצטער שהמנכ"ל לא הגיע בזמן, וזאת בעוד שחברים רבים הטריחו את עצמם להגיע לכאן מצפון הארץ. ראוי באמת שידעו שהכנסת מתחילה לעבוד בזמן. זה לא עניין פוליטי, אלא זה דבר שצריך לדעת אותו. אני לא חושב שראוי שחברי הכנסת והאורחים המכובדים שנמצאים כאן יחכו למנכ"ל משרד התחבורה. משרד התחבורה נמצא במרחק עשר דקות מכאן.

אני גם רוצה לנצל את ההזדמנות הזאת, ברשות היושב-ראש, לברך את ראשי הרשויות החדשים שנבחרו ולאחל להם הצלחה. יש חדשים ויש ותיקים, ולכולם ודאי מגיעה ברכת כל הכבוד ובהצלחה.

העניין שהתכנסנו לשמו כאן הוא הנושא של "נתיבי הגליל". "נתיבי הגליל", ונמצא כאן מר פראג' שהוא המנהל שלה, הוקמה למעשה לפני כשש שנים. אז הייתי יושב-ראש ועד המועצות המקומיות הדרוזיות והצ'רקסיות ופניתי לראש-הממשלה המנוח יצחק רבין וביקשתי ממנו שיעשה מעשה, לאחר שהוא דיבר בזמנו על כמה קשה לו כשהוא מסתובב ביישובים הערביים לראות את מצבם הגרוע במיוחד לאור הכניסות הראשיות, הכבישים, התשתיות. אז עלה הרעיון גם אצל ראש-הממשלה יצחק רבין וגם אצל ישראל קיסר שהיה שר התחבורה, להקים חברה ממשלתית שתרכז את הטיפול בעניינים האלה. ובאמת זו הייתה אחת ההצלחות הגדולות. תוך כמה חודשים נשלח השר קיסר בזמנו אלינו, ישב עם ראשי הרשויות בגליל, במשולש, בכל המקומות, והוחלט על הקמת החברה הזאת של "נתיבי הגליל", שהייתה חברת בת או לא יודע מה של "נתיבי אילון", והיא פעלה באופן עצמאי במגזר הערבי ממטולה ועד רהט, בכל האזורים, כולל ביישובים שהיו במועצות אזוריות. יש יישובים ערביים במועצות אזוריות.

הפעילות של החברה הזאת הייתה מיוחדת במינה. אני הייתי אז ראש מועצה, ואני יודע שלאחר תקופה קצרה המהנדסים של החברה יכלו לבדוק תכניות, לקדם תכניות, להוציא מכרזים, לגשת לביצוע תוך חודשים ספורים. זאת אומרת, אז חשבנו שסתם אומרים לנו דברים וכי תוך כמה חודשים לא תוכל חברה כזאת לפעול, אבל באמת זה יצא לפועל, והיו עבודות לתפארת מדינת ישראל ביישובים הערביים. יושבים כאן ראשי רשויות, ואני ראיתי את הטיפול הטוב והיסודי, וגם החברה הייתה מאוד יעילה. זה לא רק לעשות תשתיות וכבישים, אלא לעשות תשתיות וכבישים ברמה טובה וראויה. לא מזמן עברתי בדליית אל כרמל וראיתי את הכביש שעשו בנצרת לקראת שנת אלפיים. ראיתי הרבה כניסות ראשיות ליישובים וראיתי שעשו עבודות יפות מאוד בתשתיות, בכבישים הראשיים, בדרכים מרכזיות, ביישובים הערבים והדרוזים והבדואים. בכל המקומות ובכל הארץ. לכן הפעילות של החברה הזאת היא מאוד חשובה.

מר לנגנטל, הבענו צער על כך שהגעת מאוחר, כי אנחנו חיכינו לך.

אני חושב שהחברה הזאת היא חברה שנוצרה כדי להביא לגישור פערים במצב הקשה שיש בתשתיות במגזר הערבי, וזה מצב מאוד מאוד קשה. יהיה חבל מאוד

להפסיק את פעילותה של החברה הזאת או לשנות את צורת פעולתה או לעשות מין מינהלת או הפרטה או כל מיני ניסיונות כאלה ואחרים, בעוד שזו חברה טובה. אני זוכר שחברת מבני תעשיות שעשו לה הפרטה, ניסו לעשות אצלי משהו באזור התעשייה, וזה היה כישלון אדיר. זרקנו אותם מכל הכיוונים. זה היה ניסיון מר ורע, ולכן לשם מה אתם עושים לנו את השטרות האלה? יש לנו באמת חברה פעילה וטובה, חברה שיש לה תקציב והיא פועלת.

אדוני היושב-ראש, העניין המשפטי, הדיווח על איך נכנתה החברה, הרי יכלו לעשות לעניין הזה סידור בלי שום בעיה. הקטע הוא האם קיים הרצון הטוב להמשך עבודתה של אותה חברה, שגילתה תועלת רבה ומפיקים ממנה תועלת רבה לנושא התשתיות והכבישים לאוכלוסייה הערבית, הדרונית והבדואית שסובלת רבות זה שנים מהיעדר תשתיות. מר לנגנטל, אני רוצה לפנות אליך כאן ולבקש ממך שלא תפסיקו ולא תשנו את פעילות החברה הזאת, שהיא חשובה מאוד להמשך העבודה שלה במגזר הערבי.

ואליד חאג' יחיא צאדק: גם אני מצטרף לכרכות לראשי המועצות, הוותיקים והחדשים, ומאחל לכולכם הצלחה. אני לא רוצה להוסיף הרבה על מה שאמר ידידי חבר הכנסת סאלח טריף, אלא אני רוצה להגיד שהשם של החברה, חברת הכת, "נתיבי הגליל", אינו נכון, השם הזה לא משקף את המציאות, מכיוון שהיא פרוסה לאורך כל היישובים הערביים והאוכלוסייה הערבית בישראל. כמי שעוקב אחרי מה שנעשה, אני חושב שגורמים עול גדול מאוד לאוכלוסייה הערבית, אם אתם מבטלים את החברה הזאת, מכיוון שהם יודעים את העבודה, יודעים את המגבלות, יודעים את הבעיות ויכולים לטפל בזה, במיוחד אם עמאד פראג' עומד כיסוד איתן. הוא יודע בדיוק איך אפשר לפתור בעיות שמתעוררות כתוצאה מפריצת דרך או מהרחבת כבישים.

לכן אני מצטרף בחום למה שאמר חברי סאלח טריף.

גדעון עזרא: לפני שאנחנו נכנסים לדיון, אני מבקש שיגידו את הכוונות, כי אני לא יודע. אמרו כאן דברים, ואנחנו בכלל לא יודעים מה הכוונות.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: חבר הכנסת סאלח טריף הוא חבר הכנסת המציע.

גדעון עזרא: מציע מה? על סמך מה? אין פה נייר ואין שום דבר.

מ"מ היו"ר שלם שמחון: חבר הכנסת סאלח טריף הגיש הצעה לסדר בנושא הרצון לסגור את "נתיבי הגליל", ולכן הוא פתח בנושא, מה עוד שמנכ"ל משרד התחבורה איחר.

נחום לנגנטל: "נתיבי אילון" זו חברת כת של העיר תל-אביב ושל מדינת ישראל, חמישים-חמישים אחוז.

באופן היסטורי מה שקרה הוא שכתוצאה מהמצב הכספי של הרשויות המקומיות בגליל, זה התחיל בזה שלא היה להם תקציבי פיתוח, הייתה הסכמה למשך חמש שנים. אם נדבר על מה צריך לעשות, לדעתי זו הבעיה היותר חמורה, הכסף, זה לא הטכניקה איך עושים את זה. מה שקרה הוא שמשרד התחבורה יחד עם משרד הפנים באו ואמרו שמאחר שאנחנו נותנים שכעים אחוזים, שלוששים אחוזים זה השתתפות הרשויות המקומיות, משרד הפנים לא יעביר לרשויות המקומיות את

הכסף על-מנת שהם ישתתפו איתו בפרויקטים, אלא הם יביאו בעצמם באופן ריכוזי את הכסף אלינו, לקופה מסוימת; אנחנו נשים שבעים אחוז בקופה מסוימת, וביחד ניצור קופה של מאה אחוז ונעשה את הפרויקטים. זה בעצם היה הרעיון.

במהות בעצם יש פה עקיפה של השלטון המקומי. זה לא נעשה בשום רשות מקומית אחרת בארץ. אגב, אני אומר את זה בכנות. רוב הבקשות שמונחות כעת על שולחני, זה מועצות אזוריות ישראליות-יהודיות, אם מדברים במונחים חצי גזעניים, שמבקשות להיכנס למערכת הזאת, משום שהן אומרות שלא אתן להם את השלושים אחוז אלא שאסדר להן להיכלל, ושמשרד הפנים ייתן את השלושים אחוזים. זו בעצם הבעיה.

הכי חמור זה במועצות האזוריות המעורבות: בא אליי מולה כהן, ראש המועצה האזורית בעמק יזרעאל, ואומר לי שיש לו יישובים ערביים, והם לא יכולים להיכנס ל"נתיבי הגליל", משום שאנחנו החלטנו שעושים זאת רק מול רשויות והוא לא רשות מקומית ערבית או דרוזית. כלומר, יש פה מבנה שהוא על פניו לא בסדר, ויש פה אפליות, ואנחנו רואים את זה.

אנחנו קודם כול ביקשנו את משרד הפנים להמשיך הלאה, כי נגמרו החמש שנים, וזה היה לחמש שנים. ביקשנו שימשיכו הלאה, משום שאנחנו יודעים שאם נפיל את זה, את השלושים אחוז על הרשויות המקומיות, הן לא יעשו כלום. לדאבוני, הן לא יעמדו בזה. למשל, העיר רחובות. יש לנו פרויקטים שאנחנו חושבים שהם טובים לבטיחות בדרכים שם, וזה כבר דיני נפשות, ואמרנו - ניתן שבעים אחוזים ושהם ייתנו שלוש אחוזים - אבל הם אמרו שהם לא יכולים לתת את זה, אין להן הכסף, ואז לא עושים את הפרויקטים, לא ברחובות ולא בעוד ערים, ואני יכול למנות לכם את הדברים האלה.

אני מסכים שחייבים לשמר את זה; קודם כול במבנה התקציבי אנחנו השקענו מאמץ גדול מאוד מול משרד הפנים והאוצר על-מנת שבאמת התקציבים האלה יהיו.

מה הייתה כאן הבעיה? בא היועץ המשפטי לממשלה ואמר שיש כאן מצב לא נורמלי, שחמישים אחוז מהדירקטוריון של העיר תל-אביב קובעים למצנע איך לפתח את חיפה וקובעים מה יהיה בכפרים הגליליים. הוא אמר שצריך לפתור את העניין ולגמור אותו. לפני שנה בא שר התחבורה והקים את הצוות ואמר שצריך לבדוק את כל המבנה המשפטי, את כל הקונסטרוקציות, מה עושים איתן. אמר היועץ המשפטי לממשלה שהם דורשים שאם החברה היא חברה ממשלתית עירונית, שתתרכז רק בעיר, ואפילו לא במטרופולין.

משרד התחבורה עוסק בדברים רק מול רשויות מקומיות. זאת הגדרתו. הוא לא עוסק בשום דבר אחר שהוא לא דבר שהוא מקומי. ולכן ניתקנו קודם כול את כל פרויקט הכרמל מנתיבי אילון, והעברנו את זה לחברת יפה נוף, שזו חברה עירונית במאה אחוז בבעלות העיר חיפה. אנחנו לא נציגים בה ואנחנו לא רוצים להיות נציגים בה, כי תפקידנו כריבון הוא להשקיע את הכספים ולא להיות מעורבים בקבלת ההחלטות ובתהליכים. הממשלה לא צריכה להיות שותפה בביצוע, אלא היא צריכה להיות שותפה בהקצאת משאבים, ולחיות אובייקטיבית ולא אינטרסנטית.

הבעיה הגדולה היא מה תעשה בגליל. זה כאילו יוצא גול עצמי, אם נעבוד בשיטה שהיועץ המשפטי רוצה שנעבוד מול כל רשות ורשות, כי זה תפקיד משרד

התחבורה; לכן הצענו את המבנה שאנחנו כעת מציעים אותו בפניכם, כדי להציל את העניין. מה שקורה הוא שחברת מוריה למשל בירושלים עושה את כל עבודות התשתית בעיר, היא במאה אחוז בבעלות עירונית; ואנחנו יושבים מולם ועושים את הפרויקט בשלבים, בפיתוחים ובכל הדברים האלה. רוצים מאיתנו שנשב מול כל אחד ואחד בנפרד. באנו ואמרנו שמאחר שיש מיוחדות לנושא הזה של הכפרים הערביים, הדרוזים והצ'רקסים שמאוגדים באיגוד הזה - כלומר, אם הם מאוגדים באיגודים של מועצות איזוריות, הם מחוץ למשחק גם כן - אז תנו לנו אפשרות לעשות את זה בצורה שנשמר את הכסף בצורה של מינהלת. אז יצא כל הכסף למינהלת, המינהלת תוציא את הכספים, וזה לא יהיה במוכן של חברה ממשלתית ולא חברות עירוניות, ולא נעשה חברה עירונית.

קריאה: מה זה המינהלת?

נחום לנגנטל: למינהלת יש הרבה תחומים.

קריאה: זה יהיה גוף משפטי?

נחום לנגנטל: כן. אתה מוציא למכרז, בוחר איזו מינהלת, ואז אתה בא ואומר להם שעל-פי ההגדרות של אגף התשתיות במשרד התחבורה, בכפר הזה והזה והזה אתה עושה על-פי תכניות את תכנית העבודה. אני אראה לכם את תכנית העבודה.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: נתיכי הגליל יהיו עכשיו המינהלת?

נחום לנגנטל: באופן עקרוני, אנחנו, משרד התחבורה, אמור להוציא מכרז.

סאלח טריף: איפה השלטון המקומי באוכלוסייה הערבית מיוצג במינהלת? כמו שעשית לתל-אביב.

נחום לנגנטל: אין את זה.

גדעון עזרא: אמרו לי שמדובר על הפרטה, ואני לא מבין איפה ההפרטה.

נחום לנגנטל: אגב, אני לא חושב שהפרטה זו מילת גנאי. בואו נגיד את האמת, היום יש שלטון קומיסרי פקידותי, נוטים לשיתוף פעולה של האח הגדול שמחליט איפה לעשות וכמה לעשות בכל רשות מקומית. צריך לשים את האמת על השולחן, ואני אומר כאן את האמת. את זה צריך למנוע. היום אין לכם שותפות. אתם לא חברים בדירקטוריונים, אין אף ראש רשות פה ואין שום צוות היגוי לכלום. זה דבר שהוא רע כשלעצמו.

אנחנו נקים ועדת היגוי של משרד התחבורה והיא תחליט. איפה האפליה כאן? האפליה כאן היא שאם אני בא לראש עיריית פתח-תקווה ואני אומר לו - בוא נעשה פרויקטים - אז אני יושב מולו, מחליטים מה עושים, אני מקציב לו את הכסף, והוא עושה את הפעולה. היום אני מחליט בשבילך מה אני אעשה בג'וליס, - את זה אני אעשה ואת זה אני לא אעשה - נכון שעושים את זה בהידברות, עושים הכל בהידברות, אבל זאת לא הידברות מחייבת ברצותו עושה,

ברצותו לא עושה. זאת אומרת, ואם מחר הוא לא יהיה ויהיה מישהו אחר? זה עניין של פקידויות, וזה דבר שהוא לא בריא.

לכן באנו ואמרנו שהמבנה צריך להיות כך: המדינה באגף התשתיות תעשה צוות היגוי של העניין הזה, ואני אומר את זה פה עכשיו. בכוונתנו לשתף אנשים, אני לא רוצה להגיד את המילה מהמגזר, אבל אנשים שעוסקים בתחומים האלה, שהם נבחרים. כדי להימנע מהמילה מגזר, נגיד אוכלוסייה. האוכלוסייה תאמר את הדברים, תהיה לה שותפות בתהליך, ויהיו חברות שיעשו את הביצוע. זה המבנה שאנחנו כרגע מדברים עליו.

גדעון עזרא: לדעתי אתה צודק לגמרי בגלל סדר העדיפויות; בתל-אביב מזרימים הכול לתל-אביב. הבעיה היא סדר העדיפויות אצל האוכלוסייה הזאת. אני לא הבנתי עד היום איך זה נקבע, מי קבע את סדרי העדיפויות, למה קלנסאוה לפני שעב ולמה שעב לפני עוספייה. אני רוצה להבין את שיקול הדעת.

סאלח טריף: דרך אגב, עשו כמעט בכל היישובים.

נחום לנגנטל: היום זה הוחלט על-בסיס חשיבה תחבורתית, איפה לעשות את הקצאת המשאבים.

גדעון עזרא: מי החליט?

נחום לנגנטל: "נתיבי הגליל".

גדעון עזרא: הם היו אומרים שג'וליס יותר חשוב מעוספיה? אני לא מבין.

נחום לנגנטל: כן, בעיקרון כן.

גדעון עזרא: איך? לפי מה?

נחום לנגנטל: אני רוצה להגן על חבריי לעבודה שעסקו בעניין הזה, ואני חושב שלא היה להם משוא פנים. אני אומר את זה, אנחנו בדקנו את זה אפילו מבחינת תפיסות העולם שקיימות. לקחנו משנת 1995, חלק מהדברים ב-1996, כדי לבדוק את החלוקה, האם באמת החלוקה נעשתה בצדק או שלא בצדק, ולדעתנו, אנחנו עומדים מאחורי החלוקה, אנחנו חושבים שהיא הייתה בסדר.

גדעון עזרא: מי מינה את אנשי "נתיבי הגליל"?

נחום לנגנטל: אף אחד לא מינה אותם.

סאלח טריף: אלה הם אנשים מקצועיים.

נחום לנגנטל: דירקטוריון "נתיבי אילון" לקח אותו לעבודה. רבותי, מי שבעצם באופן תאורטי מינה, זה רוני מילוא. זאת אומרת, יושב-ראש הדירקטוריון שהוא זרועו הארוכה של רוני מילוא יחד עם המנכ"ל, הם אלה שקבעו מי יהיה "נתיבי הגליל", ולדירקטוריון הזה הובאה רשימה לאישור. זה מצב לא נורמלי.

- גדעון עזרא:** נגמר השלטון הזה.
- סאלח טריף:** תמיד אתה רואה את זה בראייה פוליטית. לכל דבר יש לך ראייה פוליטית. כל החיים שלך זה פוליטיקה. אתה נמצא כאן ומדבר על פוליטיקה.
- גדעון עזרא:** אני רואה מה קרה בטייבה ובמקומות אחרים.
- סאלח טריף:** פתאום אתה דואג לטייבה? משהו השתנה.
- מ"מ היו"ר שלום שמחון:** גדעון, השאלה ברורה. אתה טוען שזאת הזרוע הארוכה של מפלגת העבודה. הבנו את העניין.
- סאלח טריף:** הועלתה כאן טענה, ואני מבקש שהמנכ"ל יתייחס אליה.
- נחום לנגנטל:** מאחר שיש פה איזושהי אמירה, אני רוצה לומר שאני חושב שהחלוקה של הכספים נעשתה בידיים נקיות, ללא משוא פנים, על-פי שיקולים תחבורתיים. כן אנחנו חושבים, וזו דעתנו, ואנחנו עומדים מאחורי הדברים. ערב כינוסה של הוועדה הזאת ביקשתי מהחברים אצלנו במשרד לבדוק את העניין הזה בפריסה שנתית. נכון שלפעמים יש הרגשה שבשנה זו העדיפו כאילו כפרים, אבל צריך להבין שהמשאבים הם מוגבלים. בעיקרון, בסך הכול קידמו מאוד. רבותי, אני אומר לכם שקידמו מאוד. אין ספק שזה פרויקט מוצלח שקידם מאוד את הדברים במדינת ישראל.
- אני רוצה לומר מה שאנחנו אומרים כרגע מבחינת המבנה העתידי האלטרנטיבי.
- מ"מ היו"ר שלום שמחון:** אם תוכל להתייחס לעוד נקודה אחת, כשאתה מדבר על מינהלת, למה בעצם אתם לא לוקחים את הזרוע הזו של "נתיבי הגליל", את המחלקה הזו, כפי שקראת לה, והופכים אותה למינהלת?
- נחום לנגנטל:** כי מינהלת זה מכרז. יש חוק חובת מכרזים. אני אומר שצריכה להיות הפרדה בין הקצאת המשאבים לבין הביצוע.
- מ"מ היו"ר שלום שמחון:** בישיבה אחרת כאן התבטאת בקשר לחברה למשק וכלכלה. נניח שהם יעברו עכשיו לחברה למשק וכלכלה, הם לא חייבים במכרז.
- נחום לנגנטל:** לא אכפת לי מה תהיה הדרך.
- עזמי בשארה:** כפי שאני מבין, הבעיה עד עכשיו היא רק פורמלית. מבחינת תכנים, מבחינת עלויות, אין בעיה. מבחינה מהותית אין תלונות, אלא אנחנו שומעים רק שבחים. יש לך רק בעיה פורמלית. יש הערה של היועץ המשפטי שאומר שהמבנה הוא לא נורמלי, שזה דירקטוריון שנקבע על-ידי עיריית תל-אביב. אם כך, למה לא חושבים רק על זה במקום להפוך את כל המבנה? אנחנו מדברים על שאלת הבעלות בלבד.

נחום לנגנטל:
אנחנו רוצים עכשיו שהקצאת המשאבים וקביעת המדיניות תיעשה על-ידי משרד התחבורה בחלוקת הכספים. זה דבר שאני לא עושה לו הפרטה, משום שזו החלטה של מדיניות לחלק את הכספים האלה. לכן הדבר הזה ייעשה על-ידי אגף התשתיות במשרד התחבורה, שהוא יחלק את הכספים על-פי איך תהיה החלוקה על-פי פרויקטים. אגב, אנחנו נעשה את זה עכשיו במינהל התשתיות בכל המדינה.

לכן בכל מדינת ישראל, על-פי החלטת ממשלה, העברנו עכשיו את כל הקצאת המשאבים לאגף התשתיות במשרד התחבורה. קרי, גם איך לחלק לפתח-תקווה ולחיפה ולאחרים; זה עובר להיות החלטה שלטונית על-ידי פקידי ממשלה. זה אגף תשתיות. הקמנו לצורך העניין הזה אגף תשתיות עם מינהלת תשתיות שעוסקת בעניין הזה של הקצאת המשאבים ביישובי הפרויקטים והבקרה על ביצועם. בזה יעסוק אגף התשתיות, ויהיו פקידי מדינה; וההחלטה היא החלטה שלטונית.

הביצוע עובר להיות ביצוע או על-ידי חברות עירוניות או על-ידי חברות פרטיות, ואת זה צריך להבין. אם יש חברה עירונית שיכולה לקחת את הביצוע של אותן מחלקות, היא תעשה את זה. הביצוע של הדברים האלה יצא למכרזים. אשר על כן, הביצוע של הפרויקטים ביישובים הגליליים יהיה על-פי בסיס מכרזים שאגף התשתיות יוציא אותם.

קריאה: זה חיסול של הנושא.

עזמי בשארה: למה באה המסקנה הזאת? אנחנו מדברים על גוף מאוד מוצלח, ותסבירו לי למה מפרקים אותו.

נחום לנגנטל: הוא לא תאגיד. רבותי, הוא לא תאגיד.

עזמי בשארה: תסביר לי למה אתם רוצים לפרק את הגוף המוצלח הזה. יש לך בעיה פורמלית, תפתור את הבעיה הפורמלית של הבעלות, אבל לא צריך לפרק אותו.

נחום לנגנטל: עם "נתיבי גליל" בהחלט יכול להיות מצב, ברגע שהוא יהיה תאגיד, אז הוא יכול לקבל את העבודה. אלא מה, את זה אני חייב בחוק חובת מכרזים. אני לא יכול להעביר כסף לתאגיד. אם זה שייך לחברה למשק וכלכלה למשל, הולך למשק וכלכלה, אז יצטרכו מכרז.

גדעון עזרא: תן לי להבין. אתה אמרת שהוא יקבע מה משקיעים בתל-אביב ומה משקיעים בחיפה. אני שואל, הוא יקבע גם מה תקבל סחנין?

סאלח טריף: בוודאי.

נחום לנגנטל: ודאי.

גדעון עזרא: זה לא היה עד עכשיו.

נחום לנגנטל: נכון, זה לא היה עד עכשיו.

סאלח טריף: זאת אומרת שזה יהיה יותר ריכוזי. משרד ממשלתי הוא זה שיקבע.

גדעון עזרא: אני לא יודע לפי מה נעשית ההקצאה, שישוב א' יקבל ויישוב ב' לא יקבל. האם ראש מועצה מסיבות שונות לא יוכל להשפיע וכתוצאה מכך הכפר השכן יקבל? אני חושש מהדבר הזה.

אני אתן לך דוגמה מהמגזר היהודי. ישנם כפרים בגליל התחתון, ארבל, כפר זיתים והכפר השלישי שם שאני לא זוכר את שמו, לאחד עשו כבישים, לשני עשו כבישים, ובשלישי הולכים בבוץ עם מגפיים בתוך בורות. זה בידי ראש המועצה. אני אומר, "נתיבי הגליל", איזו ערובה יש לי שיהיה צדק אמיתי? אני אומר לך שהנושא הזה זה הנושא הבעייתי.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: אתה מסרט את העניין, אתה מנסה להוביל את זה למקום אחר.

גדעון עזרא: לא.

נחום לנגנטל: תשאל למה תל-אביב מקבלת ולא ירושלים.

סאלח טריף: למה אריאל מקבלת פחות מרעננה.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: יש פה שני דברים שעומדים לדיון. האחד, השיטה שנקבע איך עושים את העבודות. אמר מנכ"ל משרד התחבורה שני דברים: האחד, שבבדיקה ומניתוח שהם עשו, הם גילו שבסך הכול ההקצאה עד עכשיו הייתה מסודרת.

גדעון עזרא: איך זה היה?

סאלח טריף: עבדו בשבעים יישובים. חבל עליך, אתה מנסה לטעון וללכת למחוזות. אתה אפילו לא מנסה לחשוב. אמרו לך שטויות, ואתה קנית את השטויות האלה.

גדעון עזרא: אתה קבעת באיזה כפרים זה יהיה.

סאלח טריף: יושבים כאן ראשי רשויות, ואתה יכול לשמוע אותם.

גדעון עזרא: אמרו לי ראשי רשויות.

סאלח טריף: אתה קשקשן. אתה סתם מדבר. אתה סתם מקשקש. אני לא עוסק בזה.

גדעון עזרא: אתה עוסק רק בזה. אני יודע מה שהיה, אני יודע מה שקורה, אני רוצה שיהיו אמות מידה.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: בואו נעשה סדר בישיבה. אמרתי שיש כאן שתי נקודות, אחת ההקצאה, והשנייה זה המבנה שדרכו תתבצע ההקצאה הזאת. אמר מנכ"ל משרד התחבורה שני דברים: האחד, שהוקם אגף

תשתיות במשרד התחבורה, שמעתה הוא יתייחס באופן שווה לא רק לאוכלוסייה הערבית אלא גם לאוכלוסייה העירונית היהודית. העניין השני זה המבנה המשפטי שבו תתבצע העבודה הזאת. על-פי מה שנאמר פה על-ידי מנכ"ל משרד התחבורה, יש בעיה להמשיך עם המבנה המשפטי הנוכחי, וצריך למצוא מבנה משפטי אחר. הוא לא מתנגד לעובדה שיוקם ארגון כזה או אחר, אלא שהוא יצטרך לעמוד בחובת המכרזים; ולעניין הזה צריך להינתן פתרון.

אם אתה רוצה כרגע לעשות חשבונות פוליטיים, האם הזרוע הארוכה של מפלגת העבודה העדיפה יישובים כאלה או אחרים, זה לא לישיבה הזאת בכלל.

סאלח טריף: אדוני היושב-ראש, אולי נוכל לראות איפה נעשו עבודות? הוא מסיט את הדיון.

נחום לנגנטל: היטיב להציג את הדברים יושב-ראש הוועדה. אנחנו אומרים שצריך כרגע לעשות הפרדה; ראשית, לדאוג באמת לחלוקה נכונה וצודקת של הדברים, שכל המקומות במדינת ישראל יקבלו, וזו הנקודה. בעניין הזה אני אומר דווקא שאני לא חושב שיש איזושהי אפליה בין הכפרים במגזר הדרוזי והערבי. מה שלי חשוב הוא לא להוריד להם את הכסף. זה מה שחשוב לי וזה מה ששמרנו בכל התקציב, גם ב-1998 וגם ב-1999; ובהצעות שלנו אפילו העלינו בדברים מסוימים. אני לא רוצה שהמסגרת תרד. אחר-כך ההקצאה בתוך זה תיעשה על-ידי מהנדסים ואנשי התכנון שלנו באגף תשתיות. הביצוע ייעשה דרך תאגידים שאפשר לתת להם את הדברים האלה. אם זה יהיה חברות שהן חברות שפטורות ממכרז, מצוין, נעביר להם את הביצועים האלה.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: יכולה להיות החברה למשק וכלכלה.

נחום לנגנטל: נכון. כל מיני דברים כאלה.

גדעון עזרא: הכול ילך למשכורות של המנהלים.

נחום לנגנטל: יש חוק חובת מכרזים. לפעמים זה קשה, הדרך של חוק חובת מכרזים היא קשה, אבל זו הדרך היחידה להבטיח את הדברים.

דורון שמואלי: מה הסכום שמדובר בו בשנת התקציב?

קריאה: 48 מיליון שקל בשנת 1998 ל"נתיבי הגליל".

יעקב מורשת: המגזר היהודי, על אותו סדר גודל, חוץ מהמטרופולין הגדולים, זה 36 מיליון שקל.

דורון שמואלי: אני אומר לחבר הכנסת גדעון עזרא שמה שהיה, תעזוב, אני לא מסתכל על מה שהיה. במיוחד אם אומר לי המנכ"ל, ואני מכיר אותו, שלפי דעתו לא נעשתה אפליה, ואני מקבל את מה שהמנכ"ל אומר, כי יש לו הנתונים והוא יודע. אני לא רוצה להיכנס לזה, אלא אני מדבר לגבי העתיד.

אני חושב שהמינהל הנכון אומר שצריכים עד תאריך מסוים כל הכפרים וכל היישובים להגיש לאגף התשתיות במשרד התחבורה, לממשל, לשלטון, להגיש את

כל הבקשות שלהם; ותמיד מגישים הודעות מפה ועד הודעה חדשה. יושב שם צוות מקצועי ולא פוליטי. יושב פוליטי שר בראשות המשרד הזה. אבל יושב צוות מקצועי, והצוות המקצועי צריך לתת את ההקצאה; ואת הפעילות צריכים לעשות באיגוד ערים כזה או אחר, גוף משפטי שיוקם לצורך העניין הזה, ואז הוא יוכל לעשות זאת, ולא דרך חברה למשק וכלכלה. תאמינו לי, מהיכרותי הקטנה את מה שקורה שם, זה ייפול, למרות שהם עובדים יפה, אבל העסק שם יכול לברוח בדרך לכל מיני מחוזות אחרים לגמרי. לדעתי זאת השיטה היחידה שניתן לפעול בה.

גדעון עזרא: למה בעין ורד תהיה חברה קבלנית מסוימת ובמקום אחר תהיה אחרת?

דורון שמואלי: במועצה האזורית לב השרון שהיא המועצה שלי, יש חברה כלכלית. היות ששם אי-אפשר לעשות יישוב יישוב יישוב, הוא אומר לך שנעשה איגוד של כולם ביחד, רק לביצוע, לא לקבלת החלטות של איפה עושים ומה עושים. הוא לא מקבל את ההחלטה איפה עושים, האיגוד הזה שלהם, אלא הוא מקבל את הביצוע בלבד, והביצוע בלבד, עם פיקוח מקצועי של אנשי משרד התחבורה, שבודקים, ששמים שם את הרבדים נכונים ואת כל המצעים, שלא יעשו שם בלופים. אנשי מקצוע יושבים בדבר הזה. אני חושב שזה הדבר הכי נכון והכי ראוי לעשות; ויותר טוב ממש שישב מישהו בתל-אביב ויחליט איפה עושים ומה עושים, כמו שהיה עד היום.

גדעון עזרא: קיבלו את זה בג'וליס.

דורון שמואלי: אבל בתל-אביב החליטו. אני רוצה להגיד למנכ"ל משרד התחבורה. אני מבין שהחמש שנים נגמרות עכשיו. מתי אתם הולכים להפעיל את הדבר הזה? החל מ-1999?

נחום לנגנטל: לא. ב-1999 מנכ"ל משרד הפנים הודיע לנו שבסבוע שעבר שהוא מסכים להמשיך בשיטה הזאת.

גדעון עזרא: מי מחליט על המקומות?

נחום לנגנטל: אגף התשתיות.

דורון שמואלי: זאת אומרת שממשיכים בשיטה הקיימת.

גדעון עזרא: ואיך הוא יקבל בקשות?

נחום לנגנטל: כפי שהיה. כמו שעושה ראש עיריית פתח-תקווה.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: אני מציע שנשמע את נציגי הרשויות המקומיות הערביות.

עלי שבלי: אני מצטער מאוד על הטונים בדיון הזה, כי אני חושב שזה לא צריך להיות כך. אני מתנצל שאני אומר את הדברים האלה, אבל בעצם המפגש הזה היינו מצפים שיגידו שהנה מממנים את התקציבים. אני רוצה להגיד שאילו לא היו "נתיבי הגליל", שבלי לא הייתה על המפה בכלל. כל ההחלטות נעשות על-ידי הרשויות המקומיות.

איזה משרד יכול לעשות משהו בלי הרשות המקומית? הרי צריך לקבוע את העדיפות וכולי. הלוואי שהתקציבים לא יהיו גבוהים. אני חושב שצריך לחזק את "נתיבי הגליל", להגביר את התקציבים שלה.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: אתם לא מסוגלים להגיע להתארגנות משלכם?

עלי שבלי: אפילו במועצות קשה להתארגן. להפך, לפעמים טוב שמשרד יעשה את העבודה יחד עם המשרדים האחרים, והלוואי שיגדילו את התקציבים כל המשרדים ביחד. עושים עבודה מסודרת ועושים אותה בצורה מסודרת.

עמאד פראג: אני מצטער על הדברים שנאמרו כאן.

גדעון עזרא: אתה יכול להצטער. אני רוצה להגיד לך שאני יודע מה שקורה ביישוב מסוים ועל השחיתות שנעשית באותו יישוב עם אתרי התיירות שיש שם.

סאלח טריף: למה אתה מתקיף אותו? תחבייש לך. זה עניינך? אתה חבר כנסת. אתה מכיר אותו?

עמאד פראג: מר גדעון עזרא פנה אליי לפני שנתיים בבקשה לעזור לזה ולזה. אמרתי לו שיש לנו תכנית עבודה. תכנית העבודה הוכנה בתיאום עם המועצות ולפי סדר העדיפויות של אותו יישוב שעבדנו בו. אנחנו עבדנו בכשמונים יישובים, כולל רהט. החלוקה, כמו שאמר מר נחום לנגנטל, הייתה עניינית וצודקת לכל יישוב. בכל היישובים נעשתה עבודה. לא היה אף פעם אף גורם זר שהתערב בתכנית העבודה או בכיצוע העבודה. העבודה נעשתה במקצועיות רבה ולפי צרכים וחלוקה שווה לכל היישובים. זה מה שרציתי להעיר על הדברים שאמר מר געון עזרא.

יש פה אי-הבנה. לגבי מה שאמרת שיכול להתנהל העסק הזה של "נתיבי גליל", סלח לי, אנחנו קיימים שש שנים, וזה לא יכול להתנהל בצורה אחרת. כולם מסכימים איתי, כולל החברים שלי במשרד התחבורה. כולם מסכימים עם זה. זה ילד שהולך להיוולד, ואף אחד לא יודע איך ומה. זה נושא מאוד קשה, מאוד מסובך, ומאוד קשה לעשות כי אנחנו בנושא המינהלת. היה אצלנו דבר שנקרא מינהלת, היה ניהול של כל הפרויקט על-ידי חברה מנהלת שנקראת יורם גדיש, והייתה שם שחיתות, והוגשה תלונה למשטרה.

קריאה: מה זה שייך? שחיתות יכולה להיות בכל מקום.

עמאד פראג: סליחה. אני לא יודע להתנגח. אני יודע לעשות עבודה. אני אומר שבסך הכול "נתיבי הגליל" זה חמישה אנשים, זה לא גוף מי יודע מה, זה הגוף הכי יעיל שקם במדינה הזאת.

גדעון עזרא: איך הגוף הזה נבחר?

עמאד פראג: נבחר. יש דירקטוריון.

מ"מ היו"ר שלום שמחון:
גדעון, אם הוא היה מטפל בשני היישובים שדיברת עליהם, הכול היה בסדר. תן לנהל את הישיבה הזאת. תן לו לדבר.

גדעון עזרא:
יום אחד אנחנו נראה מה קרה כאן במדינה, ואתה צריך לומר מה קורה עכשיו.

עזמי בשארה:
אתה פנית לטפל בשני יישובים ולא טיפלו בהם.

גדעון עזרא:
זה לא נכון מה שהוא אומר. חבל, הוא בחור טוב, אני אוהב אותו, אבל זה לא נכון מה שהוא אומר.

אני באתי אליך ואמרתי לך שיש טענות במגזר שנתת עדיפות מסיבות כאלה ואחרות. אמרת לי, באיזה יישוב אתה רוצה שנטפל? לא עניתי לך. זה מה שהיה. אני אומר לך שאלו טענות שבאו אליי מיישובים שונים. שכלי קיבל הכול, ואני יודע למה.

עמאד פראג':
מנכ"ל משרד התחבורה יושב כאן, ויש לו נתונים, מספרים ועובדות. הוא אומר לך שבכל היישובים נעשתה עבודה. אי-אפשר סתם להמציא מספרים ויישובים ששם נעשתה עבודה. זה מה שהיה לי לומר, ויושבים כאן ראשי מועצות שיוכלו לומר גם הם את הדברים.

עזמי בשארה:
יש לי הרגשה שזה איזה תשדיר של מפלגת העבודה והליכוד בנוגע למגזר הערבי. תוציאו אותו מהדבר הזה. אנחנו בישיבת ועדת כלכלה. אתם רוצים לדבר פוליטיקה, נתחיל לדבר פוליטיקה עכשיו.

הגוף הזה, איך שאנחנו מבינים, מבחינת הביצוע, מבחינת השירותים לאוכלוסייה, מכל הבחינות הללו, אין עליו שום הערות כמעט. יש הערות שיש על כל גוף מוצלח. תמיד יש אנשים שלא הגיע תורם ויש אנשים מקופחים, אבל מבחינת האוכלוסייה הערבית, כל הנציגים שאני דיברתי איתם, ואחמול עשיתי איזה סקר קטן וטילפנתי לאנשים להבין מה קורה, יש שביעות רצון אחרי תקופה של אפליה. הייתה בעיה בתשתיות, וסוף סוף יש גוף שביצע את הדברים בעילות, במהירות וכולי. יש הבדל באוכלוסייה הערבית מבחינת השירותים; ויש מישהו שהיום טוען שלא הייתה אפליה ושלא היה צורך ושיש צורך אפילו באפליה מתקנת? אז יש גוף אחד. כולם אמרו שיש לנו גוף אחד שעושה את העבודה, ואת זה רוצים לקחת מאיתנו. אתם רוצים ליצור רגשות קיפוח? לשם מה זה? זה גוף מוצלח. תשאירו אותו. תעבירו בעלות, תעבירו צורת ניהול. אתה יכול להגיד תאגיד ערים, הערים יכולות להקים תאגיד במקום עיריית חל-אביב.

קריאה:
אז הם יצטרכו לעמוד במכרז. זאת הבעיה.

עזמי בשארה:
למה "נתיבי הגליל" לא עומדת במכרזים?

נחום לנגנטל:
זה הדבר שהוא בעייתי כאן. היועץ המשפטי מחייב את זה.

עזמי בשארה:

הבעיה היא עיריית תל-אביב.

נחום לנגנטל:

לא זאת הבעיה. אם אני נותן לרשות מקומית, לחברת הפיתוח של אותה רשות מקומית, אני לא צריך לתת לה מכרז, כלומר, אם אני נותן למשל לחברה לפיתוח פתח-תקווה את הכסף; המועצות האזוריות, אני לא יכול לתת להן את זה. למועצות האזוריות של המושבים אני לא יכול לתת. הם צריכים לעמוד אצלי במכרזים, כל האיגודים, והם עומדים במכרזים עד הביצוע. כאן מי שנותן את ההצעה הטובה והזולה ביותר הוא זה שיקבל את זה. אם יבואו האיגודים, אני צריך לשבת עם היועץ המשפטי לממשלה ולשמוע את חוות דעתו; אבל אם נניח יהיה תאגוד של כל הרשויות בגליל, ויגידו שהם תאגיד ויבקשו להעביר את זה דרכם, לי אין בעיה בדבר הזה. המבנה, יש בו היגיון. מי שאחראי על הקצאת הכספים, הבקרה על איך מוציאים אותם, זאת הממשלה. הביצועים יכולים להיות ברשויות המקומיות או בחברות שיעשו אותם. זה המבנה, ולכן אין פה שום אפליה.

עזמי בשארה:

אני עדיין לא מבין למה אתם מפרקים גוף קיים.

נחום לנגנטל:

לא מפרקים. הוא לא קיים. הלא זו הבעיה של חיפה.

עזמי בשארה:

אני שואל איך אפשר לעשות את המהלך החוקי, את הצעדים החוקיים בהתייעצות עם היועץ המשפטי לממשלה ושישבו גם נציגי היישובים. שלא תהיה ועדת היגוי שתשב במשרד.

נחום לנגנטל:

אתה שואל על הביצוע או על הקצאת המשאבים?

עזמי בשארה:

אני אומר שתשב ועדת היגוי לחשוב מה עושים. שהם יביאו אלינו חוות דעת משפטית על מבנה.

נחום לנגנטל:

לתאגוד.

קריאה:

תעשה רק את הביצוע. ואז אם הם ישימו את החותמת הזאת, זה יהיה בסדר.

רפיק חאג' יחיא:

אני רוצה לשאול שאלה את המנכ"ל. כבר שבועיים אנחנו יודעים שהמטרה היא פירוק, ולא צריך לטייח את הדברים. אני לא רוצה להציע הצעות אלא הצעה אחת קונקרטית שאומר אותה בסוף דברי. כבר שבועיים-שלושה שבועות אני מריח שאתם זוממים בכוונה תחילה ובמזיד לפרק את "נתיבי הגליל". האם זה נכון או לא נכון? על זה תענה. אדוני המנכ"ל, מה המטרה כאן? לא לפרק את "נתיבי הגליל"? הרי זה מה שנשאר לנו. לכן אנחנו היום נעמוד על רגלינו האחוריות והקדמיות נגד המזימה הזאת, וזו מזימה שיוצא ממנה ריח לא טוב. מה המטרה כאן? זה הגוף היחידי, ואני אומר לך את זה כראש עיר במשך עשר שנים, שזה הגוף היחידי במדינה הזאת שנותן איזה משהו לפיתוח. תחבישו. באמת. אני עשר שנים ראש עיר, לא הגיע אליי שום פיתוח חוץ מכמה קילומטרים של כבישים. שום דבר לא הגיע. המדינה סגרה את הכול. מבחינה זו המדינה הזאת על הפנים. הממשלה הזאת על הגב ועל הפנים, מבחינת פיתוח הכפרים הערביים, הערים הערביות. אין. לא מגיע שום ריח של פיתוח, שלא לדבר על גירעונות ועל סגירת כל הברזים. על מה מדבר כאן גדעון עזרא שלא עשה לכפר זה או אחר? מה אכפת

לכפרים? יושבים כאן ראשי ערים, והם צמאים ורעבים. תראה כמה ראשי מועצות יושבים כאן. כבר שנה אני בכנסת ולא ראיתי כמות כזאת של ראשי ערים שבאו לישיבת ועדה.

אדוני היושב-ראש, זה המקור היחידי, ואני לא מגזים, המקור היחידי, באמת היחידי שהוא מטפף איזשהו פיתוח. אין משהו אחר. אם זה יפורק, אתה קטלת את הרשויות הערביות מבחינת פיתוח. אם תסתכל עכשיו לא על הפיתוח אלא על התקציבים הרגילים, תראה שהכול גירעון ואין כספים. אין תקציבים רגילים ואין שום דבר. אז מה כאן המזימה הזאת?

אני לא אהיה פופולרי. אחמול ראינו בטלוויזיה שכל אחד מאיים באינתיפאדה, היום זה באפנה. אני מציע לראשי הערים, אם זה יפורק, אינתיפאדה ברשויות המקומיות הערביות; ואני כאן קיצוני ביותר. זה פת הלחם היחידה שתישאר, ואני מבקש שזה יירשם כדי שלא תגידו שלא אמרנו.

קריאה: קיבלת כותרת בעיתון.

רפיק חאג' יחיא: אני לא מחפש כותרות.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: המנכ"ל התייחס לדברים עוד לפני שהגעת לישיבה. בהמשך הוא יענה לך. הוא שמע את הישיבה, הוא יענה לך, למרות שהוא התייחס אליה במשך חצי שעה.

פדל נעאמנה: ראש מועצה מקומית עראבה. רבותיי, לו ראשי המועצות הערביות היו מודעים על כך שמתקיים דיון על "נתיבי הגליל", היו כולם נוהרים הנה, מפני שזה באמת נוגע לכל כפר וכפר. ידוע לכם המצב המיוחד של הכפרים הערביים שהם כפרים ותיקים בני אלפי שנים והפיתוח בכפרים אלו הוא קשה במיוחד.

אני חושב שאם המשיח היה קם היום, היה רואה שמהו השתנה מאז שהיה קטן. אבל אם הוא היה קם לפני כמה שנים, היה נעלב, מפני ששום דבר לא השתנה. בתקופה הזו של "נתיבי הגליל" באמת השתנה משהו, וזה הודות לחברה הזאת. אין מדובר על היבטים פוליטיים. אני רוצה להיות גלוי. שום היבט פוליטי לא היה, לא בסדר העדיפויות של הביצוע, של התקציבים, מפני שכולנו שייכים לכל הקשת הפוליטית.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: אני לא רוצה שנחזור על הדברים. אמר כאן מנכ"ל משרד התחבורה בצורה מפורשת - ואני חושב שאתם לא תוקפים את הכיוון הנכון - שהשינוי במדיניות לא נועד לחסל את גוף הביצוע הזה שכרגע נקרא "נתיבי הגליל" ונמצא כרגע בחברה העירונית של תל-אביב. הוא אמר שאם אתם תחשבו על הקמת תאגיד משלכם שיעשה בדיוק את אותה פעולה בראשותו של עמאד פראג' והצוות שלו, אז הכול יישאר אותו הדבר. למה לא לנסות לחשוב בכיוון הזה? הוא לא אמר שיפרקו את זה.

פדל נעאמנה: אנחנו חוששים, ובצדק, שעל-ידי כל מיני שינויים ומינהלות אנחנו ניפול בין הכיסאות ובין שרשרת ההפרדה שהולכים להקים. אנחנו פוחדים שניקלע למצב שאת מה שיש לנו בחברה הזו נאבד. אנחנו נגד השינוי הזה.

חסן אלהיב: ראש מועצת זרזיר. אני קצין המבצעים של הרשויות הערביות במדינה. כאן מדברים פוליטיקה. יש כאן מזימה שרוצים לפרק את "נתיבי הגליל". לא יודע, אולי לא רוצים לתת לנו יותר תקציבים ופיתוח. אני בזרזיר שנה וחצי, שם קמה המועצה לפני שנה וחצי. בואו תראו את הכניסה שעשתה "נתיבי הגליל". אין כזה דבר. זה דבר כל כך מוצלח. למה צריך לפרק אותו? יש כאן מזימות כאלה, אבל אנחנו לא ניתן את זה. אנחנו נלך לבית-המשפט על הקטע הזה, נלך לבג"ץ ולא נסכים שיפרקו את זה. אנחנו נעמוד על זה שלא יפרקו את זה. יש פה ראשי מועצות בדואיות, ראשי מועצות דרוזיות, ראשי מועצות ערביות, ואין אפליה. החברה הזו עושה עבודת קודש, אז למה צריך לפרק אותה?

זיאד דאהר: אני ראש מועצת סאג'ור. אני נציג פורום הרשויות הדרוזיות. את הבעיה של החלוקה אנחנו פתרנו בתוכנו. יש לנו תכנית חומש, ואת החלוקה של תקציבי הפיתוח שכאים מכל משרד אנחנו קובעים בינינו לבין עצמנו, ובאים לאותו משרד, ובתוך זה ל"נתיבי הגליל". אני לא זוכר יישוב שפסחנו עליו מבחינת כסף של "נתיבי הגליל". אני חושב שבבעיה הטכנית הזאת, איך להעביר את הכספים, אנחנו מהווים דוגמה טובה כי אנחנו קבענו איפה יושקע הכסף ובאיזה כפר. אנחנו, ראשי הרשויות. אני חושב שאת הבעיה הזאת אפשר לפתור בצורה דומה בלי לשנות שום דבר, כי זה גוף חשוב מאוד לכולנו.

מוסטפא אבו ריא: ראש מועצת סחנין. "נתיבי הגליל" היא נקודת אור אצל הציבור הערבי, ועכשיו אפשר להיכנס ליישובים הערביים ובאמת לראות סטנדרט חדש.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: כמושכניק אני יכול להגיד שאני מתקנא בכם.

מוסטפא או ריא: כאן מדברים על בעיה חוקית. החברה תמשיך להתקיים, ואתם רוצים לתת לה גושפנקה חוקית. אם כך הוא, ראשי הרשויות מוכנים להיות הדירקטוריון של החברה, וכך היא תמשיך לתפקד כפי שהיא. אם רוצים ועד ראשי רשויות? עוד שבוע-שבועיים אנחנו מתאספים ונהיה כולנו דירקטוריון של החברה הזאת.

סאלח טריף: בדרך הזאת שאנחנו רוצים לשנות, כשיש בעיה משפטית, אנחנו עושים מינהלת. במקום שיהיה גוף מקצועי שיסתובב בשטח, יהיו שני אנשים בירושלים שיגידו כמה יותר טוב להשקיע, בסחנין או בעראבה.

נחום לנגנטל: יכול להיות שיהיה מצב הפוך, שארבעים מיליון שקל ילכו לכל היישובים בגליל. אני אומר לכם שגם כאן התפירות הן תפירות מאוד עדינות. כל המדינה כולה מקבלת פחות מכם.

קריאה: פעם אחת יש קצת יותר ליישובים הערביים.

נחום לנגנטל: אני בעד זה.

יוסף תקרורי: ראש מועצת קלנסוואה. אני מופתע כשאני שומע את הדברים ליד השולחן המכובד הזה שהולכים לפרק את חברת "נתיבי הגליל", בעוד שמהחברה הזו היו לנו ויש לנו עדיין ציפיות גדולות, שהיא תעזור לישובים הערכים בפיתוח. הסתובבתי הרבה בישובים הערביים וראיתי את הדברים. זה לא עניין מפלגתי, הסתובבתי מספיק בישובים הערביים וראיתי מה היא עשתה החברה הזו, ומה עשתה גם בקלנסוואה. אני חושב שאסור לפרק את החברה הזאת.

קריאה: אין חברה כזאת.

יוסף תקרורי: הגוף. לא יודע איך תקרא לו. הגוף הזה לדעתי הוסיף הרבה שם טוב למדינה, לעניין מניעת אפליה בין ערבים ויהודים. אני חושב שהחברה הזו שניתנה יותר בפיתוח ועשתה הרבה בפיתוח בישובים הערביים, וראיתי את זה גם בקלנסוואה וגם בישובים אחרים שמסביבנו. היעילות וההצלחה תלויות במי שעומד בראש הגוף הזה; ומי שעומד בראש הגוף הזה באמת לא עשה כל אפליה; ואני יודע את זה. והוא עשה למען כל היישובים. אני לא חושב שצריכים לצאת בהפגנות כפי שאמר שכני.

רפיק חאג' יחיא: אמרתי אינתיפאדה.

יוסף תקרורי: זה יותר קשה מאשר הפגנות. אני חושב שצריך להשאיר את הגוף כפי שהוא, כי הוא באמת מועיל ליישובים הערבים.

גדעון עזרא: יש לי בעיה עם הישיבה הזאת. ראשית, אני מכיר את מנכ"ל החברה "נתיבי הגליל". שנית, אני רואה בארץ עבודה רבה של "נתיבי הגליל". שלישיית, התקציבים.

יש לי בעיה אחת בתהליך קבלת ההחלטות של החברה: אם מדובר בארבעים רשויות מקומיות, אם יש לך שלוש אלטרנטיבות, אני יודע כמה קשה להחליט. אם יש שמונים יישובים או מאה יישובים, צריכים כלים מצוינים וטובים ואובייקטיבים כדי לקבל את ההחלטה. אני אומר לך, ואני אומר לך עוד עשרים פעמים, שהייתה איפה ואיפה שאסור שתחזור לעולם, לא ליכוד, לא עבודה ולא אף אחד. הייתה איפה ואיפה, ואני אומר לך את זה, ואני אומר לך שזה צריך להיפסק. אני אומר לך שהביצוע שווה עשר, העבודה עשר, אני רואה את העבודה שלכם. השאלה היא מה אנחנו עושים עם הביקורת, לא לפני בחירות ולא אחרי בחירות, ואיך נהיה נקיים מהדבר הזה.

סאלח טריף: אמרת את זה, חבל שנחזור על הדברים.

גדעון עזרא: זה מה שמטריד אותי. אני מבקש שתהיה הנהלה אובייקטיבית לעניין הזה. אני מכיר בעליונות של מנכ"ל החברה, אבל אני רוצה ניהול אמיתי ונכון של החברה.

גדי אייזנרדך: אני מצטער שאני שומע את הדיבורים האלה. אני לא יכול לשמוע יותר. אני חבר ההנהלה של

הצוות שמוביל את "נתיבי גליל" מהתחלה, והיה צוות מקצועי נטו שקיבל החלטות.

גדעון עזרא: הוא איננו.

גדי אייזנר: אני לא נכנס לפוליטיקה. אני פקיד ממשלתי.

סאלח טריף: אני הייתי סגן שר, ואני יכול לומר לך מי זה מר אייזנר. הוא פקיד של הפיתוח במשרד הפנים. הוא ממונה על הפיתוח בכל תקציבי משרד הפנים.

גדי אייזנר: הוגשה כל שנה תכנית עבודה למרבית הרשויות המקומיות. חלק מהרשויות המקומיות לא יכלו לבצע, והיו בעיות משפטיות, בעיות תכנוניות, והייתה העברת תקציבים מרשות מקומית אחת לשנייה בגין בעיות אלה, ולא משום שיקול אחר שאני יודע עליו, אלא רק משיקולים מקצועיים.

יש נכונות מצד המשרד שלנו להמשיך במערכת, כמו שיש נכונות מטעם משרד התחבורה. הבעיה היא בעיה משפטית שאותה צריך להסדיר. את זה אמר היועץ המשפטי לממשלה, ועל זה גם קיבלה הממשלה החלטה.

עזמי בשארה: צריכה להיות החלטה כדי למצוא פתרון משפטי.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: אני רוצה לסכם את הישיבה. בראשית הדברים שלי אני רוצה לברך את מנהל "נתיבי הגליל", עמאד פראג', על העבודה היוצאת מן הכלל. ישבתי בהרבה פורומים שבהם חברים ראשי האוכלוסייה הערבית, ואף פעם לא שמעתי תמימות דעים כזו לגבי העבודה שנעשתה. כמוכן שאני מברך באותה הזדמנות גם את הצוות שלך על הפעילות שנעשתה.

אני רוצה להציע לסיכום, וזה פחות או יותר בהתאם לדברים שנאמרו כאן: (1) משרד התחבורה יחד עם משרד הפנים יעשו כל מאמץ על-מנת לשמור על המסגרת התקציבית הקיימת שהייתה עד עכשיו לגבי הפרויקטים שבהם טיפלה נתיבי הגליל אצל האוכלוסייה הערבית.

(2) מנכ"ל משרד התחבורה ייפגש עם ראשי הרשויות הערביות וינסה למצוא איתן מבנה משפטי שבמסגרתו אפשר יהיה להמשיך ולהפעיל.

גדעון עזרא: אני מבקש התייעצות סיעתית.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: תהיה התייעצות, אבל אני רוצה להציע את הסיכום כדי שתדע על מה אתה עושה התייעצות סיעתית.

אני מציע שמנכ"ל משרד התחבורה ייפגש עם ראשי הרשויות הערביות וינסה לחפש את המבנה המשפטי המתאים על-מנת שאפשר יהיה להמשיך ולהפעיל את "נתיבי גליל" במתכונת כזאת או אחרת על-בסיס הצוות הקיים בתוך "נתיבי גליל", במסגרת של תאגיד או במסגרת של מבנה משפטי כזה או אחר, ולא חשוב איזה, ובלבד שאפשר יהיה להמשיך את הפעולה הברוכה שהייתה עד עכשיו.

זה הסיכום שאני מציע.

רפיק חאג' יחיא: הוא מקובל עליי, אבל הייתי רוצה לחזק אותו קצת.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: בלי אינתיפאדה.

רפיק חאג' יחיא: בסדר. אתה אומר שהוא ייפגש עם ראשי המועצות. מי יהיו הנציגים? אני מציע לומר לו מי יהיו הרשויות המקומיות הערביות.

קריאה: יש ועד משותף למועצות.

רפיק חאג' יחיא: אני מבקש שהוא ייפגש עם הוועד הארצי של הרשויות המקומיות.

מ"מ היו"ר שלום שמחון: תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:30