

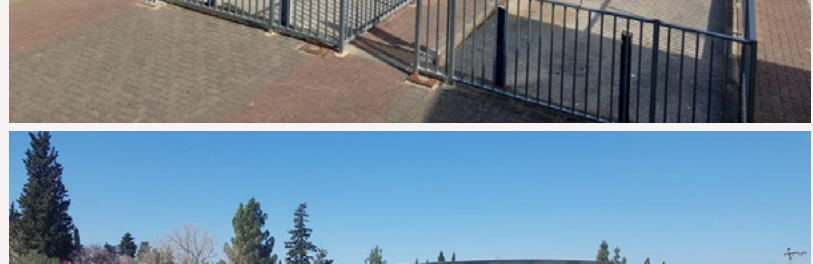
ימנו של ראש המועצה

השבוע היתה התכתבות ערה בין כל המועצות האזוריות לקראת תקציב 2023. מסתבר שהשחיקה של העברות משרד החינוך למועצות עבור שירותי חובה בחינוך פוגשת עליית מחירים משמעותית. "תנועת המלקחיים" מוגשת בכל המועצות ומקשה על התקציב. החוסר התקציבי הוא בעיקר בשלושה תחומים:

- 1- הסעות
- 2- סיוע וליווי בהסעות ובשילוב ילדים זכאים לחינוך מיוחד, שילוב ולוי
- 3- בינוי מוסדות חינוך

הפער בין תקצוב משרד החינוך לבין העלות בפועל במשגב, הוא יותר מ"תקציב האיוון" שמתקבל ממשרד הפנים. תקציב האיוון או "מענק האיוון" הוא סכום שמשדר הפנים מתקצב לרשויות שבהן אין הכנסות מספיקות מארנונה לשירותים מקומיים חיוניים. הכוונה היא לשירותים מוניציפליים ולא שירותים ממלכתיים שאמורים להיות ממומנים ע"י המדינה ולא ע"י הרשות המקומית. במשגב ב-2023 מתוכנן "מענק איוון" של כ-12 מיליון ש"ח שזה פחות הפער בין תיקצוב משרד החינוך לשירותי חובה, לבין העלות בפועל.

בגלל הצורך בהסעות במועצות אזורית, יש הקצאה של "אוטובוסים צהובים" לפי מפתח של מספר תושבים. בפועל, האוטובוסים הצהובים מספיקים לכ-30% מנפח ההסעות לחינוך חובה, ורוב ההסעות מבוצעות ע"י קבלנים.



המועצה נכונה ציבורי מפקוק, מתקשר עם קבלני הסעות בהסכמים "שקופים" שמפורסמים מראש וע"פ מכרזים שמנוהלים ומפוקחים ע"י משרד הפנים, משרד החברה, משרד החינוך, נציגי ציבור, יועצים משפטיים, מנהלים ממחלקת תחבורה של המועצה, אנשי מקצוע ומומחים. הקבלנים הוכיחם, כולם בעלי הסמכה להסיע ילדים, והם מבצעים את היסעים בפיקוח מחלקת תחבורה של המועצה ע"פ החוזים והתנאים כפי שפורסמו במכרזים. פעמים רבות היו הליכים משפטיים של קבלנים בקשר לתנאי המכרז או תוצאותיו, ולפחות פעם אחת הגיעו הדיונים במכרז של משגב עד לדיון בבית המשפט העליון.

בכל העולם הסעת תלמידים לבתי הספר במרחב הכפרי מאתגרת ויקרה. בישראל כ-90% מהאוכלוסייה וכ-95% מהילדים בחינוך חובה, אינם זכאים להסעה ומגיעים למוסדות החינוך ברגל, בתחבורה ציבורית או בהסעות פרטיות שממומנות ע"י ההורים. גם במשגב נמטע כל ילדי הגיל הרך וכ-20% מתלמידי בתי הספר היסודיים וכ-30% מתלמידי בתי הספר התיכוניים מגיעים לבתי הספר בסידורים פרטיים שממומנים ע"י הוריהם. האוכלוסייה הנפגעת מתקצוב החסר של משרד החינוך להסעות היא רק תושבי המועצות האזוריות.

כבר לפני 30 שנה ישבתי במכרזי הסעות של משגב כנציג ציבור, ונוכחתי למורכבות ולמגבלות השיטה. השנה חוויתי אתגר שלא חוויתי מאז הקמת המועצה. חברת הסעות "שגב" הוותיקה הפסיקה לפעול ובמקומה נכנסו חברות אחרות בעלות מוניטין והסמכה שלא פעלו בעבר במשגב. כבר מהיום הראשון של הלימודים התחילו תקלות. התקלות היו בעיקר איחורים. היו גם תופעות של סטייה ממסלול, אוטובוסים מלוכלכים, התנהגות ויאולמט של נהגים, ואפילו מקרים מעטים של מחסור בציוד בטיחות חיוני. כמובן שכל המקרים נבדקו ע"י קצין הבטיחות ומנהל מחלקת תחבורה וכל הסנקציות האפשריות ע"פ החוזה הרלבנטי הופעלו במלוא חומרתם. אוטובוסים הושבתו, נהגים הורחקו והוטלו קנסות. השבוע גם הופעלה סנקציה שכמעט ולא הופעלה במשגב עד היום, נשלל קו מקבלן זוכה. המועצה מקבלת כמובן, את מלוא האחריות לכל תקלה ופועלת באופן מיידי לחקון ולהפעלת סנקציה ע"פ הדין. אני מבקש מכל מי ששומע על תקלה או שירות לא טוב בהסעה של משגב, לדווח מיד למוקד המועצה. כל דווח מטופל.

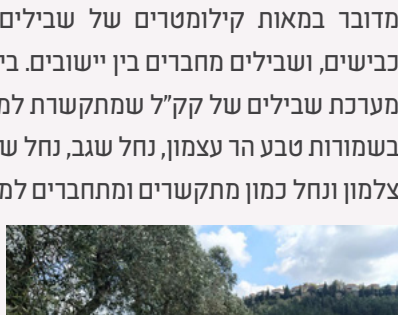
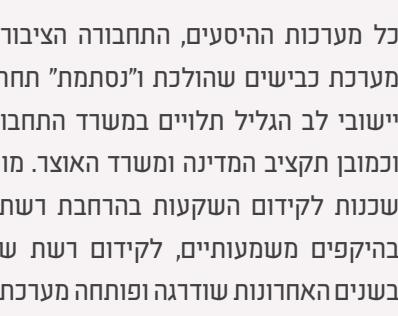
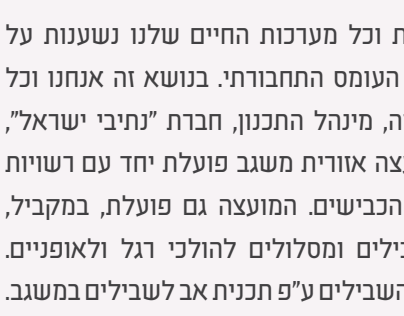
המועצה מפעילה הסעות גם למערך החינוך הבלתי פורמאלי ולפעילויות של המרכז הקהילתי. אלו הסעות שאינם "שירות ממלכתי" והם ממומנים במלואם ע"י המרכז הקהילתי. המטרה היתה להנגיש את פעילות המרכז הקהילתי לכל היישובים. ביתניים אנחנו מצליחים להעביר חלק מהפעילויות ליישובים או לאשכולות יישובים. מערך ההיסעים של המרכז הקהילתי משולב ומשפיע כמובן על מערך ההיסעים של בתי הספר. כל זה עולה מיליוני ש"ח שנה וממומן בחלקו ע"י המשתתפים בפעילויות. חלק מתושבי משגב משתמשים במערך ההיסעים של המרכז הקהילתי כמעין "תחבורה ציבורית" כדי להגיע ממקום למקום במועצה. אנו מחפשים את הדרך הנכונה לחייב את המשתמשים בחלק הוגן של עלות הנסיעה, כפי שמחוייב כל משתתף בפעילות המרכז הקהילתי.



הצורך בקיום כל מערכות ההיסעים הייעודיות בכל המרחב הכפרי בישראל ובמקומות אחרים בעולם, הוא כמובן מכיוון שאין אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית. מדוע בעצם לא פותחה תחבורה ציבורית יעילה? קיימים מודלים שונים של תחבורה ציבורית מסובסדת וגם בנושא זה מועצה אזורית משגב יוזמת ומעורבת. התחבורה הציבורית מבוצעת ע"י קבלנים זכיינים של משרד התחבורה. בשיטת פועלה עם משרד התחבורה נקבעו קווים לכל יישובי משגב, שחלקם קבועים וחלקם לפי הזמנה דרך מוקד המועצה. לאחרונה, אחרי פעילות משותפת של המועצה מול משרד התחבורה, נערכו שינויים בלוחות הזמנים כדי להיטיב את השירות וכדי להתאים שעות קווי האוטובוסים ללוחות הזמנים של רכבת ישראל.

לוי" מעודכן של תחב"צ ליישובי משגב (לאחר יישום השינויים שבתיקון)

כל מערכות ההיסעים, התחבורה הציבורית וכל מערכות החיים שלנו נשענות על מערכת כבישים שהולכת ו"נסתמת" תחת העומס התחבורתי. בנושא זה אנחנו וכל יישובי לב הגליל תלויים במשרד התחבורה, מינהל התכנון, חברת "נתיבי ישראל", וכמובן תקציב המדינה ומשרד האוצר. מועצה אזורית משגב פועלת יחד עם רשויות שכנות לקידום השקעות בהרחבת רשת הכבישים. המועצה גם פועלת, במקביל, בהיקפים משמעותיים, לקידום רשת שבילים ומסלולים להולכי רגל ולאופניים. בשנים האחרונות שודרגה ופותחה מערכת השבילים ע"פ תכנית אב לשבילים במשגב. מדובר במאות קילומטרים של שבילים, מסלולי אופניים, שבילי "יומנות" לצד כבישים, ושבילים מחברים בין יישובים. ביער אחיהוד, ביער שכניה וביער שגב קיימת מערכת שבילים של ק"ל שמתקשרת למערכת שבילי משגב. גם שבילי הליכה ברגל בשמורת טבע הר עצמון, נחל שגב, נחל שוור, נחל ציחור, מתלול צורים, הר מירון, נחל צלמון ונחל כמון מתקשרים ומתחברים למערכת שבילי משגב.

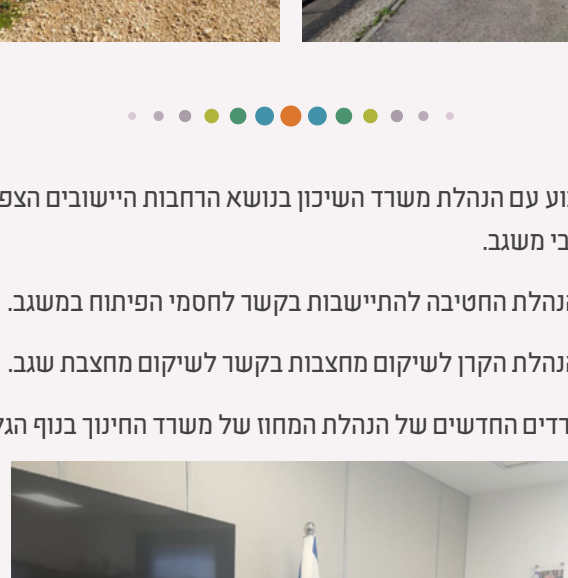


נפגשתי השבוע עם הנהלת משרד השיכון בנושא הרחבות היישובים הצפיונית לביצוע 2023-ב ביישובי משגב.

נפגשתי עם הנהלת החטיבה להתיישבות בקשר לחסימת הפיתוח במשגב.

נפגשתי עם הנהלת הקרן לשיקום מחצבות בקשר לשיקום מחצבת שגב.

ביקרתי במשרדים החדשים של הנהלת המחוז של משרד החינוך בנוף הגליל.



השתתפתי בישיבת ראשי מועצות אזוריות בעניין חקלאות ותכנון.

אירחנו יום עיון של ראשי מרכזים קהילתיים במועצות אזוריות של חברת המנת"סים.



השתתפתי בכנס של המכון לחקר הגליל.

נפגשתי ושוחחתי עם תושבים ונציגי ציבור מחוסנייה, לוטם, מצפה אבי"ב, רקפת, כישור ומורשת.