

תיקון ליקויים

פעולות שירות התעסוקה

דו"ח שנתי 12, עמ' 184

השירות המשיך לנכות דמי גבייה בשיעור של 1% מהפועלים, ששכרם משתלם באמצעות מדור התשלומים של השירות. יש בכך פגיעה בחוק שירות התעסוקה ובחוק הגנת השכר, האוסרים ניכוי כזה. על ליקוי זה הצביע מבקר המדינה עוד בדו"ח השנתי 11.

בהערותיו על הדין וחשבון 12 של מבקר המדינה ציין שר האוצר, שמשדר העבודה נדרש למצוא דרך נאותה להסדר תשלום שכר לפועלים בלא ניכוי אחוז משכרם.

בשנת 1962/63 המשיך השירות לנכות 1% של השכר כדמי גבייה. בכוונת משרד העבודה להפסיק את הניכויים משכר הפועלים בשנת 1963/64.

השימוש ברכב ואחזקתו

דו"ח שנתי 12, עמ' 186

1. שירות התעסוקה החזיק ב-49 מכוניות. רוב המכוניות היו מיושנות, ותיקונן ושיפוץ התכופים גרמו הוצאות ניכרות והשבתתן במשך תקופות ארוכות. מבקר המדינה הציע לערוך בדיקה יסודית כדי לברר, באלו כלי רכב כדאי להחזיק מבחינה משקית, ואלו יש להחליף ברכב חדש.

שירות התעסוקה הוציא מכלל שימוש 26 מכוניות ומכר 3 מכוניות לפקידים נדרשים. הוא רכש 13 מכוניות חדשות. מספר המכוניות שברשותו בסוף שנת 1962 היה 33 לעומת 49 באמצע שנת 1961.

2. תלושי הדלק חולקו בין עובדי הלשכות בלא להתחשב במידה מספקת בצורכי העבודה. לא היה רישום נאות ופיקוח מספיק על צריכת דלק ועל ניצול כלי רכב.

במשך שנת 1962 הוצאו נוהלים נאותים בקשר לחלוקת תלושי דלק, רישום תצרוכת הדלק, פיקוח על צריכת דלק וניצול כלי רכב.

משרד העבודה - מחלקת עבודות ציבוריות

פעולות הביקורת

נערכה ביקורת בנושאים הבאים: התכנון והביצוע של עבודות הכבישים — סלילתם, שיקומם ואחזקתם; התכנון והביצוע של הבנייה הממשלתית, ובכלל זה הקמת בניין המכון המטאורולוגי בבית דגן, בניין בית המשפט בתל אביב, בניין משרד הרישוי בחולון, וכן בדיקה שוטפת על בניית משכן הכנסת בירושלים; ניהול המחסנים והנגריות במע"צ; והפעולות של יחידת רישום מהנדסים ואדריכלים.

במחוזות מע"צ נבדקו סדרי אספקת חומרים לעבודות. בגוברות נבדקו שיטות ניהול החשבונות; ההוצאות וההכנסות.

סלילת כבישים ותחזוקתם

אחד התפקידים העיקריים של מע"צ הוא תכנון כבישים, סלילתם, שיקומם ותחזוקתם. מרבית הכבישים העורקיים שבמדינה נבנו עוד בתקופת המנדט וברובם תוכננו לתנועה קלה בלבד. במרוצת השנים, עם גידול מספר כלי הרכב בארץ, גדל העומס על הכבישים, אך בשל מגבלות תקציביות לא הדביקה סלילת הכבישים, בטיב ובהיקף, את הצרכים. לפי הנתונים של משרד התחבורה היה מספר כלי הרכב הממונעים במדינה כ-120.000 בסוף שנת 1962 לעומת כ-15,000 בסוף שנת 1948. אורך הכבישים שבתחזוקתה של מע"צ היה קרוב ל-3,800 ק"מ בשנת 1962 לעומת 1,900 ק"מ בשנת 1948.

לעבודות הכבישים הועדו בהצעת התקציב לשנת 1962/63 הקצבות בסכום כולל של 19.2 מליון ל"י; בתקציב הרגיל סך כ-9 מליון ל"י לעבודות תחזוקה, ובתקציב הפיתוח סך כ-10.2 מליון ל"י לעבודות סלילה ושיקום.

לארגון יעיל של עבודת מע"צ נודעת חשיבות מיוחדת בהקשר למשימות המוגברות, שלפניהן תעמוד בשנים הקרובות עם ביצוע תכנית החומש לפיתוח רשת הכבישים בארץ, שלפי אומדן משנת 1962 יהא דרוש למימונה סכום של 138 מליון ל"י. חלק מאמצעי המימון יינתן בתורת מלווה על ידי הבנק הבינלאומי לשיקום ופיתוח (הבנק העולמי).

בקיץ 1962 בדק משרד מבקר המדינה את המבנה הארגוני של מע"צ ואת שיטות עבודתה בתחום הכבישים.

1. ארגון, תקציב, ותכנון שנתי

1. היחידה לענייני כבישים מתחלקת מבחינה ארגונית להנהלה, מחוזות ביצוע ויחידות שירות. מספר העובדים הקבועים של היחידה המועסקים בעבודות כבישים הגיע בשנת 1962 לכדי 750 — כמחצית מכלל העובדים הקבועים של מע"צ; הוצאות השכר על כוח האדם המועסק בעבודות כבישים הסתכמו ב-5 מליון ל"י בקירוב. היחידה מעסיקה באותן עבודות גם פועלים זמניים וארעיים, שמספרם נע בין 150 ל-200; מלבד זאת היא מעסיקה כמה עובדי שירות.

2. הכספים המוקצבים לצורכי הכבישים מוצאים על סוגי העבודות הבאים: תחזוקה שוטפת ותקופתית — תיקונים, הטלאות, ציפויים; שיקום כבישים קיימים — הרחבות, חיזוק מבנה הכביש; סלילת כבישים חדשים.

עבודות התחזוקה ממומנות מהתקציב הרגיל של מע"צ; ההקצבה היא בצורת סכום גלובאלי למימון כלל העבודות מסוג זה. עבודות שיקום ועבודות סלילה ממומנות מתקציב הפיתוח — סעיף נפרד לכל פרויקט.

העבודות משלושת הסוגים על תכנון, ביצוען והפיקוח עליהן נעשות בדרך כלל על ידי מע"צ עצמה; רק אותן עבודות מועטות, שאין האפשרות בידי מע"צ לעשותן מחוסר ציוד מתאים — כגון חפירות, חיצוב ובניית גשרים — נמסרות בידי קבלנים.

3. הכנתן של התכניות לעבודות תחזוקה ושל אלו לעבודות סלילה ושיקום וקביעת אומדני ההוצאות נעשות בדרכים הבאות:

(א) התכנית השנתית לעבודות התחזוקה מבוססת על סקרים, הנערכים על ידי מהנדסי המחוזות לקראת פתיחת השנה התקציבית החדשה על מצב הכבישים שבמחוזותיהם ועל

סוג התיקון הנדרש והיקפו. על סמך סקרים אלו מגישים מהנדסי המחוזות למינהלת מע"צ את רשימות הכבישים המיועדים לתיקון בציון שטחם. סוג העבודה ואומדן ההוצאות.

(ב) התכנית לסלילת כבישים חדשים ולשיקום כבישים קיימים נקבעת על ידי מינהלת מע"צ בהתייעצות ובתיאום עם "ועדת הסמכות העליונה לענייני כבישים", שמונתה על ידי הממשלה בשנת 1949. בוועדה מיוצגים משרדי הממשלה והמוסדות הנוגעים בדבר — משרדי ראש הממשלה, הבטחון, האוצר, העבודה, התחבורה, הפנים, החקלאות; הקרן הקיימת לישראל, הסוכנות היהודית והמרכז החקלאי; כיו"ר הוועדה מכהן המנהל הכללי של משרד העבודה. על הוועדה להבטיח קביעת סדר עדיפויות לסלילת כבישים בשים לב לצרכים ולגודל ההקצבות השנתיות למימון עבודות אלו.

היקפן הסופי של העבודות, שיבוצעו תוך שנת תקציב, תלוי בגודל הסכום המוקצב לביצוע עבודות הכבישים; וזאת נודע רק עם אשור חוק התקציב. כל שנה קטנים סכומי ההקצבות בהרבה מהמבוקש על ידי מע"צ; כך למשל בהצעת התקציב לשנת 1961/62 ביקשה מע"צ סך 16 מליון ל"י לצורכי סלילה ושיקום, ואילו בחוק התקציב לאותה שנה לא אושר אלא סך 5 מליון ל"י.

הסדר הטוב היה מחייב, שלאחר שהוועדה קבעה בקווים כלליים את העבודות, שרצוי לעשותן תוך השנה הקרובה, תערוך מע"צ תכנון כללי ואומדן כספי ראשוני, כדי שתסתייע בהם הוועדה בקביעת העדיפויות. על יסוד תכנון זה תגיש מע"צ לאגף התקציבים אומדנים מפורטים ומבוססים לעבודות, שביצוען מתוכנן לשנת התקציב הבאה ובכלל זה עבודות, שביצוען עתיד להימשך שנים מספר. עם אישור חוק התקציב תוכל מע"צ להתחיל כבר בראשית שנת התקציב באותן עבודות, שבהמלצת הוועדה ניתנה עדיפות לביצוען בשנה הנדונה.

למעשה, מביאה מע"צ לפני הוועדה העליונה ולפני אגף התקציבים תכניות ואומדנים כלליים, שאינם מבוססים די הצורך; רק לאחר אישור חוק התקציב היא ניגשת לעריכת התכנון המפורט ולהיערכות לקראת העבודה. זה מביא לאיחורים בביצוע העבודות, שתוכננו לאותה שנה: בראשית השנה התקציבית קצב הביצוע של העבודות הוא אטי וממילא גם מידת הניצול של כספי ההקצבה היא מועטת; קצב הביצוע ועם זאת מידת הניצול של כספי ההקצבה הולכים וגוברים רק כעבור המחצית הראשונה של השנה. הנהלת מע"צ הסבירה, שהתכנון המפורט המוקדם כרוך בהוצאות כספיות ניכרות ולא היו בידיה האמצעים לכיסוין. בסוף כל שנה ושנה מראים סעיפי תקציב הפיתוח המיועדים למימון עבודות סלילה ושיקום יתרות לא־מנוצלות בסכומים ניכרים, כיוון שכמה מהעבודות, להן הועדו הכספים, לא בוצעו. לעומת זאת היו חסרים אמצעי מימון להשלמתן של עבודות סלילה ושיקום אחרות. היתרה הלא־מנוצלת לסוף שנת 1960/61 הייתה בסך 1.3 מליון ל"י מתוך כספי הקצבות בסכום כולל של 4.5 מליון ל"י; וזו לסוף שנת 1961/62 בסך 600,000 ל"י מתוך סכום כולל של 5.1 מליון ל"י.

משרד מבקר המדינה ערך ניתוח של ההוצאות כדי לקבוע את מידת הניצול של כספי ההקצבות לשנים 1960/61 ו־1961/62 לפי חודשי השנה. להלן סיכום תוצאות הניתוח.

מכספי ההקצבות לשנת 1960/61 נוצלו עד סוף מאי, דהיינו תוך החודשיים הראשונים — 2.8%. עד סוף ספטמבר, דהיינו תוך המחצית הראשונה, נוצלו 36.2%; בכלל זה התחייבויות.

עד סוף פברואר נוצלו כדי 74.3%. בסוף השנה ירדה מידת הניצול ל-71.4%, בגלל ביטול חלק מההתחייבויות, שנוקפו לפריטים מספר, כדי שלא יעברו על המאושר להם בתקציב. עם הכבישים, שבסלילתם או בשיקומם הוחל רק במחצית השנייה של השנה או לקראת סיומה נמנים: כביש סדום—אילת, תל אביב—נתניה, פרדס חנה—קיסריה, עין יעקב—געתון. מכספי ההקצבות לשנת 1961/62 אמנם נוצלו עד סוף מאי כ-12%, אולם בכלל זה תשלומים על חשבון התחייבויות משנים קודמות. עם ניכוי תשלומים אלו הגיעה מידת הניצול של כספי ההקצבות לעבודות, שביצוען חל בשני החודשים הראשונים של שנת התקציב הנדונה, ל-4% בלבד. עד סוף ספטמבר נוצלו 33%, עד סוף מארס 85.7%. עם הכבישים שבסלילתם או בשיקומם הוחל רק במחצית השנייה של השנה נמנים כביש אזור—ראשון לציון, נהריה—מעונה, ניצנה—בארותיים. בעבודותיהם של שלושה כבישים: גהה—תל השומר, אבן יצחק—רגבים, זכרון יעקב—בת שלמה, שהוצאות עליהן נכללו בתקציב לשנת 1961/62, לא הוחל כל עיקר.

את הסיבה העיקרית למידת הניצול המועטת של כספי ההקצבות במחצית הראשונה של שנות התקציב יש למצוא, כאמור, בהשהיות בהכנת תכניות עבודה מפורטות. בביצוע התכניות חלים פיגורים ושיבושים ועל ידי כך יש שנפסקות העבודות פעמים מספר. ההשהיות בהכנת התכניות המפורטות מביאות גם לידי כך, שהסכום המוקצב, על סמך התכנון הכללי, לעבודה מסוימת שוב אינו תואם את הדרישות של התכנון המפורט והביצוע. במקרים כאלה פונה מע"צ אל אגף התקציבים בבקשות לתוספת הקצבות או להעברות מפריט לפריט תוך ויתור על ביצוע עבודות, שעדיין לא הוחל בהן. לעתים גם נאלצת מע"צ — במיוחד כשהמדובר הוא בעבודות רב-שנתיות — לבטל רישומים של התחייבויות, שהתהוו בשנה שבה נרשמו, כדי שלא לעבור על המאושר בתקציב לפריט מסוים, ולרשום אותן שנית בשנת התקציב הבאה; פעולה כזאת נוגדת את הנוהל התקציבי התקין ומשבשת את הדיווח הכספי.

4. מע"צ גם לא הצליחה לווסת את עבודות הכבישים על ידי שימת הדגש במחצית הראשונה של שנת התקציב על עבודות תחזוקה, שאינן דורשות תכנון לטווח ארוך כל כך, אם כי אין להתעלם מכך, שוויוסות כזה כרוך בקשיים אובייקטיביים מסיבות שונות. משרד מבקר המדינה בדק את מידת ניצולם של כספי ההקצבה לעבודות התחזוקה לשנים 1960/61 ו-1961/62 לפי חודשי השנה והעלה, שאין הקצב המואט של ביצוע עבודות סלילה ושיקום במחצית הראשונה של השנה מתאזן על ידי קצב מוחש של ביצוע עבודות תחזוקה באותה תקופה: בשנת 1960/61 נוצלו מההקצבות לעבודות תחזוקה עד סוף מאי 5.8%; ועד סוף ספטמבר 34.4%. בשנת 1961/62 נוצלו עד סוף מאי 7.4%; ועד סוף ספטמבר 42%.

5. מע"צ כיסתה תכופות הוצאות על עבודת שיקום כביש מסוים בחלקן מכספי ההקצבה שמתקציב הפיתוח ובחלקן מכספי ההקצבה מהתקציב הרגיל, כאילו הייתה זו עבודת תחזוקה. להלן דוגמאות:

שיקום כביש צומת שמשון — שער הגיא: מסכום הוצאות של 796,000 ל"י כוסו 600,000 ל"י מההקצבה לתחזוקת כבישים שבתקציב הרגיל לשנים 1959/60 עד 1961/62 ו-175,000 ל"י מתקציב הפיתוח לשנת 1960/61. (היתרה בסך 21,000 ל"י כוסתה על ידי השתתפותו של גורם אחר.)

שיקום קטע צומת נחשון—רמלה: מסכום הוצאות של 405.000 ל"י כוסו 125.000 ל"י מתקציב הפיתוח לשנת 1961/62, 116.000 ל"י מעודפי תקציב הפיתוח לשנת 1960/61; ו-164.000 ל"י מהתקציב הרגיל לשנת 1961/62.

קשה אמנם ההפרדה המוחלטת בין עבודות תחזוקה לבין עבודות שיקום, כיוון שבעבודות שיקום נכללים מרכיבים של תחזוקה, אולם הסדר הטוב היה מחייב, שמע"צ תכין מראש לכל עבודה אומדן של היקף העבודה והוצאותיה, ותקבע, מאיזה מקור תקציבי יכוסו ההוצאות. דבר זה לא נעשה. כיסוי ההוצאות ממקורות תקציביים שונים מביא לידי כך, שהדיווח הכספי על עבודה מסוימת אינו מרוכז בחשבון אחד, ועובדה זו מקשה על פיקוח כספי יעיל.

2. תכניות מפורטות

1. בעוד שבעבודת התחזוקה עיקר ההוצאות הן שכר העובדים המועסקים בקביעות במע"צ, הרי בעבודות סלילה ושיקום לא מבוטל הוא משקל ההוצאות המשתנות במקביל למידת ביצוען של העבודות. עוד בשנת 1959 הציע מבקר המדינה להפריד בין תפקידי התחזוקה לבין תפקידי הסלילה ולא להטיל על אותם מנהלי עבודה את האחריות גם לעבודות תחזוקה וגם לעבודות סלילה (ראה דו"ח שנתי מס' 10, עמ' 102). הפרדה זו נראית חיונית כדי למנוע ערבוב של שני תחומי ביצוע השונים זה מזה באופיים ובאמצעי ההפעלה שלהם — כוח אדם, חומרים, ציוד; שיטות עבודה; רישום ודיווח. הצעה זו עדיין לא בוצעה במלוא ההיקף; רק במחוז אחד הופרד תחום התחזוקה מתחום הסלילה והשיקום.

2. יחידת התכנון המהווה חלק מהיחידה לענייני כבישים עורכת, על פי הצעותיהם של מהנדסי המחוזות, תכנית כללית לתחזוקה שנתית של הכבישים הקיימים. במידה שההקצבה אינה מתאשרת בסכום המבוקש, מכלכלת מע"צ את צורכי התחזוקה בגבולות ההקצבה המאושרת אם על ידי הקטנה של מספר העבודות או אורך הקטעים שהובאו בחשבון בתכנית ואם על ידי זה שהיא אמנם מבצעת את מלוא התכנית, אך בהוצאות יותר קטנות ממה שתוכנן. הביקורת ציינה, שעל מע"צ לקבוע, איזה אחוז מעלות הסלילה (במחירים שוטפים) יש להשקיע מדי שנה בשנה בתחזוקת כבישים לכל סוגיהם, כדי שיוכלו לעמוד בפני עומס התנועה ופגעי טבע.

3. יחידת התכנון מכינה תכנית כללית של תוואי הכביש העומד לסלילה. הביצוע של עבודות סלילה ושיקום במספר ניכר של מקרים התחיל עוד בטרם עובדה התכנית המלאה, ובלא שהובאו בחשבון פרטים חשובים, כגון מתקנים, מבנים, גדרות, עמודי טלפון וחשמל ושטחים חקלאיים מעובדים, המצויים בשטח התוואי. כתוצאה מכך נתהוו הפרעות בעבודה, שיבושים בלוח הזמנים, הוצאות בטלה של כוח אדם וציוד; וגם פקקי תנועה. גם אירע לעתים, שמתכננים לא פירטו בתכניות העבודה את המפרטים הכמותיים והאיכותיים של ההרכב והעובי של שכבות הכביש, אלא הסתפקו בציון כללי. ליקויים כאלה נקבעו למשל בתכנון עבודות הסלילה של כביש גשר הירקון—תל ברוך וכביש ראשון לציון—יבנה.

בסוף שנת 1962 הטילה מינהלת מע"צ על אחד ממהנדסיה לרכז את פעולות ההכנה לקראת ביצוע עבודות סלילה ושיקום.

1. בסוף כל שנה מכינה מע"צ, מלבד דו"חות הכספיים על ניצול כספי ההקצבות, המיוע' דים למשרד האוצר, רשימת ביצוע מפורטת, שכלולות בה העבודות שבוצעו — בין תחזוקה ובין סלילה ושיקום — בציון הסכומים, שהוצאו על כל אחת ואחת. רשימת הביצוע נערכת על בסיס הרישום בכרטיסי עבודה — "דפי עבודה" — המנוהלים במחוזות, כשהוצאות כל עבודה ממוינות לפי סוגים: שכר עבודה, הומרים, שירותי חוק, ציוד, שונות. רשימה זו אף היא אינה משקפת אפוא אלא את אופן הניצול של כספי ההקצבות בלא להראות, כיצד מתייחסים הסכומים שהוצאו למעשה אל סעיפי האומדנים בתוכניות העבודה: סוג העבודה (כגון עבודות עפר, מצע ותשתית) והיקפה לפי יחידת אורך, שטח או נפח. מכאן שעל פי רשימה זו אין לקבוע, אם העבודה לשלביה בוצעה לפי המתוכנן, וניטל ממע"צ מכשיר פיקוח על טיב הביצוע. לא כן הדבר לגבי אותו מספר מצומצם של עבודות הנמסרות על ידי מע"צ בידי קבלנים, שהשוואת סכום ההוצאה הכרוך בכל שלב ושלב של ביצוע העבודה אל סכום האומדן של אותו שלב מקביל מתאפשרת מכוח החוזה עם הקבלן, המפרטים והחשבונות הסופיים המוגשים על ידיו.

2. מסגרתן של עבודות סלילה לרוב מלכתחילה איננה שנתית אלא רב-שנתית. מן הדין אפוא, שהדיווח הכספי על מידת ניצולן של ההקצבות השנתיות לעבודות כאלה ילווה דו"חות ענייניים משלימים, מהם אפשר יהיה לעמוד על מידת ההתקדמות בביצוע העבודה לשלביה במרוצת השנים ועל מלוא ההוצאות מהתחלת הביצוע של העבודה ועד לסיומה. אין מע"צ עורכת דו"חות כאלה.

3. משרד מבקר המדינה הדגיש את הצורך, שמע"צ תנהיג דיווח כספי וענייני, שישקף את מידת ההתקדמות בביצוע העבודות על שלביהן בהשוואה למתוכנן.

בניין המכון המטאורולוגי המרכזי

עבודת הבנייה של המכון המטאורולוגי המרכזי בבית דגן, שהוחל בה בספטמבר 1959, הושלמה באפריל 1962. הבניין הוזמן על ידי משרד התחבורה — השירות המטאורולוגי — ותוכנן על ידי האדריכלות הראשית במע"צ; בנייתו בוצעה על ידי קבלנים בפיקוחה של מע"צ.

על הקמת הבניין הוחלט סופית בשנת 1958. מאחר שהמדובר היה בעבודה, שנמשכה שנים מספר, הוקצבו כל שנה בתקציבי הפיתוח סכומים לכיסוי הוצאות הבנייה לאותה שנה. דברי ההסבר להצעות התקציב כללו את אומדני כלל ההוצאות, כפי שהוכנו על ידי מע"צ. הגידול בסכומי האומדנים לכלל ההוצאות משתקף מדברי ההסבר להצעות התקציב לשנים 1958/59 עד 1962/63 כדלהלן:

אומדן 55 הוצאה	הקצבה השנתית	שנת התקציב
800,000	200,000	1958/59
940,000	300,000	1959/60
940,000	300,000	1960/61
1,400,000	300,000	1961/62
1,400,000	300,000	1962/63
	1,400,000	סה"כ

משרד מבקר המדינה בדק, מה הן הסיבות לגידול בסכומי האומדנים לכלל ההוצאות וביחוד להגדלה הבולטת בשנת 1961/62.

אומדניה של מע"צ לא התבססו במידה מספקת על נתונים בדוקים. בספטמבר 1959, עם הוצאת המכרז על הקמת שלד הבניין, ואפילו בעת התחלת עבודת הבנייה בראשית שנת 1960, עוד לא היה גמור התכנון המפורט ולא נעשו הבדיקות הסופיות הדרושות ביחס לקרקע ולבניין. המזמין — השירות המטאורולוגי — לא הודיע למע"צ, לפני שהוחל בתכנון המפורט, על מלוא דרישותיו; הוא המשיך להגיש דרישות לשינויים במשך כל תקופת התכנון והביצוע.

האומדן בסך 800,000 ל"י משנת 1958/59, לפי הסברי מע"צ, היה מבוסס על תכנית רעיונית בלבד — תכנית שבוטלה לאחר מכן. לגבי האומדן בסך 940,000 ל"י משנת 1959/60 יש להניח, שמע"צ, בעת שינוי התכנית, הביאה בחשבון גם את ההתייקרויות שחלו בינתיים. בדיקת השוני בין האומדן משנת 1960/61 לאומדן משנת 1961/62 העלתה, שההפרש בין 940,000 ל"י לבין 1,400,000 ל"י נגרם בעיקר על ידי כך, שבאומדנים הקודמים לא נכללו פעולות רבות, ביניהן פעולות פיתוח הכרחיות — כגון עבודות התקנה של חשמל (151,000 ל"י); עבודות הכשרת השטח (50,000 ל"י); סלילת כבישים פנימיים (45,000 ל"י); התקנת מעליות (47,000 ל"י); הקמת בנייני עזר (85,000 ל"י) — הקשורות בביצוע התכנית.

מתפקידה של מע"צ, כמרכז הבנייה הממשלתית וכיועץ הנדסי לממשלה לבנייה הממשלתית, לדאוג לכך, שהגורמים המחליטים על השקעות בבנייה יוכלו לבסס החלטותיהם על אומדנים מציאותיים. לשם כך מהצורך לסכם בעוד מועד את דרישות המזמין ולהכין במועדן את התכניות המפורטות לבנייה (על חשיבות העניין ראה גם דו"ח שנתי 12, עמ' 187).

הגורמים הקובעים את התקציב אמנם אישרו הקמת בניין למכון מטאורולוגי מרכזי; אך לוא היו בנמצא בשעת האישור תכנון מפורט והערכה כספית מבוססת, הרי אז היו יכולים לדון על פי נתונים בדוקים על ההיקף הנכון של הפרויקט. כיוון שלא היה כן, הועמד אגף התקציבים שבאוצר לפני עובדות מוגמרות, והיה נאלץ לכלול בהצעות התקציב סכומים מעל לאלו, שהובאו בחשבון בתחילה.

המחסנים במע"צ

מע"צ רוכשת כמויות גדולות של חומרים, חלקי חילוף וסחורות אחרות הדרושים לעבודתה — בייחוד לעבודות בנייה וסלילה הנעשות בניהול עצמי (רג"י) — ולאחזקת כלי רכב וציוד. עד סוף מארס 1955 נהוג היה לזקוף את התמורה של הסחורות שנקנו, בכללן סחורות שנועדו לצורכי מלאי, לחשבון עבודות. מאז אפריל 1955 נקוטה שיטת ניהול מחסנים של סחורות בלתי מוקצבות: כל סחורה עם רכישתה והתקבלותה למחסן נזקפת תמורתה לחובת חשבון המלאי; ועם הוצאתה מהמחסן לצורך ביצוע עבודה נזקפת התמורה לחובת החשבון של אותה עבודה, ובמקביל לזה לזכות חשבון המלאי. במשך השנים הצטבר במחסני מע"צ מלאי סחורות בשווי העולה על 2 מליון ל"י. למימון רכישתו של המלאי אושרה על ידי החשב הכללי עוד בשנת 1955 מקדמה שוטפת עד כדי סכום של 2.5 מליון ל"י. בשנת 1960,