

תיקון ליקויים

הקדמה למלחמה בתאונות דרכים

דו"ח שנתי 14, עמ' 375

תוצאות מעקב אחר תיקון ליקויים בנושא זה — ראה בפרק "בטיחות בדרכים", עמ' 448 בדו"ח זה.

משק המשאיות

דו"ח שנתי 14, עמ' 380

כדי לייצב את ענף המשאיות בארץ המליצו יועצי משרד התחבורה מהארץ ומחו"ל וועדות, שהוקמו למטרה זו, על צעדים להסדרה ארגונית של הענף, ובמיוחד על הנהגת רשיון תפעול, קביעת יחידות תפעול בגודל מינימלי והבטחת רמה נאותה של השירות ללקוחות. בין ההמלצות יש כאלה, שאפשר היה לבצען על פי החוק הקיים או שניתן היה להשיג את התחיקה הדרושה לביצוען, בטרם יוחק חוק מקיף להסדרת ההובלה במשאיות. רוב המלצותיהן של הוועדות לא בוצעו. כמו כן נקבע, שהמלצות ועדה בין-משרדית בדבר קביעת מספר שעות עבודה מכסימלי ליום לנהג וחובת ימי מנוחה מינימליים בשבוע ובשנה עוד לא בוצעו.

ב-13.2.1964 פורסמו תקנות התעבורה (תיקון מס' 4), תשכ"ד—1964, שקבעו מספר שעות עבודה מכסימלי של נהג ליום ולשבוע, הפסקות תוך שעות הנסיעה וימי מנוחה מינימליים. התקנות חלות על נהגים של רכב ציבורי, נהגים של רכב להסעת 8 אנשים או יותר ונהגי משאיות של 8 טון משקל כולל ומעלה. שאר ההמלצות של היועצים ושל הוועדות עוד לא בוצעו.

קרן המשאיות, שהוקמה בהשתתפות כספית של הממשלה, אחד הבנקים וארגון המובילים, נועדה לתת הלוואות למובילים-קואופרטיביים, חברות ובודדים — החוסכים כספים באמצעות הקרן, להחלפת רכבם. לא נחתם חוזה בין שלושת הגורמים המשתתפים בקרן, שיבטיח את זכויותיהם וחובותיהם של המשתתפים בה, ולא נקבעו הנחיות ברורות למתן הלוואות. הגדרת חוג החוסכים הרשאי להצטרף לקרן לפי טיוטת ההסכם — בעלי רכב מ-5 טון מטען מורשה — לא תאמה את תנאי תקנות התעבורה, הקובעות, שיש להסיר מהכבישים רכב בתום 19 שנים לאחר שנת ייצורו, החל ממטען מורשה של 3 טון בקירוב. לא נתקבל דיווח כספי וענייני מפורט על פעולות הקרן. הביקורת המליצה להתאים את התנאים להצטרפות לקרן לתנאי התקנות להסרת רכב מיושן מהכבישים, לעמוד על דיווח סדיר ומפורט על פעולות הקרן, ולהביא את דבר קיום הקרן ומטרותיה לידיעת כל חוגי המובילים, ובעיקר המובילים הבודדים.

נחתם חוזה בין הצדדים. חוג הרשמיים להצטרף לקרן עוד לא הוגדר בהתאמה לתנאי תקנות התעבורה.

המובילים הבודדים מצטרפים לקרן ברובם רק כשהם זקוקים להלוואה לחידוש הרכב בלי שחסכו קודם לכן. כדי להקל עליהם החליטה הקרן שלא להתנות מתן הלוואה למוביל

בודד בחסכון קודם. אך מאידך החליטה הנהלת הקרן להקטין את חלקם של המובילים הבודדים בקרן מ-25% ל-20% — דבר שיהווה במשך הזמן מגבלה על הצטרפות מובילים בודדים נוספים בעלי רכב מיושן.

הדיווח, אם כי הוא תכוף יותר, אינו סדיר ואינו מפורט מבחינה כספית ועניינית. לא נעשתה פעולה שיטתית להביא לידיעת חוגי המובילים, ובעיקר המובילים הבודדים, את דבר קיום הקרן ומטרותיה, ולהמריצם להתחיל בחסכון בהקדם.

במאוס 1962 היו מבין 25,351 משאיות 5,688 שיוצרו בתקופת מלחמת העולם השנייה או לפני כן. בהתחשב בהמלצות ועדות שונות בדבר הסרת רכב מיושן מהכבישים פורסמה ביולי 1960 תקנה, שלפיה לא יינתן ולא יחודש רישיון של רכב מיושן מגיל זה. תחילתה של התקנה נדחתה מדי פעם בפעם, עד שנקבע תאריך הפעלתה למעשה לסוף שנת 1965. המשרד יכול היה לנקוט צעדים מינהליים כדי להוציא מהמחזור לפחות אותם כלי רכב, שבעליהם היו מוכנים להחליפם, אך הוא לא עשה זאת.

ב-12.10.1964 הורה מנהל אגף הרישוי לרשום משאית חדשה של מוביל רק לאחר קבלת ראיות, שמשאית מיושנת שהייתה לו פורקה לגרוטאות ורשינותיה הופקדו במשרד הרישוי. למובילים בעלי רכב מגיל 19 שנה ומעלה — מוארך תוקף רישונם, לאחר בדיקת הרכב במשרד הרישוי, עד ל-30.6.1965 בלבד.

בקשר להובלת מטענים מעל לעומס המותר ראה פרק "בטיחות בדרכים", עמ' 448.

התקנת מונים במוניות והפעלתם

דו"ח שנתי 14, עמ' 389; דו"ח שנתי 13, עמ' 294; דו"ח שנתי 12, עמ' 209

לא ניתן תוקף לתקנות בעניין הרכבת מונים במוניות, שהותקנו על ידי שר התחבורה לראשונה עוד בשנת 1952, והמונים עוד לא הורכבו.

ביום 9.1.1964 פורסם צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (שכר מכסימלי להסעה במונית עם מונה מאושר), תשכ"ד-1964, שלפיו רשאי מי שהרכיב מונה בהתאם להוראות לגבות דמי נסיעה לפי מונה, החל מ-15.1.1964.

ביום 15.10.1964 פורסמו תקנות התעבורה (תיקון), תשכ"ה-1964, שקבעו שלושה אזורים — מבין שמונת אזורי המוניות בארץ — כאזורים, שבהם יופעלו מונים בנסיעות מיוחדות: איזור ת"א (הכולל רמת גן) ואזורי ירושלים וחיפה. עד סוף אוקטובר 1964 הורכבו מונים ב-1,076 מוניות מ-1,280 מוניות, שיחויבו בהפעלת מונים בשלב זה.

ההוראות הנ"ל קבעו את המסגרת המנהלית והגיאוגרפית להפעלת מונים במוניות, והתירו לגבות את דמי הנסיעה לפי מונה, בלי להטיל חובה לעשות כן. בדצמבר 1964 הודיעה רשות הרישוי בילקוט הפרסומים על הפעלת התקנות המחייבות גביית דמי הנסיעה לפי מונה בשלושת האזורים הנ"ל, החל מ-17.1.1965.

הסדרי בטיחות התעופה

ד"ר ח' שנת' 14, עמ' 389

הסדרי בטיחות בנמל תעופה לוד

הביקורת עמדה על הצורך בשיפור סדרי הבטיחות בנמל התעופה. ועדת הכלכלה של הכנסת, שדנה בנושא, שמעה גם את דעתו של מבקר המדינה, ובסיכומיה המליצה בין היתר להגדיל במידה ניכרת את כוח האדם המקצועי והבלתי מקצועי בנמל. נציבות שירות המדינה אישרה עקרונית הוספה של 35 עובדים לתקן הנמל החל משנת הכספים 1964/65.

התוספת שאושרה סופית היא של 31 משרות. הנציבות לא סיימה את הטיפול באישור התקן ופרסומו עד סוף שנת 1964, ומסיבה זו לא היה ביכולתו של נמל תעופה לוד להוציא מכרזים על משרות אלה. עד דצמבר 1964 נתקבל רק מהנדס אחד במסגרת 22 המשרות המאושרות, שלמיליון דרוש כוח אדם מקצועי.

חוסר הגדרת תפקידים מפורטת במחלקת ההנדסה וחוסר דיווח ענייני גרמו תקלות בביצוע עבודות הדרושות בתחום התחזוקה. באוקטובר 1963 סוכם בין משרד התחבורה לבין המכון לפירון העבודה והיצור, שהמכון ייעץ ויסייע למשרד התחבורה בהכנת תכנית תחזוקה, נוהלי רישום ונוהלי פיקוח על ביצוע עבודות.

הוכנו נוהלים והגדרות תפקידים לשלושה מדורי החזקה: חשמל, אלקטרוניקה ומכניקה; אולם בהעדר כוח אדם מקצועי עוד לא הופעלו נוהלים אלה. מצב זה משפיע על רמת התחזוקה של הציוד.

תכנית הנווטות הארצית

במסגרת הציוד, שהוזמן לביצוע תכנית הנווטות הארצית, נתקבל ציוד, שבו היו מורכבים חלקים מאיכות ירודה והיה צורך בביצוע שיפוצים בסכומים ניכרים. בהעדר חוזים על הקניות בידי האגף לא ניתן לקבוע את מידת האחריות הכספית של הספקים לנזק.

בשנת 1964 הוחלט לא להשתמש בציוד כלל, בגלל איכותו הירודה; לא הוברר, מי ישא בנזקים שנגרמו.

חברה מקומית שזכתה במכרז לאספקת כבלים התחייבה להציג תעודות של מכון התקנים, המעידות, שהכבלים עונים על הדרישות והמפרטים. החברה סיפקה את הכבלים בלא תעודות, והאגף אף לא דרש תעודות אלה בזמן קבלת הסחורה, ושילם את רוב התמורה. בדיקה של מומחים העלתה, שארבעה מתוך שמונה סוגי הכבלים שסופקו לא ענו על דרישות המפרטים. ביולי 1964 סוכם בין משרד התחבורה לבין ספק הכבלים, שהספק יקבל חזרה את הכבלים שלא ענו על הדרישות ויחזיר 70% ממחירם.

הציוד, שנתקבל לביצוע התכנית, אוחסן ביחד עם הציוד לשימוש שוטף של הנמל; נתגלו אי-סדרים ברישום הציוד ובניפוקו מהמחסן; כתוצאה מריב סמכויות בין היחידות לא היה עובד שראה את עצמו אחראי לציוד רב ערך זה.

בתחילת שנת 1964 הופרד הציוד של תכנית הנווטות מהציוד של נמל תעופה לוד ואוחסן במחסן נפרד; מונה מחסנאי לטיפול בציוד זה. אי-הסדרים ברישום הפריטים ובניפוקם מהמחסן תוקנו.

בביצוע עבודות הקשורות בתכנית הנווטות בנמל תעופה לוד היו השהיות ניכרות, בחלקן בגלל חילוקי דעות על סמכויות וחוסר תיאום בין הנהלת נמל התעופה לבין היחידה תכנית הנווטות הארצית. הביקורת קבעה, שמן הצורך, שהנהלת משרד התחבורה תקבע ברורות את תפקידיה וסמכויותיה של כל אחת מהיחידות הנוגעות בדבר, תדאג לתיאום מלא ביניהן ותפעיל פיקוח תקין על ביצוע התכנית.

בינואר 1964 הוגדרו מחדש תפקידיהן וסמכויותיהן של היחידות הנוגעות בדבר, והוסדר התיאום ביניהן. מנהל התכנית מדווח למנהל הכללי של משרד התחבורה על פרטי ביצועה אחת לשלושה חודשים. בביצוע העבודות חלה התקדמות: הושלמו רוב עבודות החשמל בנמל תעופה לוד, בין השאר הותקנה תאורה בעוצמה גבוהה במסלול השני של הנמל ומערכת תאורה המשמשת לנחיתת מטוסים.

נמל תעופה לוד — חשבונות ופעולות עסקיות

דו"ח שנתי 14, עמ' 397

התפתחות למפעל עסקי

מבקר המדינה המליץ בדו"ח השנתי 12 (עמ' 211) ובדו"ח השנתי 14 (עמ' 397) לבחון את הצורה הארגונית, שיש לשוות לנמל תעופה לוד, כדי שאפשר יהיה לנהל את המפעל על בסיס עסקי, תוך שמירה על הפיקוח הממשלתי הדרוש בשל תפקידיו הממלכתיים והבטחוניים. הנהלת משרד התחבורה הכירה עקרונית בצורך לשנות את המסגרת המינהלית של הנמל ולהתאימה לצרכים העסקיים. מסגרת מינהלית כזאת עדיין לא נקבעה, לפיכך מתעכב גם ביצוע השינויים הדרושים בשיטת התקצוב ובמערכת החשבונות של הנמל.

בפברואר 1964 הגדיר שר התחבורה את הסמכויות ואת התפקידים של אגף התעופה האזרחית ושל מינהלת שדות התעופה: על אגף התעופה האזרחית תחול האחריות על עניינים בינלאומיים, רישוי כלים וצוותות, פיקוח על תקנות הטייס ותכנון פרוגרמתי של התעופה האזרחית, לרבות שדות התעופה; מנהל שדות התעופה ירכז בידיו את ההפעלה המבצעית והמשקית של כל שדות התעופה בארץ ואת התכנון המפורט והביצוע של פיתוח שדות התעופה. כן החליט שר התחבורה על הקמת גזברות עצמאית של נמל התעופה; חשב הנמל יהיה כפוף במישרין לחשב הכללי. התקציבים הרגילים ותקציבי הפיתוח יוגשו לאישור הממשלה על ידי משרד התחבורה, אך יבוצעו במישרין על ידי מנהל שדות התעופה.

באוגוסט 1964 פורסם מכרו לתפקיד גזבר הנמל. מסיבות טכניות התעכבה בחירת המועמד לתפקיד גזבר הנמל; הוא נכנס לתפקידו באחד בדצמבר 1964. גזברות הנמל מוקמת והולכת בשטח הנמל.

צמצום ההכנסות של נמל התעופה לוד בשנת הכספים 1962/63 בא בעיקרו מפיגורים בגביית דמי שכירות ותשלומים אחרים, שנדרשו מחברת "אל על". החברה ערערה על שיעורי התשלומים; הערעור נמצא בטיפול משרד התחבורה.

משרד התחבורה והנהלת חברת "אל על" באו לכלל הסכם על מרבית העניינים, שהיו שנויים במחלוקת. ביולי 1964 נוסחה הצעת ההסכם, לאישורו של שר התחבורה; ההסכם עדיין לא נחתם.

בדיקה, שנערכה בדצמבר 1964 בגזברות הנמל ובהנהלת החשבונות של החברה, העלתה הפרשים ניכרים בין הרישומים לחובת "אל על" בספרי הנמל, לבין הרישומים לזכות נמל התעופה בספרי החברה. עד לתאריך הביקורת לא נערכו התאמות בין הרישומים הללו. משרד מבקר המדינה דרש לערוך את ההתאמות בהקדם.

שירותי התחבורה הציבורית

דו"ח שנתי 13, עמ' 281

תוצאות מעקב אחר תיקון ליקויים בנושא "הסדרים לבטיחות הנוסעים" — ראה בפרק "בטיחות בדרכים", עמ' 448 בדו"ח זה.