

רכבת ישראל

פעולות ביקורת

בהנהלת רכבת ישראל ובמחלקת התנועה והמסחר נערכה ביקורת בנושא של הולכת נוסעים; במיוחד נבדקו התפתחות ענף הולכת הנוסעים, תפעול רכבות הנוסעים ועלות השירות. בהנהלת הרכבת ובמשרד המחוזי בדרום נבדקו סדרי העסקה של עובדים מהשטחים המוחזקים וההסדרים לתשלום שכרם.

הולכת נוסעים

1. הולכת נוסעים מבוצעת בכמה אמצעים, שקיימת ביניהם מידה רבה של תחליפות: רכב פרטי, מוניות, אוטובוסים והרכבת. בישראל, יש לשירותי האוטובוסים משקל רב במערך שירותי ההסעה. תופעה זו היא תוצאה מהמדיניות, שהייתה נקוטה לגבי אמצעי ההולכה בעיקר בעבר. עם גידול צי הרכב הפרטי והמוניות, החל בשנות השישים ואילך, הלך וגדל חלקם בכלל אמצעי ההולכה. עלייה משמעותית מקבילה חלה גם בצי האוטובוסים וכן בהשקעות רבות היקף בפיתוח אמצעי התשתית לתחבורה היבשתית המוטורית (כבישים בין עירוניים משופרים, לרבות כבישים מהירים רבי מסלולים, וכן אמצעי בטיחות מוגברים). לעומת זאת האמצעים, שהשקיעה הרכבת בענף הולכת הנוסעים, היו בהיקף קטן ביותר (ראה להלן). מסיבה זו הולך וקטן, מאז שנות השישים חלקה של הרכבת בסך כל אמצעי ההולכה. הירידה במספר הנוסעים בולטת על רקע הגידול המתמיד של האוכלוסיה בישראל.

2. להולכת נוסעים מפעילה הרכבת שבעה קווים סדירים (חיפה תל אביב; חיפה – ירושלים; תל אביב – ירושלים; תל אביב – באר שבע; תל אביב – דימונה; חיפה – קרית מוצקין וחיפה – נהריה) וארבעה קווים משולבים (חיפה – באר שבע – דימונה; ירושלים – באר שבע – דימונה; תל אביב – חיפה – נהריה, ותל אביב – חיפה – קרית מוצקין). לאורך הקווים 32 תחנות, מהן שלוש גדולות המשרתות רק רכבות להולכת נוסעים (חיפה – מרכז; תל אביב מרכז – ארלוזורוב; תל אביב – מקווה ישראל). לסוף 1972 היה מצאי קרונות הנוסעים כ-100, כשבכל אחד מהם כ-100 מקומות ישיבה. בדרך כלל מורכב מערך רכבות הנוסעים מקטר ו-5 קרונות; היצע מקומות הישיבה ברכבת מגיע אפוא לכ-500. רכבת ישראל מפעילה ביממה 33 רכבות נוסעים, מהן 21 רגילות, 2 מהירות ו-10 מהירות למחצה.

3. במחצית הראשונה של 1973 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת בהנהלת הרכבת, בשני משרדיה המחוזיים, וכן במספר תחנות, בנושא הולכת הנוסעים. במיוחד נבדקו התייחסות ענף הולכת הנוסעים, תפעול רכבות נוסעים ותחנות, עלות השירות ופיתוח הענף. (מהיכטים אחרים נבדק נושא זה על ידי משרד מבקר המדינה, לאחרונה ב-1968 – ראה דו"ח שנתי 19, עמ' 531. על הובלת משאות על ידי רכבת ישראל – ראה דו"ח שנתי 21, עמ' 596, וממצאי מעקב בדו"ח שנתי 23, עמ' 636).

התפתחות ענף הולכת הנוסעים

1. (א) בטבלה דלהלן מובאים נתונים על מספר הנוסעים ברכבת בשנות הכספים 1964–1972 (באלפים):

שנת הכספים	מספר הנוסעים	מדד
1964	5,061	100
1965	4,867	96
1966	4,401	87
1967	4,043	80
1968	4,062	80
1969	4,007	79
1970	4,113	81
1971	4,319	85
1972	4,475	88

מהנתונים שבטבלה מתברר, שבשש השנים הראשונות של התקופה הנסקרת הייתה ירידה מתמדת במספר הנוסעים: מכ־5 מליון ב־1964 לכ־4 מליון ב־1969, לאמור – ירידה של 20 אחוז. רק החל ב־1970 מסתמנת מגמה איטית של עלייה במספר הנוסעים. כיוון שרק חלק קטן מהוצאות הרכבת הן גמישות, הייתה לירידה במספר הנוסעים השפעה ניכרת על הוצאות הכספיות.

(ב) משרד מבקר המדינה ריכו נתונים מפורטים על מספר הנוסעים לפי החלוקה ל־4 הקווים הראשיים (חיפה – תל אביב; חיפה – ירושלים; תל אביב – ירושלים; תל אביב – באר־שבע), שבהם נוסעים יותר מ־95% מכלל הנוסעים ברכבת.

(1) בשני קווים – תל אביב – באר שבע, וחיפה – ירושלים – לא היו במשך 9 השנים האחרונות שינויים גדולים במספר הנוסעים: בקו תל אביב – באר שבע, נע מספר זה בין 450,000 ל־520,000, ובקו חיפה – ירושלים, בין 355,000 ל־415,000.

(2) בקו תל אביב – ירושלים חלה ירידה גדולה במספר הנוסעים: מ־650,000 בשנת הכספים 1964, ל־355,000 ב־1972, לאמור – ירידה של 46 אחוז. הירידה בולטת במיוחד החל בשנת הכספים 1969 ואילך במקביל לשיפור, שחל בכביש הראשי לירושלים.

(3) גם בקו העיקרי, חיפה – תל־אביב, שבו נוסעים למעלה מ־60 אחוז מכלל הנוסעים ברכבת, חלה ירידה ניכרת במספר הנוסעים: מכ־3.25 מליון בשנת הכספים 1964 ל־2.9 מליון ב־1972, לאמור – ירידה ב־11%. הירידה בולטת במיוחד בשנות הכספים 1967 – 1969, שבהן הייתה לעומת שנת 1964, ירידה של 26 – 29 אחוז.

2. נוכח התחליפיות הקיימת בין האמצעים השונים להולכת נוסעים, כחן משרד מבקר המדינה את התפתחותה של הרכבת בתחום זה, בהשוואה ליתר האמצעים להולכת נוסעים.

(א) בטבלה דלהלן מובאים נתונים על ההשקעה בתחבורה היבשתית – רכבת, כבישים, כלי רכב – בשנים 1950 עד 1970 (במליוני ל"י ובאחוזים):

תפעול רכבות נוסעים

הפעלת רכבות

בשנת הכספים 1972 הופעלו בכל הקווים כ-19,000 רכבות סדירות, מזה כמחצית בקו חיפה – תל אביב, שצברו בנסיעה כ-1.7 מיליון ק"מ. יעילות השירות, הניתן לנוסע נמדדת, בעיקר, בתדירות, מהירות הנסיעה, נוחותה ואמינותה ללוח הזמנים שנקבע, וטיב השירותים הנלווים. בדיקה של הפעלת הרכבות מההיבטים האלה העלתה:

(א) תדירות הרכבות מוכתבת על ידי כמה תנאים שחלק מהם יש לראותם, בתקופה נתונה, כקבועים, והם בעיקר המסילה הקיימת; מספר המפגשים שלאורכה, מהירות הנסיעה שהיא תוצאה של רמת המסילה, והמרחק בין תחנות המוצא והיעד בקווים השונים. הרכבות בקו חיפה – תל אביב נוסעות בתדירות של אחת לשעה, בממוצע, ואילו ביתר הקווים התדירות היא נמוכה. מזה. בעיית התדירות של הרכבות ומספר הקרונות שהרכבת מסוגלת להעמיד לצורך השירות, מחריפה במיוחד בימי א' ו-ר', כשמספר הנוסעים מגיע לממדים יותר גדולים. לדוגמה, מספר הנוסעים לרכבת בקו חיפה – תל אביב בימי ו' מגיע ל-600 נוסע, ובימי א' ליותר מ-1,100 נוסע, לעומת כ-160 נוסע לרכבת בשעות אחר הצהריים של ימי א' – ה'. הרכבת מקציבה לימי ו' 6 קרונות ולימי א' עד 11 קרונות, אולם מספר זה אינו עונה לדרישות, וכיוון שכך, שוררת בקרונות צפיפות רבה וחלק ניכר מהנוסעים נאלץ לנסוע בדוחק ובעמידה במשך כל זמן הנסיעה.

למשרד מבקר המדינה הוסבר, כי מבין 107 קרונות נוסעים, שיש לרכבת, כ-13 עד 15 קרונות בממוצע נמצאים לרוב בתיקונים, מה שמונע הקצבת קרונות לפי הצורך בימי הצפיפות. יש עוד סיבה, שהרכבת אינה יכולה להגדיל את מספר הקרונות בימי א' מעל ל-11, והרי היא שתחנת תל אביב אינה יכולה בגלל אורך המפלג, לקלוט יותר ממספר זה של קרונות.

(ב) מהירות מסחרית פירושה זמן הנסיעה של הרכבת מרגע צאתה מתחנת המוצא ועד הגיעה לתחנת היעד, לרבות זמן העצירה בין שתי נקודות אלו בגלל הורדה והעלאה של נוסעים, המתנה במפגשים וכדומה. מהירותן המסחרית של רכבות הנוסעים מושפעת ממצב המסילה, ממספר התחנות בתוואי הנסיעה ומסידורים מסויימים בשילוב הרכבות, כאשר מדובר ברכבות משולבות. נמוכה במיוחד המהירות המסחרית של הנסיעה בקווים המשווים לבין: חיפה – באר-שבע וירושלים – באר-שבע. הנסיעה בהם אינה נוחה בגלל אורך הזמן הכרוך בה ובגלל הצורך במעבר מרכבת אחת לרעוה ובהמתנה ממושכת. אורך זמן הנסיעה בקווים אלה הוא במרבית המקרים כארבע שעות, בכללן כחצי שעה המתנה.

(ג) כדי לבדוק את התאמת תפעול הרכבות ללוח הזמנים, ריכז משרד מבקר המדינה נתונים על מועדי ההגעה של הרכבות, לפי קווים עיקריים, בשנת הכספים 1972. התברר, שאחוז האיחורים הוא ניכר: בקו חיפה – ירושלים, כ-10 מבין 12 חודשים, הגיע מספר הרכבות שאיחרו ליותר מ-50% ובאוגוסט 1972 הגיע חלקן של הרכבות שאיחרו לכ-97% מאלה שהופעלו; בקו תל אביב דרום – ירושלים נע מספר הרכבות שאיחרו בין 25% לבין 72%; בקו תל אביב דרום – באר שבע – בין 25% לבין 85%; בקו חיפה – תל אביב, שבו מופעלות מבין 16 רכבות בכיוון אחד 2 רכבות מהירות ו-8 רכבות חצי מהירות, הגיע מספר הרכבות שאיחרו ל-45% ביולי 1972. איחורים תכופים של רכבות ברוב הקווים מערערים את אמון הנוסעים בלוח הזמנים של הרכבת.

תחנות הרכבת.

מתפקידן של 32 התחנות שלאורך מסילת הרכבת לספק לנוסעים את השירות הדרוש ובעיקר מקום המתנה משביע רצון, מגרש חנייה למכוניות הנוסעים, קשר טלפוני, שירותי מזון וכיוצא בזה. משרד מבקר המדינה ערך סיורים ב-18 תחנות, מהן 5 התחנות הגדולות (תל אביב מרכז, תל אביב דרום, חיפה, ירושלים, באר שבע), 7 תחנות בינוניות (לוד, נתניה, דימונה, בנימינה, עתלית, נהריה, חדרה) ו-6 תחנות קטנות (עכו, הרצליה, כוסתן הגליל, שבי ציון, חניית נהריה, דור).

— ברוב התחנות שנבדקו לא היה השירות לציבור הנוסעים משביע רצון, ובחלקן הייתה רמת השירות נמוכה מאוד.

(א) ברוב התחנות לא הוסדרו מקומות המתנה נוחים. בתחנת חיפה, שבה מספר הממתנים לרכבת עולה, לעתים, על 1,000, מספר הספסלים המיועד לנוסעים הממתנים לרכבת אינו מספיק. בתחנת הרצליה נמצא ספסל ישיבה אחד. בתחנת נתניה נמצאו חלק מהספסלים שבורים. בתחנת עכו ובבנימינה אין כלל רציף לנוסעים.

(ב) בתחנת הרכבת בירושלים הרציף המיועד לקהל הנוסעים אינו ארוך דיו, ונוסעים הרוצים לעלות לקרונות הראשונים של הרכבת נאלצים ללכת על המסילה. מנהל התחנה דרש במשך כשלוש שנים לשפוך כורכר לאורך 50 מטר של הרציף, אך הדבר לא נעשה עד כה. אין ניקוז למי גשם למסילה המשמשת את הנוסעים.

(ג) בכמה תחנות לא הובטח לנוסעים קשר טלפוני תקין. בתחנת חיפה, שבה עוברים כשליש מנוסעי הרכבת, רק 4 תאי טלפון ציבוריים. בתחנות באר שבע, דימונה וחדרה וכן בכמה תחנות קטנות (הרצליה, עכו, כוסתן הגליל, שבי ציון ודור) אין כלל שירות טלפוני לציבור.

(ד) במספר רב של תחנות תנאי הנקיון בתחום התחנה עצמה ובחדרי השירותים היו לקריים. בתחנות אחדות (שבי ציון, כוסתן הגליל, וקרית חיים) אין כלל חדרי שירותים.

שילוב תפעול הרכבות עם אמצעי תחבורה ציבוריים מוטוריים.

כדי לעודד את הנסיעה ברכבת יש חשיבות רבה לשילוב סדיר ומתואם בין תפעול הרכבות לבין אמצעי התחבורה הציבוריים בקווים עירוניים ראשיים ולפרברים. שילוב מתאים מבטיח קיצור זמן הנסיעה ומאפשר תנאי נסיעה נוחים יותר. התברר שלא תמיד נקבעו סידורים שיבטיחו הגשמת המטרות האלה:

תחנת חיפה. התחנה נמצאת בעיר התחתית. אם כי קיימת תנועה ניכרת של אוטובוסים אל התחנה וממנה, כשמקום ריכוזם הוא בתחנה עצמה, לא תאמה הנהלת הרכבת עם חברות האוטובוסים את מועדי הנסיעה של האוטובוסים בקווים הראשיים עם מועדי ההגעה והיציאה של הרכבות. במקרים מספר נאלצים הנוסעים להמתין ממועד הגעת הרכבת ועד למועד יציאת האוטובוס מתחנת הרכבת קרוב לשעה; לעתים יוצאים האוטובוסים מתחנת הרכבת דקות ספורות לפני הגעת הרכבות.

תחנת תל אביב — מרכז (ארלחורוב). בתחנה זו, שבה עוברים כ-2.9 מליון נוסעים בשנה, לא קבעה הרכבת הסדרים עם חברות האוטובוסים לקיום קשר ישיר לתחנה וממנה. אם כי התחנה רחוקה באופן יחסי ממרכז העיר, מובילים אליה רק שני קווי אוטובוסים עירוניים, שתחנת הרכבת היא תחנת היעד והמוצא שלהם. נוסעים המגיעים מחיפה והמעוניינים להגיע

לתחנה המרכזית של אגד, חייבים ללכת ברגל כ-150–200 מטר לתחנת האוטובוסים הקרובה. אותו מצב קיים לגבי נוסעים המגיעים מרמת גן, בני ברק, והסכיבה, והמעוניינים לנסוע ברכבת מתל אביב לחיפה.

תחנת עכו. מספר הנוסעים בתחנה זו בשנת הכספים 1972 הסתכם בכ-26,000; מספר נוסעים זה מהווה חלק זעום ממספר הנוסעים הפוטנציאלי. אחת הסיבות לכך היא, שהרכבת לא קבעה הסדרים עם חברות האוטובוסים בדבר קשר אוטובוסים לתחנה וממנה, אף כי תחנת הרכבת נמצאת במרחק ניכר ממרכז העיר.

תחנת בנימינה. במרחק כ-150 מטר מהתחנה יש תחנת אוטובוסים המקיימת את הקשר למושב. האוטובוסים עוברים במקום, אחת לחצי שעה, ללא תיאום עם זמני הנסיעה של הרכבת. לרכבות המגיעות בשעות הערב לא הוסדר כלל קשר אוטובוסים, ונוסעים המגיעים בשעות הערב נאלצים להזמין מונית כדי להגיע למושב.

תל אביב – דרום. תחנת (מקווה ישראל). מספר הנוסעים בתחנת תל אביב – דרום, המשרתת בעיקר את הקו תל אביב – ירושלים נמצא בתהליך של ירידה מתמדת (ראה לעיל). ירידה תלולה במספר הנוסעים הייתה במיוחד מאז שנת 1970, כאשר התחנה הועברה ממרכז העיר תל אביב למקווה ישראל. העברת התחנה נועדה לפתור בעיה תחבורתית דוחקת בתל-אביב (על נושא זה ראה דו"ח שנתי 20, עמ' 620). אחת הסיבות העיקריות לירידה במספר הנוסעים מתל אביב לירושלים יש לראות בחוסר שילוב מתאים בין תפעול הרכבות לבין התחבורה הציבורית המוטורית: אין קשר ישיר עבור הנוסעים מתחנת האוטו-בוסים המרכזית בתל אביב וכן לנוסעים מאזורי רמת גן ובני ברק לתחנת הרכבת; אוטובוס המגיע מהתחנה המרכזית עוצר במרחק של כמה מאות מטרים מתחנת הרכבת. אוטובוסים לחולון וממנה נכנסים אמנם כל 20 דקות לתחנה ואוספים ומורידים נוסעים, אולם סידור זה אין בו כדי לענות לצורכי כלל הנוסעים.

משרד מבקר המדינה דן עם הנהלת הרכבת ועם משרד התחבורה על הצורך בנקיטת צעדים להסדרת נושא זה.

עלות שירות הנוסעים

1. עלות שירות הנוסעים מחושבת ברכבת על פי שיטה המקובלת בכמה ארצות באירופה: בתום שנת התקציב, מחלקים את ההוצאה הכוללת של המחלקות (שכר עבודה, חומרים, הוצאות ארגוניות וכלליות, הפרשה לפנסיה ולפיצויים, פחת וריבית) לשירות נוסעים ולשירות משא. פריטי ההוצאה הקשורים במישרין בשירות נוקפים לחשבוננו, בעוד שפריטי ההוצאה האחרים מתחלקים לפי מפתח המבוסס, בין היתר, על יחס טון/ק"מ (משקל שהובל כפול מרחק הנסיעה בק"מ); רכבת/ק"מ (מספר הרכבות שהופעלו כפול המרחק בק"מ) ולפי היחסים בין הוצאה ישירה להוצאה כוללת (בעניין תחשיבי העלות ברכבת – ראה דו"ח שנתי 21, עמ' 603).

בטבלה להלן מובאים נתונים על ההכנסה וההוצאה של הרכבת בשירות הנוסעים, בשנות הכספים 1969–1972 (באלפי לירות):

ה כנסה

1969	1970	1971	1972	
7,237.9	7,969.8	9,520.9	11,792.1	מנוסעים
453.4	461.8	572.0	686.5	מ"שונות"
1,085.7	1,195.5	1,428.1	1,748.0	השתתפות האוצר עקב אי העלאת תעריפים לנוסעים
1,025.1	1,159.9	1,655.3	1,679.6	השתתפות האוצר בהוצאה הקשורה במסילה
103.8	110.5	117.3	162.9	השתתפות האוצר בהוצאה למתקני הבטיחות
9,905.9	10,897.5	13,293.6	16,069.1	ס"ה הכנסה
100	110	134	162	מדד

הוצאה

11,344.0	12,909.5	15,289.6	17,569.7	שכר עבודה (כולל הפרשה לפנסיה)
2,210.4	2,298.4	3,240.8	3,996.6	חומרים ושירותים
1,551.4	1,707.4	2,104.3	2,669.8	הוצאות כלליות וארגוניות
15,105.8	16,915.3	20,634.7	24,236.1	סך הכל
2,860.1	2,862.6	3,074.1	3,495.2	פחת וריבית
(567.6)	(527.6)	(617.6)	(794.2)	הפחתות
17,398.3	19,250.3	23,091.2	26,937.1	ס"ה הוצאה
100	111	132	154	מדד

גרעון

7,492	8,353	9,798	10,868	
100	112	131	145	מדד
43	43	42	40	חלקו של הגרעון בס"ה ההוצאה (באחוזים)

מקור: דו"חות שנתיים כספיים וסטטיסטיים של הרכבת.

הנתונים שבטבלה מראים, שהשתתפויות האוצר עקב אי העלאת התעריפים לנוסעים ולכיסוי ההוצאה הקשורה במסילה וההוצאה למיתקני הבטיחות הסתכמו בשנת הכספים 1972 בכ-3.6 מיליון ל"י, והיוו כשליש מהכנסות הרכבת משירות הנוסעים. סך כל ההכנסות, לרבות השתתפויות האוצר, מכסות את ההוצאה הכרוכה בתשלום שכר העבודה בלבד. כל יתר מרכיבי ההוצאה נשארים ללא כיסוי ומהווים את הגרעון, שהגיע לכ-10.8 מיליון ל"י בשנת הכספים 1972.

2. רמת ההכנסות בשירות הנוסעים מושפעת בעיקר מרמת תעריפי הנסיעה הנהוגים בקווים השונים ומהתפוסה של הקרונות. תעריפי הרכבת נמוכים בדרך כלל מהתעריפים הנהוגים באמצעי התחבורה האחרים.

(א) להלן טבלה המראה את תעריפי הנסיעה ברכבת בהשוואה לתעריפים הנהוגים ב"אגד" בכמה קווים עיקריים באוגוסט 1973 (בלירות):

קווי נסיעה	תעריף נסיעה ברכבת	תעריף נסיעה ב"אגד"	הפרש בל"י באחוזים
חיפה-תל-אביב	4.10	5.30	1.20
חיפה-ירושלים	6.15	8.30	2.15
תל-אביב-ירושלים	3.15	4.50	1.35
תל-אביב-באר-שבע	4.00	5.50	1.50

עם זאת יש להביא בחשבון, שביישובים אחדים תחנות הרכבת מרוחקות ממרכז היישוב, וזה מחייב את הנוסע להשתמש גם באוטובוס מקומי ומייקר את הוצאות הנסיעה.

(ב) חלק מנוסעי הרכבת נהנים מהנחות אישיות בכרטיסי הנסיעה: לדמי הנסיעה בשיעור של $3/4$ מהמחיר זכאים בעיקר סטודנטים ותלמידים; לדמי נסיעה בחצי מחיר זכאים, בין היתר, ילדים עד גיל 10, חיילים בשירות ללא תשלום ובמילואים ונכים; לדמי נסיעה בשיעור של $1/4$ מהמחיר זכאים בעיקר עובדי רכבת ומשפחותיהם. נוסעים אחרים כגון בעלי כרטיסי כבוד וכן שוטרים זכאים לנסיעה ללא תשלום.

להלן נתונים על מספר הנוסעים לפי סוגי הנחות ברכבות סדירות בחודש מארס 1973:

מספר הנוסעים	חלקם בס"ה הנוסעים (ב-%)	
298,531	83.8	במחיר מלא
23,261	6.3	ב- $3/4$ מחיר
15,522	4.3	ב- $1/2$ מחיר
826	0.3	ב- $1/4$ מחיר
18,713	5.3	כרטיסים שנמכרו ע"י קונדוקטורים
356,853	100.0	ס"ה

בהנחה, שהכרטיסים הנמכרים על ידי הקונדוקטורים, הם כולם במחיר מלא, יוצא, שכ-11% מסך כל הנוסעים, כ-500,000 לשנה, אינם משלמים מחיר מלא. על מספר זה יש להוסיף את הנוסעים הזכאים לנסיעה ללא תשלום כלל, שאינם נכללים בטבלה.

(ג) פרט לימים א' ו'ו', שבהם יש צפיפות ניכרת ברכבות ולעתים אף נוצר מצב, שעל נוסעים לעמוד בקטעי מסילה מסוימים, הרי בשאר ימי השבוע אין צפיפות כלל ומספר ניכר של מקומות ישיבה אינם מנוצלים, כפי שמתברר מהנתונים שבטבלה דלהלן, המת-
ייחסת לחודש מארס 1973:

הקו	מספר הנוסעים (באלפים)	מקום ישיבה (באלפים)	אחוז מקומות תפוסים
חיפה-תל-אביב	272	461	52.4
תל ברוך-לוד	29	55	51.4
לוד-ירושלים	40	108	35.6
לוד-תל-אביב דרום	43	131	32.5
לוד-באר-שבע	40	79	49.4
באר-שבע-דימונה	14	51	26.4
חיפה-נהריה	23	136	18.6

מיתוח שירות הנוסעים

מאז קום המדינה ועד 31.3.1973 הסתכמו כל ההשקעות – הן בשירות הנוסעים והן בשירות המשא – בכ-175 מיליון ל"י במחירים שוטפים, מזה כ-80.5 מיליון ל"י במסילות; כ-67 מיליון ל"י בכוח מתניע, בניד ובציוד מכני; כ-10 מיליון ל"י בתחנות ובמכנים; וכ-12 מיליון ל"י באיתות, שילוט ובטיחות. בין ההשקעות העיקריות, שנעשו באותה תקופה בשירות הנוסעים, ניתן למנות: רכישת קרונות נוסעים בסכום של כ-15 מיליון ל"י; החלפת פסים ואדנים בקו חיפה – תל אביב בסכום של כ-17 מיליון ל"י; העברת תחנת הרכבת ממרכז תל אביב למקווה ישראל בסכום של כ-5.5 מיליון ל"י (שני הנושאים האחרונים נבדקו על ידי משרד מבקר המדינה בשנת 1969 – ראה דו"ח שנתי 20, עמ' 620). לאחרונה הולכת ונשלמת תחנת הרכבת בת-גלים, בהשקעה הנאמדת בכ-10 מיליון ל"י והפעלתה מתוכננת לסוף 1974.

רכישת קרונות נוסעים

התפתחות שירות הנוסעים בעתיד תלויה בהרבה בסוג הניד, שהרכבת תעמיד לרשות ציבור הנוסעים כדי למשוך אותם לנסיעה ברכבת. הנהלת הרכבת הייתה מודעת לכך ועוד בשנת 1967 פנתה למשרד התחבורה לאשר לה רכישה של 10 קרונות ממוזגי אוויר. בספטמבר 1967 אישר משרד התחבורה עקרונית רכישה זו, והרכבת נתבקשה להגיש לאגף התקציבים תזכיר, שינקם את כדאיות הרכישה. באוקטובר הודיעה הנהלת הרכבת למשרד התחבורה, כי אין באפשרותה לנקם ולהצדיק את הרכישה על ידי נתונים סטטיסטיים, ואין דרך לקבוע באופן מהותי את ההשפעה הישירה של הקרונות הממוזגים על ההכנסות, בעיקר משום ששאר התנאים המשפיעים על התפתחותה יישארו ללא שינוי. עוד הוסבר, שמספר עובדות יסוד גורמות, וימשיכו לגרום, ירידה במספר נוסעים ברכבת, ביניהם בעיקר השיפורים הנרחבים ברשת הכבישים.

בנובמבר 1968 הועבר נושא רכישת הקרונות לדיון בין שר התחבורה לשר האוצר. באוגוסט ובספטמבר 1969 פנה מנכ"ל הרכבת למנכ"ל משרד התחבורה בדבר רכישה מידית של 7 קרונות נוסעים להסעת חיילים, ונימק זאת בצורך לפתור בחלקה את בעיית הצפיפות ברכבת. במכתב צוין, שהרכישה הכרחית כדי למנוע אבדן נוסעים מחמת ההרעה בתנאי הנסיעה ברכבת. באפריל 1971 הוחלט להזמין 6 קרונות נוסעים, ובספטמבר הוזמנו קרונות אלה ביוגוסלביה. הקרונות שהוזמנו הם ללא מיזוג אוויר וסכום הרכישה הסתכם בכ-2.5 מיליון ל"י.

בתחילת 1972 הוחלט לרכוש קרונות משומשים מקנדה. ההחלטה נתקבלה על בסיס מסקנות כלכלני משרד התחבורה. לדעתם עשויה הייתה רכישת קרונות אלה להביא למפנה בשירות הנוסעים ולהגדלה ניכרת במספרם (דובר על גידול בכ-680,000 נוסעים). באוגוסט 1972 נתקבל מיפרט טכני של הקרונות והתברר, שדרוש לבצע בהם שיפוץ ושמהירם לאחר השיפוץ יגיע ל-350,000 דולר הקרן. לאחר השיפוץ תקבל הרכבת קרונות, שאינו משופץ באופן יסודי, שאינו חדש, שהוא מדגם שאינו עוד בשלב ייצור ושהוא אחר נסיעה של מאות אלפי ק"מ. כן תצטרך הרכבת בגללו להתארגן לשירות תחזוקה חדש. הוחלט איפוא, שתשוגר משלחת של הרכבת לאירופה כדי לבחון הצעות חדשות לרכישת קרונות. עם זאת העלתה הנהלת הרכבת הסתייגויות רבות בדבר עצם ניצול הקרונות בפני משרד התחבורה.

בישיבה, שהתקיימה בנובמבר 1972 בלשכת שר התחבורה, בהשתתפות מנכ"ל הרכבת, הוחלט לרכוש קרנועים מאיטליה. החוזה נחתם בדצמבר 1972, וסכום הרכישה הסתכם ב-3,000,000 \$. מועדי ההספקה לפי החוזה נקבעו ממאי עד נובמבר 1974.

מהנתונים שהובאו לעיל מתברר, שהטיפול ברכישת קרנוות נוסעים ובמיוחד קרנוות ממוזגי אוויר, נמשך זמן רב — מאז שנת 1967 — ולפי החוזה הם יתקבלו רק בשנת 1974.

הכנויות לשיפור שירות הנוסעים

באוקטובר 1970 נתבקש מנכ"ל הרכבת על ידי משרד התחבורה להגיש תוך שבועיים הצעה להפעלת רכבות מהירות בקווים העיקריים הבאים: תל אביב — חיפה (זמן הנסיעה — 40 דקות); ירושלים — תל אביב (30 דקות); תל אביב — באר שבע (60 דקות) — כל זה ללא התחשבות בהוצאות הכרוכות בכך. באותו חודש העבירה הרכבת למשרד התחבורה הצעה, שהייתה מושתתת על הנתונים כדלקמן:

הקו	אורך המסילה (בק"מ)	מהירות (בקמ"ש)	זמן הנסיעה (בדקות)	השקעה (במיליוני ל"י)	משך הביצוע לפי התכנון (בשנים)
תל-אביב-ירושלים	65	180—75	38	157	5
חיפה-תל-אביב	90	180	35	197	4
תל-אביב-באר-שבע	90	120	45	110	4

בהצעה הודגש, שהאומדנים האמורים מבוססים על התנאים הבאים: תוואי חדש בקו תל-אביב — ירושלים, ומסילה כפולה בקו חיפה-תל אביב; הפרדה מוחלטת בתנועה בין המסילה לכביש וגידור לכל אורך המסילה; תחנת רכבת חדשה בירושלים; כוח מתניע מסוג "טורבו"; קרנוות נוסעים ממוזגי אוויר; הקמת מערך תחזוקה חדש לרכבות "טורבו" והרחבת מתקני התחזוקה הקיימים; רכישת ציוד מודרני לתחזוקה; תפעול, איתות וקשר בשיטות חדשות; שימוש בכוח המתניע הקיים בקו תל אביב — באר שבע. כפי שמתברר מהנתונים, התקציב, שהיה נדרש להגשמת ההצעה, הסתכם בסך 464 מיליון ל"י. באותה תקופה הועלה בהנהלת הרכבת רעיון לשלב את הרכבת בהסעה מהירה של נוסעים מתל-אביב לנמל התעופה לוד. באוקטובר 1970 פנה מנכ"ל הרכבת למשרד התחבורה והציע להפעיל רכבת מהירה — 180 קמ"ש — וזמן נסיעה של 10 דקות ללוד. ההשקעה הכרוכה בהפעלת קו זה נאמדה ב-63 מיליון ל"י.

לאחר דיונים בין כל הגורמים הנוגעים בדבר והתייעצויות כמומחים לא נתקבלה אף אחת מהתכניות האמורות, ובמקום זה עובדו הצעות מספר להגדלת המהירות בקו חיפה — תל-אביב ל-120 קמ"ש. ההשקעה למטרה זו נאמדה בכ-5.6 מיליון ל"י, שעיקרה בהתאמת המסילה להגברת המהירות.

בישיבה, שהתקיימה בהנהלת משרד התחבורה ביולי 1972, הוחלט בין היתר: להגיש להגבי ההצעה להגדלת המהירות בקו חיפה — תל אביב ל-120 קמ"ש, הצעות אלטרנטיביות ובהן הצעה להפעלת רכבת מהירה (160—200 קמ"ש); בקו תל אביב — ירושלים להשקיע רק סכומים הדרושים להגברת הבטיחות; בקו חיפה — נהריה להשקיע סכומים הדרושים לשיקום המסילה; ובקו חיפה — ירושלים להשקיע 1.2 מיליון ל"י לשיקום הקטע תל-ברוך — ראש העין. בדיון, שהתקיים בהנהלת משרד התחבורה בינואר 1973, הוחלט על

השקעה של 2.5 מיליון ל"י בלבד להגברת המהירות בקו חיפה – תל אביב. זמן הנסיעה לרכבות ישירות בין חיפה – מרכז ותל אביב – מרכז מגיע כיום ל-68 דקות. לאחר גמר הפרוייקט אפשר יהיה לקצר את זמן הנסיעה ל-55 דקות.



הסעת נוסעים מעמידה בפני הרכבת שתי בעיות עיקריות: שיפור המצב הקיים במסגרת האמצעים העומדים לרשותה, במיוחד בקו הראשי חיפה – תל אביב, במטרה להקטין, עד כמה שאפשר, את הגרעון, שהגיע לממדים ניכרים; פעולה לטווח ארוך יותר – הנהגת שינויים מהותיים בתפעול הרכבות, כדי שתוכל לתפוס את מקומה במסגרת ההולכה ההמונית של נוסעים, משימה הכרוכה בהוצאות כספיות גדולות מאוד.

הממצאים, שהובאו לעיל, מצביעים על כמה ליקויים בתפעול הרכבות וברמת השירות לנוסעים: איחורים ברכבות הנוסעים; רמת שירות נמוכה בתחנות; קשר לקוי ובלתי סדיר בין תחנות הרכבת לבין אמצעי ההולכה ההמוניים המוטוריים; תדירות נמוכה בהשוואה לאמצעי ההולכה המתחרים; וצפיפות נימים ובשעות של שיא הנובעת מאי הקצאת קרונות במספר מספיק.

בתשובתה מאוגוסט 1973 על פניית משרד מבקר המדינה, הסבירה הנהלת הרכבת, כי במספר נקודות מרכזיות – בעיקר מחירי הנסיעה, תכניות ותקציבי פיתוח ושילוב הרכבות עם אמצעי תחבורה ציבוריים מוטוריים – אין הפתרון בידיה בלבד. משרד מבקר המדינה עמד על כך, שנדרשת פעולה נמרצת מצדה כדי להביא עניינים אלה לדיון ולהכרעה בהנהלת משרד התחבורה. קביעה מוסמכת לגבי מקומה של הרכבת במערכת ההולכה ההמונית ולגבי קווי התפתחותה בעתיד יאפשרו פיתוח רציונאלי שלה, לרבות פתרון הבעיות האמורות.

העסקת עובדים יומיים

לביצוע שירותים ועבודות תחזוקה במטילה מעסיקה רכבת ישראל עובדים ארעיים. עם העובדים הארעיים המועסקים במחוז הדרום של הרכבת נמנים גם עובדים מהשטחים המוחזקים, שחלקם מועסקים בשטח שבתחום הקו הירוק, וחלקם במסילת אשקלון – אל עריש. בסוף 1973 הועסקו ברכבת כ-120 עובדים מהשטחים המוחזקים; השכר ששולם להם בשנת הכספים 1972 הסתכם ב-600,000 ל"י בקירוב.

במחצית השנייה של 1973 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת במשרד המחוזי-דרום ובהנהלת הרכבת, שהקיפה את סדרי העסקת העובדים ואת תשלום שכרם.

1. עובדים מהשטחים המוחזקים מועסקים לפי צורכי העבודה ובהתאם לאישור מהנדס המחוז; העסקתם מתואמת עם הממשל הצנאי במקום. הרכבת מזמינה את העובדים באמצעות לשכות העבודה שבשטחים המוחזקים (על סדרי העסקת עובדים מהשטחים המוחזקים ראה דו"ח שנתי 22, עמ' 525). לגבי כל עובד המתקבל לעבודה ממלא מזכיר המשרד המחוזי שאלון אישי, שבו נרשמים נתונים אישיים של העובד; מספר זיהוי ברכבת; היחידה, שבה יועסק ותפקידו בה; ותנאי שכרו. העובד מצהיר בחתימתו ואם אינו יודע לכתוב, כטביעת אצבע – את נכונות הפרטים. יש סדרי תשלום שונים לגבי עובדים אלה: כל העובדים המועסקים בישראל מקבלים את שכרם באמצעות מדור התשלומים של שירות התעסוקה

(על פעולות המדור הנזכר, ראה בדו"ח זה, בפרק משרד העבודה) עובדים מעזה המועסקים בשטחים המוחזקים, מקבלים, החל ב-1970 את שכרם מהרכבת באמצעות שיקים אישיים, ככל עובדי הרכבת; עובדים מאל-עריש, המועסקים בשטחים המוחזקים, שכרם משולם במזומנים, והוא הסתכם בשנת הכספים 1972, ב-100,000 ל"י בקירוב.

— בדיקת המסמכים המתייחסים לקבלת העובדים העלתה מקרים רבים, שלא הוקפד על מילוי הפרטים הדרושים בשאלון האישי. העדר פרטים מקשה על חישוב מדויק של השכר המגיע לעובד, וכן על בדיקת נכונות השכר ששולם.

2. על כל קבוצת עבודה ממונה מפקח מעובדי הרכבת הקבועים, ומתפקידו לנהל את עבודתה, לרבות את הרישומים על נוכחות העובדים ושעות עבודתם. הרישומים נעשים בטופס "דו"ח נוכחות יומי", שבו מפרטים את הנתונים על שעת תחילת העבודה וסיומה, ועל פיו מכינים מפקחי העבודה גליון שכר חודשי לכל עובד, המהווה בסיס לתשלום שכרו. מפקחי העבודה מאשרים בגליונות השכר החודשיים, שהם עורכים לעובדים, את נכונות הרישומים ודיוקם. לאחר אישורם של הגליונות על ידי יחידת כוח אדם ומהנדס המחוז, הם מועברים למדור המשכורת, שבהנהלת הרכבת, לביצוע התשלום.

— בדיקת דו"חות הנוכחות היומיים של העובדים העלתה מקרים של מחיקות ברישומים על הנוכחות ועל שעות העבודה. הוסבר למשרד מבקר המדינה, כי סיבת הדבר, שבשטחים הנזכרים מתעוררים קשיים בקיום סדרי עבודה מקובלים. לדעת הביקורת גם בנסיבות לא נוחות יש להקפיד על תקינות הרישומים. ללא הקפדה אין אמצעי בקרה, שיבטיח, שהתשלומים יהיו בגובה הנכון ויגיעו למי שזכאי להם.

3. בדיקה מסורגת של גליונות השכר המתייחסים לתשלום במזומנים לעובדים מאל-עריש, העלתה, שבצעד שכלל העובדים הארעיים ברכבת מקבלים יחד עם התשלום גם פירוט של הרכב שכרם, לא הנהיגה הרכבת לגבי העובדים מאל-עריש הסדר זה.

העובדים חותמים את שמם על קבלת השכר בכמה אופנים: חתימה רגילה; טביעת אצבע; או חותמת גומי אישית, שעליה רשום שמו של העובד.

— נמצאו הבדלים בולטים בצורות החתימה של העובדים בגליונות השכר, בהשוואה לחתימתם בגליון האישי. יש אשר עובדים, שחתמו את שמם בשאלון האישי, אישרו קבלת שכרם בגליונות השכר, בטביעת אצבע. הועלו מקרים שהיה לכאורה הבדל בין החתימה של העובד בשאלון האישי לבין חתימתו בגליון השכר, או לבין החתימה של אותו עובד בגליונות השכר המתייחסים לחודשים שונים. במקרים רבים נמצאו חתימות זהות, לכאורה, המת-ייחסות לעובדים שונים. בשלושה מקרים אף נמצא שהמפקח, שהכין בעצמו את גליונות השכר, חתם את שמו על קבלת התשלום במקום המיועד לחתימת שמו של העובד הזכאי לתשלום, בלי לציין את ההסבר לכך. בשלושה מקרים אחרים נרשם תשלום לעובדים בגליון השכר על אף שלא חתמו בגליון על קבלתו.

הוסבר, שסיבת הליקויים הנ"ל נעוצה בכך, שחלק מהעובדים לא היו נוכחים במקום, כעת ביצוע התשלום; ולכן נמסר השכר לעובד אחר, שחתם בטביעת אצבע או בכתב על קבלת הכסף כדי למסרו לעובד, שהשכר מגיע לו. בתשובתה הודיעה הרכבת, כי החל ב-1974 יונהג גם לגבי העובדים מאל-עריש תשלום שכר בשיקים.

משרד מבקר המדינה העיר להנהלת הרכבת, שהממצאים שהועלו אינם מתיישבים עם כללי ניהול עובדים ומינהל כספים ציבורי תקין, ודרש, שהנהלת הרכבת תערוך בדיקה מפורטת, שתכלול בירור עם העובדים עצמם כדי לוודא, אם אמנם הסכומים ששולמו הגיעו בכל המקרים לזכאים ולהם בלבד.