

רכבת ישראל

פעולות ביקורת

בהנהלת מחלקת המכונאות ובבתי המלאכה בחיפה נערכה ביקורת על התכנון והביצוע של פעולות התחזוקה.

במחלקת ההנדסה של הרכבת ישראל ובשני המשרדים המחוזיים, צפון ודרום נבדקו קדרי תחזוקת מסילות.

בדבר ממצאי מעקב אחר תיקון ליקויים ראה בדו"ח זה, בפרק "ממצאי מעקב" — רכבת ישראל.

מחלקת המכונאות

1. רשת מסילות הברזל בארץ פרושה מנהיגיה בצפון ועד למתקן לייצור פוספאטים בנחל צין, בדרום. לקיום התנועה מחזיקה רכבת ישראל בצי של למעלה מ-2,300 קרונות משא, קרונות נוסעים וקטרים (להלן ניד). ניד זה, שהוליד בשנת הכספים 1977 כשלושה מיליון נוסעים ו-4.2 מיליון טונות של משא, מהווה גורם בעל משקל ניכר במשק התובלה היבשתית של המדינה.

על תכנון התחזוקה של הניד, על ביצועה ועל הפיקוח עליה מופקדת מחלקת המכונאות ברכבת ישראל, הכוללת בתי מלאכה מרכזיים, שני מוסכים ומכון דיזלים. לשנת הכספים 1977 נקבע למחלקה תקן כוח אדם של 622 משרות. ב-31.3.1978 הועסקו בה 676 עובדים, מהם 222 בהפעלת הקטרים, 417 עובדי תחזוקה ו-37 עובדי מינהל. בשנת הכספים 1977 הסתכמו כלל ההוצאות של המחלקה בכ-110 מיליון ל"י ולשנת הכספים 1978 הועדו לפעולותיה 156 מיליון ל"י. הוצאותיה לתחזוקת קרונות משא ונוסעים: בשנות הכספים 1975—1977, הסתכמו כדלהלן: ב-1975 — 22.2 מיליון ל"י; ב-1976 — 27.2 מיליון ל"י; וב-1977 — 33.8 מיליון ל"י. לשנת הכספים 1978 הועד לבדק קרונות סכום של 55.8 מיליון ל"י. חלקם של בתי המלאכה בהוצאות התחזוקה בשנים האחרונות הסתכמו כלהלן: ב-1975 ב-12.3 מיליון ל"י, ב-1976 ב-15.7 מיליון ל"י וב-1977 בכ-20 מיליון ל"י. יתרת הסכומים שולמה לגורמי חוץ, שעבודות תחזוקה נמסרו להם.

2. בחודשים מארס—אוגוסט 1978 ערך משרד מבקר המדינה, לסירוגין, ביקורת על פעולות מחלקת המכונאות (להלן — המחלקה) בתחום התחזוקה. נבדקו היקף הניד וגילו, תכניות תחזוקה וביצוען למעשה, וכן מסירת עבודות תחזוקה לגורמי חוץ; הבדיקה נערכה בעיקרה בהנהלת המחלקה ובבתי המלאכה בחיפה (ביקורת קודמת על בדק קרונות נערכה ב-1972 — ראה דו"ח שנתי 23, עמ' 633).

היקף הניד וגילו

ב-31.3.1978 הסתכמה מצבת הניד של הרכבת ב-2,149 קרונות משא (כולל 58 קרונות שירות), 114 קרונות נוסעים ו-58 קטרים. ההשקעה בניד, לפי העלות לאותו מועד, הסתכמה בכ-280 מיליון ל"י, הפעלתו התקינה של ניד תלויה, במידה רבה, במצבו הטכני ובגילו, ולכך נודעת השפעה על מצב התחזוקה והבטיחות.

— גילו של הניד הוא גבוה, ועל כך עמדה כבר הביקורת הקודמת שנערכה ב-1972. השוואה של הנתונים שהובאו בביקורת הקודמת עם אלה, שהועלו בביקורת הנוכחית, מראה, שחלה הרעה בתחום זה: בשנים האחרונות נרכשו אמנם מספר קרונות נוסעים, אולם עם זאת אחוז הקרונות שגילם היה נמוך יחסית — 6 עד 10 שנים — ירד מ-32.7% במארס 1972 ל-8.8% במארס 1978; לעומת זאת עלה מספר הקרונות שגילם מ-11 עד 15 שנה מ-21.8% ל-29%, ואלה שגילם מעל 15 שנה מ-41.5% ל-55%; רק שמונה קרונות גילם נמוך מ-5 שנים. באשר לקרונות משא התברר, שגילם של כ-820 מהם עולה על 30 שנה (39%), וכ-670 גילם 17—30 שנה (כ-32%). מבין 58

הקטרים, 5 גילם 1-7 שנים; 8 גילם 13-14 שנים ו-45 גילם מעל 15 שנה. ואמנם, לפי נתוני המחלקה, חלק ניכר מהקטרים — כ-30% מקטרי הדיול הרגילים וכ-60% מקטרי דיול לעיתוק ולשירות — נמצא תמיד בתיקון, בבדק או בשיקום.

תכנון התחזוקה וביצועו

1. מדי שנה בשנה מכינה המחלקה תכניות תחזוקה לקרונות המשא והנוסעים ולקטרים. התכניות לתחזוקת הקרונות כוללות נתונים על מספר הקרונות לסוגיהם, המיועדים לבדק מתוכנן, תוך פירוט מהות הבדק שיש לבצע ושעות העבודה, הדרושות לביצוע סוגי עבודות התחזוקה השונים; התכניות מושתתות על תדירות הבדק הנדרשת לביצוע סוגי עבודות התחזוקה השונים; התכניות לתחזוקת קטרים כוללות נתונים על היקף והמהות של העבודות שיש לבצע בקטרים לסוגיהם. התכניות השנתיות כוללות גם אומדן על היקף התיקונים הצפויים בעקבות קלקולים מקריים תוך כדי תפעול הגיד. על סמך תכניות התחזוקה השנתיות מכינה המחלקה תכניות תחזוקה חודשיות, המועברות לביצוע.

תכניות התחזוקה של קרונות משא מבוססות על התדירות הבאה: 4 שנים — בדק תקופתי, 8 שנים — בדק בינוני, ו-16 שנים — בדק כללי; לעומת זאת, הסטאנדארד המקובל באירופה המערבית קובע תקופות של 3, 6 ו-12 שנה, בהתאמה. על עניין זה העירה הביקורת פעמים מספר בעבר ולאחרונה בביקורת הקודמת.

2. — הבדיקה, שהתייחסה לשנות הכספים 1975-1977, העלתה, כי הרוב המכריע של קרונות הרכבת הטעונים בדק אינם עוברים אותו כלל. חלק ניכר מהם אינו נכלל בתכניות הבדק, וגם באותו חלק שנכלל בתכניות הבדק המתוכנן אינו מתבצע, כפי שעולה מהטבלה שלהלן:

מספר קרונות הטעונים בדק לפי הסטאנדארד של הרכבת	מלאי קרונות (1)	אחוז קרונות הטעונים בדק שלא עבר בדק	
		הביצוע	הביצוע
1,589	2,144	183	88.6
1,358	2,118	120	91.2
1,400	2,118	105	92.5

(1) אינו כולל קרונות שירות.

בקרונות הנוסעים מן הצורך היה לבצע בשלוש השנים הנ"ל בדק בכ-325 קרונות, אולם למעשה בוצע הבדק ב-195 קרונות בלבד (60%).

מהאמור לעיל יוצא, שהיקף הבדק בפועל נפל בהרבה לא רק מהנקבע בסטאנדארדים הבינלאומיים, אלא אף מהתכניות שהקימה הרכבת עצמה.

3. הביקורת ריכזה, לגבי כל קרון מהקרונות שעברו בדק תקופתי ובינוני, נתונים בנוגע לתאריך הכנסתו לבתי המלאכה ולהוצאתו לאחר הבדק, כדי לקבוע את פרק הזמן הממוצע, שבו נמצא הקרון בשטח לשם בדק ותיקון. הבדיקה שהקיפה 68 קרונות משא, שעברו בדק תקופתי ובינוני בשנת הכספים 1977, העלתה, שבהשוואה למצב ב-1972 בעת עריכת הביקורת הקודמת, חלה עלייה ניכרת במשך שהותם של הקרונות בשטח בתי המלאכה, כדלקמן:

1972		1978		זמן שהות הקרון בשטח בתי המלאכה (במים)
%	מספר קרונות	%	מספר קרונות	
43	38	1	1	עד 30
37	34	12	8	31-40
11	10	19	13	41-50
9	8	37	25	51-90
—	—	31	21	מעל 90
100	90	100	68	סה

כדי לעמוד על הגורמים המביאים להשהיית הקרונות בשטח בתי המלאכה, בדקה הביקורת את תהליך הטיפול בכל הקרונות, שעברו בשנת הכספים 1977 בדק תקופתי ובינוני, ואילו לגבי תיקון מקרי נבדק מדגם של 87 מבין 348 קרונות משא שעברו תיקון כזה (25%). להלן הממצאים העי-קריים שהועלו בבדיקה:

(א) — משך הזמן שעבר מעת הכנסת הקרון לשטח בתי המלאכה עד לקביעת פרטי התיקון הנדרש הגיע לעתים לכדי שבועיים ימים; מעת קביעת פרטי התיקון עד להוצאת פקודת העבודה במקרים של תיקוני נזק — מ"צ עד 9 שבועות; בלמעלה מ-20% מהמקרים של בדק תקופתי ובינוני הגיעה השהייה בין הוצאת פקודת העבודה לבין תחילת העבודה בפועל עד 3 חודשים ויותר. בכל אותה עת עמדו הקרונות ללא טיפול.

(ב) כדי לעמוד של שלבי הטיפול השונים בקרונות משא לאחר הגעתם לשטח בתי המלאכה ועד יציאתם משם, התייחסה הביקורת במיוחד לקרונות, שהיו בבדק מתוכנן ומקרי ושהו בשטח בתי המלאכה מעל ל-60 יום.

— התברר, שבחלק ניכר מהמקרים מהוות שעות העבודה, שהושקעו למעשה בבדק ובתיקון, רק חלק קטן בלבד מסה"כ השעות, שהקרונות שהו בשטח בתי המלאכה, ומסה"כ השעות שהקרונות היו בתהליך העבודה לאחר הוצאת פקודת העבודה. דבר זה מצביע על כך, שבתהליך העבודה חלו הפסקות ממושכות בין פעולה אחת לרעותה.

(ג) כתוצאה מעיכובים ניכרים בביצוע העבודה הצטבר בשטח בתי המלאכה מספר רב של קרונות שהמתניו לתיקון: ביום 31.3.1978 היו בשטח בתי המלאכה 129 קרונות, שהמתניו לבדק ולתיקון גים, כשליש מהם — 44 קרונות — הגיעו עוד בשנים 1973—1975, 14 בי"ד 1977, ו-58 בי"ד 1978.

4. משרד מבקר המדינה ערך השוואה, על פי נתוני בתי המלאכה, לגבי קרונות משא, שעברו בדק לסוגיו השונים בשנות הכספים 1969—1971 ושאליהם התייחסה הביקורת הקודמת (להלן תקופה א'), לבין היקף הביצוע בשנות הכספים 1975—1977 (להלן תקופה ב'), כדלקמן:

ס"ה	נזק	מקרי	ס"ה	תקופתי	בינוני	
1,927	335	1,637	1,327	799	528	תקופה א'
1,078	107	971	353	278	76	תקופה ב'
						היחס בין ב' ל-א'
55.9	31.9	59.3	26.6	34.8	14.4	(באחוזים)

— הטבלה דלעיל מצביעה על כך, שחלה ירידה ניכרת ביותר בתפוקה של הבדק, שבוצע על ידי המחלקה: מספר הקרונות, שעברו בדק בינוני בבתי המלאכה, ירד בתקופה ב' לעומת תקופה א' בכ-85%. ומספר הקרונות שעברו בדק תקופתי ירד בכ-65%; מספר הקרונות שעברו בדק מקרי ובדק של נזק ירד בתקופה ב' בכ-44%, הגם שלא חלו תנודות משמעותיות במספר העובדים שהועסקו על ידי הרכבת בביצוע הבדק בבתי המלאכה: בתקופה א' הועסקו 217—229; בתקופה ב' 227—240.

5. תדירות נמוכה של הבדק ואי ביצוע של תכניות התחזוקה השנתיות בשיעור ניכר התבטאה בכך, שבמספר גדול של קרונות משא לא בוצע בדק במשך פרק זמן, העולה על תקופה של ארבע שנים. כדי לעמוד על ההשפעות הנגרמות ממצב דברים זה, ריכזה הביקורת נתונים לגבי 1,629 מתוך 2,050 קרונות משא שהיו ברשות הרכבת באוגוסט 1978, וסיווגה אותם לקבוצות, לפי השנה שנעשה בהם בדק. התברר שב-1,018 קרונות (2/3) לא בוצע בדק מתוכנן בתקופה שעלתה על ארבע שנים, מהם כמחצית לא היו בבדק מתוכנן בין 5 ל-7 שנים, וכמחצית לא היו בבדק בינוני ותקופתי בין 8 ל-11 שנה. בי"ד 1,567 מתוך 1,629 הקרונות לא בוצע בדק כללי; רק בשנים האחרונות בוצע בדק כללי ב-54 קרונות (4%), ברובם המכריע — על ידי גורמי חוץ (ראה להלן).

6. את הקרונות המיועדים על פי התכנון לבדק, יש להוציא ממעגל העבודה ולהעביר לשטח בתי המלאכה. העובדים, העוסקים בבדיקת הקרונות, נמנים עם המוסכים של המחלקה ומוצבים בתחנות רכבת קבועות מראש ומתפקדים לזהות, לפי מספרם הידורי, אותם קרונות שבא תורם לבדק מתוכנן או אלה שנתגלה בהם נזק או קלקול מקרי בעת הגעת הרכבות לתחנות האמורות. הבדקים מכינים שוברי דרישה לגבי הקרונות ורושמים בהם את סוגי הבדק או התיקון הדרושים. שוברי הדרישה מועברים לעובדי מחלקת התנועה, ועליהם לרכו את הקרונות ולהעבירם לשטח הסדנה ללא דיחוי. הפעולות האמורות מחייבות תיאום בין המחלקה לבין מחלקת התנועה.

— מעיון במסמכים עולה, שלא תמיד היה תיאום מספיק בין שתי המחלקות: קרונות שנפסלו בבדיקה לא הוצבו לחיקון כנדרש, אלא הומשך בהפעלתם; היו מקרים, שבמקום לא נמצא בודק קרונות (בתחנת בני ברק ובתחנה שבנמל אשדוד).

7. המחלקה אינה מבצעת בעצמה את פעולות הבדק הכללי ושיקום הקרונות, אלא מוסרת אותן לביצוע גורמי חוץ. בשנות הכספים 1975–1977 הוציאה הרכבת מספר מכרזים מצומצמים כדי לקבל הצעות מחיר לביצוע פעולות אלה. על פי המכרזים, חתמה הרכבת, עד למועד סיום הביקורת באוגוסט 1978, על 12 חוזים עם מפעלים לביצוע עבודות תחזוקה ושיקום בכ-100 קרונות. ההיקף הכספי של העבודות הסתכם בכ-6.3 מיליון ל"י. בדיקה של דרכי מסירת העבודות ושל תנאי החוזים שהרכבת חתמה. עם מבצעי העבודות העלתה:

(א) — במסמכי מכרז, שפורסם במאי 1976, לא נכללו מספר תנאים חשובים כמקובל: סכום הפיצויים בעד פיגורים; כפיפות התשלומים למדד וסוגי המדד; הערבות הנדרשת; וגובה המקדמה שתנתן לזוכה בעבודה. כתוצאה מכך: התנאים, שנכללו בהצעות שהוגשו למכרז האמור, לא היו זהים, אך כל ההצעות נתקבלו. כך דווגמה אושרה הצעת חברה אחת לקבלת מקדמה בשיעור 10% ושל חברה שנייה — בשיעור 20%.

(ב) — ב-9 מבין 12 המקרים מסרה הרכבת את הקרונות לחיקון, לתקופה שנעה בין כחודשיים ועד לשנה, לפני שנחתם חוזה עם המבצעים. ב-5 מקרים לא כללה הרכבת בחוזים תנאים בדבר תשלום פיצויים על ידי המפעלים עבור פיגורים בביצוע העבודות מעבר למועדים שנקבעו. במקרים שנקבע על ידי הרכבת, בחוזה, תשלום פיצויים, הם היו בשיעורים שונים.

*

מממצאי הביקורת עולה, כי חלה נסיגה של ממש בתדירות הבדק והתחזוקה של הניד ברכבת ישראל — תדירות, שגם בעבר נפלה מהדרוש, כפי שהעיר מבקר המדינה עוד בביקורת הקודמת ב-1972 — אף כי בהיקף הניד ובמספר העובדים לא חלו שינויים מהותיים. עקב זאת, הורע מצבו הטכני של הניד שהוסיף להתיישן ועלה, מדרך הטבע, מספר הקלקולים והתקלות בו: בכל אחת מהשנים 1975–1977 בוצעו במוסכי הרכבת למעלה מ-10,000 תיקונים בקרונות עקב קלקולים או עקב נזקים בתפעול.

הנהלת הרכבת הסבירה בתשובתה למשרד מבקר המדינה מדצמבר 1978, כפי שעשתה בעבר, כי הליקויים שעליהם הצביעה הביקורת, נובעים ממחסור חמור בכוח אדם ובאמצעים. נוכח ההשלכות הבטיחותיות, התיפעוליות והכספיות שיש לנושא, אין לקבל גימוק זה לאורך זמן. לכן מן הצורך הוא שהנהלת משרד התחבורה תבדוק את הנושא לעומקו בשיתוף עם הנהלת הרכבת, כדי למצוא לו פתרון הולם.

אחזקת מסילות

1. אורך המסילה של רכבת ישראל הוא כ-850 ק"מ, מהם כ-550 ק"מ קווים ראשיים וכ-300 ק"מ שלוחות ועקלתונים; מאז מלחמת ששת הימים הוטלה על הרכבת גם ההפעלה והאחזקה של כ-100 ק"מ נוספים של מסילה בקו אשקלון אל עריש.

אחזקתה של המסילה היא באחריותה של מחלקת ההנדסה. תכנון האחזקה והפיקוח על ביצועה הוא בידי הנהלת המחלקה שבמשרד הראשי, ואילו ביצוע העבודות הוא בידי עובדי המחלקה שבשני המשרדים המחוזיים של הרכבת — בדרום ובצפון. במחלקה הועסקו ב-31.3.1978 613 עובדים, מהם 427 קבועים, ו-186 ארעיים. הוצאות המחלקה בשנת הכספים 1977 הסתכמו בכ-56 מיליון ל"י; לשנת הכספים 1978 אושר למחלקה תקציב בסך כ-88 מיליון ל"י.

2. בחודשים נובמבר ודצמבר 1978 ערך משרד מבקר המדינה ביקורת בהנהלת המחלקה ובמחוזות על דרכי אחזקתה של המסילה; נבדקו התכנון והביצוע של אחזקת המסילה. (ביקורת קודמת בנושא זה נערכה ב-1972 — ראה דו"ח שנתי 23, עמ' 628).

תכניות האחזקה

1. במשך הזמן נגרמות שחיקה ודפורמאציה הדרגתיות במסילה, המתבטאות בעיקר בהתבלות האדנים והפסים, בהתרחבות המסילה, ובשינויים באיזון המסילה לאורכה ולרחבה. מעת שמתחילים שינויי בליה במסילה, משפיע הדבר על המסילה כולה, ומשום כך שואפת הרכבת, שכל ליקוי במצב המסילה יתוקן מיד עם היווצרו כדי למנוע התבלות מהירה של יתר מרכיבי המסילה. מטרת האחזקה היא לבצע את הפעולות הדרושות במגמה להגדיל את משך החיים של החומרים, שהמסילה בנויה מהם, וכן לאפשר נסיעה נוחה ובטוחה. עבודות האחזקה העיקריות הן: החלפת פסים, אדנים ומפלגים; הידוק וסירגול המסילה; תיקון רוחב המסילה; ביטול שקעים; שימון ושיקום מפגשים ועבודות הקשורות בתשתית המסילה. לביצוע העבודות נעזרת הרכבת בכלים מיכאניים מסוגים שונים, כולל ציוד מיכאני כבד.

2. לקראת כל שנת כספים מכינה הנהלת המחלקה תכנית אחזקה, שיש לבצעה כדי להבטיח את תקינות המסילות. כבסיס להכנת התכניות משמשים סקר מסילות, שמתבצע, אחת לשנה ע"י קרובות מיוחדת, וכן בדיקת מצב המסילה על ידי מפקחים.

על פי המידע, שמתקבל מבדיקות אלה, קובעים את העבודות ואת החומרים הנדרשים לביצוען. לפני הכנת תכנית האחזקה מעבירים מהנדסי המחוזות להנהלת המחלקה את דרישותיהם לגבי כח אדם וחומרים. הנהלת המחלקה קובעת במסגרת מדיניותה הכוללת, את הדרוש לביצוע ועל פי התקציב שאושר מכינים לאחר מכן תכניות אחזקה מעודכנות.

כדי שתכנית האחזקה השנתית תוכל לשמש מסגרת מחייבת וכלי פיקוח יעיל על ביצוע העבודות המתוכננות, מן הצורך שהיא תכלול פירוט ונתונים על העבודות וסוגיהן, מצד אחד, ועל התשומות הדרושות לביצוע אותן עבודות — כח עבודה וחומרים, מצד שני. פירוט כזה, לא תמיד ניתן לקבוע לגבי כל היקף עבודות האחזקה, אולם יש לשאוף לפירוט רב ככל שניתן.

3. מעיון בתכניות האחזקה לשנות הכספים 1977 ו-1978 עולה, שמחלקת ההנדסה נוהגת לכלול בהן סעיף "תחזוקה כללית", שבו היא קובעת מספר כולל של ימי עבודה ללא פירוט לעבודות, כגון חיווך, שימון וביטול שקעים במסילה. לגבי סעיפי אחזקה אחרים ניתן פירוט מלא, כולל ימי עבודה, סוג העבודה שיש לבצע, הקטע שבו תתבצע העבודה והתשומות הדרושות לכך. העדר פירוט לגבי אחזקה כללית המהווה מרכיב נכבד בהיקף העבודות המתוכננות, מביא לכך, שחלקם של ימי העבודה שאינם מפורטים בתכנית השנתית הוא גיכר, כפי שעולה מהטבלה הבאה:

מחוז הדרום			מחוז הצפון		
שנת הכספים	ימי עבודה בתכנית השנתית	ימי עבודה לא מפורטים	% ללא פירוט	ימי עבודה לא מפורטים	ימי עבודה בתכנית השנתית
1977	24,115	34,948	58.6	14,138	22,497
		(1) 9,004			8,216
		43,952			30,713
1978	23,979	33,565	70.1	16,822	17,234
		(1) 8,000			7,176
		41,565			24,410

(1) קו אשקלון — אל עריש.

יוצא, ששיעור ימי עבודה בלתי מפורטים, המתייחסים ל"תחזוקה כללית" נע בין 59% ל-70% במחוז הצפון, ובין 52% ל-65% במחוז הדרום (למעט קו אשקלון—אל עריש).

4. נוסף לתכנון השנתי, נערך במחוזות תכנון עבודה חדשי, הכולל פירוט העבודות שיש לבצע באותו חודש, מספר ימי העבודה והחומרים המתייחסים לכל עבודה. התכנית החודשית כוללת גם פירוט לגבי חלק מהעבודות, שתוכננו במסגרת האחזקה הכללית והיא מוגשת על-ידי המחוזות להנהלת המחלקה לאישור עד העשרה בחודש שלפני הביצוע; בתום כל חודש מדווחים המחוזות למחלקה על הביצוע.

— מעיון בתכניות האחזקה החודשיות של המחוזות לשנת הכספים 1977 התברר, שמספר עבודות שתוכננו על פרסיהן בתכניות אחזקה שנחיות, לא נכללו בתכניות החודשיות: במחוז הצפון לא נכללו בתכניות החודשיות עבודות, שהסתכמו בכ-6,000 מתוך כ-10,000 יום שתוכננו בתוכניות

השנתיות (60%) במחוז הדרום לא נכללו כ־2,200 מתוך כ־13,000 יום שתוכננו (16.6%); 790 יום מתוך 2,200 הימים האמורים מתייחסים לכל העבודות המפורטות, שתוכננו לביצוע בקטע אשקלון—אל עריש. עם זאת נכללו בתכניות האחזקה החודשיות עבודות נוספות, שלא נלקחו בחשבון בעת קביעת תכניות האחזקה השנתית למחוזות (על כך ראה להלן).

ביצוע האחזקה

1. מספר העובדים הקבועים, הארעיים והזמניים, שהיו מועסקים בעבודות האחזקה — מפקחים, ראשי קבוצות, בודקי מסילה, נהגי קרונות ומסילאים — הגיע ב־31.3.1978 ל־322, מהם 110 במחוז הצפון ו־212 במחוז הדרום. ההוצאה הישירה לאחזקת המסילות הסתכמה בשנת הכספים 1977 ב־28 מיליון ל"י, לעומת 15.5 מיליון ל"י בשנת הכספים 1975. בתקופה זו חל גידול של כ־70% בשכר העבודה ובהוצאות נלוות, ושל 140% במחיר החומרים.

2. כדי לעמוד על מידת ביצוע עבודות האחזקה המפורטות לעומת התכנון, ערכה הביקורת בדיקה מדגמית בשני המחוזות לגבי 9 חודשים; יולי—דצמבר 1977, וינואר—מארס 1978.

(א) בחודשים האמורים נכללו בתכנון של מחוז הצפון 66 עבודות מפורטות, שנועדו לביצוע במשך כ־1,700 יום. 17 עבודות מתוכן, שנועדו לביצוע במשך כ־430 יום, לא בוצעו כלל (25.5%); 6 עבודות, שתוכננו לביצוע במשך 180 יום, בוצעו באופן חלקי — הושקעו בהן 106 יום בלבד (58.8%). עם זאת הועסקו עובדי האחזקה בחודשים אלו במשך כ־4,000 יום בעבודות לפי תקציבים מיוחדים, כולל התאמת המסילה הקיימת לשלוחה החדשה שבנתה הרכבת עבור אחד המפעלים, ובתיקון "שימוטים" (ירידת קרונות או קטרים מהמסילה).

(ב) בחודשים האמורים נכללו בתכנון של מחוז הדרום 314 עבודות מפורטות, שנועדו לביצוע במשך כ־9,700 יום. מתוכן כ־110 עבודות שנועדו לביצוע במשך כ־3,000 יום, לא בוצעו כלל (31%); כ־60 עבודות שתוכננו לביצוע במשך 2,370 יום בוצעו באופן חלקי — הושקעו בהן כ־1,080 יום בלבד (45.5%). עם זאת הועסקו עובדי האחזקה בחודשים אלו במשך כ־3,300 יום בעבודות פיתוח (מסילת ה־רצין), ובתיקון שימוטים.

— מהנתונים שהובאו לעיל עולה, שחלק ניכר מהעבודות המפורטות שנכללו בתכניות האחזקה החודשיות לא בוצעו כלל או לא בוצעו במלואן. אחת הסיבות לכך הייתה היענות לצורכי עבודה דחופים ובלתי מתוכננים, כגון במקרי שימוטים.

3. מעיון במסמכים, המתייחסים לביצוע עבודות, שלא תוכננו מראש. התברר, שבשנים האחרונות אירעו שימוטים במספר ניכר, ואלה תבעו ימי עבודה רבים: מיוני 1976 עד יוני 1977 ארעו 102 שימוטים, בהם מעל 20 שגרמו נזק כבד. לתיקון השימוטים הושקעו ע"י הרכבת כ־12,000 ימי עבודה, למעלה מ־22,000 אדני בטון ועץ וכ־15,000 טונות חצץ, בהיקף כספי כולל של כ־10 מיליון ל"י. היקף נזקי השימוטים בשנת הכספים 1977 הסתכם בכ־5 מיליון ל"י ובמחצית הראשונה של שנת הכספים 1978 — בכ־3 מיליון ל"י (אינו כולל הוצאות, המתייחסות לשני שימוטים, שארעו בסוף ספטמבר 1978, ושלגביהם טרם סוכם היקף התיקונים).

במשך השנים 1975—1978 דגה הנהלת הרכבת פעמים מספר בבעיית השימוטים. עד סוף 1978 פעלו ברכבת, נוסף לחוקר יחיד, שתי ועדות חקירה מחוזיות בבדיקת הסיבות לשימוטים. בפברואר 1979 הודיעה הרכבת למשרד מבקר המדינה, שהחל מינואר 1979 בוטלו שתי הוועדות הנ"ל, והוקמה ועדת חקירה ארצית בראשותו של סמנכ"ל למינהל וארגון, ונקבעו קריטריונים לפעולתה. לעניין זה יש חשיבות רבה כיוון שלא זו בלבד שהשימוטים משבשים את מהלכן התקין של הרכבות וגורמים נזקים כלכליים, הם גם אחת הסיבות לביצוע עבודות התחזוקה המתוכננות במידה מצומצמת בלבד.