

הסעת עובדים למפעלים חיוניים

בשנת 1975 ערכה הרשות סקר בדבר דרישות ההסעה בשע"ח של המפעלים החיוניים. נשלחו שאלונים לכ-850 מפעלים חיוניים ורק כ-200 מהם השיבו. הסקר העלה, שהנושא לא הוסדר באופן שיטתי ועדיין לא נמצאו אמצעי הסעה לחלק מהעובדים. במפעלים לייצור מזון חסרו אמצעי הסעה ל-36% מהעובדים; במפעלים חקלאיים ל-33%; במפעלי מערכת הביטחון — ל-14%; ובמשק הכללי ל-29%.

בשנת 1979 הועבר הטיפול באיסוף נתונים על דרישות ההסעה של העובדים המרותקים למפעלים חיוניים, בהסכמת ועדת המל"ח העליונה, לרשויות הייעודיות של משרדי הממשלה. על פי הנתונים שהעבירו הרשויות הייעודיות לרשות ההיסעים, יחסרו אמצעי הסעה ל-20% בקירוב מהעובדים להסעה למפעלים שאליהם ירותקו בשע"ח.

אוטובוסים של מועצות אזוריות

כאמור, לרשות המועצות האזוריות אוטובוסים ומיניבוסים, המשמשים להסעת תלמידים לבתי הספר האזוריים ומיועדים להסיע בשע"ח אנשים מהישובים, שהתחבורה הציבורית לא תגיע אליהם. להפעלת אמצעי תחבורה אלה בשע"ח יחסרו כ-100 נהגים.

בשנת הכספים 1979 הכשיר המרכז לתחבורה — אשדוד, שבמשרד העבודה והרווחה, 41 נהגות אוטובוסים להפעלת האוטובוסים של המועצות האזוריות בשע"ח.

תחזוקה

1. מערך התחזוקה של האוטובוסים בתחבורה הציבורית נשען על המוסכים ועל מלאי החלפים של הקואופרטיבים לתחבורה; לשאר האוטובוסים לא הוקצו מוסכים. מבין כ-230 מכוני אוטובוסים הדרושים, לפי התקנים שאישר משרד העבודה והרווחה, מאוישים כ-35% בלבד.

משרד העבודה והרווחה פנה בנדון לצוות התכנון של מערך התחזוקה של הרכב, המשותף לצה"ל ולמל"ח, אולם עד לסוף 1978 לא נמצא לכך פתרון.

מצבת כוח האדם של מכוני אוטובוסים במוסכים, שהוקצו לטיפול באוטובוסים שאינם בשירות התחבורה הציבורית, גדלה במעט והגיעה, בשנת 1980 ל-40% בקירוב מהדרוש*.

2. על פי רישומי המפקח על כוח האדם במשרד העבודה והרווחה, מספר העובדים הדרושים כדי לתפעל ולתחזק את מערכת הרכבות בשע"ח הוא 1,160 אנשים. השוואת מצבת כוח האדם של רכבת ישראל, בספטמבר 1978, לתקני שע"ח העלתה, שחסרו 92 אנשים. עוד דרוש להפעלה ולאחזקה של הרכבת בשע"ח, כפי שתוכנן, מלאי של חומרי מסילה — אדנים, פסי ברזל ומפלגים. ביוני 1977 פנתה הנהלת הרכבת לרשות העליונה לתחבורה בדרישה להקציב סכום של כ-10 מיליון ל"י לרכישת חומרים אלה.

תקן כוח האדם להפעלה ולאחזקה של מערכת הרכבות בשע"ח היה בשנת 1980 1,314 עובדים. המצבה ל-1 ביולי אותה שנה הייתה 1,106 אנשים. עדיין לא אושר התקציב הדרוש לרכישת מלאי ציוד וחלפים שיהיו דרושים לאחזקת מסילת הרכבת בשע"ח.

רכבת ישראל

מחלקת המכונאות

דו"ח שנתי 29, עמ' 557

היקף הנייד וגילו

הפעלתם התקינה של קטרים וקרונוט משא ונוסעים (להלן הנייד) תלויה במידה רבה במצבם הטכני ובגילם, ולכן נודעת השפעה על מצב התחזוקה והבטיחות. גילו של הנייד שבשירות רכבת ישראל הוא גבוה ועל כך כבר עמד מבקר המדינה בשנת 1972**.

* בעניין תיאום בין צה"ל למל"ח בנושא אחזקת רכב, ראה דו"ח שנתי 30, עמ' 762.

** ראה דו"ח שנתי 23, עמ' 633.

בביקורת משנת 1972, בדבר גיל הנייד עם אלה של 1978 הראתה, שחלה הרעה נוספת בתחום זה, בעיקר כתוצאה מאי הצטיידות מספקת בקרונות וקטרים חדשי ואי הוצאת הכלים הוותיקים מהשירות. בקשר לכך העלתה הביקורת מ-1978, שגילם של 820 קרונות משא עלה על 30 שנים ושל 670 נוספים נע בין 17 ל-30 שנים; בדומה לכך, גילם של רוב קרונות הנוסעים היה מעל 15 שנים. מבין 58 הקטרים שפעלו בשנת 1978 45 פעלו בשירות יותר מ-15 שנים; 30% מקטרי הדיזל הרגילים ו-60% מקטרי הדיזל לעיתוק ולשירות נמצאו תמיד במצב של תיקון.

המצב שופר בחלקו; בשנות הכספים 1978 ו-1979 הוכנסו לשירות 156 קרונות משא משפכיים, מהם 130 קרונות להובלת מחצבים, ו-26 להובלת גרעינים. כן נרכשו בשנת הכספים 1978 ארבעה קטרי דיזל שייעודו להובלת מחצבים כמעטם יתר ממפעל הפוספטים החדש בנחל צין. מאידך, ניווקר בשנת 1979 שני קטרים ובתחילת 1980, שניים נוספים. כתוצאה מכך עלה שיעור הקטרים הרגילים, שנמצאו בתיקון, ובמאסר 1980 הוא הגיע ל-45%. בשיעור קטרי הדיזל לעיתוק ולשירות, שנמצאו בתיקונים לא חל שינוי והוא עמד על כ-60%. במספר קרונות הנוסעים לא חל כל שינוי, וכתוצאה מכך שוב היתה עלייה בגילם הממוצע.

ממצאי הביקורת משנת 1978 הראו, שהשהייה הממושכת של קרונות, שעברו בדק תקופתי ובינוני או שהובאו לבתי המלאכה לצורך תיקון נזקים בשנת הכספים 1977, נגרמה בעיקר בשל עכובים בהוצאת פקודות עבודה ובשל הפסקות שחלו בתהליך העבודה בין פעולה אחת לרעותה:

מתברר, שלעיתים עברו שבועיים עד לקביעת פרטי התיקון הנדרש ועוד שלושה עד תשעה שבו עות עד להוצאת פקודת העבודה במקרים של תיקוני נזק; במקרים של בדק תקופתי ובינוני נמצא, שביותר מ-20% מהמקרים הושהה הטיפול למשך שלושה חודשים ויותר עד לתחילת העבודה.

לא חל שיפור במצב.

כתוצאה מהעיקובים בביצוע העבודה הצטברו בשטח בתי המלאכה מספר רב של קרונות שהמתניו לתיקון; ביום 31.3.78 היו בשטח בתי המלאכה 129 קרונות, שהמתניו לבדק ולתיקונים, כשליש מהם — 44 קרונות — הגיעו עוד בשנים 1973—1975, 14 ב-1977, ו-58 ב-1978.

לא חל שיפור. ביום 31.3.80 היו בשטח בתי המלאכה 79 קרונות, שהמתניו לבדק ולתיקונים. יותר משליש מהם — 29 קרונות — הגיעו עוד בשנים 1973—1978, 11 ב-1979 ו-39 ב-1980; נוסף לכך המתניו בתחנות הרכבת השונות קרונות רבים לתיקון.

מהשוואה של מספר הקרונות שעברו תיקון ובדק בשנות הכספים 1969—1971 (להלן תקופה א') עם אלה שעברו תיקון בדק בשנות הכספים 1975—1977 (להלן תקופה ב') התברר, שאף שלא חלו בשתי התקופות האמורות תנודות משמעותיות בכוח האדם, שהועסק בבתי המלאכה של הרכבת (כ-230 עובדים בממוצע), חלה ירידה של כ-85% במספר הקרונות שעברו בדק בינוני בתקופה ב', ירידה של 65% במספר הקרונות שעברו בדק תקופתי ושל כ-44% במספר הקרונות שעברו בדק מקרי ובדק של נזק. עוד העלתה הביקורת, כי בשל התדירות הנמוכה של ביצוע הבדק ואי ביצועו בשיעור ניכר של תכניות התחזוקה השנתיות במספר רב של קרונות, עלתה התקופה שבה לא בוצע בהם בדק על ארבע שנים.

גם בשנות הכספים 1978 ו-1979 לא חל שינוי ניכר במספר עובדי בתי המלאכה, אך למרות זאת, חלה ירידה נוספת במספר הקרונות שעברו בדק בינוני ותקופתי בהשוואה למספר הקרונות שעברו בדק בשנים 1976—1977; חלה ירידה של כ-49% במספר הקרונות שעברו בדק בינוני וירידה של כ-56% במספר הקרונות שעברו בדק תקופתי. בהיקף ביצוע תיקוני נזק ותיקונים מקריים לא חל שינוי.

מעיון במסמכים עלה, שלא תמיד היה תיאום מספיק בין מחלקת המכונאות, שמתפקידה לאתר בתחנות את הקרונות הטעונים תיקון או בדק ולהוציא להם שובי דרישה לתיקון, לבין מחלקת התנועה והמסחר שאליה מועברים השוברים, ושמנתפקידה לרכז קרונות אלה ולהעבירם לבתי מלאכה; כתוצאה מאי התיאום נמצאו מקרים שקרונות שבבדיקה נפסלו לנסיעה לא הוצבו לתיקון כנדרש, אלא הומשך בהפעלתם.

גם במועד ביקורת המעקב בנובמבר 1980, נמצאו מקרים מספר שבהם קרונות שנפסלו להובלת מטענים עלידי בודק הקרונות ושסומנו כפסולים, הופעלו להובלת מטענים,

לדוגמא: ב-16.4.79 הוטענו שני קרונות פסולים על-ידי תחנת חיפה-מזרח בשליחות לדגון; ביום 19.4.79 קרון נוסף; וב-22.4.79 שוב הוטענו בדגון חמישה קרונות פסולים.

מחלקת המכונאות אינה מבצעת בעצמה את פעולות הבדק הכללי ושיקום הקרונות, אלא מוסרת אותן לביצוע גורמי חוץ. עד לאוגוסט 1978 חתמה הרכבת על 12 חוזים עם מפעלים לביצוע עבודות תחזוקה ושיקום ב-100 קרונות בקירוב. ב-9 מבין 12 המקרים מסרה הרכבת את הקרונות לתיקון, לתקופה שנעה בין כחודשיים ועד לשנה לפני שנחתם חוזה עמם. בחמישה מקרים לא כללה הרכבת בחוזים תנאים בדבר תשלום פיצויים בעבור פגמים בביצוע העבודות מעבר למועדים שנקבעו. במקרים שנקבע בחוזה, תשלום מקדמות או פיצויים, הם היו בשיעורים שונים.

בבדיקה של 8 מבין 12 החוזים, שנחתמו בשנים 1979 ו-1980 (עד ספטמבר) נמצא, שכל העבודות נמסרו לביצוע עוד לפני שנחתמו החוזים, וכי שיעור המקדמה ששילמה הרכבת למבצעים לא היה אחיד ונע בין 15% ל-30% מערך העבודה; בדומה לכך, היה שוני בשיעור תשלום פיצויי פגמים או בוגוס בעבור הקדמת ביצוע העבודה.

בסיכום דו"ח הביקורת משנת 1978 ציין מבקר המדינה בחומרה את העובדה, כי בהשוואה לביקורת משנת 1972 חלה ב-1978 נסיגה של ממש בתדירות הבדק והתחזוקה של נייד הרכבת וקבע, שנוכח ההשלכות הבטיחותיות, התפעוליות והכספיות שיש לנושא אין לקבל את תשובת הרכבת, שליקויים אלה נבעו ממחסור בכוח אדם ובאמצעים, והמליץ שהנהלת משרד התחבורה תבדוק את הנושא לעומק, בשיתוף עם הנהלת הרכבת, כדי למצוא לו פתרון הולם.

כפי שעולה מממצאי המעקב לא חל שיפור במצב. אמנם, נדחלו דיונים בין רכבת ישראל והנהלת המשרד בנושא האמור, אולם אלה לא סוכם עד לסוף 1980.

אחזקת מסילות

דו"ח שנתי 29, עמ' 560

תכניות אחזקה

בתכניות האחזקה לשנות הכספים 1977 ו-1978 כללה מחלקת ההנדסה סעיף "אחזקה כללית", שבו היא קבעה מספר כולל של ימי עבודה ללא פירוט לעבודות כגון חיזוק, 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. שיעורם של ימי העבודה שלא פורטו בתכנית השנתית בשתי השנים שנסקרו היה ניכר, ונע במחוז הצפון בין 59% ל-70% ובמחוז הדרום בין 52% ל-65%.

בתכנית האחזקה לשנת הכספים 1979 קטן חלקן של עבודות האחזקה הכללית שלגביהן לא פורטו באופן מלא. מספר ימי העבודה, ושיעורן היה במחוז הצפון 39% ובמחוז הדרום 46%.

בתכניות האחזקה החודשיות של המחוזות לשנת הכספים 1977 לא נכללו כמה עבודות שתוכננו על פרטיהן בתכניות אחזקה שנתיות: במחוז הצפון לא נכללו 60% מימי העבודה המתוכננים ובמחוז הדרום 16.6%. עם זאת נכללו בתכניות האחזקה החודשיות עבודות אחרות, שלא נכללו בתכנית האחזקה השנתית.

חלקן של העבודות שתוכננו במפורט בתכנית האחזקה לשנת הכספים 1979, ושלא נכללו בתכניות החודשיות, ירד באופן משמעותי במחוז הצפון, והגיע ל-8.6%, ואילו במחוז הדרום לא חל שיפור (20.2%).

ביצוע האחזקה

חלק ניכר מהעבודות המפורטות שנכללו בתכניות האחזקה החודשיות לא בוצעו כלל או בוצעו לא במלואן. אחת הסיבות לכך הייתה היענות לצורכי עבודה דחופים ובלתי מתוכננים כגון, במקרים של ירידת קרונות מהמסילה.

בהשוואה למצב ששרר ב-1978 חל שיפור מסוים, אך חלק מהעבודות שפורטו בתכניות האחזקה החודשיות לשנת 1979 עדיין לא ביצעו.