

נאמר; כי המחסום סגור בדרך כלל, במשך כל היום, דבר הגורם לכך, שנהגים עוברים בין זרועות המחסום, בהנחה שהרכבת איננה עוברת, והדבר עלול לגרום אסון. ממכתב האגף לאגף התנועה, מסוף ספטמבר 1984 מתברר, כי עד לקבלת מכתב אגף התנועה, לא היתה לאגף ידיעה על תקלות במחסום; גם בלשכת הפיקוד של הרכבת וגם בתחנת הרכבת אשקלון לא נמצאו רישומים על תקלות.

בספטמבר 1985, שנה אחרי תיקון התקלה, שוב נמסרה לרכבת הודעה מאזרת, כי המחסום היה סגור. צוין בהודעה, כי לדבריהם של תושבי המקום, רבות התקלות במחסום ולעיתים קרובות אין הוא פועל כהלכה. ממכתב, ששלח אגף התנועה לאגף בנובמבר 1985, מתברר, כי במקרים שהרכבת נכנסה לתחנת אשקלון והמחסום לא התרומם, הרימו אותו עובדי הרכבת באופן ידני, והאירוע לא נרשם כנדרש. בתשובתה הודיעה הרכבת כי הוציאה הוראה בה נדרשו עובדיה לדווח על כל תקלה במחסומים או ברמזורים.



חשיבות רבה נודעת לאחזקה תקינה של מתקני איתות ובטיחות, המופעלים על ידי הרכבת לאורך מסילות הברזל ובתחנות. ממצאי הביקורת מצביעים על כך, שבמקרים רבים לא בוצעו עבודות הבדק והתחזוקה בתדירות ובהיקף הדרושים. לדעת הביקורת, על הנהלת הרכבת לעשות, שנושא חשוב זה, הקשור בשמירה על חיי אדם, יטופל כראוי ובמלוא תשומת הלב.

## ממצאי מעקב

### סלילת שלוחות

דו"ח שנתי 34, עמ' 481

הביקורת בנושא "סלילת שלוחות", נערכה בחודשים מארס - יוני 1983 ופורסמה בדו"ח השנתי 34 עמ' 481.

הביקורת התייחסה בעיקר לנושאים אלה: התקשרות רכבת ישראל עם חברות פרטיות, לצורך סלילת שלוחות לשימושן של חברות אלה, בלי שהובטחו האינטרסים של הרכבת אשר השתתפה במימון התכנון והבנייה של השלוחות; רישום במאון של שלוחות, כוכס של הרכבת; קביעת תעריף לשימוש השוטף שעושות החברות בשלוחות.

בדצמבר 1985 ערך משרד מבקר המדינה מעקב, שתכליתו לבדוק באיזו מידה תוקנו הליקויים שהועלו בדו"ח מבקר המדינה.

אלה ממצאי המעקב:

### שלוחה להובלת מתכות

המסילה שנסללה מתחת הרכבת בקרית גת למפעל מקומי - בלי שנחתם חוזה בין הרכבת לבין המפעל - אינה מופעלת. לכן, טרם נעשה שימוש בהשקעה של 5 מיליון שקל שהוציאה הרכבת במסגרת השתתפותה בסלילת השלוחה (מתוך 26 מיליון שקל שנדרשו לסלילה, הכל במחירי 1982).

## **שלוחה להובלת גרוטאות**

הרכבת חתמה, בפברואר 1981, על חוזה להחכרת שטח בתחנת בני ברק לחברה פרטית, וסללה, על חשבון החברה, שלוחת רכבת. הרכבת לא ערכה תחשיב בדבר התועלת הצפויה לה לעומת ערך הנכס שהחכירה, והרכבת אף לא דרשה מהחברה להתחייב להוביל כמות שנתית מזערית של מטענים. במארס 1985 בוטל, לפי בקשת החברה, החוזה להחכרת השטח ואין משתמשים בשלוחה.

## **נהלי רישום של הוצאות סלילה**

חלקן של החברות הפרטיות במימון סלילת השלוחות שהן רכושה של הרכבת – עדיין אינו רשום בספרי הרכבת כהשקעה, כך שהרכוש שנוסף אינו נכלל גם כיום במסגרת השקעות הפיתוח של הרכבת וגם לא בחשבון הרכוש הקבוע שלה.

## **דמי שלוחה ודמי בדק**

בעקבות הביקורת עורכים כלכלני הרכבת, בקביעות, חישובי עלות לקביעת תעריפי ההובלה ודמי השלוחה, ואלה מתעדכנים עם כל שינוי בתעריף.