

וכבלים, והוא מיועד למכירה או לחיסול (בדבר ציוד מסוג זה בנמל התעופה שלא הופעל — ראה דו"ח שנתי 19, עמ' 497; ודו"ח 21, עמ' 572). עוד נמצאים במחסן חלקי חילוף, שפורקו ממיתקנים שאינם מופעלים או שנרכשו כמלאי חלפים במסגרת תכנית הנווטות הארצית, והם מתאימים למיתקנים אחרים בנמל התעופה ומונפקים ישירות ליחידות או למחסן לחידוש המלאי, וכן חומרים וציוד, שנרכשו בעבור עבודות פיתוח שונות.

— רישום המלאי נוהל בשיטה ידנית. נרשמו הכמויות בלבד, ללא ציון הערך הכספי. בספירת המלאי ל-31.3.1970 נמצאו 1,180 פריטים, ובספירה ל-31.3.1971 גדל מספרם ל-1,800 בקירוב. לא מוינו הפריטים שאינם בשימוש, שהם רוב הטובין במחסן זה. ביחידת הנווטות הארצית התנהל רישום עזר המשקף גם ערך כספי, אולם הוא לא היה שלם. כך, למשל, הוא לא שיקף את ערכם של פריטים, שהוחזרו למחסן על ידי קבלנים לאחר סיום עבודות בתכנית הנווטות הארצית.

בדו"ח של הממונה על המשק הממשלתי ניקב ערכו של המלאי של שירותי הנדסה ליום 31.3.1970 בסך 1.78 מליון ל"י. בהתחשב באופי המלאי ובסדר הרישום, כפי שתוארו לעיל, אין לראות נתונים אלה כמשקפים נכונה את ערך המלאי.

## ממצאי מעקב

### פיקוח על שירותי התחבורה הציבורית — אוטובוסים

דו"ח שנתי 20, עמ' 590

משרד התחבורה לא קבע קריטריונים לאומדן מספרם של האוטובוסים הדרושים בכל מסלול בזמנים השונים. כתוצאה מכך לא סיפקו האוטובוסים, שפעלו בקווים העיקריים, את צורכי האוכלוסייה.

עדיין לא נקבעו קריטריונים; משרד התחבורה הסביר, שקביעת קריטריונים דורשת עריכת סקרים גרחבים וממושכים, שהוא לא יוכל לעמוד בהם. בתיקי משרד התחבורה נמצאו תלונות לא מעטות על תדירות בלתי מספקת של נסיעות בקווים העיקריים.

בנובמבר 1966 הורה משרד התחבורה, שכל רשיון קו, המוצא על ידי המפקחים המחוזיים, ילווה מפת הקו, כדי להקל על משרד התחבורה לפקח על תפעולו של הקו. חלק מהמפות לא הוכן, ובחלקן נעדרו הפרטים הדרושים.

משרד התחבורה מתכנן נוחל חדש, שייכנס לתוקפו בעת חידוש רישיונות הקווים לשנת 1972. לפי נוהל זה, יוכנסו לטופס של רשיון הקו ויהיו חלק בלתי נפרד ממנו: תדריך לנהג — המפרט את תחנות ההורדה והמאסף; לוח זמנים מפורט — שיועבר למשרד על ידי מפעילי השירות — של כל קווי האוטובוסים, שתדירות הנסיעות בהם היא פעם אחת או יותר לכל 15 דקות; לגבי קווים, שתדירות הנסיעות שלהם קטנה מזאת, יאשר המשרד את דפי לוח הזמנים, שיתקבלו מהמפעילים.

בתכנון עבודתם של מבקרי השירותים לא הובאו בחשבון שעות העומס, שבהן צריכה להיות ביקורת מוגברת. אגף המפקח על התעבורה לא עמד על כך, שהמבקרים במחוזות ישתמשו בטפסים, שהוכנו על ידי ועדה פנימית לייעול לעריכת הביקורת על השירותים.

הפיקוח מרוכז עדיין בעיקרו בשעות לפני הצהריים, לדברי המשרד, מחמת מגבלות תקציביות. אגף המפקח על התעבורה יחד עם יחידת האו"ש של המשרד מסיימים את הטיפול בהכנת מערכת טפסים חדשה, שתונהג בקרוב על ידי מבקרי השירותים.

לפי הוראות המפקח במשרד הראשי, הגישו לו המשרדים המחוזיים דו"חות תקופתיים על הפעילות במחוז. בסוף 1968 נפסק הדיווח.

הדיווח של המפקחים חודש באמצע 1969, אולם במחוז ירושלים הוא נפסק שוב בסוף ספטמבר 1970.

מתיקי המשרד לא ניתן לראות ברוב המקרים, אילו פעולות ממשיות הוא נקט בעקבות ממצאיהם של מבקרי השירותים, ואם היה מעקב אחרי דרישותיו לתיקון המצב.

אגף המפקח על התעבורה, יחד עם יחידת האו"ש של המשרד, פועלים להקמת מערכת מעקב, לשם יישום דו"חות מבקרי השירותים.

לעתים לא תאם מספר הקו על גבי השלט שבצד האחורי של האוטובוס את המספר שבחזית. מדו"חות מבקרי השירותים עולה, כי עדיין נמשכים מקרים של שילוט לא נכון; המשרד מעיר על כך בדרך כלל למפעילים.

לפי התקנות רשאי המפקח על התעבורה לכלול ברשיון הקו הוראות בדבר סככות וסידורים אחרים בתחנות. המפקח לא הורה לכלול ברשיונות הקו הוראות בדבר התקנת סככות וספסלים על ידי מפעילי השירות. בסוף נובמבר 1969 הודיע משרד התעבורה, שעד סוף 1970 יקימו הקואופרטיבים כ-300 סככות.

בינואר 1972 הודיע משרד התעבורה למשרד מבקר המדינה, שבשנת 1970 הוקמו למעלה מ-100 סככות וגגונים במחוזות תל אביב והמרכז. במחוז ירושלים הוקמו 100 סככות, ובמחוז חיפה 90 סככות ו-30 גגונים.

המשרד לא כלל בין הבדיקות של מבקרי השירותים את השמירה על מחירי הנסיעה. במיוחד דרושות בדיקות כאלה מיד לאחר שחלים שינויים בתעריף, כדי למנוע חריגות. מבקרי השירות נדרשו, על ידי המשרד, לבקר, אם קיימת חריגה מהתעריפים שנקבעו.

בבדיקות, שנערכו תוך כדי נסיעת האוטובוסים, התברר, כי במספר ניכר של אוטובוסים חסרו ארגזי עזרה ראשונה. והמשרד, לא עשה לתיקון המצב, בהתאם לסמכויותיו. תיקי העזרה הראשונה, שהונהגו במקום הארגזים, לא תמיד כללו את הציוד הדרוש.

משרד התעבורה הקים ועדה לטיפול בנושא, שנתבקשה להגיש את המלצותיה עד סוף פברואר 1972.

מבדיקות על מצב הנקיון באוטובוסים התברר, שבאחוז ניכר מכלי הרכב לא היה מצב הנקיון משביע רצון.

המשרד יזם מבצעי נקיון בתל אביב בשנת 1970 ובירושלים בשנת 1971. עם זאת רבו תלונות הציבור והודעות מבקרי השירות על מצב נקיון, שלא השביע רצון.

עוד ב-1966 דן המשרד עם מפעילי השירותים על הצורך להתקין באוטובוסים, רמקולים שיאפשרו להכריז על התחנות. הם לא הותקנו במידה מספקת.

התקנת רמקולים באוטובוסים הופסקה, מאחר שהמשרד הגיע למסקנה, שהם מטילים מעמסה נוספת על הנהג והכרטיסן.

### מחלקת המוסכים

דו"ח שנתי 20, עמ' 601

**פיקוח על מוסכים.** על פי הוראות מנהל מחלקת המוסכים מ-1966 היה על הבוחנים המחוזיים להגיש לו דו"ח חודשי על פעולותיהם ועל מצב המוסכים שבוקרו; הדו"חות שהוגשו כללו אך ורק נתונים סטטיסטיים על הביקורים השגרתיים של הבוחנים במוסכים לסוגיהם.

בשנת 1970 הופעל במחלקת המוסכים דו"ח מעקב אחרי מצב המוסכים שבוקרו; דו"ח זה הוא בנוסף לדו"ח הסטטיסטי האמור. טופס המעקב שונה לאחרונה, לצורך עיבודו על ידי מחלקת המיכון של המשרד.

במקרים רבים שלחה המחלקה אזהרות חוזרות למוסכים הפועלים בלי רשיון, בלא לנקוט נגדם צעדים ממשיים. על בעליהם של מוסכים לא מורשים רבים הוטלו על ידי בית המשפט קנסות ובמקרים אחדים אף הוצאו נגדם צווי סגירה. בחלק מהמקרים לא נסגרו המוסכים, שנגדם הוצאו צווים אלה.

לא חל שינוי.

בתשובה לתלונות של אזרחים על ביצוע בלתי אחראי של תיקונים במוסכים בלתי מורשים, ציין המשרד, שאין הוא יכול לפעול נגד מוסכים אלה. לעומת זאת לא עשה המשרד די הצורך, כדי להביא לידיעת בעלי הרכב, שרצוי לבצע תיקונים במוסכים מורשים בלבד.

המשרד פרסם מפעם לפעם אזהרות לציבור, שלא לפנות למוסכים בלתי מורשים, אך עדיין במידה בלתי מספקת. המשרד הודיע, שבעקבות ביקורת המעקב, הוא ידאג לפרסום אזהרות לנהגים לעתים יותר קרובות.

כדי להביא להפחתת מספרם של המוסכים הפועלים ללא רשיון, הציע איגוד המוסכים, שרכב, שנתגלו בו במבחן השנתי ליקויים, לא יתקבל למבחן חוזר, אלא אם כן בעל הרכב ימציא אישור ממוסך מורשה על תיקון הליקויים כדבעי. בינואר 1970 הדיעה הנהלת אגף הרישוי למשרד מבקר המדינה, שהיא ניגשה לביצועה של ההצעה באופן נסיוני החל משנת 1970.

בספטמבר 1971 פורסם תיקון לתקנות התעבורה, שלפיו נדרש אישור בדיקה של מערכת הבלמים על ידי מוסך מורשה, כתנאי למתן הרשיון או חידושו. הוראה זו עמדה להיכנס לתוקפה בתחילת 1972, אך המשרד הודיע, שהחליט לדחות את תחולתה, עד לאחר כירור טענות, שהועלו כלפיה בפניות מהציבור.

קציני בטיחות. בסוף 1968 היו לפי הרישומים של מחלקת המוסכים 500 מפעלים המחזיקים או מפעילים 20 כלי רכב או יותר והחייבים למנות קצין בטיחות; 330 מהם לא מילאו אחר התקנות בגידון.

על פי רישומי המחלקה מינואר 1972, רק 260 מפעלים מינו קצין בטיחות; המשرد אומד את מספר המפעלים, שלא מילאו אחר התקנה ב-700.

בחלק ניכר מהמפעלים, שבהם מונו קציני הבטיחות, לא נערך כלל ביקור מטעם המחלקה; ולכן אין למחלקה ידיעה מספקת על מצב הבטיחות של הרכב שהם מפעילים.

בשנת 1971 נערכו מטעם המחלקה 52 ביקורים במפעלים במחוז תל אביב והמרכז, 24 ביקורים במחוז חיפה והצפון, ו-12 ביקורים במחוז ירושלים והדרום.

### החומש

דו"ח 19, עמ' 519

באפריל 1965 הוקם "החומש" - חברה לפרוייקטים תחבורתיים משותפת לעיריית תל אביב ולמשד התחבורה. החומש פעל כוועדה משותפת לעירייה ולמשד, אך סמכויותיו לא הוגדרו בבירור; דבר זה היה חשוב במיוחד, מאחר שהוא לא נרשם כחברה; כתוצאה מכך נגרמו לו קשיים בעניין תקציב ומימון, בקבלת החלטות סופיות ומחייבות ובהקמת ארגון יעיל לביצוע משימותיו.

כדי לפתור את בעיית המעמד החוקי והסמכויות של החומש ולהתגבר על קשיים בקבלת החלטות תקציביות, הועברו בתחילת 1971/72 הפעולות, הקשורות בפיתוח עורקים תחבורתיים בתל אביב, למסגרת ארגונית חדשה, שבה אוחד החומש עם חברת נתיבי איילון בע"מ, הנמצאת בשליטתה של הממשלה (משד התחבורה) ושל עיריית תל אביב. באוגוסט 1971 הוחל בהפעלת מבנה ארגוני חדש של חברת נתיבי איילון, שהוכן על ידי המכון לפירון עבודה.

הדו"ח הכספי ליום 31.3.1968 הכולל את שלוש שנות קיומו של החומש, לא בוקר על ידי רואה החשבון.

לקראת איחוד החומש עם חברת נתיבי איילון בע"מ, הוכן מאזן ליום 31.3.1971, שבוקר על ידי רואה חשבון.