

מספור דו"ח : 13/20

לכבוד

יו"ר ועדת ביקורת

דוח ביקורת בנושא

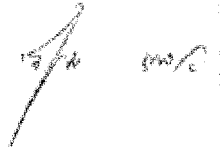
יישום המלצות דוחות מבקר המדינה ברכבת ישראל

סטטוס הדוח : גרסה סופית

מועד ההפצה : 18.2.2021

עורך הדוח : שרון ארדסטני, עו"ד (מהנדס)

מאשר הדוח וחתימתו: אביעד שקדי – המבקר הפנימי.



העתק

מר מיכה מייקסנר – מנכ"ל
ד"ר אלכס דן – המשנה למנכ"ל.
מר נועם פלג – סמנכ"ל ניד
עו"ד הילה שמיר – יועמ"ש
מר דוד בן זקן – מ"מ סמנכ"ל מטענים
מר מיכאל כהן – סמנכ"ל תשתיות
מר אבשלום אלמליח – סמנכ"ל תכנון והפעלה
מר ישראל מרקו – סמנכ"ל בטיחות
מר רן סטרומזה – מ"מ סמנכ"ל כספים
מר דוד פילוסוף – סמנכ"ל תפעול נוסעים
גב' הלית מגידו – מזכירת החברה
מר הראל אבן - מנהל אגף פיתוח מטענים
מר כתריאל מוריה – מנכ"ל חברת הבת למטענים
גב' יסמין כהנא – מנהל הסיכונים

תוכן העניינים

עמוד	נושא	פרק / סעיף
	תקציר מנהלים	
5	מבוא	1
7-18	דו"ח שנתי 66א' - תחזוקה ברכבת - שנת פרסום 2015	2
19-20	דו"ח מיוחד - מוכנות המדינה לרעידות אדמה - תשתיות לאומיות ומבנים - שנת פרסום 2018	3
21-33	דו"ח מיוחד - פעילות הרכבת ושילובה במערך התחבורה הציבורית - שנת פרסום 2019	4
34-35	דו"ח שנתי 70 א' - קידום תחום הכרייה והחציבה בישראל - שנת פרסום 2020	5
36-38	נספח מס' 1 – סיכום דיון משנה למנכ"ל בדו"ח הביקורת	
39-41	נספח מס' 2 – סטטוס עדכני (פברואר 2021) של סעיפי תוכנית הבטיחות אשר ביצועם לא הושלם – כפי שנמסר מחטיבת הבטיחות	

רקע

חוק יסוד: מבקר המדינה, המגדיר בין היתר, את תפקידיו וסמכויותיו של מבקר המדינה, קובע, כי תפקידו של מבקר המדינה, הוא ביצוע ביקורת על מגוון פעולותיהם של משרדי הממשלה, השלטון המקומי וגופים ציבוריים שונים (הגופים המבוקרים), כדי להבטיח שפעולותיהם נעשות בהתאם לחוק, למינהל התקין ולטוהר המידות ועל פי עקרונות של יעילות וחסכון. כמו כן מוסמך מבקר המדינה לבחון כל עניין אחר שיראה בו צורך. כדי שיוכל מבקר המדינה להגשים את תפקידו מעניק לו חוק היסוד סמכות נרחבת לקבל מידע מהגופים המבוקרים, בהתאם לסעיף 3 לחוק היסוד, אשר קובע כי, "גוף העומד לביקורתו של מבקר המדינה ימציא למבקר ללא דיחוי, לפי דרישתו, ידיעות, מסמכים, הסברים, וכל חומר אחר שלדעת המבקר דרושים לו לצורכי הביקורת". רכבת ישראל, מתוקף היותה חברה ממשלתית, הינה חברה המבוקרת ע"י משרד מבקר המדינה וזאת באמצעות דוחות שנתיים ואף באמצעות דוחות מיוחדים. בהתאם להוראות סעיף 21א לחוק מבקר המדינה, התשי"ח-1958 [נוסח משולב] לאחר קבלת דו"ח ביקורת משרד מבקר המדינה, מתמנה צוות פנימי בראשות מנכ"ל רכבת ישראל, אשר דן בדרכים לתיקון הליקויים המפורטים בדו"ח הביקורת. בהתאם להוראות סעיף 21ב לחוק, מדווחת החברה למשרד מבקר המדינה בדבר הדרכים לתיקון הליקויים אשר עליהם החליט הצוות הפנימי בחברה.

סעיף 4(א)(5) בחוק הביקורת הפנימית, תשנ"ב-1992 וכן סעיף מס' 5 בחוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 29.1.19 קובע, כי בין יתר תפקידיו של המבקר הפנימי, בגוף ציבורי, המבוקר ע"י משרד מבקר המדינה (כרכבת ישראל) הוא לבדוק את תיקון הליקויים אשר עליהם הצביע מבקר המדינה.

מסר עיקרי

- מבדיקת הביקורת עולה, כי המלצות דוחות מבקר המדינה הנוגעות לרכבת ישראל, זוכות להתייחסות ולקשב מלא של מנהלי החברה.
- יש להשלים, תוך קציבת לו"ז וקבלת תקציב מגורמי המדינה את ביצוע המלצות העיקריות שעלו בדוחות מבקר המדינה ובין השאר:
 - השלמת כל הפעילויות הרלוונטיות מתוכנית הבטיחות אשר אושרה בדירקטוריון בשנת 2011.
 - השלמת התקנת המערכות לניטור בטיחותי וטכני (גלאי התחממות יתר).
 - השלמת חיזוק ושיקום גשרים.

ריכוז ממצאים – ע"פ סדר חשיבותם

1. נכון לפברואר 2021, 76% מסך הפעילויות שנקבעו בתכנית הבטיחות לביצוע ע"י רכבת ישראל (תוכנית הבטיחות משנת 2011 אשר אושרה בדירקטוריון) הושלמו, זאת בעוד הרכבת לא תוקצה בגין ההסכם וכל הפעילות התבצעה/מתבצעת ממקורות קיימים – דו"ח מבקר המדינה 66 א' – תחזוקה ברכבת 2015.
2. החל משנת 2017, בה בוצע סקר הנדסי לעמידותם של הגשרים במפגשי כביש רכבת, טרם הושלם הליך שיקומם של כל הגשרים אשר סקר הנדסי זה, הצביע על ההכרח בשיקומם – דו"ח מיוחד של מבקר המדינה – מוכנות לרעידות אדמה 2018.
3. טרם הושלמה התקנת המערכות לניטור בטיחותי וטכני (גלאי התחממות יתר) – דו"ח מבקר המדינה 66 א' – תחזוקה ברכבת 2015.
4. הושלמה התקנת מסננים כחלק מתוכנית לצמצום זיהום האוויר בקרונות הכוח עליהם סוכם עם המשרד לאיכות הסביבה, אך יש עוד אלמנטים בתוכנית (נייד ותחנות) הנדרשים להשלמה.
5. לאור מצוקת החניה בקרבת תחנות הרכבת, בשנים האחרונות מתווספים מקומות החניה בסביבת תחנות הרכבת, ומצאי המקרקעין הפנויים בסביבת התחנות לחניה הולך ואוזל ולכן, נבחנת בחינה ראשונית גם הקמת חניונים בקומות.
6. לנוכח הצפיפות הגואה ברכבות ובמיוחד בשעות השיא של הביקוש, הוחלט לפני מגפת הקורונה ובאישור משרד התחבורה, על איסור העלאת אופניים לרכבות בשעות השיא, ולעת עתה, הופסק, הפרויקט של התאמת הנייד לנשיאת אופניים וזאת עד לגיבוש מדיניות ברורה בנושא. הרכבת פועלת למתן פתרונות לחניית אופניים בתחנות.
7. נמצא, כי בתגובה לממצאי משרד מבקר המדינה בנוגע לחולשה של רכבת ישראל בעת קבלת החלטיות מהותיות הקריטיות לחברה (כגון: הסכם מיקור חוץ ואישור הסכם קיבוצי עם העובדים) דן הדירקטוריון בחוזרי רשות החברות הממשלתיות הרלוונטיים ולאורם, קבע מתווי דיווח ואישור הסכמים עם וועד העובדים בדירקטוריון.
8. השירות וכנגזרתו – עלה כי דיוק הרכבות (אשר במועד ביצוע הביקורת עמד על כ-95%) השתפר באופן משמעותי.
9. מתבצעים צעדים להגדלת המודעות הנוסעים למצוי זכאותם לפיצוי וכן גונו והוקלו הדרכים לקבלת פיצוי בעת איחור הרכבת.
10. נמצא בהמשך להמלצת מבקר המדינה לרכבת, לפעול לשיפוץ תחנות הרכבת ולהתאמתן לגידול במספר הנוסעים, השקיעה רכבת ישראל במחצית הראשונה של שנת 2020, במהלך השבתת תנועת הרכבות עקב מגפת הקורונה, עשרות מיליוני שקלים, בשדרוג ושיפוץ תחנות רכבת.

המלצות – ע"פ סדר חשיבותן

1. השלמת כל הפעילויות שנקבעו בתכנית הבטיחות (תוכנית הבטיחות משנת 2011 אשר אושרה בדירקטוריון) כמפורט בהמלצת מבקר המדינה.
2. בניית תוכנית עבודה להשלמת כל הפעילויות שנקבעו בתכנית הבטיחות, הכוללת לו"ז (לרבות תאריכי יעד להשלמת ביצוע) סדרי עדיפויות, תחומי אחריות, משאבים וכו'.
3. האצת השלמת העבודות בכלל הגשרים אשר נמצאו דרושים שיקום וחיזוק ועמידות ברעידות אדמה, בסקירה ההנדסית בשנת 2017, השלמת העבודות עד סוף שנת 2021.
4. הקפדה על ביצוע מעקב שוטף לגשרים אשר נדרשו למעקב, בסקירה ההנדסית בשנת 2017.
5. קציבת לו"ז להשלמת הקמת המערכות לניטור בטיחותי וטכני (בין השאר מערכות המונעות התחממות יתר) כמפורט בתשובת הרכבת למשרד מבקר המדינה בשנת 2015, השלמת העבודות עד סוף שנת 2021.
6. השלמת הטיפול בזיהום האוויר בכל התחנות אשר בהן נרשמה חריגה.
7. השלמת התקנת המסננים בנייד, ע"פ דרישות המשרד לאיכות הסביבה וזאת בכפוף לאישורי תקציב ייעודיים לנושא.
8. ביצוע עבודות מטה פנימית, בנוגע לנושא איכות הסביבה, לכלים הרכבתיים אשר אינם עומדים להיגרט במהלך חמשת השנים הקרובות.
9. על אגף פיתוח מטענים בשילוב חטיבת המטענים, להמשיך ולפעול עם גורמי התכנון ומשרד הממשלה לגיבוש פתרונות למסילות ומסופי פריקה וטעינה.
10. המשך גיבוש פתרונות חנייה בקרבת תחנות הרכבת.
11. גיבוש מדיניות ברורה בנושא המשך הפרויקט של התאמת הנייד לנשיאת אופניים והבאתה לאישור משרד התחבורה.

1. מבוא

רקע

חוק יסוד: מבקר המדינה, המגדיר בין היתר, את תפקידיו וסמכויותיו של מבקר המדינה, קובע, כי תפקידו של מבקר המדינה, הוא ביצוע ביקורת על מגוון פעולותיהם של משרדי הממשלה, השלטון המקומי וגופים ציבוריים שונים (הגופים המבוקרים), כדי להבטיח שפעולותיהם נעשות בהתאם לחוק, למינהל התקין ולטוהר המידות ועל פי עקרונות של יעילות וחסכון. כמו כן מוסמך מבקר המדינה לבחון כל עניין אחר שיראה בו צורך. כדי שיוכל מבקר המדינה להגשים את תפקידו מעניק לו חוק היסוד סמכות נרחבת לקבל מידע מהגופים המבוקרים, בהתאם לסעיף 3 לחוק היסוד, אשר קובע כי, "גוף העומד לביקורתו של מבקר המדינה ימציא למבקר ללא דיחוי, לפי דרישתו, ידיעות, מסמכים, הסברים, וכל חומר אחר שלדעת המבקר דרושים לו לצורכי הביקורת." רכבת ישראל, מתוקף היותה חברה ממשלתית, הינה חברה המבוקרת ע"י משרד מבקר המדינה וזאת באמצעות דוחות שנתיים ואף באמצעות דוחות מיוחדים.

תיקון הליקויים

בהתאם להוראות סעיף 21א לחוק מבקר המדינה, התשי"ח-1958 [נוסח משולב] לאחר קבלת דו"ח ביקורת ממשרד מבקר המדינה, מתמנה צוות פנימי בראשות מנכ"ל רכבת ישראל, אשר דן בדרכים לתיקון הליקויים המפורטים בדו"ח הביקורת. בהתאם להוראות סעיף 21ב לחוק, מדווחת החברה למשרד מבקר המדינה בדבר הדרכים לתיקון הליקויים אשר עליהם החליט הצוות הפנימי בחברה.

מטרת הביקורת

מעקב אחר יישום המלצות דוחות מבקר המדינה, ע"י רכבת ישראל וחברת הבת למטענים.

שיטת הביקורת

במהלך שנת 2020 (אשר במהלכה פורסם, דו"ח נוסף של מבקר המדינה בעניין הרכבת – הובלת מטענים ברכבת, אשר אליו דו"ח זה אינו מתייחס) בחנה הביקורת הפנימית בחטיבות הרכבת השונות, את יישום ההמלצות הרלוונטיות לרכבת ישראל כמשתקף בדוחות מבקר המדינה הבאים:

- דו"ח שנתי 66א' - תחזוקה ברכבת - שנת פרסום 2015
- דו"ח מיוחד - מוכנות המדינה לרעידות אדמה- תשתיות לאומיות ומבנים - שנת פרסום 2018
- דו"ח מיוחד - פעילות הרכבת ושילובה במערך התחבורה הציבורית - שנת פרסום 2019
- דו"ח שנתי 70 א' - קידום תחום הכרייה והחציבה בישראל - שנת פרסום 2020

2. דו"ח שנתי 66א' - תחזוקה ברכבת - שנת פרסום 2015

רקע

תחזוקת מרבית הצי הנייד של רכבת ישראל מתבצעת ע"י רכבת ישראל. בפברואר 2010 החליטה הממשלה, כי ציוד חדש שיירכש לקווי הרכבת יתוחזק על ידי ספק הציוד. בדצמבר 2012 חתמו ועד עובדים ברכבת ישראל והנהלת החברה על הסכם קיבוצי חדש, התקף עד סוף שנת 2015. ההסכם כלל הקמת חברות בנות ומסירת התחזוקה של קרונועים שרכשה החברה בשנים 1991-1998 לחברה חיצונית. בתמורה שולמה לכל העובדים תוספת שכר וניתן להם מענק חד-פעמי. לעובדים שעסקו בתחזוקת הקרונועים לפני מסירתה לחברה חיצונית ניתן מענק חד-פעמי נוסף. בספטמבר 2013 התקשרה חברת הרכבת בהסכם עם חברה חברת אלסטום. בהסכם נקבע כי חברה אלסטום תתחזק קרונועים במשך שבע שנים, עם אפשרות להארכת תוקף ההסכם בעוד שמונה שנים. עלות ההסכם לכל התקופה, כולל תקופת ההארכה, נאמדה בכ-1.5 מיליארד ש"ח. ההסכם נכנס לתוקפו באוקטובר 2013, והחברה החלה בעבודות התחזוקה בינואר 2014. בשנת 2014 שילמה הרכבת לחברת אלסטום כ-51.6 מיליון ש"ח, על פי היקף העבודה שביצעה החברה במשך השנה, כולל 10 מיליון ש"ח עבור היערכותה לביצוע הפרויקט. לאחר תחילת פעילות חברת אלסטום, התגלעו חילוקי דעות בין הנהלת חברת הרכבת לבין ועד העובדים על פירוש ההסכם הקיבוצי החדש. לאחר דיונים בבית הדין לענייני עבודה, הנושא הועבר להליך גישור ובוררות וזה הושלם באפריל 2015.

ממצאים

2.1. יישום תוכנית הבטיחות

רקע

בשנים 2009-2011 אירעו כמה תאונות רכבת. החמורה שבהן הייתה התנגשות בין שתי רכבות נוסעים ליד נתניה באפריל 2011, שבה נפגעו עשרות בני אדם. במטרה לשפר את הבטיחות ברכבות הכינה הרכבת תכנית בטיחות חדשה, שאישרו הנהלת החברה והדירקטוריון. באוגוסט 2011 חתמו הרכבת, ועד העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה על הסכם עקרונות בנוגע ליישומה של תכנית הבטיחות ולהשפעות היישום על העובדים בחברה. להסכם צורפה תכנית בטיחות שכללה ביצוע פעילויות שונות, ובהן הכשרה והסמכה של עובדים, קידום פרויקטים עתירי טכנולוגיה לצורכי תחזוקה ותפעול ויישום תכנית להבטחת איכות בתחום התחזוקה. הביקורת העלתה כי עד סוף ינואר 2015 לא השלימה הרכבת את כל הפעילויות שנקבעו בתכנית. בהסכם הבטיחות לא נקבעו לוחות זמנים ליישום הפעילויות האמורות, דבר המקשה לבצע מעקב אחר היישום.

המלצת מבקר המדינה:

"לדעת משרד מבקר המדינה, על החברה לפעול להשלמה מהירה של כל הפעילויות שנקבעו בתכנית הבטיחות."

התייחסותה העדכנית של חטיבת בטיחות:

"ההסכם כלל 92 סעיפים מתוכם 12 סעיפים באחריות מת"ח, 19 סעיפים נמצאים בתהליך, מתוכם אנו מבקשים ממת"ח לבטל 2 סעיפים ו-6 לשנות סטטוס לבצוע."

טבלת 19 סעיפי תוכנית הבטיחות(כפי נתקבלה מחטיבת הבטיחות) אשר עדיין נמצאים בתהליך, מצורפת בנספח מס' 2 לדו"ח ביקורת זה.

המלצה

1. השלמת כל הפעילויות שנקבעו בתכנית הבטיחות, כמפורט בהמלצת מבקר המדינה לעיל.
2. בניית תוכנית עבודה להשלמת כל הפעילויות שנקבעו בתכנית הבטיחות, הכוללת לו"ז (לרבות תאריכי יעד להשלמת ביצוע) סדרי עדיפויות, תחומי אחריות, משאבים וכו'.

2.2 התקנת גלאים להתחממות יתר

רקע

בספטמבר 2013, בשעות הלילה, אירע סמוך לתחנת קריית גת שימוט של רכבת שהובילה חומרים מסוכנים (להלן - שימוט רכבת חומ"ס). בשימוט רכבת החומ"ס ניתקו מהמסילה שבעה קרונות משא, ושני קרונות התהפכו על צדם. כמה דקות לפני שימוט רכבת החומ"ס התריע נהג של רכבת אחרת שחלפה על פניה כי הוא מבחין בניצוצות שעולים ממנה. בשל האירוע שובשה למשך ימים מספר התנועה של רכבות הנוסעים ושל רכבות המשא. מנכ"ל משרד התחבורה מינה ועדה לבדיקת התאונה, וזו הגישה את מסקנותיה במרץ 2014. הוועדה העריכה כי שימוט רכבת החומ"ס היה נמנע, לו היו מותקנים על המסילה גלאים לאיתור התחממות יתר.

הליקוי:

" הביקורת העלתה כי עד סוף ינואר 2015 לא יושמו מסקנות הוועדה וחברת הרכבת לא התקינה מערכת גלאים כזאת ולא קידמה פרויקטים חלופיים להבטחת הבטיחות."

תשובת רכבת ישראל - כפי שנמסרה למשרד מבקר המדינה בעת פרסום הדו"ח (2015):

" חברת הרכבת הודיעה בתשובתה למשרד מבקר המדינה ביוני 2015 כי היא מטפלת בנושא זה בנחישות ובמקצועיות. החברה הוסיפה כי היא מתכננת פרסום מכרז להקמת מערכות ניטור בטיחותי וטכני עבור רכבות וכי היא מעריכה כי במשך שנת 2017 יותקנו המערכות הראשונות. עוד הוסיפה החברה כי מערכת ראשונה לבדיקת חום הגלגלים הופעלה במסילה בחוף דור.. "

בהתייחסותה לביקורת, מסרה חטיבת נייד סטאטוס עדכני (סוף שנת 2020) להקמת המערכות לניטור בטיחותי וטכני, כמפורט בתשובת הרכבת למשרד מבקר המדינה בשנת 2015:

קו מהיר			
תחנה	סטאטוס	תאריך מתוכנן לסיום	
גנות	הותקן	מבצעי	
נעמן	הותקן	מבצעי	
חותרים	הותקן	מבצעי	
שפיים	הותקן	מבצעי	
ניצנים	בתהליך – הערכות לביצוע תשתית	אפריל 2021	
ערוער	תכנון מאושר התארגנות לביצוע	מאי 2021	
מתחמים תפעוליים			
תחנה	סטאטוס	תאריך מתוכנן לסיום	
ב"ש צפון	בביצוע, הכנת חדר החל ב-1.11.20: 1. הערכות למדידות ואיתור תשתיות, יצאה הזמנה ב-3.11.20 2. לאחר מכן נדרש אישור	יוני 2021 בכפוף לאישור תוכניות וסקר FAT	
לוד	יצאה הזמנה ב-3.11.20 לביצוע איתור תשתיות. לאחר מכן יציאה לתכנון כאשר נדרש מבנה יביל.	יוני 2021 בכפוף לאישור תוכניות וסקר FAT	
חיפה מזרח	בשלבי תכנון והגדרת תוואי מדידה, ייסגר עד 1.12.20 כאשר נדרש מבנה יביל	יולי 2021 בכפוף לאישור תוכניות וסקר FAT	

הערות :

1. חלק ממפעלים המייצרים מערכות אלו באירופה הפסיקו את עבודתם ויתכנו עיכובים באספקה.
2. למערכות במתחמים תפעוליים טרם בוצע FAT – מבוצע באיטליה במפעל, עקב הקורונה יתכנו שינויים, היות ומערכות אלו והתקנתם מחייבות ליווי אנשי חו"ל,
3. ע"פ הנחיית המנכ"ל, נושא הקמת התשתיות בפרויקט זה, עבר לאחריות חטיבת פיתוח.

המלצה

קציבת לו"ז להשלמת הקמת המערכות לניטור בטיחותי וטכני (בין השאר מערכות המונעות התחממות יתר), כמפורט בתשובת הרכבת למשרד מבקר המדינה בשנת 2015, השלמת העבודות עד סוף שנת 2021.

2.3 קידום בדיקות הציוד הנייד

רקע

בדיון שהתקיים בוועדת הביקורת של דירקטוריון חברת הרכבת בפברואר 2013 התריע שוב נציג הביקורת הפנימית כי קרונות המשא לא נבדקו. הנציג ציין כי סוכם שעד יוני 2013 תיבנה תכנית הסמכה וריענון לבודקי קרונות. נמצא כי חברת הרכבת לא השלימה את הכנתה של תכנית ההסמכה והריענון במועד שנקבע. הוועדה שבדקה את שימוט רכבת החומ"ס כאמור העלתה כי בודק הקרונות לא עבר הכשרה וריענון יותר מעשר שנים. הוועדה הוסיפה כי בדיקה של הקרונות ללא שימוש באמצעים טכנולוגיים, ובייחוד כשהיא נעשית בשעות החשכה, אינה יכולה להבטיח כי הרכבת כשירה לנסיעה. המלצת מבקר המדינה:

" לדעת משרד מבקר המדינה, על חברת הרכבת להמשיך לפעול לקידום בדיקות הציוד הנייד, הן באמצעים טכנולוגיים והן על ידי הכשרה מתמדת של העובדים, כדי להבטיח שירות מיטבי ובטיחותי."

תשובת רכבת ישראל - כפי שנמסרה למשרד מבקר המדינה בעת פרסום הדו"ח (2015):

" חברת הרכבת הודיעה בתשובתה למשרד מבקר המדינה כי הכשירה בשנת 2014 בודקי קרונות. החברה ציינה כי מצב קרונות המשא נבדק עם כניסת הרכבת לתחנה או למתחם התחזוקה ולפני יציאתה מהם, וכי נוסף על כך היא מבצעת בדיקה חצי שנתית לקרונות אלה, שבו מוחלפות מערכות במידת הצורך. כמו כן, נבדק בכל שבוע התפקוד של בודקי הקרונות, ונעשה מעקב חודשי קבוע אחר כניסת קרונות המשא לבדק. החברה הוסיפה כי בודקי הקרונות נעזרים במדי חום המבוססים על לייזר, לבדיקת בתי המסב ברכבות."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת נייד:

" הרכבת הרחיבה את פעילות הבדיקה במסגרת בדיקת בודקי הקרונות, אחת לשנה מבוצעת בדיקה מגנטית לאיתור סדקים במצמדים ע"י חברה חיצונית מבלי להמתין לבדק ה-4 שנתי."

בתשובתה לטיוטת דו"ח ביקורת זה, ציינה חטיבת מטענים, כי נכון לנובמבר 2020, כלל בודקי הקרונות, עברו את ההכשרה המתאימה, לתפקיד בודק קרונות, לרבות הרענונים הנדרשים. בנוסף, חטיבת מטענים, אחראית להכשרתם של בודקי הקרונות אך ורק של חטיבת מטענים והכל בתאום מול אגף הדרכה.

2.4. עדכנו של דירקטוריון החברה בנוגע לחתימת ההסכם הקיבוצי (שנת 2012) רק לאחר החתימה

רקע

לדעת משרד מבקר המדינה, העובדה שההסכם הקיבוצי אשר אושר בדצמבר 2012 לפני דיוני הדירקטוריון, ושפרטיו אף לא הובאו לידיעתו, מצביע על התנהלות בלתי תקינה של הנהלת החברה, וכי הדירקטוריון הועמד בפני עובדה מוגמרת, ללא יכולת לשנות את החלטה או להשפיע עליה.

המלצת מבקר המדינה:

" לדעת משרד מבקר המדינה, על חברת הרכבת להביא לאישור מוקדם של הדירקטוריון כל החלטה מהותית הדורשת אישור ולעדכן באופן יזום ומלא בכל התהליכים המשמעותיים בחברה, כדי להבטיח את קיומם של עקרונות הממשל התאגידי בחברה."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר ממזכירות החברה:

"רשות החברות הממשלתיות פרסמה חוזר בדבר 'קביעת כללי ממשל תאגידי בתחום שכר, כ"א ויחסי עבודה בחברות הממשלתיות' (חוזר מס' 5-7-2017), אשר דן בין היתר בתפקידי ואחריות הדירקטוריון ביחס ליחסי העבודה ותחום השכר בחברות הממשלתיות. החוזר נדון בישיבת דירקטוריון 13/18 מיום 25.7.18, ובמועד זה קבע הדירקטוריון מתווה לאופן מעורבותו באישורם של הסכמים קיבוציים כמפורט להלן:

1. כללי - קיום דיון בדירקטוריון (על בסיס חצי שנתי), שבו ייסקרו הסכסוכים הקיבוציים העומדים על הפרק;
2. (שלב תחילת ניהול מו"מ בין ההנהלה לוועד העובדים בנושאים עקרוניים – עדכון הדירקטוריון ע"י מנכ"ל החברה);
3. שלב מו"מ מתקדם להשגת הסכם קיבוצי – עדכון הדירקטוריון ע"י מנכ"ל החברה, לרבות בכל הנוגע לעיקרי הסוגיות הנדונות והשלכותיהן הצפויות;
4. (שלב גיבוש פרטי ההסכם הקיבוצי ע"י ההנהלה, ההסתדרות וועד העובדים (והממונה על השכר, לפי הצורך) - יובא ההסכם לאישור הדירקטוריון."

עוד הוסיפה מזכירת החברה:

1. המנכ"ל מעדכן באופן שוטף אודות סטטוס יחסי העבודה כחלק מעדכון המנכ"ל אשר נהוג בפתח ישיבות הדירקטוריון. הדירקטוריון מעודכן כי נכון למועד זה מתקיים מו"מ אינטנסיבי בין ההנהלה לבין ועד העובדים לקראת גיבוש הסכם קיבוצי בנושאים שונים.
2. סקירה מקיפה אודות סכסוכים קיבוציים נערכה לאחרונה בישיבת דירקטוריון 20/20 מיום 28.10.20.
3. במהלך 2020 אישר הדירקטוריון במס' הדמנויות הצטרפות החברה להסכמים קיבוציים שנערכו במגזר הציבורי בעקבות התפשטות נגיף הקורונה.

בהתייחסותה לביקורת, מסרה הלשכה המשפטית, כי בהתאם למתווה שנקבע, מנכ"ל החברה והיועצת המשפטית, מציגים בפני הדירקטוריון, אחת לחצי שנה, את סטטוס הסכסוכים הקיבוציים העומדים על הפרק.

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסות מזכירת החברה כמפורט לעיל – המלצת מבקר המדינה יושמה.

2.5. הדיון בדירקטוריון בהסכם התחזוקה במיקור חוץ

רקע

דירקטוריון רכבת ישראל קיים שני דיונים לגבי אישור ההסכם לתחזוקה באמצעות מיקור חוץ עם חברת אלסטום. בדיון הראשון, שהתקיים ב-2.10.13, נדונה השאלה אם ההסכם עם חברת אלסטום מחייב אישור דירקטוריון, או שדי באישור הדיווח על הנושא. היועץ המשפטי של החברה גרס כי נדרש אישור דירקטוריון לעקרונות ההסכם, הוא נימק זאת בנסיבות המיוחדות: עסקה ייחודית, חדשנית ומשמעותית מבחינת החברה, שאינה במהלך העסקים הרגיל שלה, בהיקף כספי ניכר של כ-1.5 מיליארד ש"ח, שתהא תקפה לתקופה ממושכת של 15 שנה במצטבר. היועץ המשפטי של החברה הדגיש במהלך הדיון לאישור ההסכם בדירקטוריון כי אישור הדירקטוריון נדרש ביחס לעקרונות ההסכם, כפי שהציגה הנהלת החברה, אך לא נדרש אישור הדירקטוריון להליך ההתקשרות עם החברה הזוכה. הוא ציין כי נוהל עבודת הדירקטוריון (המאושר על ידי הדירקטוריון) קובע במפורש כי הדירקטוריון ידון ויחליט, בין היתר בנוגע לפרויקטים חדשים ארוכי טווח, לפרויקטים חדשים שההשקעה בהם היא מהותית וכן לכל עניין שהוא בעל חשיבות מהותית לפעילות החברה. לדעתו, תפקידי הפיקוח והבקרה על התנהלות החברה שבאחריות הדירקטוריון מצדיקים, אם לא מחייבים, כי הדירקטוריון יעמוד על כך שעסקה שהיא בעלת המאפיינים האמורים תובא לאישורו. בדיון השני, שהתקיים ב-6.10.13, העריך מנכ"ל הרכבת דאז, כי התוספת התקציבית לטיפולים השוטפים הכלולים בהסכם תנוע בין 15 ל-20 מיליון ש"ח לשנה בממוצע במשך כל שנות ביצוע ההסכם (לא כולל בדקים מקיפים ושיפוצים). דירקטוריון גרס כי העלויות המוצגות נראות סבירות, ומאחר שהמדינה מגבה את ההסכם, יש לאשרו. בסיום הדיון אישר הדירקטוריון את עקרונות ההסכם עם חברת אלסטום. במהלך הדיונים הסתייגו חברי דירקטוריון מהעובדה שלא נערך דיון מקיף בפרויקט וטענו כי הדירקטוריון לא קיבל החלטה על עקרונות הסכם התחזוקה.

המלצת מבקר המדינה:

" לאור חשיבות הפרויקט לחברה והערות היועץ המשפטי שלה בדיון הראשון, היה על דירקטוריון החברה לקיים דיונים מקיפים בפרויקט ולאשר את עקרונותיו. לדעת משרד מבקר המדינה, על הנהלת החברה ושומרי הסף בה להבטיח כי בעתיד תידון ותאושר כל החלטה מסוג זה בדירקטוריון החברה, כמתחייב מכללי הממשל התאגידי."

סטאטוס עדכני - כפי שנמסר ממזכירות החברה והלשכה המשפטית:

רשות החברות הממשלתיות פרסמה הנחיות בנוגע למערכת הפיקוח והבקרה על פרויקטי תחבורה המבוצעים על ידי חברות התחבורה הממשלתיות (רח 13250-2017). הנחיות אלו נדונו בישיבת דירקטוריון 3/18 מיום 7.3.18 ובמועד זה קבע הדירקטוריון כי פרויקט יסווג כפרויקט מהותי, אם מתקיים בו אחד מאלה:

(1) פרויקט בסכום העולה על 200 מיליון ש"ח לתקופת התקשרות ראשונה.

(2) פרויקט שהינו בסכום הנמוך מ-200 מיליון ש"ח, ומתקיים בו אחד מאלה:

א. הפרויקט מהווה חלק אינטגרלי מפרויקט אחד או יותר שהינו/הינם בסכום הגבוה מ-200 מיליון ש"ח.

ב. הפרויקט הינו בעל חשיבות אסטרטגית, בהתאם לקביעת המנכ"ל

ג. הפרויקט מהווה סיכון ליבה של החברה בהתאם לסקר הסיכונים.

בנוסף, הקים במועד זה הדירקטוריון ועדת פיתוח (הנקראת נכון למועד זה - ועדת פרויקטים), אשר תפקידה לדון בפרויקט מהותי טרם אישור ועדת המכרזים לפרסום המכרז או ההליך ולהמליץ לדירקטוריון בנושא, וכן לערוך מעקב שוטף ביחס לביצועי החברה אחר פרויקטים מהותיים, ובכלל זה בחינת אחוז ביצוע הנדסי למול אחוז ביצוע תקציבי וכן חריגות מהותיות ולהמליץ לדירקטוריון בנושא.

עוד קבע הדירקטוריון, כי אחת לרבעון, יימסר לוועדת פיתוח דיווח בדבר חריגות מהותיות אפשריות בפרויקט מהותי; כי אחת לחצי שנה, לאחר קבלת המלצת וועדת פיתוח, ידון הדירקטוריון בביצועי פרויקטים מהותיים, לרבות בחינת אחוז ביצוע הנדסי למול אחוז ביצוע תקציבי וכן חריגות מהותיות; וכי אחת לשנה, תוצג בפניו סקירה בדבר פרויקטים מהותיים, לרבות בדבר בקרת האיכות בניהול הפרויקטים, אליה יוזמן נציג משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שייסקור את תפקוד החברה בכל הקשור לפרויקטים מהותיים.

בנוסף לאמור הקים הדירקטוריון במועד זה פורום שומרי סף שחבריו יהיו המבקר הפנימי, סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות, מנהל הסיכונים והיועצת המשפטית, או מי מטעמם, ותפקידו העיקריים הינם:

(1) הגברת שיתוף הפעולה בין שומרי הסף בחברה;

(2) טיפול בליקויים העולים במסגרת העבודה השוטפת ויצירת צוותי חשיבה לטיפול בליקויים.

(3) סיוע במעקב אחר יישום המלצות דוחות הביקורת.

(4) סיוע במעקב אחר תיקון ליקויים כפי שעלו בדוח על אפקטיביות הבקרה הפנימית SOX.

עוד הנחה כי אחת לחצי שנה ידווחו ליו"ר ועדת הביקורת כלל הנושאים שטופלו ו/או מטופלים על ידי הפורום כאמור וממצאיו. "

המשך סטאטוס עדכני - כפי שנמסר ממזכירות החברה והלשכה המשפטית:

"יצוין כי ביום 25.12.19, בישיבה 21/19, דן הדירקטוריון בקביעת סף כמותי לנושאים אשר מחייבים את אישור הדירקטוריון, כחלק משיפור אפקטיביות הבקרה הפנימית בחברה. במסגרת זו, עדכן הדירקטוריון את החלטתו מישיבה 3/18, כך שפרויקט מהותי יסווג ככזה אם היקפו עולה על סכום של 1 מיליארד ש"ח (וזאת תחת 200 מיליון ש"ח). בנוסף לכך הנחה הדירקטוריון כי פשרות מהותיות העולות על סכום של 200 מיליון ש"ח יובאו לאישורו. מעבר לאמור קבע הדירקטוריון כי לאור הנושאים שעמדו קונקרטי על הפרק במועד הישיבה, יובאו לאישורו כל אלה:

1. עקרונות להסכם הפעלה ופיתוח חדש (הסכם סובסידיה חדש), אחת שיסתמן כי הדיונים מול הממשלה מאפשרים התקדמות בנושא;
2. עקרונות הנפקה (באם תידרש כזו על ידי הממשלה);
3. הסכם קיבוצי (באם המשא ומתן עם ועד העובדים יניב פירות)."

עוד הוסיפה מזכירת החברה:

1. הדיווח החצי שנתי ביחס לפורום שומרי הסף נמסר ליו"ר ועדת הביקורת כנדרש. הדיווח האחרון נמסר ביום 24.12.20.
2. לאחר תקופה שבה לא התכנסה ועדת פרוייקטים (לשעבר – ועדת פיתוח) על רקע היעדר קוורום, חודשה פעילות ועדת הפרוייקטים בהחלטת דירקטוריון 23/20 מיום 9.12.20.
3. ישיבה ראשונה של הוועדה בהרכבה החדש צפויה לחודש ינואר 2021, וישיבות רבעוניות שוריינו בגאנט ישיבות הדירקטוריון לשנת 2021.
4. לעניין הסכם הפעלה והפיתוח – ההסכם המקורי הסתיים בתום שנת 2020. בישיבת דירקטוריון 27/20 מיום 31.12.20 אישר הדירקטוריון את התוספת השישית להסכם האמור, הכוללת, בין היתר, את הארכת ההסכם עד לסוף חודש מרץ 2021.
5. לעניין הנפקה – הדירקטוריון אישר בישיבה 16/20 מיום 17.8.20 את דחיית מועד פירעון אגרות החוב של החברה. כחלק מהיערכות החברה להנפקה אפשרית נוספת של אג"ח, אישר הדירקטוריון בישיבה 20/20 מיום 28.10.20 להגיש "הודעה על כוונה להגיש בקשה לקבלת היתר רשות ניירות ערך לפרסום תשקיף מדף של החברה על בסיס דוחות כספיים ליום 30 בנובמבר 2020", ולאחר מכן בישיבה 24/20+25/20 אושרה טיוטת תשקיף המדף.
6. לעניין אישור הסכמים קיבוציים – ר' ההתייחסות לעיל.

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסות מזכירת החברה והלשכה המשפטית, כמפורט לעיל – המלצת מבקר המדינה יושמה.

2.7. משקל הציון הטכני בשקלול ציון החברות, במכרז תחזוקת מיקור החוץ של הקרונועים

רקע

הביקורת העלתה כי אף על פי שפרויקט התחזוקה במיקור חוץ הוא ראשוני ברכבת וצי הקרונועים הוא ציוד מורכב וייחודי, החליטה ועדת המכרזים בעת שקלול ציוני החברות שהתמודדו במכרז כי משקל הציון הטכני/איכותי יהיה 20% בלבד מהציון הכללי ומשקל סעיף המחיר יהיה 80%.

המלצת מבקר המדינה:

" לדעת משרד מבקר המדינה, על ועדת המכרזים לבחון בהתקשרויות עתידיות את הגדלת המשקל שראוי לקבוע למרכיב הטכני-האיכותי, על פי מורכבות הציוד או הפרויקט, חדשנותו וגורמים אחרים שעשויים להגדיל את אי הוודאות והסיכונים בביצוע."

תשובת רכבת ישראל - כפי שנמסרה למשרד מבקר המדינה בעת פרסום הדו"ח (2015):

חברת הרכבת כתבה בתשובתה למשרד מבקר המדינה כי לדעתה, כאשר מדובר בפנייה שמלכתחילה מופנית רק לחברות בעלות יכולת וניסיון, הרי שחלוקה של 20%-80% הינה חלוקה סבירה, שמשקפת גם את החשיבות שמייחסות הרכבת לשמירה על כספי הציבור.

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מאגף רכש והתקשרויות:

תשובת הרכבת דאז למבקר המדינה נכונה. המלצת מבקר המדינה מבוצעת באופן שוטף.

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מהלשכה המשפטית:

" ההמלצה מיושמת - וועדת המכרזים ברכבת בוחנת דרך קבע את המשקל שראוי לקבוע לרכיבי האיכות במכרזים בין היתר בשים לב לאופיו של הפרויקט ומורכבותו. "

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסויות לעיל – המלצת מבקר המדינה מיושמת בפועל.

2.8. הכשרתם וניסיונם הקודמים של עובדי חברת אלסטום

רקע

משרד מבקר המדינה העלה כי במרץ 2014, לאחר שהתברר שקיימות בעיות בתחזוקת הקרונועים, ציין מנכ"ל הרכבת דאז, בדיון שהתקיים בדירקטוריון החברה, כי קיימת בעיה של חוסר ידע וחוסר התמחות של עובדי חברת אלסטום. ממסמכי חברת הרכבת עולה כי היא אפשרה לבצע תחזוקה באמצעות עובדים ללא ניסיון וללא הכשרה מעשית.

המלצת מבקר המדינה:

"לדעת משרד מבקר המדינה, היה על חברת הרכבת להקפיד כי העובדים שתעסיק חברת אלסטום יהיו בעלי ניסיון והכשרה מעשית מתאימה בתחזוקת הציוד, כפי שנדרש בהסכם שחתמה חברת הרכבת עם חברת אלסטום."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת נייד:

"קיימת מטריצת הסמכות עובדים. מתחילת הפרויקט ועד היום ישנה הקפדה על נוהל הכשרת העובדים ועדכון של המטריצה באמצעות עובדים מוסמכים לבצע עבודה על הרכבת. בנוסף, אלסטום בונים תוכנית להדרכות חיצוניות ופנימיות ברמה החודשית בהתאם. התפעול ביחד עם כ"א מעדכנים ברמה השבועית את המטריצה והסמכות העובדים בהתאם להדרכות שבוצעו. כמו כן, אחת לחודש אף מוצג סטטוס עדכני בישיבת KPI (Key Performance Indicators) ע"י משאבי אנוש למנהל הפרוייקט."

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסות חטיבת נייד – המלצת מבקר המדינה יושמה.

2.9. השלמת ביצוע הבדק מקיף לצי הקרונועים ע"י חברת אלסטום

רקע

רכבת ישראל כללה בהסכם שחתמה עם חברת אלסטום ביצוע בדיק מקיף של 21 קרונועים בעלות ממוצעת של כ-1.8 מיליון ש"ח לכל קרונוע. בהסכם הקיבוצי החדש נקבע כי החברה החיצונית שתיבחר לביצוע התחזוקה תרכוש מחברת הרכבת שירותי תחזוקה שונים לקרונועים, כגון שיפוץ של מנועים, גירים ושסתומים, זאת מאחר שעובדי חברת הרכבת התמחו בנושאים אלה. ממסמכי הרכבת עולה כי ועד העובדים התנגד ומנע ביצוע עבודות שיפוץ של המנועים ושל חלפים אחרים הנדרשים לפעילות הקרונועים, דבר שגרם, להערכת הרכבת, לפיגור רב בתיקון הקרונועים, עד כדי השבתתם. חלק מהתקלות בקרונועים בשנת 2014 היו תקלות במנועים. נמצא כי היה פיגור גדול מאוד בביצוע שיפוץ מקיף של מנוע שבנובמבר 2014 פרצה בו שרפה.

המלצת מבקר המדינה:

" על הנהלת חברת הרכבת לפעול להשלמת שיפוץ המנועים בהקדם, כדי למנוע תקלות בפעילות הקרונועים, ובייחוד בקו לירושלים. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת נייד:

" שיפוץ המנועים מבוצע כעת במתחם הדיזלים בחיפה ואין פערים. "

2.10. בחינת כדאיות המשך ההתקשרות עם חברת אלסטום

רקע

ההסכם עם חברת אלסטום נחתם לשבע שנים עם אפשרות להארכה בעוד שמונה שנים. חברת הרכבת מתכננת להשלים עד מועד זה את הקמת קו הרכבת המהיר לירושלים, ובד בבד משקיעה המדינה משאבים בשדרוג כביש מס' 1 לירושלים.

המלצת מבקר המדינה:

" לדעת משרד מבקר המדינה, לקראת הארכת החוזה עם חברת אלסטום על משרדי התחבורה והאוצר לבחון, בשיתוף חברת הרכבת, את כדאיות המשך הפעלה של קו הרכבת הנוכחי לירושלים, שכאמור מחייב שימוש בקרונועים, וכן לבחון את השפעותיה של ההחלטה שתתקבל על המשך השימוש בקרונועים ועל תחזוקתם. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר חטיבת משנה למנכ"ל:

"המשך הפעלת קו הרכבת בין תחנת ירושלים-מלחה לבית שמש, נבחנת ע"י משרד התחבורה "

3. דו"ח מיוחד - מוכנות המדינה לרעידות אדמה - תשתיות לאומיות ומבנים - שנת פרסום 2018

רקע

היערכות לרעידת אדמה היא תהליך ארוך ומורכב, המחייב שיתוף פעולה בין רשויות שונות במדינה, וכולל תרגול של גופי סיוע ושל אוכלוסייה, חקר המבנה הגיאולוגי של הקרקע, הכשרת בעלי מקצוע בתחום הבנייה והסיסמולוגיה, הקצאת משאבים לחיזוק מבנים שאינם עמידים ברעידות אדמה ופעולות רבות אחרות העשויות, יחד ולחוד, לצמצם את נזקה של רעידת אדמה ואת הפגיעה באוכלוסייה. חלק מהתשתיות הקריטיות של מדינת ישראל, ובהן תשתיות מים, חשמל ותחבורה, ממוקמות באזורים המועדים לרעידת אדמה או בקרבתם, בכלל זה באזור מפרץ חיפה. פגיעה בתשתיות אלה עלולה לפגוע באספקת שירותים קיומיים וחיוניים לאוכלוסייה או לגרום לשיבוש באספקת שירותים ומוצרים חיוניים למשק. בחודשים יולי 2017 עד פברואר 2018 בדק משרד מבקר המדינה את היערכותם של גופי התשתית במדינה לרעידות אדמה. הביקורת התמקדה בשלב היערכות הקודם להתרחשותה של רעידת אדמה, בין הגופים אשר בהם התבצעה בדיקה זו, רכבת ישראל.

ממצאים

3.1. החשת פעולות חיזוק הגשרים

רקע

מבדיקה שערך משרד מבקר המדינה עולה, כי האחריות לתחזוקתם של 55 מן הגשרים העוברים מעל מסילות רכבת היא של חברת הרכבת. בסקר הנדסי שערכה רכבת ישראל, ואת תוצאותיו העבירה לצוות הביקורת, נמצא כי 13 מ-55 הגשרים הללו טעונים חיזוק ושיקום. במועד סיום הביקורת היו עבודות חיזוקם מצויות בשלבי תכנון.

המלצת מבקר המדינה:

" משרד מבקר המדינה מעיר לרכבת ישראל, כי עליה להחיש את פעולות החיזוק של הגשרים שחיזוקם נדרש. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת תשתיות:

- בשנת 2017 בוצעו סקירות הנדסיות ל-55 הפרדות מפלסיות, סקירות חו"ד מתכננים, תכנון שיקום הגשרים הרלוונטיים ותכנון חיזוק לעמידות ברעידות אדמה. ל-8 מתוכם נדרש שיקום ול-4 נדרש גם חיזוק לעמידות ברעידות אדמה.
- הסקירה העלתה, כי ישנם 13 הפרדות מפלסיות אשר דורשות התייחסות מידית.
- בתקופת הקורונה, ניתן לראשונה תקציב ייעודי לטובת שיקום הפרדות המפלסיות בהתבסס על חו"ד המתכננים, בהיקף של 12.5 מיליון ₪ לשנת 2020 ועוד כ-14 מיליון ₪ לשנת 2021.

המשך סטאטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת תשתיות:

- שני גשרים בדימונה (110.525+109.990) אשר שיקומם החל בשנת 2020, נמצאים בשלבי סיום ויסתיימו עד סוף חודש אפריל 2021.
- הושלם שיקומם של שני גשרים (37.545+34.225) נען-שורק.
- במהלך שנת 2021 ישוקמו שני גשרים נוספים (26.694 שבי ציון, 199.483 אופקים).
- צ.פלשת אשדוד ק"מ 7.700 – הומלץ לשיקום, בעקבות החלטת עיריית אשדוד לפרק את הגשר ולבנות במקומו גשר חדש, הוחלט על ביצוע מעקב שנתי וטיפולים במידת הצורך.
- גשר 82.565 ירושלים – הומלץ לשיקום, מתוכנן לפירוק במסגרת עבודות הרכבת הקלה בירושלים, מבוצע מעקב וטיפולים יבוצעו במידת הצורך.
- בנוסף ל-8 הגשרים הנ"ל, בוצעה פעילות האצה במסגרתה, שוקמו שני גשרים נוספים מתוך 13 הגשרים אשר נבדקו (אך לא היו חלק מהשמונה) – 104.385 ערוער, 194.696 אופקים.

מבחינה תקציבית:

- פעילות לשיקום הגשרים הנ"ל תוקצבה וממומשת בהתאם אל מול קצב הביצוע.
- טרם הוסדר תקציב לתחזוקה שוטפת (שיקום וסקירות הנדסיות) של 55 ההפרדות המפלסיות ברמה הרב השנתי מעבר לשנת 2021.
- עבור החומש הקרוב (שנים 2022-2025) נדרש תקציב של 29 מלש"ח. פניה בנושא הועברה למשרדי הממשלה הרלוונטיים (מת"ח ואוצר).

המלצות

1. האצת השלמת העבודות בכלל הגשרים אשר נמצאו דרושים שיקום וחיזוק ועמידות ברעידות אדמה, בסקירה ההנדסית בשנת 2017, השלמת העבודות עד סוף שנת 2021.
2. הקפדה על ביצוע מעקב שוטף לגשרים אשר נדרשו למעקב, בסקירה ההנדסית בשנת 2017.

4. דו"ח מיוחד - פעילות הרכבת ושילובה במערך התחבורה הציבורית - שנת פרסום 2019

רקע

בשנים 2010 - 2017 עלה מספר הנסיעות ברכבת בכ-80%. ב-2017 הסיעה חברת הרכבת כ-64.6 מיליון נוסעים, גידול של כ-8.6% לעומת השנה הקודמת; בסוף אותה שנה הופעלו בכל יום כ-518 רכבות נוסעים, מ-63 תחנות, בקווי נסיעה סדירים העוברים דרך מקומות מרכזיים ברחבי הארץ, מנהרייה ובית שאן בצפון ועד באר שבע ודימונה בדרום. משרד מבקר המדינה בדק בחודשים אוגוסט 2017 - ינואר 2018 נושאים הקשורים בפעילות חברת הרכבת: היבטים של שילוב שירותי הרכבת במערך התח"צ, ההתארגנות של החברה נוכח הגידול במספר הנוסעים בשנים האחרונות, השירות לנוסע והיבטים הקשורים בתחנות הרכבת.

ממצאים

4.1. הצפיפות ברכבת

רקע

בדיקת משרד מבקר המדינה העלתה כי בשנים 2013 - 2017 היו כל חמש התחזיות לגידול במספר הנוסעים של הרכבת שנבדקו נמוכות מהגידול בפועל. שיעור הטעות בחיזוי הביקוש לשנת 2017 בתחזית מפברואר 2013 הגיע לכ-25%. הטעויות בחיזוי הביקוש והמחסור בציוד נייד (בנושא זה ראו גם להלן) פגעו ביכולת ההתארגנות של חברת הרכבת לתת מענה לביקושים הגדלים וגרמו לירידה בטיב השירות - הצפיפות גדלה, וגם מספר האיחורים גדל. ההפרש בין מספר הנוסעים בפועל לתחזית הביקוש נבע בין היתר, מהגידול הלא צפוי במספר הנוסעים בעקבות הרפורמה בתעריפים והגידול במספר הנוסעים ברכבת בימי א' בעקבות חזרת הסעת החיילים ברכבת בימי א'. בשנים האחרונות שיפרה חברת הרכבת את יכולת חיזוי הביקוש, ואולם הטעויות הקיימות עדיין בתחזיות הביקוש מקשות על ההתארגנות לרכש ציוד, שכן הזמן הנדרש לכך ארוך - עד כדי שנתיים. בדיקת משרד מבקר המדינה העלתה שלטעויות בתחזית הביקוש ולעיקובים בהפעלת רכבות באמצעות מערכת האיתות החדשה יש השפעה גדולה על רמת הצפיפות ברכבת, וממילא על טיב השירות הצפוי בשנים הקרובות. גם פעולות חברת הרכבת, משרד התחבורה ומשרד האוצר להגדלת כמות הציוד הנייד בטווח זמנים קצר לא ימנעו פגיעה ניכרת בשירות, ונוסעי הרכבת צפויים להמשיך לחוות בשנים הקרובות צפיפות גדולה בקווים רבים בשעות השיא. מהאמור לעיל מסתמן כי הצפיפות בקרונות תגבר בשנים הקרובות ובעקבותיה ייפגע טיב השירות המסופק לנוסעים.

המלצות מבקר המדינה:

1. "על חברת הרכבת לשקול את מחיר הטעות של תחזית ביקוש נמוכה מדי בכובד ראש בעת הכנת התחזיות, וכי חברת הרכבת תכין מראש חלופות להתארגנות לצמצום הנזקים והפגיעה בטיב השירות כאשר הביקוש בפועל עולה על התחזית. משרד מבקר המדינה מעיר לחברת הרכבת כי עליה לבחון את הגורמים לפערים בחיזוי ולטפל בהם, במטרה להמשיך ולשפר את יכולת חיזוי הביקוש לשירותיה.

2. "על חברת הרכבת, משרד התחבורה ומשרד האוצר לבחון דרכים לצמצום הצפיפות ברכבת, זאת על אף טענת משרד התחבורה ב-2014 כי בשל מגבלות התשתית המסילתית ומגבלות הציוד הנייד אין ביכולתה של חברת הרכבת לשנות את שיעור הצפיפות ברכבות."

תשובת רכבת ישראל - כפי שנמסרה למשרד מבקר המדינה בעת פרסום הדו"ח (2018):

" חברת הרכבת ציינה בתשובתה למשרד מבקר המדינה מיוני 2018 (להלן - תשובת חברת הרכבת) כי היא לומדת את הפערים ופועלת לשיפור מודל התחזית. משרד התחבורה ציין בתשובתו למשרד מבקר המדינה מספטמבר 2018 (להלן - תשובת משרד התחבורה), כי זמן ההתראה לחלק מהרפורמות שביצע משרד התחבורה אינו בהכרח מאפשר לרכבת לשנות את התחזיות באופן מיידי ולהיערך לכך. משרד התחבורה ציין כי רפורמות (כגון רפורמת התעריפים) הביאו לגידול בביקושים שלא בהכרח ניתן היה לצפות בעת קביעת תחזיות הביקוש. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת המשנה למנכ"ל:

"הרכבת פועלת ע"פ היעדים האסטרטגיים הנקבעים ע"י משרד התחבורה ומגדילה ככל שניתן את היצע השירות, המתבסס על התשתיות, הציוד הנייד ואמצעי השליטה והבקרה. הביקוש הגדל לשירות, הינו חלק מהותי מבקשת הרחבת התקציב הנדרש בתוכניות הפיתוח"

בנושא הצפיפות ברכבת, המליץ מבקר המדינה המלצה נוספת:

"משרד מבקר המדינה מעיר לחברת הרכבת כי עליה לפעול לשיפוץ תחנות הרכבת ולהתאמתן לגידול במספר הנוסעים: הארכת הרציפים, הרחבת שטח ההמתנה לנוסעים וייעול העלייה לרכבות והירידה מהן, בפרט בתחנות הגדולות."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מאגף לוגיסטיקה:

אגף לוג' מתואם מול חט נוסעים בתוכנית שיפוץ ושדרוג רב שנתי לתחנות הנותנת מענה לגידול בכמויות הנוסעים ע"י הגדלת כמות תאי שירותים ושיפוצם, הרחבת כניסות לעמדות בידוק, תוספת קירוי להמתנה ברציפים, תוספת דרגנועים, מתקני חנייה לאופניים ועוד. הנ"ל מוטמע בדרישות הפיתוח ותקצוב לתוכנית רב שנתית 2021-25. במהלך 2020 חציון א'- הושקעו עשרות מיליוני שקלים בשיפוץ ותחזוקת התחנות בזמן הפסקת תנועת הרכבות עקב משבר הקורונה.

4.2. רכש נייד על בסיס תכנון מקדים

רקע

התכנון הלקוי של חברת הרכבת במתן מענה לגידול בביקוש של הנסיעות ברכבת אילץ את החברה לרכוש בשנים 2016 - 2017 מחברת בומברדייה 141 קרונות בהליך חירום, שהצריך פטורים והתקשרויות בהליכים לא תחרותיים ובמנות - ב"שיטת הסלמי". הקרונות נרכשו בתצורה טכנית של קרונות ישנים שנרכשו בשנים 2002 - 2006, ובהם הוכנסו כמה שינויים. נוכח העובדה שמועד האספקה של הקרונות עלול להתארך לשנתיים, נדרש תכנון מיטבי של מספר הקרונות הנדרשים ועיתוי הגעתם. פיצול ההזמנות הביא לדחייה במועד אספקתם ולפגיעה בשירות שחברת הרכבת מספקת לנוסעים.

המלצת מבקר המדינה:

" על חברת הרכבת לבחון עיתית את השינויים בתחזיות, להפיק לקחים מהליכי הרכש בשנים האחרונות, להתארגן לטווח ארוך ולזהות ככל שניתן בשלבים מוקדמים יותר את צורכי רכישת הציוד הנייד וכן גורמים אחרים, כגון איחורים ופיגורים בהשלמת תוכניות העבודה, כולל איחורים בהשלמת חשמול הרכבת, זאת במטרה להביא לאספקת הציוד הנייד הנדרש ולהבטיח התנהלות תקינה בתחום הרכש ומתן שירות מיטבי לנוסעים. על משרדי התחבורה והאוצר לסייע לחברת הרכבת כדי להבטיח השגת מטרות אלו. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר חטיבת משנה למנכ"ל:

" הרכבת יזמה מתווה לפרויקט החשמול שאושר ע"י משרדי הממשלה בתחילת 2020. מול מתווה זה, מבוצע עדכון לתכנית הצטיידות מול יעדי השירות ותחזיות הביקוש."

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסות חטיבת המשנה למנכ"ל, כמפורט לעיל – המלצת מבקר המדינה יושמה.

4.3. צפי לשיעורי תפוסה גבוהה ברכבות בשנת 2040

רקע

בדיקת משרד מבקר המדינה העלתה שגם לפי התוכנית האסטרטגית צפויה צפיפות גבוהה גם בשנת 2040 בכשליש מקווי הרכבת. זאת על אף העובדה שלרכבת יותר משני עשורים להיערכות לגידול בביקוש, הן ברמת הציוד הנייד והן ברמת התשתית. תחזיות חברת הרכבת בשנים האחרונות היו כאמור בחסר. שיעורי התפוסה הגבוהים בשנת 2040, הצפויים כבר כעת, מצביעים על הצורך בהתארגנות מבעוד מועד. המלצת מבקר המדינה:

" על הרכבת, משרד התחבורה ומשרד האוצר לבחון את הסיבות לשיעורי התפוסה הגבוהים הצפויים גם בשנת 2040 ולהיערך מראש למתן פתרונות בתוכנית האסטרטגית שיביאו לאיזון מיטבי בין הצורך לספק את השירות ברמה נאותה לבין מגבלות התקציב וסדרי העדיפויות של הממשלה, וזאת תוך הקצאה יעילה של המקורות במשק. ההתבססות בתוכנית פיתוח אסטרטגית לטווח ארוך על "אמונה" כי ניתן להתמודד עם שיעורי התפוסה החריגים באמצעות תוכנית תפעולית קצרת טווח אינה ראויה ואינה מספקת. ראוי כי תוכנית תפעולית תשולב בתוכנית הפיתוח האסטרטגית לטווח הארוך, באופן ששיעורי התפוסה המחושבים בתוכנית ייבחנו וייבדקו, לרבות באמצעות ביצוע ניתוחי רגישות, על פי כל המשתנים - הגידול בביקוש, התשתית, הציוד הנייד והתוכנית התפעולית. בכך תתאפשר הצגת תמונה מלאה בפני מקבלי ההחלטות על טיב השירות הצפוי והשינויים הנדרשים לעמידה בקריטריונים לטיב השירות בנסיעה ברכבת. "

סטאטוס עדכני - כפי שנמסר חטיבת משנה למנכ"ל:

" הרכבת פועלת על בסיס התוכנית האסטרטגית לתחבורה ציבורית, כזרוע ביצוע של משרד התחבורה, בפיתוח התשתית ובמתן השרות לציבור. ההשקעות הנדרשות למתן מענה לעמידה ביעדי המדינה ובביקוש, משתקפות בתוכנית הפיתוח וההצטיידות לשנים 2021-2025 הנמצאת בתהליך אישור ע"י משרד האוצר ומשרד התחבורה."

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסות חטיבת המשנה למנכ"ל, כמפורט לעיל – המלצת מבקר המדינה מיושמת בשוטף.

4.4. מסילה רביעית באיילון

רקע

כבר ב-2002 הוחלט על תכנון המסילה הרביעית, ובשל חשיבותה הגדולה לקידום תנועת הרכבות בציר האיילון היא הוגדרה כפרויקט תשתית לאומי ב-2007. באותה שנה קבעה מליאת הוות"ל את הצורך בפתרון משולב של ניקוז נחל איילון והקמת המסילה, וב-2010 קבעה הממשלה כי תכנונה יסתיים בתוך 18 חודשים. למרות כל זאת, תכנונה הסופי אושר רק ב-2018, לא פחות מ-16 שנים לאחר קבלת ההחלטה. דבר זה הוא בגדר "תעודת עניות" להתמשכות תהליכי התכנון של פרויקטי תשתיות לאומיות שבאחריות משרד התחבורה, ומצייר תמונה עגומה של התמשכות תהליכי התכנון בכלל בישראל.

המלצת מבקר המדינה:

" נוכח העיכובים הרבים והמתמשכים בתכנון וביצוע המסילה הרביעית, על חברת הרכבת לעדכן כבר כעת את התכנית האסטרטגית ולהציב בה יעדים ריאליים ביחס לכמות המסילות במסדרון איילון עד שנת 2030. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר חטיבת משנה למנכ"ל:

" הרכבת מעדכנת את התכנון התפעולי הרב שנתי, ע"פ ההתקדמות בפועל של פרויקטי תשתית מרכזיים, כמו במקרה של המסילה הרביעית. "

4.5. העמידה בלוחות זמני הנסיעה

רקע

נמצא כי איכות השירות של הרכבת בנושא העמידה בלוחות הזמנים ירדה בשיעור ניכר בשנים 2015 - 2017. דיוק זמני הרכבות קטן מ-95.4% ב-2015 ל-91.9% ב-2017. עוד נמצא גידול רב במספר ביטולי הרכבות, בכ-473% - מ-1,823 ביטולים ב-2015 ל-10,441 ב-2017. למעשה, בשנים 2015 - 2017 שיעור הגידול במספר האיחורים ובביטול רכבות היה גבוה יותר משיעור הגידול במספר הנוסעים. כתוצאה מהגידול באיחורים ובביטולי הרכבות גדל גם היקף הפיצויים שהרכבת חויבה בהם בגין החריגות והאיחורים על פי ההסכם - מכ-17.4 מיליון ש"ח ב-2015 לכ-31.5 מיליון ש"ח ב-2017.

המלצת מבקר המדינה:

" משרד מבקר המדינה מעיר לרכבת כי עליה לפעול להקטין את מספר האיחורים והביטולים, במטרה לשפר את השירות לנוסעים. "

סטטוס עדכני - כפי שנמסר חטיבת תכנון והפעלה:

בתשובתה לביקורת, מסרה חטיבת תכנון והפעלה, כי תשובת הרכבת למבקר המדינה בשנת 2018 מקובלת עליה ועדכנית, לפיה עמידה ביעדי הדיוק הופכת להיות אתגר גדול יותר ויותר נוכח עלייה דרמטית בכמות הנוסעים, עלייה בהיקפי הפיתוח וביעדי שמצריכה סגירת קווים, מחסור בציוד נייד, מגבלות בקיבולת מסילה, וזאת נוסף על אירועים אקסוגניים. עוד הוסיפה חברת הרכבת כי הדיוק בזמני היציאה וההגעה של הרכבות חשוב ביותר להנהלת החברה, והיא מקיימת מעקב על כך ומבצעת ניטור שוטף יום-יומי, המפורסם באתר האינטרנט.

להתרשמותה של הביקורת, השירות וכנגזרת שלו מדד דיוק הרכבות (אשר במועד ביצוע הביקורת עמד על כ-95%) הינם היעד הראשון במטרותיה של רכבת ישראל כחברה ולפיכך עושה מאמצים לא מבוטלים ונוקטת במגוון רב של כלים תהליכיים, החל מרמת המנכ"ל ועד רמת השטח וזאת ע"מ להביא לדיוק מקסימלי של שירות הרכבות, כך לדוגמא, קיים בכל רגע נתון מדד דיוק המפורסם בכל מדיה אפשרית בקרב עובדי הרכבת, קיימת ועדת דיוק שבועי ברמת הנהלה בכירה, אשר בה מנותחים האירועים (איחורים, ביטולי רכבות וכו') בשבוע האחרון וסיבות השורש שלהן וכו'.

4.6. כרטיסי פיצוי

רקע

הירידה בכמות כרטיסי הפיצוי שרכבת ישראל העניקה בשנים האחרונות והירידה בשיעור מסך האיחורים ומסך הנוסעים ברכבת עשויה להעיד שנוסעים רבים אינם יודעים על זכאותם לקבלת הכרטיסים או אינם מנצלים אותה.

המלצת מבקר המדינה:

"משרד מבקר המדינה מעיר לחברת הרכבת כי עליה לפעול להגדלת מודעות הנוסעים למצות את זכאותם לקבל כרטיסים בכל מקרה של איחור רכבת של יותר מ-30 דקות, או ביטול רכבת ולבחון דרכים לפשט את הליך קבלת כרטיסי הפיצוי."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת נוסעים:

1. " בנוגע להגדלת מודעות הנוסעים לגבי זכאותם לפיצוי, בעת איחור מעל 60 דקות הפקח כורז לנוסעים על מתן "פיצוי אוטומטי" לבעלי כרטיסי רב קו. בנוסף, קיים פרסום בנושא הזכאות ודרך קבלת הפיצוי באתר הרכבת, ובתחנות הרכבת בלוחות המודעות.
2. נבחנו דרכים לפישוט הליך קבלת כרטיסי הפיצוי, הנושא טופל כדלקמן:
 - א. פיצוי מקוון דרך אתר הרכבת.
 - ב. פיצוי אוטומטי לנוסעים במקרים של רכבות אשר מאחרות למעלה מ-60 דקות. במקרה כזה, אנחנו מזינים לנוסעים פיצוי אוטומטי לרב קו."

הביקורת מציינת, כי לנוכח התייחסות חטיבת נוסעים, כמפורט לעיל – המלצת מבקר המדינה יושמה.

4.7. חויית הנסיעה ברכבת

רקע

משרד מבקר המדינה שאל בהליך שיתוף הציבור שאלה פתוחה בדבר חויית הנסיעה ברכבת. כ- 55% מהמשיבים שנבדקו ציינו כסוגיה בולטת לשלילה את תדירות הרכבות, וכפועל יוצא ממנה את הצפיפות הנוצרת בקרונות. רק כשליש מהמשיבים לשאלון שיתוף הציבור השיבו שהם "מרוצים" מתדירות הרכבות - השאר השיבו שהם "מרוצים לפעמים" או "לא מרוצים" או "כלל לא מרוצים". שביעות רצון נמוכה במיוחד הייתה של נוסעים מתחנת ראשון לציון - הראשונים (1.3 - קרוב ל"כלל לא מרוצה") ושל נוסעים בתחנות עפולה, בית שמש, קיסריה - פרדס חנה, חדרה מערב, כרמיאל. משרד מבקר המדינה מציין כי אומנם הליך שיתוף הציבור אינו מהווה מדגם מייצג, אך הוא נערך בסוף שנת 2017 ומשקף את דעתם של אלפי הנוסעים שהשתתפו בהליך שיתוף הציבור, אשר משתמשים בשירותי הרכבת לעיתים תדירות וחוות דעתם משקפת חוויה כוללת של נסיעה ברכבת לאורך זמן.

המלצת מבקר המדינה:

"לדעת משרד מבקר המדינה, על חברת הרכבת לבחון את התשובות שהתקבלו במסגרת הליך שיתוף הציבור, ובייחוד את הגורמים לפערים בין התשובות של הנוסעים בכלל לתשובות הנוסעים בתחנות שצוינו בפרט, המעידות על שביעות רצון נמוכה מתדירות הרכבות. בד בבד עם בחינה זו, על חברת הרכבת להמשיך ולבצע סקרי דעת קהל ולהגדיל את תדירותם כדי לאתר את הבעיות הדורשות טיפול, כל זאת במטרה לשפר את תדירות הרכבות וכפועל יוצא מכך את השירות לנוסעי הרכבת."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת המשנה למנכ"ל:

"התכנון התפעולי, נותן מענה מיטבי בהתאם לרמת הביקושים בקווים שונים תחת אילוצים של תשתית קיימת"

4.8. העמדת אופניים בקרונות

רקע

בשנים האחרונות, השימוש באופניים גדל בשיעור ניכר זאת בנוסף לצפיפות בקרונות שאף גדלה. העמדת האופניים בקרונות במקום שלא יועד לכך מגדילה את הצפיפות, והיא בגדר מטרד ומכשול לנוסעים בכלל ולאוכלוסיית הנכים בפרט. נוכח היתרונות של אופניים כתחליף לכלי תחבורה אחר, כחלופה נוספת להגעה לתחנת הרכבת והיותם כלי תחבורה "ירוק".

המלצת מבקר המדינה:

"על חברת הרכבת להמשיך לפעול במטרה לתת מענה לצרכים השונים של קהל הנוסעים כגון הרחבת מקומות האחסון לאופניים, הן ליד תחנות הרכבת הן ברכבת עצמה, מבלי לפגוע ברווחת נוסעי הרכבת. נוסף על כך, על חברת הרכבת להקפיד על אחסון האופניים בעת הנסיעה ברכבת באופן שלא יהיו מטרד ומכשול לנוסעים בכלל ולאוכלוסיית הנכים בפרט."

סטאטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת נוסעים:

1. " רכבת ישראל תגברה את מתקני חניית האופניים בתחנות במאות יחידות ע"מ לתת מענה לגידול בכמות הרוכבים.
2. בנוסף הרכבת ערכה סקר ספירת נוסעים המשתמשים באופניים (2017) ולפיו עלה צורך במתקני חניה מאובטחים בהם ניתן לשמור על האופניים לפרק זמן ממושך ולמנוע חבלות / גניבות וונדליזם לאופניים.
3. לאור ממצאי הסקר והגידול בכמויות הנוסעים רוכבי האופניים, הרכבת בחנה מספר חלופות המקובלות בעולם לפתרונות חניה ואחסון צמודים לתחנות.
4. הרכבת ערכה RFI בינלאומי לבחינת פתרונות חניה רובוטיים ע"מ לתת למענה יעיל למס' גדול של אופניים בשטח קטן ולאחר מיכן פורסם מכרז לחניונים רובוטיים עליים ותת קרקעיים בליווי מלא ובמימון משרד התחבורה.
5. ממצאי הרכבת עלו בהתאמה גם לממצאי עמ"ט שבוצעה במת"ח.
6. כיום, הרכבת נמצאת בעיצומו של פיילוט הכולל הקמת 4 חניונים רובוטיים בתחנות (ת"א סבידור, הרצליה, נתניה וב"ש אונ') אשר יהווה בסיס לבחינת הצורך בהמשך השירות ובחינת שביעות רצון הרוכבים מהפתרון. הפיילוט כולל 2 חניונים עיליים ו 2 תת קרקעיים ואפליקציית שירות ותשלום. מנגנון השירות מקנה העדפה למשתמשי הרכבת בעת הפקדת האופניים ע"מ לעודד את השימוש במתקנים אלה."

בנוגע להתאמת קרונות הרכבת לחניית אופניים. לנוכח הצפיפות הגואה ברכבות ובמיוחד בשעות השיא של הביקוש, הוחלט בחודשים אשר קדמו למגיפת הקורונה וזאת אישור משרד התחבורה, על איסור העלאת אופניים לרכבות בשעות השיא. הפרויקט של התאמת הנייד לנשיאת אופניים הופסק וזאת עד לגיבוש מדיניות ברורה בנושא.

המלצה

גיבוש מדיניות ברורה בנושא המשך הפרויקט של התאמת הנייד לנשיאת אופניים והבאתה לאישור משרד התחבורה.

4.8 מחסור במקומות חניה בסמוך לתחנות

רקע

מבדיקה וסיורים שערך משרד מבקר המדינה בכמה תחנות רכבת אזוריות נמצא כי עקב מחסור במקומות חנייה, נהגים רבים חונים במקומות אסורים שחלקם גם מסוכנים ויכולים להפריע לתנועה.

המלצת מבקר המדינה:

"על משרד התחבורה, בשיתוף חברת הרכבת והרשויות המקומיות, לבחון יחדיו דרכים לפיתוח מקומות חנייה נוספים בתחנות האזוריות."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מיחידת המסחר:

"מתבצע בפועל כבר מספר שנים ובמסגרת המאמץ התווספו אלפי מקומות חניה נוספים בתחנות רכבת שונות. בימים אלה מקודמים חניון צפוני בחדרה מערב, חניון באשדוד עד הלום, חניון באשקלון. מודגש כי מצאי המקרקעין הפנויים בסביבת התחנות בהן ניתן להקים עוד חניונים הולך ואוזל ולכן, במקביל, נבחנת בחינה ראשונית של חניונים בקומות."

המלצה

המשך גיבוש פתרונות חנייה בקרבת תחנות הרכבת.

4.9. זיהום אויר כתוצאה מפעילות הרכבת

רקע

הרכבות מופעלות בדיזל, שהליך שריפתו מלווה בפליטת מזהמים לאוויר. חלק מרציפי תחנות הרכבת, בייחוד לאורך נתיבי איילון (תחנת תל אביב - השלום, בת ים וחולון), סמוכים לכביש נתיבי איילון, אשר זיהום האוויר בו גדול בשל מסת כלי הרכב הגדולה העוברת בו. תחנות אלה סגורות בחלקן, ובכך נפגעת אפשרות אוורורן. הרכבת מפרסמת באתר האינטרנט שלה, בתחנות וברציפים אזהרה לנוסעים לא לשהות ליד הרציפים אלא להמתין בתוך התחנות בשל זיהום האוויר ברציפים, העולה על התקן המותר, נוכח העובדה שחשמול הרכבת מתעכב.

המלצת מבקר המדינה:

על הרכבת להשלים את התקנת מסננים בנייד ולהמשיך לפעול לצמצום זיהום האוויר בתחנות שבהן רמת הזיהום גבוהה במיוחד.

סטטוס עדכני - כפי שנמסר חטיבת נייד:

קרונות כח:

- בקרונות DD ההתקנה הושלמה .
- קרונות חד קומתיים - יש לוודא עם המשרד להגנ"ס שלאור הכוונה לגרוט את הקרונות, הוסרה הדרישה להתקנת מסנני DPF ב- 19 קרונות כח, 5 קרונות PP- קרונות סימנס.

קטרים:

התקבלה דרישה להתקנת קיט המפחית את המזהמים הנפלטים מהמנועים לכל קטרי בדיזל המופעלים בר". הסוגיה התקציבית טרם סוכמה. יחד עם זאת, דרשנו בתקציב הפיתוח לחומש הקרב 105 מש"ח שיתנו מענה לכ- 50 אוברולים המתוכננים בתקופה זו. תקציב זה טרם אושר ויש לפעול לאישורו מול גורמי הממשלה המתאימים."

המלצות

1. השלמת התקנת המסננים בנייד, ע"פ דרישות המשרד לאיכות הסביבה וזאת בכפוף לאישורי תקציב ייעודיים לנושא.
2. ביצוע עבודת מטה פנימית, בנוגע לנושא איכות הסביבה, לכלים הרכבתיים אשר אינם עומדים להיגרס במהלך חמשת השנים הקרובות.

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מחטיבת נוסעים:

1. "בתחנת ת"א השלום הותקנה מערכת לטיפול לאורור וסינון התחנה זיהום אוויר ממקור חיצוני ורכבות, המערכת כוללת:
 - א. התקנה של 4 רביעיות מפוחי ענק התלויים על תקרת התחנה, המפוחים הינם דו כיוניים היודעים גם לעבוד בדרגות שונות של הפעלה.
 - ב. התקנה של 3 מערכות סינון חלקיקים ברציף 1 הכוללים מערכת הובלה לאורך כלל הרציף.
 - ג. מערכות ניטור רציף 24/7 ברציף 1 ו ברציף 2/3 בנוסף מערכת לניטור רקע אזור התחנה מחוץ לתחנה .

המערכת החלה הרצות והפעלה מתאריך 21.09.2019."
2. תחנת בת ים יוספטל בסוף 2019 החל תכנון מפורט להתקנת מערכות אוורור באפריל 2020 הסתיים שלב הביצוע ולאחר סבב אישורים החלו הרצות טכניות , הפעלה לפיילוט החלה ביולי 2020, המערכת כוללת :
 - א. התקנה של 2 רביעיות מפוחי ענק התלויים על תקרת התחנה, המפוחים הינם דו כיוניים היודעים גם לעבוד בדרגות שונות של הפעלה
 - ב. התקנה של 10 מערכות סינון חלקיקים ברציף 1 ורציף 2 הכוללים 5 מערכות מקומיות לסינון חלקים בכל רציף.
 - ג. מערכות ניטור רציף 24/7 ברציף 1 בנוסף מערכת לניטור רקע אזור התחנה מחוץ לתחנה , ומערכת מטאורולוגית.
 - ד. המערכת החלה הרצות והפעלה מתאריך 24.07.2020.
3. תחנת ת"א הגנה בוצע פיילוט של מערכות סינון אשר הובאה מאיטליה. טרם ברורה השפעתם המלאה.
4. תחנת קוממיות וולפסון מתוכננות להיות משודרגות לטיפול בזיהום האוויר בתחנה בכפוף להליך החשמול.
5. התחנה הבאה שתיכנס למרכז לתכנון מפורט, ביצוע ואחזקה תהייה תחנת הקוממיות".

המלצה

השלמת הטיפול בזיהום האוויר בכל התחנות אשר בהן נרשמה חריגה.

5. דו"ח שנתי 70 א' - קידום תחום הכרייה והחציבה בישראל - שנת פרסום 2020

רקע

חומרי הכרייה והחציבה משמשים לבנייה, לסלילה ולתעשייה. בספטמבר 2010 אישרה המועצה הארצית לתכנון ולבנייה את מסמך המדיניות של תוכנית המתאר הארצית לכרייה וחציבה – תמ"א 14. במסמך זה נקבעו קווים מנחים לסימון אתרי כרייה וחציבה, ונקבעו האמצעים המשלימים הנדרשים ממשרדי הממשלה ליישום מדיניות התכנון והניהול של אתרים אלה. במרץ 2018 אושרה תמ"א 14. בתמ"א מסומנים אתרים שמהם יש לספק את חומרי הגלם הנדרשים לבנייה ולסלילה עד שנת 2040 ולתעשייה – עד שנת 2045. בחודשים נובמבר 2018 – מרץ 2019, בדק משרד מבקר המדינה את ניהול תחום הכרייה והחציבה בישראל, הפיקוח על המחצבות, קידום התכנון של אתרי תמ"א 14 ושיווקם ומימוש האמצעים המשלימים ליישום התמ"א. בין הגופים אשר בהם נערכה בדיקה זו, הייתה חברת הבת למטענים.

ממצאים

5.1. קשיים ועיכובים במוסדות התכנון בקידום ויישום פרויקט השינוע המסילתי

רקע

קיימים קשיים ועיכובים רבים במוסדות התכנון בקידום ויישום פרויקט השינוע המסילתי אשר תיכנן מינהל התכנון ואושר במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. ללא קידום נושא השינוע המסילתי, ללא יישומו וולא הקמת מסופי טעינה ופריקה, יש חשש למחסור בחומרי חציבה במרכז הארץ כבר ב-2025. משרד מבקר המדינה העיר בעבר, כי קידומם של פרויקטים חיוניים, במיוחד בתחום התשתיות, מעוכב שנים רבות בשל הליכי תכנון ארוכים

המלצת מבקר המדינה:

" על פי משרד מבקר המדינה, על מינהל התכנון "לשלב ידדים" עם רכבת מטענים ולגבש פתרונות אפשריים בטווח הזמן הקרוב ולקדם תכנון מידי של המסילות ושל מסופי הפריקה והטעינה. כן עליהם להנחות את מוסדות התכנון בדבר חשיבותו של השינוע המסילתי ליישום תמ"א 14.ב."

סטטוס עדכני - כפי שנמסר מאגף פיתוח מטענים:

1. " במהלך השנה האחרונה פעלה הרכבת בשיתוף משרד התחבורה לתיאום התכנית האסטרטגית למסופי מטענים עם מנהל התכנון. ביום 26.5.20 הולנת"ע (ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים) לאחר שהוצגה בפניה התכנית בירכה על הצגת האסטרטגיה וקראה לקדם תכניות מפורטות למסופים שפורטו."

המשך סטאטוס עדכני - כפי שנמסר מאגף פיתוח מטענים:

- א. מסילת צפע – תמר : במהלך השנה האחרונה פעלה הרכבת בתיאום עם לשכת התכנון המחוזית להשלמת התסקיר ומסמכי התכנית והתכנית אושרה להפקדה בתנאים בוועדה מחוזית דרום ביום 29.6.2020. רכבת ישראל פועלת להשלמת התנאים להפקדה, בתיאום ובהנחיה שוטפת של לשכת התכנון המחוזית.
- ב. מסוף מטענים קדמה : המשרד להגנת הסביבה העביר לוועדה המחוזית דרום הנחיות לעריכת פרקים א-ב לתסקיר השפעה על הסביבה ביום 19.2.2020. הוועדה מחוזית דרום, אישרה את ההנחיות ביום 18.10.2020. רכבת ישראל הגישה את פרקים א-ב לתסקיר, למשרד להגנת הסביבה ביום 14.1.2021.
- ג. מסוף מטענים אייל : על פי החלטת הולנת"ע מיום 26.5.20 המסוף לא נכלל ברשימת המסופים שמיקומם אושר, ועל כן הוועדה קראה למשרד התחבורה להמשיך ולבחון חלופות למסופים במרחב מזרח מחוז מרכז/המסילה המזרחית. תהליך בחינת החלופות מקודם ע"י רכבת ישראל בשיתוף עם משרד התחבורה ומינהל התכנון.
- ד. מסוף מטענים טירת יהודה : לצורך זירוז הליכי התכנון, סוכם בין משרד התחבורה והרכבת בדיון מיום 18.6.20 לפעול להעביר את קידום התכנית לות"ל. הרכבת פנתה לות"ל בבקשה לקידום תכנית מסוף שינוע מטענים ארצי (משנ"מ) – טירת יהודה, כפרויקט תשתית בעל חשיבות לאומית ביום 23.7.20. הות"ל אישר את קידום הפרויקט במסגרת תת"ל 126 ונמצא כעת בשלב בחינת חלופות בתיאום עם משרד התחבורה וות"ל.
- ה. מסוף מטענים בית שמש: לצורך זירוז הליכי התכנון, סוכם בין משרד התחבורה והרכבת בדיון מיום 18.6.20 לפעול להעביר את קידום התכנית לות"ל. הרכבת פנתה לות"ל בבקשה לקידום תכנית מסוף שינוע מטענים ארצי (משנ"מ) – בית שמש, כפרויקט תשתית בעל חשיבות לאומית ביום 23.7.20. הות"ל אישר את קידום הפרויקט במסגרת תת"ל 125 ונמצא כעת בשלב בחינת חלופות בתיאום עם משרד התחבורה וות"ל.
- ו. מסוף מטענים חדרה צפון : על פי החלטת הולנת"ע מיום 26.5.20 המסוף לא נכלל ברשימת המסופים שמיקומם אושר, ועל כן הוועדה קראה למשרד התחבורה להמשיך ולבחון חלופות למסופים במרחב דרום מחוז חיפה. "

המלצה

על אגף פיתוח מטענים בשילוב חטיבת המטענים, להמשיך ולפעול עם גורמי התכנון ומשרד הממשלה לגיבוש פתרונות למסילות ומסופי פריקה וטעינה.