

לוותר על נוכחותם. לדעת משרד מבקר המדינה, מצב זה דורש תיקון על ידי החלפתם או הכשרתם של נציגי התחומים הייעודיים, כדי שהם יוכלו לתרום את חלקם בביקורות כוננות והיערכות ברשויות המקומיות לשע"ח, ולסייע לרמ"ט המחוז בפעילותו בעניין זה. סגן ממלא מקום קבוע ליו"ר ועדת מל"ח עליונה הודיע למשרד מבקר המדינה ביולי 1994, שמטה מל"ח ארצי מודע לרמה המקצועית של נציגי התחומים הייעודיים, שלא תמיד עונה על הנדרש, וכן שהרשויות הייעודיות ברמה הארצית וברמה הפיקודית פועלות במשותף לשיפור המצב.

3. במאוס 1994 פירסם מטה מל"ח ארצי נוהל בדבר הגדרת תפקידי היו"ר והרמ"ט בוועדות מל"ח הפיקודיות והמחוזיות. בהתאם לנוהל זה, מופקד רמ"ט המחוז, בין היתר, על ההדרכה במחוז, לרבות הכשרת בעלי תפקידים לשע"ח ועריכת השתלמויות ברמה המקומית וברמה המחוזית. משרד מבקר המדינה העיר, שבהעדר תכנית הדרכה והשתלמויות שנתית ובהיעדר תיעוד על השתלמויות שמתקיימות, לא ניתן לקבוע, אם הפעולות שרמ"ט המחוז נוקט, עונות על כל הנדרש ממנו על פי הנוהל.



בשנים האחרונות פועלת עיריית אשדוד בקביעות לשיפור היערכותה לקראת שע"ח. אולם, כפי שעולה מדוח ביקורת זה, נמצאו עדיין במספר תחומים ליקויים, ויש צורך שיו"ר ועדת מל"ח המקומית, בשיתוף עם הצוות הניהולי והאחראים לתחומים הייעודיים, יפעלו לתיקון המצב. בין הנושאים שדורשים תיקון ושיפור יש להדגיש את: ארגון מערך כוח האדם לשע"ח; עדכון תיקי תכנון בתחומים הייעודיים השונים; התכנסות של ועדת מל"ח מקומית בתדירות הנדרשת בפקודה לדיון בהיערכות הרשות; וארגון מערך הבריאות ומערך המידע לציבור באופן שיבטיחו הספקת שירותים לכל חלקי העיר בשע"ח.

היערכות נאותה של העירייה לקראת שע"ח מקבלת משנה חשיבות נוכח קליטת גלי העלייה, המתבטאת בגידול מואץ של העיר בשנים האחרונות, ונוכח חשיבותה האסטרטגית של אשדוד שבתחומה נמצאים נמל, בתי זיקוק, תחנת כוח, מסוף דלק ומפעלים חיוניים אחרים.

ממצאי מעקב

הרשות הארצית לתובלה יבשתית בשעת חירום

(באחריות משרד התחבורה)

דוח שנתי 42, עמ' 916

הרשות הארצית לתובלה יבשתית בשעת חירום שבמשרד התחבורה (להלן - הרשות) הינה אחת מרשויות המשק לשעת חירום (להלן - מל"ח). היא אחראית לארגון שירותי התובלה ביבשה למשק האזרחי בשעת חירום. בראש הרשות מכהן המפקח על התעבורה, ופעולותיה נעשות באמצעות המחלקה לשעת חירום שבאגף המפקח על התעבורה. הרשות פועלת בכפיפות לרשות העליונה לתחבורה.

הביקורת בנושא ארגון התובלה היבשתית בשעת חירום נערכה בשנת 1991 ופורסמה בדוח שנתי 42, עמ' 916. הממצאים העיקריים היו כלהלן:

אמצעי התובלה היבשתית לשעת חירום מבוססים על תכנון משנות ה-70, שלא סיפק אף אז את הצרכים המזעריים לשעת חירום, ומאז, לא בוצע תכנון עדכני של המעמס הדרוש; המצאי בפועל של אמצעי התובלה היבשתית לשעת חירום לא היה מסוגל לענות אף על צורכי התכנון הישן, מאחר שרוב כלי הרכב ביחידת התובלה היו ישנים, ותועלתם מבחינת כשירותם וכושר העמסתם, היתה מוגבלת; מערך התחזוקה הקיים ומידת השליטה בו, לא היה בהם כדי להבטיח טיפול הנדרש ברכב בשעת חירום; עקב תרגול בלתי מספיק של יחידות התובלה וקשר רופף עמן, מוטלת כשירותן בספק; היקף כוח האדם והאמצעים שבידי הרשות לא איפשרו לה לעמוד בדרישות הכוננות של מערך התובלה; לא נקבע תקן לכלי רכב הדרושים למפעלים החיוניים; היה קיים פער בין הנפח הדרוש לתובלת דלק, שסוכם ב-1978, לבין המצאי שהיה קיים ב-1991; ונוהלי ההפעלה לשעת חירום של הרשות לא היו מעודכנים.

באוקטובר ובנובמבר 1994 ערך משרד מבקר המדינה בדיקת מעקב אחר תיקון הליקויים שהועלו בביקורת. בדיקת המעקב נערכה במחלקה לשעת חירום של משרד התחבורה, המבצעת ברגיעה את תפקידי הרשות.

אלה ממצאי בדיקת המעקב:

צורכי מערך התובלה היבשתית בשעת חירום

בבדיקת המעקב עלה, שבשנת 1992 ביצעה הרשות, בסיוע מטה מל"ח ארצי, סקר לבחינת הצרכים המעודכנים לתובלה של מל"ח (להלן - הסקר). לפי תוצאות הסקר, הסתכמו דרישות הרשויות הייעודיות לצורכי מל"ח במעמס כולל של 192,000 טונות (פי שניים וחצי מהמתוכנן עד אז). בהתחשב ביכולת צה"ל להתחייב לשחרר רכב מגיוס ולהעבירו לצורכי מל"ח ובעקבות בחינה נוספת של העדיפויות, קבע מטה מל"ח ארצי ב-1993 צורך במעמס של 120,000 טונות.

באוקטובר 1993 קבע סגן שר הביטחון, שהינו יו"ר ועדת מל"ח עליונה, כי רכב במעמס כולל של 100,000 טונות יוקצה לצורכי מל"ח, וייעשה מאמץ להשלים בעתיד את ההקצאה למעמס של 120,000 טונות. לפיכך נקבע התכנון לשנת 1994 לפי מעמס של 100,000 טונות. מעמס זה הוקצה לרשויות הייעודיות לפי עדיפויות שקבע מטה מל"ח ארצי. כך למשל, לרשות למזון, שנקבעה בעדיפות א', אושרו 87% מדרישותיה (23,500 טונות מתוך 27,000).

מצאי האמצעים במערך התובלה

לפי דיווחי הרשות מספטמבר 1994, הסתכם המצאי של אמצעי התובלה ביחידות התובלה ובמפעלים החיוניים ב-92,000 טונות. נוסף לכך, רכב במעמס כולל של 2,600 טונות היה בשלבי טיפול וקליטה לקראת העברתו ליחידות התובלה; רכב במעמס כולל של 14,000 טונות נמצא במאגרים פיקודיים כרכב עתודה, בגלל כשירותו הנמוכה. חל שיפור בגיל הרכב הנמצא ביחידות התובלה לעומת המצב בעת הביקורת הקודמת: פחות מ-20% מכלי הרכב הינם משנת ייצור 1977 או קודם לכך, ולמעלה ממחצית כלי הרכב הינם משנת ייצור 1986 ואילך.

מערך התחזוקה

בבדיקת המעקב נמצאו שיפורים בתחומים הבאים:

(א) בידי הרשות קיימים כעת פרטים על מצבת אנשי המקצוע הטכניים שבמוסכים החייבים בגיוס לצה"ל או הפטורים מגיוס.

(ב) מבין המוסכים הכלולים במערך התחזוקה של הרשות, גדל שיעור המוסכים המסוגלים לטפל ברכב דיזל, המהווה את עיקרו של רכב יחידות התובלה, מ-53% בעת הביקורת הקודמת ל-66%.

(ג) הרשות התקשרה בהסכמי שירות עם המוסכים שבמערך התחזוקה שלה, כדי להבטיח, ככל האפשר, את היערכותם הנאותה בשעת חירום, דבר שלא היה קיים בעבר.

(ד) הביקורת הקודמת הצביעה על כך שלרשות לא היה מערך של שירותי גרירה וחילוץ לפינוי רכב שנתקע בדרכים. בבדיקת המעקב עלה, כי הוקצו לה 68 כלי רכב כאלה. עם זאת, רק עשרה מתוכם מסוגלים לחלץ רכב משא כבד. משרד מבקר המדינה העיר, כי טרם נקבעו פריסתם של כלי רכב אלה בשעת חירום ושיטת הפעלתם. בדצמבר 1994 הודיעה הרשות, שהוחלט על פריסת רכב הגרר ברמת הפיקודים המרחביים, כדי לאפשר ניצולו המרבי בשעת הצורך.

כשירות יחידות התובלה

בבדיקת המעקב נמצא, כי חל שיפור בנושא תרגול יחידות התובלה. בשנים 1992 ו-1993 תורגלו כל 56 יחידות התובלה של הרשות: ב-40 מהן נערכו שני תרגילים במשך השנתיים, וביתר היחידות תרגיל אחד. ב-44 מהיחידות (79%) כללו תרגילים אלה גם תרגילים משולבים, שהינם מקיפים יותר.

כוח אדם במחלקה לשעת חירום

הביקורת הקודמת הצביעה על כך, כי בשנים 1988 ו-1989 צומצמה מצבת כוח האדם במחלקה לשעת חירום ברגיעה מ-24 איש ל-12, דבר שפגע בכושר התפעול של המחלקה; וכי ועדה שמינה מנכ"ל משרד התחבורה בשנת 1990, קבעה, כי יש לתגבר את המחלקה. גם מטה מל"ח ארצי הצביע על חומרת המצב. בסקר שביצעה כאמור הרשות ב-1992, נקבע, כי כדי לתרגל את מערך התובלה ולהחזיקו בכוננות הראויה, דרושות 16 משרות.

בבדיקת המעקב עלה, כי באוקטובר 1994 היו התקן והמצבה של כוח האדם במחלקה מצומצמים אף יותר, ועמדו על עשרה עובדים בלבד.

תקן הרכב המרותק למפעלים חיוניים

מערך התובלה לשעת חירום מבוסס על יחידות תובלה ועל רכב המרותק למפעלים חיוניים, כמשמעותם בחוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967. בדוח שנתי 33 ובדוח שנתי 41 של מבקר המדינה צוין, כי צה"ל לא קבע תקן לריתוק כלי רכב למפעלים חיוניים. בדוח שנתי 42 חזרה המבקר על הצורך לקבוע תקן זה בהקדם.

בדיקת המעקב העלתה שצה"ל טרם קבע את התקן האמור.

אמצעים להובלת דלק

בהתאם לדוח של הרשות מאפריל 1994, גדל נפח האמצעים להובלת דלק עבור מל"ח לעומת זה שהיה בעת הביקורת הקודמת. ביוני 1994, במסגרת הסקר, הובאו הצרכים להובלת דלק עבור מל"ח בשלוש רמות שונות של כמויות.

בעת סיום בדיקת המעקב, ועדת מל"ח עליונה טרם החליטה איזו מבין הרמות המוצעות תשמש לצורכי התכנון; ולפיכך, קיים פער לעומת הצרכים לפי כל אחת מהרמות. משרד מבקר המדינה העיר, כי מצב זה אינו מאפשר השלמת התכנון להובלת הדלק בשעת חירום, ועל כן על ועדת מל"ח עליונה לקבוע בהקדם את הרמה הדרושה ולפעול להשלמת הפערים הקיימים. בתשובתו למשרד מבקר המדינה הודיע מטה מל"ח ארצי בדצמבר 1994, כי עבודת המטה לקביעת הרמה הדרושה עומדת להסתיים בקרוב.

נוהלי הרשות

בבדיקת המעקב עלה, שכל נוהלי הרשות הוצאו במהדורה מעודכנת בינואר 1994.



בדיקת המעקב העלתה, כי חל שיפור ניכר בכושרה של הרשות למלא את ייעודה בשעת חירום.