##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 79**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שני, א' בחשוון התשס"ז – 23 באוקטובר 2006 – בשעה 09:30**

**סדר היום**: **תוכנית לשימוש במערכת אכיפה אלקטרונית-אוטומטית לאכיפת חוקי התעבורה**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**: גלעד ארדן – מ"מ היו"ר

אליהו גבאי

יצחק זיו

דוד טל

יעקב כהן

**מוזמנים**:

המשרד לביטחון הפנים:

אליעזר רוזנבאום, משנה למנכ"ל

עו"ד עודד ברוק, סגן יועמ"ש

רפ"ק ניבה רפאלי, מדור תביעות – אגף תנועה

דניאלה פילואקוב, קצינת מדור תביעות

סנ"צ יחיאל בן-יאיר, רמ"ד מחשוב וטכנולוגיה

רוני בורוכוב, מנהל תחום טכנולוגיה

יצחק שחצקי, עוזר רמ"ד מכשור

עמיר נאור, ראש אגף בכיר מערכות בטיחות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אסף רגב, אגף תקציבים, משרד האוצר

אורנה קליין, מנכ"ל "חיים בדרך מתונה – הארגון לבטיחות בדרכים"

פרופ' אליהו ריכטר, "חיים בדרך מתונה"

פרופ' ג'רלד בן-דוד, "חיים בדרך מתונה"

ד"ר יעקב אדלר, ארגון "אנשים באדום"

אילן גרודסקי, "אור ירוק"

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס דויטש

##### 

**תוכנית לשימוש במערכת אכיפה אלקטרונית-אוטומטית לאכיפת חוקי התעבורה**

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה.

יזמתי את הדיון הזה כי כבר זמן רב כולנו שומעים שהמדינה מתכוונת להגדיל משמעותית את מספר מצלמות האכיפה בכבישי ישראל, גם את המצלמות שאמורות לתפוס נהגים שחוצים צומת באור אדום וגם את הנהגים שנוסעים במהירות שמעל מה שמתיר החוק. חשבתי שלפני שהמדינה תצא למכרז החשוב הזה סוף-סוף, חשוב שהכנסת תשמע כרשות המפקחת גם על הממשלה מה עומד להיות במכרז הזה – לא מבחינה מסחרית, אלא מבחינת הסטנדרטים שהמדינה עומדת להעמיד לגבי הטכנולוגיות האלה, כי פונים אליי – אני אומר את זה לשם הגילוי הנאות – כמי שמזוהה עם הנושא של המלחמה בתאונות הדרכים גורמים רבים מסחריים, שלי אין העדפה בין אחד מהם לשני, ומציגים לי טכנולוגיות כאלה ואחרות שקיימות במדינות אחרות. הדברים האלה צריכים להיות שקופים, כדי שהכנסת תדע מה הממשלה הולכת לעשות. לדבר הזה תהיה השלכה על כל האזרחים שנוהגים בכבישי מדינת ישראל, תהיה לו השלכה לגבי הבטיחות בכבישי ישראל, וחשבתי שהכנסת צריכה להעמיד את הסטנדרטים הגבוהים ביותר כדי שלא נצטער אחר-כך, למה אפשרנו לממשלה להתקין את זה, כשיש טכנולוגיה אחרת, ולכן כדאי שהדברים יהיו ברורים, וגם הציבור יידע מה עומד להיות, גם מבחינת לוחות הזמנים וגם בכלל.

לאה ורון:

אני מתארת לעצמי שחשוב שהוועדה תשמע לגבי הפריסה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מודה לך על ההערה החשובה. בדיוק כמו שלפני שהוועדה אישרה את כוונת הממשלה להקים את מגרשי החרמת הרכבים, רצינו לדעת לגבי הפריסה, כך חשוב לדעת, שלא תצא תקלה, כדאי שהכנסת תדע, מה הכבישים, לפי אילו שיקולים מתכוונים להתקין את המצלמות.

דוד טל:

והאם במקומות שיש היום מצלמות, ישדרגו אותן?

היו"ר גלעד ארדן:

כיוון שמי שהולך להוציא את המכרז הוא המשרד לביטחון הפנים בהתייעצות עם הגורמים המקצועיים במשרד התחבורה, אני מציע שנציג המשרד לביטחון הפנים ייתן הסבר על כל הנושא לפני הכל.

אליעזר רוזנבאום:

אני מרכז את פרויקט האכיפה האלקטרונית האוטומטית לעברות מהירות, מעבר ברמזור אדום. הפרויקט הזה נמשך זמן רב, הוא היה בעבר במשרד התחבורה, ובהחלטה של השר צחי הנגבי עם השר ליברמן הוחלט שהפרויקט הזה יועבר למשרד לביטחון הפנים, וכך הדבר. אנו נמצאים בשלב מתקדם מאוד מבחינת ספר המכרז. מבחינת האפקטיביות של האכיפה האלקטרונית אנו למדים ממדינות בעולם כמו הולנד, צרפת, גרמניה, ארצות הברית – ביקרתי באוגוסט בארצות הברית בעניין הזה – אנו למדים שהמערכת הזאת מאוד אפקטיבית, מערכת אכיפה אלקטרונית דיגיטלית אוטומטית, קרי מצלמות מהירות, מצלמות רמזור. הפריסה הרחבה מצביעה על ירידה של 25% בתאונות הדרכים החמורות והקטלניות. הייתי באוגוסט במרילנד. ראיתי שם רק מצלמות רמזור, כי על-פי החוק שלהם, אסור להם לפרוס מצלמות מהירות, אבל גם במקומות אחרים, במדינות אחרות בארצות הברית וגם באירופה יש אפקטיביות רבה של הירידה בתאונות הדרכים החמורות והקטלניות.

דוד טל:

איך לא פרסתם עד היום מצלמות בכביש מס' 1? אני שואל את זה, כי בוועדה הזאת לפני שנתיים או שלוש, אני חושב שאז פניתי לנציג המשטרה בנושא הזה, והוא נתן לי תשובה שלא נראתה לי הגיונית.

אליעזר רוזנבאום:

נגיע גם לפריסה, ולמה השיקולים שלנו.

דוד טל:

אבל איך עד היום לא פרסתם בכביש ירושלים שתיים-שלוש-ארבע מצלמות?

יחיאל בן-יאיר:

אין ציוד לפרוס – מצלמות מהירות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מעדיף שקודם הוא יסיים את הצגת הדברים ואז נעבור לשאלות.

אליעזר רוזנבאום:

נושא הפריסה, כשנמצאים בהיקף מאסיבי, תביא לירידה של היקף תאונות הדרכים. הגורם של נהיגה במהירות מופרזת היא אחד הגורמים המרכזיים לתאונות הדרכים.

אנו מדברים על פריסה של עד 300 מצלמות בכאלף ק"מ בכבישים, ויש המיפוי של צמתים וכבישים אדומים, שבהם ריבוי של תאונות דרכים, ועל-פי סדר עדיפות שהמשטרה תקבע הכנו את הצירים ואת הנקודות. נפרוס את המצלמות, הכוונה היא לפרוס עד 300 מצלמות, היחס הוא 1 ל-3, כלומר 100 מצלמות רמזור ו-200 מהירות. על כל מצלמה צריכות להיות שלוש יחידות, כך שניתן לנייד את המצלמות על-פי צורך וכדי שלא תהיה קביעות בדבר. גם היום אנו מניידים, יש עמדות שבהן אנו מניידים את המצלמות.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר התשובה של המשטרה לדוד טל אינה רלוונטית, כי אם אפשר לנייד מצלמה, אפשר גם לנייד אותה לכביש ירושלים-תל-אביב.

אליעזר רוזנבאום:

התשתית היא קבועה.

המערכת בנויה על יחידות קצה, כלומר עמודים שבתוכם מצלמות סרט – שם תהיה מצלמה דיגיטלית, מכשיר עם זיכרון עם כל מה שקשור בדבר הזה. יחידת הקצה מבצעת את הרשומה, יש חתימה דיגיטלית אלקטרונית שתעמוד במבחן המשפטי. הנושא הזה מאושר. המצלמה עוברת בקו תקשורת אוטומטי, לא צריך לבוא, להוציא סרט ולפתח.

דוד טל:

כלומר לא יהיה כדאי לאזרחים לכעוס על המצלמה ולפגוע בה.

אליעזר רוזנבאום:

הרשומה נצברת ועוברת למרכז השו"ב, יש שם מרכז פענוח, ושם אנו מפענחים על צג את העברה. יש לנו תמונה, השוטר, שנמצא בעמדת פענוח, מאשר את העברה, משם זה עובר למערכת משטרתית, היא נקראת מערכת דותן, ואנו מפיקים את הדוח, הוא יהיה עם תמונה.

הדוח הזה מופק, ונשלח בתוך 96 שעות לבית עובר העברה. אנו רוצים לצמצם את פרק הזמן מאז שהעברה בוצעה ועד שהדוח מגיע לעובר העברה, וכך נשפר את האכיפה ונצמצם את תאונות הדרכים. הכוונה היא שזכיין שיזכה במכרז הוא זה שיקים גם את יחידות הקצה וגם את מרכז שליטה ובקרה. הוא יספק גם את שירותי האחזקה, כלומר גם יקים וגם יפעיל את המערכת, ולמעט מאוד שוטרים תהיה נגיעה ויפעילו בפועל.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אין לו אחוזים מכמות הדוחות?

אליעזר רוזנבאום:

לא.

דוד טל:

כמה שוטרים זה יחסוך למדינת ישראל?

אליעזר רוזנבאום:

בשלב ראשון אנו לא מבטלים את המערכת הישנה, כדי שאם יהיו קשיים במימוש, שלא תיווצר לנו בעיה. זאת תוספת למערכות הניידות.

לאה ורון:

כמה מצלמות כללה המערכת הישנה?

אליעזר רוזנבאום:

40 ו-20.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה מצלמות יש היום בצומת שמגיעים אליו מארבעה כיוונים?

יחיאל בן-יאיר:

מצלמה תופסת גם את הרמזור שרואה הנהג. אם אתה רוצה לעשות את זה יעיל יותר, אתה מוסיף עמדת הפעלה גם מהכיוון השני.

היו"ר גלעד ארדן:

ובמכרז כמה כיוונים זה יתפוס?

אליעזר רוזנבאום:

כיוון אחד. אי-אפשר מעבר לזה.

היו"ר גלעד ארדן:

אל תגידו שלא, כי אולי עוד מעט אציג לכם דברים שאתם לא יודעים. מי קבע את המפרט הטכנולוגי לגבי המכרז הזה? מי הגורמים המקצועיים?

אליעזר רוזנבאום:

יש לנו יועצים כלכליים, טכנולוגיים, יש ייעוץ משפטי שמלווה אותנו בהכנת ספר המכרז. יש השמות שלהם, החברות: חברת שב"ם זכתה באינטגרציה של הכנת ספר המכרז, יש בהם מהנדסים, יושבים כאן המומחים מהמשרד.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מנסה להבין איך מתחיל התהליך הזה. יש כל הזמן טכנולוגיות חדשות בעולם. למשל, הציגו לי טכנולוגיה שעובדת היום בארצות הברית, המטרה שלה היא לא רק לתפוס עבריינים, גם לנסות לחסוך במוות, הציגו לי טכנולוגיה שאומרת שיש היום מערכות שיודעות לזהות לפי מהירות ההגעה של הרכב לצומת, שהוא עומד לחצות אותו באדום. לא רק שהמערכת תתפוס ותשלח את הפרטים שלו, אלא כדי לחסוך בתאונה, כשהיא צופה שבעוד חצי שנייה הוא עומד לחצות באדום, היא תגרום לרמזור השני להישאר על אדום, כדי למנוע תאונות. השאלה היא אם טכנולוגיות כאלה נבחנות.

מה הדרך שבה אתם לומדים את הטכנולוגיות שקיימות היום? אנו רוצים את הטכנולוגיה הכי מתקדמת, אם כבר אנו יוצאים למכרז. או אתם מדברים על טכנולוגיה שבה זה תופס כיוון אחד, וזה ודאי על-ידי חריצה בכביש, והוצגו בפניי טכנולוגיות – אני לא יודע אם הן אושרו, אני אבדוק את זה - שהיום על-פי צילומי וידאו, המחשב יודע מה המהירות של הרכב כשהוא מתקרב לצומת, מה המהירות שלו, לפי תמונת הווידאו, ואז אפשר לרשת צומת ולתפוס את כל הכיוונים לגבי החוצים באדום.

אליעזר רוזנבאום:

למערכת של אמצעי האכיפה האלקטרוניים דיגיטליים הוצאנו תו תקן ישראלי על-ידי מכון התקנים, שפורסם ברשומות. העבודה עליו הסתיימה מוקדם משחשבנו.

יחיאל בן-יאיר:

התקן לא מגדיר טכנולוגיות. יש תהליכים שצריכים לקבל רשומה, שתכלול את כל הפרטים לצורך קבלת האישור. אם מישהו ייתן לנו טכנולוגיה שאוכפים באמצעות לווינים, זה בסדר, ובלבד שהוא עומד בתנאים להפקת הרשומה. הרשומה אומרת מה צריך להיות בתמונה ומה הנתונים שמלווים את הרשומה.

היו"ר גלעד ארדן:

כשאתה עושה מכרז, יש ניקוד, כמה ידרוש מכם הזכיין על ההתקנה והאחזקה, אך יכול להיות גם ניקוד על דברים אחרים - על האמינות של המצלמה, על הבטיחות שלה. השאלה היא אם אתם הולכים להכניס ניקוד כזה גם בתחומים אחרים, או אתם קובעים מה אתם רוצים, ורק המחיר מאותו רגע משחק תפקיד.

אליעזר רוזנבאום:

יש נסח שאנשים גם בטכנולוגיה ובאיכויות ובדרישות האחרות - מי שלא יעבור את תנאי הסף לא יעבור לשלב הבא.

##### יצחק זיו:

אך לפי מה שאתם אומרים, אתה לא מונע את התאונה. מה שאמר יושב-ראש הוועדה זו מניעת התאונה, זו נקודה משמעותית.

אליעזר רוזנבאום:

נלמד את מה שאמר חבר הכנסת ארדן. אני לא מכיר את הטכנולוגיה הזאת, אנו מוכנים תמיד ללמוד. בכוונה הלכנו במכרז הזה על מכרז תפוקות ולא על תשומות, כדי שהמתמודדים יציעו את מרכולתם. קבענו גם שאין פיתוח קו אלא מוצרי מדף. יש מספיק טכנולוגיות מוצלחות, לכן הלכנו על מכרז תפוקות, שבו יציעו אנשים, בין אם זה סימון על הכביש, יש דרכים שונות, ולכן תנאי הסף הם יאפשרו לנו לקדם את מי שיעבור את תנאי הסף. גם תו התקן שקבענו בביצועים שהמערכת הזאת צריכה לספק יביא אותנו למערכת אמינה. למדנו את זה ממדינות אחרות.

דוד טל:

ברגע שיש לי במדף כזה ולו יש דבר משודרג יותר, בשרירות לב אפשר לטעות בבחירה. אני יודע מה זה תנאי סף, אך בסוף תהיה פה החלטה שרירותית, יחסית, אחרי העמידה בתנאים.

אליעזר רוזנבאום:

יש שקלול.

עודד ברוק:

שרירותי זה לא יעבור ביקורת של שום גורם. זה לא יהיה שרירותי.

אליעזר רוזנבאום:

יש ניקוד מסודר לכל תחום, לכל דרישה. המכרז בנוי על כתב כמויות. אנו רוצים להרחיב את המערכת, זה מכרז מורכב מאוד. דווקא העובדה שהלכנו על תפוקות, זה מאפשר בחירה נכונה יותר.

את תו התקן סיימנו כבר לפני מספר חודשים, אנו נמצאים לקראת השלבים האחרונים של כתיבת ספר המכרז על פרטיו. אתמול קיבלנו החלטה של PQ, אנו עושים הליך מקדים כדי למיין את המתמודדים הפוטנציאליים, ולאחר מכן נלך למכרז, שני השלבים.

הסוגייה התקציבית מטופלת על-ידי משרד התחבורה, וזה קצת מעכב אותנו. חלק מהכסף חונה ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים במשרד התחבורה, וצריך להשלים את הפער התקציבי ובעיקר לקבל את ההרשאה להתחייב ל-12 שנה. אנו מדברים על קבלת שירותים מאותו זכיין לפרק זמן של 12 שנה.

דוד טל:

אם אתם מוציאים ספר מכרז ועוד לא נחשפתם לטכנולוגיה שציין היושב-ראש, למשל, אולי לא נחשפתם לטכנולוגיות נוספות, אז אם אתה לא מכיר את הטכנולוגיות האלה, איך זה ייכנס בספר המכרזים?

אליעזר רוזנבאום:

אנו נעשה בדיקה פעם נוספת. דווקא בתצורה הזאת אנו מאפשרים לכל מי שיש לו טכנולוגיה שעונה על הדרישות שלנו לבוא ולהציג.

דוד טל:

אבל אולי בטכנולוגיה אחרת יש שדרוג מסוים, שיכול לתרום את הניצחון בחיי אדם?

אליעזר רוזנבאום:

אנו מדברים על מכרז תפוקות. בתשומות אני מגדיר את הטכנולוגיה, את המחשוב, וזה כבר מסנן. אנו מדברים פה על תפוקות, ולכן מישהו שיכול לעשות אינטגרציה עם מערכת כזאת ומערכת נוספת ולהציג לנו את התפוקות שאנו דורשים, יכול להתמודד.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אתם שלמים עם עצמכם, בסדר, אך כדאי שלפני שאתם יוצאים, תבדקו את כל מה שקיים היום בשוק, כדי שלא יקרה כמו ברכבת ישראל, שהוא מעמיד סטנדרטים של מירסים וחדר בקרה, ואחרי זה נזכרים שאולי יש טכנולוגיות של רדאר, שאם היו שמים, אולי אפשר היה להציל את חייהם של הרבה מאוד אנשים.

ברוך השם, יוצאים למכרז, תכף תספר גם את לוחות הזמנים הצפויים, כי מבחינה תקציבית, אין לי ספק שאין בעיה, כי הרשות הלאומית למלחמה בתאונות דרכים, שתקציבה עד לפני כמה שבועות היה רק 160 מיליון ₪, בזכות ההתייצבות המיידית של הוועדה הזאת לאישור החוק מקבלת עוד 200 עוד השנה הזאת. נכון שלוקחים את זה מפרויקטים אחרים של משרד התחבורה, כי גם אם המדינה עושה משהו טוב, היא צריכה לקלקל ביד השנייה, אבל לרשות יש כסף היום לתת לכם לפרויקט, אמת?

עמיר נאור:

אמת, אבל חלק מהכסף שמור עוד מהימים שקיבלת את העדכונים שקיבלת דרך עודפי אבנר, וזה לשלב הראשון, וזה קיים, זה מונח לטובת העניין הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

כשהפרויקט הזה אושר, עוד לא ידעתם שיהיו לכם עוד 200 מיליון בשנת 2006.

עמיר נאור:

לא ידענו. אני מניח שבתקציב 2007, במסגרת הרשות החדשה לכשתקום, ואני מקווה שב-1 בינואר זה יקום, כפי שהוועדה גם תמכה בעניין, יש גם חלק ניכר לנושא של א 3.

מה שאליעזר התכוון בטכנולוגית מדף הוא שאנו נקבל לעיון כל טכנולוגיה שעובדת בשוק.

דוד טל:

יש לפלאפון שירות שמתריע לפני מצלמות ומכמונות מהירות. אתם מכירים את העניין?

עמיר נאור:

אני רוצה למנוע את התאונה, אני רוצה שתיסע לאט יותר, זאת המטרה, ולא לתפוס אותך.

אליעזר רוזנבאום:

לגבי החקיקה, במושב הזה, אני מאמין שגם תעזרו לנו, צריך להשלים את פעולת חזקת אמינות למידע, זה בתהליך חקיקה, זה אמור לידון במושב הזה. אני מדבר על המצלמות הדיגיטליות אלקטרוניות אוטומטיות – החדשות. זה אמור להיות מקודם, אך זה לא תנאי לפרסום המכרז.

##### יצחק זיו:

מי קבע את היחס 1 ל-3?

אליעזר רוזנבאום:

אנו עבדנו על הנושא הזה עם פרופ' הקרט מהטכניון, הוא היה היועץ המחקרי שלנו, הוא ייעץ לנו בכל הפרויקט הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

לגבי לוחות הזמנים, הכנסת לא תהיה הבעיה בעניין זה, ואני מפנה אותך לבדוק את נושא הארכת משך חובת הליווי, תגלה שהכנסת היא לא הבעיה בעניין הזה.

אליעזר רוזנבאום:

דבר נוסף, חלק מהפעולות נקבע שהזכיין יספק אותן, כל הדברים האלה אושרו על-ידי היועץ המשפטי לממשלה. רצינו ללכת להפרטה רחבה ביותר, וחלק מהפעולות כמו קדם-פענוח או פענוח על-ידי הזכיין - אגב, גם בארצות הברית יש קדם-פענוח על-ידי הזכיין, אך אחרי זה צריך לעבור שוטר על כל הדוחות ולאשר סופית, כלומר אין מצב שהזכיין הוא זה שמאשר ושולח. יש פיקוח. אישור ההתקנות, שיתקין אותן כמו שצריך, יש פעולות מסוימות שהיועץ המשפטי לממשלה קבע, ובהתאם לכך תיקנו את תפיסת ההפעלה ואת המכרז.

לגבי לוחות זמנים, אחרי שאתמול דנו שוב עם ועדת המכרזים, והגענו לסיכום שנכון לעשות את ה-PQ, בחינה מקדימה, זה פרק זמן של חודשיים, מרגע הפרסום ועד שגמרנו למיין את מי שענה. הפרק עצמו, הבסיס שלו קיים, צריך להתאים אותו, עד סוף דצמבר אנו רוצים לפרסם את ה-PQ. צריך עוד לקבל אישור מהאוצר על PQ, לא הספקתי עדיין. לאחר מכן אנו מפרסמים את המכרז. מאז שפרסמנו את המכרז ועד שיש לנו כשיר 1, כשיר 2, כשיר 3, ננסה לרדת מששה חודשים לארבעה חודשים, אני לא מבטיח, כי זה מכרז מאוד מורכב, יש גם ממשקים עם מערכת משטרתית קיימת, שיוצרת לא מעט בעיות ואבטחת מידע, אינטגרציה – זה פרק זמן של ששה חודשים. אחרי זה יש התהליך של הכשיר, בדיקה של מכון התקנים, חזקת אמינות של המערכת- -

היו"ר גלעד ארדן:

חשבתי שמי שמתמודד, המערכת שלו כבר אושרה במכון התקנים.

אליעזר רוזנבאום:

התלבטנו אם לשים את זה כתנאי, כלומר אלה שמציעים כבר יבואו עם האישורים של מכון התקנים. בדיקה במכון התקנים היא בעלות של כ-50 אלף יורו. היועצים המשפטיים סבורים שלהעמיס על מתמודדים סכום כזה רק לבדיקה- -

היו"ר גלעד ארדן:

מי שניגש הוא חברה שפיתחה כבר את העניין הזה. אתה לא רוצה שהיא תפתח את זה לכבוד המכרז.

אליעזר רוזנבאום:

היא עשתה אינטגרציה ממוצרי מדף, כפי שקיים בעולם.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל יש חברות שמוכרות לעולם את המערכות האלה, וזה עובד.

עמיר נאור:

השו"ב צריך להיות השו"ב של הזכיין שמועבר לשו"ב של המשטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה קורה אם בחרתם כשיר 1, הוא הלך למכון התקנים, זה לא מסתדר, והוא אומר: עוד חודש-חודשיים זה יסתדר?

אליעזר רוזנבאום:

נגדיר כללים מאוד ברורים של מה שנפסל על-ידי מכון התקנים, ועוברים לכשיר 2. אנו מודעים לזה בטבלת הסיכונים של הפרויקט, אנו עושים הכל כדי לצמצם את ההגדרות, כדי שלא יהיה דבר כזה. אנו גם יודעים אם הדבר יכול להיות מתוקן.

לוחות זמנים; אם אנו מדברים על הרבעון השלישי של 2007, שיש לנו כשיר 1, וצריך להתחיל את התשתיות, למרות שאיפה המקומות הראשונים - נכין את זה מראש, שלא יהיה מצב, שכאשר אחד עבר את כל בדיקת מכון התקנים, ואז הוא מתחיל לחפש את האישורים ברשויות המקומיות למקם את המצלמות - במקומות שיש לנו אישורים, לכן אנו מדברים על רבעון אחרון של 2007, תחילת פריסה, צריך לזכור שהשלב הראשון שאנו מדברים עליו הוא בין 60 ל-70 מצלמות, לאחר מכן מרחיבים את זה ל-100, אחר כך עולים ל-200, אחר-כך ל-300, ואני יכול לומר פה את הרצון שלנו, אך אנו צריכים בעניין הזה את הגיבוי התקציבי.

היו"ר גלעד ארדן:

מה התקציב שנדרש?

אליעזר רוזנבאום:

היועצים המשפטיים חושבים שזה נושא מסחרי.

עודד ברוק:

זה מפנה אנשים להערכה של מכרז.

דוד טל:

זה תמוה בעיניי.

היו"ר גלעד ארדן:

ביקשתם מהרשות הלאומית בתקציב שלהם ל-2007, לא לכתוב סעיף שיחשוף כמה היא משריינת לזה?

אליעזר רוזנבאום:

הפעימה הראשונה היא לא סכומים בשמיים. היה פה נציג האוצר, אסף, שאמור בימים הקרובים עם נציגי משרד התחבורה והאוצר ואתנו לנסות לסגור את הסוגייה התקציבית. אני מנסה לקבל אישור ל-PQ, שלא יהיה מותנה בסגירה התקציבית, ולציין שם שפרסום המכרז המלא מותנה באישור תקציבי של האוצר. הכנסות המדינה, הערכות, אנו מדברים על 500 אלף דוחות בשנה, על 100 מצלמות, שזה כמות הרבה יותר גדולה מהיום.

דוד טל:

כמה כסף זה מכניס לקופת המדינה?

אליעזר רוזנבאום:

הרבה כסף. 500 ₪ ממוצע לדוח, זה מכניס הרבה כסף למדינה.

באוגוסט האחרון ראיתי את המערכת הזאת, מערכת טובה מאוד, גם שם, במרילנד, יש זכיין שהקים ומפעיל ונותן את השירותים, מצלמות רמזור, יש שם ירידה של למעלה מ-20% בכמות תאונות הדרכים. גם הם התחילו עם מספרים קטנים, 30 מצלמות, אך הם הולכים להרחיב את העניין הזה. אנו עושים הכל כדי להוציא את זה לפועל כדי לחסוך במוות.

דוד טל:

אתה מתכוון ל-20% כתוצאה מזה שהאדם מתרגל לנסוע לאט?

אליעזר רוזנבאום:

בסך הכל. וככל שיש לנו פחות הרוגים ונפגעים, גם פה מקטינים את הוצאות המדינה בתגמולים שונים.

דוד טל:

ואת הכסף הזה מהדוחות האלה המשרד לביטחון הפנים יקבל? אני מוכן להתפשר, שהמועצה תקבל את זה.

עמיר נאור:

אם זה יהיה מהות התקציב של הרשות הלאומית, אנו מוותרים על כל התקציבים האחרים.

רציתי להביא לחברי הכנסת, כל מערכת המצלמה זה לא מצלמה פה ומצלמה שם, זה מערכת של קטע שגם יודעים עליה האזרחים מראש עם שילוט מתאים. המצלמות לא יוחבאו, אני ארצה שהן ייצבעו בצבעים זרחניים כדי שהנהגים יידעו לנסוע לאט, והלוואי שבקטע הבא הם ימשיכו לנסוע לאט. יש מספר עמדות על מצלמה אחת, שהיא מדלגת בהתאם לתוכניות המשטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה מהסכום שאמרתם שהיום מתקבל מדוחות שמופקים, מהאוטומטיות הנייחות?

יחיאל בן-יאיר:

זה כולל מצלמות ברכב, וזה בסביבות 150 אלף דוחות, שזה כפול 500 בממוצע – 75 מיליון ש"ח.

היו"ר גלעד ארדן:

האם כשהמערכות האלה יותקנו, אותן 200 מצלמות, זה יפנה את השוטרים לעבור לאכיפה אולי עם מצלמות דיגיטליות של פס הפרדה לבן, של נהיגה בשוליים, של עברות אחרות, שהיום לא כל-כך מתמקדים בהן, ואנו יודעים שגורמים לא פחות תאונות?

עמיר נאור:

אפנה אותם למקומות אחרים, היכן שאין מצלמות.

היו"ר גלעד ארדן:

חשוב לדבר על מהירות, ודאי על אור אדום, אבל יש עברות שבסדר של גרימה לתאונה, סטייה מנתיב, הרי אתם יודעים, ממוקמת גבוה יותר בגורמים לתאונות. היום משטרת ישראל פחות עושה שימוש באמצעי אכיפה דיגיטליים או אכיפה אלקטרונית בנושא הזה.

אל"ף, אני שם את זה על השולחן, ומציע שתשקלו שאותם שוטרים, כשזה ייכנס – אגב, העלויות של מצלמות דיגיטליות והטכנולוגיה, שזה הוצג בעבר, זה יהיה הרבה יותר זול לעניין הזה, גם אם תתחילו עם פילוט, שצחי הנגבי כבר עשה אתי כשהוא היה השר לביטחון הפנים, ומאז העניין הזה לא התקדם.

לגבי תיקוני החקיקה שאתם עומדים להביא כדי שתהיה חזקת אמינות, אני רוצה שתחשבו על שתי נקודות נוספות; אחת, לקבוע ענישה ספציפית למי שיחבל במצלמות האלה, כי אם זה יהיה במסגרת סעיף אחר, זה פחות ימקד תשומת לב, אנשים פחות יבינו את החומרה של פגיעה באביזר שאמור לשמור על בטיחות הציבור.

שתיים, כמו שעשינו במכרז של ערוץ 2, וזה חשוב יותר מהמכרז של ערוץ 2, כדי למנוע סחבת, שאדם שמפסיד עותר פעם או פעמיים כמה ערכאות, הגבלנו בחקיקה ראשית את כמות הפעמים שניתן לערער על תוצאות המכרז – נדמה לי שלפעם אחת - וליישם את זה. אם ממילא אתם כותבים חקיקה, תחשבו על שני הסעיפים הללו, זה יכול להקל בביצוע של המכרז הזה.

עמיר נאור:

אני מבקש שכל נהג שמקבל דוח עם תמונה ורוצה לערער, שישלם אגרה מינימלית.

דוד טל:

אני מכיר הרבה אנשים שלא רצים מייד לבית משפט.

ניבה רפאלי:

יש אנשים שפונים לקבל את התמונה ארבע או חמש פעמים, כי זה לא עולה כסף.

עמיר נאור:

ואם תצא זכאי בערעור, תקבל את כספך חזרה.

היו"ר גלעד ארדן:

היום מבחינת היקף זה 75 מיליון ש"ח מהמצלמות הקיימות, ולכמה זה אמור לגדול?

יחיאל בן-יאיר:

250 מיליון ש"ח, זאת הערכה גסה.

רוני בורוכוב:

רציתי לתת דוגמה את המערכת בצרפת, שם התקינו 1,000 מצלמות מהירות באור אדום, והיא הורידה 50% מכלל ההרוגים והפצועים בתחום הזה. אנו מעריכים שמערכת בהיקף מלא של 300 מצלמות עם עוד 1,200 עמדות שהנהג יראה בנסיעה שוטפת על הכביש, אנו מעריכים שתהיה ירידה של 20% עד 30% מכלל ההרוגים והנפגעים בתאונות דרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא הייתי אומר דבר כזה.

רוני בורוכוב:

יש נתונים.

דוד טל:

אם זה נכון, מתבקשת השאלה, איפה הייתם עד עכשיו?

היו"ר גלעד ארדן:

ולמה זה לא הדבר הכי דחוף שהממשלה עושה? אפילו הייתי ממליץ לליברמן, במקום עם אחמדינג'אד, שיתחיל לדאוג שבאוצר לא יעכבו את זה. זה יכול להציל מייד חיי אדם. חבל שנציג האוצר ברח מפה אחרי 20 דקות.

יעקב אדלר:

אני עוסק עם חבריי, ד"ר ריכטר ופרופ' בן-דוד, כבר עשר שנים בנושא הכנסת המצלמות האלה. חקרנו את מה שקורה בחו"ל. הבריטים התחילו לפני עשר שנים להכניס את המצלמות בצורה מסיבית על הכבישים המהירים.

קריאה:

16 שנה.

יעקב אדלר:

תוך שלוש שנים הם הורידו את מספר ההרוגים בכבישי בריטניה ב-40% עד 50%. זה לא בדיחה, זה דבר מדוד.

ניתן לעשות את זה גם בארץ. המצלמה הזאת גורמת לכך שאנשים נרתעים. אם כמות המצלמות מספיקה, כלומר הסיכוי שלי להיתפס הוא אחד לעשר ולא אחד לאלף, הנהיגה שלי תשתנה לחלוטין, והיא תשתנה לא רק בקטעים שיש מצלמות, אלא גם היכן שאין, לכן זה פקטור לחינוך של האוכלוסייה בארץ לנהיגה שונה. זה מה שאנו רוצים להשיג.

יש עוד טענות שאין כל קשר בין המהירות. אני רוצה לומר - למה צנחן צונח עם מצנח? כי הוא יודע שבלי מצנח הוא ייפגש עם האדמה כך שלא יישאר ממנו כלום, ועם מצנח הוא יגיע בשלום.

דוד טל:

ודעתך לא נשמעה עשר שנים?

יעקב אדלר:

דיברתי וחבריי דיברו וכתבנו בעיתונות ונפגשתי עם כל שרי התחבורה, אבל אנשים לא רוצים לשמוע, כי נהנים לנסוע מהר.

אילן גרודסקי:

אני רוצה לברך את אדוני היושב-ראש על קיומו של הדיון החשוב הזה. אני מבקש להעמיד לרשות הוועדה סקר מהאיחוד האירופי מיולי האחרון שמדבר על אכיפה אלקטרונית אוטומטית בכל רחבי האיחוד האירופי, והייתי רוצה לצטט מהדוח פסקה: בהולנד בשנת 2005 הוגשו לנהגים כמעט 11 מיליון דוחות, מדובר על 10 מיליון נהגים, כלומר כל נהג בממוצע קיבל דוח אחד פלוס בזכות המצלמות האוטומטיות. 85% שילמו אחרי ההודעה הראשונה, 5% נוספים שילמו אחרי ההודעה השנייה. 90% מהדוחות, שהגיע לנהג צילום הביתה, ותמונה אחת טובה מאלף מילים, שולמו אוטומטית, ללא ויכוח. נכון, כאן חם יותר, הלחות גבוהה יותר. אגב, שם יש נהגים שאינם הולנדים, ולכן צריך היה לשלוח את הדוח למדינה אחרת, ויכול להיות שזה חלק מהפרשנות ל-10%. אני מבקש להעמיד את הדוח הכולל של כל אירופה, מעודכן ללפני חודשיים לרשות הוועדה, והוא מחזק מאוד גם את הפחתת תאונות הדרכים וגם את הטיפול וחשיבות האכיפה.

ג'רלד בן-דוד:

במצלמות האלה הסיכוי להיתפס הוא 100%, כי זה עובד קבוע, 364 ימים בשנה.

אם יפעילו את זה באופן מלא, ההכנסות יהיו פי 20, 30, 50 מההוצאות. בכל המדינות שעושים את זה, הנהגים, שרואים שיש כאילו מס חדש, שזה מס רציני, מתחיל להיות כוח פוליטי נגד המערכת הזאת. אני הייתי מציע שהאוצר יבדוק שעם העודף תיעשה קרן מיוחדת, ויחליטו מה הדבר הטוב ביותר לעשות עם הכסף.

##### יצחק זיו:

שאחוז מסוים ילך להגברת האכיפה.

אליהו ריכטר:

כרופא אני אומר לכם שזהו הפרויקט הכי חשוב לבריאות הציבור ופיקוח נפש ב-25 השנים האחרונות בישראל. הוא הכי דחוף. הטרגדיה היא בדיוק לפי דבריך. אילו יישמנו את זה בשנות ה-90, היינו חוסכים 3,140 חיי אדם. פרסמנו את הדברים בספרות המקצועית. אילו יישמנו את התוכנית של מצלמות מהירות כלל-ארצית בשנת 2000, היינו חוסכים 507 חיי בני אדם.

איני מומחה בנושא הטכנולוגי, אך יש שתי נקודות חשובות שנותנות אפשרות לשפר את התוצאות עוד יותר; אחת, הפריסה צריכה להיות כלל-ארצית. הנתונים האחרונים מראים שפיקוח כלל-ארצי יעיל יותר מאשר רק ב"נקודות שחורות" – אני מדבר על כבישים עירוניים ובין-עירוניים.

שנית, השדרוג בטכנולוגיה מאפשרת לא רק פיקוח בנקודה, אלא בין שתי נקודות.

עמיר נאור:

האופציה הזאת קיימת במכרז.

דוד טל:

מה המרחק בין הנקודות?

רוני בורוכוב:

את זה אתה קובע.

##### יצחק זיו:

מדידה לאורך דרך היא הרבה יותר אפקטיבית מאשר נקודתית.

עמיר נאור:

אך במדינתנו הקטנה זה מוגבל מבחינת ההתאמה לכבישים.

אליהו ריכטר:

ארצות הברית היא דוגמה רעה לנושא הזה. אם לנו יש עין אחת, ארצות הברית הם עיוורים טוטאליים לגבי פיקוח אלקטרוני. הם הלכו בכיוון הפוך. לפני כחודש הרציתי בפני משרד התחבורה האמריקאי בנושא בטיחות דרכים, ועצוב לראות מה קורה שם. הם בפיגור אדיר. המודלים הם אנגליה, צרפת ואוסטרליה.

היו"ר גלעד ארדן:

אשמח להציג בפניך גם מדינות בארצות הברית שמתקדמות מאוד בנושא הזה.

אליהו ריכטר:

מתחילות להתקדם.

הדבר האחרון הוא הנושא של המעקב הפתוח. חשוב שהפיקוח יהיה הגון, מקצועי וטוב יותר. התועלת של כל המערכת הזאת תהיה מתוך החלטה, אם נגיע ל-20%, 30% ו-50%, זה תלוי בהפעלתו.

דוד טל:

אתה רומז שאתה מציע שהפיקוח והבקרה יישארו במשרד הממשלתי?

אליהו ריכטר:

חשוב שהיחידה של רוני, תהיה לה יד חזקה בפיקוח הפרויקט הזה, בליווי חיצוני. עד כאן הם עשו עבודה נהדרת, לדעתי.

שאלת למה יש עיכוב ביישום מערכת כזאת בישראל. הדבר העצוב הוא ששנים רבות היתה התנגדות אדירה דווקא מגורמים אקדמיים, שהיו צריכים לקדם את זה. ועדת לבני היא דוגמה לכך, שיעקב, ג'רי ואני בילינו כחמש שנים מחיינו כדי לנטרל את הדעות המוזרות של הוועדה הזאת.

תהיה התנגדות אדירה. אתה צריך לקרוא את התגובות של YNET, זה מוזר- -

היו"ר גלעד ארדן:

כל מי שנוהג מהר בטוח שהוא שונה ביכולות הנהיגה, שזה לא יקרה לו.

אליהו ריכטר:

יש לנו משימה חשובה – למכור את זה לציבור. 95% מהבעיה תהיה שיווק של העניין.

אורנה קליין:

אני רוצה לדבר על הנקודה הזאת. שנים אנו מטפלים בזה ואנו רואים התנגדויות של משרדים שונים, של אקדמאים, של הציבור. אם התהליך לא יתחיל עכשיו, של הסברה, של הפחתת ההתנגדות, של שינוי פרסום, הכל מוכר מהירות, אנו כצעירים אוהבים לנסוע מהר, אם לא נטפל בהסברה, הנושא לא יתקבל כמו שצריך, ונמנע כך את גודל ההצלחה האפשרי של העניין.

בנוסף, הישראלים מוצאים להם פטנטים, איך לא לשלם. אני מציעה שקודם כל ישלמו, ואז תהיה אפשרות לערער. אחרי שאדם משלם הרצון שלו לערער על העונש פוחת, וזה קיים בכמה מקומות בעולם.

רוני בורוכוב:

זה דורש שינוי חקיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

נשקול את זה.

אורנה קליין:

אני חושבת שחשוב להחזיר חלק מהכסף לנושא כדי שנוכל להגביר את כוחנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חושב שהדיון הזה חשוב, אני מקווה שהמסרים של חברי הכנסת, משרדי הממשלה שעוסקים בהוצאת המכרז הובנו והובהרו.

אני עדיין מודאג, כי כשמנהלת הוועדה איתרה חומר לדיון הזה, היא הוציאה מסמך מ-2004, לפני יותר משנתיים, שגם מסביר המשרד לביטחון הפנים, כמה חשוב העניין הזה.

רוני בורוכוב:

זה התחיל במאי 2004 במשרד.

היו"ר גלעד ארדן:

לדעתי, שרי תחבורה מדברים על זה עוד לפני.

גם לגבי המהירות, גם אם אנשים מתוך רצון שיהיה להם נוח יותר בכבישים, רותמים את זה לטובת התירוץ שזה לא כל-כך נורא, אני בטוח שלגבי אור אדום אף אחד לא יחלוק על כך שאם אתה חוצה באור אדום, זה עלול להיות קטלני, ולכן הפרויקט הזה בעיניי, בעיני הוועדה, בעיני הכנסת הוא אחד החשובים ביותר שמדינת ישראל מקדמת, וככזה אני מבקש שתתייחסו אליו, גם בעניין שאם אתם מרגישים, ואם נתקוף אתכם על עיכובים אחר-כך, לא יעזור שתגידו, כמו שאמרו פה ברכבת, שהוועדה המקומית לתכנון ובנייה בבנימינה תוקעת את זה. אם היא תוקעת את זה, אמרתי כבר, לבוא לפה להודיע שזה מעוכב שם. אני אומר לכם בבירור: אנו לא נקבל את זה בעתיד, שתגידו שהאוצר עיכב או משרד אחר. אנו רוצים לדעת כל פרק זמן שאתם חושבים לנכון, למה המכרז לא מתקדם, כי אנו רואים את המכרז הזה כאחד החשובים שממשלת ישראל מקדמת. ה-PQ אמור לצאת בתחילת 2007, עוד חודשיים. לדברי המשרד, לקראת סוף השנה הבאה מתחילה הפריסה של המצלמות.

הבנתי שהצפי של הכנסות המדינה מנושא המצלמות אמור לגדול בערך מ-75 מיליון ש"ח כיום מ-60 המצלמות הקיימות לסדר גודל של 250 מיליון. הוועדה, תצטרפו אליי בקריאה, שהממשלה תקבל החלטה שהכסף הזה, הגידול יחזור לטובת המאבק בתאונות הדרכים לפי סדר העדיפויות שתקבע הממשלה, או חלקו.

הוועדה מבקשת מהמשרד לביטחון הפנים לפני פרסום ספר המכרז לוודא שהיא מודעת לכל הטכנולוגיות שקיימות כיום בשוק, ואשמח גם להציג בפניכם דברים שהוצגו – אני אומר את זה בצורה הכי שקופה: על-ידי גורמים מסחריים, אבל גם אם גורם מסחרי בא עם טכנולוגיה טובה, לא צריך לפסול אותה, אלא לדעת שהיא קיימת, ואולי אפשר בעזרתה להציל חיי אדם.

דוד טל:

יש לי הצעה בנושא הזה, כשספר המכרזים יהיה קיים, אולי לפני שהוא ייצא החוצה, כדאי שהוועדה תקבל – אני מדבר על תמונה.

היו"ר גלעד ארדן:

היועצת המשפטית אישרה את הדיון הזה רק כי עדיין לא יצא ספר המכרז. מרגע שיוצא ספר המכרז, הכנסת לא מתערבת.

רוני בורוכוב:

אנו מפרסמים, זה נמצא באתר של המשרד, וכל מי שרוצה לעיין, מוזמן.

היו"ר גלעד ארדן:

גם אני סברתי כמו חבר הכנסת טל, אך הובהר לי על-ידי היועצת המשפטית.

אני חוזר שוב על הבקשה למחלקה המשפטית של המשרד לביטחון הפנים – כאשר אתם מגישים את התיקון לגבי המצלמות, גם להכניס ענישה מיוחדת לגבי מי שיחבל במצלמות הללו, וכדי לקצר את הליכי המכרז, לתחום את היכולת לערער על תוצאותיו לפעם אחת בלבד כדי שזה לא יימרח לאורך שנים. יש המודל הזה במכרז של ערוץ 2.

אני מבקש מהמשרד לביטחון הפנים להכין תוכנית עתידית שתדבר על כך שברגע שהמצלמות הנייחות האלה יתווספו, אותם שוטרים שהיום עוסקים באכיפה על-ידי ישיבה ברכב במהלך היום יופנו, אנו מעוניינים לדעת, למה הם יופנו, והבקשה שלנו היא להפנות אותם לאכיפה אלקטרונית של פס הפרדה לבן וסטייה מנתיב.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:00