

בקשה לקבלת מידע - התוכנית הלאומית לתחבורה חכמה

בקשה לקבלת מידע מהציבור לגבי אופן ביצוע ומשמעויות של סעיפי התוכנית הלאומית לתחבורה חכמה (להלן: "התכנית"). התכנית התקבלה בהחלטת ממשלה מספר 2316 מיום 22.1.17 (להלן: "החלטת הממשלה") ולה שתי מטרות עיקריות: הראשונה היא לחזק את התעשייה, היזמות והמחקר בישראל בתחומי התחבורה החכמה ולמצב את ישראל כמובילה עולמית בתחום זה. והשנייה, להטמיע אמצעי תחבורה חכמה בשלים לייעול שירותי התחבורה בישראל ובכלל זה להפחתת תאונות דרכים, גודש, זיהום אוויר, יוקר המחייה וצריכת הנפט בסקטור התחבורה. במסגרת החלטת הממשלה מונה צוות היגוי ויישום בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה ומנכ"ל משרד התחבורה שאחראי על ביצוע ומעקב אחר התוכנית הלאומית לתחבורה חכמה (להלן: "צוות ההיגוי והיישום").

צוות ההיגוי והיישום מבקש בזאת לקבל מידע מגופים ישראלים ובינלאומיים בעלי ניסיון וידע מתאים בתחומי התוכנית, בכלל זה, חברות, יזמים, רשויות מקומיות, אנשי אקדמיה ומחקר, להציג את עמדותיהם והצעותיהם בנושא התוכנית, בהתבסס על ניסיונם בתחומים הנ"ל. זאת לשם בחינת אופן ביצוע סעיפי התוכנית כפי שמופיעים בהחלטת הממשלה.

ככלל, צוות ההיגוי והיישום מעוניין לקבל הצעות ודרישות בהיבטים טכניים, כלכליים, תפעוליים ושל מתן שירות הנוגעות לסעיפי התוכנית.

ובפרט, ועל פי סדר סעיפי התוכנית:

סעיף 2 (א) מתוך החלטת הממשלה:

"קידום הקמת **מרכז ניסויים לרכב אוטונומי** ותומך תחבורה חכמה. במסגרת זו, להמליץ, בין היתר, על שיטת המימון, ההקמה וההפעלה הרצויים למרכז הניסויים".

דברי הסבר (מתוך החלטת הממשלה):

מוצע לקדם הקמת **מרכז ניסויים לרכב אוטונומי ותומך תחבורה חכמה**. שטח ניסויים לרכב אוטונומי ומקושר הוא מגרש סגור בו יש יכולת לבצע ניסויים בסביבה סטרילית ומנוטרת. מטרת השטח הינה לאפשר לשחקנים מגוונים כגון יצרני רכב, חוקרים באוניברסיטה וחברות הזנק לבצע ניסויים אלו בקלות. ההשפעה של שטח ניסויים על כל שחקן שונה היא: ליצרניות הרכב המסורתיות מהווה שטח הניסויים כר להרחבת הפעילות שלהם בישראל ומתחרה על פעילות שלהן בחו"ל. לחוקרים ולחברות הזנק יהווה שטח הניסויים כר פעולה בלעדי לניסויים בתחום זה שכיום אין בידם אלטרנטיבה אחרת. על הוועדה יהיה לדון ולהחליט על שיטת המימון, ההקמה וההפעלה של מרכז הניסויים.

דגשים לבקשת המידע:

צוות ההיגוי והיישום מבקש תיאור מפורט מלקוחות אפשריים של מרכז הניסויים (אקדמיה, חברות הזנק, תאגידים וכו') בדבר מסלולים, ציוד, מעבדות ושירותים אשר הם מבקשים שיהיו חלק ממרכז הניסויים, איזו שיטת הפעלה הם מציעים לניהול מרכז הניסויים, מה צריכים להיות התפקידים, הסמכויות והאחריות של הגורם המנהל את מרכז הניסויים.

סעיף 2 (ב) מתוך החלטת הממשלה:

"איתור, יצירה והנגשת תשתיות מידע הנדרשות למו"פ ולצמיחת תעשיית התחבורה החכמה בישראל, ובפרט מיפוי והנגשת מאגרי מידע בתחום"

דברי הסבר סעיף 2 (ב) (מתוך החלטת הממשלה):

מוצע לאתר, ליצור ולהנגיש תשתיות מידע הנדרשות למו"פ ולצמיחת תעשיית התחבורה החכמה בישראל. למאגרי מידע יש פוטנציאל גדול לשיפור שירותי תחבורה, לתמיכה במחקר ופיתוח של תחבורה על ידי התעשייה והאקדמיה, הקמת חברות חדשות ויצירת פיתוחים בתחום התחבורה. בישראל יש מידע תחבורתי רב: נתוני המסלוקה, ספירות נוסעים, ספירות מוצא יעד ועוד. סעיף זה מתייחס לכמה פעולות אפשריות בתחום המידע: פתיחה והנגשה של מאגרי מידע קיימים במשרדי ממשלה וחברות ממשלתיות. פעולה נוספת היא רכישה של מידע תחבורתי והנגשתו לכלל הציבור או לחלקו מחברות מסחריות.

דגשים לבקשת המידע סעיף 2 (ב)

צוות ההיגוי והיישום מבקש תיאור מפורט על היבטים הנוגעים לאילו מאגרי מידע יש לפתוח, על צורת הפתיחה המועדפת (API וכדומה), היבטים טכניים נוספים שקשורים להנגשת מידע בתחום התחבורה, דוגמאות למאגרי מידע שניתן לרכוש מחברות מסחריות ו/או מאגרי מידע רלוונטיים נוספים אשר ניתן להנגיש (למשל באקדמיה) ואת אופן השימוש האפשרי בהם, התייחסות לנושא התשלום בגין קבלת המידע מהמאגרים או השימוש במידע ודוגמאות למאגרי מידע חדשים שניתן ליצור וההשפעה האפשרית שלהם. תהליך זה מהווה המשך של הליך שיתוף ציבור שבוצע במרשתת על ידי רשות התקשוב וישראל דיגיטלית בחודש פברואר 2017.

המשך סעיף 2 (ב) מתוך החלטת הממשלה:

"מיפוי כבישי ישראל או חלק מהם ברזולוציה גבוהה"

הסבר ודגשים לבקשת המידע לסוגיית המיפוי בסעיף 2 (ב):

יצירת מאגר מידע ובו מיפוי כבישי ישראל או חלק מהם כתמיכה למחקר ופיתוח של תוכנות, אלגוריתמים ועוד בתחום הרכב האוטונומי בפרט ובתחום התחבורה החכמה בכלל. צוות ההיגוי והיישום מבקש תיאור מפורט בעניין זה הן מלקוחות אפשריים לשימוש במאגר מידע זה (מפתחים, חברות, אקדמיה) והן מחברות המסוגלות לשמש כספקי המידע. הגורמים הרלוונטיים מתבקשים להעביר מידע לגבי איזה סוג מיפוי ניתן לתת או איזה סוג נדרש, משמעות היקף המיפוי ותדירות העדכון, אילו סוגי טכנולוגיות, אופרציות תפעול, שיתופי פעולה אפשריים בין גופים ובכלל.

סעיף 2 (ג) מתוך החלטת הממשלה:

"קידום שיתוף פעולה אקדמי מקצועי בתחום התחבורה החכמה בשיתוף עם הוועדה לתכנון ותקצוב במועצה להשכלה גבוהה. במסגרת זו תפעל הוועדה לייצר שיתופי פעולה אקדמיים בין תחומיים ורב תחומיים בנושא תחבורה חכמה, וכן שיתופי פעולה בין מגזריים – הממשלה, אקדמיה, תעשייה ויזמות".

דברי הסבר סעיף 2 (ב) (מתוך החלטת הממשלה):

מוצע לקדם **שת"פ אקדמי מקצועי בתחום התחבורה החכמה** בשיתוף עם הוועדה לתכנון ותקצוב במועצה להשכלה גבוהה. תחום התחבורה החכמה באקדמיה הוא תחום צעיר יחסית, המקשר בין חוקרים משדות שונים: גיאוגרפיה, מערכות מידע, הנדסה ומדעי המחשב, פסיכולוגיה, התנהגות אדם ועוד. ישנה חשיבות רבה לחיבור בין החוקרים השונים ולהעלאת המודעות בנושא ההולך ומתפתח בקרב החוקרים. בנוסף, תחום זה הוא יישומי ויש חשיבות יתרה לחיבור בין האקדמיה לשאר המגזרים: תעשייה, מגזר ממשלתי ומגזר יזמי. יש לציין כי הסעיף מתכתב עם סעיפים אחרים בהחלטה אשר צפויים יחדיו לייצר אפקט חיובי ביותר: חלק ממאגרי המידע יוכלו לשמש את שיתוף הפעולה האמור, וכך להגביר את האטרקטיביות שלו, שטח הניסויים יהווה כר למחקר וכדומה.

דגשים לבקשת המידע סעיף 2 (ג)

צוות ההיגוי והיישום מבקש לשמוע תיאור מפורט על צרכים אקדמאיים ותעשייתיים מקרב העוסקים בתחבורה חכמה, על שיתופי פעולה ודרכים לשותף פעולה בין מגזרים שונים: תעשייה, יזמות, ממשלה ואקדמיה. אנו מבקשים לקבל עמדות לגבי צורת ארגון, ניהול

ואופיו של מרכז מחקר בין תחומי, וכן מנגנונים הנוגעים לסוגי תמיכות וכלים שצריכים לפעול במרכז מחקר שכזה. בנוסף נבקש לקבל מידע על מקרי בוחן של מרכזים אקדמאיים הפועלים בתחום התחבורה החכמה בארץ ובעולם.

סעיף 2 (ד) מתוך החלטת הממשלה:

"קידום ניסויי שטח ופרויקטי חלוץ ("פיילוטים") של טכנולוגיות ותפיסות הפעלה חדשות במערך התחבורה בעלות פוטנציאל להקטנת גודש, הפחתת תאונות דרכים, צמצום השימוש בנפט ומעבר לתחבורה ציבורית".

דברי הסבר סעיף 2 (ד) (מתוך החלטת הממשלה):

קידום ניסויי שטח ופרויקטי חלוץ ("פיילוטים") של טכנולוגיות ותפיסות הפעלה חדשות במערך התחבורה. צעד זה נועד לעודד הטמעת טכנולוגיות חדשות בישראל, באמצעות מתן תמיכה לחברות פרטיות להן טכנולוגיות ברמת בשלות גבוהה או שיטות הפעלה חדשניות בתחום התחבורה החכמה אשר יש בהן פוטנציאל להשפיע על הקטנת גודש, הפחתת תאונות דרכים, צמצום השימוש בנפט ועידוד מעבר לתחבורה ציבורית. הפיילוטים יאפשרו לחברות שפועלות בתחום התחבורה החכמה לקבל מימון ממשלתי על מנת שתהיה להם יכולת לבצע הדגמה והתאמה בשיתוף ממשלת ישראל והחברות הממשלתיות בתנאי אמת. לבסוף, הידע שנוצר בתהליך כתוצאה מחשיפה להצעות ושיח סביב הנושא, תחת עבודה הדוקה עם משרד התחבורה והגופים האמונים על נושא התחבורה בישראל יעודד שיח והטמעת חדשנות.

דגשים לבקשת המידע סעיף 2 (ד)

צוות ההיגוי והיישום מבקש לקבל דוגמאות למודלים קיימים בארץ ובעולם לביצוע פיילוטים וניסויים בשטח וכן דוגמאות ברמת פירוט נמוכה לגבי פרויקטי חלוץ אפשריים, היבטים הנוגעים לאופי שיתוף הפעולה, החסמים הקיימים כיום והציפיות והצרכים המתבקשים לצורך כך מגופים שעוסקים בתחום ובכלל.

סעיף 2 (ה) מתוך החלטת הממשלה:

"גיבוש וקידום הצעדים הכרוכים בניסוי, הפעלה ומתן שירותי תחבורה חכמה, תחבורה שיתופית, בכלל זה תמליץ הוועדה לגורמים המשפטיים הרלוונטיים על עדכון החקיקה המתאימה, התאמת חוקי הדרך לכלי הרכב האוטונומיים, התאמת מערכת הרישוי והרכב, תדרי תקשורת ועוד.

דברי הסבר סעיף 2 (ה) (מתוך החלטת הממשלה):

גיבוש וקידום הצעדים הכרוכים בניסוי, הפעלה ומתן שירותי תחבורה חכמה, ומימוש/יישום אמצעים משלימים לעיצוב ושינוי התנהגות. ניסויים ברכב אוטונומי וניסויים בכלי רכב מקושרים והטמעתם דורשים שינויים רגולטוריים ויצירת רשימת דרישות מכל גורם שיהיה מעוניין לבצע ניסויים אלו בישראל. שינויים אלו נוגעים גם לתקנות חוקיות (לדוגמה תקנות התעבורה), גם להיבט של תקשורת, ביטוח ועוד. סעיף זה בא לכלול את כלל השינויים האלו כאשר בסוף התהליך, כל גורם שיעמוד בסט דרישות מסוים יוכל לבצע ניסויים ברכב אוטונומי ומחובר במדינת ישראל כולה או באזורים שיוקצו לדבר. כמו-כן, מוצע לבחון ולקדם אמצעים נוספים לעידוד שינוי התנהגות ומעבר השוק לתחבורה חכמה.

דגשים לבקשת המידע סעיף 2 (ה)

צוות ההיגוי והיישום מבקש לקבל מידע בנוגע להיבטים רגולטוריים הכרוכים בהפעלת שירותי תחבורה חכמה ובכלל זה תשתיות תקשורת, תקנות וחוקי התעבורה, וכן כל חקיקה אחרת שהיא רלוונטית לנושא. כמו כן גם דוגמאות מהעולם ובכלל.

המשך סעיף 2 (ה) מתוך החלטת הממשלה (נא לכתוב מענה לסעיף 2 (ה) חלק ב):

"...ושימוש באמצעים כלכליים משלימים לקידום מטרות ההחלטה"

דגשים לבקשת המידע סעיף 2 (ה)

צוות ההיגוי והיישום מבקש לקבל מידע בנוגע לאמצעים כלכליים משלימים מוצעים לקידום מטרות ההחלטה - הפחתת השימוש בנפט, הקטנת הגודש בדרכים ויוקר המחיה ושיפור הבטיחות בדרכים, וזאת בין היתר בכלים מיסויים, כלים של כלכלה התנהגותית, תמריצים וכד'.

סעיפים כלליים מתוך החלטת הממשלה:

את החלטת הממשלה המלאה ניתן למצוא בכתובת זו

<http://www.pmo.gov.il/Secretary/GovDecisions/2017/Pages/des2316.aspx>

לכל הצעה נוספת, מידע ודוגמאות שאינם נופלים תחת אחד הסעיפים הספציפיים (א-ה) נבקש להכליל תחת סעיף כללי זה.

הבהרות ואופן הגשת המענה לבקשה זו:

1. איש הקשר בכל הנוגע לבקשה: דניאל צוקר. טלפון: 03-7779101, דוא"ל danielz@pmo.gov.il
2. ניתן להפנות שאלות לאיש הקשר עד ליום: 23.03.2017
3. מענה לשאלות והבהרות (מסעיף 2 לעיל) יינתן בכתב בלבד ויפורסם בקובץ מרכזי באתר האינטרנט של מנהל הרכש, אתר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ביום: 26.03.2017
4. ההגשה הינה אלקטרונית בלבד, בשני עותקים: האחד בקובץ וורד והשני בקובץ PDF. בנושא התכתובת האלקטרונית נא לכתוב: "מענה ל RFI תכנית לאומית לתחבורה חכמה". ההגשה הינה למר דניאל צוקר בכתובת danielz@pmo.gov.il. מועד אחרון להגשת תשובות הינו 02.04.2017.
5. המגיש יציין בכתב בפתח נייר העמדה את מי הוא מייצג (לדוגמא חברה, יזם, משקיע, תאגיד, אקדמיה וכל ישות אחרת), וכן יפריד את ההתייחסות שלו לסעיפי ההחלטה השונים (מרכז ניסויים, מאגרי מידע, מיפוי וכד').

מידע כללי ושמירת זכויות

1. תוכן המסמכים שיוגשו במענה לבקשה זו, על נספחיהם, יועמדו לרשות צוות ההיגוי והיישום או מי מטעמו, לצורך גיבוש ההמלצות על-פי עיקרי החלטת הממשלה, או לשם כל שימוש אחר. כל פניה, תגובה או מענה לבקשה זו, לרבות הגשת מסמכים כלשהם על נספחיהם – תהווה הסכמה לשימוש במסמכים אלו על-ידי צוות ההיגוי והיישום או מי מטעמו, כאמור לעיל.
2. כל פניה, תגובה או מענה לבקשה זו, לרבות הגשת מסמכים כלשהם על נספחיהם, תהווה הסכמה לשימוש של צוות ההיגוי והיישום או מי מטעמו בכל המידע שיימסר; ולא תועלנה על-ידי הפונים והמגיבים לבקשה זו, או מי מטעמם – טענות, דרישות או תביעות כלשהן נגד השימוש במידע כלשהו שיימסר, או טענות בדבר פגיעה בזכויות כלשהן, לרבות זכויות יוצרים, הקשורות או הנובעות מכל פניה, תגובה או מענה לבקשה זו, על כל המידע והמסמכים הכלולים בהן.
3. אין בבקשה זו כדי ליצור מחויבות כלפי מי מהמגיבים לבקשה זו, וצוות ההיגוי והיישום או מי מטעמו יהיה רשאי לפעול לפי שיקול דעתו הבלעדי. מבלי לגרוע מכל האמור בבקשה זו, מובהר, כי צוות ההיגוי והיישום או מי מטעמו רשאי שלא להשיב או להגיב לכל פניה, תגובה או מענה שיתקבל בקשר לבקשה זו; וכן יהיה רשאי לפנות לכל גורם אשר שלח פניה, תגובה או מענה לבקשה זו, בבקשה לבירור או הבהרה, לקבלת מידע נוסף, להצגת מצגות והדגמות, לביצוע פיילוט, לביקור באתרים וכיוצא באלו, כפי שימצא לנכון. כמו כן, צוות ההיגוי והיישום או מי מטעמו, יהא רשאי להיפגש בכל שלב שהוא עם כל גוף, גורם או משיב הדרוש לצורך מימוש ויישום החלטת הממשלה, בהתאם להוראות כל דין.

4. מובהר, כי אין לראות בבקשה זו לקבלת למידע התחייבות כלשהיא של ממשלת ישראל, צוות ההיגוי והיישום או מי מטעמם כלפי אדם או גוף כלשהו. מודגש, כי בקשה זו אינה בבחינת הזמנה להציע הצעות, חלק ממסמכי מכרז או פניה כלשהי לצורך יצירת התקשרות מסוג כלשהו על-פי חוק חובת המכרזים, התשנ"ב-1992, תקנות חובת המכרזים, התשנ"ג-1993, או על פי כל דין או נוהל אחר. בקשה זו לקבלת מידע הנה בבחינת הליך מקדמי לצורך קבלה ואיסוף מידע, ובעקבותיה ישקול צוות ההיגוי והיישום את המשך פעולותיו, בהתאם לשיקול דעתו הבלעדי.

5. פניה, תגובה או מענה לבקשה זו אינה מהווה תנאי, או מגבלה, להשתתפות בכל הליך עתידי, ככל שיהיה; ותהווה הסכמה למכלול התנאים המפורטים בבקשה זו.

6. כל ההוצאות הכרוכות בהכנת והגשת פניה, תגובה או מענה לבקשה זו, על כל המסמכים, המידע והנספחים להן, באחריות ובמימון בלעדי של המשיבים לבקשה זו.

7. צוות ההיגוי והיישום יהיה רשאי לבטל את הבקשה לקבלת מידע, בכל שלב, מכל סיבה שהיא לפי שיקול דעתו הבלעדי וללא כל חובת הנמקה. אי שימוש בסמכות זו בשלב כלשהו של ההליך אינו מונע שימוש בה בשלב מאוחר יותר.

8. צוות ההיגוי והיישום יהיה רשאי לדחות את מועדי בקשת המידע ו/או לפרסם בקשת מידע חדשה, או לתקן תנאים מתנאי בקשת המידע, לרבות באמצעות ביטול או ניסוחם או קביעתם מחדש, ולאפשר למשיבים להגיש מענה מתוקן בהתאם לאותו חלק שבוטל, נוסח או נקבע מחדש.