

דו"ח מעורבות משאיות בתאונות דרכים

פברואר 2022

פתח דבר

מעורבותם הגבוהה של כלי רכב כבדים בתאונות דרכים קטלניות מהווה את אחת מנקודות התורפה המרכזיות בבטיחות בדרכים בישראל.

לכלי הרכב הכבדים מאפיינים יחודיים אשר מעצימים ומגבירים את חומרת הפגיעה במקרה של תאונת דרכים. לכך יש להוסיף את תנאי הנהיגה של הנהגים הנוהגים במשך שעות רבות, בעייפות ובתשישות.

לא מכבר קבע מבקר המדינה כי מעורבותם של כלי רכב כבדים בתאונות דרכים בישראל - ובפרט בתאונות דרכים שיש בהן פצועים קשה או הרוגים - גבוהה יחסית לסוגים אחרים של כלי רכב, ומצבה של ישראל בתחום זה חמור משל מרבית המדינות המפותחות. האחריות לטיפול בנושא בטיחותם של כלי-רכב כבדים, קבע המבקר, מפוזרת בין משרדי ממשלה שונים בלי שיש גורם שאחראי לתכלול את הטיפול בנושא ולבצע תיאומים בין המשרדים השונים.

ועדות וצוותים שונים עמדו בשנים האחרונות על בעיות בתחום הבטיחות של כלי רכב כבדים והעלו המלצות לפתרון. עם זאת, הטיפול בחלק מהסוגיות התעכב במשך תקופות ארוכות, והמלצות רבות שהועלו טרם יושמו.

תחום הרכב הכבד בישראל אחראי לכ-20% מכלל ההרוגים מתאונות דרכים. זהו נתון קשה המעיד על כשל מערכתי שיש לתת עליו את הדעת ולפעול לתקנו.

דו"ח זה המובא לידיעתך, סוקר את הנתונים והמגמות המרכזיות בתחום הרכב הכבד בישראל בעשור האחרון מתוך רצון להוביל לפעולות אשר יצמצמו את תאונות הדרכים במעורבותם של כלי הרכב הכבדים.

בברכה,

ארז קיטה

מנכ"ל עמותת אור ירוק

כללי

בישראל ישנן כ-111 אלף משאיות מעל 3.5 טון. כלי רכב כבדים מעורבים בשיעור ניכר יותר בתאונות דרכים קטלניות מאשר חלקם במצבת כלי הרכב. מעל 60 בני אדם נהרגים בממוצע בכל שנה בתאונות דרכים במעורבות משאיות, יותר מאחד בכל שבוע בממוצע.

מטרה

מטרת הדו"ח היא לסקור את תחום הרכב הכבד בישראל על היבטיו השונים הקשורים לתחום תאונות הדרכים, להאיר את נקודות התורפה המרכזיות הדורשות התייחסות ותיקון ולהצביע על פתרונות נדרשים ויישמיים לצמצום תאונות הדרכים במעורבותם של כלי הרכב הכבדים.

שיטה

במסגרת הדו"ח נבדקה רמת מעורבותן של משאיות בישראל בתאונות דרכים, וכן הסיבות הנפוצות לתאונות וכו'. הנתונים לדו"ח זה נאספו ממקורות שונים, בהם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הרלב"ד, דוח מבקר המדינה והפדרציה האירופית לנהגים מקצועיים (ETF) The European Transport Workers' Federation

תאונות במעורבות משאיות בעשור האחרון



**תאונות
ביום**

1 מכל **4**
הרוגים
בתאונה
במעורבות משאיות

מעל
60
הרוגים בשנה

משאיות מעל 34 טון
 2x
מעורבות פי שניים יותר
בתאונות דרכים
בהשוואה לרכב פרטי

3x
פי שלושה יותר
בתאונות דרכים קטלניות
מחלקם במצבת כלי הרכב

38%
נהגי משאיות
מהחברה הערבית
מעורבים ב-38% יותר
בתאונות קטלניות
מחלקם בבעלי הרישיונות

רוב התאונות
הקטלניות
בכבישים לא
עירוניים

1 מכל **3**
נהגים
הודה שנרדם
על ההגה

57%
פצצות מתקתקות:
57% מהמשאיות אינן תקינות

ישראל בין חמשת
המדינות הגרועות
ב־OECD

הממצאים עיקריים:

- מעל 60 הרוגים בכל שנה בממוצע.
- אחד מכל ארבעה הרוגים-בתאונה במעורבות משאיות.
- בכל יום מתרחשות שתי תאונות עם משאית.
- משאיות מעורבות פי שלושה יותר בתאונות דרכים עם הרוגים מחלקם במצבת כלי הרכב.
- משאיות מעל 34 טון מעורבות פי שניים יותר בתאונות דרכים בהשוואה לרכב פרטי.
- רוב התאונות הקטלניות של משאיות - בכבישים לא עירוניים.
- נהגי משאיות מהחברה הערבית מעורבים ב-38% יותר בתאונות קטלניות מחלקם בבעלי הרישיונות.
- ישראל בין חמשת המדינות הגרועות ב-OECD.
- פצצות מתקתקות: 57% מהמשאיות אינן תקינות.
- נרדמים על ההגה - מחקר אירופי: אחד מכל שלושה נהגי רכב כבד הודה שנרדם לפחות פעם אחת במהלך נהיגה בשנה האחרונה.

הממצאים בהרחבה

מעל 60 הרוגים בכל שנה בממוצע

49 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות משאיות מעל 3.5 טון בשנת 2020. בחסות הקורונה, הסגרים והירידה בנסועת כלי הרכב בכבישים, נרשם בשנת 2020 הנתון הנמוך ביותר בחמש השנים האחרונות. הירידה בשיעורי מעורבות כלי רכב כבדים בתאונות דרכים בשנת 2020 ככל הנראה נבעה מהירידה בנסועה של כלי הרכב באופן כללי וגם באופן פרטני. נמצא כי בעקבות התפרצות מגפת הקורונה, סך הנסועה של משאיות ירדה בשיעור של 5.1%.

318 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות משאיות מעל 3.5 טון בחמש השנים האחרונות (2016-2020), 64 בני אדם בני אדם הרוגים בכל שנה בממוצע – יותר מאחד בכל שבוע.

16% מכלל ההרוגים מתאונות דרכים בשנת 2020 היו מתאונות במעורבות משאיות מעל 3.5 טון. ניתוח נתוני חמש השנים האחרונות חושף כי כמעט אחד מכל חמישה בני אדם (18.4% בממוצע) נהרג בתאונות דרכים במעורבות משאיות מעל 3.5 טון בכל שנה.

שנה	2016	2017	2018	2019	2020
הרוגים כללי	377	364	316	355	305
הרוגים רכב כבד	75	66	61	67	49
אחוז הרוגים מרכב כבד מכלל ההרוגים מתאונות דרכים	19.9%	18.1%	19.3%	18.9%	16%

• מקור: רלב"ד

שתי תאונות בכל יום בממוצע

682 תאונות דרכים במעורבות משאיות מעל 3.5 טון אירעו בשנת 2020 לעומת 763 תאונות דרכים במעורבות משאיות שאירעו בשנת 2019 – ירידה של 11%. חשוב לציין שבשנת 2020, בשל מגבלות הקורונה, חלה ירידה בנסועה (מספר הקילומטרים שנסעו כלי הרכב המנועיים) לעומת שנת 2019. נתון זה השפיע באופן ישיר גם על שיעור תאונות הדרכים של כלל כלי הרכב בישראל ובפרט של כלי הרכב הכבדים. לפי כך, בשנת 2020 נרשם הנתון הנמוך ביותר בעשור האחרון בתאונות דרכים במעורבות כלי רכב כבדים.

7,629 תאונות דרכים במעורבות משאיות אירעו בעשור האחרון (2011-2020), 769 תאונות בממוצע בכל שנה – שתי תאונות בממוצע בכל יום.



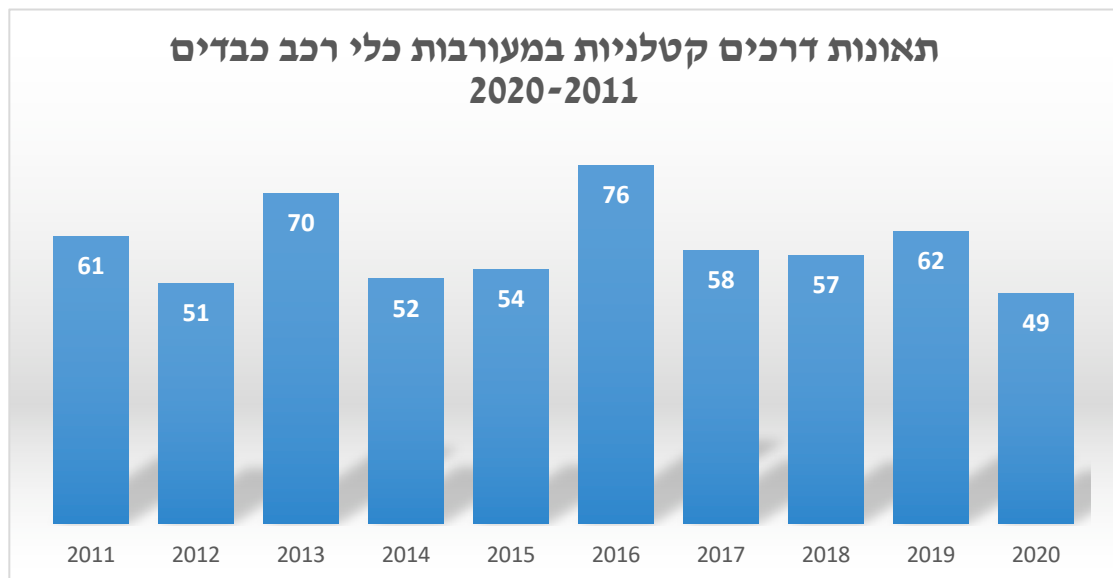
• מקור: למ"ס

משאיות מעורבות פי שלושה יותר בתאונות קטלניות

49 תאונות קטלניות שבהן נהרג לפחות אדם אחד, אירעו בשנת 2020 במעורבות משאיות מעל 3.5 טון לעומת 62 תאונות דרכים קטלניות שאירעו בשנת 2019 במעורבות משאיות – ירידה של 21%. בחסות השנת הקורונה והירידה בנסועת כלי הרכב הכבדים, מדובר בנתון הנמוך ביותר בעשור האחרון.

480 כלי רכב היו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות (לפחות הרוג אחד) בשנת 2020 כאשר 49 מהן היו משאיות מעל 3.5 טון – כ-10% מכלל כלי הרכב. משאיות מעל 3.5 טון מהוות כ-3% מסך כלי הרכב בישראל אך מעורבות בתאונות דרכים קטלניות בשיעור של פי שלושה ויותר מאשר חלקן במצבת כלי הרכב.

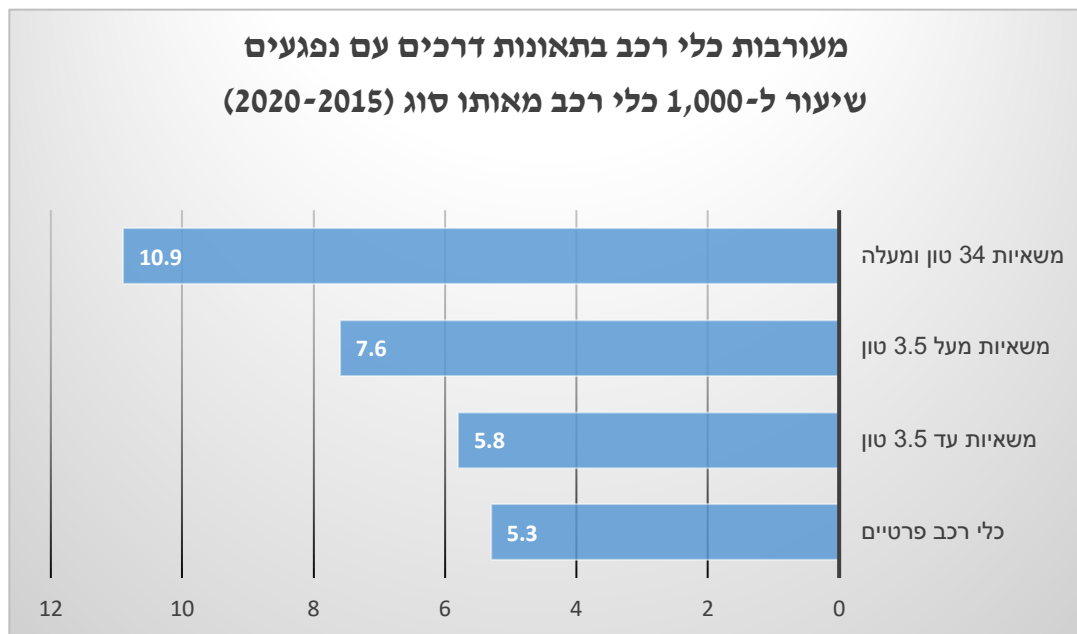
590 תאונות דרכים קטלניות (הרוג אחד לפחות) אירעו בעשור האחרון במעורבות משאיות מעל 3.5 טון – בממוצע 59 תאונות קטלניות בכל שנה – יותר מאחד בשבוע בממוצע.



• מקור: למ"ס

משאיות מעל 34 טון מעורבות פי שניים יותר בתאונות דרכים בהשוואה לרכב פרטי

ככל שמשקל המשאית עולה כך עולה גם מעורבותן של המשאיות בתאונות דרכים עם נפגעים. 10.9 משאיות מעל 34 טון מעורבות בתאונות דרכים עם נפגעים לכל 1,000 משאיות מאותו סוג. בהשוואה לכי רכב פרטיים מדובר בשיעור של פי שניים ויותר במעורבות בתאונות דרכים עם נפגעים לכל 1,000 כלי רכב. ניתן לראות כי ככל שמשקל המשאית עולה גם שיעור התאונות לכל אלף כלי רכב דומים עולה בהתאמה.

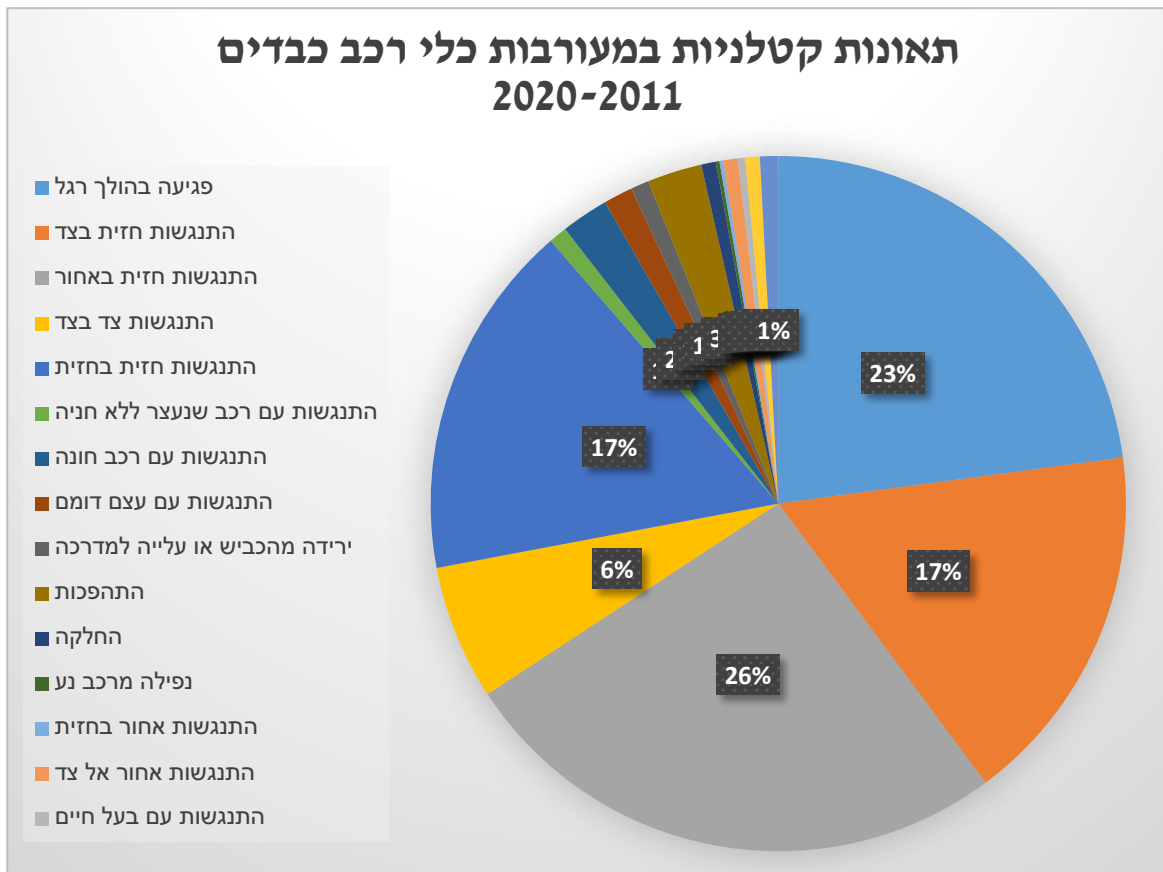


• מקור: למ"ס

אחת מכל ארבע תאונות קטלניות – חזית באחור

26% מכלל תאונות הדרכים הקטלניות שאירעו במעורבות משאיות מעל 3.5 טון בעשור אחרון היו מסוג התנגשות חזית-אחור – אחת מכל ארבע תאונות קטלניות במעורבות משאיות. תאונות מהוסג הזה עלולות להתרחש בשל אי שמירת מרחק או קושי בעצירת כלי הרכב הכבד. בשילוב של המשקל הרב ומהירות הנסיעה, מרחק העצירה מתארך ובמקביל גם עוצמת הפגיעה מתעצמת.

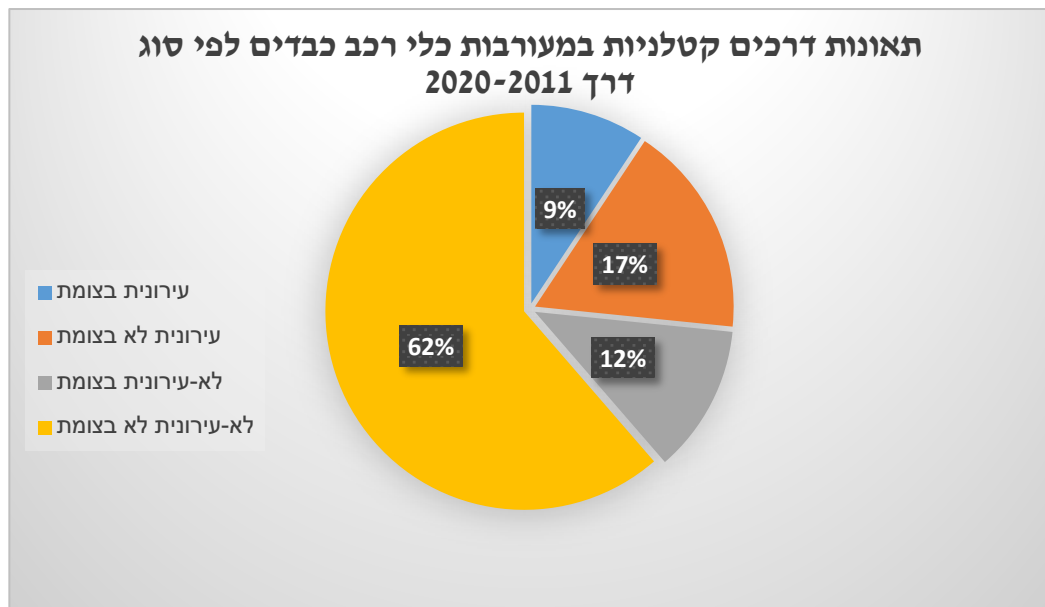
23% מכלל תאונות דרכים הקטלניות במעורבות משאיות הן מסוג פגיעה בהולך רגל. 17% מהתאונות הקטלניות במעורבות משאיות הן מסוג התנגשות חזית – צד. 17% מהתאונות הקטלניות במעורבות משאיות הן גם מסוג חזית בחזית ו-6% מהתאונות הקטלניות הן מסוג התנגשות צד בצד.



• מקור: למ"ס

רוב התאונות הקטלניות: בכבישים לא עירוניים

74% מתאונות הדרכים הקטלניות שאירעו בעשור האחרון במעורבות משאיות אירעו בכבישים ובצמתים לא עירוניים - (62%) התרחשו בכבישים לא עירוניים ו- 12% התרחשו בצמתים לא עירוניים. 28% מהתאונות הקטלניות שבהן היו מעורבים כלי רכב כבדים בעשור האחרון אירעו בתחום העירוני. למהירות כלי הרכב והמשקל ישנה משמעות גדולה בקטלניות ובחומרת התאונה ולכן יש להניח כי זו אחת הסיבות המרכזיות לתאונות דרכים קטלניות במעורבות כלי רכב כבדים בכבישים הלא עירוניים.

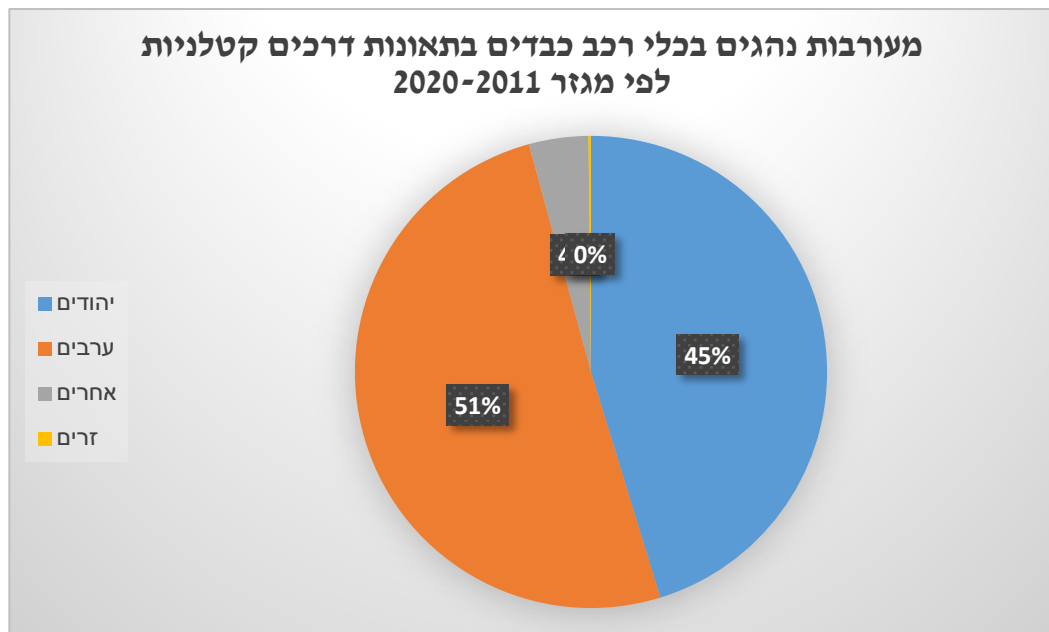


• מקור: למ"ס

נהגים מהחברה הערבית מעורבים ב-38% יותר בתאונות קטלניות

נהגים מהחברה הערבית מהווים 37% מהמורשים לנהוג לרכב כבד, כאשר במקביל הם מעורבים ב-51% מתאונות הדרכים הקטלניות (הרוג אחד לפחות) – גבוה בשיעור של 38% מחלקם היחסי בבעלי הרישיונות.

על פי הלמ"ס, מבין היישובים שמנו 10,000 תושבים ויותר, חלקם של המורשים לנהוג ברכב משא מכלל המורשים לנהוג גדול יחסית ביישובים ערביים לעומת הממוצע הארצי. לדוגמה חלקם היחסי ביישובים כסיפה ולקיה מגיע לכ-44%, וביישובים: רהט, חורה וערעה-בנגב - ל-41% (לעומת 11.2% בממוצע ארצי).



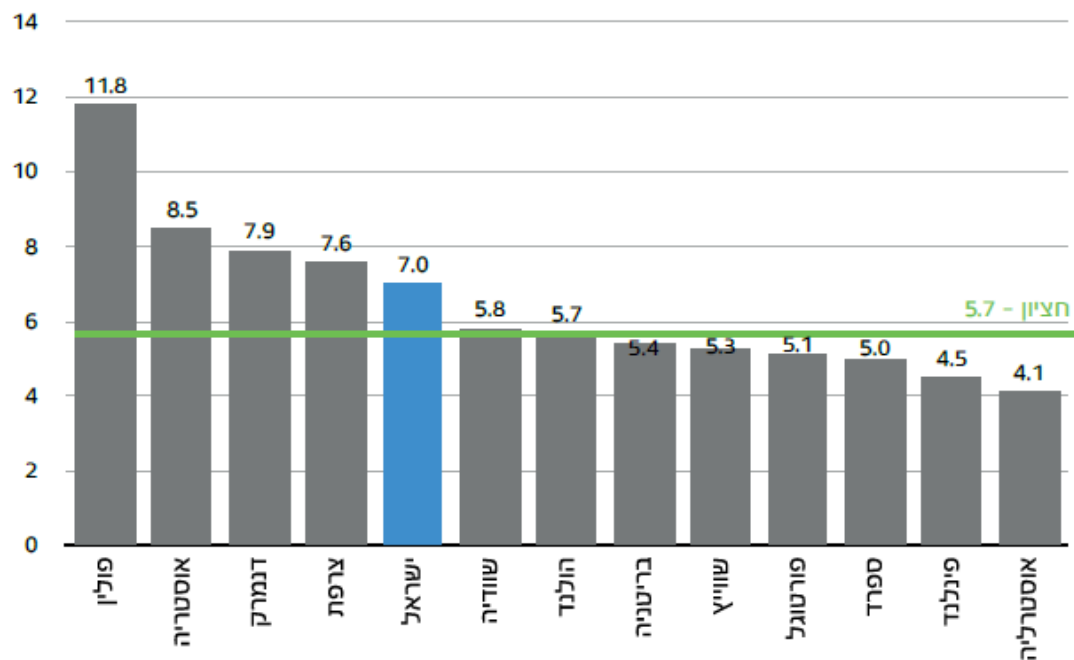
• מקור: למ"ס

ישראל בין חמשת המדינות הגרועות ב-OECD

על פי הרלב"ד, שיעור ההרוגים בישראל בתאונות במעורבות משאית היה גבוה מן השיעור החציוני במדינות שמהן יש נתונים. על פי הנתונים ישראל ניצבת בין חמשת המדינות שבהן שיעור ההרוגים מתאונות במעורבות משאיות הוא הגבוה ביותר.

נתוני חציון ההרוגים מתאונות במעורבות משאיות ל-10,000 משאיות נאמד ב-5.7 ואילו בישראל הוא נאמד בשיעור של שבעה הרוגים לכל 10,000 משאיות.

שיעור הרוגים בתאונות במעורבות משאית ל-10,000 משאיות – ישראל ומדינות ה-OECD
(ממוצע 2015–2019)



• מקור: רלב"ד

פצצות מתקתקות: 57% מהמשאיות אינן תקינות

לתקינות כלי הרכב חשיבות מכרעת במניעת תאונות דרכים. בזמן חירום הרכב נדרש לעמוד בכוחות גדולים המופעלים עליו והוא צריך להגן על הנוסעים. תקינות קורות הפלדה, המנוע, הבלמים ושאר מערכות הבטיחות יכולות לעשות את ההבדל בין חיים ומוות. הנתונים מלמדים שכלי רכב רבים עלולים לא לתפקד בשעת חירום ולמעשה להפוך למלכודת מוות עבור הנוסעים ושאר משתמשי הדרך. ככל שכלי הרכב ישן יותר, הוא פחות בטיחותי לנוסעיו. כלי רכב ישנים מעורבים בתאונות דרכים קטלניות בשיעור גבוה יותר מאשר חלקם במצבת כלי הרכב.

57% מהמשאיות לא תקינות

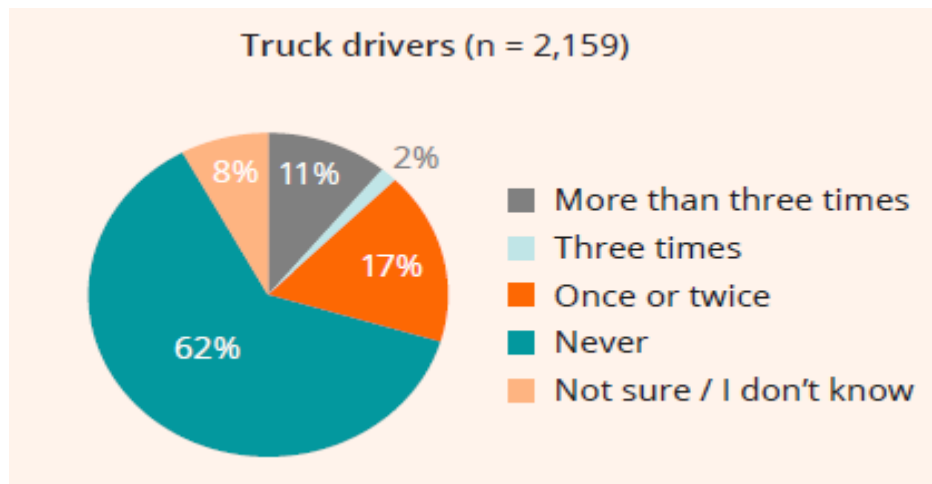
מתוך 1,932 משאיות (מעל 10 טון) שנבדקו על ידי ניידות הבטיחות של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשטרת ישראל בשנת 2020, 57.5% נמצאו עם ליקויים המחייבים תיקון או ליקויים מזעריים (1,112 משאיות). 208 משאיות (10.8%) – אחת מכל עשר משאיות, אף הורדו מהכביש בשל הליקויים החמורים

18% מכלי הרכב נסעו עם משקל גבוה מעל המותר

14,690 כלי רכב נשקלו במטרה לבדוק האם הם חורגים מהמשקל המותר. ב-2,660 כלי רכב נמצאו חריגות משקל מעל המותר – 18.1% מכלי הרכב הכבדים שנשקלו על ידי הניידות נסעו עם משקל עודף מעל המותר בחוק. בתוך כך, 3.2% מכלי רכב שנשקלו נמצאו בעומס יתר של מעל ל-15% מהמותר (477 כלי רכב). בשנת 2020 נפסלו 390 רישיונות נהיגה ורכב וסכום הקנסות הסתכם ב-476 אלף שקלים.

מחקר אירופי: אחד מכל שלושה נהגי רכב כבד הודה שנרדם לפחות פעם אחת במהלך נהיגה בשנה האחרונה באירופה

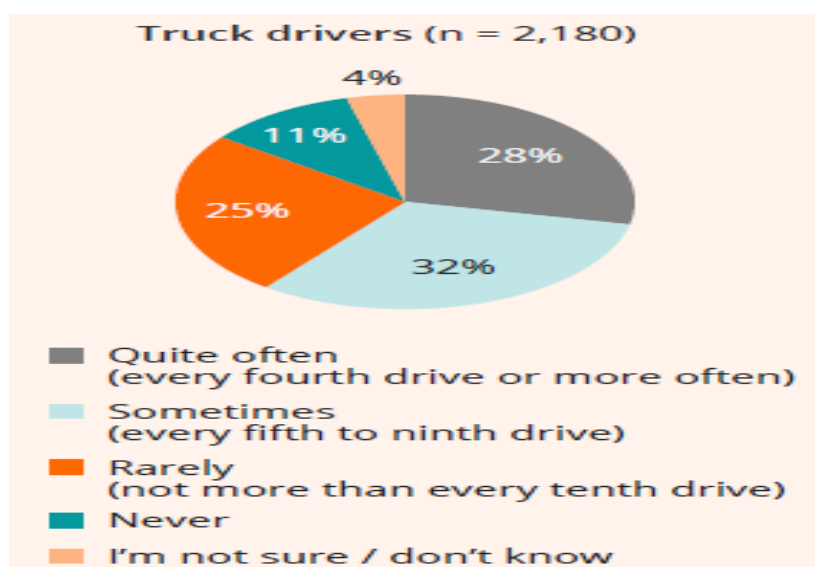
מחקר חדש של הפדרציה האירופית לנהגים מקצועיים (The European Transport Workers' Federation (ETF)) חושף כי 38% מנהגי המשאיות שהשתתפו במחקר דיווחו כי נרדמו על ההגה לפחות פעם אחת בשנה האחרונה, כאשר 11% טענו כי נרדמו יותר משלוש פעמים במהלך נהיגה.



מטרת המחקר היא לאמוד את אופי ומידת התופעה הכוללת הרדמות של נהגים המסיעים אנשים ומשא במהלך הנהיגה באירופה. בנוסף, המחקר מבקש לבחון את תנאי העבודה של הנהגים המקצועיים המובילים להירדמות בזמן נהיגה. המחקר מתבסס על ניתוח נתונים שנאספו מסקר של כ-2,800 נהגי אוטובוסים, הסעות ומשאיות באירופה.

עייפות מוגדרת בדרכים שונות כאשר בחלק מהמקרים הנהגים כלל לא מודעים לכך שהם נוהגים בעייפות. עייפות מוגדרת כתוצאה ממאמץ ממושך הבא לידי ביטוי גם בהיבט הקוגניטיבי וגם בהיבט הנפשי. הדברים באים לידי ביטוי בתפקוד הגופני והנפשי של הנהג אשר מוביל לירידה בזמן התגובה, לפגיעה ביכולת לשלוט בהגה, ירידה בתשומת הלב לנעשה בכביש ויכולת לקרוא את מפת הסכנות בכביש. חווית העייפות אינה מודעת או מגיעה כתוצאה מהחלטה מתוכננת. תאונות הקשורות לעייפות מאופיינות לעיתים קרובות על ידי אובדן שליטה משמעותי המוביל לסטייה מהמסלול ללא בלימה או תגובה.

כאשר נשאלו לגבי נהיגה בעייפות, 87% מנהגי המשאיות הודו שהם חשים עייפות במהלך הנהיגה, 28% דיווחו כי הם נוהגים בעייפות לעיתים קרובות.



עם זאת, הראיונות הממוקדים מראים גם כי נהגים בדרך כלל מפחדים לדווח על אירועים כאלה, מכיוון שהם חוששים שיש לכך השלכות על העסקתם. היקף הבעיה האמיתי עשוי להיות גדול בהרבה. למרות ההכרה בעייפות כגורם סיכון לתאונות, ולמרות קיומה של חקיקה המתייחסת לזמני נהיגה ותקופות מנוחה, מחקר זה מראה כי עייפות הנהגים היא בעיה נרחבת ומבנית בענף הובלות הנוסעים והמשאבים באירופה.

באירופה כמו בישראל, קיים קשר ישיר בין גובה תגמול הנהגים לשעות העבודה הארוכות שלהם. הצעה נפוצה של הנהגים שנבדקו הייתה שצריך לצמצם את זמן העבודה על מנת להפחית את עייפות הנהגים. עם זאת, נהגים גם ציינו כי זמן עבודה מופחת ידרוש עליית שכר, אשר בדרך כלל כרוכה בתעריפים נמוכים במיוחד לשעות.

עוד עולה מהמחקר כי נהגי אוטובוסים ומשאיות מדווחים לעתים קרובות על כך שהם נאלצים להשתמש בהפסקות שלהם לפעילויות המהוות "עבודה אחרת" – מציאת מקומות חניה, פיקוח על טעינה ופריקה, עזרה לנוסעים לעלות, ועוד. כתוצאה מכך, לעתים קרובות נהגים פשוט מדלגים על הפסקות.

על פי המחקר, חוס, קור, רעש ורטט מכני בתוך הרכב, כמו גם גורמים חיצוניים כגון מזג אוויר גרוע, ראות לקויה, כבישים גרועים ותנועה בצפיפות גבוהה מהווים גורם נוסף המעלה את עייפות הנהגים.

תחום תחבורה בכבישים באירופה אופיין על ידי הסרת רגולציה והגברת התחרות. עם הביקוש הגובר להוזלת המחיר ולהובלה גמישה ומהירה התדרדרו תנאי העסקתם ותנאי העבודה של הנהגים. ולכן, מכיוון שתנאים אלה נקבעים על ידי כוחות השוק, השליטה על הגורמים הבסיסיים לעייפות הנהג טמונים בעיקר בידם של מעסיקים ומחוקקים.

אמצעי נגד חשובים במיוחד המזוהים על ידי מחקר זה הם צמצום זמן העבודה (תוך פיצוי כל השפעה שלילית שעלולה להיות אחרת על שכר הנהג) ושיפור רישום זמן העבודה כמו גם השקעה בצידוד טוב יותר לרכבים (למשל מיזוג אוויר טוב), והפחתה בעבודה פיזית לנהגים-שכן עבודה תובענית פיזית מביאה גם לעייפות.

ניתוח הנתונים מראה מתאם בין תיעוד לקוי של זמן העבודה לעייפות הנהג. בחברות המתעדות בקפדנות את שעות העבודה הנהגים פחות מושפעים מעייפות. הדבר משפיע לא רק על רווחת הנהגים, אלא גם על שכרם וזה בסופו של דבר משפיע על בטיחות הדרכים. על כן המעסיקים צריכים לוודא שכל המשימות הקשורות לעבודה נספרות לקראת זמן העבודה והן נרשמות כראוי ומשולמות עבורן ככאלה.

המלצות

- על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים להוות גורם מתכלל אשר יקבל אחריות ואמצעים מתאימים לצורך הובלה ותיאום בין המשרדים השונים.
- על הרלב"ד לשפר את מערך איסוף הנתונים, בשיתוף פעולה עם יתר הגורמים הרלוונטיים ולהוביל חקירות עומק מקצועיות ולפרסם את מסקנותיהן בציבור.
- יש לפעול להגדלת מספר נהגי המשאיות.
- הסדרת השימוש בטכוגרף דיגיטלי – יש להסדיר את השימוש בטכוגרף דיגיטלי אשר צפוי להביא לשיפור של ממש בפיקוח ובאכיפה בנושאים הנוגעים לעמידת הנהגים בכללי שעות נהיגה ומנוחה ובמגבלות על מהירות הנסיעה.
- על משרד התחבורה, משרד המשפטים, משרד החוץ, המשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל והרלב"ד לשתף פעולה על מנת להסדיר בהקדם את השימוש בטכוגרף דיגיטלי וכן להסדיר את הכללים בנושא שעות נהיגה ומנוחה כדי שיהיו ברורים יותר.
- פעילות ניידות הבטיחות של משרד התחבורה – יש להרחיב את מספר הבדיקות שמבצעות ניידות הבטיחות. יש להגדיל את מספר הניידות ומספר הבודקים כמו כן להוסיף מכשירי שקילה חדשים.
- על משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והרלב"ד לקדם הטמעת מערכות טכנולוגיות שעשויות לתרום למניעת תאונות, כגון: מערכות לניטור "שטחים מתים" ומערכות לניטור דפוסי נהיגה, בלימה אוטונומית בכלי רכב כבדים.
- משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יקדם תוכנית ארצית לשילוב מפרצי עצירה, אזורי מנוחה, שוליים מורחבים, נתיבי זחילה וחניוני לילה.
- יש להעלות את המודעות וההסברה בקרב הנהגים לנהיגה בטוחה וחשיבות תקינות כלי הרכב.

סיכום

תחום הרכב הכבד בישראל סובל מהזנחה רבת שנים הכוללת מחסור חמור בנהגים, כלי רכב רבים אשר נוסעים בכבישים עם ליקויי בטיחות חמורים, במשקלים עודפים, ועוד שלל בעיות וכשלים כפי שהצביע עליהם מבקר המדינה לאחרונה.

מהדו"ח עולה כי משאיות מהוות את אחת מנקודות התורפה המרכזיות בתאונות הדרכים. אחד מכל חמישה בני אדם נהרג בתאונת דרכים במעורבות משאית. בנוסף, משאיות מעל 34 טון מעורבות בתאונות דרכים קטלניות בשיעור של פי שלושה יותר מחלקן במצבת כלי הרכב. בתוך כך רוב תאונות הדרכים הקטלניות מתרחשות בכבישים הבין עירוניים שבהם מהירות הנסיעה גבוהה, דבר המגביר את חומרת התאונה. נהגים מהחברה הערבית מעורבים בשיעור ניכר יותר בתאונות דרכים קטלניות מחלקם בבעלי הרישיונות. תמונת המצב העגומה מציבה את ישראל כאחת המדינות הגרועות בשיעור ההרוגים מתאונות עם משאית מבין מדינות ה-OECD.

למרות מספר וועדות שהתכנסו ועסקו בנושא בשנים האחרונות, מסקנות רבות כלל לא יושמו ולקחים לא הופקו. יש לפעול בדחיפות להטמעת הטכוגרף הדיגטאלי אשר יצמצם משמעותית את שעות העבודה הרבות של הנהגים, כמו גם נהיגה במהירות מופרזת. יש לחזק ולהגדיל את מערך האכיפה של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והמשטרה כדי לייצר הרתעה בקרב נהגים אשר נוסעים במשאיות לא תקינות.

צמצום תאונות הדרכים במעורבות משאיות הוא קריטי וחשוב במאבק בתאונות הדרכים. במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים חייבים לרכז את המאמץ והפעילות להפחתת תאונות הדרכים במעורבות משאיות ולוודא כי כל הגורמים אשר עוסקים בנושא משלבים זרועות ופועלים יחדיו למען הצלת חיי אדם בכבישים.

בברכה,

עוז דרור

סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת, עמותת אור ירוק