אור ירוק
העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל

דו"ח היפגעות רוכבי אופנועים וקטנועים בתאונות דרכים

נובמבר 2021

פתח דבר

שנת 2020 הסתיימה עם 68 רוכבי אופנועים וקטנועים הרוגים מתאונות דרכים. עלייה זו מגיעה לאחר שנת קורונה וסגרים, שנה שבה חלה ירידה של 6.3% בנסועה הממוצעת לאופנוע בהשוואה לשנת 2019.

לאופנוע יתרונות רבים והוא מאפשר הגעה מהירה ממקום למקום, הוא חסכוני בדלק, אין בעיית חניה ועומסי תנועה. יחד עם זאת, מדובר בכלי רכב בעל רמת בטיחות נמוכה בהשוואה לכלי הרכב הפרטיים, והיפגעותם של רוכבי הדו גלגלי עולה בהרבה על חלקם בצי הרכב, בנסועה ובפרמטרים נוספים בהשוואה לרכב פרטי.

על כל רוכב ורוכבת מוטלת האחריות האישית לביטחונו, אולם על מדינת ישראל מוטלת האחריות לספק לרוכבים את הכלים לנהיגה בטוחה ואת התנאים אשר יגנו עליהם בקרות התאונה. שיפור תשתיות סלחניות, מיקוד הסברה וחינוך, שיפור הכשרה ועידוד שימוש והטמעה של מערכות בטיחות הם חלק מפעולות שיש לבצע כדי לצמצם את היפעותם הגבוהה של הרוכבים בתאונות דרכים.

לדאבון ליבנו שנת 2021 מסתמנת כשנה קטלנית יותר מקודמתה לרוכבי הדו גלגליים. בעת כתיבת שוורת אלו כבר עלה מספרם של הרוכבים ההרוגים השנה לעומת כל שנת 2020. הנתונים הקשים והמגמה המתמשכת מחייבים את כל גורמי המקצוע לפעול באופן נמרץ ונחרץ כדי לצמצם את היפגעותם של רוכבי האופנועים והקטנועים בישראל.

בברכה,
ארז קיטה
מנכ"ל עמותת אור ירוק

כללי

האופנוע מהווה אמצעי תחבורה יעיל וחסכוני. בהשוואה לרכב פרטי, האופנוע גוזל פחות מקום על הכביש, חוסך זמן נסיעה ופחות מזהם את האוויר. במצבי עומס האופנוע יכול לנוע במהירות בשעה שהנהג נאלץ להמתין בפקקי תנועה. אולם, הרכיבה על אופנוע מסוכנת באופן משמעותי יותר מאשר נהיגה ברכב בעל ארבעה גלגלים.

בהשוואה לנהגי רכב, הסיכון למוות או פציעה קשה בתאונת דרכים גבוה פי 15 בקרב רוכבי אופנועים. בשנת 2020 היו רשומים 148,774 אלף אופנועים וקטנועים בישראל. בעוד שחלקם של האופנועים במצבת כלי הרכב עומד לאורך השנים על כ-4% בלבד, שיעור הרוכבים מכלל הרוגי תאונות הדרכים גבוה באופן משמעותי.

לכן, יש צורך דחוף בשיפור בטיחותם של הרוכבים בדרכים, אם באמצעות שיפור הכשרת הרוכבים, העלאת המודעות של שאר משתמשי הדרך לנוכחותם של הרוכבים בכבישים ושיפור תשתיות הדרך ואמצעי הבטיחות.

מטרה

מטרת הדו"ח היא לסקור את המגמות והשינויים שחלו במעורבות רוכבי אופנועים וקטנועים ובהיפגעות רוכבים בתאונות דרכים בעשור האחרון, בין השנים 2011-2020, להגיע למסקנות ולהמליץ על פתרונות אפשריים לשיפור בטיחותם של רוכבי האופנועים.

שיטה

דו"ח זה מבוסס על איסוף ועיבוד נתונים מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ונוהל פר"ת (הנחיות לבדיקת כדאיות פרויקטים תחבורתיים) של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד האוצר.

אור ירוק
העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל

היפגעות רוכבי אופנועים וקטנועים בשנת 2020

68
הרוגים
הגבוה ביותר בעשור האחרון

552
נפצעו קשה
הגבוה ביותר בעשור האחרון

חלקם היחסי של הרוכבים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים
22.3%
הגבוה ביותר בעשור האחרון

עשור 2020 - 2011

1 מכל 3 הרוגים רוכב צעיר

רוכבים צעירים ערבים נהרגים בשיעור של **68% יותר** מחלקם במצבת בעלי הרישיונות

45% מההרוגים רכבו על **אופנוע כבד**

רוכבים בני **20-24** נהרגים יותר מכל קבוצת גיל אחרת

ראשון | שבת | שישי | שישי

סופי השבוע **קטלניים** במיוחד

62% מההרוגים בכבישים בינעירוניים

השוואה בינלאומית:

שיעור הרוכבים ההרוגים בישראל **גבוה במידה ניכרת** הן מממוצע והן מחציון ה־OECD

הנזק הכלכלי למשק הישראלי בכל שנה:

יותר מ-1.2 מיליארד שקלים

ממצאים עיקריים:

- 68 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020 – הגבוה ביותר בעשור האחרון.
- 552 רוכבי אופנועים וקטנועים נפצעו קשה בשנת 2020 – הגבוה ביותר בעשור האחרון.
- למרות שנת 2020 התאפיינה בוירוס הקורונה וסגרים, לא נרשמה ירידה במספר הרוכבים שנפגעו בתאונות דרכים.
- חלקם היחסי של הרוכבים ההרוגים בכלל הרוגי תאונות הדרכים נאמד בשיעור של 22.3% - הגבוה בעשור האחרון.
- אחד מכל שלושה רוכבים הרוגים – רוכב צעיר.
- רוכבים צעירים מהחברה הערבית נהרגים בשיעור של 68% יותר מחלקם במצבת בעלי הרישיונות.
- 45% מההרוגים רכבו על אופנוע כבד מעל 401 סמ"ק.
- רוכבים בני 20-24 נהרגים יותר מכל קבוצת גיל אחרת.
- סופי השבוע קטלניים במיוחד.
- 62% מהרוכבים ההרוגים –בכבישים בינעירוניים.
- גבעתיים העיר המסוכנת לרוכבים.
- שיעור ההרוגים ל־10,000 אופנועים בישראל גבוה במידה ניכרת הן מממוצע והן מחציון במדינות ה־ OECD.
- הנזק הכלכלי למשק הישראלי בכל שנה מתאונות אופנועים: יותר מ-1.2 מיליארד שקלים בשנה.

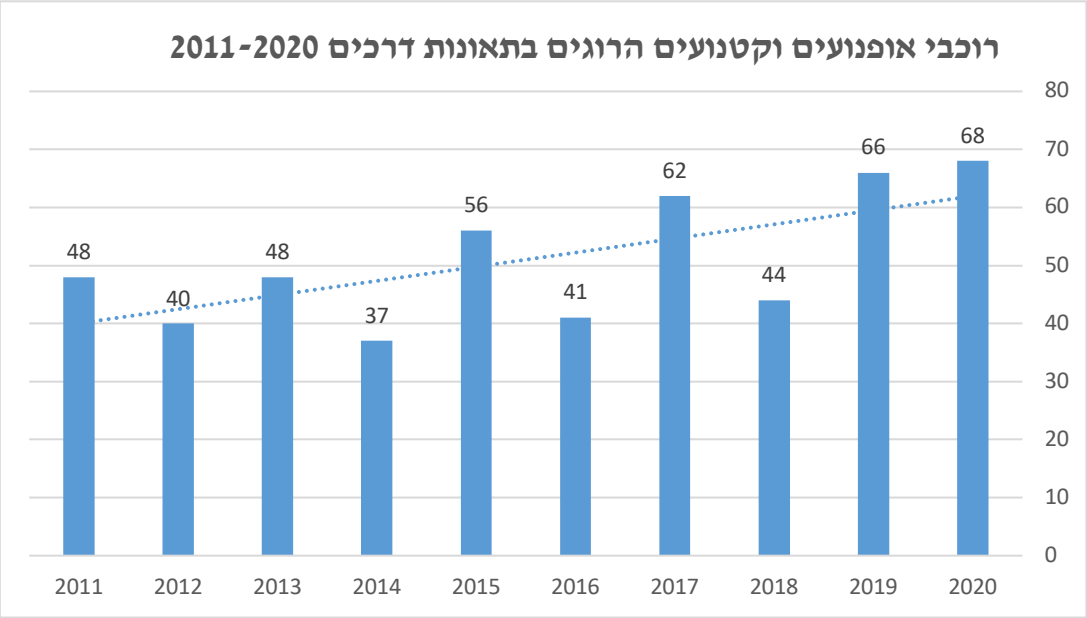
הממצאים בהרחבה

שנת 2020: שנת שיא במספר הרוכבים ההרוגים

68 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים בשנת 2020, שני רוכבים יותר מאשר בשנת 2019. שנת 2020 היתה הקטלנית ביותר בעשור האחרון לרוכבי האופנועים והקטנועים, למרות שנת קורונה וסגרים אשר הובילו לירידה של 6.3% בנסועת האופנועים והקטנועים בהשוואה לשנת 2019.

מגמת הגידול ברוכבים ההרוגים מתאונות דרכים נמצאת בעליה בעשור האחרון וצפויה להימשך ביתר שאת גם בשנת 2021. נכון לכתיבת שורות אלה כבר נרשם גידול במספר הרוכבים ההרוגים בשנת 2021 לעומת כל שנת 2020.

510 רוכבי אופנועים וקטנועים נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2011-2020), 51 רוכבים בממוצע בכל שנה.

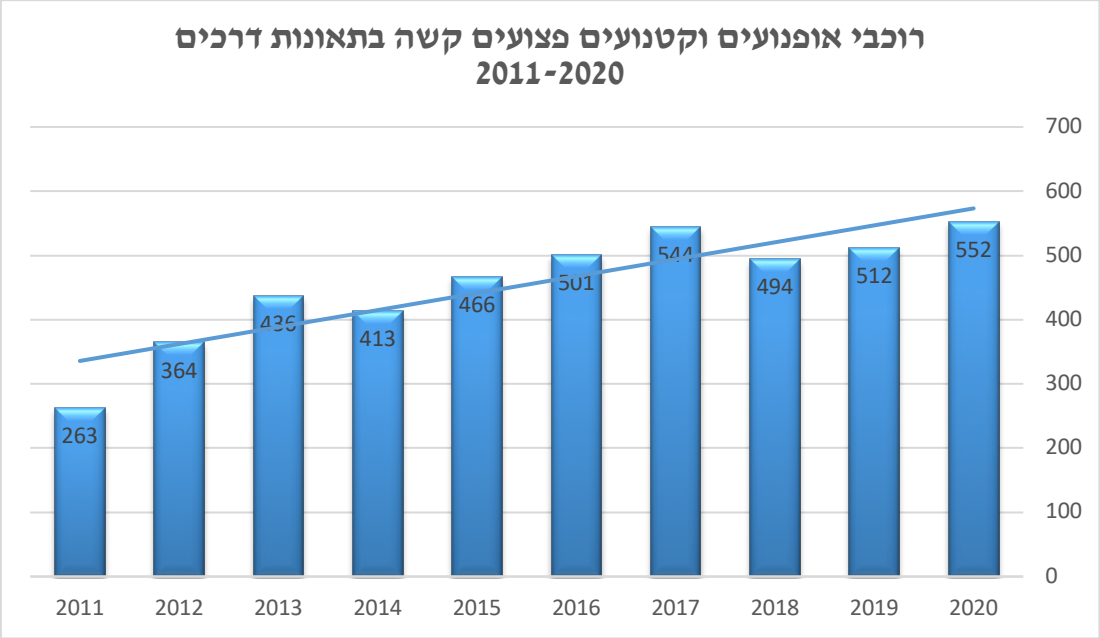


- מקור: למ"ס

שנת 2020: שנת שיא במספר הרוכבים הפצועים קשה

552 רוכבי אופנועים וקטנועים נפצעו קשה בתאונות דרכים בשנת 2020 לעומת 512 רוכבים שנפצעו קשה בשנת 2019 – עליה של 8%. גם בקרב הרוכבים הפצועים קשה, שנת 2020 היתה שנת שיא במספר הנפגעים בעשור האחרון. שנת 2020, למרות הקורונה והסגרים, מהווה המשך ישיר למגמת העליה במספר הרוכבים שנפגעו קשה בתאונות דרכים בעשור האחרון, באופן דומה למגמת הרוכבים ההרוגים.

4,545 רוכבי אופנועים וקטנועים נפצעו קשה בתאונות דרכים בעשור האחרון, 454 רוכבים שנפצעים קשה בממוצע בכל שנה.

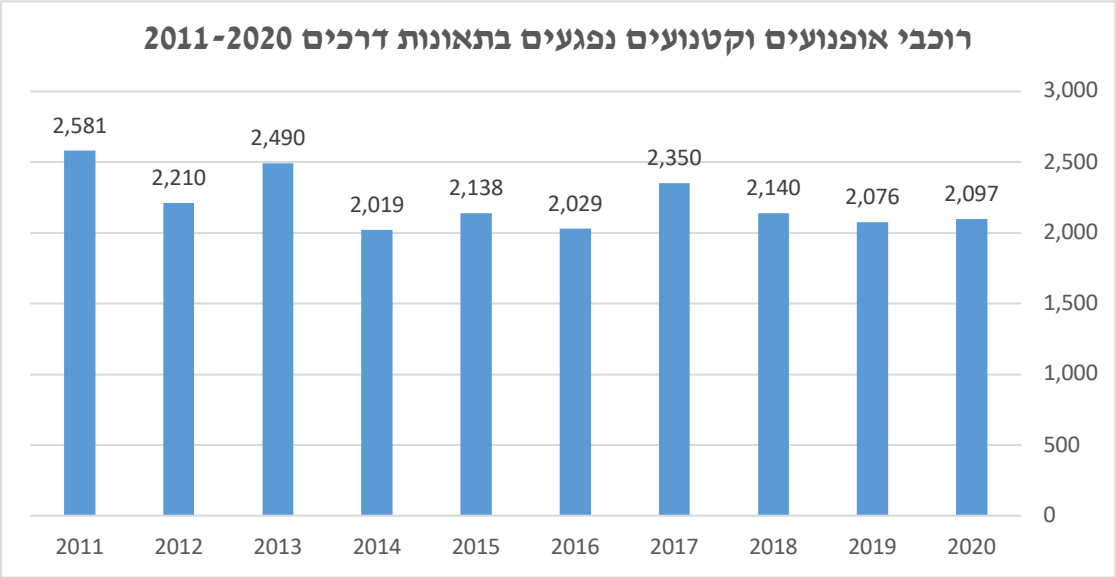


- מקור: למ"ס

שנת 2020: למרות הקורונה אין ירידה בנפגעים

2,097 רוכבי אופנועים וקטנועים נפגעו בתאונות דרכים בשנת 2020, נתון כמעט זהה לשנת 2019 כאשר במהלכה נפגעו 2,076 רוכבים. יש לזכור כי שנת 2020 הינה שנה יוצאת דופן והושפעה רבות מירידת הנסועה בכבישים וזאת בשל סגרים ארוכים כפועל יוצא מהמאבק בקורונה. היה מצופה כי ירידה דומה תירשם גם במספר הרוכבים שנפגעו בתאונות דרכים.

22,130 רוכבי אופנועים וקטנועים נפגעו בתאונות דרכים בעשור האחרון, 2,213 רוכבים שנפגעים בכל שנה בתאונות דרכים – שישה רוכבים בממוצע בכל יום.

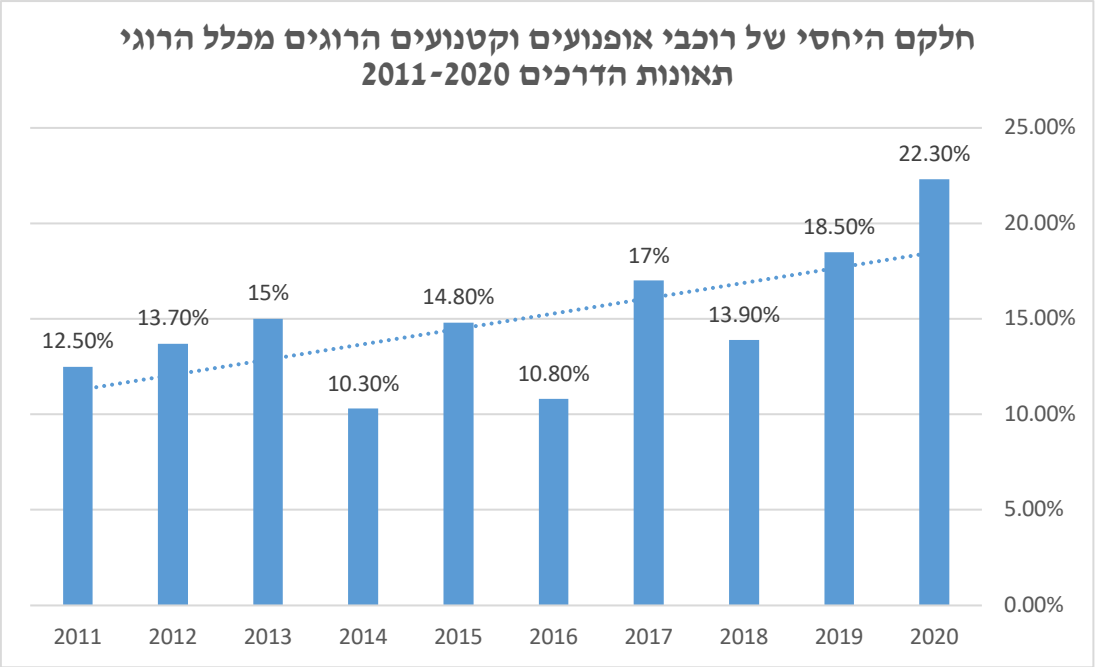


- מקור: למ"ס

שנת 2020: חלקם של הרוכבים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים - הגבוה בעשור האחרון

מספרם של רוכבי האופנועים והקטנועים ההרוגים מתאונות דרכים גדל גם כאשר בוחנים את חלקם היחסי מכלל הרוגי תאונות הדרכים בכל שנה. בשנת 2011 נאמד חלקם של רוכבי האופנועים והקטנועים ההרוגים מסך כל ההרוגים באותה שנה מתאונות דרכים בשיעור של על 12.5%. עשור לאחר מכן, בשנת 2020, זינק שיעור הרוכבים ההרוגים בתאונות דרכים מסך כל ההרוגים ל-22.3% (68 רוכבים הרוגים מתוך 305 הרוגים בסך הכל בשנת 2020) - כלומר, כמעט אחד מכל ארבעה הרוגים מתאונות דרכים בשנת 2020 היה רוכב אופנוע או קטנוע.

בדומה למגמת הגידול ברוכבים ההרוגים ובפצועים קשה מתאונות דרכים, גם חלקם היחסי של הרוכבים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים נמצא במגמת עליה בעשור האחרון וכמעט הכפיל את עצמו.

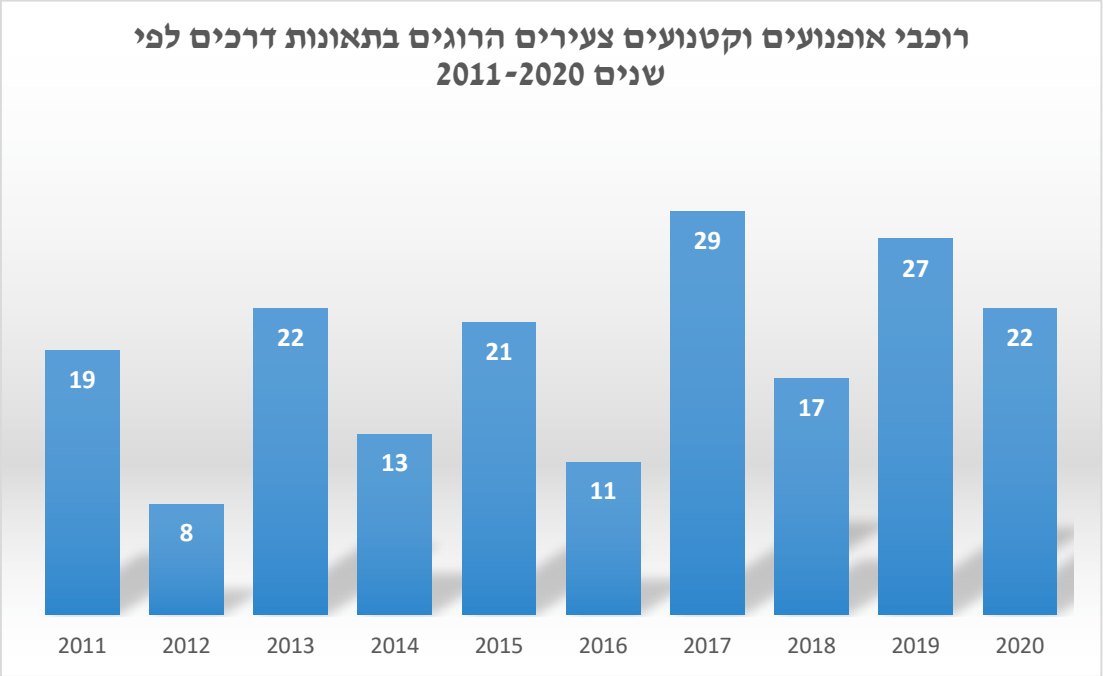


- מקור נתונים: למ"ס

רוכבים צעירים – אחד מכל שלושה הרוגים

בישראל רשומים כ-50 אלף בעלי רישיונות צעירים (עד גיל 24) לאופנועים וקטנועים, המהווים 8% מכלל בעלי הרישיונות לאופנועים וקטנועים. בשנת 2020 נהרגו 22 רוכבי אופנועים וקטנועים צעירים בתאונות דרכים, אשר היוו 32% מכלל הרוכבים שנהרגו באותה שנה, פי ארבעה יותר מחלקם בבעלי הרישיונות.

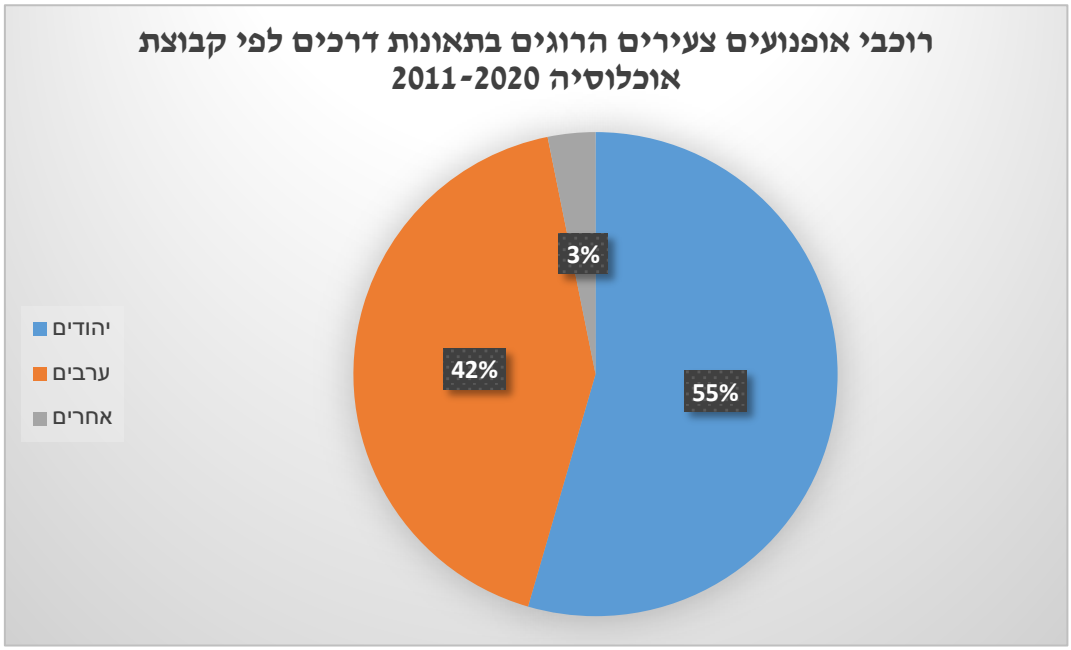
189 רוכבים צעירים עד גיל 24 נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון (2011-2020), המהווים 37% מכלל הרוכבים שנהרגו – אחד מכל שלושה רוכבים הרוגים.



- מקור: למ"ס

רוכבים צעירים ערבים נהרגים ב-68% יותר מחלקם בבעלי הרישיונות

בתוך אוכלוסיית הרוכבים הצעירים שנהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון בולטת אוכלוסיית הרוכבים הצעירים מהחברה הערבית. 12,774 בעלי רישיונות מהחברה הערבית מהווים 25% מכלל הרוכבים הצעירים. בעשור האחרון נאמד חלקם של הרוכבים הצעירים הערבים ההרוגים בתאונות דרכים מכלל אוכלוסיית הרוכבים הצעירים בשיעור של 42% - גבוה ב-68% בהשוואה לחלקם היחסי בבעלי הרישיונות.



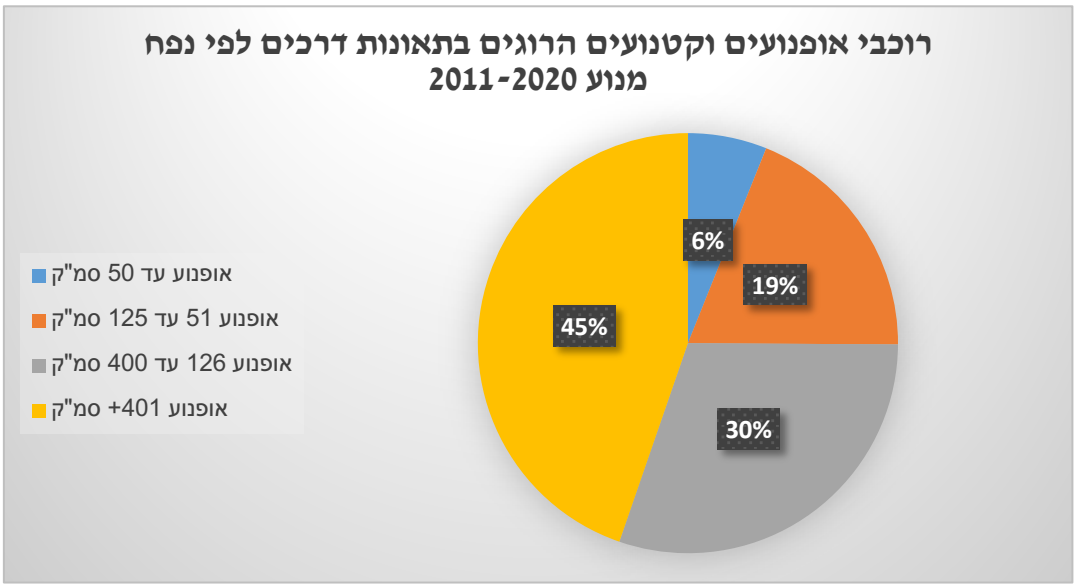
- מקור: למ"ס

הרוגים לפי נפח מנוע – כמעט כל הרוג שני באופנוע מעל 401 סמ"ק

228 רוכבי אופנועים כבדים בנפח של 401 סמ"ק ומעלה נהרגו בעשור בתאונות דרכים, המהווים 45% מכלל הרוכבים ההרוגים - כמעט כל הרוג שני.

15 רוכבים נהרגו בעשור האחרון באופנועים בנפח מנוע של 126-400 סמ"ק, המהווים 30% מכלל ההרוגים. 97 רוכבי אופנועים וקטנועים בנפח מנוע 51-125 סמ"ק נהרגו בעשור האחרון בתאונות דרכים, המהווים 19% מההרוגים.
31 רוכבי קטנועים בנפח של עד 50 סמ"ק נהרגו בעשור האחרון בתאונות דרכים, המהווים 6% מכלל הרוכבים ההרוגים.

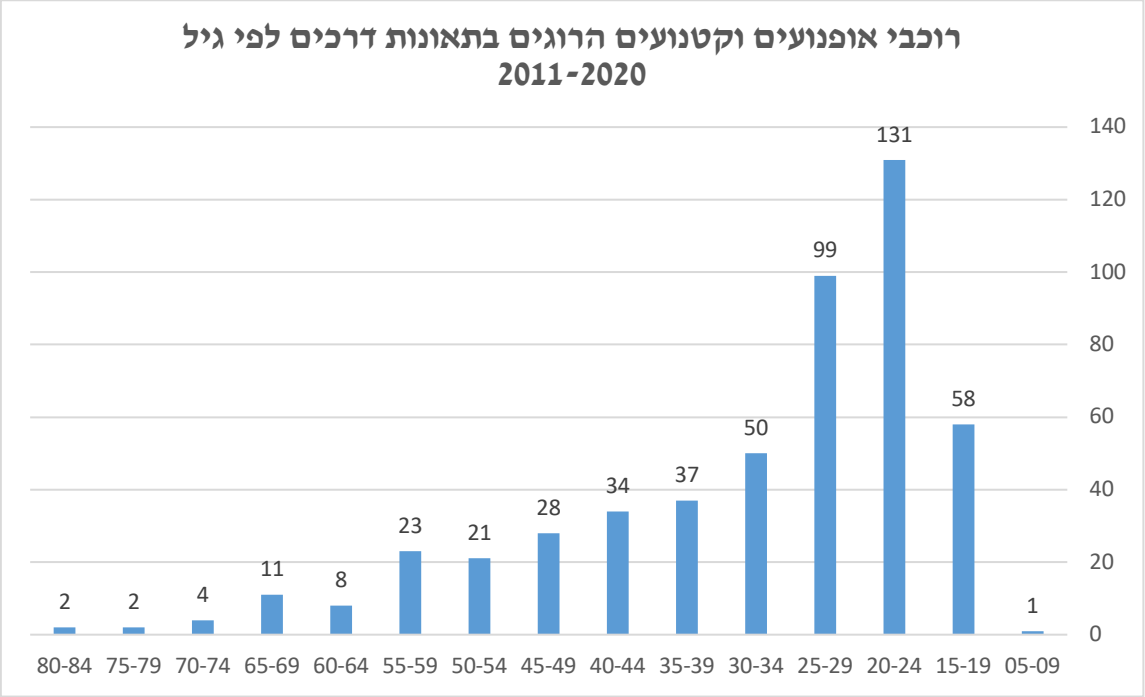
ניתן לראות כי ככל שנפח המנוע עולה, כך גם מהירות הנסיעה עולה וכך גם חומרת הפגיעה והקטלניות שלה.



- מקור: למ"ס

הרוגים לפי גיל: 20-24 בולטים לרעה

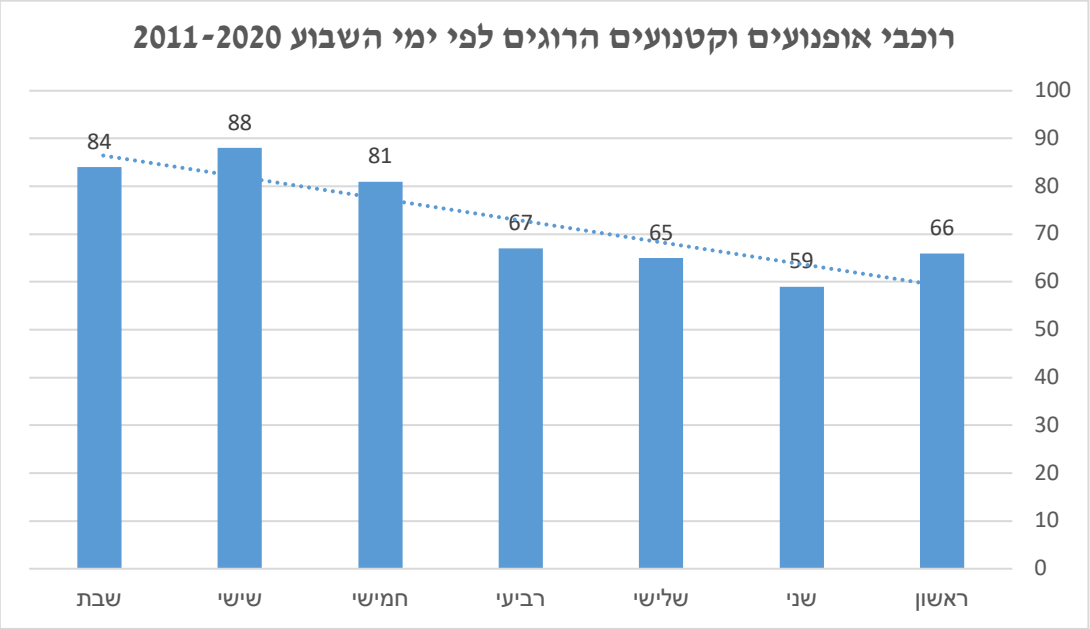
פילוח הרוכבים ההרוגים בעשור האחרון מבליט בעיקר את אוכלוסיית הרוכבים הצעירים בגילאי 20-24 כהרוגים המרכזיים. 131 רוכבים צעירים בגליאי 20-24 נהרגו בעשור האחרון בתאונות דרכים - 25% מכלל הרוכבים ההרוגים.
99 רוכבים בני 25-29 נהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון, המהווים כ-20% מכלל הרוכבים ההרוגים. 58 רוכבים צעירים עד גיל 19 נהרגו בעשור האחרון בתאונות דרכים המהווים 11% מכלל הרוכבים שנהרגו. חיבור של שלושת האוכלוסיות הללו מהווים 56% מכלל הרוכבים שנהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון - יותר מאחד מכל שני רוכבים הרוגים.



- מקור: למ"ס

הרוגים לפי יום: סופי השבוע קטלניים

סופי השבוע הם הימים הקטלניים לרוכבי האופנועים והקטנועים - שישי (88 הרוגים בעשור האחרון), שבת (84 הרוגים בעשור האחרון) וחמישי (81 הרוגים בעשור האחרון). ניתן להעריך כי בסופי השבוע הכבישים פנויים יותר ולמהירות הרכיבה יש קשר גם לקטלניות התאונה.



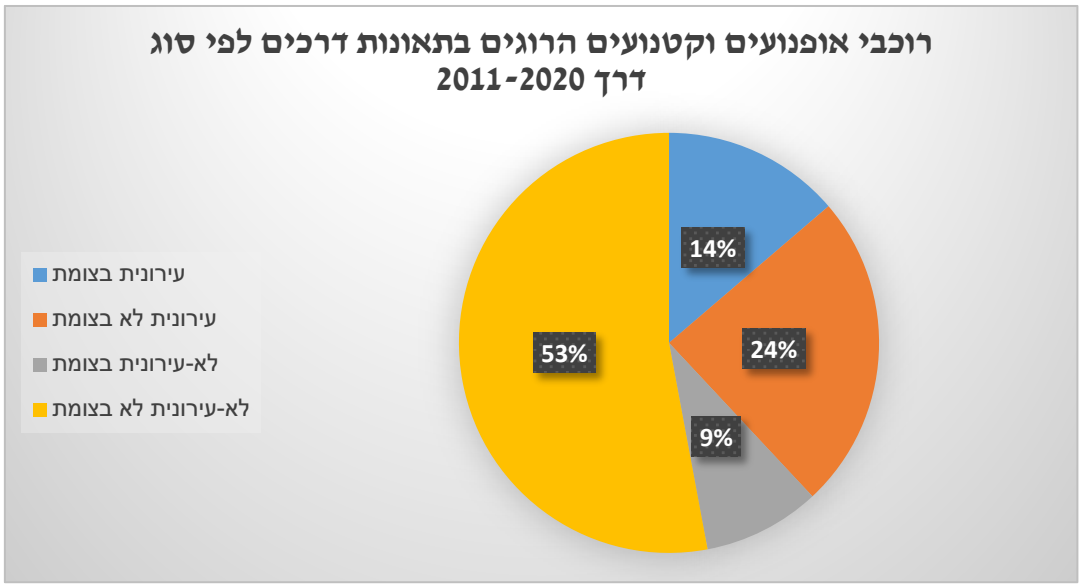
- מקור: למ"ס

62% מהרוכבים ההרוגים – בכבישים בינעירוניים

הסיכונים בדרך עירונית שונים מן הסיכונים בדרך בין עירונית. בסביבה עירונית החיכוך גבוה יותר בשל הכמות הגדולה של משתמשי הדרך הפגיעים ובשל ריבוי הצמתים, ויש בה גם שינויים רבים בכיוון הנסיעה. לכן בסביבה עירונית יש סיכון גבוה יותר למעורבות בתאונה בכל קילומטר של נסיעה בהשוואה למרחק זהה של נסיעה בדרך בין עירונית. עם זאת, דרכים בינעירוניות מאופיינות במהירות גבוהה. המהירות הגבוהה מחמירה את תוצאותיה של כל תאונה.

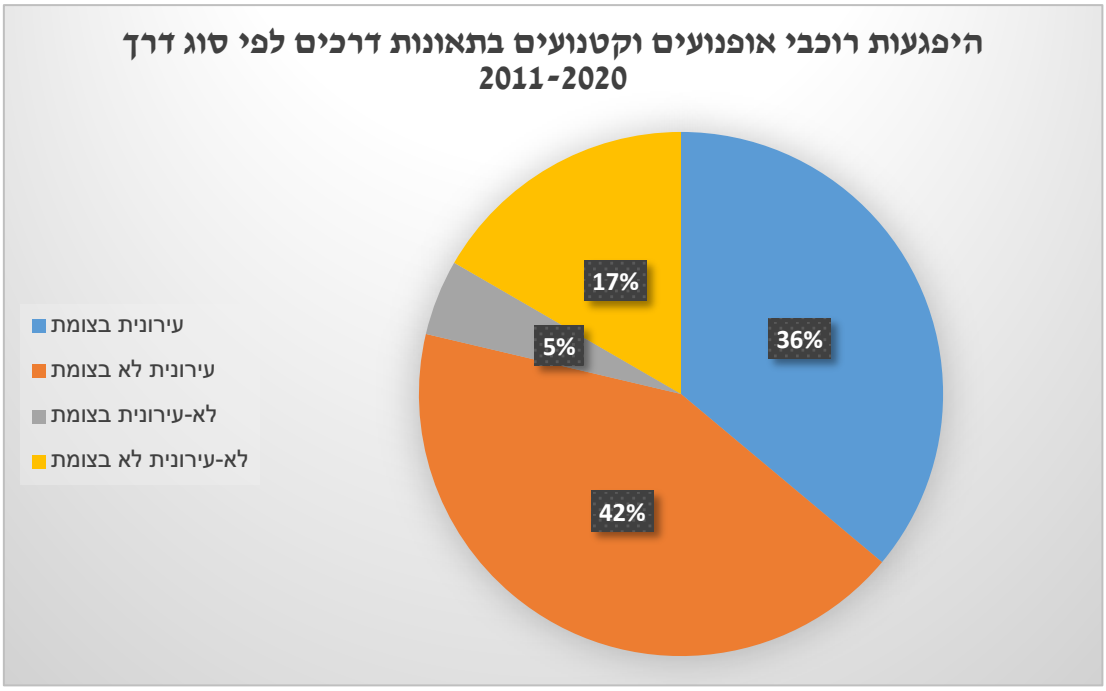
62% מרוכבי האופנועים והקטנועים שנהרגו בתאונות דרכים בעשור האחרון נהרגו בכבישים בינעירוניים (53% נהרגו בתאונות דרכים בכבישים בינעירוניים ו-9% נהרגו בצמתים בינעירוניים).

38% מהרוכבים נהרגו בתחום העירוני (24% נהרגו בכבישים בעיר ו-14% נהרגו בצמתים העירוניים). למהירות הנסיעה מרכיב קריטי וחשוב בקטלניות התאונה כפי שניתן לראות.



- מקור: למ"ס

כאשר בוחנים את היפגעות הרוכבים בתאונות דרכים ניתן לראות מגמה ההפוכה. 78% מהרוכבים שנפגעו בתאונות דרכים בעשור האחרון, נפגעו בדרכים עירוניות (42% נפגעו בכבישים עירוניים ו-36% נפגעו בצמתים עירוניים). 23% מהרוכבים נפגעו בדרכים בינעירוניות (17% מהרוכבים נפגעו בכבישים בינעירוניים ו5% נפגעו בצמתים בינעירוניים).

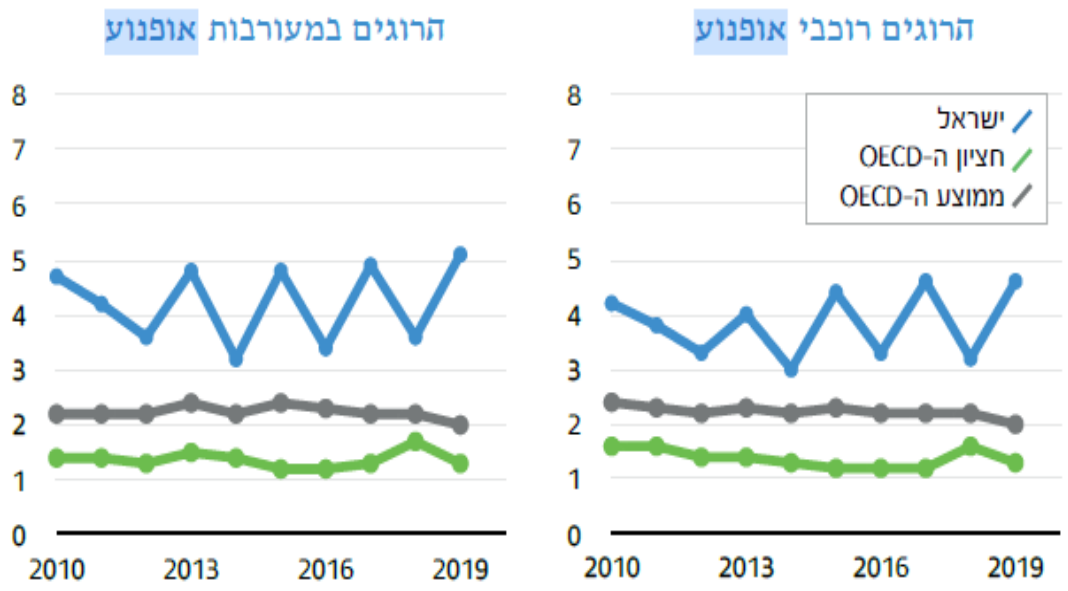


- מקור: למ"ס

השוואה בנלאומית – היפגעות גבוהה מהממצוע במדינות ה-OECD

שיעור ההרוגים ל-10,000 אופנועים בישראל גבוה במידה ניכרת הן מממוצע והן מחציון במדינות ה-OECD. ניתן לראות כי בישראל ישנה בשנים האחרונות מגמת עלייה קלה בשיעור הרוכבים ההרוגים ל-10,000 אופנועים, ביוגוד למגמה בשאר המדינות אשר שומרות על יציבות.

שיעור הרוגים לכל 10,000 אופנועים



מקור: חוברת מגמות בבטיחות בדרכים, רלב"ד

<u>הנזק הכלכלי למשק הישראלי בכל שנה: יותר מ-1.2 מיליארד שקלים</u>

על פי נוהל פר"ת (הנחיות לבדיקת כדאיות פרויקטים תחבורתיים) של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד האוצר, עלות ממוצעת של תאונות האופנועים נאמדות בכל שנה ביותר מ-1.2 מיליארד שקלים. התחשיב מורכב מ-490 מיליוני שקלים עלות **תאונות עצמיות** של הרוכבים עצמם ו-730 מיליוני שקלים עלות תאונות **התנגשות כלי רכב-אופנוע.** לפיכך, צמצום תאונות הדרכים שבהם מעורבים רוכבי אופנועים וקטנועים היא השקעה כלכלית כדאית למדינה, כזאת שתחזיר את עצמה וגם תחסוך חיי אדם, צער וכאב למשפחות רבות.

המלצות

תשתיות

רגישות האופנוע לכביש חלק או לכבישים שרמת תחזוקתם נמוכה, היא נקודה חשובה לגורמים האחראים על התשתית:

- יש להבטיח שפני הכביש יאפשרו אחיזת כביש טובה, בעיקר במיקומים קריטיים כמו עקומות ובאזורים שבהן מתבצעות עבודות בכביש.
- יש לקחת בחשבון את מאפייני האופנוע בתכנון סימונים, פסי האטה וכדומה.
- יש לספק אזורים נטולי מכשולים בצידי הדרך ומעקות בטיחות ידידותיים לאופנועים הן בדרכים קיימות והן בדרכים חדשות.
- יש לוודא כי נעשה שימוש בצבעים בעלי מקדם חיכוך גבוה לסימון כבישים ("צבע בטיחותי"). מדובר בצבעים המשמשים לסימון מעברי חצייה וכו' אשר מהווים מלכודת לרוכבי האופנועים עקב הסיכוי הגבוה להחלק ואובדן שליטה בעת נסיעה עליהם.
- יש למפות את מוקדי הסיכון לרוכבי האופנועים כפי שנעשה בנושא מוקדי סיכון רגילים. בהתאם לתוצאות יש לתעדף את הטיפול במוקדי סיכון אלו, זאת תוך הנגשת המידע לציבור הרוכבים.
- יש להקצות 40 מיליון שקלים בכל שנה להתקנת פסי הגנה בתחתית מעקות הבטיחות.

ביגוד ואביזרי מיגון

בשונה מנהגי ונוסעי רכבים, רוכב האופנוע חשוף מאד לפגיעות חמורות בעת תאונה. פגיעות אלו מקורן הן מעצם הפגיעה ברכב או בעצם דומם, אולם גם כתוצאה מהמגע עם הכביש בעת אובדן שליטה על הכלי.

תאונות רבות שבהן מעורבים אופנועים, כוללות פעולת בלימה של הרוכב. מערכת ABS באופנוע משתמשת בבקרים אלקטרוניים כדי לשמור על סיבוב הצמיג בעת בלימה חזקה. כשהצמיג ננעל, מערכת ה-ABS מגבירה את יציבות האופנוע ומונעת ממנו ליפול. המערכת גם מספקת לרוכב את הביטחון הדרוש לו להפעיל את הבלמים עד לדרגת החיכוך האפשרית, ובכך מסייעת לו להאט את מהירותו. מערכת ה-ABS ומערכות נוספות יכולות לכלול שיפור הבטיחות הפאסיבית של האופנוע ושל הרוכב,

כמו גם את זו של הרכב האחר. כריות אוויר וציוד הגנה לרגליים הם האמצעים העיקריים לכך.

מאחר ובישראל שורר במרבית השנה מזג אוויר חם התופעה בה רוכבים נמנעים משימוש בביגוד ובמגנים נפוצה. סיבה נוספת הינה העלויות הגבוהות של ציוד המיגון הן ברמת הרוכב והן ברמת הכלי

- יש לקדם מתן פטור ממיסים שונים על אביזרי המגן לרוכבי אופנועים.
- יש לקדם שימוש נרחב באביזרי מיגון נוספים מעבר לקסדה וביניהם מעיל רכיבה, מגיני ברכיים וכפפות.
- יש לקדם שימוש באביזרי מיגון וטכנולוגיות מתקדמות להגברת בטיחות הכלים כגון ABS וכריות אוויר.

לימוד והכשרה

המיומנויות הדרושות לרכיבה על אופנוע מורכבות יותר מאשר אלו הדרושות לנהיגה ברכב פרטי, אולם ההכשרה לרכיבה על אופנוע קצרה יותר מההכשרה לנהיגה ברכב פרטי. יתר על כן, הגיל המותר על פי חוק לקבלת רישיון לרכיבה על אופנוע צעיר מגיל הנהיגה, כך שבמקרים רבים מדובר על בני נוער שלעתים סגנון חייהם מסתכן ופחות אחראי. חשוב לכלול בהכשרה את המיומנות של זיהוי סכנות ותגובה מהירה ונכונה. רוב ההכשרות ומבחני הנהיגה העוסקים בסכנות מתייחסים בעיקר לזיהוי הסכנה ופחות לתגובה ההולמת אליה.

רכיבה זהירה

על הרוכבים להיות מודעים לפגיעותם הגבוהה ולנראותם הנמוכה. עליהם לנהוג במהירות החוקית ובהתאם לתנאי הסביבה והדרך, לא לנקוט בתמרונים מסוכנים שעלולים להפתיע את הנהגים, לא לרכוב בשוליים ולא 'לזגזג' בין כלי הרכב. בנוסף, עליהם לנסוע בריכוז ולהימנע מהסחות דעת, להיות מסוגלים לחזות מצבים מסוכנים וללמוד תמרוני חירום שיסייעו להם להגיב מהר ובמדויק להתפתחות אפשרית של סכנות. לכן, במקביל לפעולות הנדרשות יש לקיים פעילות הסברה בקרב הרוכבים.

סיכום

רוכבי האופנועים והקטנועים הם אוכלוסיה פגיעה במיוחד. הם רוכבים על כלי תחבורה דו גלגלי לא יציב, עם רמת סיכון גבוהה להיפגע בתאונת דרכים. הסיכון של רוכב אופנוע להיפגע בתאונת דרכים חמורה גבוה פי 15 מזה של נהג הרכב הפרטי.

בעשור האחרון נרשם זינוק חד במספר רוכבי האופנועים והקטנועים שנהרגו בתאונות דרכים. במקביל לעליה בהרוגים, עלה גם חלקם היחסי של הרוכבים ההרוגים מכלל הרוגי תאונות הדרכים והגיע לשיעור של קרוב לפי שניים יותר בשנת 2020 בהשוואה לשנת 2011.

מגמה זו לא צפויה להיבלם ללא תכנית ממשלתית כוללת. מגמות שהחלו לפני מספר שנים והתחזקו בשנת 2020 בשל וירוס הקוורנה, מובילים ככל הנראה לעליה בשימוש בכלים דו גלגליים. למול מגמות אלו יש לפעול על פי תכנית ארוכת שנים הכוללת שינוי נרחב ביחס כלפי אוכלוסיית הרוכבים.

שיפור התשתיות, הגברת ההסברה לנהיגה בטוחה, חיזוק האכיפה המשטרתית בכבישים, עידוד והטמעה של מערכות בטיחות מצילות לחיים הם צעדים הכרחיים לבלימת מגמת העליה ברוכבים ההרוגים מתאונות דרכים.

דו"ח זה סקר וריכז את עיקרי הנתונים המצביעים על היפגעותם הגבוהה של רוכבי אופנועים וקטנועים בתאונות דרכים. מסקנות הדו"ח מחייבות את כל קובעי המדיניות למקד פעילות אשר תוביל לצמצום משמעותי במספר הרוכבים ההרוגים ותחסוך את חייהם של רבים אחרים.

בברכה,

עוז דרור

סמנכ"ל אסטרטגיה ותקשורת, עמותת אור ירוק