

מבקר המדינה

דוח מיוחד

בטיחות בדרכים



מבקר המדינה

דוח מיוחד

בטיחות בדרכים



ירושלים | אייר התשפ"ד | מאי 2024

מס' קטלוגי 2024-S-006

ISSN 0793-1948

דוח זה מובא גם באתר האינטרנט של
משרד מבקר המדינה
www.mevaker.gov.il

עיצוב גרפי: צוות אי.אר דיזיין



תוכן העניינים

7	פתח דבר
11	المقدمة
282	Foreword
15	תקציר
49	מבוא
53	שער ראשון - תמונת המצב לגבי הבטיחות בדרכים, איסוף מידע ועיבודו
53	תמונת מצב של הבטיחות בדרכים בישראל
84	איסוף מידע על תאונות דרכים ועיבודו
103	שער שני - הובלת המאבק בתאונות דרכים
104	גופי ממשל העוסקים במאבק נגד תאונות דרכים
113	תוכנית אסטרטגית למאבק בתאונות הדרכים
118	ריכוז התקציבים המוקצים למאבק בתאונות הדרכים
120	הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
135	שער שלישי - הגורם האנושי
136	חינוך לבטיחות בדרכים
148	הכשרת נהגים וכשירותם הרפואית
158	הסברה
161	אכיפה



207	מערכת השיפוט והענישה
227	שער רביעי - הגורם התשתיתי
229	הטיפול בתשתיות בכבישים בין-עירוניים
241	הטיפול בתשתיות עירוניות
257	שער חמישי - גורם הרכב
257	שילוב מערכות בטיחות בכלי רכב
260	הסדרת השימוש בטכוגרף דיגיטלי
262	פיקוח מטעם משרד התחבורה על תקינות כלי רכב
270	תחזוקת כלי רכב
274	ביטוחי רכב
276	סיכום



פתח דבר

"ולא ישפך דם נקי בקרב ארצך... והיה עליך דמים" (דברים יט, 10) - מכאן למדו חז"ל שחובה על הרשויות לקוץ את הדרכים (לפנותן מקוצים) ולתקן את הרחובות. ואם לא עשו כן, "כל דמים שנשפכו שם מעלה עליהם הכתוב כאילו הם שפכו" (בבלי, מועד קטן ה, ע"א).

מאז הקמת המדינה ועד סוף שנת 2023 נהרגו בתאונות דרכים 32,993 בני אדם, 361 מהם בשנת 2023. תאונות הדרכים אף גורמות למאות אלפי נפגעים, כך בשנת 2022 אחד מכל 115 ישראלים נפצע או נהרג בתאונת דרכים.

לתאונות הדרכים יש השלכות מורכבות של פגיעה בחיי אדם, שכול, כאב וצער, פגיעות ברמות שונות. מעבר לכך לתאונות הדרכים יש עלות כלכלית גבוהה, עלות המוערכת בשנת 2019 בכ-16 מיליארד ש"ח בשנה עבור תאונות עם נפגעים, וכך פגיעה בממשקים נוספים של המשק והחברה.

הגורמים העיקריים להתרחשות תאונות דרכים נחלקים לשלוש קטגוריות: (א) הגורם האנושי - בין היתר טעויות אנוש, רשלנות, אי-ציית לחוקי התנועה, כשלים בהכשרת הנהגים, נהיגה מסוכנת, נהיגה בהשפעת אלכוהול וסמים. בקטגוריה זו אכיפה מספקת וענישה מרתיעה עשויות לצמצם את היקף התאונות; (ב) הגורם התשתיתי - בין היתר תכנון לקוי, אי-טיפול במקדי סיכון, שולי דרך צרים, רמת תחזוקה נמוכה של כבישים, מחסור בחניוני מנוחה; (ג) גורם הרכב - בין היתר "שטחים מתים" בכלי הרכב, היעדר מערכות טכנולוגיות למניעת תאונות ורמת תחזוקה נמוכה של רכבים.

על פי נתוני הרלב"ד (הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים), בשנים 2013 - 2021 היו בישראל בקרב הולכי הרגל בני 65 ומעלה 4.3 ההרוגים לכל 100,000 איש, פי 1.3 ממוצע ה-OECD. בקרב הולכי רגל עד גיל 14, שיעור ההרוגים בישראל בשנים אלה הוא 0.6 ל-100,000 ילדים, פי 2 ממוצע מדינות ה-OECD. בהשוואה למרבית מדינות ה-OECD, ילדי ישראל מצויים בסיכון גבוה להיפגעות - בשנת 2021 ישראל מוקמה במקום ה-28 מבין 31 המדינות (בין המקומות האחרונים).

חשיבות סוגיית תאונות הדרכים והיעדר מגמה ברוחה של שיפור במשך העשור האחרון הביאו את משרד מבקר המדינה לעקוב אחר הנושא ולבחון אותו במספר רב של דוחות ביקורת¹. בשנתיים האחרונות ערך משרדי ביקורת מערכתית בנושא **הבטיחות בדרכים** ובה נבדקו פעילות הגופים השונים הרלוונטיים לנושא, כל אחד בתחומו, הממשקים בין הגופים והטיפול המערכתי בבטיחות

1 עם הדוחות שפרסם מבקר המדינה ניתן למנות את אלה: **דוח שנתי 71א** (2020), "בטיחות בדרכים של כלי רכב כבדים", עמ' 1041 - 1204; **דוח שנתי 170ג** (2020), "היבטי בטיחות ואחריות בנוגע לתחזוקת כבישים ביהודה ושומרון", עמ' 270 - 314; **דוח על הביקורת בשלטון המקומי** (2020), "פעולות להגברת הבטיחות בדרכים בתחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית", עמ' 241 - 323; **דוח שנתי 168ג** (2018), "הסדרת השימוש באופניים ובכלים דו-גלגליים חשמליים במרחב העירוני", עמ' 75 - 145; **דוח שנתי 167א** (2016), "המאבק בתאונות הדרכים ותפקוד הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים", עמ' 671 - 722; **קובץ דוחות ביקורת לשנת 2011** (התשע"ב-2011), "הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים - תפקוד וסדרי מינהל", עמ' 179 - 209.

בדרכים. דוח ביקורת מיוחד זה עוסק באופן מקיף בפעולות הממשלה בנושא הבטיחות בדרכים במהלך העשור האחרון וממצאי הביקורת והמלצותיה מוצגים בחמישה שערים:

שער ראשון: תמונת המצב לגבי הבטיחות בדרכים, איסוף מידע ועיבודו.

שער שני: הובלת המאבק בתאונות הדרכים

שער שלישי: הגורם האנושי

שער רביעי: הגורם התשתיתי

שער חמישי: גורם הרכב

על מנת להתמודד עם גורמים אלה נדרש גוף ממשלתי מרכזי, בעל סמכויות מתאימות וכלים נדרשים להובלת המאבק בתאונות הדרכים, שיהיה אחראי לקביעת מדיניות ותוכניות פעולה מערכתיות ויוביל את התכנון והתיאום הכולל בין כלל הגופים המטפלים בו. הרלב"ד, אשר פועלת בכפיפות לשרת התחבורה והבטיחות בדרכים, הייתה אמורה למלא תפקיד זה על פי החלטת הממשלה משנת 2005. אולם בביקורת נמצא כי הרלב"ד לא הפכה להיות גורם מוביל במאבק בתאונות הדרכים, סמכויותיה מועטות ומנגד סמכויות רבות מפוזרות בין גופי הממשל השונים, והם פועלים ללא ראייה מערכתית וללא תיאום ושיתוף פעולה מספק ביניהם.

הביקורת מצאה גם ליקויים במגוון היבטים הנוגעים למאבק בתאונות הדרכים, הן בהיבטים מערכתיים - היעדר תוכנית אסטרטגית רב-שנתית מתוקצבת, אי-כינוס של ועדת מנכ"לים במשרדי הממשלה לטיפול בתופעה והיעדר דיווחים בנושא לכנסת - והן בפעולותיהם של הגורמים הממשלתיים השונים העוסקים בנושא. הביקורת העלתה כי לאורך העשור האחרון, התקציבים המוקדשים לנושא הבטיחות בדרכים וכמות כוח האדם העוסק בנושא הלכו ופחתו בכל אחד מהגופים המטפלים בנושא: התקציב הגמיש המשמש את הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים לפעולותיה היה בשנת 2021 40 מיליון ש"ח בלבד לעומת 125 מיליון ש"ח בעת הקמתה ב-2008; בשנים 2022 - 2023 כ-13% מסך התקנים המאושרים באגף התנועה במשטרה (137 תקנים) לא היו מאוישים בפועל, וכ-20% מסך תקני שוטרי התנועה במחוזות (201 תקנים) גם הם לא היו מאוישים. נוסף על כך קיימים פערים רבים, בין היתר בתוכניות לימוד בגני הילדים ובבתי הספר, בתהליכי הכשרת הנהגים, בוודוא כשירותם הרפואית של הנהגים, בפעולות האכיפה וההסברה, בעומס על בתי המשפט לתעבורה, בתשתיות בטיחותיות בכבישים הבין-עירוניים וביישובים ובפעולות להבטחת תקינותם של כלי הרכב הנוסעים בכבישים. פערים גדולים במיוחד נמצאו בחברה הערבית.

אף שזה שנים רבות סוגיית תאונות הדרכים נמצאת על סדר היום וממשלות ישראל לדורותיהן קיבלו במשך השנים החלטות רבות בנושא המאבק בתאונות הדרכים, הנתונים מראים כי הפעולות השונות שנקטו הממשלות בעשור האחרון אינן מצליחות להשפיע באופן מובהק על היקף התופעה ואינן מצליחות להקטין את מספר ההרוגים והנפגעים בתאונות הדרכים, זאת בניגוד למגמות שהתרחשו במדינות רבות באירופה באותה תקופה. אלה לא היו מוכנות להשלים עם האובדן



הכרוך בתאונות דרכים, עם הסבל, עם השכול ועם העלויות הכלכליות, ועל כן קבעו את היעד "אפס ההגים בתאונות דרכים".

המאבק בתאונות הדרכים הוא מאבק מתמיד והוא דורש השקעה של אמצעים ומאמצים רבים. ביצוע של פעולות חינוך, הכשרה, הסברה, אכיפה, שפיטה וענישה בשילוב פעולות לשיפור התשתית ולשיפור בטיחות כלי הרכב עשוי להפחית את מספר הנפגעים בתאונות.

מאחר שהגורם האנושי אחראי למרבית תאונות הדרכים, נדרש לרכז מאמצים רבים לטיפול בגורם זה, וזאת בשילוב פעולות לשיפור התשתיות ושיפור בטיחות כלי הרכב. על כלל הגופים הממשלתיים האחראים לנושא הבטיחות בדרכים, ובהם משרד התחבורה, הרלב"ד, משטרת ישראל, מערכת בתי המשפט ומשרד החינוך, לפעול לתיקון הליקויים שעלו בדוח זה.

אין ספק כי הצלחה במאבק חשוב זה מתחילה באחריות אישית של כלל משתמשי הדרך. ההצלחה ממשכה בקיומו של גוף מוביל ובעל סמכויות, בקביעת תוכנית אסטרטגית מתוקצבת הכוללת יעדים ברורים ומדידים, בפעילותו העצמאית של כל אחד מהגופים הרלוונטיים לנושא ובפעילותם המשותפת והמתואמת, ומעל הכול - במחויבותם של ראש הממשלה וכלל שרי הממשלה. ניסיון של רבות ממדינות אירופה שהצליחו להקטין את מספרי הנפגעים בתאונות הדרכים מלמד כי אין מדובר בגזירת גורל אלא במאבק שניתן להצליח בו ולהציל חיי אדם. על שרת התחבורה להציב את הנושא בראש סדר העדיפויות ולפעול לתיקון כלל הליקויים שעלו בדוח. הליך מושכל והפקת לקחים מדרך ההתמודדות עם הנושא בשנים האחרונות, עשויים לסייע לצמצום כמות ההרוגים, הנפגעים והשכול, הצער והכאב המלווים אותם ולהקטנת הנזקים הכלכליים והחברתיים למשק.

תאונות דרכים הן מגורמי המוות העיקריים במדינת ישראל, ומשכך המאבק בהן הוא משימה לאומית. הבטחת שלומם של משתמשי הדרך היא חובת המדינה כלפי אזרחיה, והיא מבוססת על צו מוסרי וערכי וכן על הכרח חברתי וכלכלי.

הכנתו של הדוח הצריכה מאמץ רב של עובדי החטיבה לביקורת תחומי הכלכלה והתשתיות הלאומיות ועובדי חטיבת המטה במשרד מבקר המדינה, אשר עמלו על הכנת הדוח במלוא המקצועיות, היסודיות, ההגינות והקפדנות. תודתי נתונה להם.

נמשיך להתפלל ולייחל לניצחון צה"ל ומערכת הביטחון במלחמה קשה זו שנכפתה עלינו על ידי המרים שבשונאינו המבקשים להשמידנו כעם וכמדינה, לחזרת החטופות והחטופים לבתיהם ולימים שקטים ושלוים.

מתניהו אנגלמן

מבקר המדינה
ונציב תלונות הציבור

ירושלים, אייר התשפ"ד, מאי 2024



المقدمة

"ولا يُراق دمّ طاهر في وسط أرضك... وكان عليك دماء" (سفر التثنية 19: 10) - ومن هذا تعلم الحكماء أنه من واجب السلطات تهذيب الطرقات (إفراغها من الأشواك) وإصلاح الشوارع. وإن لم يفعلوا ذلك، "فكل الدماء التي أريقت هناك يرفعها الكتاب كأنها مياه عادمة" (التلمود البابلي، "موعيد كاتان" 5، 11).

منذ قيام الدولة وحتى نهاية عام 2023، قُتل 32,993 شخصًا في حوادث طرق، 361 منهم في عام 2023. كما أن حوادث الطرق تؤدي إلى مئات الآلاف من المصابين، ففي عام 2022 أصيب أو قُتل واحد من كل 115 إسرائيليًا في حادث طرق.

هناك عواقب وخيمة لحوادث الطرق تتمثل في الأضرار التي تلحق بحياة الإنسان، الفقدان، الألم والحزن، والإصابات بدرجات مختلفة. بالإضافة إلى ذلك، هناك تكاليف اقتصادية كبيرة لحوادث الطرق، قُدرت في عام 2019 بحوالي 16 مليار شيكل سنويًا لحوادث أسفرت عن إصابات، وتسببت بأضرار لمجالات مختلفة في الاقتصاد والمجتمع.

تنقسم الأسباب الرئيسية لحوادث الطرق إلى ثلاث فئات: (أ) العامل البشري - من ضمنها، الخطأ البشري، الإهمال، مخالفة قوانين المرور، الإخفاقات في تأهيل السائقين، القيادة الخطرة، القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات. في هذه الفئة، قد يؤدي التنفيذ المناسب للقانون، والعقوبة الرادعة، إلى تقليل حجم الحوادث؛ (ب) عامل البنية التحتية - من ضمنها، سوء التخطيط، عدم معالجة المناطق الخطرة، هوامش طرق ضيقة، مستوى صيانة الطرق منخفض، نقص في مواقف الاستراحة للسيارات؛ (ج) عامل المركبات - من ضمنها، "المناطق الميّنة" في المركبات، غياب النظم التكنولوجية لمنع الحوادث، ومستوى منخفض في صيانة المركبات.

وفقًا لمعطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق، في الأعوام 2013 - 2021، كان هناك 4.3 قتيلاً في حوادث الطرق لكل 100,000 شخص في إسرائيل، من بين المشاة الذين تبلغ أعمارهم 65 عامًا وأكثر، أي أكثر بـ 1.3 نسبةً لمعدل القتل في دول منظمة التعاون الاقتصادي OECD. بين المشاة حتى سن 14 عامًا، كان معدل قتل حوادث الطرق في إسرائيل، 0.6 لكل 100,000 طفل، أي ضعف المعدل في دول منظمة التعاون الاقتصادي OECD. ومقارنةً مع معظم دول منظمة التعاون الاقتصادي، فإن الأطفال الإسرائيليين معرضون بنسبة أكبر لخطورة التعرض لإصابة - في عام 2021، احتلت إسرائيل المرتبة 28 من بين 31 دولة (في الأماكن الأخيرة).

إن أهمية موضوع حوادث الطرق، وعدم وجود اتجاه واضح للتحسين خلال العقد الماضي، دفعت مكتب مراقب الدولة إلى مواكبة الموضوع ودراسته في عدد كبير من تقارير الرقابة¹. في العامين الأخيرين، تم إجراء عدد من الفحوصات الرقابية الشاملة لموضوع الأمان على الطرق، فحصت خلالها

1 من بين التقارير التي نشرها مراقب الدولة يمكننا ذكر: **التقرير السنوي 71x (2020)**، "الأمان على الطرق للمركبات الثقيلة"، ص. 1041-1204؛ **التقرير السنوي 170 (2020)**، "جوانب الأمان والمسؤولية بخصوص صيانة الشوارع في يهودا والسامرة"، ص. 270-314؛ **تقرير الرقابة في الحكم المحلي (2020)**، "خطوات لتعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي"، ص. 241-323؛ **التقرير السنوي 168 (2018)**، "تنظيم استخدام الدراجات والمركبات ثنائية العجلات الكهربائية في الحيز البلدي"، ص. 75-145؛ **التقرير السنوي 67x (2016)**، "مكافحة حوادث الطرق وأداء السلطة الوطنية للأمان على الطرق"، ص. 671-722؛ **مجلد تقارير الرقابة لسنة 2011 (2011)**، "السلطة الوطنية للأمان على الطرق - الأداء والأنظمة الإدارية"، ص. 179-209.

أنشطة مختلف الهيئات التي تهتم في هذا المجال، كل في مجاله، والعلاقات بين الهيئات والتعامل الشامل مع موضوع الأمان على الطرق. يتناول تقرير المراقبة الخاص هذا بصورة شاملة، الإجراءات التي اتخذتها الحكومة فيما يتعلق بالأمان على الطرق خلال العقد الماضي، ويعرض نتائج وتوصيات المراقبة في خمسة فصول:

الفصل الأول: صورة الوضع فيما يتعلق بالأمان على الطرق، جمع المعلومات ومعالجتها.

الفصل الثاني: قيادة العمل لمكافحة حوادث الطرق.

الفصل الثالث: العامل البشري.

الفصل الرابع: عامل البنية التحتية.

الفصل الخامس: عامل المركبة.

من أجل التعامل مع هذه العوامل، لا بد من إنشاء هيئة حكومية مركزية تحظى بالصلاحات المناسبة والأدوات اللازمة لتقود مساعي مكافحة حوادث الطرق، تتولى مسؤولية وضع السياسات وخطط العمل المنهجية، وتقود التخطيط والتنسيق الشامل بين كافة الجهات المعنية التي تتعامل مع هذا الموضوع. تحت إشراف وزارة المواصلات والأمان على الطرق، المسؤولة أيضاً عن الأمان على الطرق، تعمل السلطة الوطنية للأمان على الطرق، والتي وفقاً لقرار الحكومة من عام 2005. لكن تبين من فحص المراقبة أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق، لم تصبح عاملاً رائداً في مكافحة حوادث الطرق، صلاحياتها قليلة، ومن ناحية أخرى هناك صلاحيات كثيرة مبعثرة بين مختلف الجهات الحكومية، وهم يعملون بدون رؤية منهجية وبدون تنسيق وتعاون كافي بينهم.

كما وجدت المراقبة أوجه خلل في مجموعة متنوعة من الجوانب المتعلقة بمكافحة حوادث الطرق، سواءً في الجوانب النظامية - عدم وجود خطة استراتيجية متعددة السنوات مدرجة في الميزانية، وعدم انعقاد جلسات للجنة المدراء العاميين في الوزارات الحكومية المختلفة لمعالجة الظاهرة، وعدم تقديم تقارير حول الموضوع إلى الكنيست - وفي سلوكيات الأجهزة الحكومية المختلفة التي تتعامل مع الموضوع. كشف فحص المراقبة أنه خلال العقد الماضي، تم تقليص الميزانيات المخصصة لموضوع الأمان على الطرق، وكذلك تخفيض نسبة الموظفين في كل واحدة من الهيئات التي تتعامل مع هذا الموضوع: في عام 2021 بلغت الميزانية المرنة التي تستخدمها السلطة الوطنية للأمان على الطرق لنشاطاتها 40 مليون شيكل فقط، مقارنةً بـ 125 مليون شيكل عند إنشائها في عام 2008، في الأعوام 2022 - 2023، حوالي 13% من الملاكات (الوظائف) المعتمدة في قسم المرور في جهاز الشرطة (137 ملاكات) لم يتم توظيفهم فعلياً، وحوالي 20% من إجمالي ضباط شرطة المرور في الأولوية (201 ملاكات) لم يتم توظيفهم أيضاً. بالإضافة إلى ذلك هناك العديد من الفجوات، ومن بينها فجوات في البرامج التعليمية في رياض الأطفال والمدارس، وفي إجراءات تأهيل السائقين، وفي التحقق من الكفاءة الطبية للسائقين، وفي أنشطة تطبيق القانون والتوعية، وفي الضغوطات التي تواجهها محاكم السير، وفي البنى التحتية الآمنة في الطرق بين المدن وفي البلدات، وفي النشاطات المخصصة لضمان سلامة المركبات التي تسير على الطرق. وقد لوحظت فجوات كبيرة بشكل خاص في المجتمع العربي.

على الرغم من أن موضوع حوادث الطرق كان على جدول الأعمال لسنوات عديدة، وأصدرت حكومات إسرائيل على مدار سنوات العديد من القرارات، في موضوع مكافحة حوادث الطرق، إلا أن المعطيات تُظهر أن الإجراءات المختلفة التي اتخذتها الحكومات في العقد الماضي، لم تنجح في التأثير بشكل



כביר עלו חגמ الطاهرة، ولم تنجح في تقليل عدد القتلى والجرحى بسبب حوادث الطرق، وهذا على النقيض من الاتجاهات التي حدثت في العديد من الدول الأوروبية في نفس المرحلة. هذه الدول لم تكن مستعدة لتحمل الخسارة الناجمة عن حوادث الطرق، والمعاناة، والفقدان، والتكاليف الاقتصادية، وبالتالي حددوا الهدف "صفر قتلى في حوادث الطرق".

إن النضال لمكافحة حوادث الطرق هو نضالٌ مستمر، ويتطلب استثمار العديد من الوسائل والجهود. تطبيق الأنشطة التربوية والتأهيل والتوعية وفرض تطبيق القانون، وإصدار الحكم والعقوبة إلى جانب الإجراءات الرامية إلى تحسين البنية التحتية، وتحسين سلامة المركبات، قد تقلل من عدد الضحايا في الحوادث.

بما أن العامل البشريّ هو المسؤول عن معظم حوادث الطرق، فمن الضروري تركيز العديد من الجهود لمعالجة هذا العامل، وذلك إلى جانب الإجراءات الرامية إلى تحسين البنية التحتية وتحسين سلامة المركبات. يجب على جميع الهيئات الحكومية المسؤولة عن الأمان على الطرق، بما في ذلك وزارة المواصلات، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، الشرطة الإسرائيلية، الجهاز القضائي، ووزارة التربية والتعليم، العمل على تصحيح أوجه الخلل التي ذُكرت في هذا التقرير.

لا شك أن النجاح في هذا النضال المهم، يبدأ من المسؤولية الشخصية لجميع مستخدمي الطريق. ويتواصل النجاح من خلال إقامة هيئة تقود هذا النضال، تملك الصلاحيات لإقرار خطة استراتيجية تُرصد لها ميزانية، وتتضمن أهدافًا واضحة وقابلة للقياس، ومن خلال النشاط المستقل لكل من الهيئات المعنية في هذا الموضوع، ونشاطها المشترك والمنسق، وقبل كل شيء - التزام رئيس الحكومة وجميع وزراء الحكومة. إن تجربة العديد من الدول الأوروبية التي نجحت في تقليل عدد ضحايا حوادث الطرق، تدل على أن الأمر ليس قدرًا، بل هو نضال يمكن النجاح فيه ومن شأنه إنقاذ حياة البشر. وعلى وزيرة المواصلات أن تضع الموضوع على رأس سلم الأولويات، وأن تعمل على إصلاح كافة أوجه الخلل التي وردت في التقرير. إن الإجراء الواعي واستخلاص العبر من طريقة



التعامل مع القضية في السنوات الأخيرة، قد يساهم في تقليص عدد القتلى والجرحى والفقدان، وما يصاحبها من حزن وألم، وتقليل الأضرار الاقتصادية والاجتماعية في القطاعات الاقتصادية.

تُعتبر حوادث الطرق أحد الأسباب الرئيسية للوفاة في دولة إسرائيل، وبالتالي فإن مكافحتها هي مهمة وطنية. إن ضمان سلامة مستخدمي الطريق هو واجب الدولة تجاه مواطنيها، وهو يستند على أمر أخلاقي وقيمي وعلى ضرورة اجتماعية واقتصادية.

تطلب إعداد التقرير جهدًا كبيرًا، من قبل موظفي قسم الرقابة على مجالات الاقتصاد والبنى التحتية القطرية، وموظفي مكتب مراقب الدولة في المقر الرئيسي، الذين عملوا على إعداد التقرير بمهنية كاملة، وبدقة وإنصاف وحزم. أقدم شكري لهم.

سنواصل الصلاة والتمني بالانتصار للجيش الإسرائيلي وجهاز الأمن في هذه الحرب الصعبة، التي فُرضت علينا، من قبل من يكرهوننا ويريدون تدميرنا كشعب وكدولة، من أجل عودة المختطفات والمختطفين إلى منازلهم، ومن أجل أيام هادئة وآمنة.

متيأهو أنجلمان

مراقب الدولة
ومفوض شكاوى الجمهور

القدس، أيار 2024