

תאונות דרכים במעורבות רכב כבד

נייר עמדה - עמותת אור ירוק

תמונת מצב

89 בני אדם נהרגו בתאונות דרכים במעורבות רכב כבד (משאיות ואוטובוסים) עד כה בשנת 2024-
תשעה הרוגים בכל חודש. זאת לעומת 79 הרוגים בתאונות מסוג זה בכל שנת 2023.

נהגי רכב כבד היוו 16% מכלל הנהגים שהיו מעורבים בתאונות דרכים קטלניות, בהן נהרג אדם
אחד לפחות, בחמש השנים האחרונות (2019-2023) - 28% יותר מחלקם בנהגים העומד על 12.5%.

תחום הנהיגה המקצועית מאופיין בלחצים כבדים על הנהגים לעמוד ביעדים ובלוח זמנים קפדני.
לחצים אלו מובילים במקרים רבים לעומס יתר, שחיקה, נהיגה בעייפות ולעיתים אף נהיגה
במהירות הגבוהה מהמהירות המותרת או נהיגה שלא לפי תקנות שעות המנוחה מה שגורם
לסיכונים בטיחותיים חמורים.

המצב בישראל

אחד הכלים המרכזיים לשיפור הבטיחות בדרכים ולצמצום תאונות דרכים במעורבות רכבים
כבדים הוא הטכוגרף הדיגיטלי – מכשיר מתקדם המאפשר ניטור, איסוף, וניתוח נתונים מדויקים
על שעות הנהיגה והמנוחה של נהג הרכב הכבד ואת מהירות הנסיעה בה נסע. הטכוגרף הדיגיטלי,
אשר הפך לסטנדרט ברחבי אירופה ובעולם, הוא כלי קריטי לשמירה על תקנות התעבורה ולצמצום
הסכנות בכביש.

כיום בישראל אין שימוש בטכוגרף דיגיטלי, אלא בטכוגרף אנלוגי, מכשיר שאיננו מספק מענה מקיף
ומדויק לניטור הפרת חוקי התנועה, מה שמוביל לקשיים באכיפה אפקטיבית של שעות הנהיגה
והמנוחה המחויבות על פי חוק ושל מהירות הנסיעה- זאת למרות החלטת הממשלה שהתקבלה
בשנת 2005 וחייבה התקנה של טכוגרף דיגיטלי בכלי רכב כבדים.

בימים אלה אנו עדים להתקדמות מסויימת בהטמעת הטכוגרף הדיגיטלי במדינת ישראל, אך גם
זאת באיחור של שני עשורים ואנו עדיין רחוקים מהטמעת הטכוגרף הדיגיטלי כנדרש ובכל שטחי
ישראל. יתרה מכך נהגי רכב כבד זקוקים גם למקומות עצירה מוסדרים בהם יוכלו לחנות ולנוח
כפי שמחייב החוק, מקומות כאלה חסרים בכבישי ישראל העמוסים.

עמדת עמותת אור ירוק



עמותת אור ירוק רואה בטכוגרף הדיגיטלי ככלי מרכזי לשיפור הבטיחות בדרכים ולמניעת תאונות במעורבות רכב כבד וציבורי וקוראת למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים להשלים את כלל התהליכים הנדרשים ולהביא להטמעה מלאה באופן מיידי, זאת ללא החרגות גיאוגרפיות או אחרות באשר להפעלת הטכוגרף הדיגיטלי. פעולה זו תתרום גם לרווחתם ולבריאותם של נהגי הרכב בכבד והציבורי באופן ישיר כתוצאה מאכיפה יעילה של חוק שעות עבודה ומנוחה.

בנוסף, יש לספק לנהגי רכב כבד מקומות עצירה מוסדרים בהם יוכלו לחנות ולנוח כפי שמחייב החוק.