



עפ"ת 62412/09/14 - מדינת ישראל נגד נגיב שחאדה, מוריס מעדי, ניזאר נאטור, לביבה בולוס

בית המשפט המחוזי בחיפה בשבתו כבית-משפט לערעורים פליליים

עפ"ת 62412-09-14 מדינת ישראל נ' שחאדה ואח'

בפני כב' השופט כמאל סעב

המערערת
נגד

המשיבים

1. נגיב שחאדה

2. מוריס מעדי

3. ניזאר נאטור

4. לביבה בולוס

נוכחים:

ב"כ המערערת: עו"ד ענאן ג'אנם

ב"כ המשיבים: עו"ד עפו שחאדה

פסק דין

פתח דבר:

1. לפני ערעור על החלטת בית משפט השלום לתעבורה בעכו, (להלן: "**בית המשפט לתעבורה**"), אשר ניתנה ביום 16.8.14 ע"י כב' השופט אבישי קאופמן בארבעת תיקי התעבורה שלהלן:

תיק תת"ע 1076-11-13, תיק תת"ע 4601-01-14, תיק תת"ע 4513-01-14 ותיק תת"ע 3775-03-14 - (להלן: "**התיקים**").

2. כנגד כל אחד מהמשיבים הוגש כתב אישום באחד מהתיקים, והמייחס לו ביצוע עבירה של נהיגה במהירות העולה על המהירות המותרת במקום ושהיא 80 קמ"ש - (להלן "**העבירה**"); מעשה המהווה עבירה לפי תקנה 54(א) לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961 - (להלן: "**התקנות**"), כך טוענת המערערת.



העבירה בוצעה במהלך חציית צומת הכבישים 70 ו- 8533 - (להלן: "צומת ג'וליס" ו/או "הצומת"), וליתר דיוק, בקטע הכביש שלפני הצומת ושאוּרכו כ- 170 מטר - (להלן - "הקטע הספציפי").

לכן יוחסה לכל אחד מהמשיבים באחד מהתיקים ביצוע העבירה וזאת לאחר שהרכב בו נהג צולם בצומת ג'וליס באמצעות מצלמה א3, עת ביצע את העבירה.

עובדות כתבי האישום שנטענו בתיקים:

3. בכתבי האישום נטען כי:

א. רכבו של המשיב 1 צולם בצומת כשהוא נוסע במהירות 128 קמ"ש - (תת"ע 1076-11-13).

ב. רכבו של המשיב 2 צולם בצומת נוסע במהירות של 126 קמ"ש - (ראו תת"ע 4601-01-14).

ג. רכבו של המשיב 3 צולם חוצה את הצומת במהירות של 130 קמ"ש - (ראו תת"ע 4513-01-14).

ד. רכבה של המשיבה 4 צולם בצומת חולף במהירות של 125 קמ"ש - (תת"ע 3775-03-14).

המערערת טוענת כי המהירות המותרת במקום היא 80 קמ"ש והמשיבים טוענים כי המהירות המותרת במקום היא 90 קמ"ש.

בית משפט לתעבורה קיבל את גישת המשיבים וכנגד החלטה זו מונח הערעור שבפני.

הסוגיה הדורשת הכרעה:

4. השאלה שיש לדון בה בערעור זה היא:

מה היא המהירות המותרת בצומת ג'וליס - ובעיקר בקטע הספציפי?



כאמור, קביעת המהירות המותרת משליכה על סוג העונש שיוטל בצדה בשל הנסיעה במהירות מופרזת והעולה על המותר במקום; כך שנסיעה במהירות שאינה עולה על 40 קמ"ש מעל המהירות המותרת, בדרך שאינה עירונית; תביא לחיוב הנהג בתשלום קנס - דו"ח ברירת משפט; ואילו נסיעה במהירות של 40 קמ"ש או יותר, מעל המהירות המותרת במקום, תביא להגשת כתב אישום לבית משפט לתעבורה וזימון הנהג לדין כפי שנעשה בעניינם של המשיבים.

החלטת בית משפט לתעבורה:

5. בית המשפט לתעבורה איחד את הדיון בתיקים הנ"ל ולאחר ששמע את טענות הצדדים ועיין בסיכומיהם ובמסמך שהוגש כראיה- חוות הדעת ההנדסית, ואף ביקר במקום לבדו וביוזמתו כעולה מהחלטתו מיום 16.8.14, הוא קבע כי המהירות המותרת בצומת ג'וליס - בקטע הספציפי, הינה 90 קמ"ש ולכן הורה על ביטול כתבי האישום בשלושה מארבעת התיקים (תת"ע 4601-01-14, תת"ע 4513-01-14 ותת"ע 3775-03-14, בהם לא התייצבו המשיבים לדיון); אולם בתיק תת"ע 1076-11-13, משום שהמשיב התייצב לדיון והיה מיוצג, הורה בית המשפט לתעבורה לצדדים להגיש כתב אישום מתוקן.

6. בית משפט לתעבורה הפנה לתקנה 54 לתקנות המגדירה "שטח הפרדה בנוי", וציין כי שטח ההפרדה הבנוי הנמצא בקטע הספציפי שבצומת ושאוּרכו כ - 170 מטר - (ראו שרטוט שנערך במהלך הביקור במקום כפי שיפורט בהמשך), עונה על הגדרת "שטח הפרדה בנוי" כמשמעותו בדין ולכן המהירות המותרת בקטע זה הינה 90 קמ"ש.

עוד ציין בית המשפט לתעבורה כי "שטח הפרדה בנוי" הוא בבחינת תמרור הקובע את המהירות המותרת במקום.

7. בית המשפט לתעבורה הוסיף וקבע כי התקנות:

"אין דורשות אורך מסוים של שטח ההפרדה" ובוודאי אין נזקקות לשאלה מדוע הועמד אותו שטח הפרדה במקום. חוות הדעת ההנדסית, כבודה במקומה מונח, אולם אין אנו עוסקים בניתוח הנדסי של הכביש, אלא בחינה משפטית של הסוגיה. אין לשכוח כי בהליך פלילי עסקינן, ויש לבחון את הסוגיה בהיבט זה, ולאור פסקי דין של בית המשפט העליון...".

בהמשך קבע בית המשפט לתעבורה כי:

"... בהתייחס לחוות הדעת ההנדסית אציין שטח הפרדה של כ- 200 מ' מכל עבר של הצומת לא נבנה לצורך העמדת הרמזורים בלבד. כמו כן, לא מובנת לי הטענה כי יש להתייחס לכל קטע הכביש ולקבוע



את המהירות המותרת לפי סוג הכביש. אין המדובר בקביעת מהירות ממוצעת מותרת בכביש, אלא מהירות מותרת בקטע ספציפי...".

8. הערעור מופנה כנגד ההחלטה הנ"ל, כשהמערערת סבורה שהחלטת בית המשפט לתעבורה מוטעית ושגויה מנימוקיה, לעומת זאת המשיבים מצדדים בהחלטת בית המשפט לתעבורה כשלדעתם החלטה זו נכונה וראויה.

מחלוקת זו בין הצדדים דורשת הכרעה.

הביקור במקום:

9. כאמור, לבקשת הצדדים ולאחר ששמעתי את טיעוניהם, ערכתי ביום 25.1.15, ביקור במקום בנוכחות באי כוח הצדדים ונציגי המשטרה שפורטו בפרוטוקול שנערך.

פרוטוקול הביקור במקום נערך בכתב יד - סומן פרו1 נסרק והוקלד ביום 26.1.15. הפרוטוקול המוקלד נשלח לצדדים.

10. ואלו הפרטים והנתונים העולים מפרוטוקול הביקור במקום ויובאו כאן בסדר ובהקשר לקטע הספציפי של הכביש ולא כפי שהופיעו בפרוטוקול שבכתב יד שתיאר את ממצאי הכביש בתמצית החל מצומת יסיף - נקודת המפגש של כביש 70 עם כביש עכו - צפת ובהתאם לבקשות והערות הצדדים, פרוטוקול שהוקלד כרוחו וכלשונו ואלו עיקר הדברים הרלוונטיים לענייננו:

א. "מוסכם כי מצומת יסיף (הצומת וההתחברות בין כביש 70 עם כביש עכו - צפת - כ.ס.), עד רמזור הכניסה של כפר ג'דידה - מכר; קיים גדר הפרדה בנוי עם תמרור מהירות של 70 קמ"ש.

ב. מצומת ג'דידה עד צומת טל-אל קיים תמרור מהירות של 70 קמ"ש (כשבחלקו הראשון של קטע זה ומיד אחרי הרמזור - כ.ס.), עם גדר - שטח הפרדה בנוי - (לא מבטונדה) (ובהמשך בחלקו האחר שמעבר לשטח ההפרדה הבנוי בדרך - בקטע זה, קיים - כ.ס.), קו הפרדה רצוף עד צומת טל-אל. אורך קו הפרדה הרצוף שאחרי (שטח ההפרדה הבנוי - כ.ס.) שבצומת ג'דידה עד צומת טל-אל בערך 400 מטר.

ג. מצומת טל-אל, קיים נתיב אחד לכל כיוון עם קו הפרדה רצוף כשהמהירות



המותרת היא 80 קמ"ש - עובדה מוסכמת. קו הפרדה מצומת טל-אל עד צומת ג'וליס אורכו כ-1100 מטר. אחרי צומת טל-אל אין (תמרור) - שלט הגבלת מהירות, לכן מוסכם כי המהירות המותרת היא 80 קמ"ש.

ה. (בהמשך הדרך מצומת טל אל ועד לפני צומת ג'וליס - כ.ס.), מוצב שלט רמזור לפניך עוד 300 מטר, (ובהמשך מוצב), שלט מתקרב לצומת, רמזור לפניך.

ו. (לקראת צומת ג'וליס - כ.ס.), מוצב תמרור צומת - (קמץ) ימינה - בצומת יש שני נתיבים ואחד (נוסף כ. ס.) פניה ימינה לירכא - ג'וליס.

ז. לפני הרמזור (בצומת ג'וליס - בקטע הספציפי - כ. ס.), קיים שטח הפרדה בנוי ממתכת והגבהה - בתחילת שטח ההפרדה קיים שלט המורה לעבור את שטח ההפרדה מימין - ("הקטע הספציפי" שהוזכר לעיל ויוזכר בהמשך - ראו שרטוט הצומת שלהלן - כ. ס.). מוסכם כי אורך שטח ההפרדה (הקטע הספציפי - כ. ס.), שלפני הרמזור הוא כ-170 מטר.

ח. לפני הרמזור במרחק של כ-14 מטר קיים תמרור אזהרה נוסף המורה (על - כ. ס.) ביצוע עבודות בכביש בעוד 800 מטר.

ט. במרחק של כ-15 מטר לפני הרמזור מוצבת על שטח ההפרדה מצלמת A3 - (מהירות מותרת לטענת המערערת 80 קמ"ש ולטענת המשיבים 90 קמ"ש).

י. קיימים מעברי חצייה בצומת מכיוון ג'וליס-ירכא (מצפון לדרום - כ.ס.) ומהצד הצפוני של הרמזור - מכיוון מזרח למערב - ראו רישום בשרטוט.

יא. המצלמה מצלמת רכב שנוסע במהירות מעל 80 קמ"ש, פעם אחת ומצלמת מעבר באור אדום פעמיים - שתי תמונות (הראשונה) בכניסה (והשנייה) בצומת.

יב. האכיפה תחול על מינימום של 16 קמ"ש מעל 80 קמ"ש. (לדוגמא) רכב שנסע (במהירות) 100 קמ"ש האכיפה תהא לפי 95 קמ"ש (המשטרה מפחיתה 5% שהיא 5 קמ"ש (מתוך 100 קמ"ש), ולכן האכיפה תהא רק מעל 96 קמ"ש.

יג. (ה)גלאים נמצאים בצד המצלמה מכיוון דרום לצפון. גלאי אחד לרמזור בהתחשב בעומס (התנועה - כ.ס.) ומשנה את זמני פעולת הרמזור כדי לווסת את התנועה. גלאי המצלמה נפרדים ונמצאים אחרי קו העצירה ולכל נתיב (משני



הנתיבים שבצומת), מדרום לצפון יש שני גלאים.

יד. גלאי המצלמה הראשון (נמצא -כ.ס.) ליד הקו הלבן - שטח מלבני ברוחב מטר ולאורך 3 מטר (כלומר לרוחב כל) הנתיב - והגלאי השני נמצא במרחק של כ- 2.5 מטר בערך .. (ממיקום) הגלאי הראשון.

טו. רוחב הצומת בערך 12 מטר. רוחב שני הגלאים כ- 3.5 מטר, הגלאי השני נמצא כ- 50 ס"מ מהמשולש שלפני נתיב הפניה של הרכב שמגיע מהצפון ופונה שמאלה לכיוון ירכא-ג'וליס - (ראו שרטוט הצומת).

טז. אחרי הרמזור (שבצומת ג'וליס), לכיוון צפון קיים שטח הפרדה - אי תנועה באורך של כ 240 מטר. אחרי הצומת במרחק שבין 90 עד 100 מטר קיים שלט של מעבר לנתיב אחד, בהמשך קיים שטח הפרדה באורך 140 מטר נוספים. (כך שמעבר לצומת ג'וליס ובהמשך הכביש לכיוון כפר יסיף קיים גדר הפרדה שאורכו - כ. 0.5), בסה"כ 240 מטר.

זי. מתחילת שטח ההפרדה מלפני צומת ג'וליס ועד לאחר הצומת - עד הכניסה לכפר יסיף - אין תמרור המגביל מהירות - המדובר בשטח בין עירוני.

יח. בהמשך הכביש מדובר בכביש דו סטרי, נתיב אחד לכל כיוון, עד צומת כברי.

במהלך הביקור במקום נערך שרטוט ידני (שנערך ע"י סגן ניצב נועם בגיינסקי), עליו חתמו הצדדים - סומן ש/1 ונסרק.

השרטוט מתאר את המצב הקיים בצומת והמרחקים שפורטו גם בפרוטוקול הביקור במקום והובאו לעיל. לצורך הנוחות אני מביא את השרטוט כחלק מפסק הדין.



מעבר חציה

מעבר חציה

איור 1

טענות הצדדים:

11. לטענת המערערת שגה בית המשפט לתעבורה בהחלטתו כאשר קבע שהמהירות המרבית המותרת בצומת - בקטע הספציפי, הנה 90 קמ"ש. לטענתה, קטע הדרך הרלוונטי לקביעת מהירות הנסיעה המותרת בצומת הינו קטע הכביש מצומת טל-אל ועד לצומת ג'וליס, ושאוּרכו 1.1 ק"מ.

12. המדובר בקטע כביש דו מסלולי, חד נתיבי, ללא שטח הפרדה בנוי, למעט 170 מטר האחרונים והסמוכים לצומת - הקטע הספציפי, בו הכביש דו מסלולי, דו נתיבי, עם נתיב נוסף לפניה ימינה לג'וליס - ירכא.

קיים אי תנועה בין שני כיווני הכביש זה שמוביל לצפון וזה הנגדי שמוביל לדרום. אי תנועה זה מהווה, לשיטת המערערת, חלק מהמבנה ההנדסי של הצומת שנועד לצורך הסדרת התנועה בצומת והתקנת מערכת רמזורים.

לטענת המערערת באותו קטע קצר של 170 מ' המהירות המותרת היא 80 קמ"ש.

13. ב"כ המערערת ציין כי המדובר בשטח הפרדה לא ארוך ואף קצר מאוד, שתכליתו ברורה, ובוודאי שאינו מחלק את הכביש, כשטח הפרדה.

עוד ציין כי אין מחלוקת כי המהירות המותרת מצומת טל אל עד צומת ג'וליס, הינה 80 קמ"ש וכי שטח ההפרדה הקצר הנמצא בסמוך לצומת ג'וליס, נועד כדי לווסת את התנועה בצומת, להצבת תמרורים על מעקות בקרבת צומת, כך ששטח זה מהווה חלק בלתי נפרד מהמבנה ההנדסי של הצומת.

14. לטענת ב"כ המערערת, אם טענת ב"כ המשיבים תתקבל, קרי המהירות המותרת בקטע שלפני הצומת (בקטע הספציפי של 170 מטר), בו קיימת גדר הפרדה ממתכת) הינה 90 קמ"ש, הרי בתוך הצומת עצמה, מקום בו נמדדה מהירות רכבי המשיבים, אמורה להיות 80 קמ"ש, גם על פי גישתו של ב"כ המשיבים, שכן במקום זה לא קיימת גדר הפרדה, מכאן שהמהירות המותרת בקטע שכזה אמורה להיות דומה וזהה למהירות המותרת מאחורי צומת טל - אל ועד לתחילת 170 מטר - הקטע הספציפי.



15. מנגד ביקש הסנגור- ב"כ המשיבים, לדחות את הערעור ולהשאיר את החלטת בית משפט לתעבורה על כנה.

הסנגור סבור שחוות הדעת ההנדסית אינה יכולה לגבור על הוראות החוק וכי אם הרשויות סבורות כי יש להגביל את המהירות במקום בכדי למנוע תאונות, היה עליהן להציב תמרור מתאים והמגביל את המהירות.

הסנגור טוען כי אין אפשרות לצפות מנהגים שמגיעים לצומת לדעת מה אורכו של שטח הפרדה בנוי ואין בחוק הגדרה מה אורכו המינימאלי או המקסימאלי של שטח ההפרדה הבנוי.

הסניגור הפנה לכך שבצומת יבור, קיים שטח הפרדה בנוי והמצלמה המוצבת בצומת זו אוכפת מהירות של 90 קמ"ש. עובדה זו אושרה ע"י סגן ניצב נועם בגיינסקי שהשתתף בביקור במקום.

חרף האמור לעיל, אינני סבור שניתן להכריע בטענה זו בשלב הזה על סמך דברים שנמסרו על ידי נציג הצדדים וראוי לברר זאת בדרך המקובלת בהליך משפטי; על כן וכמובן שמורה למשיבים הזכות להעלותה בפני בימ"ש לתעבורה, זאת לאחר הנחת כל העובדות הרלוונטיות בפניו.

16. לטענת הסנגור, בהגדרת "שטח הפרדה בנוי", אין שום התייחסות לאורך מינימאלי או מקסימאלי.

מכאן שגם שטח ההפרדה של 170 מטר הקיים לפני הצומת - בקטע הספציפי, הוא שטח הפרדה כהגדרתו בדיו ומכאן יש לקבוע כי המהירות המותרת שם היא 90 קמ"ש, לגישתו, כך שבית משפט לתעבורה לא טעה כלל ועיקר.

בסוף דבריו שב וביקש הסנגור לדחות את הערעור ולהשאיר את החלטת בית המשפט לתעבורה על כנה.

העובדות שאינן שנויות במחלוקת:

17. הכביש מצומת טל אל עד צומת ג'וליס הינו דרך בין עירונית. אין מחלוקת כי מהירות הנסיעה המותרת בקטע הכביש הרלוונטי, למעט הקטע הספציפי של 170 מ' שלפני צומת ג'וליס, הינה 80 קמ"ש.

כאמור המחלוקת הבסיסית בין הצדדים היא: המהירות המותרת בקטע הספציפי של 170 מטר - המערערת טוענת ל - 80 קמ"ש והמשיבים טוענים ל - 90 קמ"ש, כפי שהחליט בית משפט לתעבורה.

18. מוסכם כי מצומת יסיף עד רמזור הכניסה של כפר ג'דידה - מכר קיים גדר הפרדה בנוי עם תמרור



מהירות של 70 קמ"ש. מצומת ג'דידה עד צומת טל-אל, ישנו גדר הפרדה בחלקו הראשון מכיוון ג'דידה, אולם לקראת סופו ועד לצומת טל אל קיים קו הפרדה רצוף ללא גדר הפרדה. בקטע כביש זה מוצב תמרור מהירות של 70 קמ"ש.

19. עוד מוסכם כי מצומת טל-אל ועד לצומת ג'וליס - ירכא, קיים נתיב אחד לכל כיוון, עם קו הפרדה רצוף כשהמהירות המותרת היא 80 קמ"ש וזאת עד למרחק של 170 מטר - הקטע הספציפי, לפני הרמזור שבצומת ג'וליס - ירכא - כלומר בקטע הספציפי, שלגביו עיקר המחלוקת בשאלת המהירות המותרת במקום, כפי שהדגשתי קודם לכן.

לפני הרמזור, המוצב בצומת ג'וליס, במרחק כ- 14 מטר קיים תמרור אזהרה נוסף של עבודות בכביש בעוד 800 מטר.

עוד מוסכם כי אורך שטח ההפרדה שלפני הרמזור הנ"ל הוא כ- 170 מטר - שהוא הקטע הספציפי.

אחרי צומת ג'וליס, במרחק שבין 90 עד 100 מטר, קיים תמרור של מעבר לנתיב אחד, כשלפניו - (כיוון נסיעה מדרום לצפון), ובהמשך קיים שטח הפרדה באורך 140 מטר נוספים - (שטח בו מותקנת מערכת הרמזורים המורים מצפון לדרום), כך שמדובר בשטח של 240 מטר.

מתחילת שטח ההפרדה שמצוי לפני צומת ג'וליס - ירכא ועד אחרי הצומת - עד הכניסה לכפר יסיף - אין תמרור המגביל את המהירות במקום - המדובר בשטח בין עירוני, זאת עד לכניסה לכפר יסיף.

דין והכרעה:

20. לאחר שעיינתי בהחלטת בית משפט לתעבורה, בהודעת הערעור, בחוות הדעת ההנדסית, שמעתי את טענות הצדדים וערכתי ביקור במקום, אני מחליט לקבל את הערעור כפי שיפורט להלן.

21. כאמור, אין חולק כי תקנה 54(א) לתקנות קובעת, כי בהעדר תמרור, המהירות המרבית המותרת בדרך שאינה עירונית הינה 80 קמ"ש, אולם אם קיים שטח הפרדה בנוי, המהירות המותרת הינה 90 קמ"ש.

בנוסף, חשוב להפנות את תשומת הלב לאותה תקנה 54, אך לסעיף קטן (ו) והקובע כי:

"הוראות תקנה זו (תקנה 54 (א) הקובעת את המהירות המותרת - כ.ס.) אינן באות לגרוע מהוראות תקנות 51 ו-52 ומכל דין אחר לענין מהירות".



כהמשך טבעי לאמור בתקנה 54 (ו) לתקנות, אביא להלן תקנה 51 שמחייבת נהיגה במהירות סבירה וכך היא קובעת:

"לא ינהג אדם רכב אלא במהירות סבירה בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי הדרך והתנועה בה, באופן שיקיים בידו את השליטה המוחלטת ברכב".

גם עפ"י הוראות התקנות הנ"ל, תבחן המחלוקת שבפני.

22. לאור חשיבותו של גדר הפרדה והשפעתו על קביעת המהירות המותרת, נדרש בית המשפט לבחון אם קיים בקטע הספציפי גדר הפרדה כמשמעותו בדין, על כן ולשם ההכרעה במחלוקת, אביא כעת הגדרתו של **"שטח הפרדה בנוי"** בתקנות, שם הוגדר כך:

"שטח הפרדה המחלק את הדרך לאורכה באמצעות התקן מוגבה מעל הכביש כגון אבן שפה מוגבהת, מעקה בטיחות או צמחיה".

ולצורך ההכרעה אם הקטע הספציפי - ה- 170 מטר שלפני צומת ג'וליס - ירכא, בא הוא בגדר המונח "דרך", אציין כי דרך מוגדרת בפקודת התעבורה באופן הבא:

"לרבות כל מסילה, דרך, רחוב, סמטה, ככר, מעבר, גשר או מקום פתוח שיש לציבור זכות לעבור בהם".

אנו רואים שדרך הוגדרה כחלק מכביש כי דרך יכולה לכלול גשר, כיכר וכל מעבר לציבור ואף צוין בהגדרה שדרך היא גם "דרך", אך רמזור וצומת לא הוזכרו בהגדרה לעומת זאת כיכר, מעבר וגשר כן נכללו בהגדרת דרך.

23. אפנה עוד להגדרת "דרך" במילון למונחי "הנדסת דרכים - תחבורה ובניה" בהוצאת האקדמיה ללשון העברית והטכניון בחיפה התש"ן - 1990, שם הוגדרה דרך:

"כל רצועת קרקע המשמשת למעבר"

מכל אלה ניתן ללמוד שהמונח "דרך" לא כלל צומת או רמזור והגם שהוא כולל כל "מקום פתוח שיש לציבור זכות לעבור בהם - (צ. ל. "בו" - כ. ס.)" - עדיין מהגדרה זו ניתן להבין כי כביש ארוך כמו כביש 70, יכול להיות מורכב ממספר דרכים, כלומר בכביש יהיו קטעי דרך שונים באופיים או באורכם, כפי שיוסבר בהמשך.

ראוי לעשות שימוש בכלים ואמצעים שיש בהם כדי לתחום קטעים בכביש ארוך כמו כביש 70 ולהגדירם כדרך



הגם שכל הכביש הוא בא בגדר דרך כעולה מהתקנות ובלבד שהגדרת דרך לא תביא להגדרת קטעים קצרים של מטרים או מאות מטרים, רק משום שהמחוקק או מחוקק המשנה לא עשה להגדרת דרך בצורה ברורה יותר ורק משום שעסקין בדיני נפשות, יש לפרש את החוק במובן המקל עם הנאשם, כפי שקבע בית משפט לתעבורה - כלל שהעמיק שורשיו בדין הפלילי.

אמנם זה הוא הכלל, שבדיני נפשות יאמץ בימ"ש את הפרשנות הנוחה לנאשם, אך בל נשכח שתכליתם של דיני התעבורה לשמור על בטיחותם ובטחונם של הנהגים והמשתמשים בדרך - שהם בדרך כלל הנהגים (שחלקם אחראי לאירוע התעבורתי - הנאשמים) והנוסעים איתם, כשהתכלית היא גם כן, טובתם.

על כן, השאלה המתבקשת היא האם נסיעה במהירות 90 קמ"ש, לפני הצומת - בקטע הספציפי - שטח שאורכו 170 מטר, ובתוך הצומת; היא מותרת, כשלפני כן, המהירות המותרת היא 80 קמ"ש ועל כך אין מחלוקת, הרי יש לשאול:

מדוע להתיר הגברת המהירות לקראת הצומת ובתוכה, עד ל- 90 קמ"ש, כאשר ידוע לכלי עלמא שצומת מסוכנת ומחייבת נהיגה זהירה.

לטעמי, אין כל הגיון לפרשנות זו בשל קיומו של גדר הפרדה בנוי באורך של 170 מטר, מתוך שטח העולה על קילומטר אחד.

אזכיר כי מצומת יסיף - (תחילת כביש 70 ומפגשו עם כביש עכו צפת) ועד צומת ג'דידה קיים גדר הפרדה בנוי - (מבטונדה), חרף זאת הוצב שם תמרור מהירות, כך שהוראת תמרור גוברת על משמעות גדר ההפרדה שבדין, ואם לא תומר שדרך היא מצומת אחת לצומת הבאה, הרי שאנו יכולים לומר כי התמרור המוצב בצומת יסיף יחול על כל אורכו של כביש 70 ולא לכך התכוון המחוקק ובשל כך המסקנה מתבקשת היא:

שתוקפו של תמרור הוא ממקום הצבתו ועד לצומת הבאה, כך שהתמרור המוצב אחרי צומת ג'דידה ועד לצומת טל אל הוא המחייב את הנהגים בקטע כביש זה וזאת עד לצומת טל אל, אחרת היה ניתן לומר שהתמרור חל גם כן, על קטע הכביש עד לצומת ג'וליס ובכך הייתה מסתיימת המחלוקת, כך שקטע הדרך הבאה, כהגדרתו בדין, היא מצומת טל אל ועד לצומת ג'וליס ולא עד 170 מטר שלפני הצומת, כפי שהחליט בית משפט לתעבורה.

אזכיר כי בקטע הדרך מצומת ג'דידה ועד לצומת טל - אל שבחלקו קיים שטח הפרדה בנוי ובחלקו האחר ללא גדר הפרדה, אך קיים קו הפרדה רצוף.

מכל זה ברי כי "דרך" היא קטע כביש המתחיל לאחר יציאה מצומת אחת ומסתיימת בצומת הבאה; כך שכל קטע הכביש מצומת טל אל ועד לצומת ג'וליס, היא דרך כמשמעותה בדין



24. זאת ועוד, ניתן לומר שקטע הכביש מצומת טל-אל ועד לצומת ג'וליס - ירכא, שאורכו 1100 מטר, כאשר רק בחלקו האחרון שאורכו 170 מטר לפני צומת ג'וליס ירכא כששני קטעים אלו ביחד מהווים קטע אחד וקטן מכביש 70, קטע כביש זה עונה לטעמי, על הגדרת "הדרך" כמשמעותה בדין, כפי שיוסבר בהמשך.

על כן, ומשום שגדר ההפרדה שבקטע הספציפי - ה- 170 מטר, כאשר אורך קטע הדרך מצומת טל אל ועד לצומת ג'וליס היא 1100 מטר, לא ניתן לומר כי גדר הפרדה של 170 מטר מרוקנת מתוכן מצב כביש באורך 930 מטר ולכן האם ניתן יהיה לומר כי כל קטע משני הקטעים - ה- 930 מטר וזה ה- 170 מטר, עונה על הגדרת המונח דרך? האם זה הגיוני וסביר לפרש המונח דרך כאמור לעיל?

פרשנות זו עלולה לגרום לנהגים בלבול רב ואף להטעותם. אמנם דיון זה היה מתייטר, לו היה מוצב בצומת טל - אל תמרור מהירות ומשאין בנמצא תמרור כזה, יש לבחון את הנסיבות והנתונים ולקבוע את המהירות המותרת במקום בהתחשב בכל השיקולים הרלוונטיים.

חלוקת קטעי "דרך" - בדרך בה הלך בית משפט לתעבורה עלולה לסרב וללהקשות על נהגים שידרשו להבין ולדעת בפשטות מה היא "דרך" ומה היא המהירות המותרת במקום בהתאם למבנה הכביש ואף אם המדובר בקטעים שונים ללא סימני היכר מובהקים וברורים.

הגדרת דרך מחייבת קביעת נקודות ברורות כגון קטעי דרך בכביש אורך כמו כביש 70, כך שקטע שמתחיל בצומת ומסתיים בצומת הבאה - כמו הקטע מצומת יסיף ועד לצומת ג'דידה - בא בגדר דרך והקטע מצומת ג'דידה ועד לצומת טל אל, היא דרך גם כן והקטע מצומת טל אל ועד לצומת ג'וליס - ירכא בא במניין הגדרת דרך. בתוך קטע כביש זה אין סימנים אחרים שיצדיקו חלוקת הקטע הזה לשני דרכים כמשמעותם בדין. על כן, החלוקה והאבחנה שערך בית משפט לתעבורה אינה יכולה לעמוד מהנימוקים הנ"ל וגם מהנימוקים הבאים.

24. תימוכין למסקנה הנ"ל אנו מוצאים בהגדרת "**שטח הפרדה**" שהוגדר כך:

"... המחלק את הדרך לאורכה באמצעות התקן מוגבה מעל הכביש..."

וכעת יש לשאול מה משמעות המילים "המחלק את הדרך לאורכה"? האם גם קטע של 170 מטר יכול לבוא במשמעות "הדרך לאורכה"?

לטעמי, התשובה לכך שלילית ומכאן מתבקשת המסקנה שדרך משמעותה כל חלק מהכביש - שמתחיל בצומת ומסתיים בצומת הבאה, כך שכביש 70 הגם שכולו נמנה עם הגדרת "דרך" כאמור בתקנות, הוא כולל בחובו גם קטעי דרך - שמהווים "דרך" כמשמעותה בתקנות, קרי, חלקי כביש מצומת לצומת, כך שבקטע כביש כמו צומת



טל-אל ועד צומת ג'וליס, שמשמעותו "דרך" עפ"י התקנות, נדרש קיומו של "**שטח הפרדה**" - "המחלק את הדרך לאורכה" ומשברי שבדרך זו - מצומת טל-אל ועד לצומת ג'וליס-ירכא, לא נמצא גדר הפרדה - "המחלק את הדרך לאורכה, כך שקיומו של גדר הפרדה בחלקה האחרון של הדרך, בקטע הספציפי - ה- 170 מטרים, שם מוצב רמזור לשם הסדרת התנועה ומעבר הצומת בבטחה ובאופן סדיר ותקין - תכלית לה שואפת כל החקיקה התעבורתית, תכלית שהיא:

מניעת התרחשות תאונות, אינו יכול להוביל לתוצאה ולמסקנה אליה הגיע בית משפט לתעבורה הנכבד.

די באמור לעיל כדי להוביל למסקנה שדין הערעור להתקבל כי הרי מכל אלה מתבקשת הקביעה שהמהירות המותרת במקום היא 80 קמ"ש ולא כפי שקבע בית המשפט לתעבורה, אך בשל מהות המחלוקת אתייחס בהמשך לנתונים נוספים שהובילו אותי לקבל את ערעור המדינה ולהגיע לתוצאה העולה מפסק הדין.

הדרישה לנהיגה במהירות סבירה:

25. בחוות הדעת ההנדסית לקביעת המהירות בצומת ג'וליס, אשר הוגשה לבית המשפט לתעבורה צוין שם כי:

"בזמן קביעת מהירות לדרך יש חשיבות רבה בשמירה על אחדות המהירות לאורך הדרך, ובד"כ המהירות נקבעת לאורך כל הדרך פרט למקרה של תוואי דרך מאולץ כמו עקומה חדה אזי קובעים מהירות פחותה מהמהירות המותרת ובתנאי שההפרש ביניהם לא יעלה על 20 קמ"ש"

עוד צוין כי:

"לאורך הציר בוצעו לאחרונה מס' פרויקטים בקטעים מקומיים להפרדה בין התנועה משיקולי בטיחות בשל ריבוי תאונות"

מהנדסת התנועה פירטה את המקרים שבהם מתבצעת הפרדה לאורך כביש דו מסלולי ושהם:

א. סיבה בטיחותית, כך שבשל ריבוי התאונות מבצעים מעקה בטיחות כפתרון זמני עד לתכנון הרחבת הכביש לדו מסלולי.

ב. הסדרת צמתים, על מנת לאפשר בטיחות מקסימאלית למשתמשי הדרך מבצעים הפרדה על ידי איי תנועה על מנת להציב עמודי תאורה, עמודי רמזור, עמודי תמרור



ושלטים.

בהמשך כתבה מהנדסת התנועה כי:

"בצומת ג'וליס, צומת מרומזר, קיימים אי תנועה לצורך הצבת עמודי רמזור, תמרורים שילוט וכו', כאשר אורך האי הדרומי כ- 170 מ' והאורך של האי הצפוני כ- 240 מ', אי התנועה אלה אינם מהווים הפרדה לאורך הדרך כפי שמצוין בהגדרת "שטח הפרדה" בתקנות התעבורה".

בסוף התייחסותה טענה מהנדסת התנועה כי המהירות המותרת בכביש 70 בכלל ובצומת ג'וליס בפרט הינה 80 קמ"ש.

הימצאות שטח הפרדה בנוי בקטע של 170 מ' מהכביש לפני צומת ג'וליס - הקטע הספציפי, באה להסדיר את התנועה ואין זה מתקבל על הדעת שהמהירות המותרת בדרך מצומת טל אל עד לפני הקטע הספציפי הינה 80 קמ"ש ועל כך אין מחלוקת, על אף שלא מוצב תמרור המגביל את המהירות, ואילו בקטע הספציפי הנ"ל בצומת מרומזר, המהירות המותרת תהיה 90 קמ"ש, רק בגלל שקיים שטח הפרדה בנוי שאורכו 170 מ'.

כידוע, בין היתר, ייעוד שטח ההפרדה הבנוי - חלק מהמבנה ההנדסי להסדרת התנועה והצבת תמרורים ומכאן שתכלית שטח ההפרדה של 170 מטר בקטע הספציפי באה בגדר יעוד זה.

פרשנות זו משרתת את תכלית דיני התעבורה ומשתלבת היטב עם תקנה 51 לתקנות, קרי; נסיעה במהירות המותרת של 80 קמ"ש מצומת טל - אל עד צומת ג'וליס, חלה גם כן על הנסיעה לפני הצומת ובתוכה - (בקטע הספציפי), כי הרי אין זה מתקבל על הדעת להתיר הגברת המהירות בצומת - קטע כביש שלכל הדעות, במהותו, מסוכן מאוד וכידוע לכל, הרבה תאונות מתרחשות בצמתים, ואף תאונות קשות גם מבחינת תוצאותיהן, על כן, להתיר הגברת המהירות בקטע קצר שכזה, עומדת בסתירה לגישה המחייבת נהג להאט בהתקרבו לצומת על מנת שיבחון את הכביש והתנועה בו, לשם חציית הצומת בבטחה.

חציית הצומת עם הגברת המהירות עומדת בניגוד לתכלית התקנות והוראות הפקודה להנחיל למשתמשים בדרך הרגלי נהיגה בטוחים וסבירים לפי תנאי הדרך וכן כחלק מכללי הבטיחות והזהירות - שביניהם נסיעה במהירות סבירה ומתאימה לדרך.

ראוי לציין כי גם כל נהג שעומד לחצות צומת באור ירוק, אינו פטור מחובת הזהירות ובעיקר מהחובה לוודא שהצומת פנויה, חופשיה שאין בה מכשולים או הפרעות שאינם מאפשרים חציית הצומת בבטחה - לעניין זה ראו ע"א 586/84 **גדעון נגד זילברברג**, מג(1), 137, שם בעמ' 144. דרישה זו מחייבת האטת המהירות ולא הגברתה.

מה גם, על כל נהג מוטלת החובה לנסוע בזהירות ולתת תשומת לבו לתמרורים המוצבים בשולי הדרך - ראו ע"פ 36/07 **ערך נגד מ"י** (ניתן ביום 24/6/07), ובענייננו אכן מוטלת על המשיבים החובה לנהוג בזהירות לפני חציית הצומת וכן



לשים לב לתמרורים המוצבים לפני הצומת ע"י האטת המהירות לפני הגעה לצומת ולא להגביר את המהירות. יודגש כי כניסה לצומת מחייבת, זהירות מיוחדת.

אשר על כן ועל יסוד האמור לעיל, אני מחליט לקבל את הערעור, לבטל את החלטות בית המשפט לתעבורה ולהחזיר אליו את הדיון בתיקים אלה לשם קביעתם להקראה בהקדם האפשרי, זאת בהתחשב בקביעה כי המהירות המותרת בצומת ג'וליס - ירכא - כולל (בקטע הספציפי), היא 80 קמ"ש ולא כפי שקבע בית המשפט לתעבורה.

בטרם אניח עטי, ראוי לציין כי לו משרד התחבורה - הגוף האחראי על הסדרת התנועה היה מציב תמרור מהירות בכניסה לכביש - לדרך; אחרי צומת טל - אל, כפי שעשו בקטעי הדרך האחרים כמו מצומת יסיף ועד לצומת ג'דידה ובהמשך מצומת ג'דידה ועד לצומת טל - אל, ברי שהמחלוקת נשוא הערעור הייתה מתייתרת, כי ידו של התמרור המגביל את המהירות, תהיה על העליונה, הגם שלאורך קטעי הדרך יהיו בנויים שטחי הפרדה, כמשמעותם בדיון.

המזכירות תשלח לצדדים עותק פסק הדין בדואר רשום עם אישור מסירה.

ניתן היום, י"ז ניסן תשע"ה, 06 אפריל 2015, בהעדר הצדדים.