



ת"ד 10683/06/17 - מדינת ישראל נגד מאיר שיטרית

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

ת"ד 10683-06-17 מדינת ישראל נ' שיטרית
תיק חיצוני: 69583/2017

בפני כבוד השופטת מגי כהן
מאשימה מדינת ישראל
נגד מאיר שיטרית
נאשם
הכרעת דין

האישום :

כנגד הנאשם מאיר בן סולומון שטרית (להלן: **הנאשם**) הוגש כתב אישום לפיו בתאריך 13.2.17, בסמוך לשעה 13:25, נהג ברכב פרטי מסוג סקודה מ.ר. 5285153 (להלן: "**הרכב**") ברחוב עמק השושנים לכיוון כללי מערב בעיר נס ציונה.

בהגיעו בסמוך לבית מספר 7, פגע עם רכבו בהולכת רגל ק' ר' בת 81 (להלן: "**הולכת הרגל**") שחצתה את הכביש במקום האמור, משמאל לימין ביחס לכיוון נסיעת הנאשם.

על פי כתב האישום, קלות הראש של הנאשם התבטאה בכך, שלא נתן תשומת לב מספקת לדרך, לא הבחין מבעוד מועד בהולכת הרגל חוצה את הכביש, פגע בה והעיף אותה למרחק של כ-10 מטרים, עקף את הולכת הרגל מימין ונעצר לאחר תחנת האוטובוס.

הנאשם גרם לתאונת דרכים בה נחבלה הולכת הרגל חבלה של ממש, אושפזה בבית"ח אסף הרופא בקבלתה מחוסרת הכרה, מונשמת, ללא סדציה. ב-T.C. נראה דימום תת עכבישי סב דורלי על הפלקס וקונטוזיות קטנות, דימומים מפוזרים, אחד מאחורי גזע המוח, סיטי בהמשך ספיגה של חלק מהדימומים, שבר מרוסק של גוף ואלמנטים אחוריים של חוליה D12, נעשה קיבוע מתכתי, מלווה בהמטומה פראספינאלית, הודגם מוקד של דימום פעיל זעיר פריורטברלי מתגבר בשלב ווריד, שבר של זיז רוחבי שמאלי של L5, שברים של עצמות הפוביס משני הצדדים מלווים בהמטומה של שרירי רצפת האגן יותר מימין עם לחץ על כיס השתן מימין, קרע או המטומה בסגמנט 6 של כבד, ללא עדות לדימום פעיל. מומחה נירוכירורג כתב כי "לאור מצבה הקשה שלושה שבועות לאחר התאונה ולאור גילה איני רואה מקום לטיפול כירורגי".

להלן הוראות החיקוק לפיהן מואשם הנאשם:

1. נהיגה בקלות ראש - עבירה לפי סעיף 262(2) לפקודת התעבורה (נ"ח) תשכ"א 1961 [2011].
2. התנהגות הגורמת נזק - עבירה לפי תקנה 21(ב)(2) לתקנות התעבורה תשכ"א 1961 [2425].
3. אי מתן אפשרות להולך רגל להשלים מעבר חציה בבטחה - עבירה לפי תקנה 67א לתקנות התעבורה.



4. הורשע בעבירה שגרמה לחבלה של ממש - עבירה לפי סעיף 38(3) לפקודת התעבורה.

הכפירה

הנאשם באמצעות ב"כ עו"ד דרזי, הודה בנהיגה ובנטען בסע' 4 לכתב האישום.

כופר במקום בו נטען שהוא נהג ובסעיפים 2 ו-3 לכתב האישום.

פרשת תביעה - מטעם התביעה העידו לפי הסדר:

עת/5 שירלי לביא - עדת ראיה.

בהסכמה הוגשה הודעתה שמסרה במשטרה - **ת/1**.

ראתה רכב נוסע במהירות רגילה שמאחוריו היו רכבים, הנהג פגע בהולכת הרגל שעפה על מכסה המנוע ונזרקה למרכז הכביש, הנהג עבר אותה מצד ימין. העדה לא ראתה את הולכת הרגל לפני התאונה ולא ידעה מהיכן חצתה את הכביש. לא מכירה אף אחד מהמעורבים.

עת/4 נעימה מנצור - עדת ראיה.

לא ראתה את המכה עצמה ואף לא את הרכב הפוגע, יושבה בתחנת האוטובוס ואז שמעה "בום" וכשהסתכלה המעורבת הייתה כבר על הרצפה. היא הזמינה אמבולנס.

עת/2 אליעזר סייג - בוחן תאונות דרכים.

באמצעותו הוגשו:

ת/2 - הודעת חשוד במשטרה.

ת/3 - תע"צ מכשיר וריקו.

ת/4 - שחזור ת.ד.

ת/5 - לוח תצלומים.

ת/6 - דו"ח בוחן.

ת/7 - טבלת תחשיבי מקדם חיכוך

ת/8 - סקיצה (2 עמודים)



ת/9 - דוח זיכרון דברים של בוחן התנועה

ת/10 - תרשים תאונת דרכים (2 עמודים)

ת/11 - דף הנחיה לקביעת מהירות חציית הולך רגל בחקירת תאונות דרכים

ת/12 - דיסק סרטון שחזור

הבוחן הגיע לזירה ביום האירוע וביצע פעולות הנדרשות (תשאול החשוד ועדת הראיה, סקיצה, צילומים, ניסוי שדה ראיה בוידאו ותרשים דוח) ובמועד נוסף ביצע בדיקת וריקום.

עפ"י הממצאים בזירת התאונה ובהסתמך על שחזור תאונת הדרכים, הגיע למסקנה כי רכב פרטי מסוג סקודה מ.ר. 5285153 שנסע בנס ציונה ברחוב עמק השושנים למערב בנתיב ימין, בסמוך לבית מס' 7, פגע בהולכת רגל שחצתה מאי תנועה בנוי, מרחק גלוי של לא פחות מ-4.6 מטר בכביש משמאל לימין, שלא במעבר חציה, נפגעה מחזית הרכב ונזרקה לפניו. הרכב המשיך בנסיעה ונעצר במפרץ תחנת אוטובוס.

עפ"י הממצאים בזירת התאונה ובהסתמך על סימני ניגוב אבק על מכסה המנוע, קבע הבוחן שהחציה של הולכת הרגל הייתה משמאל לימין.

הבוחן ערך שחזור תאונת דרכים ועל פיו הגיע למסקנה כי מדובר בתאונה נמנעת.

עת/8 גב' ר' ק' - הנפגעת

העדה אינה זוכרת את התאונה. העידה דרך כתיבת תשובותיה בדף בשל קושי בדיבור.

התביעה הגישה:

ת/13 - תעודות רפואיות של הולכת הרגל

ת/14 - מזכר שערך רס"ר רועי ברלזון

ת/15 - ניסוי שדה ראיה שנערך ע"י קצין הבוחנים הארצי רפ"ק רומן ברונשטיין.

ת/16 - חוזר הדרכה 35/91 - זמן תגובת הנהג

ת/17 - עמ' 147 ו-176 - הערכת מהירות בהתבסס על פציעות הולכי רגל, עמ' 146 - הערכת מהירות בהתבסס על נזקי הרכב בכפוף להסתייגויות שפורטו (עמ' 49 ש' 23-24).

פרשת ההגנה -



מטעם ההגנה העידו לפי הסדר:

הנאשם -

סיפר שהגיע לנס ציונה, עיר מגוריו, לרחוב בו הוא גר, בשעה 13:20 בערך, עצר במעבר חציה, נתן לאנשים לעבור ואז פנה ימינה. אחרי 20-30 מטר ראה את הכביש "עמק השושנים" ממול ולא הבחין בשום אדם על הכביש, מכיר את הכביש, נוסע בו כל יום ומודע לסכנות שבו והסכנה העיקרית היא מצד ימין, משום שבצד זה חונות מכוניות ולכן היה צריך להיות מאוד זהיר ולא העלה על דעתו שמישהו יבוא מצד שמאל.

העיד שמדובר ב-2 נתיבים ובכל נתיב 2 מסלולים לפחות ובין 2 הנתיבים יש רחבה עם עצי דקל ודשא. סיפר שרצה לעבור לנתיב השמאלי על מנת להיכנס לכיכר בהמשך, כשתמרון שמאלה ראה את הולכת הרגל חוצה מצד שמאל ובלם אבל זה כבר היה מאוחר מדי.

הנאשם מניח שמהירות נסיעתו הייתה 40-45 קמ"ש, מדובר במהירות נסיעה סבירה באזור זה עם כביש בעל 2-3 מסלולים ואין לו סיבה להאט (עמ' 38 ש' 12-18).

מומחה הגנה: אינג' יואב קיץ -

באמצעותו הוגשה חוות דעת מומחה נ/3 -

המומחה קבע כי מסקנותיו של הבוחן מבוססות על שכל ישר ועל הנחות שרירותיות לרעת הנהג, תוך כדי התעלמות מספרות מקצועית, ממצאים אובייקטיביים ומהמציאות ויצאו שגויות. מהירות הנאשם עובר לתאונה לא חרגה מעבר למהירות המותרת והייתה סבירה לתנאי הדרך ושחזור נכון מראה כי בעת שהולכת הרגל ירדה לכביש מאי התנועה, התאונה הפכה להיות בלתי נמנעת מצידו של הנהג, אם המהירות עובר לתאונה הייתה 40 קמ"ש וקל וחומר אם הייתה 50 קמ"ש.

ההגנה הגישה:



דף הנחיה "מהירות חציית הולכי-רגל" - **נ/1**, חוזר הדרכה מס' 35/91 "חקירת תאונות דרכים זמן תגובת הנהג" - **נ/2**, עדותה של ענת כהן במשטרה (בתה של הולכת הרגל) בכפוף להסתייגות כי הדברים הינם עדות מפי שמועה - **נ/4**.

דין והכרעה -

לאחר ששמעתי את עדותם של עדי התביעה וההגנה, התרשמתי מהופעתם בפני ועיינתי במסמכים שהוגשו, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעל לכל ספק סביר את העבירות המיוחסות לנאשם ואנמק.

משמיעת ההוכחות עולה כי אין מחלוקת לגבי התרחשות האירוע, המקום, הזמן והנהיגה, אין מחלוקת אף לגבי כיוון הנסיעה, כיוון חציית הולכת הרגל משמאל לימין כשהיא חוצה מאי תנועה בנוי ושלא במעבר חציה.

עיקר המחלוקת הינה כי הנאשם אינו אחראי לתאונה, כי התאונה הייתה בלתי נמנעת וזאת לאור הממצאים של המומחה מטעם ההגנה אשר חולק על קביעתו של הבוחן.

אומר מיד, כי המומחה מטעם ההגנה הסכים עם מספר פרמטרים שקבע הבוחן כגון: מקדם החיכוך על פי מכשיר הוירקום של 0.755 (סעיף 2.3 לחו"ד), לגבי המרחק מאי התנועה ועד לפגיעה שהינו 4.6 מטרים, (ראה עמ' 42 ש' 6-8) וכן לגבי נתונים נוספים שיפורטו בהמשך.

לצורך שחזור התאונה הבוחן קבע את הנתונים הבאים:

שדה הראייה -

הבוחן קבע כי מהצומת המרומזרת ועד למקום חציית הולכת הרגל היה שדה ראייה פתוח למרחק של 83 מטרים. המרחק בין הנאשם להולכת הרגל כאשר היא החלה לחצות היה 57.5 מטרים.

הבוחן ביצע גם ניסוי נוסף, לבדוק מצב בו היה מצוי רכב בצד שמאל, שחוסם את שדה ראייתו של הנאשם וגם בתרחיש כזה קבע כי ניתן היה להבחין בהולכת הרגל שחוצה משמאל לימין.

הבוחן קבע כי "אם הנהג היה מגיב בזמן ובולם מרחק רב לפני מעבר הולך הרגל ומאחר ומדובר בהליכה רגילה של אשה מבוגרת היה נעצר מרחק של 23 מטרים לפני הולכת הרגל"

(ש' 2-3 עמ' 9) והוסיף כי "המרחק הנדרש לנהג לעצור במהירות של 45 קמ"ש הוא 23.65 מטרים" (ש' 5 עמ' 9) ומכאן שהתאונה הייתה נמנעת.

הבוחן הסביר כי אין משמעות אם הרכב הגיע מימין (מרחוב ויצמן) או מכיוון ישר, כי שדה הראייה הוא נרחב ודווקא כשמגיעים מצד ימין שדה הראייה אפילו משתפר (עמ' 11 ש' 6-7) לכן לא ביצע ניסוי בשנית.



"אותו מרחק וגם משפר אותו אם הוא מגיע מצד ימין" (עמ' 12 ש' 3)

עוד הוסיף כי מדובר באותו קו של החזית וכי אפשר להבחין בהולכת הרגל בדיוק אותו דבר, בין אם מגיעים מרחוב אחר ופונים ימינה לתוך הרחוב בו קרתה התאונה ובין אם מגיעים בקו ישר לתוך הרחוב בו קרתה התאונה.

כך שגם אם הנאשם הגיע מצד ימין והשתלב בכביש עמק השושנים ולא הגיע מכיוון ישר אין זה משנה,

"מבחינת שדה ראייה זה לא משנה אפילו עדיף מצד ימין כי רואים יותר טוב את הולך הרגל"

(עמ' 11 ש' 3-4) וכן, **"אין משמעות אם הגיע מימין או ישר כי שדה הראייה הוא נרחב. לא עשיתי לפי גרסת הנאשם. אין משמעות אם הגיע מראשון או ישר מימין שדה הראייה אפילו משתפר. קטע לפני הפגיעה מצביע איפה שעומד השוטר"** (עמ' 11 ש' 6-8)

המומחה טוען שנעשה ניסוי שדה ראייה כללי שאיננו רלוונטי לנסיעת הנאשם

"אזור כללי ניתן לראות, מבחן נראות לא נעשה. מבחן שדה ראייה באופן כללי לא רלוונטי" (עמ' 44 ש' 24)

יחד עם זאת, ציין שהולכת הרגל הייתה בטווח הראייה שלו וניתן היה לראות אותה רק לאחר שהיא ירדה ממנו ולא משנה אם הרכב הגיע בקו ישר או בזווית והסביר **"מבחינת קו החצייה שהוא העריך ואין בזה מחלוקת כאשר הולכת הרגל ירדה לכביש הרכב כבר חלף את ההתמזגות והיה בקו ישר כלפי הולכת הרגל.."** (עמ' 44 ש' 9-10)

"..בכל מקרה הולכת הרגל לא ניתן לראות אותה כשהיא נמצאת בפנים בתחום אי התנועה, כשהיא מגיעה לקצה אי התנועה ויורדת לכביש ניתן לראות אותה.." (עמ' 44 ש' 4-5), **"שברגע שהולכת הרגל ירדה הרכב היה במרחק של קו ראייה ישר, יכול להבחין מיד בעת שהיא נמצאת על אי התנועה"** (עמ' 44 ש' 12-13).

"אמרתי שאין מחלוקת שברגע שהולכת הרגל ירדה הרכב היה במרחק של קו ראייה ישר, יכול להבחין מיד בעת שהיא נמצאת על אי התנועה" (עמ' 44 ש' 12-13). עוד הוסיף כי **"אי אפשר להסיק שום מסקנה הוא אמר ממרחק של 83 מטרים ניתן לראות את קטע הכביש, ניתן, אין מחלוקת"** (עמ' 44 ש' 19-20).

"אין שום מחלוקת שבעת שהולכת הרגל ירדה לכביש הרכב היה במרחק של מספר עשרות מטרים ממנו ובכל מקרה באותו רגע זה היה בתחום שדה הראייה שלו" (עמ' 42 ש' 24-26)

ובכך הסכים המומחה עם קביעתו של הבוחן, כי ניתן היה להבחין בהולכת הרגל מרגע ירידתה לכביש וגם עם קביעתו כי אין זה משנה מאיזה כיוון בוצע ניסוי שדה הראייה.

הנאשם מסר כי הנפגעת עמדה בערך 50-60 מטר ממנו (עמ' 34 ש' 24-25) והעיד **"מצד שמאל, מבין**



עצי תמר. עצי תמר גבוהים, יש שם הרבה צמחיה שם. קשה מאוד... גם אם הייתה על הכביש

והייתי יכול לראות לא הייתי רואה כי זה בין עצים" (עמ' 35 ש' 6-7). אלא שהנאשם סותר את

גרסתו בכך על גבי **ת/5** (תמונה מס' 1) סימן היכן חצתה הנפגעת ועוד הוסיף שהנפגעת הלכה מהר

והוא פגע בה באמצע הכביש בין שני הנתיבים, הוא בלם ובסוף התקרב ימינה וכנראה לא הספיק

לעצור.

מקום האימפקט -

אין חולקים שלא נקבע מקום מדויק של האימפקט, הבוחן ציין כי הנאשם לא ידע היכן פגע בהולכת הרגל והיכן היה האימפקט. אולם, ציין שהנאשם הצביע היכן הולכת הרגל **"הנאשם לא ידע להגיד איפה פגע בה. שאלתי את זה בחקירה שלו"** (עמ' 13 ש' 11).

הבוחן קבע את מקום האימפקט המוערך **(ת/10)** כ-7 מטר מכיוון תחנת האוטובוס (עמ' 13 ש' 6) ולפי מקום הימצאות החפצים של הולכת הרגל לאחר הפגיעה וכיוון חציית הולכת הרגל לפי הצבעת הנהג **ת/2** ש' 6 **"רצה לי אישה משמאל לימין מאי תנועה בנוי היכן שהצבעתי לך אתה הבוחן מהעץ דקל באי תנועה בנוי וחצתה"**. הבוחן סימן באיקס על גבי **ת/5**, (תמונה 1) את מקום החציה של הולכת הרגל ובתמונה 2 את מקום האימפקט עליו הצביע הנאשם.

ב-ת/4 ציין הבוחן מרחק חציה גלוי 4.6 מטרים ונוכח נתונים אלה קבע הבוחן את אזור האימפקט המוערך.

המומחה אימץ את קביעתו של הבוחן שהפגיעה התרחשה 4.6 מטרים מאי התנועה **"..הנאשם בהצבעתו בשטח הצביע מהו המרחק מאי התנועה עד לפגיעה, יצא 4.6 מטרים, הבוחן הסתמך על הצבעה הזאת ואני קיבלתי את הנתון הזה שמרחק החציה מאי התנועה עד לנקודת הפגיעה הוא אכן 4.6 מטרים..."** (עמ' 42 ש' 6-8).

עולה כי הבוחן קבע את אזור האימפקט על פי נתונים אובייקטיביים והצבעת הנאשם בשטח ובהתאם לכך הנני מקבלת את קביעתו של הבוחן.

אציין, שב"כ הנאשם בסיכומיה העלתה טענה שעפ"י דו"ח פעולה שנערך ע"י שרון סיגלית, נלמד כי עדת הראיה שירלי מסרה את תיקה ומכשירה הסלולרי של המעורבת, אולם הבוחן לא מצא לנכון להפנות שאלות לשירלי, לעניין מקום הימצאות אותם ממצאים.

אולם, לא הובא בפני דו"ח הפעולה של שרון סיגלית, היא לא הוזמנה למתן עדות, הבוחן אף לא נחקר בעניין זה ונתונים אלה אף לא עולים מהודעתה של עדת התביעה שירלי לביא במשטרה.

קצב הליכת הולכת הרגל -



בהתאם לחוזר ההדרכה, קבע הבוחן שקצב ההליכה לאדם מעל גיל 70 הוא בין 1.3 ל-1.6 מטר לשנייה, מאחר וגילה של הנפגעת הוא 80, קבע הבוחן קצב הליכה יותר איטי, של 1.3 בשל כך שמדובר בהולכת רגל שגילה גבוה מהגילאים שבטווח האמור ב-4/ת. **"גיל 80 זה הליכה יותר איטית לכן נתתי רף עליון של הליכה רגיל שזה נוסק ל-1.3 לרף תחתון של גיל 70"** (עמ' 16 ש' 4-5)

על פי הנתונים הנ"ל קבע הבוחן שהולכת הרגל עוברת מטר בשנייה.

המומחה מטעם ההגנה טוען כי מהירות החציה האמתי של הולכת הרגל לצורכי שיחזור חייב להיות 1.6 מטר לשנייה, כך שזמן חציית הולכת הרגל מאי התנועה ועד לפגיעה היה 2.87 שניות.

במהלך חקירתו הנגדית, אישר הבוחן כי בקצב הליכה של 1.6, זמן שהיית הנפגעת בכביש היה 2.87 שניות אולם ציין כי גם אם קצב ההליכה היה 1.6 התאונה הייתה נמנעת והנאשם היה נעצר במרחק של 12.22 מטר (עמ' 22 ש' 4-10).

מהירות נסיעת הנאשם -

את מהירות הנסיעה קבע הבוחן לפי גרסתו של הנאשם, שנסע במהירות של בין 40 ל-45 קמ"ש **"אני נהגתי במהירות בערך 40-45 קמ"ש" ת/שורה 7-8** וכן בעדותו בעמ' 38 ש' 12-13.

על פי ההנחיות של מחלקת ההדרכה של מחלקת התנועה, קבע הבוחן מהירות נסיעה של 45 קמ"ש לטובת הנאשם. הבוחן אף ציין כי גם במהירות של 40 קמ"ש הייתה נמנעת התאונה (עמ' 19 ש' 4-9).

מומחה ההגנה מנגד, אינו מקבל את קביעתו של הבוחן כי לטענתו היא מסתמכת על אמירה ואין כל ממצא אובייקטיבי כדי להסתמך עליו. המומחה טוען כי על פי מחקרים וספרות מקצועית, ניתן להעריך מהירות לפי הנזק שנגרם לרכב כתוצאה מהפגיעה בהולכת הרגל. לפי זה, מגיע המומחה למסקנה כי מהירות של 20 קמ"ש בעת הפגיעה גורמת למעיכות, מכה קלה בחלק קדמי של מכסה מנוע והולך רגל לא מועלה על מכסה המנוע אלא נהדף לכביש ונופל. לטענתו, זה ממצא אובייקטיבי וזאת בניגוד להרגשה סובייקטיבית של הנהג.

"נזק ברכב תואם למהירות הכי קרובה ל-20 קמ"ש בעת הפגיעה, אפשרות שבעת הפגיעה הייתה 40 או 50 קמ"ש לא מתיישבת עם חומר המקצועי...." (עמ' 47 ש' 11-13). המומחה מפנה לחוברת שנת '96 עמ' 62-29 וחוברת 2016 עמ' 174-175.

עוד טוען המומחה, כי לא ניתן לקבוע את מהירות הרכב לפי פגיעות הגוף שנגרמו להולך הרגל והטבלאות בת/17 הן הערכה בלבד ולא קביעה "ש. מציגה לך את עמודים 146, 176 ו-147 - הנושא של העמודים האלה זה הערכת מהירות בהתבסס על פגיעות הולכי רגל. ת. לצורך קביעה לא. הערכה כי יש מקרים כאשר מהנפילה במקום יכול אפילו להיהרג יכול להיות מצב קשה בפגיעות מנוריות בן אדם נזרק ל-30 מטר. בעמודים קבוע לעניין הערכה והשאלה הייתה לעניין הקביעה" (עמ' 49 ש' 9-13).

אין בידי לקבל את קביעתו של המומחה.



קביעתו של הבוחן ביחס למהירות, נעשתה לפי ממצא ממשי שמסר הנאשם עצמו שהוא זה שנהג ברכב ולא לפי טבלה שטוען לה המומחה. קביעתו של הבוחן התבססה על עדותו של הנאשם "ש. לפני מעבר החציה היית בעצירה מוחלט ואז התחלת להאיץ עד לפגיעה. באיזה מהירות היית? ת. אני מניח 40, 45" (עמ' 38 ש' 12-13) ואף מתחזקת עם האמור בת/16 המתייחסת לנזק ברכב לפי המהירות, שם נקבע בצורה מפורשת שמהירות של בין 40 ל-50 קמ"ש גורמת לשקעים ברורים בגוף הרכב, "כיפופים מוגדרים בברור על חלקי הרכב" כפי שניתן לראות בתמונות של רכבו של הנאשם.

לא נשמט מעיוני כי לצד תמונה מספר 8 נכתב הסבר: "מבט אל חזית נזק במכסה מנוע מלפנים לאחר ניפוח שמשה" אולם, ניתן לראות בברור בתמונת הרכב כי אין ניפוח שמשה ולא רואים זאת באף תמונה והנני מסכימה עם המומחה כי מדובר ברישום שגוי שייתכן והועתק בטעות. בפועל, ועל פי הנתונים שהובאו בפני אין ניפוח שמשה.

זמן תגובה של הנאשם -

הבוחן קבע שזמן תגובתו של הנאשם הוא 1.05 שניות (0.75 + 0.3 זמן תגובת מערכת).

המומחה מנגד קבע כי זמן התגובה עמד על 1.5 כאשר זמן זה כולל את זמן התגובה של הנהג העומד על 1.2 וזמן תגובת מערכת של 0.3 תוך אזכור רע"פ 1355/12 שם נקבע שזמן תגובה סביר הוא 2.15 שניות וזאת בהתאם לקביעתם של 3 המומחים.

אומר מיד שאין בידי לקבל קביעתו של המומחה מהנימוקים הבאים:

- בחוזר הדרכה 35/91 - נ/2, נקבע כי זמן התגובה במצבים בו הנהג יכול לצפות את הסכנה הוא 0.75 ובמצבים בהם הנהג מופתע זמן התגובה הוא 1.1-1.2.

באותו חוזר, קיימים ערכים אחרים במידה והתאונה אירעה בלילה, לפני צומת מרומזר, מצבים מורכבים כגון עקיפה או מצב בו רכב נוסע ממול בניגוד לתנועה, כאשר לכל הערכים האלה יש להוסיף זמן תגובת מערכת לפי סוג מערכת הבלמים.

התביעה צירפה לתמיכת קביעתו של הבוחן את ת/15, "עריכת ניסוי שדה ראיה בחקירת תאונות דרכים" ושם צוין בעמ' 8-9:

"בחוזר הדרכה של מחלקת התנועה, משטרת ישראל מס' 35/91 "חקירת תאונות דרכים-זמן תגובת הנהג" המסתמך על ספרות מקצועית בתחום זה, ניתנה התייחסות לקביעת זמן תגובה במצבים שונים, במקרים בהם רמת המוכנות והדריכות של הנהג הינה גבוהה (לדוגמא בכביש בו מתנהלת תנועת כלי רכב, בכביש שעובר באזור הומה אדם, באזור מואר היטב וכד') במקרים כגון אלה לצורך שחזור התאונה, כשזמן התגובה אינו ידוע, יש להשתמש בזמן תגובה מינימאלי של הנהג שהינו בממוצע 0.75 שניות ובנוסף יש להוסיף את זמן תגובה של מערכת הבלימה (0.3 שניות במערכת בלימה הידראולית). במקרים בהם קיימת אי מוכנות הנהג לסכנה שתתרחש לפניו בדרך לדוגמא, חציית הולך רגל בכביש בינעירוני מהיר, המצאות מכשול בכביש בו הוא לא אמור להימצא וכדומה הזמנים המחושבים כזמני תגובה יהיו בערכים הגדולים עד כ-50% מזמן התגובה



הרגיל (המינימאלי) הצפויה".

גם כאן קיימים ערכים אחרים, במקרה של תגובה בשעות לילה, הפתעה, סנור.

הבוחן ציין כי במקרה דנן, אין מדובר על מצב בו הנהג מופתע, לאור מקום התאונה, אור יום ושמדובר ברחוב מרכזי ואדם סביר יכול לצפות שהולכי רגל יחצו שלא במעבר חציה (עמ' 19 ש' 25-29, עמ' 20 ש' 3-5).

המומחה מטעם ההגנה מפנה **לרע"פ 1355/12**, שם ביהמ"ש עליון קבע, כי זמן תגובה סביר הוא 2.15 שניות בהתאם לקביעתם של 3 המומחים, אלא ששם היה מדובר באירוע חריג, בלתי צפוי שהתרחש לפנות בוקר (שעה 03:00), בכביש מהיר שבו המהירות המותרת היא 90 קמ"ש להבדיל מהמקרה שלפנינו.

יחד עם זאת, ראוי להזכיר מקרה דומה למקרה שלפנינו בו אישר ביהמ"ש עליון את קביעתו של ביהמ"ש קמא, בו נגדע כבן 82 עת שחצה את הכביש כ-10.8 מטרים אחרי מעבר חציה, מכיוון אי תנועה בנוי. שם נקבע **"כי בירידת הולך הרגל מאי תנועה לכביש לא היה יסוד של הפתעה, שבגינה יש להאריך את זמן התגובה"** (רע"פ 4180/07 "גאוי גאוי נ' מדינת ישראל").

כמו כן בעפ"ת (נצ') 37444-06-18 "יניב קומא נ' מדינת ישראל", אישר ביהמ"ש מחוזי קביעתו של ביהמ"ש קמא **"כך גם אשר לטענה בדבר "הפתעה", שעה שאינה רלבנטית ביחס לנסיבות האופפות את ההתרחשות מושא הערעור כאן; שכן, המערער לא אמר היה - אובייקטיבית - להיות מופתע מהימצאותה של המנוחה בנתיב הנסיעה שלו בתוך מתחם ושטח שהוא בנוי ומאוכלס"**.

יתרה מכך, הנאשם עצמו מסר כי גר באזור, מכיר את הכביש, נוסע בו כל יום ומודע לסכנה שבו, כשהסכנה העיקרית מצד ימין וצריך להיות מאוד זהיר. **"..כן. זה כביש מוכר, זה כביש שאני נוסע בו כל יום. אני מודע לסכנות שבו"** (עמ' 33 ש' 15-16) וכן, **"..אני מודע לקושי בנהיגה בצד ימין משום שבצד ימין יש הרבה כלי רכב חונים ומידי פעם יוצא מישהו לכיוון הרכב שלו כדי להיכנס לתוך הרכב, ולכן הייתי צריך להיות מאוד זהיר לצד ימין דווקא.."** (עמ' 32 ש' 14-16).

מכל הנימוקים מצאתי לקבל את קביעתו של הבוחן אשר מסתמך על ידע מקצועי, ספרות, הנחיות וחוזרים ותואם את הפסיקה בעניין.

סימני בלימה -

ב"כ הנאשם מעלה בסיכומיה (פסקה 27) טענות בעניין בלימה/סימני בלימה שלא נבדקו אלא

שמעיון בסעיף 10 לחוות דעתו של הבוחן, עולה כי התייחס במפורש **"לא נמצאו בזירה סימני בלימה**

וסימני חיכוך נוספים". הנאשם עצמו מסר כי היו סימני בלימה בגלל שזה רכב חדש **"ש. הבוחן**

שהגיע למקום אומר שלא היו סימני בלימה של הרכב. ת. זה רכב חדש. הבלימה היא בלימה



מיידית. אין שום סיבה שיהיו סימני בלימה. בלמתי ובלמתי, זהו" (עמ' 37 ש' 19-21).

מכל הנימוקים מצאתי כי עדותו של הבוחן הייתה מקצועית, אחראית, הסתמך על עדותו של הנאשם, הספרות המקצועית, הממצאים בזירה, הפסיקה, בדק את כל התרחישים האפשריים.

עוד אוסיף כי גם אם לנפגעת רשלנות מצידה אין בה כדי לנתק את הקשר הסיבתי,

ע"פ 8827/01 "ישראל שטרייזנט נ' מדינת ישראל", נז(5) 506 (2003) **"הנה-כי-כן, רשלנות חמורה מצדו של הנפגע, ואפילו מעשה התאבדות - באשר הם - אין בהם כדי לנתק קשר סיבתי-משפטי שבין מעשה לבין תוצאה. השאלה היא - לעולם - שאלת הצפיות הראויה, וביתר דיוק: קביעת גדריה של חובת הצפיות הראויה".**

תד (י-ם) 6625-08-13 "מדינת ישראל נ' יעקב זדה", **"ברע"פ 9426/03 ינון שעובי נ' מדינת ישראל - שם עמד הולך רגל על אי התנועה לא במעבר חצייה ונקבע כי היה על הנאשם לצפות שכשם שחצה את חלקו הראשון של הכביש לא במעבר חצייה כך יעשה גם לגבי חלקו השני ובנסיבות הענין התנהגות אפשרית רשלנית של הולך הרגל היתה התנהגות צפויה. עוד נקבע שם כי התנהגות כזו של הולך רגל אינה יכולה להיות גורם המנתק את הקשר הסיבתי בין החובות המוטלות על נהג ברכב לבין פגיעה בגוף או ברכוש.**

הולך רגל שחוצה מעבר חציה באור אדום מחדלו זה צפוי יותר מזה שחוצה במקום אסור ואף על פי כן מצא בית המשפט כי קיימת חובת זהירות גם כלפי האחרון".

לאור כל האמור לעיל, הנני קובעת כי התביעה הוכיחה מעל לכל ספק סביר את העבירות המיוחסות לנאשם, על כן, מרשיעה את הנאשם בעבירות המיוחסות לו בכתב אישום.

ניתנה היום, י' אלול תשע"ט, 10 ספטמבר 2019, בהעדר הצדדים.