



תת"ע 13391/01/19 - מדינת ישראל נגד טל בר נור

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

תת"ע 13391-01-19 מדינת ישראל נ' טל בר נור
בפני כבוד השופט אריה זרזבסקי

בעניין: מדינת ישראל
נגד
טל בר נור
המאשימה
הנאשמת

הכרעת דין

כנגד הנאשמת הוגש כתב אישום לפיו, ביום 20.8.2018 סמוך לשעה 19:05, בצומת הרחובות ז'בוטינסקי וביאליק ברמת גן, נהגה ברכב ונכנסה לצומת מבלי שהיה ביכולתה לעבור ולהמשיך בנסיעה אל מחוץ לצומת ללא הפרעה לתנועה, בניגוד לתקנה 65 לתקנות התעבורה התשכ"א-1961.

במקור קיבלה הנאשמת הודעת תשלום קנס אולם היא בחרה שלא לשלם את הקנס כיוון שכפרה במיוחס לה.

ביום 22.5.2019 מסרה הנאשמת כפירה מפורטת. לדבריה היא חצתה את הצומת באור ירוק כאשר הגיעה מרחוב ביאליק ממערב למזרח, נתנה זכות קדימה להולכי רגל ואז התנועה מכיוון רחוב ז'בוטינסקי לרחוב ביאליק היא זו שיצרה צוואר בקבוק ויצרה פקק תנועה. לדבריה, ברגע שיצאה ברמזור מהצומת, הצומת היה פנוי לחלוטין. הנאשמת ביקשה לקבוע את התיק להוכחות.

מטעם התביעה העיד השוטר **רס"ב שלומי טרבולוס** (להלן: "**ע.ת.1**"). עדותו נתמכה רובה ככולה על הדו"ח אשר רשם ביום המקרה - ת/1. בנוסף, העד הגיש דוח משוכתב - ת/2 אשר נכתב עקב העובדה כי הכתב בת/1 היה קשה לקריאה. תאריך כתיבת הדוח המשוכתב, ת/2 הוא 11.3.2019.

בעת עדותו בבית המשפט התבקש ע.ת.1 לשרטט תרשים (ת/3) המראה את הצומת בו נעברה לדבריו העבירה, את נתיבי התנועה בצומת ואת מיקום רכבה של הנאשמת. כמו כן הוא התבקש לסמן בתרשים את מקום עמידתו בעת שצפה בעבירה.

בחקירה ראשית התבקש העד להסביר תיקון אשר ערך בדוח המשוכתב עקב טעות קולמוס. כמו כן הוא נשאל וציין כי הוא מכיר היטב את הצומת בו ביצע את האכיפה וציין כי הנאשמת חסמה את נתיב התחבורה הציבורית של רחוב

ז'בוטינסקי ממערב למזרח בעת שנעצרה בתוך הצומת.

בחקירה נגדית עומת העד מספר פעמים עם כיווני הנסיעה ברחובות ביאליק וז'בוטינסקי וכן עם מספר הנתיבים ברחוב בו נסעה הנאשמת. העד ציין כי רחוב ביאליק אינו ישר וכי הכיוון בו משתנה כך שבצומת בו נעברה העבירה לדבריו, רחוב ביאליק הוא בכיוון צפון דרום ואילו רחוב ז'בוטינסקי הוא בכיוונים מזרח מערב. לשאלת בא כח הנאשמת השיב העד כי הוא צפה ברכבה של הנאשמת ממרחק כ-30 מטרים, ולא יותר מארבעים מטרים להערכתו. עוד הוא ציין בחקירה הנגדית כי רכבה של הנאשמת נעצר בצומת כשלושה עד ארבעה מטרים לפני מעבר החציה החוצה את רחוב ביאליק מדרום לצומת.

העד נשאל בחקירה הנגדית על התנועה מרחוב ז'בוטינסקי ימינה בצומת לכיוון רחוב ביאליק ואישר כי אכן ישנו נתיב השתלבות אך ציין כי נתיב זה וחובת מתן זכות הקדימה המופיע בו, תמרור ב-36 אינו רלוונטי כיון שהוא עסק בצפייה ובאכיפה של הנעשה בתוך הצומת עצמו.

מטעם ההגנה העידו הנאשמת ואמה.

הנאשמת, בחקירה ראשית העידה כי היא נסעה ברכב עם אמה ועם אחיה אשר ישב במושב האחורי. לדבריה היא נסעה ברחוב ביאליק מכיוון תל אביב לכיוון גבעתיים וכאשר היא הגיעה לצומת הרחובות ביאליק וז'בוטינסקי הרמזור היה אדום והיא עצרה בנתיב הימני כאשר רכבה הוא השני מהצומת, כלומר לפנייה היה רכב אחר שעצר ברמזור. בעדותה מסרה הנאשמת כי כאשר האור ברמזור התחלף לירוק התנועה החלה לזרום. לדבריה הצומת היה פנוי לחלוטין והיא התקדמה בנסיעה אולם לאחר מכן אמרה כי הרכב שהיה לפנייה עצר על מעבר החציה שלפני היציאה מהצומת כך שהיא עצרה את רכבה מאחורי הרכב שלפניה. לטענתה העצירה היתה עקב פקק שנוצר מהשתלבות התנועה מכיוון רחוב ז'בוטינסקי לרחוב ביאליק. לשאלת בא כוחה ענתה הנאשמת כי כאשר היא חצתה את קו העצירה בכניסה לצומת, הצומת היה פנוי לחלוטין.

בחקירה נגדית ציינה הנאשמת כי היא מכירה את הצומת היטב ויודעת כי הוא בעייתי ושיש בו עומסים. לשאלת באת כח המאשימה אישרה הנאשמת כי היא נכנסה לצומת ונסעה מאחורי הרכב שהיה לפנייה. הנאשמת חזרה וטענה כי נסעה רק כשראתה שהצומת פנוי אך גם אמרה שנסעה ישר אחרי הרכב שהיה לפנייה וכאשר הוא נעצר היא עצרה מאחוריו. היא גם טענה כי לא חסמה את נתיב התנועה אך הוסיפה כי עם סטייה קלה ניתן היה להמשיך בנסיעה לתנועה ברחוב ז'בוטינסקי. כאשר באת כח המאשימה עימתה אותה עם הצורך לסטות כדי לעבור את רכבה אשר חסם את התנועה היא טענה שוב שלא חסמה את הנתיב.

מטעם ההגנה העידה גם אמה של הנאשמת, **גב' חיה בר נור** (להלן: **ע.ה.2**). העדה העידה כי הגיעה עם בתה ברכב מתל אביב לגבעתיים. כאשר הרמזור בצומת התחלף לירוק הן חצו את הצומת שהיה פנוי לחלוטין. לפני שהגיעו למעבר החציה בצדו השני של הצומת הרכב אשר היה לפנייה עצר ואז גם הן עצרו מאחוריו ואז עצר אותן השוטר וטען שהן עברו בצומת עמוס.

בחקירה הנגדית, לשאלת באת כח המאשימה טענה העדה כי לא דברה על האירוע עם בתה לפני הדיון בבית המשפט,

כדבריה: "לא יצא לנו, היא לא גרה אתי." לשאלת באת כח המאשימה חזרה העדה וציינה כי הרכב בו נהגה בתה עצר בסמיכות למעבר החציה אך לא הגיע אליו כיון שרכב אחר עצר על מעבר החציה.

דין והכרעה

1. תקנה 65 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 מורה כך:

"לא ייכנס נוהג רכב לצומת או למפגש מסילת ברזל אלא אם ביכלתו לעבור ולהמשיך בנסיעתו ללא הפרעה, גם אם תמרור הכוונה (רמזור) מתיר כניסה לצומת או למפגש כאמור."

מיום 1.7.1970

תק' (מס' 3) תש"ל-1970

ק"ת תש"ל מס' 2501 מיום 1.1.1970 עמ' 714

הוספת תקנה 65

מיום 16.9.1971

תק' (מס' 4) תשל"א-1971

ק"ת תשל"א מס' 2746 מיום 16.9.1971 עמ' 1658

65. לא ייכנס נוהג רכב לצומת אלא אם ביכלתו לעבור ולהמשיך בנסיעתו ללא הפרעה גם אם תמרור הכוונה (רמזור) מתיר כניסה לצומת.

מיום 30.3.1980

תק' (מס' 3) תש"ם-1980

ק"ת תש"ם מס' 4107 מיום 30.3.1980 עמ' 1260

65. לא ייכנס נוהג רכב לצומת או למפגש מסילת ברזל אלא אם ביכלתו לעבור ולהמשיך בנסיעתו ללא הפרעה גם אם תמרור הכוונה (רמזור) מתיר כניסה לצומת או למפגש כאמור.

2. עמדות הצדדים חלוקות בשתי עובדות.

האחת - מקום עצירת רכבה של הנאשמת והאם רכבה חסם את נתיב התנועה הציבורית בציר ז'בוטינסקי ממערב למזרח.

השניה - האם נעברה עבירה בכך שהנאשמת נכנסה לצומת כאשר הרמזור היה ירוק מבלי שוויידיאה שתוכל לעבור את הצומת ולפנותו לפני חילוף האורות ברמזור.

1. בעניין היסוד העובדתי של מקום עצירת רכבה של הנאשמת וחסמת נתיב התנועה הציבורית, בנסיבות העניין, לאחר ששמעתי את העדויות ובחנתי את הראיות, אני מעדיף את עדות השוטר לאחר שנמצאה מהימנה בעיניי. עד התביעה תיאר באופן מפורט את נסיבות העבירה כפי שעולה מהדו"ח ומהסקיצה המפורטת תוך התייחסות לכל רכיבי העבירה, כולל מיקום מעבר החציה, מיקום רכבה של הנאשמת, מיקום נתיב התחבורה הציבורית, מסלול נסיעת הנאשמת, מקום עמידת השוטר, והכל עובדות הרלוונטיות לאישום.

2. עדויות הנאשמת ואמה, על אף שמחד גיסא, נשמעו דומות בניסוחן באופן המעלה תהיה ומאידך גיסא,

התגלו בהן גם סתירות, לא רק שאינן סותרות את עדותו של עד התביעה אלא אף מחזקות אותה.

3. יתרה מזאת, הנאשמת אישרה בעדותה בבית המשפט כי נכנסה לצומת בנסיעה כשהיא צמודה לרכב שלפניה, דבר הסותר את אמרתה כי הצומת **"היה פנוי"**.

4. באשר לעניין השאלה אם המעשה בנסיונות שתוארו מהווה עבירה על תקנה 65 לתקנות התעבורה, תשכ"א - 1961, בא כח המאשימה, הסנגור המלומד הציג בפני בית המשפט שתי פסיקות אשר לדבריו, אם נסתמך עליהן, כי אז אין לראות במעשיה של הנאשמת עבירה.

5. עם כל הכבוד, איני מקבל טענות אלו ואפרט להלן:

6. בעניין **תת"ע (י-ם) 1046-12-11 מדינת ישראל נ' דוד רונן** התייחס כבוד השופט אברהם טננבוים בבואו לזכות את הנאשם לשתי עובדות. האחת, כי בעת שנאשם היה בתנועה בתוך הצומת הוא נאלץ לבלום בפתאומיות כמצוטט: **"... סיבת הבלימה היא שרכב שנסע במסלול שפונה שמאלה חתך על אי תנועה ולא אפשר לנו לחצות את הצומת..."**. כלומר, לא מדובר בנהג אשר נכנס לצומת מבלי שווידא שיוכל לגם לצאת ממנו ולפנותו אלא מדובר בנהג אחר אשר ביצע עבירה וחתך את נתיב הנסיעה של הנאשם ושל רכב נוסף שנסע לפניו והוא הגורם לבלימה ואי פינוי הצומת.

7. בנוסף, כבוד השופט טננבוים התייחס למבנה הצומת שהוא בעייתי ביותר וזאת עקב בניית מסילת הרכבת הקלה אשר עוברת בתוך הצומת בין נתיבי המכוניות והפכה את הצומת המדובר למורכב ביותר וכדברי כבוד השופט: **"...נציין כי מאז הקמתה של הרכבת הקלה, בהרבה מהצמתים בירושלים, יש מסילות רכבת, עובדה זו שכשלעצמה מחייבת את הגופים האמונים על תכנוני הצמתים לנקוט במשנה זהירות. ברור לכולנו כי יש צורך בתכנון הצמתים באופן הבטוח ביותר לציבור המשתמשים בו. יודגש כי הסיכון בכניסה לצומת בו עוברת מסילת ברזל הינו רב לעין ערוך מצומת רגיל. ועל הגופים האמונים ליתן דעתם על כך."**

8. אין הדבר דומה כלל ועיקר לעניין שבפנינו. בענייננו מדובר בצומת רגיל, ללא מסילות ברזל החוצות אותו ועל אף כי בשעות מסוימות קיים עומס תנועה בצומת זה, מדובר בצומת רגיל בעל מבנה רגיל ולא **בעייתי** כפי שתואר ואיני רואה מקום להצדיק אי פינוי הצומת בעת הנסיעה עקב מבנה הצומת.

9. באשר לטענה כי הנאשמת לא יכולה היתה לצפות את האפשרות שהתנועה תיעצר וההפניה **לת"פ 34858/97**, איני מקבל את הפרשנות לתקנה 65 כפי שהוצגה. הרישא לתקנה קובע בפירושו: **"לא ייכנס נוהג רכב לצומת או למפגש מסילת ברזל אלא אם ביכולתו לעבור ולהמשיך בנסיעתו ללא הפרעה..."**. וראה לעניין זה גם **ע"א 586/84 פ"ד מג"ד (1) 137**, שם התייחס כבוד השופט מ. בייסקי לחובה לציית לתקנה זו ולהכנס לצומת רק אם ניתן להמשיך ולעבור בו ללא הפרעה. כלומר, הנהג צריך לצפות את המשך הנסיעה ולוודא כי אכן ניתן להמשיך בנסיעה גם אחרי הצומת, שאם לא כן, אל לו להתחיל בנסיעה לתוך הצומת כאשר אינו יודע אם יוכל להמשיך ולסיימה. מטרת המחוקק בתקנה תקנה זו היתה בדיוק לתת מענה לבעיה של חסימת צמתים והפרעה לתנועה ומניעת היווצרות פקקי תנועה בתוך צמתים בשעות עומס.

10. לאור כל האמור לעיל, בית המשפט אינו מקבל טיעון זה וקובע כי הנאשמת, בנהיגתה

נכנסה לצומת כאשר הצומת אינו פנוי, ואכן עברה על תקנה 65 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961.

בהסתמך על כל העדויות אשר הובאו בפני, אני מרשיע את הנאשמת בעבירה המיוחסת לה בכתב האישום.

זכות ערעור כדין.

ניתנה היום, י"ד שבט תש"פ, 09 פברואר 2020, במעמד הצדדים.