



גמ"ר (תל-אביב-יפו) 229-11-11 - מדינת ישראל נ' עפר אטיאס

גמ"ר (תל-אביב-יפו) 229-11-11 - מדינת ישראל נ' עפר אטיאס

גמ"ר (תל-אביב-יפו) 229-11-11

מדינת ישראל

נגד

עפר אטיאס

בית משפט השלום בשבתו כבית משפט לתעבורה בתל-אביב-יפו

[19.05.2013]

כב' השופט שמואל מלמד

הכרעת דין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום לפיו בתאריך 4.8.11 בשעה 13:03 או בסמוך לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי ברחוב מנחם בגין בת"א מכיוון דרום לצפון והתקרב לצומת עם רחוב פרשת הדרכים.

באותה עת נהגה רויטל צרפתי ז"ל (להלן: המנוחה) בקטנוע ברחוב פרשת דרכים מכיוון מערב למזרח והחלה לפנות שמאלה בחסות האור הירוק.

הנאשם התקרב לצומת, כאשר ברמזור בכיוון נסיעתו דלק אור אדום, נכנס לצומת במהירות גבוהה, לא הבחין במנוחה והשניים התנגשו כאשר כנף שמאל של רכבו פגעה בדופן ימין של הקטנוע.

כתוצאה מהתאונה נגרמו למנוחה פציעות מרובות שגרמו למותה.

הנאשם הואשם בעבירה של גרימת מוות ברשלנות לפי סעיף 304 לחוק העונשין התשל"ז - 1977 ביחד עם סעיפים 40 ו-64 לפקודת התעבורה [נוסח חדש], התשכ"א - 1961.

הנאשם כפר באשמה ונשמעו ראיות בתיק.

מטעם התביעה העידו העדים הבאים:

1. אורנה בר זיו - שוטרת סיור שהגיעה למקום.

ע"פ הדו"ח אותו ערכה, עולה כי השוטרת הגיעה למקום לאחר קרות התאונה, בשעה 13:51.

ע"פ רישומיה הרכב הפרטי הוזז בטרם הגיעה למקום כ- 40 מ' ממקום התאונה. הקטנוע היה זרוק באמצע הכביש.

הנאשם אמר לשוטרת במקום "נסעתי על מנחם בגין לכיוון רמת גן, נסעתי אחרי כמה רכבים, נראה לי, אני מבולבל".

2. יואב אטל - בוחן באת"ן ת"א



הגיע לעזור לבוחן תנועה במקום, וגבה את הודעת הנאשם. העד העיד כי הרמזורים היו תקינים, יחד עם זאת, יצוין כי העד לא ערך שום מזכר על כך.

3. מורן אינפלוס

לדבריה, ביום התאונה הגיעה מרחוב בגין לכיוון פרשת דרכים (העדה נסעה בכיוון נסיעתו של הנאשם), משהתקרבה העדה לצומת, רכובה על קטנוע. ראתה אור אדום ושמעה "פיצוץ". העדה התקרבה לקו הצומת, שם עמדה. הארגז הקטנוע של המנוחה עף לכיוונה. העדה הייתה במרחק של שני רכבים מקו העצירה עת הבחינה באור האדום ברמזור. הרמזורים היו תקינים, לדבריה, לא הבחינה בצבע אחר ברמזור. העדה סימנה על התרשים (ת/6) את מיקומה בשעה שהבחינה באור האדום. העדה העידה כי בשעה שהגיעה לקו העצירה "דברים עפו באוויר מכיוון מרכז הצומת" וזאת כשהיא עומדת על קו העצירה (עמוד 5 שורה 5 לפרוטוקול). העדה הוסיפה כי היא לא ראתה את רגע ההתנגשות. אך, ראתה את המנוחה עפה באוויר ואת ארגז האופנוע שלה עף. הקטנוע של העדה נפגע בפגוש הקדמי בצד שמאל, כתוצאה מפגיעת ארגז האופנוע של המנוחה באופנוע של העדה (הודעת העדה הוגשה לביהמ"ש).

4. רמי לסרי

העד אשר עלה, לדבריו, מארלוזורוב צפון והגיע לנתיב הימני השני לכיוון תחנת הרכבת (העד נסע ממול לכיוון נסיעת המנוחה, כשמשמאלו הגיע הנאשם) עמד ראשון בשורה, וראה רכב המגיע מכיוון דרום במהירות. העד ראה את רכבו של הנאשם נוסע במהירות, הבחין באוטובוס המחל בנסיעה, הבחין כי הנאשם לא עמד לעצור. הרכב נכנס לצומת. המנוחה אשר הייתה במסלול הימני ביותר עקפה את האוטובוס שהיה לפניו, המשיכה בנסיעה ישר לתוך הצומת והתנגשה ברכב הנאשם. בהודעתו במשטרה אמר העד כי ראה שבכיוון נסיעת המנוחה החלו לנסוע רכבים, והתנועה החלה להתקדם שעה שראה את הנאשם נכנס לצומת במהירות גבוהה.

5. נדב פרידמן

נסע ברכב בנתיב הימני ביותר מכיוון דרום לכיוון צפון (כיוון נסיעת הנאשם). משהתחלף הרמזור לכתום, העד ציין כי נעצר וכך גם הרכבים משמאלו. הבחין העד ברכב שהגיע משמאלו במהירות גבוהה הממשיך בנסיעה רצופה ישר. בנוסף, הבחין העד באופנוע ואוטובוס שהחלו בנסיעה. האופנוע היה קצת לפני האוטובוס. העד הבחין ברכב שהגיע במהירות גבוהה מכיוון הנסיעה שלו, נכנס במהירות לצומת ופוגע באופנוע. וכן בחפצים עפים לכל הכיוונים: קסדה מתגלגלת, ארגז של האופנוע שעף. העד העיד כי כאשר, נעצר בכתום הוא לא חצה את הצומת למרות שלפעמים הוא עושה זאת, כיוון שזה היה סוף האור הכתום. עוד הוסיף, כי ראה שהרכבים, האופנוע והאוטובוס החלו בנסיעה ובזמן הפגיעה האור ברמזור היה אדום (עמוד 18 שורה 22 לפרוטוקול).

6. שמשון נגב - בוחן תנועה

ערך דו"ח בוחן, דו"ח פעולה, לוח תצלומים ותרשים.



מדו"ח הבוחן עולה כי הרמזורים בצומת היו תקינים, ניתן להבחין ברמזור מכל כיוון הגעה במרחק של 100 מ', ואין אור ירוק משותף מכיוון הנסיעה של הנאשם והמנוחה. למנוחה נדלק אור ירוק ברמזור כאשר לנאשם בכיוון נסיעתו דלק אור אדום כ- 3 שניות. הנזק ברכבים מעיד על מגע בין חזית האופנוע לבין כנף קדמית שמאלית של רכב הנאשם, הקטנוע הסתחרר ונוצר מגע נוסף בין דופן ימין הקטנוע לבין דלת הנוסע של הנאשם. בזמן המגע הקטנוע היה מצד שמאל של הנאשם ושני כלי הרכב היו בתנועה. הצומת מרומזר, הרמזורים היו תקינים, שדה הראיה היה פתוח וניתן היה להבחין ברמזורים. ע"פ עדותו של הבוחן בביהמ"ש, עולה כי הכיוון נסיעת המנוחה דלק אור כתום בשנייה 57 ולנאשם היה אור אדום. הבוחן נשאל על תקינות הרמזורים והשיב כי בדק את תקינותם, נמצא כי כל הרמזורים היו תקינים, לרבות המנורות. במהלך חקירתו הנגדית של העד עלה כי במופעים של הרמזור קיימים מופע 12,13, למופעים אלו לא התייחס. ומשכך, חזר העד להעיד בשנית במועד אחר, לעניין פאזות 12,13 בלבד. מעדותו עלה כי מדובר בשתי פאזות הנמצאות בעליה מנתיבי איילון ולא שייכות לצומת בה התרחשה התאונה, אלא בצומת אחר. עוד בעדותו זו הסביר העד, שצירף תוכנית רמזור מספר 15, למרות, שהתוכנית הנכונה הינה תוכנית 5. לדבריו אין הבדל בין התוכניות מבחינת זמני הרמזור הרלוונטיים לתאונה. הרי ששתי התוכניות מבחינת נתוני אור ירוק משותף אורך מחזור, אורך הפאזה, זהות ואין אפשרות מופע אור ירוק משותף על פי שתי התוכניות (עמוד 44 שורה 14 לפרוטוקול).

מטעם ההגנה העידו העדים הבאים:

1. הנאשם

ביום התאונה נסע הנאשם מכיוון דרום לצפון, והרמזור בצומת היה ירוק. לדבריו נכנס לצומת באור ירוק ולא הבחין שום סכנה. באמצע הצומת שמע מכה רצינית, "בום" הנאשם לא ידע במה מדובר ומיד עצר. בשניות הראשונות חשב שמדובר בפיגוע. הנאשם ירד מהרכב, ראה מאחור אופנוע זרוק, לא הבין איך זה קשור אליו, והבין שהוא מעורב בתאונת דרכים. בהמשך טען הנאשם כי מתנדבת של מד"א אמרה לו כי הוא חייב לקחת פרטים על מנת שזה יעזור לו. היו עדים נוספים במקום, ואחד מהם אמר לו "אתה לא אשם היא נכנסה כך מאחור".

לדבריו, גם השוטרים שהיו במקום אמרו לו "זה קרה אין מה לעשות אתה לא אשם". הנאשם אמר לבוחן שמשון נגב כי יש לו עדים ונתבקש להביאם. לדברי הנאשם נאמר לו ע"י השוטר כי הוא זה שצריך להביא את העדים.

הנאשם עמד על כך כי הוא נכנס לצומת באור ירוק, ולא מהבהב ולפניו נסע רכב נוסף. לדבריו הנאשם נסע במהירות של 60 קמ"ש. (עמוד 47 שורה 2 ושורה 9 לפרוטוקול). הנאשם הוסיף וטען כי לא ראה מימינו רכבים עומדים.

2. רחלי ברוד עדן - מהנדסת תנועה במשטרה

ממצאי חוות דעת שערכה העדה בעקבות סיור שערכה ביום 16.8.11 (בחלוף 12 ימים ממועד התאונה). שטח הצומת בשיפוע ירוד מתון מכיוון צפון מזרח לדרום מערב, פנסי הרמזור מדרום לצפון מוצבים משני צידי המסלול, מופעים ישר וימינה משותפים, קיים מופע משותף למגיעים מכיוון מערב, לישר ושמאלה, קיימת פניה ימינה חופשית שמתפצלת מנתיב הנסיעה ישר, הכביש היה תקין, אספלט יבש, רמזורים תקינים ללא ירוק משותף, מהירות נסיעה מותרת במקום 50 קמ"ש סימוני כביש תקינים, מערכת הפנסים בצומת רגילה של נורות להט ולא נורות לדים.

העדה בדקה מול עיריית ת"א האם בוצעו שינויים כלשהם ברמזורים, בדקה זמני כניסה ופניו של צומת, וחיפשה מאפייני תאונות על בסיס תאונות שאירעו בעבר. ממסקנותיה של העדה עולה כי תוכנית הרמזורים בצומת לא שונתה למעלה משנה, תוכנית הרמזורים נמצאת בטווח השעות בין 12:00 בצהריים עד 22:00 בלילה.



העובדה כי בפנסים מופע משותף לכל התנועות מאותה גישה, מבטלת את האפשרות כי נהג יכול להתבלבל בין הפנסים למופעים שונים בכיוון נסיעתו ישר וימינה. נראות הפנסים טובה, שעת התאונה צהריים והשמש נמצאת ממעל. על אף שהצומת נמצא בזווית ביחס לצפון מתקבלת השפעה מכיוונים מזרח ומערב, נשללת אפשרות לסינוור בשעה כזאת. לא בוצע שינוי כלשהו בתוכנית הרמזורים מזה שנה ולכן נשללת אפשרות שמצב כזה תרם לתאונה, כמו כן, התוכנית שפעלה בשעת התאונה אינה מאפיינת את שעת התאונה מאחר ומדובר בתוכנית בטווח שעות נרחב. אם הייתה בעיה כלשהי בתוכנית סביר להניח, שהייתה באה לידי ביטוי גם בשעות אחרות.

העדה בדקה את זמני הכניסה והפינוי מהצומת, ומדובר בבדיקת זמנים בין סיום ירוק של התנועה מדרום, כיוון נסיעת הנאשם ותחילת הירוק בכיוון נסיעת המנוחה.

ע"פ תוכנית הרמזורים שהועברה ע"י העירייה, בשנייה 54 מסתיים הירוק של המופע מכיוון דרום ובשנייה 60 מתחיל האור הירוק לתנועה מכיוון מערב, כלומר, זמן זה מורכב מ-3 שניות צהוב למופע מפנה + שניה אדום לשני הכיוונים, דרום ומערב, + 2 שניות אדום צהוב למופע מתחיל ממערב כאשר לתנועה מכיוון דרום ממשיך האור האדום.

מבדיקת זמני הכניסה והפינוי הנדרשים, עולה כי בין שתי התנועות המעורבות נדרשות 6 שניות, היינו מדובר במצב תקין. מבדיקת מאפייני תאונות דרכים, שנרשמו בצומת עולה כי מאז 1.1.07 ועד ליום ביצוע הבדיקה 17.8.11 אירעו במקום 21 תאונות בשל אי ציות לרמזור, כולל שתי התאונות הקטלניות האחרונות. ב-3 מתוכן היה מאפיין נוסף של שכרות/פניה לא נכונה. אותן נכון יהיה שלא לכלול בבדיקה. מתוכן 6 תאונות ארעו בין השעות 00:00 - 04:00 בבוקר. מתוך 18 התאונות בהתפלגות כיוונים, 8 תאונות אירעו מכיוון מזרח לצפון, 6 תאונות מכיוון דרום ומערב, 3 מצפון ומערב. בכל התאונות, התאונה אירעה ממצב עצירה וכניסה לצומת לאחר המתנה באדום. ב-9 מהתאונות נרשמה מעורבות כלי רכב דו גלגלי, כאשר בכולן נפגע רוכב הרכב הדו גלגלי שהחל בנסיעה ממצב עצירה.

מוסבר, בזאת המתנת הרכב הדו גלגלי וזינוקו הראשון חושף אותו לפגיעה מתנועה נגדית שאמורה להסתיים בפינוי הצומת. העדה לא מצאה כשל במערכת הרמזורים או הפעלתה, כשל בזמני פינוי הצומת הרלוונטית, מחושבת ע"פ משרד התחבורה ונמצאו תקינות. העדה הוסיפה הבהרה לחוות הדעת, לפיה למרות שבחו"ד יש התייחסות לתוכנית רמזורים 15 ואילו תוכנית הרמזורים הנכונה הינה 5 אין הבדל בין התוכניות לעניין זמני כניסה ופינוי הצומת ובנסיבות מקרה דן אין הבדל ומשמעות לחלוקת הירוק שבצומת.

3. מר קסילביץ - מנהל מרכז בקרת רמזורים

לדבריו תוכנית הרמזורים נערכת באמצעות תוכנית "ענבר" ומקבלת אישור משרד התחבורה. מי שיכול לשנות את התוכנית יכול לשנות את אורך מופע האור הירוק וזאת על חשבון מופעים אחרים, כאשר אין אפשרות לשנות את זמני הכניסה והפינוי של הצומת.

לדברי העד, היה גלאי דרישה והערכה שבוטל לפני מספר שנים.



לדבריו, הגלאי שבוטל כלל לא נמצא בצומת שבה אירעה התאונה אלא בצומת הבאה, ולכן אינו רלוונטי כלל לתאונה. העד העיד כי כל התקלות שקורות בצמתים מדווחות למרכז בקרת רמזורים, והוא מקבל דיווח בזמן אמת על כל תקלה. העד נחקר על כך שקיימת תקלה בגלאי 13 והשיב כי מדובר במערכת פנימית של העירייה. בתוך המערכת הפנימית של העירייה הגלאי לא בוטל ולכן הופיעה תקלה לגבי הגלאי. המערכת הראשית לאיתור תקלות לא זיהתה את התקלה, זאת כיוון שהגלאי היה מבוטל והמערכת לא התייחסה לאותו גלאי. העד טען כי ביטול הגלאי אינו תקלה, אלא ביטול גלאי. לדבריו, לאחר שהגלאי בוטל, אגף הדרכים כיסה את הגלאי באספלט ובכך הלכה למעשה הגלאי בוטל מזה מספר שנים. העד נחקר לגבי הפרשי הזמנים בפינוי הצומת בין תוכנית משרד התחבורה לאלו שהוצגו במערכת, כוונת הדברים למוניטור שמצלם את הצומת. העד הסביר לביהמ"ש, כי לא ניתן לקבל החלטה כי קיימת תקלה במערכת הרמזורים והזמנים המופיעים במופעי הרמזורים השונים משתנים ע"פ אותו מוניטור, זאת, כיוון שמדובר במערכת אינטרנטית שמתקיימים בה איחורים בין המידע שמועבר מהשטח ועד שהוא מופיע במערכת מרכז השליטה. העד העיד כי במידה ויש תקלה של בקרת ירוקים צולבים בתוך חצי שניה משתבשת המטריצה, כך שבתוך עשירית השנייה האור הופך לאור צהוב וזאת באופן אוטומטי (עמוד 69 שורה 10 לפרוטוקול). העד העיד על ההבדלים בין תוכנית 5 ל-15 בכך שאורך האור הירוק השתנה ב-2 שניות, אולם מבחינת הזמנים בין הירוקים לא היה הבדל.

העד העיד מספר פעמים כי 6 שניות זמן הפינוי והכניסה לא השתנה, "זה זמן קדוש שאסור לגעת" (עמוד 72 שורה 26 לפרוטוקול). והסיף שאם תוכנית הרמזורים משתבשת זה מפיל תוך עשירית שניה את הרמזורים והצומת הופך ומופע האור בצומת הופך לאור צהוב מהבהב. הדבר קורה, לדבריו, אפילו אם יש שיבוש של שניה בין הירוקים (עמוד 74 שורה 21 לפרוטוקול).

4. מר דורון פת - מומחה מטעם ההגנה בנושא בטיחות בתעבורה.
עפ"י חו"ד שהוגשה לבית המשפט ע"י עד זה, עולה כי בצומת האמור היה קיים "כשל חמור במשך "זמן בין ירוקים" בין סיום האור הירוק של מופע מס' 3, ובין תחילת האור הירוק של מופע מס' 5, גרם לתאונה הנדונה" ראה עמ' 11 לחו"ד המומחה.

לפי האמור בחו"ד, כאשר זמן הירוקים מתקצר מהדרוש, קורה מצב בו על נהג הרכב שלו התחלף האור, לעמוד בדילמה. בנסיבות בהן הוא מצוי, במרחק נתון מהצומת, במהירות נתונה, עליו להחליט האם הוא יכול להספיק לעצור לפני הכניסה לצומת או שמא עליו להמשיך בנסיעה ולפנות את הצומת. במצב של זמן בין ירוקים קצר מהזמן הנדרש לפנות את הצומת, הרי, שמדובר בכשל "וכאן טמונה סכנת ההתנגשות". דבר זה מחמיר, כאשר מדובר ברוכבי קטנועים שנכנסים לצומת שעה שעדיין דולק ברמזורים אור צהוב אדום. דבר המביא לקיצור זמן בין ירוקים בכ- 2 שניות נוספות, והמעצים אפשרות התקיימות תאונות דרכים.

מומחה ההגנה חלק על חו"ד הבוחן כי הרמזורים במקום היו תקינים במועד התאונה. חו"ד של המומחה כי הרמזורים לא היו תקינים מתבססת על ביקור שערך המומחה במרכז לבקרת רמזורים של עריית תל אביב. באותו ביקור צפה המומחה בשידור של בקרת הרמזורים על מסכים שנמצאים במרכז הבקרה. על פי חישוב שערך המומחה מתוך צפייה במקום התגלה לו כי מדובר בזמן בין ירוקים הקצר מ- 6 שניות. בנסיבות אלו קבע ממוחה ההגנה כי הרמזורים בצומת לא היו תקינים.

דיון והכרעה

נקודות ההסכמה:

1. זהות הנהג שנהג ברכב הנאשם, מיקום ומועד התאונה.



2. התנגשות הרכבים ועובדה כי נגרמה התאונה.

3. תוצאות התאונה.

נקודות המחלוקת:

1. איזה אור דלק ברמזור שעה שחצה הנאשם את הצומת?

2. תקינות הרמזורים במועד התאונה.

שאלת האור שדלק ברמזור שעה שהנאשם נכנס לצומת.

הנאשם טען במשטרה כי הוא חצה את הצומת שעה שדלק ברמזור בכיוון נסיעתו אור ירוק. "אני נסעתי בנתיב השני משמאל מתוך חמישה נתיבים. אני חושב בצד שמאל שלי היו רכבים וכאשר אני נוסע ומגיע לצומת שבו הייתה התאונה אני רואה שברמזור יש אור ירוק ונכנס לצומת בנסיעה רצופה" (עמ' 1 להודעה מיום 04.08.11 שעה 14.40 שורה 12). גם בבית המשפט נטענה טענה זוהי. "נכנסתי לצומת באור ירוק ולא ראיתי שום סכנה" (עמ' 44 שורה 20 לפרוטוקול. בהמשך עמ' 46 שורה 32, עמ' 47, שורות 2,4,9,14,23, עמ' 48 שורה 10). הנאשם עמד על דעתו כי נכנס בנסיעה רציפה לצומת כאשר ברמזור דלק אור ירוק.

עדי התביעה סתרו טענה זו של הנאשם. העד נדב פרידמן, שאף צד לא חלק על עובדת היותו עד ניטראלי נסע בכיוון נסיעת הנאשם. עד זה עשה עלי רושם טוב במתן עדותו. עדותו הייתה רציפה, ונעדרת סתירות לעניין האור ברמזור. העד העיד גם על דברים שאינם נוחים לו בבית המשפט, כמו העובדה כי לעיתים הוא גונב את האור הצהוב (עמ' 18 שורה 22 לפרוטוקול). עד זה העיד "זה דרך שאני כל יום מהעבודה הביתה, אני אמור לפנות ימינה לכיוון נחלת יצחק, הייתי במסלול ימני, התקדמתי וכבר האור התחלף לכתום, נעצרתי, בשלב הזה נעמדתי, אני זוכר שעוד 2 מסלולים משמאלי גם נעמדו, הרכבים הראשונים שנעצרו שם, ואז ראיתי רכב שהגיע במהירות גבוהה, עמדתי וראיתי מצד שמאל מכיוון ארלוזורוב לז'בוטינסקי ראיתי אופנוע שמתחיל להתקדם ביחד עם אוטובוס, האופנוע היה לפני האוטובוס קצת. הבחנתי ברכב שהגיע במהירות גבוהה מכיוון נסיעתי והוא נכנס במהירות לצומת ואז נכנס באופנוע." (עמ' 16 שורה 25 לפרוטוקול). בחקירה נגדית טען העד "לא. אני נעמדתי בכתום, מבחינתי זה היה הקצה של הכתום כי לפעמים אני חותך את הכתום. אני לא הסתכלתי ברמזור כי נעמדתי ברמזור, אני ראיתי שבינתיים התחילו להיכנס האופנוע והאוטובוס. שראיתי את הפגיעה הסתכלתי על הרמזור היה אדום. אני נפרדתי מהמבט על הרמזור הוא היה כתום ואח"כ ראיתי את הכניסה של האוטובוס והאופנוע." (עמ' 18 שורה 22 לפרוטוקול).

העד נשאל בחקירה נגדית

ש. במהירות 70 קמ"ש הוא מספיק לחלוף הרמזור ולמעשה משהו צריך לגנוב את הרמזור שלו כדי להיכנס ברכב שלו? "



ת. אני יכול רק לשער, עקרונית שאדם נכנס בכתום בהחלט יכול להיות מצב שלשני יש עוד אדום, אני משער שבסיטואציה הקיימת להערכתי היה הקצה של הכתום, כל הסיבה שנעמדנו בשורה לכן קשה לי לשער שהרכב שנכנס במהירות נכנס בכתום, בסה"כ לא מדובר במטר אחד."

ש. אתה לא הגעת להבדיל מהרכב הפוגע במהירות 70 קמ"ש לצומת לכן שעצרת היית במהירות נמוכה והוא גנב את הצומת בכתום. לכן מי שפגע במי זו היא פגעה בו ולא הוא פגע בה, נכון?

ת. אני משער, את מעמידה את זה באופן שיש 3 תמימים שעוצרים בכתום ו-2 פושעים שעוברים באדום, גם האוטובוס וגם האופנוע עברו בכתום ואנחנו עוצרים בכתום והוא חטף את הכתום ובעצם הם נכנסו בו. דעתי שזה לא היה ככה, זה לא נראה לי הגיוני."

עד זה היה עקבי בעדותו, עדות הסותרת לחלוטין את עדות הנאשם. העד העיד באופן מפורש כי נעצר ברמזור בסוף הכתום ולאחר מכן הגיע רכב הנאשם וחצה את קו העצירה במהירות. חיזוק לעדותו אני מוצא לקבל בעדות הגב' מורן אינפלוס שנסעה בכיוון נסיעת הנאשם. גם עדה זו הינה עדה ניטרלית ולא הובאו ראיות לסתירת עובדה זו. "רכבתי על קטנוע, כשהתקרבתי לצומת ראיתי אור אדום, שמעתי פיצוץ, התקרבתי לקו הצומת, כשעמדתי שם עמדה רוכבת קטנוע שנפגעה והארגז של הקטנוע עף עליי. כשנכנסתי לצומת היה רמזור אדום, הייתי 2 רכבים מקו העצירה והרמזור היה אדום, הרמזורים היו תקינים. לא ראיתי צבע אחר ברמזור."

בחקירה נגדית נשאלה העדה "ש. למעשה לא ראית בכלל את התאונה?"

ת. אני לא ראית את רגע ההתנגשות אבל כן ראיתי אותה עפה באוויר ואת הארגז שלה עף. " (עמ' 7 שורה 9 לפרוטוקול). עדה זו העידה, כי כאשר התרחשה התאונה, היא הייתה במרחק של 2 רכבים מקו העצירה. אותה עת ראתה העדה את ארגז הקטנוע של המנוחה עף לכיוונה וכן את המנוחה כאשר זו נפלה מהקטנוע. מדובר בזמן קצר ביותר מרגע בו הבחינה העדה באור האדום עד להתרחשות התאונה, אשר בה חזתה העדה. עדות זו אינה יכולה לעמוד עם עדות הנאשם, שטען כי נסע באור ירוק מלא. שכן גם אם הייתה העדה במרחק נסיעה של 2 מכוניות מקו העצירה שעה שהבחינה באור האדום, הרי שמדובר בחציית קו העצירה ע"י הנאשם בטווח זמנים של שניות בודדות, לכל היותר, לפני הגעת העדה. בנסיבות אלו, העדה הייתה צריכה להבחין באור ירוק מהבהב או לכל הפחות בצהוב אדום. אני מוצא לקבוע כי בעדותה של העדה יש חיזוק ממשי לעדות העד נדב פרידמן.

לאחר ששמעתי את העד נדב פרידמן אני מוצא לתת לעדות זו משקל מלא. נוכח העובדה כי אני מאמין שעדותו עדות אמת היא. זאת נוכח התרשמותי מכל האמור לעיל.

מעדות זו ובחיזוק עדותה של מורן אינפלוס אני מוצא לקבוע כי האור ברמזור התחלף לאור צהוב שעה שהעד מר פרידמן וכלי רכב אחרים נעצרו בקו העצירה בטרם נכנסו לצומת, בעוד הנאשם המשיך בנסיעה רציפה במהירות בניגוד לאור האדום שדלק ברמזור שעה שחצה את קו העצירה.

ב"כ הנאשם הצביעה בסיכומיה על סתירות בין העדים. אכן צודקת ב"כ הנאשם כי מתקיימות סתירות בין העדויות. אולם, על בית המשפט לבחון האם בקיומן של סתירות אלו יש להביא לכך כי עדות העדים תהא נפסדת. לאחר עיון בעדויות ובסתירות שהפנתה ב"כ הנאשם אני מוצא לקבוע כי אין בסתירות, כדי לשנות את המסקנה אליה הגעתי. עוד יצוין כי בני אדם הרואים אירוע טראומתי, כל אחד רואה דברים בצורה שונה. הסתירות בתיק מתאפיינות בסתירות מסוג זה ולא סתירות שיורדות לשורשו של עניין.

תקינות הרמזורים במועד התאונה.



בפתח דברי אציין כי טענה זו אינה מתיישבת עם גרסת הנאשם ולמעשה מדובר בטענות הגנה סותרות. "זמן בין הירוקים" הינו הזמן שעובר מגמר האור הירוק של המופע המסיים ועד תחילת האור הירוק של המופע העוקב בכיוון הנוגד" (ראה חו"ד מומחה דורון פת עמ' 5 סעיף ג לחו"ד). גרסת ההגנה לאי תקינות הרמזור נובעת מהקביעה כי משך הזמן בין ירוקים בצומת הינו קצר מהזמן המחויב של 6 שניות, כאמור בתוכנית הרמזורים. טענת ההגנה של הנאשם כי נכנס לצומת באור ירוק מלא אינה מסתדרת עם הטענה של זמן ירוקים קצר מהמותר. אם הנאשם נכנס לצומת באור ירוק מלא, הרי שיש להוסיף את זמן התחלפות הרמזור מירוק לירוק מהבהב ולהוסיף לזמן בין ירוקים 3 שניות של ירוק מהבהב ועוד שניה לפחות של ירוק מוחלט שראה הנאשם. בנסיבות אלו הרי שאין חשיבות לזמן בין ירוקים גם אם הוא קצר מ-6 שניות. הזמנים שנוספו מכסים את הזמן החסר ובהכרח התאונה לא הייתה צריכה להתרחש. נוכח העובדה כי חו"ד של המומחה מר פת סותרת לחלוטין את טענת ההגנה של הנאשם היה מקום לדחות את חו"ד על הסף. כיוון שבמציאות לפי גרסת הנאשם ההתרחשות על פי חו"ד אינה תרחיש אפשרי לגרימת התאונה. המומחה של ההגנה בשאלה בעניין זה בהתייחס לגרסת הנאשם והשיב "הוא בטוח שהוא חצה את הצומת באור ירוק. אני תמיד נשאל למה אני צריך להאמין או לא, זוהי גרסתו, ביהמ"ש קובע אם זה נכון או לא". (עמ' 97 שורה 4 לפרוטוקול). תשובה זו עונה לשאלה כאלף מונים, כי מדובר בטענות סותרות שאינן מתיישבות בכפיפה אחת עם השנייה. שאם לא כן היה צריך להשיב מומחה ההגנה כי אכן נכנס הנאשם לצומת בשעה שהרמזור התחלף כבר לאור צהוב ואז בשל זמן בין ירוקים קצר מהתוכנית המקורית ארעה התאונה. יחד עם זאת, מצאתי להתייחס לטענה זו ולדחות אותה לגופה. טענת אי תקינות הרמזור, בשל זמן בין ירוקים קצר מהתוכנית הינה טענת הגנה. ככל טענה המובאת לבית המשפט בין אם מובאת ע"י התביעה ובין אם היא מובאת ע"י ההגנה היא טענה הטעונה הוכחה. התביעה צריכה להוכיח את כתב האישום מעבר לספק סביר. בעוד ההגנה צריכה לעורר ספק על מנת להביא לזיכוי הנאשם. אולם, דבר זה אינו פוטר אף צד מהצורך להוכיח את טענתו. הנאשם באמצעות המומחה טען כי זמן בין הירוקים היה קצר מהמצב התקין ובשל כך נפל פגם בתקינות הרמזורים. לצורך הוכחת טענתו ביקר המומחה במרכז לבקרת רמזורים. המומחה הגיע למסקנה זו על סמך הסתכלות במסכי הווידאו המצלמים את הצומת. המומחה הקליט את שראה. על סמך אותה בדיקה קבע המומחה כי זמן בין ירוקים קצר מ-6 שניות וזאת במדידה שנערכה על המסכים. המומחה לא רשם בחו"ד עד כמה קצר הזמן, האם בשנייה או שתי שניות. עד ההגנה מר קסילביץ שנכח בביקור הסביר בבית המשפט, כי קיים עיכוב בהעברת התמסורת בין השטח לבין מה שנראה במרכז לבקרת רמזורים. זאת כיוון שמדובר בתמסורת אינטרנט. עד ההגנה מר קסילביץ אמר בפירוש כי התוכנה הנראית במסכים אינה תוכנה לקביעת תקינות הרמזור (עמ' 75 שורה 23 לפרוטוקול). עוד טען עד ההגנה מר קסילביץ, כי אם אכן הייתה התקלה הנטענת ע"י מומחה ההגנה מר פת הרי שבקרת המערכת הייתה מפילה את המערכת וברמזור היה מופיע צהוב מהבהב וזאת בתוך עשירית שניה מרגע קרות התקלה. יש לזכור כי מדובר בעד הגנה הסותר את מסקנות עד ההגנה המומחה. עד ההגנה מר קסילביץ הופיע בבית המשפט ביום 17.12.12 וטענותיו נטענו בבית המשפט. העד המומחה הופיע בבית המשפט ביום 21.02.13. העד המומחה יכול היה לבדוק טענות עד ההגנה מר קסילביץ הנטענות בדבר כשל חישוב זמנים באמצעות מערכת האינטרנט בבדיקה שנערכה והמסקנה עליה הגיע המומחה מר פת כי קיים כשל ברמזור.



המומחה מר פת הסביר בבית המשפט כיצד בודקים את הזמן בין ירוקים. "מה שהייתה צריכה לעשות זה לבדוק באופן מדעי את משך הזמן בין הירוקים. יש לזה שיטות מקובלות, השיטה המקובלת והבוחנים עושים את זה כל השנים באמצעות שעון עצר. השיטה המדויקת ביותר שאני מכיר היא להסריט בוידאו את פעולת הרמזורים מזווית כזאת שרואים את שתי העדשות באותו פריים, גם את העדשה של המופע המפנה וגם את העדשה של המופע הנכנס, ואז במשרד מקרינים את הסרטון על המחשב, ניתן לעצור כל מאית השניה את הסרטון, יש טיימר למחשב, ולדעת כמה זמן בדיוק עד לכמה של מאית השניה משך זמן בין ירוקים, במקרה של 6 שניות זמן בין ירוקים הבדיקה מאוד פשוטה וקלה, כי פשוט רואים שבין סיום האור הצהוב לבין תחילת האור האדום צהוב של המופע הבא, רואים ב-2 הרמזורים בו זמנית או אדום. אפשר להעביר תמונה אחרי תמונה ולראות כמה זמן נמשך אותו אור אדום משותף, יש מצבים שזמן בין ירוקים הוא 7 שניות ואז מודדים 2 שניות אדום משותף. שיטת ההסרטה היא המדויקת ביותר אם כן אפשר לראות את זה גם בשיטות אחרות." (עמ' 94 שורה 17 לפרוטוקול). המומחה מר פת ידע היטב כיצד יש לחשב את הזמן בין ירוקים. מר פת ביקר בצומת, כפי שטען בעדותו, ואף צילם אותה, כפי שניתן לראות בתצלומים שהוגשו לבית המשפט. ברם, לא ברור מדוע מר פת לא נקט בדרך מדידת זמן בין ירוקים על מנת להוכיח טענתו. המסקנה אליה הגיע המומחה מר פת על סמך צפייה במערכת במרכז לבקרת רמזורים אין בה די כדי לעורר את הספק. ראשית עד ההגנה מר קסילביץ טען כי אין בה דיוק. לא הובאה לבית המשפט שום חו"ד של מומחה לתמסורת שאישר שניתן להתבסס על סמך התבוננות במסכי מרכז הבקרה, כדי לקבוע את הדיוק שבהעברת השדרים מהשטח ושאין עיכוב בשדר. טענת המומחה מר פת כי הקליט את עד ההגנה מר קסילביץ שנשאל "עכשיו זה בזמן אמת ככה זה?" מר קסילביץ משיב "נכון, נכון." עוד שאל מר פת "ככה זה הנהגים שבצומת בשנייה הזאת זה מה שהם רואים הנהגים." מר קסילביץ השיב: "נכון, בדיוק." בהמשך שואל מר פת את מר קסילביץ לגבי זמן בין ירוקים, אולם ההקלטה נקטעה. אין בדברים אלו כדי לקבוע כי אין עיכובים בתשדורות ומה שרואים במסכים הוא בזמן אמת מבלי שהמערכת גורמת לעיכובים או מדלגת על מספר שניות בתשדורת. מר פת בעצמו לא חישב את הזמן הקצר יותר מהמותר על פי התוכנית. התרשמותי כי המומחה לא יכול להתחייב עד כמה המערכת מדויקת והאם מה שרואים במסכים מגובה בזמן אמת כאשר מדובר בשניות. בנסיבות אלו שההגנה נמנעה מלבצע את הבדיקה, כפי שהסביר המומחה מר פת בדרך בה היא אמורה להתבצע בשטח על מנת שניתן יהיה לקבוע ממצאים מדויקים, ובהעדר חו"ד לעניין אמינות השדר על פי האינטרנט, לא ניתן להתבסס על הבדיקה שנערכה כדי לקבוע ממצאים עובדתיים מבוססים ואמינים. בנסיבות אלו אני מוצא לקבוע כי ההגנה לא הוכיחה טענתה ולמעשה לא יצרה את הספק הנדרש על מנת לערער את גרסת התביעה. עדותו של הנאשם



עדות זו הייתה עקבית. הנאשם לא סתר עצמו וחזר על דבריו כי נסע באור ירוק. אולם, בעיני, עדות זו היא בעייתית מאד. הנאשם טען כי לא הבחין במנוחה עד לרגע שעצר את רכבו והביט לאחור. דבר זה תמוה בעיני, שכן מקום המפגש הראשוני של הנאשם עם המנוחה היה בצד ימין בקצה הפגוש ולפני הגלגל הקדמי ברכב הנאשם (הצד בו יושב הנאשם, לפניו)(לוח תצלומים ת/11 תמונות 9,10). בהמשך ניתן לראות פגיעה בכל החלק השמאלי, הצד שם ישב הנאשם ובחלק האחורי של רכבו. מעבר לכך, הנאשם בהודעתו במשטרה טען כי הוא לא הבחין במנוחה לפני התאונה. הנאשם נשאל האם הסתכל כי הצומת פנוי והשיב "כן הסתכלתי ולא היה אף אחד בצומת". (הודעת משטרה מיום 4.8.11 שעה 14.40 שורה 39). עצם העובדה שהנאשם לא הבחין במנוחה תמוהה ומעידה על חוסר תשומת הלב שנתן הנאשם לדרך. עוד יש לציין כי בחקירה הראשונה הנאשם כלל לא ידע כיצד הגיע הרכב למקום בו נעצר. הנאשם לא זכר האם רכבים משמאלו נסעו, ורק בהמשך טען כי רכבים משמאלו עצרו. הנאשם טען כי לא עמדו מימינו רכבים (עמוד 47 שורה 18 לפרוטוקול) דבר שאינו נכון עובדתית. כיוון שלפחות רכב העד פרידמן עמד מימינו דבר המעורר ספק לגבי תשומת ליבו של הנאשם לדרך. לכך יש להוסיף כי הנאשם נהג במקום על פי הודאתו מעל המהירות המותרת במקום, 60 קמ"ש, בעוד מהירות המותרת הינה 50 קמ"ש. אמרתו הראשונית של הנאשם במקום התאונה, 21 דקות לאחר קרות התאונה מעידה כי הנאשם היה מבולבל מהאירוע "נסעתי על מנחם בגין לכיוון רמת גן, נסעתי אחרי כמה רכבים נראה לי, אני מבולבל". ספק בעיני לנוכח האמרות של הנאשם כי הוא מבולבל לגבי נכונות דבריו בהתייחס לפרטי קרות התאונה, מדובר במי שנהג במהירות מעל המותר, תוך שהוא אינו שם דעתו לקורה בצומת. כל הנתונים האלו יחדיו הביאו לתוצאה המרה של התאונה ותוצאותיה הקשות מאד.

סוף דבר, לאחר ששמעתי את העדים שהובאו בפני במיוחד עדותו של מר פרידמן שעשה עלי רושם אמין, ענייני, בחיזוק עדותה של הגב' אינפלוס. ועיון בחומר הראיות שהוגש לתיק בית המשפט אני מוצא לקבוע כי הנאשם אחראי לקרות התאונה. נוכח כל האמור אני מרשיע את הנאשם בעובדות כתב האישום.

ניתנה היום, י' סיון תשע"ג, 19 מאי 2013, במעמד הצדדים