



הכותב הנו תושב משגב, עורך דין המתמחה בתחומי המשפט דיני תעבורה והמשפט פלילי, בעל משרד בכרמיאל ובחיפה 054-3552544, www.ohaber.co.il

איך להתנהג בהגיענו לצומת דרכים?



מספר ימים לאחר פרסום הטור האחרון, בשעה מוקדמת בבוקר, הראה צג הסלולרי שלי שם של לקוח שהגיע אליי לפני מספר חודשים, באשמת כניסה לצומת לא פנוי, אי עזירה בתמרוך "עצור" ופגיעה ברכוש ובחיי אדם. תוך כדי כך נזכרתי כי הטיפול בענייניו הסתיים זה מכבר.

בשניות הראשונות חשבתי לעצמי: מהי הסיבה שאותו לקוח מתקשר? האם הוא עבר שוב עבירת תנועה כזו או אחרת, וכעת הוא מבקש לשכור את שירותיי כעו"ד בפעם השנייה? בסופו של דבר, התברר כי אותו לקוח, תושב האזור, בסה"כ התקשר על מנת להפציר בי כי אפרסם את המקרה הספציפי שלו. זאת, למען אנשים אחרים שאולי ילמדו לעתיד לבוא ויימנעו מאותן "חוויות" שהוא עבר בעצמו.

כאמור, מדובר באדם, כמו שרבים נוהגים לתאר אדם בבתי המשפט - "אדם נורמטיבי". כלומר, אזרח מן השורה שחיי האישיים הנם על פי ה"נורמות" או על פי המוסכמות החברתיות המקובלות בחיינו. אותו לקוח, המתגורר באחד מיישובי הר שכניה, נכנס לרכבו בבוקר בדרכו לעבודתו, כפי שהוא עושה מדי יום, כאשר מסלול נסיעתו לעבודתו עובר בין היתר בצומת שכניה על כביש 784.

אני זוכר את הפעם הראשונה שבה נפגשנו, כאשר הוא הגיע למשרדי נסער ובידו האחת הוא מחזיק זימון בדמות כתב אישום לבית השלום לתעבורה בעכו, ובידו השנייה - מכשיר סלולארי עם תמונות המתארות על פי דבריו: "מחדל שערורייתי..."

לקח לי מספר דקות בודדות להבין במה מדובר, היות שהצומת הזה כבר הפגיש ביני לבין לקוחות נוספים שהגיעו אליי עם סיטואציות דומות. בפגישתנו הוא סיפר לי כי הוא נאלץ להמתין בצומת הנ"ל כ-15 דקות בממוצע בכל בוקר, זמן ארוך לכל הדעות, זאת בנוסף לעומס הקיים בשל רכבים המגיעים ממעלה הדרך מהיישובים שכניה, קורנית, מנוף, ביה"ס השוכן במקום. לכן יש לצרף, כמובן, את כמות הרכבים הגדולה הנוסעת בכביש 784. כל זה גורם לנהג הסביר לתהות איך עליו להתנהג עם בואו לצומת דרכים כזה או דומה בכל כביש בישראל? למי ניתנת בכלל זכות הקדימה? האם ניתן "לקחת" בכוח את הכניסה לצומת אם אין ברירה? על כל אלו אנסה להאיר, על קצה המזלג כמובן, להלן.

פירוש המילה "צומת":

1. מפגש של כבישים או דרכים.
2. מפגש שבו נוצר קשר בין שני דברים שונים.
3. צומת חיים - שלב או מפנה בחיים שבו יש להכריע החלטות מהותיות לגבי המשך הדרך.

כעת לאחר שקראנו את הפירושים לעיל, ניתן להבין ממשמעות המילה "צומת", איך כל נהג מקבל עשרות החלטות בשברירי שנייה בזמן הנהיגה, ובפרט בהגיעו לצומת סואן, צומת שבו הוא צריך לקבל החלטה שבד"כ נראית כה פשוטה ורגילה בחיינו, אולם נסיבות חריגות עלולות להביאכם עם התמודדות מול כתב אישום חמור בבתי המשפט, כפי שקרה לאותו לקוח שאיתו פתחתי בראשית דבריי.

צומת וכללי מתן זכות הכניסה אליו

צומת, הוא, כאמור, מקום מפגש של שני כבישים ומעלה, כאשר כל עוד התנועה זורמת בשני נתיבים נפרדים ללא הפרעה, אזי גם החיכוך בין רכבי הנהגים מועט.

הבעיה מתחילה במקומות שבהם משתלבים לאותו כביש צמתים נוספים ונהגים נוספים, המנסים להשתלב לאותה תנועת רכבים. כך נוצר גם מקור לפוטנציאל של סיכונים רבים בכביש, בעיקר בגלל תפקידו של צומת הדרכים, המפר כביכול את "סדר הדברים", כאשר שאיפת מתכנני התנועה בכבישים, היא לצמצם מבחינת הזמנים, עד כמה שאפשר, את השהייה ואת ההשתלבות של הרכבים השונים באותם צמתים.

תפקידם של חוקי התעבורה בהתייחס לנהיגה בצומת דרכים, הנם לקבוע כללים שיסדירו את אופן הכניסה לצומת, על מנת למנוע אי בהירות וחשש לקונפליקט אפשרי בין הנהגים. ומה אומר החוק?

החוק אינו משתמע לשתי פנים: הכניסה אליו תתבצע, רק אם ניתן לעבור בו ללא הפרעה וללא עיכוב מיותר.

כפי שכבר נכתב לעיל, ברור לכולנו - אם במודע ואם בתת מודע, כי כל כניסה לצומת מחייבת איסוף מידע רב מכיוונים שונים ובזמן קצר. זו מיומנות לא פשוטה המצריכה ניסיון בעיבוד המידע ובקבלת החלטה הנכונה, עובדה שכלל שוותק הנהיגה גדל, כך גם הפעולות כנהג הופכות בדרך כלל להיות יותר ויותר שגרתיות.

צומת שכניה, וכמובן לא רק הוא, מהווה צומת דרכים אשר מביא עמו מה שנקרא "ריבוי קונפליקטים", כלומר, התנועה בצומת מורכבת, תוך שהיא מזמנת ויוצרת לנהגים קונפליקטים שונים תוך כדי תנועה, מכיוונים שונים, כאשר נהג שמעוניין להשתלב בכביש הראשי צריך להתמודד עם מספר החלטות בזמנית, שעה שהכול מלווה בלחץ הזמן שבו רובנו חשים.

עליו גלוש עד קו הצומת למקום שמאפשר שדה ראייה רחב יותר, ורק אז לקבל החלטה על המשך הנסיעה.
 2. כאשר לא קיים קו עזירה - על הנהג לעצור בקו הצומת, במקום המאפשר לו לראות את התנועה ולהחליט כיצד לנהוג. במרבית המקרים, כפי הנראה גם במקרה המתואר בטור זה, הנהג אכן ציית לתמרור העצור, אך אפיונו של הצומת ועומס התנועה מאלץ לעיתים את הנהגים לבצע השתלבות עם הכביש העיקרי, בצורה חפוזת ולא בטוחה. כך יוצא, כפועל יוצא מכך, שברוב המקרים יתרחשו תאונות "חזית - צד", כלומר, מצב שבו הרכב המנסה להשתלב בכביש הראשי פוגע עם חלקו הקדמי בצדו של הרכב שנסע בכביש העיקרי או שניסה לפנות בצידו חותך של הרכב הפוגע.

לסיכום

אין ספק שנפחי התנועה רק עולים ועולים משנה לשנה, כמות הרכבים גדלה משמעותית ויחד עם עובדה זו, התשתיות חייבות להתאים למצב הקיים, כי הן אינן מסוגלות להכיל את אותה תנועה שלפיה תכננו את הצומת לפני עשור או יותר. נשאלת השאלה, האם התשתיות "אשמות" בתאונות, או שמא הגורם האנושי - הוא זה אשר אחראי בלעדית לתוצאות בכביש? הרשו לי להשאיר את התשובה לשאלה הנ"ל פתוחה, היות שזהו נושא רחב היקף בפני עצמו, שיש לתת עליו את הדעת על כל המשתמע מכך. לעת עתה עצתי היא כי תמיד בזמן הנהיגה אל לנו לקבל דבר כמובן מאליו אחריות הנהג היא לוודא תמיד, פעם אחר פעם ותוך הפעלת שיקול דעת, האם הדרך אכן פנויה, ורק אז להתחיל לנוע קדימה. הרי בסופו של דבר, במרבית המקרים, טעויות או אי הבנה מצד הנהגים הן אלה אשר יהיו מתוכן בטוח לתאונות דרכים.

...לגבי אותו לקוח - למזלו, ובשל נסיבות חריגות בענייני ואשמה תורמת של הנהג השני, הסתיים תיקו בקנס בלבד ולא במספר חודשי פסילה של רישיון הנהיגה שלו, כפי שדרשה התביעה בענייניו בבית המשפט. אסיים בהמלצה שנראית תמיד נכונה ולא רק בכביש ... "בכביש אל תהיה צודק היה חכם". לקבלת ייעוץ משפטי, שאלות ו/או פניות מצד הקוראים, ניתן לפנות באופן ישיר לעו"ד עופר הבר באמצעות פרטי המשרד.

לעיתים קרובות, גם טור המכוניות הארוך הנוסף בעורפנו עלול לפגוע בשיקול דעתנו ובקבלת ההחלטות בעת כניסה לצומת וניסיון ההשתלבות בו.

איך עלינו לנהוג בהגיענו לצומת ?

מן האמור לעיל עולה כי צומת הוא מקום המחייב רמת ריכוז וקשב גבוהים, בשל מורכבות התנועה המצריכה איסוף מידע רב וכל זאת בזמן קצר למדי.

על מנת שנצליח להגיע להחלטה נכונה ושקולה כיצד לעבור את הצומת בבטחה, עלינו להיות שיטתיים ומהירי החלטה. מעבר בצומת צריך להיעשות בצורה מושכלת, תוך בחינה מתמדת ועדכון רציף של תמונת המצב. כל זאת על בסיס הרציונל העומד על כללי זכות הקדימה בצומת שנועד לאפשר לכלי הרכב לפנות אותו

ולצאת משטח הקונפליקט במהירות הרבה ביותר.

יחד עם זאת, מתכנני התנועה בכביש נעזרים באמצעים שונים, כגון תמרורים, רמזורים או הסדרי תנועה הנדסיים כמו כיכרות, על מנת להסדיר באופן נחרץ למי שייכת זכות הקדימה במקום, תוך הקצאת זרם התנועה באופן מחזורי, על פי החוק והתקנות. במקרה שלנו, היות שבצומת הנ"ל אין רמזורים או הסדרי תנועה אחרים שייסדירו את זרם התנועה במקום, אזי הנהגים אמורים להתנהג רק על פי כלל אחד: לתת זכות קדימה! אולם חייבים אנו לזכור, כי זכות קדימה היא זכות שמקבלים - לא לוקחים!

ההגדרה בחוק למתן זכות קדימה מלמדת בראש ובראשונה על הצורך בויתור על הראשוניות לעבור, ויתור שמטרתו למנוע במציאות תנועה בו-זמנית של שני רכבים בדרך. מתן זכות קדימה היא לא רק מתן היכולת לחצות את הצומת, אלא חובתו של הנהג החוצה שלא לגרום לשינוי במהירות ובכיוון אצל הנהג האחר.

מתן זכות קדימה כשמוצב תמרור עצור

אם נחזור לצומת שלנו בשכניה, טרם היציאה לכביש 784, יש בו תמרור עצור, כאשר תפקידו של קו העצירה הוא לאפשר לנהג לעמוד במקום שאינו מסכן את עצמו או את האחרים ולבחון את יכולתו להמשיך ולנסוע באופן בטוח.

בצומת שמוצב בו תמרור עצור קיימות שתי אפשרויות:

1. כאשר קיים קו עצירה - חייבים לעצור לפניו. אם נהג מגיע עם רכבו עד קו העצירה אך אינו יכול לראות את המשך הדרך,

* אין בכתבה זו משום ייעוץ משפטי אישי והאמור בה אינו מהווה תחליף לכך והסתמכות על המידע כאן הנה באחריות הקורא בלבד. יובהר, כי זכויות היוצרים במאמר זה, הן של עו"ד עופר הבר וכי אין להעתיק ו/או לעשות בו כל שימוש ללא הסכמתו.



הגיע הזמן לחדש

אם אתם בונים, משפצים או סתם רוצים לחדש ולשדרג את הבית, אצלנו תוכלו למצוא - תחת קורת גג אחת, את המבחר הגדול והמגוון ביותר של פרקטים | וילונות | מוצרי הצללה | טפטים | שטיחים ועוד צוות מקצועי ומיומן יעמוד לרשותכם וישמח לסייע לכם.

ירושלמי, כרמיאל, החרושת 48

1-800-228171

info@yerushalmy.co.il | www.yerushalmy.co.il

ירושלמי
פרקטים • וילונות
שטיחים • טפטים
התחזוקה