

תרומת הרשויות לתאונות הדרכים / פרופ' בועז סנג'רו*

ההתייחסות המקובלת לתאונות הדרכים בשיח הציבורי היא האשמת הנהגים. מערכת המשפט הפלילי תורמת ברבבות הרשעות בשנה. כשהתאונה קטלנית, לעתים מחמירים עם הנהג ובמקום להסתפק ב"גרירת מוות ברשלנות", מרשיעים בעבירה החמורה "הריגה", שעונשה עד 20 שנות מאסר, חרף העובדה שבהגדרתה נדרש שהנהג צפה את התאונה הקטלנית כשנטל סיכון. חלק מהשופטים הרחיקו לכת וקבעו חזקה שלפיה נהיגה תוך סטייה גדולה מסטנדרט ההתנהגות הסביר מלמדת שהנהג צפה תאונה ומוות. במקביל, בחקיקה מופרזת ואפילו היסטורית, הוחמר העונש על הפקרה לאחר תאונה ל-14 שנות מאסר – כמו שוד וכמעט כמו אונס. אך מה בדבר ההפקרה שלפני הפגיעה? האם הרשויות עושות את המוטל עליהן למניעת תאונות? טענתי היא שתרומתן לתאונות הדרכים עצומה. אתמקד בשתי דוגמאות.

תארו לעצמכם שהגיע יצור תבוני מכוכב אחר ואתם נלווים אליו לסיור. במהלכו, משתומם האורח למראה תופעה: שתי מכוניות דוהרות זו אל זו במסלול התנגשות במהירות יחסית של 180 קמ"ש. הנהגים אפילו לא ממצמצים כשהם חולפים זה לצדו של זה במרחק של כ-10 ס"מ, ללא כל הפרדה בין המסלולים, מלבד פס לבן המשורטט על הכביש. האורח נושם לרווחה ומיד מופתע לראות שני נהגים נוספים מסתכנים באותו אופן. הוא שואלכם לפרש הדבר. כמובן שיש לכם הסבר: מדובר בכביש בינעירוני, שהתנועה בו זורמת בשני הכיוונים, כשההפרדה בין המסלולים באה לידי ביטוי בסימון פס ההפרדה; והמהירות המותרת היא עד 90 קמ"ש. בלשון המשפט הפלילי, הסיכון שנטל כל נהג נחשב ל"סיכון סביר".

אך האומנם מוצדק שהרשויות מגדירות סכנה מוחשית שכזו כ"סיכון סביר" ובכך מפקירות את חיי הנוסעים באותו כביש בידי כל נהג החולף מולם? הרי די אם אחד הנהגים מנמנם כדי שתיגרם התנגשות חזיתית קטלנית. על הרשויות להסדיר מידידת גדרות הפרדה בכל כביש בינעירוני. ההוצאה הכספית קטנה מהעלות של סלילת אוטוסטראדה ועדיפה על מחיר הדמים של התאונות הצפויות.

מדי יום, בהליכת הבוקר, אני מבחין במה שמכונה בשפת הבטיחות "incident" (תקרית) - כמעט-פגיעה של מכוניות בהולכי רגל, דווקא על מעברי החצייה (!) שאמורים להיות גשרי מבטחים. לאחר שחזיתי בתקריות מסוכנות רבות, מצאתי לרובן מכנה משותף: סימון מעברי החצייה על הכביש מטושטש, דהוי ולא ניתן לזיהוי מרחוק. כשמדובר בצומת ראשי, הנהגים יכולים לצפות את קיומו של מעבר החצייה, אך כשלא מדובר בצומת, לעתים קרובות הנהגים

* פרופ' מן המניין, חבר סגל במרכז האקדמי למשפט ולעסקים ברמת גן; ובבית-הספר למשפטים, המכללה האקדמית ספיר. לאחרונה ייסד את אתר האינטרנט "ביקורת מערכת המשפט הפלילי": <http://sangero.co.il>

מופתעים מקיומו של מעבר חצייה באותו מקום. זוהי ההכנה לדרמה, לסרט מתח ולעתים לסרט אימה: הולך הרגל, הקרוב למעבר החצייה, רואה את סימונו גם כשהסימון דהוי ומטושטש. הוא חוצה את הכביש בבטחה סובייקטיבית ובסכנה אובייקטיבית. הפער הבלתי נסבל בין הביטחון שמשרה מעבר החצייה על הולך הרגל לבין חוסר המודעות של הנהג לקיומו של מעבר החצייה מוליד שוב ושוב כמעט-תאונה. למעשה, מעבר חצייה מטושטש בשל הזנחת הרשויות הוא הרבה יותר מסוכן להולך הרגל מאשר היעדר מעבר חצייה(!) משום שבעוד שבעת חציית כביש ללא מעבר חצייה הולך הרגל מודע לסכנה, כשקיים מעבר חצייה הוא מסתמך על ההנחה שהנהג יעצור.

האם מתקבל על הדעת שבשל העלות המוגבלת-יחסית של סימון בולט של מעברי החצייה (וניתן להוסיף לצדם גם תמרורים); של הקמת גדרות הפרדה לאורך הכבישים הבינעירוניים; ושל צמצום סכנות נוספות; הרשויות אינן מפנות לכך את המשאבים הלא-גדולים הדרושים? הדבר מגונה לא פחות מנהיגה לא זהירה של חלק מהנהגים. אולי הגיעה העת להטיל אחריות על בעלי תפקידים האחראים לכך.