

עבור : מאיר חן, ראש הרשות לתחבורה ציבורית

הנדון : הצעה לעקרונות מנחים לעיצוב סככות המתנה (תחנות אוטובוס)

שלום רב,

1. כארגון צרכני תחבורה ציבורית אנו רואים חשיבות רבה בדאגה לפרטים השונים (קטנים כגדולים) בחווית הנסיעה של משתמשי התחבורה הציבורית. לסככת המתנה לאוטובוס ישנה השפעה משמעותית על חווית הנסיעה עבור משתמשים שונים ובתנאי מזג אויר משתנים.
2. מסמך זה נכתב בהמשך לנאמר בישיבת ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית ביום 4/1/16 בנושא: התנאים להמתנה בתחנות האוטובוס והרכבות. שם הוזכר שמשרד התחבורה הכין הנחיות לסככות שצפויות לקבל מעמד מחייב. אנו מברכים על מהלך זה וחשוב לנו לתת הצעות, הערות ודגשים להנחיות מנקודת המבט של צרכני התחבורה הציבורית.
3. תחנות המתנה הן חלק חיוני במערך התחבורה הציבורית ונועדו לשרת את ציבור המשתמשים בה. בשנים האחרונות מתרבות תלונות של צרכני תחבורה ציבורית הנוגעות לתחנות. חלק ניכר מהתלונות נובע מהחלפת תחנות ישנות לתחנות חדשות אשר אינן ממלאות את ייעודן להיטיב את זמן ההמתנה.
4. חלק ניכר מהתלונות נוגע למבנה הפיסי של התחנות, אשר אינו מגן על המשתמשים מפני פגעי מזג האוויר- שמש או גשם. במקרים רבים, תחנות המתנה הפכו לשלטי פרסומת ואיבדו את הייעוד המקורי שלהן לאפשר מקומות ישיבה מרובים ותנאי המתנה נוחים המגנים משמש ומגשם. לצורך מקסום שטח הפרסום והנראות של הפרסומות נבנו תחנות שקופות חדירות לאור השמש וכן תחנות פתוחות לרווחה עם גגון קצר כדי לאפשר נראות של הפרסומות, על חשבון נוסעי התחבורה הציבורית. מצורף נספח עם דוגמאות מהשטח.
5. חלק נוסף של התלונות עוסק בהעדר מידע תחבורתי מספק בתחנות, עובדה אשר מקוממת ביותר על רקע חוק המידע בתחבורה הציבורית שנכנס לתוקף בתחילת 2012.
6. תלונות נוספות שמתקבלות הן בנושא הנגישות ויש להקפיד על עמידה בכל התקנות ברמה המחמירה ביותר.
7. נשמח לקבל את טיוטת ההנחיות כדי לתת פידבק בונה על סמך הניסיון בשטח. מעבר לכך, מפורטות להלן הצעותינו ובקשותינו לשילוב בהנחיות לסככות, מתוך ראייה של צרכי הנוסעים בתחבורה הציבורית. נשמח לקבל התייחסות מפורטת להצעות שיובאו להלן, וכן לקיים פגישה בנושא עם הממונה על ההנחיות.

א. הגנה מתנאי מזג-אוויר-

1. הגנה משמש- הסככה צריכה להעניק צל מלא לשוהים בה. יתרה מכך, הסככה צריכה להיות עשויה מחומרים שאינם קולטים חום, מכיוון שבימים חמים נוצרת חממה בתוך הסככה ולא ניתן לחכות בה. במידה וזכוכית נבחרת, חשוב מאד שתהיה מסננת קרינה מדרגה UV כתנאי מחייב ולא כהמלצה. מלבד הגנת UV ישנו פילם מכהה אשר מחזיר את קרני השמש ומונע התחממות יתר של הסככות ויש להכניס את השימוש בו להנחיות.

2. הגנה מגשם- הגג צריך להיות ארוך, רחב, אטום למים ולכסות את השטח הרב ביותר משטח התחנה. החלק האחורי של גג הסככה יחרוג מגב הסככה בכדי לאפשר למים להתנקז וליפול מהגג מבלי לחדור אל פנים הסככה. יש לדאוג ליאף מיס' בקדמת ובגב יחידת הגג שידאג כי טיפות מים מקצה הגג לא נוזלות בחלק הפנימי של הגג ומטפטפות על הנוסעים.

3. הגנה מרוח- שימוש בדפנות כמגן רוח מתאפשר רק במידה והדפנות נמצאות בזווית ישרה לגב התחנה ויש להקפיד על כך. במקומות בהם רוחב המדרכה גדול, רצוי להגדיל את צד התחנה מעבר ל 60 ס"מ שלא מספקים הגנה מספיקה מתנאי מזג האוויר (זאת בדומה לתחנות ה BRT בירושלים שם קיימים רוחבים של 70, 80 ו 90 ס"מ, זאת בהתאם לרוחב המדרכה של כל תחנה).

ב. מידע בתחנה- בסככות רבות הקיימות כיום המקום הייעודי למידע הוא קטן משמעותית לעומת המקום הייעודי לפרסום. עובדה זו לא הייתה מפריעה אלמלא היה מספיק מקום לכל המידע הרלוונטי- אך לא כך הדבר. בכל התחנות אין כלל מקום למידע שכולל מפות של הקווים בעיר/בישוב/באזור, והמידע הפרטני על הקווים מוגבל לכמות של עד 9 קווים. ההנחיות למידע הסטטי שפרסם משרד התחבורה אינן מאפשרות הגדלה של הפורמט גם במקרים בהם קיים ריבוי קווים וישנו שטח פיזי להגדלת השלט ומדובר במצב אבסורדי לחלוטין! טובתו של הצרכן שעבורו הוקמה התחנה חשובה יותר מטובתו של המפרסם. אין לציין את שילוט הפרסום כחובה בכל סככה אלא לתת הנחיות באם יש הכרח לדבר. שלט הפרסום צריך לבוא בגב הסככה במקביל לרחוב. הצבת שלט פרסומי בניצב לכיוון הרחוב מהווה מכשול פיזי וויזואלי במרחב הציבורי. כמו כן, מוצע להוסיף הנחיות הנוגעות למידע בזמן אמת בתחנה ומידע קולי לבעלי מוגבלויות ראייה כגון כריזה על זמני הגעת קווים לתחנה.

ג. מקומות ישיבה- מקום לחמישה אנשים לפחות הוא הכרחי. הוספת כיסאות מתקפלים במקומות נוספים בתחנה, כולל בגב התחנה ובצדדיה, יכולים להועיל מאד ולשפר את זמן ההמתנה. החומרים מהם עשויים מקומות הישיבה צריכים להיות כאלו שאינם פולטים קור/חום. יש להתחשב בשיפוע של הרחוב בזמן הצבת הספסל בכדי לאפשר ישיבה נוחה ומאוזנת.

ד. **רכישת כרטיסים/הטענת רב-קו** יש לשלב כבר במבנה הסככה עצמה, מקום ייעודי למתקן לרכישת כרטיס נסיעה, להטענת רב-קו וכן אפשרות לתשלום על הנסיעה בתחנה (כפי שקיים למשל בתחנות המטרונית). זאת על מנת לקצר את משך זמן עצירת האוטובוס בתחנה וליעל את השירות. (מומלץ להמנע מהמצב שקרה במטרונית שם היבט זה לא תוכנן כראוי וכיום עובדים על הוספת גגות למכוונות הכרטוס ברציפים).

ה. **נגישות** - כיום, בתחנות רבות ישנה אפשרות למעבר עם כסא גלגלים רק מצד אחד של הסככה, יש להקפיד על כך שיהיה מעבר של לפחות 110 ס"מ משני הצדדים. (זאת גם בהמשך לתביעה הייצוגית ת"צ 16317-06-12 צוברי נ" עיריית תל אביב יפו ואח'). חשוב להדגיש כי המקום הייעודי לכיסא גלגלים שנמצא בתוך התחנה אינו מחליף את המקום המיועד לו על הרציף מול דלת מספר 2. אין מניעה שמקום ייעודי זה יסתיר את הפרסום במידה וקיים. בנוסף במידה ומתוכננות תחנות עם דופן קדמית יש לוודא שישנה גישה מתאימה לאדם עם כיסא גלגלים למקום ייעודי בתוך הסככה.

#### 1. **דגשים נוספים:**

1. מידות התחנה צריכות להיות מותאמות למקום הספציפי בהן ממוקמות, במידה ומדובר בתחנות שידועות כעמוסות יש לאפשר הרחבת התחנה. סככה רחבה יותר תגדיל את שטח החיפוי ברציף והיא טובה למשתמש.
2. חשוב שלא תתבצע כל עבודת צביעה בשטח בזמן ההרכבה ובנוסף שכל המחברים יהיו קרים ולא תתאפשר כל עבודת ריתוך לאחר הצביעה.
3. במידה וקיים בורג חשוף, יש להשתמש בראש לא אופייני דוגמת כוכב או אלן על מנת לצמצם את אפשרויות הפירוק והונדליזם.
4. תאורת הפרסום, במידה וקיים, לא תעלה על תאורת הסככה.

בהמשך מופיע נספח עם תמונות הממחישות בעיות במבנה התחנות החדשות.

כאמור, נשמח לקבל התייחסות מפורטת להצעותינו וכן לקיים פגישת עבודה בנושא ההנחיות לסככות עם הגורמים הרלוונטיים במשרד.



בברכה,

גיל יעקב, מנכ"ל 15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל

[15minutes.co.il@gmail.com](mailto:15minutes.co.il@gmail.com)

## נספח

### דוגמאות מייצגות לתחנות שאינן מתאימות לצרכי הנוסעים

תחנות ללא הגנה מהשמש ומעט מקומות ישיבה לצורך מקסום שטח פרסום (ת"א)



תחנה פתוחה ללא הגנה מגשם ושמש, מידע מועט ומקומות ישיבה חסרים – לצורך פרסום (ת"א)



**תחנות שקופות ללא צל**



**תחנה עם 3 מקומות ישיבה בלבד בגלל הפרסומות –  
למרות הנחיות משרד התחבורה כיום ל 4 מקומות לפחות**

**תחנה ללא מידע (ירושלים)**

