



# סקר אופניים 2010 בקרב תושבי תל-אביב-יפו

אוקטובר 2010



## תוכן עניינים

## עמוד מספר

1.	מבוא.....	3
.2	תמצית מנהלים .....	5
.3	פירוט ממצאים.....	9
3.1	הגעת העובדים והלומדים למקום העיסוק העיקרי שלהם .....	9
3.2	מכוניות ואופניים ברשות התושבים .....	23
3.3	עמדות כלפי רכיבה על אופניים בעיר וכלפי שבילי האופניים .....	31
3.4	הגעה של ילדים למקום הלימודים.....	40

## נספחים:

נספח א' - מאפייני המדגם .....	47
נספח ב' - אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בתוך העיר ומחוצה לה.....	48
נספח ג' - כמות הרוכבים בתוך העיר, לאורך השנים.....	51
נספח ד' - ממצאי הסקר בחתך משתנים סוציו דמוגרפים ומשתנים נוספים.....	52
נספח ה' - ניתוחי פרופיל.....	63

# 1. מבוא

## 1.1 כללי

עיריית תל-אביב-יפו מבקשת לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית, רכיבה על אופניים והליכה ברגל כחלופה לאמצעי תחבורה אחרים. כחלק מפרויקט מתמשך זה נערך מעקב אחר שינוי בדפוסי ההגעה לעבודה וללימודים של תושבי העיר. נושא זה נבדק לראשונה בשנת 2004 ולאחר מכן בשנת 2007 - במדגמים שכללו 1,000 תושבים כל אחד. בשנת 2010 נערך סקר נוסף בקרב 1,500 תושבים, שהינו מדגם רחב יותר מקודמיו, הנותן תמונה מהימנה יותר.

## 1.2 מתודולוגיה

נערך סקר טלפוני בקרב 1,500 תושבי העיר תל אביב-יפו, בגילאי 18 ומעלה המתגוררים בעיר לפחות חצי שנה. עם זאת, הממצאים מוצגים בקרב גילאי 20 ומעלה (1,486 נשאלים) ולא בקרב כלל הנשאלים (התשאול מגיל 18 ומעלה התבצע לשם השוואה לסקר משנת 2004 שאינה מוצגת בדו"ח הנוכחי).

נערכה דגימה על-פי מכסות של תשעת רבעי העיר. רבעים 5 ו-6 אוחדו בשל מאפייניהם החברתיים הדומים יחסית ובשל מיעוט האוכלוסייה (במיוחד ברובע 6). לעומת זאת, רובע 9 פוצל לדרומו ולצפונו, מטעמים הפוכים: מאפיינים חברתיים שונים לשני האזורים וגודל אוכלוסייה המאפשר את הפיצול.

החלוקה לרבעים מייצגת את איזורי העיר השונים כדלהלן:

רובע 1	רובע 2	רובע 3	רובע 4	רבעים 5+6	רובע 7	רובע 8	תת-רובע 91+92	תת-רובע 93+94
עבר הירקון		הצפון הישן והחדש			מרכז העיר	יפו	דרום העיר	דרום מזרח
							השכונות הצפוניות	השכונות הדרומיות

מסיבות סטטיסטיות, כדי שאפשר יהיה להשוות בין רבעי העיר השונים, נדגם מספר שווה של תושבים בכל רובע (כ-166 נדגמים).

הדגימה המקורית אינה תואמת את התפלגות הגילאים האמיתית בכל רובע, ולכן הנתונים שוקללו כדי להגיע למדגם מייצג. כמו כן, על-מנת לקבל את האומדנים הכלל-עירוניים הנתונים שוקללו פעם נוספת, כדי לשחזר את הפרופורציה האמיתית של כל רובע מכלל העיר.

המחקר הנוכחי נערך בחודש יוני 2010 ממוקד הסקרים הממוחשב של חברת חקר רייטינג. מחקרים דומים נערכו בעבר, האחרון שבהם נערך בחודש יולי 2007 והוא בר השוואה לסקר הנוכחי.

## הערות לדו"ח

- הדו"ח כולל השוואות של הממצאים בכלל העיר לממצאים המקבילים מסקר 2007.
- ניתוחי הפרופיל בדו"ח וניתוחים בחתך מאפיינים סוציו דמוגרפיים (שמוצגים בנספח), מציגים הבדלים בין תת אוכלוסיות, הבדלים אלו מובהקים ברמת בטחון של 95%.
- ניתוחי רווח בר-סמך שמופיעים בחלקים העוסקים באופניים, גם הם ברמת בטחון של 95%.

## 2. תמצית מנהלים

### א. הגעת העובדים והלומדים למקום העיסוק העיקרי

1) עיסוקם העיקרי של 74% מתושבי העיר הוא עבודה או לימודים: 69% עובדים ו-5% לומדים. שיעור העובדים או לומדים גבוה יחסית ברבעים 5+6 (86% מהתושבים) וכן ברבעים 3 ו-8. לעומת שנת 2007, עלה מעט שיעור העובדים השכירים בעיר (מ-47% ל-52%). פרופיל העובדים לעומת הלומדים: מבוגר יותר, אמיד יותר, ממשקי בית בהם גרים ילדים, בעלי דירות, יותר וותיקים באיזור המגורים שלהם ובעיר בכלל. העובדים יותר מתרחקים מהעיר מאשר הלומדים, שבעיקר לומדים בתוך העיר<sup>1</sup>.

**69% מתושבי העיר עובדים או לומדים מחוץ לבית<sup>2</sup>.**

2) **67% מכלל העובדים או הלומדים עושים זאת בתוך העיר וכשליש מחוץ לעיר -** שיעור העובדים או לומדים בתוך העיר גבוה יחסית ברובע 7 (76%) ונמוך ברבעים 2, 4, 93+94. לעומת 2007, לא חל שינוי בתמהיל העובדים או לומדים בתוך העיר או בטבעות הסובבות אותה.

3) בהתמקדות על העובדים והלומדים, שעיסוקם העיקרי הוא בתוך העיר: אמצעי ההגעה הפופולארי למקום העיסוק הוא נסיעה במכונית - כנהגים או נוסעים (כ-43% מכלל דרכי ההגעה) ובמקום השני נסיעה באוטובוס (כ-23%).

**רכיבה על אופניים ע"י העובדים או הלומדים (מחוץ לבית) בתוך העיר מהווה 7.9% מכלל דרכי ההגעה למקום העיסוק (רווח בר-סמך: 5.9% - 9.9% משמעות הדבר היא, ששיעור הרכיבה "האמיתי" באוכלוסייה מצוי בטווח ערכים זה).**  
**בין שנת 2007 לשנת 2010 חלה עלייה של 1% (בשנת 2007 אחוז זה היה 6.9% בדומה לשנת 2004 6.6%).**

4) בהתמקדות על העובדים והלומדים, שעיסוקם העיקרי הוא בתוך העיר, לפי רבעים, השיעורים גבוהים משמעותית במרכז העיר ברבעים 3, 4 ו-5+6 (11%, 12% ו-15%, בהתאמה) ובדרום העיר (רובע 8 - 10%). בהשוואה לשנת 2007, חל גידול בהיקף הרכיבה בקרב היוממים ברבעים 2, 3, 8, לצד ירידה ברובע 1.

<sup>1</sup> הפרופיל מעיד על הבדלים מובהקים בין הקטגוריות השונות המוצגות בו.  
<sup>2</sup> בעקבות חשיבה מחודשת שנעשתה במפקד 2008 ע"י הלישכה המרכזית לסטטיסטיקה, הוחלט להוציא את אלו שעובדים מהבית מתוך אפשרויות אמצעי ההגעה לעבודה או ללימודים. ולכן, גם הסקר הנוכחי יתמקד בעובדים ובלומדים מחוץ לבית.  
באופן כללי, לא ניתן להשוות בין ממצאי הסקר הזה לבין נתוני מפקד 2008 בשל הסיבות הבאות: במפקד גיל הנשאלים הוא 15+ בעוד בסקר הזה הוא 18+, השאלות נוסחו בצורה שונה - במפקד השאלה הייתה על אמצעי הגעה עיקריים לעבודה בשבוע האחרון (שהיה בדצמבר 2008), בעוד בסקר הזה מדובר על אמצעי הגעה בשנה הנוכחית. כמו כן, במפקד לא נבדקה אוכלוסיית הלומדים בעיר, אלא, רק העובדים.

5) אמנם בין סקר 2004 לסקר 2010 חלה עלייה של 1.3%, הרי שבשל הגידול באוכלוסיית העיר בכלל ובאוכלוסיית המועסקים תושבי העיר בפרט, הרי שמספר הרוכבים בפועל גדל בשנים אלו ב-53% מכ-7,700 רוכבים בשנת 2004 לכ-11,850 בשנת 2010 (ראה הסבר מפורט בנספח ג').

6) **26% מהעובדים והלומדים בתוך העיר משתמשים בתחבורה ציבורית לסוגיה: אוטובוסים ומוניות. אחוז זה לא השתנה בין שנת 2007 ל-2010.**

7) כרבע מהעובדים והלומדים מגיעים למקום עיסוקם העיקרי תוך פחות מרבע שעה (26%). 43% מגיעים תוך רבע שעה עד חצי שעה, 19% מגיעים תוך חצי שעה עד 3/4 שעה ו-12% נזקקים ל-3/4 השעה או יותר כדי להגיע מבייתם למקום העיסוק העיקרי. בהשוואה לשנת 2007, כיום לוקח לעובדים וללומדים יותר זמן להגיע למקום עיסוקם העיקרי: ירד שיעור המגיעים תוך רבע שעה ועלה שיעור המגיעים תוך רבע שעה עד חצי שעה.

8) נהיגה במכונית למקום העיסוק העיקרי נפוצה בעיקר בקרב העובדים והלומדים מרובע 2 (73%) ורובע 1 (71%) - ברבעים אלה גבוה יותר שיעור בעלי מכוניות (ראו סעיף 10 להלן). נסיעה באוטובוס נפוצה יחסית ברובע 7 וברבעים 5+6, 93+94. רכיבה על אופניים בולטת ברבעים 5+6 (כ-11%) וברובע 4 (כ-9%).

9) מרבית העובדים והלומדים אינם מוטרים ממשך הזמן שלוקח להם להגיע מהבית אל מקום העיסוק העיקרי (60% מהם). לעומתם, משך הזמן עד ההגעה מפריע מאוד ל-14% מהעובדים והלומדים; מפריע ל-12% מהעובדים והלומדים ומפריע במידה בינונית ל-14% נוספים.

נמצא קשר חזק בין משך הזמן שלוקח להגיע למקום העיסוק העיקרי לבין המידה בה משך הזמן הזה מפריע, המתאם  $r=0.54$ . בהשוואה לשנת 2007 חלה עליה בשיעור המתלוננים על משך הזמן שלוקח להגיע למקום העיסוק, כשתורמת לכך עליה בשיעור אלה שמשך הזמן מפריע להם במידה בינונית.

### **ב. מכוניות ואופניים ברשות התושבים**

10) 69% מתושבי העיר<sup>3</sup> מחזיקים ברשותם מכונית אחת או יותר, כשבממוצע מחזיק כל אחד 1.3 מכוניות. שיעור מחזיקי מכונית גבוה יחסית ברבעים 1 ו-2 (90%-92%). בקרב העובדים והלומדים 75% מחזיקים במכונית זוהי עליה משמעותית בהשוואה לשנת 2007 (65%). עליות חדות בשיעור העובדים והלומדים מחזיקי מכונית חלו ברבעים 93+94 (גידול של 31%), ברובע 8 וברובע 4. גם בשאר הרבעים בעיר (להוציא רבעים 91+92) חלה עליה, אם כי בשיעור נמוך יותר.

<sup>3</sup> מדובר בנתון המתייחס לנפשות ולא למשקי בית.

11) **38% מתושבי העיר מחזיקים ברשותם אופניים.** שיעורם גבוה יחסית ברבעים 6+5 ורובע 1 (47%-48%). **45% מהעובדים ומהלומדים מחזיקים אופניים זאת בהשוואה ל-33% בשנת 2007 - עלייה משמעותית.** גידול חל בכל הרבעים בעיר, כאשר הגידול בולט במיוחד ברובע 8, ברבעים 6+5 ו-91+92.

12) **29% מתושבי העיר רוכבים על אופניים למטרות כגון: נופש וספורט, קניות וסידורים וביקור אצל חברים (חלקם כאמור, ראה סעיף 3, גם לעבודה וללימודים) לפחות פעם בשבוע.**

המטרה העיקרית שלשמה רוכבים היא נופש וספורט (22% מהתושבים), לאחר מכן - לצורך קניות וסידורים, ביקור אצל חברים וקרובים ובילויים או חוגים (12%-15%). השימוש באופניים למטרות אלו נפוץ בעיקר ברבעים 3, 4, 6+5 ו-8.

13) פרופיל הרוכבים למטרות השונות שהוזכרו לעיל בהשוואה לאלה שלא רוכבים הוא יותר צעיר, משכיל, אמיד, חילוני, ממשקי בית בהם יש ילדים עד גיל 18, גרים בשכירות. כמו כן, הרוכבים פחות ותיקים באיזור המגורים ובעיר בכלל, ויש בקרבם ייצוג יתר לעובדים.

## **ג. עמדות כלפי רכיבה על אופניים בעיר וכלפי כמות השבילים בעיר ובאזור**

### **המגורים**

14) **היתרון הנתפס הבולט של רכיבה על אופניים בעיר, הוא היות הרכיבה פעילות גופנית, ספורטיבית, התורמת לבריאות (ויש לזכור שזו גם המטרה העיקרית שלשמה רוכבים).** יתרונות בולטים נוספים, הם פרקטים ואקולוגיים: הקלה על עומסי תנועה, שמירה על איכות הסביבה ופתרון לבעיות חניה.

15) **החסרון הנתפס הבולט של רכיבה על אופניים בעיר, הוא תשתית לא מספקת של שבילי אופניים: אין מספיק שבילים והשבילים הקיימים צרים מדי.**

חסרונות בולטים נוספים: מתמקדים בסכנות שיש ברכיבה, בעיקר סכנות לרוכבים עצמם, באופן כללי ובפרט ברכיבה על כבישים, אך גם הפרעה להולכי הרגל מצד רוכבי האופניים.

16) **רוב תושבי תל-אביב-יפו אינם מרוצים מכמות שבילי האופניים בעיר וגם לא מכמות השבילים בשכונת מגוריהם:**

27% סבורים כי יש מספיק שבילי אופניים בעיר, שיעורם גבוה יחסית ברבעים 1, 2, 91+92, 93+94 (33%-36%).

32% סבורים כי יש מספיק שבילים באיזור המגורים. שיעורם של אלה גבוה יחסית ברבעים 1, 2, ו-91+92 (43%-46%).

בנוסף, 30% מכלל התושבים סבורים כי אין מספיק שבילים באיזור המגורים ועוד 37% טוענים כי אין כלל שבילים באיזור. שיעורם של האחרונים גבוה יחסית ברבעים 7 ו-8 (-59% 60%).

17) בקרב העובדים והלומדים רוכבי האופניים, שביעות הרצון מכמות השבילים היא נמוכה יותר מאשר בקרב כלל התושבים: 20% בלבד מהם סבורים כי יש מספיק שבילים בעיר, 27% סבורים כי יש מספיק שבילים באיזור המגורים.

18) בהשוואה לשנת 2007, בקרב כלל התושבים חל שינוי קל בשיעור הסבורים כי יש מספיק שבילי אופניים בעיר, זאת למרות שבחלק מהרבעים בעיר ניכרת עליה משמעותית. יוצאי הדופן הם רובע 3 בו חלה ירידה ורבעים 2, ו-5+6 בהם לא חל שינוי. לעומת זאת, חלה עליה משמעותית בשיעור הסבורים כי יש מספיק שבילים באיזור המגורים (מ-22% בשנת 2007 ל-32% ב-2010). עליה זו מתבטאת בכל הרבעים, להוציא רובע 7, והיא דרמטית ברבעים 91+92.

19) כמחצית מתושבי העיר סבורים כי בהעדר שבילי אופניים, על רוכבי האופניים לרכב על המדרכות (48%). 29% סבורים כי במקרה כזה על הרוכבים לרכב על הכביש ו-24% סבורים כי הרוכבים רשאים לרכב הן על המדרכה והן על הכביש. זאת למרות העובדה, שאסור לרכב על המדרכות, בהעדר שבילי אופניים. שיעור הסבורים כי על הרוכבים לרכב על הכביש, גבוה יחסית בקרב אלה שאינם רוכבים על אופניים לעומת רוכבי האופניים (32% לעומת 22%).

20) כמחצית מהתושבים סבורים כי הולכי רגל אינם רשאים ללכת על שבילי האופניים (52%). 19% סבורים שהם דווקא כן רשאים לעשות כך ועוד 29% סבורים כי הולכי רגל יכולים ללכת על שבילי האופניים, רק כאשר אלו פנויים. אין הבדל בתפיסתם של רוכבי האופניים לעומת אלה שאינם רוכבים.

#### ד. הגעת ילדים בגילאי 5 עד 18 לבית ספר

21) ב-71% ממשקי הבית בהם מתגוררים ילדים בגילאי 5 עד 18, ישנם ילדים הלומדים במרחק הליכה מהבית. ממוצע הילדים האלה במשק בית - 1.6, ולפיכך לומדים במרחק הליכה מהבית 63% מהילדים שבגיל 5 עד 18.

22) הליכה ברגל היא האמצעי הנפוץ ביותר להגעת ילדים מהבית למקום הלימודים (כ-43% מדרכי ההגעה של הילדים). השיעור שמהווה הליכה ברגל עלה מאז 2007, מ-37% ל-43%. אמצעי ההגעה הבולטים לאחר הליכה ברגל, הם כלי רכב שונים: נסיעה במכונית פרטית (21%), נסיעה באוטובוס אחד או יותר (כ-16%) ונסיעה בהסעה מאורגנת (כ-13%). רכיבה על אופניים מהווה כ-5% מדרכי ההגעה של הילדים למקום הלימודים. ב-2007 4% רכבו על אופניים.



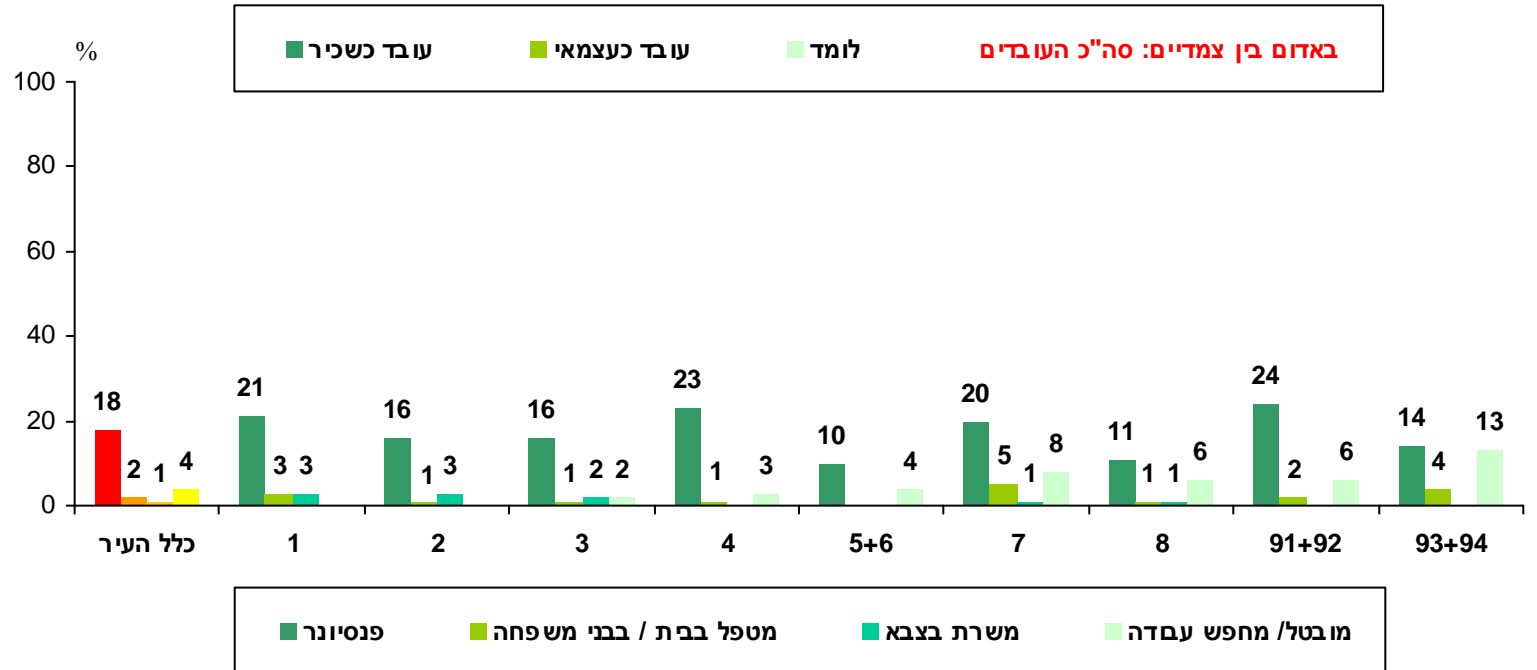
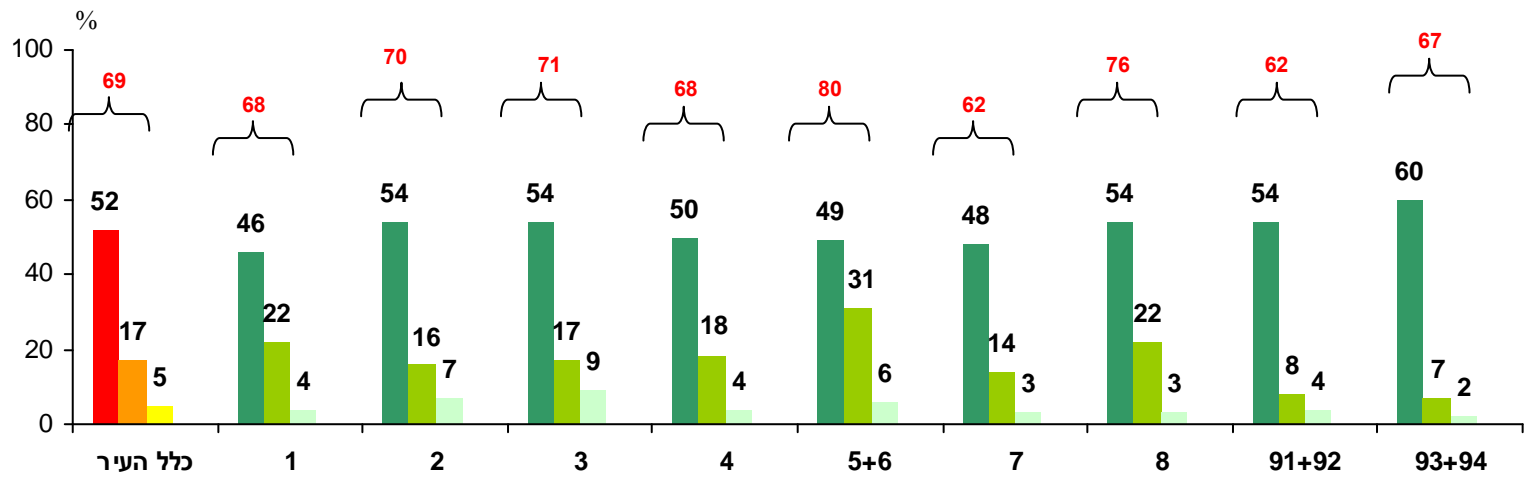
### 3. פירוט ממצאים

#### 3.1 הגעת העובדים והלומדים למקום העיסוק העיקרי שלהם

##### 3.1.1 עיסוק עיקרי של המרואייין בשנה הנוכחית

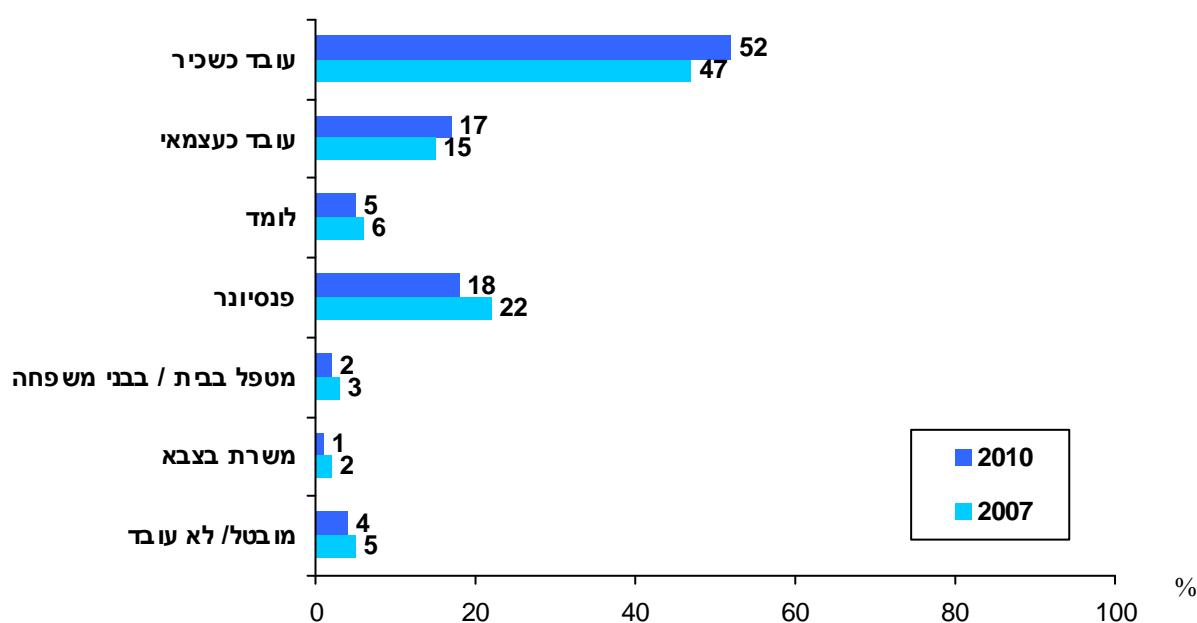
"בשנים-עשר החודשים האחרונים, מה מבין האפשרויות הבאות מתאר את פעילותך העיקרית?"  
(התשובות הוקראו למרואיינים).

**עיסוק עיקרי בשנה הנוכחית (2010) - בחתך רובע**



74% מתושבי העיר עובדים או לומדים: 69% **עובדים** ומתפלגים ל-52% עובדים שכירים + 17% עצמאים ואילו 5% **לומדים**.  
 עיסוקים אחרים של תושבי העיר שבגילאי 20+: 18% מהתושבים הם פנסיונרים, 4% אינם עובדים/מובטלים, 2% מטפלים בבית או בבני משפחה ו-1% משרתים בצבא.  
 שיעור **סה"כ העובדים או לומדים** גבוה יותר ברבעים 5+6 (86% מתושבי הרובע) ואחר כך ברובע 3 (80%) ורובע 8 (79%). שיעור סה"כ העובדים או לומדים נמוך יחסית ברובע 7 (65%) וברבעים 91+92 (66%).

### עיסוק עיקרי בשנה בה נערך הסקר - לאורך זמן

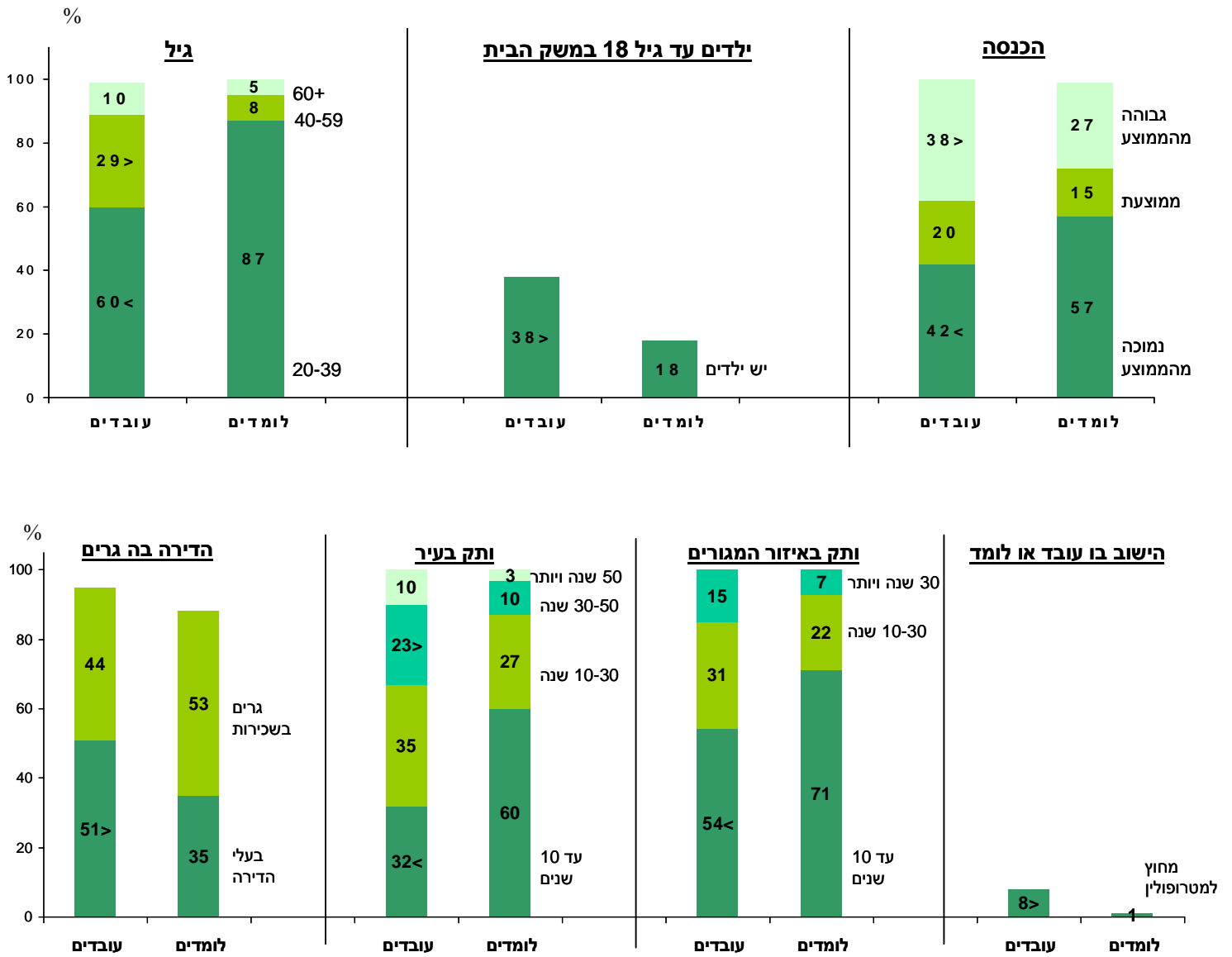


בהשוואה לשנת 2007 עלה שיעור השכירים (מ-47% בשנת 2007 ל-52% השנה) ובמקביל, ירד שיעור הפנסיונרים (מ-22% בשנת 2007 ל-18% השנה).

69% מתושבי העיר עובדים או לומדים מחוץ לבית<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> בעקבות חשיבה מחודשת שנעשתה במפקד 2008 עייי הלישכה המרכזית לסטטיסטיקה, הוחלט להוציא את אלו שעובדים מהבית מתוך אפשרויות אמצעי ההגעה לעבודה או ללימודים. ולכן, גם הסקר הנוכחי יתמקד בעובדים ובלומדים מחוץ לבית.

## הבדלי פרופיל: עובדים לעומת לומדים



\* סימן > או < מסמן הבדל מובהק בין העובדים ללומדים.

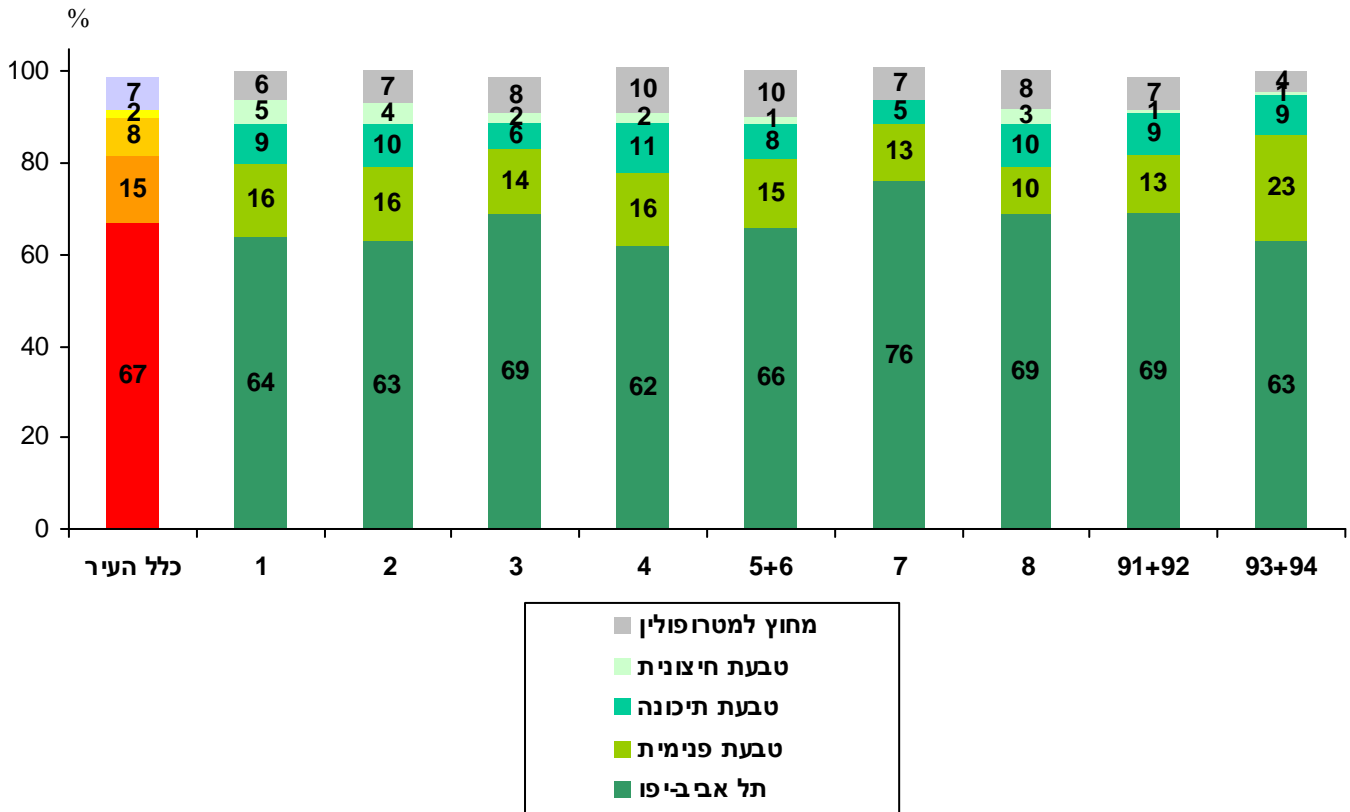
**פרופיל העובדים לעומת הלומדים** הוא מבוגר יותר ואמיד יותר. כמו כן, בקרב העובדים יש ייצוג יתר (לעומת הלומדים) לתושבים ממשקי בית בהם יש ילדים עד גיל 18, בעלי דירות, הם יותר ותיקים באיזור המגורים שלהם ובעיר בכלל. בקרב העובדים יש גם ייצוג יתר לעומת הלומדים, לאלה שעיסוקם העיקרי הוא מחוץ למטרופולין.

\* השאלות הבאות בפרק זה נבדקו בקרב מרואיינים שעיסוקם העיקרי הוא עבודה או לימודים, ומכאן שהתנהגותם בהתייחס להגעה למקום העיסוק העיקרי היא יומיומית כמעט.

3.1.2 מקום העיסוק העיקרי של העובדים והלומדים

"באיזה יישוב את/ה עובד/ת לומד/ת (השאלה נשאלה בהתאם לעיסוק העיקרי)?"  
 (ניתן היה לענות יותר מתשובה אחת, הממצאים מוצגים בתקנון ל-100%).

מקום העיסוק העיקרי בהתייחס למטרופולין תל-אביב-יפו - בחתך רובע  
(שייך היישובים לטבעות על-פי מפה בשנתון הסטטיסטי של העירייה\*)

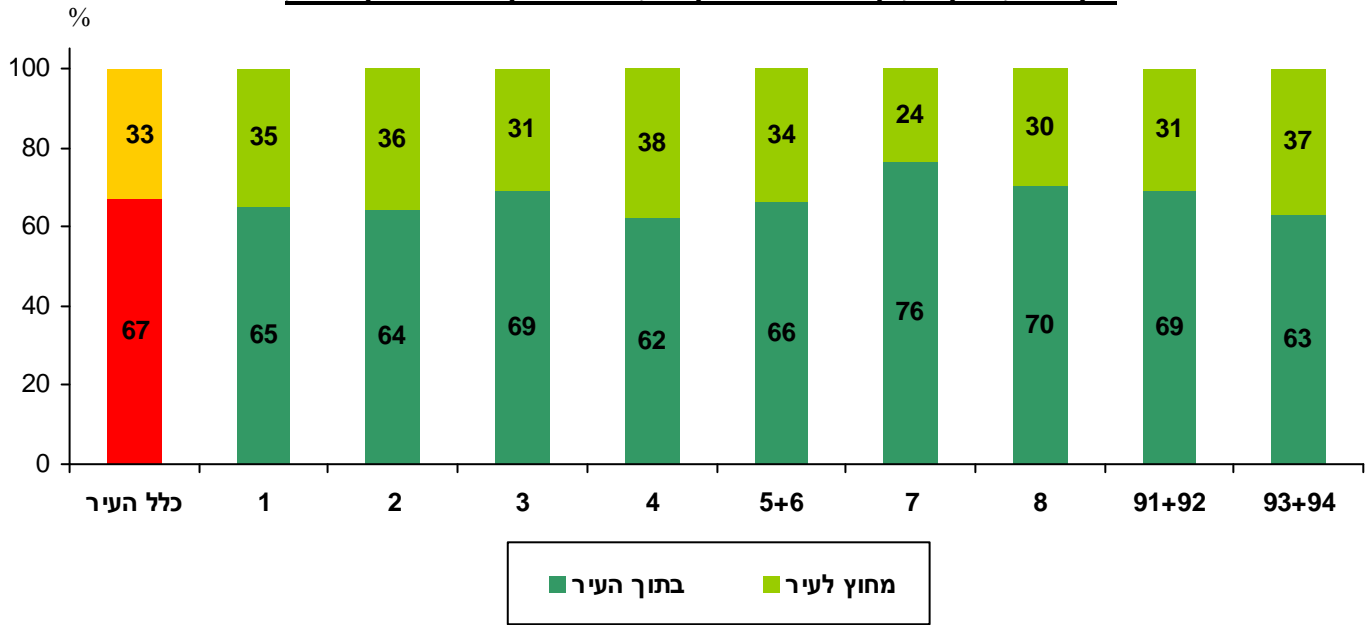


\*מפת המטרופולין לפי טבעות מוצגת בנספח.

כ-2/3 מהעובדים או מהלומדים עושים זאת בתוך העיר (67%) וכשליש מחוץ לעיר (33%): בטבעת הפנימית עובדים או לומדים 15% (מכלל העובדים או לומדים), בטבעת התיכונה - 8%, בטבעת החיצונית - 2% ומחוץ למטרופולין עובדים או לומדים 7%. שיעור העובדים או לומדים בתוך העיר גבוה יחסית ברובע 7 (76% מהעובדים או לומדים) ונמוך ברובע 4 (62%) וברבעים 2 ו-93+94 (63% בכל אחד מהם).

**הערה:** יש לציין כי למרות שמדובר באופן כללי בעובדים או לומדים, נמצא שהלומדים - לומדים בעיקר בתוך העיר ופחות מחוץ לה. העובדים הם אלו שמתרחקים מהעיר.

**מקום העיסוק העיקרי: סה"כ בתוך העיר או מחוץ לה - בחתר רובע**



בהשוואה לשנת 2007 לא חל שינוי בתמהיל המיקום של העיסוק העיקרי, לא בהתייחס לטבעות הסובבות את העיר ולא בהתייחס לכלל העובדים או לומדים בתוך העיר או מחוץ לעיר.

### 3.1.3 אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בשנה הנוכחית

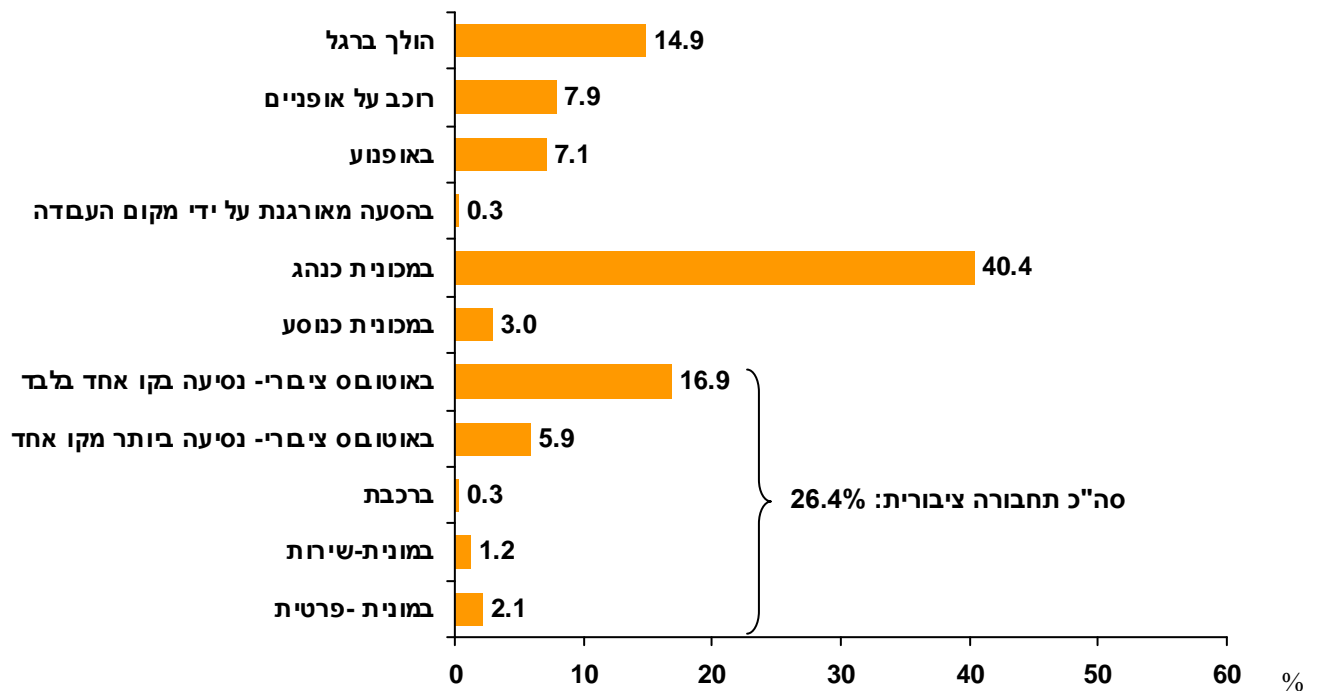
"בשנה הנוכחית, כיצד אתה מגיע בדרך כלל למקום העבודה / הלימודים?"  
(ניתן היה לענות יותר מתשובה אחת, הממצאים מוצגים בתקנון ל-100%).

מסעיף זה ואילך, הממצאים בנושא ההגעה למקום העיסוק העיקרי, מוצגים בקרב העובדים או הלומדים מחוץ לבית.

### אמצעי הגעה למקום העיסוק העיקרי, בקרב יוממים שעיסוקם העיקרי הוא בתוך העיר<sup>5</sup>

בסקר 2010: 681 הם עובדים ולומדים, שעיסוקם העיקרי הוא בתוך העיר. הממצאים הבאים מתמקדים בהם:

### סה"כ אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בקרב היוממים בתוך העיר<sup>6</sup>



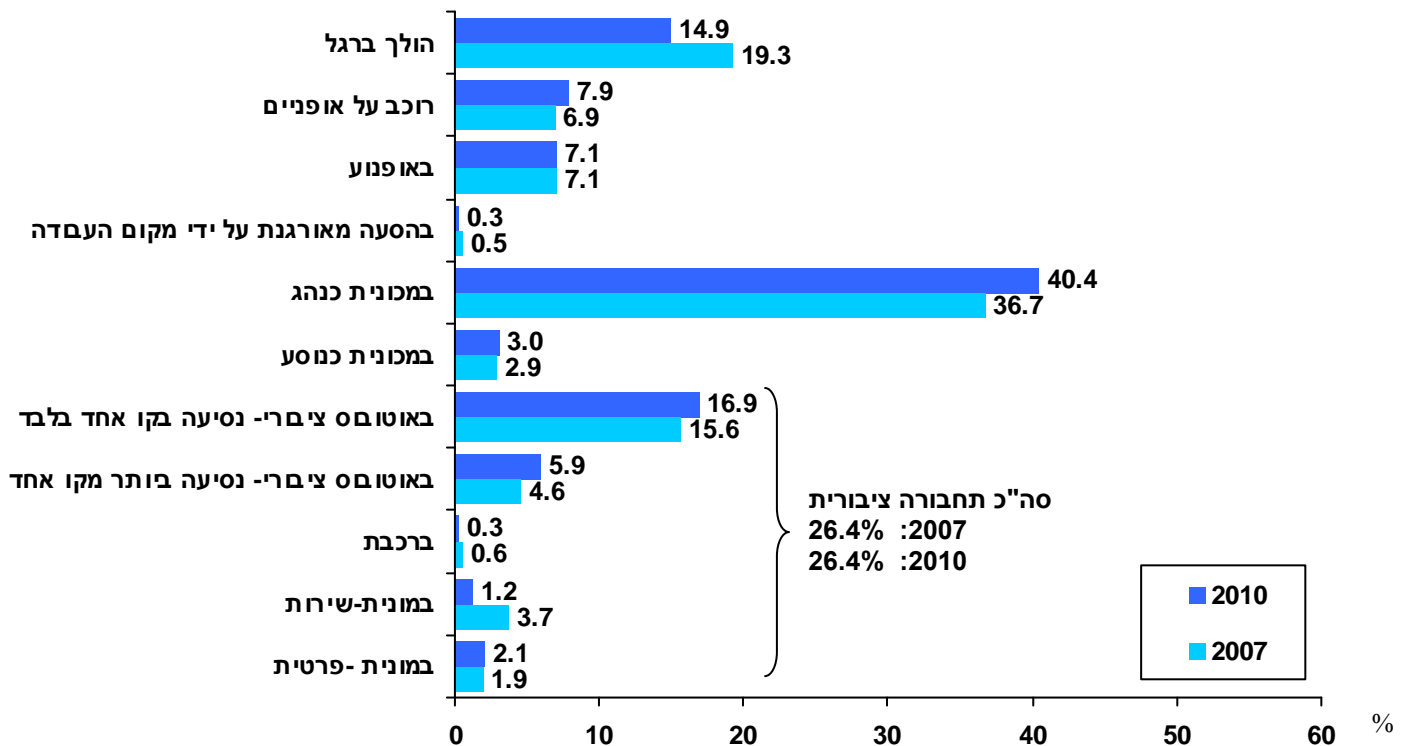
בקרב העובדים והלומדים בתוך העיר, אמצעי ההגעה הפופולארי ביותר למקום העיסוק, הוא נהיגה במכונית (מהווה 40.4% מכלל דרכי ההגעה). הצטרפות כנוסע מהווה עוד 3%.

<sup>5</sup> בסקר זה הוחלט להתמקד בעובדים ובלומדים בתוך העיר מאחר והם האוכלוסייה הפוטנציאלית לרכיבה באופניים או הליכה ברגל לצורך עבודה או לימודים. בכל מקרה את ההתפלגות הכוללת גם את אלו שעובדים ולומדים מחוץ לעיר ניתן למצוא בנספח ב'.

<sup>6</sup> השאלה: "בשנה הנוכחית, כיצד הגעת בדרך כלל למקום העבודה/ הלימודים?" איפשרה למשיב לציין יותר מאמצעי אחד. משמעות הדבר היא, שממצאי הסקר בדבר פיצול הנסיעות של אוכלוסיית העובדים והלומדים מסתכמים ליותר מ-100%. הממצאים שלהלן מוצגים בתקנון ל-100%, בעיקר על מנת לאפשר השוואה לממצאי שנים קודמות.

נסיעה באוטובוס מהווה כ-23% מדרכי ההגעה של העובדים והלומדים בתוך העיר: נסיעה בקו אוטובוס אחד כ-17% וביותר מקו אחד כ-6%. תחבורה ציבורית בסה"כ (אוטובוס, רכבת, מוניות) מהווה כ-26%. הליכה ברגל מהווה 14.9% מדרכי ההגעה ורכיבה על אופנוע 7.1%. רכיבה על אופניים מהווה 7.9% מכלל הדרכים המשמשות את העובדים והלומדים בתוך העיר, רווח בר-סמך: 5.9% - 9.9%.

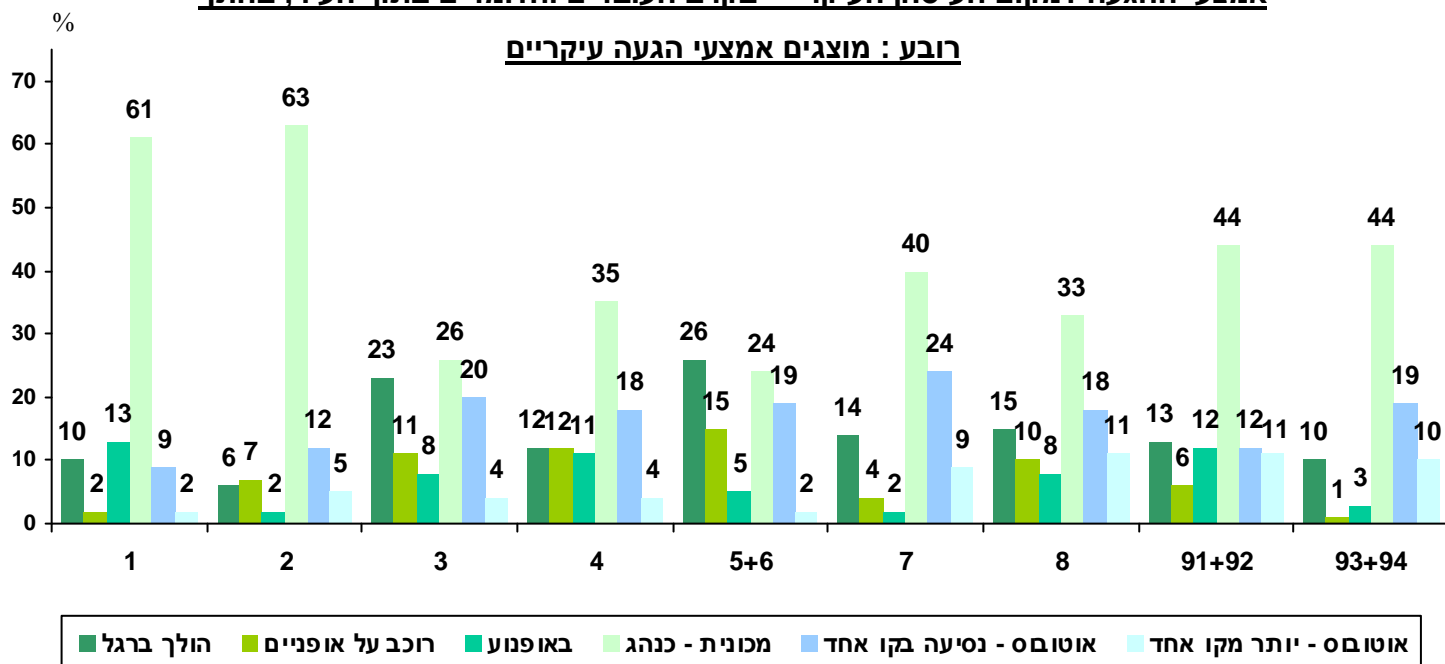
**אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי - בקרב העובדים והלומדים בתוך העיר, לאורך זמן**



בקרוב העובדים והלומדים בתוך העיר, חלה ירידה בהליכה ברגל למקום העיסוק העיקרי (מ-19.3% בשנת 2007 ל-14.9% השנה). לעומת זאת, אחוז הנוסעים במכונית כנהגים עלה ב-3 השנים (מ-36.7% ל-40.4%). רכיבה על אופניים ע"י העובדים והלומדים עלתה ב-1%.

## אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי - בקרב העובדים והלומדים בתוך העיר, בחתך

### רובע : מוצגים אמצעי הגעה עיקריים



רובע										אמצעי ההגעה %
93+94	91+92	8	7	5+6	4	3	2	1	כלל העיר	
9.7	12.7	14.7	13.7	25.9	11.9	23.1	6.0	9.6	14.9	הולך ברגל
1.0	5.8	9.9	4.4	15.1	12.4	10.8	7.2	1.9	7.9	רוכב על אופניים
2.8	11.7	8.1	1.7	5.2	11.1	7.9	2.1	13.0	7.1	באופנוע
44.0	44.4	32.8	39.5	23.9	34.7	26.3	62.9	61.2	40.4	מכונית - כנהג
18.6	12.2	18.1	23.7	19.5	17.6	19.7	12.1	9.4	16.9	אוטובוס - נסיעה בקו אחד
10.3	11.3	11.0	9.0	1.9	3.6	4.0	5.1	2.1	5.9	אוטובוס - יותר מקו אחד

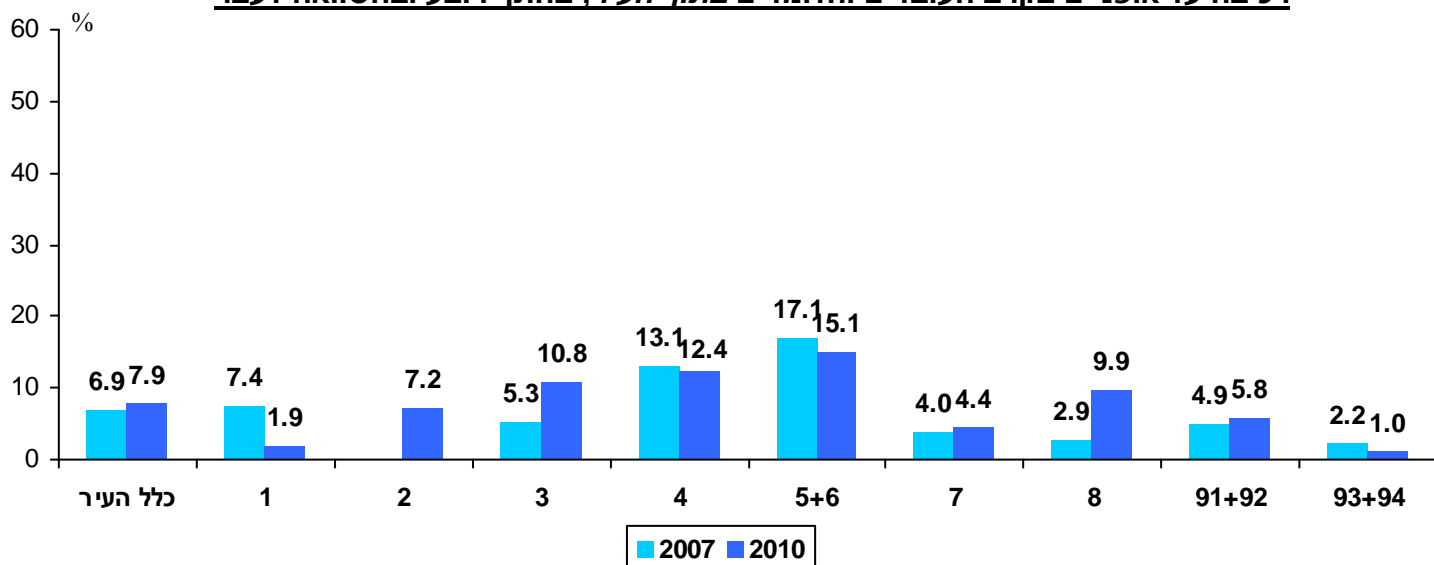
כאמור, בקרב העובדים והלומדים בתוך העיר, מהווה נהיגה במכונית למקום העיסוק העיקרי את אמצעי ההגעה הפופולארי ביותר, בכל רבעי העיר, למעט רבעים 3 ו-5+6. בשני רבעים אלו, יש דמיון בשיעור הנהיגה וההליכה ברגל.

יחסית לדרכי ההגעה שצויינו:

- הליכה ברגל, בולטת ברבעים 5+6 (25.9%) וברובע 3 (23.1%) - הרבעים בהם נמוך יחסית שיעור הנהיגים במכונית.
- רכיבה על אופניים, בולטת ברבעים 5+6 (15.1%).
- רכיבה על אופנוע בולטת ברובע 1 (13%) ואחריו ברבעים 4 ו-91+92 (11%-12%).
- נהיגה במכונית, בולטת ברובע 2 (62.9%) וברובע 1 (61.2%) ופחות נפוצה ברבעים 5+6 (23.9%) וברובע 3 (26.3%).
- נסיעה בקו אוטובוס אחד, בולטת יחסית ברובע 7 (23.7%).
- נסיעה באוטובוס - ביותר מקו אחד, בולטת ברבעים 8, 91+92 ו-93+94 (10%-11%).



## רכיבה על אופניים בקרב העובדים והלומדים בתוך העיר, בחתך רובע ובהשוואה לעבר



רכיבה על אופניים, מהווה כאמור לעיל, 7.9% מכלל הדרכים המשמשות את העובדים והלומדים בתוך העיר כדי להגיע למקום עיסוקם העיקרי. הרבעים בהם הרכיבה בולטת יותר יחסית לדרכי הגעה אחרות: רבעים 6+5 (15.1%) ורובע 4 (12.4%). הרבעים בהם היא פחות נפוצה: רבעים 94+93 (1%) ורובע 1 (1.9%).

בהשוואה לשנת 2007, בקרב כלל העובדים והלומדים בתוך העיר, ישנה עליה של 1% בשלושה מרבעי העיר, חלה עלייה משמעותית בשיעור שמהווה הרכיבה על אופניים: רובע 2 (מ-0% בשנת 2007 ל-7.2% השנה), רובע 3 (מ-5.3% ל-10.8%) ורובע 8 (מ-2.9% ל-9.9%). לעומת זאת, ברובע 1 דווקא חלה ירידה משמעותית בשיעור הרכיבה על אופניים (מ-7.4% בשנת 2007 ל-1.9% השנה).

יש לציין כי בשנת 2007 היו בעיר 73 ק"מ שבילי אופניים ואילו בשנת 2010 ישנם כ-100 ק"מ שבילי אופניים בעיר - עליה של 37% באורך שבילי האופניים בעיר.

אמנם בין סקר 2004 לסקר 2010 חלה עלייה רק של 1.3%, הרי שבשל הגידול באוכלוסיית העיר בכלל ובאוכלוסיית המועסקים תושבי העיר בפרט, הרי שמספר הרוכבים בפועל גדל בשנים אלו ב-53% (ראה הסבר מפורט בנספח ג').

## כמות הרוכבים בתוך העיר, לאורך השנים:

מספר הרוכבים גדל בין 2004 ל-2010:	מפקד 2008**	2007	2004	
	149,973	135,996	117,024	תושבים שעובדים בעיר
53%	11,848	9,383	7,724	מתוכם רוכבי אופניים

\* יש לשים לב שהמספרים הם רק של הרוכבים העובדים בתוך העיר - לא כולל את הלומדים, שעליהם אין לנו נתונים.

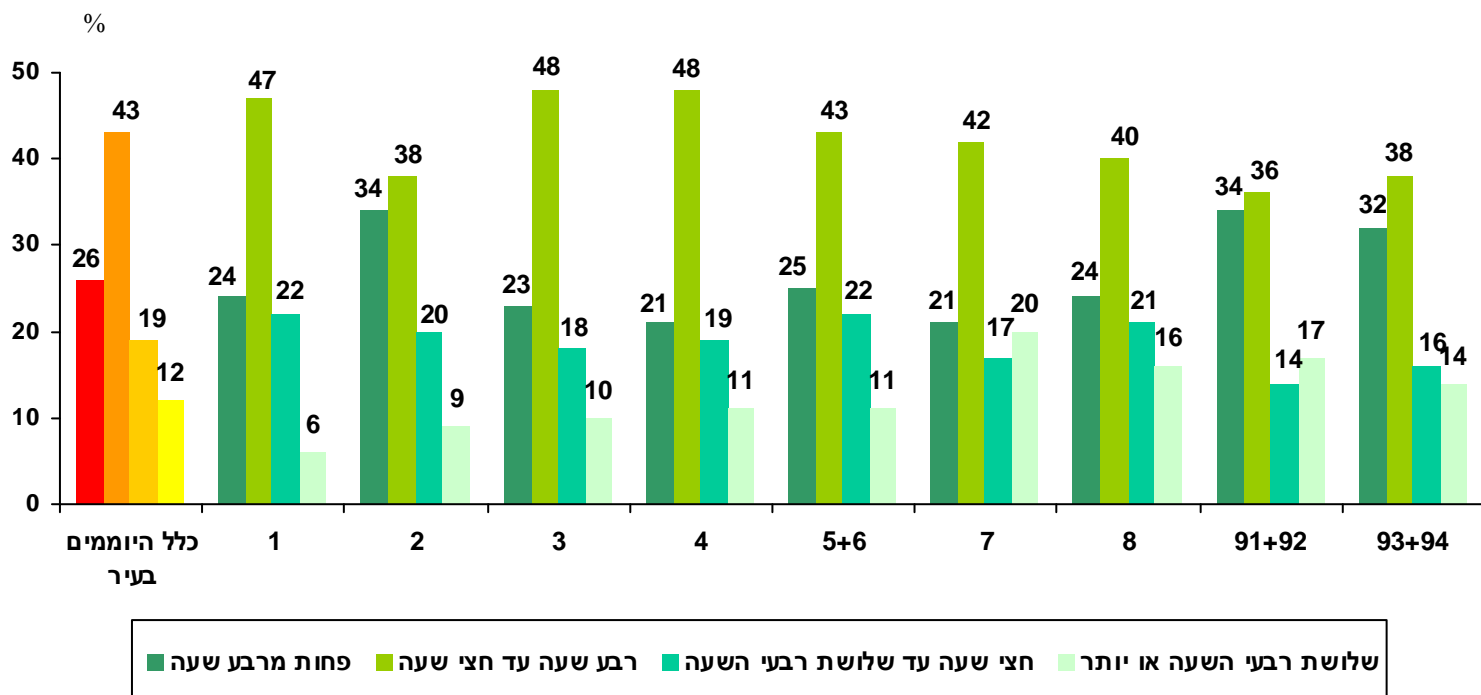
\*\*מפקד 2008 מהווה בזמן הוצאת הדו"ח את הנתונים המהימנים ביותר בנושא.

### 3.1.4 משך הזמן שלוקח כיום להגיע מהבית למקום העיסוק העיקרי

"בדרך כלל כמה זמן לוקח לך להגיע מהבית למקום עבודתך/למקום לימודיך?"

#### משך הזמן שלוקח להגיע מהבית למקום העיסוק העיקרי - בחתך רובע

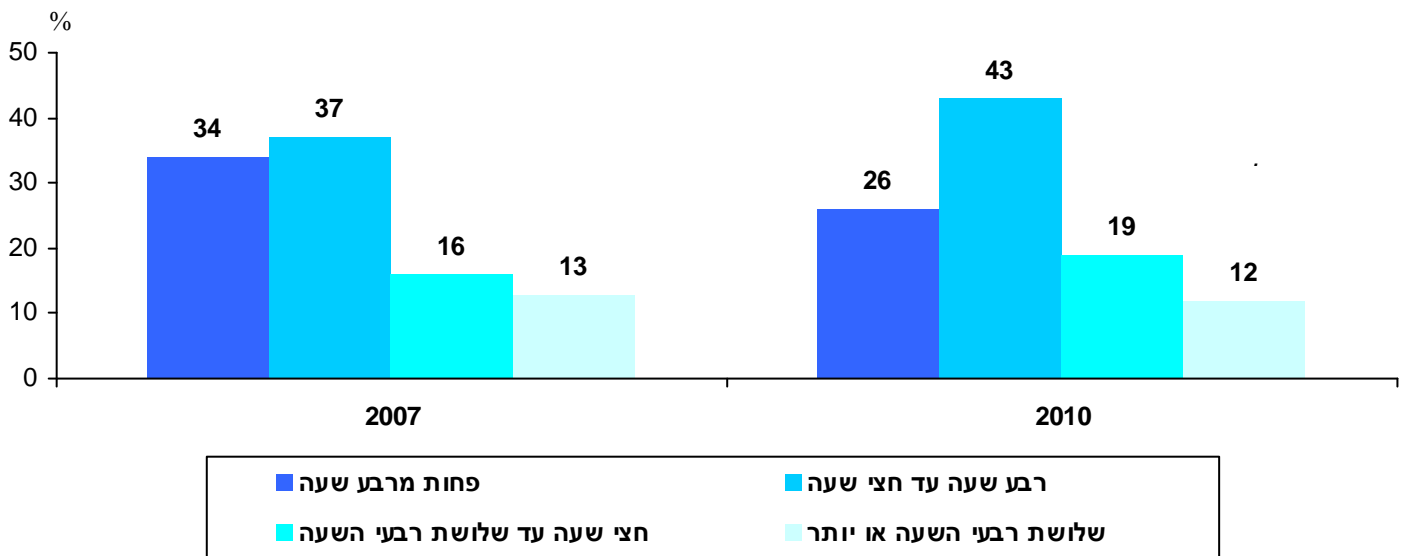
##### בקרב כלל העובדים והלומדים



כרבע מהיוממים בעיר מגיעים למקום עיסוקם העיקרי תוך פחות מרבע שעה (26% מהעובדים ומהלומדים). 43% מגיעים תוך רבע שעה עד חצי שעה, 19% מגיעים תוך חצי שעה עד 3/4 שעה ו-12% נזקקים ל-3/4 השעה או יותר כדי להגיע מבתם למקום העיסוק העיקרי.

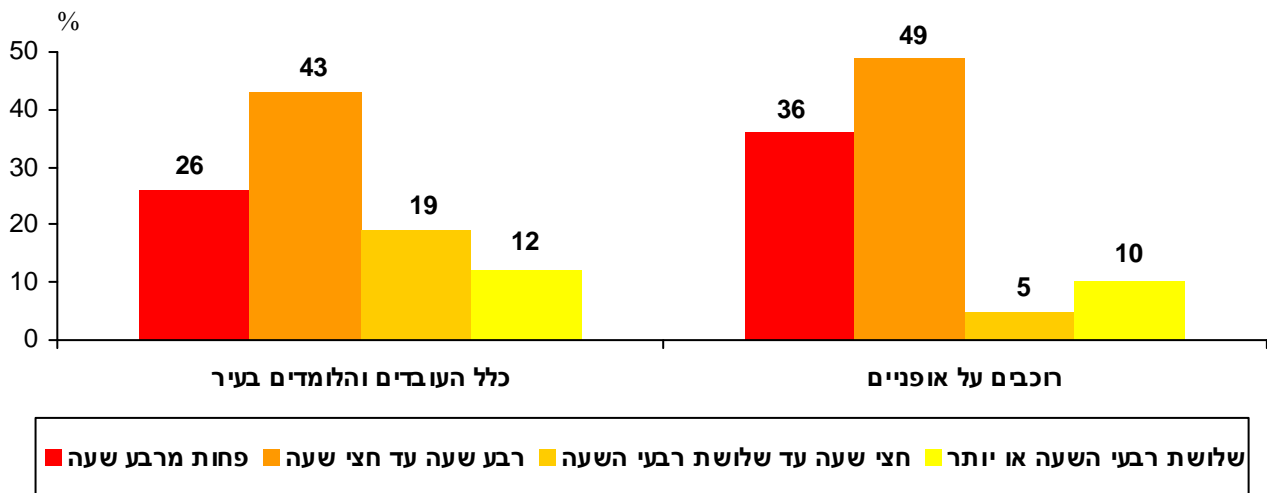
- שיעור המגיעים תוך פחות מרבע שעה, גבוה יחסית ברבעים 2 (34%), 92+91 (34%) וברבעים 94+93 (32%).
- שיעור המגיעים תוך רבע שעה עד חצי שעה, גבוה יחסית ברבעים 3 ו-4 (48% בכל אחד מהם) וברובע 1 (47%).
- שיעור המגיעים תוך שלושת רבעי השעה או יותר, גבוה יחסית ברובע 7 (20%) - הרובע בו גבוה יחסית שיעור הנוסעים בתחבורה ציבורית.

### משך הזמן שלוקח להגיע מהבית למקום העיסוק העיקרי - לאורך זמן



בהשוואה לשנת 2007, חלה ירידה בשיעור המגיעים למקום העיסוק העיקרי בפחות מרבע שעה (מ-34% מהעובדים והלומדים בשנת 2007 ל-26% ב-2010). במקביל, חלה עליה בשיעור אלה המגיעים למקום העיסוק תוך רבע שעה עד חצי שעה (מ-37% בשנת 2007 ל-43% השנה).

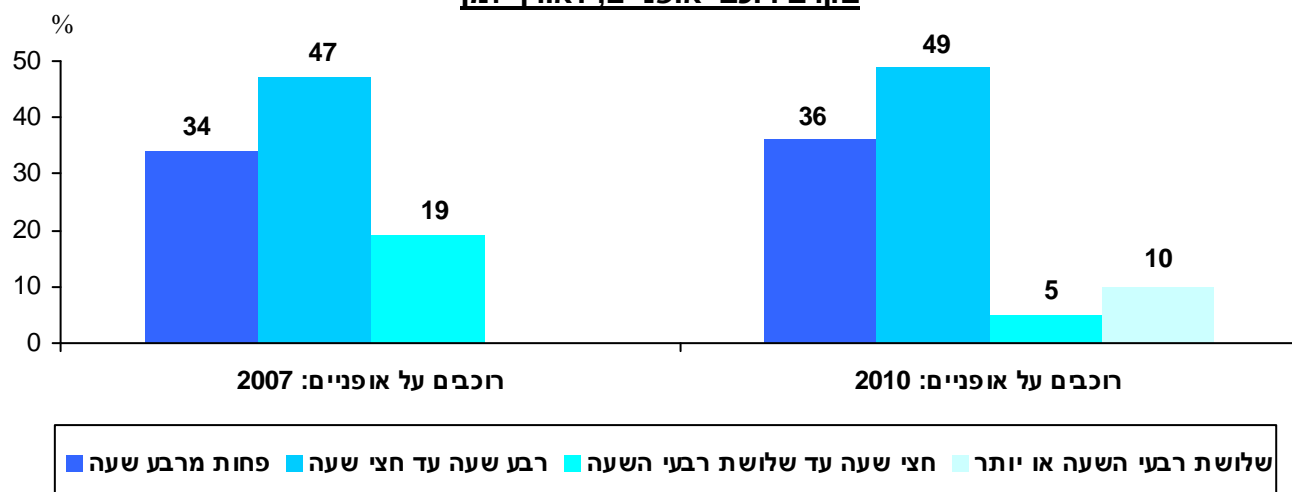
### משך הזמן שלוקח להגיע מהבית למקום העיסוק העיקרי 2010: רוכבי אופניים בהשוואה לכלל העובדים והלומדים



\* הערה: משך הזמן מתייחס לאופן בו מרבים להגיע למקום העיסוק ולא דווקא להגעה ברכיבה על אופניים.

שיעור רוכבי האופניים המגיעים למקום העיסוק העיקרי שלהם בפחות מרבע שעה גבוה משיעור המגיעים תוך אותו פרק זמן בקרב כלל העובדים והלומדים (36% מרוכבים על אופניים בהשוואה ל-26% מכלל העובדים והלומדים). גם שיעור המגיעים תוך רבע שעה עד חצי שעה, גבוה במעט בקרב רוכבי האופניים (49% בהשוואה ל-43% בקרב כלל העובדים והלומדים). לעומת זאת, שיעור המגיעים תוך חצי שעה עד 3/4 שעה נמוך בקרב רוכבי האופניים.

**משך הזמן שלוקח להגיע מהבית למקום העיסוק העיקרי  
בקרב רוכבי אופניים, לאורך זמן**



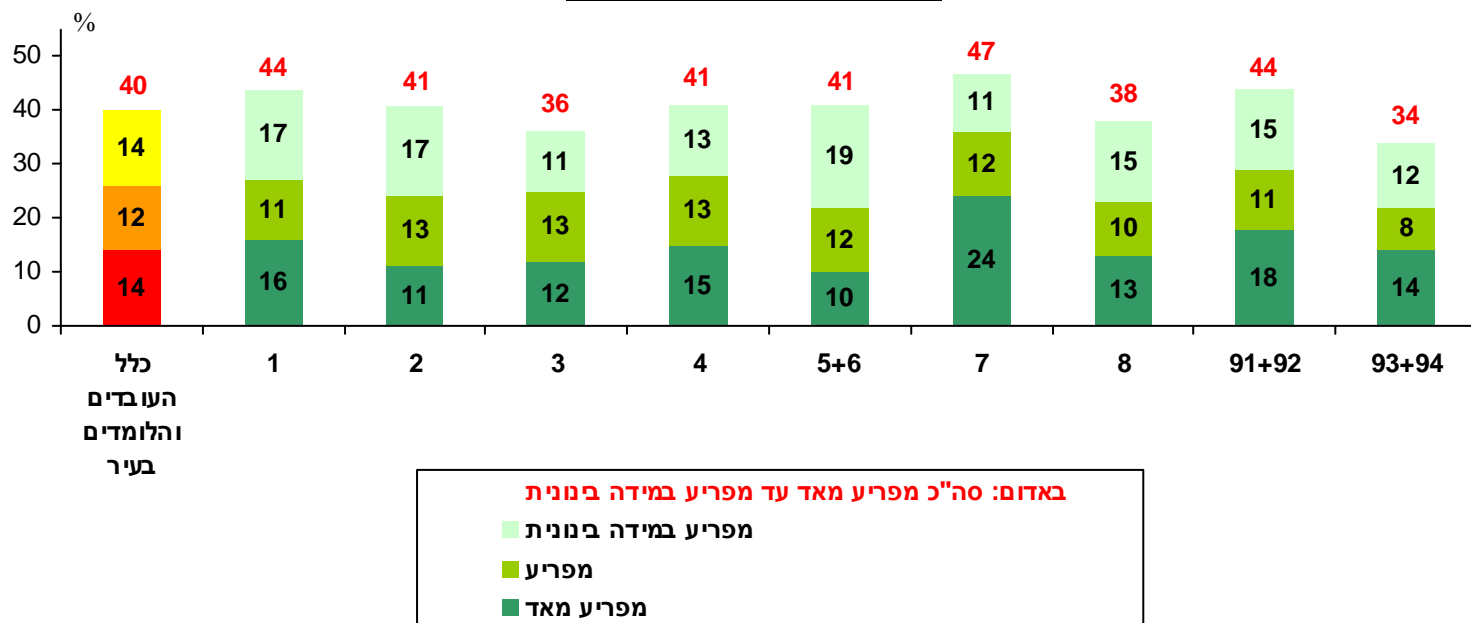
בהשוואה לשנת 2007 חלה ירידה בשיעור רוכבי האופניים שמגיעים למקום עיסוקם העיקרי תוך חצי שעה עד 3/4 השעה (מ-19% בשנת 2007 ל-5% השנה). לעומת זאת, השנה 10% מדווחים כי לוקח להם להגיע למקום העיסוק 3/4 שעה או יותר. בשנת 2007 אף אחד מרוכבי האופניים לא ציין משך זמן כזה.

### 3.1.5 עד כמה מפריע משך הזמן שלוקח להגיע למקום העיסוק העיקרי

"האם מפריע לך משך הזמן שלוקח לך להגיע למקום עבודתך/ מקום לימודיך, אם כן, באיזו מידה?"

#### עד כמה מפריע משך הזמן שלוקח להגיע למקום העיסוק העיקרי - בחתך רובע

##### בקרב כלל העובדים והלומדים

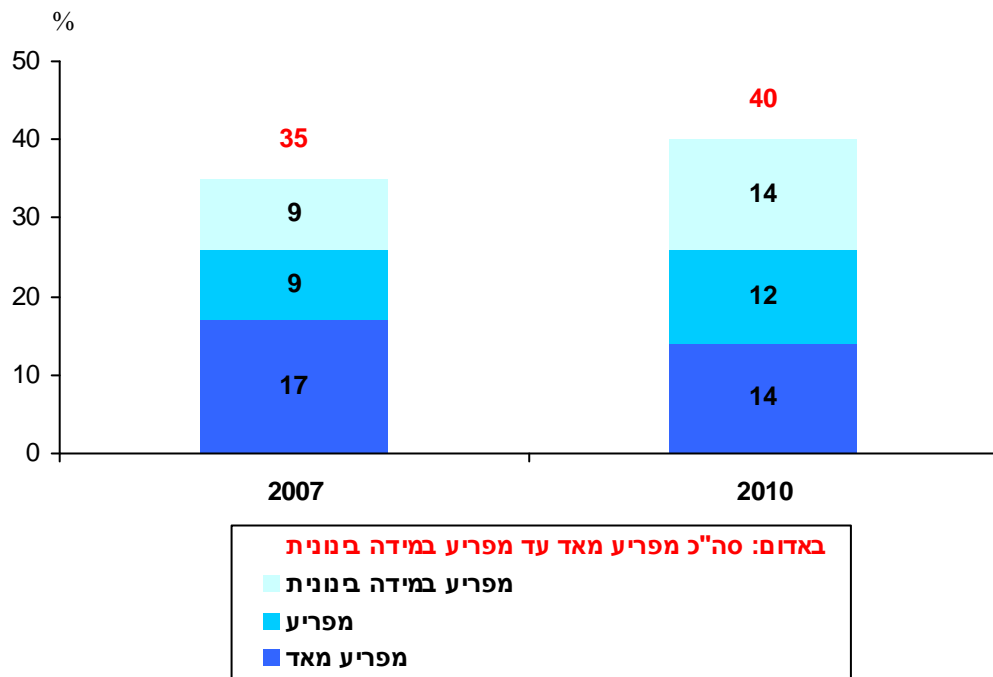


משך הזמן שלוקח להגיע למקום העיסוק העיקרי מפריע ל-40% מהעובדים ומהלומדים: ל-14% הוא מאד מפריע, ל-12% הוא מפריע ול-14% נוספים הוא מפריע במידה בינונית.

כצפוי, נמצא קשר בין משך הזמן שלוקח לעובדים וללומדים להגיע למקום העיסוק העיקרי לבין המידה בה מפריע משך הזמן הזה, ( $r=0.54$ ).

- שיעור אלה שמשך הזמן מאד מפריע להם, גבוה יחסית ברובע 7 (24% מהעובדים ומהלומדים ברובע). ברבעים 2 ו-5+6 נמצא שיעור נמוך יחסית של עובדים ולומדים, שמשך הזמן עד ההגעה למקום העיסוק מאד מפריע להם (11%, 10%, בהתאמה).
- שיעור סה"כ העובדים והלומדים, שמשך הזמן עד שהם מגיעים למקום העיסוק העיקרי מפריע להם (מאד מפריע, מפריע או מפריע במידה בינונית) גבוה יחסית ברובע 7 (47%) ונמוך ברבעים 94+93 (34%).

**עד כמה מפריע משך הזמן שלוקח להגיע למקום העיסוק העיקרי - לאורך זמן**

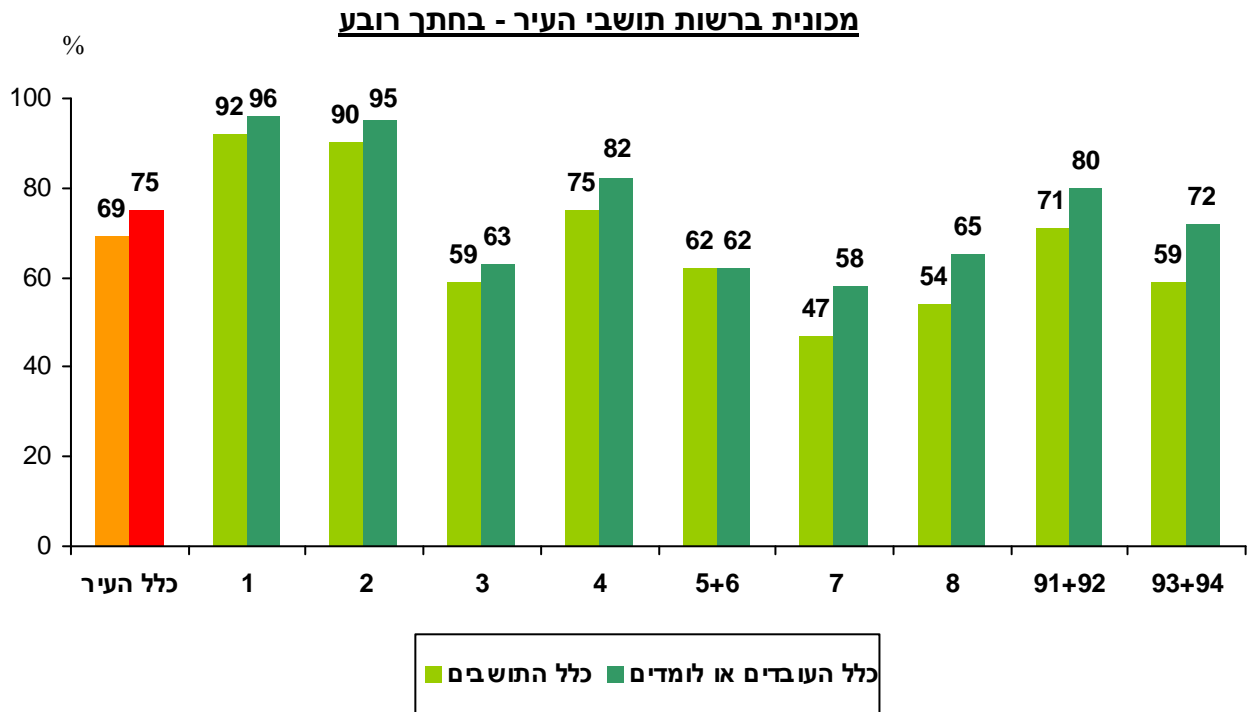


שיעור סה"כ העובדים והלומדים, שמשך הזמן שלוקח להם להגיע למקום העיסוק העיקרי שלהם, מפריע להם (מפריע מאד, מפריע או מפריע במידה בינונית), עלה מעט השנה בהשוואה לשנת 2007 (מ-35% ל-40%).

### 3.2 מכוניות ואופניים ברשות התושבים

#### 3.2.1 מכוניות ברשות המרואיין

"האם עומדת לרשותך מכונית (פרטית או מסחרית)?"



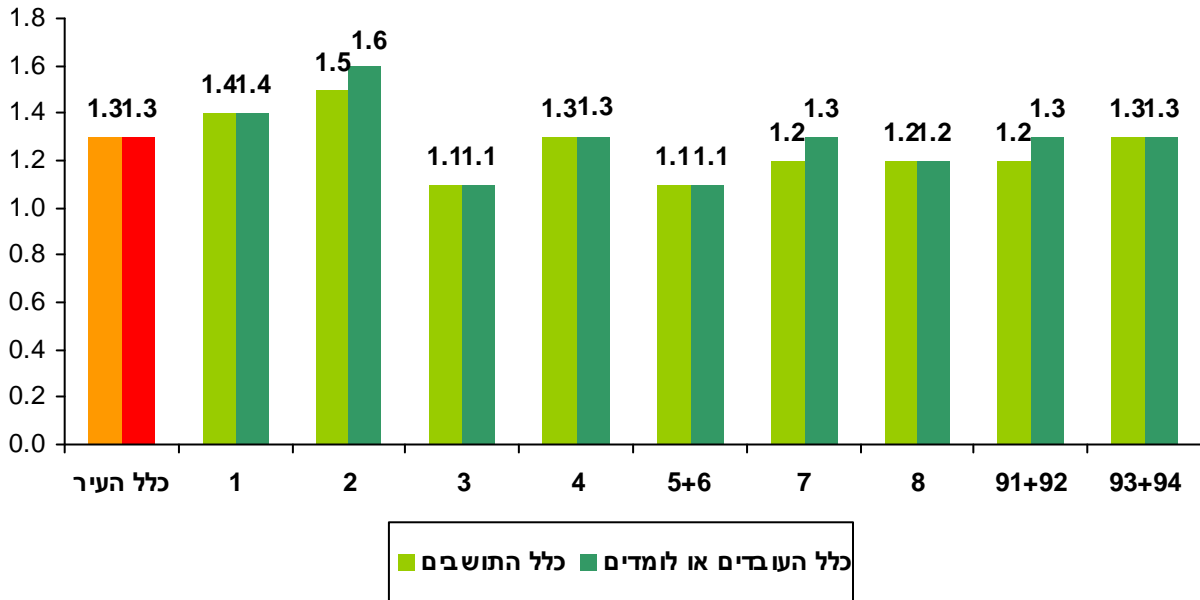
69% מתושבי העיר בגיל +20 מחזיקים ברשותם מכונית (פרטית או מסחרית). שיעורם גבוה יחסית ברבעים 1 ו-2 (בהם לא פחות מ-90% המחזיקים במכונית) ונמוך ברובע 7 (47% בלבד). בקרב כלל העובדים או לומדים 75% מחזיקים מכונית.

### 3.2.2 מספר המכוניות שברשות המרואיין

מרואיינים שיש ברשותם מכונית, נשאלו:

"כמה מכוניות עומדות לרשותך (ולרשות בני ביתך)?"

#### מספר מכוניות ממוצע במשק הבית - בחתך רובע

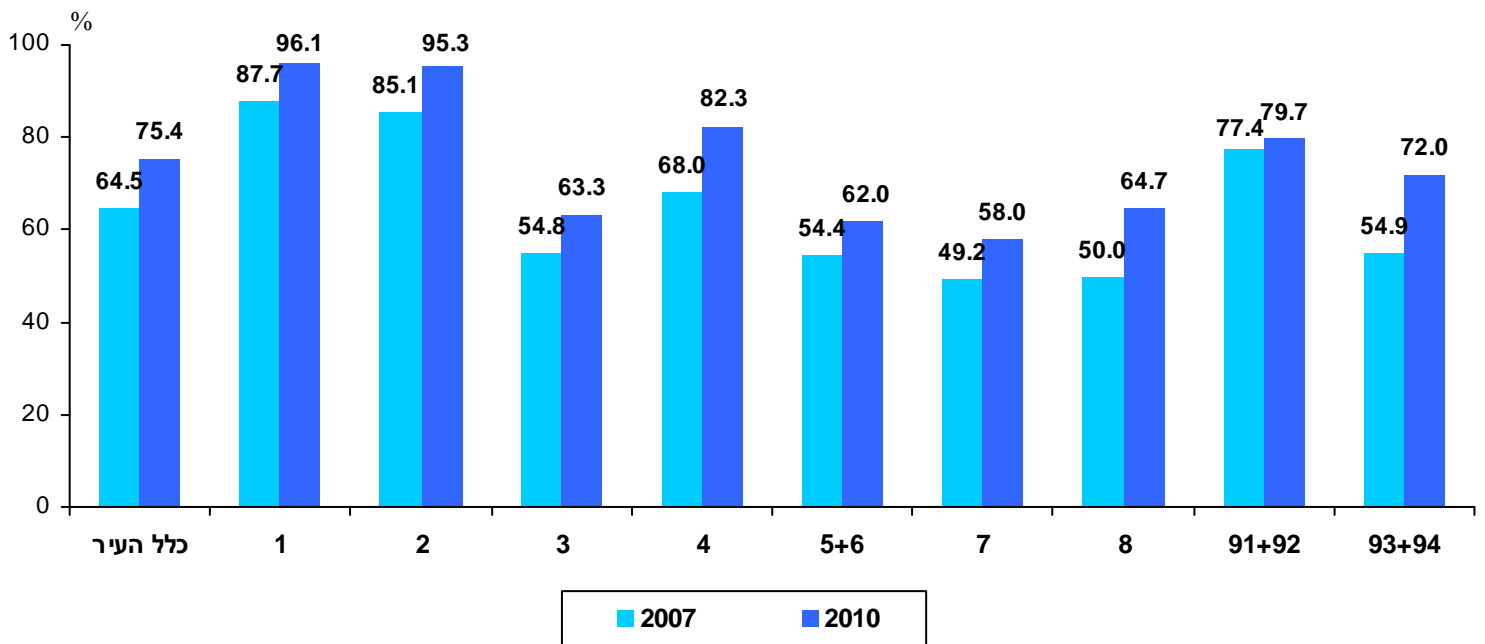


ממוצע מספר המכוניות במשק בית הוא 1.3. בכל הרבעים בעיר הממוצע נע בין 1.1 ל-1.3 מכוניות, למעט ברבעים 1 ו-2 המובילים בהיבט זה ובהם ממוצע המכוניות במשק הבית הוא 1.4, 1.5, בהתאמה.

ממוצע מספר המכוניות במשקי בית של עובדים או לומדים, דומה לממוצע בקרב כלל התושבים.



**מכוניות ברשות העובדים או לומדים - לאורך זמן (ובחתר רובע)**



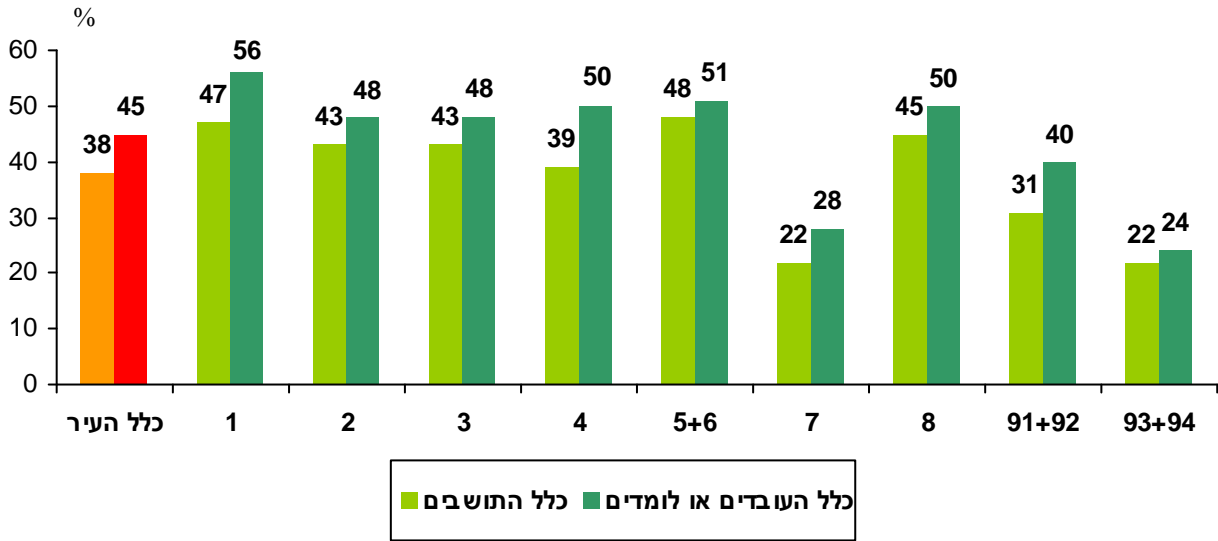
בהשוואה לשנת 2007 חל גידול משמעותי בשיעור העובדים או לומדים, המחזיקים מכונית (מ-64.5% בשנת 2007 ל-75.4% השנה).

גידול חל בכל רבעי העיר, הגידול החד ביותר נרשם ברבעים: 94+93, בהם חל גידול מ-54.9% בשנת 2007 ל-72% בשנת 2010, ברובע 8 חל גידול מ-50% ל-64.7% וברובע 4 חל גידול מ-68% ל-82.3%.

בכלל העיר וברבעים השונים, לא חל שינוי בממוצע מספר המכוניות במשק בית (הנתון לא מוצג בתרשים).

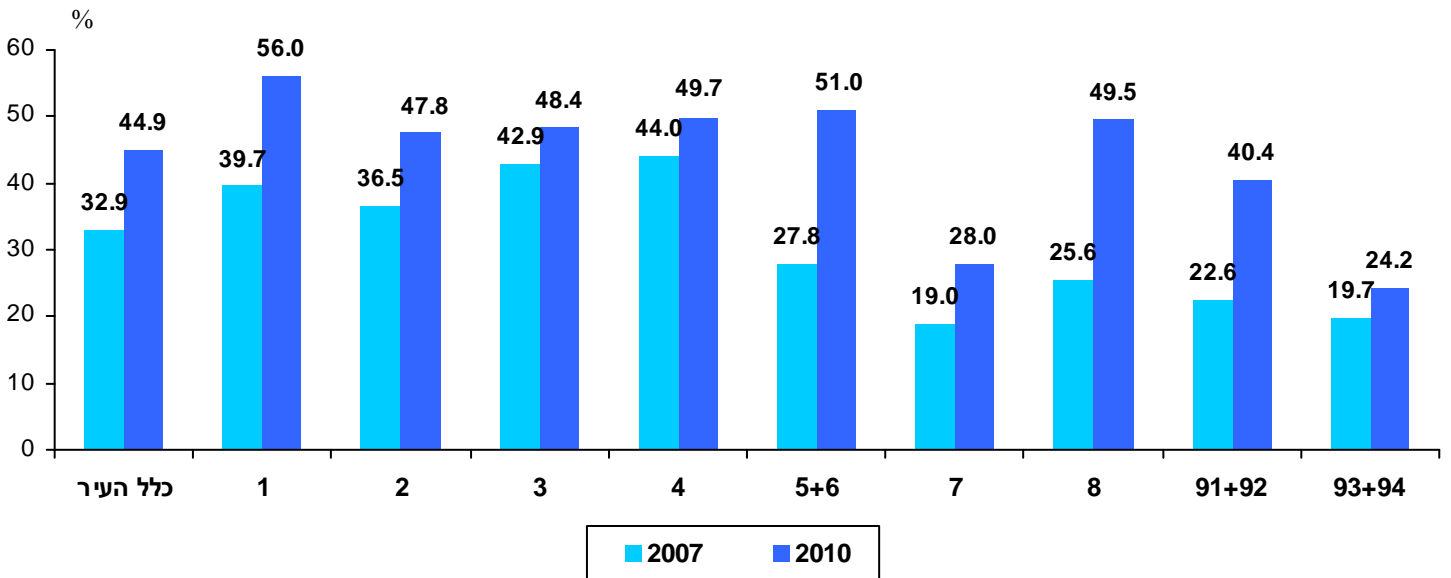
"האם יש ברשותך אופניים?"

**אופניים ברשות תושבי העיר - בחתך רובע**



38% מתושבי העיר בגילאי +20 יש ברשותם אופניים. שיעורם גבוה יחסית ברבעים 5+6 (48%) וברובע 1 (47%) ונמוך יחסית ברבעים 7 ו-93+94 (22% בכל אחד מהם). 45% מהעובדים ומהלומדים יש ברשותם אופניים.

**אופניים ברשות העובדים או לומדים - לאורך זמן (ובחתך רובע)**



בהשוואה ל-2007 חלה עליה משמעותית בשיעור העובדים או לומדים המחזיקים אופניים (מ-32.9% בשנת 2007 ל-44.9% השנה). גידול חל גם בכל הרבעים בעיר, כשהבולטים ביותר הם: רובע 8 (מ-25.6% בשנת 2007 ל-49.5% השנה), רבעים 5+6 בהם הגידול הוא מ-27.8% ל-51% וברבעים 92+91 מ-22.6% ל-40.4%.

### 3.2.4 מטרות לשמן רוכבים על אופניים

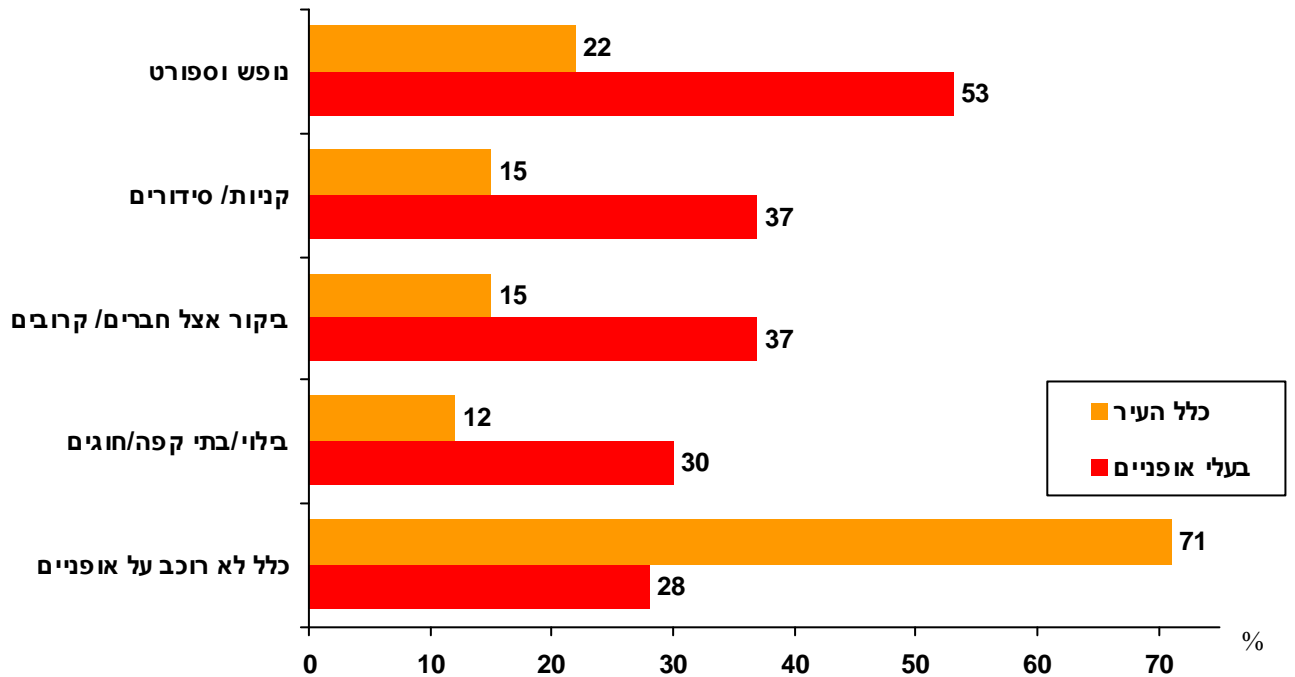
"האם את/ה נוהג/ת לרכב על אופניים לפחות פעם בשבוע לפעולות הבאות: קניות/סידורים, ביקור אצל חברים/קרובים, נופש וספורט, בילוי/בתי-קפה/חוגים, רוכב על אופניים למטרות אחרות, או שכלל לא רוכב על אופניים?"

\* ניתן היה לענות יותר מתשובה אחת, לכן סך התשובות עולה על 100%.

\* נבדק לראשונה בסקר 2010 ולכן לא תוצג השוואה לעבר.

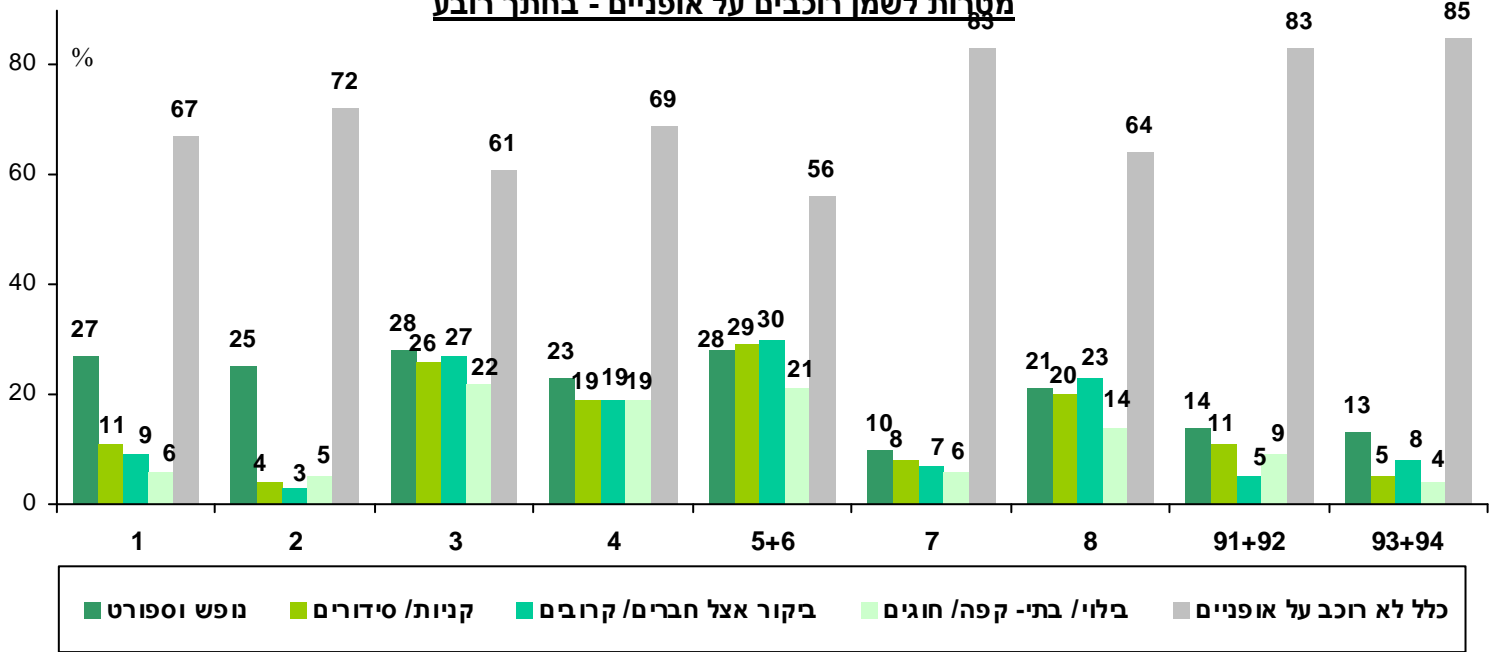
### מטרות לשמן רוכבים על אופניים - כלל תושבי העיר בגילאי +20

(נבדקה רכיבה למטרות שונות אשר מתבצעת לפחות פעם בשבוע)



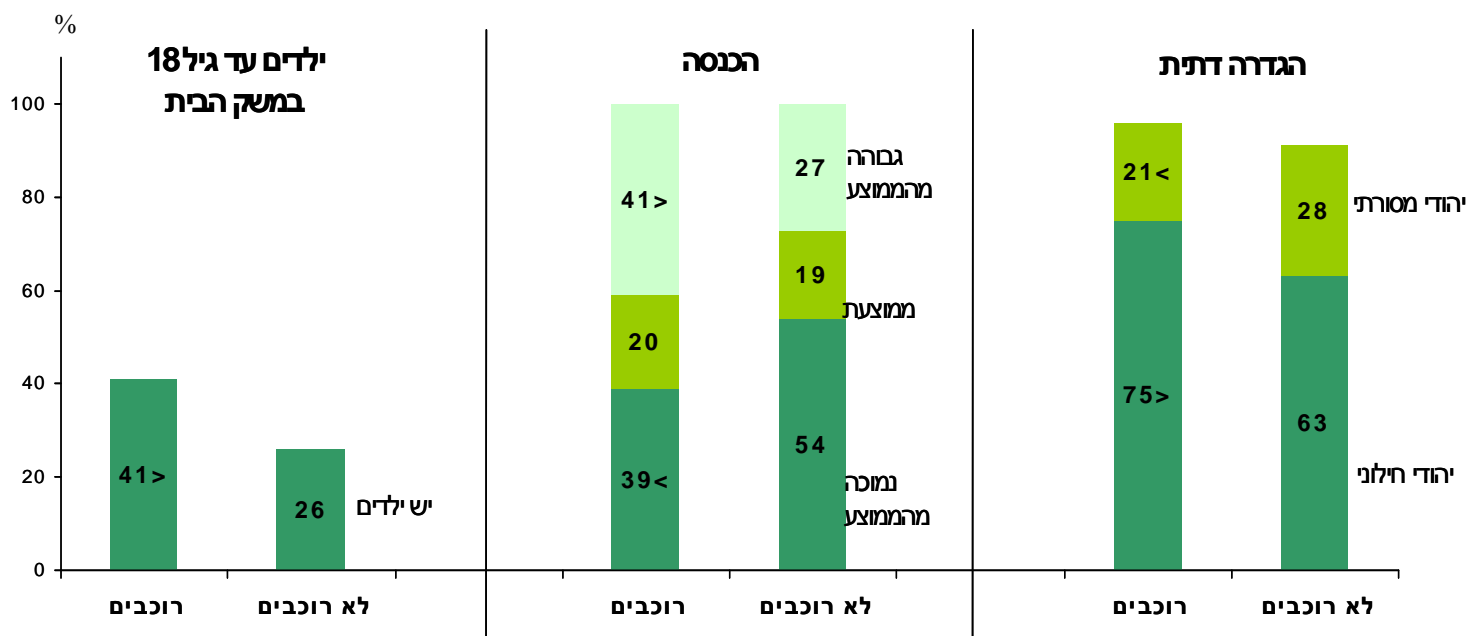
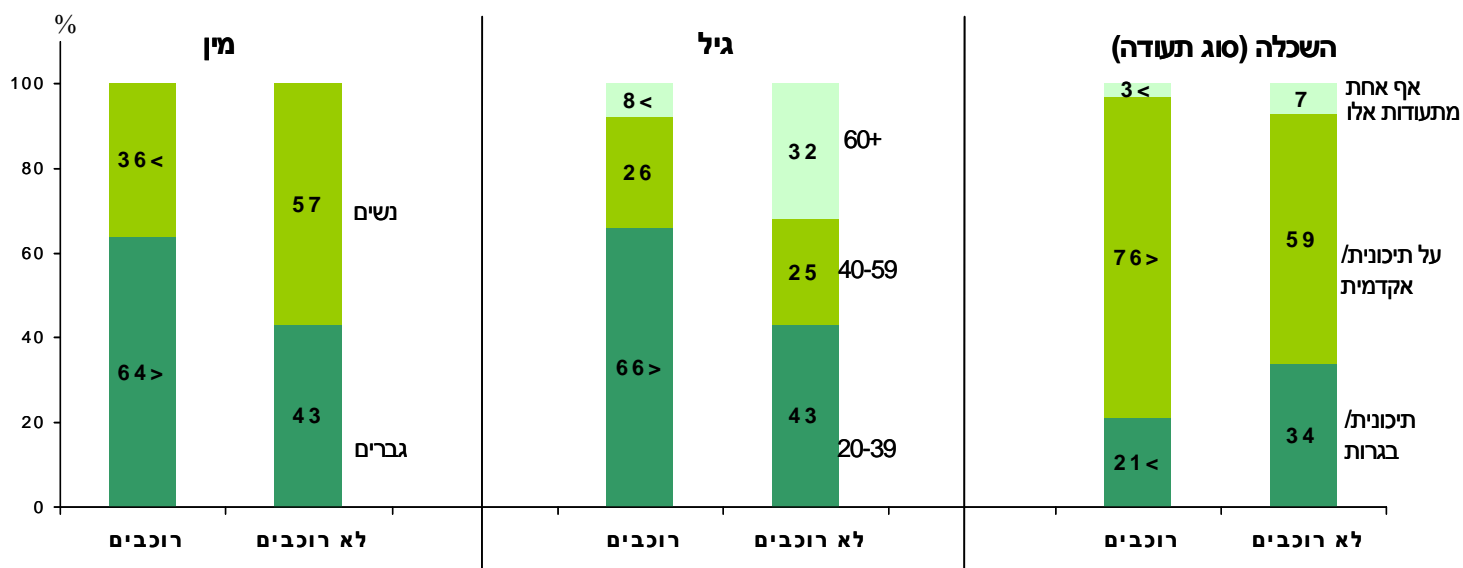
29% מתושבי העיר רוכבים על אופניים למטרה כלשהי, לפחות פעם בשבוע (רווח בר-סמך: 26.9% - 31.5%) וזה כולל את אלה שרוכבים לעבודה וללימודים. המטרה העיקרית לשמה רוכבים היא נופש וספורט (22% מהתושבים), אחריה במידה דומה רוכבים לצורך קניות וסידורים ולביקור אצל חברים וקרובים (15% רוכבים לכל אחת ממטרות אלו). שיעור הרוכבים לשם בילויים או חוגים הוא דומה (12%). בקרב המחזיקים אופניים - שיעור הרוכבים הוא 72% (28% מבעלי אופניים כלל אינם רוכבים או שרוכבים פחות מפעם בשבוע).

### מטרות לשמן רוכבים על אופניים - בחתר רובע



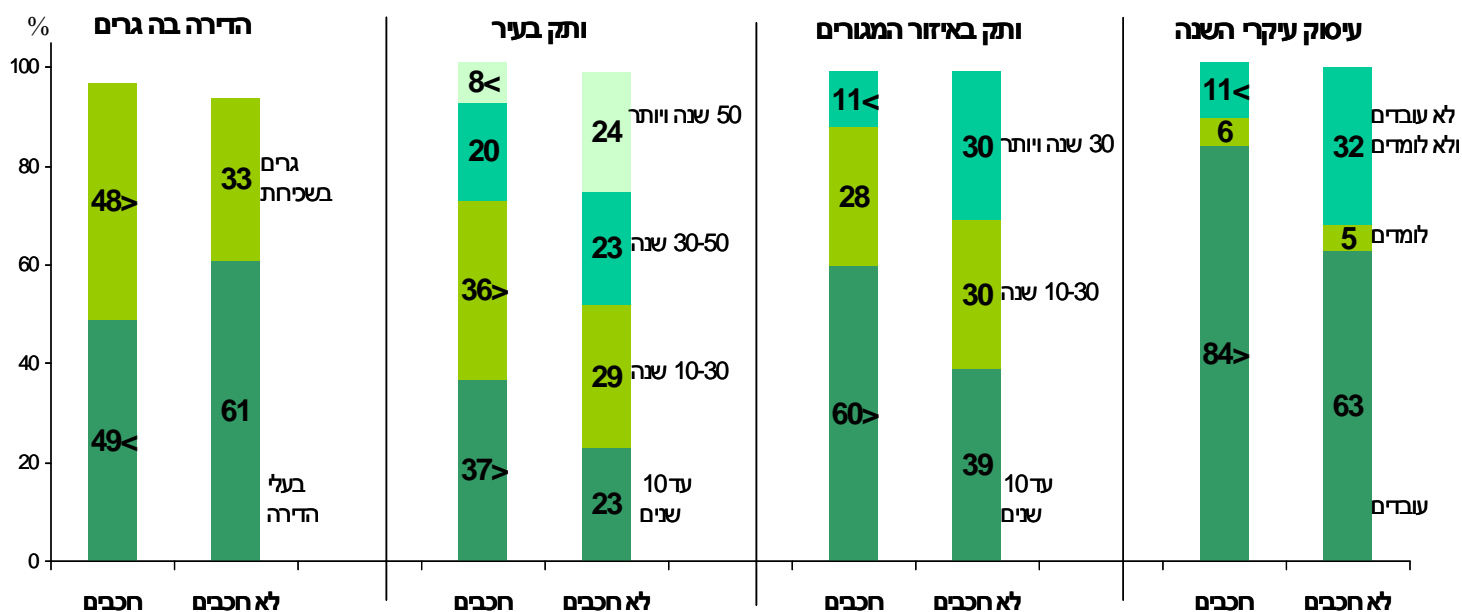
מהתרשים עולה כי ברבעים 3, 4, 5+6 ורובע 8 רוכבים על אופניים למספר מטרות ואילו ברבעים 1, 2, 91+92, ו-93+94 רוכבים בעיקר למטרת נפש וספורט. באופן כללי, שיעור הרוכבים לכל המטרות הנ"ל גבוה יחסית ברבעים 5+6 (44%) וברובע 3 (39%), כאמור, אלה גם הרבעים בהם השימוש באופניים לעבודה וללימודים הוא הגבוה ביותר.

## הבדלי פרופיל: רוכבים למטרה כלשהי לעומת הלא רוכבים



\* סימן > או < מסמן הבדל מובהק בין הרוכבים על אופניים למטרה כלשהי לבין תושבים שאינם רוכבים.

## הבדלי פרופיל: רוכבים למטרה כלשהי לעומת הלא רוכבים - המשך



\* סימן > או < מסמן הבדל מובהק בין הרוכבים על אופניים למטרה כלשהי לבין תושבים שאינם רוכבים.

### פרופיל הרוכבים למטרה כלשהי (כולל הרוכבים לעבודה וללימודים), לעומת אלה שאינם רוכבים

**הוא:** גברי יותר, צעיר, משכיל, אמיד, חילוני. יש בקרב הרוכבים (לעומת הלא רוכבים) גם ייצוג יתר לגרים בדירות שכורות ולגרים במשקי בית בהם יש ילדים עד גיל 18. מאפיינים נוספים של פרופיל הרוכבים נגזרים כנראה מהיותו צעיר יחסית: הרוכבים הם פחות ותיקים בעיר ובאיזור המגורים שלהם ויש ביניהם ייצוג יתר לעובדים ויצוג חסר לאלה שאינם עובדים ואינם לומדים.

### 3.3 עמדות כלפי רכיבה על אופניים בעיר וכלפי שבלי האופניים בעיר ובאזור המגורים

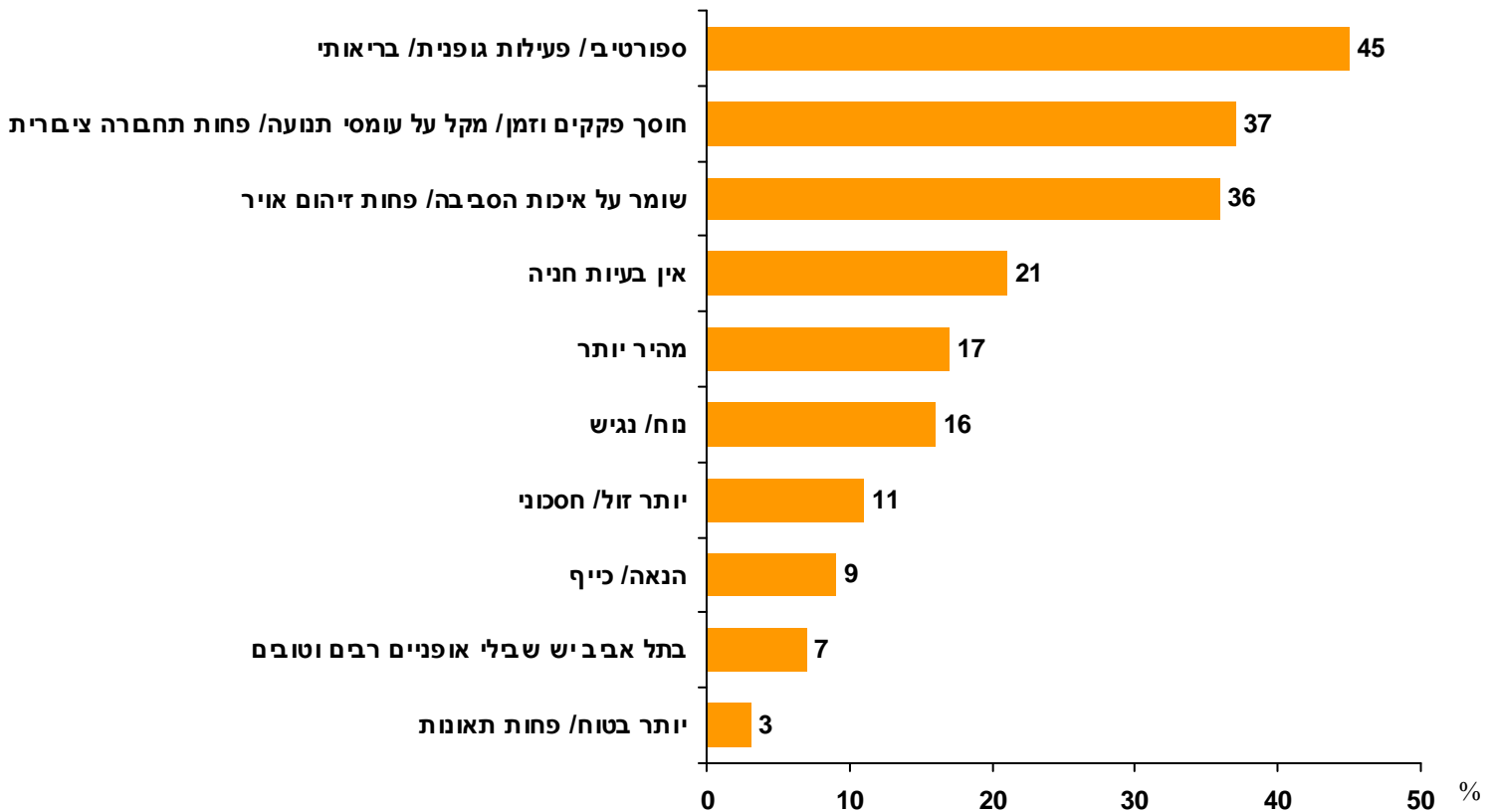
הנושא נבדק בקרב כלל המדגם.

#### 3.3.1 יתרונות נתפסים של רכיבה על אופניים בעיר

"באופן כללי, מהם, לדעתך, היתרונות ברכיבה על אופניים בעיר, אם ישנם כאלו?"

\* ניתן היה לענות יותר מתשובה אחת, לכן סך כל התשובות עולה על 100%.

#### יתרונות נתפסים של רכיבה על אופניים בעיר - בקרב כלל התושבים



היתרון העיקרי שברכיבה על אופניים בעיר, על פי תפיסת התושבים, הוא הערך הבריאותי והספורטיבי שמספקת הרכיבה (45% מהתושבים מציינים יתרון זה).

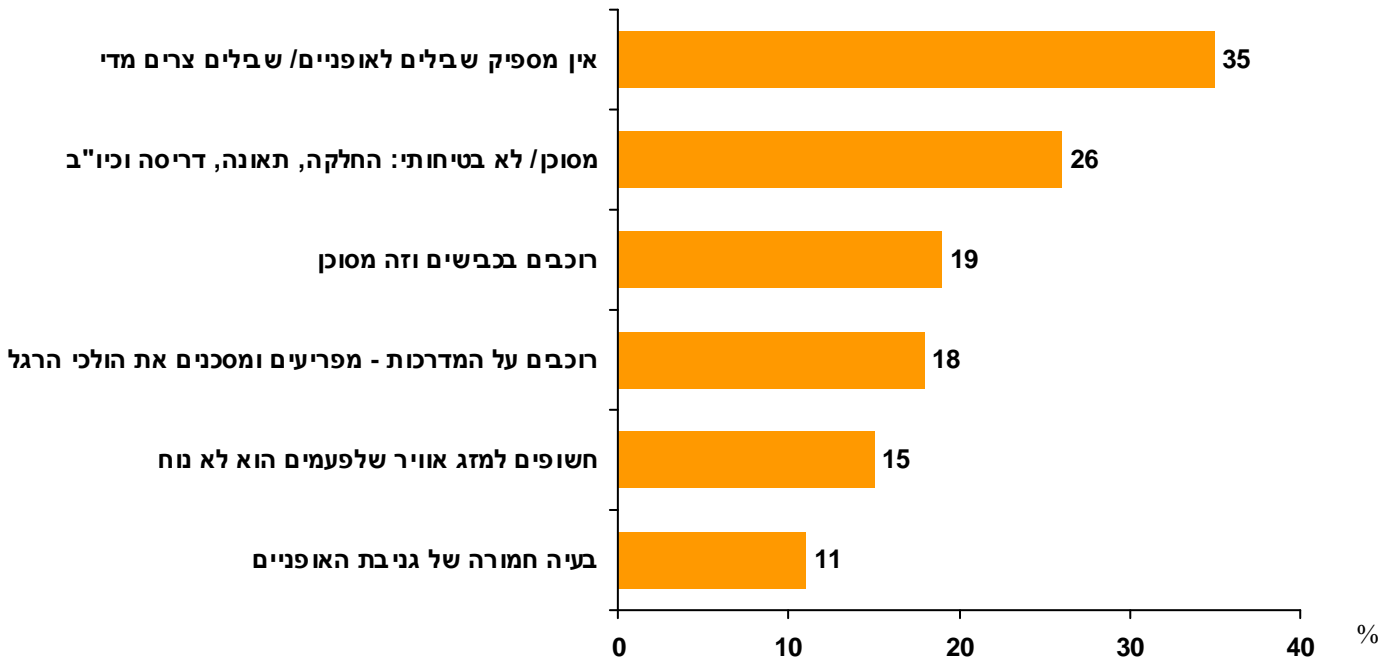
יתרונות שצוינו במקום השני הם התרומה של הרכיבה להקלה על עומסי התנועה ולחסכון בפקקים (37%) ובאופן דומה, תרומה לאיכות הסביבה (36%). יתרונות בולטים נוספים הם שאין צורך התמודד עם בעיות חניה, והיות הרכיבה פתרון מהיר, נוח ונגיש.

### 3.3.2 חסרונות נתפסים של רכיבה על אופניים בעיר

"באופן כללי, מהם, לדעתך, החסרונות ברכיבה על אופניים בעיר, אם ישנם כאלו?"

\* ניתן היה לענות יותר מתשובה אחת, לכן סך כל התשובות עולה על 100%.

#### חסרונות נתפסים של רכיבה על אופניים בעיר - בקרב כלל התושבים



החסרון העיקרי שמציינים התושבים בקשר לרכיבה על אופניים בעיר, הוא שאין מספיק שבילי אופניים או שהשבילים הקיימים צרים מדי (35% מהתושבים מציינים זאת). הסכנות שברכיבה מוזכרות הן בהיבט של החלקות ותאונות (26%) והן בהיבט ספציפי של סכנה ברכיבה על הכביש (19%). חסרונות בולטים נוספים: רוכבים על מדרכות ומפריעים להולכי הרגל, הרוכבים חשופים לפגעי מזג אוויר, שיעור גבוה של גניבות אופניים.

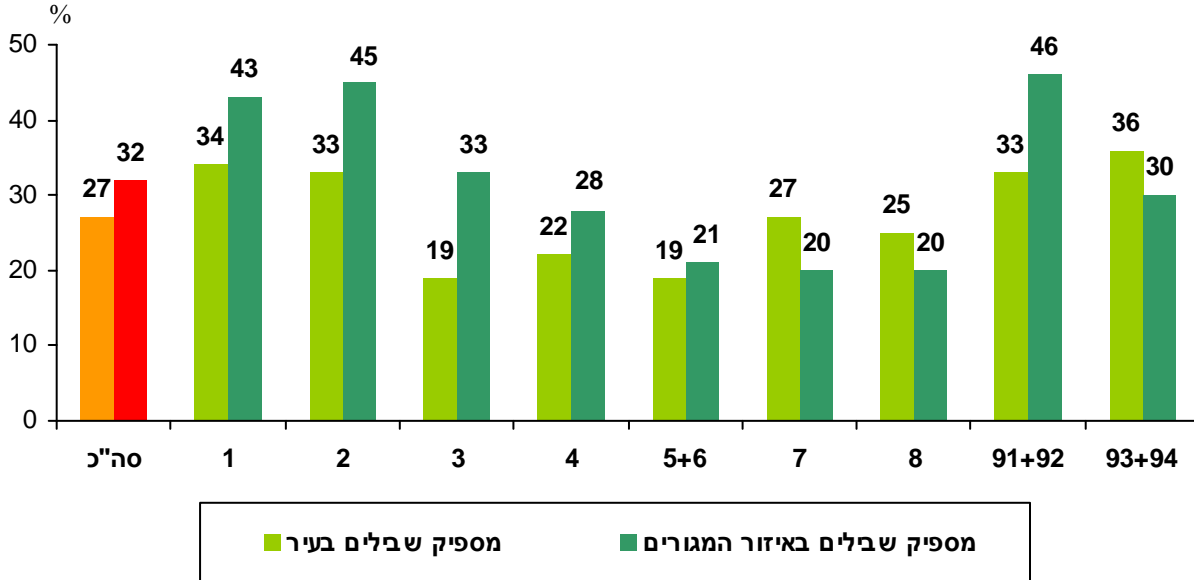


### 3.3.3 תפיסת כמות שבילי האופניים בעיר ובאזור המגורים

"האם לדעתך, יש מספיק שבילי אופניים בעיר?"

"האם לדעתך, יש מספיק שבילי אופניים באזור המגורים?"

#### תפיסת כמות שבילי האופניים בעיר ובאזור המגורים - בחתך רובע

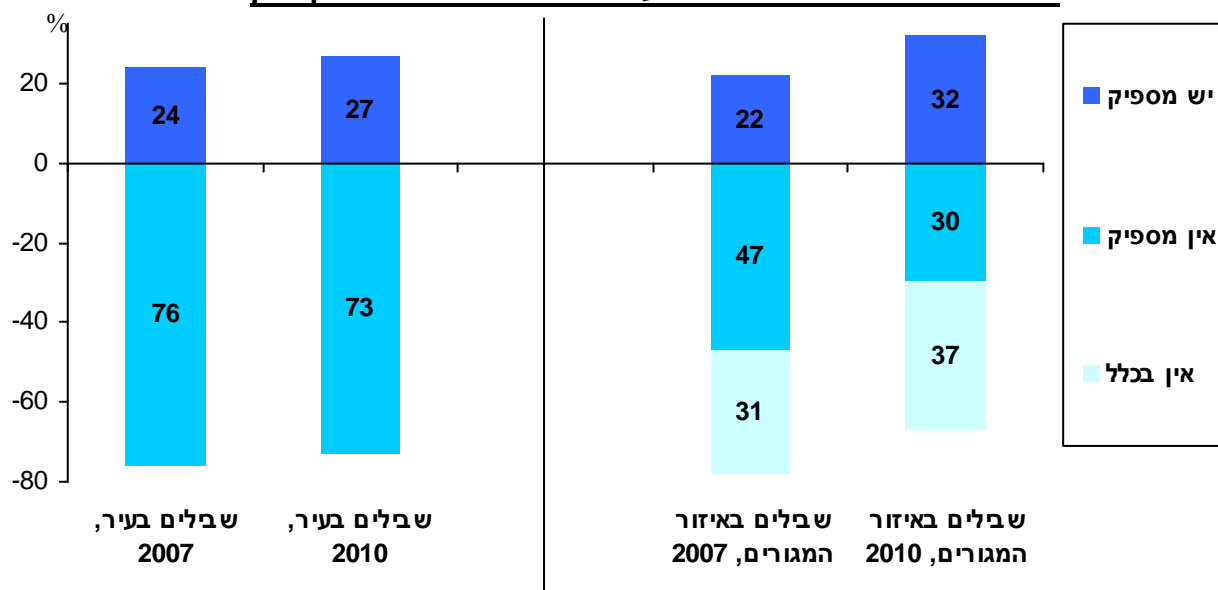


27% מהתושבים סבורים כי יש בעיר מספיק שבילי אופניים. שיעורם גבוה יחסית ברבעים 94+93 (36%) וברבעים 1, 2, 91+92 (33%-34%) ונמוך יחסית ברבעים 3 ו-5+6 (19% בכל אחד מהם).

32% מהתושבים סבורים כי יש באזור מגוריהם מספיק שבילים. שיעורם גבוה יחסית ברבעים 92+91 (46%), רובע 2 (45%) ורובע 1 (43%) ונמוך ברבעים 6+5, 7, 8 (20%-21%).

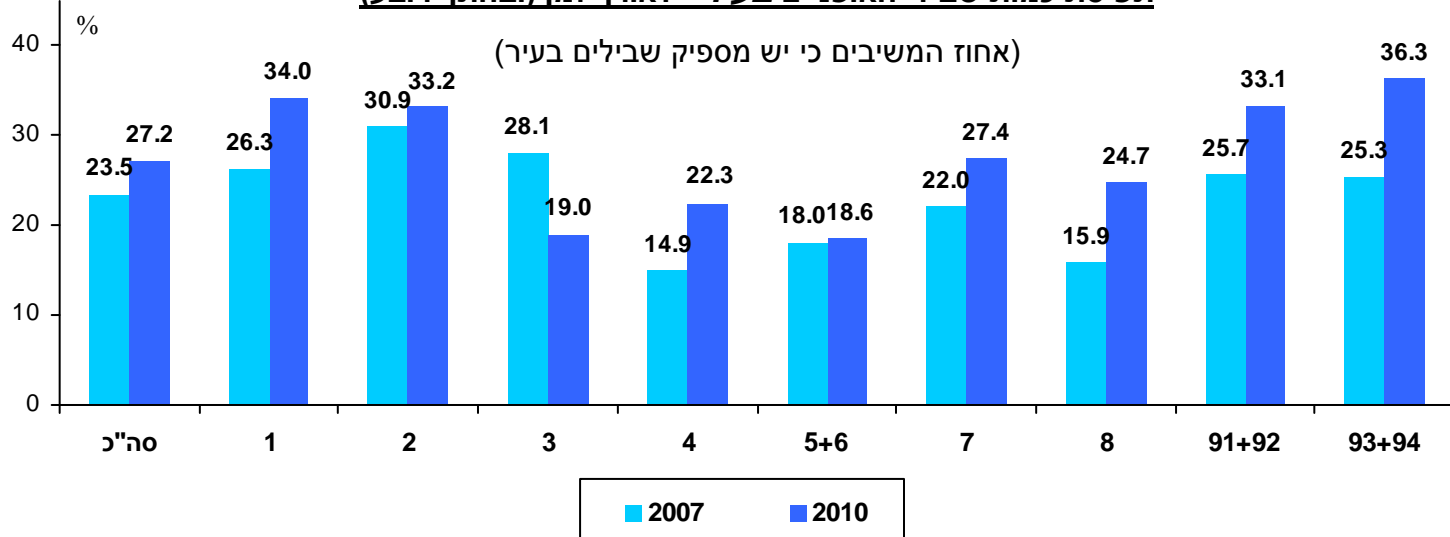
30% סבורים כי אין מספיק שבילים באזור המגורים, שיעורם גבוה יחסית ברבעים 6+5 (45%) ורובע 3 (43%). 37% טוענים כי אין כלל שבילים באזור מגוריהם, שיעורם של אלה גבוה יחסית ברבעים 7 ו-8 (59%-60%).

### תפיסת כמות שבילי האופניים בעיר ובאזור המגורים - לאורך זמן



בהשוואה לשנת 2007 חל שיפור קל בתפיסת כמות שבילי האופניים בעיר. אך, חל שיפור משמעותי בתפיסת כמות השבילים באזור המגורים - חלה עליה **משמעותית** בשיעור הסבורים כי יש מספיק שבילים באזור (מ-22% בשנת 2007 ל-32% ב-2010). במקביל, ישנה ירידה בשיעור הסבורים כי אין מספיק שבילים באזור המגורים (מ-47% ל-30%).

### תפיסת כמות שבילי האופניים בעיר - לאורך זמן (ובחלק רובע)

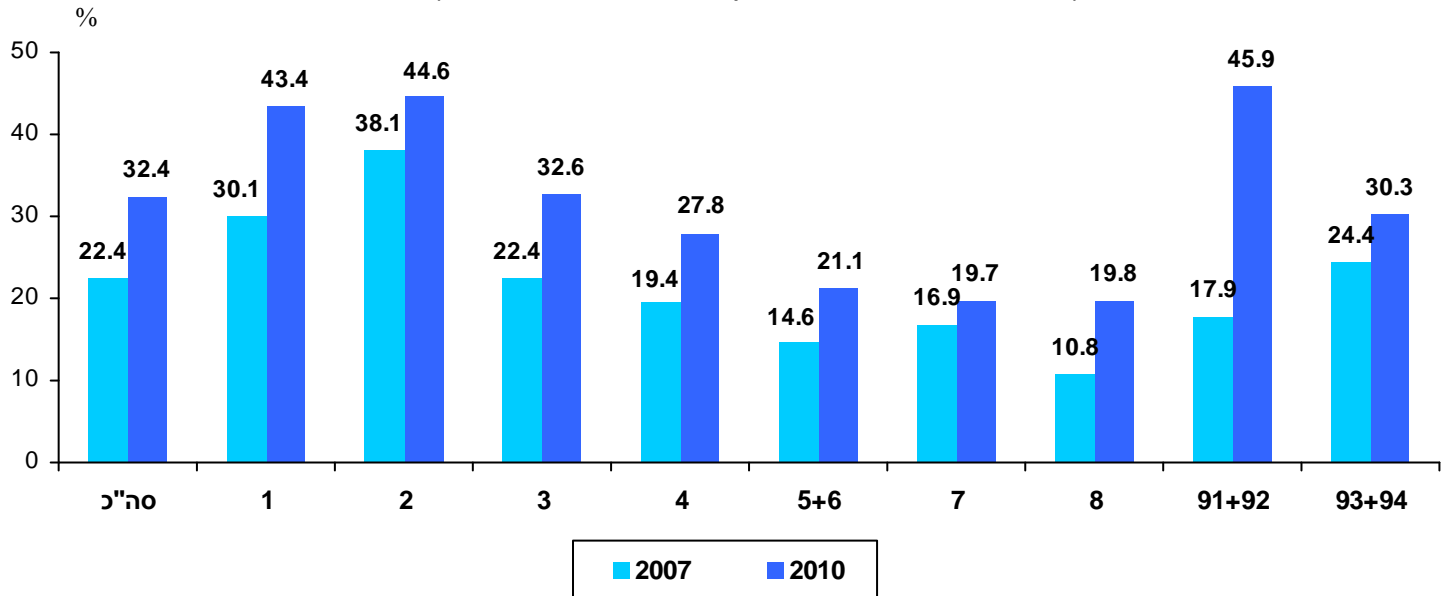


כאמור, בכלל העיר יש גידול קטן בתפיסת היקף שבילי האופניים בעיר. לעומת זאת, בחלק מהרבעים דווקא חל גידול ניכר בשיעור הסבורים כי יש מספיק שבילים בעיר: כך ברבעי דרום העיר ויפו (7, 8),

מספיק שבילים. גם ברבעים 1 ו-4. רובע 3 הוא היחיד בו חלה דווקא ירידה בשיעור הסבורים כי יש מספיק שבילים.

**תפיסת כמות שבילי האופניים באזור המגורים בחתך רובע ולאורך זמן**

(אחוז המשיבים כי יש מספיק שבילים באזור המגורים)

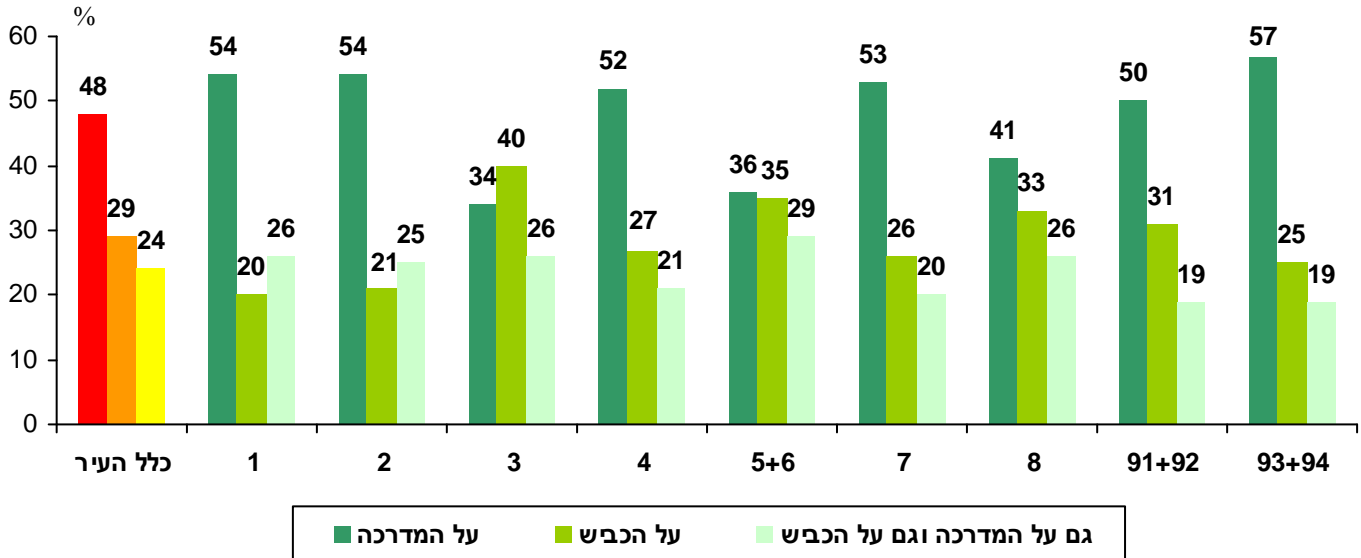


כמעט בכל הרבעים חלה עליה ניכרת בשיעור הסבורים כי יש מספיק שבילי אופניים באזור המגורים. יוצא דופן הוא רובע 7 בו חל שינוי קל. העליה המשמעותית ביותר חלה ברבעים 92+91: מכ-18% בשנת 2007 לכ-46% ב-2010. עליות בולטות (אם כי לא באותו שיעור) חלו גם ברבעים 1, 3, 4 ו-8.

### 3.3.4 תפיסת המקום בו אמורים רוכבי האופניים לרכב בהעדר שבילי אופניים

"כשאין שביל אופניים, היכן, לדעתך, רוכבי האופניים צריכים לרכב?"  
(נבדק לראשונה בסקר 2010 ולכן לא תוצג השוואה לעבר).

#### תפיסת המקום בו אמורים רוכבי האופניים לרכב בהעדר שבילי אופניים - בחתך רובע



הדעה הרווחת בעיר היא כי בהעדר שבילי אופניים, רוכבי האופניים אמורים לרכב על המדרכה - 48% סבורים כך. עמדה זו היא העמדה הרווחת ברוב הרבעים בעיר, להוציא רבעים 3 ו-5+6.

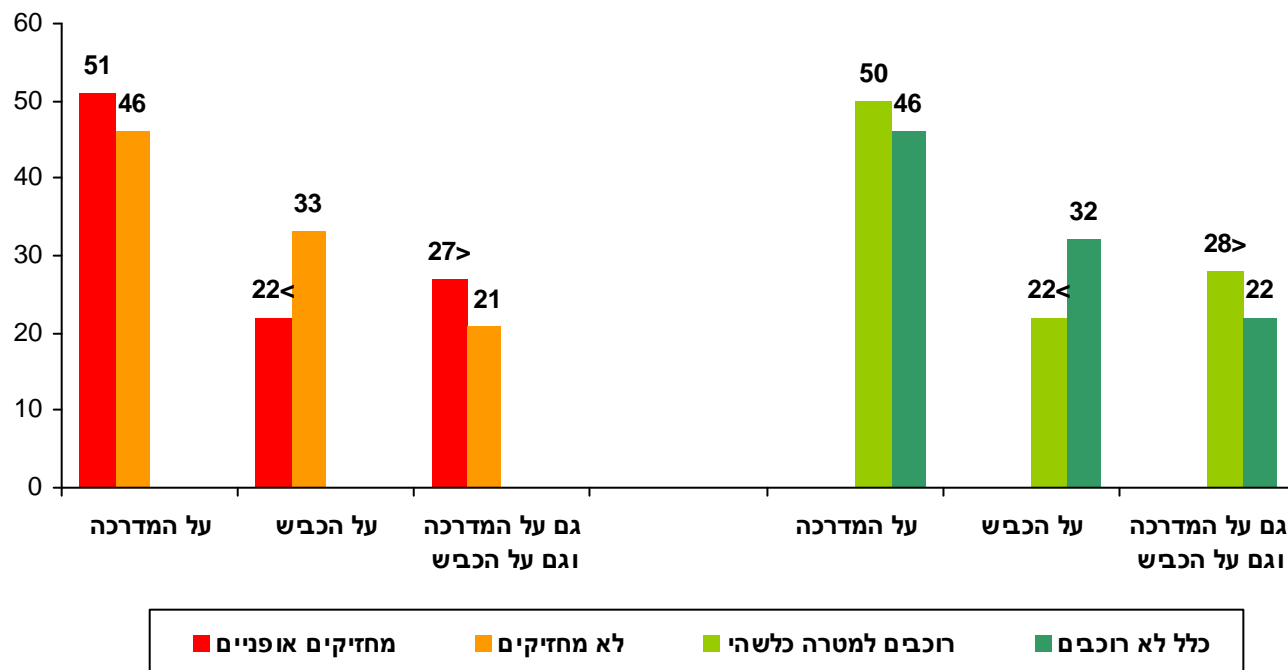
שיעור הסבורים כי על הרוכבים לרכב על הכביש הוא נמוך הרבה יותר - 29%. שיעור הסבורים כך גבוה יחסית ברובע 3 (40%) וזו גם העמדה הרווחת ברובע זה.

כרבע מאנשי העיר סבורים כי בהעדר שבילים, הרוכבים רשאים לרכב גם המדרכה וגם על הכביש (24%). דעה זו בולטת יחסית בקרב תושבי רבעים 5+6 (29%). רבעים אלו יוצאי דופן משאר העיר בכך שאין בקרב תושביהם קונצנזוס היכן על הרוכבים לרכב, ועמדותיהם חלוקות יותר מאשר ברבעים האחרים.

## תפיסת המקום בו אמורים רוכבי האופניים לרכב בהעדר שבילי אופניים -

%

בחתך אלו שיש ברשותם אופניים ורכיבה על אופניים למטרה כלשהי



\* סימן > או < מסמן הבדל מובהק בין מחזיקי אופניים לאלה שאינם מחזיקים אופניים או בין רוכבים לאלה שאינם רוכבים.

שיעור הסבורים כי בהעדר שבילי אופניים, על הרוכבים לרכב על הכביש, גבוה יותר בקרב אלה שאינם מחזיקים אופניים לעומת בעלי אופניים (33% לעומת 22%) ובקרב אלה שאינם רוכבים על אופניים לעומת הרוכבים (32% לעומת 22%).

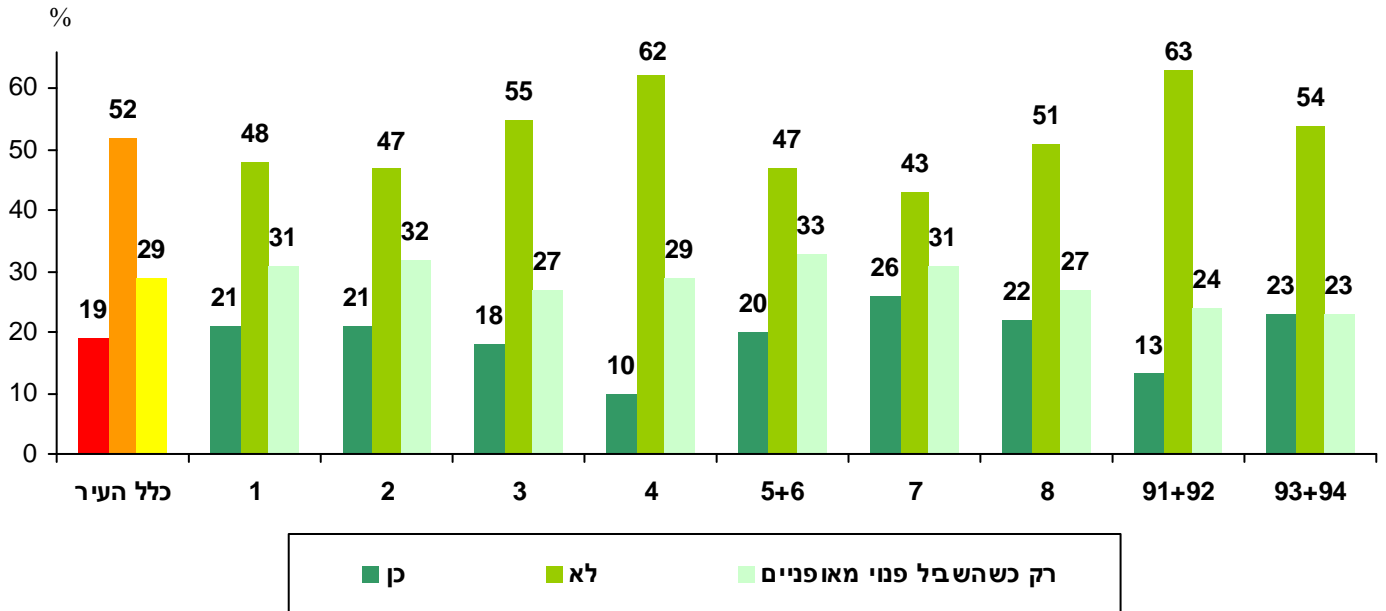
שיעור הסבורים כי הרוכבים רשאים לרכב גם הכביש וגם על המדרכה, גבוה יותר בקרב בעלי אופניים לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים (27% לעומת 21%) וגם בקרב הרוכבים למטרה כלשהי לעומת אלה שאינם רוכבים (28% לעומת 22%).

(בשיעור הסבורים כי על רוכבי האופניים לרכב על המדרכה, אין הבדלים בין מחזיקי אופניים למי שאינם מחזיקים ובין הרוכבים על אופניים למי שאינם רוכבים).

### 3.3.5 עמדה בסוגיה אם מותר להולכי הרגל ללכת על שבילי האופניים

"האם, לדעתך, מותר להולכי רגל ללכת על שבילי אופניים?"

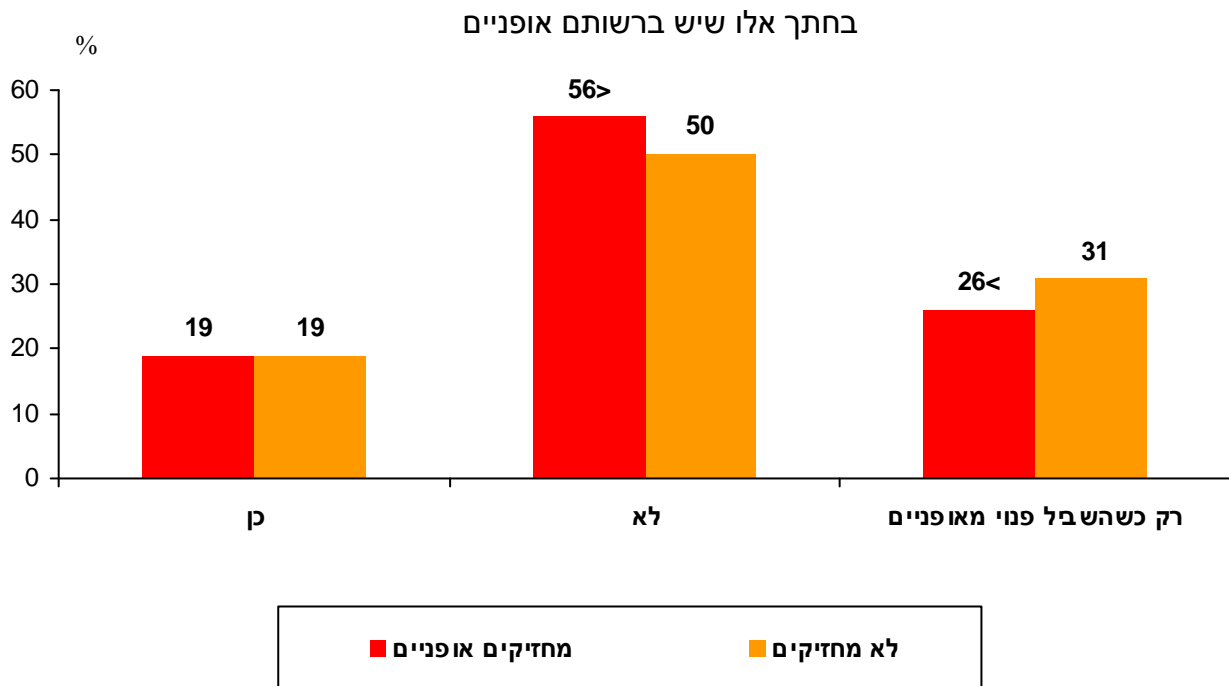
#### תפיסת התושבים: האם מותר להולכי רגל ללכת על שבילי האופניים - בחתך רובע



הדעה הרווחת באשר להולכי הרגל היא, כי הם אינם רשאים ללכת על שבילי האופניים - 52% מתושבי העיר סבורים כך. לעומתם, 19% סבורים כי הולכי הרגל דווקא כן רשאים ללכת על שבילי האופניים. 29% נוספים סבורים כי הולכי הרגל רשאים ללכת על שבילי האופניים רק כאשר אלו פנויים.

הפער בין הסבורים כי הולכי הרגל אינם רשאים ללכת על שבילי האופניים לבין הסבורים כי הם כן רשאים, גבוה במיוחד ברובע 4 (62% לעומת 10%) וברבעים 92+91 (63% לעומת 13%). ברובע 7 פער זה הוא הנמוך ביותר (43% לעומת 26%).

## תפיסת התושבים: האם מותר להולכי רגל ללכת על שבילי האופניים -



\* סימן > או < מסמן הבדל מובהק בין מחזיקי אופניים לאלה שאינם מחזיקים אופניים

שיעור הסבורים כי הולכי הרגל אינם רשאים ללכת על שבילי האופניים, גבוה יותר בקרב בעלי אופניים לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים (56% לעומת 50%).

שיעור הסבורים כי הולכי הרגל רשאים ללכת על השבילים רק כאשר השבילים פנויים, גבוה יותר בקרב אלה שאינם מחזיקים אופניים לעומת בעלי אופניים (31% לעומת 26%).

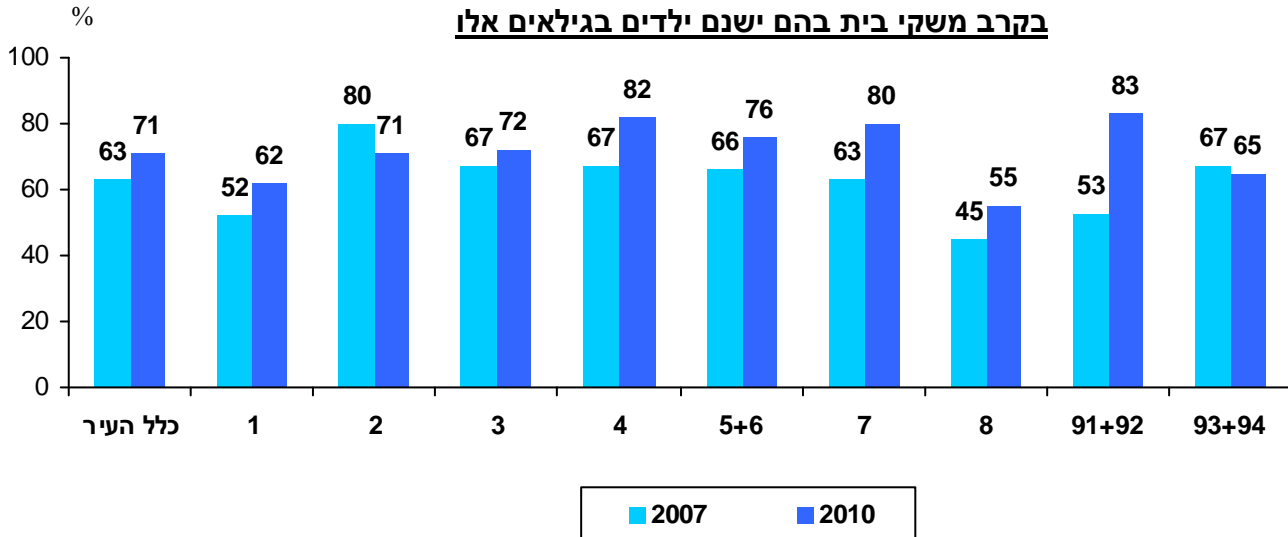
\* בסוגיה הנדונה, לא נמצאו הבדלים בין הרוכבים על אופניים למטרה כלשהי לבין אלה שאינם רוכבים.

### 3.4 הגעה של ילדים למקום הלימודים

#### 3.4.1 לימודים של הילדים במקום הממוקם במרחק הליכה מהבית

אלה שדיווחו על ילדים בגילאי 5 עד 18 במשק הבית, נשאלו:  
"כמה מהילדים שבגיל 5 עד 18 לומדים במרחק הליכה מביתכם?"

#### לימודים של ילדים בגילאי 5 עד 18 במרחק הליכה מהבית - בחתך רובע



\* לממצאים ברובע 3 וברבעים 5+6 יש להתייחס בזירות בשל מיעוט משיבים.

בשנת 2010, מרבית הילדים בגילאי 5 עד 18 לומדים במרחק הליכה מביתם: ב-71% ממשקי בית יש ילדים הלומדים במרחק הליכה מביתם. שיעור משקי הבית בהם יש ילדים הלומדים במרחק הליכה מביתם, גבוה יחסית ברבעים 92+91 (83%) וברובע 4 (82%). בהשוואה ל-2007 עלה שיעור הילדים בגילאי 5 עד 18, שלומדים במרחק הליכה מהבית (בקרב משקי בית בהם יש ילדים בגילאים אלו) מ-63% בשנת 2007 ל-71% ב-2010.

#### 3.4.2 אופן ההגעה של ילדים בגילאי 5 עד 18 לבית הספר

מראיינים ממשקי בית עם ילדים בגילאי 5 עד 18 נשאלו לגבי כל אחד מהם מהו מין וגיל הילד ואופן הגעתו לבית ספר:

"בשנה האחרונה, כיצד הגיע/הגיעה הילד/הילדה בדרך כלל לבית הספר?"

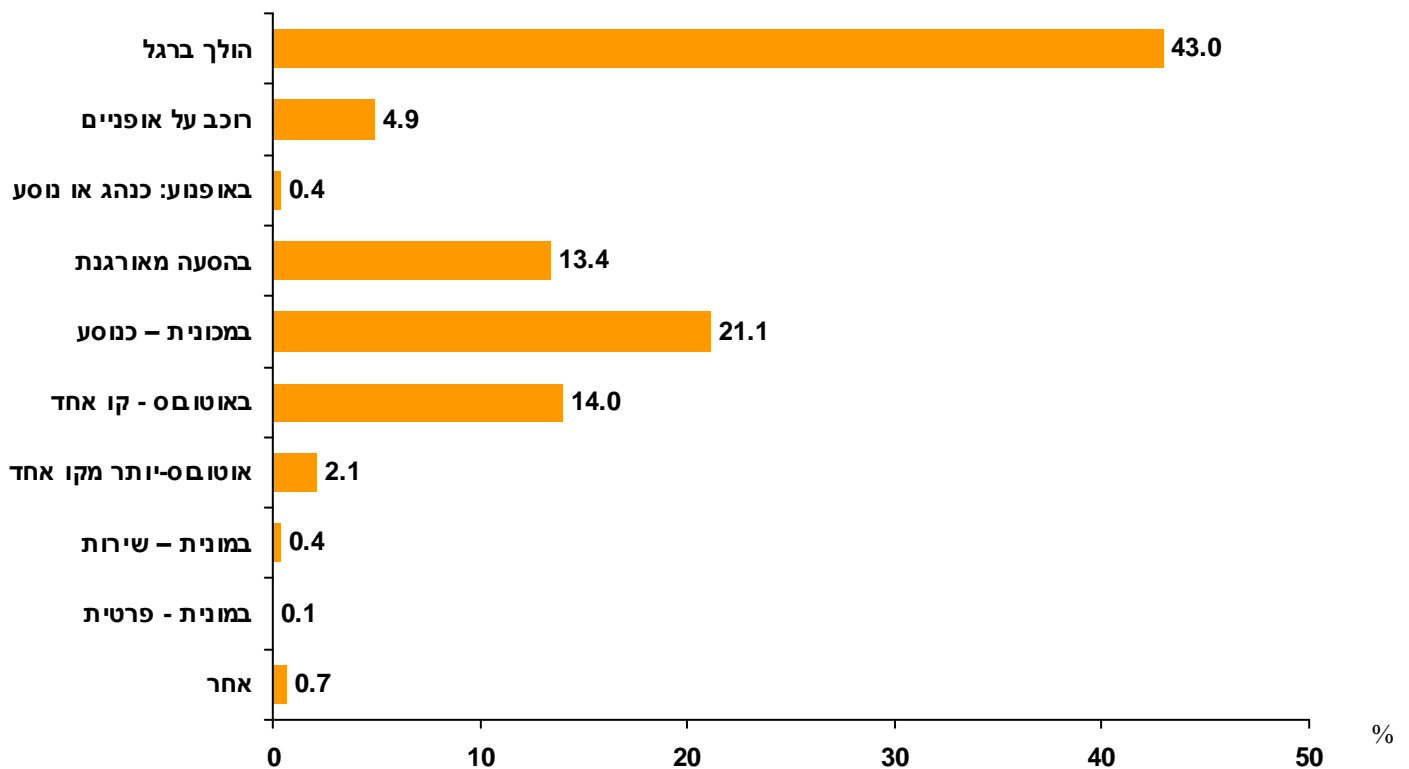
השאלות נשאלו לגבי עד 4 ילדים במשק הבית. בדו"ח מופיע סיכום הממצאים לגבי כלל הילדים ובהמשך פירוט הממצאים לפי מין וגיל הילדים).

(ניתן היה לענות יותר מתשובה אחת, הנתונים מוצגים בתקנון ל-100% מהתשובות).



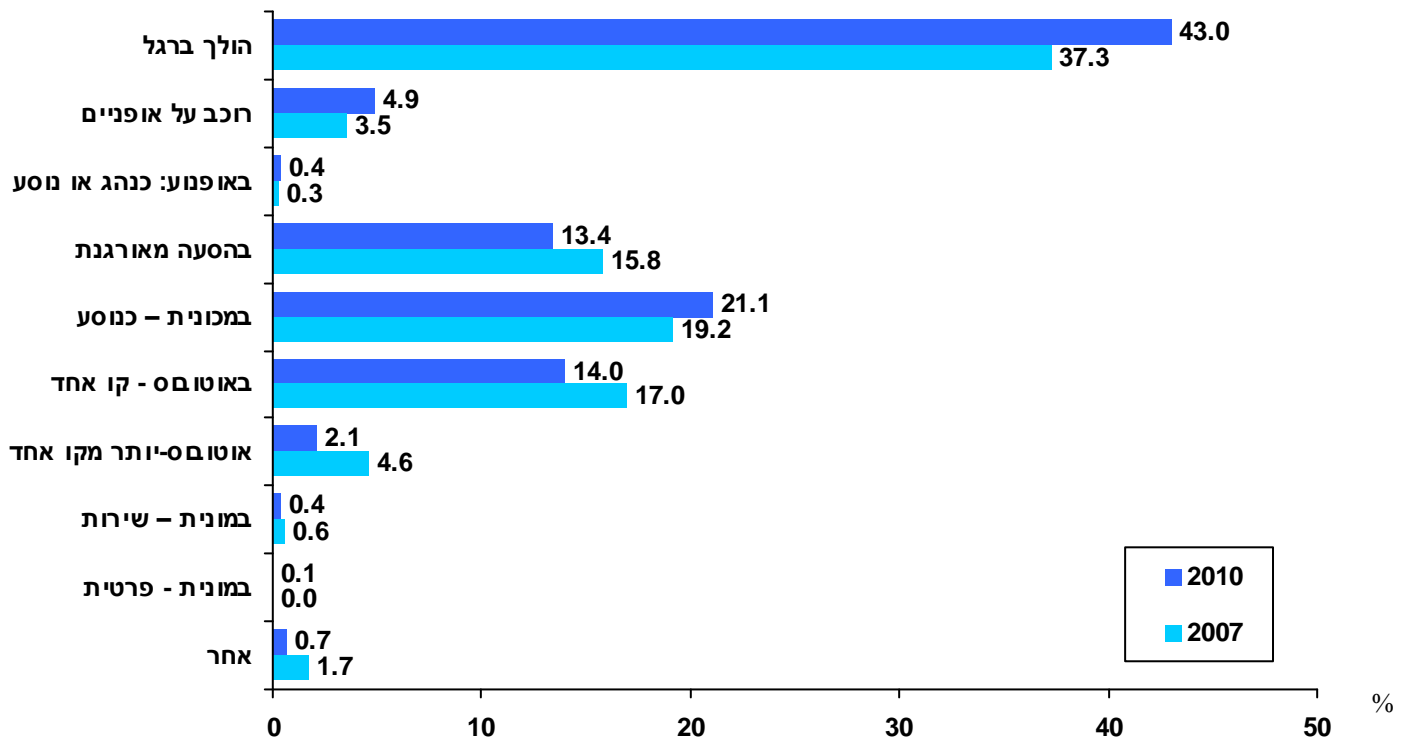
## אמצעי ההגעה של ילדים בגילאי 5 עד 18 למקום הלימודים – כלל העיר

בקרב כלל הילדים בגילאים אלו (N=550)



אמצעי ההגעה הנפוץ ביותר של ילדים למקום הלימודים שלהם הוא הליכה ברגל, שמהווה 43% מכלל דרכים ההגעה של הילדים. האמצעים הבולטים לאחר מכן - הם כלי רכב שונים: ב-21% מהמקרים הילדים נוסעים במכונית, ב-14% הם נוסעים בקו אוטובוס אחד (ובעוד כ-2% נוסעים ביותר מקו אחד). הסעה מאורגנת משמשת ב-13% מהמקרים. רכיבה על אופניים מהווה 5% מדרכי ההגעה של ילדים למקום הלימודים, רווח בר סמך: 3.1% - 6.7%.

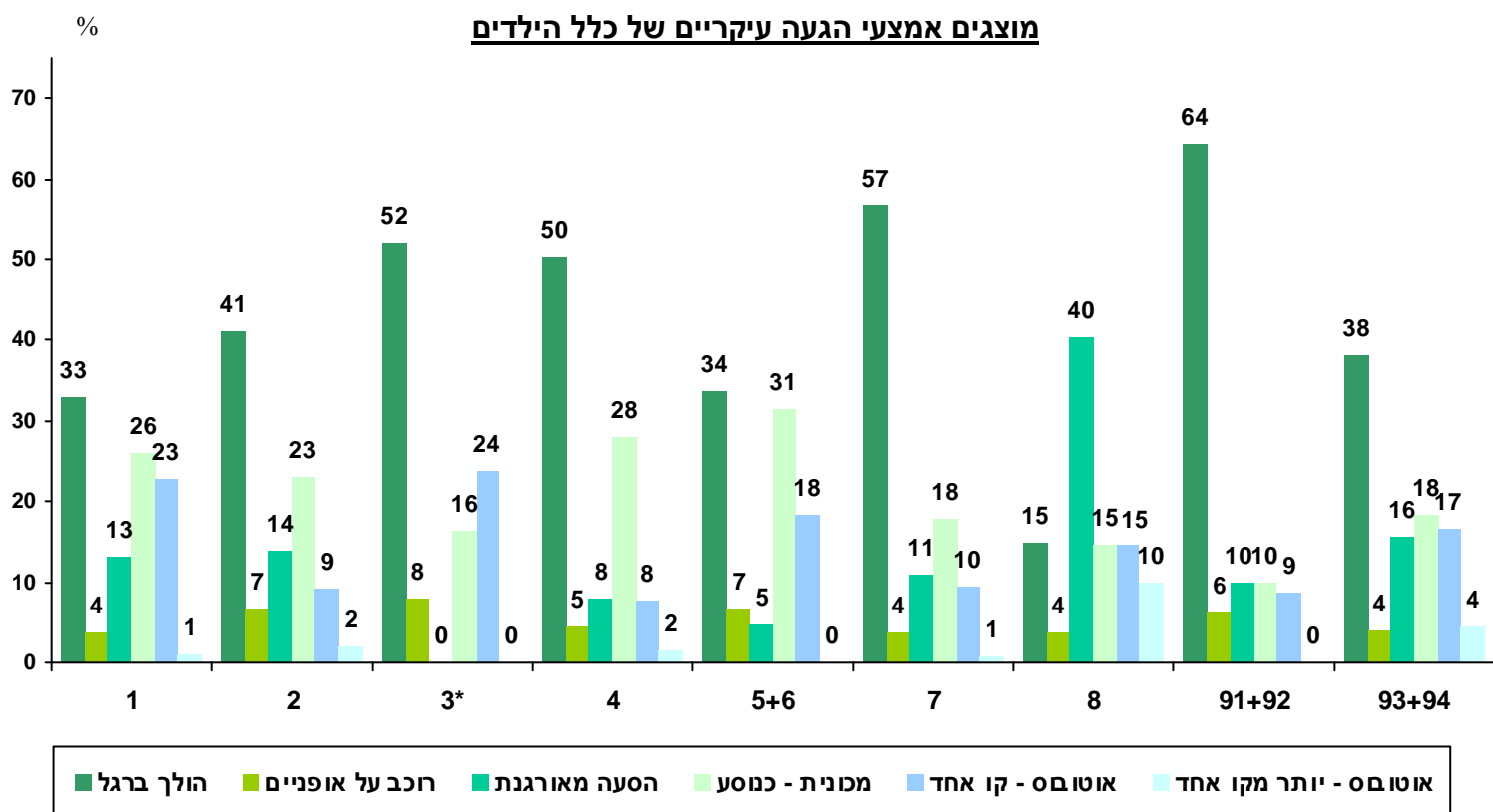
### אמצעי ההגעה של ילדים בגילאי 5 עד 18 למקום הלימודים - לאורך זמן



בהשוואה לשנת 2007 חלה עליה קלה באחוז שמהווה ההליכה ברגל מבין כלל הדרכים בהן מגיעים הילדים למקום הלימודים (מ-37% בשנת 2007 ל-43% השנה). גם בריכבה על אופניים חלה עלייה קלה של 1.4%.

## אמצעי ההגעה למקום הלימודים – בחתך רובע

### מוצגים אמצעי הגעה עיקריים של כלל הילדים



\* לממצאים ברובע 3 וברבעים 5+6 יש להתייחס בזהירות בשל מיעוט משיבים.

רובע										אמצעי ההגעה (%)
93+94	91+92	8	7	*5+6	4	*3	2	1	כלל העיר	
38.0	64.4	14.9	56.7	33.6	50.3	52.0	41.1	33.0	42.8	הולך ברגל
3.9	6.2	3.8	3.8	6.8	4.5	7.8	6.7	3.6	4.9	רוכב על אופניים
15.5	9.8	40.4	10.8	4.6	8.0	0.0	13.9	13.0	13.3	הסעה מאורגנת
18.2	9.8	14.7	17.7	31.4	28.0	16.4	23.1	26.0	21.0	מכונית - כנסע
16.7	8.7	14.7	9.5	18.3	7.7	23.8	9.2	22.7	13.9	אוטובוס - נסיעה בקו אחד
4.4	0.0	9.9	0.8	0.0	1.5	0.0	2.0	0.9	2.1	אוטובוס - יותר מקו אחד

\* לממצאים ברובע 3 וברבעים 5+6 יש להתייחס בזהירות בשל מיעוט משיבים.

הליכה ברגל היא אמצעי ההגעה הפופולארי ביותר בקרב ילדי כל הרבעים (באופן בלעדי או יחד עם אמצעי אחר), למעט רובע 8 בו האמצעי הפופולארי הוא הסעה מאורגנת. כמגמה, נסיעה במכונית היא פופולארית יחסית בקרב הילדים ברבעים של עבר הירקון, הצפון הישן ומרכז העיר, ופחות שכיחה ברבעים בדרום העיר וביפו.

הבדלים בהרגלי ההגעה למקום הלימודים בין ילדים מרבועים שונים של העיר:

- שיעור ההולכים ברגל (42.8% בכלל העיר), גבוה יחסית בקרב ילדי רבעים 92+91 (64.4%) ונמוך בקרב ילדי רובע 8 (14.9%).
- שיעור הרוכבים על אופניים (4.9% בכלל העיר), גבוה יחסית ברובע 2 (6.7%).
- שיעור הנוסעים בהסעה מאורגנת (13.3% בכלל העיר), גבוה יחסית בקרב ילדי רובע 8 (40.4%) ונמוך בקרב ילדי רובע 4 (8.0%).
- שיעור הילדים שנוסעים במכונית למקום הלימודים (21% בעיר), גבוה בקרב ילדי רובע 4 (28.0%) ורובע 1 (26.0%) ונמוך בקרב ילדי רבעים 92+91 (9.8%).
- שיעור הילדים שנוסעים למקום הלימודים באוטובוס - בקו אחד בלבד (13.9% בכלל העיר), גבוה יחסית בקרב ילדי רובע 1 (22.7%) ונמוך בקרב ילדי רובע 4 (7.7%).
- שיעור הילדים שנוסעים למקום הלימודים באוטובוס - ביותר מקו אחד, גבוה יחסית ברובע 8 (9.9%).

**פירוט אופן ההגעה של כלל ילדי העיר שבגילאי 5 עד 18 למקום הלימודים - בחתך מין וגיל הילדים**

(הממצאים מוצגים באחוזים, בתקנון ל-100% מהתשובות)

סה"כ בעיר	בחתך גילאים			בקרב בנות				בקרב בנים				כלל העיר
	סה"כ גילאי 15-18	סה"כ גילאי 10-14	סה"כ גילאי 5-9	סה"כ בנות 5-9	בנות 15-18	בנות 10-14	בנות 5-9	סה"כ בנים 15-18	בנים 10-14	בנים 5-9		
550	138	196	216	227	55	83	89	322	82	113	127	מספר ילדים:
42.8	29.4	43.3	51.1	41.9	19.8	46.5	52.1	43.6	36.2	41.0	50.8	הולך ברגל
4.9	8.0	6.7	1.4	4.7	5.7	7.2	1.8	5.1	9.6	6.3	1.1	רוכב על אופניים
0.4	1.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.0	1.0	0.4	1.6	0.0	0.0	באופנוע: כנהג או נוסע
13.3	7.9	15.8	14.7	15.3	10.3	18.6	15.5	12.0	6.3	13.8	14.2	בהסעה מאורגנת
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	במכונית - כנהג
21.0	11.5	19.2	28.8	18.1	11.4	12.9	27.6	23.0	11.7	23.8	29.8	במכונית - כנוסע
13.9	32.9	12.9	2.4	15.9	39.8	14.0	2.1	12.6	28.5	12.1	2.5	באוטובוס - קו אחד
2.1	6.2	1.3	0.2	2.8	10.1	0.8	0.0	1.6	3.5	1.6	0.3	אוטובוס-יותר מקו אחד
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	ברכבת
0.4	1.7	0.0	0.0	0.4	1.5	0.0	0.0	0.5	1.8	0.0	0.0	במונית - שירות
0.1	0.6	0.0	0.0	0.4	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	במונית - פרטית
0.7	0.5	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.8	1.4	1.3	אחר
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	סה"כ

**הבדלים באופן ההגעה למקום הלימודים - בחתך מין וגיל**

נמצא הבדל יחיד בהרגלי ההגעה למקום הלימודים בין בנים לבנות:

- שיעור הנוסעים במכונית, גבוה במעט בקרב בנים (23%), לעומת בנות (18%)

הבדלים בהרגלי ההגעה למקום הלימודים בין קבוצות הגיל השונות:

- שיעור הרוכבים על אופניים גבוה יחסית בקרב גילאי 10 עד 18 (7%-8%), לעומת גילאי 5 עד 9 (1%).
- שיעור ההולכים ברגל, יורד ככל שהילדים מתבגרים (51% בקרב גילאי 5 עד 9 ← 43% בקרב גילאי 10 עד 14 ← 29% בקרב גילאי 15 עד 18).
- גם שיעור הנוסעים במכונית, יורד ככל שהילדים מתבגרים (29% בקרב גילאי 5 עד 9 ← 19% בקרב גילאי 10 עד 14 ← 11% בקרב גילאי 15 עד 18).
- שיעור הנוסעים באוטובוס (קו אחד), עולה ככל שהילדים מתבגרים (2% בקרב גילאי 5 עד 9 ← 13% בקרב גילאי 10 עד 14 ← 33% בקרב גילאי 15 עד 18).
- שיעור הנוסעים בהסעה מאורגנת גבוה יחסית בקרב גילאי 5 עד 14 (15%-16%), לעומת גילאי 15 עד 18 (8%).

# נספחים

## נספח א' - מאפייני המדגם

### מאפייני תושב

<u>סקר 2010</u>	<u>סקר 2007</u>	המאפיין
<b>א. וותק המגורים בעיר</b>		
26.9	27.9	ממוצע השנים שגרים בעיר
<b>ב. וותק באיזור המגורים</b>		
17.4	18.1	ממוצע השנים שגרים באיזור המגורים
<b>ג. בעלות על הדירה בה גרים/ מגורים בשכירות</b>		
58%	61%	בעלי הדירה בה גרים
37%	36%	גרים בשכירות
5%	3%	אחר

### מאפיינים סוציו-דמוגרפיים

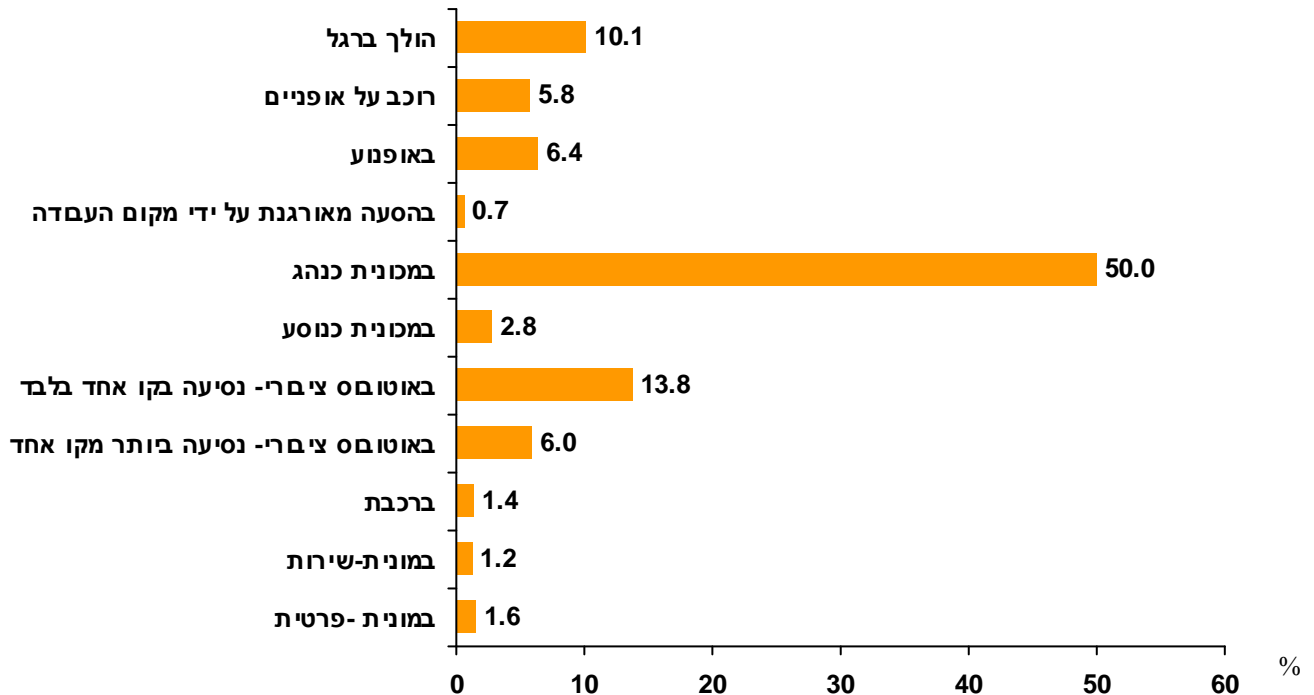
<u>סקר 2010</u>	<u>סקר 2007</u>	המאפיין
<b>א. מין (מכסות המין הוכתבו מראש)</b>		
49%	48%	זכר
51%	52%	נקבה
<b>ב. גיל (מכסות הגיל הוכתבו מראש)</b>		
50%	48%	20-39
25%	25%	40-59
25%	27%	60+
<b>ג. תעודה המעידה על השכלה - הגבוהה ביותר שקיבלו</b>		
30%	נבדק באופן שונה	תעודת בגרות או סיום תיכון
64%		תעודה על תיכונות/ תואר אקדמי
6%		אף תעודה כזו
<b>ד. הכנסה</b>		
49%	54%	נמוכה מהממוצע
19%	21%	ממוצעת
32%	26%	גבוהה מהממוצע
<b>ה. הגדרה דתית</b>		
66%	63%	יהודי חילוני
26%	28%	יהודי מסורתי
4%	5%	יהודי דתי/ חרדי
3%	4%	לא יהודי

## נספח ב' - אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בשנה הנוכחית בעיר ומחוצה לה

כאמור, בעבודה זו התמקדנו בעובדים ובלומדים, שעובדים מחוץ לבית ועובדים או לומדים בתוך העיר. אולם, בנספח זה מובאת גם ההתפלגות של אלו שעובדים ולומדים מחוץ לבית אך עובדים ולומדים גם מחוץ לעיר.

### אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בשנה הנוכחית

בקרב כלל העובדים והלומדים (N=1,032)



מההתפלגות עולה כי אמצעי ההגעה הפופולארי ביותר למקום העיסוק העיקרי הוא רכב פרטי: נהיגה במכונית מהווה 50% מהדרכים בהן מגיעים היוממים למקום העיסוק והצטרפות כנוסע במכונית מהווה עוד 2.8%.

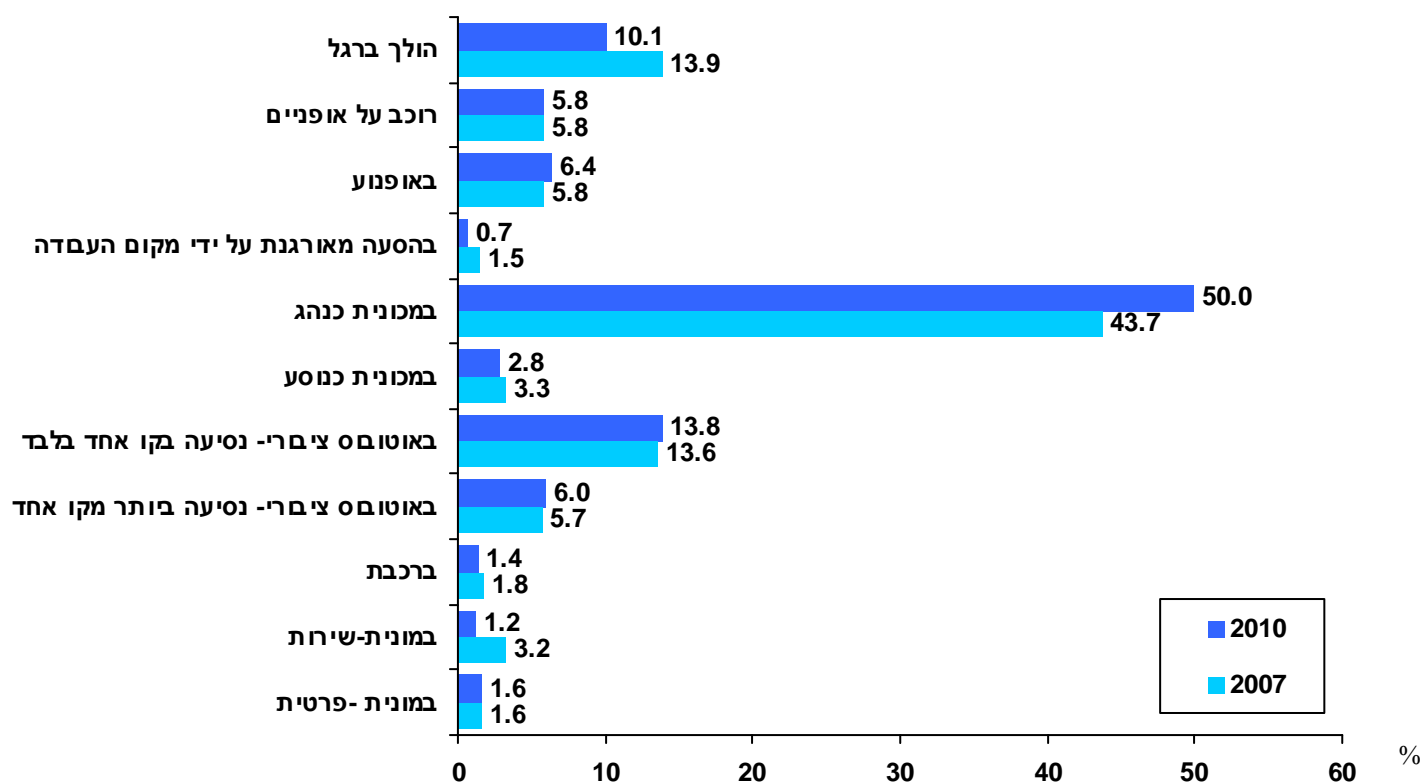
נסיעה באוטובוס מהווה כ-20% מדרכי ההגעה למקום העיסוק: נסיעה בקו אוטובוס אחד מהווה 13.8% מדרכי ההגעה, ונסיעה ביותר מקו אחד מהווה 6%. הליכה ברגל מהווה כ-10% מדרכי ההגעה ורכיבה על אופנוע 6.4%. רכיבה על אופניים מהווה 5.8% מדרכי ההגעה של היוממים למקום העיסוק העיקרי, רווח בר-סמך: 4.4% - 7.2%.

ב-6.5% מכלל המקרים, התושבים עובדים או לומדים מהבית (הנתון לא מוצג בגרף שבעמוד זה).



## אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בשנה בה נערך הסקר

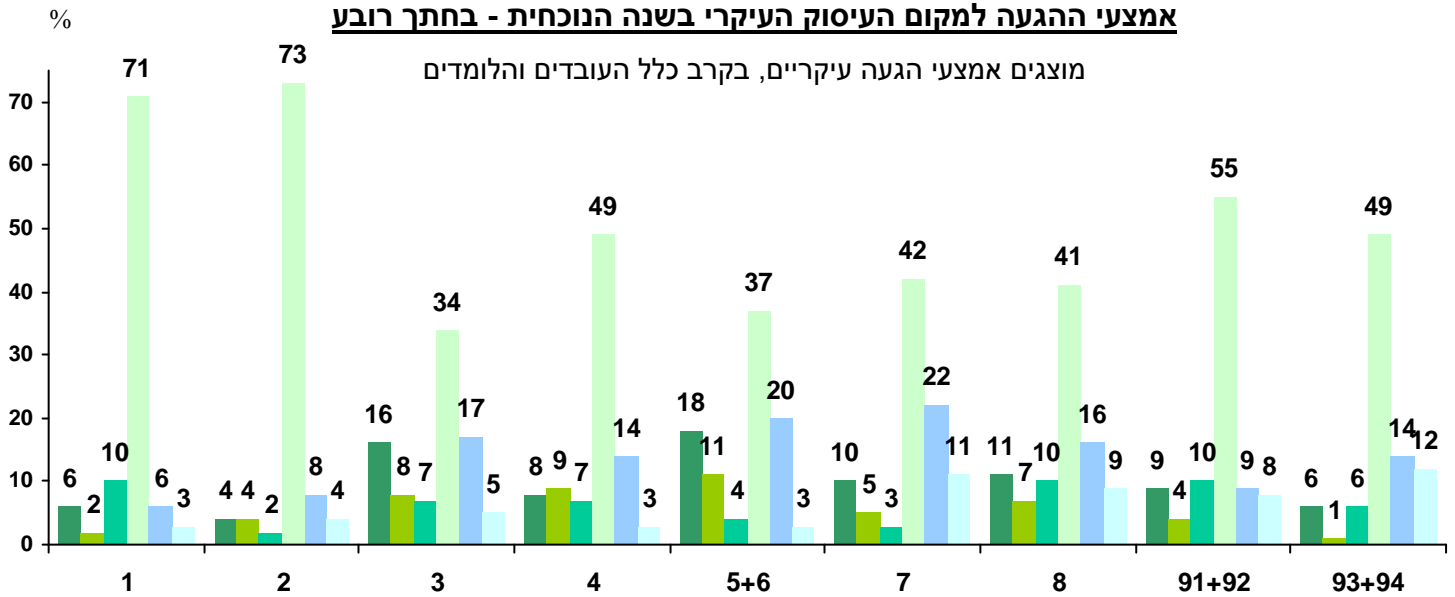
### בקרב כלל העובדים והלומדים, לאורך זמן



בהשוואה ל-2007 חל גידול קל בשיעור שמהווה נהיגה במכונית מבין כלל דרכי ההגעה למקום העיסוק העיקרי (מ-43.7% בשנת 2007 ל-50.0% השנה). מנגד, חלה ירידה קלה בשיעור שמהווה ההליכה ברגל (מ-13.9% ל-10.1%).

## אמצעי ההגעה למקום העיסוק העיקרי בשנה הנוכחית - בחתך רובע

מוצגים אמצעי הגעה עיקריים, בקרב כלל העובדים והלומדים



רובע										אמצעי ההגעה %
93+94	91+92	8	7	5+6	4	3	2	1	כלל העיר	
6.3	8.7	10.8	10.1	17.7	8.5	16.1	3.7	6.2	10.1	הולך ברגל
0.7	4.0	7.3	4.5	11.1	8.7	8.3	4.4	2.0	5.8	רוכב על אופניים
6.2	10.3	9.5	2.6	4.3	7.2	7.0	1.9	9.6	6.4	באופנוע
49.2	55.3	41.4	41.9	37.3	49.3	34.1	72.7	70.8	50.0	מכונית - כנהג
13.9	9.1	16.0	21.5	19.8	13.7	16.6	8.0	6.1	13.8	אוטובוס - נסיעה בקו אחד
11.9	8.5	9.1	11.2	2.7	3.2	5.0	4.4	2.7	6.0	אוטובוס - יותר מקו אחד

בכל הרבעים אמצעי ההגעה הפופולארי ביותר למקום העיסוק העיקרי הוא נהיגה במכונית. אמצעים אחרים הם בשימוש בשיעור נמוך יותר באופן ניכר.

יחסית לדרכי ההגעה שהוזכרו:

- הליכה ברגל, בולטת ברבעים 5+6 (17.7%) וברובע 3 (16.1)
- רכיבה על אופניים, בולטת ברבעים 5+6 (11.1%) וברובע 4 (8.7%)
- רכיבה על אופנוע בולטת ברבעים 91+92 (10.3%) וברבעים 1 ו-8 (9.5%-9.6%)
- נהיגה במכונית, בולטת ברובע 2 (72.7%) וברובע 1 (70.8%), ופחות נפוצה ברובע 3 (34.1%)
- נסיעה בקו אוטובוס אחד, בולטת יחסית ברובע 7 (21.5%) וברבעים 5+6 (19.8%)
- נסיעה באוטובוס - ביותר מקו אחד, בולטת ברבעים 94+93 (11.9%) וברובע 7 (11.2%)

**נספח ג' - כמות הרוכבים בתוך העיר, לאורך השנים\*:**

מספר הרוכבים גדל בין 2004 ל-2010:	מפקד 2008**	2007	2004	
	149,973	135,996	117,024	תושבים שעובדים בעיר
53%	11,848	9,383	7,724	מתוכם רוכבי אופניים

\* יש לשים לב שהמספרים הם רק של הרוכבים העובדים בתוך העיר - לא כולל את הלומדים

שעליהם אין לנו נתונים.

\*\*מפקד 2008 מהווה בזמן הוצאת הדו"ח את הנתונים המיהמנים ביותר בנושא.

הערה:  $149,973 = 65.8 * 227,922$

65.8% - תושבי תל-אביב-יפו בני 15+ שעבדו בתחום העיר - לפי מפקד האוכלוסין 2008.

227,922 – מספר המועסקים תושבי העיר בני 15+ בשנת 2008.

## נספח ד' - הבדלים לפי חתכים סוציו-דמוגרפיים

### הערה:

האחוזים המוצגים בנימוחים בנספח זה, הם של התפלגויות המשיבים וללא תקנון ל-100% (בשאלות בהן היה ניתן לענות יותר מתשובה אחת. לכן, אינם תמיד זהים לממצאים המופיעים בגוף הדו"ח).

### חלק א' – פיצול נסיעות

#### 1. הגעה למקום העיסוק העיקרי בשנה הנוכחית

##### 1.1 עיסוק עיקרי בשנה הנוכחית

א. שיעור העובדים (69% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גברים (76%), לעומת נשים (63%)
- גילאי 20 עד 39 (84%) וגילאי 40 עד 59 (80%), לעומת גילאי 60 ומעלה (28%)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונות (79%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (57%), ופחות מכולם חסרי תעודות כאלו (33%)
- אלה שבמשק ביתם מתגוררים ילדים עד גיל 18 (86%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (62%)
- יהודים חילונים (74%), לעומת יהודים מסורתיים (61%)
- הגרים בדירה שכורה (81%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (61%)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר ופחות ותיקים באיזור המגורים (ככל הנראה, פונקציה של משתנה הגיל).

ב. שיעור הלומדים (5% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גילאי 20 עד 39 (9%) לעומת המבוגרים מהם (2%-1%)
- המתגוררים בעיר עד 10 שנים (11%), לעומת הותיקים מהם (4%-1%)
- מתגוררים באיזור המגורים עד 10 שנים (8%), לעומת הותיקים מהם (4%-1%)

#### 1.2 מקום העיסוק העיקרי בשנה הנוכחית

א. שיעור העובדים או לומדים בתוך העיר (68% מכלל העובדים או לומדים), גבוה יותר בקרב:

- נשים (73%), לעומת גברים (64%)
- גילאי 40 עד 59 (74%), לעומת גילאי 20 עד 39 (66%)
- בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (75%), לעומת בעלי תעודה אקדמית או על תיכונות (65%)
- בעלי הכנסה נמוכה מהממוצע (73%), לעומת בעלי הכנסה גבוהה מהממוצע (63%)
- הגרים בעיר מעל 10 שנים (70%-76%), לעומת הגרים בה עד 10 שנים (60%)
- הגרים באיזור המגורים מעל 10 שנים (72%-77%), לעומת התושבים החדשים יותר באיזור שגרים בו עד 10 שנים (64%)

ב. שיעור העובדים או לומדים בטבעת התיכונה (9% מכלל העובדים או לומדים) גבוה יותר בקרב:

- גברים (11%), לעומת נשים (7%)
- גילאי 60 ומעלה (15%) וגילאי 20 עד 39 (10%), לעומת גילאי 40 עד 59 (4%)

- הגרים בעיר עד 10 שנים (11%), לעומת המתגוררים בה בין 10 ל-30 שנה (6%)
- ג. שיעור העובדים או לומדים מחוץ למטרופולין (8% מכלל העובדים או לומדים) גבוה יותר בקרב:
  - גברים (10%), לעומת נשים (5%)
  - הגרים בעיר עד 10 שנים (11%), לעומת המתגוררים בה בין 30 ל-50 שנה (3%)

\* לא נמצאו הבדלים בין תת אוכלוסיות בשיעור העובדים או לומדים **בטבעת הפנימית או בטבעת החיצונית.**

### 1.3 אופן ההגעה לעבודה בשנה הנוכחית

- א. שיעור העובדים או לומדים מהבית (18% מכלל העובדים או לומדים), גבוה יותר בקרב:
- אלה שבמשק ביתם אין ילדים עד גיל 18 (20%), לעומת אלה שבמשק ביתם יש ילדים (14%)
  - הגרים בעיר בין 10 ל-30 שנה (23%), לעומת הגרים בה עד 10 שנים (14%)
- ב. שיעור המגיעים למקום העיסוק ברכיבה על אופניים (6% מכלל העובדים או לומדים), גבוה יותר בקרב:
- הגרים בדירה שכורה (9%), לעומת המתגוררים בדירה שבבעלותם (4%)
  - הגרים באיזור המגורים עד 10 שנים (9%), לעומת הוותיקים מהם (4%-1%)
  - העובדים או לומדים בתוך העיר (8%), לעומת העובדים או לומדים מחוץ לעיר (2%)
- ג. שיעור המגיעים למקום העיסוק ברכיבה על אופנוע (7% מכלל העובדים או לומדים), גבוה יותר בקרב:
- גברים (11%), לעומת נשים (2%)
  - גילאי 20 עד 39 (9%), לעומת המבוגרים מהם (4%)
  - הגרים באיזור המגורים עד 10 שנים (8%), לעומת הגרים בו בין 10 ל-30 שנה (4%)
  - בעלי אופניים (9%), לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים (5%)
- ד. שיעור המגיעים למקום העיסוק במכונית (כנהגים או נוסעים) (54% בכלל העובדים או לומדים), גבוה יותר בקרב:
- גברים (57%), לעומת נשים (51%)
  - אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (58%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (45%) ולעומת חסרי תעודה כלשהי (28%)
  - אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (60%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (51%)
  - כמגמה, ככל שההכנסה גבוהה יותר (40% בקרב בעלי הכנסה נמוכה מהממוצע ← 53% בקרב בעלי הכנסה ממוצעת ← 69% בקרב בעלי הכנסה גבוהה)
  - הגרים בדירה שבבעלותם (61%), לעומת הגרים בשכירות (46%)
  - העובדים או לומדים מחוץ לעיר (75%), לעומת העובדים או לומדים בתוך העיר (44%)
  - אלה שאינם רוכבים על אופניים (57%), לעומת הרוכבים למטרה כלשהי (50%)

ה. שיעור המגיעים למקום העיסוק באוטובוס (20% מכלל העובדים או לומדים), גבוה יותר בקרב:

- נשים (30%), לעומת גברים (12%)
- חסרי תעודה המעידה על השכלה (39%) ובעלי תעודת בגרות או תעודת סיום תיכון (31%) לעומת אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (17%)
- אלה שבמשק ביתם אין ילדים עד גיל 18 (23%), לעומת אלה שבמשק ביתם יש ילדים (15%)
- כמגמה, ככל שההכנסה נמוכה יותר (6% בקרב בעלי הכנסה גבוהה מהמוצע ← 20% בקרב בעלי הכנסה ממוצעת ← 35% בקרב בעלי הכנסה נמוכה)
- הגרים בשכירות (25%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (16%)
- העובדים או לומדים בתוך העיר (23%), לעומת העובדים או לומדים מחוץ לעיר (15%)
- אלה שאינם מחזיקים אופניים (24%), לעומת בעלי אופניים (15%)
- אלה שלא רוכבים על אופניים (23%), לעומת הרוכבים למטרה כלשהי (16%)

#### 1.4 משך הזמן שלוקח להגיע מהבית אל מקום העיסוק העיקרי

א. שיעור אלה שמגיעים למקום העיסוק תוך פחות מ-1/4 השעה (26% מכלל היוממים), גבוה יותר בקרב:

- גילאי 40 עד 59 (33%), לעומת גילאי 20 עד 39 (23%)
- בעלי תעודת בגרות או תעודת סיום תיכון (35%), לעומת אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (23%)
- הגרים בעיר בין 30 ל-50 שנה (30%) והגרים בה מעל 50 שנה (38%), לעומת התושבים החדשים יותר, הגרים בעיר עד 10 שנים (20%)
- הגרים באיזור מגוריהם מעל 30 שנה (35%), לעומת הגרים בו עד 10 שנים (23%)
- שיעור העובדים או לומדים בתוך העיר (34%), לעומת העובדים או לומדים מחוץ לעיר (11%)

ב. שיעור אלה שמגיעים למקום העיסוק תוך 1/2 שעה עד 3/4 שעה (19% מכלל היוממים), גבוה

יותר בקרב:

- אלה שבמשק ביתם אין ילדים עד גיל 18 (21%), לעומת אלה שבמשק ביתם יש ילדים (15%)
- לומדים (34%), לעומת עובדים (18%)
- העובדים או לומדים מחוץ לעיר (30%), לעומת העובדים או לומדים בתוך העיר (13%)

\* לא נמצאו הבדלים בין תת אוכלוסיות בשיעור המגיעים למקום העיסוק תוך רבע שעה עד חצי שעה או תוך 3/4 שעה ויותר, למעט מקום העיסוק (שיעור המגיעים תוך רבע שעה עד חצי שעה גבוה יותר בקרב העובדים או לומדים בתוך העיר ושיעור המגיעים תוך 3/4 שעה או יותר גבוה בקרב העובדים או לומדים מחוץ לעיר).

### **1.5 המידה בה מפריע משך הזמן שלוקח להגיע מהבית אל מקום העיסוק העיקרי**

**א. שיעור אלה שמשך הזמן שלוקח להם להגיע למקום העיסוק מפריע להם עד מפריע מאד (26%)**

**מכלל היוממים), גבוה יותר בקרב:**

- גילאי 20 עד 39 (28%), לעומת גילאי 60 ומעלה (16%) (כזכור, המבוגרים מגיעים למקום העיסוק העיקרי, מהר יותר מאשר הצעירים)
- בעלי הכנסה נמוכה מהממוצע (31%), לעומת בעלי הכנסה גבוהה (22%)
- העובדים או לומדים מחוץ למטרופולין (47%), לעומת העובדים או לומדים בתוך העיר (23%), בטבעת הפנימית (27%) או בטבעת החיצונית (13%)
- סה"כ העובדים או לומדים מחוץ לעיר (31%), לעומת העובדים או לומדים בתוך העיר (23%)

**ב. שיעור אלה שמשך הזמן שלוקח להם להגיע למקום העיסוק מפריע להם במידה בינונית (14%)**

**מכלל היוממים), גבוה יותר בקרב:**

- גברים (17%), לעומת נשים (12%)
- גילאי 20 עד 39 (17%), לעומת גילאי 40 עד 59 (10%)

**ג. שיעור אלה שמשך הזמן שלוקח להם להגיע למקום העיסוק לא מפריע להם/ כלל לא מפריע**

**(60% מכלל היוממים), גבוה יותר בקרב:**

- גילאי 60 ומעלה (71%) וגילאי 40 עד 59 (65%), לעומת גילאי 20 עד 39 (55%)
- בעלי תעודת בגרות או תעודת סיום תיכון (68%), לעומת אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (57%)
- הגרים בעיר מעל 50 שנה (72%), לעומת הגרים בה עד 10 שנים (55%)
- שיעור העובדים או לומדים בתוך העיר (63%), לעומת העובדים או לומדים מחוץ למטרופולין (42%) ולעומת סה"כ העובדים או לומדים מחוץ לעיר (52%)

## 2. אחזקה ושימוש ברכב או אופניים

### 2.1 מכונת ברשות התושבים

שיעור המחזיקים במכונת (פרטית או מסחרית) (69% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גברים (76%), לעומת נשים (62%)
- גילאי 20 עד 59 (72%-73%), לעומת גילאי 60 ומעלה (57%)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (78%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (58%), ופחות מכולם חסרי תעודות כאלו (32%)
- אלה שבמשק ביתם מתגוררים ילדים עד גיל 18 (83%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (62%)
- כמגמה, ככל שההכנסה גבוהה יותר (51% בקרב בעלי הכנסה נמוכה מהממוצע ← 76% בקרב בעלי הכנסה ממוצעת ← 89% בקרב בעלי הכנסה גבוהה)
- יהודים חילונים (74%), לעומת יהודים מסורתיים ודתיים או חרדים (59%)
- הגרים בדירה שבבעלותם (72%), לעומת הגרים בשכירות (64%)
- הגרים בעיר עד 30 שנה (72%-73%), לעומת הגרים בה 50 שנה ויותר (58%)
- הגרים באיזור מגוריהם עד 30 שנה (72%-73%), לעומת הגרים בו מעל 30 שנה (58%)

**הערה:** האפיונים הסוציו דמוגרפיים של המחזיקים מכונת, דומים מאד לאפיוני העובדים.

מבחינת מאפייני עיסוק או אופניים, שיעור מחזיקי מכונת גבוה גם בקרב:

- עובדים (76%) ולומדים (67%), לעומת אלה שאינם עובדים ואינם לומדים (50%)
- העובדים או לומדים בישוב בטבעת תיכונה (91%), לעומת העובדים או לומדים בתוך העיר (71%)
- סה"כ העובדים או לומדים מחוץ לעיר (83%), לעומת העובדים או לומדים בתוך העיר (71%)
- בעלי אופניים (80%), לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים (62%)
- הרוכבים על אופניים למטרה כלשהי (76%), לעומת אלה שאינם רוכבים (66%)

### 2.2 אופניים ברשות התושבים

שיעור המחזיקים אופניים (38% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גברים (48%), לעומת נשים (29%)
- גילאי 20 עד 39 (48%) וגילאי 40 עד 59 (42%), לעומת גילאי 60 ומעלה (14%)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (44%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (31%), ופחות מכולם חסרי תעודות כאלו (17%)
- אלה שבמשק ביתם מתגוררים ילדים עד גיל 18 (54%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (31%)
- בעלי הכנסה גבוהה מהממוצע (51%) ובעלי הכנסה ממוצעת (43%), לעומת בעלי הכנסה נמוכה (30%)
- יהודים חילונים (43%), לעומת יהודים מסורתיים (30%) ויהודים דתיים או חרדים (24%)
- הגרים בשכירות (46%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (34%)



- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר (19% בקרב הגרים בה מעל 50 שנה ← 34% בקרב הגרים בה בין 30 ל-50 שנה ← 45% בקרב הגרים בה בין 10 ל-30 שנה ← 48% בקרב הגרים בה עד 10 שנים)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים באיזור המגורים (19% בקרב הגרים בו מעל 30 שנה ← 38% בקרב הגרים בו בין 10 ל-30 שנה ← 49% בקרב הגרים בו עד 10 שנים)
- לומדים (49%) ועובדים (45%), לעומת אלה שאינם עובדים ואינם לומדים (19%)

### **2.3 מטרות לשמן רוכבים על אופניים לפחות פעם בשבוע**

**א. שיעור הרוכבים למטרה כלשהי (29% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:**

- גברים (38%), לעומת נשים (21%)
- כמגמה, ככל שצעירים יותר (10% בקרב גילאי 60 ומעלה ← 30% בקרב גילאי 40 עד 59 ← 39% בקרב גילאי 20 עד 39)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (35%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (21%) ולעומת חסרי תעודה (15%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (39%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (25%)
- בעלי הכנסה גבוהה מהמוצע (40%), לעומת בעלי הכנסה נמוכה (24%)
- יהודים חילונים (33%), לעומת יהודים מסורתיים (24%) ולעומת יהודים דתיים או חרדים (13%)
- הגרים בשכירות (38%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (25%)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר ופחות ותיקים באיזור המגורים (ככל הנראה, פונקציה של משתנה הגיל).
- עובדים (35%) ולומדים (33%), לעומת אלה שאינם עובדים ואינם לומדים (12%)
- בעלי אופניים (72%), לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים משלהם (3%)

**ב. שיעור הרוכבים לצרכי קניות וסידורים (15% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:**

- גברים (19%), לעומת נשים (11%)
- כמגמה, ככל שצעירים יותר (4% בקרב גילאי 60 ומעלה ← 12% בקרב גילאי 40 עד 59 ← 21% בקרב גילאי 20 עד 39)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (17%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (11%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (18%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (13%)
- יהודים חילונים (17%), לעומת יהודים מסורתיים (11%)
- הגרים בשכירות (23%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (10%)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר ופחות ותיקים באיזור המגורים (ככל הנראה, פונקציה של משתנה הגיל)
- העובדים או לומדים בתוך העיר (20%), לעומת העובדים או לומדים מחוץ לעיר (14%)

\* להבדלים נוספים בחתך משתני עיסוק ואופניים – ראו הערה בסוף הסעיף הנוכחי (סעיף 2.3).

ג. שיעור הרוכבים למטרת ביקור חברים וקרובים (15% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גברים (19%), לעומת נשים (10%)
- כמגמה, ככל שצעירים יותר (2% בקרב גילאי 60 ומעלה ← 10% בקרב גילאי 40 עד 59 ← 23% בקרב גילאי 20 עד 39)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (17%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (11%)
- יהודים חילונים (18%), לעומת יהודים מסורתיים (9%)
- הגרים בשכירות (24%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (9%)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר ופחות ותיקים באיזור המגורים (ככל הנראה, פונקציה של משתנה הגיל).

\* להבדלים נוספים בחתך משתני עיסוק ואופניים – ראו הערה בסוף הסעיף הנוכחי (סעיף 2.3).

ד. שיעור הרוכבים למטרת נופש וספורט (22% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גברים (28%), לעומת נשים (16%)
- גילאי 20 עד 39 (28%) וגילאי 40 עד 59 (24%), לעומת גילאי 60 ומעלה (7%)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (27%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (14%) ולעומת חסרי תעודה (9%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (30%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (18%)
- בעלי הכנסה גבוהה מהממוצע (30%), לעומת בעלי הכנסה נמוכה (17%)
- יהודים חילונים (25%), לעומת יהודים מסורתיים (16%)
- הגרים בשכירות (29%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (18%)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר ופחות ותיקים באיזור המגורים (ככל הנראה, פונקציה של משתנה הגיל).

\* להבדלים נוספים בחתך משתני עיסוק ואופניים – ראו הערה בסוף הסעיף הנוכחי (סעיף 2.3).

ה. שיעור הרוכבים למטרת בילוי/ בתי קפה/ חוגים (12% בכלל העיר), גבוה יותר בקרב:

- גברים (14%), לעומת נשים (10%)
- כמגמה, ככל שצעירים יותר (2% בקרב גילאי 60 ומעלה ← 10% בקרב גילאי 40 עד 59 ← 18% בקרב גילאי 20 עד 39)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (15%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (7%) ולעומת חסרי תעודה (3%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (15%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (11%)
- בעלי הכנסה גבוהה מהממוצע (18%), לעומת בעלי הכנסה נמוכה (10%)
- יהודים חילונים (15%), לעומת יהודים מסורתיים (8%) ולעומת יהודים דתיים או חרדים (2%)
- הגרים בשכירות (19%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (8%)
- כמגמה, ככל שפחות ותיקים בעיר ופחות ותיקים באיזור המגורים (ככל הנראה, פונקציה של משתנה הגיל)

\* להבדלים נוספים בחתך משתני עיסוק ואופניים – ראו ההערה הבאה.

\* **הערה:** בבדיקת מטרות הרכיבה בחתך משתני עיסוק ומשתני אופניים, נמצאו מאפיינים דומים של הרוכבים למטרות השונות.

שיעור הרוכבים לכל אחת מהמטרות שנבדקו גבוה יותר בקרב:

- עובדים ולומדים לעומת אלה שאינם עובדים ואינם לומדים
- בעלי אופניים לעומת אלה שאינם מחזיקים באופניים
- יוממים שרוכבים על אופניים למקום העיסוק העיקרי שלהם או שעשו כך בשנה שעברה, לעומת עובדים ולומדים שאינם רוכבים על אופניים למקום העיסוק וגם לא רכבו בשנה שעברה
- (כמצוין לעיל, שיעור הרוכבים למטרת קניות וסידורים גבוה גם בקרב העובדים או לומדים בתוך העיר לעומת עובדים או לומדים מחוץ לעיר).

### 3. עמדות לגבי רכיבה על אופניים ושבילי האופניים בעיר

#### 3.1 עמדות כלפי היקף שבילי האופניים בעיר

שיעור הסבורים כי בעיר יש מספיק שבילי אופניים (27% מכלל העיר) נמצא בקרב:

- בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (36%), לעומת אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונות (23%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (32%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (25%)
- יהודים מסורתיים (34%), לעומת יהודים חילונים (24%)
- הגרים בדירה שבבעלותם (32%), לעומת הגרים בשכירות (21%)
- הגרים בעיר מעל 10 שנים (28%-35%), לעומת הגרים בה עד 10 שנים (19%)
- הגרים באיזור המגורים מעל 10 שנים (31%-32%), לעומת הגרים בו עד 10 שנים (22%)
- אלה שאין ברשותם אופניים (31%), לעומת בעלי אופניים (22%)
- אלה שאינם רוכבים על אופניים (31%), לעומת הרוכבים (20%)
- עובדים או לומדים שלא רוכבים על אופניים למקום העיסוק וגם לא רכבו בשנה שעברה (28%), לעומת יוממים שרוכבים על אופניים למקום העיסוק העיקרי או שעשו כך בשנה שעברה (17%)

\* הערה: ההבדלים בין תת אוכלוסיות בשיעור הסבורים כי אין בעיר מספיק שבילים, הם תמונת ראי ההבדלים בין הסבורים כי יש מספיק שבילים.

#### 3.2 עמדות כלפי היקף שבילי האופניים באיזור המגורים

א. שיעור הסבורים כי באיזור מגוריהם יש מספיק שבילי אופניים (32% מכלל העיר) נמצא בקרב:

- גילאי 40 עד 59 (38%), לעומת גילאי 20 עד 39 (29%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (36%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (31%)
- יהודים דתיים או חרדים (44%), לעומת לא יהודים (19%)
- הגרים בדירה שבבעלותם (38%), לעומת הגרים בשכירות (25%)
- הגרים בעיר מעל 10 שנים (34%-38%), לעומת הגרים בה עד 10 שנים (25%)
- הגרים באיזור המגורים מעל 10 שנים (34%-39%), לעומת הגרים בו עד 10 שנים (27%)
- אלה שאינם רוכבים על אופניים (35%), לעומת הרוכבים (27%)

ב. שיעור הסבורים כי באיזור מגוריהם אין מספיק שבילי אופניים (30% מכלל העיר) נמצא בקרב:

- גילאי 20 עד 39 (36%), לעומת המבוגרים מהם (22%-26%)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונות (35%), לעומת בעלי תעודת בגרות או סיום תיכון (23%)
- הגרים בדירה שכורה (35%), לעומת הגרים בדירה שבבעלותם (28%)
- הגרים בעיר עד 30 שנה (36%-38%), לעומת הוותיקים יותר בעיר (20%-22%)
- הגרים באיזור המגורים עד 10 שנים (38%), לעומת הגרים בו בין 10 ל-30 שנה (27%), ולעומת הגרים בו מעל 30 שנה (20%)
- בעלי אופניים (35%), לעומת אלה שלא מחזיקים אופניים (27%)
- הרוכבים על אופניים (39%), לעומת אלה שאינם רוכבים (26%)

- יוממים שרוכבים על אופניים למקום העיסוק העיקרי או שעשו כך בשנה שעברה (42%), לעומת עובדים או לומדים שלא רוכבים למקום העיסוק העיקרי וגם לא רכבו בשנה שעברה (31%)

**ג. שיעור המדווחים כי אין כלל שבילי אופניים באיזור מגוריהם (37% מכלל העיר) נמצא בקרב:**

- גילאי 60 ומעלה (44%), לעומת גילאי 20 עד 39 (35%)
- אלה שבמשק ביתם אין ילדים עד גיל 18 (39%), לעומת אלה שבמשק ביתם יש ילדים (34%)
- לא יהודים (60%), לעומת יהודים חילוניים ומסורתיים (36%-39%)
- הגרים בעיר מעל 30 שנה (41%-45%), לעומת הגרים בה בין 10 ל-30 שנה (30%)
- הגרים באיזור מגוריהם מעל 30 שנה (46%), לעומת הגרים בו פחות מכך (34%-35%)
- העובדים או לומדים מחוץ לעיר (41%), לעומת עובדים או לומדים בתוך העיר (34%)

**3.3 תפיסת המקום בו אמורים לרכב בהעדר שבילי אופניים**

**א. שיעור הסבורים כי בהעדר שבילים על הרוכבים לרכב על המדרכה (48% מכלל העיר) נמצא בקרב:**

- נשים (51%), לעומת גברים (44%)
- אלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18 (53%), לעומת אלה שבמשק ביתם אין ילדים (45%)
- הגרים בדירה שבבעלותם (51%), לעומת הגרים בשכירות (43%)
- הגרים באיזור המגורים בין 10 ל-30 שנה (52%), לעומת הגרים בו עד 10 שנים (44%)

**ב. שיעור הסבורים כי בהעדר שבילים על הרוכבים לרכב על הכביש (29% מכלל העיר) נמצא בקרב:**

- אלה שבמשק ביתם אין ילדים עד גיל 18 (31%), לעומת אלה שבמשק ביתם יש ילדים (24%)
- הגרים באיזור המגורים מעל 30 שנה (35%), לעומת הגרים בו בין 10 ל-30 שנה (23%)
- אלה שאינם מחזיקים אופניים (33%), לעומת בעלי אופניים (22%)
- אלה שאינם רוכבים על אופניים (32%), לעומת הרוכבים (22%)

**ג. שיעור הסבורים כי בהעדר שבילים על הרוכבים לרכב גם על המדרכה וגם על הכביש (24% מכלל העיר) נמצא בקרב:**

- גברים (27%), לעומת נשים (21%)
- אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (25%), לעומת חסרי תעודה (10%)
- הגרים בעיר עד 30 שנה (27%), לעומת הגרים בה מעל 50 שנה (18%)
- הגרים באיזור המגורים עד 30 שנה (25%-27%), לעומת הגרים בו מעל 30 שנים (15%)
- בעלי אופניים (27%), לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים (21%)
- הרוכבים על אופניים למטרה כלשהי (28%), לעומת אלה שאינם רוכבים (22%)

### **3.4 עמדה לגבי השאלה: האם מותר להולכי רגיל ללכת על שבילי האופניים**

א. שיעור הסבורים כי הולכי הרגל רשאים ללכת על שבילי האופניים (19% מכלל העיר) נמצא בקרב:

- גברים (22%), לעומת נשים (17%)
- בעלי תעודת בגרות או תעודת סיום תיכון (23%), לעומת אקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית (17%)
- בעלי הכנסה נמוכה מהממוצע (22%), לעומת בעלי הכנסה גבוהה (13%)
- הגרים בעיר בין 30 ל-50 שנה (23%), לעומת הגרים בה עד 10 שנים (15%)
- העובדים או לומדים בתוך העיר (19%), לעומת עובדים או לומדים מחוץ לעיר (14%)

ב. שיעור הסבורים כי הולכי הרגל אינם רשאים ללכת על שבילי האופניים (52% מכלל העיר) נמצא בקרב:

- בעלי הכנסה גבוהה מהממוצע (58%), לעומת בעלי הכנסה נמוכה (48%)
- יהודים חילונים (55%) ויהודים מסורתיים (49%), לעומת יהודים דתיים או חרדים (28%)
- בעלי אופניים (56%), לעומת אלה שאינם מחזיקים אופניים (50%)

ג. שיעור הסבורים כי הולכי הרגל רשאים ללכת על שביל אופניים רק כשהשביל פנוי (29% מכלל

העיר) נמצא בקרב:

- אלה שאין ברשותם אופניים (31%), לעומת בעלי אופניים (26%)

\* **הערה:** באף אחת מהתשובות לשאלה הנבדקת לא נמצאו הבדלים בין עובדים ולומדים שהולכים ברגל למקום העיסוק העקרי שלהם או שעשו כך בשנה שעברה, לבין עובדים או לומדים שאינם הולכים ברגל למקום העיסוק וגם בשנה שעברה לא הלכו ברגל.

## נספח ה' - ניתוחי פרופיל

### הבדלים בפרופיל העובדים לעומת פרופיל הלומדים

- **מבוגר יותר** (יצוג יתר לגילאי 40 עד 59: 29% בקרב העובדים לעומת 8% בקרב הלומדים; יצוג חסר לגילאי 20 עד 39: 60% בקרב העובדים לעומת 87% בקרב הלומדים)
- **יותר משקי בית עם ילדים** (יצוג יתר לאלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18: 38% בקרב העובדים לעומת 18% בקרב לומדים)
- **אמיד יותר** (יצוג יתר לבעלי הכנסה גבוהה מהממוצע: 38% בקרב העובדים לעומת 27% בקרב הלומדים; יצוג חסר לבעלי הכנסה נמוכה מהממוצע: 42% בקרב עובדים לעומת 57% בקרב לומדים)
- **בעלי דירות** (51% בעלי דירות בקרב עובדים לעומת 35% בקרב לומדים)
- **יותר ותיקים בעיר** (יצוג חסר למתגוררים בעיר עד 10 שנים: 32% בקרב העובדים לעומת 60% בקרב לומדים; יצוג יתר למתגוררים בה בין 30 ל-50 שנה: 23% בקרב העובדים לעומת 10% בקרב הלומדים)
- **יותר ותיקים באיזור המגורים** (יצוג חסר למתגוררים באיזור המגורים הנוכחי עד 10 שנים: 54% בקרב העובדים לעומת 71% בקרב לומדים)
- **עובדים מחוץ למטרופולין** (יצוג יתר לאלה שמקום עיסוקם העיקרי מחוץ למטרופולין: 8% בקרב העובדים לעומת 1% בקרב לומדים)

### פרופיל המגיעים למקום העיסוק העיקרי באמצעי אחד בלבד (90% מכלל העובדים או לומדים).

#### לעומת המשתמשים ביותר מאמצעי אחד:

- **מסורתי יותר** (יצוג יתר למסורתיים 23% מהמציינים אמצעי אחד, לעומת 15% מהמציינים יותר מאמצעי אחד; יצוג חסר לחילונים: 70% מהמציינים אמצעי אחד לעומת 81% מהמציינים יותר מאמצעי אחד)
- **יותר משקי בית עם ילדים** (יצוג יתר לאלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18: 38% בקרב המציינים אמצעי אחד לעומת 24% בקרב המציינים יותר מאמצעי אחד)
- **אמיד יותר** (יצוג חסר לבעלי הכנסה ממוצעת: 19% מהמציינים אמצעי אחד לעומת 29% מהמציינים יותר מאמצעי אחד. שיעור בעלי הכנסה גבוהה, הוא גבוה מעט בקרב המציינים אמצעי אחד לעומת המציינים יותר מאחד, אם כי ההבדל אינו מובהק)
- **יצוג יתר למתגוררים בעיר בין 30 ל-50 שנה** (23% מהמציינים אמצעי אחד, לעומת 14% מהמציינים יותר מאמצעי אחד)
- **יצוג חסר לעובדים בתוך העיר** (66% מהמציינים אמצעי אחד, לעומת 83% מהמציינים יותר מאמצעי אחד)
- **יצוג חסר לבעלי אופניים** (43% מהמציינים אמצעי אחד לעומת 59% מהמציינים יותר מאמצעי אחד)
- **יצוג חסר לרוכבים על אופניים למטרה כלשהי** (34% מהמציינים אמצעי אחד לעומת 48% מהמציינים יותר מאמצעי אחד)
- \* (לצורך ניתוח הפרופיל נחשבו עבודה או לימודים מהבית כאמצעי הגעה).

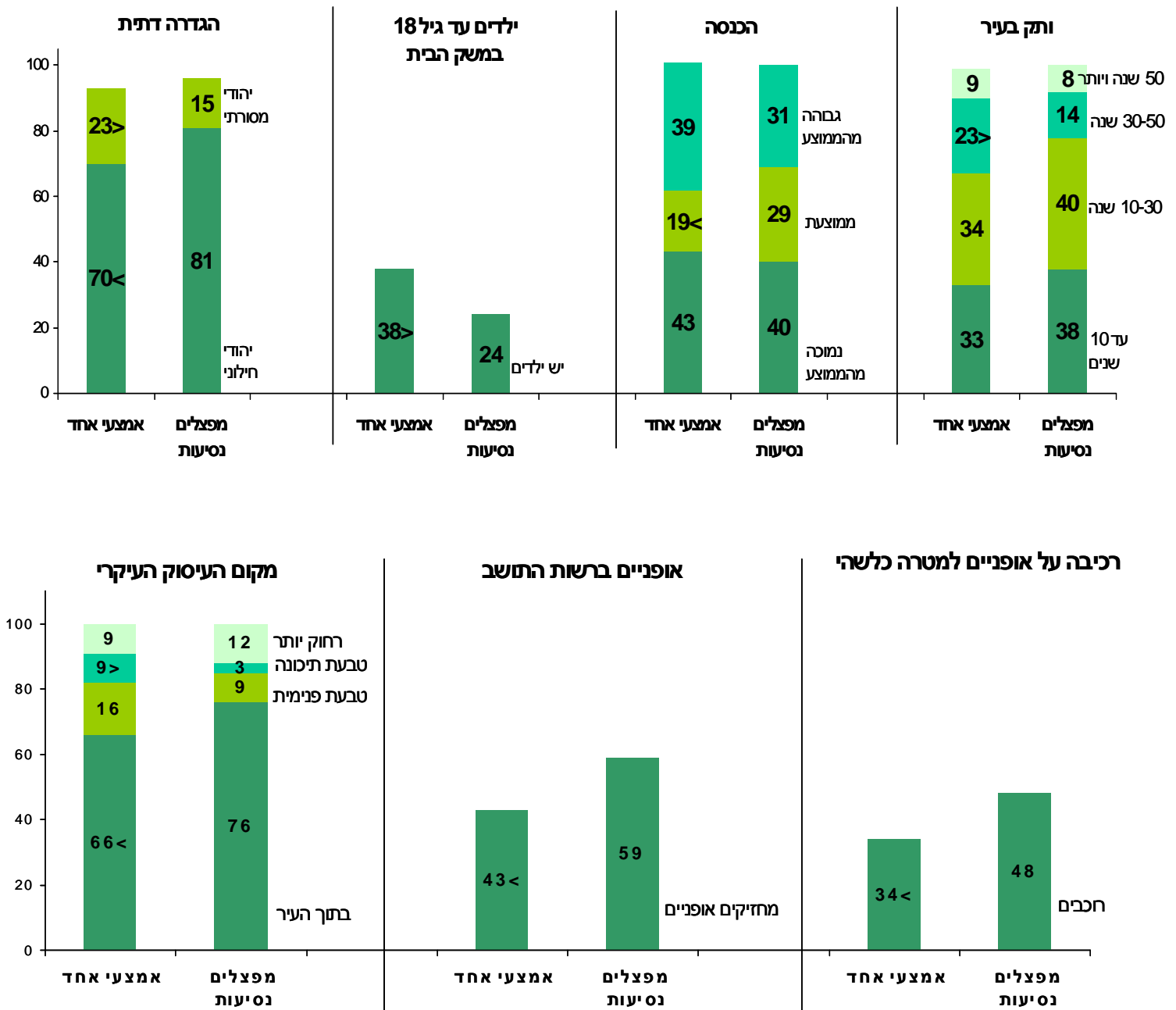
### פרופיל הרוכבים על אופניים למטרה כלשהי, לעומת תושבי העיר שאינם רוכבים:

- **גברי יותר** (יצוג יתר לגברים: 64% מרוכבי האופניים לעומת 43% מאלה שאינם רוכבים)
- **צעיר יותר** (יצוג יתר לגילאי 20 עד 39: 66% מרוכבי האופניים לעומת 43% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר לגילאי 60 ומעלה: 8% מרוכבי האופניים לעומת 32% מאלה שאינם רוכבים)
- **משכיל יותר** (יצוג יתר לאקדמאים או בעלי תעודה על תיכונית: 76% מרוכבי האופניים לעומת 59% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר לבעלי תעודת בגרות או סיום תיכון: 21% מרוכבי האופניים לעומת 34% מאלה שאינם רוכבים. בקרב רוכבי האופניים יצוג חסר גם לחסרי תעודה כלשהי)
- **יותר משקי בית עם ילדים** (יצוג יתר לאלה שבמשק ביתם יש ילדים עד גיל 18: 41% מרוכבי האופניים לעומת 26% מאלה שאינם רוכבים)
- **אמיד יותר** (יצוג יתר לבעלי הכנסה גבוהה מהממוצע: 41% מרוכבי האופניים לעומת 27% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר לבעלי הכנסה נמוכה: 39% מרוכבי האופניים לעומת 54% מאלה שאינם רוכבים)
- **חילוני יותר** (יצוג יתר לחילונים: 75% מרוכבי האופניים לעומת 63% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר למסורתיים: 21% מרוכבי האופניים לעומת 28% מאלה שאינם רוכבים)
- **גרים בשכירות** (יצוג יתר לגרים בדירות שכורות: 48% מרוכבי האופניים לעומת 33% מאלה שאינם רוכבים)
- **פחות ותיקים בעיר** (יצוג יתר למתגוררים בעיר עד 10 שנים: 37% מרוכבי האופניים לעומת 23% מאלה שאינם רוכבים; יצוג יתר גם למתגוררים בעיר בין 10 ל-30 שנה: 36% מרוכבי האופניים לעומת 29% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר למתגוררים בה מעל 50 שנה: 8% מרוכבי האופניים לעומת 24% מאלה שאינם רוכבים)
- **פחות ותיקים באיזור מגוריהם** (יצוג יתר למתגוררים באזור עד 10 שנים: 60% מרוכבי האופניים לעומת 39% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר למתגוררים בו מעל 30 שנה: 11% מרוכבי האופניים לעומת 30% מאלה שאינם רוכבים)
- **יותר עובדים** (יצוג יתר לעובדים: 84% מרוכבי האופניים לעומת 63% מאלה שאינם רוכבים; יצוג חסר לאלה שלא עובדים ולא לומדים: 11% מרוכבי האופניים לעומת 32% מאלה שאינם רוכבים)



## הבדלי פרופיל: מגיעים למקום העיסוק באמצעי אחד לעומת המגיעים ביותר מאמצעי אחד

(עבודה/ לימודים מהבית – נחשב לצורך העניין כאמצעי)



\* סימן > או < מסמן הבדל מובהק בין המגיעים למקום העיסוק באמצעי אחד לבין המפצלים נסיעות.

### פרופיל המגיעים למקום העיסוק העיקרי באמצעי אחד (90% מכלל העובדים או לומדים) לעומת

**המגיעים ביותר מאמצעי אחד**, הוא מסורתי יותר ומעט יותר אמיד. כמו כן, בקרב המגיעים באמצעי אחד (לעומת המפצלים נסיעות), יש יצוג יתר לתושבים ממשבי בית בהם מתגוררים ילדים עד גיל 18, יצוג יתר למתגוררים בעיר בין 30 ל-50 שנה, ויצוג יתר לעובדים מחוץ לעיר. לעומת זאת, יש בקרב משתמשים באמצעי אחד יצוג חסר לבעלי אופניים ולרוכבים על אופניים למטרה כלשהי.