



רוכבות אבל פחות

רכיבה על אופניים במרחב העירוני
במבט מגדרי: סקירה בינלאומית
והמלצות למדיניות

ד"ר ולריה סייגלשיפר וד"ר יעל חסון, אוגוסט 2020

נכתב עבור עיריית תל-אביב-יפו, הרשות לחוסן ושוויון חברתי

כאשר בעולם מתפתחים ומיושמים פתרונות אורבניים לתחבורה, חשוב להביא בחשבון את ההיבטים המגדריים שלהם ואת השלכותיהם על נשים וגברים. עיר מוצלחת בהיותה ידידותית לרכיבה על אופניים, נחשבת לכזו כאשר חלק נכבד מהנסיעות בתוכה מתבצע באופן קבוע באמצעות אופניים וכאשר אוכלוסיית הרוכבים והרוכבות משקפת את אוכלוסיית התושבים והתושבות המתגוררים/ות בה. כלומר – כאשר אנשים מכל המגדרים, הגילאים, המעמדות והקבוצות באוכלוסיית העיר, יכולים/ות להשתמש באופניים, באופן קבוע, כדי להגיע ליעדים שונים.

ערים ברחבי העולם מתמקדות בשנים האחרונות בשיפור מערכות התחבורה שלהן בדרכים התומכות בכלכלה, באיכות הסביבה ובשוויון חברתי. לרכיבה על אופניים יש יתרונות בכל שלושת הממדים. עלויות תשתיות לאופניים הן נמוכות יחסית, עלות האופניים נמוכה וחלק גדול מהאוכלוסייה יכול לרכוש אותם ומסוגל להשתמש בהם. רכיבה על אופניים היא דרך לשלב פעילות גופנית בחיי היומיום והיא תורמת לבריאות הפיזית והנפשית של הרוכבים/ות. היא ידידותית לסביבה והשימוש בה כחלופה לנסיעה בכלי תחבורה ממונעים, תורם להפחתת זיהום האוויר. עם זאת, רכיבה על אופניים נותרה חלק קטן מהנסיעות היומ-יומיות הכוללות ברוב הערים; החסמים המרכזיים הם תנועה כבדה, היעדר צירים בטוחים וחניוני אופניים, וחשש הרוכבים והרוכבות מתאונות.

ולייצר פתרונות בכדי להגדיל את חלקן בקרב הרוכבים ובכך – גם את שיעוריהם של כלל הרוכבים. בהתאם, הטמעת מדדים רגישי-מגדר בתכנון התחבורה העירונית הפכו נפוצים יותר ברחבי העולם.

על בסיס סקירת הספרות העדכנית במדינות המקדמות תחבורה פעילה, נייר זה מתמקד בהבדלים מגדריים בדפוסי השימוש באופניים על בסיס קבוע, בחסמים המונעים מנשים לעשות בהם שימוש ובפתרונות המוצעים להתמודדות עם חסמים אלו.



במבט מגדרי – בערים גדולות רבות המבקשות לקדם שימוש בתחבורה פעילה (הינו התניידות המערבת פעילות גופנית – בדרך כלל הליכה או רכיבה על אופניים/קורקינט; בשונה בשימוש בכלים ממונעים) ולהעלות את שיעורי הרוכבים/ות, נמצא כי לנשים ייצוג חסר בקרב הרוכבים. מחקרים אף מראים כי נשים מראות יותר נכונות לזוותר על שימוש ברכב בכדי להקטין את ההשפעות על איכות הסביבה והן מביעות עמדות חיוביות יותר כלפי נושאים אקולוגיים. בנוסף, נשים יותר מגברים עובדות ביישוב מגוריהן ובשכונות המגורים, נתון שלכאורה מצביע על הפוטנציאל והיכולת להתנייד ללא רכב לעבודה. באמצעות זיהוי החסמים העומדים בפני נשים, ניתן לתמוך בהן

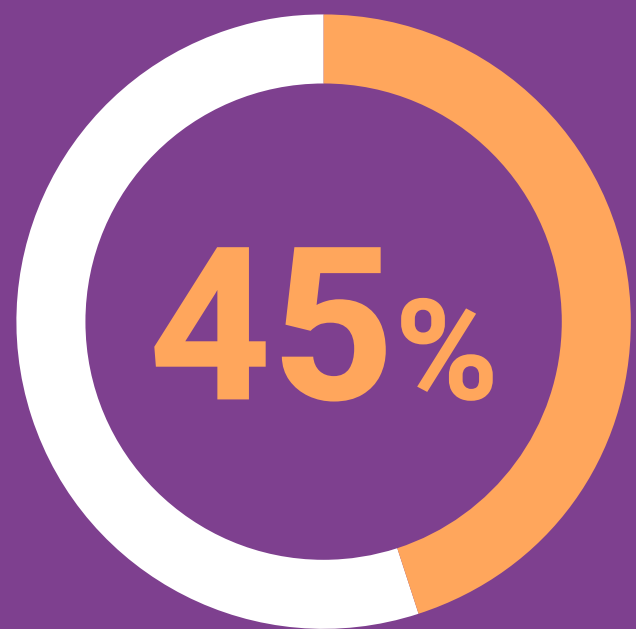
הבדלים מגדריים בדפוסי הנסיעה – תובנות מרכזיות מערים גדולות בעולם



1 הבדלים מגדריים בשיעורי השימוש באופניים ככלי תחבורה



במדינות בהן שיעורי הרכיבה על אופניים נמוכים נשים מהוות 30% או פחות בקרב הרוכבים



במדינות בהן שיעורי רכיבה גבוהים נשים מהוות 45% ומעלה מבין הרוכבים

במדינות בהן שיעורי הרכיבה על אופניים נמוכים באופן כללי, הפערים בין נשים וגברים גדולים יותר: באוסטרליה, בריטניה, ארה"ב וקנדה נשים מהוות 30% או פחות בקרב הרוכבים, לעומת זאת בגרמניה, דנמרק והולנד – שבהן שיעורי רכיבה גבוהים באופן כללי, נשים מהוות 45% ומעלה מבין הרוכבים.

במחקר גדול שנערך בבריטניה בשבע ערים (אדינבורו, בלפסט, ניו-קסטל, מנצ'סטר, בירמינגהם, קרדיף ובריסטול) נמצא כי נשים רוכבות פחות מגברים בכל אחת מהערים בהן נערך המחקר. בכל שבע הערים גברים נוטים פי שניים להשתמש באופניים לצורך נסיעה על בסיס קבוע, בהשוואה לנשים.

בסן פרנסיסקו, בדומה לערים אחרות בארה"ב, נמצא ייצוג יתר לגברים לבנים בקרב הרוכבים על אופניים. לנשים, היספניים ואסיאתיים תת-ייצוג בקרב הרוכבים.

רוכבות אבל פחות | 6

נשים
גברים



באשר ליוממות בתל אביב-יפו: למעלה ממחצית הנשים מגיעות לעבודה ברכב (57%), וכשליש (36%) באוטובוס. שיעורים אלו גבוהים משמעותית בהשוואה לגברים (51% ו-25% בהתאמה). הגברים מתניידים בשיעורים גבוהים מאלו של הנשים באמצעים נוספים למטרות יוממות למשל: אופניים, אופנועים/קטנועים וקורקינטים.

בתל אביב-יפו, פחות מרבע (23%) מהנשים רוכבות על אופניים, נתון נמוך בהשוואה לגברים (42%). כך גם שיעור הרוכבות על כלים דו גלגליים אחרים (למשל קורקינט) נמוך בהשוואה לגברים (9% ו-23% בהתאמה). קיים פער מגדרי גם בשיעורי השימוש בשירות האופניים השיתופי העירוני "תל אופן" - 7% בקרב נשים ו 15% בקרב גברים.



דפוסי נסיעה במבט מגדרי

לנשים ולגברים דפוסי ניידות שונים במרחב הציבורי, הנגזרים מחלוקת העבודה המגדרית בבית ובשוק העבודה, מנגישות למשאבים ומתפיסת הביטחון האישי:

- לנסיעה של גברים דפוס לינארי יותר והם נוסעים למרחקים ארוכים יותר. הנסיעות של נשים מורכבות יותר וכוללות עצירות מרובות למטרות מגוונות: הורדת ואיסוף ילדים ממסגרות טיפול, סידורים, טיפול בבני משפחה וקניות. טיפול בילדים ואחריות לתחזוקת הבית מגדילים את המורכבות של הנסיעות ובכך מצמצמים את ייצוגן של הנשים בקרב הרוכבים/ות (בייחוד נשים מרקע סוציו-אקונומי נמוך).
- דפוסי הנסיעה ומורכבותם אינם סטטיים אלא משתנים בתקופות שונות של החיים וקשורים בסיטואציות חיים באותה תקופה (תעסוקה, עבודת טיפול, מבנה משק הבית).

- מסקרים על מטרות הנסיעה של נשים וגברים באנגליה, ספרד, גרמניה ואיטליה עולה כי נשים עושות פחות שימוש באופניים ככלי תחבורה על מנת להגיע לעבודה, בהשוואה לגברים. הפערים גדולים יותר במקומות בהם פערים גדולים יותר בין נשים וגברים בשוק העבודה (ספרד למשל).
- נשים נוסעות יותר מחוץ לשעות השיא ונוסעות פחות בשעות הערב והלילה.
- לעתים קרובות, נשים לא נוסעות לבדן אלא מלוות מישהו/י / נוסעות עבור אחרים – ילדים, מבוגרים או בעלי מוגבלויות.



3.1 תשתיות

תשתיות פיזיות כדוגמת דרכים נפרדות לרכיבה ותאורת רחוב טובה נמצאו חשובות בהבטחת תחושת הביטחון האישי של נשים ויש להן תפקיד מרכזי בבחירת הדרכים והמסלולים שנשים עושות.

חניית רכבים למדרכה (כדוגמת השבילים הקיימים ברחובות פנקס ומשה דיין). סוגי השבילים הנוספים (בין החניה לנתיב הנסיעה, ורחוב ממותן תנועה) עדיפים על היעדר שבילים ייעודיים לאופניים אך לא נתפסים פתרון טוב לסכנת הרכיבה.

כל המחקרים מצביעים באופן מובהק על ההעדפה של נשים לשבילי אופניים מופרדים מהתנועה. זהו חסם מרכזי ולהסרתו יש פוטנציאל גבוה להגדיל את מספר הנשים הרוכבות. למשל בפילדלפיה נמצא שקיומם של מסלולי אופניים ייעודיים מגדילה את אחוז הרוכבות ב- 276%.

שביל האופניים המועדף על נשים (בישראל ובעולם) הינו שביל דו סטרי רחב, מופרד ורציף (כדוגמת השביל הקיים בטיילת תל-אביב-יפו), או שביל בין

שתי דוגמאות לערים עם תשתיות אופניים מפותחות: קופנהגן וקיימברידג'

קופנהגן:

בדנמרק 41% מכלל הנסיעות לעבודה או למוסדות חינוך נעשות באמצעות אופניים ואין הבדלים בשיעורי הרוכבים והרוכבות. 62% מתושבי קופנהגן משתמשים באופניים לנסיעות בעיר.

משנות ה-1970 החל בקופנהגן תהליך לנרמול הרכיבה על אופניים, במטרה להגדיל את אחוזי הרוכבים/ות בכל קבוצות האוכלוסייה. במסגרת תהליך זה, נבנתה רשת ענפה של שבילי אופניים מופרדים לאורך העיר. כיום יש בקופנהגן 230 ק"מ של שבילי אופניים. המשמעות היא שניתן לעשות את רוב הנסיעות בתוך העיר באמצעות אופניים בצורה בטוחה. מסלולי האופניים אף נבנו בצורה שתתאים לאופני משא (cargo bikes) שניתן להסיע בהם ילדים. כיום ל-26% מהמשפחות בקופנהגן יש אופני משא.

בנוסף, העיר פיתחה דגם של אופניים ושווקה אותו כמתאים לכל תושבי העיר. תהליך נרמול הרכיבה בעבור כל קבוצות האוכלוסייה הביאו לשעורים גבוהים של ילדים/ות הרוכבים/ות על אופניים אל בתי-הספר וחזרה.

קיימברידג':

היא העיר עם אחוזי הרכיבה הגבוהים ביותר באנגליה, אחוז הרוכבים והרוכבות לעבודה כמעט זהה. בעיר יש מספר רב של שבילי אופניים מופרדים, חניונים לאופניים וברוב רחובות המגורים יש מגבלת מהירות של 20 ק"מ. בנוסף, החניה לרכבים במרכז העיר יקרה מאוד וכמעט בלתי אפשרי לחצות את העיר הפנימית באמצעות רכב. היותה של הנסיעה ברכב פרטי קשה ויקרה, הפכה את הרכיבה על אופניים לאופציה המהירה, האמינה והאטרקטיבית ביותר עבור גברים ונשים כאחד.

3.2 ביטחון אישי ותפיסות תרבותיות

- רוב הנשים בערים שנסקרו אינן מרגישות בטוחות ברכיבה על אופניים, מרגישות יותר מאוימות על הכביש ומדווחות שקשה להן לתפוס את מקומן.
- תפיסת הסיכון של נשים גבוהה יותר והן מביעות חשש גדול יותר מפגיעות, תאונות וגניבות.
- מחקר בשבע ערים בבריטניה בחן את עמדותיהן של נשים באשר לצורך בשיפור רמת הבטיחות של סוגי תחבורה שונים. שיפור הבטיחות של רכיבה על אופניים עלה כצורך הראשון בחשיבותו (77%), לאחר מכן הליכה (57%), תחבורה ציבורית (52%), ונסיעה ברכב (45%).
- בתל אביב-יפו הסיבה העיקרית לכך שתושבים ותושבות הפסיקו לרכב על אופניים היא בטיחות (46%), הסיבה השנייה היא היעדר שבילים באזורי המגורים/עבודה (20%) והסיבה השלישית - גניבות (19%).

■ אחד הפרדוכסים העולים מן הספרות הוא שתפיסת הסיכון של גברים נמוכה יותר אך הם מעורבים יותר בתאונות. ממצא זה מצביע על הצורך להעלות את המודעות בקרב גברים אודות הסכנות של רכיבה על אופניים ולעודד אותם לרכיבה בטוחה.

■ תפיסות אודות המסוגלות, הסכנה והנוחות לרכב על אופניים מושפעות מגורמים חברתיים ותרבותיים רבים. למשל נשים בסן פרנסיסקו דיווחו שהצפייה מנשים לקוד לבוש ומראה מסודר מהווים חסם לשימוש באופניים. בסקר שנערך בסידני אחת התשובות הנפוצות בשאלה שעסקה בחסמים לרכיבה היתה חוסר הרצון להגיע מיוזעות ליעד.

יחד עם זאת, מחקרים מצביעים על כך שהשימוש באופניים משנה בעצמו את האופן שבו גברים ונשים תופסים את הרכיבה.

- בקרב נשים וגברים שרוכבים על אופניים באופן קבוע אין הרבה פערים בתפיסות שלהם את הרכיבה.
- מנגד, בקרב נשים שאינן רוכבות תפיסת הסכנה גבוהה יותר ותפיסת המסוגלות והנכונות לרכב על אופניים יותר נמוכה.
- תפיסות חיוביות אודות רכיבה מושגות על ידי חוויות רכיבה חיוביות, מכאן שעל מנת לעודד שימוש באופניים בקרב נשים יש צורך לאפשר חוויה חיובית של רכיבה ולחשוף כמה שיותר נשים לאפשרות של רכיבה על אופניים בעיר.
- כדרך לשנות תפיסה, במרכז לונדון הוקם לפני שנתיים מועדון רכיבה לנשים באכסניה לנשים קווין מרי Queen Mary. נשות צוות האכסניה הן עובדות בתחום בריאות הנפש שראו ברכיבה על אופניים אמצעי להעלות את הביטחון העצמי של השוהות באכסניה ולהגביר את הגישה למכללות, למרכזים קהילתיים ולעבודה בשכר. מחקרים מראים שפעילות גופנית, כולל הליכה ורכיבה על אופניים, יכולה לעזור למנוע ו/או להתגבר על לחץ, דיכאון וחרדה.

המלצות

על מנת להגדיל את מספר הנשים הרוכבות על אופניים ובוחרות בכלי תחבורה זה להתניידות בעיר, רצוי להביא בחשבון את הצרכים, דפוסי הניידות והתפיסות שלהן אודות הרכיבה. לשם כך אנו ממליצות:

המלצות כלליות

1. יישום מחקר לבחינת צרכים וחסמים מנקודת מבט מגדרית באמצעות שילוב מתודולוגיה כמותית (סקר) ואיכותנית (ראיונות ו/או קבוצות מיקוד) הן עם נשים וגברים שעושים שימוש באופניים ככלי תחבורה באופן קבוע והן עם כאלו שלא. על המחקר להביא בחשבון את מגוון האוכלוסיות המתגוררות בעיר ולייצג מגוון תושבות מהשכונות השונות.
2. שילוב נשים במערך תכנון התחבורה העירוני: שילוב ארגוני נשים מקומיים ונשים ממגוון קבוצות בתכנון דרכי תחבורה חדשות כדי להבטיח שהוא נותן מענה לאתגרים ולחסמים ובכדי לכלול את השקפותיהן של נשים ואת חוויותיהן.

מסקירת הספרות עולות המלצות נוספות המיושמות בערים שונות ברחבי העולם:

תשתיות וביטחון אישי

1. הרחבת מערך שבילי האופניים תוך התייחסות להעדפה של נשים לשבילי אופניים מופרדים מהתנועה ולהיותם של שבילים כאלה, בטוחים יותר עבור כלל הרוכבים/ות. יתכן שפתרון מסוג זה דורש דילול תנועת כלי רכב ממונעים באזורים מסוימים.
2. הרחבת מתקני חנייה בטוחים לאופנים. ניתן לחשוב על הקצאת מקום לחניית אופניים בחניונים קיימים.
3. בעת תכנון דרכים חדשות, בניית תשתיות מותאמות ואפשרויות להשכרת אופני קרגו שיאפשרו להורים להתנייד ביתר קלות עם ילדיהם.
4. תכנון מסלולי האופניים תוך הבאה בחשבון את דפוסי הנסיעה של נשים על מורכבותם וריבוי העצירות שהן עושות בדרכן: למוסדות חינוך, מרכזי קניות, מרכזים קהילתיים, שירותים חברתיים ומרפאות. במילים אחרות, מסלולים

5. שיעורים דרך שירותים קהילתיים ומוסדות חינוך וציבור ולא מובילים רק מאזורי המגורים לאזורי תעסוקה.
5. חיבור למערך התחבורה הציבורית על מנת לאפשר שילוב של אמצעי תחבורה - כולל חניונים בטוחים לאופניים בקרבת תחנות אוטובוס ורכבת ובחינת הרחבת האפשרויות לאחסון אופניים ברכבות ובאוטובוסים עצמם.
6. שיתופי פעולה ותמיכה בעסקים שיעודדו את עובדיהם ועובדותיהם להגיע באמצעות אופניים. בין היתר מוצע גם לעודד עסקים להקים מרחבי סוף נסיעה (end of trip) - הכוללים מלתחות, מקלחות, חדרי הלבשה ולוקרים כמו גם מתקני חניה בטוחים לאופניים. מתקנים כאלו נפוצים בערים שונות בבנייני משרדים, מרכזי קניות, מוסדות אקדמיים ובתי חולים.

שינוי תפיסות חברתיות

1. ארגון של ימי חשיפה/הפנינג אופניים שיאפשרו לתושבים ולתושבות לחוות חוויה חיובית מהרכיבה. התערבויות אלה צריכות להיעשות לכלל התושבים וגם באמצעות שיתופי פעולה עם מרכזים קהילתיים מקומיים לקבוצות אוכלוסייה ספציפיות.
2. ארגון ימי הסברה ועבודה ממוקדת עם קבוצות אוכלוסייה אשר שיעורי השימוש שלהן באופנים נמוכים.
3. הקמת מועדוני/קבוצות רכיבה וארגון קורסי למידת רכיבה ותיקון אופנים כדי להגביר את תחושת הביטחון בקרב נשים. במועדונים אלה ניתן להפגיש בין רוכבות מנוסות וחדשות ולבנות פעילויות של רכיבה משותפת ומנטורינג אישי כדי להגביר את תחושת הביטחון של הרוכבות החדשות.

4. ארגון קמפיין שיבליט את ההיבטים החיוביים של רכיבה על אופניים ויפנה לכל תושבי ותושבות העיר (תוך מתן חשיבות לייצוג של גברים ונשים מכל קבוצות האוכלוסייה). קיימת חשיבות רבה בבניית נרטיב של רכיבה על האופניים כפעילות שמתאימה לכולם/ן, זאת כדרך להיאבק בתפיסה שרכיבה על אופניים מתאימה לצעירים ללא ילדים שעובדים במקצועות חופשיים.



תמונה של קמפיין לעידוד שימוש באופנים לילדות ונערות (CIVITAS, Madrid, 2019)

כותבות המסמך:

ד"ר ולריה סייגלשיפר וד"ר יעל חסון, אוגוסט 2020

נכתב עבור עיריית תל-אביב-יפו, הרשות לחוסן ושוויון חברתי

AdvaCenter مرکز أدفا
מרכז אדוה
מידע על שוויון וצדק חברתי בישראל



תל אביב-יפו
TEL AVIV
YAF0



המסמך עוצב על ידי ליטל ביטון ושולבו בו איורים מהאתר Freepik

- עיריית תל אביב. 2020. נשים בתל אביב יפו בראי המספרים: נתונים נבחרים. חטיבת תכנון, ארגון ומערכות מידע, המרכז למחקר כלכלי חברתי.
- עיריית תל אביב. 2019. פיצול נסיעות ורכיבה על אופניים בקרב תושבי תל אביב-יפו - דצמבר 2019. ממצאי סקר המרכז למחקר כלכלי חברתי.
- פרשה, א. 2020. זהות חברתית וייצוג של נשים ממעמד סוציו-אקונומי נמוך מבין רוכבי אופניים בתל אביב-יפו, עבודת מוסמך. הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון.
- Aldred, R. & Jungnickel, K. .2014. Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography* 34 78-87.
- Bike life: All cities publication. 2018. Inclusive city cycling: Women reducing the gender gap, June, 2018.
- CIVITAS. 2020. Smart choice for cities: Gender equality and mobility: mind the gap.
- CIVITAS ECCENTRIC thematic webinar 1. 2019. Addressing vulnerable groups and gender issues in SUMP. <https://www.youtube.com/watch?v=IzI1xCh40PE&feature=youtu.be>
- Garrard, J., Rose, G., & Kai Lo, S. 2008. Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46 55-59.
- Prati, G. 2018. Gender equality and women's participation in transport cycling. *Journal of Transport Geography*, 66 369-375.
- Pratia, G., Frabonib, F., De Angelisb, M., Pietrantonib, L., Johnsonc,D, Shiresc, J. 2019. Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists. *Journal of Transport Geography*, 78 1-7.
- Women4Climate. 2018. Closing the data gap for a cycling scheme: A case study on the use of San Francisco bike lanes summer 2018.
- Women4Climate. 2020. Sidney on the go: how women travel around our city: A case study on active transport across Sidney through a gender lens. C40 cities.