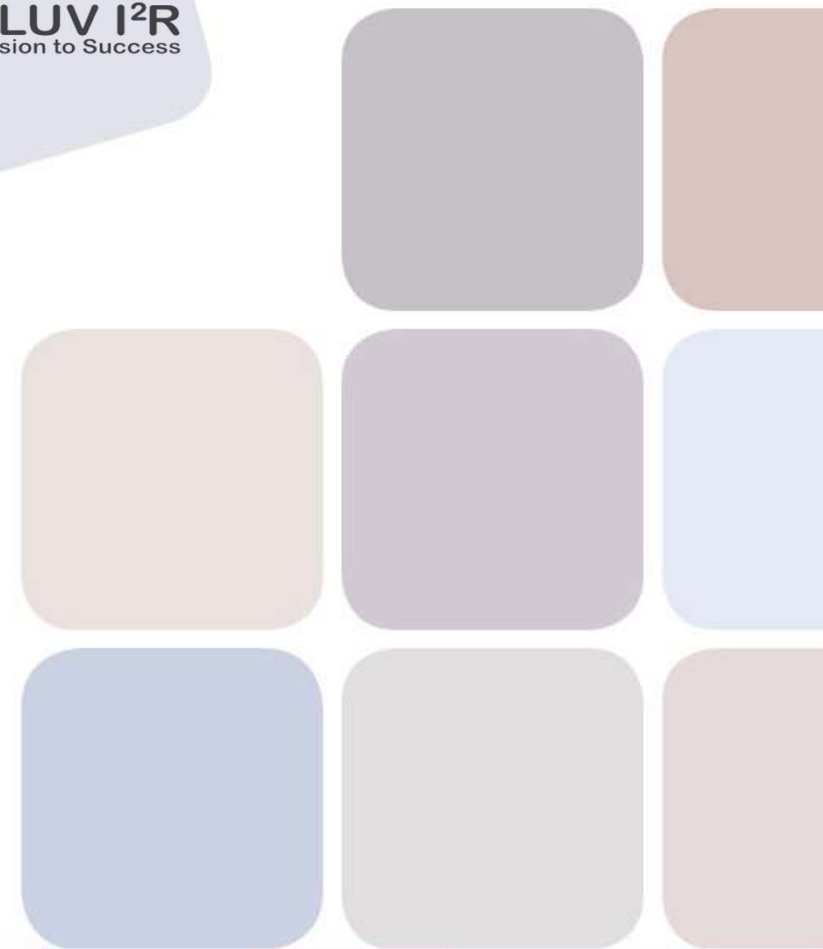




# שימוש בשירות אוטותל ואפיון המנויים

מוגש להנהלת אוטותל  
מאי 2019



## מבוא ושיטה

- אפיון פרופיל המשתמשים במיזם אוטותל.
- בחינת תפיסות המשתמשים, צרכיהם השונים והשימוש ברכבים של המיזם לעומת חלופות אחרות של תחבורה.
- בחינת שינויים לאורך זמן.



### שיטה

סקר ייעודי באמצעות מערכת סקרים ממוחשבת CAWI.



### תאריך

אפריל 2019



### מדגם

1,063 מנויי אוטותל, מתוך רשימות שהתקבלו מהלקוח. הסקר נשלח על ידי אוטותל לכלל המנויים באמצעות מייל ו-SMS.

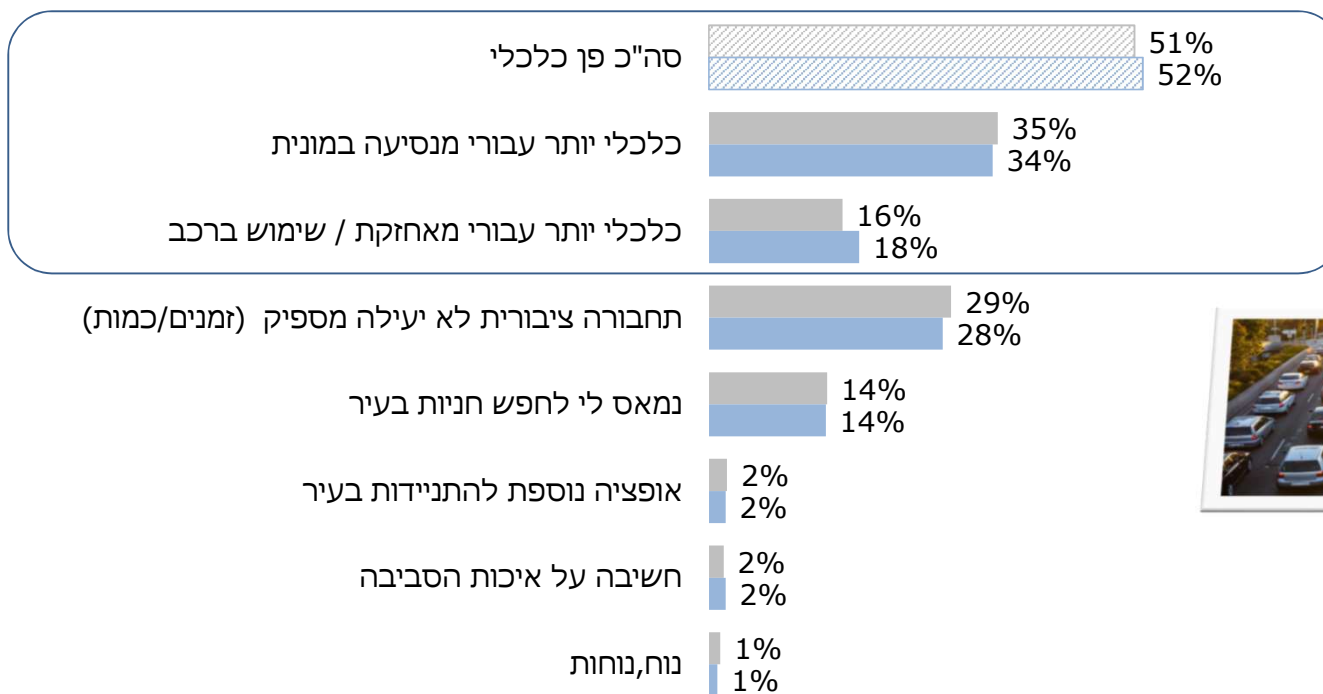
גבוה/נמוך בהשוואה ל-2018

# שימוש באוטותל



המניע העיקרי להצטרפות לשירות אוטותל הוא החסכון הכלכלי - בעיקר בהשוואה לחלופה של מוניות, אך גם לעומת רכב. מניע בולט נוסף הוא חוסר יעילותה המספק של התחבורה הציבורית בעיר, וללא שינוי ממועד קודם.

מניע עיקרי להצטרפות לשירות אוטותל



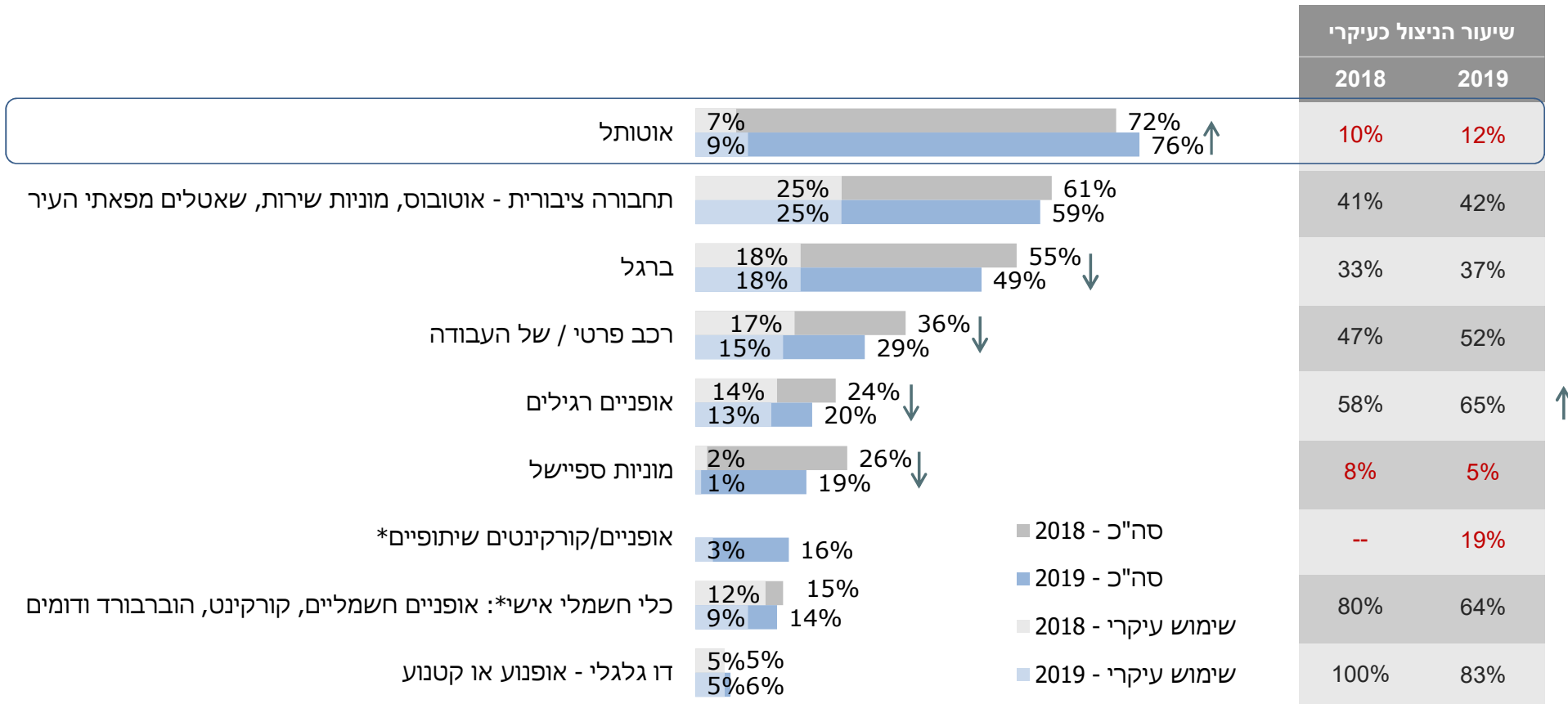
■ 2018  
■ 2019

שיעור המנויים המדווחים על מניע כלכלי גבוה במיוחד בקרב אלה שלא מחזיקים בביתם רכב פרטי / של העבודה.

מה מבין הבאים, היה המניע העיקרי שלך בבחירתך להצטרף לשירות אוטותל? (חצי נעזר, כלל המדגם)

כיום, 3 מתוך 4 מנויים באוטותל משתמשים בשירות ביום יום. אולם, רק כעשירית משתמשים בו כאמצעי תחבורה עיקרי, ללא שינוי ממועד קודם. תחבורה ציבורית והליכה ברגל הם עדיין האמצעים העיקריים להתניידות בעיר.

האמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום

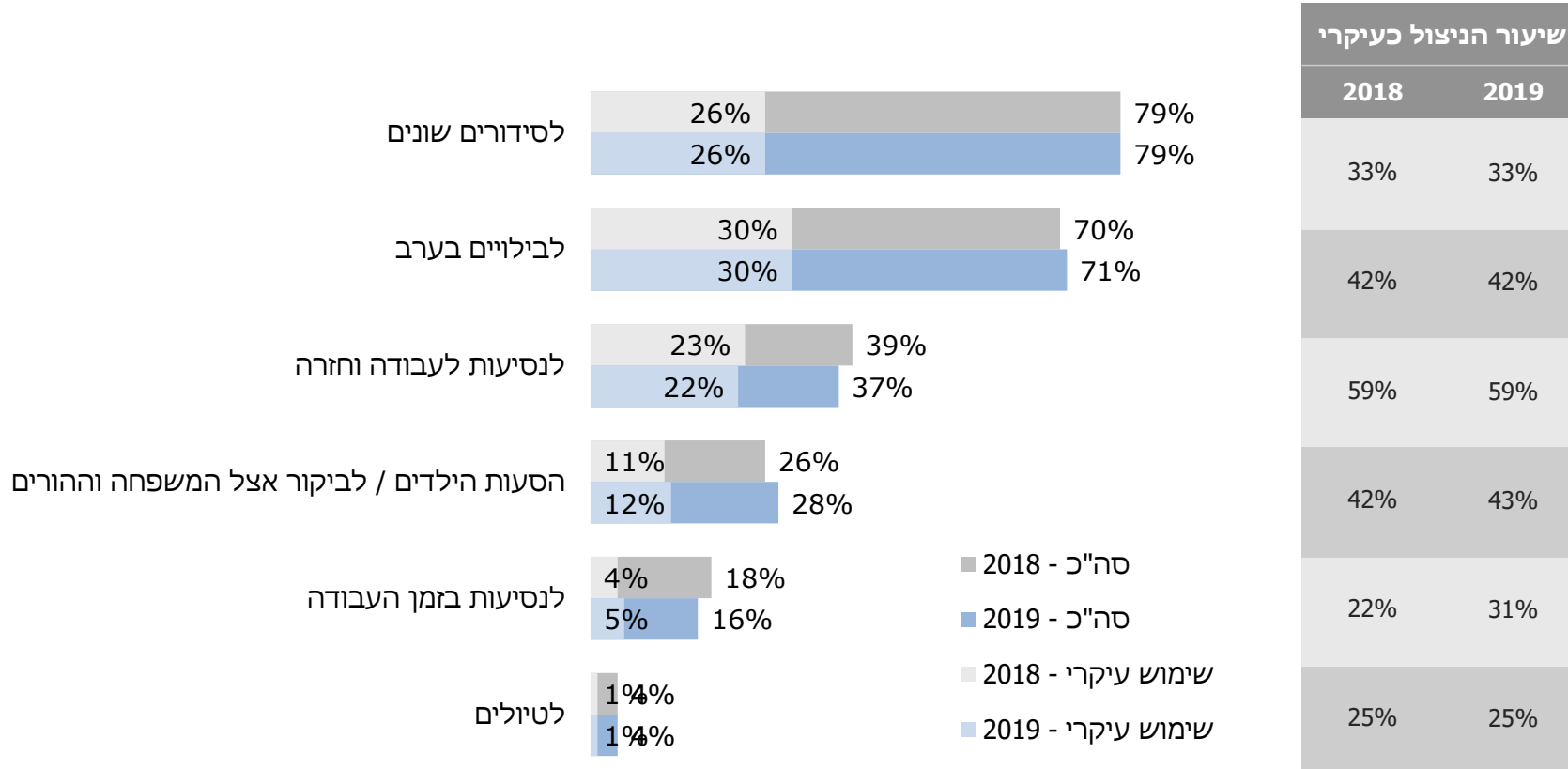


\*ב-2018 הוצג 'כלי חשמלי': אופניים חשמליים, קורקינט, הוברבורד ודומים, ללא אבחנה בין כלי חשמלי אישי לשיתופי

כיכד את/ה נוהג/ת לנוע בתוך העיר ביום יום? דרג את אמצעי התחבורה העיקרי, אחריו את המשני ואז את השלישי אם יש. דרג בספרות 1-3, כאשר 1= העיקרי, 2= המשני וכו' (נעזר, כלל המדגם)

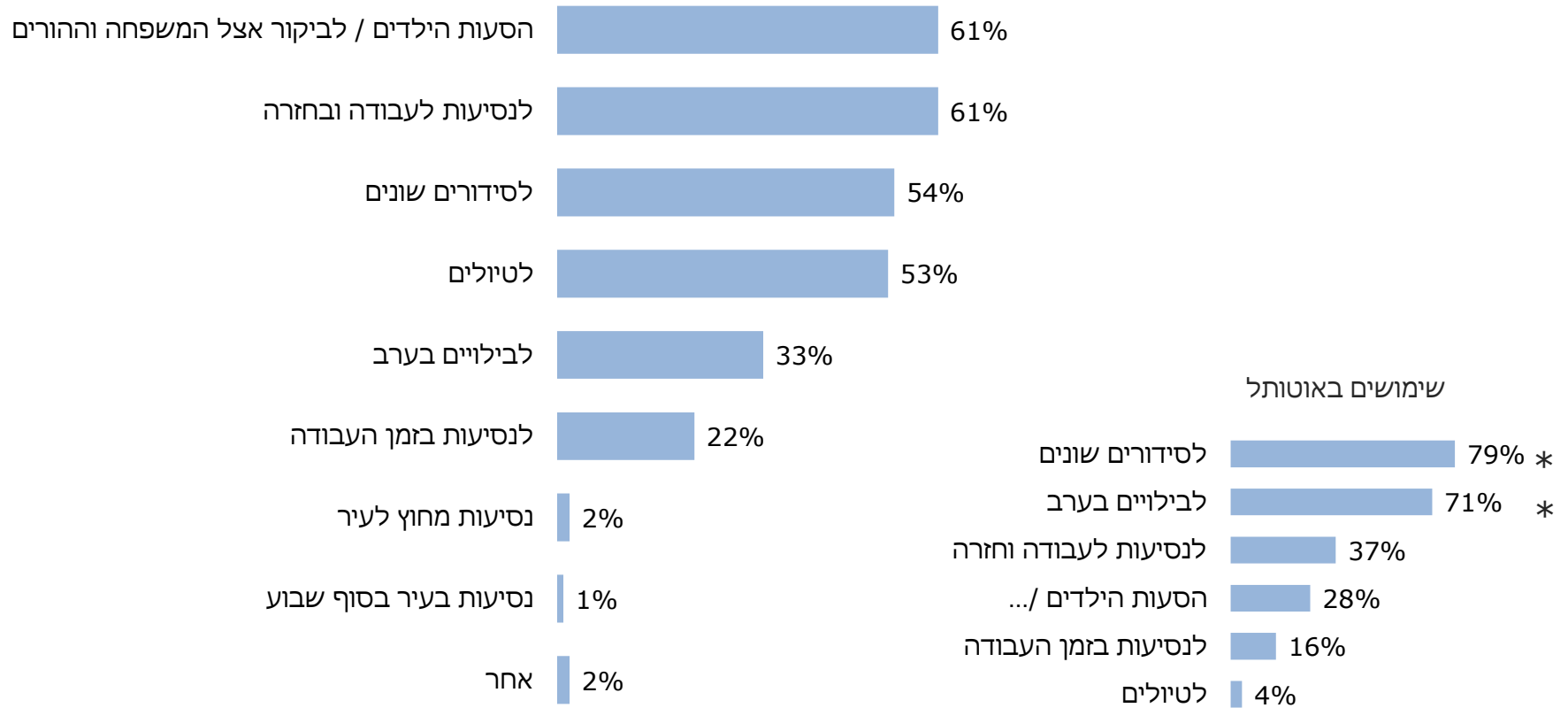
שימושיו המרכזיים של שירות אוטותל הם עבור סידורים שונים ובילויים בערב (אם כי לא באופן בלעדי).  
מעל שליש מהמנויים משתמשים בשירות גם לנסיעות לעבודה.

שימושים באוטותל



מנגד, לרכב פרטי או של העבודה שימושים שכיחים נוספים, אשר ככל הנראה מערבים גם נסיעה מחוץ לעיר (ביקור אצל המשפחה, טיולים).

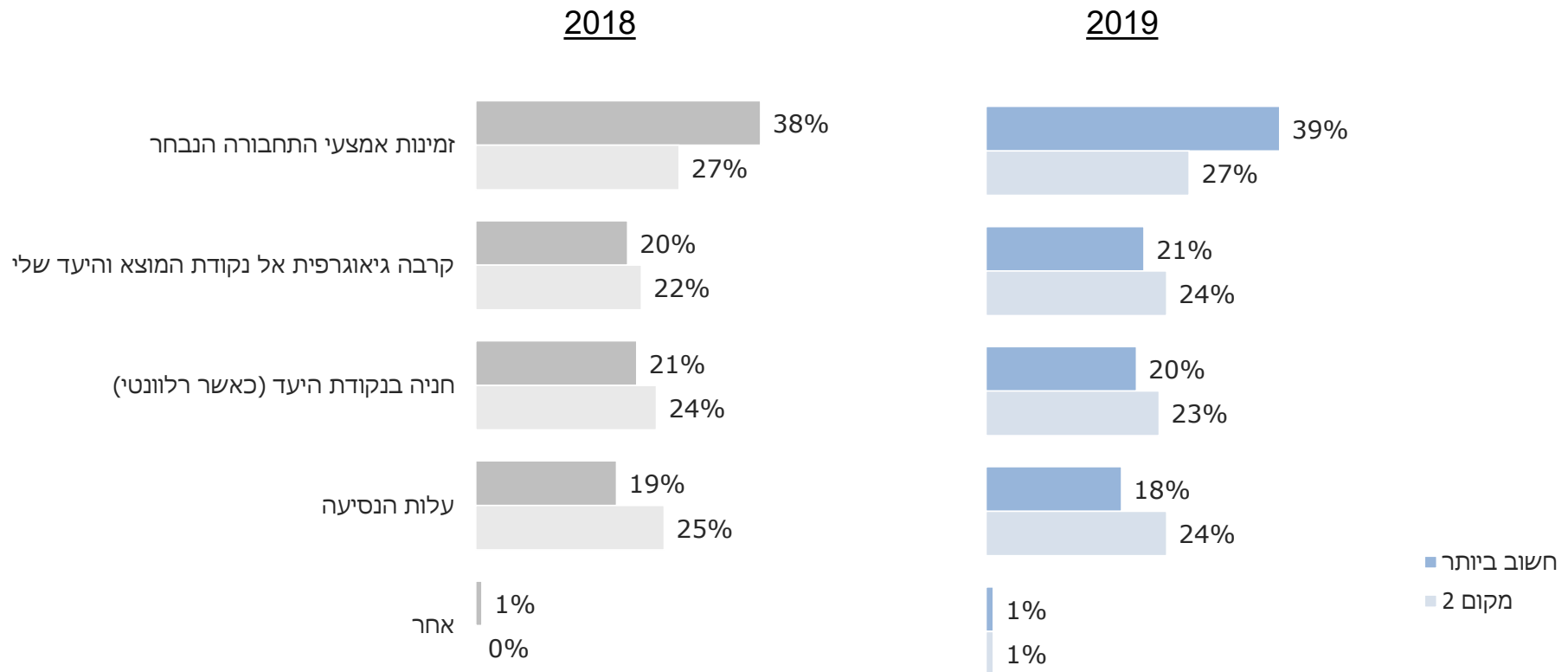
שימושים ברכב פרטי או של העבודה – בקרב בעלי רכבים



צינת כי אתם מחזיקים ברכב פרטי או של עבודה. אלו שימושים עיקריים אתם עושים עם הרכב הפרטי? (נעזר, בעלי רכב פרטי או של העבודה, N=545)

בדומה לאשתקד, **זמינות אמצעי התחבורה** מהווה את השיקול העיקרי לפיו בוחרים כיצד להתנייד בעיר. אחריו דורגו יתר השיקולים – קרבה גיאוגרפית ליעד, חניות ועלויות - ללא הבדל מהותי ביניהם.

שיקולים באופן ההתניידות בעיר



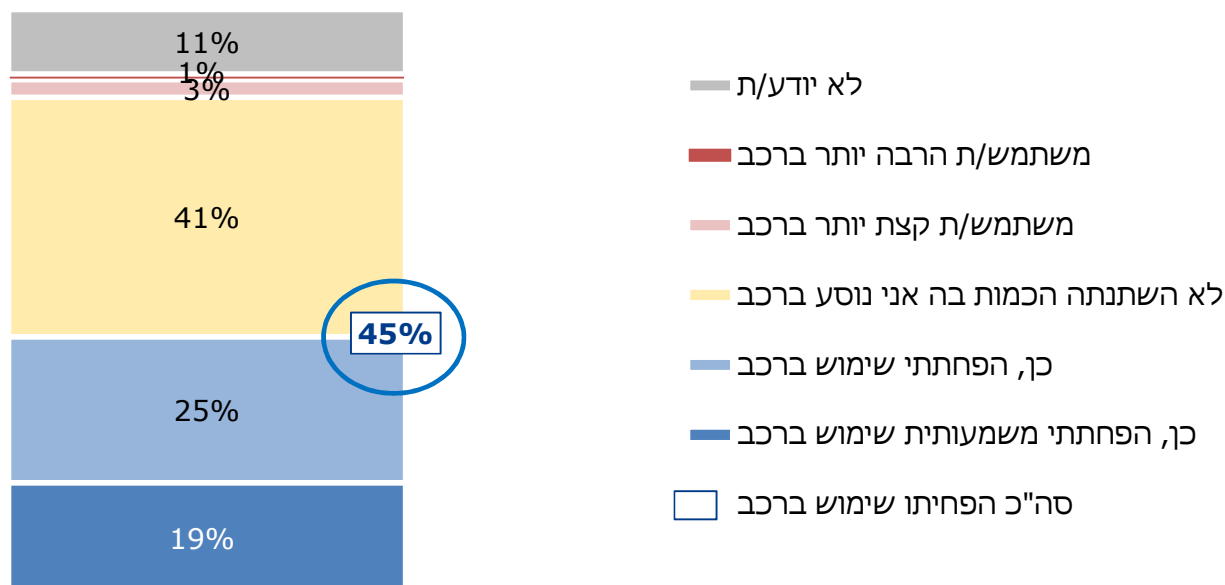


שינוי התנהגותי ותפיסתי בעקבות השימוש באוטותל



קרוב למחצית מהמנויים מדווחים כי, בעקבות ההצטרפות לשירות אוטותל, הפחיתו את השימוש ברכבם האישי ונוסעים יותר בתחבורה ציבורית/רגל או אופניים.

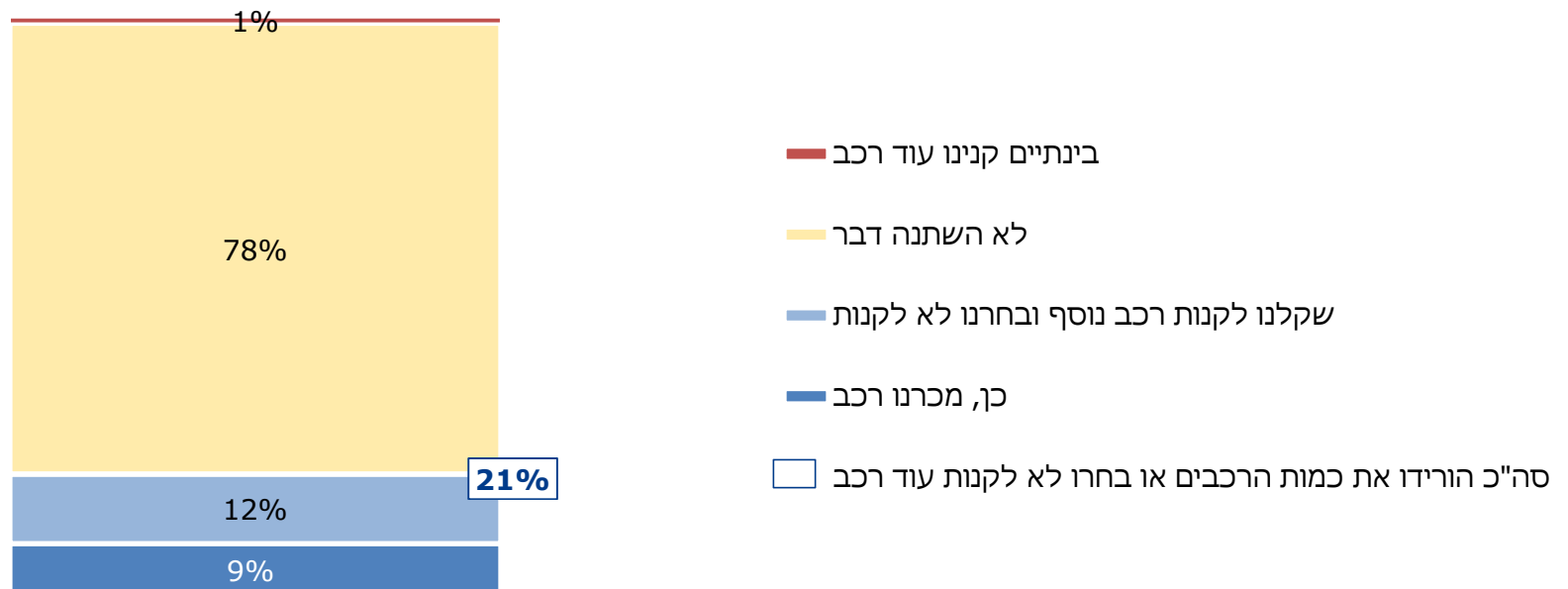
שינוי ברמת השימוש ברכב האישי בעקבות הצטרפות לאוטותל



האם בעקבות הצטרפותך כמנוי לשירות אוטותל, אתה נוהג להשתמש פחות ברכב ויותר בתחבורה שיתופית או ציבורית, ברגל, באופניים וכו' (נעזר, כלל המדגם)

# כחמישית מדווחים כי, בעקבות ההצטרפות לשירות, צמצמו את כמות הרכבים שברשותם או ששקלו ובסוף בחרו שלא לרכוש נוסף.

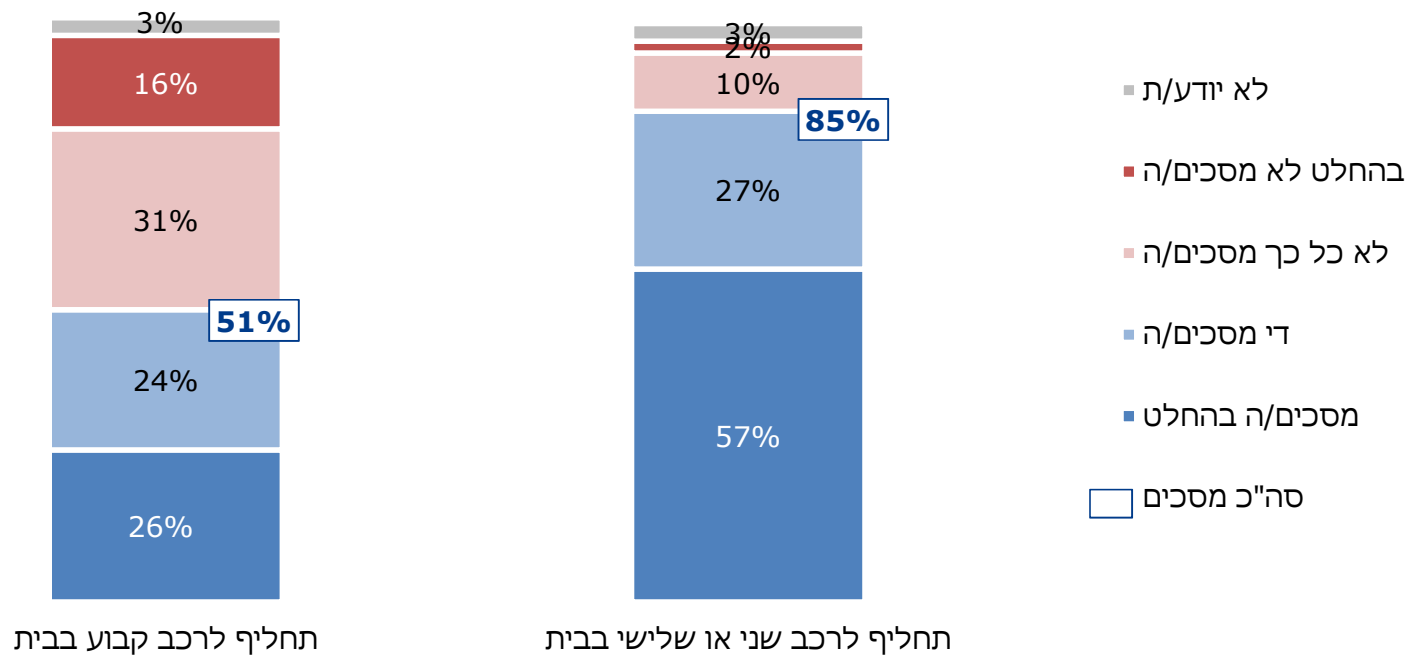
שינוי בכמות הרכבים שמחזיקים בבית בעקבות הצטרפות לאוטותל



האם בעקבות הצטרפותך כמנוי לשירות אוטותל, השתנתה כמות הרכבים אותם אתם מחזיקים בבית? (נעזר, כלל המדגם)

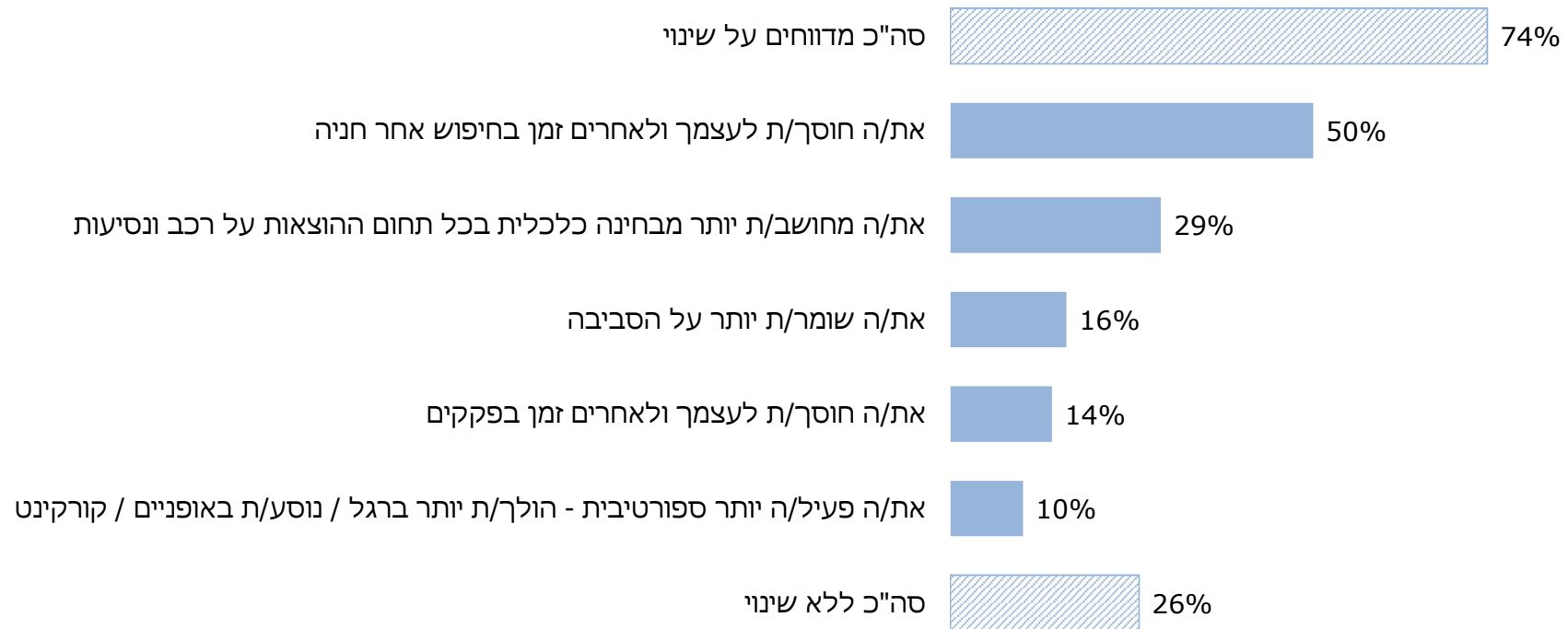
הפוטנציאל העתידי מבטיח אף יותר, שכן רובם המוחלט של המנויים סבורים כי שילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים (תחבורה ציבורית, אופניים וכו') **מבטל את הצורך ברכב שני או שלישי בבית.** וכמחצית אף סבורים ששילוב זה יכול לשמש כתחליף לרכב ראשי.

מידת ההסכמה עם כך ששילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים משמש תחליף לרכב ראשי / לרכב שני או שלישי בבית



רוב המנויים חשים כי הצטרפותם לשירות תרמה לעצמם ו/או לסביבה – בעיקר בחסכון בחיפוש אחר חניה בעיר ובמודעות כלכלית בתחום הרכב והנסיעות.

### תחושת שינוי בעקבות הצטרפות לשירות אוטותל

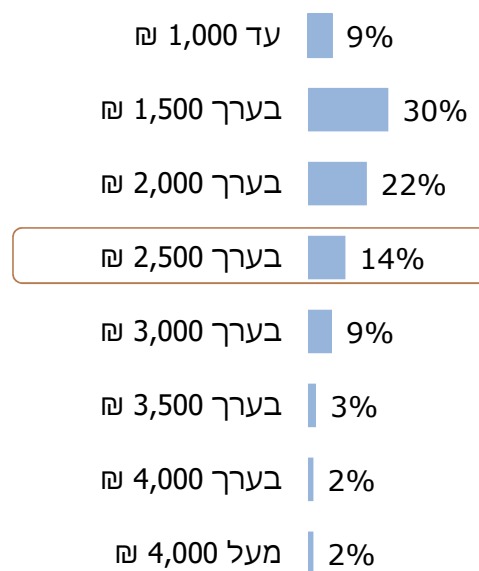


האם בעקבות הצטרפותך כמנוי לשירות אוטותל, אתה מרגיש כי? (נעזר, כלל המדגם)

רק 14% ממנויי אוטותל מעריכים נכונה את העלות החודשית של אחזקת רכב (כ-2,500 ₪), בעוד שהרוב סבורים כי העלות נמוכה יותר.

תפיסת עלות הרכב

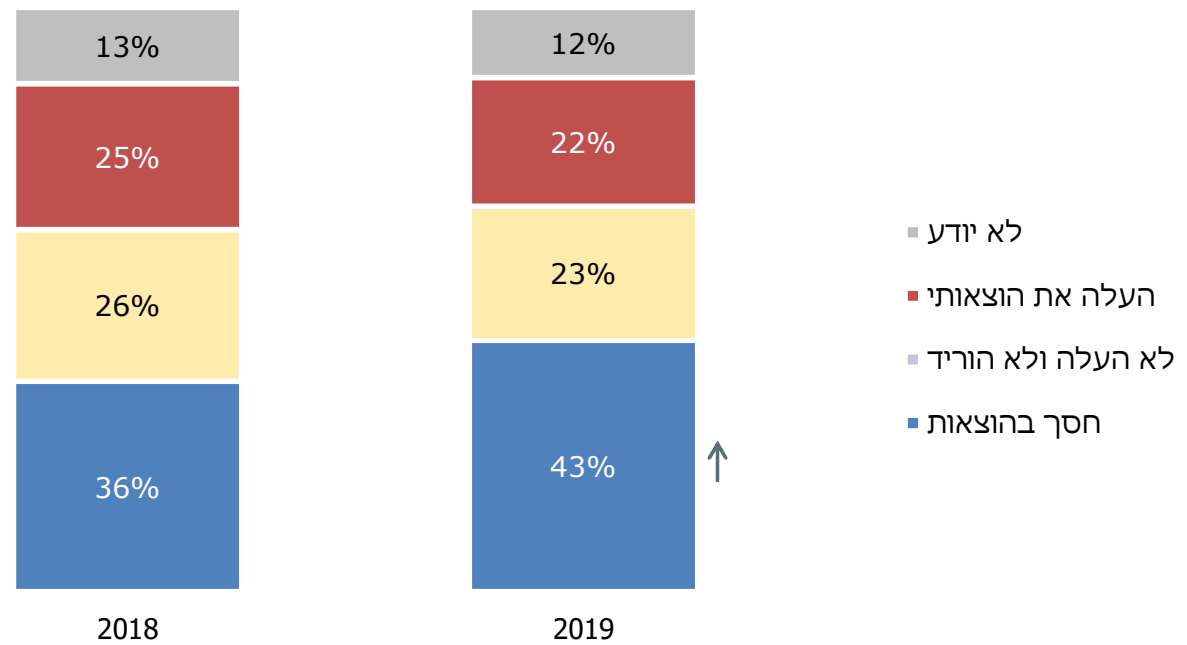
### תפיסת עלות אחזקת רכב בחודש



בכמה את/ה מעריך את עלות אחזקת רכב בחודש בישראל? (נעזר, כלל המדגם)

גם עם תפיסת ההוצאות הנמוכה היחסית, ניכרת עליה קלה בשיעור המנויים הסבורים כי השימוש בשירות חסך להם בהוצאות הנסיעה. השירות נתפס כיום יותר כחוסך בהוצאות מאשר מעלה אותן – דבר המעיד על מענה מספק לפן הכלכלי, שהינו המניע העיקרי להצטרפות.

השפעת השימוש באוטותל על הוצאות הנסיעה



9%

21%↑

חיסכון  
נטו:

לפי ידיעתך או הערכתך, האם המעבר לשירות אוטותל חסך לך בהוצאות נסיעה, לא שינה או העלה אותן? (נעזר, כלל המדגם)

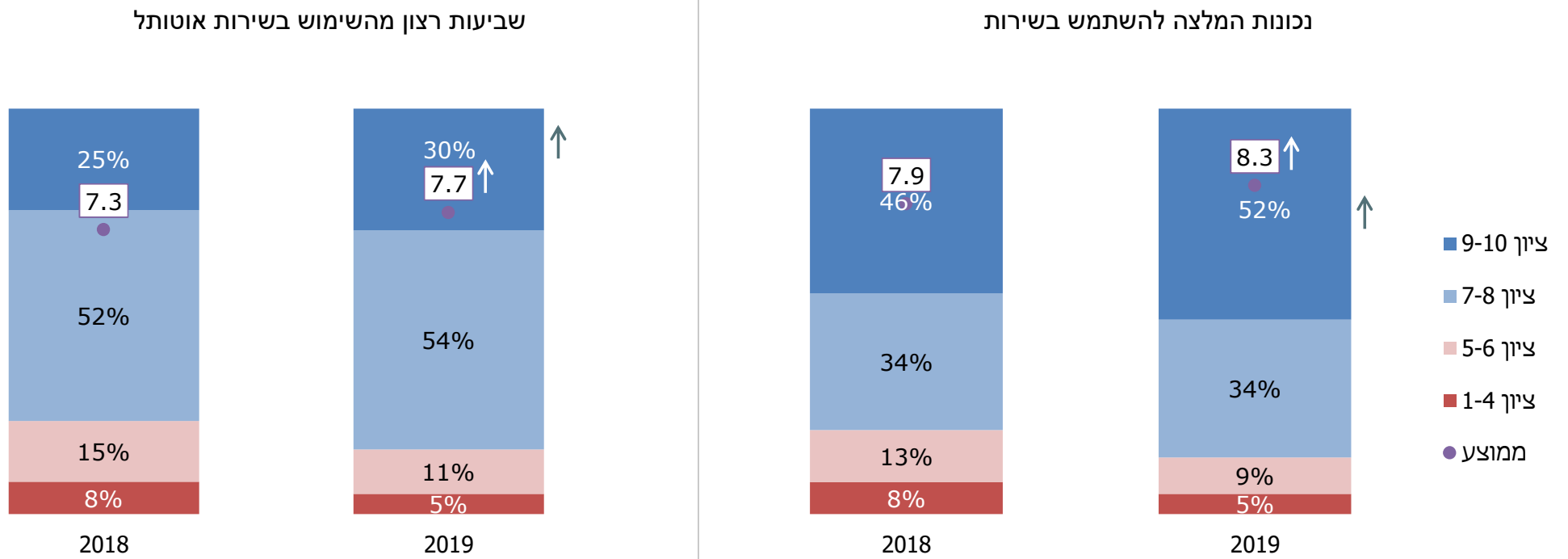
שביעות רצון מהשירות





בהתאם, גם שביעות הרצון מהשימוש בשירות אוטותל עלתה, כמו גם נכונות ההמלצה עליו – אשר הינה גבוהה (כמחצית ימליצו בסבירות גבוהה). הפער שנוותר בין שביעות הרצון לנכונות ההמלצה להשתמש בשירות מרמז על הפוטנציאל הגדול שהמנויים רואים בו, שטרם מומש במלואו.

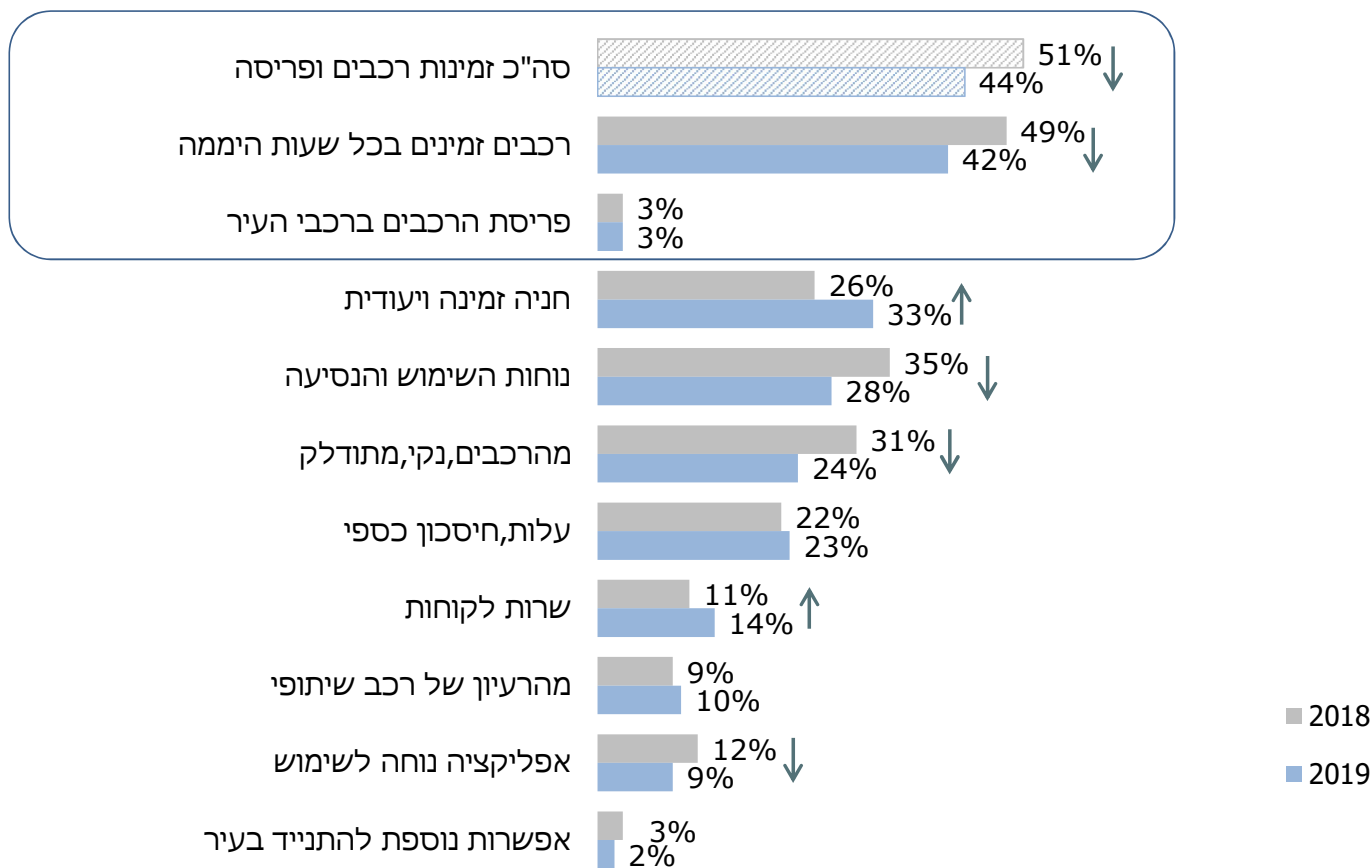
שביעות רצון מהשימוש בשירות אוטותל ונכונות ההמלצה



באיזו מידה אתה מרוצה מהשימוש בשירות של אוטותל? תנאי ציון בין 1 ל-10, כאשר 10 פירושו מאוד מרוצה ו-1 פירושו לא מרוצה כלל? (נעזר, כלל המדגם)  
 באיזו מידה תמליץ לחברה/ להשתמש בשירות אוטותל? תנאי ציון בין 1 ל-10, כאשר 10 פירושו בטוח אמליץ ו-1 פירושו בטוח לא אמליץ (נעזר, כלל המדגם)

מנויי אוטותל שבעי רצון במיוחד מזמינות הרכבים (אם כי מעט פחות מאשתקד), אשר כאמור מהווה את השיקול העיקרי לפיו בוחרים אמצעי להתניידות בעיר. לאחר מכן, הם שבעי רצון מזמינות החניה (בעלייה מאשתקד), מנחות השימוש ומהרכבים (בירידה מאשתקד), וכן מהחסכון הכספי.

סיבות לשביעות רצון מהשימוש בשירות אוטותל

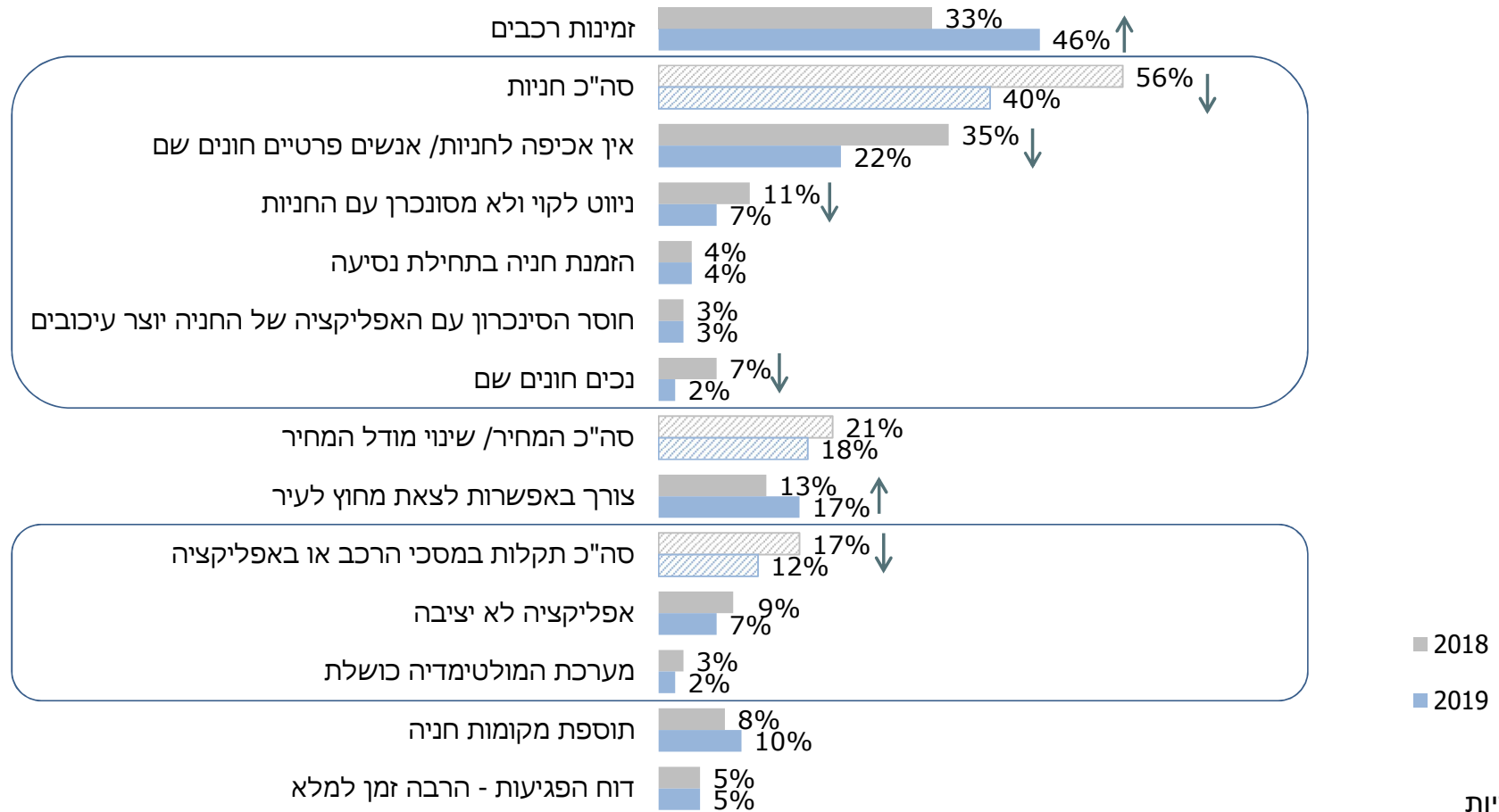


\*תשובות עיקריות

ממה את/ה מרוצה? (בלתי נעזר, כלל המדגם)

לאור חשיבות זמינות הרכבים, וירידה מסוימת בשביעות הרצון בהיבט זה, מנויי אוטותל היו רוצים לראות שיפור נוסף בזמינות הרכבים בשירות. בנוסף, שיעור לא מבוטל מבקשים לראות שיפור גם בהיבט החניות (בעיקר אכיפה וניווט), אם כי פחות מבעבר.

דברים לשיפור בשירות אוטותל



\*תשובות עיקריות

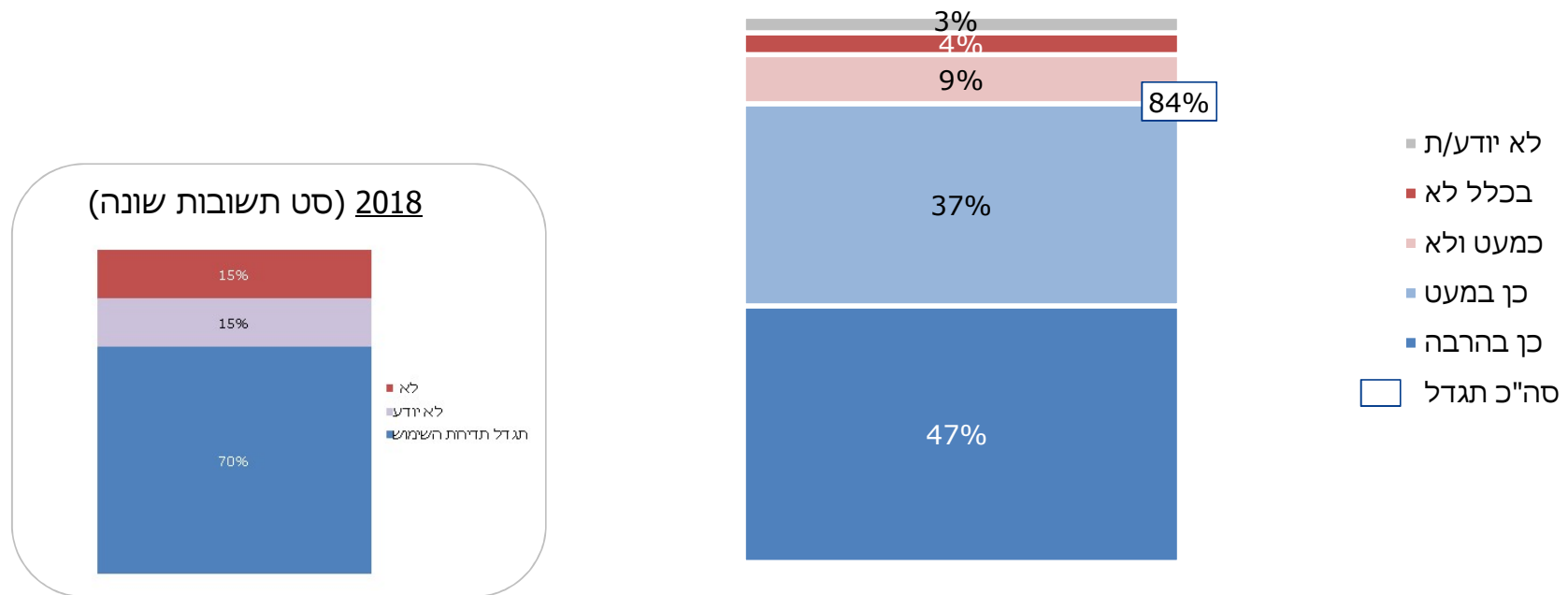
מה היית רוצה לשפר? (בלתי נעזר, כלל המדגם)

הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל



## הרחבת טווח השירות של אוטותל לערים נוספות במטרופולין צפוי להגדיל משמעותית את תדירות השימוש בשירות.

תפיסת השינוי בתדירות השימוש באוטותל אם יורחב טווח השירות

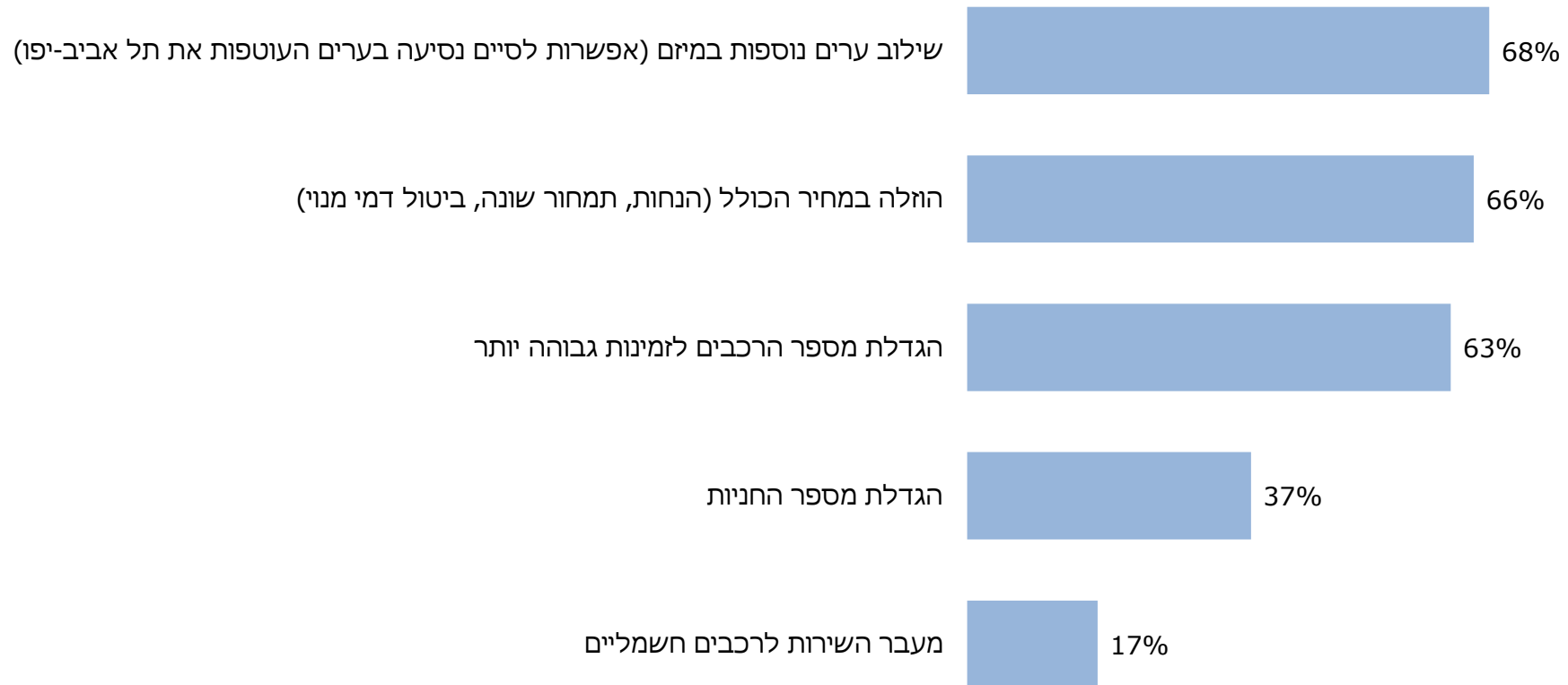


תדירות השימוש תגדל במיוחד בקרב מנויים שלא מחזיקים רכב פרטי / של העבודה.

במידה ויורחב טווח השירות של אוטותל לערים נוספות במטרופולין, האם לדעתך תדירות השימוש שלך תגדל? (נעזר, כלל המדגם)

משתנים נוספים שעשויים להגביר את השימוש בשירות הם הוזלה במחיר הכולל והגדלת מספר הרכבים לטובת זמינות גבוהה יותר.

משתנים שעשויים להגביר שימוש בשירות אוטותל



הוזלה במחיר הכולל של השירות תמשוך במיוחד צעירים בגילאי 18-29..

מה מבין המשתנים הבאים עשוי לגרום לך להשתמש בשירות אוטותל בתדירות גבוהה יותר? (נעזר, כלל המדגם)



סגמנטציה

## המנויים מתחלקים לארבעה סגמנטים עיקריים:

פלח 2 – שומרי איכות סביבה	פלח 1 – ה"מבוגרים" האמידים שמחפשים חניות	הגדרת הפלח
<b>שומרים על איכות הסביבה</b> וזה מה שמניע אותם לבחור בשירות. לרוב בני גילאי הביניים, שלרוב לא נוסעים ברכב, אלא ברגל, אופניים או מוניות.	כמה רכבים בבית, גרים מחוץ לעיר או בצפון תל אביב, כך שאין מצוקת חניה באזור מגוריהם, אלא כנראה באזורים אליהם מגיעים כי זהו המניע לשימוש בשירות.	<b>אפיון על</b>
27%	39%	<b>גודל הפלח</b>
נעים בעיר בעיקר ברגל, אופניים או מוניות ספיישל ובאוטו כמאופציה אחרונה.	מחזיקים מספר רכבים, ומשתמשים ברכב הפרטי כאמצעי עיקרי, אך לעיתים גם באוטו. רכב משני יהיה אופנוע או קטנוע, אוטו ולא תחבורה ציבורית.	החזקת רכב ואמצעי עיקרי בתוך העיר
בעיקר בשל שמירה על הסביבה.	נמאס לחפש חניות בעיר.	שיקולים להצטרף לאוטו
הם מתחלקים בתפיסות לגבי התרומה הכלכלית של אוטו, כי חלקם הפחיתו את השימוש ברכב וחלקם העלו.	חלקם שקלו לרכוש רכב ובחרו שלא. חלק אחר כבר קנה, אולם משתמשים פחות מבעבר.	תפיסת התרומה של אוטו
הם מסכימים שאוטו יכול לשמש תחליף לרכב עיקרי בבית בשילוב אמצעי תחבורה נוספים, וזאת למרות שחלקם בינתיים כבר קנו אוטו.	לא מסכימים שאוטו יכול לשמש כאמצעי תחבורה עיקרי, אבל יכול להיות לתפיסתם משני בשילוב אמצעי תחבורה נוספים. אם יורחב השימוש לערים נוספות תדירות שימושם לא תעלה.	אוטו כאמצעי תחבורה ראשי או משני
איכות סביבה ומוכנים לשלם על כך יותר, נושא הפקקים לא חשוב להם, וגם לא מחפשים מוצרים זולים	לא שומרים על איכות הסביבה, עם נכונות בינונית לתרום לצמצום הפקקים בעיר, התפיסה על כלכלה שיתופית ניטרלית מבחינתם, כשהם לא מחפשי מבצעים זול, וסבורים כי על איכות צריך לשלם.	סגנון חיים
מסחר, תקשורת, אמנות, תעשייה, נדל"ן או לא עובדים.	פרסום ושיווק, פיננסים, מסחר, תקשורת, רפואה, או לא עובדים.	עיסוק בולט
-	-	מגדר בולט
יותר רווקים, גרים בכל רחבי העיר- צפון, מרכז ודרום, עם הכנסה קצת מעל הממוצע.	נשואים, הכנסה גבוהה, גרים יותר מחוץ לת"א או בשכונות הצפוניות. יותר בני 35+	דמוגרפיה
קשה עד קשה מאוד	בינונית ומטה.	הגדרת מצוקת החניה באזור מגוריהם



פלח 4 – כסף וחוסר יעילות האלטרנטיבות	פלח 3 – הצעירים בזכות איכות סביבה וכסף	הגדרת הפלח
בגילאי 25-34 שהצטרפו לשירות בגלל כדאיות כלכלית, וחוסר היעילות של התחבורה הציבורית, נוהגים לחפש מוצרים זולים ומבצעים, אך עדיין לא סבורים כי השירות תרם להם בהיבט הכלכלי.	צעירים שיקר להם להחזיק רכב ומאמינים בכלכלה שיתופית.	אפיון על
15%	19%	גודל הפלח
לא מחזיקים ברכב, נוסעים בעיקר עם אופנוע או בתחבורה ציבורית ואוטתל מהווה כלי משני.	לא מחזיקים ברכב, נוסעים בעיקר עם דו גלגלי- אופנוע או אופניים כלשהם, או בתחבורה ציבורית כשאוטתל מהווה אמצעי משני.	החזקת רכב ואמצעי עיקרי בתוך העיר ביום יום
<b>כלכלי יותר מאחזקת רכב ובגלל חוסר היעילות של התחבורה הציבורית</b>	<b>כלכלי יותר</b> מאחזקת רכב.	שיקולים להצטרף לאוטתל
בפועל חושבים שהעלה להם את ההוצאות, למרות שמכרו את הרכב שלהם, כי חלקם העלו את השימוש ברכב פרטי (כולל אוטתל). גם הם ישתמשו יותר אם ירחיבו לאזורים אחרים.	לא ידעו להעריך את התרומה הכלכלית. יעלו תדירות במידה ויורחב השירות לאזורים נוספים.	תפיסת התרומה של אוטתל
סבורים כי יכול לשמש כרכב ראשי או משני עם האמצעי תחבורה המשלימים, ולראיה מכרו את רכבם.	בהחלט חושבים שיכול לשמש כתחליף לרכב ראשי או משני בשילוב אמצעים משלימים	אוטתל כאמצעי תחבורה ראשי או משני
<b>מחפש מוצרים זולים ומבצעים.</b>	<b>שומרים על איכות הסביבה, ומאמינים בכלכלה שיתופית לחברה טובה יותר.</b> כמו כן מסכימים כי מעדיפים לחפש מוצרים זולים.	סגנון חיים
חינוך, רפואה, אומנות, סטודנטים.	פרסום ושיווק, שירותי אוכל, חינוך, תעשייה וייצור, סטודנטים	עיסוק בולט
נשים	נשים	מגדר בולט
רווקים, הכנסה ממוצעת ומטה, בני 25-34, שגרים יותר במרכז העיר.	רווקים, צעירים צעירים בני 18-34, עם הכנסה ממוצעת ומטה.	דמוגרפיה
מצוקה קשה מאוד	מצוקת חניה בינונית או קשה	הגדרת מצוקת החניה באזור מגוריהם

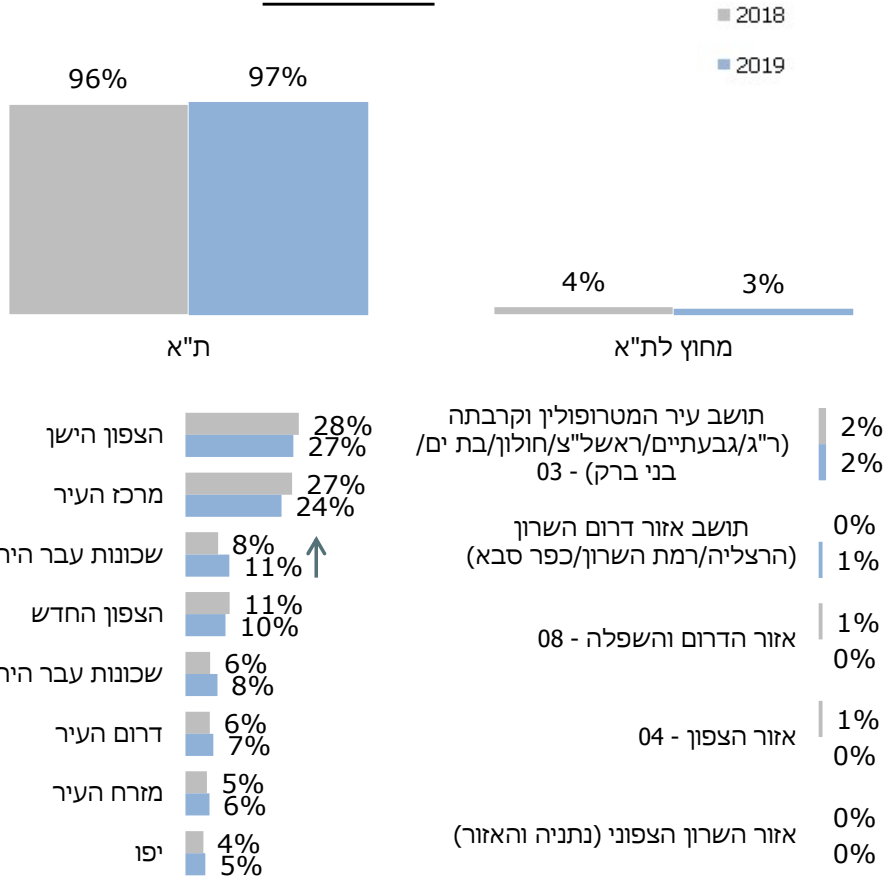
אפיון המנויים



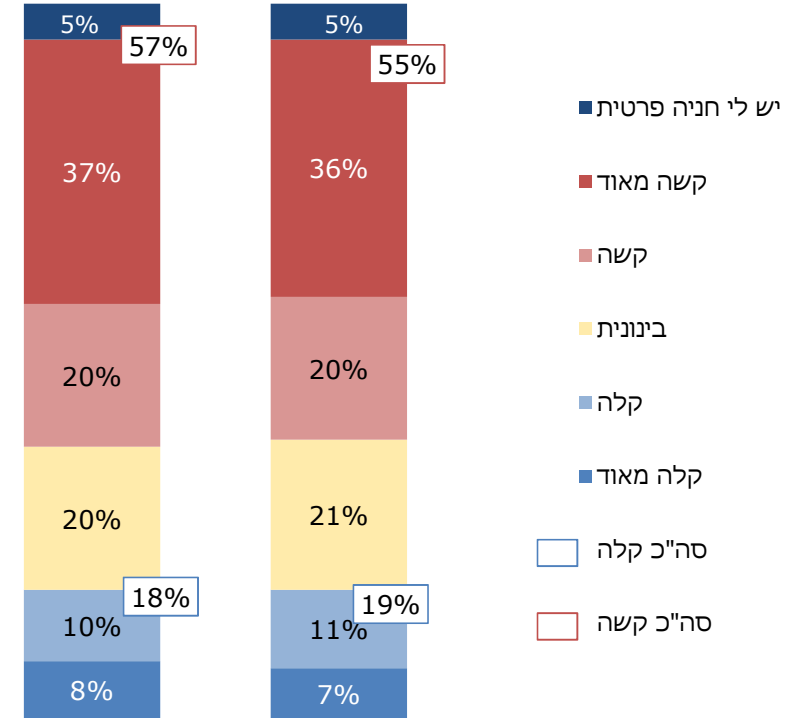
הרוב המכריע של מנויי אוטותל גרים בת"א, בעיקר בצפון הישן ובמרכז העיר, כאשר לכשלושה רבעים מהם מצוקת חניה בינונית עד קשה מאוד.

מקום מגורים ומצוקת חניה

אזור מגורים



תפיסת מצוקת החניה



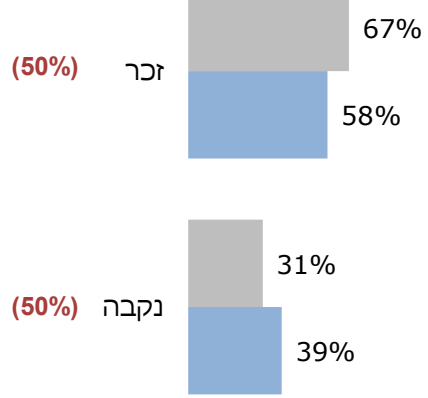
כיצד היית מדרג/ת את מצב החניה בסביבת מגוריך?(נעזר, כלל המדגם)

מנויי אותוטל הם יותר גברים, בגילאי הביניים (30-49).  
תחום עיסוקם הבולט הוא הייטק והכנסתם גבוהה מהממוצע.

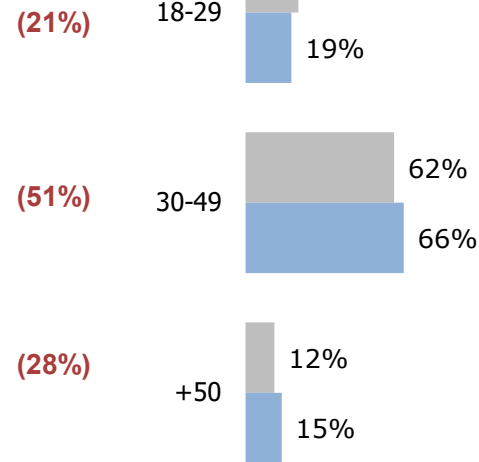
סוציודמוגרפיה

■ 2018  
■ 2019

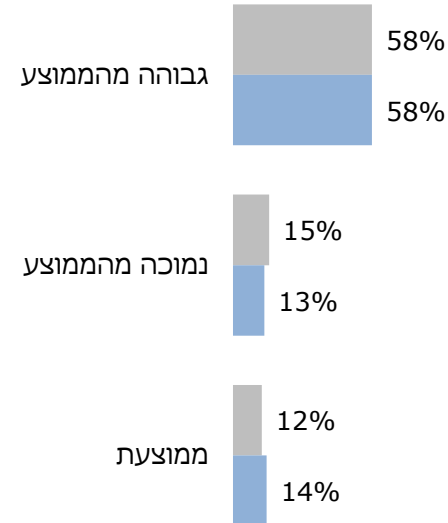
מגדר



גיל



הכנסה



תחום עיסוק

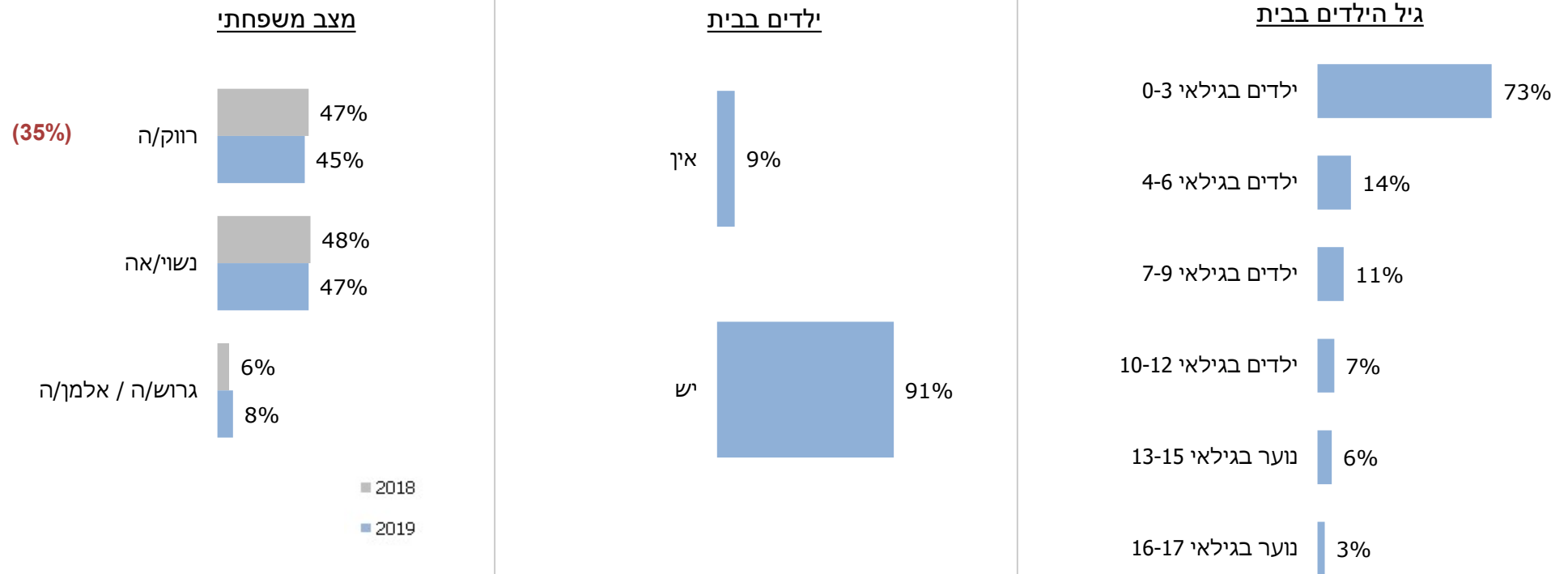


(תושבי תל אביב)

\*בחלק מהפרמטרים חלק סירבו לענות, ולכן הסה"כ לא מסתכם ל-100%

יש ביניהם גם רווקים וגם נשואים, כאשר לבעלי הילדים הרבה בגילאי 0-3.

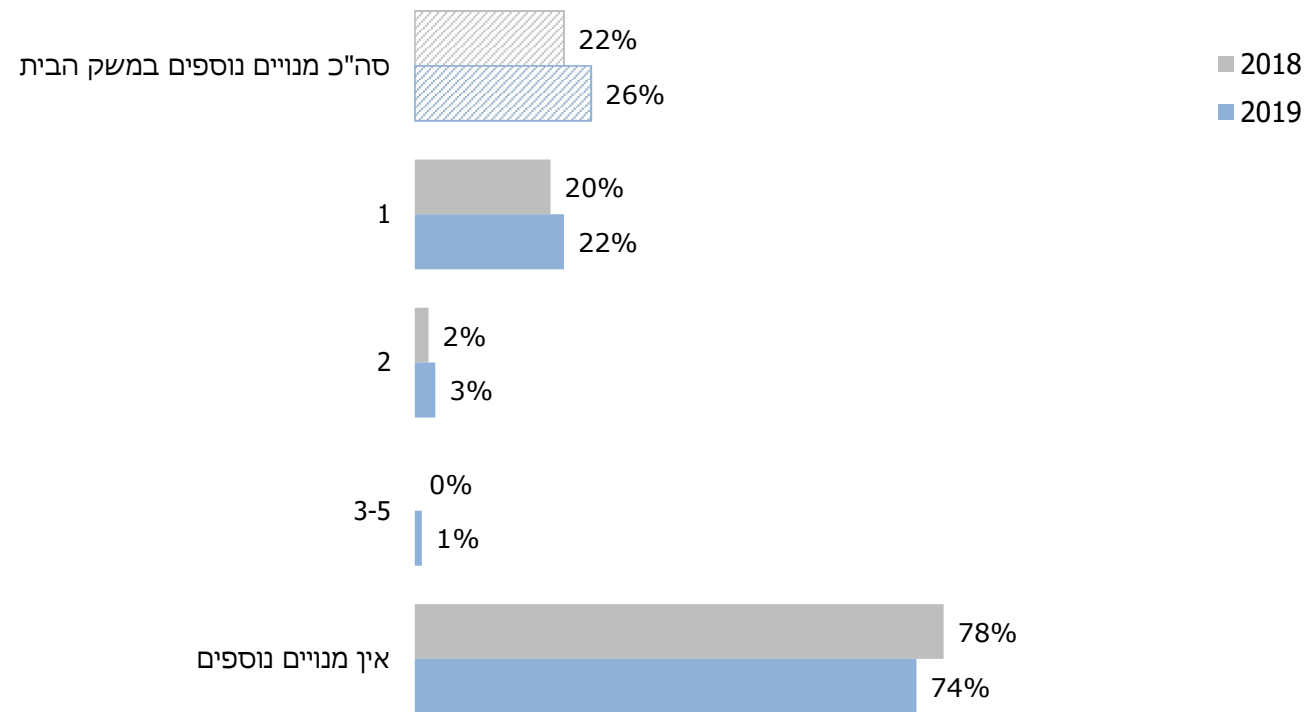
סוציודמוגרפיה - המשך



(תושבי תל אביב)

## בכרבע ממשקי הבית שמנויים לאוטותל יש יותר מאדם אחד שמנוי לשירות.

מנויים נוספים לשירות אוטותל במשק הבית

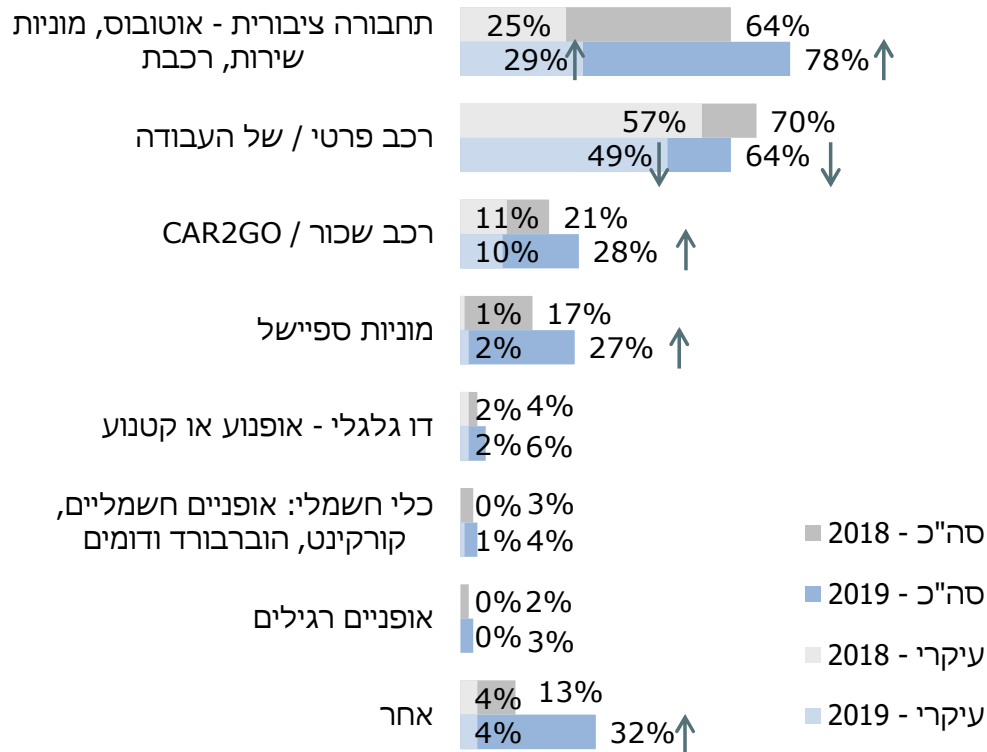


האם במשק הבית שלך ישנם מנויים נוספים בשירות? אם כן, נשמח לדעת כמה. \_\_\_\_\_ מנויים נוספים? (בלתי נעזר, כלל המדגם)

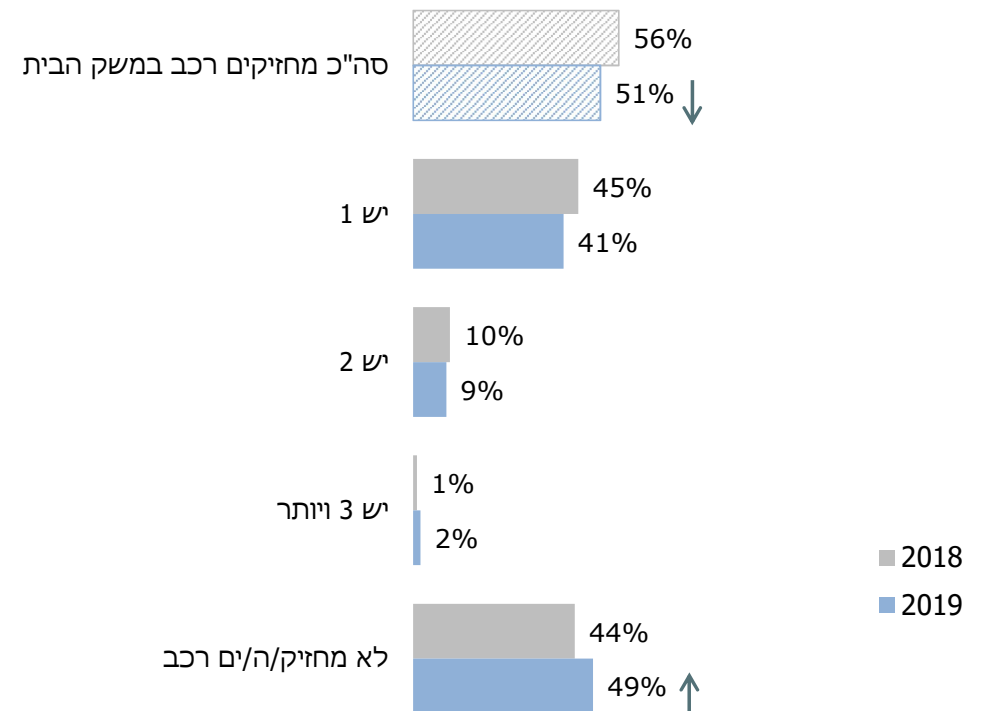
הדרכים השכיחות ביותר בה נעים מנויי אוטותל מחוץ לעיר היא ברכב פרטי, או תחבורה ציבורית. עם זאת, חלה ירידה מאשתקד בשיעור המשתמשים ברכב פרטי, במקביל לירידה בשיעור משקי הבית שמחזיקים רכב – העומד כיום על כמחצית מהמנויים. זאת, לצד עלייה בשימוש באמצעים חלופיים (תחבורה ציבורית, רכב שכור ומוניות).

### הרגלי נסיעה והחזקת רכב

#### אמצעים בהם נעים מחוץ לת"א יפו

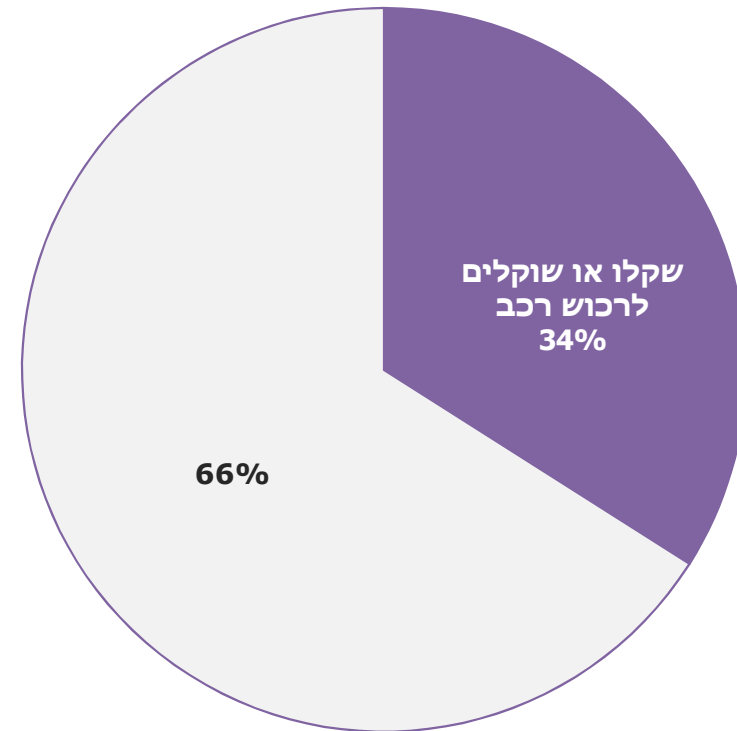


#### החזקת רכב במשק הבית

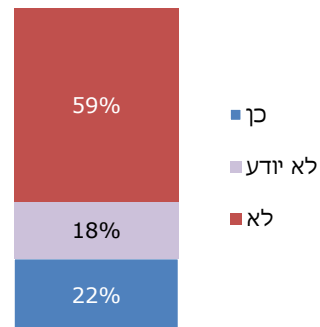


## כשליש ממנויי אוטותל שקלו בשנה האחרונה או ששוקלים לרכוש רכב כיום.

### שקילת רכישת רכב



### 2018 (סט תשובות שונה)



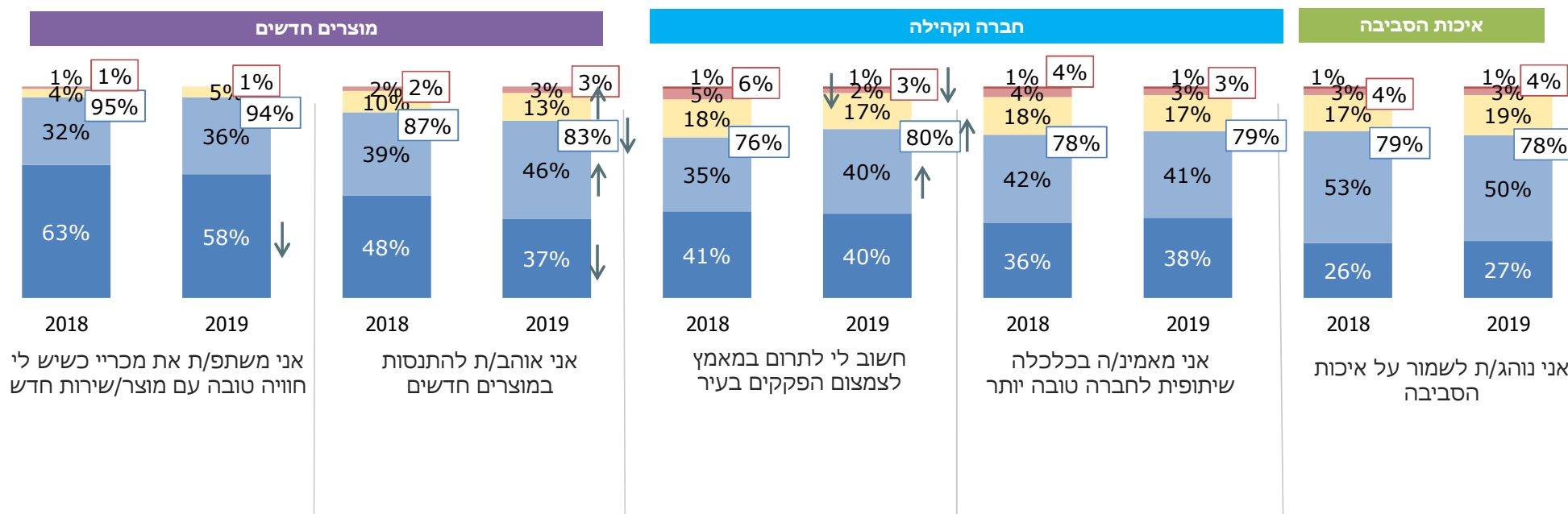
גם בעלי רכב פרטי / מהעבודה וגם מנויים שכלל אין להם רכב שוקלים לרכוש רכב במידה דומה. שיעור השוקלים לרכוש רכב גבוה יותר בקרב מנויי אוטותל שלא השתמשו בשירות כלל בחודש האחרון.

האם שקלת בשנה החולפת או שוקלת/ת השנה לרכוש רכב? (נעזר, כלל המדגם)



מרבית המנויים מגדירים עצמם כמתנסים במוצרים חדשים וכמשתפים את חבריהם בחוויה טובה עם מוצר/שירות חדש, אם כי מעט פחות מאשתקד. גם ערכי חברה קהילה חשובים להם. למרות שרואים עצמם כשומרים על איכות סביבה, הם פחות מוכנים לשלם על כך יותר.

## סגנון חיים



אני משתפת/את מכריי כשיש לי חוויה טובה עם מוצר/שירות חדש

אני אוהבת/להתנסות במוצרים חדשים

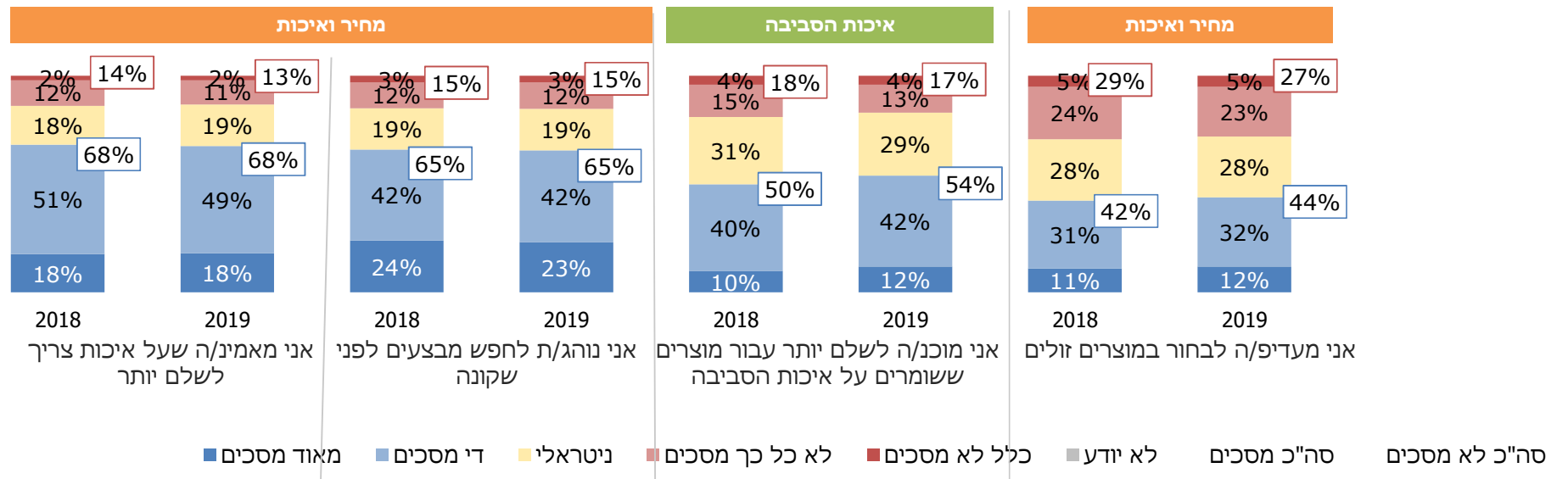
חשוב לי לתרום במאמץ לצמצום הפקקים בעיר

אני מאמינה בכלכלה שיתופית לחברה טובה יותר

אני נוהגת/לשמור על איכות הסביבה

# מנויי אוטותל הכי פחות מזוהים עם העדפת מוצרים זולים

סגנון חיים



ציין/י עד כמה אתה/מסכים/ה או לא מסכים/ה עם המשפט הבא: (נעזר, כלל המדגם)

# אפיון המנויים – השוואת קהלים



## משתני המחקר העיקריים – לפי מגדר

גברים משתמשים יותר מנשים בשירות אוטותל לבילויים בערב, וכן מדווחים יותר על הפחתה בשימוש ברכב הפרטי, וכתוצאה גם מדווחים על חסכון בהוצאות הנסיעה. נראה כי פוטנציאל השירות גדול יותר בקרב גברים – אשר סבורים יותר כי שילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים משמשים תחליף לרכב שני או שלישי, וכן יותר יגדילו את השימוש באוטותל אם יורחב טווח השירות.

מגדר				
נשים N=415	גברים N=621			
36%	48%	חסך בהוצאות	השפעת השימוש באוטותל על הוצאות הנסיעה	שביעות רצון מהשירות
24%	20%	העלה את ההוצאות		
11%	28%	חסכון נטו		
31%	30%	מאוד מרוצים (9-10)	שביעות רצון מהשימוש בשירות	שביעות רצון מהשירות
7.6	7.7	ממוצע		
57%	49%	גבוהה מאוד (9-10)	נכונות המלצה להשתמש בשירות	שביעות רצון מהשימוש באוטותל
8.5	8.2	ממוצע		
44%	43%	סה"כ זמינות רכבים ופריסה	סיבות לשביעות רצון מהשימוש באוטותל	הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל
52%	43%	זמינות רכבים		
40%	40%	סה"כ חניות	דברים לשיפור בשירות אוטותל	הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל
46%	48%	תגדל הרבה		
80%	86%	סה"כ תגדל		

מגדר				
נשים N=415	גברים N=621			
51%	54%	מניע עיקרי – פן כלכלי	מניעים להצטרפות	שימוש באוטותל
30%	27%	מניע נוסף – תחבורה ציבורית לא יעילה מספיק		
30%	21%	תחבורה ציבורית כעיקרי	אמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום	
8%	10%	אוטותל כעיקרי	שימושים באוטותל	
25%	33%	לבילויים בערב כעיקרי	שיקולים באופן ההתניידות בעיר	שינוי התנהגותי ותפיסתי בעקבות השימוש באוטותל
29%	24%	לסידורים שונים כעיקרי		
41%	37%	זמינות אמצעי התחבורה הנבחר כחשוב ביותר	שינוי ברמת השימוש ברכב האישי בעקבות הצטרפות לאוטותל	
18%	21%	הפחיתו משמעותית שימוש ברכב	שינוי כמות הרכבים שמחזיקים בבית בעקבות הצטרפות לאוטותל	
40%	48%	סה"כ הפחיתו שימוש ברכב	מידת ההסכמה עם כך ששילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים משמש תחליף לרכב ראשי בבית / שני או שלישי	
19%	23%	סה"כ הורידו את כמות הרכבים או בחרו לא לקנות עוד רכב		
27%	27%	תחליף לרכב ראשי – מסכים/ה בהחלט	תחליף לרכב שני או שלישי – מסכים/ה בהחלט	
53%	61%	תחליף לרכב שני או שלישי – מסכים/ה בהחלט		

גבוה יותר נמוך יותר

## משתני המחקר העיקריים – לפי גיל

צעירים (18-29) משתמשים באוטותל יותר עבור בילויים בערב, בעוד שמבוגרים (+50) משתמשים בשירות יותר לסידורים. עם עליית הגיל, עולה שביעות הרצון מהשירות, וכן גדלה ההשפעה על התנהגות ותפיסות המנויים - אשר בגילאי +50 מדווחים יותר על הפחתת השימוש ברכב פרטי, חסכון בהוצאות נסיעה ואמונה כי שילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים משמש תחליף לרכב ראשי, שני ושלישי.

גיל					
50+ N=163	30-49 N=701	18-29 N=199			
53%	43%	33%	חסך בהוצאות	השפעת השימוש באוטותל על הוצאות הנסיעה	שביעות רצון מהשירות
12%	22%	32%	העלה את ההוצאות		
41%	21%	1%	חסכון נטו		
35%	30%	25%	מאוד מרוצים (9-10)		
7.6	7.7	7.6	ממוצע		
59%	52%	43%	גבוהה מאוד (9-10)		
8.4	8.3	8.1	ממוצע		
40%	44%	46%	סה"כ זמינות רכבים ופריסה		
50%	46%	41%	זמינות רכבים		
31%	41%	45%	סה"כ חניות		
48%	46%	50%	תגדל הרבה	הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל	הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל
85%	84%	83%	סה"כ תגדל		

גיל					
50+ N=163	30-49 N=701	18-29 N=199			
52%	54%	46%	מניע עיקרי - פן כלכלי	מניעים להצטרפות	שימוש באוטותל
21%	27%	39%	מספיק מניע נוסף - תחבורה ציבורית לא יעילה		
20%	23%	35%	תחבורה ציבורית כעיקרי		
7%	10%	9%	אוטותל כעיקרי	אמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום	שימוש באוטותל
15%	30%	41%	לבילויים בערב כעיקרי	שימושים באוטותל	
34%	26%	16%	לסידורים שונים כעיקרי		
39%	39%	39%	זמינות אמצעי התחבורה הנבחר כחשוב ביותר	שיקולים באופן ההתניידות בעיר	שינוי התנהגותי ותפיסות בעקבות השימוש באוטותל
29%	18%	16%	הפחיתו משמעותית שימוש ברכב	שינוי ברמת השימוש ברכב האישי בעקבות הצטרפות לאוטותל	
52%	44%	41%	סה"כ הפחיתו שימוש ברכב		
23%	21%	18%	סה"כ הורידו את כמות הרכבים או בחרו לא לקנות עוד רכב	שינוי כמות הרכבים שמחזיקים בבית בעקבות הצטרפות לאוטותל	
39%	25%	19%	תחליף לרכב ראשי - מסכים/ה בהחלט	מידת ההסכמה עם שילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים משמש תחליף לרכב ראשי בבית / שני או שלישי	
65%	58%	49%	תחליף לרכב שני או שלישי - מסכים/ה בהחלט		

גבוה יותר נמוך יותר

## משתני המחקר העיקריים – לפי מסלול בשירות

המנויים במסלול "הילוך גבוה" מדווחים על שינויים התנהגותיים ותפיסתיים משמעותיים יותר מהמנויים במסלול "הילוך נמוך" (הפחתה בשימוש ברכב, הורדת כמות הרכבים, חסכון בהוצאות וכו'), וכן יותר שבעי רצון מהשירות וישתמשו בו, אם יתאפשר, גם עבור נסיעות מחוץ לתל אביב.

מסלול					
הילוך גבוה N=535	הילוך נמוך N=528				
52%	33%	חסך בהוצאות	השפעת השימוש באוטו על הוצאות הנסיעה	שביעות רצון מהשירות	
22%	22%	העלה את ההוצאות			
30%	11%	חסכון נטו			
32%	28%	מאוד מרוצים (9-10)			
7.9	7.4	ממוצע	שביעות רצון מהשימוש בשירות		
60%	44%	גבוהה מאוד (9-10)	נכונות המלצה להשתמש בשירות		
8.6	7.9	ממוצע			
43%	45%	סה"כ זמינות רכבים ופריסה	סיבות לשביעות רצון מהשימוש בשירות אוטו		
51%	41%	זמינות רכבים	דברים לשיפור בשירות אוטו		
42%	38%	סה"כ חניות			
51%	42%	תגדל הרבה	תפיסת השינוי בתדירות השימוש באוטו אם יורחב טווח השירות		הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטו
85%	83%	סה"כ תגדל			

מסלול				
הילוך גבוה N=535	הילוך נמוך N=528			
55%	50%	מניע עיקרי - פן כלכלי	מניעים להצטרפות	שימוש באוטו
27%	30%	מניע נוסף - תחבורה ציבורית לא יעילה מספיק		
24%	25%	תחבורה ציבורית כעיקרי		
16%	2%	אוטו כעיקרי	אמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום	
22%	38%	לבילויים בערב כעיקרי	שימושים באוטו	
25%	26%	לסידורים שונים כעיקרי		
39%	39%	זמינות אמצעי התחבורה הנבחר כחשוב ביותר	שיקולים באופן ההתניידות בעיר	
27%	11%	הפחיתו משמעותית שימוש ברכב	שינוי ברמת השימוש ברכב האישי בעקבות הצטרפות לאוטו	
56%	34%	סה"כ הפחיתו שימוש ברכב		
29%	13%	סה"כ הורידו את כמות הרכבים או בחרו לא לקנות עוד רכב	שינוי כמות הרכבים שמחזיקים בבית בעקבות הצטרפות לאוטו	
33%	19%	תחליף לרכב ראשי - מסכים/ה בהחלט		
67%	48%	תחליף לרכב שני או שלישי - מסכים/ה בהחלט	מידת ההסכמה עם כך ששילוב אוטו עם אמצעי תחבורה משלימים משמש תחליף לרכב ראשי בבית / עמך עתה	

## משתני המחקר העיקריים – לפי כמות נסיעות באוטותל

באופן טבעי, התמונה דומה גם בקרב מנויים המשתמשים בשירות אוטותל בכמות העולה על הממוצע.

כמות נסיעות באוטותל						
מעל הממוצע N=338	ממוצעת N=208	מתחת לממוצע N=168	לא נסעו בחודש האחרון N=349			
36%	28%	52%	53%	חסך בהוצאות	השפעת השימוש באוטותל על הוצאות הנסיעה	
28%	18%	15%	23%	העלה את ההוצאות		
8%	10%	37%	30%	חסכון נטו		
37%	32%	25%	25%	מאוד מרוצים (9-10)	שביעות רצון מהשימוש בשירות	שביעות רצון מהשירות
8.1	7.8	7.2	7.4	ממוצע		
62%	57%	41%	45%	גבוהה מאוד	נכונות המלצה להשתמש בשירות	
8.8	8.5	7.7	8.0	ממוצע		
44%	42%	39%	47%	סה"כ זמינות רכבים ופריסה	סיבות לשביעות רצון מהשימוש בשירות אוטותל	הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל
52%	43%	40%	45%	זמינות רכבים	דברים לשיפור בשירות אוטותל	
47%	45%	38%	32%	סה"כ חניות	תפיסת השינוי בתדירות השימוש באוטותל אם יורחב טווח השירות	
46%	49%	40%	50%	תגדל הרבה		
85%	85%	81%	84%	סה"כ תגדל		

כמות נסיעות באוטותל						
מעל הממוצע N=338	ממוצעת N=208	מתחת לממוצע N=168	לא נסעו בחודש האחרון N=349			
57%	55%	50%	48%	מניע עיקרי – פן כלכלי	מניעים להצטרפות	
26%	32%	24%	32%	מניע נוסף – תחבורה ציבורית לא יעילה מספיק		
25%	23%	24%	26%	תחבורה ציבורית כעיקרי		
17%	4%	1%	8%	אוטותל כעיקרי	אמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום	שימוש באוטותל
22%	32%	42%	28%	לבילויים בערב כעיקרי	שימושים באוטותל	
23%	27%	25%	28%	לסידורים שונים כעיקרי	שיקולים באופן ההתניידות בעיר	
41%	40%	38%	35%	זמינות אמצעי התחבורה הנבחר כחשוב ביותר	הפחיתו משמעותית שימוש ברכב	שינוי התנהגותי ותפיסתי בעקבות השימוש באוטותל
28%	17%	10%	17%	סה"כ הפחיתו שימוש ברכב	שינוי ברמת השימוש ברכב האישי בעקבות הצטרפות לאוטותל	
59%	49%	29%	37%	סה"כ הפחיתו שימוש ברכב	שינוי כמות הרכבים שמחזיקים בבית בעקבות הצטרפות לאוטותל	
32%	17%	11%	18%	סה"כ הורידו את כמות הרכבים או בחרו לא לקנות עוד רכב	מידת ההסכמה עם כך ששילוב אוטותל עם אמצעי תחבורה משלימים משמש תחליף לרכב ראשי בבית / שני או שלישי	שינוי התנהגותי ותפיסתי בעקבות השימוש באוטותל
35%	21%	23%	22%	תחליף לרכב ראשי – מסכים/ה	תחליף לרכב שני או שלישי – מסכים/ה בהחלט	
70%	54%	49%	51%	תחליף לרכב שני או שלישי – מסכים/ה בהחלט		

## משתני המחקר העיקריים – בקרב סטודנטים

סטודנטים נמשכים לשירות אוטותל בעיקר בשל תחבורה ציבורית לא מספקת (אשר מהווה את אמצעי התחבורה העיקרי בו משתמשים להתניידות בעיר), ומשתמשים בו בשיעור גבוה לבילויים בערב. בעקבות ההשוואה לתחבורה ציבורית, הם חשים כי השימוש בשירות דווקא העלה להם את ההוצאות, ולכן גם פחות מרוצים ממנו.

סטודנט				
אחר N=986	סטודנט N=77			
44%	22%	חסך בהוצאות	השפעת השימוש באוטותל על הוצאות הנסיעה	שביעות רצון מהשירות
21%	45%	העלה את ההוצאות		
23%	-23%	חסכון נטו		
31%	18%	מאוד מרוצים (9-10)	שביעות רצון מהשימוש בשירות	
7.7	7.2	ממוצע		
53%	39%	גבוהה מאוד (9-10)	נכונות המלצה להשתמש בשירות	
8.3	7.7	ממוצע		
44%	44%	סה"כ זמינות רכבים ופריסה	סיבות לשביעות רצון מהשימוש באוטותל	
47%	36%	זמינות רכבים	דברים לשיפור בשירות אוטותל	
40%	40%	סה"כ חניית		
47%	44%	תגדל הרבה	תפיסת השינוי בתדירות השימוש באוטותל אם יורחב טווח השירות	הרחבת היקף הפעילות והשימוש באוטותל
84%	78%	סה"כ תגדל		

סטודנט				
אחר N=986	סטודנט N=77			
53%	39%	מניע עיקרי - פן כלכלי	מניעים להצטרפות	שימוש באוטותל
27%	45%	מניע נוסף - תחבורה ציבורית לא יעילה מספיק		
23%	43%	תחבורה ציבורית כעיקרי	אמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום	
9%	8%	אוטותל כעיקרי	שימושים באוטותל	
29%	44%	לבילויים בערב כעיקרי		
26%	19%	לסידורים שונים כעיקרי		
38%	42%	זמינות אמצעי התחבורה הנבחר כחשוב ביותר	שיקולים באופן ההתניידות בעיר	
20%	14%	הפחיתו משמעותית שימוש ברכב	שינוי ברמת השימוש ברכב האישי בעקבות הצטרפות לאוטותל	
45%	42%	סה"כ הפחיתו שימוש ברכב		
22%	13%	סה"כ הורידו את כמות הרכבים או בחרו לא לקנות עוד רכב	שינוי התנהגותי ותפיסתי בעקבות השימוש באוטותל	
27%	17%	תחליף לרכב ראשי - מסכים/ה בהחלט		
58%	56%	תחליף לרכב שני או שלישי - מסכים/ה בהחלט		





# סיכום ומסקנות

## סיכום - שימוש בשירות אוטוטל

- כיום, 3 מתוך 4 מנויים באוטוטל משתמשים בשירות לצורך התניידות בתוך העיר תל-אביב ביום יום (לאחר עלייה קלה מאשתקד), כאשר ברוב המקרים השירות מהווה אמצעי תחבורה משלים ולא עיקרי. השימושים המרכזיים עבורם משתמשים בשירות הם למטרות סידורים ובילויים בערב.
- המניע העיקרי להצטרפות לשירות הוא לטובת חסכון כלכלי. ואכן, לאחר שיפור ניכר מאשתקד בהיבט זה – כיום, השירות נתפס על ידי מנויו יותר כחוסך בהוצאות הנסיעה מאשר כמעלה אותן. בעקבות מענה זה לציפיות, חל שיפור גם בשביעות הרצון של המנויים מהשירות, וכמחצית ימליצו עליו לחברים בסבירות גבוהה מאד.
- חלק מהמנויים מונעים להצטרף לשירות בעקבות אי יעילותה המספקת של התחבורה הציבורית בעיר. מנויים אלה הם לרוב צעירים יותר, ולנוכח ההשוואה לתחבורה הציבורית, סבורים יותר כי השימוש בשירות דווקא מעלה להם את הוצאות הנסיעה, ועל כן גם פחות מרוצים.
- מנויי אוטוטל מעידים על שינויים התנהגותיים ותפיסתיים בעקבות הצטרפותם לשרות. **כמחצית מעידים על הפחתה בשימוש ברכב הפרטי, וכחמישית טוענים כי אף צמצמו את כמות הרכבים שברשותם או ששקלו ובסוף בחרו שלא לרכוש רכב נוסף.** ואכן בפועל, חלה ירידה מאשתקד בשיעור משקי הבית שמחזיקים רכב (העומד כיום על 51%). בנוסף, מרבית המנויים סבורים כי הצטרפותם לשרות תרמה לעצמם ו/או לחברה – בעיקר בחסכון בחיפוש חניה בעיר ובמודעות כלכלית בנושא. ניכרת אמונה של המנויים בפוטנציאל השירות, כאשר רובם המוחלט (80%) סבורים כי שילוב אוטוטל עם אמצעי תחבורה משלימים עשוי להוות תחליף לרכב שני או שלישי בבית, וכמחצית אף סבורים כי עשוי לבטל כליל את הצורך ברכב ראשי.

## סיכום – אפיון המנויים

- רובם המכריע של מנויי אוטותל גרים בת"א, בעיקר בצפון העיר ובמרכזה. כ-75% סובלים ממצוקת חניה בינונית עד קשה מאוד.
- בקרב מנויי אוטותל יותר גברים, בגילאי 30-49. יש ביניהם גם רווקים וגם נשואים, כאשר מרביתם הורים טריים לילדים בגילאי 0-3. תחום עיסוקם הבולט הוא הייטק והכנסתם גבוהה מהממוצע.
- **אפיון הלקוחות בחלוקה לפלחים**

הגדרת הפלח	פלח 1 – ה"מבוגרים" האמידים שמחפשים חניות	פלח 2 – שומרי איכות הסביבה	פלח 3 – הצעירים בזכות איכות סביבה וכסף	פלח 4 – כסף וחוסר יעילות האלטרנטיבות
אפיון על	מחזיקים כמה רכבים בבית, גרים מחוץ לעיר או בצפון תל אביב, כך שאין מצוקת חניה באזור מגוריהם, אלא כנראה באזורים אליהם מגיעים. זה המניע לשימוש בשירות.	שומרים על איכות הסביבה, וזה מה שמניע אותם לבחור בשירות. לרוב בני גילאי הביניים, שלרוב לא נוסעים ברכב, אלא ברגל, אופניים או מוניות.	צעירים בני 18-34 שיקר להם להחזיק רכב ומאמינים בכלכלה שיתופית	בגילאי 25-34 שהצטרפו לשירות בגלל כדאיות כלכלית, וחוסר היעילות של התחברוה הציבורית, נוהגים לחפש מוצרים זולים ומבצעים, אך עדיין לא סבורים כי השירות תרם להם בהיבט הכלכלי.
גודל הפלח	39%	27%	19%	15%

## סיכום – השוואה מול 2018

שינוי	2019 N=1,063	2018 N=968				
≡	52%	51%	מניע עיקרי – פן כלכלי	מניעים להצטרפות	שימוש באוטותל	
≡	28%	29%	מניע נוסף – תחבורה ציבורית לא יעילה מספיק			
≡	25%	25%	תחבורה ציבורית כעיקרי			אמצעים בהם נעים בתוך העיר ביום יום
≡	9%	7%	אוטותל כעיקרי			
≡	30%	30%	לבילויים בערב כעיקרי			שימושים באוטותל
≡	26%	26%	לסידורים שונים כעיקרי			
≡	39%	38%	זמינות אמצעי התחבורה הנבחר כחשוב ביותר			שיקולים באופן ההתניידות בעיר
↑	43%	36%	חסך בהוצאות	השפעת השימוש באוטותל על הוצאות הנסיעה	שביעות רצון מהשירות	
↓	22%	25%	העלה את ההוצאות			
↑	21%	9%	חסכון נטו			
↑	30%	25%	מאוד מרוצים (9-10)	שביעות רצון מהשימוש בשירות	שביעות רצון מהשירות	
↑	<b>7.7</b>	<b>7.3</b>	<b>ממוצע</b>			
↑	52%	46%	גבוהה מאוד (9-10)	נכונות המלצה להשתמש בשירות	שביעות רצון מהשירות	
↑	<b>8.3</b>	<b>7.9</b>	<b>ממוצע</b>			
↓	44%	51%	סה"כ זמינות רכבים ופריסה	סיבות לשביעות רצון מהשימוש בשירות אוטותל		
↑	46%	33%	זמינות רכבים	דברים לשיפור בשירות אוטותל		
↓	40%	56%	סה"כ חניות			

## המלצות

### מה כדאי לשפר?

- **זמינות הרכבים הפנויים.** חלה ירידה מאשתקד בשביעות הרצון מזמינות הרכבים (44% השנה לעומת 51% אשתקד). על אף הירידה, זמינות הרכבים עדיין מהווה את הסיבה העיקרית לשביעות רצון מהשירות, לצד עלייה ברצון המנויים לראות שיפור בהיבט זה. מכיוון שזמינות מהווה את השיקול החשוב ביותר לפיו בוחרים אמצעי תחבורה להתניידות בעיר, מומלץ לחזק עוד יותר את התחום הנ"ל, במטרה לעודד שימוש ולמנוע ירידה בשביעות הרצון.
- **הגברת אכיפה לחניות תפוסות,** כמו גם **שיפור זמינות חניות וסנכרון עם האפליקציה.** בעדיפות פחותה, לאור שיפור מאשתקד בתחומים אלו - 40% ציינו השנה כי יש צורך לשפר את הנ"ל לעומת 56% בשנה שעברה
- **הוזלה במחיר השירות הכולל עשויה לעודד שימוש בקרב מנויים צעירים המחפשים חלופה יעילה יותר לתחבורה הציבורית.**

### מה כדאי לשמר?

- **זמינות החניות הפנויות.** חלה עליה מאשתקד בשביעות הרצון מזמינות החניות- 33% השנה לעומת 26% אשתקד.
- **נוחות שימוש ונסיעה,** כמו גם **רכבים נקיים ומתודלקים** (אם כי חלה ירידה מאשתקד בשביעות הרצון בהיבטים הללו, כך שיש להמשיך ולפעול להשיגם).

### הרחבת היקף הפעילות של אוטותל

- **ניכר רצון ברור (84%) שהשירות יורחב מחוץ לעיר – מהלך שצפוי להרחיב הן את מעגל מנויי אוטותל והן את תדירות השימוש.**



בהצלחה!