



נייר מדיניות כלכלי

תחבורה ציבורית ותעסוקת נשים

תיאור ניתוח והמלצות

כותבים:

ירדן גרוס | 301076766

רותם מעודד | 300025921

מוגש לידי: ד"ר טלי רגב

תאריך: 30.6.2013

תוכן עניינים

3.....	תקציר מנהלים.....
3.....	שאלת המדיניות וחשיבותה.....
4.....	עיקרי ההמלצות.....
5.....	תיאור רקע.....
14.....	ניתוח.....
15.....	חסמים ויזמות.....
17.....	השוואת ישובים בנגישותם לתחבורה בין ישובים.....
	שיעור תעסוקת הנשים בישובים ספציפיים לפני ואחרי כניסת התחבורה
19.....	הציבורית.....
20.....	שביעות רצון ושימוש בתחבורה ציבורית.....
21.....	מטרות ודפוס השימוש בתחבורה ציבורית.....
22.....	מרחק הנסיעה של נשים בין הבית לעבודה.....
24.....	המלצות.....
26.....	רשימת ביבליוגרפיה.....

תקציר מנהלים

תחבורה ציבורית היא אחת הזכויות הבסיסיות אותן זכאי אזרח לקבל מהמדינה. היא תורמת רבות בנגישות לשירותים ציבוריים רבים כגון חינוך, בריאות, בילוי ובעיקר משמשת רבים מהאוכלוסייה בישראל למטרת הגעה למקומות תעסוקה. נייר מדיניות זה עוסק במידת השפעתה של התחבורה הציבורית על אוכלוסיית הנשים והן של התחבורה הציבורית בישראל. הנייר עושה זאת תוך בדיקה של הסטטוס הקיים הן של שיעור תעסוקת הנשים והן של התחבורה הציבורית בישראל. על מנת לענות נכונה על שאלת המדיניות שלנו נערכו השוואות רבות: מצב התחבורה הציבורית בארץ כיום ובעבר, שיעור השימוש בתחבורה הציבורית בישראל ובעולם, מידת ההשקעה הכספית בתחבורה לאורך שנים, שיעור תעסוקת הנשים אל מול הגברים, שיעור התעסוקה של פלחים שונים בתוך אוכלוסיית הנשים, שיעור התעסוקה לפי יישובים ועוד. כל אלה יעזרו לנו להבין את מצב התחבורה הציבורית בישראל והשפעתו על שיעור תעסוקת הנשים.

הנייר מסביר את היתרונות שבתחבורה הציבורית, וכיצד הגידול בשימוש בה תורם כלכלית ברמת המאקרו. זאת ועוד מהנייר יהיה ניתן להבין את דפוסי השימוש והנטייה של נשים בתחבורה הציבורית, איך הם שונים משל גברים ואיפה ומה ניתן לעשות כדי לצמצם את הפער.

הנייר מציג גם את שיטת העבודה וניתוח השאלה וכיצד יש לענות עליה וכמו כן, לבסוף, תוצגנה המסקנות וההמלצות לשאלה זו בעזרת סקירת הספרות ושימוש בנתונים הרבים ממחקרים שונים ומוועדות רשמיות.

שאלת המדיניות וחשיבותה:

האם וכיצד שיפור תחבורה הציבורית תשפיע על שיעור התעסוקה של נשים בישראל?

תחבורה ציבורית היא תשתית חיונית להנגשת שירותים חברתיים דוגמת חינוך, בריאות, רווחה, תרבות, ספורט ומרחב ציבורי פתוח. שירותים אלו נועדו לאפשר רכישה של הון אנושי או הון חברתי, לטפח מצב בריאותי או להגדיל את כושר ההשתכרות. בהעדר תחבורה איכותית וזמינה לכל נפש, קבוצות שונות באוכלוסייה עלולות להיות מודרות מאספקת השירותים החברתיים. העדר נגישות לשירותים חברתיים עלול למנוע מפרטים רכישה של הון אנושי או הון חברתי, לפגוע ביכולת ההשתכרות העתידית שלהם. בטווח הארוך, העדר הנגישות עלול להקטין את שיעור התעסוקה ולהגדיל את מעגל העוני.

הלקוחות העיקריים של שירותים ציבוריים הן אוכלוסיות חלשות שאינן יכולות להרשות לעצמן להחזיק ברכב פרטי או אוכלוסיות שמסיבות אחרות - כגון גיל, מוגבלות פיזית, מסורת או כלכליות - תלויות לחלוטין בתחבורה הציבורית. לדוגמה, ילדים מתחת לגיל 17 לא יוכלו להגיע לחוג איכותי ומרוחק בהעדר תחבורה ציבורית הולמת או מובטלים אינם יכולים להגיע להכשרה מקצועית בהעדר תחבורה זמינה בשעות פעילות המרכז להכשרה מקצועית, ונשים במשק בית שיש בו לא

יותר מרכב אחד לא יוכלו להגיע לעבודה מרוחקת מהבית. כאמור ברוב המקרים הגבר ישתמש ברכב כדי להגיע למקום עבודתו, בעוד האישה תישאר בבית לטפל בילדים. ברוב המדינות המערביות התחבורה הציבורית הרבה יותר יעילה מבישראל, ישנם רכבות תחתיות ורכבות קלות אשר מאפשרות תנועה ונגישות כמעט לכל מקום בערים. בנוסף לכך קיימת מערכת של רכבות מהירות שמחברות בין הפריפריות לערים הגדולות. תשתית תחבורתית יעילה כזאת מאפשרת להוציא את הנגישות התעסוקתית מחוץ למשוואה של הגדלת שיעור התעסוקה. אוכלוסיות גדולות של נשים יוכלו להיות נגישות למקומות תעסוקה רבים יותר וסביר ששיעור התעסוקה שלהן יגדל כתוצאה מכך. מטרת נייר המדיניות היא לבדוק כיצד משפיע שיפור התחבורה הציבורית בישראל על שיעור התעסוקה של נשים, בדגש על נשים בפריפריה. במסמך נראה שפער התעסוקה בין גברים לנשים גדל ככל שמתרחקים מהערים (למ"ס, 2008), לכן נבדוק מה גורם לפער זה מלבד המרחק ממרכז הערים. בנוסף להשוואה בין נשים לגברים, ישנן השוואות בין אוכלוסיות שונות מבין הנשים לבין עצמן. בסופו של דבר, אנו נרצה לבדוק את דפוסי הנסיעה של נשים והאם שיפור מערך התחבורה הציבורית לצורכיהן תגדיל את שיעורי התעסוקה שלהן.

עיקרי ההמלצות

המשך פיתוח התחבורה הציבורית בישובים פריפריאליים ונגשתם למטרופוליניים

שיפור ופיתוח התחבורה הציבורית בישובים מוחלשים כלכלית

שיפור ופיתוח התחבורה הציבורית בתוך הפריפריה

פיתוח סטטיסטיקה ומחקרים בנושא של השפעת התחבורה הציבורית על נשים

תיאור רקע

בעוד נושא השוויון המגדרי מהווה חלק עיקרי מהשיח הפוליטי במדינות רבות בעולם, נושא תכנון תחבורה תוך התחשבות בצרכים של קבוצות שונות של נשים וגברים, הוא חדש יחסית גם במדינות מערב אירופה ובארצות הברית. נייר זה מטרתו לסקור מגמות ויזמות עכשוויות בתכנון ויישום של מדיניות תחבורה מפרספקטיבה מגדרית במדינות כגון שוודיה, בריטניה, צרפת, קנדה וארצות הברית. במדינות אלה, משרדי התחבורה, כמו גם גורמים העוסקים במחקר, תכנון והפעלה של תחבורה ציבורית, החלו לקדם יוזמות המביאות בחשבון את הצרכים ואת דפוסי השימוש השונים שעושים גברים ונשים במערכות התחבורה הציבורית. מאחר ומדובר בנושא חדש יחסית וכיוון שרוב היוזמות במדיניות נעשה בעשור האחרון, אין בנמצא מחקרים רבים הבוחנים את תוצאותיהן של יוזמות אלה.

תחבורה ציבורית יעילה היא מוצר ציבורי הכרחי ליעילות חברתית-כלכלית. הצרכנים העיקריים של תחבורה ציבורית הם השכבות החלשות בחברה. בבחינת בטיחות, התחבורה הציבורית מהווה כלי חשוב בהפחתת תאונות הדרכים, והורדת מכוניות מהכביש. גם מבחינת זיהום האוויר לתח"צ יתרון שכן כזו המונעת באמצעות חשמל בלבד (דוגמת רכבות), כמעט ואינה מזהמת בתוך העיר שכן ייצור החשמל נעשה בתחנות מזהמות המרוחקות בדרך כלל ממנה, וזאת בניגוד לרכב הפרטי המונע בדלק. התחבורה הציבורית מאפשרת להביא להורדת העומסים בכבישים והפחתת גודשי התנועה ובמיוחד הפקקים, בהם עמידה ממושכת של רכבים והתקדמות איטית שלהם גורמת לבזבז זמן ולהגדלת זיהום האוויר. התחבורה הציבורית מהווה פתרון יעיל ובטוח להורדת עומסי התנועה בתוך הערים וביניהן, ובנוסף ישנה חשיבות רבה לתחבורה הציבורית בתופעת היוממות בה העובדים בעיר מגיעים אליה מפרברים וערים שכנות. דוגמה טובה לכך היא התחבורה הציבורית בברלין, אמסטרדם, פריז, ניו יורק, לונדון ובערים רבות אחרות, בהן הפכה התחבורה הציבורית לתחליף לרכב הפרטי.

שוק התחבורה הציבורית בישראל אינו מנוהל כשוק חופשי, אלא בפיקוח ממשלתי הדוק של משרד התחבורה אשר קובע את מידת התחרות בענף, מעניק זיכיונות ורישיונות לקווים, וקובע את מסלולי הקווים, תדירותם ואת מחירי הנסיעה. ברוב המכרזים משרד התחבורה קבע את המחירים בעצמו ולא מאפשר לחברות לקבוע אותם וזאת בשל סיבה ברורה: מחירי הפעלת התחבורה הציבורית יקרים בפועל, הרבה יותר מהתשלום אותו מבצע הנוסע (מערך התח"צ בישראל מסובסד עד לרמה של 50% מסך המחזור הכספי), לפיכך מחירי הנסיעה נקבעים על ידי המדינה באופן בלעדי וזאת באמצעות צו הפיקוח למחירים המתפרסם פעמיים בשנה.

במסמך זה אנו עוסקים בשיעור התעסוקה בקרב נשים והאם וכיצד שיפור התחבורה הציבורית משפיע על שיעור זה. כאשר נחלק את הארץ למספר מחוזות (דרום, צפון, מרכז, ירושלים,

יו"ש), נבחין בכך (הלמ"ס 2008) שפרט ליהודה ושומרון, בכל מחוז בארץ שיעור התעסוקה של גברים עולה על אותו שיעור בקרב הנשים. המחוזות שבהם שיעור האבטלה של נשים הוא הגדול ביותר הם מחוזות הפריפריה.

בהשוואה בין המרכז לפריפריה עולה כי הפערים בקרב נשים גדולים מאלו שבקרב גברים, כלומר השפעת הפריפריאליות חזקה יותר על נשים. הפער בשיעור התעסוקה בין נשים במחוז מרכז לנשים במחוז צפון הוא 17.4%, ובין נשים במחוז מרכז לנשים במחוז דרום –10.8%. יש לזכור כי לא רק מחוז המגורים משפיע על שיעור התעסוקה, ההשכלה למשל היא מרכיב חשוב מאוד במציאת עבודה. אמנם ישנם פערים גדולים בשיעור תעסוקת הנשים המתגוררות במחוז מרכז לעומת הצפון והדרום כאשר אינן משכילות (עד 4 שנו"ל), 15% לעומת כ-5% במוצע, אך כאשר מדובר בנשים בעלות תואר שני לפחות הפערים מצטמצמים מאוד (81% תעסוקה במחוז מרכז לעומת כ-79% במחוזות הדרום והצפון), (הלמ"ס 2008).

כאשר בוחנים את שיעורי ההשתתפות בכוח העבודה באוכלוסייה היהודית בלבד מתקבלת תמונה שונה מזו המתקבלת בנוגע לכלל האוכלוסייה. אמנם, גם בקרב האוכלוסייה היהודית שיעורי ההשתתפות בכוח העבודה של גברים גדולים מאלו של נשים בכל המחוזות, אולם הפערים בין שני המינים נמוכים מאלו שבקרב כלל האוכלוסייה. ההבדל הגדול ביותר הוא במחוז צפון שבו שיעור האוכלוסייה הערבית עולה על 50% וגבוה משאר המחוזות באופן ניכר. מנתונים אלו ניתן להסיק כי למגורים בפריפריה יש השפעה חזקה יותר על שיעורי ההשתתפות של נשים לעומת אלו הגברים, למרות שההבדלים בין מרכז לפריפריה (בעיקר מחוז צפון) קשורים גם להרכב האוכלוסייה, ולא רק למקום הגיאוגרפי.

טבלה 1: נתוני תעסוקה לפי מין ומחוז (הלמ"ס, 2008)

מחוז	שיעור ההשתתפות בכוח העבודה		שיעור האבטלה ⁸		שיעור המועסקים בכלל האוכלוסייה	
	גברים	נשים	גברים	נשים	גברים	נשים
ירושלים	52.9%	40.4%	8.1%	6.4%	48.7%	37.9%
צפון	63.1%	42.1%	6.5%	9.4%	59%	38.1%
חיפה	61.3%	48.1%	6.8%	6.8%	57.1%	44.8%
מרכז	66%	59.5%	4.9%	5.3%	62.7%	56.3%
תל-אביב	64.5%	57.1%	4.4%	5.1%	61.6%	54.2%
דרום	59.1%	48.7%	5.7%	8.2%	55.8%	44.7%
יהודה ושומרון	58.9%	64.2%	5%	6.3%	56%	61%

הצורך של נשים לשלב בין משפחה ועבודה והקושי להגיע למקומות עבודה מרוחקים הם הגורמים לכך שנשים רבות מעדיפות לעבוד קרוב לבית. הבעיה גדלה עוד יותר אצל נשים המתגוררות בפריפריה, שכן יש בה פחות ריכוזי תעסוקה בקרבת היישובים מאשר במרכז, המרחק

למקומות העבודה לעתים קרובות גדול יותר והתחבורה הציבורית לא יעילה כמו התחבורה הציבורית במרכז.

מדינת ישראל מאופיינת בצפיפות אוכלוסין גבוהה (נפש/קמ"ר) בהשוואה למדינות המפותחות. עם זאת, ההשקעות בתשתית תחבורתית ובעיקר בתחבורה הציבורית היו במשך שנים, נמוכות משמעותית ממרבית המדינות המפותחות, תוך השענות גוברת על הרכב הפרטי כאמצעי תחבורה עיקרי (טרקטנברג, 2011).

בעיה נוספת של התחבורה הציבורית בישראל היא חוסר שביעות הרצון וחוסר אמון בתחבורה הציבורית, ביעילות ובעמידה בזמנים. על פי מחקר שנערך על ידי פרופסור ויגודה ופרופסור מזרחי מאוניברסיטת חיפה בשנת 2011, חלה ירידה דרמטית במידת שביעות הרצון של אזרחים מהתחבורה הציבורית – ירידה של 11% ברמת שביעות הרצון מאוטובוסים וירידה של 24% בשביעות הרצון מהרכבת לאחר יציבות ארוכת שנים במידת שביעות הרצון וזאת לאחר שאחוז תקציבי התח"צ בישראל גדלים בשנים האחרונות (ויגודה. מזרחי. 2011)

לפי סקר שיזמה עמותת "אור ירוק" ובוצע על ידי מכון גיאוקרטוגרפיה בשנת 2010, כ-60% מהציבור משתמשים ברכב פרטי כאמצעי התחבורה העיקרי שלהם לעומת 27% המשתמשים באוטובוס. אלו הנוסעים ברכב פרטי ציינו כי הם עושים זאת בשל הנוחות ובגלל שאין להם נגישות טובה לתחבורה ציבורית. הנוסעים בתחבורה ציבורית ציינו כי הם עושים זאת בשל החיסכון בכסף וכי אין להם אלטרנטיבה אחרת, אין להם רישיון או רכב פרטי. כלומר, המשתמשים בתחבורה ציבורית עושים זאת בשל הכרח ולא בשל בחירה. יותר ממחצית מהציבור הביעו נכונות לנסוע בתחבורה ציבורית אם זו תהיה סדירה, מהירה ונגישה כמו רכב פרטי (אור ירוק, 2010).

על פי דו"ח ועדת טרקטנברג, כיום, שיעור השימוש בתחבורה ציבורית בשלושת המטרופוליניים הגדולים בישראל מגיע לכ-23% בלבד לעומת 77% ברכב פרטי. רמה זו נמוכה משמעותית ממטרופוליניים מערביים אחרים, בהם שיעור השימוש בתחבורה הציבורית נע בין 30%-50%. עוד עולה מההשוואה העולמית כי במטרופוליניים שבהם שיעור השימוש בתחבורה הציבורית גבוה, פועל מגוון רחב של אמצעי תחבורה ציבורית בזכות דרך בלעדית כגון רכבת קלה, מטרו ורכבת פרברית, בנוסף לאוטובוסים. זאת, לעומת שלושת המטרופוליניים בארץ בהם עיקר השרות ניתן על ידי אוטובוסים.

דפוסי הנסיעה של נשים והשימושים שהן עושות באמצעי התחבורה השונים שונים מאלה של הגברים. השוני הזה נובע מאי שוויון מגדרי בתוך הבית ובשוק העבודה, מהמבנה העירוני ומתהליכי חינוך. במילים אחרות, נשים וגברים עושים שימושים שונים במערכת תחבורה משותפת. בכל מדינות אירופה פחות נשים מגברים עושות שימוש ברכב פרטי ונשים מהוות רוב בקרב המשתמשים בתחבורה הציבורית (Golden, 2007; Transgen, 2008).

בשוודיה 70% מהרכבים בבעלות גברים ובצרפת 60% מהגברים החיים מחוץ לאזור פריז עושים שימוש רק ברכב פרטי (Duchen, 2011). בהולנד לגבר יש סיכוי של פי 1.5 להחזיק בבעלותו רכב בהשוואה לאישה (Olde-Kalder et al, 2009). בשוודיה, 82% מהגברים בגילאי 18-84 יש רישיון נהיגה לעומת 69% בקרב הנשים באותם גילאים. (Sika, 2007). לעומת זאת בישראל אין נתונים רשמיים אודות שיעור הנשים המחזיקות בבעלותן רכב ואין נתונים רשמיים עדכניים אודות שיעור הנשים העושות שימוש בתחבורה ציבורית בהשוואה לגברים.

בישראל ובעולם יש חלוקה מקובלת לאזורים מטרופוליניים. במטרופולין נכללות על-פי רוב עיר מרכזית, שבה רוב מקומות התעסוקה, שירותים שונים ומרכזי בילוי, וערים סביבה. רוב התנועה נעשית אל מרכז המטרופולין וממנו. בישראל, בהיעדר מסגרת של שלטון אזורי, החלוקה למטרופולינים נעשית על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ומבוססת על סקרי האוכלוסייה. גבולות המטרופולין נקבעים בעיקר לפי השאלה מהו המקום שאליו אנשים נוסעים למטרות עבודה ופנאי. בישראל כיום ארבעה מטרופולינים: ירושלים, תל-אביב, חיפה ובאר-שבע, ונכללות בהם העיר והרשויות המקומיות שסביבה.

מטרופולין תל-אביב הוא הגדול ביותר במספר תושביו (כ-3.4 מיליון), ונכלל בו כל מרכז הארץ: ממושב אליכין בצפון הסמוך לחדרה עד לאשדוד מדרום ומודיעין ממזרח, כאשר העיר תל-אביב-יפו היא מרכז המטרופולין. במטרופולינים רבים בעולם נהוג ניהול אחוד של כל אמצעי התחבורה. ניהול זה נועד להבטיח שילוב של אמצעי התחבורה לסוגיהם כדי לאפשר נסיעות בתוך מרכז המטרופולין, בין המרכז לבין ערי השדה והפרברים ובין ערי השדה והפרברים לבין עצמם. התחבורה הציבורית במטרופולינים אלה בנויה בצורה היררכית, כלומר יש חלוקה לקווים מהירים, קווים אזוריים וקווים מקומיים. כמו כן משולבים בתכנון המטרופוליני קווי אוטובוס, רכבת קלה, רכבת תחתית ורכבת בין-עירונית כך שיש מעברים נוחים בין כל אמצעי התחבורה (רון, 2013).

מצב התחבורה הציבורית במטרופוליניים בישראל ירוד בהשוואה לזה של התחבורה הציבורית במטרופוליניים בעולם. הסיבה לכך היא השקעות נמוכות מאוד, ואף היעדר השקעות כלל, בשירותי התחבורה הציבורית במטרופוליניים בישראל במשך עשרות שנים. עד שנת 2000 לא הייתה השקעה כלל בשירות במטרופולנים. בשנים 2000-2010 נעשו השקעות משמעותיות בתשתיות עבור תחבורה ציבורית, אך יחד עם זאת, השקעה בישראל עדיין נמוכה ב-86% ממוצע העולמי: 1,400 אירו לתושב לשנה בישראל לעומת 10,000 אירו לתושב בכל שנה שמושקעים בעולם. (אלבז, 2012)

כאמור, ההשקעה בתחבורה הציבורית במטרופוליניים של ישראל גדלה בעשור האחרון, אולם היא עדיין קטנה מאוד בהשוואה להשקעה המקובלת בעולם. רמת ההשקעה בנתיבים ייעודיים מתבטאת באופן ישיר ברמת השרות בתחבורה ציבורית. כך למשל בהשוואה בינלאומית בין מטרופולינים במדינות מפותחות נכון לשנת 2010, במטרופולין תל-אביב 14 מטר נת"צ לאלף איש

בעוד הממוצע הבינלאומי עמד על 150 מטר לאלף איש. כתוצאה, מהירות הנסיעה הממוצעת בתחבורה הציבורית במטרופולין תל-אביב היא 16 קמ"ש (לעומת ממוצע של 25 קמ"ש) ונסיעה ממוצעת אורכת 51 דקות. (אלבז, 2012)

ההשקעה בנתיבי תחבורה ציבורית וכנגזרת שלה איכות השירות בתחבורה הציבורית, מתבטאת ביחס ישיר ברמת השימוש בתחבורה הציבורית: במטרופולין תל-אביב פיצול הנסיעות עומד על 23% שימוש בלבד בתחבורה הציבורית, לעומת 50% במטרופוליניים כגון לונדון ומדריד. ככל שמתקרבים למרכז המטרופולין פוטנציאל השימוש גדל, וכך בערים רבות כגון ברצלונה, וורשה או ציריך השימוש בתחבורה ציבורית מגיע ל% 60-70, בעוד שבתל אביב והא עומד על 26% בלבד. (טרנר, 2012)

בנוסף, על פי דו"ח ועדת טרכטנברג ב-2011, נאמר כי מערכת תחבורה ציבורית ענפה ויעילה היא המענה ההולם לבעיות התחבורה (נגישות, גודש, בטיחות, זהום אוויר) ומרכיב הכרחי לצמיחה חברתית וכלכלית. למערכת התחבורה הציבורית יתרונות כלכליים, סביבתיים ובטיחותיים על פני התחבורה הפרטית. מניתוח כלכלי של כלל העלויות הישירות והעקיפות עולה כי עלות נסיעה בודדת בתחבורה ציבורית למשק נמוכה משמעותית (כשליש) מעלות נסיעה בודדת בתחבורה הפרטית. לפיכך, מעבר משמעותי משימוש בתחבורה פרטית לשימוש בתחבורה ציבורית משמעו חיסכון מצטבר למשק של עשרות מיליארדי שקלים (הגדלת שיעור השימוש בתחבורה ציבורית באחוז אחד שוות ערך לחסכון של כ-400 מיליוני ₪ למשק בשנה). בנוסף לאמור, לתחבורה הציבורית תפקיד חברתי חשוב בהבטחת יכולת הניידות גם לאלו שידם אינה משגת ואשר אינם יכולים להתבסס על הרכב הפרטי (סטודנטים, תלמידים, זקנים, נשים). משמעותה של רמת התחבורה הציבורית לאזרחים אלו רבה ביותר שכן היא קובעת את נגישותם למקומות תעסוקה, לשירותים ציבוריים ולאתרי פנאי (טרכטנברג, 2011).

ב-13 באוגוסט 1997 החליטה ממשלת ישראל כי עד סוף שנת 2000 תושלם הקמתם של נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית באוטובוסים בערים תל-אביב, ירושלים וחיפה. הוחלט למקם נתיבים אלה בצירי הביקוש העיקריים ולהתאים את קווי התחבורה הציבורית לנתיבים הבלעדיים. כמו כן, הוחלט להפעיל תוכנית אכיפה מוגברת בנתיבי התחבורה הציבורית ולהטיל קנסות מוגדלים על עבירות בגין שימוש בנתיבים אלה. ב-1999 קבעה הממשלה כי בכניסה לערים הגדולות, בכל כביש בו 3 נתיבים או יותר יוקצה נתיב אחד לצורך תנועה בלעדית של תחבורה ציבורית. באוגוסט 2007, החלטה הממשלה להורות למשרד התחבורה ומשטרת ישראל להתקין אמצעים לאכיפה אלקטרונית בנתיבי ומסלולי תחבורה ציבורית אשר יוכרזו החל מינואר 2008. לאמצעים אלה פוטנציאל להביא לשיפור משמעותי ברמת השירות של התחבורה הציבורית בערים הגדולות בישראל, אולם ללא אכיפה מספקת, הם אינם משרתים את הצורך שלשמו הן הוקמו. כיום, כתוצאה ממחסור באכיפה מספקת בנתיבי התחבורה בציבורית, בשעות השיא בנתיבים נעים פי 5-7 כלי רכב פרטיים

מאשר אמצעי תחבורה ציבורית. אכיפה בנתיבי התחבורה הציבורית מביאה לקיצור משך הנסיעה בכ-50%, ועשויה להגדיל את הביקוש סביב 25% (טל, פארן וקנין, 2013).

זאת ועוד, נטען בוועדת טרכטנברג, קיומה של מערכת תחבורה ציבורית יעילה מאפשר הקלה בהוצאות משקי הבית על תחבורה (הישירות והעקיפות) תוך שיפור באיכות החיים ואף מסייע בצמצום עלויות למשק, בצמצום פערים חברתיים, בבלימת הפרוור ובצמצום השפעות סביבתיות. כמו כן, הדבר מאפשר ניצול טוב יותר של שטחי קרקע על ידי הפחתת השטח הדרוש לכבישים ולחניות ועל ידי מתן אפשרות לציפוף הבניה בערים, לרבות הגדלת היצע הדיור באזורי הביקוש.

חשוב לציין שבעוד שבגילאי 34-45 כשליש מהנשים אינן מורשות לנהוג, לעומת 10% מהגברים, בגילאי 19-24 כמחצית מהנשים אינן מורשות לנהוג כלל. גם באוכלוסיית גילאי 65 ומעלה כ-80% מהנשים אינן מורשות לנהוג לעומת 40% אצל הגברים (הלמ"ס, 2011).

בישראל בשנת 2007 (הלמ"ס, 2007), היו 1,347,100 נשים בכוח העבודה האזרחי (נשים בנות 15 ומעלה שמדווחות שהן עובדות או מחפשות עבודה), שהן 51.1% מכלל הנשים ו-46.5% מכוח העבודה (לשם השוואה בקנדה נשים מהוות 47% מכוח העבודה, ובמדינות ה-OECD מהוות 43.5% מכוח העבודה). קיים פער משמעותי בין השתתפות בכוח העבודה של נשים יהודיות ושל נשים ערביות: מספר הנשים היהודיות בכוח העבודה הינו 1,220,000 שהוא 42% מכוח העבודה, ו-90.56% מתוך סך כל הנשים בכוח העבודה. מספר הנשים הערביות בכוח העבודה הינו 127,100 שהוא 4.4% מכוח העבודה, ו-9.48% מכלל הנשים בכוח העבודה.

אמנם שיעור ההשתתפות של נשים ערביות בכוח עבודה הוכפל בארבעים השנים האחרונות מ-10% ל-20% אך שיעור הנשים היהודיות המשתתפות בשוק העבודה גם הוא הוכפל מ-1970 ועד היום מ-30% ל-40% ולכן גם הפער בין המגזרים הוכפל (אלמגור-לוטן, 2008).

אחד ההסברים לשיעור ההשתתפות הנמוך של נשים ערביות בכוח העבודה הוא נגישות נמוכה למקומות עבודה. הנגישות למקום העבודה מושפעת ממידת הניידות של העובד, ועל כן נבדק הקשר שבין החזקה ברישיון נהיגה ותדירות השימוש ברכב להשתייכות לכוח העבודה. מהבדיקה עולה כי בעוד שיעור ההשתתפות של נשים ערביות המחזיקות רישיון נהיגה הוא כ-40%, שיעור ההשתתפות של נשים ערביות שאינן מחזיקות רישיון נהיגה הוא כ-11.5%, כלומר – שיעור ההשתתפות של בעלות רישיון נהיגה גבוה פי-שלושה מזה של מי שאינן בעלות רישיון. בבדיקת היחס בין מידת השימוש ברכב לבין שיעור ההשתתפות בכוח העבודה עלה כי שיעור ההשתתפות של נשים המשתמשות ברכב יום-יום – 61% – גבוה פי-שמונה משיעור ההשתתפות של נשים אשר אינן משתמשות ברכב – 7.7%.

שיעור ההשתתפות של נשים ערביות בכוח העבודה מושפע הן מסוג היישוב שבו הן מתגוררות (יישוב כפרי או יישוב עירוני) והן ממחוז המגורים שלהן, כפי שעולה מהטבלאות שלהלן:

טבלה 2: שיעור השתתפות נשים ערביות בכוח העבודה לפי צורת יישוב (הלמ"ס, 2006).

שיעור השתתפות	צורת יישוב
19.5%	יישובים עירוניים
22.3%	מעל 10,000 תושבים
19.3%	מתחת ל-10,000 תושבים
10.9%	יישובים כפריים

מהטבלה עולה כי ביישובים עירוניים שיעור ההשתתפות הוא כמעט כפול מזה שביישובים כפריים. שיעור ההשתתפות הגבוה ביותר הוא ביישובים עירוניים שמתגוררים בהם יותר מ-10,000 תושבים.

טבלה 3: שיעור ההשתתפות של נשים ערביות לפי מחוז מגורים (הלמ"ס, 2006)

שיעור השתתפות	מחוז
11.1%	ירושלים
21.2%	הצפון
24%	חיפה
19.4%	המרכז
47%	תל-אביב
9.6%	הדרום

מהטבלה עולה כי שיעור ההשתתפות הגבוה ביותר הוא במחוז תל-אביב ושיעור ההשתתפות הנמוך ביותר הוא במחוז הדרום. ההבדל בשיעורי ההשתתפות יכול לנבוע הן מהיצע התעסוקה במחוזות והן ממאפייני האוכלוסייה המתגוררת בהם (אוכלוסייה בדואית בדרום מול אוכלוסייה נוצרית במחוז תל-אביב, למשל).

הקשר בין כניסת התחבורה הציבורית ליישובים ושיעור המועסקות — בבדיקת נתוני שיעור המועסקות ביישובי המחקר בשלושת מפקדי האוכלוסייה האחרונים, אל מול שנת כניסת התחבורה הציבורית ליישוב, לא מסתמן קשר ברור ביניהם (מלכי 2011).

חשוב לציין כי על-פי נתוני בנק ישראל, בשנת 2011 היה שיעור התעסוקה בקרב נשים חרדיות כ-62% לעומת 50.3% בשנת 2003 ו-59.1% בשנת 2009. (מזרחי, 2013)

בדרך כלל, כאשר מדברים על שירות טוב ויעילות התחבורה הציבורית מדברים על מהירות, תדירות ובטיחות. נושאים אלו חשובים מאוד, אך שלושה פרמטרים נוספים מהותיים יותר לעצם תכנון התחבורה: כיוונים, זמנים ואופי הנסיעה.

כיוונים- לפי המודלים העירוניים השונים רוב המגורים ממוקמים בשולי הערים והמטרופולינים ורוב התעסוקה ממוקמת במרכז הערים ובמספר אזורים ופארקים בשולי העיר ולכן הרציונל אומר לתכנן את קווי התח"צ למרכז העיר ולאזורים אלה. אך האם כיוונים אלו מתאימים לנשים עובדות? מתברר שלא ממש. מקורות התעסוקה של גברים ונשים אינם מפוזרים בצורה דומה ברחבי המטרופולין. בעוד שרוב מקורות התעסוקה לגברים ממוקמים במרכז המטרופולין ובמספר מוקדי תעסוקה שבשולי העיר, מקורות התעסוקה של נשים מבוזרים יותר על פני המטרופולין. לדוגמא- בחיפה נמצא כי 45% (בלומן, 2007) ממקורות התעסוקה של נשים ממוקמים באזורי מגורים של המטרופולין. באזורים אלו נשים מהוות 80% מהמועסקים כלל וזה בהתאם לאופי עבודתן של נשים (משק בית, חינוך והוראה, בריאות ועוד). לסיכום, כמחצית מהנשים זקוקות לשירותי תח"צ מפרבר לפרבר ומאזור מגורים אחד לאחר, זהו הכיוון הפחות מפותח בתח"צ במטרופולין שכן קווים אלה עוברים בדרך כלל דרך מרכזי הערים והתעסוקה, דבר שגורע בזמן. יש לזכור שנשים משתמשות בתחבורה ציבורית כמעט פי שניים מגברים (33% לעומת 17%).

זמנים- במובן הזה הכוונה היא לכך שתדירות התח"צ תגבר בשעות השיא- שעות הבוקר העמוסות ושעות אחה"צ והערב. אך כאשר אנו בוחנים את הנשים בלבד יש לזכור שכ-40% מהמועסקות עובדות משרה חלקית ומסיימות את עבודתן לפני שעות השיא שהזכרו. החזרה הביתה היא החלק היותר בעייתי של נשים, בעיקר אלו המגדלות ילדים צעירים. לכן גם כאן דרוש שינוי לטובת המשתמשות העיקריים בתח"צ (זקנים, תלמידים ונשים).

אופי הנסיעה- נשים מבצעות בדרך כלל יוממות (נסיעה מהפרבר לעיר) שהיא רבת מטרות וגברים לעומתן מבצעים בדרך כלל יוממות חד- מטרותית, משמע שבד"כ אינם עוצרים מספר פעמים בדרכם לעבודה. נסיעות אלו כמעט ובלתי אפשריות בתח"צ ולרוב הן מתבצעות ברכב פרטי או ברגל. למטרה זו נדרשת תחבורה אינטנסיבית בסביבת המגורים ובשעות הפעילות של הילדים, כמו הפרויקט ה"שכונתי" של אגד שמתבצע כעת בחיפה (בלומן, 2007).

חשוב להיות מודעים להרכב של אוכלוסיית הנשים. נשים מהוות מעל 50% מהאוכלוסייה כולה. לעתים, כאשר אנו בוחנים האוכלוסייה על פי מגדר, ניתן להסיק כי נשים הן קבוצה הומוגנית בעלת צרכים זהים אך כמובן שזה לא כך. נשים נמצאות בכל אחת מהקבוצות, הן צעירות, זקנות, ערביות, חרדיות, עניות, נשואות ומהוות את הרוב המכריע של משפחות חד הוריות שלרוב הן גם עניות.

כאמור, אחד החסמים המבניים לשיעורי התעסוקה הנמוכים יחסית של נשים- הוא תחום התחבורה בכלל והתחבורה הציבורית בפרט. אף על פי שרמה נמוכה של תחבורה מזוהה בישראל ובמקומות אחרים בעולם כחסם ליציאה לעבודה, ישנם חוקרים הטוענים כי לתחבורה הציבורית אין השפעה כלל, או שיש לה השפעה קטנה על שיעור התעסוקה של מקבלי קצבאות שחיים במשק בית

ללא רכב. אחת הסיבות לכך היא אופי הנסיעות של אוכלוסיות אלו בין פרבר לפרבר, שם התחבורה הציבורית — העובדת במיטבה באזורים צפופים — אינה יעילה. ביישובים רבים בארץ זהו המצב.

(Cervero,Sandoval,2002; Sanchez, Shen,2004; Blumenberg, 2008)

ניתוח:

מחקרים רבים מייחסים את ההבדלים בדפוסי הנסיעות של נשים וגברים לחלוקת התפקידים שממלאים גברים ונשים בחברה, בשוק העבודה ובתוך המשפחה. למרות העלייה בשיעורי ההשתתפות של נשים בשוק העבודה בעשורים האחרונים, דפוסי התעסוקה של נשים וגברים שונים. נשים עובדות יותר מאשר גברים במשרות חלקיות. שוק העבודה מאופיין בקיטוב תעסוקתי – הבדלים בתחומי התעסוקה בהם מתרכזים נשים וגברים כאשר לנשים יש ייצוג יתר במקצועות הטיפול והשירותים שתנאי התעסוקה והשכר בהם פחותים. על כן לנשים ייצוג חסר בעמדות בכירות ובמשרות ניהול. פערי השכר בין המינים נותרו על כנם בשלושת העשורים האחרונים (טבלה 1). לצד כל אלה, גם כיום נשים עוסקות יותר מאשר גברים בעבודה ללא שכר - עבודות הבית והטיפול בבני המשפחה.

טבלה 1: התפלגות רמת ההכנסה ברוטו, לפי מין ולפי מחוזים, הלמ"ס 2009

נשים			גברים			רמת הכנסה בש"ח, לחודש
מחוז דרום	מחוז צפון	מחוז המרכז ומחוז תל-אביב	מחוז דרום	מחוז צפון	מחוז המרכז ומחוז תל-אביב	
15.5%	14.3%	9.1%	4.6%	3.7%	3.2%	עד 2,000
30.4%	29%	20%	11.2%	15.4%	8.1%	4,000-2,001
24%	26.9%	25.2%	21.2%	30%	13.9%	6,000-4,001
6.4%	9.8%	11.7%	16.5%	15.2%	12.2%	7,500-6,001
8%	8.9%	11.5%	17.3%	11.4%	13.1%	10,000-7,501
7.1%	5%	8%	10.9%	8.6%	13.2%	14,000-10,001
2.1%	2.1%	6.3%	12.4%	11.9%	27.1%	14,000 ומעלה
6.5%	4%	8.2%	5.9%	3.8%	9.2%	אחר
100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	סה"כ

נשים בהשוואה לגברים, עורכות יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר. כך למשל, בבריטניה הנסיעות היומיות של גברים היו למרחקים ארוכים יותר בממוצע ב- 45% הסבר מרכזי אחד הוא שנשים עובדות קרוב יותר לבית (TRANSGEN, 2000). עיסוקים המאופיינים בדומיננטיות של נשים כדוגמת הוראה, שירותים ועבודות הטיפול על סוגיהן, קרובים יותר למקומות המגורים ואינם מצריכים נסיעות ארוכות. כך לדוגמה, בהולנד נשים עובדות כ-8 ק"מ קרוב יותר לבית בהשוואה לגברים (Olde-Kalfer, 2009). זאת ועוד, מאחר ונשים מועסקות בשיעורים גבוהים בתחומים שבהם השכר נמוך (טיפול, מחקר פקידות, שירותים) אין זה כלכלי עבורן לנסוע למרחקים כדי לעסוק בתחומים אלה (Wachs, 1998). מחקר שנערך עבור משרד התחבורה הסקוטי מחזק

ממצא זה. נשים בעלות הכנסות נמוכות וללא הכשרה מקצועית או בעלות הכשרה נמוכה נוטות לעבוד קרוב לביתן ולנסוע למרחקים קצרים יותר (TRANSGEN, 2000). אורך הנסיעה מושפע גם מחלקיות המשרה. מחקר שנעשה בגרמניה על הבדלים מגדריים ודפוסי נסיעה הראה שאנשים המועסקים במשרות חלקיות (93% מהם נשים) ומי שאינם מועסקים מחוץ לבית (כ- 98% מהן נשים), עושים יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר (Nobis, Lenz, 2005). בהולנד, המדינה שבה שיעור המועסקים במשרות בהשוואה למועסקים במשרות חלקיות הוא הגבוה ביותר באירופה, נמצא שעובדים במשרות חלקיות מבצעים יותר נסיעות יומיות (3.7 נסיעות) בהשוואה לעובדים במשרות מלאות (2.4 נסיעות), אך למרחקים קצרים יותר, 17.5 ק"מ בממוצע לעומת 32.3 ק"מ בממוצע בהתאמה, וזאת ללא קשר למטרת הנסיעה. מאחר והם עובדים קרוב יותר לביתם, עובדים במשרות חלקיות נוטים לעשות פחות שימוש ברכבים פרטיים (Boumans and Harms, 2004).

חסמים ויוזמות להתמודדות עימם:

חסם מרכזי המקשה על תכנון ופיתוח תחבורה באופן שיענה על הצרכים השונים של קבוצות חברתיות שונות הוא היעדרם של נתונים סטטיסטיים. דוחות המבוססים על סקרים ואיסוף שיטתי של נתונים הופקו במדינות שונות וכן על ידי ארגון ה-OECD והאיחוד האירופי. דוחות אלה מאפשרים להיטיב ולהבין את ההבדלים בין קבוצות שונות של נשים וגברים בכל הקשור לדפוסי נסיעה, מטרות, תדירות, מרחקים, בעיות נידות, בעיות בנגישות לתעסוקה ושירותים. הבנק העולמי זיהה ארבעה תחומים שבהם סטטיסטיקה על הקשר בין מגדר ותחבורה יהיו שימושיים עבור מתכננים (Duchene, 2011).

- א. מידת הנגישות של נשים וגברים לאמצעים שונים של תחבורה
- ב. עלויות השימוש בתחבורה.
- ג. מאפייני הנסיעה: דרכים, תדירות, מרחק, מטרות הנסיעה
- ד. איכות התחבורה

דפוסי הנסיעה של נשים מושפעים לא רק מתפקידיהן של נשים בחברה המודרנית כאימהות וכמטפלות העיקריות בבני משפחה, אלא מגורמים נוספים ובהם חסמים פיזיים, סביבתיים וטכנולוגיים שמקשים עליהן להשתמש בתחבורה הציבורית. סקרים שונים שנעשו במדינות שונות העלו מספר חסמים:

חסמים פיזיים - הם אותם מחסומים המקשים על נשים להתנייד בקלות רבה ובנוחות בתחבורה ציבורית. בין היתר מדובר במרחק שהן צריכות לעבור כדי להגיע לתחנה הקרובה. ישובים רחוקים הרבה פעמים לא זוכים לתחבורה ציבורית זמינה ליד מקום המגורים. בנוסף לכך זמן ההמתנה שלהן בתחנה יכול להיות ממושך. וכשהן נושאות עימן ילדים קטנים, עגלות ילדים ושקיות קניות בהיעדר מקומות אחסון ובקשיים להעלות ולאחסן כבודה באופן נוח וזמין. באיסלנד חובה לספק

שירותי תחבורה ציבורית ליושבים שחיים בהם 200 תושבים ויותר, שיאפשרו להגיע לאזור עיר הבירה בתוך שלוש שעות וחצי ((Gíslason, 2010). זאת ועוד Transport for London, המפעילה את מערכת התחבורה בלונדון, ערכה מחקר על מנת להבין את ניסיון של הנשים הנוסעות באוטובוסים עם עגלות ילדים. המטרה הייתה לספק מידע והדרכה לחברות המפעילות את קווי האוטובוס ולהטמיע את הנושא בתכנון האוטובוסים עצמם. (Golden, Stephan 2008).

ביטחון אישי – מחקרים מהעולם מצביעים כי נשים נוטות פחות להשתמש בתחבורה הציבורית אחרי החשיכה. תחנות מרוחקות מיושבים באזורים נטושים, באזורים פחות טובים בעיר, חניונים ריקים ועוד משפיעים על קבלת החלטות של נשים על איך ומתי להשתמש בתחבורה ציבורית ((Reid-Howie Associates, 2000 מהנעשה בעולם ניתן ללמוד שכבר משנות ה-1980 מתכנני תחבורה ציבורית הביאו בחשבון את חשיבות הביטחון האישי של הנוסעים ובעיקר של הנוסעות. בטורונטו שבקנדה, הושק בשנות ה-1980 שירות "בין שתי תחנות" - לאחר החשיכה יכולה נוסעת לבקש מהנהג לרדת במקום הנוח לה ולא דווקא בתחנה עצמה. זאת על מנת לקצר את טווח ההליכה שעליה לעשות בין האוטובוס ליעד. השרות אומץ ב-1996 גם במונטריאול ובהמשך גם בערים בבריטניה (Todes et al, 2009). זאת ועוד על מנת להגביר את הביטחון האישי בתחנות ועל מנת ולצמצם פשע ופחד מפשע, בארה"ב וקנדה כמו גם בלונדון מותקנות טלוויזיות במעגל סגור. אמצעים נוספים הם התקנת תאורה מספקת, תגבור הנוכחות של עובדי ביטחון, ונותני שירות בתחנות בשעות הערב והלילה ופעולות להגברת המודעות של עובדי התחנות, נהגים ונוסעים לנושא (TRANSGEN, 2000).

תעריפי הנסיעה – על תעריפי הנסיעה ומבנה התמחור להיות מתאימים לנשים שעורכות בתדירות גבוהה סדרת נסיעות. יתרה מכך, כרטיסים "תקופתיים" בדרך כלל נותנים מענה לעובדים במשרות מלאות בעוד שנשים רבות מועסקות במשרות חלקיות (TRANSGEN, 2000). תעריפי נסיעה גבוהים מידי, או מבנה תעריפים מבוסס נסיעה בודדת, עלולים להוות עול כלכלי ולהפוך לחסם ממשי שעלול למנוע מנשים לחזור למעגל העבודה (Reid-Howie Associates, 2000). בלונדון למשל, על מנת להתמודד עם נושא התעריפים, נקבעו הנחות בתעריפים לעובדים במשרות חלקיות ולבעלי הכנסות נמוכות. זאת לצד נסיעות חינם לבני 60 ומעלה (Golden, Stephan 2008). גם בשוודיה כשליש מאוכלוסיית הנוסעים בתחבורה הציבורית זכאי להנחות בתעריפים מסיבות שונות ויותר נשים מגברים מחזיקות בבעלותן כרטיסים מוזלים. (SIKA, 2007).

שיעורן של הנשים בין המשתמשים באמצעים של תחבורה איטית כמו הליכה ברגל או תחבורה ציבורית גבוהה בהרבה מזה של גברים. באופן מובהק נשים משתמשות הרבה יותר מגברים בתחבורה ציבורית לצורכי הגעה לעבודה (בלומן 2007). כאשר רוצים לבחון את תרומתה של תחבורה ציבורית לשיעור תעסוקת הנשים בפריפריה, יש לבחון לבצע שני סוגים של השוואות;

ראשית יש לבדוק את שיעור תעסוקת הנשים בישובים שבהם עושים השוואה בין נגישות גבוהה לתחבורה ציבורית לבין נגישות נמוכה לתחבורה ציבורית, כשכל שאר המשתנים דומים כמו: גודל אוכלוסייה, דת, מצב סוציו אקונומי וכולי. שנית יש לבדוק ישובים ספציפיים ולבצע השוואה בין שיעור תעסוקת הנשים לפני כניסת התחבורה הציבורית ואחרי. מעבר לכך נבדוק כל גם פרמטרים אחרים כמו: שביעות רצון מהתחבורה הציבורית, מטרות ודפוסי השימוש בתחבורה ציבורית ומרחק הנסיעה מהבית לעבודה.

השוואה בין ישובים עם נגישות גבוהה לתחבורה ציבורית לבין ישובים נגישות נמוכה:

תשתית תחבורה ציבורית יעילה שמתאימה לצורכי התושבים היא משמעותית וחיונית לצמיחה של הכלכלה והגברת שיעורי התעסוקה. לכן, למערכת התחבורה הציבורית יש חשיבות גדולה במיוחד בישובים מוחלשים (טרובולוס 2013). לפיכך יש לבצע השוואה בין ישובים ערביים שנחשבים יותר מוחלשים לבין ישובים יהודים שנחשבים פחות מוחלשים מבחינה סוציו-אקונומי. בטבלה 1 נעשתה השוואה מספר ישובים בדרום. בדיקת התחבורה הציבורית נעשתה על פי מספר יציאות של אוטובוסים מהישובים לבאר שבע שנחשב למרכז תעסוקתי העיקרי. מניית הקווים דגמה את מספר הקווים היוצאים מהעיריות והישובים בין השעות 7:00-9:00 בבוקר מתוך הנחה שאלו שעות היציאה לעבודה. הקווים שנבדקו הם אלו שנכנסים לתוך היישובים בלבד. קווים בינעירוניים, שאוספים נוסעים בתחנת אוטובוס בצומת שסמוכה לישוב, אינם חושבו, שכן על מנת להגיע לתחנות אלו נדרשים התושבים לערוך נסיעה נוספת אל התחנה, כך שהקווים האלו אינם משרתים את התושבים באופן יעיל.

מההשוואה בטבלה 2 ניתן לראות שבישובים היהודים תדירות יציאות האוטובוסים גבוהה באופן מובהק מהישובים הערבים. זאת ועוד ניתן לראות שיחס תושבים לאוטובוס הוא הרבה יותר נמוך בישובים היהודים. התוצאה עומדת הסתירה עם העובדה שהצורך של תשתית תחבורה ציבורית יעילה בישובים מוחלשים היא חשובה לא פחות, ואף יותר מבישובים חזקים סוציו-אקונומיים. ברהט לדוגמא יש את אותו מספר נסיעות אוטובוסים כמו בעומר, אולם אוכלוסיית עומר קטנה פי 7.5 מרהט ולכן היחס תושבים לאוטובוס ברהט גבוה כל כך.

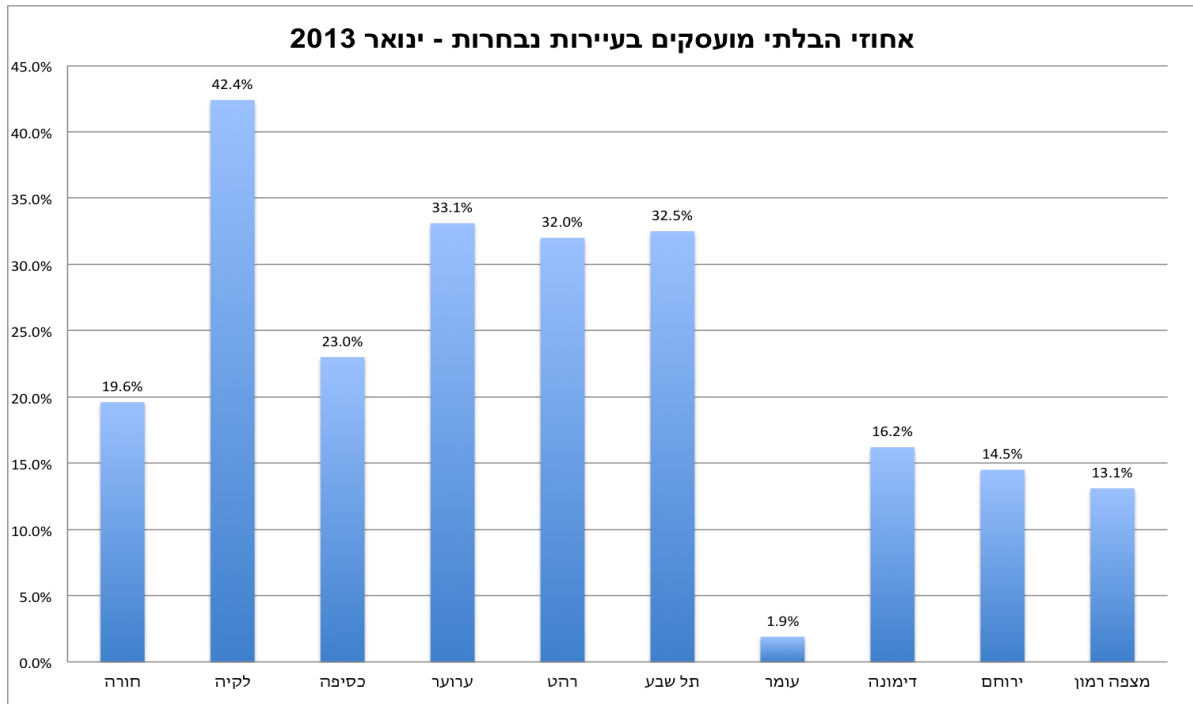
טבלה 2: קווי אוטובוס לפי ישוב ואוכלוסייה (מודיעין תחבורה ציבורית ישראל מרץ 2013)

שם בישוב	מספר תושבים	מספר יציאות של אוטובוסים	יחס תושבים לאוטובוס	אוכלוסייה
ערוער	13600	4	3400	ערבית
חורה	17000	4	4250	ערבית
לקיה	9600	3	3200	ערבית
כסיפה	17200	4	4300	ערבית
תל שבע	16400	4	4100	ערבית
רהט	54000	7	7714	ערבית
עומר	7100	7	1014	יהודית
דימונה	32400	16	2025	יהודית
ירוחם	8330	6	1388	יהודית
מצפה רמון	4900	4	1225	יהודית

בגרף 1 מוצג שיעור הבלתי מועסקים הכללי ביחס לאוכלוסייה באותם עיירות נבחרות מטבלה 1. שיעור בלתי מועסקים מוגדרים ככאלה שרוצים לעבוד אך אינם עובדים, למרות שחיפשו עבודה בחודש האחרון והיו זמינים לה (הלמ"ס). _____

חשוב לציין ששיעור הבלתי מועסקים של הנשים מכלל אוכלוסיית הנשים הוא גבוהה יותר, אולם הנתונים בגרף מציגים באופן מספק ומובהק יש קשר בין התחבורה הציבורית לשיעור הבלתי מועסקים. ניתן לראות שיש הבדל גורף בין שיעור התעסוקה של ישובים יהודים לבין הישובים הערבים. כשנכנסים לרזולוציה אפשר לראות שבישובים היהודים דירוג הישובים לפי יחס תושבים לאוטובוס הוא שווה בדיוק לדירוג היישובים לפי שיעור הבלתי מועסקים, כאשר עומר מדורגת ראשון ודימונה מדורגת אחרונה. אולם כשמסתכלים רק על הישובים הערבים הקשר קצת פחות ברור, אך עדיין ניתן לראות שחורה כסיפה ורהט מדורגים באופן מקביל כאשר חורה מדורגת הכי גבוה ורהט הכי נמוך.

גרף 1: (משרד התעסוקה ינואר 2013)



שיעור תעסוקת הנשים בישובים ספציפיים לפני ואחרי כניסת התחבורה הציבורית:

נגישות למקומות עבודה נמדדות בשני היבטים עיקריים; הראשונה היא ביקוש לכוח עבודה ע"י עסקים שבתוכם גם היבטים של שכר ותנאים, והשנייה היא המרחק (בזמן) של מקומות עבודה ממקום המגורים. אנו נתמקד בעיקר בישובים מהמגזר הערבי. הסיבה לכך היא שבהרבה ישובים ערביים כניסת התחבורה הציבורית התבצעה בשלב די מאוחר בהשוואה לישובים אחרים בארץ. העובדה הזאת תאפשר לבדוק את השפעת התחבורה הציבורית על התעסוקה באופן מדויק יותר, שכן הביקוש לתעסוקה בפריפריה צמח באופן משמעותי בשנים האחרונות. נפתחו מפעלים ומרכזים מסחריים בקרבת ישובים פריפריאליים בעקבות עידוד הממשלה להקמת עסקים באזורים אלו תוך הקלות מס והטבות.

הספרות זיהתה מספר חסמים המקשים על יצירתן של נשים ערביות לשוק העבודה, כשאחד מהם הוא גורם הניידות. כלומר תחבורה בכלל ותחבורה ציבורית בפרט (הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, דרוזי וצ'רקסי 2011). במציאות ישנם מספר חסמים שמעכבים את יציאתן של נשים ערביות לעבוד, ושינוי של אחד מהם לא מבטיח שיוביל בעצמו לשיפור ניכר בשיעור התעסוקה. אולם שינויים מצטברים בכמה תחומים בוודאי יוכלו לעשות את השינוי(שרון מלכי 2011).

לפי הנתונים בטבלה 3 לא מסתמן קשר ברור בין כניסת התחבורה הציבורית לישובים לבין עליית שיעור התעסוקה של הנשים. בסכנין, רהט ושפרעם גדלו מספר המועסקות, אולם ניתן לשייך

זאת למגמה רחבה של גידול בתעסוקה אצל נשים ערביות בשנים בעשורים האחרונים (פיכטלברג 2004).

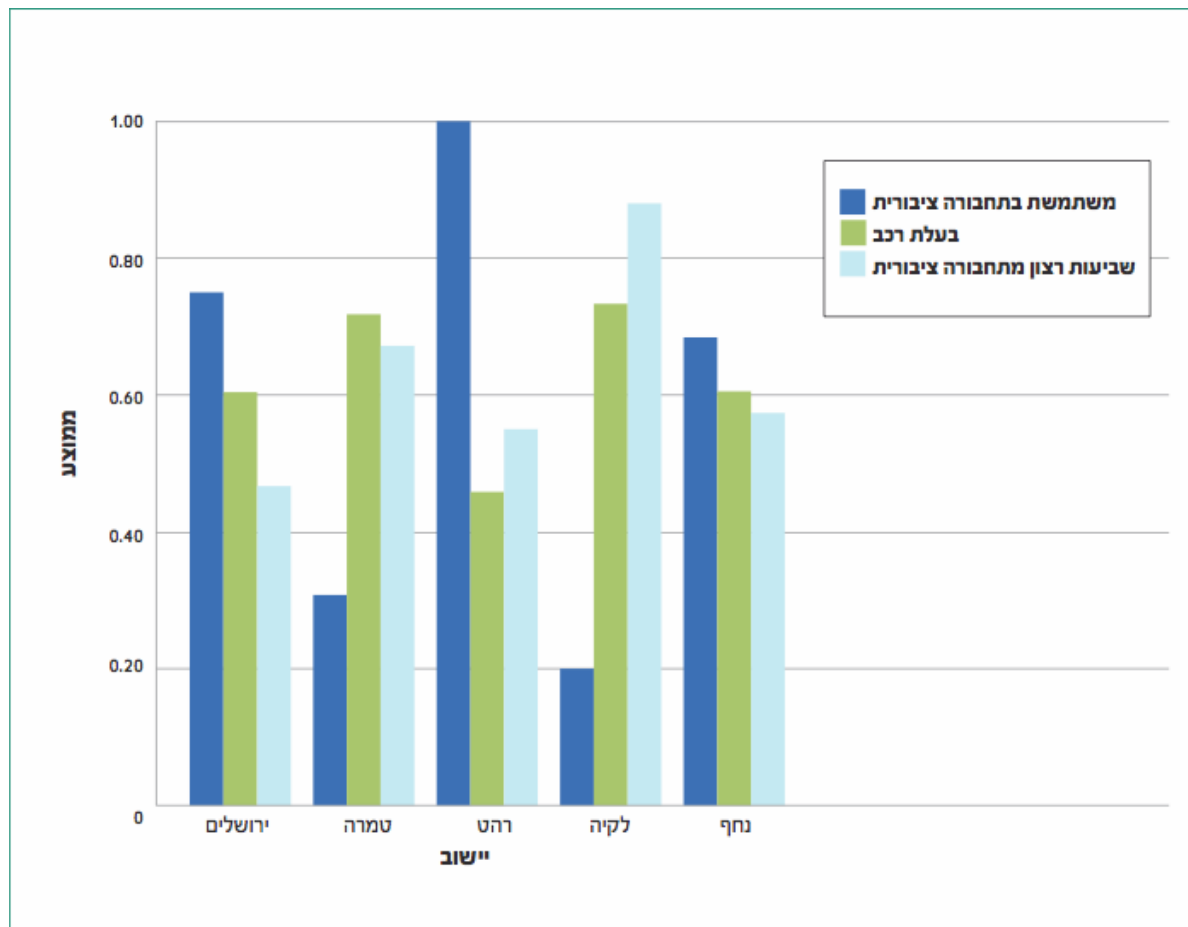
טבלה 3: נתוני תחבורה ציבורית ותעסוקת נשים ערביות (שרון מלכי 2011)

שם היישוב	השנה שהוכנסה תחבורה ציבורית ליישוב	צורת היישוב	מספר תושבים (באלפים)	צפיפות אוכלוסייה (לקמ"ר)	רמת מיטע	דת עיקרית	רמה חברתית כלכלית	אחוד נשים המועסקות בכוח העבודה האזרחי השנתי - מפקד 1983	אחוד נשים המועסקות בכוח העבודה האזרחי השנתי - מפקד 1995	אחוד נשים המועסקות בכוח העבודה האזרחי השנתי - מפקד 2008
טמרה	1970	עירייה	27.9	958.4	20.15	אסלאם	3	4.5	9.9	7.8
לקיה	-2010	מועצה מקומית	9.2	1612.4	11.59	אסלאם	1	-	-	7.7
מזרח ירושלים	2004	עירייה	267	-	17.15*	אסלאם	4*	-	-	12.3
נחף	2006	מועצה מקומית	10.5	1722.1	15.5	אסלאם	2	5.3	8.9	8.8
סכ'נין	1970	עירייה	25.6	2548.8	21.56	אסלאם	2	2.9	6	7.8
רהט	2009	עירייה	50	2550.3	10.89	אסלאם	1		6.2	13.4
שפרעם	1970	עירייה	34.9	1811.5	23.11	אסלאם	3	8.7	9.8	11.1

שביעות רצון ושימוש בתחבורה ציבורית:

שביעות רצון משירות כלשהו יכולה לנבא את מידת השימוש בו. במסגרת המחקר של מכון מילקין התבקשו נשים לדווח על מידת שביעות רצון מהתחבורה הציבורית באופן כללי. בגרף 2 ניתן לראות את תוצאות הסקר, ובו שביעות הרצון מהתחבורה ציבורית נמצאת ביחס הפוך לשימוש בה. כלומר נשים שמשתמשות יותר בתחבורה ציבורית, רמת שביעות הרצון שלהן יותר נמוכה. ניתן להסביר זאת בכל שלנשים שמשתמשות בתדירות גבוהה בתחבורה ציבורית יש היכרות טובה יותר עם השירות, ולכן הן ביקורתיות ורגישות יותר לרמת האיכות. ראוי לציין שלא ניכרו הבדלים בשביעות הרצון בין נשים עובדות לבין נשים שאינן עובדות (שרון מלכי 2011).

גרף 2: שביעות רצון מתחבורה ציבורית (שרון מלכי 2011)



מטרות ודפוסי השימוש בתחבורה ציבורית:

לפי המחקר של מכון מילקין מתגלה שהשימוש בתחבורה ציבורית, בקרב נשים עובדות, הוא לצורך נסיעה לעבודה (טבלה 4). נתון זה מתאים עם הספרות, המצביעה על נסיעה לעבודה, כ"נסיעה קשיחה", קרי נסיעה המתבצעת לרוב מידי יום (בלומן 2007). בקרב נשים שאינן עובדות 22% מהן משתמשות בתחבורה ציבורית לצורכי חיפוש עבודה, נתון גבוהה שמראה שככל שתשתית התחבורה הציבורית תהיה יותר טובה נשים יוכלו לחפש מקומות עבודה גם במקומות מרוחקים יותר. המשמעות היא שהן יהיו חשופות ליותר היצע של משרות והסיכוי שיעסיקו אותן יגדל.

טבלה 4: מטרות השימוש בתחבורה ציבורית בקרב נשים עובדות ולא עובדות (שרון מלכי 2011)

מטרות	נשים שאינן עובדות	נשים עובדות	סך הכול
לעבודה	0	18	19
שכיחויות			
אחוזים	0	60	
לאיסוף ילדים	10	3	13
שכיחויות			
אחוזים	15.87	10	
לסידורים	50	14	64
שכיחויות			
אחוזים	79.37	46.67	
לביקור משפחה וחברים	27	7	34
שכיחויות			
אחוזים	42.86	23.33	
לחיפוש עבודה	14	0	14
שכיחויות			
אחוזים	22.22	0	
למטרות אחרות	3	2	5
שכיחויות			
אחוזים	4.76	6.67	
סך הכול	63	30	93

מרחק הנסיעה של נשים בין הבית לעבודה:

דפוסי הנסיעה של נשים והשימושים שהן עושות באמצעי התחבורה שונה משל גברים. השוני נובע מאי שוויון מגדרי בתוך הבית ובשוק העבודה. מחקרים רבים מייחסים את ההבדלים בדפוסי הנסיעה בין נשים וגברים לחלוקת התפקידים שממלאים גברים ונשים בחברה. דפוסי התעסוקה של נשים וגברים שונים בכך שנשים עובדות יותר במשרות חלקיות ובמשרות שקרובות לבית. הסיבה לכך היא שלנשים יש "משמרת כפולה" - עבודה וטיפול בילדים (יעל חסון ומריאנה פולבוי, 2011). בטבלה 4 אפשר לראות שנשים עוסקות בעיקר במקצועות של חינוך, ושירותים המצביע על תעסוקה שהיא יותר קרובה לבית. זאת ועוד אפשר לראות שאצל נשים ערביות המגמה של עבודות קרובות לבית היא יותר גבוהה, שכן 42.5 אחוזים מהן עובדות בחינוך.

בהסתכלות על דפוסי הנסיעה של נשים מבחינים בחשיבות הקצאת המשאבים לתחבורה בתוך הפריפריה, בין ישובים לישובים בפריפריה ולא רק בין הפריפריה לערים הגדולות.

טבלה 4: מועסקות ערביות ויהודיות בין השנים 18-68 לפי ענף כלכלי באלפים ואחוזים (הלמ"ס)

ענף כלכלי	ערביות		יהודיות	
	אלפים	אחוזים	אלפים	אחוזים
סך הכול	65.4	100	1063.8	100
חקלאות ותעשייה	3.7	5.3	104.2	9.8
בינוי חשמל מים ותחבורה	1.3	2.0	58.4	5.6
מסחר ואירוח	9.1	14.1	167.2	15.7
בנקאות ושירותים עסקיים	6.1	9.3	184.4	17.3
מינהל ציבורי	2.3	3.5	48.9	4.6
חינוך	27.8	42.5	218.5	20.5
שירותי בריאות	11.6	17.7	180.2	16.9
שירותים קהילתיים	3.3	5.1	93.9	8.5
אחרים	0.1	0.2	8.2	0.7

המלצות:

הפעלת תחבורה ציבורית נגזרת מהזכות הבסיסית של תנועה, שעל המדינה לספק לתושביה. התחבורה הציבורית פועלת באופן היעיל ביותר בישובים שבהם צפיפות האוכלוסין היא הגבוהה ביותר. אולם ככל שמתרחקים לפריפריה לישובים יותר קטנים תשתית התחבורה הציבורית יורדת ופועלת באופן פחות יעיל. זאת ועוד כשמסתכלים על ישובים מהמגזר הערבי ניתן לראות שהמצב עוד יותר רע מאשר ישובים יהודים דומים. כל אלו משפיעים על במיוחד תעסוקת הנשים שכן הן בדרך כלל משתמשות יותר מגברים בתחבורה הציבורית לצורכי תעסוקה. העבודה בחנה את הנושא וגיבשה את ההמלצות הבאות:

- **המשך פיתוח התחבורה הציבורית בישובים פריפריאליים ונגשתם למטרופוליניים**

בשנים האחרונות חל שיפור בתחבורה הציבורית בפריפריה. רכבת ישראל התפתחה משמעותית בסוף שנות ה-90 וחיברה בין ערים בישראל מצפון לדרום. בנוסף לכך גם מערך האוטובוסים גדל ונוספו קווים להרבה ישובים בפריפריה. ראוי לציין שנוספו גם הרבה קווים לישובים מוחלשים מבחינה כלכלית ולישובים מהמגזר הערבי. אפשר לראות שישנם ישובים שנחשפו לתחבורה ציבורית רק בשנים האחרונות.

- **שיפור ופיתוח התחבורה הציבורית בישובים מוחלשים כלכלית**

ניתן לראות שדווקא בישובים מוחלשים כלכלית תשתית התחבורה הציבורית פחות טובה מיישובים חזקים מבחינה כלכלית. המצב עומד בסתירה עם העובדה שדווקא אוכלוסייה מוחלשת זקוקה יותר לשירותי הסעת המונים, מכיוון שלמשקי הבית בישובים אלו יש רכב פרטי אחד שמשמש את הגבר במקרה הטוב. אולם לנשים במשקי הבית בישובים אלו נותר להשתמש רק בתחבורה ציבורית. כאמור הצורך בתחבורה ציבורית בישובים מוחלשים הוא גבוה, ולכן יש להגדיל את התשתית וכמות הקווים בישובים אלו כדי להגדיל את ניידות הנשים ונגישותן למקומות עבודה.

- **שיפור ופיתוח התחבורה הציבורית בתוך הפריפריה**

בהסתכלות על דפוסי השימוש של נשים באמצעי תחבורה ציבורית מבחינים שרוב הנסיעות מתרחשות למרחקים קצרים. כאשר מדברים על ישוב בפריפריה רוב הנסיעות יתרחשו בתוך הישוב ובסביבתו, לישובים סמוכים. הסיבה לכך היא שנשים לוקחות תפקיד יותר משמעותי מגברים בטיפול משק הבית. התוצאה שהן עובדות במשרות שקרובות למקום המגורים, ובמשרות חלקיות. לפיכך בתכנון תשתית התחבורה הציבורית בפריפריה צריך לעשות הבדלה בין דפוסי הנסיעות של גברים לבין של נשים, והתאמה של התשתיות לדפוסי הנסיעות השונים.

● פיתוח סטטיסטיקה ומחקרים בנושא של השפעת התחבורה הציבורית על נשים
על מנת לאמוד את ההשפעות של התחבורה הציבורית על תעסוקת הנשים ולהבינו יותר לעומק יש
צורך במאגר יותר גדול של נתונים ומידע סטטיסטי. מידע שבלהתבסס עליו יהיה אפשר לפתח
מערכת תחבורה שוויונית בין המינים. לפיכך יש לדרוש מהלמ"ס לבצע סקרים ארציים תוך התייעצות
עם מומחיות למגדר מכמה קבוצות אוכלוסייה.

ביבליוגרפיה.

- אלמגור, ל.ל. (2008). תעסוקת נשים במגזר הערבי. מרכז המחקר והמידע של הכנסת.
- אלבז, י. (2012). יעדים לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים. מתוך הרצאה בכנס יום תחבורה ציבורית, משרד התחבורה. אוחר ב 28 ביוני, 2013.
- www.transportation.org.il <פרסומים > יום תחבורה ציבורית 2012 - יעדים לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים
- בלומן, א., (2007). תחבורה, חברה ומגדר: הנסיעה לעבודה. בתוך: פורום נשים לתקציב הוגן הוצג בפני הוועדה לרפורמה בתחבורה הציבורית במשרד התחבורה, משרד התחבורה תל אביב.
- גיאוקרטוגרפיה. 2010. מחקר מעקב בנושא שימוש בתחבורה ציבורית אוחר ב 27 ביוני, 2013. מתוך עמותת אור ירוק- <http://www.slideshare.net/OrYarok/1103-public-transportation-poll-in-israel>
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, סקרי כוח אדם. דיווח של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. נדלה מ- <http://www.cbs.gov.il/reader>
- הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הדרוז, ג'רקסי וערבי. אוחר ב 28 ביוני, 2013. מתוך <http://www.pmo.gov.il/BRANCHESANDUNITS/HAMIGZAR/Pages/default.asp>
- יגודה. ע. ומזרחי. ש. (2011). ביצועי המגזר הציבורי בישראל: ניתוח עמדות אזרחים וערכת מצב לאומית. בית הספר למדעי המדינה, אוניברסיטת חיפה. נייר עבודה מספר 11.
- טל, ר., פארן, ל. וקינן. ת. (2013). מקדמים תחבורה בת קיימא: המדריך לרשויות המקומיות. תחבורה היום ומחר מהדורה ראשונה.
- טרובולוס, א., (2013). נגישות וזמינות שירותים ממשלתיים, עסקיים וציבוריים בישובים הערביים, ואפליה מבנית כנגד מועסקים ערבים במשרדי משלה בנגב. אוחר ב 25 ביוני, 2013 מתוך <http://www.dukium.org/heb/wp-content/uploads/2012/03/Racism20131.pdf>
- טרנר, ק. (2012). מדיניות תחבורה הלכה למעשה. מתוך הרצאה ביום העיון של תחבורה היום ומחר. אוחר ב 27 ביוני, 2013. מתוך www.transportation.org.il < אירועים > יום עיון: מדיניות תחבורה הלכה למעשה.
- מודיעין תחבורה ציבורית ישראל, 2013. מתוך <http://www.bus.co.il/otobusim/Front2007/homepage.asp?Design=2007>
- מזרחי. ש. (2013). סוגיות מרכזיות בתחומי עבודת הוועדה לקידום מעמד האישה. מרכז המידע והמחקר של הכנסת.
- מכון גיאוקרטוגרפיה עבור עמותת אור ירוק. "מחקר מעקב בנושא שימוש בתחבורה ציבורית", יולי 2010.

- מלכי, ש. (2011). מקומה של התחבורה הציבורית בכניסתן של נשים מהאוכלוסיה הערבית בישראל למעגל העבודה, *מכון מילקן*. נדלה ב-26 ביוני, 2013.
http://www.mifellows.org/research/HEB_F/45-HB-F.pdf מתוך
 משרד התחבורה, מדינת ישראל. היבטוריה של שינוי התחבורה הציבורית בישראל. אוחר ב-29 ביוני, 2013 מתוך
[http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content
 Itemid=116&catid=7:pub-trn-il-c&trn-il-a3](http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&id=504:pub-&view=article&Itemid=116&catid=7:pub-trn-il-c&trn-il-a3)
 משרד התעסוקה, נתוני העסקה 2013, אוחר ב-26 ביוני, 2013 מתוך
<http://www.taasuka.gov.il/Taasuka/Employment+Statics/2013/january2013.htm>
 רונן. י. (2013). השקעות בתחבורה ציבורית בישראל ובעולם. *מרכז מידע והמחקר של כנסת*.
- Blumenberg, E. (2008). Immigrants and transport barriers to employment: The case of Southeast Asian welfare recipients in California. *Transport Policy*, 15, (1), 33-42.
- Boumans, A., & Harms, L. (2005). Part-Time Employment and Travel Patterns of Women in the Netherlands. *Research on Women's Issues in Transportation*, 113.
- Cervero, R., Sandoval, O., & Landis, J. (2002). Transportation as a Stimulus of Welfare-to-Work Private versus Public Mobility. *Journal of Planning Education and Research*, 22, (1), 50-63.
- Duchène, C. (2011). *Gender and transport. International Transport Forum Discussion Paper*.
- Elias, W., & Newmark, G. L., (2008). Gender and Travel in the Arab World: Lessons from Two Communities. *Israel Annual Meeting of the Transportation Research Board*.
- Golden, S., (2008). Gender Mainstreaming in Transport for London. *Transport for London*.
- Kalter, M. J. O., Harms, L., & Jorritsma, P. (2011). *Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands. Women's Issues in Transportation*, 179.
- Nobis, C., & Lenz, B. (2005). *Gender Differences in Travel Patterns. Research on Women's Issues in Transportation*, 114.
- Reid-Howie Associates (2000). Women and Transport: Moving Forward. *The Scottish Executive Central Research Unit*.

- Sanchez, T. W., Shen, Q., & Peng, Z. R. (2004). Transit mobility, jobs access and low-income labour participation in US metropolitan areas. *Urban Studies*, 41(7), 1313-1331.
- Sika, Swedish Institute for Transport and Communications Analysis 2005 –2006. retrieved june 26, 2013. from <http://eurift.eu/index.php/page/SIKA-Swedish-Institute-for-Transport-and-Communicatio-2007-12-04>
- Todes, A., Malaza, N., & Williamson, A. (2008, November). Good practice in planning with gender in the Commonwealth. *Paper for the Commonwealth Association of Planners, presented at the World Urban Forum, Nanjing.*
- Wachs, M. (1998). The Automobile and Gender. *Women's Travel Issues: Proceedings from the.*