

מקומה של התחבורה הציבורית בכניסתן של נשים מהאוכלוסייה הערבית בישראל למעגל העבודה

שרון מלכי

עמיתת קורת – מכון מילקן

תודות

מחקר זה הסתייע בעזרתם של נשים וגברים רבים שלהם אני מודה מעומק לבי. בראש ובראשונה אני מודה לצוות תוכנית העמיתים של קורת-מכון מילקן, שאפשר את קיומו של המחקר ואת התקופה המרתקת שהייתה לי באגף לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה. ברצוני להודות במיוחד לד"ר ורד בלאס על הנחייתה המעולה של המחקר. תודה מקרב לב לכל הנשים שלקחו חלק במחקר ולאנשים שסייעו לי רבות בהפצת השאלונים: מר עדאל חטיב, ד"ר נוזהה אלהוזייל, גברת סנאא זרייק סלאח, גברת נדיה איסמעיל, גברת ספאא אליאן, מר נעים עוויסאת, גברת סוסאן תומא שוקחה ומר מחמוד נאסר. תודה לאלה ולסטרה על תרגום התשובות בשאלונים, ולאמיר שלו על הסיוע בעיבוד נתוני השיפורים בתחבורה הציבורית. תודה גדולה לאנשים היקרים שסייעו לי בעיבודים הסטטיסטיים: כרמל בלאנק, איל בר חיים, שירי חפר וארז מאראנץ. לבסוף, אני רוצה להודות לאנשי האגף לתחבורה ציבורית, ובמיוחד למר יהודה אלבז ולמר דרור גנון, שהייתה לי הזכות לעבוד עמם על נושאים שבלבי.

על אודות תוכנית עמיתי קורת-מכון מילקן

תוכנית עמיתי קורת-מכון מילקן מקדמת את הצמיחה הכלכלית בישראל באמצעות התמקדות בפתרונות חדשניים, מבוססי שוק, לבעיות מתמשכות בתחומים חברתיים, כלכליים וסביבתיים. התוכנית מתמקדת באיתור פתרונות גלובליים והתאמתם למציאות הישראלית ובבניית ממשקים חיוניים המחברים בין משאבים ממשלתיים, פילנתרופיים ועסקיים, לטובת צמיחה ופיתוח לאומי בר-קיימא.

התוכנית מעניקה מלגות שנתיות לסטודנטים ישראלים מצטיינים, בוגרי מוסדות להשכלה גבוהה בארץ ובעולם, המתמחים במוקדי קבלת החלטות הלאומיים ומסייעים בפיתוח פתרונות באמצעות מחקר והתמחות. היקף הפעילות של עמיתי התוכנית הוא מקסימלי – התמחות, הכשרה ומחקר במשך חמישה ימים בשבוע.

במשך שנת התמחותם עוסקים עמיתי קורת-מכון מילקן במחקר המדיניות במשרדי הממשלה וברשויות שלטוניות אחרות, ומסייעים למקבלי החלטות ולמעצבי המדיניות בחקר ההיבטים השונים של סוגיות כלכליות, סביבתיות וחברתיות.

בנוסף עורכים העמיתים מחקר מדיניות עצמאי, שמטרתו לזהות חסמים לתעסוקה ולצמיחה בישראל ולאתר פתרונות אפשריים. מחקרי העמיתים מתבצעים בהדרכת צוות אקדמאי ומקצועי מנוסה ותומכים במחוקקים וברגולטורים, המעצבים את המציאות הכלכלית, החברתית והסביבתית בישראל.

במהלך השנה מוענקת לעמיתים הכשרה אינטנסיבית במדיניות כלכלית, בממשל ובשיטות מחקר. במסגרת מפגשי ההכשרה השבועיים רוכשים העמיתים כלים מקצועיים לכתבת תזכירים, מצגות וניירות מדיניות, וכן כלי ניהול, שיווק ותקשורת. בנוסף נפגשים העמיתים עם בכירים במשק ובממשל ועם אנשי אקדמיה מהשורה הראשונה בישראל ובעולם. בסמסטר הראשון משתתפים העמיתים בקורס המתמקד בחידושים פיננסיים, במסגרת בית הספר למנהל עסקים באוניברסיטה העברית בירושלים. הקורס מקנה שלוש נקודות זכות אקדמיות, ומלמד אותן פרופ' גלן יאגו, מנהל המרכז הישראלי של מכון מילקן ומנהל קבוצת המחקר במימון מכון מילקן בקליפורניה.

את בוגרי התוכנית ניתן למצוא בתפקידים בכירים במגזר הפרטי, כמרצים באקדמיה, במגזר הציבורי וכיועצים לשרים ולמשרדי הממשלה. ישנם בוגרים שנקלטו במשרדי הממשלה, ואחרים המשיכו ללימודים גבוהים באוניברסיטאות מובילות בישראל, בארצות הברית ובבריטניה.

תוכנית עמיתי קורת-מכון מילקן היא לא פוליטית ולא מפלגתית, ואינה מקדמת קו פוליטי או אידאולוגי. התוכנית ממומנת על ידי קרן קורת וקרנות פילנתרופיות מובילות בארצות הברית ובישראל, ומנוהלת על ידי מכון מילקן.


למידע נוסף על אודות התוכנית: www.kmifellows.org



מקומה של התחבורה הציבורית בכניסתן של נשים מהאוכלוסייה הערבית בישראל למעגל העבודה

שרון מלכי

עמיתת קורת – מכון מילקן



תוכן עניינים

1 תקציר מנהלים..... 1

1..... מבוא

1..... רקע תאורטי

1..... מדיניות נוכחית

2..... מתודולוגיה ותיאור המדגם

2..... ממצאים ודין

3..... המלצות

4..... סיכום

6 1. מבוא..... 6

8 2. רקע..... 8

8..... 2.1 רקע תאורטי

10..... 2.2 מדיניות נוכחית

13 3. מתודולוגיה ותיאור המדגם..... 13

19 4. ממצאים ודין..... 19

20..... 4.1 מרחק הנסיעה בין הבית לעבודה

23..... 4.2 אמצעי הגעה לעבודה

24..... 4.3 שביעות רצון ושימוש בתחבורה ציבורית

25..... 4.4 מידע כחסם לשימוש בתחבורה ציבורית

27..... 4.5 מטרות השימוש ודפוסי השימוש בתחבורה ציבורית

29..... 4.6 בעלות על רכב

30..... 4.7 אי-תעסוקה - תוצאה של מבנה או תרבות

33..... 4.8 קשר בין תעסוקה ותחבורה ציבורית

35 5. המלצות..... 35

35..... 5.1 המשך פיתוח מערך התחבורה הציבורית ותיאום בין-משרדי

35..... 5.2 הנגשת בעלות על רכב פרטי

36..... 5.3 הסעות קהילתיות

36..... 5.4 פיתוח

36..... 5.5 שירות לפי דרישה

37..... 5.6 מידע

37..... 5.7 סקרי תעסוקה וסקרי נסיעות

38..... 6. סיכום

39..... נספחים

39..... נספח 1: שאלון על שימוש בתחבורה לנשים שאינן עובדות

44..... נספח 2: שאלון על שימוש בתחבורה לנשים עובדות

51..... נספח 3: המשתנים המשפיעים על הכניסה לעבודה

51..... נספח 4: משתנים המשפיעים על השימוש בתחבורה ציבורית

52..... ביבליוגרפיה

תקציר מנהלים

מבוא

האוכלוסייה הערבית בישראל משתייכת ברובה לאשכולות סוציו-אקונומיים נמוכים והיא בעלת רמת מינוע נמוכה. שיעורי אי-התעסוקה בקרב האוכלוסייה הערבית בישראל הם גבוהים, ואצל נשים ערביות גבוהים במיוחד ועומדים על 76%. למצב זה השלכות כלכליות וחברתיות על הנשים עצמן ועל כלל המשק. מחקר זה בודק כיצד ישפיע שיפור התחבורה הציבורית על סיכויי הכניסה של נשים ערביות בישראל לשוק העבודה.

רקע תאורטי

ישנם שני הסברים עיקריים לשיעורי התעסוקה הנמוכים בקרב נשים ערביות בארץ. לפי הסבר אחד, שיעור ההשתתפות הנמוך של נשים ערביות בשוק העבודה נובע מטעמי מסורת, קרי בן הזוג והמשפחה מתנגדים ליציאת הנשים לעבודה מחוץ לבית ולקהילה, בשל מחויבותן לבית ולמשפחה (בירומי-קנפדלפת, 2002). לפי ההסבר האחר, נשים ערביות מעוניינות לצאת לשוק העבודה, ומה שמונע מרבות מהן לעשות כן הם חסמים מבניים כגון מצאי מוגבל של מקומות תעסוקה, היעדר חינוך והכשרה, מספר מצומצם של מסגרות לטיפול בילדים כגון משפחתונים וצהרונים, היכרות נמוכה עם שוק העבודה, תשלום שכר שלא כחוק ורמת שירות נמוכה של ניידות בכלל וניידות באמצעות תחבורה ציבורית בפרט (בירומי-קנפדלפת, 2002; שתיי, 2008; הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי הדרוזי והצ'רקסי, 2011).

אחד החסמים המבניים 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 (Cervero, Sandoval et al., 2002; Sanchez, Shen et al., 2004; Blumenberg, 2008). אחת הסיבות לכך היא אופי הנסיעות של אוכלוסיות אלו בין פרבר לפרבר, שם התחבורה הציבורית – העובדת במיטבה באזורים צפופים – אינה יעילה. ביישובים ערבים רבים בארץ זהו המצב, ומחקר זה בוחן בין היתר את הרלוונטיות של תאוריית אי-ההתאמה המרחבית להסבר שיעורי התעסוקה הנמוכים בקרב נשים ערביות בארץ.

מדיניות נוכחית

שיעורי התעסוקה הנמוכים המאפיינים את אוכלוסיית הנשים הערביות בארץ הם רק מבע אחד של המצב החברתי-הכלכלי של האוכלוסייה הערבית בישראל (OECD, 18.3.2010). אחד הצעדים שהמדינה נקטה בשנים האחרונות, במטרה לצמצם את הפערים בין האוכלוסייה הערבית ובין האוכלוסייה הכללית בישראל, הוא הקמת הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, הדרוזי והצ'רקסי.

שיעורי התעסוקה הנמוכים באוכלוסייה הערבית בכלל, ובקרב נשים בפרט, הם תוצאה של כמה גורמים, ועל כן העלאת שיעור התעסוקה תלויה אף היא בכמה גורמים. דוגמה לשינוי מרובה גורמים ניתן לראות בהחלטת ממשלה 1539 לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, שהיא החלטת הממשלה הראשונה שהרשות לפיתוח כלכלי אחראית על יישומה. במסגרתה צפויים שיפורים ב-13 יישובים ערבים בתחומי תחבורה ציבורית, הכשרות מקצועיות, ציפוף בנייה, פיתוח תשתיות תעסוקתיות

והגברת הביטחון האישי ביישובים (הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, 5.3.2010). הרשות לפיתוח כלכלי מקדמת גם שורה של תוכניות נוספות, ביניהן הקמת קרן הלוואות וקרן השקעות למגזר הערבי, שילוב יישובים ערבים באזורי תעשייה מרחביים, קידום תעסוקת אקדמאים ועוד.

מתודולוגיה ותיאור המדגם

המחקר בוצע באמצעות סקר שכלל שני סוגי שאלונים בשפה הערבית – לנשים עובדות ולנשים שאינן עובדות. השאלונים הופצו בקרב נשים ביישובים הבאים: טמרה, מזרח ירושלים, שעב, רהט, לקיה, כפר יאסיף, שפרעם, נחף, סכנין ועראבה. 200 שאלונים התקבלו חזרה ושיעור השבת השאלונים עומד על כ-57%. ניתוח הנתונים בחן את הקשר שבין תעסוקה ושימוש בתחבורה ציבורית. כן נערכו ניתוחים שהצליבו בין משתנים שונים ובחנו את אופן התפלגותם (Cross Tables). מרבית הנשים שהשתתפו במחקר היו בעשורים המרכזיים של גיל העבודה 25–34 ו-35–44. רובן נשואות, מרביתן סיימו תיכון ללא תעודת בגרות או סיימו תיכון עם תעודת בגרות, ליותר ממחצית הנשים במדגם יש עד שלושה ילדים, ויותר ממחצית הנשאלות משתמשות בתחבורה ציבורית.

ממצאים ודין

להלן סיכום העניינים העיקריים שעלו בהתייחסות לסוגיות הקשורות לתחבורה ולעבודה:

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.

מרחק הנסיעה בין הבית לעבודה – הנשים המועסקות עובדות בקרבת הבית. מרבית הנשאלות העובדות עובדות קרוב מאוד לבית, במרחק של 15–30 דקות. מיעוטן עובדות במקום הרחוק מן הבית 45 דקות ויותר, מרביתן של אלה מירושלים. סביר להניח שמצב זה נובע בין היתר ממחויבותן של הנשים לדאגה לביתן ויושביו.

אמצעי הגעה לעבודה – את המרחק למקום העבודה גומעות מרבית הנשים ברכב פרטי (כ-49%) או בטרמפ המבוסס על השימוש ברכב פרטי (כ-11%). כרבע מהן משתמשות בתחבורה ציבורית להגעה לעבודה (21% באוטובוסים וכ-3% במוניות שירות), והיתר מגיעות לעבודה ברגל או בהסעה. השימוש הנרחב ברכב פרטי יכול לנבוע מכמה סיבות: רמת שירות נמוכה של התחבורה הציבורית, יישוב המתאפיין בפזורה אוכלוסייה, והמגמה הכלל עולמית של הגדלת רמות המינוע והשימוש ברכב פרטי.

מידע כחסם לשימוש בתחבורה ציבורית – המידע על פעילות האוטובוסים, המפורסם על ידי משרד התחבורה באינטרנט ובטלפון, אינו זמין כיום בשפה הערבית. מהמחקר עולה שנשים ערביות מעטות משתמשות באינטרנט כאמצעי לקבלת מידע לגבי מועדי הנסיעות, אולם ייתכן שזה עניין של הביצה והתרנגולת – כל עוד אין מידע בשפה הערבית, נשים מעטות מחפשות מידע באינטרנט. מרבית הנשים הערביות שבדקות את לוח הזמנים, עושות זאת באמצעות משפחה וחברים או באמצעות לוחות הזמנים שבתחנות.

מטרות השימוש ודפוסי השימוש בתחבורה ציבורית – השימוש העיקרי בתחבורה ציבורית בקרב נשים עובדות הוא לשם נסיעה לעבודה. נתון זה עולה בקנה אחד עם הספרות, שמצביעה על הנסיעה לעבודה כ"נסיעה קשיחה", קרי נסיעה המתבצעת לרוב מדי יום (בלומן, 2007). המטרה השנייה בחשיבותה בקרב העובדות המשתמשות בתחבורה ציבורית היא

נסיעה לצורך סידורים. בקרב הנשים שאינן עובדות, דפוסי השימוש שונים. אמנם 22% מהן משתמשות בתחבורה הציבורית לחיפוש עבודה, אולם השימוש העיקרי בתחבורה ציבורית הוא לצורך סידורים, ולאחר מכן לשם ביקור משפחה וחברים. בעלות על רכב – בעלות על רכב יכולה לרמז על הזמינות שלו עבור האישה, דבר שתורם ליכולת הניידות שלה. מהמחקר עולה שזמינות הרכב (רכב אחד, שניים או יותר במשק הבית) של נשים עובדות גבוהה יותר מזו של נשים שאינן עובדות, בכל הקטגוריות שנבדקו. בעקיפין ניתן להסיק, שהניידות המוגברת לרכב פרטי מסייעת לנשים העובדות בהשתתפות בשוק העבודה, אולם אין להתעלם מכך שבעלות על רכב היא גם תוצאה אפשרית של מצב חברתי-כלכלי טוב מלכתחילה. סיבות לאי-השתתפות בשוק העבודה – במסגרת המחקר נשאלו נשים שלא עבדו מעולם, בשאלה פתוחה ובלתי נעזרת, על הסיבות לכך. רבות ציינו את הבית והילדים כסיבה העיקרית. רק שתי נשים אמרו שהסיבה שמנעה מהן למצוא עבודה היא שאין להן רכב פרטי. מכאן עולה שנשים מעטות זיהו באופן בלתי נעזר את התחבורה כחסם למציאת עבודה, ואף אחת מהן לא ציינה שהחסם הוא תחבורה ציבורית.

ההקשר בין שימוש בתחבורה ציבורית ותעסוקה – נערכו ניתוחים סטטיסטיים שונים במטרה למצוא אם יש גורמים משפיעים באופן מובהק על השימוש בתחבורה ציבורית ועל היותן של הנשים עובדות או לא עובדות. הרגרסיות לא הצביעו על נתונים מובהקים. ברגרסיה שבדקה את הסיבות המשפיעות על הכניסה לעבודה על שני משתנים מובהקים: גיל ורמת ההשכלה. ברגרסיה שבדקה את הגורמים המשפיעים על השימוש בתחבורה ציבורית, נמצא גורם אחד מובהק: שנת כניסת התחבורה הציבורית ליישוב.

המלצות

יש כמה חלופות שיכולות לתרום להעלאת שיעור המועסקות הערביות בארץ. חלק מהחלופות כוללות גם תחומים החורגים מהתחבורה הציבורית, העשויים לשפר את רמת הנגישות של נשים למקומות עבודה.

המשך פיתוח מערך התחבורה הציבורית ותיאום בין-משרדי – לצד המשך פיתוח השירות ליישובים בעלי אוכלוסייה ערבית, מומלץ שמשרדי הממשלה שאחראים על תחבורה ציבורית, תעסוקה, מוסדות ציבור, חינוך ותכנון, יתעדכנו אחת לרבעון בישיבה בין-משרדית בשינויים שנערכו או מתוכננים בכל אחד מהאזורים (צפון, מרכז, ירושלים והדרום). שיתוף פעולה בין-משרדי עשוי להביא להתאמה טובה יותר של התחבורה הציבורית לשירותים ומוסדות קיימים מחד גיסא, ולתכנון ארוך טווח הכולל היבטים של שירותי תחבורה ציבורית מאידך גיסא. המלצה זו תקפה גם לכלל היישובים בארץ, אולם ניתן להתחיל את ההפעלה הניסיונית שלה כחלק מתוכנית החומש של הרשות לפיתוח כלכלי במשרד ראש הממשלה, שכבר כיום מפעילה פורומים המתכנסים אחת לשלושה חודשים במסגרת יישום החלטת ממשלה 1539 – תוכנית חומש לפיתוח כלכלי של יישובים באוכלוסיית המיעוטים.

הנגשת בעלות על רכב פרטי – לעתים רכישת הרכב ואחזקתו אינן אפשריות מבחינה כלכלית למשק הבית. כדי להקל על הרכישה, המדינה יכולה ליזום חשבונות לפיתוח אישי (Individual Development Accounts), שיופנו למשפחות המשתייכות לאשכולות חברתיים-כלכליים נמוכים שבהן לפחות אחד מאנשי משק הבית עובד, ויסייעו להם בחיסכון לרכישת רכב. החשבון פועל בשיטת התיאום או המצ'ינג (matching), כך שעל החיסכון שהמשפחה מצליחה להפריש, קרן ציבורית או פרטית מפרישה סכום זהה (Blumenberg, 2008). חלופה זו מתאימה בייחוד לאזורים דלילי אוכלוסייה, שם

התחבורה הציבורית פחות יעילה והגידול ברכב הפרטי לא מיתרגם בהכרח לגודש תחבורתי. כמו כן, חלופה זו עומדת לרוב מול קווי אוטובוסים עם ביקושים נמוכים, שאינם מצדיקים את ההוצאה הכלכלית והסביבתית הכרוכה בהפעלתם.

הסעות קהילתיות – משרד התמ"ת יכול להציע סיוע במימון ראשוני או בהלוואה לרכישת רכב למטרות הסעה, ולשלב זאת ככלי לסיוע בהשמה במרכזי התעסוקה, תוך חיבור מקומי בין המסיע/ה (שיכול/ה גם הוא/היא להיות מחפש/ת עבודה) לבין הנשים המעוניינות בהסעה. לשעות "המתות" שבין שתי ההסעות, ניתן לפתח שירות נוסף של משלוחים באותו אזור, שאותם יתאם מרכז התעסוקה והנהג יוציאם לפועל (Weir & McCabe, 2008).

פיתוח – אחת הדרכים להתגבר על אי-ההתאמה המרחבית בין מקומות המגורים למקומות התעסוקה, היא פיתוח מקומות תעסוקה קרובים לאזור המגורים (Korsu & Wenglenski, 2010). פתרון זה אינו פשוט, הוא מצריך תנאי בסיס (כמו קרקע זמינה) ותכנון הכולל שינוי שימושים קיימים בקרקע והשקעה בהקמה. אולם לצד ההשקעה בפיתוח, יכולים להיות לו יתרונות כלכליים וחברתיים רבים בטווח הארוך.

שירות לפי דרישה – שירות זה מאפשר להזמין אוטובוס לתחנה הקרובה לבית הנוסע באמצעות הטלפון. הקריאות מתקבלות במוקד הטלפוני של המפעיל או של הרשות המקומית, והנסיעות מתוכננות בהתאם (Mageean & Nelson, 2008; Weir & McCabe, 2003). בארץ נכנס פתרון זה לשימוש ראשון בסוף שנת 2010, ביישובי המועצה האזורית משגב. כדאי לבחון הפעלה של השירות גם באזורים לא צפופים אחרים, לרבות אזורים בדרום ובצפון שבהם יש אוכלוסייה ערבית גדולה המאופיינת ברמת מינוע נמוכה.

מידע – אחד מעמודי הטווח של הנגישות לשירות הוא המידע על אודות השירות ופעילותו. שירותי המידע של התחבורה הציבורית בישראל, באינטרנט ובטלפון, ניתנים היום בעברית בלבד, אף שהערבית היא שפה רשמית בישראל. מומלץ שהמידע באינטרנט ובטלפון יינתן גם בערבית, לרבות פיתוח מפות ואפליקציות המותאמות לטלפונים מהדור השלישי ומעלה. מומלץ גם לפתח אופני שיווק ייחודיים ליישובים הערבים, שבמסגרתם יופצו לבתי התושבים, אחת לחצי שנה, לוחות זמנים בערבית של התחבורה ביישוב ובאזורו, ותינתן הפניה לשירותי המידע הארציים בטלפון ובאינטרנט.

סקרי תעסוקה וסקרי נסיעות – בשנים האחרונות נפתחו קווי תחבורה רבים בארץ. כאשר מדובר בפתיחת שירות לאשכול גאוגרפי כדוגמת רהט ויישובי ואדי ערה, נערכים תהליכי שיתוף ציבור שמספקים מידע על היעדים ושעות הפעילות. אולם לעתים קרובות, כאשר מדובר בשיפורים ממוקדים יותר של שירות קיים, הקווים נפתחים על סמך ידע של מפעיל התחבורה הציבורית הפועל באזור בהתייעצות עם הרשות המקומית. מומלץ שגם בפתיחת קווים אלו ייערך סקר שיכלול מדגם מייצג של האוכלוסייה, ויבחן מהם יעדי התעסוקה המרכזיים של התושבים ומה מיקומם ושעות פעילותם של השירותים המועדפים (שירותים ציבוריים או אזורים מסחר).

סיכום

אפשר לומר שישנן שלוש אפשרויות להתגבר על אי-ההתאמה המרחבית: לקרב את התעסוקה למגורים, לקרב את המגורים לתעסוקה ולהגביר נגישות תחבורתית בין המגורים לבין התעסוקה. כיום, הגברת הנגישות התחבורתית היא לעתים קרובות האפשרות המועדפת, מכיוון שהיא המהירה והזולה ביותר לביצוע (Blumenberg & Manville, 2004; Korsu & Wenglenski, 2010). אולם רבים מקרב האוכלוסייה הערבית בישראל מעדיפה לעבוד בסמוך למקום המגורים (יעקבי, פז-פוקס ואחרים, 2010). הרצון לעבוד סמוך לבית מאפיין נשים ערביות רבות, בשל מחויבותן לטיפול בבני

המשפחה ובבית (בירומי-קנפדלפת, 2002; בלומן, 2007). משום כך, דומה שפיתוח הפן התחבורתי בלבד לא יספיק, ויש להשקיע גם בפיתוח מקומות עבודה ביישובים הערבים ובסמוך להם, ולהשקיע בהרחבת המסגרות הקיימות של מעונות היום לילדים, בחינוך בכלל ובלימוד השפה העברית בפרט.

מחקר זה ממליץ להשקיע בפיתוח תעסוקה ביישובים הערבים ובסמוך להם על מנת להגביר את הנגישות של נשים למקומות עבודה פוטנציאליים. גידול בשיעורי התעסוקה בקרב נשים ערביות בארץ לא יעמוד על האוטובוס לבדו, ישנם גורמים מבניים נוספים שיש לשפרם על מנת שיותר נשים תוכלנה להשתלב בשוק העבודה ולתרום לצמיחת המשק. חלק מגורמים אלו קשורים לתחבורה, אך לאו דווקא לתחבורה ציבורית באמצעות אוטובוסים, וישנם גם גורמים נוספים כגון הגדלת כמות מעונות היום, רכישת השכלה מתאימה, הקניית כישורי השפה העברית ועוד. על מנת לשנות את המצב הקיים נדרש מאמץ מערכתי הכולל את משרדי הממשלה הנוגעים בדבר, את הרשויות המקומיות הערביות, את העסקים מכל קצוות הקשת וכמובן את הנשים עצמן. מחקר זה מלמד שרבות מהן נכונות לעשות את השינוי ולהשתלב בשוק העבודה בישראל.

1. מבוא

נכון לספטמבר 2010, אוכלוסיית המגזר הערבי בישראל מונה 1.56 מיליון נפש, המהווים כ-20% מתושבי המדינה. אוכלוסייה זו כוללת ערבים מוסלמים, ערבים נוצרים, דרוזים, צ'רקסים ובדווים (למ"ס, 2010א). האוכלוסייה הערבית בישראל מאופיינת ברמה חברתית-כלכלית נמוכה, יישוביה מדורגים באשכולות הנמוכים של המדד הכלכלי-חברתי (למ"ס, 2003), וישנם פערים חברתיים-כלכליים בינה לבין האוכלוסייה היהודית בישראל (OECD, 18.3.2010). שיעור המשפחות החיות מתחת לקו העוני גדול במגזר הערבי ביחס למגזר היהודי – 50% במשפחות ערביות לעומת 15% במשפחות יהודיות (ג'אברין, 6.6.2010). בהתאם, אוכלוסיית המגזר הערבי מתאפיינת ברמת מינוע נמוכה, המשפיעה לרעה על יכולת הניידות שלה. בשנת 2007 עמדה רמת המינוע (הבודקת את מידת הניידות באמצעות רכב פרטי) ביישובים עירוניים במגזר הערבי על 168 כלי רכב פרטיים לאלף נפש, לעומת 246 כלי רכב לאלף נפש באוכלוסיית המדינה כולה (עדליא, 1.9.2009).

נתונים אלו מדגישים את הצורך בתחבורה ציבורית באוכלוסייה הערבית. ואולם באופן כללי ניתן לומר ששירות התחבורה הציבורית הקיים ביישובים הערבים מתאפיין ברמה נמוכה (לפי הגדרת האגף לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה), ביחס לשירות שניתן ביישובים יהודים בעלי מאפיינים דומים. למעט נצרת וסביבותיה, עד לשנים האחרונות מרבית קווי האוטובוס לא נכנסו ליישובים הערבים, ואלו שנכנסו עשו כן בתדירות נמוכה (כיאן, 2007). מאז שנת 2006 החל משרד התחבורה בצעדים לשינוי מצב זה.

למרות רמת השירות הנמוכה של התחבורה הציבורית, היישובים הערבים לא נשארו בוואקום תחבורתי. עם השנים התפתחו בהם חלופות שונות כגון מסיעים לא מורשים במוניות שירות¹, שירותי הסעות לעבודה, הסתמכות על רכב פרטי, הסעות על ידי בני משפחה והליכה ברגל למרחקים ארוכים.

אחד היעדים העיקריים של נסיעות אלו הוא מקום העבודה. להבדיל מנסיעות למטרות אחרות, הנסיעה לעבודה היא נסיעה "קשיחה" המתבצעת לרוב מדי יום (בלומן, 2007). אחד החסמים שזוהה בישראל ובעולם לכניסה לשוק העבודה הוא היעדר ניידות, כלומר הקושי של אנשים להגיע למקומות העבודה באמצעות תחבורה ציבורית או באמצעים אחרים (Raphael, Stoll et al., 2001; Giuliano, 2003; Blumenberg & Manville, 2004; Dujardin, Selod et al., 2008; Åslund, Östh et al., 2010; Korsu & Wenglenski, 2010). ואכן, הטענה בדבר המגבלות התעסוקתיות הנוצרות בשל רמת שירות נמוכה של התחבורה הציבורית רווחת בספרות ובעיתונות (שפר, 27.2.2011; פלד, 28.2.2011; Blumenberg, 2004; Manville & ישיב וקסיר, 2009). מחקר זה בוחן את השפעתה של התחבורה הציבורית על תעסוקת נשים ערביות, ושאלת המחקר העיקרית היא: האם יכולה התחבורה הציבורית לסייע בהכנסת נשים מהמגזר הערבי לשוק העבודה, ואם כן – כיצד?

למרות הגידול בשיעור הנשים הערביות המועסקות בישראל בשלושים השנים האחרונות – מכ-5% לכ-14% (בן דוד, 2010; ישיב וקסיר, 2009) – עדיין שיעור אי-התעסוקה שלהן גבוה ועומד על כ-76%, לעומת שיעור אי-התעסוקה אצל ישראליות יהודיות לא חרדיות שעומד על כ-21%, והממוצע במדינות ה-OECD העומד על 32%. אי-התעסוקה בקרב

¹ מסיעים אלו אינם עומדים בתנאי השירות המקובלים בתחבורה הציבורית בישראל. הם אינם מבוקרים, ולעתים מחירי הנסיעה שהם גוברים גבוהים מהמקובל בנסיעות בטווחים דומים.

גברים ערבים בישראל עומד על כ-27%, כמעט כפול משיעור אי-התעסוקה בקרב גברים יהודים לא חרדים (כ-15%) (בן דוד, 2010). אולם שיעור אי-התעסוקה בקרב גברים ערבים נמוך משמעותית בהשוואה לשיעורי תעסוקת הנשים הערביות, ולכן מתמקד מחקר זה בנשים הערביות.

בשל ממדיו, שיעור התעסוקה הנמוך של הנשים הערביות בישראל זוהה כאחד מחסמי הצמיחה העתידיים של ישראל (בן דוד, 2010; ישיב וקסיר, 2009). זו איננה רק בעיה עתידית, כבר היום יש למצב זה השלכות על תקציב המדינה. במציאות שבה שיעור אי-התעסוקה גבוה ושיעור העניים בקרב האוכלוסייה הערבית עולה, מקצה המדינה תקציבים נרחבים לקצבאות שמטרתן הבטחת הכנסה (הביטוח הלאומי, 2010). מרכז טאוב מעריך שאם שיעור התעסוקה בישראל היה מגיע לרמת התעסוקה הממוצעת במדינות ה-OECD (56.9%), התוצר המקומי הגולמי (התמ"ג) היה גדל ב-27 מיליארד שקל, ואילו היינו מגיעים לרמת התעסוקה האמריקנית (62.2%), התמ"ג היה גדל בעוד 64 מיליארד שקל (בן דוד, 2010). הורדת חסמים כגון נגישות למקומות תעסוקה יכולה לסייע בהקטנת שיעור אי-התעסוקה ובהגדלת שיעור הצמיחה, ולהביא להקטנת ההוצאות על קצבאות ולהגדלה בהכנסות המדינה ממיסוי.

נוסף על כך, לצד שיעורי אי-התעסוקה הגבוהים ישנם שיעורים לא מבוטלים של עבודה לא מדווחת, ורבים עובדים ללא תלוש משכורת וללא זכויות סוציאליות. לעתים מצב זה מעמיק את שיעורי העוני ואת התלות בקצבאות, משום שעובד כזה שנפצע או חלה, נפלט ממעגל העבודה ומוצא את עצמו ללא מקור הכנסה חלופי וללא פיצוי על תקופת אובדן כושר העבודה. הדבר נכון גם לגבי הגברת התלות בקצבאות הזקנה, בשל היעדר חיסכון לשנות הפנסיה (בירומי-קנפדלפת, 2002; שתיי, 2008; אלמוג, 2009).

בקצרה, האוכלוסייה הערבית בישראל משתייכת ברובה לאשכולות סוציו-אקונומיים נמוכים והיא בעלת רמת מינוע נמוכה. הדבר משפיע על יכולת הניידות שלה, לרבות יכולת הניידות שלה לעבודה. שיעורי אי-התעסוקה בקרב האוכלוסייה הערבית בישראל הם גבוהים, ואצל נשים ערביות גבוהים במיוחד. למצב זה השלכות כלכליות וחברתיות על הנשים עצמן ועל כלל המשק.

מחקר זה בודק כיצד ישפיע שיפור התחבורה הציבורית על סיכויי הכניסה של נשים ערביות בישראל לשוק העבודה. פרק 2 כולל רקע תאורטי, פרק 3 מתאר את מתודולוגיית המחקר, פרק 4 מפרט את הממצאים ודן בהם, בפרק 5 מובאות המלצות המחקר, ופרק 6 מסכם.

2. רקע

2.1 רקע תאורטי

התחבורה הציבורית היא רק גורם אחד, אמנם משמעותי, במציאות המורכבת מגורמים שונים המשפיעים על מצב התעסוקה. ההפרדה בין הגורמים היא אנליטית בלבד, ובמציאות הם קשורים כולם זה בזה. כדי להבהיר את חלקה של התחבורה הציבורית בתעסוקת נשים ערביות בישראל, מוצגים רקע היסטורי קצר ושתי תפיסות רחבות יותר באשר לתעסוקת נשים ערביות בישראל.

לא תמיד היה מצב התעסוקה בקרב נשים ערביות כפי שהוא כיום. לפני קום המדינה עבדו נשים ערביות רבות בחקלאות, באדמות המשפחה או כשכירות אצל משפחות אחרות בכפר. עם הקמת המדינה הופקעו רובן המכריע של אדמות האוכלוסייה הערבית, דבר שגרם לשינוי המבנה הכלכלי של אוכלוסייה זאת, לאיבוד מקור ההכנסה העיקרי של נשים וגברים רבים, ולעזיבתן של נשים רבות את שוק העבודה (בירומי-קנפדלפת, 2002). במהלך השנים חלו תמורות באופי ההשתתפות של נשים ערביות בשוק העבודה ובמידת ההשתתפות, אך גם כיום שיעור השתתפותן בשוק העבודה הוא נמוך (ישיב וקסיר, 2009). באשר לגורמים לכך, ניתן להצביע על שתי תפיסות בולטות.

העמדה האחת גורסת כי שיעור ההשתתפות הנמוך של נשים ערביות בשוק העבודה נובע מטעמי מסורת, קרי בן הזוג והמשפחה מתנגדים ליציאת הנשים לעבודה מחוץ לבית ולקהילה, בשל מחויבותן לבית ולמשפחה (בירומי-קנפדלפת, 2002). לפי האסלאם תפקיד הגבר הוא לפרנס את אשתו ומשפחתו, ואילו תפקידה המרכזי של האישה הוא לטפל במשפחה לרבות חינוך טוב לילדיה. האסלאם אינו אוסר על עבודת נשים מחוץ לביתן, במיוחד כשיש צורך כלכלי בכך, ובמיוחד בתפקידים "שהולמים את טבעה" (למשל סיעוד, רפואה והוראת ילדים), ובתנאי שעבודתה מחוץ לבית אינה מתנגשת עם חובותיה כלפי בני הבית (Badawi, 1971). גם בנצרות יש חובת ציות לגברים, שעשויה להוות חסם, ובדת הדרוזית חלוקת התפקידים המגדרית היא מסורתית על פי רוב (בירומי-קנפדלפת, 2002). ניתן לראות ביטוי לעמדות אלו בסקר החברתי שערך הלמ"ס בשנת 2005. 24% מהערבים סבורים כי די ביציאה של אחד מבני הזוג לעבודה, לעומת 12% מהיהודים המחזיקים בעמדה זו. בנוסף, 97% מהערבים חושבים כי חשוב שהגבר יעבוד, לעומת כ-60% שחושבים כך מקרב היהודים. במשפחות שבהן יש ילדים קטנים ובהן הנסקר סבור שחשוב שאחד מההורים יצמצם את היקף עבודתו, קרוב ל-97% מהערבים חשבו שעדיף שהאישה תעשה כן, לעומת 71% מהיהודים שחשבו כך (למ"ס, 2005). נראה שהנשים הערביות סובלות מדיכוי המופנה ישירות כלפיהן, ומקורו בתפיסות ובמנהגים שמאפיינים את החברה הערבית כחברה פטריארכלית. נשים אלו מתמודדות עם מציאות מלאת אילוצים, כתוצאה מהמסר הכפול של החיים בעידן המודרני מחד גיסא, ומהנורמות של המסורת והמנהגים שהשפעתם עדיין חזקה מאוד מאידך גיסא (בירומי-קנפדלפת, 2002; אבו-רביעה-קווידר ווינר-לוי, 2010). במחקר שערכה עמותת כייאן (2007), עלה כי 70% מהנשים אינן יוצאות מן היישוב לבדן. במובן זה, שיפור מערך התחבורה הציבורית ביישובים הערבים לא יוכל לסייע בהגדלת מספר המשתתפות בשוק העבודה. לפי העמדה האחרת נשים ערביות מעוניינות לצאת לשוק העבודה, ומה שמונע מרבות מהן לעשות כן איננו חסם תרבותי או מסורתי, אלא חסמים מבניים. החסמים העיקריים שניתן למנות הם: מצאי מוגבל של מקומות תעסוקה, היעדר חינוך והכשרה, מספר מצומצם של מסגרות לטיפול בילדים כגון משפחתונים וצהרונים, היכרות נמוכה עם שוק העבודה, תשלום שכן שלא כחוק ורמת שירות נמוכה של ניידות בכלל וניידות באמצעות תחבורה ציבורית בפרט (בירומי-קנפדלפת, 2002;

שתיי, 2008; הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי הדרוזי והצ'רקסי, 2011). בהנחה שבעיות מבניות מקשות על יציאתן של נשים ערביות בישראל לשוק העבודה, הסרת חסם הניידות, לרבות על ידי פיתוח תחבורה ציבורית, יכולה להיות אחד המפתחות לשינוי המצב הקיים.

את אחת הסיבות המבניות לרמה הגבוהה של אי-תעסוקה בקרב נשים ערביות אפשר למצוא בעזרת התאוריה של אי-התאמה מרחבית (Spatial Mismatch Hypothesis). תאוריה זו עוסקת בנייתוק בין מקום המגורים למקום התעסוקה ובהשלכותיו. התאוריה נטועה בקונטקסט האמריקני: משנות החמישים של המאה העשרים נוצרו ריכוזי מגורים של אוכלוסיות אתניות במרכזי הערים, ובד בבד התפזרו מקומות העבודה בפרברים. מצב זה גרם לניתוק בין האוכלוסיות האתניות, העניות לרוב ומרביתן בעלות מיומנויות נמוכות וזמינות רכב נמוכה, שהתגוררו במרכזי הערים, לבין מקומות עבודה שהועתקו לפרברים (Raphael, Stoll et al., 2001; Gobillon, Selod et al., 2007; Hensen, De Vries et al., 2009; Korsu & Wenglenski, 2010).

באופן כללי יש שלוש אפשרויות להתגבר על אי-ההתאמה המרחבית: לקרב את התעסוקה למגורים, לקרב את המגורים לתעסוקה או להגביר את הנגישות התחבורתית בין המגורים לתעסוקה. כיום, הגברת הנגישות היא לעתים קרובות האפשרות המועדפת, מכיון שהיא המהירה והזולה ביותר לביצוע (Blumenberg & Manville, 2004). אולם רבים מקרב האוכלוסייה הערבית בישראל מעדיפים לעבוד בסמוך למקום המגורים (יעקבי, פז-פוקס ואחרים, 2010). הרצון לעבוד סמוך לבית מאפיין נשים רבות, בשל מחויבותן לטיפול בבני המשפחה ובבית (בירומי-קנפדלפת, 2002; בלומן, 2007). ניידות, לרבות ניידות באמצעות תחבורה ציבורית, מהווה גורם משפיע על סיכויי ההשתלבות של הפרט בשוק העבודה. אולם גורמים נוספים משפיעים אף הם על סיכויים אלו, ועלינו להביאם בחשבון בבואנו לבחון את השפעה של שירות התחבורה הציבורית על סיכויי ההצטרפות לשוק העבודה. ישנם חוקרים הטוענים כי לתחבורה ציבורית אין השפעה כלל, או שיש לה השפעה חיובית קטנה בלבד על שיעור התעסוקה של מקבלי קצבאות החיים במשק בית ללא רכב (Cervero, 2008; Sandoval et al., 2002; Sanchez, Shen et al., 2004; Blumenberg, 2008). אחת הסיבות לכך היא שהנסיעות האופייניות לאוכלוסיות אלו הן בין פרבר לפרבר, והתחבורה הציבורית – שעובדת במיטבה באזורים צפופים – אינה יעילה שם. במילים אחרות, אותן סיבות שיצרו את אי-ההתאמה המרחבית בין מגורים לתעסוקה, הן אלו שאתגרו את מידת השימושיות של התחבורה הציבורית באזורים המפורברים וגרמו לתחבורה הציבורית להיות פחות יעילה. לכן לא סביר שהתחבורה הציבורית לבדה תצמצם את פערי הנגישות עבור האנשים החיים בפרברים העניים. נמצא גם שהשפעה של הרשת החברתית על סיכויי מציאת העבודה גבוהים יותר אצל נשים שעוסקות במקצועות עם מיומנות נמוכה, וכן שנגישות נמוכה לתחבורה ציבורית אמנם משפיעה לרעה על הסיכוי לתעסוקה, אך מידת השפעה של הנגישות על הסיכוי לתעסוקה יורדת ככל שהשכלה עולה (Matas, Josep-Lluis et al., 2010). גורם נוסף, חזק יותר מניידות, שנמצא כמשפיע על מציאת עבודה בקרב אוכלוסיית האפרו-אמריקנים בארצות הברית הוא הגזע (Blumenberg & Manville, 2004). נתונים המצביעים על אפליה של ערבים בשוק העבודה הישראלי על רקע גזעי, עלו גם מדוח אונו (יעקבי, פז-פוקס ואחרים, 2010). על רקע זה יש לראות את כניסתן של נשים ערביות לשוק העבודה גם כחלק ממהלך כולל, המטפל הן בגורמים המבניים המצוינים לעיל והן באפליה ובגזענות המופנות כלפי אנשים מקרב החברה הערבית בישראל.

בשונה מהמציאות המתוארת בהקשר האמריקני, בישראל מתאפיינת האוכלוסייה הערבית במגורים בפרפריה ולא במרכזי המטרופולינים. אולם בשני המקרים קיים הקושי או החסם של ההגעה למרכזי העבודה הנמצאים מחוץ לאזור המגורים,

וכן רמת המינוע והניידות הנמוכה. כאמור, במרבית הנסיעות המקשרות בין פרבר לפרבר, וכן בין היישובים הכפריים של האוכלוסייה הערבית, קשה לעשות שימוש יעיל בתחבורה ציבורית, ובנסיעות אלו הרכב הפרטי הוא בעל יתרון ניכר (Korsu & Wenglenski, 2010). חלופת הרכב הפרטי, כפתרון להגברת הניידות בקרב אוכלוסיות המתגוררות בפריפריה, שבה ועולה בספרות. רמת שירות נמוכה או לא אמינה של התחבורה הציבורית, מחיר גבוה וקשיי שפה, מעלים את המוטיבציה להסתמך על רכב פרטי (Blumenberg, 2008). אולם בייחוד בשולי המטרופולינים, הרכב הפרטי כפתרון יחיד אינו יעיל לאורך זמן, בשל עומסי התנועה הגדלים והמחיר הסביבתי הכרוך בכך (Matas, Josep-Lluis et al., 2010).

הספרות הקיימת בנושא תאוריית אי-ההתאמה המרחבית אינה מרבה לעסוק בנשים, אף על פי שהנשים מהוות קבוצה מקופחת ביחס לגברים, המתאפיינת בשיעור השתתפות נמוך בכוח העבודה (Korsu & Wenglenski, 2010).

לניידות יש השפעה רבה על יכולתם של אנשים, וכמובן גם של נשים ערביות בישראל, להגיע למקומות התעסוקה. אולם את הקשר בין תעסוקת נשים ערביות לשירות התחבורה הציבורית יש לבחון כחלק ממצאיות רחבה יותר, שבה קיימים חסמים נוספים לתעסוקה, כפי שצוין לעיל. מחקר זה מציע נקודת מבט הממוקדת אמנם בתחבורה ציבורית, אך אינה מזניחה את הגורמים האחרים המשפיעים גם הם על הסיכוי של נשים ערביות להשתלב בשוק העבודה.

2.2 מדיניות נוכחית

שיעורי התעסוקה הנמוכים המאפיינים את אוכלוסיית הנשים הערביות בארץ הם רק מבע אחד של המצב החברתי-הכלכלי של האוכלוסייה הערבית בישראל (OECD 18.3.2010). אחד הצעדים שנקטה המדינה בשנים האחרונות, כדי לצמצם את הפערים בין האוכלוסייה הערבית לאוכלוסייה הכללית בישראל, הוא הקמת הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, הדרוזי והצ'רקסי (להלן, הרשות לפיתוח כלכלי). הרשות לפיתוח כלכלי נמצאת תחת משרד ראש הממשלה ומטרתה העיקרית היא הורדת חסמים בתחומי הפעילות השונים ביישובים הערבים וליווי החלטות הממשלה בנושא, עם דגש על פיתוח כלכלי בקרב האוכלוסייה הערבית. החלטת הממשלה הראשונה שהרשות אמונה עליה היא החלטה 1539 לפיתוח כלכלי של אוכלוסיית המיעוטים. ההחלטה כוללת היבטים של תחבורה ציבורית, שיכון, תעסוקה והגברת הביטחון האישי. במסגרתה הקציעה המדינה 100.9 מיליון שקל להשקעה בפיתוח תשתיות תחבורה ציבורית ופעילות של תחבורה ציבורית בשלושה עשר יישובים הכלולים בהחלטה (ממשלת ישראל, 21.3.2010). במסגרת תוכנית נוספת לפיתוח תשתיות התחבורה הציבורית של יישובי האוכלוסייה הבדואית בדרום, הקצתה המדינה 7.5 מיליון שקל. כמו כן, בעשור האחרון משקיע משרד התחבורה תשומות לא מעטות בפיתוח התחבורה הציבורית ביישובים שבהם מתגוררת אוכלוסייה ערבית. ב-2005 היו 3,677 נסיעות אוטובוס ביום חול ששירתו 81 יישובים ערביים (מתוך 145, לא כולל ערים מעורבות) ב-2011 גדל מספר הנסיעות ב-53% והגיע ל-5,655 נסיעות ביום חול, המשרתות 102 יישובים. ראוי לציין כי הגידול בנסיעות הופנה בחלקו להגדלת תדירות הנסיעות ביישובים בעלי רמת שירות נמוכה, ובחלקו ליישובים שהיו ללא שירות כלל, וכך מספר הנסיעות היומיות הממוצע שכל יישוב מקבל עלה מ-30 ל-38 (הממוצע שחושב אינו כולל את נצרת, שבה יש תחבורה ציבורית ענפה, למניעת הטיה של ערך חריג מהממוצע). כשמחשבים את שיעור הנסיעות של יישובי האוכלוסייה הערבית (ללא ערים מעורבות), עולה כי בשנת 2005 הוא היה 7% מכלל הנסיעות בתחבורה ציבורית, ואילו ב-2011 הוא מהווה 10% מכלל הנסיעות. משמעות הדבר, שבחמש השנים האחרונות הייתה העלייה ברמת השירות ליישובי האוכלוסייה הערבית גדולה מהעלייה בשירות לאוכלוסייה הכללית.

ואולם כפי שנטען לעיל, שיעורי התעסוקה הנמוכים באוכלוסייה הערבית בכלל, ובקרב נשים בפרט, הם תוצאה של כמה גורמים, ועל כן העלאת שיעור התעסוקה אינה תלויה רק בתחבורה. אחת הדוגמאות לשינוי מרובה גורמים ניתן לראות בהחלטת הממשלה 1539. לצד שיפור התחבורה הציבורית בשלושה עשר יישובי התוכנית, הנהיגה החלטה זו גם תוכנית יישובית בת ארבע שנים, בהשקעה של 30 מיליון שקל, להכשרה מקצועית הכוללת הכשרה במכללות, הכוונה תעסוקתית וקורסים להכשרה מקצועית. במסגרת תוכנית זו מיושמת גם תוכנית של משרד השיכון והבינוי, בהשקעה של כ-300 מיליון שקל, שמטרתה ציפוף בנייה, דבר היכול לסייע ביעילות הביצועים של התחבורה הציבורית. זאת לצד פיתוח תשתיות תעסוקתיות, בהשקעה של כ-226 מיליון שקל (השלמת פיתוח אזורי תעשייה מקומיים, פיתוח תשתיות באזורי תעשייה בקרקע פרטית, שילוב רשויות באזורי תעשייה מרחביים, פיתוח תשתיות תיירותיות, הקמת חברות כלכליות והגדלת מספר מעונות היום) (הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי, 5.3.2010).

בכנס ראש הממשלה לפיתוח במגזר הערבי, במרץ 2011, הציגה הרשות לפיתוח כלכלי תוכנית הכוללת שורת צעדים שבהם היא נוקטת או מתכוונת לנקוט לעידוד תעסוקת נשים ערביות וכלל האוכלוסייה הערבית בארץ, בהם:

1. **הקמת מרכזי תעסוקה** – תוכנית ניסיונית להקמת חמישה מרכזי תעסוקה שיספקו שירותים כגון הכוונה תעסוקתית, השמות לעבודה, קורסים לשיפור מיומנויות (שפות, שימוש במחשב, חיפוש עבודה וכו'), עידוד היציאה לתעסוקה (Reaching out), הצעת תמריץ כלכלי למעסיק ולעובדת, סבסוד הסעות, פתרונות של מסגרות לילדים וחיזוק "מובילי שינוי" – פעילים בחברה האזרחית, כדוגמת תוכנית "אשת חיל" (סיף, 22.3.2011).
2. **חממה עסקית לנשים** – הרשות השתתפה במימון חממה עסקית לנשים בעכו, שאותה הקימה העמותה להעצמה כלכלית לנשים. בחממה מתקיימות למידה והתנסות בתחומים שונים של הפעלת עסק זעיר: אירועי מכירה, סדנאות, איתור לקוחות ויצירת שיתופי פעולה.
3. **הקמת קרן הלוואות למגזר הערבי** – בסך 20 מיליון שקל ובגיבוי האוצר, יחד עם הסוכנות לניהול עסקים במשרד התמ"ת וקרן קורת הלוואות עד 100 אלף שקל.
4. **הקמת קרן השקעות 'אלבודאר'** – העומדת על 170 מיליון שקל ומשותפת לממשלה ולמגזר העסקי. הקרן משקיעה במיזמים עסקיים בקהילה הערבית, ומטרתה לסייע בהשקחת עסקים קיימים והקמת עסקים חדשים.
5. **עריכת ירידי תעסוקה** – במהלך שנת 2010 נערכו ירידי תעסוקה בהשתתפות חברות גדולות ביישובים דליית אל כרמל, עוספיא, שפרעם ורהט, והרשות הכלכלית שותפה לתכנון ירידים נוספים.
6. **שילוב באזורי תעשייה מרחביים** – השתלבות רשויות מקומיות באזורי תעשייה מרחביים באמצעות נוהל חדש של משרד התמ"ת, כמענה למחסור בקרקעות זמינות בתחומי השיפוט של הרשויות.
7. **הקמת אתר אינטרנט** – שיהווה מפגש עסקי בין גורמים משני המגזרים המחפשים הזדמנויות עסקיות.
8. **קידום תעסוקת אקדמאיים** – בשיתוף עם עמותת "קו משווה", ועריכת מחקר לזיהוי החסמים המונעים מאקדמאים ערבים להשתלב בשוק העבודה.
9. **מחקר בנושא פיתוח כלכלי בקרב האוכלוסייה הערבית בארץ** – בניית בסיס נתונים ועריכת מחקרים בסוגיות הקשורות בפיתוח הכלכלי של האוכלוסייה הערבית, בשיתוף מרכזי ההשקעות והמדען הראשי במשרד התמ"ת.

10. השתתפות משרד התמ"ת בקליטת עובדות ועובדים – משרד התמ"ת מעניק למעסיקים שיעסיקו עובדים מהאוכלוסייה הערבית עד 35% מעלות שכר העובד/ת בשנה הראשונה, 25% בשנה השנייה ו-15% בשנה השלישית (עד עלות שכר של 15,000 שקל) (משרד התעשייה התעסוקה והמסחר, 25.1.211).

שיעור התעסוקה של נשים ערביות הוא עדיין נמוך מאוד ביחס לכל קבוצה אחרת בישראל. ואולם מן האמור לעיל ניכר שבשנים האחרונות נעשים מאמצים להגברת השתתפותה של האוכלוסייה הערבית בשוק העבודה, לרבות השתתפותן של נשים. יצוין ששיעורי התעסוקה הנמוכים של נשים ערביות הם עדות לכך שיש עוד כר נרחב לפעולה.

3. מתודולוגיה ותיאור המדגם

המחקר בוצע באמצעות סקר שכלל שני סוגי שאלונים בשפה הערבית, לנשים עובדות ולנשים שאינן עובדות (ראו נספחים 1-2). השאלונים הורכבו ברובם משאלות סגורות, אולם כללו כמה שאלות פתוחות. סך הכול הופצו 350 שאלונים, בעזרת בעלי תפקידים מהרשויות המקומיות וארגוני חברה אזרחית. השאלונים הופצו בקרב נשים ביישובים הבאים: טמרה, מזרח ירושלים, שעב, רהט, לקיה, כפר יאסיף, שפרעם, נחף, סכנין ועראבה.² 200 שאלונים התקבלו חזרה, כך ששיעור השבת השאלונים עמד על כ-57%.

השערת המחקר, ששימשה כבסיסו, הייתה שלתחבורה ציבורית יש השפעה חיובית על תעסוקת נשים ערביות בישראל. ניתוח הנתונים כלל עריכת רגרסיות על שני משתנים בלתי תלויים מרכזיים: נשים עובדות ושאינן עובדות, ועל השימוש בתחבורה ציבורית, כדי לבדוק אם ישנם גורמים – ואם כן אילו הם – המשפיעים על משתנים אלו ותורמים להבנת הקשר שבין תעסוקת נשים ערביות לבין השימוש בתחבורה ציבורית. כן נערכו ניתוחים שהצליבו בין משתנים שונים ובחנו את אופן התפלגותם (Cross Tables). להלן מובא תיאור המאפיינים של משתתפות המדגם.

מרבית הנשים שהשתתפו במחקר היו בעשורים המרכזיים של גילאי העבודה 25-34 (39%) ו-35-44 (27%). 73% מהן נשואות, מרביתן סיימו תיכון ללא תעודת בגרות (37%) או סיימו תיכון עם תעודת בגרות (20%). ליותר ממחצית הנשים במדגם יש עד שלושה ילדים, ויותר ממחצית הנשאלות משתמשות בתחבורה ציבורית. בהשוואה לנתוני הלמ"ס, חתך המדגם תואם לחתך האוכלוסייה של כלל הנשים הערביות בישראל, ומכאן שהוא מייצג, למעט שוני במידת ההשכלה שעליו יפורט בהמשך (משרד התעשייה המסחר והתעסוקה, 2008.1.29). להלן תיאור מפורט של המדגם. כפי שניתן לראות בטבלה 1, רוב הנשים שהשתתפו במחקר היו בגילאים 25-44. התפלגות הגילאים דומה גם בקרב כל אחת מן הקבוצות (קבוצת העובדות וקבוצת הלא עובדות).

טבלה 1: התפלגות גיל						
קבוצת גיל		אינן עובדות		עובדות		כלל המדגם
	אחוזים	N	אחוזים	N	אחוזים	N
בין 18-21	6	7	3	2	6	11
בין 22-24	10	12	18	13	13	25
בין 25-34	39	46	40	29	39	75
בין 35-44	31	36	23	17	27	53
בין 45-54	9	11	11	8	10	19

² שאלונים חולקו גם בנצרת אולם הם לא התקבלו חזרה.

טבלה 1: התפלגות גיל (המשך)						
10	5	4	5	6	5	בין 55-64
193	100	73	100	118	100	סך הכול

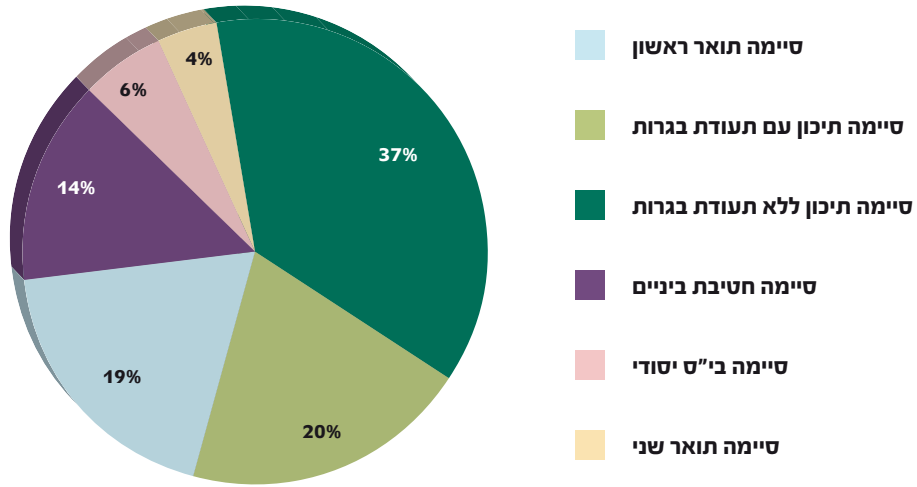
73% מהנשים במדגם הן נשואות. שיעור הרווקות בקרב הנשים העובדות גבוה ועומד על 32%, לעומת 12% בקרב הנשים שאינן עובדות. את פירוט המצב המשפחתי של הנשאלות אפשר לראות בטבלה 2.

טבלה 2: מצב משפחתי						
כלל המדגם		עובדות		אינן עובדות		מצב משפחתי
N	אחוזים	N	אחוזים	N	אחוזים	
38	20	24	32	14	12	רווקה
142	73	46	61	96	81	נשואה
8	4	2	3	6	5	גרושה
6	3	3	4	3	3	אלמנה
194	100	75	100	119	100	סך הכול

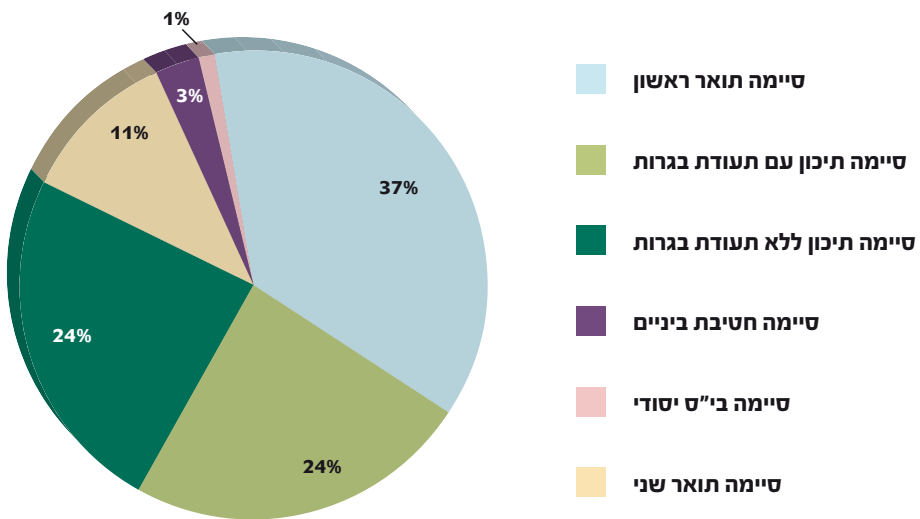
איור 1 מראה שמרבית הנשים במדגם סיימו תיכון ללא תעודת בגרות (37%) או סיימו תיכון עם תעודת בגרות (20%). השוואה בין איור 2 לאיור 3 להלן מעלה שבקרב הנשים העובדות יש יותר משכילות, בהשוואה לקבוצת הנשים שאינן עובדות. 48% סיימו תיכון עם ובלי תעודת בגרות, ו-48% הן בעלות תואר ראשון או שני. המצב בקרב הבלתי מועסקות כמעט הפוך: אף אחת מהן לא סיימה תואר שני ורק 8% מהן הן בעלות תואר ראשון. יצוין כי נתונים אלו שונים במצבת מאלו של כלל הנשים באוכלוסייה הערבית, שהן באופן כללי בעלות שנות השכלה רבות יותר לעומת הנשאלות במחקר זה.³

³ בקרב כלל הנשים הערביות בישראל שיעורי ההשכלה הם כדלקמן: 11% מהן סיימו בית ספר יסודי או חטיבת ביניים, 10% סיימו תיכון ללא בגרות, 25% סיימו תיכון עם תעודת בגרות, 25% הן בעלות השכלה על תיכונית (קטגוריה שלא נכללה במדגם), ו-35% הן בעלות תואר אקדמי (משרד התעשייה המסחר והתעסוקה, 29.1.2008).

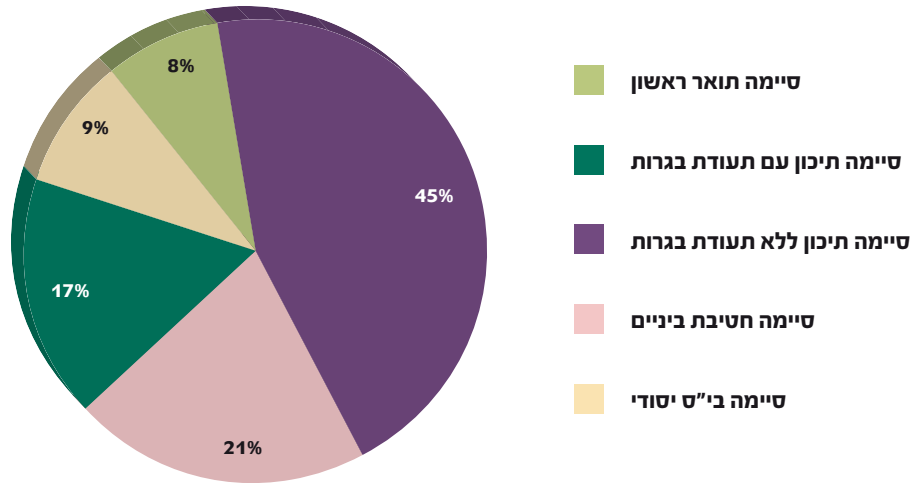
איור 1: השכלה – כלל המדגם



איור 2: השכלה – נשים עובדות

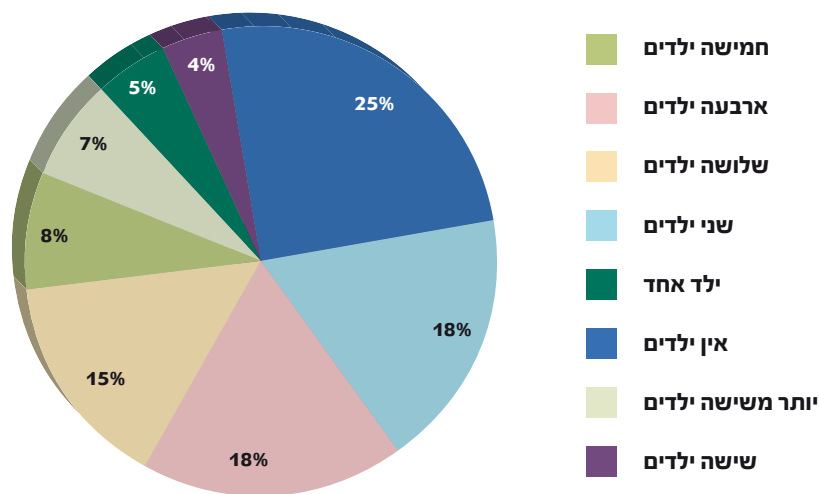


איור 3: השכלה – נשים שאינן עובדות

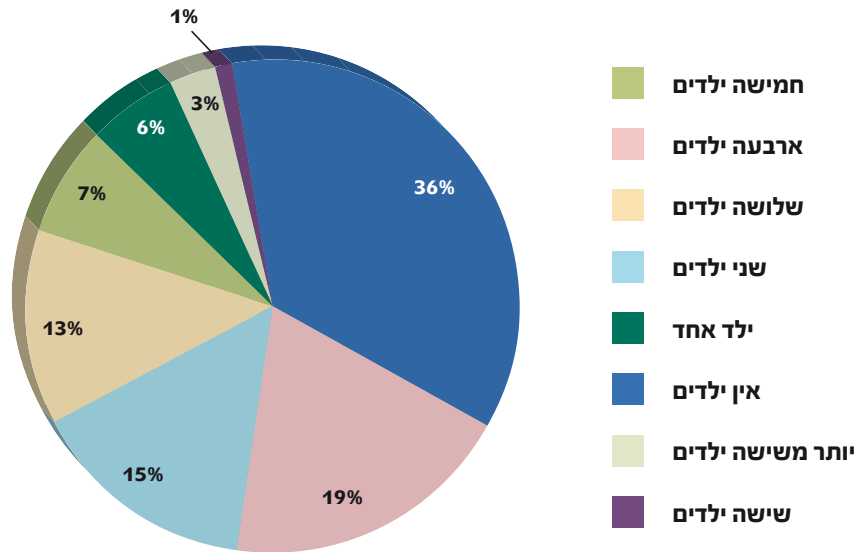


כפי שניתן לראות באיור 4, ליותר ממחצית הנשים במדגם יש עד שלושה ילדים, ול-37% יש ארבעה ילדים או יותר. איור 5 מראה כי בקרב הנשים העובדות יש שיעור גבוה יותר של נשים ללא ילדים (36%, לעומת כלל המדגם – 24%). כמו כן, לנשים העובדות יש פחות ילדים מאשר לנשים שאינן עובדות, כפי שניתן לראות מההשוואה בין איור 5 לאיור 6.

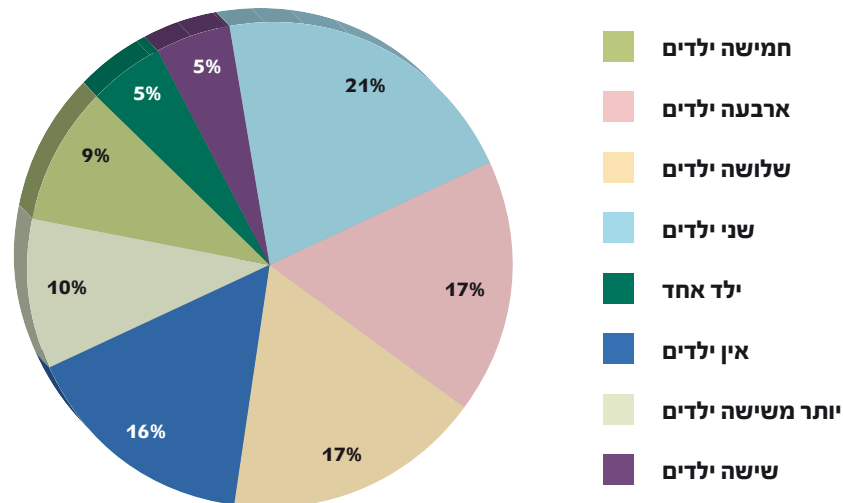
איור 4: מספר ילדים – כלל המדגם



איור 5: מספר ילדים – נשים עובדות



איור 6: מספר ילדים – נשים שאינן עובדות



כשנבדק שיעור השימוש בתחבורה ציבורית (כמפורט בטבלה 3 להלן), העלו הנתונים שיותר ממחצית הנשאלות משתמשות בתחבורה ציבורית (56%). מרבית הנשים העובדות (52%) לא משתמשות בתחבורה ציבורית, ואילו 61% מהנשים שאינן עובדות משתמשות בתחבורה ציבורית. יש לציין שבכל מקרה השיעורים המדווחים על שימוש בתחבורה ציבורית, כעולה מן

המדגם, גבוהים מאוד ביחס לכלל האוכלוסייה. השימוש בתחבורה ציבורית בכלל האוכלוסייה עומד על 27% (גיאוֹקרטוגרפיה, 2010), בעוד שאפילו בקרב הנשים הערביות העובדות, שממעטות להשתמש בתחבורה ציבורית, שיעור השימוש עומד על 48%. נסייג ונאמר כי כ-32% מהנשים העידו שהשימוש שהן עושות בתחבורה ציבורית הוא קטן מפעם בשבוע.

טבלה 3: שימוש בתחבורה ציבורית						
כלל המדגם		עובדות		אינן עובדות		שימוש בתחבורה ציבורית
N	אחוזים	N	אחוזים	N	אחוזים	
111	56	38	48	73	61	משתמשת בתחבורה ציבורית
87	44	41	52	46	39	לא משתמשת בתחבורה ציבורית
198	100	79	100	119	100	סך הכול

הסיבה העיקרית לאי-השימוש בתחבורה הציבורית היא, לפי התשובות של הנשאלות, שבבעלותן רכב פרטי (56% מהנשאלות). סיבות נוספות שצוינו במידה פחותה היו תנאי שימוש לא נוחים והיעדר הצורך בשירותי התחבורה הציבורית. עוד יצוין כי ליותר ממחצית הנשאלות יש רישיון נהיגה (61%), ושיעור בעלות רישיון נהיגה בקרב הנשים העובדות עומד על 75%, בהשוואה לשיעור בעלות הרישיון בקרב הנשים שאינן עובדות שעומד על 53%. להלן הפירוט בטבלה 4:

טבלה 4: החזקה ברישיון נהיגה						
כלל המדגם		עובדות		אינן עובדות		רישיון נהיגה
N	אחוזים	N	אחוזים	N	אחוזים	
116	61	54	75	62	53	בעלת רישיון
74	39	18	25	56	47	ללא רישיון
190	100	72	100	118	100	סך הכול

להלן יוצגו ממצאי המחקר וייערך דיון בהם.

4. ממצאים ודיון

שיעורי התעסוקה של נשים ערביות בישראל הם נמוכים מאוד ביחס לכל אוכלוסייה אחרת בישראל, ובשל ממדי התופעה, גורם זה זוהה כאחד מחסמי הצמיחה העתידיים של ישראל (בן דוד, 2010; ישיב וקסיר, 2009). הספרות הקיימת זיהתה כמה חסמים המקשים על יציאתן לעבודה של נשים ערביות בישראל, ואחד מהם הוא גורם הניידות, כלומר תחבורה בכלל ותחבורה ציבורית בפרט (בירומי-קנפדלפת, 2002; שתייוי, 2008; הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי הדרוזי והצ'רקסי, 2011). במציאות קשורים החסמים זה לזה, ושינוי בחסם אחד בלבד אינו יכול להבטיח שיפור בגידול המועסקות הערביות. אולם לשינויים מצטברים בכמה מהתחומים ייתכן שתהיה השפעה כזו. בנתונים שלהלן מוצגים קשרים אפשריים בין התחבורה הציבורית לבין תעסוקת נשים ערביות.

ראשית יצוין שבאופן כללי, ועל פי ניתוח נתוני הלמ"ס לגבי היישובים שנבדקו במסגרת הסקר, לא מסתמן קשר ברור בין כניסת תחבורה ציבורית ליישובים לבין גידול במספר המועסקות. בטמרה פועלת תחבורה ציבורית מאז שנות השבעים, וישנה עליה במועסקות בין מפקד 1983 למפקד 1995 וירידה במפקד 2008. בנחף שבה נכנסו שיפורי תחבורה משמעותיים ב-2006, ירד מספר המועסקות בין מפקד 1995 למפקד 2008. בסכנין חל גידול במספר המועסקות, וכך גם ברהט ובשפרעם, אולם ניתן לשייך זאת למגמה רחבה יותר של גידול בתעסוקה, המאפיינת את הנשים הערביות בשני העשורים האחרונים (פיכטלברג, 2004). טבלה 5 מסכמת נתונים לגבי התחבורה הציבורית ותעסוקת הנשים בשבעה יישובים שבהם התמקד במחקר.

טבלה 5: נתוני תחבורה ציבורית ותעסוקה

שם היישוב	השנה שהוכנסה תחבורה ציבורית ליישוב	מספר תושבים (באלפים)	צפיפות אוכלוסייה (לקמ"ר)	רמת מינוע	רמה חברתית כלכלית	אחוז נשים המועסקות בכוח העבודה האזרחי השנתי - מפקד 1983	אחוז נשים המועסקות בכוח העבודה האזרחי השנתי - מפקד 1995	אחוז נשים המועסקות בכוח העבודה האזרחי השנתי - מפקד 2008
טמרה	1970	27.9	958.4	20.15	אסלאם	3	4.5	7.8
לקיה	-2010	9.2	1612.4	11.59	אסלאם	1	-	7.7
מזרח ירושלים	2004	267	-	17.15*	אסלאם	4*	-	12.3
נחף	2006	10.5	1722.1	15.5	אסלאם	2	5.3	8.8
סכנין	1970	25.6	2548.8	21.56	אסלאם	2	2.9	7.8

טבלה 5: נתוני תחבורה ציבורית ותעסוקה (המשך)										
13.4	6.2		1	אסלאם	10.89	2550.3	50	עירייה	2009	רהט
11.1	9.8	8.7	3	אסלאם	23.11	1811.5	34.9	עירייה	1970	שפרעם

* לכלל ירושלים

4.1 מרחק הנסיעה בין הבית לעבודה

במחקר שנעשה על ידי אליאס ושותפיה נבדקו דפוסי נסיעות של גברים ונשים בכמה יישובים ערבים בצפון הארץ. נמצאו הבדלים בדפוסי הנסיעות כדלקמן: גברים מבצעים יותר נסיעות, נסיעותיהם נמשכות יותר זמן, הם עורכים יותר עצירות בדרך ומבלים יותר זמן בפעילויות בין הנסיעות, בהשוואה לנשים. כמו כן, גברים משתמשים הרבה יותר ברכב פרטי, בהשוואה לנשים, שחלק גדול מהניידות שלהן היא רגלית (Elias, Newmark et al., 2008). מקדונלד (MacDonald, 1999) טוענת שזמני הנסיעה של נשים לעבודה קצרים יותר משל גברים בשל כמה סיבות: משכורות נמוכות שאינן מצדיקות נסיעות ארוכות, עבודה במקצועות "נשיים" ומילוי תפקיד כפול של מפרנסת ומטפלת ראשית של הבית. ואולם המרחק הקצר יותר שנשים עושות לעבודה יכול להיות גם תוצאה של מבנה שוק העבודה המקומי, של "עבודות נשיות", ושל הזמינות הפחותה של נשים לרכב פרטי ביחס לגברים (Blumenberg & Manville, 2004). דוח של משרד התמ"ת לשנת 2006 על מצב התעסוקה של נשים ערביות בגילאי 18–65, מצביע על כך שמרבית הנשים עוסקות בחינוך ובשירותי בריאות, מסחר ואירוח, בעוד שאצל נשים יהודיות יש פיזור גדול יותר בין המקצועות, ויש העוסקות בבנקאות ובשירותים עסקיים (משרד התעשייה המסחר והתעסוקה, 2008.1.29). בטבלה 6 מוצגים נתוני ההתפלגות על פי משלח יד:

טבלה 6: מועסקות ערביות ויהודיות בגילאי 18-65 לפי ענף כלכלי (באלפים ובאחוזים)

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

מקור: משרד התמ"ת, 2008, מצב התעסוקה של נשים ערביות בגילאי 18-65 לשנת 2006.

על פי רוב, מקומות העבודה במשלחי היד האמורים ממוקמים בסמיכות ליישובים, דבר העולה גם מנתוני המחקר הנוכחי המוצגים להלן בטבלה 7. מתוך הנתונים שנאספו עולה כי הנשים המועסקות עובדות בקרבת הבית. מרבית הנשאלות העובדות, עובדות קרוב מאוד לבית, במרחק של 15-30 דקות נסיעה. מיעוטן עובדות במקום הרחוק מן הבית 45 דקות נסיעה ומעלה, מרביתן של אלה מירושלים. נתונים אלו תואמים גם את הנתונים הארציים בנוגע למרחק מהבית לעבודה אצל נשים ערביות, כפי שמציגם משרד התמ"ת (משרד התעשייה המסחר והתעסוקה, 29.1.2008).

טבלה 7: זמן הנסיעה מהבית לעבודה על פי יישוב

סך הכול	זמן הגעה מהבית לעבודה						
	יותר משעה	שעה אחת	45 דקות	30 דקות	15 דקות	עובדת מהבית	
26	4	2	3	5	12	0	ירושלים
20	0	0	1	3	16	0	טמרה
1	0	0	0	0	1	0	רהט
13	0	0	1	4	6	2	נחף
60	4	2	5	12	35	2	סך הכול

נתונים דומים התקבלו גם במחקר של כלל האוכלוסייה בחיפה, שמצא כי נשים נוסעות מרחקים קצרים יותר מגברים (Elias, Newmark et al., 2008). סביר להניח כי מצב זה נובע בין השאר ממחויבותן של הנשים לדאגה לבית וליושבו. התאוריה של אי-ההתאמה המרחבית, העוסקת בניתוק בין מקום המגורים למקום התעסוקה, מציעה שלושה פתרונות כדי להתגבר על אי-ההתאמה: קירוב המגורים לתעסוקה, קירוב התעסוקה למגורים, ופיתוח תחבורה ציבורית שתחבר בין המגורים לתעסוקה. לאור הנתונים שהתקבלו – המצביעים על כך שמרבית הנשים הערביות העובדות, עובדות קרוב לביתן – עולה שהפתרון הרלוונטי ביותר עבור נשים ערביות הוא פיתוח תעסוקה בסמוך לאזור המגורים, הן באמצעות פיתוח עסקים זעירים והן באמצעות פיתוח אזורי תעסוקה בסמוך ליישובים (Korsu & Wenglenski, 2010). חיזוק לכך ניתן למצוא בנתוני הסקר החברתי של הלמ"ס (2006), המוצגים בטבלה 8 ומלמדים על הסיבות לאי-התעסוקה של נשים ערביות. אי-מציאת עבודה מהווה אחוז קטן מהסיבות לאי-התעסוקה, והניידות איננה מוזכרת כלל. הסיבה העיקרית היא היות הנשאלת עקרת בית. לאור זה סביר להניח שגם אם אישה שלא עבדה בשל מחויבויותיה לביתה וליושביו תצא לשוק העבודה, היא תעדיף מקום עבודה קרוב לבית.

טבלה 8: הסיבות לאי-מציאת עבודה בקרב נשים ערביות

הסיבות לאי-העבודה	לימודים	אי-מציאת עבודה	עקרת בית	מחלה	פנסיה ואחר
אחוז הנשאלות	10.7	3.4	77.9	4.3	3.1

4.2 אמצעי הגעה לעבודה

את המרחק למקום העבודה גומעות מרבית הנשים הערביות באמצעות רכב פרטי (כ-49%), או בטרמפ המבוסס על השימוש ברכב פרטי (כ-11%). כרבע מהן משתמשות בתחבורה ציבורית (21% באוטובוסים וכ-3% במוניות שירות), והיתר מגיעות לעבודה ברגל או בהסעה. טבלה 9 מתארת את ההתפלגות בין אמצעי התחבורה השונים, וטבלה 10 מפרטת את התפלגות אמצעי התחבורה לפי היישובים.

טבלה 9: אמצעי נסיעה לעבודה			
אחוזים נצברים	אחוזים	שכיחויות	
9.8	9.8	6	ברגל
31.1	21.3	13	אוטובוס
36.1	4.9	3	הסעה מאורגנת
47.5	11.5	7	טרמפ
50.8	3.3	2	מונית שירות
100.0	49.2	30	רכב פרטי
	100.0	61	סך הכול

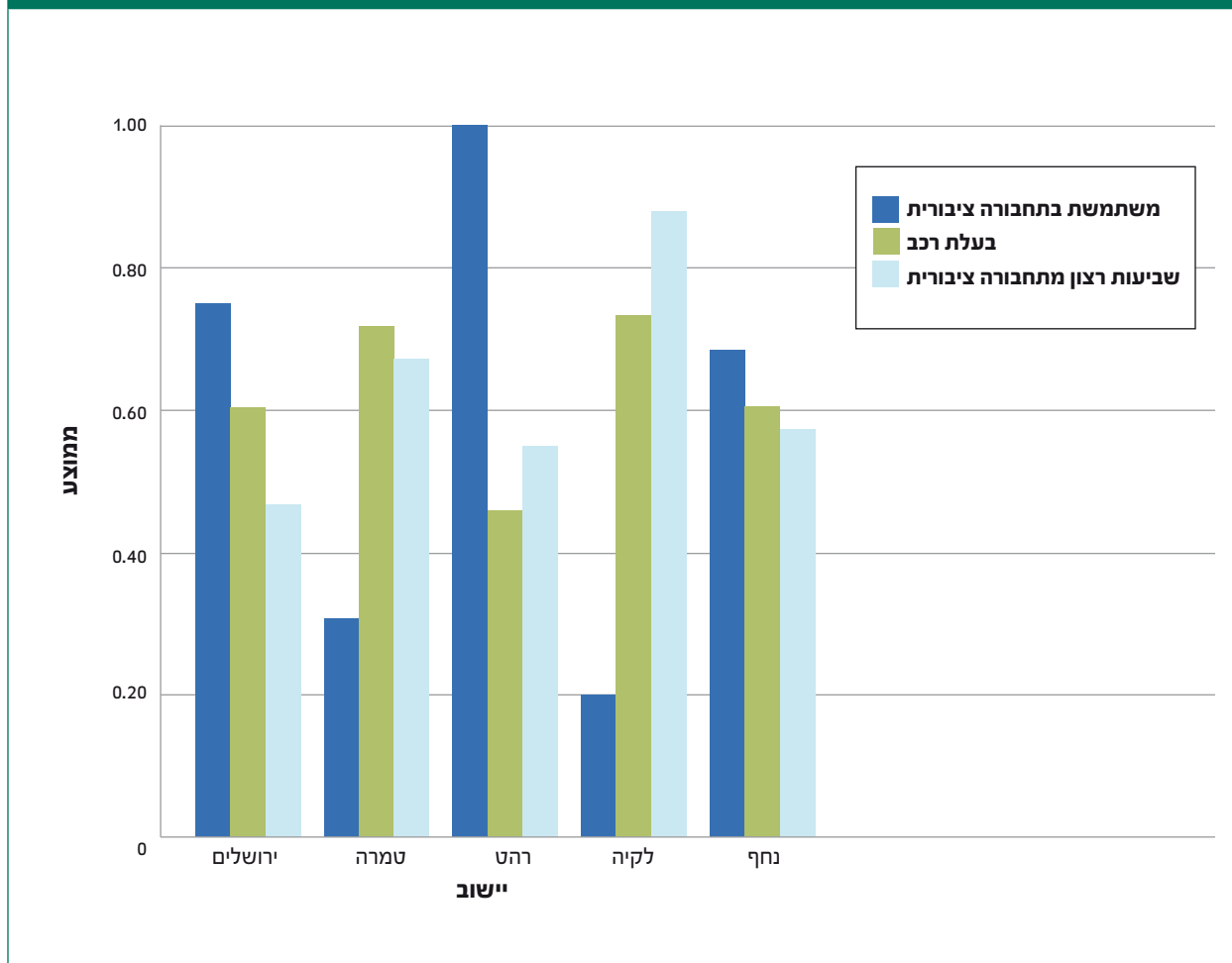
טבלה 10: אמצעי נסיעה לעבודה לפי יישוב							
סך הכול	אמצעי נסיעה לעבודה						
	ברגל	אוטובוס	הסעה מאורגנת	טרמפ	מונית שירות	רכב פרטי	
27	0	11	2	6	0	8	ירושלים
20	3	0	0	0	1	16	טמרה
1	0	0	0	1	0	0	רהט
13	3	2	1	0	1	6	נחף
61	6	13	3	7	2	30	סך הכול

השימוש הנרחב ברכב פרטי יכול לנבוע מכמה סיבות, בהן איכות התחבורה הציבורית, אופי היישוב והמגמה הכלל עולמית של הגדלת רמת המינוע והשימוש ברכב פרטי. במקומות ששנים לא הייתה בהם תחבורה ציבורית או שהשירות היה דליל מאוד, אנשים מצאו פתרונות חלופיים בנסיעה ברכב פרטי (כנהג/ת או כנוסע/ת) או ביצירת הסעות בלתי רשמיות. גם לאופי היישוב יש השפעה: יישובים שאינם צפופים, שתשתיות התחבורה בהן צרות, משופעות בחדות או לא מתוחזקות היטב, זוכים לשירות פחות טוב של התחבורה הציבורית. שירות דליל, או היעדר שירות בשכונות מסוימות, מחזק את השימוש באמצעי נסיעה אחרים (נסיעה ברכב פרטי או הליכה ברגל). בנוסף קיימת מגמה עולמית, שניכרת גם בישראל בכלל וביישובים הערבים בפרט, של שימוש מתגבר ברכב פרטי (למ"ס, 2008; למ"ס, 2010ב). כל זה יכול להסביר חלק ניכר מהבולטות של הרכב הפרטי כאמצעי נסיעה לעבודה ביישובים הערבים בישראל.

4.3 שביעות רצון ושימוש בתחבורה ציבורית

שביעות רצון משירות כלשהו יכולה לנבא את מידת השימוש בו. במסגרת המחקר התבקשו הנשאלות לדווח על מידת שביעות רצונן מהתחבורה הציבורית באופן כללי. באיור 7 אפשר לראות שרמת השימוש בתחבורה ציבורית נמצאת ביחס הפוך לרמת שביעות הרצון ממנה. ניתן להסביר זאת בכך שלנוסעות בתחבורה הציבורית יש היכרות טובה יותר עמה, ולכן הן ביקורתיות יותר ורגישות יותר לאיכות השירות. יצוין כי לא ניכרו הבדלים בשביעות הרצון בין נשים עובדות לבין נשים שאינן עובדות.

איור 7: שביעות רצון מהתחבורה הציבורית של נוסעות בתחבורה הציבורית וברכב פרטי



4.4 מידע כחסם לשימוש בתחבורה ציבורית

אחד החסמים העיקריים לשימוש בכל שירות הוא היעדר מודעות לקיומו או לזמנים ולאופנים שבהם הוא ניתן. על חסם זה אפשר להתגבר באמצעות פרסום מידע על השירות ושעות פעילותו. ובמקרה שלנו – פרסום על אודות שירות התחבורה הציבורית במקומות שבהם החל השירות לאחרונה, ופרסום מועדי הנסיעות באופן קבוע. בשנה האחרונה עושה משרד התחבורה מאמצים להנגיש לציבור מידע בנוגע לשירות התחבורתי. לשם כך נפתח מוקד מידע טלפוני ואינטרנטי בשם "כל קו", המאגד מידע על הנסיעות של כלל מפעלי התחבורה הציבורית. המיזם עדיין לא הושלם, בשלב זה עדיין לא מופיעות באתר מפות התמצאות, והמידע הקיים מופיע לעת עתה רק בשפה העברית.

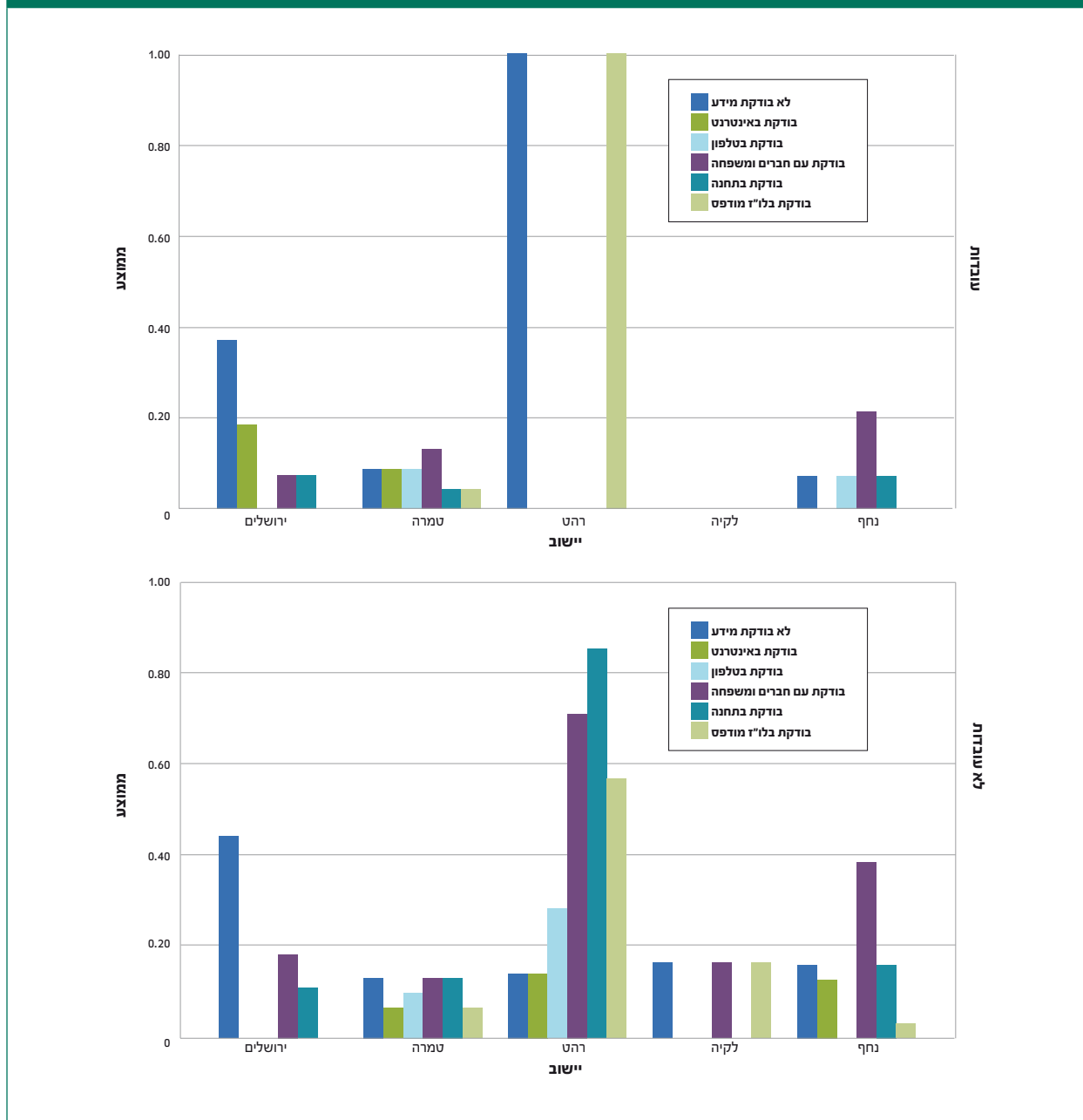
דפוסי השימוש במידע, שהתקבלו במחקר זה, מוצגים בטבלה 11 להלן. ניתן לראות מהם שנשים ערביות מעטות משתמשות באינטרנט כאמצעי לקבלת מידע לגבי מועדי הנסיעות. אולם ייתכן שמדובר כאן בשאלת הביצה והתרנגולת – שכן כל עוד אין מידע בשפה הערבית, מובן שנשים ערביות מעטות בודקות מידע באינטרנט. מהנתונים עולה שמרבית הנשים שבודקות את לוח הזמנים, עושות כן באמצעות משפחה וחברים או באמצעות לוחות הזמנים הנמצאים בתחנה.

טבלה 11: דפוסי השימוש במידע על התחבורה הציבורית				
סך הכול	נשים שאינן עובדות	נשים עובדות		
37	23	14	לא בודקת מידע	אופן בדיקת המידע של שירות התחבורה הציבורית
14	7	7	בודקת באינטרנט	
8	5	3	בודקת בטלפון	
35	27	8	בודקת עם משפחה וחברים	
22	18	4	בודקת בתחנה	
10	8	2	בודקת בלוחות זמנים מודפסים	
100	67	33		סך הכול

לאור נתונים אלה, אפשר לנסות ולהגדיל את הנגישות של נשים ערביות למידע בשני אופנים: להציג את המידע על התחבורה הציבורית בשפה הערבית באתר משרד התחבורה באינטרנט, וכן למצוא דרכים להפצת מידע על שעות הפעילות של התחבורה הציבורית בקרב משקי בית ובתחנות האוטובוסים, המשמשות מקור חשוב לצריכת המידע כיום.

כאשר בוחנים את דפוסי השימוש במידע לפי יישובי המחקר ולפי אמצעי השימוש במידע, כמוצג באיור 8, מתברר שההתפלגות במקומות השונים בין נשים עובדות ולאלו שאינן עובדות היא דומה. יצוין כי מספר הנשאלות ברהט ובלקיה היה קטן יחסית (8 ו-7 בהתאמה) ועל כן התוצאות, בייחוד בקרב הנשים העובדות, חריגות.

איור 8: דפוסי השימוש במידע לפי יישוב ולפי אמצעי שימוש



4.5 מטרת השימוש בדפוסי השימוש בתחבורה ציבורית

כשבוחנים את מטרת השימוש בתחבורה ציבורית בקרב נשים עובדות ושאין עובדות, כמוצג בטבלה 12, מתגלה שהשימוש העיקרי בתחבורה הציבורית, בקרב נשים עובדות, הוא לצורך נסיעה לעבודה. נתון זה עולה בקנה אחד עם הספרות, המצביעה על הנסיעה לעבודה כ"נסיעה קשיחה", קרי נסיעה המתבצעת לרוב מדי יום (בלומן, 2007). המטרה

השנייה בחשיבותה, בקרב הנשים העובדות המשתמשות בתחבורה ציבורית, היא נסיעה לצורך סידורים. בקרב הנשים שאינן עובדות, 22% משתמשות בתחבורה הציבורית לחיפוש עבודה, אולם השימוש העיקרי הוא לצורך סידורים ובמקום השני לביקורי משפחה וחברים. היעדים שאליהם מגיעות הנשים בתחבורה ציבורית – הכוללים עבודה, שירותים ופנאי – מעידים על התפקיד החשוב שיש לתחבורה ציבורית בפעילויות בסיסיות של המשק בארץ.

טבלה 12: מטרות השימוש בתחבורה ציבורית בקרב נשים עובדות ושאין עובדות

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

הנתונים שנאספו במחקר זה מצביעים על כך, שנשים עובדות עושות שימוש רב בדפוס אחד של נסיעה – או שהן נוסעות בתחבורה ציבורית אל מחוץ ליישוב או שהן נוסעות בה בתוך היישוב. סביר להניח שדפוס זה נובע מהנסיעות הקשיחות לעבודה. לעומת זאת נשים שאינן עובדות מבצעות יותר נסיעות משני הסוגים (כ-55%) לעומת הנשים העובדות (28%). אחד ההסברים להבדל זה הוא זמינות הרכב הנמוכה יותר במשקי הבית של הנשים שאינן עובדות, והתלות שלהן בתחבורה הציבורית. בטבלה 13 מפורטות הנסיעות בתוך היישוב ומחוץ לו באמצעות תחבורה ציבורית.

טבלה 13: נסיעות בתוך ומחוץ ליישוב באמצעות תחבורה ציבורית של נשים עובדות ושאינן עובדות					
נוסעת בתוך ומחוץ ליישוב עם תחבורה ציבורית					
סך הכול	נוסעת בתוך היישוב		נוסעת מחוץ ליישוב		
	נוסעת בתוך	נוסעת מחוץ	נוסעת בתוך ומחוץ ליישוב		
79	17	18	44	שכיחויות	אינן עובדות
100.0	21.5	22.8	55.7	אחוזים	
39	13	15	11	שכיחויות	עובדות
100.0	33.3	38.5	28.2	אחוזים	
118	30	33	55	שכיחויות	סך הכול
100.0	25.4	28.0	46.6	אחוזים	

4.6 בעלות על רכב

הרכב הפרטי הוא אחד האמצעים העיקריים להגעה לעבודה. אולם בעלות על רכב במשק בית שבו כמה אנשים, אין פירושה נגישות תמידית לרכב. בהכרח הרכב אינו זמין בחלק מהזמן או לחלק מהאנשים. יש להביא בחשבון גם את אמינות הרכב ואת גילו ומצבו המכאני, דברים המשפיעים לעתים קרובות על מידת הזמינות שלו (Blumenberg & Manville, 2004). תימוכין לכך שזמינות הרכב לנשים היא באופן כללי נמוכה יותר (ביחס לגברים) ניתן למצוא אצל פטרס (Peters, 2001), שהראתה – על סמך מקרים מהודו, מאל, בנגלדש, טורקמניסטן ופרו – שלנשים יש נגישות נמוכה (ביחס לגברים) לכלי רכב, ונשים שיש להן נגישות לתחבורה ציבורית תלויות בה יותר מאשר גברים בעלי נגישות דומה לרכב. באופן דומה, במחקר שערכו אליאס ושותפיה בישראל, נמצא שבקרב הנוסעים ברכב פרטי, נשים נוטות להיות הנוסעות ולא הנהגות (Elias, Newmark et al., 2008).

על מנת לנסות ולעמוד על זמינות הרכב, נשאלו הנשים כמה כלי רכב ישנן במשק הבית. הנתונים המוצגים בטבלה 14 מצביעים על כך שזמינות הרכב לנשים עובדות גבוהה מזמינותו לנשים שאינן עובדות בכל הקטגוריות שנבדקו, כלומר, רכב אחד או שניים או יותר במשק הבית. בעקיפין ניתן להסיק, שהנגישות המוגברת של נשים עובדות לרכב פרטי מסייעת להן בהשתתפותן בשוק העבודה, אולם אין להתעלם מכך שבעלות על רכב היא גם תוצאה אפשרית של מצב חברתי-כלכלי טוב מלכתחילה.

טבלה 14: מספר כלי הרכב במשק הבית בקרב נשים עובדות ושאינן עובדות

בעלות על רכב						
סך הכול	יותר משני כלי רכב	שני כלי רכב	רכב אחד	אין רכב		
120	1	12	71	36	שכיחיות	אינן עובדות
100	0.8	10.0	59.2	30.0	אחוזים	
72	5	10	46	11	שכיחיות	עובדות
100	6.9	13.9	63.9	15.3	אחוזים	
192	6	22	117	47	שכיחיות	סך הכול
100	3.1	11.5	60.9	24.5	אחוזים	

4.7 אי-תעסוקה – תוצאה של מבנה או תרבות

אחת המחלוקות המרכזיות באשר לשיעור המועסקות הנמוך בקרב נשים ערביות, היא השאלה אם מדובר בסיבות תרבותיות או בסיבות מבניות המקשות על יציאתן לעבודה. העמדה המסורתית גורסת כי בן הזוג והמשפחה, המתנגדים ליציאת הנשים לעבודה בשל מחויבותן לבית ולמשפחה, היא שמונעת מן הנשים הערביות להשתלב בשוק העבודה בארץ (בירומי-קנפדלפת, 2002). לפי העמדה המבנית, חסמים מבניים הם שמונעים מנשים ערביות לצאת לשוק העבודה. החסמים המבניים העיקריים הם מצאי מוגבל של מקומות תעסוקה, היעדר חינוך והכשרה, מספר מצומצם של מסגרות לטיפול בילדים (כגון משפחתונים וצהרונים), היכרות נמוכה עם שוק העבודה, תשלום שכר שלא כחוק ורמת ניידות נמוכה בכלל, ובאמצעות תחבורה ציבורית בפרט (בירומי-קנפדלפת, 2002; שתיי, 2008; הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי הדרוזי והצ'רקסי, 2011). חסם מבני נוסף הוא אי-התאמה בין ההשכלה הנרכשת על ידי הנשים לבין הצרכים של שוק העבודה. פיכטלברג מציינת ששיעור ההשתתפות בשוק העבודה של נשים ערביות בעלות 13–15 שנות לימוד ירד מ-50% בשנות התשעים לכ-42% בשנת 2002 (פיכטלברג, 2004). אחד ההסברים לירידה זו נמצא בנתוני התפלגות המועסקות על פי משלח יד: רבות מהן לומדות את מקצוע החינוך, אולם לא כולן מוצאות עבודה בתחום, וחלקן הופכות בעקבות זה למובטלות.

במסגרת המחקר נשאלו נשים שלא עבדו מעולם על הסיבות לכך – בשאלה פתוחה ובלתי נעזרת (קרי ללא אפשרויות מוצעות לתשובה). 44 נשאלות השיבו לשאלה ותשובותיהן סווגו ל-7 קטגוריות. מהנתונים עולות סיבות מבניות: לימודים, קושי במציאת עבודה, היעדר השכלה ובריאות לקויה. שתי קטגוריות מעניינות הן של נשים שאינן עובדות בשל סיבות הקשורות לבית ולילדים, ונשים שאינן עובדות בשל סיבות של ניידות ותחבורה. מתוך 14 הנשים שאינן עובדות בשל סיבות הקשורות לבית ולילדים, 4 נשים הסבירו שהן אינן עובדות בשל חינוך ילדיהן, 7 נשים ראו בסטטוס שלהן כנשים נשואות או כעקרות בית סיבה לכך, ו-3 נשים אמרו שבעלן אינו מעוניין שהן יעבדו. רק שתי נשים אמרו שהסיבה שאינן עובדות היא סיבה פרטית מנעה מבעדן למצוא עבודה. נתון זה מעניין בשני מובנים: המובן האחד הוא שנשים מעטות זיהו באופן בלתי

נעזר שתחבורה והיעדר נגישות הם חסם למציאת עבודה. והמובן השני הוא שהשתיים שהעלו את הסיבה הזאת, ציינו שהחסם אינו בתחבורה הציבורית אלא ברכב הפרטי. כלומר, משמעות הניידות עבורן היא בעלות על רכב פרטי. להלן סיכום התשובות בטבלה 15:

טבלה 15: סיבות לאי-כניסה לשוק העבודה							
מספר המשיבות	לימודים	אי-מציאת עבודה	חינוך	ילדים ובית	מחלה	אין רכב	אין סיבה מיוחדת
3	8	6	14	4	2	7	

שתי נקודות בולטות בדברים האמורים: ראשית, נשים מעטות הצביעו על סיבות תרבותיות ורובן הצביעו על סיבות מבניות שהביאו אותן לא לעבוד; שנית, רוב מוחץ של הנשים לא ראו בהיעדר הניידות חסם. אין זה אומר בהכרח שהניידות איננה חסם, אלא שהיא אינה נתפסת כגורם העיקרי לכך שנשים אלה לא עבדו מעולם.

חיזוק לכך שגורמים מבניים הם שמקשים על נשים ערביות למצוא עבודה, ולא סיבות מסורתיות, ניתן למצוא בסיבות להפסקת עבודה המפורטות בטבלה 16. מרבית הנשים הפסיקו לעבוד בשל סיבות מבניות – התפרטות, פיטורין או לידת ילדים (סך הכול 44%). אולם יש לציין כי 27% מהנשים הפסיקו לעבוד בשל נישואיהן או בשל עמדת בן זוגן בנושא, וסביר להניח שהן הפסיקו את עבודתן בשל סיבות הנובעות מתפיסת התפקיד של הרעיה והאם (בירומי-קנפדלפת, 2002) הנובעת מן הגישה המסורתית.

טבלה 16: סיבות להפסקת עבודה			
הסיבות	התפטרות	פיטורין	נישואים
12	18.2	7	10.6
16	24.2	10	15.2
2	3.0	19	28.8
66	100		
סך הכול			

חיזוק נוסף לתפיסה המבנית ניתן לראות בנתוני מחפשות העבודה המוצגים בטבלה 17. מתוך 95 הנשים שאינן עובדות 49 מחפשות עבודה, כלומר למעלה ממחצית הנשים שאינן עובדות מחפשות עבודה.

טבלה 17: נשים לא מועסקות שמחפשות עבודה ושאינן מחפשות עבודה		
שכיחויות	אחוזים	
46	48.4	לא מחפשות
49	51.6	מחפשות
95	100	סך הכול

טבלה 18 מציגה את שיעור המועסקות ביישובים שנכללו במחקר לעומת שיעורי תעסוקת הנשים בנפה הגיאוגרפית שאליה הם משתייכים, לפי נתוני הלמ"ס משנת 2008. כאשר בוחנים את שיעור האבטלה בראייה גיאוגרפית זאת, רואים שקיים פער של עשרות אחוזים בין שיעור המועסקות בנפה לבין שיעור המועסקות ביישובים הערבים האמורים. ניתן להסביר את הפער בחסמים המבניים שהוזכרו לעיל, ובמיוחד בנטייה של הנשים הערביות לעבוד קרוב למקום מגוריהן ובתת-הפיתוח העסקי של היישובים הללו. שילוב הנטייה לעבוד בקרבת הבית עם תת-הפיתוח העסקי, יוצר מציאות של מיעוט אפשרויות עבודה, גם אם ההיצע התעסוקתי ברדיוס רחב יותר הוא גדול בהרבה. לקושי זה יש לצרף חסמים נוספים המקשים על נשים ערביות להתקבל לעבודה, כגון היעדר השכלה מתאימה, אי-ידיעת השפה העברית ברמה מספקת וחשש של מעסיקים יהודים להעסיק ערביות וערבים (יעקבי, פז-פוקס ואחרים, 2010).

טבלה 18: שיעור המועסקות ביישובים ערבים לעומת שיעורי תעסוקת הנשים בנפה הגיאוגרפית			
שם היישוב	שם הנפה	שיעור המועסקות ביישוב	שיעור המועסקות בנפה
לקיה	באר שבע	7.7	52.9
נחף	עכו	8.8	41.0
מזרח ירושלים	ירושלים	–	45.1
רהט	באר שבע	13.4	52.9
שפרעם	עכו	11.1	41.0
טמרה	עכו	7.8	41.0
סח'נין	עכו	7.8	41.0

מקור הנתונים במפקד 2008 של הלמ"ס.

בהבאת הנתונים שלעיל אין כוונה להתעלם ממצבן החברתי-הכלכלי של נשים ערביות רבות. לדברי אבו-בקר (2010) הסטטוס של נשים ערביות תלוי במידה רבה בעמדת הגברים המשמעותיים בחייהן. אולם יציאתה של אישה ערבית לעבודה, משמעותה לעתים רווח כלכלי ומעמדי גם לגבר המשמעותי בחייה (אב, בעל או אחים). אחת העדויות לכך היא העלייה המתמדת בהשכלת הנשים הערביות בישראל, צעד שניתן לראות בו נטייה למודרניות, שכן הוא מחייב את יציאת האישה מהבית. עם זאת נשים רבות נמצאות בתסכול ובמלכוד, משום שהגברים מלהטטים בין ערכים שמרניים (לדוגמה: הדת מחייבת אותך לציית לבעלך) לערכים מודרניים (לדוגמה: במציאות העכשווית כל הנשים חייבות לעבוד ולתרום לכלכלת הבית) (אבו-בקר, 2010). ישיב וקסיר מתארים שני טיפוסים של אישה ערבית בארץ: מסורתית ומודרנית. הם הגדירו את האישה ה"מודרנית" כבעלת 13 שנות השכלה לפחות, שמצבה המשפחתי הוא פרודה, גרושה, רווקה, נשואה או אלמנה, עם לא יותר משני ילדים, המשתמשת במחשב ובעלת רישיון נהיגה. את האישה ה"המסורתית" הם הגדירו כבעלת עשר שנות לימוד ומטה, נשואה או אלמנה עם שלושה ילדים ומעלה, ללא רישיון נהיגה ושאינה משתמשת במחשב (ישיב וקסיר, 2009). ממצאיהם העלו שהנשים המסורתיות נוטות שלא להשתתף בשוק העבודה, ואילו הנשים המודרניות משתתפות בשיעור של 75% בשוק העבודה, כמקובל במדינות המערב ולמעלה מכך. ואולם מול החלוקה הדיכוטומית של ישיב וקסיר, אבו-בקר טוענת שבעולם הערבי המוסלמי אפשר לראות היום נשים המשתמשות בדרכים מסורתיות כדי לקדם את המודרניות. לדבריה, ישנן נשים ערביות מוסלמיות שמבחינתן המודרניות מגיעה שלושה עם ערכים מסורתיים, והתנהגות מודרנית יכולה לכלול אימוץ של לבוש דתי, שמירה על סגנון חיים ספורטיבי, השלמת השכלה, רכישת מקצוע, שימור תפקידים מגדריים בתוך המשפחה ושמירה על קשרים משפחתיים וקהילתיים ענפים (אבו-בקר, 2010). תמונה מורכבת זו של מסורתיות וקדמה השלובות יחד, עשויה לשמש מצע לאופני השתלבותן של נשים ערביות בשוק העבודה בישראל. דוגמה לכך ניתן לראות בתוכנית "אשת חיל", המופעלת על ידי ארגון הג'וינט בקרב נשים ערביות ועולות חדשות מאתיופיה, קווקז ובוכרה. התוכנית פועלת מתוך רגישות תרבותית, ובכוונה לתת לנשים כלים להתמודד עם דילמות אישיות ומשפחתיות שיוצרת היציאה לעבודה. לפי הג'וינט, לתוכנית יש שיעורי הצלחה גבוהים, למעלה מ-65% מהמשתתפות בתוכנית משתלבות בעבודה לאחר כשנה (ג'וינט ישראל, 2011).

4.8 קשר בין תעסוקה ותחבורה ציבורית

ניתוחים סטטיסטיים שנערכו במהלך המחקר ניסו למצוא אם יש גורמים שמשפיעים באופן מובהק על השימוש בתחבורה ציבורית, ועל יציאתן או אי-יציאתן של נשים לעבודה. ברגרסיה שבדקה את הסיבות המשפיעות על הכניסה לעבודה (לתוצאות הרגרסיה ראו נספח 3), עלו שני משתנים מובהקים שמשפיעים על כך: גיל ומידת ההשכלה. ברגרסיה שבדקה את הגורמים המשפיעים על השימוש בתחבורה ציבורית (לתוצאות הרגרסיה ראו נספח 4), עלה שישנו גורם אחד מובהק והוא שנת הכניסה של התחבורה הציבורית ליישוב. מהניתוח עולה שביישובים שבהם הייתה קיימת תחבורה ציבורית מאז שנות השבעים של המאה הקודמת, קיים סיכוי גדול יותר שנשים ישתמשו היום בתחבורה ציבורית. ככל הנראה בשל גודלו המוגבל של המדגם, הרגרסיות לא הצביעו על נתונים מובהקים ועל קשרים חזקים בין המשתנים הבלתי תלויים ובין שני המשתנים התלויים (נסיעה בתחבורה ציבורית ותעסוקה). מומלץ לבדוק משתנים אלו בקרב מדגם גדול יותר של נשאלות, על מנת לבחון קשרים אפשריים.

לסיכום הדיון אפשר לומר שיש שלוש אפשרויות להתגבר על אי-ההתאמה המרחבית: לקרב את התעסוקה למגורים, לקרב את המגורים לתעסוקה ולהגביר את הנגישות התחבורתית בין המגורים לבין התעסוקה. אף שהגברת הנגישות היא

כיום, לעתים קרובות, האפשרות המועדפת, מכיוון שהיא המהירה והזולה ביותר לביצוע (Blumenberg & Manville, 2010; Korsu & Wenglenski, 2004), רבים מקרב האוכלוסייה הערבית בישראל מעדיפים לעבוד בסמוך למקום המגורים (יעקבי, פז-פוקס ואחרים, 2010). הרצון לעבוד סמוך לבית מאפיין נשים רבות, בשל מחויבותן לטיפול בבני המשפחה ובבית (בירומי-קנפדלפת, 2002; בלומן, 2007). דברים אלו קיבלו תימוכין גם במחקר זה. משום כך, דומה שלא יספיק פיתוח הפן התחבורתי בלבד אלא יש להשקיע גם בפיתוח מקומות עבודה ביישובים ערבים ובסמוך להם. יש להשקיע גם בהרחבת המסגרות הקיימות של מעונות היום לילדים, בחינוך בכלל ובלימוד השפה העברית בפרט. כל אלה, בשילוב עם העלאת רמת השירות של התחבורה הציבורית ביישובים ובסביבתם, עשויים להביא לגידול במספר המועסקות בקרב הנשים הערביות בישראל.

5. המלצות

הפעלת התחבורה הציבורית נגזרת מהזכות הבסיסית של תנועה, שעל המדינה לספק לתושביה. אולם התחבורה הציבורית פועלת באופן היעיל ביותר ביישובים צפופים וגדולים, וחלק ניכר מהישובים שבהם מתגוררות הנשים שלקחו חלק במחקר זה אינם עונים על קריטריון הגודל. נוסף על כך, בשל אופי הבנייה בישובים הערבים, נוספים גם מכשולי עבירות המקשים על התחבורה הציבורית באמצעות אוטובוסים. כשעוסקים בפתרונות מדיניות להגברת הסיכויים של נשים ערביות להיות מועסקות, חשוב להביא בחשבון שני מושגים: ניידות ונגישות. ניידות היא המרחק שניתן לעשות ממקום אחד למשנהו בזמן נתון, ונגישות היא האפשרויות הקיימות להגיע ליעדים מועילים במרחב נתון (Litman, 2008). ההבחנה בין השניים חשובה במיוחד במקרה זה, מכיוון שהנתונים במחקר מצביעים על כך שהנטייה של נשים ערביות היא לעבוד בסמיכות לביתן. לדוגמה, אם נפתח מקום תעסוקה ביישוב או בסמוך לו, ונשים מהיישוב יבחרו לעבוד בו, ניידותן לא בהכרח תשתפר, אולם נגישותן למקום העבודה תשופר (Walker, 2011). אי לכך, חלק מההמלצות שיוצגו להלן יכללו גם תחומים החורגים מהתחבורה הציבורית, ואף על פי כן הן עשויות לשפר את רמת הנגישות של הנשים למקומות העבודה.

5.1 המשך פיתוח מערך התחבורה הציבורית ותיאום בין-משרדי

אחרי שנים ארוכות של פיתוח מועט ביותר של התחבורה הציבורית ביישובים הערבים בישראל, בשנים האחרונות החלה מגמה של פיתוח תחבורה ציבורית ביישובים שונים, ושופר השירות ביישובים שכבר קיימת בהם תחבורה ציבורית. כהכנה למכרזים של שירותי תחבורה ציבורית שעתידים לצאת בשנים הקרובות, נערכות פגישות עם נציגי הרשויות המקומיות כדי לנסות ולהתאים את הצרכים התחבורתיים של היישובים לדרישות המכרזים. לצד המשך פיתוח השירות ליישובים הערבים בארץ, מומלץ שמשרדי הממשלה האחראים על תחבורה ציבורית, תעסוקה, מוסדות ציבור, חינוך ותכנון, יתעדכנו אחת לרבעון בישיבה בין-משרדית באשר לשינויים שנערכו או שעתידים להיערך בכל אחד מהאזורים (צפון, מרכז, ירושלים והדרום). שיתוף פעולה בין-משרדי עשוי להביא להתאמה טובה יותר של התחבורה הציבורית לשירותים ולמוסדות קיימים מחד גיסא, ולתכנון ארוך טווח הכולל היבטים של שירותי תחבורה ציבורית מאידך גיסא. המלצה זו תקפה גם לכלל היישובים בארץ, אולם ניתן להתחיל את הפעלתה הניסיונית כחלק מתוכנית החומש של הרשות לפיתוח כלכלי במשרד ראש הממשלה, שכבר כיום מפעילה פורומים המתכנסים אחת לשלושה חודשים במסגרת יישום החלטת ממשלה 1539 – תוכנית חומש לפיתוח כלכלי של יישובים באוכלוסיית המיעוטים.

5.2 הנגשת בעלות על רכב פרטי

ישנם פערים בין שיעור ההשתתפות בשוק העבודה של נשים ערביות המתגוררות בערים, בייחוד בערים מעורבות (למעט ירושלים), לבין שיעור ההשתתפות של נשים ערביות המתגוררות בכפרים (50% ו-24% בהתאמה) (פיכטלברג, 2004). כאמור, תחבורה ציבורית איננה הגורם היחיד לפער, אולם היא חלק מסדרת גורמים. אין היום אסטרטגיות לפיתוח מערך תחבורה ציבורית יעיל למקומות שאינם מאוכלסים בצפיפות (Korsu & Wenglenski, 2010), כדוגמת רבים מהיישובים הערבים בישראל. כמו כן, שרשרת הנסיעות שנשים נוטות לבצע, כלומר הגעה ליעדים מרובים בנסיעה אחת, אינו עולה בקנה אחד עם לוח הזמנים של התחבורה הציבורית ומקשה על הניידות של רבות מהנשים (Blumenberg & Manville, 2004). על מנת להתגבר על בעיית הניידות, אחד הפתרונות הוא הגברת הבעלויות על מכוניות פרטיות (Korsu & Wenglenski).

(2010). אולם לעתים רכישת הרכב ואחזקתו אינן אפשריות מבחינה כלכלית למשק הבית. כדי להקל על הרכישה, המדינה יכולה ליזום חשבונות לפיתוח אישי (Individual Development Accounts) שיופנו למשפחות המשתייכות לאשכולות חברתיים-כלכליים נמוכים, שבהן לפחות אחד מבני המשפחה עובד, ויסייעו להם בחיסכון לרכישת רכב. החשבון לפיתוח אישי פועל בשיטת התיאום או המצ'ינג (matching), שבו קרן ציבורית או פרטית מעניקה סכום זהה לסכום שהצליחה המשפחה לחסוך (Blumenberg, 2008). חלופה זו מתאימה בייחוד לאזורים דלילי אוכלוסייה, שם התחבורה הציבורית פחות יעילה והגידול ברכב הפרטי אינו בהכרח מיתרגם לגודש תחבורתי. כמו כן, חלופה זו עומדת לרוב מול קווי אוטובוסים עם ביקושים נמוכים, שאינם מצדיקים את ההוצאה הכלכלית והסביבתית הכרוכה בהפעלתם.

5.3 הסעות קהילתיות

אחד החסמים העומדים בפני תעסוקת נשים במגזר הערבי הוא הפיתוח הנמוך של מקומות תעסוקה ביישובי מגוריהן וסמוך אליהם. חסם זה מורכב מכמה גורמים הכוללים תכנון, פיתוח, מסגרות טיפול בילדים ותחבורה. באמצעות הסעות ניתן להגיע בנוחות גדולה יותר למקום העבודה או לאזור התעסוקה, שלא בהכרח קרובים ליישוב. היוזמה של הסעות קהילתיות יכולה להשתלב עם מגמת הגידול, בשנים האחרונות, במספר העוסקים בתחום התחבורה בקרב האוכלוסייה הערבית – אנשים שרוכשים כלי רכב אחד או שניים ומשכירים אותם להסעות מיוחדות (חטיב וסולמון, 2006). משרד התמ"ת יכול להציע סיוע במימון ראשוני או בהלוואה לרכישת רכב למטרות הסעה, ולשלב זאת בסיוע בהשמה במרכזי התעסוקה ובחיבור מקומי בין המסיע/ה (שיכול/ה גם הוא/היא להיות מחפש/ת עבודה) לבין נשים שמעוניינות בהסעה. דוגמה למודל ברוח זו ניתן למצוא בעיר טמרה. כחלק מהפעילות של מרכז התעסוקה במקום, אותרה קבוצה של חמש נשים הנוסעות מדי בוקר לעבוד בכפר סבא, מרחק של כשעתיים נסיעה, וחוזרות אחר הצהריים בהסעה של נהג מקומי מטמרה (סיוור תעסוקה באוכלוסייה הערבית בצפון, 14.4.2011). לשעות "המתות" שבין שתי ההסעות, ניתן לפתח שירות נוסף של משלוחים באותו אזור, שאותם יתאם מרכז התעסוקה והנהג יוציאם לפועל (Weir & McCabe, 2008).

5.4 פיתוח

יש הסוברים שמרחק רב מדי מהעבודה גורם לאנשים לוותר עליה. נוסף על כך, כשחיפוש העבודה מתבצע בתחבורה ציבורית, יש סבירות גבוהה שזמן החיפוש יגדל וכך תגדלנה עלויות החיפוש והסיכויים למציאת עבודה יקטנו (Matas, 2010; Josep-Lluis et al.). אחת הדרכים להתגבר על אי-ההתאמה המרחבית בין מקומות המגורים לתעסוקה, היא קירוב בין המגורים לבין מקומות עבודה באזורים מסוימים (Korsu & Wenglenski, 2010). זה אינו פתרון פשוט. הוא מצריך תנאי בסיס כמו קרקע זמינה, וכן תכנון הכולל שינוי שימושים קיימים בקרקע והשקעה בהקמה. אולם לצד ההשקעה בפיתוח יכולים להיות לו יתרונות רבים, ואף רווחים כלכליים וחברתיים בטווח הארוך. להשלמת תמונת הפיתוח ניתן להוסיף את הפיתוח מוטה התחבורה (Transit-oriented development), שלפיו תכנון פיזי של מקומות מביא בחשבון את התשתית התחבורתית כחלק בלתי נפרד מהתכנון (Currie, 2006; Lund, 2006; Cervero & Day, 2008).

5.5 שירות לפי דרישה

מערכת תחבורה ציבורית פועלת באופן היעיל ביותר באזורים צפופים ומרובי אוכלוסייה. באזורים לא צפופים, כגון רבים מן היישובים הערבים בישראל, אוטובוסים רבים נוסעים ריקים או ריקים למחצה. בשל עלויות ההפעלה הגבוהות, וכן בשל הפליטות של הרכב המסיבי, לעתים קרובות להפעלת השירות ישנן עלויות חיצוניות שליליות, סביבתיות וכלכליות. אחת

הדרכים להורדת עלויות אלו היא שירות לפי דרישה (On demand service). באמצעות שירות זה ניתן להזמין בטלפון אוטובוס לתחנה הקרובה לבית הנוסע. הקריאות מתקבלות במוקד טלפוני של המפעיל או של הרשות המקומית, והנסיעות מסודרות בהתאם (Mageean & Nelson, 2003; Weir & McCabe, 2008). בארץ נכנס פתרון זה לשימוש ראשון בסוף שנת 2010, ביישובי המועצה האזורית משגב, שם פועלים 12 קווי שירות של תחבורה ציבורית, מתוכם 11 קווי שירות אזוריים וקו אחד בין-עירוני המקשר בין כרמיאל לחיפה. הקריאות מתקבלות במוקד המועצה האזורית עד 15 דקות לפני יציאת הנסיעה של אותו הקו מהתחנה הראשונה, ובטווח זמן של עד 10 דקות הקריאה עוברת למפעיל התחבורה הציבורית. מיניבוסים יוצאים ואוספים את הנוסעים מהיישובים אל תחנות אוטובוסים בצירים הראשיים המובילים לכרמיאל או לחיפה כ-10 דקות לפני הגעת הקו. כדאי לבחון הפעלה של השירות גם באזורים דלילי אוכלוסייה אחרים בארץ, לרבות ביישובים בדרום ובצפון שבהם יש אוכלוסייה ערבית גדולה המאופיינת ברמת מינוע נמוכה.

5.6 מידע

אחד מעמודי הטווח של הנגישות לשירות הוא המידע על אודות השירות ופעילותו. שירותי המידע של התחבורה הציבורית בישראל, באינטרנט ובטלפון, ניתנים היום בעברית בלבד, אף שהערבית היא שפה רשמית בישראל. נתוני מחקר זה הראו שהשימוש במידע באפיקים אלו, הניתנים בשפה העברית בלבד, הוא נמוך בקרב אוכלוסיית המחקר, וקיימת הסתמכות רבה על משפחה וחברים כמקור מידע. מומלץ אפוא שהמידע באינטרנט ובטלפון יינתן גם בערבית, לרבות פיתוח מפות ואפליקציות המותאמות לטלפונים מהדור השלישי ומעלה. מומלץ גם לפתח אופני שיווק ייחודיים ליישובים הערבים, שבמסגרתם יופצו לבתי התושבים, אחת לחצי שנה, לוחות זמנים בערבית של התחבורה ביישוב ובאזורו, ותינתן הפניה לשירותי המידע הארציים בטלפון ובאינטרנט.

5.7 סקרי תעסוקה וסקרי נסיעות

בשנים האחרונות נפתחו קווי תחבורה רבים בארץ, ובכלל זה קווים המשרתים את האוכלוסייה הערבית. כאשר מדובר בפתחת שירות לאשכול גיאוגרפי כדוגמת רהט ואזור המשולש הצפוני (יישובי ואדי ערה), נערכים תהליכי שיתוף ציבור שבמסגרתם מתבררים היעדים ושעות הפעילות המועדפות על האוכלוסייה. אולם לעתים קרובות, כאשר מדובר בשיפורים ממוקדים יותר של שירות קיים, הקווים נפתחים על סמך ידע של מפעיל התחבורה הציבורית הפועל באזור בהתייעצות עם הרשות המקומית. מומלץ שגם בפתחת קווים אלו ייערך סקר שיכלול מדגם מייצג של האוכלוסייה ויבחן מהם יעדי התעסוקה המרכזיים של התושבים ומה מיקומם של השירותים המועדפים (שירותים ציבוריים או אזורי מסחר) ושעות הפעילות שלהם. כדי שהסקר לא יעכב את תהליך התכנון ולא יגרור עלויות גבוהות, יש לכוון לכך שהוא יהיה בהיקף מינימלי המאפשר התרשמות לגבי המוצאים, היעדים והשעות.

6. סיכום

לשיעורי התעסוקה הנמוכים בקרב נשים ערביות אין אח ורע אף באחת מן האוכלוסיות האחרות בארץ. הגורמים העיקריים לכך הם מבניים ולא תרבותיים, והניידות והנגישות באמצעות תחבורה הן בין הגורמים הללו. אחרי שנים רבות של תת פיתוח, בשנים האחרונות משקיע משרד התחבורה מאמצים בשיפור התחבורה הציבורית ביישובים הערבים. עוד רבה המלאכה ועוד ארוכה הדרך עד שרמת השירות ביישובים הערבים תשתווה לרמת השירות האופיינית ליישובים יהודים בישראל, אולם אנו צועדים בכיוון הנכון. עם זאת חשוב להבחין בין ניידות לנגישות. לא תמיד הניידות היא הפתרון לתעסוקה ולפעילויות אחרות. לעתים פיתוח תשתית תעסוקתית, הנותנת מענה להיבט הנגישות, מייתרת כמעט את שאלת הניידות. העניין חשוב על אחת כמה וכמה כשהאוכלוסייה מביעה רצון ויכולת לעבוד סמוך למקום המגורים.

מחקר זה ממליץ להשקיע בפיתוח תעסוקה ביישובים הערבים ובסמוך להם על מנת להגביר את הנגישות של נשים למקומות עבודה פוטנציאליים. גידול בשיעורי התעסוקה בקרב נשים ערביות בארץ לא יעמוד על האוטובוס לבדו, ישנם גורמים מבניים נוספים שיש לשפרם על מנת שיותר נשים תוכלנה להשתלב בשוק העבודה ולתרום לצמיחת המשק. חלק מגורמים אלו קשורים לתחבורה, אך לאו דווקא לתחבורה ציבורית באמצעות אוטובוסים, וישנם גם גורמים נוספים כגון הגדלת כמות מעונות היום, רכישת השכלה מתאימה, הקניית כישורי השפה העברית ועוד. על מנת לשנות את המצב הקיים נדרש מאמץ מערכתי הכולל את משרדי הממשלה הנוגעים בדבר, את הרשויות המקומיות הערביות, את העסקים מכל קצוות הקשת וכמובן את הנשים עצמן. מחקר זה מלמד שרבות מהנשים הערביות נכונות לעשות את השינוי ולהשתלב בשוק העבודה בישראל.

נספחים

נספח 1: שאלון על שימוש בתחבורה לנשים שאינן עובדות

שאלון זה הוא חלק ממחקר הבוחן את השימוש שעושות נשים ערביות באמצעי תחבורה שונים. המחקר נערך על ידי חוקרים מהמרכז לישראל במכון מילקן, מכון מחקר א-פוליטי וללא מטרת רווח הפועל לחיזוק העצמאות הכלכלית ולקידום צמיחה בת קיימא בישראל באמצעות התמקדות בפתרונות חדשניים, מבוססי שוק, לבעיות מתמשכות בתחומים חברתיים, כלכליים וסביבתיים.

הפרטים שתמלאי בשאלון יישארו חסויים וישמשו לצרכי מחקר בלבד. מילוי השאלון ייקח פחות מעשר דקות ונשמח לשתף אותך בתוצאות המחקר לכשיושלם (המחקר ייכתב בעברית). אם את מעוניינת בקבלת המחקר, אנא שאירי את הדוא"ל או את הכתובת שלך במקום המיועד לכך בסוף השאלון (פרטים אלו לא יחוברו לתשובתיך, שיישארו אנונימיות).

1. האם את משתמשת בתחבורה ציבורית?

א. כן

ב. לא

• אם לא, אנא עברי לשאלה 7 בהמשך השאלון.

• אם כן, נא המשיכי לשאלה 2.

2. באיזה תדירות את משתמשת בתחבורה ציבורית?

א. כל יום

ב. פעמיים-שלוש בשבוע

ג. 1 לשבוע

ד. פחות מפעם בשבוע

ה. בכלל לא

3. לאיזה סוג נסיעות את משתמשת בתחבורה ציבורית?

א. לנסיעות בתוך היישוב

ב. לנסיעות מחוץ ליישוב

ג. לנסיעות מחוץ ליישוב ובתוך היישוב

4. לאילו מטרות את משתמשת בתחבורה ציבורית? (ניתן לסמן יותר מתשובה אחת)

א. לאסוף את הילדים מבית הספר

ב. לסידורים (בנק, קניות, קופת חולים)

ג. לביקורי משפחה או חברים

ד. לחיפוש עבודה ולראיונות עבודה

ה. אחר: _____

5. האם יש לך מספיק מידע על זמני נסיעה או הגעה ליעדים?

א. כן

ב. לא

6. איך את בודקת זמני נסיעה והגעה ליעדים? (ניתן לסמן כמה אפשרויות)

א. לא בודקת

ב. אינטרנט

ג. טלפון

ד. חברים/ משפחה

ה. שילוט בתחנה

ו. לוח מודפס

• נא עברי לשאלה 8 בהמשך השאלון.

7. למה אינך משתמשת בתחבורה ציבורית?

8. באופן כללי, באיזו מידה את מרוצה או לא מרוצה מהתחבורה הציבורית?

1 לא מרוצה כלל	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
----------------	---	---	---	----------------

9. אנא דרגי את שביעות הרצון שלך בין 1-5 לגבי מאפיינים אלה של התחבורה הציבורית:

המחיר	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
תדירות הנסיעות	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
שעות הפעילות	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)

מיקום התחנה	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
מסלולי הנסיעה	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
משך הנסיעה	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)

10. כשאת צריכה להחליט היום אם להשתמש בתחבורה ציבורית או לא, דרגי בין 1-5 עד כמה הגורמים האלה משפיעים עלייך:

המחיר	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
תדירות הנסיעות	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
שעות הפעילות	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
מיקום התחנה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
מסלולי הנסיעה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
משך הנסיעה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)

11. האם היית מועסקת בעבר?

א. כן, הפסקתי לעבוד במהלך השנה האחרונה

ב. כן, הפסקתי לעבוד לפני למעלה משנה

ג. לא, מעולם לא עבדתי

• אם עבדת בעבר, נא עברי לשאלה 13. אם לא עבדת, נא המשיכי לשאלה 12.

12. למה לא עבדת אף פעם?

• אנא עברי לשאלה 14 בהמשך השאלון.

13. מה הסיבה להפסקת עבודתך? (ניתן לסמן יותר מתשובה אחת)

א. התפטרתי בגלל תנאי השכר

ב. פוטרתי

ג. נישאתי

ד. ילדתי ילד/ים

ה. עמדת בן הזוג או המשפחה כלפי העבודה בשכר

ו. אחר

14. האם את מחפשת עבודה כיום באופן פעיל?

א. כן

ב. לא

15. האם יש ברשות משפחתך הקרובה (שחיה באותו משק בית) רכב פרטי?

א. אין רכב

ב. יש רכב אחד

ג. יש 2 כלי רכב

ד. יש יותר מ-2 כלי רכב

16. האם את בעלת רישיון נהיגה?

א. כן

ב. לא

17. כמה אנשים במשק הבית מתחלקים בשימוש ברכב?

א. 1

ב. 2

ג. 3

ד. 4

ה. 5

ו. 6

ז. יותר מ-6

ח. אין לנו רכב

18. מהו גילך?

א. בין 18–21

ב. בין 22–24

ג. בין 25–34

ד. בין 35–44

ה. בין 45–54

ו. בין 55–64

19. מהו מצבך המשפחתי?

א. רווקה

ב. נשואה

ג. גרושה

ד. אלמנה

20. מהי השכלתך?

א. סיימתי בית ספר יסודי

ב. סיימתי חטיבת ביניים

ג. סיימתי תיכון ללא תעודת בגרות

ד. סיימתי תיכון עם תעודת בגרות

ה. סיימתי תואר ראשון

ו. סיימתי תואר שני

ז. סיימתי תואר שלישי

21. האם יש לך ילדים?

א. אין לי ילדים

ב. יש לי ילד אחד

ג. יש לי 2 ילדים

ד. יש לי 3 ילדים

ה. יש לי 4 ילדים

ו. יש לי 5 ילדים

ז. יש לי 6 ילדים

ח. יש לי יותר מ-6 ילדים

22. כמה ילדים יש לך שיש להסיעם למוסדות החינוך?

א. אין לי

ב. ילד אחד

ג. 2 ילדים

ד. 3 ילדים

ה. 4 ילדים

ו. 5 ילדים

ז. 6 ילדים או יותר

23. כמה מהאנשים במשק הבית שלך הם מעל גיל 18?

א. 1

ב. 2

ג. 3

ד. 4

ה. 5

ו. 6

ז. יותר מ-6

• כתובתך או הדוא"ל שלך (אם את מעוניינת לקבל את המחקר):

נספח 2: שאלון על שימוש בתחבורה לנשים עובדות

שאלון זה הוא חלק ממחקר הבוחן את השימוש שעושות נשים ערביות באמצעי תחבורה שונים. המחקר נערך על ידי חוקרים מהמרכז לישראל במכון מילקן, מכון מחקר א-פוליטי וללא מטרת רווח הפועל לחיזוק העצמאות הכלכלית ולקידום צמיחה בת קיימא בישראל באמצעות התמקדות בפתרונות חדשניים, מבוססי שוק, לבעיות מתמשכות בתחומים חברתיים, כלכליים וסביבתיים.

הפרטים שתמלאי בשאלון יישארו חסויים וישמשו לצרכי מחקר בלבד. מילוי השאלון ייקח פחות מעשר דקות ונשמח לשתף אותך בתוצאות המחקר לכשיושלם (המחקר ייכתב בעברית). אם את מעוניינת בקבלת המחקר, אנא השאירי את הדוא"ל או את הכתובת שלך במקום המיועד לכך בסוף השאלון (פרטים אלו לא יחוברו לתשובתיך, שיישארו אנונימיות).

1. האם את משתמשת בתחבורה ציבורית?

א. כן

ב. לא

• אם לא, אנא עברי לשאלה 7 בהמשך השאלון.

• אם כן, נא המשיכי לשאלה מספר 2.

2. באיזה תדירות את משתמשת בתחבורה ציבורית?

א. כל יום

ב. פעמיים–שלוש בשבוע

ג. 1 לשבוע

ד. פחות מפעם בשבוע

ה. בכלל לא

3. לאיזה סוג נסיעות את משתמשת בתחבורה ציבורית?

א. לנסיעות בתוך היישוב

ב. לנסיעות מחוץ ליישוב

ג. לנסיעות מחוץ ליישוב ובתוך היישוב

4. לאילו מטרות את משתמשת בתחבורה ציבורית? (ניתן לסמן יותר מתשובה אחת)

א. לעבודה

ב. לאסוף את הילדים מבית הספר

ג. לסידורים (בנק, קניות, קופת חולים)

ד. ביקור משפחה או חברים

ה. אחר: _____

5. האם יש לך מספיק מידע על זמני נסיעה או הגעה ליעדים?

א. כן

ב. לא

6. איך את בודקת זמני נסיעה והגעה ליעדים? (ניתן לסמן כמה אפשרויות)

א. אינטרנט

ב. טלפון

ג. חברים/ משפחה

ד. לא בודקת

ה. שילוט בתחנה

ו. לוח מודפס

• נא עברי לשאלה מספר 8

7. למה אינך משתמשת בתחבורה הציבורית?

8. באיזו מידה את מרוצה באופן כללי מהתחבורה הציבורית?

1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
------------------	---	---	---	----------------

9. אנא דרגי את שביעות הרצון שלך בין 1-5 לגבי מאפיינים אלה של התחבורה הציבורית:

המחיר	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
תדירות הנסיעות	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
שעות הפעילות	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
מיקום התחנה	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
מסלולי הנסיעה	1 (לא מרוצה כלל)	2	3	4	5 (מרוצה מאוד)
משך הנסיעה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)

10. כשאת צריכה להחליט היום אם להשתמש בתחבורה הציבורית או לא, דרגי בין 1-5 עד כמה הגורמים האלה משפיעים עליך:

המחיר	1 לא משפיע	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
תדירות הנסיעות	1 לא משפיע	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
שעות הפעילות	1 לא משפיע	2	3	4	5 (משפיע מאוד)

מיקום התחנה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
מסלולי הנסיעה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)
משך הנסיעה	1 (לא משפיע)	2	3	4	5 (משפיע מאוד)

11. האם מקום עבודתך הוא בתוך היישוב שבו את גרה?

א. כן

ב. לא

12. כיצד את מגיעה למקום העבודה בדרך כלל?

א. ברגל

ב. באוטובוס

ג. בהסעה מאורגנת

ד. בטרמפ

ה. במונית שירות

ו. ברכב פרטי

13. כמה זמן לוקח לך להגיע לעבודה בדרך כלל?

א. אני עובדת מהבית

ב. 15 דקות

ג. 30 דקות

ד. 45 דקות

ה. שעה

ו. יותר משעה

14. באיזה שעה את מתחילה ומסיימת את עבודתך?

א. מתחילה בשעה: _____

ב. מסיימת בשעה: _____

ג. אני עובדת במשמרות בשעות משתנות

15. האם העובדה שהחלה לפעול ביישוב תחבורה ציבורית השפיעה על כניסתך לעבודה?

א. כן

ב. לא

16. אם כן, מה גורם לך להשתמש בה?

א. היא מאפשרת לי להגיע למקומות שלא הייתה לי גישה אליהם

ב. המחיר מתאים

ג. הנסיעה נוחה

ד. אחר _____

17. האם יש ברשות משפחתך הקרובה (שחיה באותו משק בית) רכב פרטי?

א. אין רכב

ב. יש רכב אחד

ג. יש 2 כלי רכב

ד. יש יותר מ-2 כלי רכב

18. האם את בעלת רישיון נהיגה?

א. כן

ב. לא

19. כמה אנשים במשק הבית שלך מתחלקים בשימוש ברכב?

א. 1

ב. 2

ג. 3

ד. 4

ה. 5

ו. 6

ז. יותר מ-6

ח. אין לנו רכב

20. כמה זמן את עובדת במקום העבודה הנוכחי?

א. פחות מחצי שנה

ב. בין חצי שנה לשנה

ג. 1-2 שנים

ד. 2-3 שנים

ה. 3-4 שנים

ו. 4-5 שנים

ז. 5 שנים או יותר

21. האם עבדת קודם במקום אחר?

א. כן

ב. לא

22. מהו גילך?

א. בין 18-21

ב. בין 22-24

ג. בין 25-34

ד. בין 35-44

ה. בין 45-54

ו. בין 55-64

23. מהו מצבך המשפחתי?

א. רווקה

ב. נשואה

ג. גרושה

ד. אלמנה

24. מהי השכלתך?

א. סיימתי בית ספר יסודי

ב. סיימתי חטיבת ביניים

ג. סיימתי תיכון ללא תעודת בגרות

ד. סיימתי תיכון עם תעודת בגרות

ה. סיימתי תואר ראשון

ו. סיימתי תואר שני

ז. סיימתי תואר שלישי

25. האם יש לך ילדים?

א. אין לי ילדים

ב. יש לי ילד אחד

ג. יש לי 2 ילדים

ד. יש לי 3 ילדים

ה. יש לי 4 ילדים

ו. יש לי 5 ילדים

ז. יש לי 6 ילדים

ח. יש לי יותר מ-6 ילדים

26. כמה ילדים יש לך שיש להסיעם למוסדות החינוך?

א. אין לי

ב. ילד אחד

ג. 2 ילדים

ד. 3 ילדים

ה. 4 ילדים

ו. 5 ילדים

ז. 6 ילדים או יותר

27. כמה מהאנשים במשק הבית שלך הם מעל גיל 18?

א. 1

ב. 2

ג. 3

ד. 4

ה. 5

ו. 6

ז. יותר מ-6

• כתובתך או הדוא"ל שלך (אם את מעוניינת לקבל את המחקר):

נספח 3: המשתנים המשפיעים על הכניסה לעבודה

B	.S.E	Wald	df	.Sig	Exp (B)	
-.389	.214	3.302	1	.069	.678	גיל
.189	.485	.151	1	.698	1.208	מצב משפחתי
-1.162	.200	33.911	1	.000	.313	השכלה
.162	.131	1.538	1	.215	1.176	ילדים
.167	.426	.154	1	.695	1.182	תחבורה ציבורית נכנסה בשנות השבעים
.313	.752	.173	1	.677	1.368	תחבורה ציבורית נכנסה באמצע שנות ה-2000
.624	.400	2.432	1	.119	1.867	משתמשות בתחבורה ציבורית
4.566	1.317	12.017	1	.001	96.122	קבוע

נספח 4: משתנים המשפיעים על השימוש בתחבורה ציבורית

B	.S.E	Wald	df	.Sig	Exp(B)	
-1.620	.639	6.432	1	.011	.198	תחבורה ציבורית נכנסה בשנות השבעים
-1.076	1.454	.548	1	.459	.341	תחבורה ציבורית נכנסה באמצע שנות ה-2000
.189	.281	.453	1	.501	1.208	שביעות רצון מתחבורה ציבורית
-.001	.324	.000	1	.997	.999	גיל
-.260	.687	.143	1	.705	.771	מצב משפחתי
.088	.308	.081	1	.775	1.092	השכלה
.037	.208	.031	1	.860	1.037	ילדים
.883	.615	2.063	1	.151	2.419	מרחק בין הבית לעבודה
-.198	1.826	.012	1	.914	.821	קבוע

ביבליוגרפיה

- אבו-בקר, ח"א. 2010. "בין עצמאות לשליטה: המקרה של אלמנה ערבייה", בתוך ס' אבו-רביעה-קוידר ונ' וינר-לוי (עורכים), נשים פלסטיניות בישראל: זהות, יחסי כוח והתמודדות, ירושלים: הוצאת מכון ון ליר.
- אבו-רביעה-קוידר, ס' ונ' וינר-לוי. 2010. "מבוא", בתוך אבו-רביעה-קוידר ווינר-לוי (עורכים), נשים פלסטיניות בישראל: זהות, יחסי כוח והתמודדות, ירושלים: הוצאת מכון ון ליר.
- אלמוג, ע'. 2009. "דפוס תעסוקה ופרנסה באוכלוסייה הערבית בישראל".
<http://www.peopleil.org/details.aspx?itemID=7822>
- בירומי-קנפדלפת, ב'. 2002. "גורמים תכנוניים הקשורים בתעסוקת נשים ערביות בנצרת", עבודה לשם קבלת התואר מוסמך, חיפה: הטכניון.
- בלומן, א'. 2007. "תחבורה, חברה ומגדר: הנסיעה לעבודה", הרצאה שהוצגה בפני הוועדה לרפורמה בתחבורה הציבורית במשרד התחבורה.
- בן דוד, ד'. 2010. דו"ח מצב המדינה: חברה, כלכלה ומדיניות 2009, מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל.
- ג'אברין, י'. 6.6.2010. תעסוקת ערבים בישראל: האתגר של הכלכלה הישראלית, ירושלים: המכון הישראלי לדמוקרטיה.
- ג'וינט ישראל. 2011. "אשת חיל", ג'וינט ישראל (נצפה בתאריך 24.6.2011),
<http://www2.jdc.org.il/category/eshet-chayil>
- גיאוקרטוגרפיה. 2010. "מחקר מעקב בנושא שימוש בתחבורה ציבורית", נערך עבור עמותת אור ירוק, <http://www.slideshare.net/OrYarok/1103-public-transportation-poll-in-israel>
- הביטוח הלאומי. 2010. "ממדי העוני והפערים החברתיים", דו"ח שנתי 2009.
- הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי הדרוזי והצ'רקסי. 2011. "אסטרטגיה של שילוב כלכלי", מצגת בוועידת ראש הממשלה, ירושלים.
- הרשות לפיתוח כלכלי של המגזר הערבי. 5.3.2010. "תוכנית חומש לפיתוח כלכלי של יישובים במגזר המיעוטים – שלב היישום", ישיבת השקה בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה.
- חטיב, מ' וש' סולומון. 2006. "עסקים קטנים במגזר הערבי: בחינה אמפירית השוואתית", ירושלים: מכון מילקן.
- יעקבי, א', א' פז-פוקס, מ' קריף, א' שנקר, א' טסל וי' תבורי. 2010. "דו"ח אונו",
http://web2.ono.ac.il/pdf_2/ono%20report_full.pdf
- ישיב, ע' ונ' קסיר. 2009. "דפוס השתתפות של ערביי ישראל בשוק העבודה", בנק ישראל, חטיבת המחקר,
<http://www.bankisrael.gov.il/deptdata/mehkar/papers/dp0911h.pdf>
- כייאן. 2007. ניידות בקרב נשים ערביות בישראל, <http://www.s-t.org.il/files/documents/nayadutkayan.pdf>

- למ"ס. 2003. "המועצות המקומיות והעירויות, לפי סדר עולה של המדד החברתי-כלכלי, דירוג, שיוך לאשכול והשוואה לדירוג הקודם", http://www.cbs.gov.il/publications/local_authorities2003/pdf/nispah_b.pdf.
- למ"ס. 2005. הסקר החברתי.
- למ"ס. 2006. הסקר החברתי.
- למ"ס. 2008. הרכב הוצאה חודשית לתצרוכת במשקי בית ערביים 1997–2006.
- למ"ס. 2010א. הירחון הסטטיסטי לישראל: אוכלוסייה, לפי קבוצת אוכלוסייה.
- למ"ס. 2010ב. הירחון הסטטיסטי לישראל: כלי רכב מנועיים ורמת מינוע.
- ממשלת ישראל. 2010. 21.3.2010, 21.3.2010. "החלטת הממשלה 1539: תוכנית חומש לפיתוח כלכלי של יישובים במגזר המיעוטים", <http://www.pmo.gov.il/PMO/Secretarial/Decisions/2010/03/des1539.htm>.
- משרד התעשייה המסחר והתעסוקה. 2008. 29.1.2008. "מצב התעסוקה של נשים ערביות בגילאי 18–65 לשנת 2006", מנהל מחקר וכלכלה במשרד התמ"ת.
- משרד התעשייה המסחר והתעסוקה. 2011. 25.1.2011. "פעולות המטה במשרד התמ"ת במגזר המיעוטים", הוצג בכנסת בוועדה לקידום מעמד האישה, בדיון על שכר נשים וקידום נשים בתעסוקה בפריפריה.
- סיוור תעסוקה באוכלוסייה הערבית בצפון. 2011. 14.4.2011. סיוור שנערך על ידי הג'וינט ומשרד התמ"ת.
- סייף, א'. 2011. 22.3.2011. "הרשות לפיתוח כלכלי במגזר המיעוטים: אסטרטגיה של שילוב כלכלי", ועידת ראש הממשלה: שותפות וצמיחה, יפו.
- עדליא. 2009. 1.9.2009. שירותי תחבורה ציבורית למגזר הערבי, תוכנית עבודה.
- פיכטלברג, א'. 2004. "השתתפות נשים ערביות בכוח העבודה בעשור האחרון", דפי מידע בנושא שוק העבודה, משרד העבודה והרווחה, הרשות לתכנון כוח אדם.
- פלד, מ'. 2011. 28.2.2011. "שילוב ערבים במעגל העבודה: אם הממשלה תרצה, אין זו אגדה", כלכליסט.
- קו משווה. 2011. "קו משווה", <http://www.kavmashve.org.il>.
- שפר, ה'. 2011. 27.2.2011. "עשיתי קורסים ביזמות, תכשיטנות ואפייה – אבל אין למי למכור", כלכליסט.
- שתיי, ע'. 2008. "נשים ערביות בשוק העבודה", פורום נשים לתקציב הוגן, <http://www.wbf.org.il/uploaded/ArabWomenabsolutelyFinal.pdf>
- Åslund, O., J. Östh et al. 2010. "How important is access to jobs? Old question--improved answer", *Journal of Economic Geography* 10: 389–422.
- Badawi, J. A. 1971. "The Status of Women in Islam", *Al-Ittihad* 8 (2).
- Blumenberg, E. 2008. "Immigrants and transport barriers to employment: The case of Southeast Asian welfare recipients in California", *Transport Policy* 15: 33–42.

- Blumenberg, E. & M. Manville. 2004. "Beyond the Spatial Mismatch: Welfare Recipients and Transportation Policy", *Journal of Planning Literature* 19: 182–205.
- Cervero, R. & J. Day. 2008. "Suburbanization and transit-oriented development in China", *Transport Policy* 15 (5): 315–323.
- Cervero, R., O. Sandoval et al. 2002. "Transportation as a stimulus of welfare-to-work: private versus public mobility", *Journal of Planning Education and Research* 22 (1): 50–63.
- Currie, G. 2006. "Bus Transit Oriented Development: Strengths and Challenges Relative to Rail", *Journal of Public Transportation* 9 (4).
- Dujardin, C., H. Selod et al. 2008. "Residential Segregation and Unemployment: The Case of Brussels", *Urban Studies* 45 (1): 89–113.
- Elias, W., G. L. Newmark et al. 2008. *Gender and Travel in the Arab World: Lessons from Two Communities in Israel* Annual Meeting of the Transportation Research Board.
- Giuliano, G. 2003. "Travel, Location and Race/Ethnicity", *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 37 (4): 351–372.
- Gobillon, L., H. Selod et al. 2007. "The Mechanisms of Spatial Mismatch", *Urban Studies* 44 (12): 2401–2427.
- Hensen, M. Maud, M. Robert De Vries et al. 2009. "The role of geographic mobility in reducing education-job mismatches in the Netherlands", *Papers in Regional Science* 88 (3): 667–682.
- Korsu, E. & S. Wenglenski. 2010. "Job Accessibility, Residential Segregation and Risk of Long-term Unemployment in the Paris Region", *Urban Studies* 47: 2279–2324.
- Litman, T. 2008. "Evaluating Accessibility for Transportation Planning", Victoria Transport Policy Institute.
- Lund, H. 2006. "Reasons for Living in a Transit-Oriented Development, and Associated Transit Use", *Journal of the American Planning Association* 72 (3).
- MacDonald, H. I. 1999. "Women's employment and commuting: Explaining the links", *Journal of Planning Literature* 13 (3): 267–283.
- Mageean, J. & J. D. Nelson. 2003. "The evaluation of Demand Responsive Transport Services in Europe", *Journal of Transport Geography* 11 (4): 255–270.
- Matas, A., R. Josep-Lluis et al. 2010. "Job Accessibility and Female Employment Probability: The Cases of Barcelona and Madrid", *Urban Studies* 47 (4): 769–787.
- OECD. 18.3.2010. *Labour Market and Socio-Economic Outcomes of the Arab-Israeli Population*, OECD.

Raphael, S., M. A. Stoll et al. 2001. "Can Boosting Minority Car-Ownership Rates Narrow Inter-Racial Employment Gaps?", Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs: 99–145.

Sanchez, T. W., Q. Shen et al. 2004. "Transit Mobility, Jobs Access and Low-income Labour Participation in US Metropolitan Areas", Urban Studies 41 (7): 1313–1331.

Walker, J. 2011. "Transit's Product: Mobility or Access?", <http://www.humantransit.org/2011/01/transits-product-mobility-or-access.html>.

Weir, L. J. & F. McCabe. 2008. "Towards A Sustainable Rural Transport Policy", Irish Rural Link, www.irishrurallink.ie.

FELLOWS | KORET
PROGRAM | MILKEN INSTITUTE

תוכנית עמיתי קורת – מכון מילקן
בית מילקן, רחוב תל חי 13
ירושלים, 97102

info@kmifellows.org
www.kmifellows.org