

הלוך ושוב: דפוסִי הגעה לעבודה (יִוִּמְמוֹת) בישראל

חיים בלייך

נייר מדיניות מס' 05.2018
ירושלים, חשון תשע"ט, אוקטובר 2018

מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל

מרכז טאוב נוסד ב-1982 ביוזמתם של הרברט מ' סינגר, הנרי טאוב וארגון הג'וינט האמריקאי. המרכז ממומן באמצעות קרן צמיתה שהוקמה על ידי קרן הנרי ומרלין טאוב, קרן הרברט ונל סינגר, ג'ין וג'ון קולמן, קרן משפחת קולקר-סקסון-הלוק, קרן משפחת מילטון א' ורוזלין ז' וולף וארגון הג'וינט האמריקאי.

מרכז טאוב מעמיד בפני מקבלי ההחלטות המובילים בארץ ובפני הציבור הרחב תמונה כוללת, המשלבת בין הממדים החברתיים והכלכליים בהתוויית המדיניות הציבורית. הצוות המקצועי של המרכז וצוותי המדיניות הבין-תחומיים, הכוללים חוקרים בולטים בתחומם באקדמיה ומומחים מובילים בתחומי המדיניות, עורכים מחקרים ומעלים חלופות למדיניות בנושאים חברתיים-כלכליים מרכזיים העומדים על סדר היום במדינה. המרכז מציג ניתוחים אסטרטגיים לטווח ארוך והערכות של חלופות למדיניות בפני הציבור ובפני מקבלי ההחלטות על ידי כתבות בתקשורת, תוכנית פרסומים פעילה, כנסים ופעילויות אחרות בישראל ובח"ל.

פרסום זה, ככל פרסומי המרכז, הוא על דעתם ואחריותם של מחבריו בלבד. אין בו כדי לחייב את המרכז, את חבר הנאמנים שלו, את עובדיו האחרים ואת התומכים בפעולותיו.

עריכה: פרופ' אבי וייס
עריכת לשון: ענבל גפני

כתובת המרכז: רחוב האר"י 15, ירושלים
טלפון: 02-567-1818
פקס: 02-567-1919

דואר אלקטרוני: info@taubcenter.org.il
אתר אינטרנט: www.taubcenter.org.il

הלוך ושוב: דפּוסי הגעה לעבודה (יוממות) בישראל

חיים בלייך*

תקציר

הדיון בנושא היוממות התרחב בתקופה האחרונה בשל העלייה בעומסי התנועה, שאינה נבלמת למרות פעילות הממשלה להקלת הגודש. ככלל, יוממות עשויה להיטיב עם העובדים מפני שהיא מאפשרת להם גמישות בבחירת מקום המגורים ומקום העבודה. לצד זאת, הנתונים מצביעים על כך שרוב הנסיעות לעבודה הן למרחקים קצרים, ולרוב במכוניות פרטיות, והדבר מוביל לעומס גדל והולך על התשתיות. לצד זאת, בשנים האחרונות עובדים רבים יותר משתמשים ברכבת כאמצעי הגעה עיקרי למקום העבודה – ואף ששיעורם עומד רק על כ-3.5 אחוזים מהעובדים, בראייה ארוכת טווח זהו שינוי חשוב.

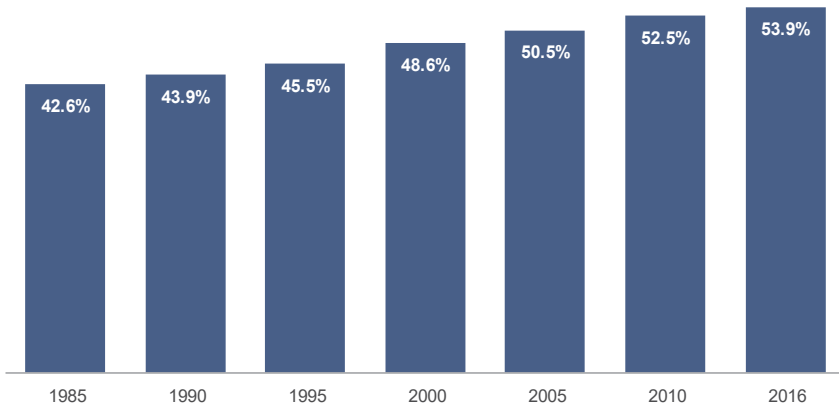
בבחירת הגורמים המשפיעים על בחירה באמצעי ההגעה לעבודה עולה כי לגודל היישוב יש חשיבות רבה: התפלגות אמצעי ההגעה למקום העבודה דומה בקרב התושבים היהודים ביישובים גדולים (מעל 50 אלף תושבים) ובקרב ערבים ביישובים המעורבים, ובשתי קבוצות אלו יש שימוש נרחב יחסית בתחבורה ציבורית. לעומת זאת, יש הבדלים גדולים בין התפלגות אמצעי ההגעה ביישובים הערביים לזו שביישובים יהודיים קטנים; בשני סוגי היישובים יש שימוש מועט בתחבורה הציבורית, אולם ביישובים היהודיים חלק הארי של העובדים נוסעים במכונית פרטית ואילו ביישובים הערביים יש שימוש רב בהסעות מאורגנות. השימוש הנמוך בתחבורה ציבורית ביישובים הערביים נובע במידה רבה מרמת תשתיות ירודה, כפי שמלמדים נתוני שביעות הרצון של התושבים הערבים ממצב הכבישים באזורם, הנמוכים בהרבה מאלו של תושבים ערבים ביישובים המעורבים. זרקור מיוחד הוקדש לבחינת דפּוסי היוממות בקרב נשים ערביות. עדויות של נשים ערביות בצפון על מחסור במשרות בקרבת מקום מגוריהן מהווים עדות לתפקידם של חסמים גיאוגרפיים בעיכוב כניסתן של נשים ערביות לשוק העבודה.

* חיים בלייך, חוקר, מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל. תודתי נתונה לקוראים ולמגיבים הבאים: פרופ' גיל אפשטיין, פרופ' אריק גולד, פרופ' אבי וייס ופרופ' אלכס וינרב ממרכז טאוב. תודה מיוחדת לרם גפן מחברת "מדלך" על הנגשת נתוני הדיור, וליפעת שני אבוחצירה מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה על הנגשת נתוני ההגירה הפנימית בישראל.

מבוא

תופעת היוממות (Commuting) – עובדים הנוסעים מדי יום מיישוב מגוריהם ליישוב אחר לצורכי עבודה¹ – מושכת יותר ויותר תשומת לב ציבורית, בעיקר בשל העומס בכבישים שמוסיף לעלות. כפי שמוצג בתרשים 1, בשלושים השנים האחרונות עלה חלקם של היוממים בקרב העובדים ב-12 נקודות אחוז.² בתקופה זו הוכפלה האוכלוסייה – ואילו מספר היוממים זינק פי שלושה.

תרשים 1. שיעור העובדים המועסקים מחוץ ליישוב המגורים גילאי 25–64



מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב
נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם

התרחבות היוממות מאופיינת בשימוש מוגבר במכוניות פרטיות, שהן אמצעי התחבורה המרכזי בקרב העובדים (תרשים 2). יש סיבות שונות לעלייה בשימוש ברכב. גרונאו (1997) מראה כי במחצית השנייה של שנות השמונים נרשמה ירידה בעלויות התפעול של מכוניות פרטיות, לצד עלייה בתעריפי התחבורה הציבורית. נוסף על כך, הגידול בהכנסות הוביל לכך שאנשים מייחסים חשיבות רבה יותר לזמנם ולנוחיותם.³ גם הנוהג המקובל של מעסיקים לספק לעובדיהם "רכב חברה" תרם לעידוד תרבות הנסיעה לעבודה ברכב פרטי; בשנת 2017 כ-10 אחוזים מהשכירים קיבלו מכונית ממקום עבודתם (משרד האוצר 2017).

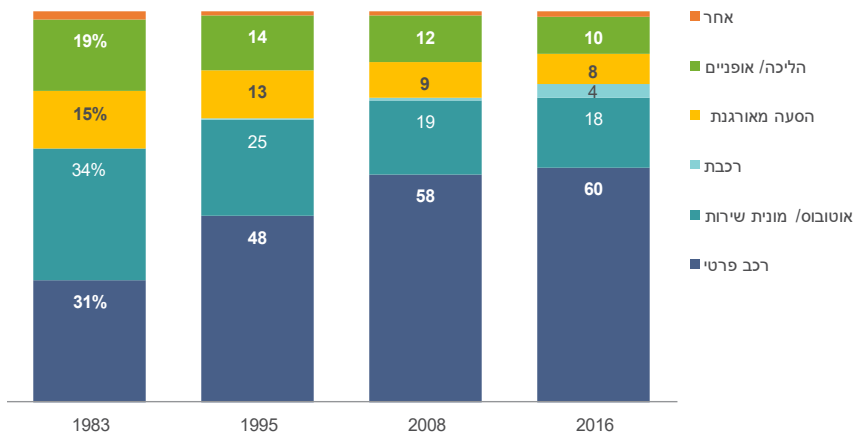
1 בהמשך להגדרה זו, יוממים (commuters) הם אנשים הנוסעים בקביעות מביתם למקום העבודה הנמצא מחוץ למקום מגוריהם.

2 חלקם של היוממים בעלי מקום עבודה קבוע גדל במשך השנים, בפרט בין 1985 ל-2000. קבוצת היוממים ללא יישוב עבודה קבוע גדלה מ-3 אחוזים בשנת 2000 ל-8 אחוזים.

3 בהגדרת הנוחיות נכלל גם הצורך בפרטיות, שנפגע לדוגמה בנסיעה בתחבורה הציבורית.

הגידול המהיר בבעלות על רכב פרטי הוא הגורם המרכזי לעומס הגובר על התשתיות. במהלך השנים ניסו הממשלות להגדיל את היצע הכבישים (על ידי הארכתם והוספת נתיבים), אך השימוש ברכב גדל מהר יותר מאשר היצע הכבישים (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה 2018). לצד הגידול בנסיעה לעבודה ברכב וההשקעות בתשתיות חלים שינויים גם במערך התחבורה הציבורית. בשנים האחרונות בולט במיוחד הגידול בנסיעה לעבודה ברכבת (כ־3.5 אחוזים)⁴. נוסף לכך, בשנים אלו חלו שינויים ניכרים בתעריפי התחבורה הציבורית, שתרמו לירידת מחירים. עם זאת, בטווח הזמן הנוכחי עדיין לא ידוע עד מה מידת השפעתם של השינויים בתחבורה הציבורית על מאפייני הנסועה.

תרשים 2. אופן ההגעה למקום העבודה



מקור: חיים בלייד, מרכז טאוב

נתונים: הלמ"ס, מפקד האוכלוסין (1983–2008) והסקר החברתי (2016) | * הנתונים הלקוחים מהסקר החברתי הם עבור גילאי 20 ומעלה, ונתוני המפקד הם בעבור כלל הגילאים.

הקשר בין מקום המגורים למקום העבודה מעורר סוגיות שונות, למשל, הבדלים בנתוני ההשתתפות בשוק העבודה בין קבוצות אוכלוסייה שונות עקב פריסה גיאוגרפית שונה. לפי התיאוריה של אי התאמה מרחבית (Spatial Mismatch – לפי Kain 1968), קבוצות אוכלוסייה כמו נשים ומיעוטים אתניים כפופות לאילוצים מרחביים המגבילים את גישתן להזדמנויות תעסוקתיות. אילוצים אלו מביאים לשיעורי אבטלה גבוהים יותר ולהכנסות נמוכות יותר בקרבן. לפיכך, אוכלוסיות אלו עלולות להיפגע באופן בלתי פרופורציונלי עקב אי התאמה מרחבית.

בהקשר המקומי, השתלבותן של נשים ערביות בשוק העבודה מציבה אתגר גדול במיוחד בפני המשק. אי ההתאמה המרחבית, הנובעת מהבידול הגיאוגרפי של האוכלוסייה הערבית ומהמרחק ממרכזי תעסוקה גדולים, מגדילים את עלויות היוממות בעבור נשים ערביות, מגבילים את גישתן למרכזי תעסוקה ומקשים את השתלבותן בכוח העבודה. עם

4 הנתונים אינם כוללים את השפעתו של פתיחת קו הרכבת לכרמיאל.

זאת, באתגר זה טמון פוטנציאל רב לתועלת המשק; טיפול נכון בסוגיה המרחבית עשוי לתרום לצמיחה כלכלית, לצמצום העוני ואי השוויון, לצמצום התלות בסיוע ממשלתי ולחזוק הלכידות החברתית.

העבודה הנוכחית מבקשת לתרום לדיון בנושא על ידי בחינת הגורמים והתהליכים המשפיעים על דפוסי היוממות הנוכחיים. בהתאם לכך, העבודה נחלקת לכמה חלקים. החלק הראשון מציג את המגמות העיקריות ואת דפוסי היוממות בכמה ממדים: תנועה של עובדים (Commuting Flows) מאזורים שונים, מרחקים וזמני נסיעה, וכן אמצעי ההגעה המשמשים את העובדים. לאחר מכן ייבחנו באופן מעמיק הגורמים המשפיעים על בחירה באמצעי הגעה לעבודה – נושא מורכב ביותר, שכן הבחירה מושפעת משילוב בין מאפיינים אישיים וגיאוגרפיים (למשל, מוצא ויעד הנסיעה) ובין נושאים מבניים (כגון איכות התשתיות). חלקה השלישי של העבודה ישפוך אור על יוממות בהקשר של הגירה ודור, והחלק האחרון מתמקד בדפוסי היוממות של נשים ערביות, וישפוך אור על הקשר בין האילוצים המרחביים להזדמנויות התעסוקה באוכלוסייה זו.

יוממות בספרות המקצועית

בחברה המודרנית יוממות כרוכה בגורמים רבים יותר מאשר מרחק הנסיעה מהבית לעבודה, ויש לה השלכות שונות על הפרט והכלל. גורמים כמו הבדלים בין אזורים שונים בשכר או במחירי הדירה, וכן באופי היישוב, יוצרים מערכת מורכבת של גורמי "דחייה ומשיכה" (push and pull factors), המשפיעים על ההחלטה היכן לגור ולעבוד. גורמים אלו משפיעים על מרחק ומשך הנסיעה לעבודה, והם עשויים להשפיע על החלטתם של עובדים אם להישאר במקום המגורים או לעבור למקום אחר.

מחקרם של (1988) Reitsma and Vergoossen הבחין בין הגירה פנימית שקדם לה שינוי במקום העבודה להגירה שלא קדם לה שינוי כזה. במילים אחרות, יוממות יכולה להיות תחליף להגירה פנימית – ולהפך. העתקת יישוב המגורים היא החלטה מורכבת. כאשר אנשים שוקלים אפשרות להגר מול הצורך לנסוע מרחק גדול למקום העבודה, הם מביאים בחשבון היבטים רבים בסגנון החיים שלהם. לצד מחירי הדירה והזדמנויות התעסוקה יש עוד גורמים המשפיעים על ההחלטה לעבור יישוב מגורים, כגון עלויות אישיות (personal costs) נוספות לבני משפחה אחרים, שיקולים הקשורים בגידול הילדים, קשרים חברתיים, איכות בתי הספר, השירותים המוצעים ביישוב והטבות מס (Shuai 2012).

בין החוקרים יש תמימות דעים על כך שיוממות כרוכה בעלויות חברתיות משמעותיות. צפיפות בכבישים, רעש, זיהום האוויר ובזבוז זמן הם רק חלק מהסוגיות הקשורות ביוממות מוגברת (Swärdh 2009). מצד אחר, יוממות עשויה למלא תפקיד משמעותי בהקטנת פערים אזוריים בשכר ובאבטלה, בכך שהיא מאפשרת לעובדים המתגוררים ב"ערי שינה" לעבוד בערים מרכזיות יותר (Monfort 2009).

בכל הנוגע לבריאות ושביעות רצון, ליוממות עלול להיות מחיר פסיכולוגי בקרב יוממים מסוימים, בעוד אחרים עשויים דווקא לצאת ממנה נשכרים. הזמן שמתבזבז בהמתנה לרכבת או לאוטובוס, ובוודאי בעמידה בפקקים, הוא חוויה לא נעימה ואף מלחיצה. בספרות המקצועית יוממות נקשרת גם ללחץ (Novaco and Gonzales 2009). הנסיעה היומית לעבודה עלולה להיות מלחיצה אף יותר כאשר הנוסעים אינם שולטים בגורמים שצצים במהלך הנסיעה, כגון עומסי תנועה או לחץ זמנים (Haider, Kerr, and Badami 2013). עם זאת, מחקרים אחרים מעלים כי אנשים עשויים להפיק תועלת מהזמן

המבוזבז בכבישים: יש נהגים שפשוט נהנים לנהוג, ונוסעים אחרים נהנים לנצל את זמן הנסיעה כדי להאזין למוזיקה או לחדשות, או לשוחח בטלפון, ועקב כך הנסיעה הופכת מבחינתם לפעילות מהנה יותר ולניצול יעיל של הזמן. עבור חלק מהיוממים, השהייה בדרכים מנוצלת כדי להירגע ולשחרר לחץ, והיא שלב מעבר הכרחי בין הבית לעבודה (Redmond and Mokhtarian 2001).

התופעה של יוממות לצורכי עבודה בישראל נותחה בכמה מחקרים בעשור האחרון. ארנון ופרסמן (Arnon and Presman 2006) בחנו את המגמות של זרמי היוממות בין נפות גיאוגרפיות שונות בשנים 1991–2004 ומצאו, בין היתר, כי התרחקות בשיעור של 10 אחוזים בין אזור היעד לאזור המוצא מביאה לירידה בשיעור של 16 אחוזים במספר היוממים בין האזורים. פריש וצור (Frish and Tsur 2010) בחנו את השפעת ההשקעה בכבישים וברכבות על דפּוסי היוממות. באמצעות "מודל הגרביטציה" הם מצאו כי ההשקעה הכוללת בתשתיות תחבורה בין 1992 ל-2004 הייתה אחראית לגידול של כשני שלישים במספר היוממים. במחקר מקיף נוסף (אמר 2013) הובא בחשבון גם זמן ההגעה לעבודה כדי להבין טוב יותר את מאפייני היוממים, באמצעות נתוני מפקד האוכלוסין לשנת 2008.⁵ הממצאים העלו, למשל, כי גברים – בני כל הדתות ובכל גיל – מבליים בכבישים זמן רב יותר מנשים.

מחקר שפורסם לאחרונה בוחן את הנגישות לעבודה בתחבורה ציבורית (סוחוי וסופר 2018). מחקר זה מתמקד בדפּוסי שימוש בתחבורה הציבורית ובהסעות מאורגנות ברמת הרשויות המקומיות, ומוצא כי ביישובי הפריפריה, ובפרט באוכלוסייה הערבית, שיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית נמוך ביותר, לצד שיעור גבוה של עובדים הנוסעים בהסעות מאורגנות מטעם המעסיק.

העבודה הנוכחית מציגה גם היא ממצאים על מצב התחבורה ברשויות נבחרות, אולם ההבדלים בין יישובים יהודיים לערביים נדונים כחלק מדיון רחב יותר על ההבדלים בין האזורים באיכות תשתיות התחבורה ועל דפּוסי היוממות בקרב נשים ערביות.

נתונים

המידע על מקומות המגורים והעבודה נקבע באמצעות סקרי כוח אדם של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בשנים 2012 עד 2016. המרחקים נקבעו לפי המסלול הקצר ביותר בין מרכזי הערים, כפי שחושב על ידי המרכז למערכת מידע גיאוגרפי (GIS – ממ"ג) באוניברסיטה העברית. נתוני הנדל"ן ליישובים השונים התקבלו מחברת "מדלן". שאר הנתונים הגיעו מהסקר החברתי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (שנים שונות).

1. דפּוסי יוממות

כפי שהודגם במבוא, במהלך השנים חלו שינויים בדפּוסי היוממות, הקשורים לגורמים כגון שינויים דמוגרפיים, הגירה פנימית מחירי הדיור והתפתחות התשתיות. לוחות 1 ו-2 מסכמים את המגמות של התפלגות התעסוקה וזרימת היוממות באזורים שונים.

⁵ היתרון שבנתוני מפקד האוכלוסין ביחס לסקרי כוח אדם של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה הוא מידת הדיוק בחישוב המרחקים בין מקומות יישוב למקומות עבודה. סקרי כוח אדם מאפשרים לאמוד את המרחק הממוצע רק בין היישובים באופן כללי, ואילו מפקד האוכלוסין מאשר זיהוי מדויק יותר באמצעות שימוש בכתובות.

יוממות נכנסת (in-commuting) מוגדרת כאחוז העובדים המועסקים באזור אך אינם מתגוררים בו (מתוך כלל העובדים באזור), ואילו יוממות יוצאת (out-commuting) היא אחוז האוכלוסייה העובדת מחוץ לאזור המגורים (מתוך כלל המתגוררים באזור). שבעת המחוזות בארץ מחולקים לתתי-אזורים (נפות).

מהנתונים עולות כמה נקודות ראויות לציון:

- בשל חוסר איזון באזורי תעסוקה, אזורים משמשים מסוימים כמרכזי תעסוקה (למשל נפת תל אביב), ואילו אזורים אחרים מתפקדים כ"ערי שינה" (למשל באזור יהודה ושומרון) (לוח 1).
- תנועת היוממים בנפת תל אביב, המאופיינת בזרימה גבוהה של יוממות נכנסת וזרימה נמוכה של יוממות יוצאת, נותרה יציבה לאורך השנים (לוח 1). עם זאת, קצב הגידול של המועסקים במחוז תל אביב היה נמוך יותר מהעלייה בשיעור המועסקים באזור המרכז. עקב כך עלה הגידול בשיעור המועסקים באזור המרכז על חשבון המועסקים במחוז תל אביב, ובמיוחד על חשבון נפת תל אביב (לוח 2).
- אזור ירושלים, המרוחק יחסית משאר המחוזות, מאופיין בזרימות יוממות נמוכות יחסית בשני הכיוונים. עם זאת, היוממות לאזור וממנו גדלה במהלך השנים, בפרט בין 1995 ל-2005 (לוח 1). תנועת היוממות המרכזית מרוכזת בסביבות העיר עצמה. ככלל, בשל חשיבותה הפוליטית והחברתית, מספר העובדים המגיעים מיישובים אחרים לבירה גדול ממספר העובדים המועסקים מחוצה לה.
- כמו ירושלים, גם אזור הדרום ונפות מסוימות בצפון מאופיינים בזרימה נמוכה של יוממות נכנסת ויוצאת יחסית לאזור המרכז (לוח 1). בין היתר, הסיבה לכך היא שאזורים אלו מבודדים יותר מבחינה גיאוגרפית ופועלים בעיקר כשוקי עבודה עצמאיים.

לוח 1. תנועת היוממות לפי מחוז ונפה

מחוז	נפה	1995		2005		2016	
		יוממות נכנסת	יוממות יוצאת	יוממות נכנסת	יוממות יוצאת	יוממות נכנסת	יוממות יוצאת
ירושלים		19%	13%	28%	18%	28%	20%
צפון	צפת	33%	27%	40%	35%	48%	49%
	כנרת	33%	21%	42%	41%	44%	50%
	יזרעאל	33%	35%	52%	46%	57%	60%
	עכו	35%	48%	44%	50%	42%	58%
	נצרת	29%	46%	27%	44%	30%	54%
	גולן	31%	36%	31%	51%	36%	53%
	חיפה	חיפה	49%	41%	50%	45%	51%
מרכז	חדרה	44%	51%	45%	52%	46%	61%
	שרון	34%	47%	45%	49%	45%	58%
	פתח תקווה	46%	57%	59%	59%	61%	65%
	רמלה	63%	57%	70%	67%	74%	75%
	רחובות	45%	56%	46%	57%	53%	67%
תל אביב	תל אביב	64%	34%	62%	37%	64%	41%
	רמת גן	63%	65%	66%	64%	65%	68%
	חולון	44%	68%	49%	66%	53%	73%
דרום	אשקלון	24%	31%	29%	34%	37%	46%
	באר שבע	24%	23%	30%	29%	31%	38%
יהודה ושומרון		33%	65%	36%	64%	33%	65%

יוממות נכנסת (in-commuting) מוגדרת כאחוז העובדים המועסקים באזור אך אינם מתגוררים בו (מתוך כלל העובדים באזור), ואילו יוממות יוצאת (out-commuting) היא אחוז האוכלוסייה העובדת מחוץ לאזור המגורים (מתוך כלל המתגוררים באזור).

מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב

נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם

לוח 2. התפלגות התעסוקה
שיעור העובדים בכל אזור כאחוז מכלל המועסקים

מחוז	נפה	1995	2005	2016
ירושלים		10.9%	10.7%	11.2%
	צפת	1.6%	1.3%	1.3%
	כנרת	1.3%	1.4%	1.3%
	יזרעאל	3.2%	3.2%	2.9%
	עכו	4.5%	4.8%	5.2%
	נצרת	1.4%	1.6%	1.5%
	גולן	0.3%	0.4%	0.5%
חיפה	סה"כ	12.3%	12.6%	12.7%
	חיפה	11.1%	9.3%	8.1%
	חדרה	2.9%	3.5%	3.6%
מרכז	סה"כ	14.0%	12.8%	11.7%
	שרון	3.8%	4.9%	4.7%
	פתח תקווה	7.2%	9.0%	9.2%
	רמלה	3.5%	4.3%	4.6%
	רחובות	5.5%	6.2%	6.4%
תל אביב	סה"כ	20.0%	24.4%	24.8%
	תל אביב	19.6%	16.6%	16.0%
	רמת גן	6.2%	5.5%	5.7%
	חולון	3.7%	3.3%	3.0%
דרום	סה"כ	29.5%	25.4%	24.7%
	אשקלון	5.4%	5.4%	6.1%
	באר שבע	6.5%	6.4%	6.6%
יהודה ושומרון	סה"כ	11.9%	11.8%	12.7%
		1.3%	1.9%	2.3%
סה"כ		100%	100%	100%

מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם

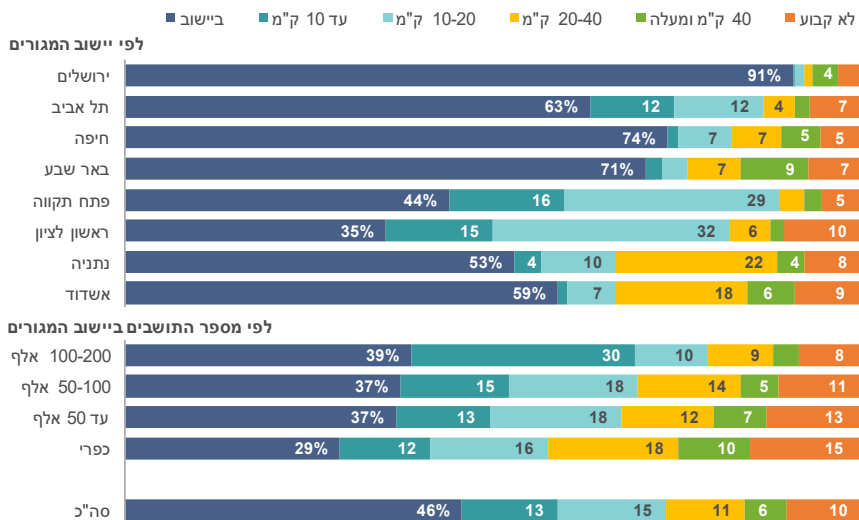
מרחק ומשך הנסיעה, ואמצעי ההגעה לעבודה

מרחק הנסיעה ומשכה הם בין הגורמים המרכזיים בבחינת תופעת היוממות. כפי שניתן לראות בתרשים 3, רוב העובדים נוסעים למרחקים קצרים: 59 אחוזים נוסעים בממוצע לא יותר מ־10 ק"מ בכל כיוון, ומרביתם עובדים ומתגוררים באותו יישוב.⁶

6 לשם שיוך העובדים שמקום העבודה שלהם אינו ידוע (שחלקם זניח למדי) נעשה שימוש במידע על המחוז או הנפה. לפיכך, בקטגוריה של 40 ק"מ ומעלה הוכללו עובדים נוספים – אלה שנוסעים מרחקים גדולים בוודאות (למשל, תושבי הצפון העובדים בתל אביב ובמרכז). היעדר מידע על מקום העבודה בכוח העבודה נפוץ יותר בקרב גברים, ובמיוחד באוכלוסייה הערבית.

בארבעה מרכזים כלכליים אזוריים (תל אביב, ירושלים, חיפה ובאר שבע), אחוז היוממים הנוסעים למרחק קצר גבוה בהרבה מהממוצע. לעומת זאת, נסיעה לטווח בינוני וארוך שכיחה יותר בערים גדולות כאשדוד וכנתניה, וכן באזורי פריפריה וביישובים קטנים יותר המקיפים את המרכזים הכלכליים הגדולים.

תרשים 3. התפלגות העובדים לפי מרחק הנסיעה לעבודה, 2015–2016 גילאי 25–64, לפי יישוב מגורים



מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם

כדי לקבל תמונה מלאה יותר, נבדקו שני סוגי נתונים של עובדים ביישובים נבחרים: אמצעי ההגעה לעבודה ומשך הזמן שלוקח לעובד להגיע מיישוב מגוריו ליישוב עבודתו. במונחים של זמן שהייה בדרכים, הנתונים מצביעים על כמה דפוסים (לוח 3). ראשית, כ־60 אחוזים מהעובדים מגיעים לעבודה בטווח זמן של עד חצי שעה, ובקצה השני של הסקאלה – 10 אחוזים שוהים בדרכים יותר משעה לכל כיוון.

שנית, הדרך הנפוצה ביותר להגיע לעבודה (62 אחוזים) היא נסיעה במכוניות, כולל הסדר נסיעה משותפת (carpool)⁷ – ולאחר מכן תחבורה ציבורית (17 אחוזים). 10 אחוזים מהעובדים מגיעים למקום העבודה באופניים או ברגל, 8 אחוזים משתמשים בהסעה מאורגנת מטעם המעסיק.

ההבדלים בין המחוזות בהתפלגות אמצעי ההגעה חשובים במיוחד, כי הם משקפים שילוב בין העדפות אישיות לאפשרויות בכל אזור, שנובעות מהחלטות מדיניות ממשלתיות ואזוריות (כמו פיתוח תחבורה ציבורית או תשתיות באזורים שונים), וכן יוזמות של מעסיקים. למשל, בקרב העובדים המתגוררים בירושלים, שיעור גבוה יחסית של עובדים

7 האומדן לשיעור הנוסעים בנסיעה משותפת כולל אנשים שאין להם רישיון נהיגה, נהגים בעלי רישיון שאין ברשותם כלי רכב פרטי, ונהגים שאינם נוהגים באופן סדיר.

(33 אחוזים) נוסעים בין 30 ל-60 דקות בכל כיוון, אף שיותר מ-90 אחוזים מועסקים בתוך העיר. נראה שהדבר קשור לגודלה של העיר ולשימוש נרחב יחסית בתחבורה ציבורית (הנובע, בין היתר, מהמאפיינים חברתיים-כלכליים של האוכלוסייה). לעומת זאת, בפתח תקווה (שבה יותר מ-50 אחוזים עובדים מחוץ ליישוב) יש שיעור דומה של עובדים המגיעים לעבודה בתוך 30 עד 60 דקות, אולם שיעור הנוסעים ברכב פרטי גבוה בהרבה וכ-90 אחוזים מהנסיעות מתבצעות ברדיוס של עד 20 ק"מ – משמע, משך הנסיעה קשור כנראה לעומסי תנועה עקב שימוש רב במכוניות פרטיות. בעיית ריבוי הנסיעות ברכב למרחקים קצרים, היוצרת עומסי תנועה, אופיינית גם לערים אחרות.

לעומת זאת, תל אביב בולטת בשיעור גבוה יחסית (68 אחוזים) של זמני הגעה קצרים ובריבוי הולכי רגל ורוכבי אופניים. נראה שריבוי הרוכבים (6 אחוזים) קשור לכך שמועצת העיר מעודדת ומקדמת באופן פעיל את השימוש באופניים (וכן למבנה המישורי של העיר). ההחלטה להתגורר ליד מקום העבודה באה לידי ביטוי בשיעור גבוה יחסית של עובדים המגיעים לעבודתם ברגל (11 אחוזים). מצב זה עשוי לשקף כמה סוגים של כיוונית בחירה: יש אנשים הבוחרים לחפש עבודה קרוב למקום המגורים. ואחרים בוחרים לעבור לתל אביב או להעתיק כתובת בתוך העיר כדי להתקרב למקום העבודה.

לוח 3. התפלגות העובדים לפי זמן ההגעה לעבודה ואמצעי התחבורה

לפי מחוז מגורים ומספר התושבים ביישוב, 2014–2016, גילאי 64–25

מכל 60 דקות	30-60 דקות	עד 30 דקות	אופניים הליכה		הסעה	רכבת	אוטובוס / מונית שירות	נסיעה שיתופית	רכב פרטי	
10%	33%	55%	10%	1%	4%	2%	26%	3%	50%	ירושלים
5%	23%	68%	11%	6%	1%	2%	21%	4%	47%	תל אביב
5%	23%	70%	8%	1%	7%	3%	22%	3%	52%	חיפה
8%	24%	66%	7%	0%	16%	1%	18%	3%	51%	באר שבע
8%	37%	52%	3%	2%	5%	1%	20%	4%	63%	פתח תקווה
10%	31%	54%	3%	1%	5%	1%	22%	3%	64%	ראשון לציון
9%	33%	57%	7%	1%	7%	5%	20%	1%	56%	נתניה
11%	22%	64%	6%	0%	16%	5%	20%	3%	46%	אשדוד
גודל היישוב										
9%	30%	57%	8%	1%	6%	3%	22%	3%	54%	100-200 אלף
10%	30%	56%	6%	1%	9%	3%	13%	4%	60%	50-100 אלף
9%	26%	61%	7%	1%	12%	2%	9%	5%	61%	עד 50 אלף
10%	24%	60%	8%	4%	3%	2%	3%	3%	70%	כפרי
9%	28%	60%	8%	2%	8%	2%	15%	4%	58	סה"כ

בשל היעדר נתונים מלאים המספרים אינם מסתכמים ל-100%.
מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הל"מ, הסקר החברתי

2. הגורמים המשפיעים על בחירת אמצעי הגעה לעבודה

כפי שהוצג בלוח 3 לעיל, השימוש במכוניות פרטיות בקרב העובדים נפוץ בהרבה ביישובים קטנים יותר, על חשבון השימוש בתחבורה הציבורית. יש לראות את הנתונים הללו בהקשר דמוגרפי, היות שכ-73 אחוזים מהאוכלוסייה הערבית חיה ביישובים שיש בהם פחות מ-100 אלף נפש, בהשוואה למחצית בלבד מהאוכלוסייה היהודית. שאר האוכלוסייה הערבית מתגוררת ברובה במזרח ירושלים, ומקצתה בערים מעורבות שיש בהן רוב יהודי. בשל כך, ובכפוף למגבלות הנתונים, בחירת אמצעי התחבורה לנסיעה לעבודה נבחנה בחלוקה לארבע קבוצות: (1) יהודים בערים הגדולות מ-50 אלף תושבים; (2) ערבים בערים מעורבות שיש בהן רוב יהודי; (3) יהודים ביישובים הקטנים מ-50 אלף תושבים; (4) יישובים ערביים. הנתונים מוצגים בלוח 4.

ההבדלים בין יהודים בערים גדולות ובין ערבים בערים מעורבות (שורות 1 ו-2 בלוח) בהתפלגות אמצעי הגעה לעבודה אינם גדולים בסך הכל. אצל היהודים בולט יותר השימוש במכוניות פרטיות, ואילו בקרב ערבים נפוצים מעט יותר נסיעה בהסעות מאורגנות ובנסיעה שיתופית, אולם ההבדלים הם באחוזים זניחים.

לעומת זאת, ביישובים קטנים יותר יש הבדלים בולטים למדי בין האוכלוסייה היהודית לערבית. האטרקטיביות של התחבורה הציבורית ביישובים אלו פוחתת ביחס לשימוש בכלי רכב פרטיים, בעיקר בשל עלויות היוממות (למשל זמן).⁸ יהודים המתגוררים ביישובים אלו עדיין משתמשים בתחבורה הציבורית באחוזים גבוהים יותר מאשר תושבים ערבים, אולם בשיעור נמוך בהרבה ביחס לרשויות הגדולות. בסך הכל היהודים ברשויות הקטנות מסתמכים באחוזים גבוהים מאוד על רכב פרטי. לעומת זאת, עובדים ערבים באזורים אלו מסתמכים יותר על הסעות מאורגנות ועל נסיעות שיתופיות.

לוח 4. אמצעי הגעה לעבודה, 2014–2016

לפי מגזר וגודל היישוב, גילאי 64–25

הליכה / אופניים	הסעות מאורגנות	תחבורה ציבורית	נסיעה שיתופית	רכב פרטי	
10%	7%	24%	3%	57%	יהודים בערים מעל 50 אלף
11%	9%	25%	5%	51%	ערבים בערים מעורבות שיש בהן רוב יהודי
9%	8%	11%	4%	69%	יהודים בערים עד 50 אלף
9%	19%	5%	8%	60%	יישובים ערביים
10%	7%	19%	3%	61%	יהודים – סה"כ
9%	17%	9%	7%	58%	ערבים – סה"כ

מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

8 לפי סוחוי וסופר (2018), השימוש במכוניות ובהסעות מאורגנות גדל באופן משמעותי בקרב מי שמועסקים במקומות עבודה שאינם מצויים ביישוב מגוריהם.

ממצאים אלו עשויים להיות מוסברים במידה רבה בפריסה מרחבית של תעסוקה מתאימה ביחס למקום המגורים – כלומר, הריכוז הגיאוגרפי של הפעילות הכלכלית יוצר פיזור לא אחיד של מקומות עבודה בין ענפים שונים. פיזור זה משפיע על דפוסי היוממות, ובהתאם לכך עשוי להשפיע גם על הבחירה באמצעי ההגעה לעבודה. לדוגמה, משרות בתחום הפיננסים או התעשייה נוטות להתרכז באזורים ספציפיים, בעוד משרות בתחום הבריאות והחינוך מפוזרות במידה רבה יותר. לכן, עובדים בענפים מסוימים עשויים להידרש לנסיעות רבות יותר מאשר עובדים בענפים אחרים.

כדי לתת תמונה מעמיקה על האופן שבו מאפיינים אישיים משפיעים על בחירת אמצעי התחבורה, נעשה ניתוח רב־משתני (מסוג multinomial logistic regression). החישובים מבוססים על שלוש משוואות נפרדות: שתיים בעבור יישובים יהודיים (מעל 50 אלף תושבים ומתחת למספר זה), והשלישית בעבור כלל האוכלוסייה הערבית, כולל משתנה בקרה של סוג יישוב (יישובים ערביים לעומת יישובים מעורבים). הדבר נעשה בשל גודלה הקטן יחסית של האוכלוסייה הערבית ביישובים מעורבים.

כדאי לציין כי לא פשוט לפרש מקדמים של רגרסיה מולטינומית רב־משתנית, משום שהם אינם מספקים קנה מידה אינטואיטיבי על מידת ההשפעה של המשתנים המסבירים על הבחירה באמצעי תחבורה מסוים. על כן, התוצאות בעבור כל סוג יישוב מתייחסות להסתברויות הצפויות של משתנים מסוימים לאחר ניכוי ההשפעות של מאפיינים אישיים כגון גיל, מגדר, רמת השכלה ומשלח יד.

יש להתייחס לממצאים בזהירות מפני שלהטיית בחירה חלק נכבד בכל הקשור לדפוסי יוממות. למשל, אנשים עם העדפה בלתי נצפית לשימוש בתחבורה ציבורית, להליכה או לרכיבה על אופניים יכולים לבחור לחיות בליבה של עיר גדולה, כמו תל אביב, ולא לגור בעיר סמוכה אליה, למשל רמת גן. אפשר לחשוב על מגוון משתנים אישיים ומקומיים שקשה למדוד ולכמת, אך הם עלולים להשפיע על הבחירה באמצעי ההגעה ועל משתנים מסבירים נוספים. לפיכך, יש להיזהר בהסקת מסקנות הנוגעות לכיוון הסיבתיות. התוצאות המלאות מוצגות בלוח נ'1 בנספחים, ובסעיף זה יובאו כמה נקודות בולטות.

- יש הבדלים מגדריים בבחירת אמצעי התחבורה. גברים נוטים להשתמש במכוניות פרטיות יותר מנשים, בגלל נטייתם לעבוד רחוק יותר מהבית ומפני שיש יותר בעלי רישיון נהיגה בקרב גברים מאשר בקרב נשים (לוח נ'2 בנספחים). ממצא זה נכון בכל סוגי היישובים. נשים, במיוחד בערים גדולות יותר, נוטות להשתמש בתחבורה ציבורית בשיעורים גבוהים יותר, בעיקר משום שבערים אלו יש הזדמנויות תעסוקה רבות יותר, המאפשרות להן לעבוד קרוב לבית. בערים הקטנות, שבהן המגוון התעסוקתי והתחבורה הציבורית דלים באופן יחסי, נשים משתמשות יותר במכוניות פרטיות לצד חלופות אחרות – הנגזרות ממאפייני התעסוקה, כפי שיוסבר להלן.
- ביישובים ערביים ההסתברות הצפויה לנסוע לעבודה במכונית (אם כנהג ואם כנוסע ברכב) גבוהה יותר בקרב המועסקים בשירותי החינוך והרווחה. עם זאת, גם כאן ניכר הבדל מגדרי: בעוד גברים בענפים אלו נוטים להגיע לעבודה ברכב פרטי (כנהגים), נשים נוטות יותר להיעזר בנסיעה שיתופית. בין השאר, הסיבה לכך היא שגברים עובדים מחוץ ליישוב המגורים שלהם בהיקף גדול בהרבה מאשר נשים.
- בענף התעשייה, שמועסקים בו בעיקר גברים, חלק גדול מהעובדים מגיעים למקום העבודה בהסעה מאורגנת. הדבר נכון ליהודים ולערבים כאחד, אך נפוץ יותר במגזר

הערבי. הסיבות האפשריות לשימוש המוגבר בהסעות מאורגנות בענף זה הן השכיחות של עבודה במשמרות, ריבוי יחסי של עובדים המרוחקים מהעבודה או שגישתם לתחבורה ציבורית מוגבלת וכן מיקומם המבודד של מקומות העבודה, המביא לכך שהתחבורה ציבורית המגיעה אליהם מצומצמת.⁹ נוסף לכך, מעסיקים גדולים יכולים לחסוך בהוצאות על החזר נסיעות לעובדים בהפעלת הסעות מאורגנות. שימוש רב יחסית בהסעות מאורגנות ניכר גם בקרב גברים ערבים בענף הבנייה.

● בחלוקה לקבוצות אוכלוסייה יהודיות נמצא שימוש נרחב יותר בתחבורה הציבורית בקרב חרדים ובקרב עולים חדשים, בהשוואה ליהודים לאחרדים, ובפרט בקרב נשים (תרשים נ'1 בנספחים). הנתון נכון ליישובים גדולים וקטנים כאחד. נראה כי נתונים אלו משקפים הבדלים חברתיים-כלכליים, שכן השימוש בתחבורה ציבורית נפוץ יותר בקרב בעלי הכנסות נמוכות. כמו כן, בקרב האוכלוסייה החרדית שיעור המחזיקים ברשיון נהיגה נמוך בהרבה מאשר בקבוצות אחרות, גם בקרב גברים וגם בקרב נשים (לוח נ'2 בנספחים). הפריסה הגיאוגרפית של חרדים אף היא תורמת לכך; 55 אחוזים מאוכלוסייה זו מתגוררים ביישובים גדולים ובאזורים מרכזיים, שמתבע הדברים התחבורה הציבורית בהם מפותחת יותר.¹⁰ נוסף על כך, הנתונים משקפים במידה מסוימת מדיניות המתחשבת בצרכיה של קבוצה זו (למשל תדירות גבוהה יותר של קווי אוטובוס ספציפיים).

אשר לאוכלוסיית העולות, יש להניח כי ריבוי משתמשות התחבורה הציבורית משקף, במידה מסוימת, הבדלים בינדוריים. הנחה זו מקבלת חיזוק נוסף כשבוחנים את מספר הנשים שיש להן רישיון נהיגה (לוח נ'2 בנספחים). בקרב העולות הבוגרות – כלומר, אלו שחיו רוב שנותיהן בחו"ל – יש הרבה פחות בעלות רישיון נהיגה מאשר בקרב נשים צעירות יותר, וההבדלים הבינדוריים באוכלוסייה זו גדולים בהרבה מאשר בקרב נשים יהודיות שאינן חרדיות.

כאמור, הבחירה כיצד להגיע לעבודה מושפעת ממגוון גורמים חברתיים, כלכליים, תרבותיים וגיאוגרפיים. מהנתונים שהוצגו לעיל בולט השימוש המועט בתחבורה הציבורית בקרב עובדים המתגוררים ביישובים ערביים. הדבר נובע בעיקר מההיצע הנמוך של שירותי תחבורה ציבורית, וההסבר העיקרי לכך הוא היעדר תשתית הולמת לתחבורה ציבורית. למשל, הטופוגרפיה ההררית של חלק מן היישובים יוצרת אילוצים טבעיים הפוגעים בניידות. עקב כך יש מחסור משמעותי בקווי תחבורה ציבורית ביישובים ערביים. עובדים המועסקים מחוץ ליישוב המגורים שלהם יכולים לנסוע בקווי אוטובוס משולבים, הכוללים מספר מוגבל של תחנות ביישובים, אולם מסלולים אלו מאריכים את משך הנסיעה ומציעים כיסוי חלקי בלבד (נעלייוסף וכהן 2012).¹¹ התוצאה היא היחלשות התחבורה הציבורית כחלופה ראויה.

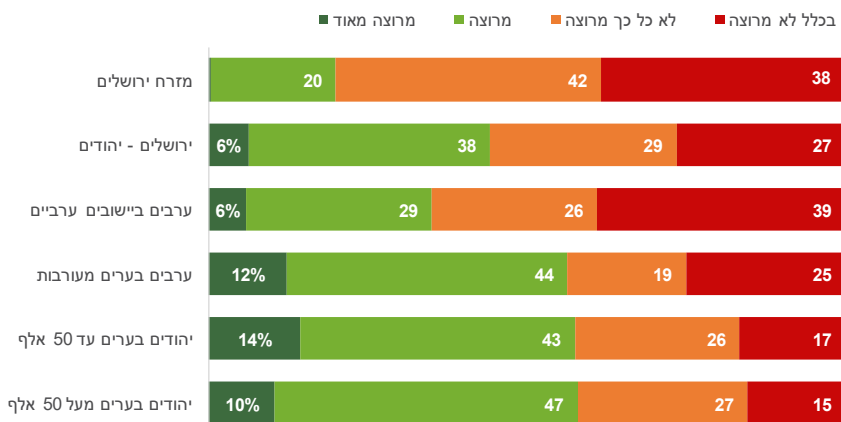
9 חלקם של עובדי משמרות בענף התעשייה עומד על 15 אחוזים (בהתבסס על שאלה שהוצגה בסקר החברתי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ב-2016). על פי הנתונים, 42 אחוזים מעובדים אלו מגיעים לעבודתם בהסעות מאורגנות, בהשוואה ל-18 אחוזים בקרב עובדים בענף זה שאינם עובדים במשמרות. 10 הנתון מתבסס על הערים הבאות: ירושלים, בני ברק, תל אביב, חיפה, נתניה, פתח תקווה ואשדוד. מבוסס על מרכז המחקר והמידע של הכנסת (2017).

11 לפי נעלייוסף וכהן (2012), סיבה נוספת לשימוש המופחת בתחבורה ציבורית בקרב ערבים קשורה למאפיינים תרבותיים ולאופן שבו החברה הערבית תופסת את השימוש בתחבורה ציבורית.

ככלל, התשתיות ביישובים ערביים טובות פחות מאשר ביישובים היהודיים, ויש לכך ביטוי בתשובות לשאלות בסקר החברתי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה שעסקו בשביעות הרצון של התושבים מתנאי הכבישים באזור מגוריהם. כפי שניכר בתרשים 4, שביעות הרצון ביישובים ערביים נמוכה בהשוואה ליישובים יהודיים. במזרח ירושלים מידת שביעות הרצון ממצב הכבישים היא הנמוכה ביותר, אך גם תושביה היהודים של הבירה שבעי רצון במידה פחותה מאשר יהודים מיישובים אחרים. לצד זאת, ערבים המתגוררים ביישובים שבהם רוב יהודי מרוצים ממצב הכבישים יותר מאשר ערבים המתגוררים ביישובים ערביים, ורמת שביעות הרצון שלהם דומה לזו שביישובים יהודיים (למעט ירושלים). בקבוצה שבה שביעות הרצון מאיכות הכבישים היא הנמוכה ביותר נכללים תושבים ערבים מכל סוגי היישובים. ייתכן שבערים המעורבות נתון זה משקף במידה מסוימת פערים תוך-עירוניים בין השכונות השונות, בין השאר בשל פיזור התושבים בתוך היישוב, שאינו אקראי.

תרשים 4. מידת שביעות הרצון של התושבים מרמת הכבישים באזורם, 2014–2016

לפי סוג היישוב, תשובה לשאלה "האם אתה מרוצה ממצב הכבישים והמדרכות באזור מגוריך, כגון הרוחב, התאורה והשילוט?"



מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב
נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

לצד נתונים אלו, הממצאים של שביעות הרצון של התושבים מהמרחק לתחנת האוטובוס הקרובה לביתם אינם מפתיעים. בקרב משתמשי התחבורה הציבורית 82 אחוזים מהיהודים מרוצים מהנגישות של תחנת האוטובוס, לעומת 63 אחוזים מהערבים.¹² המדגם של תושבים ערבים בערים שיש בהן רוב יהודי אינו גדול, אך

12 קהל הנשאלים היו אלו שהשתמשו בתחבורה ציבורית ב-12 החודשים האחרונים (בהתבסס על שאלה בסקר החברתי של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בשנת 2015).

רמת שביעות הרצון שלהם דומה לזו של התושבים היהודים באותם יישובים. בסך הכל, התמונה המשתקפת בנתונים אלו היא תוצאה ישירה של היעדר טיפול הולם בסוגיית התשתיות והתחבורה הציבורית ביישובים הערביים במשך עשורים, ונראה כי התהליך של מציאת פתרונות ויישומם יימשך זמן רב. קסיר (קלינר) וצחור (2016) מצאו כי עקב השינויים במדיניות הממשלה, חל גידול בשיעור היישובים הערביים שיש בהם שירותי תחבורה ציבורית (מ־60 אחוזים מהיישובים ב־2009 ל־89 אחוזים בשנת 2016). אולם יש אתגרים אחרים הקשורים לאיכות התחבורה, למשל תדירות הקווים ומספר היעדים הסופיים.

לאחרונה התקבלה החלטת ממשלה מס' 922, העוסקת בפיתוח כלכלי של האוכלוסייה הערבית בישראל. ההחלטה כוללת הקצאה של לפחות 40 אחוזים מסך ההשקעות בתשתית הרשות המקומית לפיתוח תשתיות כבישים ביישובים ערביים. חשוב להדגיש כי המשך שיפור הנגישות של תחבורה ציבורית לא רק יקל על העובדים את ההגעה למקום העבודה, אלא אף יסייע לענות על יתר צורכי הפרט. כלומר, הרחבת מערך התחבורה הציבורית יעודד שוויון הזדמנויות במגוון תחומי חיים.

3. יוממות, הגירה ודור

המודל הסטנדרטי של אלונסו (Alonso 1964) מייצג את ההשקפה הדומיננטית המקשרת בין מחירי הדיור למקומות העבודה. מודל זה מניח כי קיים מרכז תעסוקה אחד והוא ממוקם ברובע העסקים המרכזי. התוצאה העיקרית של המודל היא שקלול עלות-תועלת (trade-off) בין הנסיעה לעבודה למחירי הדיור. כלומר, אובדן התועלת של משקי הבית הממוקמים הרחק מהמרכז העיקרי יגולם בהוצאות דיור נמוכות יותר. אולם לא כל בכל המרכזים העירוניים או האזוריים יש אזור מרכזי אחד בלבד, ולכן האינטראקציה בין שוקי הדיור והעבודה מורכבת יותר, והערכה שלה דורשת מחקר אמפירי זהיר. החלק הנוכחי בוחן את הקשר בין מרחקי היוממות בפועל למחירי הדיור ביישובים היהודיים באזור המרכז – מגדרה עד חדרה.¹³ בסך הכל, בהתבסס על נתונים זמינים, הניתוח כולל 71 אחוזים מכלל היוממים המתגוררים באזור זה.

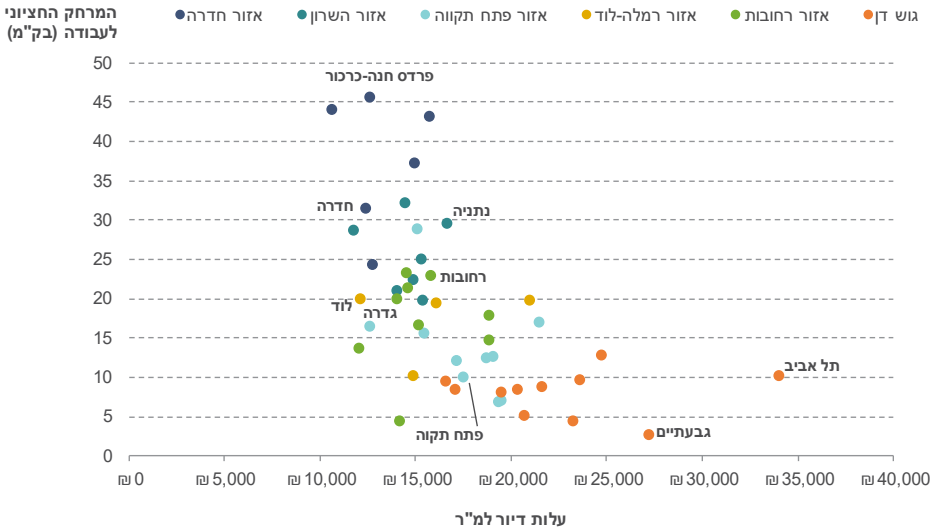
כפי שניתן לראות בתרשים 5, יש מתאם שלילי בין רמת מחירי הדיור באזור (במונחי עלות למ"ר של דירה) ובין המרחק החציוני שתושבי האזור עוברים מדי יום בדרכם לעבודה – כלומר, אלו הגרים ביישובים קרובים יותר למרכזי תעסוקה משלמים (בממוצע) סכום גבוה יותר על הדיור, ואילו עובדים הנאלצים לנסוע למרחקים ארוכים יותר זוכים ל"פיצול" בדמות מחירי דיור זולים יותר.

כאמור, ההבדלים בין האזורים במחירי הדיור, לצד הפריסה של מקומות העבודה והשוני בהזדמנויות בשוק העבודה שנובע מכך, עשויים להוות גורמים של דחייה ומשיכה בהחלטה על מקום המגורים. לפיכך, יוממות יכולה להוביל להתאמה טובה יותר בין העובדים למקום העבודה, בכך שהיא מאפשרת לעובדים לחיות היכן שליבם חפץ ובמחיר

13 יישובים ערביים לא נכללו בניתוח זה שכן לא היו נתונים לגביהם, או שהנתונים היו באיכות ירודה; בחירת האזור נעשתה משום שרוב היישובים העירוניים שוכנים באזור המרכז. הנתונים ביישובים העירוניים כוללים רק דירות למגורים, שהן חלק הארי מהעסקאות המדווחות. במועצות מקומיות הנתונים כוללים את כל סוגי הדיור, ובכלל זה בתים פרטיים ודופלקסים, בשל חלקם הגבוה בכלל העסקאות.

שהוא בהישג ידם. במקרה של אזור גדרה-חדרה, המרחקים הקצרים בין היישובים, וכן הקרבה לאזור תל אביב ולערים מרכזיות אך קטנות יותר (כגון הרצליה, רחובות ופתח תקווה), עשויים לעודד בחירה בנסיעות ארוכות יותר על פני מעבר למקום מגורים קרוב יותר.

תרשים 5. הקשר בין המרחק לעבודה למחירי הדיור, 2016
לפי אזור ויישוב, מרחק חציוני ליישוב העבודה ועלות דיור למ"ר ביישוב

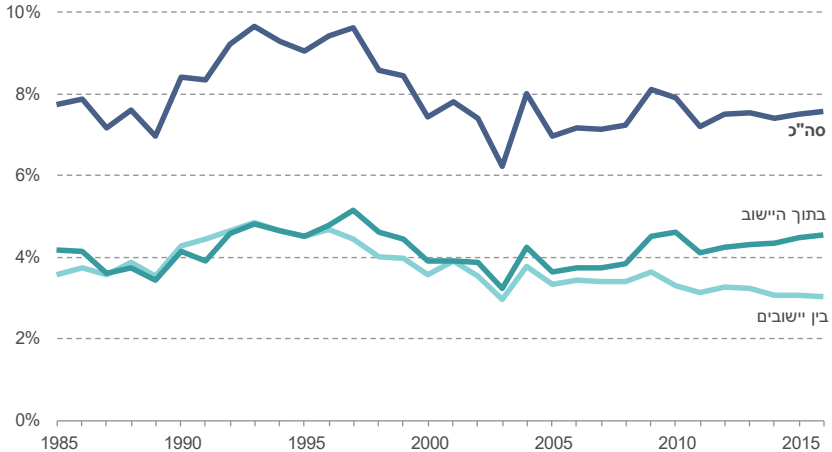


מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב
 נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם: מדלן

המתנתונים על כלל היישובים עולה כי שיעור ההגירה הפנימית בין היישובים ובתוכם נע בין 6 לכֹּרֶ אחוזים מכלל האוכלוסייה בשלושת העשורים האחרונים (תרשים 6).¹⁴ כמו כן, נראה כי כאשר אנשים עוברים דירה הם מעדיפים להישאר קרובים יחסית למקום המגורים הקודם שלהם. יוסטמן ועמיתיו (Justman and others 1988) מצאו כי למרחק יש השפעה שלילית על ההסתברות להגירה. פורטנוב (Portnov 1998) מציג כמה מניעים עיקריים להגירה, ומנגד מניעים להישארות בסביבת המגורים. לדוגמה, הרצון לשמר קשרים חברתיים, קהילתיים וכלכליים נחשב כמשפיע באופן שלילי על התמריץ להגר. בשנים האחרונות כֹּסֶ אחוזים משינויי הכתובות נרשמו בתוך היישובים עצמם, ושיעור ההגירה בין יישובים עומד על פחות מ־3.5 אחוזים.

14 רובה המכריע של ההגירה מתרחש במגזר היהודי.

תרשים 6. שיעור ההגירה הפנימית הגירה בתוך היישוב ובין יישובים



מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב

נתונים: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

לצפיפות האוכלוסייה באזור גדרה עד חדרה יש יתרונות חברתיים-כלכליים רבים (כגון קרבה למקום העבודה, למרכזים תרבותיים ולאזורי פנאי) המעודדים באופן טבעי הגירה, במיוחד לאזור המרכז. ואכן, משך עשרות שנים ההגירה נטו לאזור המרכז הייתה חיובית (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה 2018). עובדה זו, לצד העדפת הפרטים שלא להתרחק מאזור המגורים שהם רגילים אליו, עשויה גם להצביע על כך שלמחירי הדיור הנמוכים יחסית בפריפריה יש השפעה מוגבלת על היכולת למשוך תושבים.

4. דפוסי יוממות של נשים ערביות

הרחבת ההשתתפות של נשים ערביות בכוח העבודה מציבה אתגר חשוב לקובעי המדיניות. במשך שנים שיעור התעסוקה בקרב נשים ערביות נמצא בעלייה. בהחלטת ממשלה 1994 שהתקבלה בשנת 2010 הציבה הממשלה את יעדיה בתחום התעסוקה לשנת 2020, ובהם תעסוקה בהיקף של 41 אחוזים בקרב נשים ערביות בקבוצת הגיל 25–64. אולם לפי פוקס ופרידמן ווילסון (2018), שיעורי התעסוקה של נשים ערביות בקבוצת הגיל לשנת 2017 עומדים על 34 אחוזים.

הפריסה המרחבית של האוכלוסייה הערבית, לצד דפוסי היוממות של הנשים הערביות, מציגים מזווית נוספת את בעיות התעסוקה המבניות של האוכלוסייה הערבית. בסעיף זה תשומת הלב תופנה בעיקר לדפוסי יוממות ביישובים ערביים בשני אזורים עיקריים:¹⁵

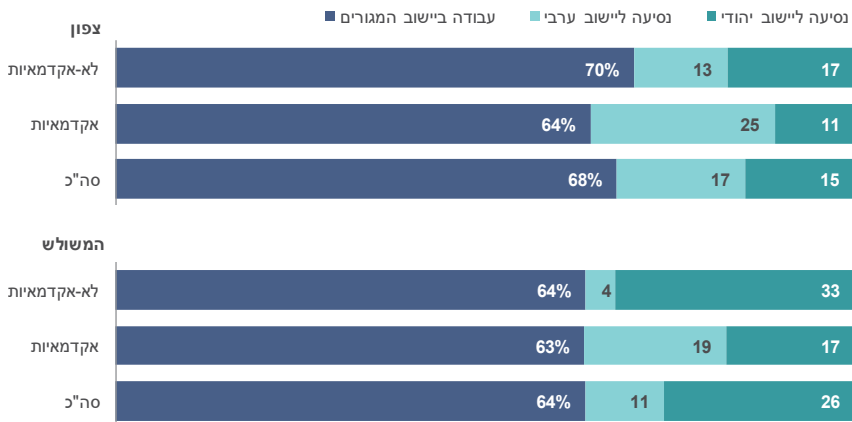
15 החלוקה לאזורים מתבססת על "ספר החברה הערבית" (2018).

א. הצפון: יישובים באזור הצפון ובנפת חיפה, למעט העיר חיפה עצמה.
 ב. אזור המשולש: יישובים בנפת חדרה ובמחוז המרכז.

בשני אזורים אלו נכללים כ־70 אחוזים מהנשים הערביות המועסקות (כ־50 אחוזים בצפון ו־20 אחוזים במשולש).

תרשים 7 מציג את דפוסי היוממות בקרב נשים ערביות לפי יישוב התעסוקה: (א) תעסוקה ביישוב המגורים; (ב) נסיעה לעבודה ביישוב ערבי; (ג) נסיעה לעבודה ביישוב יהודי.

תרשים 7. יישובי התעסוקה של נשים ערביות, 2015–2016 לפי רמת השכלה ואזור מגורים, נשים בגילי 25–64



מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

- מהבדיקה עולים כמה נתונים בולטים:
- בשני האזורים חלק הארי של הנשים עובדות ביישוב המגורים.
- באזור המשולש נשים רבות יותר נוסעות לעבוד ביישובים יהודיים מאשר ביישובים ערביים. בצפון החלוקה שווה יחסית.
- הנטייה לעבוד ביישובים יהודיים גבוהה יותר בקרב נשים ערביות ללא תואר אקדמי. תופעה זו בולטת במיוחד אצל נשים מאזור המשולש, שבו שליש מהעובדות מועסקות ביישובים יהודיים.
- אקדמאיות מהצפון נוטות יותר לצאת לעבודה ביישובים ערביים, ואילו בקרב אקדמאיות באזור המשולש ההתפלגות שווה יחסית בין הנוסעות ליישוב ערבי לנוסעות ליישוב יהודי.
- למרות המדגם המצומצם, בקרב אקדמאיות ערביות היוצאות לעבוד ביישובים יהודיים ניכר ריכוז גבוה יחסית של מיילדות מוסמכות ושל אחיות, וכן של עובדות

הוראה¹⁶ בקרב נשים ללא השכלה גבוהה חלק גדול מהנשים עוסקות במכירות או עובדות כמטפלות, כעובדות ניקיון וכסייעות.

לוח 6 מרחיב את התמונה ומציג גם נתונים על המרחקים שעוברות נשים ערביות לעבודות מחוץ ליישוב המגורים שלהן, הן במונחי מרחק ממוצע הן במונחי אחוזונים. לדוגמה, 75 אחוזים מן הנשים מאזור הצפון נוסעות עד 23 ק"מ, ר-25 אחוזים מהן מרחיקות מעבר לכך. ללוח נוספו נתונים מקבילים על נשים יהודיות, כדי לאפשר הבנה טובה יותר של ההבדלים האזוריים.

לוח 6. מרחק נסיעה לפי סוג היישוב, 2015–2016

ממוצע	אחוזון 75		אחוזון 50		אחוזון 25			
	יהודיות	ערביות	יהודיות	ערביות	יהודיות	ערביות		
אקדמאיות בצפון								
	18	20	11	4	ליישוב ערבי			
	35	27	13	12	ליישוב יהודי			
24	23	29	23	16	13	10	5	סה"כ
אקדמאיות במשולש (יהודיות: באזור גדרה-חדרה, ללא מחוז ת"א)								
	32	25	18	8	ליישוב ערבי			
	43	39	26	18	ליישוב יהודי			
19	37	25	34	16	21	9	12	סה"כ
לא-אקדמאיות בצפון								
	14	20	11	5	ליישוב ערבי			
	20	21	14	9	ליישוב יהודי			
18	18	20	20	11	15	10	7	סה"כ
לא-אקדמאיות במשולש (יהודיות: באזור גדרה-חדרה, ללא מחוז ת"א)								
	16	26	11	7	ליישוב ערבי			
	23	27	17	12	ליישוב יהודי			
15	22	19	27	13	17	8	11	סה"כ
21	20	24	21	13	13	10	7	צפון - סה"כ
18	29	22	29	15	19	9	11	משולש / מרכז - סה"כ

מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

כפי שניתן לראות, השוני בין הקבוצות השונות רב מאוד, אך אפשר לזהות כמה נקודות בולטות:

16 בלס (2014) מצביע על תופעה קיימת אך מוגבלת מאוד של מורים ערבים העובדים בבתי ספר יהודיים.

- מרחק הנסיעה לעבודה בקרב נשים ערביות מהמשולש (אקדמאיות ולא-אקדמאיות) גדול יותר מאשר בקרב נשים מהצפון. נוסף לכך, נשים במשולש נוסעות מרחקים גדולים יותר מנשים יהודיות בשני האזורים.
- בעבור נשים ערביות משני האזורים, נסיעה לעבודה הממוקמת ביישובים יהודיים כרוכה במרחק רב יותר מנסיעה לעבודה שנמצאת ביישובים ערביים.
- מרחקי הנסיעה בקרב נשים ערביות מהמשולש גדולים יותר בהשוואה למרחקים שנוסעות נשים יהודיות מהמרכז, בקרב אקדמאיות ולא-אקדמאיות כאחד. בצפון הפערים בין יהודיות לערביות אינם גדולים באותה מידה.

את נתוני המרחק יש לפרש באופן זהיר. ככלל, אזור הצפון מאופיין בהזדמנויות עבודה מוגבלות ומגוונות פחות (תרשים נ'2 בנספחים). הקרבה הגיאוגרפית בין היישובים הערביים בצפון ליישובים יהודיים (למשל כרמיאל, נהריה ועפולה) מאפשרת לחלק מהנשים הערביות גישה לתעסוקה בהם, אולם בשל גודל היישובים ההזדמנויות בהם מוגבלות – ולא תמיד יש באפשרותן לנסוע מרחק גדול יותר בעבור אפשרויות תעסוקה נוספות. מרכז התעסוקה הגדול ביותר הוא אזור חיפה, המרוחק מאוד מהיישובים במחוז הצפוני. בהינתן המחסור בתחבורה ציבורית, האפשרות של נסיעה כה רחוקה עלולה להיות בלתי מעשית בעבור חלק ניכר מהנשים הערביות, בשל עלויות היוממות הגבוהות. מצבן של הנשים המתגוררות באזור המשולש שונה. נוסף ליישובים הערביים, אזור התעסוקה הרלוונטי להן הוא המרכז, המאפשר טווח רחב יותר של אפשרויות תעסוקה. שלא במפתיע, בקרב העובדות מחוץ למקום מגוריהם, 20 אחוזים מהנשים מאזור המשולש מועסקות בערים גדולות (הכוללות למעלה מ-100 אלף תושבים), לעומת 9 אחוזים בלבד באזור הצפון.¹⁷ לכן, למרות הבידוד הגיאוגרפי של אזור המשולש יחסית ליישובים אחרים במחוז המרכז, נשים רבות מוכנות לנסוע רחוק יותר ולשהות זמן רב יותר בכבישים. ייתכן שהדבר נובע משילוב של שני גורמים: א. נסיעה למרחק שעדיין נחשב לסביר לשם הרחבה של הזדמנויות התעסוקה;¹⁸

ב. מצוקת תעסוקה באזור המשולש, אשר דוחקת נשים רבות להתרחק מיישוב המגורים.

דרך נוספת להתבונן בהשפעה השלילית של אילוצים מרחביים על הזדמנויות לתעסוקה היא לבחון את נתונייהן של נשים שלא חיפשו עבודה בארבעת השבועות שקדמו לבדיקה, אך מעוניינות לעבוד (תרשים 8). כפי שניתן לראות, חלק ניכר מהנשים הערביות נוטות להישאר בבית כדי לטפל בילדים או במשק הבית. נטייה זו ניכרת יותר בקרב נשים בצפון יותר מאשר בקרב נשות המשולש, ובקרב ערביות יותר מאשר בקרב יהודיות – בפער משמעותי. בהמשך למלכי (2011), אם נשים אלו היו חוזרות לשוק העבודה, סביר מאוד שהיו מעדיפות לעבוד קרוב יותר לבית.

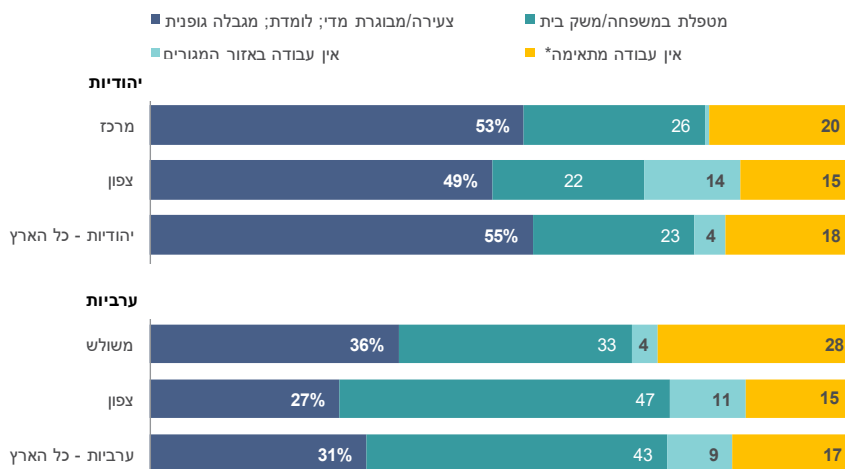
עוד נתון חשוב הוא שמבין תושבות הצפון שהיו מעוניינות לעבוד, אך לא עבדו ולא חיפשו עבודה לפחות כחודש – יהודיות וערביות כאחד – בולט חלקן של אלו שתלו זאת במחסור במקומות עבודה באזור מגוריהן.

17 בהתבסס על נתוני הסקר החברתי בשנים 2014–2016.

18 בקרב עובדות המועסקות מחוץ ליישוב מגוריהן, נשים מאזור המשולש נוטות לנסוע זמן ממושך יותר מאשר נשים מן הצפון (לפי נתוני הסקר החברתי).

תרשים 8. התפלגות הסיבות לאי חיפוש עבודה, 2013–2016

לפי מגזר ומחוז מגורים, נשים המעוניינות לעבוד (אינן נכללות בכוח העבודה) אך לא חיפשו עבודה לפחות חודש, גילי 20 ומעלה



* עבודה מתאימה מבחינת שכר, עניין, שעות, ניסיון, הכשרה או קשיי שפה.
מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

הנתונים שהוצגו מצביעים על התפקיד המשמעותי שממלאים חסמים גיאוגרפיים הניצבים בפני נשים ערביות בכניסתן לשוק העבודה. כדי ליצור הזדמנויות תעסוקה נוספות לאוכלוסייה הערבית, אפשר לקשר באופן הדוק יותר בין מקומות עבודה לעובדים פוטנציאליים. ניתן לעשות זאת בשלוש דרכים (לפי Kain 1968):

1. תמריצים שיעודדו יצירת מרכזי תעסוקה חדשים, הקרובים יותר לאזורי המגורים של האוכלוסייה הערבית.
2. צמצום פערים מרחביים באמצעות אפשרויות תחבורה משופרות.
3. התקרבות לאזורי התעסוקה המרכזיים באמצעות העתקת מקום המגורים.

בהינתן האפשרויות המוגבלות להגירה פנימית בקרב ערבים, והעובדה שחלק גדול מהם מתגוררים בפריפריה, סביר יותר למקד את הפתרון באפשרויות הראשונה והשנייה. בהקשר רחב יותר, שיעורי התעסוקה של נשים ערביות בגיל 16–64 מאזורי הצפון והמשולש דומים למדי זה לזה, ונעים סביב כ-33 אחוזים בשנים האחרונות.¹⁹ ייתכן שאלמלא החסמים הגיאוגרפיים, שיעורי התעסוקה בצפון היו גבוהים יותר. ביישובים מעורבים (למעט מזרח ירושלים), שהתעסוקה בהם נגישה יותר, שיעור התעסוקה בקרב נשים ערביות מגיע לכשני שלישים. עם זאת, גם ביישובים אלו השיעור בקרב ערביות עדיין נמוך מהנתון בקרב יהודיות.

19 חישוב שיעורי התעסוקה מתבסס על היישובים הערביים בלבד ואינו כולל אוכלוסייה ערבית המתגוררת ביישובים יהודיים.

שיעורי התעסוקה הנמוכים באזור המשולש וביישובים המעורבים מלמדים כי חשוב להביא בחשבון גם חסמים נוספים המשפיעים על דפוסי התעסוקה של נשים ערביות – לדוגמה, שליטה בלתי מספקת בעברית ואנגלית, אפליה בלתי רשמית מצד מעסיקים ומחסור במעונות יום הולמים לילדים.²⁰ לצד כל אלה יש גם נורמות חברתיות המשפיעות על בחירתה של האישה אם להיכנס לשוק העבודה, ויש להתייחס אליהן בכובד ראש.

סיכום

עבודה זו מציגה תמונה מקיפה של מאפייני היוממות בישראל. לתופעת היוממות יש עלויות ותועלות מבחינה חברתית. בפן החיובי, יוממות עשויה להביא להתאמה טובה יותר בין עובדים למקומות עבודה, מפני שהיא מאפשרת לעובדים להתגורר במקום הרצוי להם ובמחיר שהם יכולים להרשות לעצמם, ועם זאת לעבוד במקום עבודה שמתאים להם. עם זאת, הנתונים מורים כי רוב הנסיעות לעבודה נעשות למרחקים קצרים. כל עובד שלישי מתוך ארבעה נוסע לכל היותר 20 ק"מ, לרוב במכונית פרטית. הדבר יוצר עומס על התשתיות וכן גובה עלויות חברתיות. נתון זה עלול להיות משמעותי יותר ככל שהאוכלוסייה תגדל, בייחוד אם תמשיך להתכנס באזור המרכז הצפוף ממילא. לצד זאת, בשנים האחרונות אחוז גבוה יותר של אנשים משתמשים ברכבת כאמצעי הגעה עיקרי לעבודה, ובראייה ארוכת טווח זהו שינוי משמעותי.

הנגישות להזדמנויות תעסוקתיות תלויה במידה רבה בהתאמה המרחבית בין תעסוקה הולמת למקום המגורים. להתאמה זו יש חשיבות בעיצוב דפוסי היוממות, וכן בבחירה באמצעי ההגעה לעבודה. מטבע הדברים, השימוש בתחבורה הציבורית מועט יותר ביישובים הקטנים. גם כאשר מדובר ביוממות בין יישובים האטרקטיביות של התחבורה הציבורית בהשוואה למכוניות פרטיות פוחתת, בעיקר בשל הגידול בעלויות היוממות מבחינת העובד. לצד זאת בולט השימוש המזערי בתחבורה ציבורית ביישובים הערביים. הדבר נובע במידה רבה מרמת תשתיות ירודה, שהסיבות לה הן תכנון לקוי במשך עשרות שנים וכן אילוצים טופוגרפיים בחלק מן המקומות. עם זאת, באזורים רבים בפריפריה נעשה שימוש נרחב יחסית בהסעות מאורגנות – לרוב עקב שילוב בין ריכוז גיאוגרפי של הפעילות הכלכלית וההתאמות של המעסיקים לצורכי הניידות של עובדיהם.

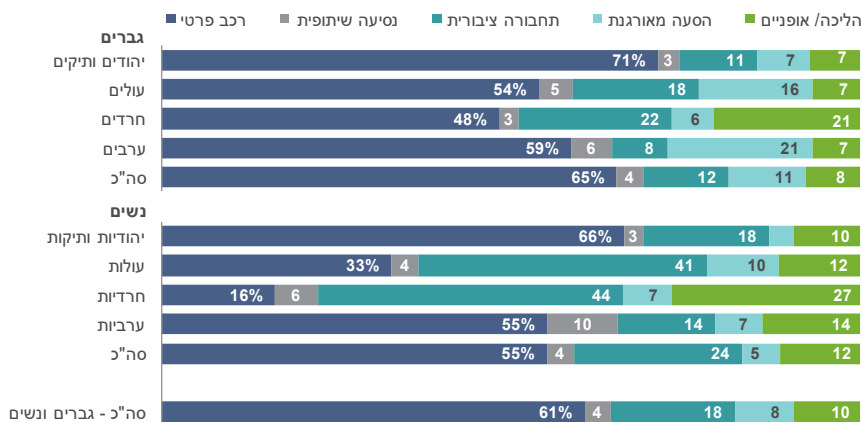
אשר לדפוסי היוממות של נשים ערביות, עבודה זו הציגה עדויות נוספות לחסמים גיאוגרפיים העלולים לעכב את כניסתן לשוק העבודה. מהנתונים עולה כי באזור הצפון, שבו מתגורר חלק הארי של האוכלוסייה הערבית, המחסור בתעסוקה הולמת באזור המגורים שכיח יותר מאשר באזור המשולש. בהתחשב בכך שחלקה של האוכלוסייה הערבית הוא כמחצית מאוכלוסיית הצפון, נתון זה מציב אתגר גדול בפני המחוז כולו.

20 למידע נוסף ראו מזרחי סימון (2016), וכן קסיר (קלינר) וישיב (2018).

נספחים

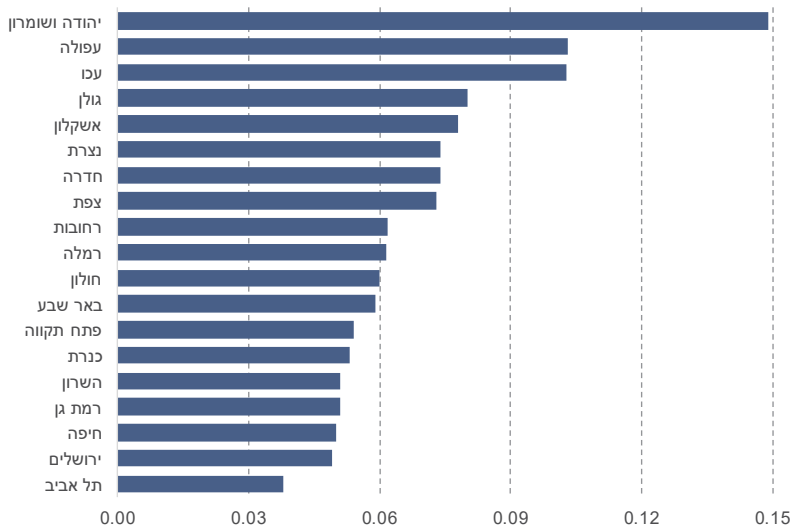
תרשים נ'1. אמצעי הגעה לעבודה, 2014-2016

גילאי 25-64, לפי מגזר ומגדר



מקור: חיים בלייך, מרכזי טאוב | נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

תרשים נ'2. גיוון תעסוקתי לפי נפה – מדד HHI



המדד נע בין 0 ל-1. ככל שהמדד נמוך יותר כך הגיוון התעסוקתי באזור גבוה יותר, ואילו כל העובדים היו מועסקים בענף אחד ערך המדד היה 1.

מקור: חיים בלייך, מרכזי טאוב | נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם

לוח נ'1. ההשפעה של מאפייני העובדים על בחירת אמצעי התחבורה
ההסתברויות הצפויות לבחירה באמצעי תחבורה מסוים בפיקוח על משתנים מסבירים
(מבוסס על רגרסיה מולטינומית)

א. יהודים – יישובים מעל 50 אלף תושבים (משתנים נבחרים)

מגדר	מכונית פרטית	תחבורה ציבורית	הסעה מאורגנת	הליכה / אופניים	נסיעה משותפת
גברים	61	18	7	10	3
נשים	52	29	6	10	3
השכלה					
ללא תואר אקדמי	52	26	7	11	4
בעל תואר אקדמי	63	21	5	8	2
מגזר					
יהודים ותיקים (ללא חרדים)	64	19	6	8	3
עולים	44	34	8	10	4
חרדים	25	38	9	22	5
ענף תעסוקה					
תעשייה וחרושת	55	16	18	7	4
מסחר סיטוני וקמעוני, תיקון כלי רכב	62	22	3	9	4
מידע ותקשורת	55	30	3	8	4
שירותי פיננסים וביטוח	59	29	3	7	2
שירותים מקצועיים, מדעיים וטכניים	53	28	3	13	2
מנהל מקומי, ציבורי, ביטוח לאומי חובה	61	26	3	4	6
חינוך	54	25	4	13	4
בריאות, רווחה וסעד	55	29	4	11	1
אחר	60	20	7	10	3

ב. יהודים – יישובים מתחת ל-50 אלף תושבים (משתנים נבחרים)

מסותפת	נסיעה	הליכה / אופניים	הסעה מאורגנת	תחבורה ציבורית	מכונית פרטית	
						מגדר
	3	8	7	9	72	גברים
	4	10	9	12	65	נשים
						השכלה
	4	11	9	12	65	ללא תואר אקדמי
	3	7	6	10	75	בעל תואר אקדמי
						מגזר
	3	9	7	9	73	יהודים (ללא-חרדים)
	6	12	11	15	56	עולים
	7	13	10	23	46	חרדים
						ענף תעסוקה
	4	6	18	7	65	תעשייה וחרושת
	3	8	3	11	76	מסחר סיטוני וקמעוני, תיקון כלי רכב
	7	7	4	16	66	מידע ותקשורת
	4	10	4	14	67	שירותים מקצועיים, מדעיים וטכניים
	4	6	7	15	68	מנהל מקומי, ציבורי, ביטוח לאומי חובה
	4	13	4	9	70	חינוך
	2	14	4	16	64	בריאות, רווחה וסעד
	4	9	7	8	72	אחר

ג. ערים מעורבות (משתנים נבחרים)

מסע	הליכה / אופניים	הסעה מאורגנת	תחבורה ציבורית	מכונית פרטית	מסע
					מגדר
4	10	9	23	54	גברים
8	13	6	29	44	נשים
					השכלה
5	13	9	24	49	ללא תואר אקדמי
4	6	10	26	55	בעל תואר אקדמי
					רמת דתיות
5	10	8	24	53	לא דתי
5	11	10	25	49	דתי
					ענף תעסוקה
5	11	14	13	56	תעשייה וחרושת
7	2	18	17	56	בינוי
4	18	6	24	49	מסחר סיטוני וקמעוני, תיקון כלי רכב
5	8	10	27	50	תחבורה, אחסנה, דואר ובלדורות
7	5	10	27	52	שירותי ניהול ותמיכה
7	11	1	25	57	חינוך
4	10	3	30	53	בריאות, רווחה וסעד
3	12	6	32	47	אחר

ד. יישובים ערביים (משתנים נבחרים)

מגדר	מכונית פרטית	תחבורה ציבורית	הסעה מאורגנת	הליכה / אופניים	נסיעה משותפת
גברים	63	4	20	7	6
נשים	56	6	15	11	13
השכלה					
ללא תואר אקדמי	58	5	19	10	8
בעל תואר אקדמי	63	5	21	5	6
רמת דתיות					
מוסלמי	61	5	18	9	8
נוצרי	71	4	16	5	4
דרוזי	49	6	27	9	8
רמת דתיות					
לא דתי	62	5	17	8	8
דתי	58	5	21	9	7
ענף תעסוקה					
תעשייה וחרושת	58	2	25	8	6
בינוי	56	3	30	2	10
מסחר סיטוני וקמעוני, תיקון כלי רכב	61	5	13	15	7
תחבורה, אחסנה, דואר ובלדרות	59	6	21	7	8
שירותי ניהול ותמיכה	60	5	20	4	10
חינוך	72	6	1	9	11
בריאות, רווחה וסעד	70	7	7	9	7
אחר	62	7	14	10	6

מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב

לוח נ'2. אחוז בעלי רישיון נהיגה, 2014-2016
לפי מגדר, מגזר וקבוצת גיל

ערבים	חרדים	עולים	יהודים ותיקים (ללא חרדים)	
גברים				
90%	57%	82%	95%	25-34
92%	60%	89%	96%	35-44
87%	64%	83%	95%	45-54
81%	63%	80%	93%	55-64
נשים				
65%	30%	66%	89%	25-34
58%	36%	62%	93%	35-44
46%	34%	46%	85%	45-54
21%	33%	28%	75%	55-64
סה"כ				
77%	43%	74%	92%	25-34
75%	48%	74%	94%	35-44
67%	49%	63%	90%	45-54
49%	50%	52%	84%	55-64

מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב | נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

מקורות

- אמר, הילה (2008). **עבודה, מגורים ומה שביניהם**. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
- בלס, נחום (2014). **מיהם המורים הערבים העובדים בבתי ספר יהודיים והמורים היהודים העובדים בבתי ספר ערביים?** בלוג חינוך, מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל.
- גרונאו, ראובן (1997). **התערבות ותחרות בשוק התחבורה המוטורית: ענף התחבורה המוטורית-סיפור של כשל שוק**. המכון למחקר כלכלי בישראל על-שם מוריס פאלק בע"מ (חל"צ).
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (2007). **הגירה פנימית בישראל 2003-2005** (לקט ממצאים סטטיסטיים מס' 20).
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (2018). **שנתון סטטיסטי לישראל 2017**.
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (שנים שונות). **הסקר החברתי**.
- מזרחי סימון, שלי (2016). **תעסוקה בקרב נשים ערביות**. מרכז המחקר והמידע של הכנסת.
- מלכי, שרון (2011). **מקומה של התחבורה הציבורית בכניסתן של נשים מהאוכלוסייה הערבית בישראל למעגל העבודה**. עמותת קורת, מכון מילקן.
- מרכז המחקר והמידע של הכנסת (2017). **נתונים על דמוגרפיה ותעסוקה של חרדים בערים הגדולות**.
- משרד האוצר (2017). **מאפייני בעלי "רכב צמוד" בישראל**. סקירה כלכלית שבועית 25 ביוני 2017.
- נעלייזוף, חגית וטובי כהן (2012). **מחסמים לסיכויים: תחבורה ציבורית בישוים הערביים**. עמותת סיכוי. מסמך מדיניות מספר 5.
- סוחוי, טניה ויותם סופר (2018). **האפשרות להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית מיישובים שונים בישראל: מדד לנגישות יחסית**. לקט ניתוחי מדיניות וסוגיות מחקריות. בנק ישראל.
- ספר החברה הערבית בישראל: אוכלוסייה, חברה, כלכלה** (9) (2018). גרא רמסיס (עורך). מכון ון ליר.
- קסיר (קלינר), ניצה וצחור-שי אסף (2016). **תמונת מצב: פיתוח כלכלי-החברה הערבית, הדרוזית והצ'רקסית**. גבעת חביבה.
- קסיר (קלינר), ניצה וערן ישיב (2018), "כלכלת החברה הערבית", בתוך אבי בן בסט, ראובן גרונאו ואסף זוסמן (עורכים). **כלכלת ישראל בעשרים השנים האחרונות**. המכון למחקר כלכלי בישראל על-שם מוריס פאלק בע"מ (חל"צ).
- פוקס, הדס ותמר פרידמן ווילסון (2018). **השתלבות נשים ערביות בשוק העבודה: השכלה, תעסוקה ושכר**. תקציר מדיניות. מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל.

- Alonso, William. *Location and Land Use*. Cambridge: Harvard University Press, 1964.
- Arnon, Arie, and Natalia Presman. *Commuting Patterns in Israel 1991-2004*. Bank of Israel Research Department, Discussion Paper No.2006.04. Israel: Bank of Israel, 2006.
- Frish, Roni, and Shay Tsur. "Transport Infrastructure Investment, Commuting, and Wages." *Israel Economic Review* 7, No. 2 (2010): 55-79.
- Haider, Murtaza, Kenneth Kerr, and Madhav Badami. *Does Commuting Cause Stress? The Public Health Implications of Traffic Congestion*. Social Science Research Network, 2013.
- Justman, Moshe, Amnon Levy, and Stuart Gabriel. "Determinants of Internal Migration in Israel: Expected Returns and Risks." *Applied Economics* 20 (1988): 679-690.
- Kain, John F. "Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization." *The Quarterly Journal of Economics* 82 (1968):175-197.
- Monfort, Philippe. *Regional Convergence, Growth and Interpersonal Inequalities Across the EU*. DG Regional Policy, European Commission, Brussels, 2009.
- Novaco, Raymond W., and Oscar Gonzales. "Commuting and Well-Being." In *Technology and Well-Being*, edited by Yair Amichai-Hamburger. Cambridge University Press, 2009: 174-205.
- Portnov, Boris A. "The Effect of Housing Construction on Population Migrations in Israel." *Journal of Ethnic and Migration Studies* 24, No. 3 (1998): 541-559.
- Redmond, Lothlorien S., and Patricia L. Mokhtarian. "The Positive Utility of the Commute: Modeling Ideal Commute Time and Relative Desired Commute Amount." *Transportation* 28, No. 2 (2001): 179-205.

- Reitsma, Rene F., and Dick Vergoossen. "A Causal Typology of Migration: The Role of Commuting." *Regional Studies* 22, No. 4 (1988): 331-340.
- Shuai, Xiaobing. "Does Commuting Lead to Migration?" *The Journal of Regional Analysis and Policy* 42, No. 3 (2012): 237-50.
- Swärdh, Jan-Erik. *Commuting Time Choice and the Value of Travel Time*. Doctoral dissertation. Örebro: Örebro Universitet, 2009.