

תקציר מנהלים

הלוך ושוב: דפוסי הגעה לעבודה (יוממות) בישראל

חיים בלייך*

המחקר המלא פורסם באוקטובר 2018

סוגיית ההגעה לעבודה מושכת תשומת לב רבה יותר בישראל בשנים האחרונות, עם החמרת פקקי התנועה בישראל בעקבות העלייה במספר הנוסעים. ב-30 השנים האחרונות עלה מספר המועסקים העובדים מחוץ לאזור מגוריהם מ-42 ל-54 אחוזים (נכון לשנת 2016) בקרב ישראלים בגילי העבודה העיקריים (25-64). המכונת הפרטית היא אמצעי התחבורה העיקרי בקרב הנוסעים לעבודה, ומספר הנסיעות עלה בקצב מהיר יותר מהתרחבות תשתית הכבישים – וכך נוצרים פקקי התנועה שמוכרים מדי לתושבי ישראל.

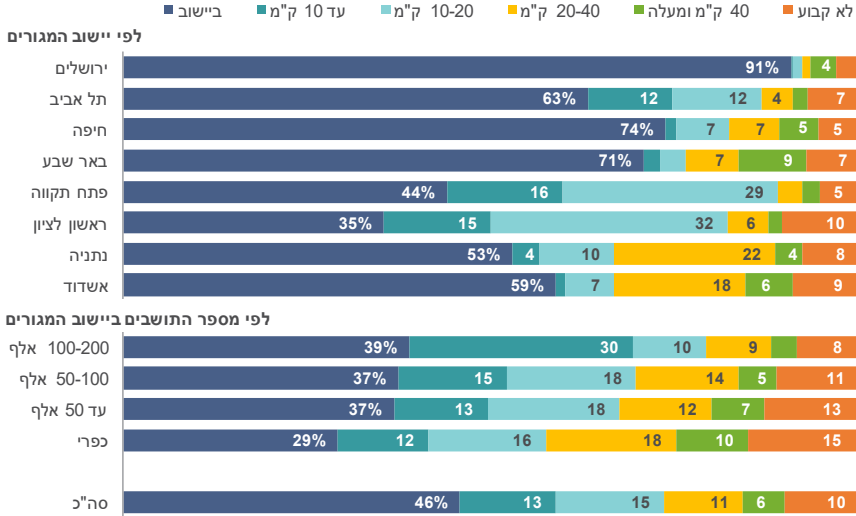
מרחק הנסיעה, משך הנסיעה ואמצעי תחבורה

רוב הנסיעות לעבודה קצרות. שלושה מכל ארבעה עובדים בגילי 25-64 נוסעים עד 20 ק"מ למקום עבודתם, רובם בכלי רכב פרטיים (נכון לשנים 2016-2014). כ-60 אחוזים מהעובדים נוסעים עד חצי שעה; 30 אחוזים נוסעים בין חצי שעה לשעה; ו-10 אחוזים נוסעים במשך יותר משעה בכל כיוון. אשר לבחירת אמצעי התחבורה, 62 אחוזים מגיעים לעבודה במכונת (כולל נסיעות שיתופיות) ורק 17 אחוזים נוסעים בתחבורה ציבורית. 10 אחוזים רוכבים לעבודה באופניים או הולכים ברגל, ו-8 אחוזים נוסעים בהסעות מטעם המעסיק.

יש הבדלים ניכרים בדפוסי ההגעה לעבודה באזורים שונים במדינה. לדוגמה, בירושלים וגם בפתח תקווה עובדים רבים נוסעים בין חצי שעה לשעה, אך נראה כי בירושלים (שבה 91 אחוזים מהתושבים עובדים בתוך העיר) הדבר נובע מהשימוש הנרחב בתחבורה ציבורית ומגודלה של העיר, ואילו בפתח תקווה שיעור גבוה יותר מהעובדים נוסעים במכונת פרטית ומגיעים למרחק של עד 20 ק"מ, כך שמשך הנסיעה נובע כנראה מפקקי התנועה. לעומת זאת, בתל אביב יש שיעור גבוה (68 אחוזים) של עובדים שמשך הנסיעה שלהם קצר, והעיר מתאפיינת גם בשיעור גבוה של הגעה לעבודה באופניים וברגל.

* חיים בלייך, חוקר, מרכז טאוב לחקר המדיניות החברתית בישראל.

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



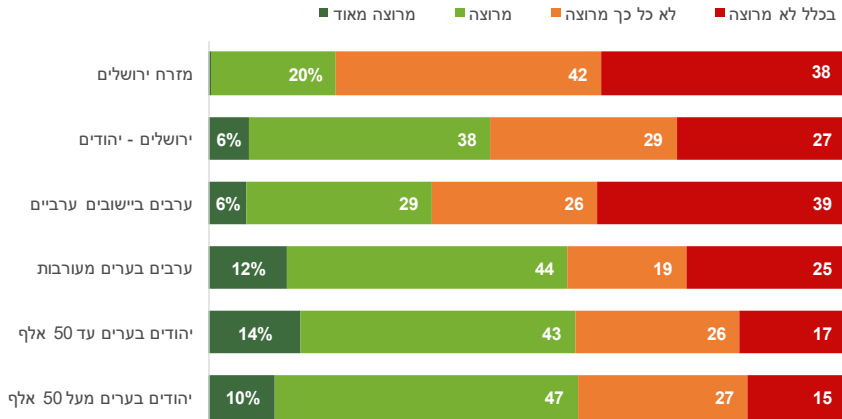
מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב
נתונים: הלמ"ס, סקר כוח אדם

הבחירה באמצעי התחבורה להגעה למקום העבודה מושפעת מגורמים כלכליים, חברתיים וגאוגרפיים שונים. בקרב ערבים המתגוררים ביישובים ערביים בולט השימוש המועט בתחבורה ציבורית, עקב היעדר תשתית הולמת לתחבורה מסוג זה. גם הטופוגרפיה ההררית של חלק מהיישובים יוצרת אילוצים טבעיים הפוגעים בניידות. מצב זה משתקף בתשובות לסקרי שביעות רצון; שיעור גבוה מתושבי היישובים הערביים דיווחו על רמות שביעות רצון נמוכות יותר ממצב הכבישים באזור שלהם ביחס לערבים המתגוררים ביישובים עם רוב יהודי, ותושבים יהודים (למעט תושבי ירושלים) דיווחו על רמות שביעות רצון גבוהות יותר. בקרב משתמשי התחבורה הציבורית, 82 אחוזים מהיהודים היו מרוצים ממיקום תחנת האוטובוס הקרובה ביותר לביתם, לעומת 63 אחוזים בלבד מהערבים.

הן בקרב יהודים הן בקרב ערבים, שיעור גבוה מהעובדים בתחום הייצור והתעשייה מגיעים לעבודה בהסעות מטעם המעסיק, כמו גם גברים ערבים רבים המועסקים בתעשיית הבנייה.

בקרב יהודים נפוץ השימוש בתחבורה ציבורית בקרב חרדים ועולים חדשים (במיוחד נשים) ביישובים קטנים וגדולים.

מידת שביעות הרצון של התושבים מרמת הכבישים באזורם, 2014–2016, לפי סוג היישוב, תשובה לשאלה "האם אתה מרוצה ממצב הכבישים והמדרכות באזור מגוריך, כגון הרחוב, התאורה והשילוט?"

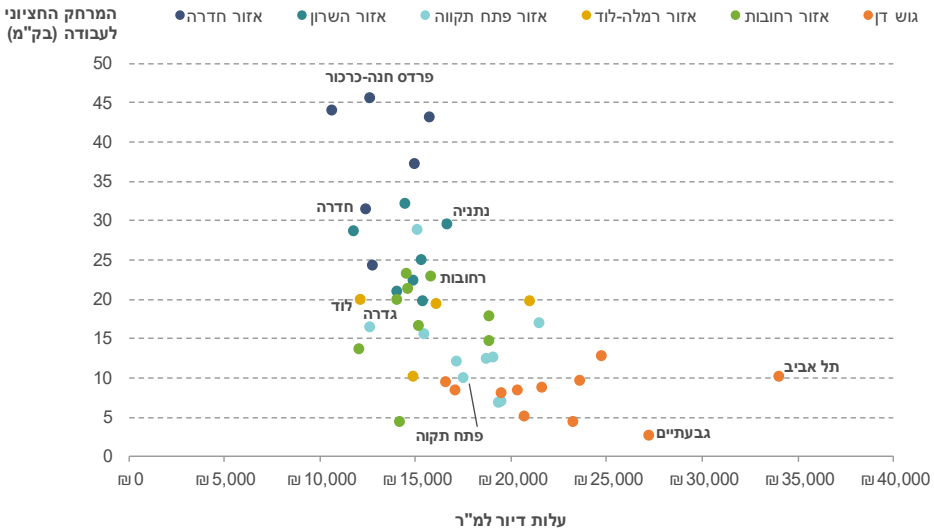


מקור: חיים בלייך, מרכז טאוב
נתונים: הלמ"ס, הסקר החברתי

יוממות, הגירה ודיוור

יוממות אמורה לאפשר לעובדים לגור במקום המתאים להם מבחינת מחיר ושיקולים אישיים, ולעבוד במקום עבודה המתאים להם. הספרות האקדמית העוסקת ביוממות טוענת כי קיים שקלול תמורות בין הנסיעה לעבודה למחירי הדיוור, כלומר מחירי דיוור נמוכים יותר אמורים "לפצות" על חוסר הנוחות שבמגורים הרחק ממרכזי התעסוקה. מנייתוח של מרחקי הנסיעה לעבודה ומחירי הדיוור ביישובים היהודיים באזור המרכז (בין גדרה לחדרה) עולה כי תושבי יישובים הקרובים למוקדי תעסוקה מרכזיים אכן משלמים מחיר גבוה יותר על דיוור בממוצע, ואילו עובדים הנאלצים לנסוע מרחקים גדולים יותר מקבלים "פיצוי" בדמות מחירי דיוור זולים יותר. המרחקים הקצרים יחסית בין היישובים באזור בין גדרה לחדרה עשויים לעודד בחירה בנסיעות ארוכות יותר לעבודה על פני מעבר בין אזורים מגורים. באופן כללי יותר, שיעור ההגירה הפנימית בישראל (מעברים בין יישובים ובתוכם) עומד על כ-7 אחוזים מסך האוכלוסייה בשנים האחרונות, וכ-60 אחוזים משינויי הכתובות נרשמו בתוך אותו יישוב. הביט של מעבר בין אזורים, נתונים אלו משקפים את היכולת המוגבלת של מחירי הדיוור הנמוכים בפריפריה למשוך תושבים הרחק מהמרכז, על היתרונות החברתיים והכלכליים המצויים בו (כגון קרבה למקומות עבודה, מרכזים תרבותיים ואזורי בילוי).

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

נשים ערביות: גאוגרפיה, יוממות ותעסוקה

שיעור התעסוקה בקרב נשים ערביות עלה בשנים האחרונות, אך הרחבה נוספת של השתתפותן בכוח העבודה הוא אתגר חשוב הניצב בפני קובעי המדיניות. למעלה מ-70 אחוזים מהנשים הערביות המועסקות מתגוררות בצפון או באזור המשולש (חדרה והמרכז). כשליש מהנשים המועסקות המתגוררות באזורים אלו עובדות מחוץ לאזור מגוריהן.

מבין הנשים העובדות מחוץ לאזור מגוריהן, הנשים באזור המשולש נוטות יותר לעבוד ביישובים יהודיים בהשוואה לנשים בצפון. נוסף על כך, מרחק הנסיעה של הנשים מהמשולש גדול יותר מהמרחק שנוסעות נשים מהצפון. באופן כללי, הזדמנויות התעסוקה בצפון מוגבלות יותר ומוגוונות פחות, ומרכזי התעסוקה הגדולים (כמו חיפה) מרוחקים למדי מהיישובים הערביים. לעומת זאת, נשים מהמשולש קרובות יחסית למרכז, שבו יש הזדמנויות תעסוקה רבות יותר, מגדילה את "הסובלנות ליוממות" שלהן. נראה שנכונותן של נשים מהמשולש לנסוע למרחקים גדולים יותר נובעת משילוב בין שני גורמים: הנסיעות הארוכות נעשות סבירות יותר מפני שהיצע הזדמנויות התעסוקה מתרחב מאוד, ומצוקת התעסוקה באזור המשולש מאלצת נשים לחפש עבודה במרחק רב יותר מהבית. שיעורי התעסוקה בקרב נשים ערביות ביישובים מעורבים (66 אחוזים) גבוהים יותר מאשר בצפון ובאזור המשולש (כ-33 אחוזים), אך נמוכים יותר משיעורי התעסוקה בקרב נשים יהודיות. הדבר מעיד שמעבר לחסמים הגאוגרפיים הניכרים, קיימים מכשולים נוספים המשפיעים על דפוסי התעסוקה של נשים ערביות, כגון שליטה בעברית ובאנגלית ונורמות חברתיות.