



## יוזמות של שוויון מגדרי בתכנון מדיניות תחבורה: סקירת ספרות

### תקציר מנהלים

נייר זה סוקר מגמות ויוזמות עכשוויות בתכנון ויישום של מדיניות תחבורה מפרספקטיבה מגדרית. דפוסי הנסיעה של נשים והשימושים שהן עושות באמצעי תחבורה שונים מאלה של הגברים. השוני נובע מאי שוויון מגדרי בתוך הבית ובשוק העבודה, מהמבנה העירוני ועוד.

בכל מדינות אירופה פחות נשים מגברים עושות שימוש ברכב פרטי ונשים מהוות רוב בקרב המשתמשים בתחבורה הציבורית.

נשים, בהשוואה לגברים, עורכות יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר. זאת מאחר ונשים עובדות קרוב יותר לבית, מועסקות בשיעורים גבוהים במשרות חלקיות ובתחומים שבהם השכר נמוך. נסיעות של נשים מאופיינות בשרשור הנסיעה. שרשור הנסיעות של נשים מורכב מזה של גברים והוא פועל יוצא של אחריותן למטלות הטיפול במשפחה והן משלבות עצירות במרכזי בריאות, ליווי ילדים למוסדות חינוך, ביקור הורים וכו'. בנוסף, נשים נוסעות יותר שלא "בשעות השיא" ופחות אחרי החשכה.

### מה נעשה בעולם על מנת לקדם שוויון מגדרי בתכנון תחבורה?

#### הסרת חסמים המקשים על ניידות ועל השימוש באמצעי התחבורה:

1. חסמים פיזיים: דלתות רחבות ואוטובוסים נמוכי קומה; מקומות אחסון לכבודה ועגלות.
2. ביטחון אישי: שירות "בין שתי תחנות" – המאפשר לנוסעות לרדת קרוב ככל האפשר לייעד; טלוויזיות במעגל סגור; תאורה; תגבור אנשי צוות ותדרוכם.
3. סבסוד: קביעת הנחות לעובדים במשרות חלקיות, לבעלי הכנסות נמוכות לילדים ולקשישים.
4. הגברת נגישות למידע.

#### תכנון ופיתוח מדיניות תחבורה שוויונית:

1. קביעת נושא השוויון המגדרי כחלק ממטרות העל של מדיניות הממשלה לתכנון ופיתוח תחבורה.
2. מחקר ואיסוף של נתונים סטטיסטיים לפי מגדר.
3. שילוב נשים במוקדי קבלת החלטות ובוועדות הקשורות בתכנון, מחקר וייעוץ בסקטור התחבורה.
4. פעילויות לקידום תעסוקת נשים במקצועות התחבורה.

#### הצעות לפעולה

1. שילוב נשים בקביעת מדיניות, בתהליכי קבלת החלטות ובתכנון תחבורה ציבורית.
2. נקיטת פעולות על מנת להעלות את שיעורי הנשים המועסקות בסקטור התחבורה.
3. איסוף נתונים סטטיסטיים תוך הבחנה מגדרית.
4. הכללת נושא השוויון המגדרי כחלק ממדיניות תכנון התחבורה ומטרותיה וכחלק מתכנית המשרד לקידום תחבורה ציבורית. על מנת לקדם את הנושא, יש להקצות לו תקציבים ומשרות מיוחדים.

## יזמות של שוויון מגדרי בתכנון מדיניות תחבורה: סקירת ספרות

יעל חסון ומריאנה פולבוי, יולי 2011

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

### שימוש באמצעי תחבורה שונים : מי נוסע/ת במה?

דפוסי הנסיעה של נשים והשימושים שהן עושות באמצעי התחבורה השונים שונים מאלה של הגברים. השוני הזה נובע מאי שוויון מגדרי בתוך הבית ובשוק העבודה, מהמבנה העירוני ומתהליכי חיברות וחינוך. במילים אחרות, נשים וגברים עושים שימושים שונים במערכת תחבורה משותפת<sup>1</sup>.

בכל מדינות אירופה פחות נשים מגברים עושות שימוש ברכב פרטי ונשים מהוות רוב בקרב המשתמשים בתחבורה הציבורית<sup>2</sup>. בשוודיה 70% מהרכבים בבעלות גברים ובצרפת 60% מהגברים החיים מחוץ לאזור פריז עושים שימוש רק ברכב פרטי<sup>3</sup>. בהולנד לגבר יש סיכוי של פי 1.5 להחזיק בבעלותו רכב בהשוואה לאישה<sup>4</sup>. בשוודיה, ל-82% מהגברים בגילאי 18-84 יש רישיון נהיגה ונגישות לרכב, לעומת 69% מהנשים באותם הגילאים<sup>5</sup>. בצרפת, שני שלישים מהנוסעים בתחבורה הציבורית הן נשים<sup>6</sup>. ואילו בארה"ב בשנת 2007 55% מהמשתמשים בתחבורה ציבורית היו נשים<sup>7</sup>.

בישראל אין נתונים אודות שיעור הנשים המחזיקות בבעלותן רכב ואין נתונים רשמיים עדכניים אודות שיעור הנשים העושות שימוש בתחבורה ציבורית בהשוואה לגברים.

<sup>1</sup> TRANSGEN, 2007

<sup>2</sup> The Scottish Executive Central Research Unit, 2000; TRANSGEN, 2007; Golden, 2008

<sup>3</sup> Duchène, 2011

<sup>4</sup> Olde-Kalter et al, 2009

<sup>5</sup> SIKA, 2007

<sup>6</sup> Duchène, 2011

<sup>7</sup> American Public Transportation Association, 2007

**כשמתייחסים לשימוש באמצעי התחבורה השונים, יש לשים לב גם לסוגיית הגיל.** בדורות הקודמים לנשים היתה פחות נגישות לרכב פרטי בהשוואה לנשים בהווה. חלקן הגדול היו תלויות בבן זוג כנהג. בבריטניה, ל-69% מהנשים מעל גיל 65 מעולם לא היה רישיון נהיגה. בישראל, רק לכ-20% מהנשים מעל גיל 65 יש רישיון נהיגה לעומת כ-60% מהגברים<sup>8</sup>. כשבן הזוג כבר איננו – הניידות הופכת להיות מוגבלת יותר והבדידות גדלה בעיקר בקרב נשים בפרברי הערים ובאזורי פריפריה<sup>9</sup>.

זאת ועוד, מחקר בקנדה מצא שבקרב אזרחים ותיקים בקהילה במונטריאול, 88% מהתושבים שהצביעו על בעיות בתחבורה הציבורית היו נשים, רובן מבוגרות, עם בעיות בריאות ובעלות הכנסה נמוכה<sup>10</sup>.

### **דפוסי הנסיעה של נשים לעומת אלה של הגברים**

סקירת הספרות מצביעה על דמיון במאפייני הנסיעות של נשים במדינות מפותחות ומתפתחות וכן בין נשים בערים הגדולות לעומת נשים באזורים פרבריים וכפריים. בכל המקומות הפעילויות של נשים מורכבות יותר מאשר אלה של הגברים וזאת בשל "המשמרת הכפולה" שלהן. נשים עוסקות יותר במטלות הבית ומטפלות יותר בבני משפחה תלויים – ילדים, חולים, קשישים. כתוצאה מכך, נשים נוסעות שלא בשעות השיא וליעדים שונים מאלה של הגברים, לעיתים קרובות בין אזור פרברי אחד למשנהו, להבדיל מההגעה למרכזי הערים.

### **דפוסי נסיעה כנגזרת של דפוסי תעסוקה**

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

<sup>8</sup> הלמ"ס, 2010

<sup>9</sup> Duchène, 2011

<sup>10</sup> Dupuis et al, 2007

נשים, בהשוואה לגברים, עורכות יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר<sup>11</sup>. כך למשל, בבריטניה הנסיעות היומיות של גברים היו למרחקים ארוכים יותר בממוצע ב-45%<sup>12</sup>. הסבר מרכזי אחד הוא שנשים עובדות קרוב יותר לבית. עיסוקים המאופיינים בדומיננטיות של נשים כדוגמת הוראה, שירותים ועבודות הטיפול על סוגיהן, קרובים יותר למקומות המגורים ואינם מצריכים נסיעות ארוכות. כך לדוגמה, בהולנד נשים עובדות כ-8 ק"מ קרוב יותר לבית בהשוואה לגברים<sup>13</sup>.

זאת ועוד, מאחר ונשים מועסקות בשיעורים גבוהים בתחומים שבהם השכר נמוך (טיפול, פקידות, שירותים) אין זה כלכלי עבורן לנסוע למרחקים כדי לעסוק בתחומים אלה<sup>14</sup>. מחקר שנערך עבור משרד התחבורה הסקוטי מחזק ממצא זה: נשים בעלות הכנסות נמוכות וללא הכשרה מקצועית או בעלות הכשרה נמוכה נוטות לעבוד קרוב לביתן ולנסוע למרחקים קצרים יותר<sup>15</sup>.

בישראל, בלומן מצאה שבעיר חיפה כ-45% ממקורות התעסוקה של נשים ממוקמים באזורי המגורים. באזורים אלה נשים מהוות כ-80% מכלל המועסקים. מנגד, רוב מוקדי התעסוקה של גברים ממוקמים במרכז המטרופולין ובמספר מוקדי תעסוקה מובחנים היטב בשוליים<sup>16</sup>.

**אורך הנסיעה מושפע גם מחלקיות המשרה.** מחקר שנעשה בגרמניה על הבדלים מגדריים ודפוסי נסיעה הראה שאנשים המועסקים במשרות חלקיות (93% מהם נשים) ומי שאינם מועסקים מחוץ לבית (כ-98% מהן נשים), עושים יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר בהשוואה למועסקים במשרות מלאות<sup>17</sup>. בהולנד, המדינה שבה שיעור המועסקים במשרות חלקיות הוא הגבוה ביותר באירופה, נמצא שעובדים במשרות חלקיות מבצעים יותר נסיעות יומיות (3.7 נסיעות) בהשוואה לעובדים במשרות מלאות (2.4 נסיעות), אך למרחקים קצרים יותר (17.5 ק"מ בממוצע לעומת 32.3 ק"מ בממוצע, בהתאמה), וזאת ללא קשר למטרת הנסיעה. מאחר והם עובדים קרוב יותר לביתם, עובדים במשרות חלקיות נוטים לעשות פחות שימוש ברכבים פרטיים<sup>18</sup>.

Sarmiento, 1998; The Scottish Executive Central Research Unit, 2000; McGukin and Nakamoto, 2004;<sup>11</sup>

Olde-Kalter et al, 2009<sup>12</sup>

The Scottish Executive Central Research Unit, 2000<sup>13</sup>

Olde-Kalter et al, 2009<sup>14</sup>

Wachs, 1998<sup>15</sup>

The Scottish Executive Central Research Unit, 2000<sup>16</sup>

בלומן 2007<sup>17</sup>

Nobis and Lenz, 2005<sup>18</sup>

Boumans and Harms, 2004<sup>18</sup>

**נסיעות של נשים מאופיינות בשרשור הנסיעה.** נסיעת שרשור מוגדרת כרצף נסיעות הקשורות זו בזו כשהעוגנים הם הבית ומקום העבודה. הגדרה הרחבה והמקובלת בספרות מתייחסת לנסיעות שרשור ככאלה הכוללות בתוכן עצירות של פחות מ-30 דקות<sup>19</sup>. שרשור הנסיעות של נשים בצפון אמריקה ובאירופה מורכב יותר מזה של הגברים. בעיקר מאחר והן נוסעות יותר שלא רק למטרות תעסוקה. הנסיעות היומיומיות של נשים הן פועל יוצא לאחריותן למטלות שונות הקשורות בטיפול במשפחה והן משלבות עצירות במרכזי בריאות ומרכזי קניות, ליווי ילדים למוסדות חינוך, ביקור הורים וכדומה. כך למשל, בלונדון 61% מהנסיעות למטרות קניות ו-71% מהנסיעות להסעות ילדים נעשות על ידי נשים. בו בזמן, נסיעות של נשים הקשורות לעבודה קצרות יותר מאחר והמרחקים לאזורי התעסוקה שלהן קטנים יותר לאור אילוצי הזמן ונגישות קטנה יותר לרכב פרטי<sup>20</sup>.

**נשים נוסעות יותר שלא "בשעות השיא" ופחות אחרי החשכה**<sup>21</sup>. מאחר ובישראל כ-40% מהנשים עובדות במשרות חלקיות, ברוב המקרים המשמעות היא שהן חוזרות הביתה לפני שעות השיא. החזרה הביתה היא הזמן המלחיץ ביותר לנשים, במיוחד אם יש להן ילדים צעירים. הנקודה הבעייתית ביותר היא בסנכרון בית-עבודה שבו זמן ההגעה הביתה ואופן ההגעה הביתה הוא קריטי קודם כל מבחינת בטחון ובטיחות הילדים, ואח"כ גם מבחינת עצם התפקוד של המועסקת בשני המקומות – בבית ובשוק העבודה<sup>22</sup>.

### **חסמים ויזמות להתמודדות עימם**

חסם מרכזי המקשה על תכנון ופיתוח תחבורה באופן שיענה על הצרכים השונים של קבוצות חברתיות שונות הוא **היעדרם של נתונים סטטיסטיים**. דוחות המבוססים על סקרים ואיסוף שיטתי של נתונים הופקו במדינות שונות<sup>23</sup> וכן על ידי ארגון ה-OECD והאיחוד האירופי. דוחות אלה מאפשרים להיטיב ולהבין את ההבדלים בין קבוצות שונות של נשים וגברים בכל הקשור לדפוסי נסיעה: מטרות, תדירות, מרחקים, בעיות נידות, בעיות בנגישות לתעסוקה ושירותים חברתיים כגון שירותי בריאות ועוד<sup>24</sup>. הבנק העולמי זיהה ארבעה תחומים שבהם סטטיסטיקה על הקשר בין מגדר ותחבורה יהיו שימושיים עבור מתכננים<sup>25</sup>:

א. מידת הנגישות של נשים וגברים לאמצעים שונים של תחבורה

ב. עלויות השימוש בתחבורה

<sup>19</sup> McGukin and Nakamoto, 2004 ; Hamilton et al, 2000

<sup>20</sup> Duchène, 2011 ; Hamilton et al, 2000 ; Golden, 2008

<sup>21</sup> Hamilton et al, 2000; Golden, 2008; The Scottish Executive Central Research Unit, 2000

<sup>22</sup> בלומן, 2007

<sup>23</sup> ראו לדוגמא: The Scottish Executive Central Research Unit, 2000 ; Sika, 2007 ; Golden, 2008;

<sup>24</sup> הנתונים במדינות השונות נאספו באמצעות שיטות שונות החל מסקרים מקומיים וארציים ועד ראיונות עומק,

<sup>25</sup> קבוצות מיקוד, סרטים וכיוב' המייצגים את חוויות הנסיעה היומיומיות של קבוצות שונות של נשים וגברים.

<sup>25</sup> Duchène, 2011

ג. מאפייני הנסיעה: דרכים, תדירות, מרחק, מטרת הנסיעה

ד. איכות התחבורה

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

**1. חסמים פיזיים -** הם אותם מחסומים המקשים על נשים להתנייד בקלות רבה ובנוחות בתחבורה ציבורית כשהן נושאות עימן ילדים קטנים, עגלות ילדים ושקיות קניות. בין היתר מדובר בהיעדר מקומות אחסון לעגלות ילדים ובקשיים להעלות ולאחסן כבודה באופן נוח וזמין בתחבורה הציבורית. בנוסף, קיימים חסמים ברציפים ובתחנות עצמם המקשים על הנגישות לאוטובוס ורכבת כגון: ריבוי של מדרגות וסוגים של ריצוף בתחנות האוטובוס וברציפי הרכבת שיכולים להקשות על הניידות עם עגלות ילדים<sup>26</sup>.

TFL (Transport for London), הרשות המפעילה את מערכת התחבורה בלונדון, ערכה מחקר על מנת להבין את ניסיוןן של הנשים הנוסעות באוטובוסים עם עגלות ילדים. המטרה הייתה לספק מידע והדרכה לחברות המפעילות את קווי האוטובוס ולהטמיע את הנושא בתכנון האוטובוסים עצמם. הפרויקט כלל בין היתר סרט שתיעד כיצד מתניידות נשים עם עגלות והראה בברור שהתחבורה הציבורית אינה נגישה בעבורן<sup>27</sup>.

בערים ומדינות שונות החלו מתמודדים עם חסמים פיזיים. כך למשל, בלונדון נכנסו לשימוש אוטובוסים נמוכי-רצפה כדי לאפשר נגישות לנכים בכיסאות גלגלים ולהורים עם עגלות תינוקות<sup>28</sup>.

**2. ביטחון אישי -** מחקרים מהעולם מצביעים כי נשים נוטות פחות להשתמש בתחבורה הציבורית אחרי החשיכה. תחנות מרוחקות מישובים באזורים נטושים, באזורים פחות

<sup>26</sup> The Scottish Executive Central Research Unit, 2000

<sup>27</sup> קישור לסרט: How People Do It: taking young children on public transport in London

<http://www.vimeo.com/9159657>

<sup>28</sup> Golden, 2008

טובים בעיר, חניונים ריקים<sup>29</sup> ועוד משפיעים על קבלת החלטות של נשים על איך ומתי להשתמש בתחבורה הציבורית.<sup>30</sup>

מהנעשה בעולם ניתן ללמוד שכבר משנות ה-1980 מתכנני תחבורה ציבורית הביאו בחשבון את חשיבות הביטחון האישי של הנוסעים ובעיקר של הנוסעות. בטורונטו שבקנדה, הושק בשנות ה-1980 שירות "בין שתי תחנות"- לאחר החשיכה יכולה נוסעת לבקש מהנהג לרדת במקום הנוח לה ולא דווקא בתחנה עצמה. זאת על מנת לקצר את טווח ההליכה שעליה לעשות בין האוטובוס ליעד. השרות אומץ ב-1996 גם במונטריאול<sup>31</sup> ובהמשך גם בערים בבריטניה.<sup>32</sup>

במונטריאול כבר משנת 1992 ישנה ועדה לביטחון הנשים בעיר המקדמת דרכים להגברת תחושת הביטחון ונגישות לסביבה האורבאנית. כיוון שנשים הן משתמשות העיקריות בתחבורה הציבורית המטרה היא לספק תחבורה בטוחה.<sup>33</sup>

על מנת להגביר את הביטחון האישי בתחנות ועל מנת ולצמצם פשע ופחד מפשע, בארה"ב וקנדה כמו גם בלונדון מותקנות טלוויזיות במעגל סגור.<sup>34</sup> אמצעים נוספים הם התקנת תאורה מספקת, תגבור הנוכחות של עובדי ביטחון, ונותני שירות בתחנות בשעות הערב והלילה ופעולות להגברת המודעות של עובדי התחנות, נהגים ונוסעים לנושא.<sup>35</sup>

**3. תעריפי הנסיעה – על תעריפי הנסיעה ומבנה התמחור להיות מתאימים לנשים שעורכות בתדירות גבוהה סדרת נסיעות. יתרה מכך, כרטיסים "תקופתיים" בדרך כלל נותנים מענה לעובדים במשרות מלאות בעוד שנשים רבות מועסקות במשרות חלקיות<sup>36</sup>. תעריפי נסיעה גבוהים מידי, או מבנה תעריפים מבוסס נסיעה בודדת, עלולים להוות עול כלכלי ולהפוך לחסם ממשי שעלול למנוע מנשים לחזור למעגל העבודה.<sup>37</sup>** בלונדון למשל, על מנת להתמודד עם נושא התעריפים, נקבעו הנחות בתעריפים לעובדים במשרות חלקיות ולבעלי הכנסות נמוכות (50% הנחה). זאת לצד נסיעות חינם לבני 60

<sup>29</sup> בבריטניה, נמצא שנשים כמעט ואינן משתמשות בשירותי "חנה וסע" כיוון שאינן מרגישות בטוחות בחניונים אחרי החשיכה.

<sup>30</sup> The Scottish Executive Central Research Unit, 2000; TRANSGEN, 2007; Golden, 2008; Todes et al. 2009.

<sup>31</sup> Todes et al. 2009

<sup>32</sup> The Scottish Executive Central Research Unit, 2000

<sup>33</sup> Todes et al. 2009

<sup>34</sup> TRANSGEN, 2007

<sup>35</sup> Golden, 2008; TRANSGEN, 2007

<sup>36</sup> Duchène, 2011

<sup>37</sup> The Scottish Executive Central Research Unit, 2000

ומעלה<sup>38</sup>. גם בשוודיה כשליש מאוכלוסיית הנוסעים בתחבורה הציבורית זכאי להנחות בתעריפים מסיבות שונות ויותר נשים מגברים מחזיקות בבעלותן כרטיסים מוזלים<sup>39</sup>.

4. **נגישות למידע זמין, בהיר ואמין**, בפורמטים שונים ובמגוון שפות בכל הקשור לזמני נסיעה, תדירות, תעריפים, מסלולים, קשר בין אמצעי התחבורה השונים ובטיחות. מאחר ונשים מהוות רוב בקרב הנוסעים ומכיוון שהנסיעות של נשים הן מורכבות יותר ולעתים עליהן לעשות שימוש במספר קווים ואף להחליף בדרכן אמצעי תחבורה שונים, זמינותו של מידע כזה חשוב במיוחד<sup>40</sup>.

#### **היעדר נשים במוקדי קבלת החלטות ובמקצועות התחבורה**

סקטור התחבורה נשלט על ידי גברים. באיחוד האירופאי, ועדות פוליטיות כמו גם תחומי המחקר והייעוץ מאוישים על ידי רוב של גברים. ייצוג הנשים עומד על עד 15% מכלל חברי הוועדות ואין אף ועדה שיש בה ייצוג שווה. הדבר נכון גם לגבי ועדות ברמה הלאומית<sup>41</sup>. בצרפת פעילות של תנועת נשים האיצה במפעילי תחבורה להעסיק יותר נשים על מנת לתת מענה טוב יותר לצרכים של נשים וכיום, נשים מהוות כ-25% ממקבלי ההחלטות בחברות אלה<sup>42</sup>. שוודיה היא המדינה היחידה שיש בה יש ייצוג שווה של 50%-50% בוועדה הלאומית לתחבורה<sup>43</sup>.

**באשר למועסקים בסקטור התחבורה, על פי בדיקה שערכנו, בישראל נשים מהוות כ-9% מכלל המועסקים בענף התחבורה**<sup>44</sup>. באירופה רק 10% מנהגי האוטובוס – נשים<sup>45</sup>. זאת ועוד, נשים המועסקות בסקטור התחבורה מרוויחות שכר נמוך ב-20% משכרם של הגברים<sup>46</sup>. פעילות של תנועת הנשים בצרפת הביאה ליצירת סרט להעלאת המודעות של נשים לאפשרות לעסוק במקצועות התחבורה. בסרט עשו שימוש משרדי החינוך והתעסוקה הצרפתיים<sup>47</sup>.

#### **המקרה של שוודיה: מדיניות מוצהרת לקידום שוויון מגדרי בתחבורה**

נושא שוויון המגדרי נקבע כחלק ממטרותיה של מדיניות הממשלה השוודית בכל הקשור לתכנון תחבורה כבר בסוף שנות ה-1990, עם הקמתה של מועצה מייעצת לתכנון התחבורה (The Gender Equality Council for Transport and IT). בשנת 2002 קבע משרד התחבורה השוודי

<sup>38</sup> Golden, 2008

<sup>39</sup> SIKA, 2007

<sup>40</sup> The Scottish Executive Central Research Unit, 2000

<sup>41</sup> TRANSGEN, 2007

<sup>42</sup> Duchène, 2011

<sup>43</sup> TRANSGEN, 2007

<sup>44</sup> הלמ"ס, סקר כוח אדם, 2009 לוח 2.1. מתייחס למועסקים בתת-ענף "הובלה יבשתית" הכולל: אוטובוסים,

רכבות, מוניות, הסעות לטיולים ושירותי הובלת מטענים.

<sup>45</sup> ibid

<sup>46</sup> TRANSGEN, 2007

<sup>47</sup> Duchène, 2011



את נושא השוויון המגדרי כחלק ממטרות העל שלו לפיתוח מדיניות תחבורתית. לצד מטרות כגון תחבורה ציבורית נגישה, בטוחה ובאיכות גבוהה, פיתוח אזורי והקפדה על שמירת משאבי סביבה, נקבע שמערכת התחבורה תתוכנן בהתאם לצרכיהם ורצונותיהם של נשים וגברים. כמו כן, נקבע שלנשים וגברים יהיו הזדמנויות שוות להשפיע על מבנה עיצוב וניהול מערכת התחבורה.

קביעת מטרות אלה הביאה להכרה בשלושה מישורים: בהבדלים בצרכים ובשימושים השונים שעושים גברים ונשים בתחבורה; בחשיבות ההטמעה של נקודת מבט מגדרית במדיניות ובחשיבותה של חלוקת הכוח וההשפעה של נשים וגברים על תחום התחבורה<sup>48</sup>.

## **סיכום – מה נעשה בעולם על מנת לקדם שוויון מגדרי בתכנון תחבורה**

**יוזמות הקשורות לחסמים המקשים על ניידות ועל השימוש באמצעי התחבורה:**

5. **התמודדות עם חסמים פיזיים:** דלתות רחבות ואוטובוסים / רכבות נמוכי קומה ; מקומות אחסון לכבודה ועגלות.
6. **ביטחון אישי:** שירות "בין שתי תחנות" המאפשר לנוסעות לרדת קרוב ככל האפשר לייעדה; טלוויזיות במעגל סגור; תאורה; תגבור אנשי צוות ותדרוכם.
7. **סבסוד:** קביעת הנחות לעובדים במשרות חלקיות, לבעלי הכנסות נמוכות לילדים ולקשישים.
8. **הגברת הנגישות למידע**

**יוזמות הקשורות בתכנון ופיתוח מדיניות תחבורה שוויונית:**

1. **קביעת נושא השוויון המגדרי כחלק ממטרות העל של המדיניות הממשלתית בכל הקשור לתכנון ופיתוח תחבורה.**
2. **מחקר ואיסוף נתונים סטטיסטיים לפי מגדר.**
3. **שילוב נשים במוקדי קבלת החלטות** ובוועדות הקשורות בתכנון, מחקר וייעוץ בסקטור התחבורה.
4. **פעילויות לקידום תעסוקת נשים במקצועות התחבורה.**

---

Polk, 2005<sup>48</sup>

## הצעות לפעולה

5. **שילוב נשים בקביעת מדיניות, בתהליכי קבלת החלטות ובתכנון תחבורה ציבורית.**  
מומלץ לפעול להעלאה הדרגתית של שיעור הנשים עד ל-40% תוך 5 שנים.
6. **נקיטת פעולות על מנת להעלות את שיעורי הנשים המועסקות בסקטור התחבורה.**  
מומלץ לנקוט בפעילויות יזומה ובפנייה לנשים ("ריץ' אאוט") לנשים בהשמות לתחבורה, לקבוע שיעור נשים מועסקות בהוצאת מכרזים למפעילים, העדפה מתקנת לנשים במקצועות התחבורה וכו'.
7. **פיתוח של סטטיסטיקה מגדרית.** על מנת לעמוד על השפעות המגדר בתחבורה ציבורית, ולהיטיב להבינו יש צורך במאגר רחב של מידע סטטיסטי שעליו ניתן להתבסס על מנת לפתח מערכת תחבורה ציבורית המייצרת שוויון בין שני המינים. בתוך כך, אנו ממליצות לדרוש מהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לערוך **סקר צרכים ארצי** תוך היוועצות עם מומחיות למגדר ולתכנון עירוני ותחבורתי וכן ראיונות עם נשים ממגוון קבוצות אוכלוסיה (פריפריה-מרכז, משרות חלקיות, חד הוריות, צווארון כחול-לבן, ערביות, חרדיות, פרברים).  
8. **הכללת נושא השוויון המגדרי כחלק ממדיניות תכנון התחבורה ומטרותיה וכחלק מתכנית המשרד לקידום תחבורה ציבורית.** על מנת לקדם את הנושא יש להקצות לו תקציבים ומשרות מיוחדים.

**פרסום זה התאפשר לנוכח תמיכתם ושותפותם של הגופים הבאים:**

**The Heinrich Boell Stiftung**

**European Union**

**Hadassah Foundation**

פרסום זה הופק בסיוע האיחוד האירופי. האחריות הבלעדית על תכנון של פרסום זה נתונה בידי מרכז אדוה ואין להתייחס אליהם בשום אופן כמשקפים את עמדת האיחוד האירופי.  
כמן כן, הקרנות האחרות שתרמו לפרסום זה או לפעילויות אחרות של פורום נשים לתקציב הוגן אינן נוטלות כל אחריות לתוכן הפרסום.

 **HEINRICH BÖLL STIFTUNG**  
ישראל



**THE HADASSAH**  
**FOUNDATION**

## מקורות

בלומן, 2007. תחבורה, חברה, ומיגדר: הנסיעה לעבודה. הרצאה שהוכנה עבור פרום נשים לתקציב הוגן והוצגה בפני הועדה לרפורמה בתחבורה הציבורית במשרד התחבורה ביוני, 2007.

<http://wbf.org.il/uploaded/BlumenOgendeandtransportation.pdf>

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. 2009. סקר כוח אדם.

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. 2010. מורשים לנהוג, 2009.

- American Public Transportation Association. 2007. A Profile of Public Transportation Passenger
- Boumans, Anne and Lucas Harms. 2004. "Part-Time Employment and Travel Patterns of Women in the Netherlands". *Research on women's issues in transportation*. Report of a conference. Vol 2: Technical Papers. November 18–20, 2004. Chicago, Illinois
- Demographics and Travel Characteristics Reported in On-Board Surveys.
- Duchène, Chantal. 2011. "Gender and Transport". *Discussion Paper* No. 2011-11. The International Transport Forum at the OECD.
- Dupuis, Josette, Deborah R. Weiss and Christina Wolfson. 2007. "Gender and Transportation Access Among Community-Dwelling Seniors". *Canadian Journal on Aging*, 26 (2): 149-158.
- Golden, Stephan. 2008. *Gender Mainstreaming in Transport for London*. Transport for London.
- Hamilton, Kerry; Ryley Hoyle, S & Jenkins, Linda. 2000. *The Public Transport Gender Audit*. HMSO, London.
- McGuckin, Nancy and Yukiko Nakamoto. 2005. "Differences in Trip Chaining by Men and Women". *Research on women's issues in transportation*. Report of a conference. Vol 2: Technical Papers: 49-56.
- Nobis, Claudia and Barbara Lenz. 2005. "Gender Differences in Travel Patterns: Role of Employment Status and Household Structure". *Research on Women's Issues in Transportation, Report of a Conference*, Volume 2: Technical Papers: 114-123.
- Olde-Kalter, Marie-Jose, Lucas Harms and Peter Jorristma. 2009. "Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands". Contribution to 31st Iatur Conference of the International Association for Time Use Research.
- Polk, Merritt. 2005. "The integration of gender equality in transport policy and practice in Sweden". *Research on Women's Issues in Transportation: Volume 2: Technical Papers*: 180-188.
- Sarmiento, Sharon . 1998. "Household, gender and travel". In *Women's travel issues: Proceedings from the Second National Conference*, October 1996. Office of Highway Information Management, pub. no. FHWA-PL-97-024.
- SIKA (Swedish Institute for Transport and Communications Analysis). 2007. *RES 2005 – 2006 The National Travel Survey*.
- The Scottish Executive Central Research Unit, 2000. *Women and Transport: Moving Forward*.
- Todes, Alison, Nqobile Malaza and Amanda Williamson. 2009. "Good Practice in Planning with Gender in the Commonwealth". Paper for the Women in Planning (WiP) Network of the Commonwealth Association of Planners, March 2009
- T R A N S G E N. 2007. *Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen 2007.
- Wachs, Martin. 1998. "The Automobile and Gender". In *Women's Travel Issues: Proceedings from the Second National Conference*, Report FHWA-PL-97-024, FHWA, U.S. Department of Transportation.