

קשרי בית עבודה לפי מפקד האוכלוסין והדיור 2008

שיעור היוממות מישוב המגורים, פיזור
התעסוקה במרחב, מרחקי נסיעה
ואמצעי נסיעה לעבודה

11.11.2014

שוקי כהן

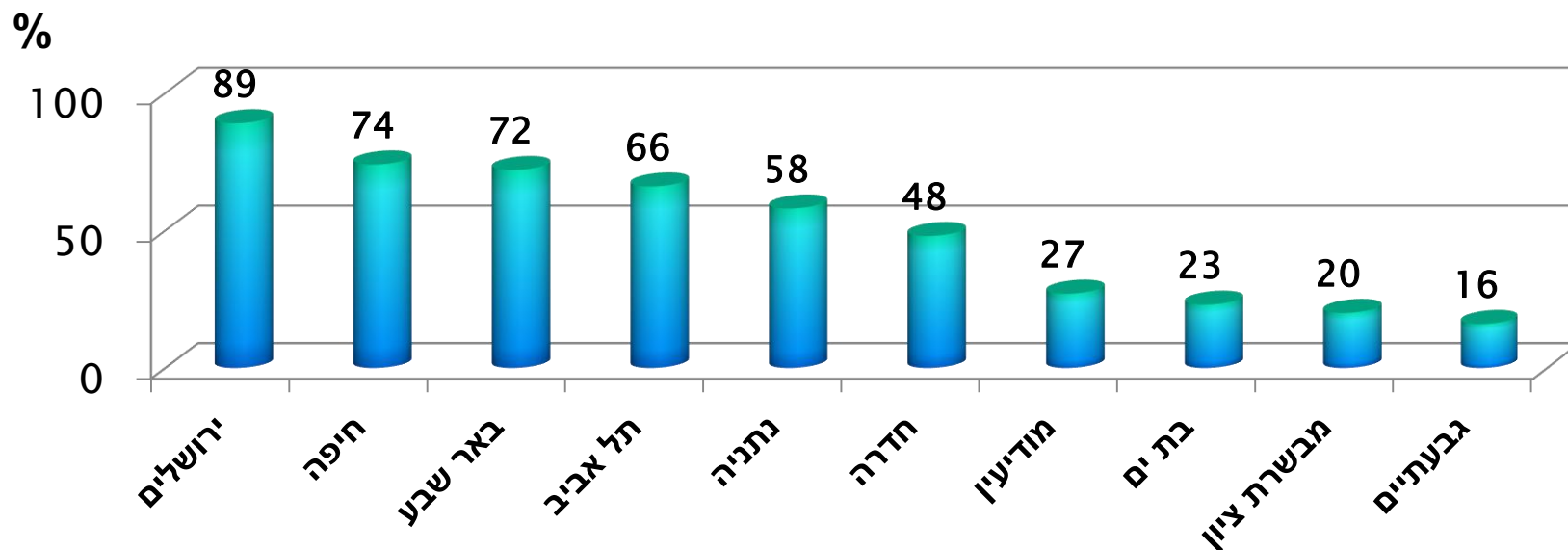
כללי

- ❖ נסיעות לעבודה מהוות את מרבית הנסיעות בשעות שיא הבוקר ואחר הצהריים. הבנת הפריסה המרחבית שלהן חשובה להבנת צרכי התחבורה ומיגוון הדרכים להבטחת תחבורה יעילה.
- ❖ שלב ב' של מפקד האוכלוסין והדיור שנערך בסוף 2008 ותחילת 2009 איפשר להכיר במפורט את הקשרים בין הבית לעבודה של העובדים בארץ ובהצלבה עם אמצעי הנסיעה ותכונות העובדים.
- ❖ המפקד כלל 14% ממשקי הבית בכל חלקי הארץ. בין היתר נחקרו כל המועסקים לגבי מקום עבודתם ואמצעי הנסיעה אליו.
- ❖ ניתן ללמוד על מגמות שינוי בתחומים אלה ע"י השוואת תוצאות מפקד זה למפקדים קודמים מ 1972, 1983 ו 1995.

עובדים בתחום יישוביהם ומרחקי יוממות

48% מהמועסקים בארץ עבדו בישוב מגוריהם (לעומת 50% ב 1995).

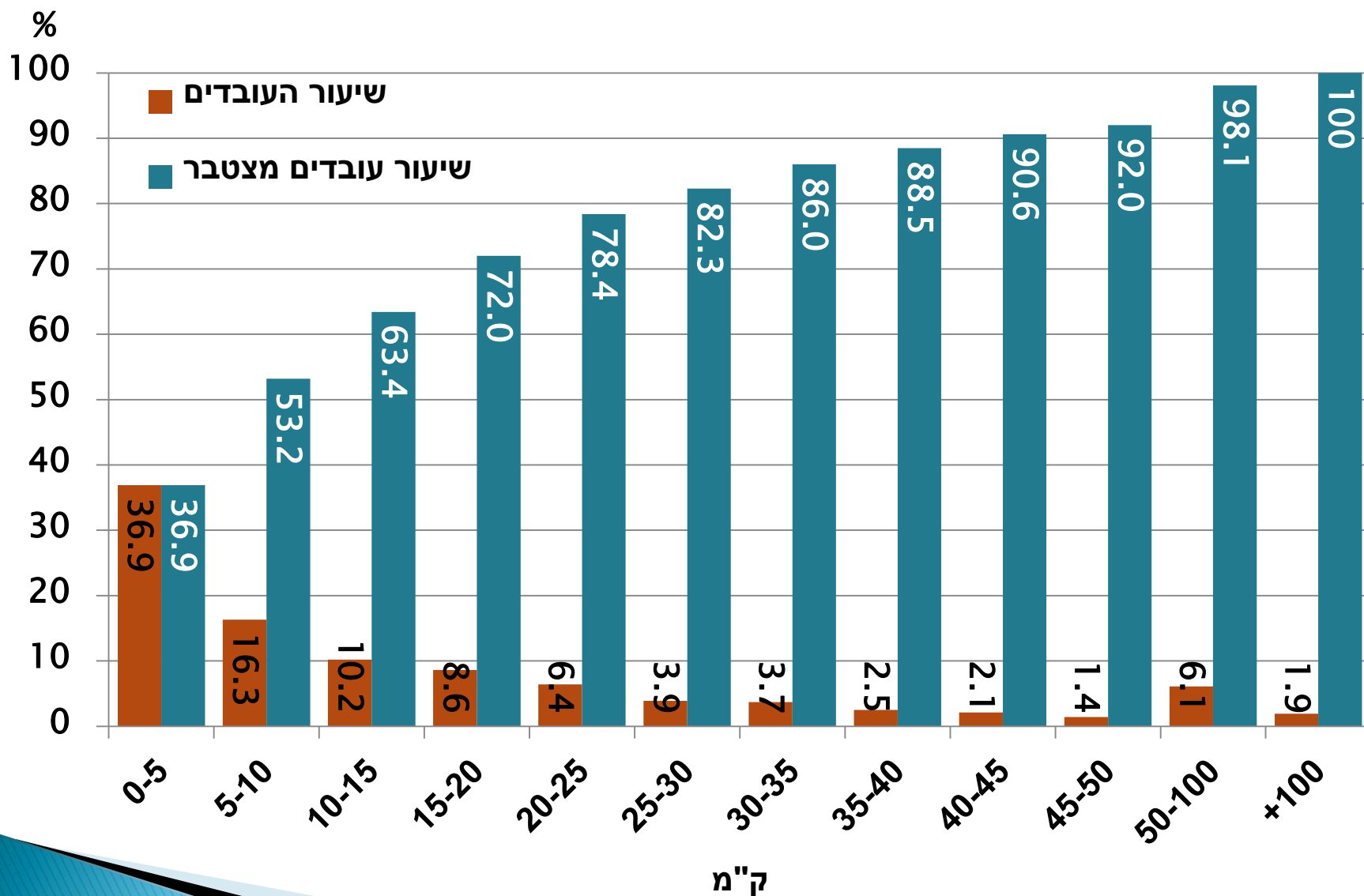
השיא שייר לירושלים: 89% מהמועסקים שגרו בה עבדו בתחומה, רק 11% מחוץ לתחומה. מנגד, רק 16% מתושבי גבעתיים עבדו בעירם. להלן שיעורים דומים מערים שונות.



מרחק הנסיעה החציוני לעבודה היה 9 ק"מ והממוצע 17 ק"מ. רק 8% עבדו במרחק של יותר מ 50 ק"מ מביתם.

זמן ההגעה החציוני לעבודה (מדלת לדלת, כולל הליכות ועבודה בבית) היה 32 דקות. רק 9% מכלל העובדים נסעו יותר משעה לכיוון.

התפלגות מרחקי היוממות לעבודה 2008/9



ניתוח קשרי בית-עבודה לפי המפקד

□ השיעור של 48% מהמועסקים העובדים בישוב המגורים שלהם נתמך ע"י תעסוקה מקומית במתן שירותים לאוכלוסייה בתחום החינוך, הבריאות, המסחר, התעסוקה במשקי הבית, השירותים העירוניים ועוד. כ 30% מהמועסקים בארץ עובדים בשירותים מקומיים אלה, וחלקם הגדול עובד בישוב מגוריו.

□ מקומות העבודה במטרופולין ת"א מפוזרים בכל חלקי המטרופולין בשל תעסוקה צמודת אוכלוסייה, אך גם בשל תעסוקה שלא על בסיס ביקוש מקומי. חלקם של מרכזי הכובד התעסוקתיים קטן ממפקד למפקד. חלקה של ת"א מכלל המועסקים במטרופולין ת"א פחת בהדרגה מ 42% ב 1972 ל 27% ב 2008. **עם פרבור המגורים מתחולל בהפרש זמן גם פרבור לתעסוקה.**

□ המרחב המטרופוליני אינו מהווה עבור המועסקים מרחב חיפוש שווה הסתברות לבחירת מקום עבודה. קיים כלל "גרביטציה" המבטיח מרחק יוממות קצר יחסית בתוך המטרופולין או סמוך לגבולו. מרחקי היוממות קצרים יחסית (חציון של 9 ק"מ) ומשקפים חשיבות רבה למשתנה המרחק/זמן/ מטרדי דרך בבחירת מקום העבודה (מודגם עבור מועסקי ראש העין).

התפלגות מקומות העבודה של תושבי ראש העין (ב %)

השיעור הגדול של מועסקי ראש העין שעבדו בפתח תקוה מדגים היטב את "חוק הגרביטציה" בקשרי בית-עבודה לפיו יש משקל רב בבחירת מקום העבודה לקרבה לבית העובד.

בת"א היו בשנת 2008 פי 3.5 מקומות עבודה מאשר בפ"ת, אך בשל הקרבה לפ"ת יותר מתושבי ראש העין עבדו בה. כנ"ל: מספר העובדים מראש העין בקיבוץ עינת הסמוך היה זהה למספר העובדים בירושלים וכו'.

היישוב	%
ראש העין	32.6
פ"ת	19.5
ת"א	13.5
ר"ג	3.2
כ"ס	2.8
בני ברק	2.0
הרצליה	1.9
לוד	1.7
הוד השרון	1.5
רעננה	1.3
קיבוץ עינת	1.2
ירושלים	1.2
נתב"ג	1.0
שאר הישובים	16.6
סה"כ	100.0

התפלגות מקומות העבודה של העובדים בערים שונות (ב %)

העיר	בעיר עצמה	בתל אביב	אחר במחוז ת"א	אחר במטרופולין	מחוץ למטרופולין	סה"כ
בת ים	23	38	17	21	1	100
מודיעין	27	15	8	30	20	100
חולון	30	34	13	22	1	100
ראש העין	33	13	9	42	3	100
חדרה*	48	5	4	17**	26*	100
רחובות	49	9	5	34	3	100
נתניה	58	9	9	21	3	100
תל אביב	66		16	17	1	100

* לא כלולה במטרופולין ת"א. שיעור העובדים מחוץ למטרופולין לא כולל את חדרה עצמה.

** רובם בנתניה הסמוכה

פיצול אמצעי הגעה לעבודה

□ בממוצע ארצי כ 15% מהמועסקים אינם נוסעים באמצעי ממונע לעבודה: כ 11% מגיעים ברגל, כ 3% עובדים בבית, כ 1% מגיעים באופניים.

□ 57% מכלל העובדים נסעו לעבודה באמצעים פרטיים. הם מהווים 67% מכלל הנוסעים באמצעי ממונע (לעומת 58% ב 1995). זו תוצאה של גידול ברמת המינוע, תח"צ לא איכותית ופיזור גובר של התעסוקה.

□ הרכבת לא תרמה משמעותית למיתון הנסיגה בשימוש בתח"צ, למרות שהתפתחה מאוד בין 1995 ל 2009. רק 0.6% מהמועסקים בארץ השתמשו בה כאמצעי הגעה עיקרי לעבודה (יותר מכפול ביחס ל 1995). כשמתייחסים לעובדים מחוץ לישובם עולה חלקה של הרכבת ל 1.2%.

□ השיא שייך לבנימינה: 4.3%. ההסבר לשיעור נמוך, לכאורה, זה: רוב תושבי בנימינה עובדים בסביבתה ואינם זקוקים לרכבת. מבין תושבי בנימינה הלא רבים העובדים בגוש דן חלקה של הרכבת, מאידך, גבוה יותר, ומגיע ל 25% בנסיעות למיתחם הבורסה בר"ג. כמעט כל הנסיעות האחרות נעשו ברכב פרטי.

התפלגות אמצעי הגעה לעבודה לפי אמצעי
- ממצאי מפקדי 1995 ו 2008 ויעדים מוצעים ל 2040 -

מטרופולין ת"א		כל הארץ		אמצעי נסיעה לעבודה
2008	1995	2008	1995	
אמצעי לא ממונע:				
10.1	10.2	11	11.5	ברגל
1.1	1.2	1	1.8	אופניים
3.4	2.5	2.6	2.4	עבודה בבית
14.6	13.9	14.6	15.7	סה"כ לא ממונע
אמצעים ממונעים:				
0.77	0.25	0.6	0.25	רכבת
18.78	24.6	17.3	21.6	אוטובוס
1.7	1.3	1.5	1.5	מוניות
5.2	7.35	8.9	12.05	הסעות
54.3	46.4	52.5	42.6	אמצעים פרטיים- נהג
4.65	6.2	4.6	6.3	אמצעים פרטיים - נוסעים
85.4	86.1	85.4	84.3	סה"כ אמצעים מוטוריים
100	100	100	100	סה"כ כללי

פיצול אמצעי ההגעה לעבודה ב 9-2008 של מועסקי ערים שונות (%)

הוד השרון	נס ציונה	ת"א	בת ים	
ללא נסיעות ברכב ממונע				
8.3	8.9	12.9	7.8	ברגל
0.4	1.1	3.5	0.5	אופניים
6.2	3.3	5.4	0.8	בבית
14.9	13.3	21.8	9.1	סה"כ לא ממונע
פיצול האמצעים הממונעים בלבד				
1.5	1.3	0.7	0.1	רכבת
7.1	12.5	27.8	45.9	אוטובוס
3.0	5.2	2.3	5.1	הסעות
0.3	2.6	2.6	0.5	מוניות
88.0	78.4	66.6	48.3	אמצעים פרטיים
100.0	100.0	100.0	100.0	סה"כ

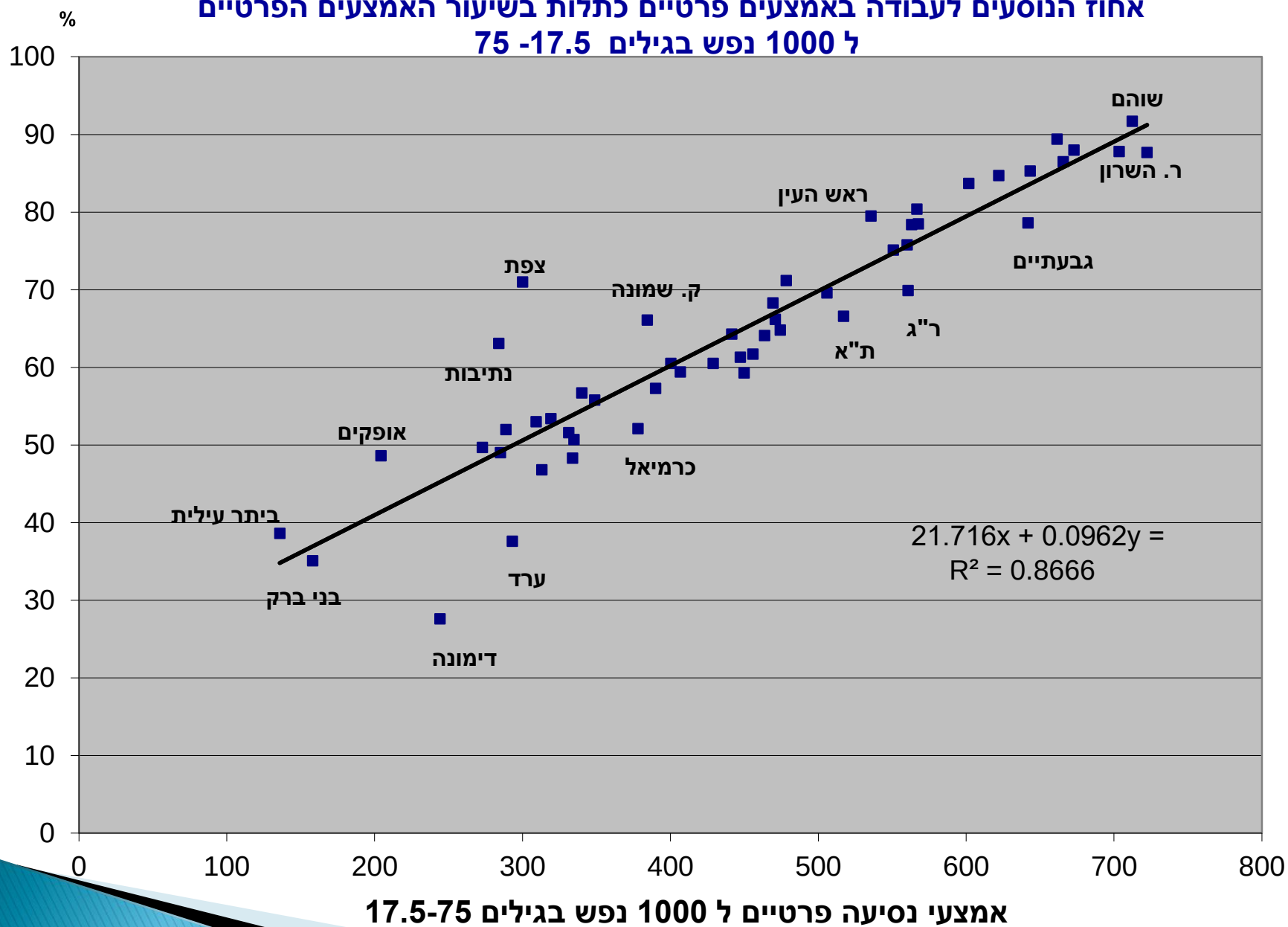
441	364	366	223	רמת מינוע
-----	-----	-----	-----	-----------

ניתוח פיצול הנסיעות

- ▶ רמת המינוע מסבירה 87% משונות שיעור הבחירה ברכב פרטי. (רגרסיה מוצגת באיור). הסברים נוספים:
 - היצע הסעות מקומות עבודה.
 - דפוס של שיתוף בנסיעות ברכב פרטי (בעיקר אצל חרדים וערבים).
 - תכונות אזור היעד. ניתן לראות הטיה כלפי מעלה בהגעה בתח"צ לאזורים ראשיים, בעיקר לת"א. מוצג בשקף.
- ▶ פיצול הנסיעות הממונעות של בעלי זמינות מלאה של רכב פרטי (רכב נפרד לכל עובד במשק הבית) היה:

אמצעי תחבורה	%
רכב פרטי כנהג	88.7
רכב פרטי כנוסע	1.5
אופנוע	3.0
הסעות מקום העבודה	3.7
אוטובוס	2.0
רכבת	0.4
אמצעים אחרים	0.7
סה"כ	100.0

**אחוז הנוסעים לעבודה באמצעים פרטיים כתלות בשיעור האמצעים הפרטיים
ל 1000 נפש בגילים 17.5-75**



פיצול הנסיעות של עובדים המגיעים לעבוד בת"א ונס ציונה

