

2

תחבורה רגישת־מגדר

אמצעי תחבורה ברייהשגה הם המפתח להשתתפות בקהילה, במסחר ובעסקים, בכך שהם מאפשרים הגעה למקומות העבודה, למוסדות החינוך וההשכלה ולאירועי פנאי ותרבות. לנשים ולגברים יש דפוסי ניידות שונים וחוויות נבדלות בשימוש באמצעי התחבורה השונים, הנובעים בין היתר מהאחריות הגדולה יותר של נשים לטיפול בבית ובילדים וכן מתחושות ביטחון ובטיחות שונות שמתעצבות במציאות חברתית של אי-שוויון מגדרי (למשל, אישה תימנע מנסיעה לבד בשעות ובאזורים מסוימים בגלל חשש מאלימות מינית). כשמערכות תחבורה אינן מתייחסות למציאות החברתית הזאת, הן עלולות להגביל את הנגישות של נשים, כמו גם של קבוצות חברתיות נוספות (למשל נשים ואנשים עם מוגבלות), למשאבים ולשירותים ציבוריים.

עיריית תל-אביב-יפו מצטרפת לשורה של ארגונים בין-לאומיים, מדינות וערים ברחבי העולם, המכירים בחשיבותו של תכנון תחבורה רגישי-מגדר שלוקח בחשבון את ההשפעה של מגדר על ניידות ותנועה במרחב הציבורי.

כדי לקדם את חזון התחבורה העירוני ויעדיו יש לעמוד על ההבדלים שבין דפוסי הניידות של נשים ושל גברים: הנתונים מלמדים שבתל־אביב-יפו, כמו בערים גדולות אחרות במערב, נשים הן המשתמשות העיקריות בתחבורה ציבורית ועל כן יש חשיבות להכיר את חוויית השימוש שלהן. לצד זאת, נשים רוכבות פחות מגברים על אופניים, ועל כן הן מהוות קבוצה בעלת פוטנציאל גבוה לקידום היעד העירוני בנושא הרכיבה.

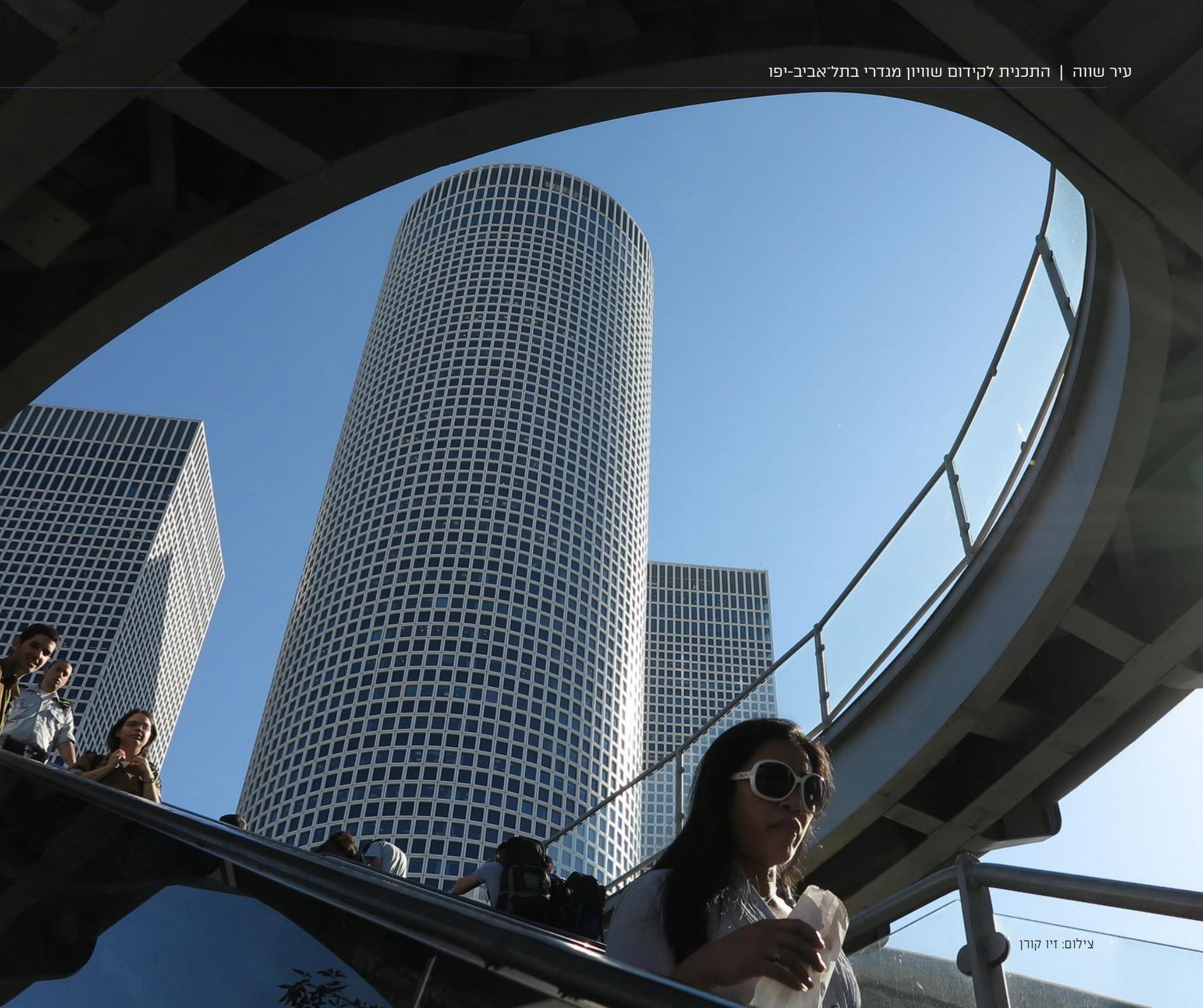
פרק זה, בהובלת הרשות לתחבורה, תנועה וחניה והרשות לחוסן ושוויון חברתי, עוסק בהשמעת העדשה המגדרית בחזון התחבורה של עיריית תל־אביב-יפו, ושם דגש מיוחד על השימוש של נשים בתחבורה ציבורית ובאופניים. הוא סוקר את המצב הקיים בעיר, מביא דוגמאות ליוזמות מהעולם ומאמץ כיווני פעולה שתומכים בשוויון מגדרי בתכנון תחבורתי, ומקדמים תחבורה בת־קיימא לכולן ולכולם.

חזון התחבורה של תל־אביב-יפו

על רקע הצפיפות הגוברת בעיר, אימצה עיריית תל־אביב-יפו חזון עירוני לפיתוח מערכות הסעת המונים ואמצעי תחבורה בני־קיימא, שיספקו לתושבי ותושבות העיר ולמבקרים והמבקרות בה מגוון חלופות תחבורתיות לניידות בטוחה, מהירה, נוחה, זולה ובריאה, בדומה לנעשה בערים מובילות אחרות בעולם.

כדי לממש את חזונה, מבקשת העירייה ל־להפוך את הפירמידה: בראש סדר העדיפויות עומדים מעתה הולכי והולכות הרגל, אחר כך המתניידים והמתניידות בכלים אישיים (אופניים וקורקינטים) ובתחבורה הציבורית והשיתופית, רוכבי ורוכבות האופנועים ורכבי החלוקה המסחריים, ולבסוף - הרכב הפרטי.

בתוך כך, הציבה העירייה יעדים מספריים להרחבת השימוש באופניים ובתחבורה ציבורית בעיר, והיא פועלת בין היתר, בשיתוף משרד התחבורה וחברות תחבורה שונות, לשיפור התשתיות ושירותי התחבורה: הוספת קווי אוטובוס והגברת תדירותם, הקמת רכבת קלה, יצירת א־קו-סיסטם לרכיבה בטוחה ונוחה על אופניים, ועוד.



תחבורה ציבורית

בקרב משתמשי התחבורה הציבורית בקווים העירוניים בישראל, נשים מהוות רוב ברור, 60% (נתוני משרד התחבורה, 2013).

דפוסי הניידות של נשים שונים מאלה של גברים, בין היתר כתוצאה מחלוקת העבודה המגדרית בבית ובשוק העבודה: בהשוואה לגברים, נשים נוסעות יותר מחוץ לשעות השיא; הן מבצעות יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר; הן מלוות בנסיעותיהן ילדים או הורים מבוגרים; והנסיעות שלהן מאופיינות ביותר עצירות, למשל במרכזי בריאות וקניות ובמוסדות חינוך.

בתל־אביב-יפו 36% מהנשים מגיעות לעבודה באוטובוס, זאת לעומת 25% מהגברים. (נתוני 2019. המרכז למחקר כלכלי וחברתי, עיריית תל־אביב-יפו, 2021).

בנוסף, ניכר הבדל משמעותי בין תחושת הביטחון והבטיחות של נשים ושל גברים במרחב הציבורי, ויש לכך השלכות גם על דפוסי הניידות. מחקרים מהעולם מראים שנשים נוטות פחות להשתמש בתחבורה

ציבורית בשעות החשיכה. מיקום התחנות, מידת ריחוקן ומיקומן באזורים נטושים, מבודדים ולא מוארים - כל אלה משפיעים על החלטותיהן אם, כיצד ומתי להשתמש בתחבורה הציבורית.

אין בנמצא נתונים עדכניים ומדויקים על היקף תופעת ההטרדות המיניות בתחבורה הציבורית, אך נתוני משרד התחבורה לשנת 2013 מלמדים, שבשעות החשיכה, שלישי מהנשים בישראל מרגישות לא בטוחות בהליכה אל התחנה או ממנה, ורבע מרגישות לא בטוחות בזמן ההמתנה והנסיעה.

על פי ממצאי סקר שערכה עיריית תל־אביב-יפו בשנת 2011, בשיתוף איגוד מרכזי הסיוע, אחת מכל ארבע נשים חוותה הטרדה מינית או מעשה מגונה בתחבורה הציבורית, ואחת מחמש הייתה עדה להם (דוח שנתי מבקר המדינה 170, ב, 2020).

גם חסמים פיזיים באמצעי התחבורה ובתחנות מקשים על הורים, ובעיקר על אימהות לילדים קטנים (אשר בדרך כלל הן אלה שמלוות ילדים), להתנייד בנוחות. בין היתר, קיים קושי להעלות ולאחסן כבודה ועגלות באופן נוח וזמין בתחבורה הציבורית, ולעתים קיימים מכשולים ברציפים ובתחנות המקשים על הנגישות לאוטובוס או לרכבת - מריבוי מדרגות ועד סוגי ריצוף שאינם מתאימים לעגלות.

רכיבה על אופניים

שני מחקרים ייעודיים שערכה העירייה בנושא העלו את הממצאים הבאים:

◀ בדומה לשימוש בתחבורה ציבורית שמושפע מחלוקת התפקידים המגדרית בבית ובעבודה, גם ברכיבה על אופניים ניכרת השפעה זו: נשים רוכבות יותר מחוץ לשעות השיא ופחות בשעות הערב והלילה; לעתים קרובות, הן מלוות או מרכיבות ילדים; והנסיעות שלהן אינן ארוכות ולינאריות כמו של הגברים, אלא מאופיינות בעצירות מרובות למטרות מגוונות. מאפיינים אלה הופכים את הרכיבה על אופניים למורכבת, ולכן שיעור הרוכבות מצטמצם, בייחוד בקרב נשים מרקע סוציו-אקונומי נמוך.

◀ נשים מרגישות מאוימות יותר על הכביש כרוכבות אופניים, ומדווחות שקשה להן לתפוס את מקומן בו. הן נוטות לחשוש יותר מפגיעות, מתאונות ומגניבות. לכן, הן מביעות העדפה ברורה לשבילי אופניים מופרדים מהתנועה - להסרת חסם זה יש פוטנציאל גבוה להגדיל את מספר הנשים הרוכבות.

◀ תפיסות חברתיות ותרבויות משפיעות על הרצון ועל תחושות המסוגלות של נשים ביחס לרכיבה. כך למשל, הדימוי של רוכבת האופניים, כאישה תל-אביבית צעירה ספורטיבית ממרכז העיר, מייצר תפיסה שרכיבה אינה מתאימה למרבית הנשים.

נתוני עיריית תל-אביב-יפו מן השנים האחרונות מלמדים על פערים משמעותיים בין נשים וגברים בכל הנוגע לרכיבה על אופניים וקורקינטים.

◀ כ-25% מהנשים בתל-אביב-יפו רוכבות על אופניים, לעומת כ-33% מהגברים (נשים בראי המספרים, 2021).

◀ בקרב הרוכבות, ניכרת העדפה ברורה לרכיבה על אופניים רגילים: 73% מהנשים הרוכבות, רוכבות על אופניים רגילים, ו-22% על אופניים חשמליים. העדפה זו הולכת וגדלה ככל שעולים בקבוצת הגיל (סקר עירוני פיצול נסיעות, 2020).

◀ 9% מהנשים בתל-אביב-יפו רוכבות על קורקינט לעומת 24% מהגברים (נשים בראי המספרים, 2021).

◀ בשנת 2019 השתמשו ב"תל-אופן" רק 7% מהנשים, לעומת 15% מהגברים (הצעת התקציב העירוני לשנת 2019).

◀ 84% מהנשים שאינן רוכבות על אופניים, לא רכבו כלל בשנים קודמות וכ-9% מהן הפסיקו לרכוב משיקולי בטיחות (סקר עירוני פיצול נסיעות, 2020).

הפערים שנתגלו בנתוני הרכיבה על אופניים הביאו את העירייה להשקיע מאמצים בהעמקת ההבנה של דפוסי הרכיבה בראייה מגדרית: לבחון מדוע נשים ממעטות לרכוב, ובהתאם, למצוא פתרונות שעשויים להעלות את שיעורן בקרב הרוכבים.





מה למדנו מהעולם?



לונדון

רשות התחבורה של עיריית לונדון (Transport for London) השיקה ביום האישה הבינלאומי 2020 קמפיין לעידוד נשים לרכוב על אופניים, לאחר שנמצא בסקר כי לנשים יש ייצוג חסר בקרב הרוכבים. במסגרת הקמפיין הוצעו הכשרות חינם ברכיבה לכל הרמות והיכולות באמצעות קורסים מקוונים או בשיעורים מודרכים.

כמו כן, השיקה רשות התחבורה בשנת 2015, בשיתוף גופי המשטרה, קמפיין בשם "Report it to Stop it", המעודד דיווח על הטרדות מיניות בתחבורה הציבורית, זאת לאחר שנמצא בסקר כי 90% מהנשים שחוו הטרדה לא דיווחו עליה. סרטוני הקמפיין הופצו במדיות השונות ועודדו נשים שהוטרדו לשלוח הודעות בזמן אמת למספר ייעודי. בשנה הראשונה לקמפיין עלה מספר הדיווחים על הטרדות מיניות בתחבורה הציבורית ב-33% ביחס לשנה הקודמת ומספר המעצרים בגין הטרדה עלה ב-36%.



מונטריאול וטורונטו, קנדה קלמר, שוודיה

במונטריאול וטורונטו בקנדה ובקלמר בשוודיה פועל בשעות החשיכה שירות בין תחנות המאפשר לנוסעות לבקש מהנהג לרדת במקום הנוח להן ולאזן דווקא בתחנה, כדי לקצר את ההליכה ליעד.

ערים רבות בשוודיה פועלות להעלאת הביטחון האישי בתחבורה ציבורית, תוך התמקדות בסביבת התחנה, למשל: הסרת מפגעים ושיחים, הגברת תאורה, הימנעות מהצבת תחנות באזורים נטושים ועוד.



קיטו, אקוודור

בקיטו, אקוודור, פועלת תכנית בשם יעוצרים את ההטרדה בקווי אוטובוס ציבוריים ופרטיים בעיר: הקמפיין מעודד נשים שחוות הטרדה לשלוח הודעת טקסט למספר ייעודי. עם קבלת ההודעה, המרכזייה יוצרת קשר מִיְדִי עם הנהג, הרמקולים באוטובוס מתריעים וקוראים לנוסעים לשמור על ערנות ולכבד את הסובבים, ופסיכולוגית מתקשרת לשולחת (או שולח) ההודעה להציע תמיכה. במקביל, המשטרה וצוותי תחבורה ממתנים בתחנה הבאה.

כיווני פעולה עירוניים לחמש השנים הקרובות <<<



מה בשטח?

הקמת פורום תחבורה ומגדר

בשנת 2021 הקימה העירייה פורום משותף לרשות התחבורה והרשות לחוסן ושוויון חברתי, הפועל בשיתוף פעולה עם משרד התחבורה, חברות התחבורה הממשלתיות השונות וחברות האוטובוסים, במטרה לשפר מענים ולייעל את תהליכי העבודה המשותפים.

הטמעה ארוכת־טווח של חשיבה מגדרית בתכנון ובפיתוח מערך התחבורה העירוני

הטמעת חשיבה מגדרית בתהליכי התכנון והפיתוח של מערך התחבורה העירוני מבטיחה התייחסות למאפייני הניידות של נשים ולצרכיהן הייחודיים:

◀ הרחבת גוף הידע **בביצוע**

יצירה, הרחבה והנגשה של הידע על תחבורה ומגדר בעיר, באמצעות סקרים ושיתופי פעולה עם אפליקציות וכלים דיגיטליים.

◀ הנגשת הידע והכשרות על תחבורה רגישת־מגדר **בביצוע**

יצירת מדריך תחבורה רגישת־מגדר לפרויקטים תחבורתיים מתוכננים והכשרת הגורמים העירוניים הרלוונטיים.

הטמעת עדשה מגדרית בתכנון תשתיות ותחבורה ציבורית

תכנון מסופי אוטובוסים ותחנות הרכבת הקלה

עיריית תל-אביב-יפו רואה בהקמת תחנות הרכבת הקלה החדשות הזדמנות לקדם תהליכים של תכנון רגיש-מגדר, בדומה לנעשה בערים מתקדמות בעולם.

כשלב ראשון, ערכה העירייה פיילוט בשתי תחנות של הרכבת הקלה ובשני מסופי אוטובוסים, שבהם נבחנו הצרכים ומאפיינים הייחודיים לנשים, בדגש על סוגיית הביטחון האישי ומתוך תפיסה כי תכנון רגיש-מגדר משרת את כל האוכלוסיות, כולל אוכלוסיות פגיעות (קשישים, אנשים עם מוגבלות וכו'). בין ההיבטים שנבחנו: קישוריות וחיבוריות למרחב בתחנה ומחוצה לה; שירותים ציבוריים; שקיפות במרחב; תאורה; מסחר; צוותי עבודה בתחנה ועוד. ממצאי הפיילוט נמצאים בשלבי הטמעה.

שיפור הקישוריות

בהתבסס על מידע מעמיק מסקרים, מקבוצות מיקוד וממיפוי מיקומי התחנות, העירייה תפעל לטיוב מסלולי האוטובוסים, כך שיקשרו באופן מהיר, יעיל ונוח בין אזורי מגורים, מוסדות חינוך, מרכזים קהילתיים ומקומות תעסוקה מרכזיים שבהם יש ייצוג יתר לנשים.

הגברת תחושת הביטחון האישי בתחבורה הציבורית

להגברת תחושת הביטחון האישי בתחבורה הציבורית תפעל העירייה בשיתוף פעולה עם משרד התחבורה וחברות התחבורה השונות, בדרכים הבאות: הרחבת ההדרכות לשוויון מגדרי ולמניעת אלימות מגדרית בתחבורה הציבורית לנהגי ונהגות האוטובוסים, המוניות, מוניות השירות ומפעילי התחבורה השיתופית בעיר; השקת קמפיין למניעת הטרדות מיניות, כולל שילוט באוטובוסים ובקרונות; הבטחת עקרון 'לראות ולהיראות' בתחנות באמצעות תאורה מספקת, גיזום צמחייה גבוהה והימנעות מהצבת תחנות באזורים נטושים ומבודדים; יצירת מנגנון דיווח על הטרדות בזמן אמת; תגבור נוכחות נשות ואנשי צוות בתחנות ובאוטובוסים.



מה בשטח?

הגברת הביטחון האישי בחניונים

בשנת 2022 פעלה העירייה להגברת הביטחון האישי של נשים בחניונים העירוניים התת-קרקעיים, באמצעות הבטחת קליטה סלולרית המאפשרת תקשורת טלפונית רציפה ואפשרות ליצור קשר מידי בעת הצורך.

העלאת שיעור הנשים הרוכבות על אופניים



מה בשטח?

בשבילך אופניים

בשנת 2021 יצאה העירייה בקמפיין **בשבילך אופניים**, שנועד לעודד רכיבה בעיר. הקמפיין כלל שלטי חוצות, פוסטים ברשתות החברתיות על חשיבות הרכיבה וסרטונים של משפיעניות ששיתפו מחוויות הרכיבה שלהן. הקמפיין זכה לחשיפה של קרוב למיליון צפיות ברשתות החברתיות, קיבל תגובות נלהבות והניע דיונים ערים בנושא.

רוכבות בתל-אביב-יפו

קבוצת הפייסבוק 'רוכבות בתל-אביב-יפו' נועדה לשתף מידע וחוויות רכיבה בעיר, כמו גם להציף צרכים של נשים רוכבות מול גורמי המקצוע בעירייה. בקבוצה חברות מעל 2000 נשים ומתקיים בה שיח ער ומשמעותי.

החזון התחבורתי של עיריית תל-אביב-יפו כולל שימוש באמצעי תחבורה דו-גלגליים, שיהוו חלופה טובה לרכב הפרטי ויאפשרו התניידות בטוחה, מהירה, נוחה, זולה ובריאה. כחלק מהגשמת החזון פועלת העירייה להעלאת שיעור הנשים הרוכבות בעיר, במגוון דרכים:

שיפור תשתיות **בביצוע**

המשך שיפור התשתיות באמצעות סלילת מסלולי אופניים נפרדים ככל האפשר מתנועת הרכבים, עם דגש על קישוריות למוסדות חינוך, למרכזים קהילתיים ולמרכזי בריאות ותעסוקה.

עידוד רכיבה **בביצוע**

עידוד הרכיבה באמצעות הכשרות רכיבה לילדות, לנערות ולנשים. החל משנת 2021 מקיימת העירייה סדנאות לימוד רכיבה על אופניים עבור מי שלא יודעות לרכוב כלל, וכן סדנאות לשיפור הרכיבה ולהגברת תחושת הביטחון לרוכבות פחות מנוסות. הסדנאות מתקיימות ברחבי העיר, לגילאים ולאוכלוסיות שונות, ובהן גם סדנאות ייעודיות לעובדות ולעובדי העירייה. בנוסף, מתקיימות סדנאות ללימוד תיקון אופניים.

גיבוש קבוצות רכיבה **בביצוע**

גיבוש קבוצות רכיבה לנשים מקבוצות חברתיות ומשכונות שונות בעיר, ועידוד נטוורקינג ומנטורינג בין רוכבות. קבוצות הרכיבה מעניקות לנשים כלים לרכיבה בטוחה ומציעות מסגרת תומכת לשיפור הרכיבה ולהגברת תחושת הביטחון.

התאמת אופני תל-אופן לנשים **בביצוע**

העירייה פועלת להתאמת אופני התל-אופן העירוניים לגובה ממוצע של נשים.



מה בשטח?

דמויות נשים בשילוט העירוני

במהלך השנים 2021 ו-2022 הציבה העירייה עשרות שלטים עירוניים עם דמויות נשים בשבילי האופניים בעיר.

הגברת הייצוג וההנכחה של נשים במרחב התחבורתי

◀ **בביצוע** הבטחת ייצוג לנשים בתהליכי קבלת החלטות באמצעות איתור ושילוב נשים מומחיות בוועדות התכנון וההיגוי, בצוותי חשיבה ובעמדות ניהול.

◀ **בביצוע** הנכחת נשים במרחב התחבורתי הרחבת הנראות של דמויות נשיות מגוונות במרחב הציבורי, באמצעות הצבת שילוט תחבורתי-עירוני הכולל דמויות של נשים, וייצוג מגוון לנשים בקמפיינים עירוניים בתחום התחבורה. במקביל, קידום שינוי תקנות משרד התחבורה להנכחת דמויות של נשים גם בתמרורים וברמזורים.



צוות ניהול התכנית, הרשות לחוסן ושוויון חברתי

אפרת מייקין-כנפו, מנהלת הרשות לחוסן ושוויון חברתי ויועצת ראש העיר לקידום מעמד האשה
איילה אזולאי, סגנית מנהלת הרשות לחוסן ושוויון חברתי
אורית מרום, מנהלת תחום בכירה, חוסן ושוויון מגדרי
נעה דגן, מנהלת פרויקטים בכירה, חוסן ושוויון מגדרי
שי אוקסנברג, מנהלת פרויקטים, חוסן ושוויון מגדרי, כותבת התכנית

רשימת משתתפות ומשתתפים

בהובלת:

אופיר כהן, מנהל הרשות לתחבורה, תנועה וחניה
לאורה הופמן שפטלר, מנהלת תחום בכירה לפרויקטים

מחקר, ייעוץ ופיתוח מקצועי:

ד"ר יעל חסון וד"ר ולריה סייגלשיפר, מרכז אדווה

הרשות לתחבורה, תנועה וחניה

רמי ריחן, סגן מנהל הרשות לתחבורה, תנועה וחניה
יעל אנוך מעוז, מנהלת פרויקטים בכירה
שירלי יניב, רכזת תוכן בתחום התחבורה
פביו שיינקמן שחר, מנהל פרויקטים

אגף התנועה

עירית רחמני, מנהלת אגף התנועה
מיכל כמון מילר, סגנית מנהל לפרוייקטים ולשרות
נדב לוי, מנהל יחידת תחבורה ציבורית

המרכז למחקר כלכלי-חברתי

לאה אשוח, מנהלת המרכז למחקר כלכלי-חברתי
קרן אור פיש, מנהלת מחקר אורבני
מורן בירמן, רכזת סקרים ומחקרים

מנהלת הרכבת הקלה

חגי ירון, מנהל מנהלת הרכבת הקלה
קרן מילצין, מתכנתת רקל ומטרו

תכנון אסטרטגי

עלמא צור רביבו, מתכנתת בכירה
אבי פרשה, מתכנן בכיר

חברת אחוזת החוף בע"מ

איברהים אבו שינדי, סמנכ"ל ומנהל אגף תפעול

מקורות מרכזיים

דוח מבקר המדינה. (2020). יישום החוק למניעת הטרדה מינית, דוח שנתי 2017.

המרכז למחקר כלכלי וחברתי של עיריית תל-אביב-יפו. (2020). בעלות על רכב, חניה ופיצול נסיעות, חלק א.

המרכז למחקר כלכלי וחברתי של עיריית תל-אביב-יפו. (2021). נשים בתל-אביב-יפו בראי המספרים. חסון, י. ופולבוי, מ. (2011). יוזמות של שוויון מגדרי בתכנון מדיניות תחבורה: סקירת ספרות. מרכז אדווה ופורום נשים לתקציב הוגן.

סייגלשיפר, נ. וחסון, י. (2020). רוכבות אבל פחות: רכיבה על אופניים במרחב העירוני במבט מגדרי. נכתב על ידי מרכז אדווה עבור עיריית תל-אביב-יפו, הרשות לחוסן ושוויון חברתי.

עוזיאל, נ. (2019). 'בדרך שלה' - אי שוויון מגדרי בתשתיות תנועה ותחבורה ציבורית במרחב העירוני בישראל. עבודת מחקר משלימה לקראת לימודי דוקטורט, אוניברסיטת בן גוריון בנגב.

עיריית תל-אביב-יפו. (2021). סקר תחבורה גל 7 בקרב תושבי תל-אביב-יפו.

פרשה, א. (2020). זהות חברתית וייצוג של נשים ממעמד סוציו-אקונומי נמוך מבין רוכבי אופניים בתל-אביב-יפו. עבודת מוסמך, הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון - מכון טכנולוגי לישראל.

European Institute for Gender Equality. (2016). *Gender in Transport*.

Report Sexual Harassment. [n.d.]. Transport for London. Retrieved September 1, 2022, from <https://tfl.gov.uk/travel-information/safety/report-it-to-stop-it>

Sánchez De Madariaga, I. (2016). Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport. In M. Roberts & I. Sánchez De Madariaga (Eds.), *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe* (p. 33). Routledge.

Sustrans, Bike life: All cities publication. (2018). *Inclusive city cycling: Women reducing the gender gap*.



לקריאת התכנית המלאה <