

אוקטובר 2020

סקירת מיקרו מוביליטי – השפעות התמודדות עם נגיף הקורונה על התחום – בעולם ובישראל

הופעת נגיף הקורונה בארץ ובעולם השפיעה במגוון תחומי החיים ושינתה הרגלים שונים. בתוך כך, תחום התחבורה עבר שינויים משמעותיים ואנו עדים למגמות שונות שעשויות להשפיע על התחום לטווח הארוך.

בסקירה זו בחנו את תחום המיקרו מוביליטי וכיצד הושפע מהתפרצות הנגיף – מה היו דפוסי השימוש באופניים וקורקינטים, מה הייתה המדיניות בערים השונות ובישראל כלפי הנושא וכן אלו שינויים חלו בשטח בעקבות מדיניות זו.

מגמות עיקריות בתחום המיקרו מוביליות מאז מרץ 2020

1. בזמן "הגל הראשון" (חודשים מרץ - מאי) השימוש בכלי המיקרו-מוביליטי השונים שבבעלות החברות השיתופיות ברחבי העולם צנח ב-60%.¹
2. לאורך היציאה מהסגרים והמגבלות שהוטלו במקומות שונים בעולם, ניכר כי קיימת מגמת התאוששות.
3. שתי מגמות עיקריות בתחום בעקבות נגיף הקורונה:
 - א. החשש המרכזי שליווה את ההחלטה לבחור בכלי תחבורה זה או אחר בתקופה שלפני פרוץ המשבר היה קיצור זמני הנסיעה. עם פרוץ המשבר, הפכה ההגינה והדאגה הבריאותית לחשש המרכזי המלווה את הבחירה בסוג התחבורה הרצוי. אמצעי מיקרו-מוביליטי נתפסים כאמצעי תחבורה שמאפשרים התניידות בטוחה, תוך שמירה על כללי ההיגיינה והריחוק החברתי.
 - ב. השימוש במיקרו-מוביליטי, שנסב בעיקר סביב שימוש למטרות פנאי בתקופה שטרם המשבר, הפך להיות מרכזי לטובת הגעה לכלל היעדים כולל יוממות והגעה ליעדים מרוחקים יותר.

4. על פי סקר משתמשי קצה שערכה "מקינזי" בקרב יותר מ-7000 משתתפים מ-7 שווקים מרכזיים בעולם, ביניהם סין, צרפת, גרמניה, איטליה, בריטניה וארה"ב צפויה עלייה של 9% במשתמשים באמצעי מיקרו-מוביליטי פרטיים ושל 12% במשתמשי מיקרו-מוביליטי שיתופיים כבר בעתיד הקרוב.

מה קורה בעולם?

א. הביקוש לאופניים פרטיים ברחבי העולם עלה בצורה דרמטית כאשר באנגליה נמכרו 1.3 מיליון זוגות אופניים השנה, בפאריז נרשמה יותר תנועת אופניים מתנועת רכבים במהלך השנה ובארה"ב הביקוש לאופניים הגיע לשיא מאז משבר הנפט של 1977.²

ב. ממשלות שונות החליטו להירתם לעידוד השימוש בכלי מיקרו-מוביליטי פרטיים ושיתופיים ביניהן ממשלת בריטניה, אשר הקצתה תקציב של כ-2 מיליארד פאונד לטובת עידוד השימוש בהליכה ומיקרו-מוביליטי³ וממשלת איטליה אשר יצרה מערכת סיבסוד של עד 500 יורו לרכישת אופניים לאזרחי המדינה.⁴ ניו יורק ולונדון החליטו לשנות את המדיניות שלהן כלפי אופניים וקורקינטים חשמליים, וכעת מאפשרות שימוש בכלים אלה בערים, לאחר שאלו היו אסורים לשימוש (לונדון- השינוי במדיניות חל ביולי, ניו יורק – אפריל).

ג. בשל מעורבותן ההולכת וגוברת בתהליכי קבלת החלטות, גם ערים רבות ברחבי העולם ניצלו את משבר הקורונה על מנת לתגבר את תשתיות השימוש במיקרו-מוביליטי בצורה משמעותית, חלקן באמצעות שימוש באמצעים "טקטיים" וחלקן באמצעות סלילה והקמה של תשתיות קבועות.

דוגמאות:

¹ הממצאים לקוחים מדו"ח מקינזי על מיקרו מוביליטי: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-future-of-micromobility-ridership-and-revenue-after-a-crisis>

² <https://citymonitor.ai/transport/pandemic-era-planning-makes-it-clear-micromobility-companies-brought-a-distraction-not-a-revolution>

³ <https://www.polisnetwork.eu/article/opportunity-knocks-micromobility-during-covid-19/>

⁴ <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-italy-bikes-idUSKBN23U1UF>

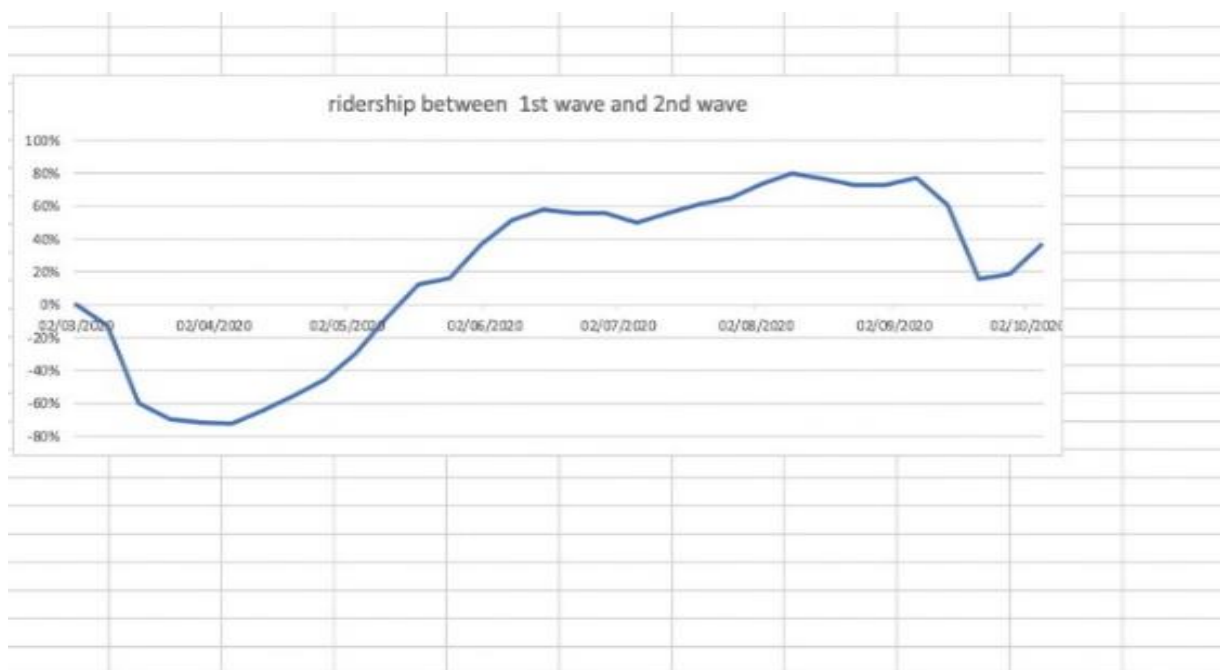
אוקטובר 2020

- א. בריסל, שהגיעה בתקופת טרום המשבר לשיא בשימוש במכוניות ברחבי העיר, ניצלה את המשבר ואת הירידה הדרמטית בכניסת תחבורה ממונעת לעיר על מנת ליצור כ-40 ק"מ חדשים של שבילים לשימוש במיקרו-מוביליטי⁵.
- ב. מילאן, שנפגעה מהתפרצות נגיף הקורונה בצורה קשה במיוחד, הכריזה על הקמתם של כ-35 ק"מ של שבילי אופניים כחלק מאסטרטגיית הסרת הסגר מהעיר⁶.
- ג. פאריז, שהחליטה עוד בטרם התפרצות הקורונה על חזון "עיר 15 דקות", הודיעה על תכנון והקמה של כ-400 ק"מ של שבילי אופניים שיאפשרו התניידות באמצעות הליכה או שימוש במיקרו-מוביליטי בימים שאחרי הסגר, כאשר במהלך חודש יוני, הוסבו נתיבים ברחובות מרכזיים כמו "Rue de Rivoli" לנתיבי נסיעה לאופניים⁶.

מה קורה בארץ?

חברות הקורקינטים:

בתקופת טרום המשבר, נמנתה תל אביב על הערים המובילות בעולם ביחס שימוש לאוכלוסייה בקורקינטים השיתופיים. חברות הקורקינטים השיתופיים הפועלות בישראל מעידות כי נתוני הנסיעות שלהן בתחילת משבר הקורונה (חודשים מרץ – מאי) חוו ירידה משמעותית מאד, כאשר חברת WIND דיווחה על ירידה של כ-70% בשיא הסגר וחברת LIME נקטה בצעד של השבתת פעילות יזומה. אולם, בדומה למגמה העולמית, גם בישראל התאוששו נתוני הנסיעה באופן מהיר יחסית, כאשר לפני הסגר השני דיווחו החברות על חזרה לנתוני הנסיעות טרום המשבר.



- נתוני הנסיעות של חברת WIND לחודשים מרץ – אוקטובר 2020.

חברות המיקרו-מוביליטי בישראל, שנקטו באמצעים כגון חיטוי הכלים, מדווחות כי ההבנה שנוצרה בקרב משתמשי הקצה כי הכלים הינם בטוחים מבחינה רפואית ביחס לאלטרנטיבות האחרות, הביאו גם בישראל לשיקום יחסית מהיר של נתוני הנסיעות. כמו כן, בדומה למגמה העולמית, גם בישראל, שנמצאה במצב של סגר בשתי פעמים שונות, חוסר היכולת לנהל חיי פנאי במהלך הסגר הביאו לשינוי בתכלית הנסיעות, כאשר יותר ויותר נסיעות מתבצעות לצרכי הגעה לעבודה או צרכים חיוניים אחרים מה שהביא על פי דיווחיהן של חברות המיקרו-מוביליטי, לעלייה ביחס הקילומטר – נסיעה, זאת כאשר חברת BIRD מדווחת על עלייה של כ-20% במרחק נסיעה ממוצעת ביחס לנתוני טרום המשבר.

⁵ <https://citymonitor.ai/transport/in-one-of-europes-most-car-dependent-cities-lockdown-offers-a-chance-to-rethink-the-road>

⁶ <https://www.domusweb.it/en/news/2020/04/22/milan-like-amsterdam-35-km-of-new-cycle-paths-after-the-lockdown.html>

תשתיות בעיר ת"א:

עיריית תל אביב, שהייתה העירייה המובילה בכמות שבילי אופניים ברחבי תחום השיפוט שלה (140 ק"מ²) תסלול עוד כ- 160 ק"מ חדשים של שבילי אופניים אשר יחברו בין נקודות מרכזיות בעיר. כך למשל נסללו שבילי אופניים חדשים ברחוב בן יהודה ובכיכר המדינה⁸. כמו כן, מקדמת תל אביב את תכנית "אופניים 20-25", שתכליתה גידול בכמות הנסיעות באופניים ל-25% מכלל הנסיעות בעיר וגידול בנסיעות בכלים זעירים לכדי 75% מהנסיעות בעיר. לאחרונה הצהירה העירייה גם במסמך [תכנית התחבורה העתידית שלה](#) על נקיטת אסטרטגיה להפחתת השימוש במכוניות ברחבי העיר לטובת הגדלת ההליכתיות (walkability) והשימוש במיקרו-מוביליטי.

תשתיות מיקרו מוביליטי במטרופולין ת"א:

גם במטרופולין גוש דן קודם נושא התשתיות בצורה משמעותית במהלך משבר הקורונה כאשר פרויקט האופנידן, פרויקט הקמת שבילים באורך מצטבר של כ-110 ק"מ שמטרתו לאפשר חיבור של ערי גוש דן באמצעות שבילי אופניים קודם במהלך המשבר, צבר תאוצה מאז פרוץ המגיפה. כך למשל:

- א. הושלם ביצועו של מקטע וולפסון בשביל איילון אשר עתיד לחבר את חולון עם ראשון לציון, בת ים ותל אביב-יפו. המקטע מתפרש לאורך של 1.2 קילומטר ומאפשר רכיבה מרחוב היינריך היינה בתל אביב ועד רחוב המחרוזת בשכונת יפו ד', תוך הסדרת חציות בטוחות של הכביש הסואן באזור מחלף וולפסון, מעבר ברחוב יגאל ידן ורחוב סומקן.
- ב. נחנך שביל חדש בראשון לציון. המקטע, באורך 1.5 ק"מ, מאפשר רכיבה רצופה בין מתחם קניון הזהב, גשר קוממיות ו-תחנת רכבת "הקוממיות" בבת ים. בימים אלו עובדים בחברת נתיבי איילון על הארכת המקטע דרומה עד למכללה למנהל ובהמשך גם צפונה עד פארק החורשות בתל אביב.
- ג. החלו עבודות על מקטע דרך בר אילן. מקטע זה הוא חלק משביל שדה, שמתחיל בפתח תקווה ומגיע עד אזור התעסוקה ברחוב יגאל אלון בתל-אביב. העבודות על המקטע החלו בחודש אוגוסט וצפויות להסתיים בינואר 2021. בהמשך יחלו עבודות ברח' ז'בוטינסקי שיחברו את מקטע דרך בר אילן לשביל האופניים בז'בוטינסקי.
- ד. נפתח לתנועה מקטע קניון שבעת הנוכחים לתחנת הרכבת הרצליה.

מיכל גלברט, מנכ"לית Future Mobility:

השימוש במיקרו מוביליטי על סוגיו השונים תפס תאוצה בעקבות מגפת הקורונה. השימוש בכלי יחידני מתאים כעת יותר מתמיד לשימוש יומיומי בהגעה ליעדים שונים ומתגלה ככלי יעיל, נוח, זול ביחס לאלטרנטיבות וירוק. ניכר כי גם בעולם וגם בישראל הבינו כי על מנת לאפשר את הגידול בשימוש באמצעי מיקרו מוביליטי, יש להאיץ את התשתית הנדרשת לכך. נתיבי מיקרו מוביליטי לא חייבים להיות שבילים עתירי תקציבים ושלווקח שנים לתכננם ולבצעם - אלא ניתן להתחיל בשבילים "טקטיים" לזמן מוגבל, במטרה לבחון את יעילותם. אני קוראת לרשויות המקומיות השונות לקדם את הכשרת שבילי האופניים בהקדם לחוות הציבור.

⁷ https://1e9106cd-b3e5-41d9-841e-8a8aa9e5930f.filesusr.com/ugd/e3dabb2_b3fa51c010ab4c089b17f8786d7d6821.pdf

⁸ <https://www.themarket.com/dynamo/cars/1.8799520>