

כך נולד סינגל: איך התפתחו שבילי האופניים בארץ?

כל מי שנוסע בכבישי ישראל לא יכול שלא לשים לב לכמות כלי הרכב הנושאים אופני שטח. אם אתם מגיעים בימי שישי ושבת בבוקר ליער בן שמן, לפארק קנדה, לאלון הגליל, לבארי ולאחרים דומים אחרים שלא כדי לרכוב על אופניים, אתם כנראה לא בעניינים

תגיות: אופניים, קק"ל



וואלה! רכב
יום שישי, 13 בינואר 2017, 13:06



(צילום: זוהר צפון, ארכיון הצילומים קק"ל)

ברחבי הארץ הוכשרו אלפי קילומטרים של שבילי אופניים, רובם מסוג חד שביל – סינגל בשפה השגורה בפי רוכבי אופניים. ביערות קק"ל לבדם יש יותר מ-1,300 ק"מ של שבילי אופניים מרכז רמים וקצרין בצפון ועד אילת בדרום, רובם שבילים מסוג סינגל. סינגלים חדשים נפתחים בקצב מסחרר, ונראה לעתים כי ההיצע מדביק אך בקושי את הביקוש.



קשה להאמין אבל בשנת 2003 היו בישראל שני סינגלים בלבד, סינגל בארי וסינגל IMBA בהרי ירושלים, שאורכם הכולל היה פחות מ-30 ק"מ. ספורט רכיבת אופני השטח הוא ספורט צעיר גם בעולם. ראשיתו בשנות ה-80 של האלף הקודם במחוז מארין בקליפורניה כאשר חבורת רוכבים צעירים הרכיבה צמיגים עבים על אופניים רגילים ויצאה לרכוב בשטח. מאז עבר התחום התפתחות מטאורית גם בחזית הטכנולוגית, גם ביכולות הרוכבים וגם בבניית שבילי אופניים לרכיבות שטח.

עוד בנושא:

הקסדה שהצילה אותי במבחן שטח לאופניים



עד ראשית שנות ה-2000 נעשו רוב רכיבות השטח בישראל על דרכי עפר, על פסי אש ביערות או על שבילים של הולכי רגל. בארץ לא היה הידע המקצועי הדרוש לבניית סינגלים וגם לא הייתה ברורה רמת הביקוש לשבילים כאלה. בשנים 2002-2003 התרחשו שני תהליכים מקבילים שהחיבור ביניהם הניח את היסודות לרשת הסינגלים כפי שאנחנו מכירים אותה כיום: רוכבים בודדים שלא הסתפקו ברכיבה על דרכי עפר החלו לפרוץ סינגלים פיראטיים ביערות, וקק"ל, שהחלה להיחשף לדרישה לרכיבה ביערות, הזמינה לארץ בשיתוף עמותת רוכבי שמשון ואיגוד האופניים את דאפיד דיוויס, מומחה לבניית שבילי אופניים מווילס לסדנת בניית סינגלים.



התוצר של התהליכים האלה היה כאמור בניית שני סינגלים: סינגל בארי – שביל אופניים פיראטי שבנו שני חברי קיבוץ בארי רמי גולד וארז מנור (קק"ל החליטה באופן חריג לא להרוס את הסינגל אלא להכשיר אותו ולהפוך אותו לשביל רשמי של קק"ל), וסינגל IMBA ביער עמינדב – שביל שנבנה במסגרת ההשתלמות שהעביר דאפיד. שני השבילים האלה שינו את דפוס הרכיבה של רוכבי השטח בישראל כמעט מיד.

לאור הביקוש הגבוה לרכיבת סינגלים החלה קק"ל לפתח את תחום רכיבת השטח ביערות. תכנון ובניית סינגלים הם שונים מאוד מהכשרת שבילים להולכי רגל או דרכי רכב. השבילים הצרים בנויים בעיקר מקרקע טבעית מהודקת ואמורים לספק חוויה של חיבור עם הטבע, אבל בגלל אופי רכיבת השטח רמת הסיכון עלולה להיות גבוהה. בקק"ל הבינו כי בישראל רמת הידע המקצועי בתחום מוגבלת. התוצאה הייתה שיתוף פעולה עם גורמי מקצוע שונים, בעיקר מארצות הברית, להעמקת הידע המקצועי בארץ.



בעקבות הסדנה הראשונה עם דאפיד נוצר קשר מקצועי עם איגוד אופני ההרים הבין-לאומי (IMBA) שמרכזו בארצות הברית, ובשנת 2005 הוזמן ג'ואי קליין, מומחה מטעם הארגון, להעביר סדנה לתכנון ולבניית סינגלים. בסדנה השתתפו אנשי מקצוע שעסקו בתכנון ובבניית שבילי אופניים, מקצתם אנשים פרטיים ואחרים עובדי רשויות.



התחום המשיך להתפתח ונוספו שבילים נוספים כמו גברעם, חרובית, עדולם ועוד. למתכנני ובוני הסינגלים שעסקו בבנייה בשטח חסרו מפרטים וסטנדרטים מקצועיים כפי שמקובל בתחומים הנדסיים שונים, ואת הידע המקצועי הם שאבו מהפרסומים המקצועיים השונים של IMBA. גם ההכשרה של בוני השבילים לא הייתה מקצועית, והגדרת רמת הידע המקצועי ומידת האחריות של בונה שבילי אופניים הייתה מעורפלת.



כדי להתגבר על המכשול הזה יזמה קק"ל בשיתוף איגוד האופניים, רשות הטבע והגנים, מכון וינגייט ו-IMBA את הקורס הראשון להכשרת בוני שבילי אופניים. את הקורס העבירה IMBA בבית הספר לספורט אתגרי במכון וינגייט בשנת 2008, והוא שהניח את היסודות המקצועיים לבניית סינגלים בארץ, קבע מי יוכר כבונה שבילי אופניים ואפשר לגופים מוסדיים להעסיק מתכנני ובוני שבילי אופניים בדומה לאדריכלים ולמהנדסים. התחום הפך למוסדר, והוא כולל מתכננים מקצועיים, חברות קבלניות לביצוע שבילי אופניים, ציוד מכני מתאים ועוד.

ו העולם הנאור

התפתחות התחום בארץ דומה מאוד לזו שבעולם המערבי. הספורט הזה, שהיה כמעט מחתרתי ושהעוסקים בו נאלצו להסתפק ברכיבה על שבילי הולכי רגל או על שבילים פיראטיים הוא כיום תחום ממוסד. אדריכלים המתמחים בתכנון סינגלים מתכננים שבילי אופניים במקצועיות ובקפדנות, גופים מוסדיים מוציאים מכרזים לבניית שבילי אופניים בדומה למכרזי עבודות פיתוח אחרות, חברות קבלניות המתמחות בבניית סינגלים מבצעות עשרות קילומטרים של שבילים בכל שנה, ורמת ביצוע השבילים עצמם, המשלב עבודה ידנית ועבודת כלים מכניים, משתפרת בהתמדה.



כיום יש בישראל תשתית רכיבת שטח שיכולה להתחרות בכבוד עם מדינות רבות בעולם. הידע המקצועי בארץ לא נופל מהידע במדינות אירופה ובארצות הברית, ובניית השבילים בארץ במגמת שיפור תמידי. המשימות העומדות בפנינו כיום הן להפוך את ישראל ליעד מועדף לתיירות אופניים ולהתמודד עם אתגרים טכניים כמו למשל הדרישה לשבילים אתגריים יותר ושינויים טכנולוגיים באופניים עצמם ובהם כניסת אופני שטח חשמליים לשוק.