

מ"פנאי רציני" לתיירות אופניים

דלית גסול ויחזקאל ישראלי

המחלקה לניהול תיירות ומלונאות, המכללה האקדמית כנרת בעמק הירדן

dalit.gasul@kinneret.ac.il

תקציר

שנים והן עם הגידול ביציאה לחופשות רכיבה, שמטרתן העיקרית היא רכיבה. עם זאת, המחקר מציין גם את הייחוד של רכיבת האופניים בישראל יחסית למקובל בעולם, בעיקר בנושא חברתי (שותפים לרכיבה), המוכנות להתחרות ולהשקיע במשך נסיעה עד לאתר לרכיבת אופניים. במחקר נבדקו גורמי המשיכה לבחירת אתר הרכיבה ונמצא שהם קשורים בנתוני אתר הרכיבה עצמו ובקרבתו לבית. כמו כן, נבדקו ההיבטים הפסיכולוגיים הנתפשים על ידי הרוכבים (היבטי שליטה, משמעות ושייכות), אשר להם השפעה על הדימוי העצמי של הרוכבים וההתייחסות לענף כ"פנאי רציני". בנוסף לכך, נבדקו עמדות נוספות בתחום של קיימות ומוכנות להתנדב למען הסביבה והקהילה. התובנות הנובעות מעיידות על המשך תהליך "ההתמקצעות" של ענף רכיבת האופניים בישראל והתקרבותו לנעשה במדינות בעולם, בעלות מסורת רבת שנים בתחום.

מילות מפתח: פנאי רציני, תיירות ספורט, תיירות אופניים, חופשת רכיבה, רכיבה בחופשה.

בעשור האחרון חל גידול מרשים בהיקף רכיבת אופני הרים בישראל, המתבטא בין היתר בהשקעות משמעותיות בתשתיות בשטחים פתוחים וביערות ובשינויים סוציולוגיים אצל הרוכבים. בהתייחס למגמות העולמיות עולות סוגיות, כמו עד כמה מאמצים רוכבי האופניים דפוסי "פנאי רציני" ועד כמה הענף, המזוהה בדרך כלל עם פנאי, מתפתח לכיוון של חופשות ותיירות אופניים. לצורך כך, המחקר התבסס על שני סקרים שנערכו בקרב רוכבי אופני ההרים בישראל בשתי תקופות: בשנים 2005-2006 ובשנת 2013, כך שהיקף הסקרים ופרק הזמן ביניהם אפשרו ניתוח של מאפייני הרוכבים, תפישותיהם וצרכיהם, כמו גם השוואה של שינויים בהיבטים אלו לאורך זמן. תוצאות הסקרים מלמדות, שחלק ניכר מהמאפיינים של הענף, כפי שנמצאו בסקר, דומים למגמות העולמיות, ובהשוואה על פני השנים, תופעה זו הולכת ומעצימה, הן מבחינת ההתייחסות לרכיבה כפנאי רציני עם מחויבות רבת



רוכבי אופני הרים בצרשביל (סינגל) של יער כפר החורש (צילום: אילן שחם).

Singletrack mountain biking in Kfar HaHoresh Forest (Photo: Ilan Shacham).

מבוא

הגידול המרשים בהיקף רוכבי ההרים הפעילים בישראל בעשור האחרון, כמו גם ההשקעות המשמעותיות בתשתיות שבילי הרכיבה בשטחים הפתוחים וביערות, מעלים סוגיות חברתיות, תפעוליות וכלכליות.

בהיבט החברתי, ניכרים שינויים סוציולוגיים ברמת הרוכב וחבורות הרוכבים עם תהליכי "התמקצעות" וחדירה של מתעניינים נוספים אשר הופכים ל"מכורים" למגמה זו.

בהיבט התפעולי, הגידול בהיקף הרוכבים והצורך בתשתיות מצריך השקעות ציבוריות ניכרות, לא רק בהקמה של שבילים, אלא גם בתפעולם לאורך זמן.

בהיבט הכלכלי, בהמשך לתקציבי תפעול, נשאלת השאלה, כיצד תורמות התשתיות הציבוריות לפיתוח כלכלת תיירות אזורית ולצריכת מוצרים שניבו הכנסות לאוכלוסיית האזור, המארח את הרוכבים? או במילים אחרות – מתי הרוכב החובבן הופך לרוכב "רציני" ומהו הקשר בין תהליך זה לבין צריכת תיירות אופניים?

מחקר זה מתבסס על סקרים שנערכו בקרב רוכבי אופני ההרים בישראל בשתי תקופות: בשנים 2005-2006 (500 נשאלים בסקר מקוון ועוד 100 נשאלים בתשאל ישיר) ובשנת 2013 (סקר מקוון שכלל 320 נשאלים). היקף הסקרים, כמו גם פרק הזמן בין שני הסקרים, מאפשרים ניתוח של מאפייני הרוכבים, תפישותיהם וצרכיהם, כמו גם השוואה של שינויים בהיבטים אלו לאורך זמן.

פנאי רציני

פעילויות פנאי הן לרוב פעילויות ארעיות, מזדמנות ויומיומיות, הנותנות סיפוק מידי וקצר-טווח, והדורשות מעט (או כלל לא) אימון לצורך השתתפות. פעילויות אלו נקראות "פנאי אגבי" (Casual Leisure) והן כוללות משחק, רגיעה, בידור סביל ופעיל, התכנסויות חברתיות וגירוי חושי (Elkington & Stebbins, 2014; Stebbins, 2007).

שינויים חברתיים, שחלו בעשורים האחרונים, המשפיעים על הרגלי העבודה, הצריכה, הפנאי והתיירות (Henley Center, 2007), יצרו את "התייר החדש", התייר המתוחכם, המחפש חוויה איכותית, מלמדת, מהנה ומרגשת (Benckendorff, 2006).

המענה לגידול בזמן פנוי, לרצון למימוש עצמי ולחוויות איכותיות הוא "פנאי רציני" (Serious Leisure), המוגדר כעיסוק קבוע וממוקד בפעילות פנאי חובבנית (בניגוד למקצועית), תחביב או פעילות התנדבותית, מתמשכת ומעניינת, באופן שיאפשר לעוסק בה לפתח מומחיות בלימוד והוצאה לפועל של הכישורים המיוחדים, הידע והניסיון הנדרשים (Elkington & Stebbins, 2014; Stebbins, 2007).

פעילויות "פנאי רציני" הן מעמיקות, ארוכות-טווח, ובאופן בולט מבוססות על כישורים, ידע או ניסיון (או שילוב של שלושם) ודורשות התמדה. אלו מהלכים שניתן לדמותם למהלך של בניית קריירה, פרט לעובדה שאין בצד פעילויות אלה תגמול כספי (Stebbins, 2007; Green & Jones, 2005). למעשה, פעילויות פנאי ארעי משתלבות בחיי האדם "מסביב" למשבצות הזמן של עבודה ומחויבויות אחרות. לעומתן, פעילויות של פנאי רציני הופכות לגורם מרכזי בסדר היום וסביבן מתכננים העוסקים בהן את חייהם (Elkington & Stebbins, 2014; Worthington, 2005).

הפנאי הרציני מספק לעוסקים בו גמולים אישיים, כגון: מיצוי הפוטנציאל האישי, מיצוי של כישורים וידע, איסוף חוויות בעלות ערך ופיתוח זהות אישית משמעותית. גמולים אחרים הם גמולים חברתיים, כגון תחושת שייכות לקבוצה, אירועים, רשתות חברתיות, ארגונים וקשרים חברתיים. פעמים רבות, עולם חברתי זה כולל גם את ציבור הצופים או האוהדים וציבור של ספקי שירותים וציוד (Elkington & Stebbins, 2014; Stebbins, 2007). למעשה, החברים במעגל חברתי בתחום מסוים של פנאי רציני מפתחים הזדהות וקוד התנהגותי. Newman, Tay & Diener (2014) מסבירים, שישנם מנגנונים פסיכולוגיים פעילים בתהליך זה: שליטה (במיומנות, אתגר, למידה), משמעות (העיסוק הופך להיות גורם מארגן ומרכזי בחיי המשתתפים) ושייכות (השתייכות לקבוצה והזדהות). לפי Elkington & Stebbins (2014), בשל השותפות במטרת, באתגרים, בערכים, בחוויות, בעלויות ובגמולים בין המשתתפים בקבוצה חברתית של "פנאי רציני" – אין זה מפתיע שפנאי רציני הופך עבור אנשים רבים ל"מוקד עניין מרכזי בחיים" (Central Life Interest).

מחקרים בתחום זיהו שלבים שונים במעורבות אדם הנמצא בתהליך התפתחות של פנאי רציני, והמשותף לכולם הוא, שככל שמתמידים, המשתתף עולה מדרגה נוספת ברמת ההתמחות, הבאה לידי ביטוי בידע הנצבר, בתדירות ההשתתפות, ברמת המחויבות והעקביות, בהזדהות הולכת וגוברת עם עולם הערכים והעמדות הקשורים לפעילות ולהשתייכות למעגל החברתי הסובב את פעילות הפנאי הנבחרת (Elkington & Stebbins, 2014; Stebbins, 2007). (Green & Jones, 2005; Scott & Shafer, 2001), כ"פנאי מתמחה" (Specialization), הנמדד על פי מספר שנים בתחום, תכיפות ההשתתפות, כמות האתגרים, סוג הציוד, כמות הציוד ברשות האדם, כמות הספרים והמגזינים ברשותו, השקעה כספית והמרחק שהאדם עובר על מנת לקחת חלק באותה פעילות פנאי. הנקודה האחרונה, המרחק שאדם שעובר על מנת להשתתף בפעילויות פנאי, רלוונטית במיוחד לעניין האתגר בהגדרת "תייר אופניים", כפי שיפורט להלן.

תיירות ספורט

חוקרים שונים הכירו בפנאי הרציני כמסגרת מתאימה לחקר תיירות הספורט, בין אם תיירות ספורט אקטיבית ובין אם תיירות ספורט פאסיבית. פנאי רציני מהווה מניע לתיירות ספורט, ותיירות ספורט מעודדת פנאי רציני (Green & Jones, 2005).

תיירות ספורט מוגדרת כ"תיירות מבוססת פנאי, המתקיימת בריחוק מהסביבה הביתית של האדם, במסגרתה אדם מעורב בפעילות פיזית (תיירות ספורט אקטיבית), צופה בפעילות פיזית (תיירות ספורט פאסיבית) או מבקר באטרקציות המזוהות עם פעילות פיזית מתוך הערצה (תיירות ספורט נוסטלגית)" (Bull, 2006; Gibson, 2005; Green & Jones, 2005). ההשתתפות בפעילויות ספורט במהלך חופשה נובעת ממגמות שונות, כמו השאיפה לחיים בריאים, ביקוש לחופשות פעילות ונושאות והגידול בכמות החופשות הקצרות. מגמות אלו, בשילוב עם השינוי בגישה כלפי חופשות – מזמן של מנוחה והירגעות להזדמנות "לעשות משהו", הופכות את פעילויות הספורט במהלך החופשה לאטרקטיביות (Weed & Bull, 2004). תחום האופניים מהווה ראי למגמות אלו ובא לידי ביטוי בגידול בשימוש באופניים כאמצעי תחבורה, במכירות אופניים בכלל, ואופני הרים בפרט, בגידול במכירות של ציוד מקצועי נלווה לרוכבים ובעלייה משמעותית בהיקף התחרויות ברמות שונות ובהיקף המשתתפים. מדינות שונות באירופה ובצפון אמריקה מפתחות ומקדמות באופן פעיל תיירות אופניים על ידי פיתוח תשתיות מתאימות. בחלק מהמדינות, כמו גרמניה, צרפת וספרד, מפותחות תשתיות אלה במקביל לצירים תיירותיים מוכרים ואטרקטיביים (Chang & Chang, 2003). תיירות ספורט, המבוצעת בשטחים הפתוחים, נחשבת לבת-קיימא יחסית והמשתתפים בה נחשבים כאוהבי סביבה. ככזאת, יכולה תיירות הספורט לשמש כאמצעי להכרת הסביבה והתרבות המקומית ולהעשיר את החוויה התיירותית של המבקר. במקביל, נוצר יתרון גם לתושב המקומי, הנהנה מפיתוח שטחים פתוחים, כגון פארקים לאומיים ויערות, שהוכשרו לפעילויות ספורטיביות שונות (Weed & Bull, 2004). היבט נוסף הוא ההשפעות הכלכליות הנגזרות מתיירות הספורט. אירועי ספורט הם בעלי מכפילים כלכליים משמעותיים ותורמים להעלאת הדימוי של היעד (Roche, Spake & Joseph, 2013).

תיירות אופניים

תיירות אופניים היא תיירות נישה, בעלת פוטנציאל גידול משמעותי, אשר נחקרה רבות בעשור האחרון, במטרה להבין את מאפייני הביקוש וההיצע על מנת לסייע לקובעי מדיניות לתכנן תשתיות אופניים, שירותים נלווים ולכוון את

מאמצייהם בהתאם לביקוש ולתועלות צפויות מהתהליך (Lee & Huang, 2012). תיירות אופניים מהווה למעשה שוק מגוון מאוד, החל מטיולים יומיים עצמאיים, באמצעות שכירת אופניים, חופשות קצרות וארוכות, עצמאיות או מאורגנות, פרטיות או קבוצתיות, רכיבת כביש והרים, רכיבות קבוצתיות במסגרת מועדוני רכיבה, רכיבות מאורגנות, רכיבות למטרות צדקה, רכיבות של קבוצות נוער ובתי ספר, מרוצי אופניים, ועוד (Morpeh, 2004).

נשאלת השאלה, כיצד מגדירים "תיירות" אופניים? האם כל תייר הרוכב פרק זמן כלשהו במהלך החופשה הוא תייר אופניים? או האם תייר שחופשתו נסובה סביב הרכיבה נחשב כתייר אופניים? השאלה עוסקת, לפיכך, הן בהנעה של התייר לביקורו באתר והן במידת החשיבות המוקנית לפעילות הרכיבה על האופניים.

עיון במחקרים השונים שעסקו בתחום מצביע על שונות בהגדרות ועל טיפולוגיות שונות שנערכו לרוכבים תיירים.

Bull (2006) מצא, כי תיירות אופניים כוללת ביקורים לצורך פנאי, בין אם אלה ביקורים יומיים או ארוכים יותר, הכוללים רכיבת אופניים כחלק מרכזי ומשמעותי מהביקור. עוד מצא Bull במחקרו, שעסק במתחרים בתחרויות אופניים, כי אמנם המטרה העיקרית של הנסיעה הייתה התחרות, אך קיימים גורמי השפעה נוספים, כגון הסביבה התיירותית שבה נערכת התחרות, הרצון לבקר במקומות חדשים ולבלות זמן עם משפחה וחברים. ישנם חוקרים שהחריגו את רוכבי הפנאי המקומיים מהגדרת "תיירי אופניים" ואת המתחרים המקצועיים (למשל: Richie, 1998) והתייחסו לתיירי אופניים כמי שהרכיבה מהווה חלק חשוב מחופשתם.

קיימות מספר טיפולוגיות, שבעזרתן חוקרים מאפיינים את תיירות האופניים. Bull (2006) מבחין בין סוגי חופשה שונים על פי מרכזיות רכיבת האופניים כמטרת החופשה. ב"חופשת רכיבה" (Cycling Holiday), רכיבת האופניים מהווה מטרה עיקרית לשמה יוצאים לחופשה; ב"רכיבה בחופשה" (Holiday Cycling) הרכיבה מהווה פעילות אחת מיני רבות, שבה מתנסים המטיילים; רכיבה יומית (Cycling Day Visit) כוללת טיולים של שלוש שעות ומעלה אל מחוץ לאזור המגורים של האדם, בין אם הטיול מתבצע ברכיבה בלבד ובין אם בניוד האופניים ברכב לאזור שבו מתקיימת הרכיבה. Richie (1998), מספק הגדרות נפרדות ל"תייר אופניים" (Cycle Tourist) ול"רוכב אופניים למטרת פנאי" (Recreational Cyclist). לדעתו, "תייר אופניים" הוא מי שנמצא מחוץ לאזור מגוריו או ארץ מגוריו למשך זמן של 24 שעות או לילה אחד לפחות למטרת חופשה, ועבורו השימוש

גברים בטייץ: ממצאי הסקר מצביעים על דומיננטיות מוחלטת של המין הגברי – 94% מבין הרוכבים! עם העלייה בוותק הרכיבה ניכרת התמקצעות ומחויבות: התאמת סדר היום, העדפה על פעילויות פנאי אחרות, עלייה בתדירות, ובמיומנות, ציוד מקצועי (כמו גם בגדי רכיבה לפי צו האופנה האחרונה) ומחויבות למעגל החברתי של קבוצת הרכיבה הקבועה.

היו בטווח הגילאים שבין 45 ל-59. מרבית המשיבים היו בעלי השכלה, כאשר למעלה משני שלישי (70.1%) בעלי השכלה גבוהה וההכנסה החציונית בקרב המשיבים הייתה גבוהה באופן ניכר מההכנסה החציונית לאוכלוסיית אוסטרליה.

תשתיות תומכות לתיירות אופניים

חוקרים שונים מנו גורמי הצלחה והמלצות יישומיות, שיסייעו בפיתוח ובקידום תיירות אופניים:

- פיתוח של מערכת שבילים מופרדת לאופניים (גם במרחב הפתוח, גם בסמוך לכבישים).
- קישוריות טובה של מערך השבילים עם שבילים במרחב הסובב.
- שילוט, מפות ומידע מעודכן ואמין לגבי אפשרויות ושירותי תחבורה תומכים.
- טווח רחב של מתקני אכסון מסוגים שונים, החל מקמפינג ועד מלונות ייעודיים וידידותיים לרוכבים.
- שיווק מאורגן.
- אטרקציות טבעיות ותרבותיות.
- תיאום בין ספקי שירותים תיירותיים (אכסון, הסעדה), רשויות מקומיות, מפעילי תיירות וספקים נוספים על מנת לספק לתיירים חוויה חיובית ומהנה.
- חנויות להשכרת ולתיקון אופניים בקרבת השבילים הראשיים.
- שירותי הדרכה ו"הקפצה" (העברת הציוד או העברת הרוכבים).
- מידע לגבי הפוטנציאל של תיירות אופניים בסביבה הכפרית (Arnolds et al., 2012; Chang & Chang, 2003; Faulks et al., 2007; Meschik, 2012; Richie, 1998; Röh, 2010).

לצד הצעות יישומיות לפיתוח התשתיות, נמצא, כי במקומות רבים לא נערכים כראוי לקליטת תיירי האופניים, כך שלמעשה אין מינוף כלכלי של הפוטנציאל הטמון בפלח שוק זה. למשל, נמצא במספר מחקרים כי האזורים הפריפריאליים, המועדפים על הרוכבים, ושיכולים להפיק את מירב התרומה הכלכלית מתיירות האופניים, הם גם האזורים שהכי פחות ערוכים לקלוט ולשרת תיירות זו. Morpeth (2004) מצביע על מספר בעיות דומות, שעלו במחקרו, על C2C Cycle Route בצפון אנגליה, שם נמצא, כי מתקני האכסון, בעיקר מסוג B&B, שחלקם אף הצהירו כ"ידידותיים לרוכבים", לא היו ערוכים לקלוט קבוצות גדולות של רוכבים, מצד אחד, ולא היו מעוניינים בקליטת מבקרים ללילה אחד בסוף השבוע, מצד אחר (על מנת לא לפגוע ביכולתם למכור חופשות סוף שבוע מלאות).

באופניים הוא רכיב מהותי בחופשה, בין אם מדובר בחופשה מאורגנת או עצמאית. "רוכב למטרות פנאי", לעומת זאת, הוא כל מי שמעורב ברכיבה למטרות פנאי או טיולים יומיים, שמשכם פחות מ-24 שעות, או שאינם כוללים לינת לילה מחוץ לאזור המגורים, ורואה רכיבת אופניים כאמצעי חיובי לבילוי הזמן הפנוי. נקודה מעניינת נוספת, הרלוונטית למחקר הנוכחי, עוסקת ברוכבים, הרוכבים למטרות אימון גופני או פנאי בסמוך לביתם. אלה יכולים להיות גם "תיירי אופניים" אם יבחרו לרכוב במסגרת חופשה. כך, Keeling (1999) סיווג רוכבים על פי הנעה ותדירות לארבעה טיפוסים:

- **Infrequent Leisure Cyclists**: אנשים הרוכבים לעתים רחוקות מאוד (לרוב נהגו לרכוב בילדותם), בדרך כלל אין בבעלותם אופניים, וגם אם כן הם אינם בשימוש.
- **Occasional Leisure Cyclist**: אנשים הנוהגים לרכוב מספר פעמים במשך הקיץ לשם הנאה. בדרך כלל הם בעלי אופניים, אך הם לא רוכבים כאשר מזג האוויר אינו נעים דיו.
- **Frequent Leisure Cyclists**: אנשים הנוהגים לצאת לרכיבה אחת לשבוע או שבועיים במהלך הקיץ, ומספר פעמים במהלך החורף. הם בעלי אופניים.
- **Cycling Enthusiasts**: אנשים הנוהגים לצאת לפחות פעם בשבוע לאורך כל השנה והם בעלי אופניים.

ככל שהרוכב ממוקם בקטגוריה גבוהה יותר בטיפולוגיה, כלומר רוכב בתכיפות גבוהה יותר במסגרת הפנאי שלו, הוא ירכב מרחקים גדולים יותר בעת חופשה ויהיה עצמאי יותר באופן ארגון החופשה. כמו כן, הוא יהיה זקוק ליותר מוצרים ותשתיות משלימות, כגון מסלולים משולטים, מפות ברורות, ייעוץ והדרכה לגבי מסלולים אפשריים, שבילים מתאימים, אכסון ידידותי (עם מקום לאכסון האופניים וכלים לטיפולם ולתיקונם), אפשרות לניוד האופניים בתחבורה ציבורית וכו' (Faulks, Ritchie & Fluker, 2007; Arnolds, Dawson, Djacic et al., 2012).

כדי ללמוד ולאפיין את תיירי האופניים, יש להתייחס גם לפרופיל תייר האופניים המופיע במחקרים שונים. כך, למשל, במחקרו של רוה (2010), מתוארים תיירי האופניים בישראל, כאשר רובם המכריע גברים בגילאים 31-50, חילונים, בעלי השכלה אקדמית, מועסקים כשכירים, ברמת הכנסה ממוצעת ומעלה, בעלי ותק רכיבה שנע בין רוכב מתחיל ועד לוותק של חמש שנים, מעדיפים לרכוב בקבוצות ולא לבדם וטרם יצאו לחופשה שמטרתה רכיבה על אופני הרים. תדירות הרכיבה גבוהה יחסית, כאשר 84% מהרוכבים נוהגים לרכוב בין פעם לשלוש פעמים בשבוע.

Lamont & Bultjens (2011) חקרו רוכבי אופניים באוסטרליה, בשנת 2000, ומצאו, כי הגיל הממוצע של הרוכבים היה 53.2 שנים, למעלה ממחצית (53.5%) המשתתפים במדגם

בהולנד 30%, בדנמרק 18% ובגרמניה עד 10% טיולי אופניים מכלל הטיולים העולמיים (Pucher & Buehler, 2008). בגרמניה, תיירות האופניים, המבוססת על תיירי הפנים, מכניסה כ-535 מיליון אירו (2010), מספר המועסקים בתחום האופניים עמד בשנת 2010 על 3,892 איש, כאשר 794 מהם (20.4%) הם מועסקים הנובעים ישירות מתיירות האופניים הפנים-גרמנית (Federal Ministry of Economics and Technology & Federal Association of the German Tourism Industry, 2012).

בישראל, פיתוח תשתיות שבילים לרוכבי הרים עבר מהפיכה של ממש, שאותה מובילה קק"ל בשיתוף עם משרדי ממשלה והרשויות המקומיות. בשנת 2003 סללה קק"ל את הסינגל הראשון, ומאז נסללו יותר מ-1,300 ק"מ של שבילים ברחבי הארץ (רוזנברג, 2015). לאחרונה, השיקה קק"ל גם אתר אינטרנט המרכז מידע על כל מסלולי האופניים שקק"ל סללה בישראל (<http://www.eyarok.org.il/bike/>). פרויקט תשתיתי רחב היקף, הנמצא בפיתוח, הוא "שביל ישראל לאופניים", שיתפרש על פני 1,200 ק"מ מצפון עד דרום ויחצה 43 רשויות, לצד עשרות יישובים. עד כה הושלמו 300 ק"מ מהשביל מאילת למצפה רמון. הקמתו של "שביל ישראל לאופניים" לצד אלפי הק"מ של השבילים הקיימים והמתוכננים, מחدد את הצורך בהבנת אוכלוסיית היעד של הרוכבים ותרומתם הפוטנציאלית לכלכלה האזורית. פיתוח תשתיות הרכיבה, יחד עם שינויים בסגנון החיים, הביא לקצב גידול ברכיבת אופני הרים כפעילות של פנאי ונופש בישראל, המוערך ב-15% בשנה (קולינס-קריינר ורוה, 2012). ישנן הערכות שונות בענף לגבי היקף מספר רוכבי ההרים בישראל, הנעות מ-50,000 רוכבים (זוסמן ופלד, 2008) עד כ-200,000 רוכבים (קולינס-קריינר ורוה, 2012). בשני המקרים, ההיקף מבוסס על ההערכות בלבד ולא על מדידה או מחקר.

בבסיס מחקר זה עומדות, לפיכך, מספר שאלות מפתח:

1. האם רוכבי ההרים הם בעלי מאפיינים של "פנאי רציני"? זאת, מתוך הבנה מהרקע שפורט לעיל, שכלל שהרוכב מפתח מאפיינים של "פנאי רציני" או "פנאי מתמחה" הוא ישקיע יותר בתחום הפנאי שלו, כולל חיפוש חוויות חדשות ונסיעות ארוכות יותר למימוש שאיפותיו.
2. באיזו מידה רוכבי ההרים הם "תיירי אופניים" בארץ ובחו"ל? למעשה, שאלה זו עוסקת במידת המימוש של הפוטנציאל התיירותי של תשתית אופני ההרים בישראל. זאת, מתוך הבנה שתיירי האופניים, אשר מתרחקים ממקום מגוריהם, צורכים שירותים שונים ביעד ותורמים לכלכלה המקומית.
3. מהם הצרכים וההעדפות של רוכב ההרים בישראל מיעד הרכיבה? זאת, על מנת להבין האם נדרש פיתוח של תשתיות נוספות מעבר לקיים היום.

אחת הדרכים לאמוד ולהמחיש את התועלות הכלכליות של תיירות אופניים היא בחינת הוצאות תייר האופניים ביעד שבו מתקיימת הפעילות. במחקרו של Meschik (2012) נמצא, כי ממוצע ההוצאות של רוכב, המגיע ליום טיול בודד, היה 37.3 אירו וממוצע ליום בקרב רוכבים הלנים במקום עמד על 65.7 אירו. Beierle (2011) חקרה תיירי אופניים בחופשה באורגון, ארה"ב, וממצאה מראים שונות בהוצאות הרוכבים כתלות בגיל ובמטרות הנסיעה. כך, "רוכבי הנוחות" (Cyclists Comfort) צורכים מוטלים ואתרי ביקור לאורך הדרך ומוציאים כ-100 דולר ליום, לעומת "רוכבים מעוטי תקציב" (Cyclists Economy), הלנים בהוסטלים או באתרי קמפינג ומוציאים מעט על אתרי ביקור. בממוצע נמצא, שההוצאות היומיות בקרב הרוכבים היו 58.52 דולר. משמע, לתיירות האופניים יש רכיב כלכלי משמעותי, המשפיע על היעד התיירותי, אך יש לבחון לעומק את פלחי השוק של הרוכבים ומה מתאים לצרכיהם. במדינות מפותחות כמו הולנד, דנמרק או גרמניה, רכיבה על אופניים היא חלק גדול מחיי היומיום בקהילות המקומיות. לא מפתיע, כי אלה הן מדינות תיירות האופניים העיקריות:



רכיבת אופני הרים בצרשביל (סינגל) ביער משמר העמק (צילום: גלי רונן). Singletrack mountain biking in Mishmar HaEmek Forest (Photo: Gali Ronen).

4. ולבסוף, במסגרת סקר הרוכבים 2013 ערכנו משאל לגבי מסלולי הרכיבה הפופולריים בישראל, כדי לזהות איזה מהמסלולים הם הרכובים ביותר והגיעו לתודעה גבוהה בקרב אוכלוסיית הרוכבים.

מתודולוגיה

הממצאים מבוססים על שני סקרי תפישות ועמדות בקרב רוכבי הרים בישראל שנערכו בשתי תקופות זמן שונות.

1. סקר 2006-2005: כלל סקר מקוון, שנערך דרך אתר האינטרנט של מועדון "רוכבי שמשון" והופץ לרוכבים בעזרת המועדון. הסקר הניב 500 שאלונים מלאים. בנוסף, כגיבוי לסקר המקוון, נערך סקר מדגמי באתרי רכיבת הרים בצפון הארץ, בשיטת שאלון – ריאיון (השאלון זהה לסקר המקוון). לסקר זה ענו 100 רוכבים.

2. 2013: סקר מקוון אשר נבנה על פלטפורמת Google Forms והופץ באופן אקטיבי לרוכבים דרך פורומים של אתרי רכיבה ("שוונג", למשל) וקבוצות רכיבה, תוך בקשה המלווה בפנייה אישית להעביר את הסקר לרוכבים נוספים (אפקט "כדור שלג"). הסקר היה פתוח במשך ארבעה חודשים, תוך תמרוץ אקטיבי בפורומים הנ"ל והניב 320 שאלונים נקיים.

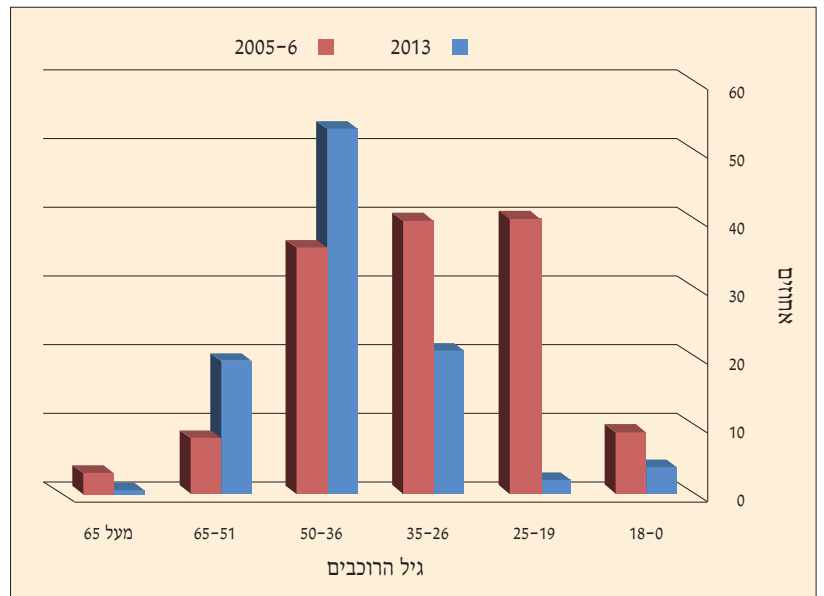
הסקרים נותחו בעזרת כלים סטטיסטיים שונים אשר בדקו, בין היתר, את מהימנות הנתונים. קשרים סטטיסטיים בין ממצאים נבדקו בעזרת הצלבות (crosstabs), תוך שימוש בהתפלגויות מתאימות וגזירת מקדמי מתאם ברמת מובהקות מתאימה.

ממצאים: רוכבי ההרים בישראל – מפנאי רציני לתיירות אופניים

רוכבי ההרים בישראל – האם הם עוסקים ב"פנאי רציני"?

גיל וותק

פרופיל הרוכבים מציין דומיננטיות של המין הגברי (כ-94%), למעלה ממחצית הרוכבים (כ-55%) הם בגילאים 36-50, ולמעשה קרוב ל-75% מהם מעל גיל 36. בין שתי תקופות הסקרים ניכרת התבגרות אוכלוסיית הרוכבים (ראו תרשים 1). בהשוואה לנתוני הוותק ברכיבה, ניתן להסיק, שאין מדובר ברוכבים שהתבגרו ואשר במקומם לא הצטרף דור חדש, אלא **בהצטרפות של רוכבים בוגרים** למעגל. מהיבט הכנסה נמצא, כי כ-60% מהרוכבים בעלי הכנסה שהיא למעלה מהממוצע במשק או הרבה מעל הממוצע (כאשר רק כ-18% מהרוכבים בעלי הכנסה קטנה מהממוצע). השכלת חלק הארי של המשיבים היא אקדמית, כ-63%.

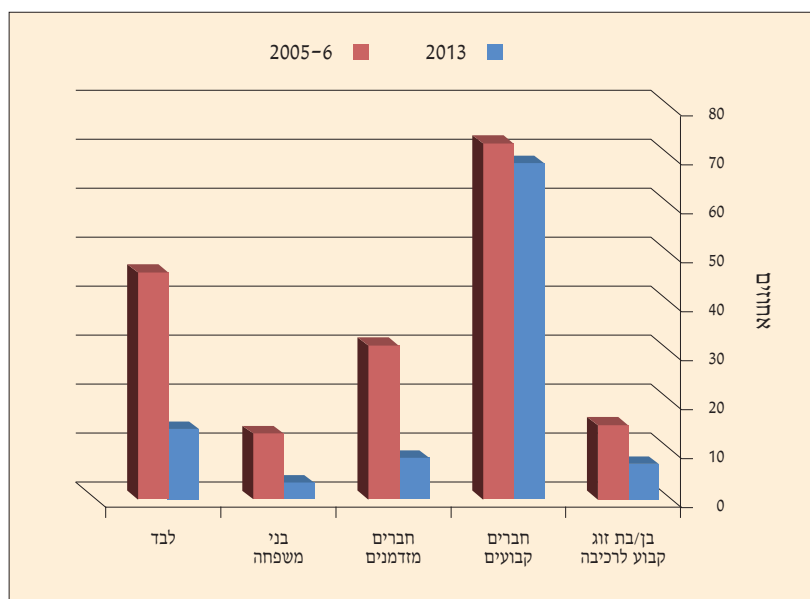


תרשים 1: התפלגות גיל הרוכבים.

קשר לוותק ברכיבה	ציון ממוצע	היגד
p<0.01	4.78	מאז שהתחלתי לרכוב רכשתי ידע ומיומנות בתחום הרכיבה
-	4.59	עם הזמן הכושר הגופני שלי משתפר ומאפשר לי לרכוב במסלולים ארוכים וקשים יותר
-	4.58	עם הזמן היכולות הטכניות שלי משתפרות ומאפשרות לי לרכוב במסלולים טכניים יותר
-	4.12	הרכיבה גורמת לי לתחושה של הישג, הצלחה
p<0.01	4.07	אני מעדיף רכיבה על פני פעילויות פנאי אחרות
-	3.75	הרכיבה תורמת לי ליצירת קשרים חברתיים ולהרגשת שייכות לקבוצה
-	3.53	אני משתדל לשתף את משפחתי בחוויות הקשורות לרכיבה
-	3.51	הדימוי העצמי שלי השתפר בעקבות הרכיבה
-	3.38	אני משתדל להתאים את סדר היום שלי בהתאם לאפשרויות הרכיבה שיש לי
p<0.01	3.37	תמיד עסקתי בספורט. רכיבת אופניים היא בשבילי חלק מכך
p<0.05	3.14	מאז שהתחלתי לרכוב האנשים הקרובים אלי נכנסו גם לתחום
-	2.98	התחלתי לרכוב בעקבות חברים או בני משפחה שכבר עשו זאת

ההיגדים מסודרים בסדר יורד על פי הציון הממוצע.

טבלה 1: ציון ממוצע של ההיגדים פסיכולוגיים של "פנאי רציני" ומתאם לוותק ברכיבה.



תרשים 2: התפלגות החברה עמה רוכבים.

מכאן, שאלו שנוטים להתאים את סדר היום שלהם, עושים זאת גם בימי חול.

ההיבט הפסיכולוגי-חברתי של "הפנאי הרציני", הבא לידי ביטוי בתחושת שייכות, נבדק בשאלה נוספת, אשר שאלה את הנסקרים – בחברת מי הם רוכבים בדרך כלל. 68% מהמשיבים ציינו, שהם רוכבים עם חבורת חברים קבועה, בעוד ש-10% ציינו, שהם רוכבים עם בן משפחה (ראו תרשים 2). השוואה לסקר 2005-6 מראה, ש"חבורת החברים" תופסת כיום מקום חשוב יותר, שכן בשנת 2005-6 הביעו כ-30% מהנשאלים שהם רוכבים עם חברים מזדמנים ולמעלה מ-40% שהם רוכבים לבד, הרי בסקר הנוכחי עולה, ששתי תופעות אלה קטנו באופן משמעותי.

בנוסף, מרבית רוכבי האופניים חברים במסגרת ארגונית מתאימה (כ-63%), לוקחים חלק בפורומים אינטרנטיים (כ-63%), ומשויכים לרשימת תפוצה של מגזין אינטרנטי מקצועי (כ-58%). פלטפורמות אלה מסייעות לרוכבים לשמור על קשר חברתי, כמו גם להתמקצע בתחום.

בהקשר לעיתוי הרכיבה, מרבית המשיבים (58% רוכבים הן באמצע השבוע והן בסופו, זאת, כאשר 40% רוכבים רק בסופו. כמעט שאין כאלה שרוכבים רק באמצע השבוע, תופעה המעידה שכאשר יש זמן פנוי, מנצלים אותו לפעילות "פנאי רציני". בסקר נבחן גם משך הזמן שמוכנים לנסוע הרוכבים מביתם ועד לאתר הרכיבה. מתברר, שהנורמה המקובלת היא עד שעה נסיעה (מעט מעל 90% מהנשאלים), כאשר כשליש מהם יוצאים מהבית על אופניהם, שליש מוכנים לנסוע עד חצי שעה ושליש עד שעה (סך 60% עד חצי שעה). תשובות אלה, תלויות, כמובן, באזורי המגורים ובקרבתם לאתרי רכיבה מתאימים.

כ-50% מהרוכבים הם בעלי ותק של 4-10 שנים. מעבר לכך, בהשוואה בין הסקרים נמצאה עלייה משמעותית בוותק הרוכבים, שפירושה נטייה לראות ברכיבה "פנאי רציני", תחביב הבנוי על מחויבות לטווח ארוך. גם תדירות הרכיבה הגבוהה יחסית, מעידה על התייחסות לרכיבה כ"פנאי רציני", כאשר 67% רוכבים מספר פעמים בשבוע (91% רוכבים לפחות פעם בשבוע). חיזוק למסקנה זו ניתן לראות בבחינת השתנות התדירות לאורך הזמן, כאשר 36% העלו את תדירות הרכיבה. בבחינת הקשר שבין תדירות הרכיבה לבין הוותק נמצא קשר מובהק סטטיסטית, המצביע על מגמת עלייה בתדירות הרכיבה עם גידול הוותק.

שליטה, משמעות ושייכות – היבטים פסיכולוגיים נתפסים על ידי הרוכבים

המאפיינים הפסיכולוגיים של "פנאי רציני", כפי שהוגדרו על ידי Newman, Tay & Diener (2014), הכוללים שליטה, משמעות ושייכות, נבדקו בסקר הרוכבים 2013 על ידי סדרה בת 12 היגדים אשר דורגו בין 1 (לא מסכים כלל) לבין 5 (מסכים מאוד). הממצאים מופיעים בטבלה 1.

מההיגדים עולה באופן ברור, שהדימוי העצמי של הרוכבים קשור בעיקר לידע, מיומנות, כושר גופני וכושר טכני – היגדים המצביעים על מאפיין ה"שליטה". הרכיבה גורמת לתחושת הישג והצלחה בקרב הרוכבים ונתפסת כ"פנאי רציני", תוך קיום עמדות ברורות של "העדפה על פעילויות פנאי אחרות" (מאפיין ה"משמעות"). חיזוק לכך ניתן לראות בטבלה, בבחינת הקשר שבין התשובות להיגדים ובין ותק הרכיבה, שבו נמצאו ארבעה היגדים להם מתאם בינוני ורמת מובהקות גבוהה וגבוהה מאוד, שפירושה, שכלל שהוותק עולה גם מידת ההסכמה עם ההיגד עולה. למשל, הוותק ברכיבה משפיע על מרכזיות העיסוק (ההיגד "אני מעדיף רכיבה על פעילויות פנאי אחרות"), בהתאמה לפנאי רציני כ"מוקד עניין מרכזי בחיים" (Elkington & Stebbins, 2014).

בנוסף לכך, נבחן הקשר שבין התשובות להיגדים לבין השינוי בתדירות הרכיבה על פני השנים, ונמצאו לגבי 9 מתוך 12 ההיגדים מתאמים בינוניים מובהקים ומובהקים מאוד, שפירושה שכלל שהתדירות עלתה כך גם עלתה מידת ההסכמה עם ההיגדים. שלושת ההיגדים, שבהם לא נמצא קשר מובהק, מתייחסים לרכישת ידע ומיומנות, היכרות עם הרכיבה בעקבות בני משפחה וחברים, ויצירת קשרים חברתיים ושייכות לקבוצה. הקשר שבין ההיגד "אני משתדל להתאים את סדר היום שלי בהתאם לאפשרויות הרכיבה שיש לי" לבין "מתי אני נוהג לרכוב בדרך כלל" (אמצע שבוע, סוף שבוע) נבדק ונמצא מתאם בינוני ומובהק, כאשר בקרב אלה שלא מסכימים להיגד (שתי הדרגות 1, 2) כ-56% רוכבים בסוף השבוע בלבד, זאת לעומת המסכימים (שתי הדרגות 4, 5); כ-61% רוכבים הן באמצע השבוע והן בסופו. ניתן להסיק

מוכנות להתנדב ועמדות כלפי שימור הסביבה

עמדות הנשאלים כלפי התנדבות מלמדות על רצון גבוה מאוד להקדיש זמן לפעילות התנדבותית. כ-74% מוכנים להתנדב, בראש ובראשונה להכשרת שבילים (44%), לאחר מכן לפעילות ציבורית לקידום הרכיבה (27%) ולרכיבה עם בעלי מוגבלויות (26%). הממצאים דומים לאלה של סקר 2005-6, כאשר בסקר הנוכחי אחוז גבוה יותר מציין את נושא הכשרת שבילים, ככל הנראה, עקב הניסיון המצטבר והרצון להרחיב את האופקים לאזורים חדשים. הרוב שמוכן להתנדב מתאים להגדרות התיאורטיות הקיימות בקשר ל"פנאי רציני", המורכב גם מפעילות התנדבותית שמוכן להתנדב מתאים להגדרות התיאורטיות הקיימות לפיתוח שבילים, נחקרו עמדות הרוכבים כלפי פיתוח על פי קריטריונים של קיימות (תוך מזעור נזקים לסביבה). זאת, גם אם המחיר יהיה כרוך בהגבלות מסוימות על הרוכבים. העמדות דורגו בין 1 (לא חשוב כלל) לבין 5 (חשוב מאוד). הציון שהתקבל, 4.17, מראה על חשיבות העניין אצל הרוכבים, זאת בהלימה לסקר שנת 2005-6 בו "מוכנות לפיתוח בר-קיימא על חשבון מגבלות רכיבה" דורג כ"חשוב מאוד" בשכיחות הגבוהה ביותר. ניתן להסביר זאת, מעבר לשיח החברתי המתמשך בנושא זה, באינטרס של שמירת הטבע אשר נמצא בשאלה אחרת כגורם המשיכה המרכזי ("נוף וסביבה טבעית"). בבחינת הקשר בין עמדות אלו לרמת ההשכלה נמצא שעמדות אלה גורפות ללא קשר לרמת ההשכלה. לעומת זאת, נמצא קשר מסוים מובהק ביותר בין העמדות לגיל הרוכב, כך שככל שגיל הרוכב עולה כך עולה החשיבות של פיתוח בר-קיימא.

רוכבי ההרים בישראל כתיירי אופניים

מוטיבציות לרכיבה ותחרויות

אחד המשתנים החשובים לבחינת פוטנציאל תיירותי הוא המוטיבציות ליציאה לטיול/נסיעה תיירותית. הרוכבים נשאלו מהי מטרת הרכיבה ונמצא, כי המטרה כמעט ולא השתנתה

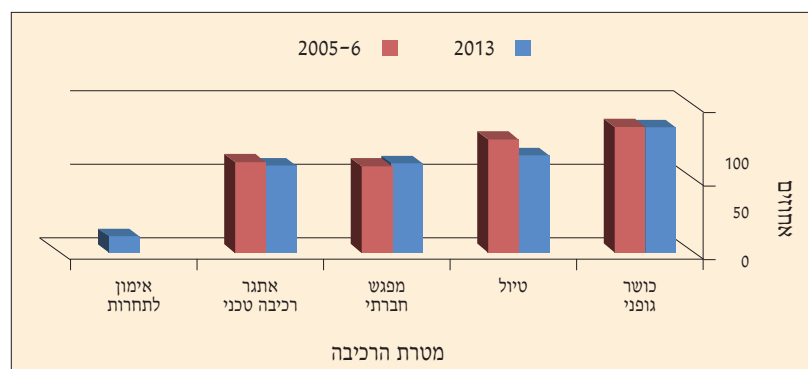
במהלך השנים, כאשר קיימות ארבע קטגוריות דומיננטיות הנעות בטווח של 60%-80% מהמשיבים (הורשו תשובות כפולות): כושר גופני, טיול, מפגש חברתי ואתגר רכיבה טכני. חשוב לציין, שמעט מאוד רוכבים (פחות מ-10%) ציינו, שמטרתם היא אימון לתחרות (ראו תרשים 3). ממצא זה עולה בקנה אחד עם שאלה אחרת שנשאלה, האם הרוכבים מתחרים, ואם כן, האם בארץ או בחו"ל. נמצא כי 82% מהמשיבים אינם מתחרים כלל. מבין היתר, 16% מתחרים בארץ ורק כ-2% מתחרים בחו"ל. בנושא זה נבדק הקשר בין הוותק ברכיבה לבין ההשתתפות בתחרות. נמצא קשר מסוים המובהק סטטיסטית, שמראה שכמות המתחרים עולה עם הוותק, כאשר בשכבת הוותק העליונה (מעל 10 שנים) למרות גודלה הקטן, אחוז המתחרים הוא הגבוה ביותר (ראו טבלה 2). ההשתתפות בתחרויות מראה הן על התמקצעות בתחום (מפנאי רציני ואף פנאי מתמחה) וגם על הפוטנציאל התיירותי. סקרים בנושא תרומתם של אירועי ספורט לכלכלת היעד, הראו מכפילים כלכליים משמעותיים, שכן המתחרים (בכל ענפי הספורט, לאו דווקא אופניים) מלווים לרוב במלווים הן מקצועיים (מאמנים, מנהלי קבוצה, אנשי עיתונות) והן חברתיים (משפחה, חברים ומעודדים). על כן הנתונים מעלה, המלמדים על התמדה בתחום (עלייה בוותק הרכיבה), יחד עם נתון זה, המצביע על אחוז המתחרים הגדל עם הוותק – מצביעים על פוטנציאל תיירותי שעתידי לגדול בתחום תחרויות הספורט בישראל.

גורם נוסף שנחקר הוא אופי השבילים שבהם מעוניינים הרוכבים. התשובות של הסקר הנוכחי תאמו את הסקר של שנת 2005-6, אשר מעיד על כך, שהטעמים לא השתנו בבחירה (ראו תרשים 4). מהממצאים עולה, שקיימת העדפה לאתגר מסוים (גורם המתאים להגדרות "פנאי רציני"), המתבטא, בין השאר, בשתי הקטגוריות המובילות של בחירת סינגלים עם אתגר טכני מועט ושבילי עפר עם קושי טכני. ראוי לציין, שמעט מאוד נשאלים ענו שהם מעדיפים free ride/down hill.

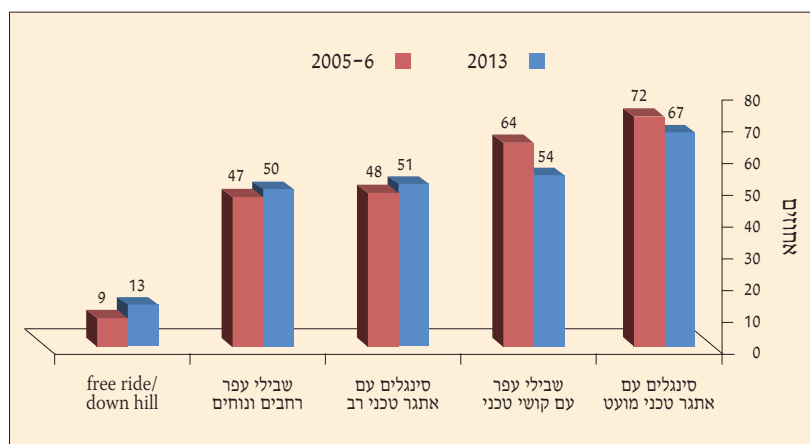
קבוצת ותק	גודל קבוצה	מספר מתחרים	אחוז מתוך שכבת הגיל
שנה ראשונה	18	0	0.0%
1-3	66	11	16.7%
4-10	158	17	10.8%
מעל 10	64	16	25.0%
סה"כ	306	44	14.4%

N=306

טבלה 2: ותק ברכיבה אל מול השתתפות בתחרות.



תרשים 3: התפלגות מטרת הרכיבה.

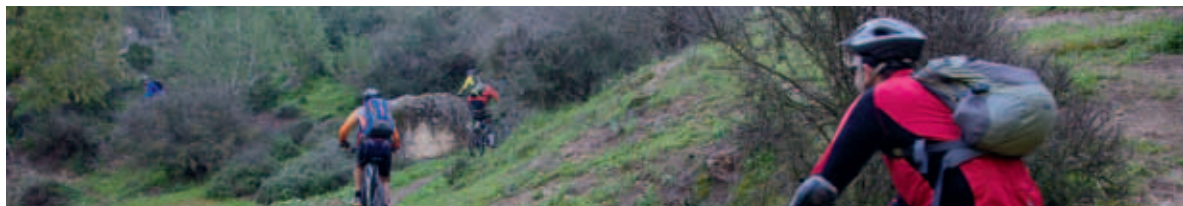


תרשים 4: התפלגות העדפות לאופי השבילים.

מצפים לתשתיות תיירותיות מתאימות בקרבת השבילים. ככל הנראה, הסתירה נובעת מכך, שהתעוררות התופעה של חופשת אופניים נמצאת עדיין בחיתוליה.

מאפיין	ציון ממוצע
נוף וסביבה טבעית	4.51
מגוון המסלולים ביעד	4.19
קרבת האתר לביתי	3.44
מפת שבילי אופניים של האזור	3.38
מוניטין האתר	3.13
נוכחות של רוכבים נוספים ביעד	3.07
תחרות ואירועים שונים	2.56
חנות השכרת אופניים, ציוד נלווה ותיקונים	2.49
מסעדות ובתי קפה בקרבת היעד	2.46
אפשרויות לינה	2.43
שירותים ציבוריים	2.39
מקלחות ציבוריות	2.14
מגוון פעילויות נוספות לכל המשפחה	2.12

טבלה 3: דירוג חשיבות הגורמים להצלחתו של אתר לרכיבת אופני הרים.

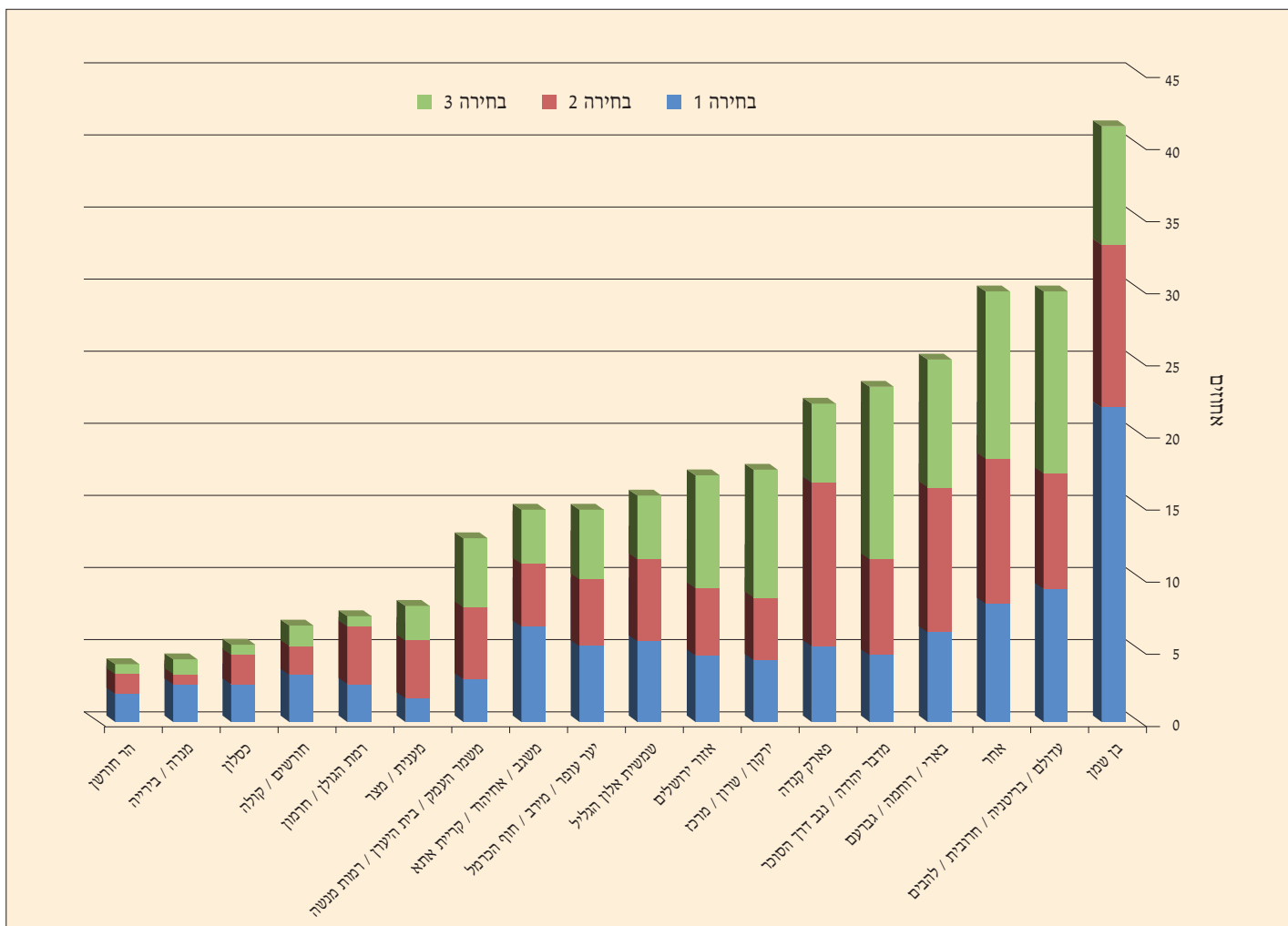


רוכבי ההרים כתיירי אופניים

מהו הביקוש לחופשות אופניים בקרב הנסקרים? הרוכבים נשאלו על שהייתם בחופשת רכיבה בארץ או בחו"ל, הן חופשה ששילבה רכיבה והן כזו שמטרתה רכיבה. בהשוואה לממצאי שנת 2005-6 נמצא, כי סך היוצאים לחופשת רכיבה עלה מ-44% ל-54%. אחוז היוצאים לחופשה בארץ עלה מ-30% ל-55% ואילו אחוז היוצאים לחופשה בחו"ל עלה מ-11% ל-33% (התאפשרו תשובות כפולות). בשני המקרים, הן בארץ והן בחו"ל, החופשה שמטרתה רכיבה דומיננטית יותר מחופשה ששילבה רכיבה, שפירושו, שאכן מטרת התיור המרכזית הייתה רכיבה. ניתן להסיק על מגמה עולה בתיירות רכיבה, הנובעת ככל הנראה מהמגמה העולה של רכיבת אופניים כ"פנאי רציני". המשמעות עבור שירותי התיירות היא בעלת חשיבות עליונה, שכן נמצא שקהילת רוכבי ההרים המנוסים בישראל צורכת, עם התפתחות הענף, יותר חופשות אופניים. גם היוצאים לחופשה בחו"ל הופכים מודעים יותר לפלח תיירות זה. המשמעות היא, שזהו קהל פוטנציאלי לחופשות אופניים בישראל. מנגד, זהו פלח שוק מנוסה ובר-יכולת השוואה לסטנדרטים בחו"ל ועל כן ידרוש סטנדרטים דומים בחופשתו בישראל.

עמדות, העדפות וצרכים של רוכבי האופניים מיעדי הרכיבה

בשלב זה של הסקר נשאלו הרוכבים לגבי חשיבות הגורמים והתשתיות להצלחתו של אתר לרכיבת אופני הרים, כאשר התבקשו לדרג כל גורם מבין 13 הגורמים שהוצגו בסקלה בין 1 (לא חשוב כלל) לבין 5 (חשוב מאוד). הממצאים (ראו טבלה 3), מצביעים על כך, ש"נוף וסביבה טבעית" הם הגורם הדומיננטי ביותר להצלחת היעד ולאחריו "מגוון המסלולים ביעד". הרוכבים מעדיפים מסלולים הקרובים לביתם ושיהיה בסיס מידע לניווט במסלול. בהקשר התיירותי נמצא, כי הרוכבים אינם רואים חשיבות לפיתוח תשתיות שונות לפנאי ונופש ולשירותי אופניים. ניתן להסביר חלק מהממצאים בכך, שהמרחקים בארץ קטנים (ראו למעלה חשיבות הקרבה לבית וכן העובדה שמרבית הרוכבים יוצאים למסלול במרחק של עד שעה נסיעה) ולכן הצורך בשירותים שונים קטן ביותר. עם זאת, נתון זה מהווה לכאורה סתירה להיקף הרוכבים היוצאים לחופשת אופניים, כפי שנמצא בממצאים לעיל, אשר ניתן להניח שבחופשתם הם



תרשים 5: דירוג אתרי הרכיבה לפי פופולריות.

תחרות אתר הרכיבה הפופולרי בישראל

הארץ). אפשר להסיק, שהמסלולים הפופולריים ביותר הם גם התדירים ביותר לשימוש והם לרוב בקרבת הבית. ממצא זה מתאים למתואר קודם בהקשר לנכונות לזמן נסיעה מרבי מהבית לצורך רכיבה של לא יותר משעה, כאשר הרוב מעוניין בנסיעה של עד חצי שעה.

סיכום

ענף רכיבת אופני הרים בישראל הולך ומתפתח בשנים האחרונות, במקביל להתפתחות הענף בעולם, זאת כאשר חלק ניכר מהמאפיינים של הענף, כפי שנמצאו בסקר, דומים למגמות העולמיות. מהיבט פרופיל הרוכבים ניתן לראות, שבעשור האחרון הענף הולך ומתבגר מבחינת גיל הרוכבים וגם מבחינת הוותק ברכיבה. גילאי הרוכבים אמנם דומים למקובל בעולם, אך פירושו של דבר, שקיימת בעיה של משיכת

בסקר 2013 התבקשו הנשאלים לדרג את אתר/מסלול הרכיבה הפופולרי ביותר מבחינתם, תוך ציון המקום הראשון, השני והשלישי. האתר הפופולרי ביותר (ראו תרשים 5) הוא יער בן שמן (למעלה מ-20% סימנו אותו במקום הראשון, ובסך הכול סומן על ידי למעלה מ-40% מהרוכבים). יש לציין בהקשר זה, ששאלה זו הייתה שאלה פתוחה והמשיבים רשמו לעתים את שם המסלול ("בן שמן אדום", "סינגל הרצל" "דרך הסוכר") ולעתים את שם האזור/אתר ("בן שמן", "הכרמל"). התשובות קובצו יחדיו (כל המסלולים ביער בן שמן, כל המסלולים בכרמל וכן הלאה). במקומות הבאים, לאחר בן שמן ובהפרש גדול מופיעים מסלולים מאזור השפלה הפנימית, צפון הנגב, מדבר יהודה ופארק קנדה. ניתן לשים לב, שכל שמצפינים, פופולריות האתרים יורדת, זאת עקב דלילות האוכלוסייה באזורים אלה והמרחק מריכוזי האוכלוסין העיקריים (מרכז

תיירות אופניים – יזמות בשטח:

מרבית הרוכבים עושים זאת עד שעה נסיעה מהבית. עם זאת, במהלך השנים חלה עלייה ביציאה לחופשות אופניים הן בארץ והן בחו"ל. השוק היזמי והעסקי מגיב לביקוש: ניכר גידול בחברות נסיעות המתמחות בטיולי אופניים בחו"ל ובישראל ונפתחים שירותי תיירות שהם (Bike Friendly): בתחום האכסון; צימרים, מלונות אופניים כמו ibike במצפה רמון, אירוס המדבר בירוחם, ועוד; מרכזי שירות, הכוונה והתרעננות בשטח כגון "מרכז שטח אלון הגליל" או "למדווש" בבארי; שירותי הסעדה שהיקף פעילותם קיבל תנופה בעקבות העלייה ברוכבים ("בר בהר", מסעדות ובתי קפה בנקודות חניה ויציאה למסלולים פופולריים) או שהוקמו בעקבות הביקוש למסלולים על ידי הרוכבים – לדוגמה "תחנת קפה"; קרון נייד המוצב בתחנת הרכבת המשופצת בכפר יהושע, המהווה מקום מפגש לאחר הרכיבה.

"משמעות"). היבטי ה"שייכות" נמצאו חשובים מאוד ולמעשה רוכב ההרים הישראלי רוכב בעיקר עם קבוצת חברים קבועה. העמדות לגבי פיתוח שבילים, על פי עקרונות של תיירות בת-קיימא, מראות על חשיבות מרובה כאשר נותרו יציבות לאורך השנים (כ-80%). ניתן לשער, שהדבר נובע הן מהמקובלות של השיח הציבורי ה"ירוק" והן מכך, שגורם המשיכה העיקרי בליבת המוצר הוא הטבע והנוף. בנוסף לכך, נמצא שלמרבית רוכבי האופניים רצון לעסוק בפעולות התנדבות הקשורות לרכיבה הן בתחום הפיזי והן בתחום החברתי, ממצא שעולה בקנה אחד עם המוכר בספרות בהקשר ל"פנאי רציני". לסיכום נראה, שקיימת מגמה מתמשכת של "התמקצעות" הענף של רכיבת אופני הרים בישראל, הן לאימוץ מדדים של "פנאי רציני" והן לביסוס הנושא של תיירות אופניים וחופשות רכיבה.

הדור הצעיר לענף. הענף מצטייר כנישה אליטיסטית, הנשענת ברובה על המין הגברי, עם רמת השכלה גבוהה ורמת הכנסה גבוהה, ממצאים הדומים לקיים בעולם. נישה זו מבוססת על מעגל חברתי, שהוא אחד המאפיינים המשמעותיים ביותר, הכולל רכיבה בחברת חברים קבועים ולא דווקא בחברת בני משפחה. זאת, כאשר הרכיבה לבד או עם חברים ארעיים פחתה במהלך העשור האחרון. מבחינה זו, אפשר למצוא שוני מסוים בין הנעשה בארץ לבין התופעה העולמית שנסקרה בחלק התיאורטי, כאשר בעולם ניתן להבחין בשילוב של יציאה לרכיבה הן עם חברים והן עם משפחה.

אחד המאפיינים הבולטים ברכיבת אופניים הוא תפישתה כ"פנאי רציני" בשני הסקרים, עם מאפיינים דומים לנחקר בעולם. דבר זה מתבטא במספר מאפיינים ועמדות, כמו: תדירות רכיבה גבוהה והשתנות התדירות לאורך זמן, ותק ברכיבה ומחויבות לאורך שנים, עלייה מתמדת למדרגה נוספת ברמת ההתמחות הבאה לידי ביטוי בידע הנצבר, רכיבה טכנית מתונה עם אתגר מסוים, וקיום עמדות ברורות של "העדפה על פעילויות פנאי אחרות" ועל "התאמת סדר היום בהתאם לאפשרויות הרכיבה". בנוסף לכך, מרבית הרוכבים חברים במסגרת ארגונית מתאימה, וכפי שהספרות המקצועית מגדירה, מפתחים הזדהות וקוד התנהגותי. עם זאת, חלק הארי של הרוכבים אינם מתחרים ולא רואים ברכיבה ספורט תחרותי, מעט שונה מהקיים בעולם.

גורמי המשיכה לאורך השנים קשורים באתר הרכיבה עצמו, כאופי האתר (מוניטין), טבע ונוף, מגוון שבילים וקרבה לבית. שירותי תיירות אחרים ושירותי דרך (מקלחות, לינה, תיקונים) נתפסים כלא חשובים, בניגוד למה שמצביעה הספרות העולמית. אחת הסיבות לכך היא, שפעילות הרכיבה נתפסת ברובה כפנאי ליד הבית ולא כתיירות, אם כי ניתן לראות מגמה עולה בעשור האחרון של גידול בחופשות רכיבה, הן בארץ והן בחו"ל וכן בדומיננטיות בחופשות שמטרתן רכיבה, יחסית לחופשות המשלבות רכיבה, כפי שהספרות מצביעה על הקיים בעולם. בחינת הדימוי העצמי של הרוכבים מעלה קשר בעיקר להיבטים טכניים-ביצועיים (היבטי "שליטה"), כגון ידע, מיומנות, כושר גופני וכושר טכני ולמרכזיות העיסוק בחיי הרוכבים, העולה עם הוותק (היבטי

מקורות

רוה, פ. (2010). אפיון אוכלוסיית רוכבי אופני הרים בשטחים פתוחים בישראל. עבודת גמר, אוניברסיטת חיפה, החוג לגיאוגרפיה וללימודי הסביבה.

רוזנברג, ר. (2015). "מאות ק"מ של שבילי אופניים מחכים לתיירים בישראל". *The Marker*, 8.12.2015, <http://www.themarker.com> /1.2794403

זוסמן, ה. ופלד י. (2010). שביל ישראל לאופניים – דו"ח שלב א'. רשות הטבע והגנים, משרד התיירות וקק"ל. http://www.ibt.org.il/shlav_a.pdf

קולינס-קריינר, נ. ורוה, פ. (2012). רכיבת אופניים בישראל: מאפייני הביקוש של הרוכבים על אופני הרים. קק"ל. http://www.kkl.org.il/files/HEBREW_FILES/professional_materials/bicycle.pdf

- Arnold, M., Dawson, A. Djacic, M., Hives, S., McKenna, J. & St. Arnaud, M. (2012). *Impact of cycling tourism on Ontario*. Ryerson University. Retrieved from http://www.transportationoptions.org/uploads/8/7/2/0/8720033/impacts_of_cycle_tourism_in_ontario_-_ryerson_report_2012.pdf
- Beierle, H. (2011). Bicycle tourism as a rural economic development vehicle. *Oregon Governor's Conference on Tourism*. <http://hdl.handle.net/1794/11679>
- Benckendorff, P. (2006). Attractions megatrends. In: Buhalis, D. & Costa, C. (Eds.), *Tourism Business Frontiers*. Oxford: Elsevier.
- Bull, C.J. (2006). Racing cyclists as sports tourists: The experience and behaviors of a case study group of cyclists in East Kent, England. *Journal of Sport and Tourism*, 11 (3): 259–274.
- Chang, H. & Chang, H. (2003). A strategic study of bicycle tourism in Taiwan. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5: 1675–1685.
- Elkington, S. & Stebbins, R.A. (2014). *The serious leisure perspective*. London: Routledge.
- Federal Ministry of Economics and Technology and Federal Association of the German Tourism Industry (2012). *The economic impact of Germany's tourism industry, key figures from a high-revenue, cross-sectoral industry*. Retrieved from: <http://www.bmwi.de/English/Redaktion/Pdf/the-economic-impact-of-germanys-tourism-industry,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=en,rwb=true.pdf>
- Faulks, P., Ritchie, B. & Fluker, M. (2007). *Cycle tourism in Australia: An investigation into its size and scope*. National Library of Australia. Retrieved from <http://www.sustainabletourisonline.com/parks-and-culture/nature-based-tourism/forms-of-nature-based-tourism/cycle-tourism>
- Green, C. & Jones, I. (2005). Serious leisure, social identity and sport tourism. *Sport in Society*, 8 (2): 164–181.
- Gibson, H. (2005). Sport tourism: Concepts and theories. An introduction. *Sport in Society*, 8 (2): 133–141.
- Henley Centre HeadlightVision and Amadeus (2007): *Future traveller tribes 2020*, Report for the Air Travel Industry. <http://www.amadeus.com/documents/future-traveller-tribes-2020>
- Lamont, M. & Buultjens, J. (2011). Putting the brakes on: Impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism*, 14 (1): 57–78.
- Keeling, A. (1999). *Cycle tourism*. Retrieved from <http://www.sustrans.org.uk/assets/files/Info%20sheets/ff28.pdf>
- Lee, C. & Huang, H. (2012). The attractiveness of Taiwan as a bicycle tourism destination: A supply-side approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19 (3).
- Morpeth, N.D. (2004). Small firms and the principals of sustainable tourism: The case of cycle tourism. In Thomas, R. (Ed.), *Small firms in tourism: International perspectives* (pp. 215–223). NY: Elsevier.
- Meschik, M. (2012). Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9 (1).
- Newman, D. B., Tay, L. & Diener, E. (2014). Leisure and subjective well-being: A model of psychological mechanisms as mediating factors. *Journal of Happiness Studies*, 15: 555–578.
- Pucher, J & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28 (4): 495–528.
- Richie, B.W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, 19 (6): 567–582.
- Roche, S., Spake, D.F. & Joseph, M. (2013). A model of sporting event tourism as economic development. *Sport, Business and Management: An International Journal*, 3 (2): 147–157.
- Scott, D. & Shafer, C.S. (2001). Recreational specialization: A critical look at the construct. *Journal of Leisure Research*, 33 (3): 319–343.
- Stebbins, R.A. (2007). *Serious leisure: A perspective for our time*. New Brunswick and London: Transaction Publisher.
- Weed, M. & Bull, C. (2004). *Sports tourism: Participants, policy and providers*. NY: Elsevier.
- Worthington, B. (2005). Sex and Shunting. *Tourist Studies*, 5 (3): 225–246.