



רכיבת אופניים בישראל: מאפייני הביקוש של הרוכבים על אופני הרים



ד"ר נגה קולינס-קריינר ופז רוח

החוג לגיאוגרפיה ולימודי סביבה

אוניברסיטת חיפה

מאי 2012

המחקר מומן על ידי קק"ל

תודות

ברצוני להודות למפ"ק, לקק"ל, לוועדת ההיגוי ובמיוחד לפנחס כהנא, אשר ראה לנגד עיניו את נחיצותו של מחקר זה וקידם אותו בכל דרך אפשרית.

חברי ועדת ההיגוי:

פנחס כהנא – מרכז ועדת ההיגוי

צביקה אילון, אילן בארי, עמרי בונה, גידי בשן, ענת גולד, יחיאל כהן, טלילה ליפשיץ, שמעונה סבג, נינה עמיר, גיל עצמון, אילנה פרידמן, נירה צדוק, פנינה צייזלר, זוהר צפון ומשה שלר.

מסמך זה נכתב בלשון זכר מטעמי נוחות בלבד והוא מיועד לגברים ולנשים במידה שווה.

תוכן העניינים

4	תקציר מנהלים
7	פרק ראשון: מבוא ורקע
8	א. רכיבת אופניים כפעילות פנאי
8	ב. התפתחותה של הרכיבה על אופני הרים כפעילות פנאי
10	ג. פנאי רציני (Serious leisure)
12	ד. סוגים של רכיבת אופניים
14	פרק שני: תיירות אופניים בעולם
14	א. תיירות ספורט
15	ב. הגדרת תיירות אופניים
17	ג. היקף פעילותה של תיירות האופניים בעולם
19	ד. המאפיינים של תעשיית תיירות האופניים בעולם
22	ה. המאפיינים של אתרים לרכיבה על אופני הרים בעולם
24	פרק שלישי: רכיבת אופניים בישראל
24	א. רכיבת אופניים כפעילות פנאי בישראל
27	ב. המאפיינים של אתרי תיירות לרכיבה על אופניים בישראל
29	פרק רביעי: שיטת המחקר
31	פרק חמישי: הממצאים
31	א. מאפיינים אישיים של הרוכבים
37	ב. מאפייני הרכיבה
44	ג. מאפייני הביקוש: העדפות, צרכים ורצונות
57	ד. המוכנות לשלם עבור הרכיבה
69	ה. בדיקת הרצון לפיתוח תיירותי
89	ו. שביעות הרצון מהמצב הקיים
101	פרק שישי: מסקנות
103	פרק שביעי: סיכום והמלצות
105	רשימת מקורות
109	נספח: שאלון לרוכבי אופני הרים

תקציר מנהלים

מטרתו של המחקר בנושא רכיבה על אופני הרים בישראל היא לקבל תמונה מקיפה של מאפייני אוכלוסיית הרוכבים על אופני הרים ובחינת העדפויותיהם, צרכיהם ונטיותיהם בתחומי הפנאי, הנופש והתיירות. זאת, על מנת לשפר את אתרי הרכיבה הקיימים ולסייע בתכנון אתרים נוספים עבור הרוכבים על אופני הרים בישראל.

המחקר כלל 1,200 שאלונים, המהווים מדגם גדול ומייצג, המאפשר ליצור פרופיל של הרוכב הישראלי על אופני הרים, להבין את צורכי הרוכבים ואת ההיבטים התכנוניים הקשורים לפיתוח תשתיות לרכיבת אופניים.

קשה להעריך במדויק את מספר הרוכבים על אופני שטח בישראל. רכיבת אופניים, כפעילות נופש ופנאי, היא תחום מתפתח, הן ברחבי העולם והן בישראל, שבה הגידול נאמד ב-15% לשנה. הערכות שונות מפרטות מספרים שונים ולא מצאנו בסקירה שלנו גוף אחד אשר ניתן להסתמך עליו בוודאות לקביעת מספר הרוכבים בענף זה. משום כך, התבססנו על ההערכות, כי במוצע קיימים בישראל כ-200,000 רוכבים פעילים. יש להדגיש, כי מטרת המחקר אינה להעריך את מספר רוכבי האופניים בישראל, אלא לאפיין את אוכלוסיית הרוכבים על אופני שטח בישראל. בגלל ההתרחבות המהירה של קהילת הרוכבים, לא תמיד ברורים צרכיהם וכל ההיבטים התכנוניים, הקשורים לפיתוח תשתיות לרכיבת אופניים.

במסגרת המחקר נערך סקר מקיף בקרב 1,200 רוכבים על אופני הרים. הסקר נערך באינטרנט ובשישה אתרים, שבהם מתקיימת פעילות של רכיבה על אופני הרים. האתרים שנבחרו שונים זה מזה במאפייניהם הנופיים ובאופן ניהולם והם: נחל אלכסנדר, יער בן-שמן, גבעת עדה-אלונה, אזור נחשון-מאיר, בארי ויער עופר. בנוסף לכך, העברנו 600 שאלונים באמצעות האינטרנט על מנת לא לאפשר הטיה בדגימה, שעלולה להיווצר מדגימה רק באתרים מסוימים. במחקר נבדקו המאפיינים הדמוגרפיים והאישיים של הרוכבים, צרכיהם בהקשר של פיתוח תשתיות ורצונותיהם לשיפור התשתיות ושביילי הרכיבה לאופני הרים.

מסקנות המחקר

- קיימת אחידות בפרופיל הרוכב הישראלי על אופני הרים מבחינת מאפיינים דמוגרפיים: רובם גברים, גרים באזור מישור החוף – תל-אביב, גוש דן ואזור השרון, בעלי השכלה אקדמית, מועסקים כשכירים ובעלי הכנסה השווה לממוצע או גבוהה ממנה.
- מרבית הרוכבים הם בעלי ותק רכיבה, הנע בין שנתיים לחמש שנים, ברמת רכיבה של טוב עד טוב מאוד, רוכבים בין פעמיים לשלוש בשבוע במשך שעות עד ארבע שעות.
- מרבית פעילות הרכיבה מתקיימת בסופי השבוע ובמשך כל השנה, ללא קשר לעונות השנה.
- קיימת אחידות רבה גם מבחינת אזורי הרכיבה המועדפים: אזורי מישור החוף והשפלה הם המועדפים על רוכבי השטח בישראל. מרבית הרוכבים כיום רוכבים בשבילים לבנים (שבילי כורכר רחבים הנוחים יותר לרכיבה), בשבילי יער קיימים ובמסלולי סינגלים.

- מרבית הרוכבים מרוצים ממסלולי קק"ל הקיימים. עם זאת, על מנת לשפרם יש להוסיף שילוט, להגדיל את מספר המסלולים, להקים תשתיות מים ולהכשיר מסלולים אתגריים, הדורשים רמה טכנית גבוהה יותר של הרוכבים.
- ברוב המסלולים הקיימים לא קיים שילוט ברמה מספקת לרוכבים על אופני שטח. רוב הרוכבים ציין, כי יציית לשילוט כזה אם יוצב.
- לרוכבים חשוב מאוד שבמסלולי הרכיבה יהיו: נוף, צל ושבילים, שבהם נדרשת רמה טכנית גבוהה של רכיבה.
- בבחינת הגורמים, המשפיעים על מידת שביעות הרצון של הרוכבים ממסלולי קק"ל הקיימים, נמצא, כי קיימת שביעות רצון גבוהה בקרב רוכבים ותיקים, רוכבים בשבילי יער קיימים, רוכבים בשבילים חקלאיים ורוכבים אשר במסלולי הרכיבה שלהם קיים שילוט.
- לעומת זאת, קיימת שביעות רצון נמוכה ממסלולי קק"ל הקיימים בקרב רוכבי הדאון היל ורוכבים אשר נוהגים לסטות משבילים קיימים אל סינגלים לא מסומנים.
- בקרב הרוכבים קיימת קבוצה גדולה שתהיה מוכנה לסייע בפעילות בנייה והכשרה של שבילי רכיבה. לכן, בתכנון עתידי של שבילי רכיבה, ניתן להיעזר ברוכבים לפעילויות של פיתוח השבילים והסדרתם.
- מעט יותר ממחצית מהרוכבים יהיו מוכנים לשלם עבור רכיבה במסלול רכיבה מאורגן ומוסדר.
- רמת מוכנות גבוהה יותר לתשלום עבור מסלול מוסדר קיימת בקרב רוכבים מתחילים, בעלי ותק רכיבה נמוך.
- מוכנות לתשלום בשיעור גבוה יותר קיימת בקרב רוכבי דאון היל. לכן, יש לנסות ולפתח מסלולי דאון היל מוסדרים (שלא קיימים כיום בישראל).
- רוכבים המוכנים לשלם עבור רכיבה במסלול רכיבה מוסדר תומכים בהצבת פטרוול של רוכבי אופניים, שיסייעו במידת הצורך, וכן בהקמה של חנויות לממכר ציוד רכיבה באתרי הרכיבה. בנוסף לכך, נמצא כי קיימת מידת נכונות גבוהה יותר לתשלום בקרב רוכבים, המוכנים לסייע בהכשרת שבילים.
- בבחינת רמת העניין בפיתוח פעילויות תיירותיות בסמוך לאתרי הרכיבה, נמצא, כי קיימת תמיכה גבוהה יותר בפיתוח פעילות תיירותית בקרב רוכבים מתחילים, רוכבים בתדירות גבוהה יותר (מספר פעמים בשבוע) ורוכבים לפרקי זמן קצרים.
- רוכבים המעוניינים בפיתוח תיירותי מתאפיינים בכך, שבמסלולי הרכיבה שבהם הם רוכבים כיום יש, בדרך כלל, שילוט והוראות רכיבה. חשוב להם שאלה יופיעו גם באתר לרכיבת אופניים.

ההמלצות העיקריות

- על מנת לשפר את אזורי הרכיבה הקיימים יש לפעול לשילוט המסלולים, מיפויים, הוספת שבילים ונקודות מים. לרוכבים חשוב ביותר שבמסלולי הרכיבה יהיו צל ושבילים, שבהם נדרשת רכיבה ברמה טכנית גבוהה. יש, אם כן, להתאים את השבילים העתידיים לדרישות אלו.
 - לצורך תכנון של אתרי רכיבה יש לקחת בחשבון גם קבוצות רוכבים מקטגוריות רכיבה קטנות יותר, כמו: AM (All Mountain) ו-DH (Down Hill), אשר בשל אופיים של האתרים שנבחרו למחקר באו פחות לידי ביטוי. זאת, במטרה לנסות ולהגיע למגוון רחב ככל הניתן של סגנונות רכיבה. בנוסף לכך, בתכנון מסלולי רכיבה יש לתכנן מספר מסלולים בדרגות קושי שונות, שישולבו בהם אלמנטים הקשורים במיומנויות רכיבה. בדרך זו, אפשר יהיה להגיע לקהל רוכבים רחב.
 - הרוכבים מעוניינים לעזור לרשויות בפיתוח שבילי רכיבה. האחוזה הגבוהה של רוכבים, שהביע נכונות לסייע לרשויות מעיד על כך, שהעיסוק בתחביב של רכיבה על אופני הרים הפך עבור הרוכבים במחקר זה למשמעותי מאוד ולפעילות של פנאי רציני. משום כך, יש להקים בקק"ל מערך של מתנדבים, שיעסוק בפעילויות שונות, ביניהן הכשרת מסלולי רכיבה על אופניים. אך לא רק זאת. הרעיון להקמת מערך של מתנדבי קק"ל עלה כבר בעבר ויש ליישמו, גם כחלק מהרצון של האוכלוסייה להשתתף וגם כחלק מתפיסת העולם של פיתוח תיירות בת-קיימא, שבה דוגלת קק"ל, המשלבת את האוכלוסייה בעשייה.
 - הממצאים מצביעים על מידה רבה מאוד של אחידות במאפיינים הדמוגרפיים והאישיים של רוכבים וזאת בהשוואה לממצאים ממחקרים נוספים שנערכו בעולם. ניתן, אם כן, לחזות, כי בשנים הקרובות יצטרפו לתחביב זה רוכבי אופניים נוספים, למשל: נשים, בני נוער, בעלי השכלה נמוכה יותר, בעלי הכנסה נמוכה יותר ובעלי יכולת רכיבה פחותה יותר, שאינם בעלי פרופיל אחיד, כפי שקיים היום. צפוי שהמצטרפים החדשים יהיו מעוניינים בשירותים תיירותיים, הקשורים לרכיבה על אופניים.
- לסיכום, כיום, דפוס הרכיבה של הרוכבים על אופני הרים בישראל הוא של פנאי ולא של תיירות. כלומר, רוכבים מספר פעמים בשבוע בשעות הפנאי ולא דווקא יוצאים לחופשה בת מספר ימים, במהלך השנה, במטרה לרכוב על אופניים. רכיבה על אופני הרים בישראל התפתחה בקצב מהיר יותר מפיתוח התשתיות המתאימות לרכיבה ולכן יש לפעול בהקדם ליצירת שבילי רכיבה נוספים ומגוונים ברחבי הארץ. לאור המגמות העולמיות, יש לשער, כי עם הגידול במספר רוכבי האופניים ובתשתיות יגדל גם הגיוון בפרופיל של רוכבי האופניים בישראל.

פרק ראשון: מבוא ורקע

מטרתו של המחקר בנושא רכיבה על אופני הרים בישראל היא לקבל תמונה מקיפה של מאפייני אוכלוסיית הרוכבים על אופני הרים ובחינת העדפותיהם, צרכיהם ונטיותיהם בתחומי הפנאי, הנופש והתיירות. זאת, על מנת לשפר את אתרי הרכיבה הקיימים ולסייע בתכנון אתרים נוספים עבור הרוכבים על אופני הרים בישראל.

המחקר נערך באמצעות 1,200 שאלונים, המהווים מדגם גדול ומייצג, המאפשר ליצור פרופיל של הרוכב הישראלי על אופני הרים. זאת, כדי להבין את צורכי הרוכבים ואת ההיבטים התכנוניים הקשורים לפיתוח תשתיות לרכיבת אופניים.

מחקר זה בודק את דפוסי הרכיבה של רוכבים על אופני הרים בישראל, שהעיסוק בפעילות פנאי זו הפכה עבורם משמעותית, במידה כזאת, שהיא מהווה עבורם פעילות של "פנאי רציני". זאת, על ידי בדיקת משתנים, כגון: תדירות הרכיבה, אופן בחירת המסלולים, משך זמן הרכיבה, ותק ברכיבה ונכונות לסייע בפעילות שילוט ובהכשרת שבילי רכיבה.

קשה להעריך במדויק את מספר הרוכבים על אופני השטח בישראל. רכיבת אופניים כפעילות נופש ופנאי היא תחום מתפתח, הן ברחבי העולם והן בישראל, שבה הגידול במספר הרוכבים מגיע ל-15% בשנה. הערכות שונות מפרטות מספרים שונים ולא מצאנו בסקירה שלנו גוף אחד אשר ניתן להסתמך עליו בוודאות לקביעת מספר הרוכבים בענף זה. משום כך, התבססנו על ההערכות, כי בממוצע קיימים בישראל כ-200,000 רוכבים פעילים. יש להדגיש, כי מטרת המחקר אינה להעריך את מספר רוכבי האופניים בישראל, אלא לאפיין את אוכלוסיית הרוכבים על אופני השטח בישראל. בגלל הגידול המתמיד בקהילת הרוכבים, לא תמיד ברורים צורכי הרוכבים וכל ההיבטים התכנוניים הקשורים לפיתוח תשתיות לרכיבת אופניים.

באמצעות המחקר אפשר לסווג את סגנון הרכיבה הנפוץ על ידי בחינה של שבילי הרכיבה, שבהם נוהגים לרכוב ולנסות להבין את דפוסי הפנאי, שהתפתחו ברכיבה על אופני הרים, שהחלה לצבור תאוצה בשנים האחרונות גם בישראל.

במסגרת המחקר נערך סקר מקיף בקרב 1,200 רוכבים על אופני הרים. הסקר נערך באינטרנט ובשישה אתרים, שבהם מתקיימת פעילות של רכיבה על אופני הרים. האתרים שנבחרו שונים זה מזה במאפייניהם הנופיים ובאופן ניהולם והם: נחל אלכסנדר, יער בן-שמן, גבעת עדה-אלונה, אזור נחשון-מאיר, בארי ויער עופר. בנוסף לכך, העברנו 600 שאלונים באמצעות האינטרנט על מנת לא לאפשר הטיה בדגימה, שעלולה להיווצר מדגימה רק באתרים מסוימים. במחקר נבדקו המאפיינים הדמוגרפיים והאישיים של הרוכבים, צרכיהם בהקשר של פיתוח תשתיות ורצונותיהם לשיפור התשתיות ושבילי הרכיבה לאופני הרים (נספח א': שאלון המחקר). חשיבותו של מחקר זה היא בכך, שכלל הידוע, לא נערך בישראל מחקר אשר בדק באופן ייחודי דפוסי אלה בקרב רוכבי אופני הרים בלבד.

א. רכיבת אופניים כפעילות פנאי

רכיבת אופניים היא פעילות ספורטיבית, המבוצעת בשעות הפנאי של האדם העוסק בה. הרעיון של עיסוק בפעילות פנאי נובע מההנחה, כי הזמן הפנוי של אנשים בעולם גדל והולך והם מחפשים דרך לנצלו על ידי פיתוח תרבות פנאי ועיסוק בפעילויות שונות ומגוונות המושכות אותם (Liu, 2009). אחת מפעילויות אלו הוא הספורט, המוגדר כפעילות של יחיד או של קבוצה במטרה לבצע פעילות גופנית או לשם הנאה, המבוצעת בדרך כלל למטרת תחרות. ברוב המקרים, קיימת מטרה שהמשתתפים רוצים להשיג באמצעות תחרות, מאמץ פיזי ונפשי, התגברות על קשיים וביצועים באופן משביע רצון (Hinch & Higham, 2001).

באנגליה, ארגון הספורט הלאומי הגדיר עיסוק בספורט כפעילות פנאי, המקדמת קשרים חברתיים, תורמת להתפתחות כישורים חברתיים, משפרת את מצבו הבריאותי ואת כושרו הגופני של האדם, מפחיתה את רמת הפשיעה ומגבירה את הרצון ללמוד בקרב בני נוער. מדינות רבות בעולם רואות חשיבות רבה בפיתוח תרבות פנאי כחלק מהניסיון לפתח קשרים חברתיים וכדרך לעידוד פעילות גופנית, שתשפר את מצב בריאותם של האזרחים במדינה (Liu, 2009). הסינים מגדירים פעילות פנאי על ידי שימוש במילה, שמשמעותה: "אדם הנשען על עץ לצורך מנוחה". כלומר, בתרבות הסינית נתפסת פעילות הפנאי לאו דווקא כפעילות ספורט, אלא כפעילות מנוחה. חיזוק לכך נמצא במחקר, שבדק מהי פעילות הפנאי המועדפת על תושבים סינים ממרכז סין. ממצאי המחקר היו, כי-23% מהם מעדיפים צפייה בטלוויזיה, 23% עיסוק בפעילות ספורט או בפעילות גופנית, 19% עיסוק בתחביבים שונים ו-35% נוספים ציינו פעילויות שונות, כגון: יציאה לפארק, האזנה לרדיו, הליכה לסרטים ומשחק מנג'ו (Walker & Wang, 2009).

ב. התפתחותה של הרכיבה על אופני הרים כפעילות פנאי

החוקרים Scott & Shafer (2001) טוענים, כי התמחות בפעילות פנאי מבוססת על הרעיון שאנשים המשתתפים בפעילות פנאי יכולים לשנות את התנהגותם ואת מגוון הכישורים, הידע והנחישות שלהם ולהיות מעורבים בפעילות, שעם הזמן תהפוך לפעילות פנאי מרכזית בחייהם. אנשים יכולים לבחור להשתתף במגוון רחב של פעילויות פנאי, בכל זמן נתון. כתוצאה מכך, נוצרות תתי-קבוצות של אותה פעילות פנאי והאדם יוכל לעסוק באותו סוג של פעילות במסגרת של תתי-קבוצות רבות.

לפי תפיסה זו אפשר להבין את ההתפתחות שחלה בפעילות הפנאי ברכיבה על אופניים ואת צמיחתן של תתי-קבוצות שונות בתחום. במשך שנים רבות היו קיימות שתי קבוצות רוכבים עיקריות: רוכבי כביש ורוכבי ספורט מוטורי - BMX. באמצע שנות ה-70 (של המאה הקודמת) החל שינוי, עם פיתוח תחום הרכיבה על אופני הרים, שבהמשכו נוצר פיצול לתתי-קבוצות שונות של רוכבי שטח. כך, למעשה, נוצר מצב, שאותה פעילות פנאי - רכיבת אופניים - התפצלה לשני ענפים מרכזיים בעלי אידיאולוגיה שונה וטכניקות רכיבה שונות, שהם: רכיבה על אופני הרים ורכיבה על אופני כביש (Scott & Shafer, 2001).

תתי הקבוצות של הרוכבים על אופני הרים מסווגות לפי סוג האופניים ואופי הרכיבה. הקבוצות העיקריות של רוכבים בשטחים פתוחים הן:

- Single trekking : רכיבה בשבילים המיועדים לרכיבת אופניים, המכונים "סינגלים". השבילים האלה מאפשרים מעבר של זוג אופניים אחד במקביל, בניגוד לדרכי כורכר רחבות, המאפשרות מעבר של מספר זוגות. בכך מספקים הסינגלים אתגר לרכיבה בשטח, תוך התגברות על פני שטח קשים.
- XC (cross country) : בסוג רכיבה זה נעשה שימוש באופניים קלים, בדרך כלל בעלי 27 הילוכים, המתאימים לנסיעה במישור, לטיפוס, לירידה מגבעות ולרכיבה בשבילי סינגלים. במסגרת קבוצת רכיבה זו מתבצעת רכיבה גם בשבילים מסוג Double tracks, כלומר שבילים רחבים, המאפשרים רכיבה של מספר רוכבים בשורה. כמו כן, בשבילים אלה מתאפשר מעבר של כלי רכב אחרים וזאת בניגוד לשבילי הסינגל (Koepke, 2005).
- AM (all mountain) : תת-קבוצה, שהתפתחה מה-XC, על ידי רוכבים שחיפשו את האתגר של רכיבה טכנית-אתגרית בשטח. רכיבה מסוג זה מתבצעת בדרך כלל בירידה מאזורים הרריים, בסינגלים המשלבים אבנים גדולות, אבני דרדרת, מדרגות, סלעים ושיפועים חדים.
- DH (down hill) : רכיבה מסוג זה מתבצעת במורדות של גבעות, במהירות גבוהה. לשם כך נעשה שימוש באופניים כבדים, בעלי מספר קטן של הילוכים ובלמים חזקים (מתוך אתר הרים - מילון מונחי אופניים).

בעשור האחרון, רכיבת אופניים התפתחה לפעילות פנאי נפוצה מאוד ברחבי העולם כולו וגם בישראל.

את הגידול במספר האופניים והרוכבים בעולם ניתן לייחס, בראש ובראשונה, לגידול בשעות הפנאי ולהתפתחותה של תרבות פנאי, שנוצרה במדינות השפע של העולם המודרני. קיצור שבוע העבודה, עלייה באמצעים הכלכליים ומודעות בריאותית וסביבתית גבוהה, שימשו זרז להתפתחותו המהירה של ספורט הרכיבה על אופניים (Scott & Shafer, 2001).

רכיבת אופניים בשטחים פתוחים היא פעילות פנאי מתפתחת, הנפוצה מאוד באוסטרליה, בניו-זילנד, בצפון אמריקה ובמערב אירופה. במדינות אלו התפתחו קבוצות רבות של רוכבים על אופני הרים, שרכבו בשטחים פתוחים עוד בטרם נסללו בהם שבילי רכיבה מסודרים (Wen Chang & Li Chang, 2003). הפיתוח של שבילי רכיבה בשטחים פתוחים במדינות אלו התרחש כתוצאה מהגידול באוכלוסיית הרוכבים, אשר בשיתוף פעולה עם תושבי ערים ואזורים כפריים פנו יחד אל הממשל המקומי בבקשה לפתח שבילי רכיבה. הממשל המקומי, שהיה מעוניין לקדם את פיתוח השבילים, פנה לממשל הארצי בבקשה להקצות כספים למטרה זו. לאחר שהכספים הועברו לידי הממשל המקומי נעשתה פנייה אל חברות או אל ארגונים המתמחים בפיתוח של שבילי רכיבה והם פיתחו בפועל את השבילים (Wen Chang & Li Chang, 2003).

על קצב ההתפתחות של רכיבת האופניים אפשר ללמוד מהנתונים הבאים: 15% מהבוגרים בארצות הברית ו-24% מהקנדים דיווחו, כי הם רוכבים על אופניים לפחות פעם בשבוע למטרת פעילות פנאי או לפעילות גופנית. רכיבה על אופניים כפעילות פנאי שכיחה יותר בקרב גברים,

צעירים ואנשים אשר מבצעים באופן קבוע פעילות גופנית. בארצות הברית נמצא, כי 27% מהאנשים בגילאי 16 ומעלה רוכבים לפחות פעם אחת על אופניים במהלך 30 ימים. במחקר שנערך במחוז קינג, שבמדינת וושינגטון, בקרב 608 רוכבים, נמצא, כי 21.3% מהנסקרים רוכבים לפחות פעם בשבוע למטרת פנאי, לפעילות גופנית או לצורך רכיבה במקום עבודתם. עם זאת, רוב הרוכבים ציינו, כי הם רוכבים למטרות פנאי והנאה ולא ככלי תחבורה לשימוש יומיומי (Moudon et al., 2005).

בסקר שנתי, שנערך באוסטרליה, בנושא התעמלות, פנאי וספורט, נמצא, כי פעילות של רכיבת אופניים היא הרביעית מפעילויות הספורט הפופולריות ביותר. קצב שיעור הגידול במספר רוכבי האופניים במדינה גדל בשיעור של 17%, בין השנים 2001 עד 2006. ממצאי הסקר מלמדים, כי כמעט מחצית מבעלי הבתים באוסטרליה מחזיקים בזוג אופניים (Lamont & Buultjens, 2010).

ג. פנאי רציני (Serious leisure)

לעתים, העיסוק בפעילות פנאי הופך להיות מרכיב מרכזי וחשוב בחייו של האדם והוא שואף להגיע לרמת התמחות גבוהה באותו תחום. כך הופך התחביב מעיסוק של פנאי לעיסוק הגורם אחריו התמחות. תופעה זו מוגדרת כ"פעילות פנאי רציני", כלומר התמחות בפעילות פנאי של אדם, העוסק בפעילות באופן חובבני, אך לאחר פרק זמן מסוים הוא מוצא בה עניין כה רב, הגורם לו לרצון עז ללמוד ולהתמחות בפעילות זו ולחיפוש תמידי אחר דרכים שיאפשרו לו רכישת כישורים מיוחדים, ידע וניסיון באותו תחום (Tsaur & Liang, 2008).

ב-1992 הגדיר החוקר Stebbins, לראשונה, את המושג "פנאי רציני" כרצף שיטתי של אנשים, חובבנים ומתנדבים, העוסקים בפעילות פנאי כלשהי; העיסוק בפעילות זו הפך עבור אנשים אלה למשמעותי במידה רבה כל כך עד שהם מנסים לעסוק בה באופן מקצועי, שיאפשר להם לרכוש ידע, מיומנות וכישורים מיוחדים, הקשורים בפעילות או שילוב של כולם ביחד. בנוסף לכך, נדרשת התמדה בדרגה גבוהה בעיסוק בפעילות הפנאי. זאת, בניגוד לעיסוק בפעילות פנאי רגילה, שאותה מגדיר Stebbins כפעילות המבוצעת על מנת להפיק ריגוש מיידי והיא בעלת רמת הנאה פחותה וקצרה יותר מאשר עיסוק בפנאי רציני (Stebbins, 1992).

עיסוק בפעילות פנאי רגילה אינו דורש (או כמעט שאינו דורש) מיומנות כלשהי או אימון מקדים על מנת להפיק הנאה מהפעילות (Tsaur & Liang, 2008). ב-2002 הוסיף Stebbins, כי רוב פעילויות הפנאי הרציני מאופיינות בתכונות של פעלתנות יתר, נמרצות ואופי חברתי בעל יכולת למשוך ולהחזיק חלק גדול מהמשתתפים לאורך זמן רב (Tsaur & Liang, 2008). לעתים, העיסוק בפעילות הפנאי הרציני הופך לבלתי נשלט. זאת, כאשר החובבן מגלה רצון בלתי נשלט לשדרג את העיסוק בפעילות הפנאי על ידי רכישת ציוד נלווה או שיפור ציוד קיים, כגון: קניית ערכת מקלות גולף חדשים בעלי ידית טלסקופית או נטילת שיעורי ריקוד רבים. העיסוק בפעילות הפנאי הופך לרציני כאשר מושקעים בו זמן וכסף (Yoder, 1997). החוקרים Tsaur & Liang (2008) טוענים, כי ניתן למדוד את מידת העיסוק בפעילות פנאי באופן רציני גם על ידי נכונותו של העוסק בפעילות להוצאה כספית במטרה לשפר ולשדרג את איכותה.

בהתאם לכך, יהפוך העיסוק בתחביב לפעילות פנאי רצינית ואינטנסיבית יותר (Tsaour & Liang, 2008).

Stebbins (1992) זיהה שש תכונות, המבדילות בין עיסוק בפעילות פנאי באופן רציני לעיסוק בפעילות פנאי באופן רגיל, והן:

1. התמדה עיקשת של האדם העוסק בפעילות פנאי, תוך עמידה במכשולים והתגברות עליהם, כגון: חרדה, פציעות, התמודדות עם קור, פחד במה ובושה (Gould et al., 2008).
 2. עיסוק בפעילות הפנאי באופן מקצועי ויומיומי, הבא לידי ביטוי בתפיסה קוגניטיבית הגורמת לאדם העוסק בפעילות להתמדה, לרכישת ידע, לשיפור מיומנויות ויכולות הקשורות בפעילות הפנאי (Gould et al., 2008).
 3. השקעת מאמץ אישי רב במיוחד על מנת לרכוש כישורים ויכולות (Gould et al., 2008).
 4. חיפוש אחר שיפורים הקשורים לסגנון החיים של העיסוק בפעילות הפנאי. ניתן לציין שבע תכונות כאלה: העשרה עצמית, ניסיון להיות עדכני ועכשווי, הבעה עצמית, העלאת הדימוי העצמי, סיפוק עצמי, נופש הקשור לפעילות ובמקרים מסוימים חיפוש אחר הטבות כספיות מהעיסוק בפעילות (Gould et al., 2008).
 5. רוח אישי כתוצאה מהפיכת הפעילות לרצינית על ידי הגדלת הידע ממקורות ספרותיים או ממקורות רוחניים. ההשלכה של תהליך זה היא פיתוח מיומנויות ייחודיות, יכולות וצבירת ידע בנושא הפעילות (Gould et al., 2008).
 6. הזדהות מוחלטת עם הערכים והתכונות המיוחסות לעוסקים בפעילות הפנאי, הנובעת מההתמדה הגבוהה בעיסוק בה. ההזדהות באה לידי ביטוי בצורך של האדם לדבר בגאווה על התחביב עם אנשים אחרים העוסקים בפעילות זו, תוך החלפת חוויות ודעות בנושא (Gould et al., 2008).
- דוגמה להפיכת פעילות, המתחילה כעיסוק חובבני והופכת עם הזמן למקצועית, אפשר לראות במחקר שערך Yoder ב-1997 בקרב משתתפים בתחרויות דייג. הוא מצא, כי בספורט זה, רבים מהמשתתפים בתחרויות המקצועניות החלו כחובבים, שעסקו מספר שנים בפעילות כתחביב בשעות הפנאי ולאחר מכן הצטרפו למועדון דייג מקצועי והחלו להשתתף בתחרויות מקצועיות. כחלק מהתהליך של הפיכת התחביב לעיסוק מקצועי, החברים במועדון הדייג עשו מנוי על מגזין מקצועי בנושא דייג, החלו לצפות מידי שבוע בתכניות טלוויזיה הקשורות בדייג ובקטעי וידאו של תחרויות (Yoder, 1997).
- במחקר שערך Brown ב-2007 נבדקו מהם המניעים של רקדנים לעסוק בתחביב באופן רציני ולאורך זמן ממושך. נמצא, כי הסיבה העיקרית לכך היא חברתית וכי מידת המעורבות של האנשים בעיסוק בריקוד נקבעה לפי השינויים באורח החיים ובצרכים החברתיים שלהם (Brown, 2007).

ד. סוגים של רכיבת אופניים

רכיבת האופניים נחלקת כיום לשני סוגים:

רכיבה על אופני כביש

סוג רכיבה זה הוא המשכו של אופן הרכיבה המקורי. הרכיבה מאופיינת באופניים המיועדים לנסיעה על כבישים או על דרכים סלולות או כבושות. בניגוד לאופני הרים, שבהם יש בולמי זעזועים קדמיים ואחוריים, אופני הכביש הם נטולי כל בולמים, שכן פעולת הבולמים מאטה את האופניים בכך שהיא מעבירה חלק מהאנרגיה המושקעת בפינוך ללחיצת הבולם ויוצרת תנועת אנכית, הגורמת מהתנועה האופקית. אופני הכביש מצטיינים במשקל קל, המסייע לפיתוח מהירויות גבוהות.

אופני הכביש הם בעלי מבנה מינימליסטי-שמרני, המכיל רק את הנדרש לשם תפעול יעיל שלהם. שלדות האופניים עשויות מחומרים חזקים ועמידים, מתקדמים מאוד מבחינה טכנולוגית. בדגמים התחרותיים ניתן אף למצוא חומרים מעולם התעופה והחלל. השלדה חייבת להיות קלה, אבל עליה להיות איתנה מספיק כדי לספוג את זעזועי הדרך ואת משקל הרוכב. ניתן למצוא שלדות אופניים עשויות מסיבי פחם (carbon), סגסוגות אלומיניום, סגסוגות פלדה שונות ממגנזיום ואף מטיטניום. גלגלי האופניים הם דקים מאוד, כדי להקטין את החיכוך עם הכביש עד למינימום. הכידון מעוקל כלפי מטה במבנה של שתי קרניים, כדי לאפשר לרוכב לרכון קדימה לתנוחת רכיבה אווירודינמית בעת רכיבה מהירה.

רכיבה על אופני הרים

בראשית שנות ה-70 (של המאה ה-20) החל להתפתח תחום הרכיבה על אופני הרים, כאשר בארצות הברית, במחוז מרין שבצפון קליפורניה, התגבשו קבוצות קטנות של רוכבים על אופני כביש, שחיפשו אתגרים חדשים ברכיבת אופניים. עם השנים, החלו רוכבים מקבוצות אלו לפתח אופניים, שאפשרו נסיעות בשטחים פתוחים באמצעות טכנולוגיות חדשניות. ענף הרכיבה על אופני הרים החל לצבור תאוצה תודות לפרסום שקיבל באמצעי התקשורת השונים ברחבי ארצות הברית (Scott & Shafer, 2001).

אזורי רכיבה בשטח פתוח הוגדרו על ידי הרוכבים כמתאימים לסוג מסוים של רכיבה ואפיונם נקבע לפי: הגישה לאזור, מבנה המסלולים בו, הטופוגרפיה והנוף. במהלך השנים, נוספו לענף זה מספר רב של רוכבים, שהחלו ליצור סוגי רכיבה שונים ומגוונים ויצרו קטגוריות משנה, שנקבעו על פי אופן הרכיבה בשטח ואופי השטח (Scott & Shafer, 2001). כך, במהלך השנים, רכיבת השטח, שהחלה כספורט אתגרי, הפכה לספורט עממי, המיועד לכל המשפחה, לצד שבילים אתגריים ומסלולים למקצועניים בלבד (Scott & Shafer, 2001).

מספר מאפיינים בולטים מבדילים בין אופני ההרים לאופני הכביש:

- מבנה: אופני הרים, בניגוד לאופני הכביש, הם בעלי מבנה חסון עד אגרסיבי, המיועד לספוג את הזעזועים הנלווים לרכיבת שטח ולשככם.
- עוביו של הגלגל וצורתו: בעוד שבאופני הכביש הגלגל דק על מנת להקטין את החיכוך עם פני השטח ולפתח מהירות, הרי שבאופני הרים הגלגל עבה יותר על מנת להשיג אחיזה איתנה בשטח.
- משקל האופניים: על אף השאיפה להקטין את המשקל עד כמה שניתן, אופני הרים עדיין כבדים יותר מאופני הכביש. הסיבה לכך נובעת ממשקל הרכיבים הנלווים לאופני הרים:

בולמי זעזועים, גלגלים עבים, שלדה מאסיבית וחלקים נוספים אשר מכבידים על משקלם.

- מגוון סגנונות : אופני ההרים משמשים למגוון רחב מאוד של סגנונות רכיבה, מרכיבת שבילים ועד לרכיבת אקסטרים, ועל כן קיים מגוון רחב מאוד של צורות שלדה ורמות אבזור, בהתאם לסוג הרכיבה וסגנונה.

פרק שני: תיירות אופניים בעולם

א. תיירות ספורט

רכיבת אופניים במהלך חופשה מסווגת כתיירות אופניים בתוך פלח תיירות הספורט. המושג "תיירות ספורט" מתאר פעילות ספורט, הקשורה בפעילות פנאי. כלומר, אנשים אשר מעדיפים לעסוק בפעילות הספורט האהובה עליהם בזמנם הפנוי (Gibson, 1998). תיירות ספורט היא כיום פלח שוק גדל, רווחי ומשגשג ברחבי העולם. הקשר בין ספורט לתיירות החל בימי האולימפיאדה הראשונה, שנערכה באתונה, ולכבודה הוכרזה הפסקת אש כללית ברחבי הממלכה היוונית, כדי לאפשר לקהל הרחב לבוא ולקחת חלק, כקהל או כמשתתפים, במשחקים האולימפיים. כיום, האולימפיאדה היא אירוע המוני, המושך אליו מיליוני תיירים מכל העולם. בנוסף לאולימפיאדה, מתקיימים, כיום, עשרות רבות של אירועי ספורט אשר מעוררים עניין ברחבי העולם כולו. עם השנים, תיירות הספורט התרחבה והיא כוללת בתוכה גם השתתפות פעילה של התייר בפעילות ספורטיבית (Sugden, 2007). בספרות העולמית ישנן מספר הגדרות לתיירות ספורט: Sugden (2007) חילק את תיירות הספורט לשלוש קטגוריות שונות על פי קבוצות של תיירי ספורט:

- תייר ספורט מקרי: תייר, שבמהלך חופשתו משתתף או צופה, באופן בלתי מתוכנן ומקרי לחלוטין, בפעילות ספורט כלשהי או באירוע ספורטיבי כלשהו.
- תייר ספורט נשאר: קבוצה מוגדרת של אנשים, המעוניינים לצפות באירוע ספורטיבי כלשהו והפן התיירותי הוא תוצאה של הנסיעה והרצון שלהם לצפות באירוע. קטגוריה זו כוללת אנשים אשר מתכננים לצפות באירוע ספורט, המתקיים בדרך כלל מחוץ למדינתם, וכתוצאה מכך הם נשארים, לאחר שהאירוע הסתיים, מספר ימים באזור שבו הוא מתקיים למטרת חופשה.
- תייר ספורט אינטגרלי-פעיל: תייר, שההשתתפות בפעילות ספורטיבית כלשהי היא המטרה המרכזית של חופשתו. בשנים האחרונות התרחבו מספר הפעילויות התיירותיות, שמטרתן המרכזית היא עיסוק בספורט במהלך חופשה. לדוגמה: גולף, דיג, טניס, הליכה בשבילים הרריים, רכיבת אופניים, ועוד (Sugden, 2007). בניסיון להגדיר תיירות ספורט חילקה Gibson (1998) את אופי התיירות לשלוש קטגוריות:
- צפייה באירוע ספורט: השתתפות של אדם כחלק מקהל הצופים באירוע ספורטיבי כלשהו.
- תיירות ספורט ונוסטלגיה בהשתתפות ידוענים: קטגוריה זו כוללת בתוכה ביקור באתרים מפורסמים, הקשורים באירוע ספורטיבי חשוב בהיסטוריה של הספורט, ביקור בהיכלי התהילה של ליגות הספורט השונות ופגישה עם ספורטאים כוכבי עבר מענף ספורט כלשהו.
- השתתפות פעילה בפעילות ספורטיבית: תיירים יחידים אשר בוחרים לעסוק במהלך חופשתם בפעילות ספורטיבית, שבדרך כלל הם נוהגים לעסוק בה בחיי היומיום ובעת חופשתם היא מהווה את המטרה המרכזית לשמה יצאו לחופשה (Gibson, 1998).

Hall (1992) הגדיר תיירות ספורט כמסע לא לשם מטרה מסחרית, שמטרתו היא השתתפות או צפייה בפעילות ספורטיבית מחוץ למקום מגוריו של התייר (Hinch & Higham, 2001). החוקרים Standeven & Deknop הגדירו תיירות ספורט ככל צורות הפעילות (פסיבית או אקטיבית), שמעורבות בהן פעילויות ספורט, במיוחד פעילויות מאורגנות, ללא מטרת רווח או פרסום כלשהם, המצריכות נסיעה הרחק מהבית וממקום העבודה (Hinch & Higham, 2001). ב-1996 הגדירו Nogawa ועמיתיו תייר ספורט כמבקר זמני, לפרק זמן של לפחות 24 שעות, באירוע ספורטיבי, כאשר מטרתו העיקרית של התייר היא השתתפות באירוע הספורטיבי וכאשר האזור שבו האירוע מתקיים נחשב כחסר חשיבות בעיני התייר (Hinch & Higham, 2001).

ב. הגדרת תיירות אופניים

תיירות אופניים הנכללת, כאמור, בהגדרה הכוללת של תיירות ספורט, היא פלח שוק תיירותי, המתפתח כדרך לחופשה ולפעילות ספורט ופנאי. פיתוח מסלולי רכיבה תיירותיים לאופניים מתבצע ברחבי אירופה, צפון אמריקה, אוסטרליה וניו-זילנד. למרות זאת, לא התקיים דיון מקצועי נרחב ומקיף לגבי הגדרתה של תיירות האופניים. מחקרים שונים ניסו להגדיר את פלח השוק הזה: Ritchie (1998) הגדיר תיירות אופניים כפעילות, שבה משמשות האופניים ככלי התחבורה העיקרי במהלך חופשה. הגדרה זו לא כוללת תיירים אשר משתמשים בכלי תחבורה שונים מלבד אופניים, כתוצאה מאילוצים שונים (זמן, מרחק) (Ritchie, 1998). Simmons & Jorgenson (1996) הגדירו את תיירות האופניים כפעילות תיירותית, שבה תייר, בעל אזרחות כלשהי, משתמש באופניים ככלי תחבורה בשלב כלשהו במהלך חופשתו ורכיבת אופניים היא חלק חשוב ומהותי מחופשתו (Simmons & Jorgenson, 1996). לדעת Robbins (1996) הגדרה זו אינה ממצה, שכן אינה כוללת אנשים אשר בשעות הפנאי שלהם רוכבים על אופניים, או תיירים אשר בשל תנאי מזג אוויר רוכבים על אופניים רק פעמים ספורות במהלך חופשתם. ההגדרה גם אינה כוללת משתתפים בתחרויות של רכיבת אופניים וזאת מכיוון שהם נחשבים תיירים, שמטרתם העיקרית היא רכיבה לצורך הספורט ולא לצורך חופשה תיירותית. בנוסף לכך, Robbins טוען, כי הגדרה זו אינה לוקחת בחשבון תיירים אשר אינם מקדישים זמן רב מחופשתם לרכיבת אופניים, אך עצם האפשרות לרכוב על אופניים במהלך חופשתם (אפילו למרחק קצר) מהווה עבורם תוספת משמעותית ביותר לחוויה הכוללת (Robbins, 1996). Simmons & Jorgenson חילקו על גבי ציר את תיירי האופניים למספר קבוצות, בהתאם לשימוש באופניים ולתפיסתם לגבי הרכיבה. בקצה אחד של הציר נמצא "הגרעין הקשה" של הרוכבים, שעבורם אופניים הם אמצעי התחבורה המרכזי והרכיבה עליהם היא המטרה המרכזית בזמן החופשה. בצידו השני של הציר נמצאים תיירים, שמידים פעם רוכבים על אופניים במהלך חופשתם ומחשיבים את הרכיבה כחלופה מהנה לאמצעי תחבורה כאשר הם רוצים לנוע ברחבי האזור, שבו מתקיימת חופשתם. קבוצה זו של אנשים רוכבת על אופניים רק בתנאי מזג אוויר נוחים ולא בתנאים קשים. רוב תיירי האופניים נמצאים בין שני הקצוות האלה (Simmons & Jorgenson, 1996).

מבחינת ההומוגניות של הרוכבים, Simmons & Jorgenson טוענים, כי רוכבי האופניים הם קבוצה הומוגנית, כיוון שהם חולקים מספר רב של תחומי עניין משותפים (Simmons & Jorgenson, 1996). לעומתם, Bryan (1977) טוען, כי לא ניתן להתייחס לרוכבים כאל קבוצה הומוגנית. הוא קבע כי על ציר הרוכבים יש את אלה הרוכבים מידי פעם ובקצה השני מצויים בעלי מיומנויות רכיבה גבוהות, שכתוצאה מכך הם מרגישים יותר מיומנים בפעילות זו.

Lumsdon (1996) הגדיר את תיירות הרכיבה על אופניים כפעילות פנאי, המתמשכת יום שלם או חצי יום, למרחק גדול, במהלך חופשה תיירותית. הגדרה זו כוללת גם את הרוכבים על אופני הרים, שיוצאים לרכיבה ממושכת במהלך היום ונחשבים כתיירי אופניים. אך הגדרה זו בעייתית, כיוון שרוב ההגדרות בספרות המקצועית מגדירות תייר כאדם אשר שוהה מחוץ לביתו, לעירו או לארצו, למטרת חופשה, לפרק זמן של לא פחות מ-24 שעות או לאורך לילה שלם (Ritchie, 1998).

תייר אופניים, לפי Ritchie (1998), הוא אדם העונה על ההגדרה הנ"ל ואשר עושה שימוש באופניים ככלי תחבורה במשך זמן שהייתו מחוץ לביתו במהלך חופשה. החופשה יכולה להיות פרטית, מאורגנת או כחלק ממסע פרסומי כלשהו ויכולה לכלול גם שימוש בכלי תחבורה אחרים וכל סוג של מקום לינה (Ritchie, 1998).

Wen Chang & Li Chang (2003) הגדירו תיירות אופניים כפעילות בעלת אופי חיובי, המשלבת בין פנאי לתחבורה. תיירי אופניים הם אנשים אשר רוכבים על האופניים למטרת הנאה (Wen Chang & Li Chang, 2003).

ועדת התיירות של דרום אוסטרליה הגדירה ב-2005 תיירות אופניים כך: תייר אופניים נחשב למבקר למטרת חופשה, נופש או ספורט, שכולל בביקורו לינה למשך לילה לפחות או טיול של יום אחד לפחות, לאזורי תיירות אחרים, שבמהלכם הוא משתתף בפעילות של רכיבת אופניים או צופה באירוע הקשור ברכיבת אופניים (Faulks et al., 2007).

Lamont (2009) החליט לנסות ולנסח הגדרה לתיירות אופניים בשל היעדר דיון אקדמי בנושא. הוא הגדיר את התחום כך: נסיעות שבהם האדם נוסע לפחות 40 ק"מ ממקום מגוריו לצורך טיול, הכולל לינה או נסיעה לטיול במרחק של ארבע שעות לפחות מביתו של האדם. זאת, לצורך ביצוע טיולים מעגליים במרחק של 50 ק"מ לפחות וכאשר במהלך הטיול רכיבת אופניים מהווה חלק מרכזי מהחופשה או מפעילות הפנאי, שהיא המניע העיקרי לטיול. במסגרת הגדרה זו נכללת גם רכיבה במסגרת אירוע מאורגן באופן מסחרי או לצורך צדקה (במסלולים תחרותיים ולא תחרותיים) וגם השתתפות באירוע עממי לא מאורגן (Lamont & Buultjens, 2010).

נראה, אם כן, כי קיימים הבדלים בין הקבוצות השונות של תיירי האופניים על רקע גישה, ציפיות ומוטיבציה ולכן יידרשו סוגים שונים של מוצרים תיירותיים, שיענו על הדרישות של הקבוצות השונות.

ג. היקף פעילותה של תיירות האופניים בעולם

Krippendorff העריך ב-1987, כי התיירות העולמית תשנה את פניה מתיירות של חופשה מהעבודה למטרת התאוששות לכיוון עם דגש סביבתי-חברתי (Ritchie, 1998). ארגון התיירות העולמי (WTO) צפה ב-1997, כי מספר התיירים בעולם יגדל וכן יעלה מספר האנשים העוסקים בפעילויות פנאי. בנוגע לתיירות אופניים, הנחת ה-WTO קובעת, כי מספר האנשים העוסקים בתחום יגדל מסיבות חברתיות וכפעילות של פנאי (Ritchie, 1998). הוכחה לכך ניתן לראות בכך, שב-1995 גדל מספר זוגות אופני ההרים שנמכרו בעולם ובמקביל גדל גם מספר החברות אשר מציעות פעילויות הקשורות בתיירות אופניים. בצרפת, התפתח באופן משמעותי תחום תיירות האופניים, כאשר 15% מהאוכלוסייה (4.7 מיליון נפש) רוכבים על אופניים כפעילות פנאי חצי יום ו-2.4% רוכבים יום שלם; בדנמרק, מעריכים כי 53,000 תיירים הגיעו למדינה כדי להשתתף בפעילות של תיירות אופניים; בהולנד, 22% מהתושבים מבצעים פעילות רכיבה במהלך חופשתם; בגרמניה, 21% רוכבים במהלך חופשתם; באירלנד נחשב פלח שוק תיירות האופניים לתחום הגדל במהירות, כאשר 9% מהתיירים הנכנסים למדינה משתתפים בפעילות רכיבה (Ritchie, 1998).

בניו-זילנד, בראשית שנות ה-90 (של המאה הקודמת) נמצא, כי 1.6% מהתיירים (כ-16,000 אנשים) עשו שימוש באופניים במהלך ביקורם במדינה. פעילות תיירות אופניים מתבצעת ברובה בדרום המדינה, שם נספרו כ-9,000 רוכבי אופניים מידי שנה. בסקר תיירות ארצי, שנערך בניו-זילנד ב-1995/6, נמצא, ש-5% מהתיירים הנכנסים למדינה עסקו בפעילות רכיבה ו-3% רכבו על אופני הרים בשטח פתוח (Ritchie, 1998).

סקר נוסף שנערך בניו-זילנד ב-1997 מצא, ש-5.4% מתיירי הפנים עושים שימוש באופניים. 2.7% השתתפו בפעילות של רכיבת אופני הרים, אך רק 1.4% ציינו במפורש, כי החופשה שלהם הייתה למטרת רכיבה על אופניים ושהאופניים היו כלי התחבורה המרכזי עבורם במעבר ממקום למקום (כלומר תיירי אופניים) (Ritchie, 1998).

גם בבריטניה נרשמה עלייה במספר תיירי האופניים, כאשר ב-1994 2% מכלל התיירים הנכנסים השתתפו בפעילות רכיבה. כתוצאה מגידול זה, החלו בבריטניה, ב-1995, בפיתוח נרחב של רשת מסלולי רכיבה, המתחברים למסלול באורך של 10,460 קילומטרים, בהשקעה של 400 מיליון ליש"ט (Ritchie, 1998).

המסלול בבריטניה נקרא C2C - coast to coast (מחוף לחוף) והוא נמשך מים אירלנד בחוף הצפון-מערבי עד לחוף הצפוני. מרבית השבילים נסללו בצפון אנגליה והם עוברים דרך אזורים שונים ברחבי המדינה. מחציתם נסללו כשבילים לרוכבי אופניים והולכי רגל ומחציתם כנתיבי תחבורה בתוך שטחים עירוניים. מתכנני הפרויקט חישבו, שהפרויקט יניב תשואה לרשת התיירותית בסכום שבין 200 ל-350 מיליון פאונד ויספק כ-5,000 מקומות עבודה לעסקים הנמצאים בתוואי המסלול (Cope et al., 1998). ב-1996 רכבו במסלול זה בין 12,000 ל-15,000 אנשים, ששהו במסלול 3.25 ימים בממוצע והוציאו בו בין 1.07 ל-1.85 מיליון פאונד, שסיפקו רווח למחצית מהעסקים השונים על המסלול. ב-1997 חלה ירידה במספר הרוכבים ל-11,000 אנשים

ובהתאם חלה ירידה גם בסך ההכנסות. אך משך השהייה הממוצע במסלול עלה ל-3.42 ימים. את הירידה בסך ההכנסות ניתן לייחס לכך, ש-23% מהרוכבים לוו לאורך המסלול על ידי חבריהם שנהגו ברכב וסחבו עבורם ציוד ומזון. סיבה נוספת, שבמלונות B&B ובמוטלים סיפקו לרוכבים ארוחות תמורת תוספת תשלום ולכן הם קנו פחות מזון וציוד בחנויות ובבתי הקפה שלאורך המסלול (Cope et al., 1998).

פיתוחם של שבילי אופניים לתיירות עשוי גם לתרום לפיתוח אזורי במספר תחומים, חברתיים ותעסוקתיים:

התחום החברתי: תיירות אופניים משפרת את הבריאות האישית של העוסקים ברכיבה. בנוסף לכך, השימוש באופניים מפחית את השימוש בכלי רכב ובהתאם את פליטת גזי המכוניות וכך נוצרת סביבה עם אוויר נקי יותר.

תחום התעסוקה: השקעה ממשלתית בפיתוח שבילי אופניים יוצרת מקומות עבודה לאורך השבילים, כמו חנויות לתיקון ולהשכרת אופניים וכן מגדילה את ההכנסות של האזור. דוגמאות לכך הן, למשל:

- טיוואן: דוגמה לפיתוח ממשלתי מסוג זה ניתן למצוא בעיר Kwanshan שבטייוואן, שם השקיעה הממשלה בשנת 1997 סכום של שלושה מיליארד דולר טיוואני במטרה לסלול 12 ק"מ של שבילי רכיבה בעיר. עד מהרה הפך הפרויקט להצלחה ומשך אליו כמיליון רוכבים מידי שנה. לאורך המסלול הוקמו חנויות להשכרה ולתיקון אופניים וסוכנויות לטיולי אופניים, שהכניסו כשני מיליארד דולר טיוואני ויצרו מקומות עבודה חדשים. כתוצאה מכך, בשנת 2000 הוחלט על השקעה נוספת וחיבור השבילים הקיימים לשבילים בשטחים פתוחים, המאפשרים לרוכבים לבצע טיול בן יומיים לאורך המסלולים (Wen & Li Chang, 2003).
- דנמרק: התנופה הכלכלית בעקבות פיתוח תיירות אופניים באה לידי ביטוי בדנמרק, בערים Bornholm ו-Fyn, שאליו הגיעו בשנת 1995 בהתאמה 20,000 ו-33,000 תיירי אופניים. כתוצאה מכך, ניתן לראות גידול במספר המועסקים כאשר ב-Fyn נוספו 121 עובדים וב-Bornholm 63 עובדים חדשים בעסקים אשר מספקים שירותים לתיירי האופניים. עובדים אלה השתלבו בעיקר בתחומי לינה והסעדה (Simmons & Jorgenson, 1996).
- גיאורגיה: גם בגיאורגיה הוחלט על פיתוח תיירות האופניים כחלק מתכנית לפיתוח התיירות במדינה ולגידול בהכנסות הכספיות ממנה. זאת, בנוסף לקידום פרויקט לעידוד רכיבה על אופניים לשימוש יומיומי. תיירות האופניים במדינה נמצאת עדיין בשלבי פיתוח ראשוניים. בשנת 2005 התקיים במדינה מרוץ האופניים "טור דה גיאורגיה", אשר משך אליו למעלה מ-9,000 משתתפים והניב לאזור שבו התקיים הכנסה של למעלה מ-1.1 מיליון דולר. תכנית הפיתוח לתיירות האופניים במדינה כוללת פיתוחם של 14 פרויקטים של סלילת שבילי אופניים בצפון-מזרח המדינה לאורך 4,736 ק"מ. האזורים שנבחרו לפיתוח תיירותי כללו בעיקר את אזורי ההרים בצפון-מזרח המדינה, מפני שהם עשירים במגוון נופים מרהיב, בתרבות ייחודית ובמורשת שנשתמרה בהם. בנוסף לכך, באזורים אלה האוכלוסייה דלילה ויש קושי בפיתוח מקורות הכנסה. ההנחה הייתה,

שהאוכלוסייה המקומית תהיה מוכנה לפיתוח תיירות אופניים כדרך ליצירת פרנסה
למקומיים (GMRDC, 2005).

- באוסטרליה: פיתוח התחום של תיירות אופניים החל מתוך הבנה, שהדבר עשוי ליצור פיתוח כלכלי באזורים כפריים ובאזורי פריפריה. כתוצאה מכך, ב-2005 הוחלט במועצת הממשל של דרום אוסטרליה על קביעת יעד אסטרטגי - להפוך את האזור ליעד לתיירות אופניים וזאת על ידי קיום אירועים ותחרויות, שגולת הכותרת שלהם יהיה אירוע שנתי, בן שישה ימים - Tour Down Under. באירוע ישתתפו מיטב הרוכבים על אופני מרוצים מרחבי העולם וכך יתעורר עניין רב באזור ובאירוע, שיעזור למתג את האזור כיעד לתיירות אופניים. בממשל אזור New South Wells הוחלט על פיתוח מסלול רכיבה באורך של 1,500 ק"מ לאורך קו החוף בין קווינסלנד לוויקטוריה. במערב אוסטרליה, החלו בפיתוח של רשת שבילים לרכיבה על אופני שטח, לאורך 900 ק"מ. לאורך השביל יוקמו אכסניות, מסעדות וחנויות להשכרה ולתיקון של אופניים. השביל תוכנן כך, שיהיה ניתן לרכוב לכל אורכו בפרק זמן של שלושה ימים (Lamont & Buultjens, 2010).
- קנדה: גם בקנדה מתפתחת תיירות האופניים. ב-2003 התקיימה באונטריו אליפות העולם לרוכבי אופני כביש, שנמשכה שישה ימים. הרווח הכלכלי כתוצאה מהאירוע נעמד על 48.3 מיליון דולר קנדי, מתוכם הושקעו 13.7 מיליון ביצירת 527 מקומות עבודה חדשים לתושבי האזור בתחומים הקשורים לתיירות האופניים. ב-2004, בוונקובר, החל פיתוח פרויקט של תיירות אופניים, שהגדיל את מספר המבקרים באזור ב-50,000 איש, שתרמו לכלכלתו למעלה מ-124 מיליון דולר קנדי. בחבל קוויבק הוחלט לפתח את האזור כמוקד לתיירות אופניים. לשם כך פותח מסלול רכיבה שנקרא La route verete. במחקר, שנערך בעקבות פיתוח השביל נמצא, כי תייר אופניים ממוצע מוציא מידי יום 105 דולר קנדי - פי שניים מתייר רגיל. תייר האופניים לן באזור במוצע 6.5 לילות לעומת 3.1 לילות, שלן התייר הרגיל. בסך הכול נמצא, כי תיירות האופניים מהווה 21% מכלל התיירות באזור (Fraietta, 2004).

ד. המאפיינים של תעשיית תיירות האופניים בעולם

- מספר קטן יחסית של מחקרים אקדמיים נערכו בעולם במטרה לבחון את המאפיינים הדמוגרפיים והאישיים של תיירי האופניים. להלן עיקרם:
- מנתוני סקר שנערך בבריטניה, באמצעות חלוקת שאלונים לרוכבים, נמצא, כי: מבחינת מגדר ב-1996 73.7% מהרוכבים היו גברים ו-26.3% נשים; ב-1997 ירד במעט מספר הגברים ל-73% ומספר הנשים עלה במעט ל-27%. מבחינת התפלגות גילאי הרוכבים ב-1996 היו מרבית הרוכבים - 49.4% בגילאי 26 עד 40 ובשנת 1997 ירד שיעורם ל-34.2% (Cope et al., 1998).
 - במחקר שנערך במחוז מרכז האפלציים אשר בארצות הברית, בקרב 230 רוכבים מאזורי דרום-מערב ודרום-מזרח מדינת וירג'יניה, נמצא, כי מאפייני הרוכבים הם: 76% גברים ו-24% נשים, בגיל ממוצע של 26.4 שנים, בעלי ניסיון רכיבה של 5.1 שנים; 16% מהם

שייכים למועדוני רכיבה, ו-67.6% מתכננים לעתים קרובות חופשות או טיולים בסופי שבוע למטרת רכיבה על אופני הרים. משך הרכיבה הממוצע שלהם הוא: 13.3% פחות משעה, 44% בין שעה לשעתיים, 23.1% בין שעתיים לשלוש ו-19.6% יותר משלוש שעות; סוגי השבילים המועדפים עליהם: דרכי חצץ - 12.1%, דרכי עפר - 38.6%, סינגל טרק - 49.3%; תדירות הרכיבה: פעם או יותר בשבוע - 37.2%, פעמיים עד שלוש בחודש - 13.9%, פחות מפעם בחודש - 22.4%; כאשר הרוכבים בוחרים שבילים הם עושים זאת כך: 33.2% יעדיפו שבילים עם אתגר פיזי על בסיס ידע קודם, 7.5% על פי שירותים שונים הנמצאים במהלך המסלול (USDA, 2008).

- מחקר שנערך באוסטרליה ב-2007, בקרב 389 רוכבים ברחבי המדינה, מצא, כי 70.7% מהם היו גברים ו-29.3% היו נשים; הגיל הממוצע של הרוכבים עמד על 53.2 שנים, כאשר 53.5% מהנבדקים היו בגילאי 45 עד 59; 70.1% מהנבדקים היו בעלי השכלה גבוהה, רובם היו בעלי הכנסה גבוהה יותר מהממוצע באוסטרליה; ותק הרכיבה הממוצע עמד על 24.4 שנים ומספר הרכיבות הממוצע למטרת פנאי בשבוע עמד על 2.6 פעמים (Lamont & Buultjens, 2010).
- במחקר שערך Fraietta (2004) בנושא תיירות האופניים בקנדה נמצא, כי רוכבי האופניים הם בעלי הכנסה גבוהה מהממוצע; 44% מהם בגילאי 30 עד 45, 33% מהם בגילאי 46 עד 55 ואילו רק 17% מתחת לגיל 30; משך הלינה הממוצע לטיול אופניים של מספר ימים הוא שני לילות לטיול קצר, בטיול ארוך ובימי חג עולה המספר ל-7.1 לילות; בבחינת סוג הלינה המועדף על רוכבי האופניים נמצא, כי מלונות B&B ומוטלים הם המועדפים על הרוכבים (Fraietta, 2004).
- במחקר שנערך ב-1998 באזור Manawata שבצפון ניו-זילנד, במטרה לבחון אפשרויות לפיתוח מסלולי רכיבה תיירותיים באזור (כדי לענות על דרישת התושבים, שמספר הרוכבים בקרבם הלך וגדל), נתבקשו הרוכבים לסמן חמש סיבות אשר יתארו מדוע הם רוכבים על אופני הרים. התוצאות היו: (1) שיפור מיומנות רכיבה; (2) כושר ופעילות גופנית; (3) חקר אזורים חדשים; (4) האתגר הפיזי הכרוך ברכיבה; (5) התחברות עם אנשים חדשים ומפגש עם חברים. בנוסף לכך, נתבקשו הרוכבים לדרג חמישה דברים אשר מסבים להם הנאה מרכיבה על אופניים. התוצאות היו: (1) רכיבה בנתיב צר (סינגל טרק); (2) רכיבה במורד גבעות תלולות; (3) רכיבה ביער/חורש טבעי; (4) ירידה במורד גבעות לא תלולות מאוד; (5) עלייה בגבעות לא תלולות (Manson & Liberman, 2000).
- במחקר שבדק את המאפיינים של תיירי אופניים בקרב 394 רוכבי אופניים בדנמרק בערים Bornholm ו-Fyn נמצא, כי תיירי האופניים הם אנשים משכילים, אקדמאים ומורים. 35.2% מהרוכבים היו סטודנטים, 4.5% מובטלים, 3.3% בפנסיה ו-57% עובדים. מתוך העובדים, רובם עסקו בעבודות פקידות במשרד או בעבודות שדרשו מיומנות. לכן, סביר להניח, כי ההנחה שתיירי אופניים בוחרים לרכוב על אופניים בחופשתם מסיבות של חיסכון כלכלי בלבד אינה נכונה וניתן לשער שיש לכך סיבות אחרות. משך ההשהייה הממוצע של התיירים התפלג כך: 37.1% שהו באזור הרכיבה בין חמישה לשבעה ימים ו-

39.8% שהו באזור בין שמונה ל-14 ימים.

65% מהנסקרים במחקר השיבו, כי רכיבת אופניים היא מטרתם העיקרית בחופשה ו-33% השיבו, כי זו מטרה משנית. לשאלה האם זהו ביקורם הראשון במקום השיבו 26.4% כי ביקרו במקום בעבר ו-73.6% השיבו, כי זהו ביקורם הראשון. שיעורם הנמוך של מבקרים חוזרים מוסבר בכך, שתיירות אופניים היא פלח שוק חדש יחסית ולכן טרם הספיקו לפתח נאמנות או דפוסי חזרה למקום (Simmons & Jorgenson, 1996).

כאשר נשאלו לגבי הסיבה לבחירתם בחופשת תיירות אופניים השיבו רוב הנשאלים, כי הסיבות הן: טיול באוויר הפתוח וביצוע פעילות גופנית. בערים אלה הכינו מתכנני המסלולים מפות אשר יראו לתיירים את השבילים, שבהם ניתן לרכוב באזור. במחקר עלה, כי 55% השתמשו במפה ו-45% לא השתמשו במפה או השתמשו במפה אחרת. מתוך הנשאלים אשר השיבו שלא השתמשו במפה או שהשתמשו במפה אחרת, 17% השיבו, כי הם לא משתמשים במפה כלל כיוון שהם מכירים את האזור. מתוך הנבדקים שכן השתמשו במפה, 82% ציינו, שהם נסעו בשבילים המסומנים במפה ו-18% ציינו, שלא נסעו בשביל מסומן או שיצרו מסלול משל עצמם בהסתמך על השבילים הקיימים, והם עשו זאת מפני שהם מעדיפים למצוא את הדרך בעצמם (Simmons & Jorgenson, 1996).

תחום הלינה

בענף תיירות האופניים יש משמעות רבה לתחום הלינה. מקומות הלינה חייבים להתאים לצורכי הרוכבים ולכלול מתקני חניה ואחסון לאופניים. מבחינת המבנה הארגוני, משרד התיירות חייב לספק שירותי מידע לתיירי האופניים אשר מגיעים מחוץ למדינה. בלשכות המידע לתייר יש לאפשר קבלת מידע על טיולי אופניים ומקומות לינה מתאימים. בנוסף לכך, על לשכות אלה להפנות את המתעניינים לסוכנויות של טיולי אופניים (Simmons & Jorgenson, 1996).

מספר מחקרים בדקו את העדפות הרוכבים לגבי לינה:

- במחקר במחוז מרכז האפלציים בארצות הברית נשאלו הרוכבים לגבי מקומות הלינה המועדפים עליהם: 48.2% השיבו, כי אתרי קמפינג הם סוג הלינה המועדף עליהם, 20.3% השיבו שמלונות ומוטלים, 8% ענו, כי הם לנים אצל חברים או אצל משפחה, 6.2% השיבו שעדיף להם כפר נופש ו-5.8% השיבו, כי הם מעדיפים מלונות B&B. ההוצאה הממוצעת של הרוכבים במהלך יום בחופשה היא \$39 ליום (USDA, 2008).
- במחקר שבחן את העדפות למקומות לינה של הרוכבים במסלול C2C בבריטניה עלה, כי ב-1996 לנו 3/5 מכלל הרוכבים במלונות B&B, 21% לנו באתרי קמפינג ו-12% לנו במוטלים; ב-1997 נמצא, כי 63% לנו במלונות B&B, 16% לנו במוטלים ורק 11% בחרו ללון באתרי קמפינג (Cope et al., 1998). מרב הביקורת על מסלול C2C הייתה בעיקר על שבילים בשטח פתוח, שהיו קשים במיוחד לרכיבה בשל תנאי השטח והמדרונות. למרות זאת, 95% מהרוכבים ציינו, שהם נהנו או מאוד מהרכיבה בשבילים (Cope et al., 1998).

- במסגרת מחקר, שנערך בדרום ניו-זילנד ב-1997, בקרב 537 רוכבים אשר ביקרו באזור, נתבקשו הרוכבים לדרג שלושה סוגי לינה עדיפים עליהם מבין מבחר של אפשרויות לינה שהוצעו במהלך המסלול: 65.9% דרגו אתרי קמפינג מסחריים כבחירה הראשונה מתוך האפשרויות שהוצעו, מלונות תרמילאים דורגו כבחירה הראשונה על ידי 23.4%, אתרי קמפינג דורגו על ידי 11.9%, לינה אצל קרובי משפחה וחברים דורגו על ידי 7.9%. מלונות, מוטלים ומלונות B&B לא דורגו כבחירה הראשונה של הרוכבים בבחירת מקום לינה אפשרי (Ritchie, 1998).
- במחקר שערך IMBA (International Mountain Bike Association) בקנדה, בשנת 2003, בנוגע לשאלה מה משפיע על החלטת הרוכבים לבחור אתר רכיבה. הרוכבים דרגו מספר גורמים בסולם של 1 עד 5: מוניטין האתר והמלצות מחברים זכו לציון הגבוה של 4, אינטרנט - 3.4, מגזינים - 3.2, אירועים ותחרויות - 3.2, ספרי הדרכה - 3.1, מועדון רכיבה - 3.1, מאמרים וכתבות - 2.7 (Koepke, 2005). מקום הלינה לא קיבל התייחסות.

ה. המאפיינים של אתרים לרכיבה על אופני הרים בעולם

ב-2005 הוציא משרד התיירות האוסטרלי תקנים מומלצים לצורך פיתוח של אתרים לרכיבה על אופני הרים. התקנים כללו את ההמלצות הבאות: תכנון של מסלול מעגלי או מסלול המאפשר רכיבה של מספר ימים, בניית חניות מאובטחות בנקודת הסיום/התחלה של המסלול על מנת להקל על הרכבים המגיעים לאתר עם האופניים, בניית מתקני שירותים, מילוי מים ומקומות ישיבה ומנוחה. המלצות נוספות כללו חיבור המסלול לאטרקציות משלימות בערים, למסעדות באזור המסלול, לאתרים היסטוריים ולמקומות הלנה. תכנון המסלול נקבע כך, שיעבור דרך אטרקציות טבעיות עם נופים, יערות ואגמים. התכנית כללה בניית תחנות מידע, שבהן יחולקו מפות על גבי נייר ומפות על גבי רכיבים אלקטרוניים, שיאפשרו את העברתם למכשיר ה-GPS. במפות יופיע מידע על מקומות הלנה, שירותים, חנויות ומתקני אחסון לאופניים ולציוד. בנוסף לכך, יופיעו במפות ובשלטים תאור פני השטח, סוגי המסלולים מבחינת דרגת הקושי ומרחקים מנקודה לנקודה במסלול. לאורך המסלול נבנו אכסנויות, אתרי קמפינג ומלונות ידידותיים לרוכבי האופניים, שבהם מתקני אחסון מאובטחים לאופניים, אפשרות לקנייה או להשכרת ציוד וכן מידע שיינתן לרוכבים על אודות המסלול (Faulks et al., 2007).

דוגמה למודל של אתר תיירות, המיועד לרכיבה על אופני הרים, אפשר לראות באתר הרכיבה - Tour of Mont Blanc, שבנמצא בהרי האלפים השווייצרים. מיד עם הגעתו של רוכב האופניים לאתר הרכיבה ניתן לרוכב שירות מלא, הכולל: העברת הציוד משדה התעופה או ממקום חניית רכבו, קבלת ארוחה ולאחר מכן אחסון האופניים והציוד וכן אפשרות לשכירת ציוד או אף לקנייה. לרוכב ניתן מידע בעל-פה על אודות המסלול וניתנת לו האפשרות לשכור את שירותיו של מדריך מקומי.

אתר הרכיבה בנוי כך, שהוא נותן לרוכבים שבאים אליו מידע כתוב ומפורט ביותר. באתר הרכיבה מצוין לוח הזמנים המומלץ לרכיבה בו מבחינת חודשי השנה ואיזה סוג רכיבה מתאים לאיזו תקופה בשנה. בכניסה לאתר מפורטים כמות ימי הרכיבה האפשריים והמומלצים, מצוינת רמת

הרכיבה הנדרשת בשביל ולמי הוא מיועד : כל סוגי הרוכבים, דאון היל ורוכבים המסוגלים לרכוב בטיפוס במשך זמן ארוך. מצוינות גם מיומנויות הרכיבה הנדרשות למסלולים השונים : טובה, טכנית, סינגלים וקשה. מפורטים פני השטח ואופיו ביחס לכל אחד מאזורי המסלול לפי פירוט של : קל, בינוני, קשה, טכני, סלעי ומאתגר. במפה שהרכב מקבל מפורט באופן מלא כל פרט במסלול, כמה קילומטרים מפרידים בין נקודה אחת לאחרת לאורך המסלול, רמת הקושי הפיזי ומיומנות טכנית הנדרשת בכל אחד מימי הרכיבה ומקטעי הרכיבה, המדורגים במספרים של 1 עד 5. בנוסף לכל אלה, מפורטים במפה כל אתרי לינה האפשריים לאורך המסלול ומקומות שבהם הרוכב יכול להצטייד במזון ובמים. לאורך המסלול קיים שילוט, המציין מרחק וכיוון ממקום למקום. על גבי המסלול קיימים אתרי לינה המאפשרים אחסון האופניים, קנייה או השכרת ציוד. מכיוון שהמסלול מעגלי, הרוכב חוזר לנקודת ההתחלה, שם ניתנת לו עזרה בשינוע האופניים והציוד שלו ליעדו הבא.

לסיכום, מסקירת הספרות המקצועית בנושא תיירות האופניים אפשר להסיק, כי סוג תיירות זה התפתח בעשורים האחרונים בעולם כדרך לפעילות של פנאי ונופש, בין אם בדרך של יציאה לחופשה, המוקדשת כולה לפעילות של רכיבה על אופניים ובין אם יציאה לטיול/נופש, שבמסגרתו מתבצעת רכיבה על אופניים.

מחקר זה מאפשר לבדוק את מאפייני הרוכבים בישראל וכך ניתן ללמוד על שיעור התפתחותה של הרכיבה על אופני הרים בארץ, בהשוואה להתפתחות בעולם. זאת, במטרה ללמוד מהניסיון בעולם וליישם את הידע בפיתוח התחום בישראל. המחקר מסייע לבחון כיצד לפתח את פעילות הרכיבה על אופני הרים על ידי בדיקה של חשיבות הימצאות או אי-הימצאות של גורמים שונים באתר הרכיבה, בדיקת השירותים החסרים במסלולי רכיבה קיימים ואילו סוגי שבילים מועדפים על הרוכבים. המחקר בודק גם את רמת הרכיבה של הרוכבים במטרה להתאים עבורם מסלולי רכיבה ברמת קושי פיזי, הדורשת מיומנות טכנית.

פרק שלישי: רכיבת אופניים בישראל

א. רכיבת אופניים כפעילות פנאי בישראל

בשנת 2004 נערך בתל-אביב סקר, בקרב 1,000 תושבי העיר ו-240 רוכבי אופניים, תושבי העיר אף הם, במטרה לפתח שבילי רכיבה. בסקר נמצא, כי גברים, יותר מנשים, רוכבים על אופניים והם בגילאים 18 עד 44. לא נמצא קשר בין השכלה ורמת הכנסה לבין תדירות הרכיבה על אופניים. מבחינת תדירות הרכיבה נמצא, כי 14% רוכבים בתדירות גבוהה של לפחות פעמיים בשבוע, 12% בתדירות נמוכה של פעם בשבוע או פעם בחודש ו-74% לא רוכבים כלל.

מבין הנשאלים אשר רוכבים בתדירות גבוהה, 14% רוכבים רק למטרת נופש ופנאי ו-34% למטרות אחרות (הגעה לעבודה, קניות), 52% השיבו, שהם רוכבים למטרה המשלבת בין שתי האפשרויות. מבין אלה שהוגדרו כרוכבים בתדירות גבוהה, כמחציתם רוכבים יותר בימי חול מאשר בסופי שבוע. הרוכבים בתדירות גבוהה נשאלו גם על היצע השבילים באזורים שבהם הם רוכבים. 48% השיבו, כי יש מעט שבילים, 13% השיבו, כי אין שבילים בכלל ורק 17% השיבו, כי יש הרבה שבילים. עוד נמצא, כי 78% רוכבים תמיד על השבילים, 14% רק חלק מהזמן ו-8% בדרך כלל אינם רוכבים על שבילים (פדידה וחיימוביץ', 2006).

בסקר כלל ארצי, שבוצע בשנת 2008, עבור עמותת "אור ירוק", נסקרו 2,000 אנשים מתוכם 370 רוכבי אופניים. נמצא, כי בישראל רבע מהאוכלוסייה הבוגרת (כמיליון אנשים) עושה שימוש באופניים בתדירות משתנה לצורכי הנאה, ספורט או ככלי תחבורה. עוד עלה מהסקר, כי גברים רוכבים יותר מנשים בשיעור של 30% מול 16%. מנתוני הסקר עלה, כי בכ-40% ממשקי הבית בישראל יש לפחות אדם אחד אשר רוכב על אופניים. נמצא קשר בין ירידה בגיל, עלייה ברמת ההכנסה ורכיבה על אופניים. בהשוואה בין קבוצות אוכלוסייה שונות, נמצא, כי שיעור רוכבי האופניים הגדול ביותר קיים במגזר התיישבות הכפרית - 34% ובקרב צעירים המתגוררים במרכזי הערים הגדולות - 28% (Green, 11/1/2008).

שיעור הרוכבים הנמוך ביותר מכלל הנסקרים נמצא בקרב "הדתיים הלאומיים" - 16%. בבדיקת תדירות הרכיבה נמצא, כי 33% נוהגים לרכוב מספר פעמים בשבוע או כמעט כל יום. 30% רוכבים לעתים רחוקות (פחות מפעם בשלושה שבועות), 22% רוכבים פעם בשבוע ו-10% רוכבים פעם בשבועיים-שלושה. בבדיקת אזורי הרכיבה המועדפים נמצא, כי 48% נוהגים לרכוב בפארקים ובשבילי אופניים מיוחדים, 29% רוכבים על כבישים בתוך העיר המיועדים לכלי רכב, 29% רוכבים על מדרכות, 17% רוכבים בדרכי עפר ו-11% רוכבים בכבישים בין-עירוניים (אור ירוק, www.oryarok.org.il/?p=1642).

העלייה במספר רוכבי האופניים בתל-אביב, הנאמדת בכ-300% בעשור האחרון, גרמה לכך שעיריית תל-אביב החלה לפתח בעיר את שיטת "שלם ורכב", אשר במסגרתה יכולים תושבי העיר לשכור זוג אופניים ולרכוב עליהם ברחבי העיר, כפי שנהוג במספר ערים בעולם (לדוגמה: פריז וברצלונה). האופניים מוצבים ב-100 תחנות השכרה ברחבי העיר ומאפשרים לתושבי העיר ולמבקרים בה לרכוב לאורך מסלולי אופניים ברחבי העיר. בסקר שערכה עיריית ירושלים, בשנת 2006, נמצא, כי רכיבת אופניים היא הפעילות הספורטיבית השנייה בפופולאריות שלה, לאחר הליכה, בקרב תושבי העיר. כתוצאה מכך הוחלט בעירייה,

בשיתוף עם רשות הספורט העירונית, על שינוי המצב הקיים, שבו יש בעיר רק נתיב אחד המותאם לרכיבת אופניים, שמתחיל מגן סאקר, עובר דרך עמק המצלבה עד לצומת פת ומשם עובר בשטח פתוח עד מסילת הרכבת במלחה. במסגרת החלטת העירייה, עתידים להיבנות בשנים הקרובות מסלולי רכיבה במקומות הבאים:

- מסלול משכונת הר חומה א' לשכונה ב' ;
- רשת מסלולים לאורך 43 ק"מ בין פארק קידר - עמק רפאים ומוצא ;
- נתיבי נסיעה ללא מכוניות באזור עמק רפאים, מתיאטרון החאן ועד לצומת אורנים ;
- שבילים לאזור התעשייה של תלפיות ;
- שבילי רכיבה לאופניים במספר רב של תחנות, שבהן עוברת הרכבת הקלה (Green, 11/1/2008).

בנתניה, הוחלט גם כן על פיתוח עירוני של שבילי אופניים במטרה להפחית את כמות התנועה בעיר והן כפיתוח תיירותי לפעילות פנאי. תכנון השבילים מתבצע על ידי עיריית נתניה, בשיתוף עם איגוד רוכבי האופניים והמועצה האזורית חוף השרון. במסגרת תכנית הפיתוח מתוכננים להיסלל שבילי רכיבה לאורך עשרות קילומטרים, שיחברו את רחובות העיר בצורת שתי וערב. השבילים מתוכננים להגיע למרכזי חינוך, למוקדי תחבורה, למוקדי פנאי וספורט ברחבי העיר ולאורך חוף הים. בנוסף לכך, מתוכנן להיסלל שביל אופניים לאורך כביש החוף, בקטע המחבר את נתניה עם תל-אביב (Teitelbaum, 11.8.2008).

פרויקטים נוספים אשר קיימים ומתוכננים לקום בנתניה כוללים:

- הקמת פארק אופניים באזור התעשייה הישן של העיר על שטח של 40 דונם. בפארק גם מתחם רכיבה ואימונים לרכיבה אתגרית, תחרותית ועממית. רמת האתר מותאמת לקבוצות הרכיבה השונות. הפיתוח התיירותי בפארק יכלול בתי קפה, חנויות לרכישה, להשכרה ולתיקון של אופניים, מכירת ציוד נלווה ומפות ;
 - סלילת שבילי אופניים לאורך 7.5 ק"מ וברוחב 2.5 מטרים בשכונת עיר ימים החדשה ;
 - שביל רכיבה לאופניים לאורך 1.6 ק"מ מסביב לשלולית החורף בעיר ;
 - פיתוח שבילי רכיבה בין שלולית החורף, שמורת האירוסים, שמורת פולג ועד וינגייט ;
 - שביל אופניים היקפי מסביב לאצטדיון הכדורגל המתוכנן להיבנות בעיר (זרביב, 2009).
- העלייה במספר רוכבי האופניים בישראל ובנוסף הגידול המתמיד במספר תיירי האופניים בעולם, הביאו את משרד התיירות לידי החלטה להשקיע 100 מיליון ש"ח על מנת לפתח בישראל את תחום תיירות האופניים. הפיתוח ייעשה כך, שיעמוד בסטנדרטים הגבוהים הנהוגים בעולם וימתג את ישראל כיעד מוביל בקנה מידה בין-לאומי לתיירות האופניים. בהודעת שרת התיירות לשעבר, רוחמה אברהם, בנושא נכתב, כי: "משרד התיירות מוביל פיתוח של תעשיית תיירות האופניים כחלק מהמדיניות להציב את ישראל כיעד תיירותי ייחודי ואיכותי ברמה בין-לאומית. הפיתוח מתרחש כחלק מהמגמה העולמית בתעשיית התיירות של פיתוח תיירות האופניים כפלא שוק משמעותי ומתפתח. התפתחות פלא שוק זה תשפר את דימויה של ישראל ברחבי העולם ותגביר את תנועת התיירים הנכנסת, אך בו בזמן תשמור על הסביבה" (Teitelbaum, 11.8.2008).

מדיניות קק"ל בנושא רכיבה על אופניים

גם בקרן קימת לישראל (להלן קק"ל) ראו את הגידול במספר הרוכבים על אופני הרים בשטחים פתוחים, כחלק מהתפתחות תרבות הפנאי בישראל, כנושא בעל חשיבות רבה. על החשיבות בעיני קק"ל ניתן ללמוד מדברי אפי שטנצלר, יו"ר דירקטוריון קק"ל: "רכיבת אופניים בישראל, בדומה למקומות רבים בעולם, הופכת לספורט ולבילוי פנאי מקובל. רבים מעדיפים לרכוב בשטח, קרוב יותר לטבע והרחק מהכבישים הסואנים והמסוכנים. לפיכך, קרן קימת לישראל פועלת לשירות רוכבי האופניים כחלק ממדיניות פתיחת היערות והשטחים הפתוחים שבאחריותה לפעילות של פנאי ונופש לציבור. במסגרת זו, מכשירה קק"ל מסלולים מיוחדים לרוכבי אופניים ומשלטת אותם בשילוט ייעודי להם".

כחלק מהמגמה הזאת של פיתוח שבילים, קק"ל הכשירה שבילים לרכיבת אופניים לאורך כ-271 ק"מ בשטחים הפתוחים, בפארקים וביערות בכל רחבי הארץ, מהצפון ועד לדרום. המסלולים באורכים שונים ומותאמים לסוגי רוכבים שונים, לפי סוג הרכיבה ואופייה (לקוח מאתר הקק"ל באינטרנט).

המסלולים חולקו לשני סוגים:

- מסלול מעגלי, המתחיל ומסתיים באותה נקודה;
 - מסלול חד-כיווני, המתחיל בנקודה מסוימת ומסתיים בנקודה אחרת.
- כמו כן, מסווגים המסלולים לפי שלוש דרגות קושי בהתאם לסוג הרוכבים ולאופי המסלול:
- דרגה 1: שבילים כבושים המיועדים לכל סוגי האופניים, בעלי צמיגים רחבים. בשבילים אלה שיפועים מתונים;
 - דרגה 2: שבילי עפר כבושים עם שיפועים חזקים, מסלולים טכניים, סלעיים וקצרים;
 - דרגה 3: "סינגל טרק" (Single Track) ירידות ועליות קשות במיוחד, קטעים טכניים ארוכים וקשים ומעברי מכשולים. במסלול זה קיימות אזהרות בטיחות לרוכבים.
- כשי למדינה בשנת ה-60 לקיומה ולקהל הרוכבים, קק"ל תכננה שביל אופניים, באורך של 120 ק"מ, בין שתי הערים הגדולות במדינה - תל-אביב וירושלים. עלות הכשרת השביל מוערכת ב-1.5 מיליון ש"ח. מסלול השביל המתכונן יתחיל מנמל תל-אביב (סמוך לפארק הירקון) ויסתיים בחניון גן החיות התנ"כי, הסמוך לתחנת הרכבת בירושלים. השביל יעבור לאורך נחל הירקון, ציר הגבעות, יערות בן שמן-מודיעין, יערות גזר ונחשון, פארק שוהם, אשתאול, אנדרטת חטיבת אלכסנדרוני, נחל שורק ומצפה הראל עד לירושלים. השביל יחולק לארבעה קטעים עם חמש נקודות התחלה/סיום, שימוקמו בנמל תל-אביב, בכניסה לגן הלאומי תל-אפק, במצפה מודיעין, בבית שמש ובחניון גן החיות התנ"כי בירושלים.
- אפי שטנצלר, יו"ר דירקטוריון קק"ל, אומר: "קק"ל מעודדת את נושא הרכיבה על אופניים ואת הגברת המודעות לסביבה. השביל המתוכנן יהווה אטרקציה תיירותית בין-לאומית לרוכבי אופניים ויכלול נקודות מיוחדות לעצירה, ספסלים מוצלים, נקודות תצפית, נקודות מנוחה לשתיית מים, ועוד. בקק"ל מצפים, כי השביל יהווה מוקד תיירותי, שימשוך אליו אלפי תיירים, בעיקר ממדינות חוץ, וזאת בגלל העובדה שהוא מחבר בין שתי הערים הגדולות בישראל: תל-אביב, עיר הבילויים, וירושלים, עיר הבירה. לאורך השביל יהיו גם מוקדים תיירותיים היסטוריים רבים, כגון: בית המשאבות, אנדרטת אלכסנדרוני, אנדרטת הלח"י, תל חדיד, מצפה מודיעין, דרך בורמה, מצפה הראל, ועוד" (אתר הקק"ל - הודעת דובר קק"ל).

http://www.kkl.org.il/kkl/hebrew/nosim_ikaryim/israel%2060/shvil%20ofanayim%20jslm%20tlv.x, תאריך פרסום הודעה : 23.7.2008.

פרויקט נוסף אשר מתוכנן עבור רוכבי האופניים הוא "שביל ישראל באופניים". תכנון הפרויקט נעשה בשיתוף מספר גופים: קק"ל, רשות הטבע והגנים, המשרד להגנת הסביבה ומשרד התיירות ובמסגרתו עתיד להיסלל שביל לרוכבי אופניים מאילת בדרום ועד החרמון בצפון, באורך של 1,200 ק"מ. הייחודיות של השביל בכך, שהוא יעבור דרך אתרי היסטוריה ומורשת וסוגי נוף שונים, ביניהם: מדבר, הרים, גבעות ונוף אורבני של תל-אביב וירושלים (גינת, 2009). מתכנני הפרויקט מעוניינים לפנות לקהל יעד רחב של רוכבי אופניים ולכן השביל מתוכנן כך, שיהיו בו מינימום קטעים טכניים קשים, כאשר הקטע הקשה ביותר יהיה בעליות לירושלים. במסגרת הפרויקט יתבצעו פעולות רבות, ביניהן: שיפוץ ושילוט שבילים קיימים, סלילת שבילים חדשים, הקמת נקודות חנייה מיוחדת לצידי השביל. בסוף כל קטע מתוכננים לקום מתחמים אשר יספקו שירותים תיירותיים לרוכבים וכן תעסוקה לתושבי האזורים, שבהם יעבור השביל (גינת, 2009).

ב. המאפיינים של אתרי תיירות לרכיבה על אופניים בישראל

הגידול במספר רוכבי האופניים בישראל ובמספר הרוכבים אשר יוצאים לחופשה, שמטרתה רכיבה על אופניים, גרר אחריו פיתוח של מקומות לינה ואירוח המותאמים לצורכי הרוכבים במספר אזורים במרחב הכפרי בארץ. פיתוח תיירותי זה משלב בתוכו גם ביקור באטרקציות נוספות באזור, המתבססות בחלקן על תיירות חקלאית. להלן מספר דוגמאות:

- מלון HOOHA שבכפר תבור אשר בגליל התחתון, הוקם בשנת 2006 על ידי הדס ודורו נבו, בהשקעה של 200,000 ₪. בני הזוג שאפו להקים את המלון דווקא באזור זה, משום שרצו לנצל את יתרונות המיקום הגיאוגרפי של האזור כאזור כפרי, המאפשר רכיבה על אופניים בשטחים הפתוחים הסמוכים לו בגליל התחתון ובעמק יזרעאל. בנוסף לכך, הם רצו לנצל את הקרבה היחסית של כפר תבור אל אתרים בעלי חשיבות היסטורית למאמיני הדת הנוצרית. המלון משווק כמלון בוטיק, הנותן לרוכבי האופניים שירותים רבים בנוסף להלנה, הכוללים: אפשרות להשכרת אופניים לפי שעות או על בסיס יומי, הסעות לשטח, תיקונים לאופניים, אספקת ארוחות לשטח, שמירה על ציוד, שירותי חילוץ ומפות של אזורי הרכיבה. במסגרת שיווק המלון, מוצע לאורחים לבקר באטרקציות השונות באזור, הכוללות בין השאר: ביקור ביקב תבור, במוזיאון המרציפן או ביקור במרכז הכפרי לגידול פרפרים ותולעי משי (אתר מלון Hoooha, www.hoooha.co.il/themarker_magazine.htm).
- באחוזה שפרה, שבמושב עופר, בין זיכרון יעקב לכרם מהר"ל, הוקמו ארבעה צימרים המיועדים לרוכבי אופניים. בצימרים קיים ציוד לתיקון אופניים ולאחזקתם, השכרת

אופניים ומפות של שבילי הרכיבה הרבים, הנמצאים באזור (אתר אחוזת שפרה, www.a-shifra.co.il/about.aspx).

- במושב רמות, שברמת הגולן, נמצא צימר "פונדק בכפר", המותאם לאירוח רוכבי אופניים. מנהלי הצימר מספקים אופניים רגילים ודו-מושביים, השכרת ציוד וארגון טיולי אופניים באזור. לאורחי הצימר מוצע להשתתף בפעילות של קטיף ליצי וניתנת הנחה בכניסה לרחצה בחופי הכינרת בדוגית וחוף גולן (אתר צופית, www.tzofit.co.il/id/pundk-bkfar, תאריך כניסה אחרון: 23.4.2009).
- במועצה האזורית יואב ומטה יהודה החלו בשיווק טיולי אופניים, המשלבים ביקור ביקבים. מבין מספר רב של מסלולי טיול מוצעים נציין את המסלול בחניון יער הקדושים/נחל כסלון, שנמצא כקילומטר לפני צומת שמשון, מול מושב אשתאול. מסלול זה משלב רכיבה בשטח עם ביקור ביקב פלאם ובמסעדת התבלינים הצמודה אליו (פורום אופניים בית שמש-יואב- מסלולי טיול לאופניים, www.touryoav-bike.org.il).

סקירת הספרות על אודות רכיבת האופניים בישראל מציגה תמונת מצב בכל הקשור לתשתיות עבור הרוכבים על אופני ההרים בישראל, נכון לזמן כתיבת העבודה. יש לשער, שבפועל הדברים משתנים במהרה.

פרק רביעי: שיטת המחקר

שיטת המחקר התבססה על 1,200 שאלונים, שהועברו בקרב רוכבים על אופני הרים (ראה נספח א') באתרים שונים, שבהם מתקיימת פעילות של רכיבת אופניים וכן באמצעות מילוי שאלונים באינטרנט.

לצורך חלוקת השאלונים לרוכבים נבחרו אתרים שונים באזור המרכז, הצפון והדרום, שבהם מתקיימת פעילות של רכיבה על אופני הרים בשטח פתוח ואשר שונים זה מזה בהגדרה הנופית, בתשתיות הקיימות בהם ובאופן ניהולם. האתרים הם:

1. נחל - גן לאומי נחל אלכסנדר: נחל אלכסנדר הוא הגדול מבין נחלי השרון. הנחל זורם לאורך 32 ק"מ. בעבר, במסגרת תהליך שיקום הנחל, הוקמה מינהלת, האחראית על ניהולו. בראש המינהלת עומדים המועצה האזורית עמק חפר, קק"ל, המשרד לאיכות הסביבה, רשות ניקוז שרון ועוד כ-15 גופים נוספים. שבילי האופניים במקום נחלקים לשני קטעים: קטע מזרחי, באורך של כ-11 ק"מ, המסומן במפות סימון שבילים, אך אינו משולט. קטע מערבי, באורך של כ-3.5 ק"מ, משולט (אתר קק"ל - מסלולי רכיבה, 2009).

2. אזור כפרי - גבעת עדה: גבעת עדה נמצאת באזור שבין השרון, השומרון והכרמל, חמישה ק"מ מזרחית מהמושבה בנימינה והיא גובלת ביישובי המועצה האזורית אלונה. צביון האזור הוא כפרי ובו שטחים חקלאיים גדולים, שבהם גדלים כרמים ועצי פרי נשירים (מועצה אזורית בנימינה-גבעת עדה, 2009).

3. אזור פריפריאלי - קיבוץ בארי: קיבוץ בארי נמצא בצפון הנגב המערבי, בתחומי המועצה אזורית אשכול. חברי הקיבוץ פיתחו מסלולי רכיבה על אופניים, העוברים באזור הקיבוץ בין ערוצי נחל, מבנים היסטוריים וארכיאולוגיים. הכנת המסלול והשילוט התבצעו בשיתוף חברי הקיבוץ, קק"ל ורשות הטבע והגנים. המסלול כולו משולט, ממופה ומנוהל על ידי חבר קיבוץ, שהקים במקום חנות לממכר ציוד ולהשכרת אופניים (אתר קק"ל - מסלולי רכיבה, 2009).

4. אזור שמורת טבע - שמורת נחשון-מאיר: שמורת הטבע נמצאת באזור הגבעות שבמבואות ירושלים. שטחה הכולל של השמורה הוא 103.5 דונם. באזור השמורה עוברים הנחלים שמשון ומאיר, המהווים חלק מאגן הניקוז לנחל איילון. הצמחייה האופיינית לשמורה היא של עצי אורן ירושלים ואיקליפטוס. האזור נמצא תחת פיקוחה של רשות הטבע והגנים (אתר רשות הטבע והגנים, 2006).

5. אזור יער - יער עופר: באזור של המועצה האזורית כרמל. מסלול הררי ובו שבילי אופניים ברמה קלה עד בינונית. משולט עבור רוכבי אופניים בחלקים רבים.

6. אזור יער - בן-שמן: היער נמצא באזור שפלת יהודה. אזור היער נרכשו ב-1907 על ידי קק"ל, שבמהלך השנים נטעה במקום עצי אורן וברושים. ביער נמצאים חניונים רבים לפיקניקים ומספר מסלולי טיול להולכי רגל, לרוכבי אופניים ולרכבי שטח (אתר קק"ל - יער בן שמן, 2009).

השאלונים נותחו בשיטות סטטיסטיות שונות. בתחילה, נערכו מבחנים פשוטים של סטטיסטיקה תיאורית ולאחר מכן ניתוחי מתאמים (קורלציות) ורגרסיות על מנת לאפיין קבוצות שונות בתוך אוכלוסיית הרוכבים על אופניים. כמו כן, נערכו ניתוחים של מי מוכן לשלם, מהם המאפיינים של רוכבי אופניים באזורים שונים בישראל, מהם המאפיינים של המעוניינים בפיתוח תשתיות ושירותים שונים.

הממצאים נחלקים לפרקים שונים והם :

א. מאפיינים אישיים של הרוכבים ;

ב. מאפייני הרכיבה ;

ג. מאפייני הביקוש : העדפות, צרכים ורצונות ;

ד. מידת המוכנות לשלם עבור הרכיבה ;

ה. בדיקת הרצון לפיתוח תיירותי ;

ו. בדיקת שביעות הרצון מהמצב הקיים.

לסיכום הדוח מופיע פרק מסקנות וכן פרק סיכום והמלצות ראשוניות, רשימת המקורות שעליהם נסמכת עבודה זו וכן דוגמת השאלון, שהועבר ל-1,200 רוכבי האופניים.

פרק חמישי: הממצאים

א. מאפיינים אישיים של הרוכבים

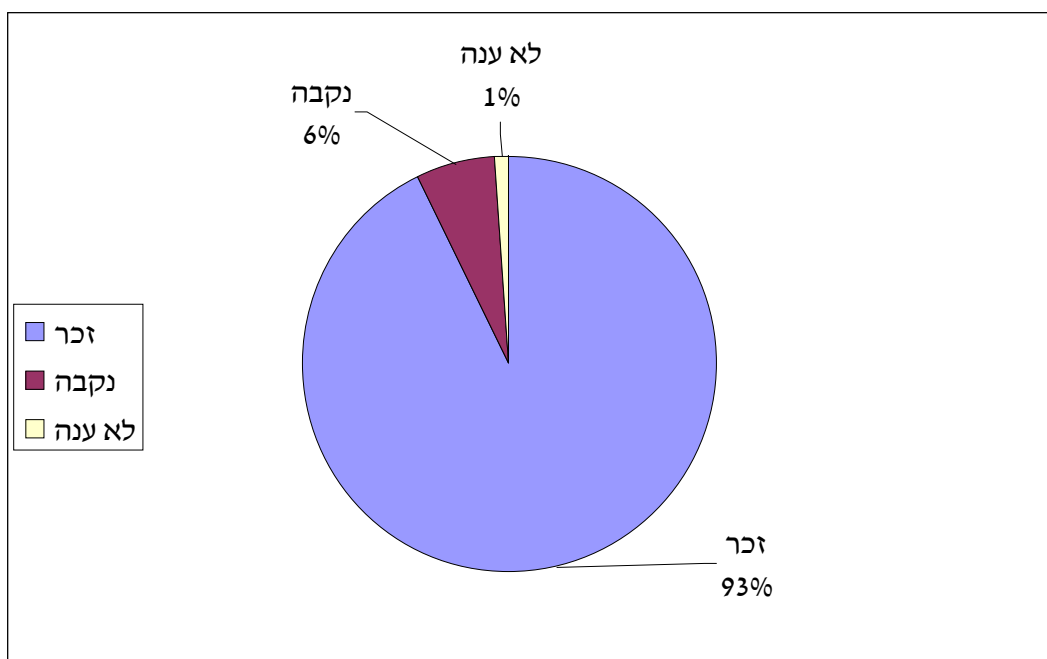
1. מגדר/מין הרוכבים

לוח 1: מגדר הרוכבים

	אחוז	N
זכר	92.76%	1,114
נקבה	6.24%	75
לא ענו	1%	12
סך הכול	100%	1,201

הרוב מוחלט של הרוכבים (92.76%) הם גברים.

גרף 1: מגדר/מין הרוכבים



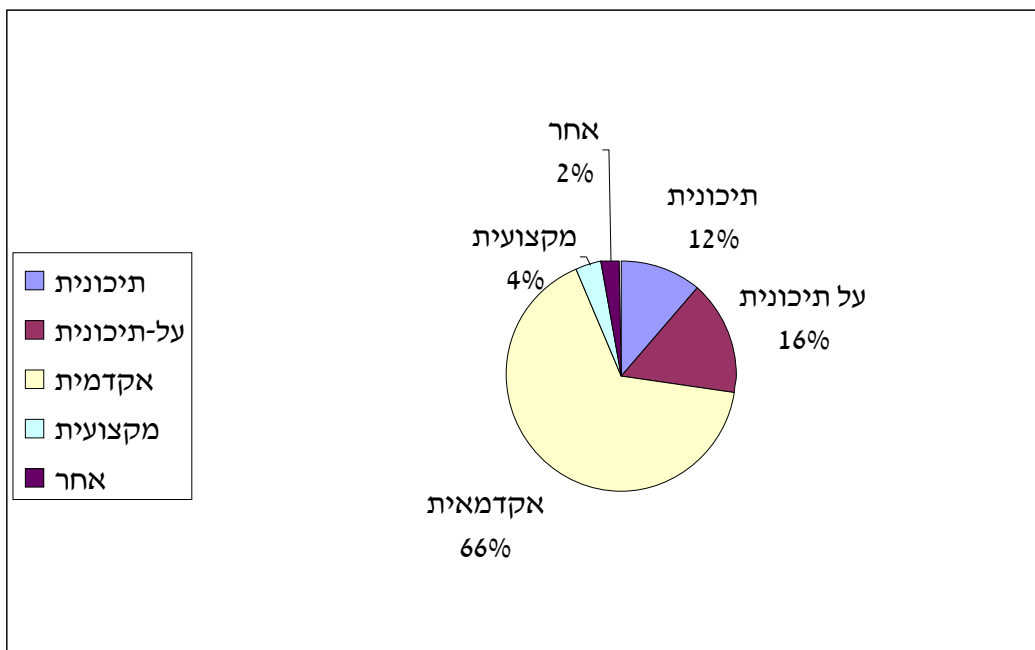
2. השכלת הרוכבים

לוח 2: סוג השכלה

סוג השכלה	אחוז	N
תיכונית	11.57%	138
על-תיכונית	15.59%	186
אקדמית	66.39%	792
מקצועית	4.02%	48
אחר	2.43%	37
סך הכול	100%	1,201

למעלה משליש מהרוכבים (66.39%) הם בעלי השכלה אקדמית.

גרף 2: השכלת הרוכבים



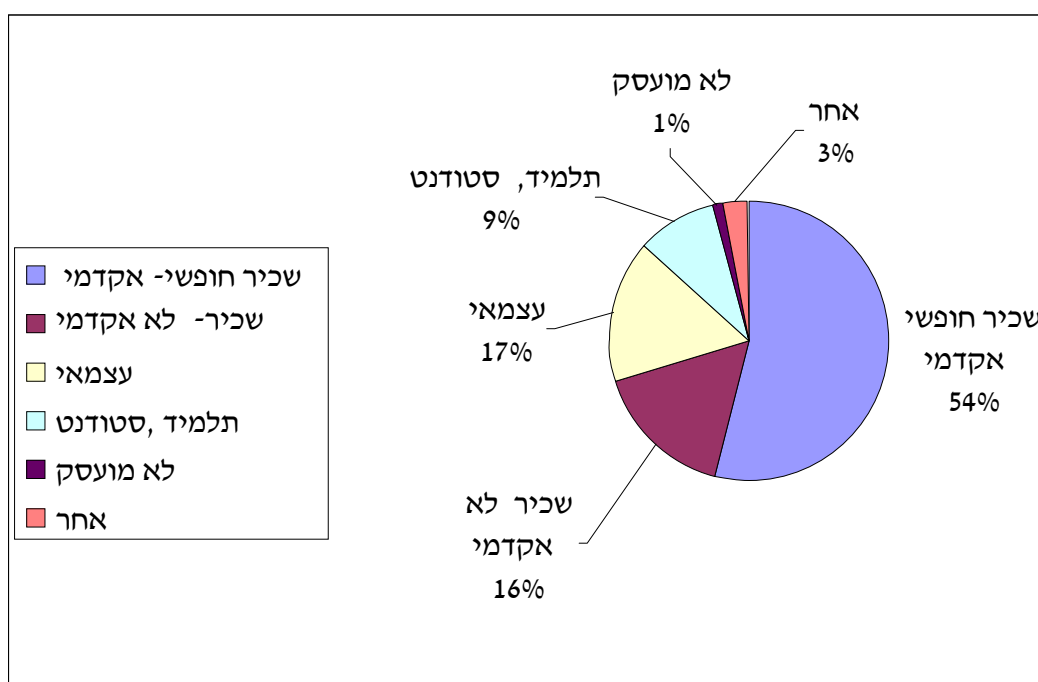
3. עיסוק הרוכבים

לוח 3: עיסוק

עיסוק	אחוז	N
שכיר חופשי (אקדמי)	53.63%	636
שכיר (לא אקדמי)	16.27%	193
עצמאי	16.79%	199
תלמיד, סטודנט	9.19%	109
לא מועסק	0.93%	11
אחר	3.19%	53
סך הכול	100%	1,201

מרבית הרוכבים (70%) הם שכירים.

גרף 3: עיסוק הרוכבים



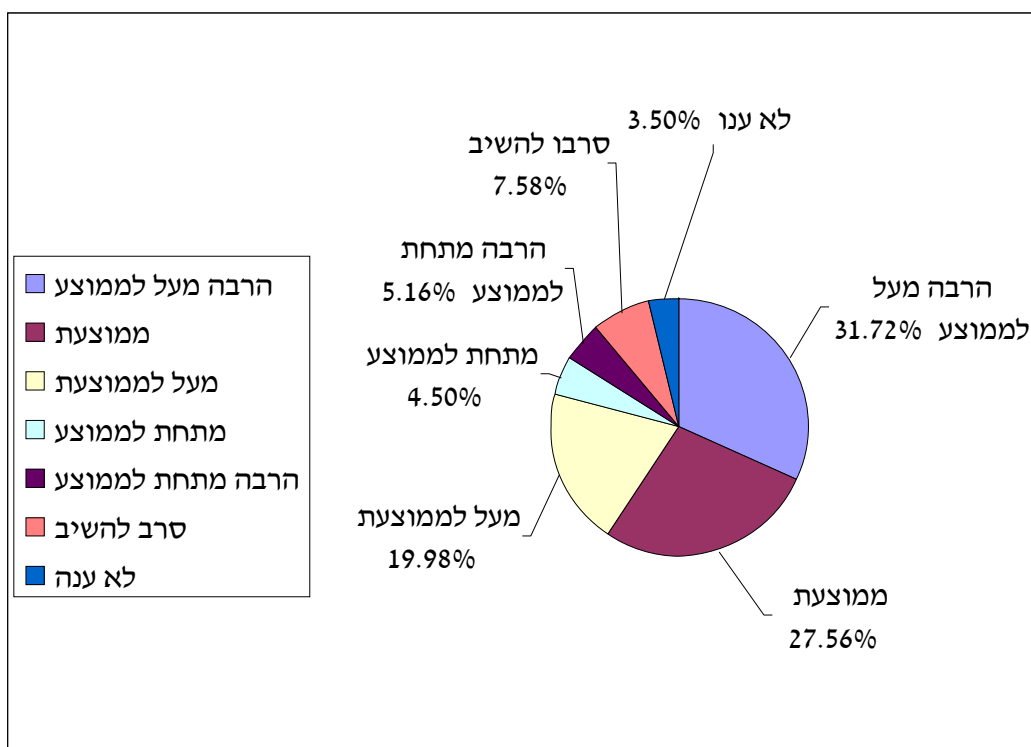
4. הכנסת הרוכבים

לוח 4: רמת הכנסה ביחס להכנסה ממוצעת של 8,996 ₪

רמת הכנסה ביחס לממוצע	אחוז	N
הרבה מעל לממוצע	31.72%	381
ממוצעת	27.56%	331
מעל לממוצעת	19.98%	240
מתחת לממוצע	4.5%	54
הרבה מתחת לממוצע	5.16%	62
סרבו להשיב	7.58%	91
לא ענו	3.5%	42
סך הכול	100%	1,201

מרבית הרוכבים (79.26%) הם בעלי הכנסה ממוצעת או מעל לממוצעת.

גרף 4: רמת הכנסה ממוצעת ביחס להכנסה ממוצעת של 8,996 ₪



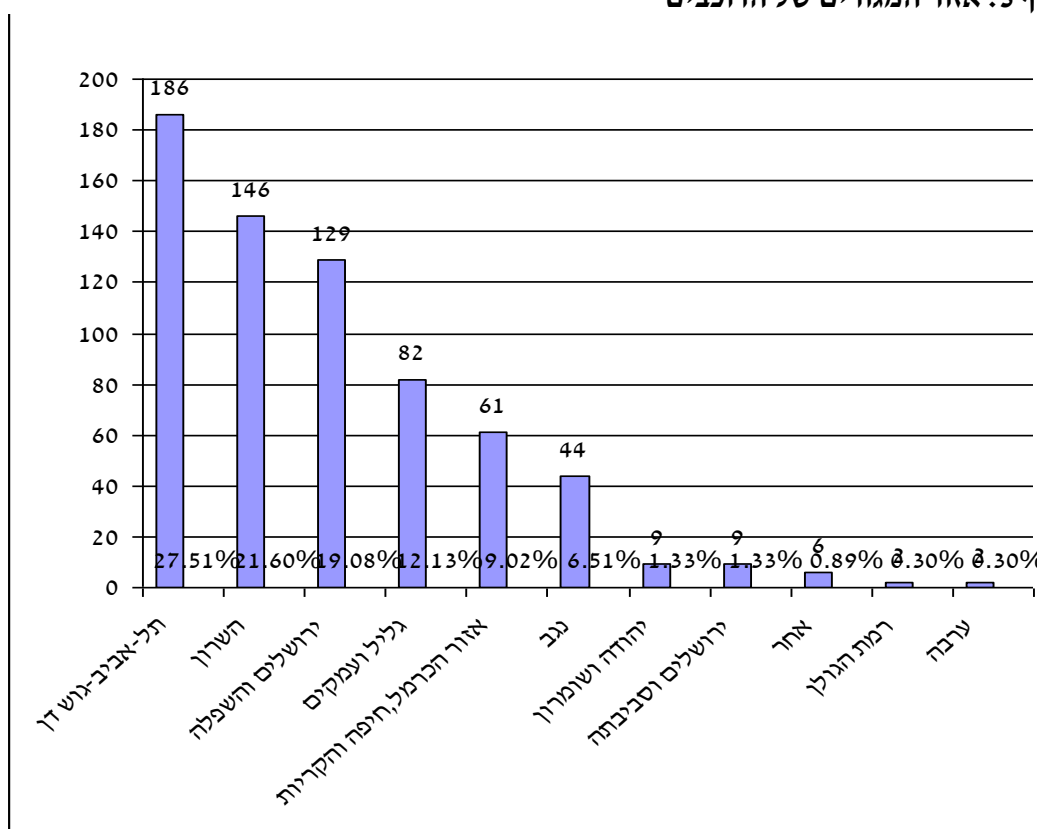
5. אזור המגורים של הרוכבים

לוח 5: אזור המגורים של הרוכבים

אזור מגורים	N	אחוזים
תל-אביב-גוש דן	186	27.51%
השרון	146	21.6%
ירושלים והשפלה	129	19.08%
גליל ועמקים	82	12.13%
אזור הכרמל, חיפה והקריות	61	9.02%
נגב	44	6.51%
יהודה ושומרון	9	1.33%
ירושלים וסביבתה	9	1.33%
אחר	6	0.89%
רמת הגולן	2	0.3%
ערבה	2	0.3%
סך הכול	676	100%

רוב הרוכבים גר באזור תל-אביב, גוש דן והשרון, כלומר במישור החוף.

גרף 5: אזור המגורים של הרוכבים



סיכום

לפי מחקר זה אפשר לראות, כי הפרופיל של רוכב על אופני שטח הוא : רובם גברים, בעלי השכלה
אקדמית, מועסקים כשכירים ומרוויחים הכנסה השווה לממוצע או גבוהה ממנה. רובם גרים
באזור מישור החוף : תל-אביב, גוש דן ואזור השרון.

ב. מאפייני הרכיבה

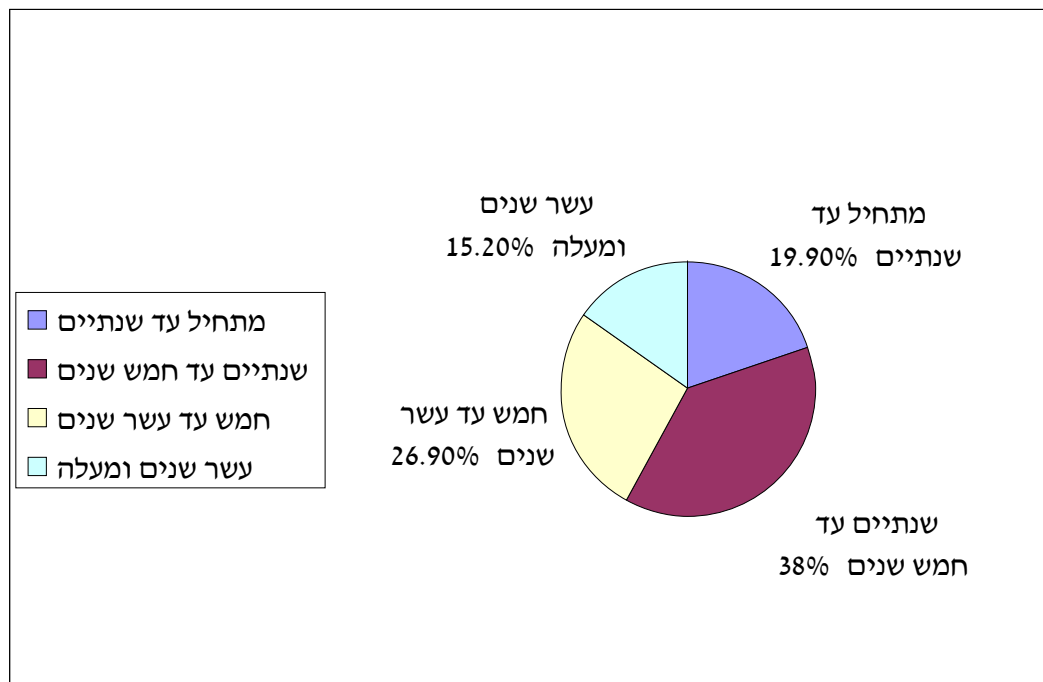
1. ותק ברכיבה

לוח מספר 6: ותק ברכיבה על אופני שטח

ותק רכיבה	אחוז	N
מתחיל עד שנתיים	19.9%	231
שנתיים עד חמש שנים	38%	442
חמש עד עשר שנים	26.9%	312
עשר שנים ומעלה	15.2%	177
סך הכול	100%	1,162

מרבית הרוכבים הם בעלי ותק של שנתיים עד חמש שנים. למעלה משליש (38%) מכלל הרוכבים, שהשתתפו במחקר, הם בעלי ותק רכיבה של שנתיים עד חמש שנים. למעלה ממחצית הרוכבים (57.9%) הם בעלי ותק רכיבה של עד חמש שנים.

גרף 6: ותק ברכיבה על אופני שטח



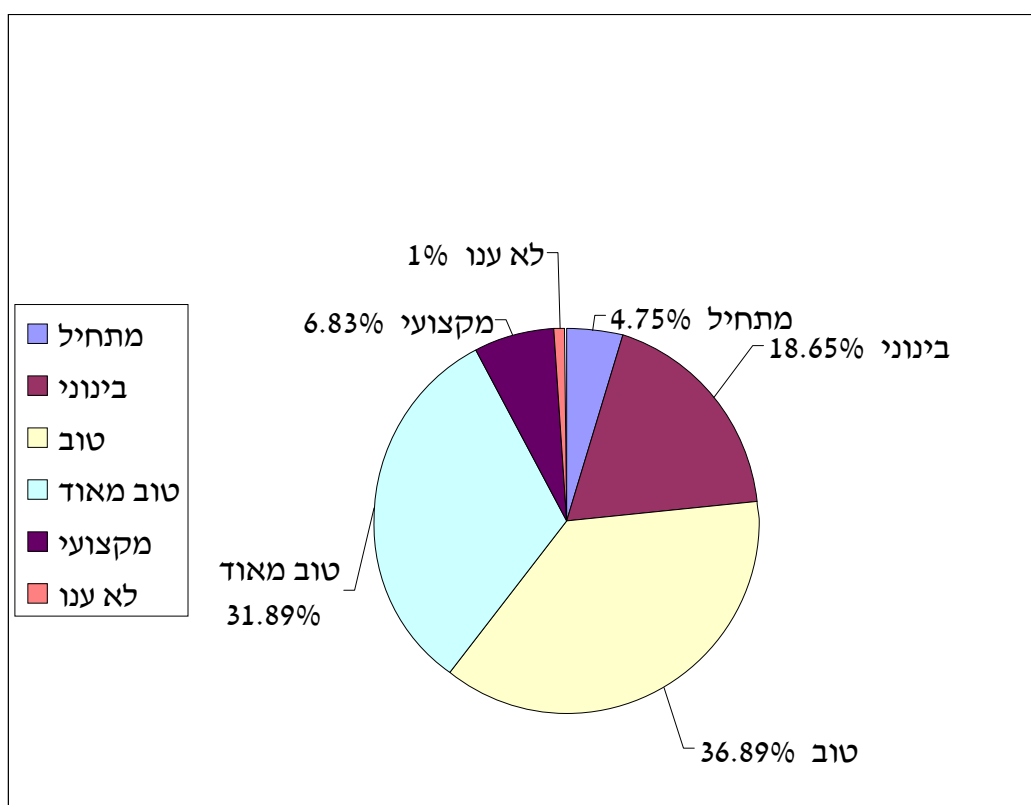
2. רמת הרכיבה

לוח מספר 7: רמת הרכיבה

רמת הרכיבה	אחוז	N
מתחיל	4.75%	57
בינוני	18.65%	224
טוב	36.89%	443
טוב מאוד	31.89%	383
מקצועי	6.83%	82
לא ענו	1%	12
סך הכול	100%	1,201

מרבית הרוכבים (69.2%) הגדירו עצמם ברמת רכיבה של טובה או טובה מאוד.

גרף 7: רמת הרכיבה



3. תדירות הרכיבה

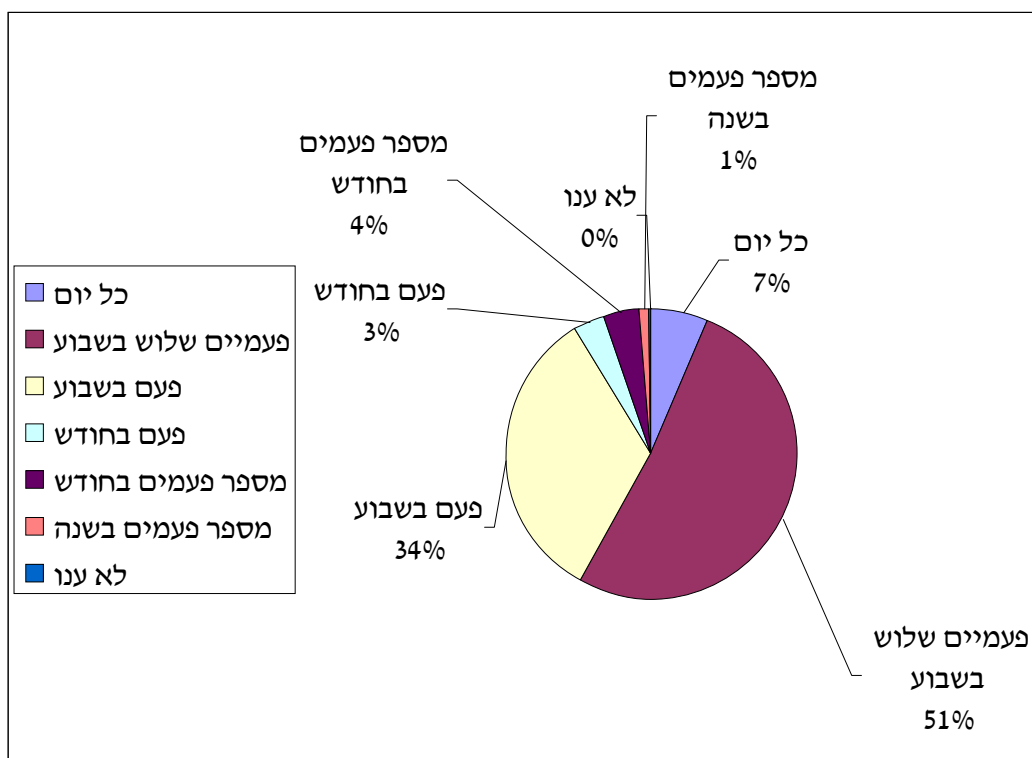
לוח מספר 8: תדירות הרכיבה

תדירות הרכיבה	אחוז	N
כל יום	6.58%	79
פעמיים עד שלוש בשבוע	51.21%	615
פעם בשבוע	33.72%	405
פעם בחודש	3.33%	40
מספר פעמים בחודש	3.83%	42
מספר פעמים בשנה	1%	12
לא ענו	0.33%	4
סך הכול	100%	1,201

למעלה ממחצית מהרוכבים (51.3%) רוכבים בממוצע בין פעמיים לשלוש בשבוע.

91.8% רוכבים לפחות פעם בשבוע.

גרף 8: תדירות הרכיבה



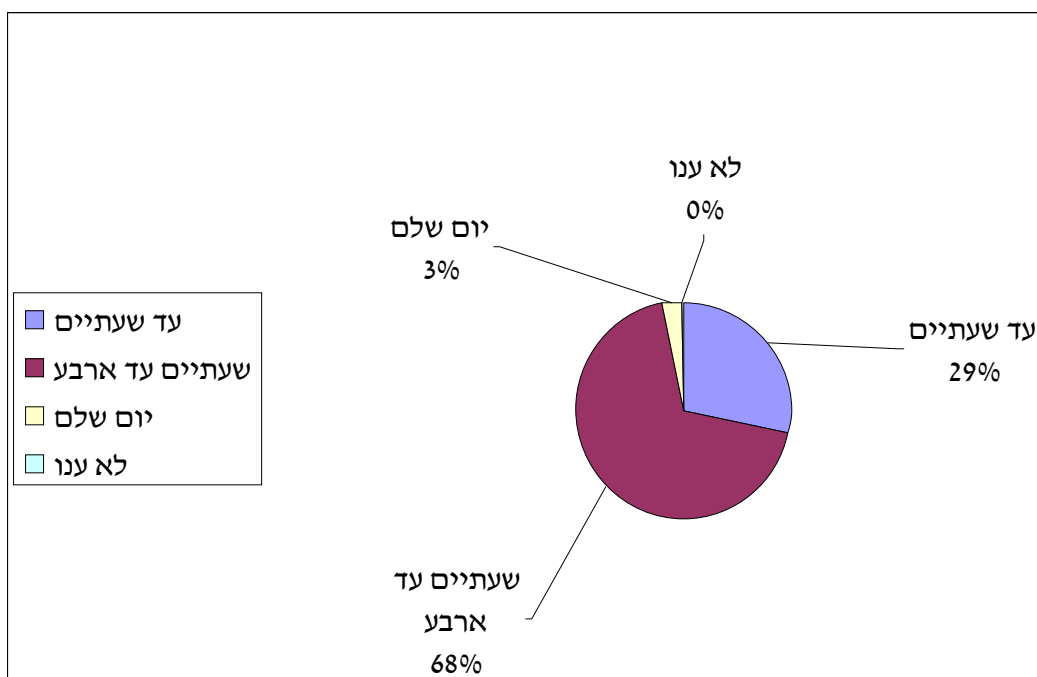
4. משך הרכיבה

לוח מספר 9: משך הרכיבה

משך רכיבה ממוצע	אחוז	N
עד שתיים	28.73%	345
שעתיים עד ארבע	68.19%	819
יום שלם	2.83%	34
לא ענו	0.25%	3
סך הכול	100%	1,201

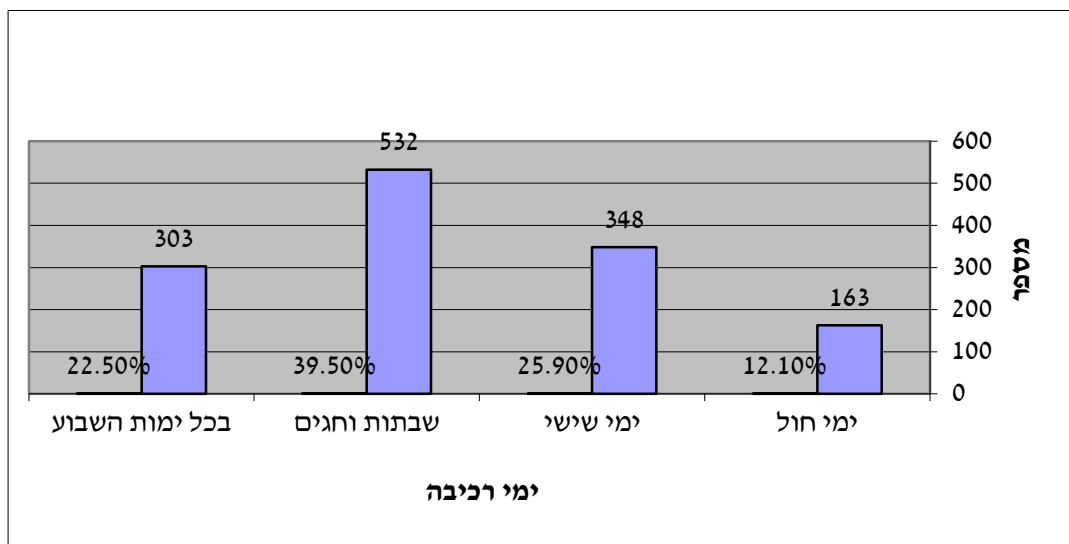
משך הרכיבה הממוצע של למעלה משני שלישי מהרוכבים (68.19%) הוא שעתיים עד ארבע שעות.

גרף 9: משך הרכיבה



5. ימי הרכיבה

גרף 10: הימים שבהם מתקיימת מרבית הרכיבה



סוף השבוע (ימי שישי ושבת) הם הימים שבהם מתקיימת מרבית הרכיבה. כמו כן, עולה, כי יום שבת הוא היום שבו רוכבים מרבית הרוכבים (39.5%).

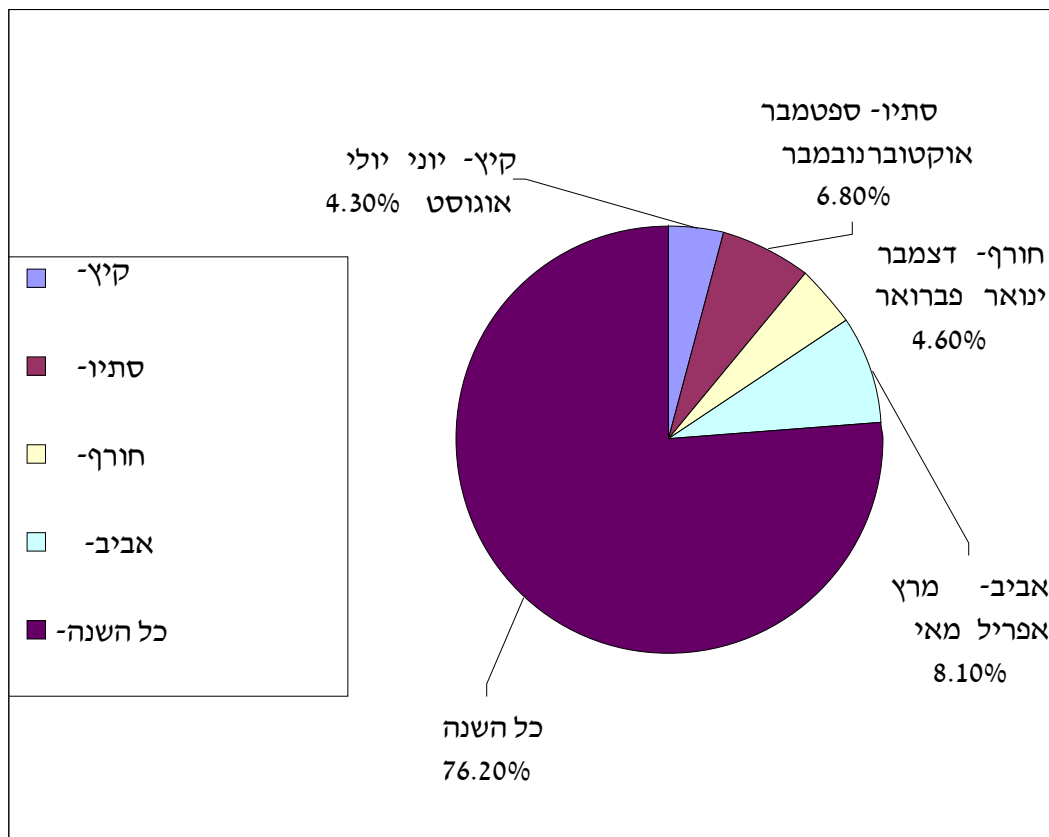
6. עונות הרכיבה

לוח מספר 10: עונות הרכיבה המועדפות

עונה	אחוז	N
קיץ (יוני, יולי, אוגוסט)	4.3%	55
סתיו (ספטמבר, אוקטובר, נובמבר)	6.8%	88
חורף (דצמבר, ינואר, פברואר)	4.6%	60
אביב (מרץ, אפריל, מאי)	8.1%	105
כל השנה	76.2%	984
סך הכול	100%	1,292

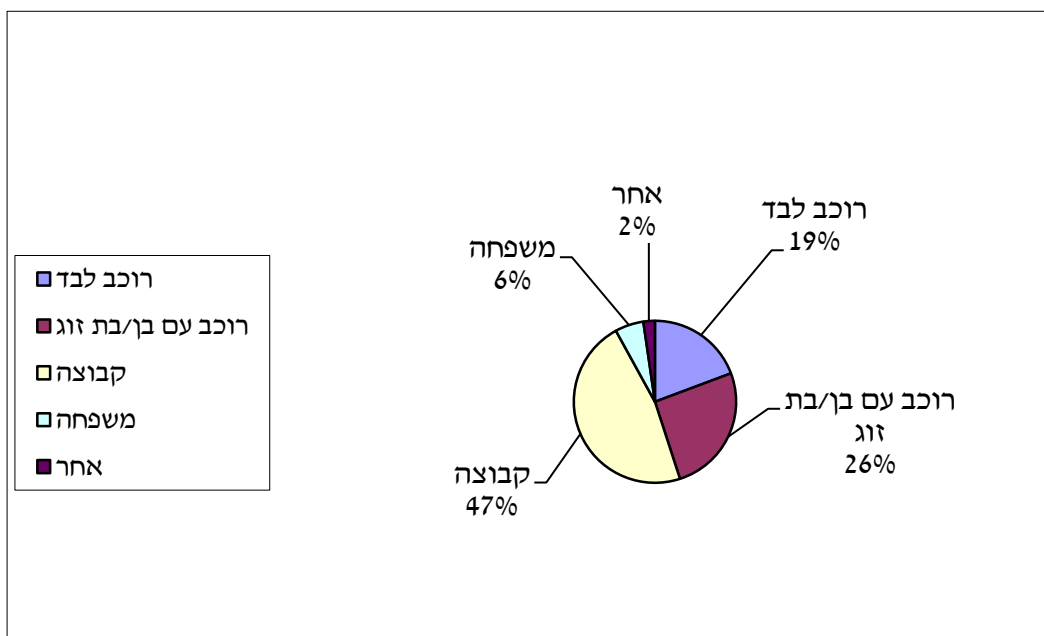
הרוב המוחלט של הרוכבים (76.2%) רוכב במשך כל ימות השנה, ללא קשר למזג האוויר ולעונות השנה.

גרף 11: עונות הרכיבה המועדפות



7. הרגלי הרכיבה

גרף מספר 12: הרגלי הרכיבה



קרוב למחצית מהרוכבים (47%) רוכבים בקבוצה. רוב הרוכבים אינם רוכבים לבדם, אלא עם אנשים נוספים (בן/בת זוג, משפחה, קבוצה).

סיכום

מניתוח הנתונים עולה, כי מרבית הרוכבים הם בעלי ותק רכיבה, הנע בין שנתיים לחמש שנים. רובם ברמת רכיבה של טוב עד טוב מאוד, רוכבים בין פעמיים לשלוש בשבוע, במשך שעתיים עד ארבע שעות. מרבית פעילות הרכיבה מתקיימת בסופי השבוע ולאורך כל השנה, ללא קשר לעונות השנה.

ג. מאפייני הביקוש: העדפות, צרכים ורצונות

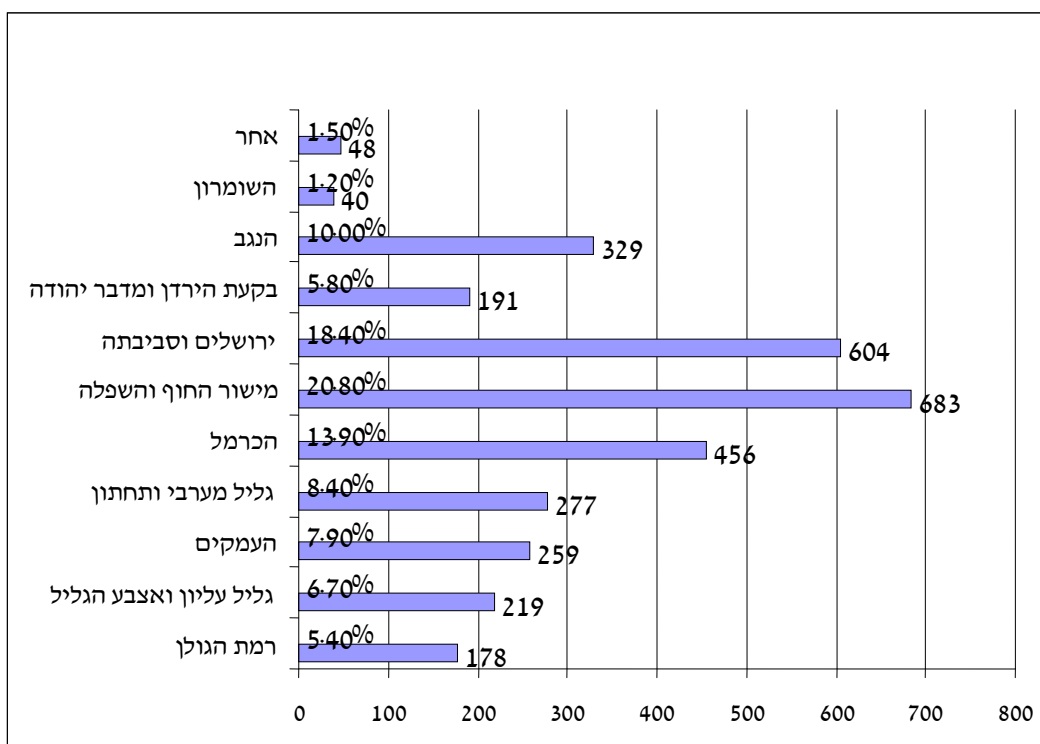
1. אזורי רכיבה מועדפים

לוח מספר 11: אזורי רכיבה מועדפים בישראל

אזור	N	אחוז
רמת הגולן	178	5.4%
גליל עליון ואצבע הגליל	219	6.7%
העמקים	259	7.9%
גליל מערבי ותחתון	277	8.4%
הכרמל	456	13.9%
מישור החוף והשפלה	683	20.8%
ירושלים וסביבתה	604	18.4%
בקעת הירדן ומדבר יהודה	191	5.8%
הנגב	329	10.0%
השומרון	40	1.2%
אחר	48	1.5%
סך הכול	3,284	100%

האזורים המועדפים לרכיבה בישראל הם מישור החוף והשפלה (הכולל גם את ירושלים וסביבתה). בנוסף לכך, ניתן לראות, בכל רחבי המדינה מתקיימת פעילות של רכיבה.

גרף 13: אזורי רכיבה מועדפים בישראל



2. אזורי רכיבה מועדפים

לוח מספר 12: סוגי המסלולים

שבילים שקלאיים	דאון היל	סינגלים	שבילי יער קיימים - שבילים לבנים/דאבלים	
14.9%	10.1%	47.9%	41.3%	תמיד
36.5%	12.8%	35.8%	39.6%	לעיתים קרובות
34%	29.2%	13.8%	16.6%	לעיתים רחוקות
14.6%	47.9%	2.5%	2.5%	אף פעם
918/100%	864/100%	1,034/100%	1,042/100%	N

רוב הרוכבים רוכב במסלולי סינגלים ובשבילי יער קיימים (שבילים לבנים/דאבלים).

מכאן, שסגנון הרכיבה הנפוץ בישראל הוא ה-XC (קרוס קאנטרי).

סגנון הרכיבה דאון היל (רכיבה במורד) פחות נפוץ בישראל, אך קיים בשיעור קטן.

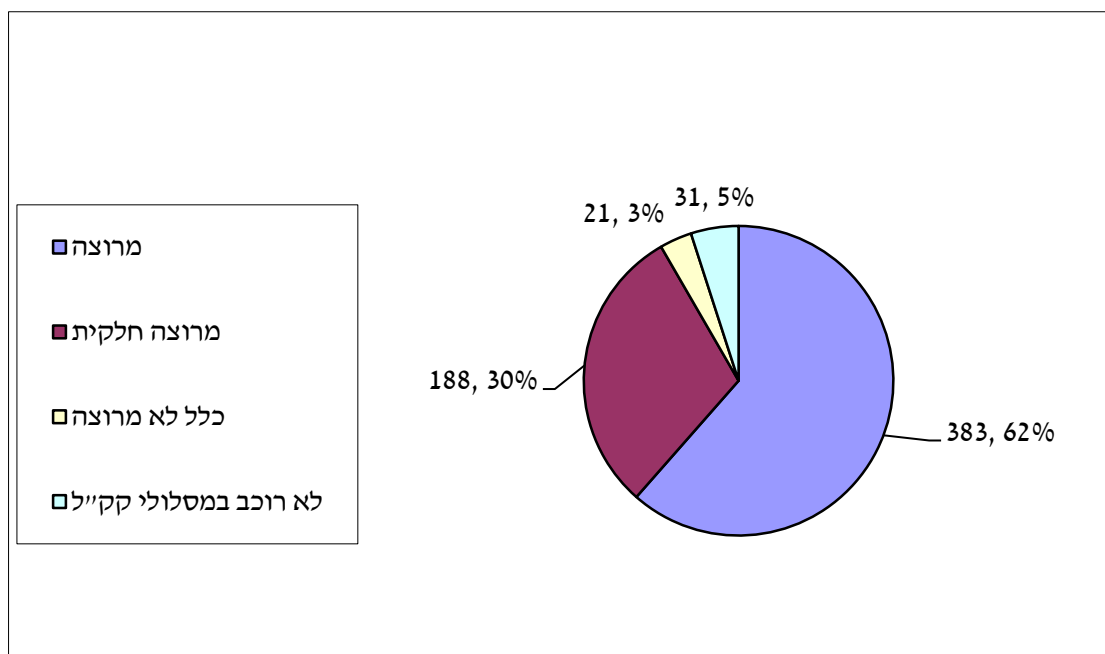
3. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל

לוח מספר 13: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל

שביעות הרצון	N	אחוז
מרוצה	442	62.43%
מרוצה חלקית	197	29.14%
לא רוכב במסלולי קק"ל	34	5.03%
כלל לא מרוצה	23	3.4%
N	676	100%

מרבית הרוכבים (62%) השיבו, כי הם מרוצים ממסלולי קק"ל הקיימים, לעומת 3%, שכלל לא מרוצים.

גרף 14: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל



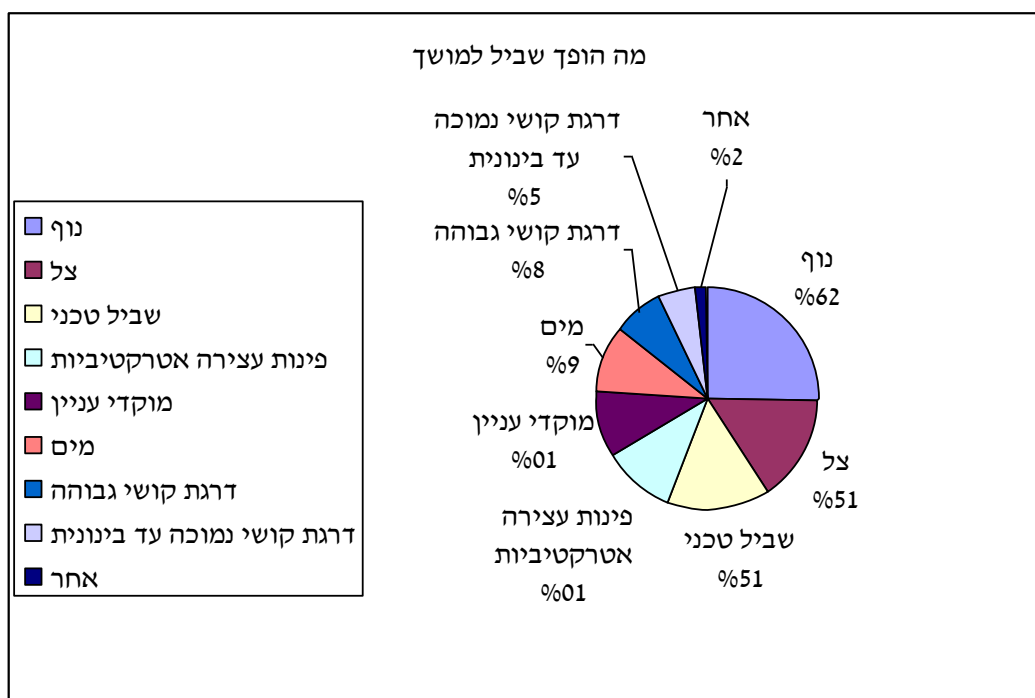
4. מה הופך שביל למושך בעיני הרוכבים?

לוח 14: מה הופך שביל רכיבה למושך?

הסיבות	אחוז	N
נוף	915	25.6%
צל	552	15.4%
שביל טכני	525	14.7%
פינות עצירה אטרקטיביות	375	10.5%
מוקדי עניין	356	9.9%
מים	338	9.4%
דרגת קושי גבוהה	269	7.5%
דרגת קושי נמוכה עד בינונית	180	5%
אחר	71	2%
סך הכול	3,581	100%

נוף הוא הגורם אשר הופך מסלולים למושכים בעיני הרוכבים. כמו כן, קיימת העדפה לצל ולשביל בעל רמת קושי גבוהה, הדורש יכולת טכנית גבוהה, על פני שביל ברמה בדרגת קושי נמוכה עד בינונית.

גרף 15: מה הופך שביל רכיבה למושך?



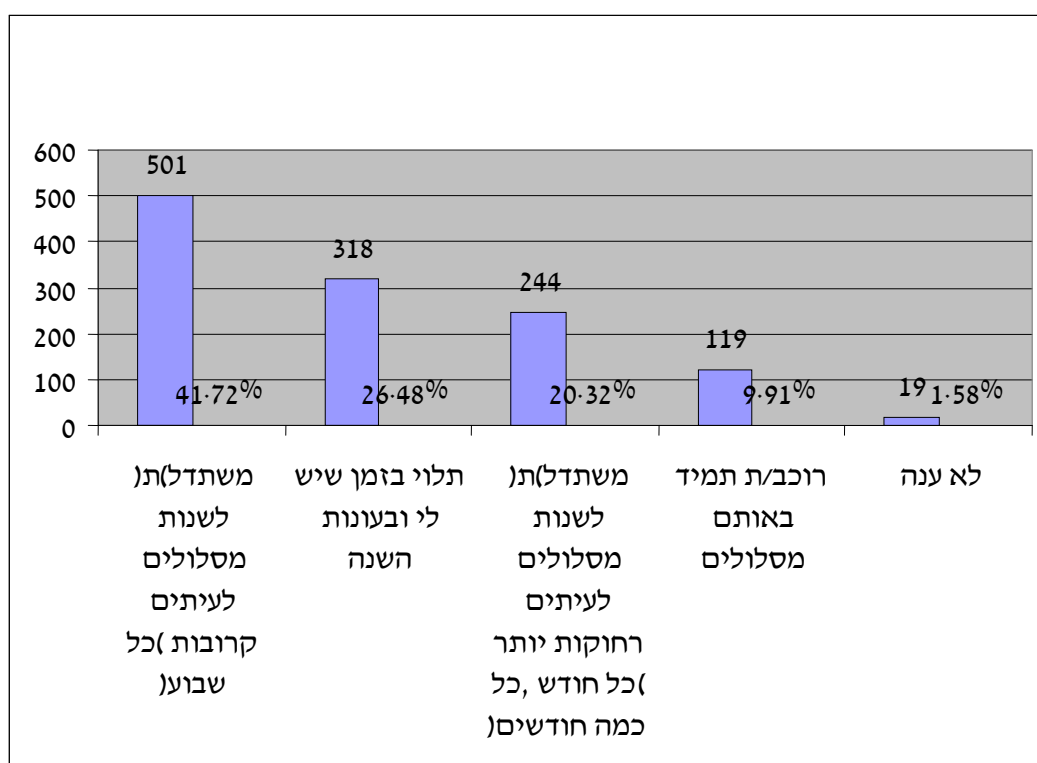
5. תדירות השינוי במסלולי הרכיבה

לוח 15: תדירות השינוי במסלולי הרכיבה

אחוז	N	
41.72%	501	משתדל לשנות מסלולים (לעיתים קרובות (כל שבוע)
26.48%	318	תלוי בזמן שיש לי ובעונות השנה
20.32%	244	משתדל לשנות מסלולים לעיתים רחוקות יותר (כל חודש, כל מספר חודשים)
9.91%	119	רוכב תמיד באותם מסלולים
1.58%	19	לא ענו
100%	1,201	N

תדירות השינוי במסלולי הרכיבה בקרב הרוכבים היא גבוהה. 41.72% נוהגים להחליף מסלול רכיבה מידי שבוע. רק 10.4% מהרוכבים רוכבים תמיד באותם המסלולים.

גרף 16: תדירות השינוי במסלולי הרכיבה



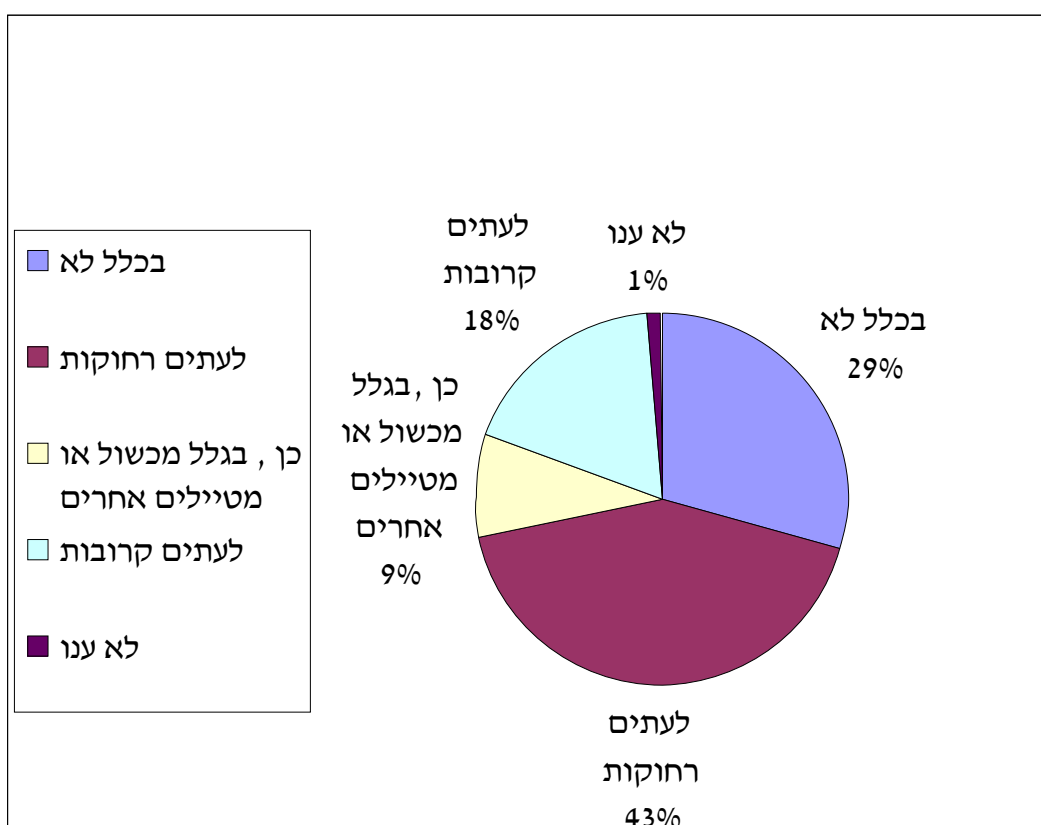
6. מידת הסטייה ממסלולים קיימים

לוח מספר 16: מידת הסטייה ממסלולי רכיבה קיימים לרכיבה בסינגלים לא מסומנים

מידת הסטייה ממסלולים	אחוז	N
בכלל לא	29.31%	352
לעתים רחוקות	42.3%	508
כן, בגלל מכשול או מטיילים אחרים	9.08%	109
לעתים קרובות	17.82%	214
לא ענו	1.5%	20
סך הכול	100%	1,201

רוב הרוכבים (72.3%) אינו נוהג כלל לסטות ממסלולי הרכיבה או רק לעתים רחוקות סוטה משבילים קיימים לסינגלים לא מסומנים, ובכך נמנע מפגיעה בשטחים הפתוחים.

גרף 17: מידת הסטייה ממסלולי רכיבה קיימים לרכיבה בסינגלים לא מסומנים



7. חשיבות הימצאותם של תשתיות ושירותים שונים

לוח מספר 17: מידת החשיבות של הימצאות התשתיות והשירותים הבאים באתר לרכיבה על אופני שטח

תשתית/שירות	חשוב מאוד	חשוב	לא חשוב	N
מספר מסלולים	58.9%	36.2%	4.9%	100%/1,124
שילוט ומיפוי	39%	50%	11%	100%/1,110
עלות הנסיעה ליעד	16.3%	48.9%	34.8%	100%/1,104
פעילות לכל המשפחה בקרבת האתר	6.9%	31.7%	61.4%	100%/1,104
פטרול של רוכבי אופניים שישמור על הסדר ויגיש עזרה במידת הצורך	10.6%	42.5%	47%	100%/1,099
נוף	47.1%	47.8%	5.1%	100%/1,130
הימצאותם של רוכבים נוספים בשטח	15%	51%	34%	100%/1,124
קרבה למסעדות או לבתי קפה	6.9%	39.8%	53.4%	100%/1,109
תחנת מידע	10.3%	49.8%	39.9%	100%/1,103
חנויות לממכר אופניים או להשכרת אופניים וציוד נלווה בקרבת היעד	8.1%	43.4%	48.6%	100%/1,104

הרוכבים מייחסים חשיבות גבוהה לתשתיות, כמו: נוף, מספר מסלולים, שילוט ומיפוי המסלול. הרוכבים אינם מייחסים חשיבות להימצאותן של פעילויות לכל המשפחה בקרבת האתר, לקרבה למסעדות ולבתי קפה ולקיומה של חנות למכירה או להשכרת אופניים וציוד נלווה בקרבת המסלול.

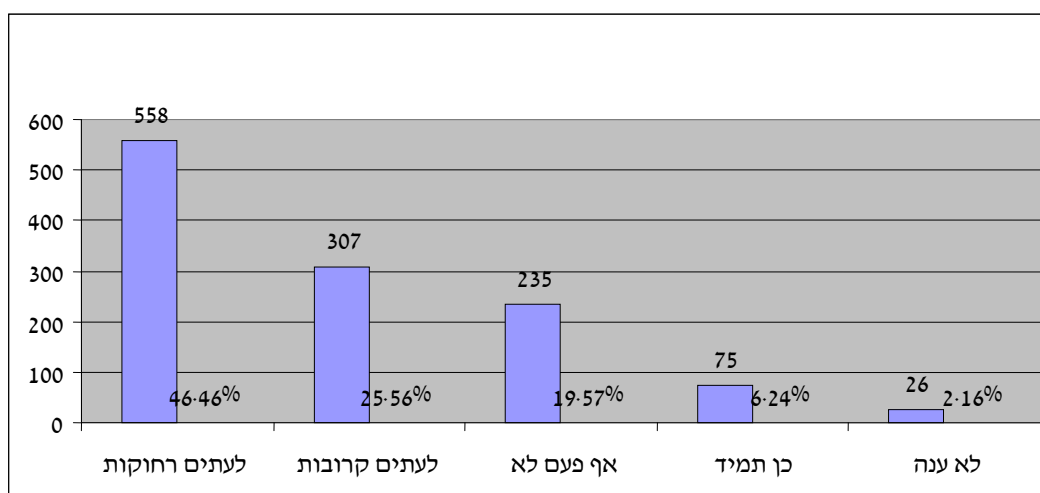
8. שילוט והוראות רכיבה לרוכבי אופניים

לוח 18: הימצאות שילוט והוראות רכיבה לרוכבים במסלולים

קיום שילוט והוראות	N	אחוז
לעיתים רחוקות	558	46.46%
לעיתים קרובות	307	25.56%
אף פעם לא	235	19.57%
כן תמיד	75	6.24%
לא ענו	26	2.16%
סך הכול	1,201	100%

מרבית הרוכבים (54%) השיבו, כי לא קיימים שילוט והוראות רכיבה לרוכבי אופניים במסלולי הרכיבה שבהם הם רוכבים. רק 8% ציינו, כי קיימים תמיד שילוט והוראות רכיבה במסלולים.

גרף 18: הימצאות שילוט והוראות רכיבה לרוכבים במסלולים



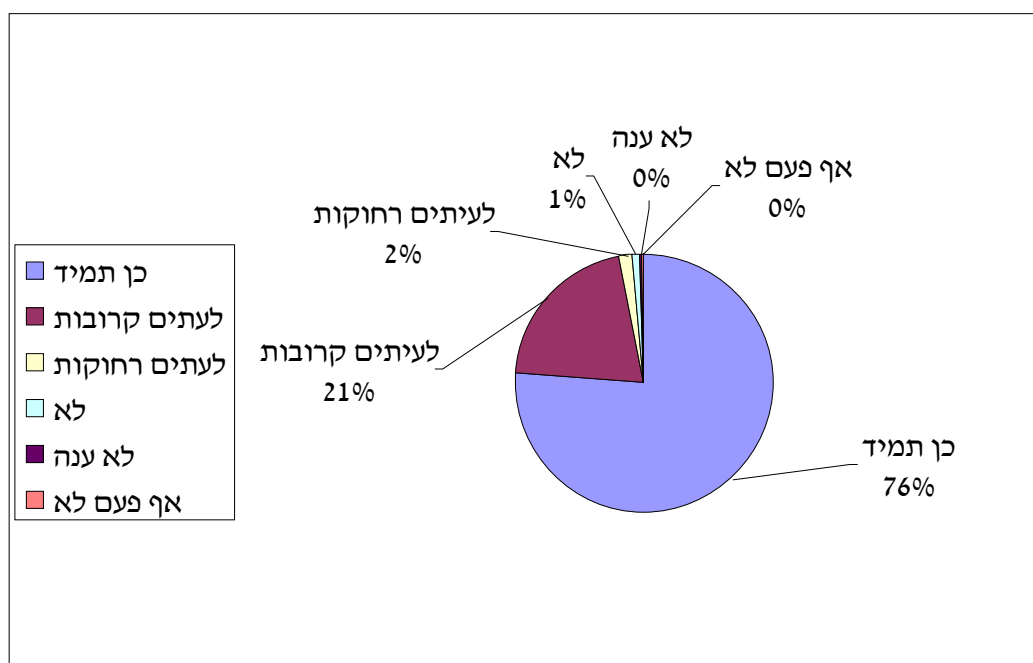
9. ציות להוראות רכיבה בשבילים מסומנים

לוח 19: ציות הרוכבים להוראות רכיבה בשבילים מסומנים

מידת הציות	N	אחוז
כן תמיד	915	76.19%
לעיתים קרובות	248	20.65%
לעיתים רחוקות	22	1.83%
לא	8	0.67%
לא ענו	5	0.42%
אף פעם לא	3	0.25%
סך הכול	1,201	100%

הרוב המוחלט של הרוכבים (76.19%) השיב, כי יציית להוראות רכיבה בשבילים מסומנים.

גרף 19: ציות הרוכבים להוראות רכיבה בשבילים מסומנים



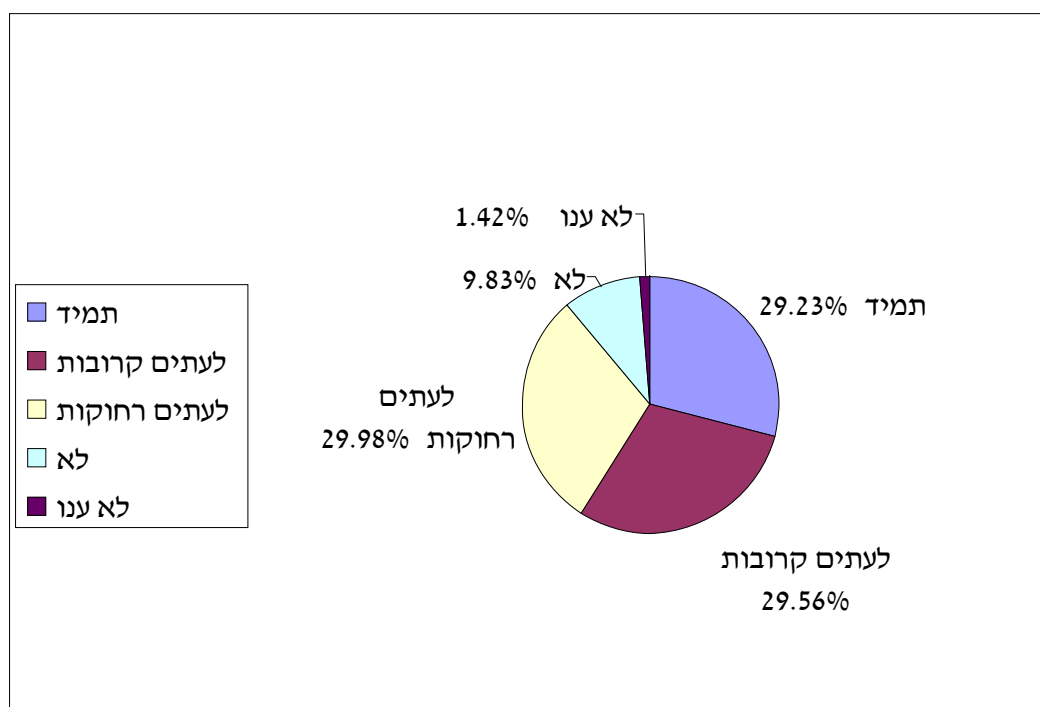
10. המוכנות לסייע בהכשרת שבילים לרכיבה

לוח מספר 20: המוכנות לסייע בהכשרה של שבילי רכיבה בשטח

מידת המוכנות לסייע	אחוז	N
תמיד	29.23%	351
לעתים קרובות	29.56%	355
לעתים רחוקות	29.98%	360
לא	9.83%	118
לא ענו	1.42%	17
סך הכול	100%	1,201

מרבית הרוכבים יהיו מוכנים לסייע תמיד או לעתים קרובות בפעילויות של הכשרה וסימון שבילי רכיבה נוספים בשטח.

גרף 20: המוכנות לסייע בהכשרה של שבילי רכיבה בשטח

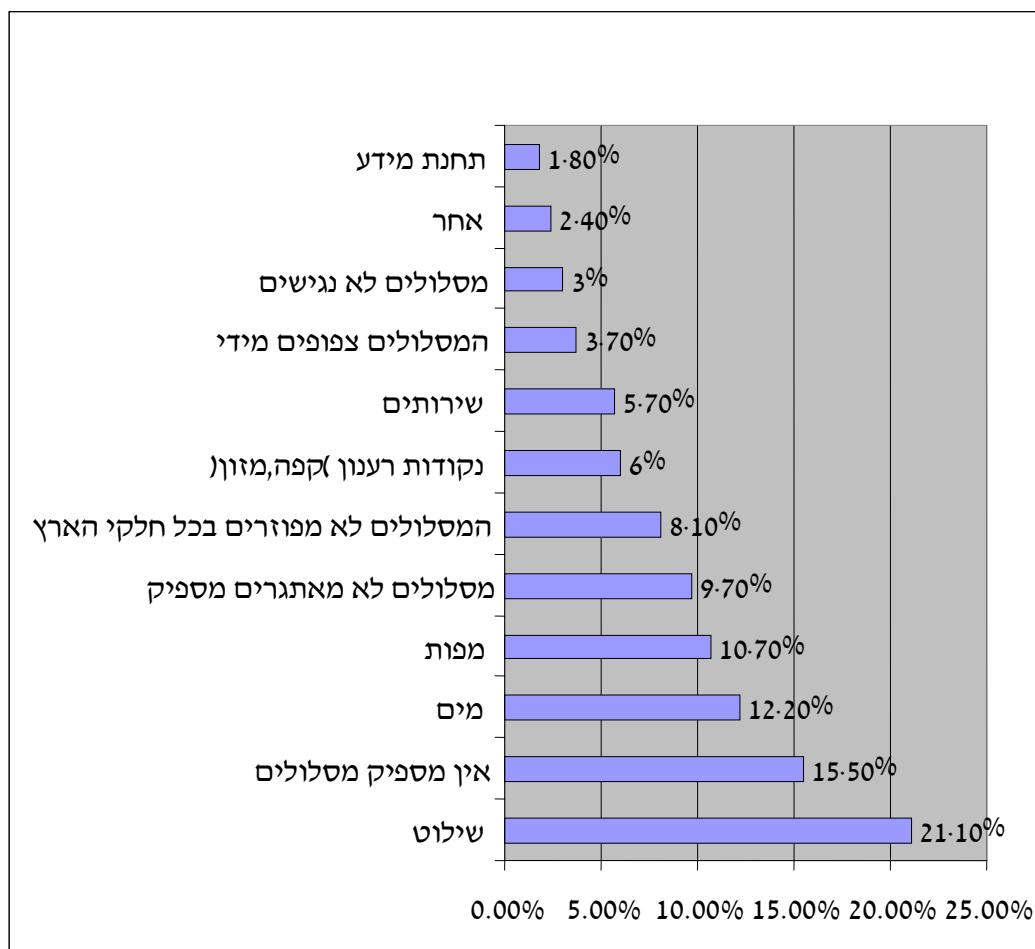


11. מה חסר לאורך המסלול ומפריע לרוכבים

לוח 21: מה חסר לאורך המסלולים הקיימים ומפריע לרוכבים

חסר	אחוז	N
שילוט	21.1%	549
כמות המסלולים מסלולים	15.5%	402
מים	12.2%	318
מפות	10.7%	279
מסלולים לא מאתגרים מספיק	9.7%	252
המסלולים לא מפוזרים בכל חלקי הארץ	8.1%	211
נקודות רענון (קפה, מזון)	6%	156
שירותים	5.7%	148
המסלולים צפופים מידי	3.7%	95
מסלולים לא נגישים	3%	78
אחר	2.4%	62
תחנת מידע	1.8%	46
סך הכול	100%	2,596

גרף 21: מה חסר במסלולי הרכיבה הקיימים ומפריע לרוכבים



לדעת הרוכבים, במסלולי הרכיבה הקיימים חסר: שילוט, מספר מסלולים, מים, מפות ומסלולים לא מאתגרים מספיק.

סיכום

אזורי מישור החוף והשפלה הם המועדפים על רוכבי השטח בישראל. רוב הרוכבים מרוצה ממסלולי קק"ל הקיימים. עם זאת, על מנת לשפרם יש להוסיף שילוט, להגדיל את כמות המסלולים, להקים תשתיות מים ולהכשיר מסלולים בעלי רמת אתגר גבוהה יותר. בקרב הרוכבים קיימת קבוצה גדולה שתהיה מוכנה לסייע בפעילות בנייה והכשרה של שבילי רכיבה. ברוב המסלולים לא קיים שילוט ברמה מספקת. רוב הרוכבים השיב, כי יצייתו לשילוט כזה אם יוצב.

הגורמים אשר חשובים מאוד לרוכבים במסלולי הרכיבה הם: נוף, צל ושבילים הדורשים רמה טכנית גבוהה של רכיבה. כיום, רוב הרוכבים רוכב בשבילים לבנים, בשבילי יער קיימים ובמסלולי סינגלים.

ד. המוכנות לשלם עבור הרכיבה

1. המוכנות לשלם עבור רכיבה במסלול מסודר

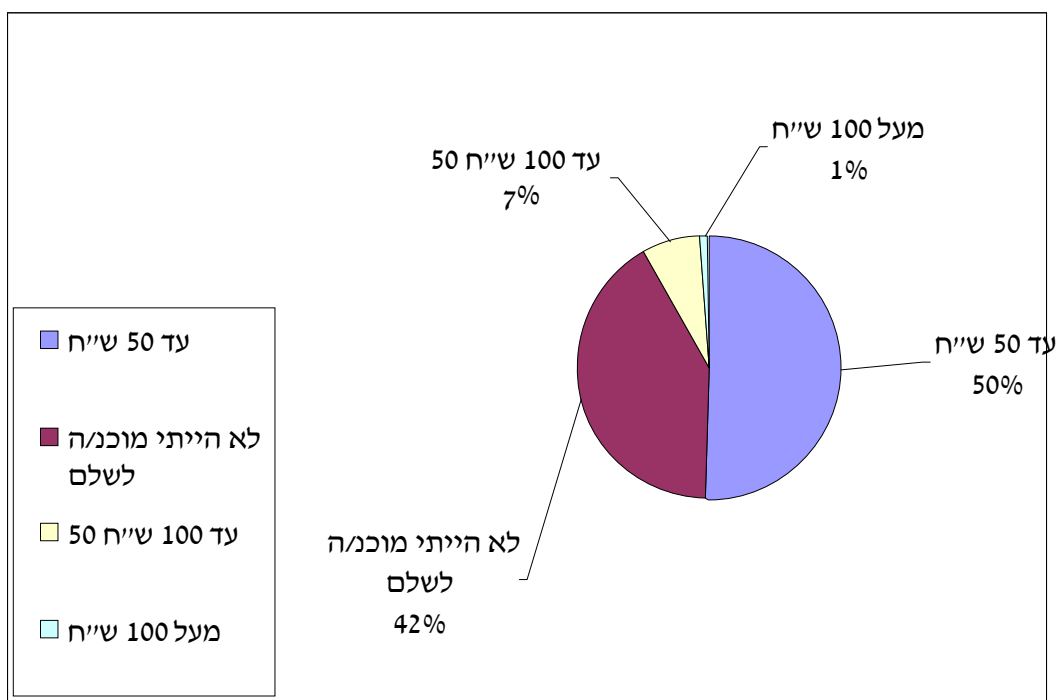
לוח 22: המוכנות לשלם עבור רכיבה במסלול רכיבה מסודר

מידת המוכנות וגובהה	N	אחוז
עד 50 ש"ח	341	50.44%
לא מוכן/ה לשלם	281	41.57%
עד 100 ש"ח	46	6.8%
מעל 100 ש"ח	8	1.18%
סך הכול	676	100%

מעט יותר ממחצית הרוכבים (58%) מוכנים לשלם עבור רכיבה במסלול מסודר ומאורגן לכל אורכו.

מחצית מהרוכבים (50%) מוכנים לשלם סכום של עד 50 ₪ עבור רכיבה במסלול רכיבה מקצועי, מוסדר ומאורגן לכל אורכו. 42% לא מוכנים לשלם כלל.

גרף 22: המוכנות לשלם עבור רכיבה במסלול מסודר



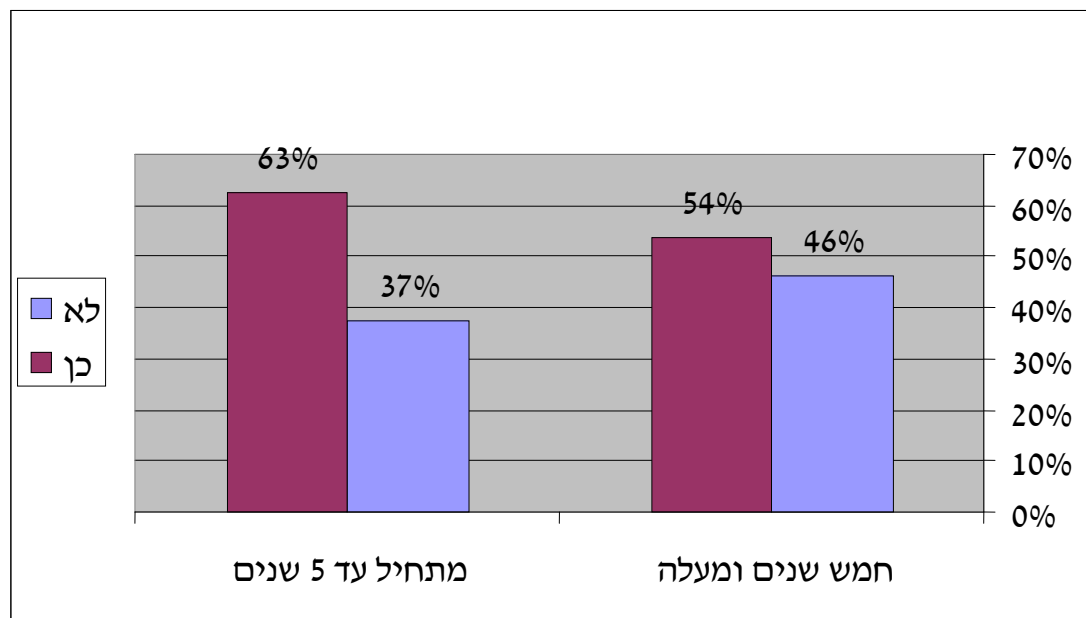
2. המוכנות לשלם לפי ותק ברכיבה

גרף 23: המוכנות לשלם לאתר רכיבה מוסדר בהשוואה לוותק ברכיבה

ותק ברכיבת שטח			מוכנות לשלם
N	מתחיל עד 5 שנים	חמש שנים ומעלה	
281	136	145	לא
	37%	46%	
395	227	168	כן
	63%	54%	
676	363	313	סך הכול
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם לאתר הרכיבה גבוהה יותר בקרב רוכבים מתחילים (63%) לעומת ותיקים (54%).

גרף 23: המוכנות לשלם לאתר רכיבה מוסדר לפי ותק ברכיבה



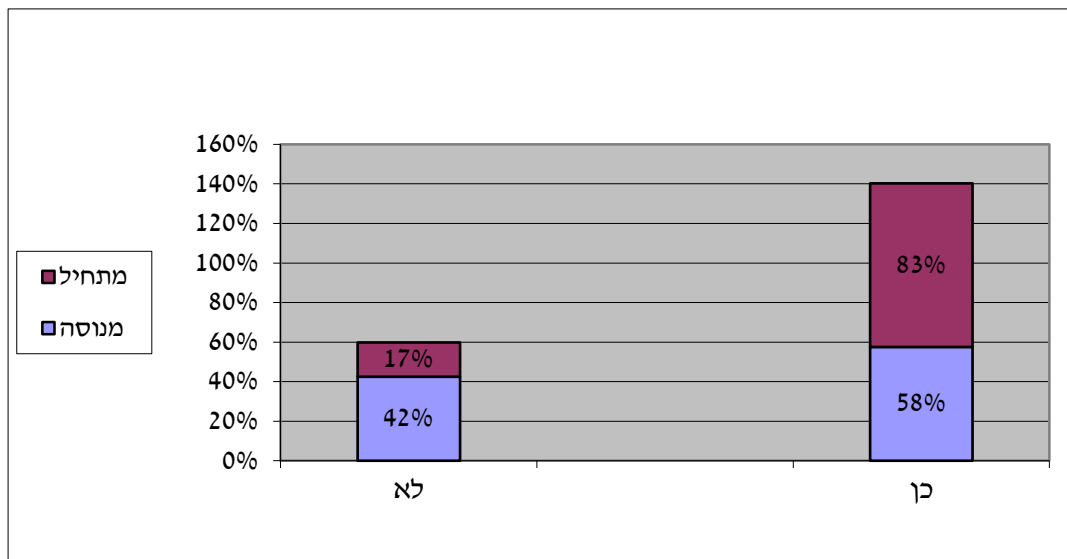
3. המוכנות לשלם לפי רמת רכיבה

לוח 24: המוכנות לשלם לפי רמת רכיבה

מוכנות	רמת הרכיבה		סך הכול
	מנוסה	מתחיל	
לא	277	4	281
	42%	17%	
כן	376	19	395
	58%	83%	
סך הכול	653	23	676
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם גבוהה יותר בקרב רוכבים מתחילים (83%) לעומת רוכבים מנוסים (58%).

גרף 24: המוכנות לשלם לפי רמת רכיבה



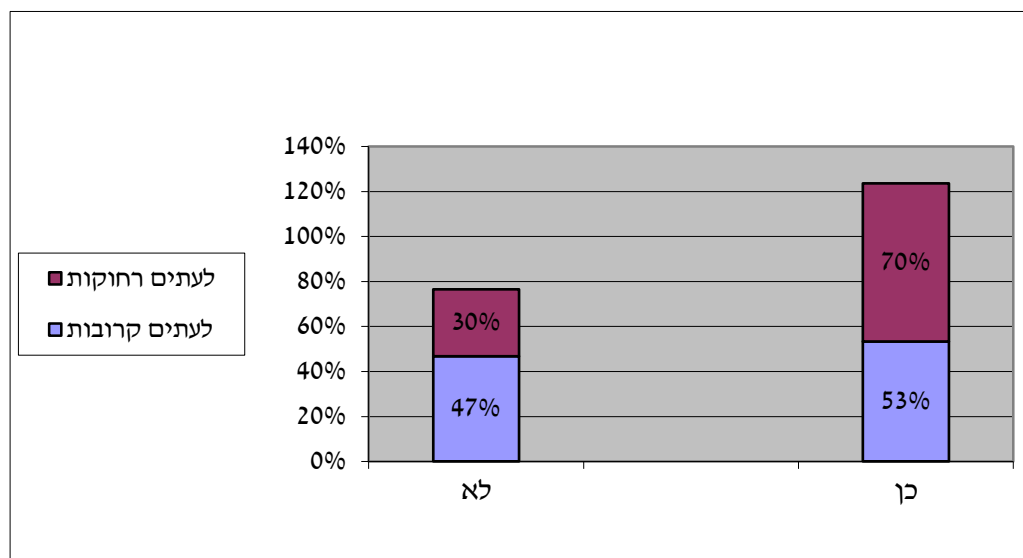
4. המוכנות לשלם לפי מידת הרכיבה בשבילי יער קיימים

לוח 25: המוכנות לשלם לפי מידת הרכיבה בשבילי יער קיימים

רכיבה בשבילי יער קיימים			מוכנות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
278	50	228	לא
	30%	47%	
378	118	260	כן
	70%	53%	
656	168	448	סך הכול
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם נמוכה יותר בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים (53%) לעומת אחרים (70%).

גרף 25: המוכנות לשלם לפי מידת הרכיבה בשבילי יער קיימים



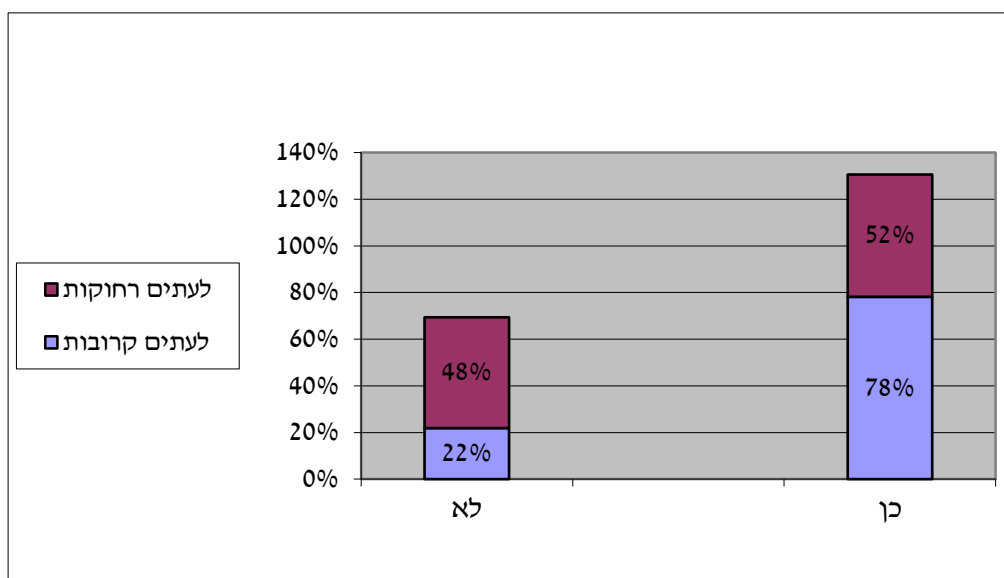
5. המוכנות לשלם בקרב רוכבי דאון היל

לוח 26: המוכנות לשלם בקרב רוכבי דאון היל

מוכנות	רכיבה בשבילים מסוג דאון היל		סך הכול
	לעתים קרובות	לעתים רחוקות	
לא	31	243	274
	22%	48%	
כן	1	268	379
	78%	52%	
סך הכול	142	511	653
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם גבוהה יותר בקרב רוכבים בשבילים מסוג דאון היל (78%) לעומת אחרים (52%).

גרף 26: המוכנות לשלם בקרב רוכבי דאון היל



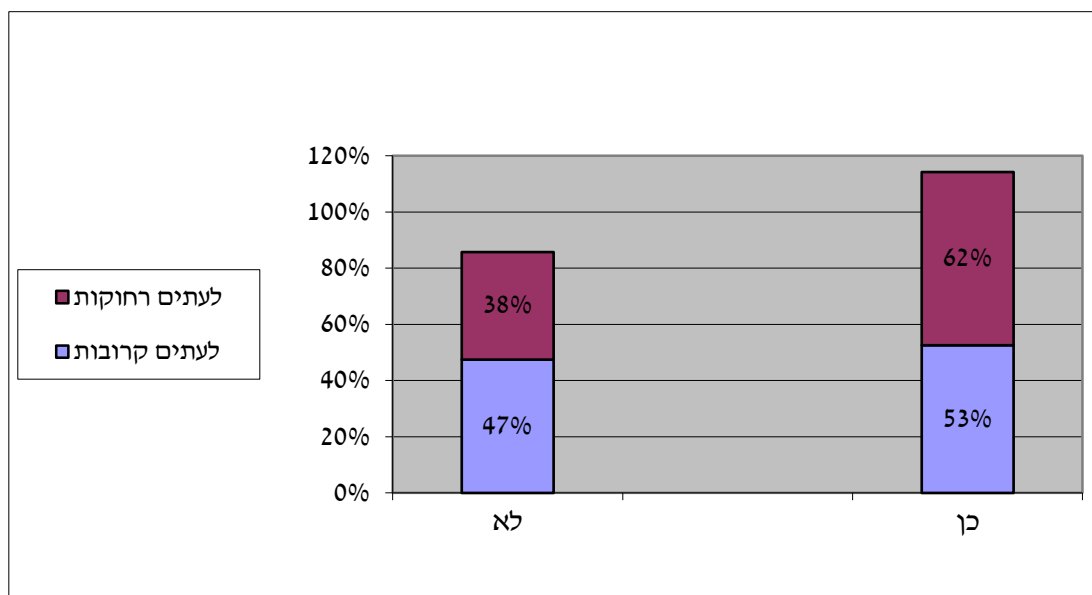
6. המוכנות לשלם בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים

לוח 27: המוכנות לשלם בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים

מוכנות	רכיבה בשבילים חקלאיים		סך הכול
	לעתים קרובות	לעתים רחוקות	
לא	139	135	274
	47%	38%	
כן	154	217	371
	53%	62%	
סך הכול	293	352	645
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם נמוכה יותר בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים (53%) לעומת אחרים (62%).

גרף 27: המוכנות לשלם בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים



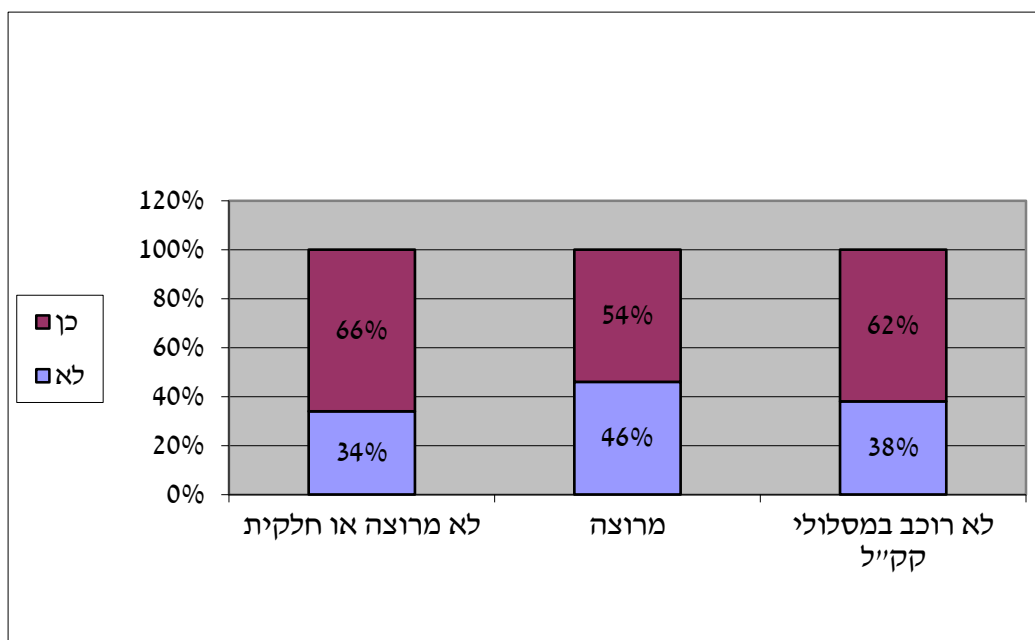
7. המוכנות לשלם בהשוואה בין המרוצים ממסלולי קק"ל ללא מרוצים

לוח 28: המוכנות לשלם בהשוואה בין המרוצים ממסלולי קק"ל ללא מרוצים

האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל?				מוכנות
לא מרוצה או חלקית	מרוצה	לא רוכב במסלולי קק"ל	סך הכול	
75	193	13	281	לא
34%	46%	38%		
145	229	21	395	כן
66%	54%	62%		
220	422	34	676	סך הכול
100%	100%	100%		

רמת המוכנות לשלם נמוכה יותר בקרב המרוצים מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל (54%) לעומת אלה שאינם מרוצים (66%) או אלה שלא רוכבים במסלולי קק"ל (62%).

גרף 28: המוכנות לשלם בהשוואה בין המרוצים ממסלולי קק"ל ללא מרוצים



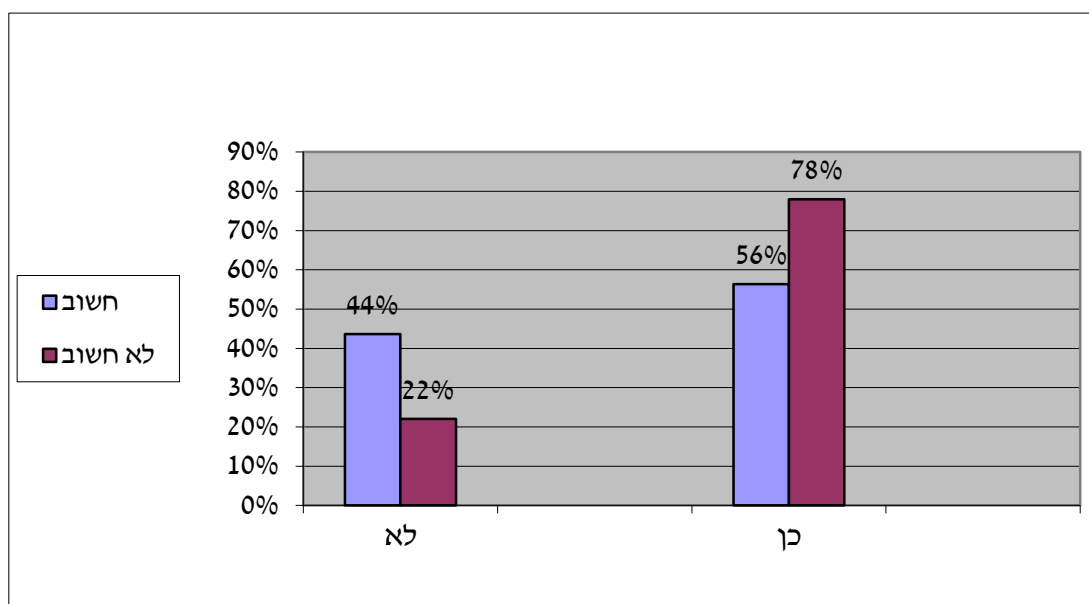
8. המוכנות לשלם בהשוואה בין אלה שחשוב להם נוף באתר הרכיבה לאלה שלא חשוב להם נוף

לוח 29: המוכנות לשלם בהשוואה בין אלה שחשוב להם נוף באתר הרכיבה לאלה שלא

חשיבותו של הנוף באתר הרכיבה			מוכנות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
281	13	268	לא
	22%	44%	
392	46	346	כן
	78%	56%	
673	59	614	סך הכול
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם נמוכה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לנוף באתר הרכיבה (56%) לעומת אחרים (78%).

גרף 29: המוכנות לשלם בהשוואה בין אלה שחשוב להם נוף באתר הרכיבה לאלה שלא



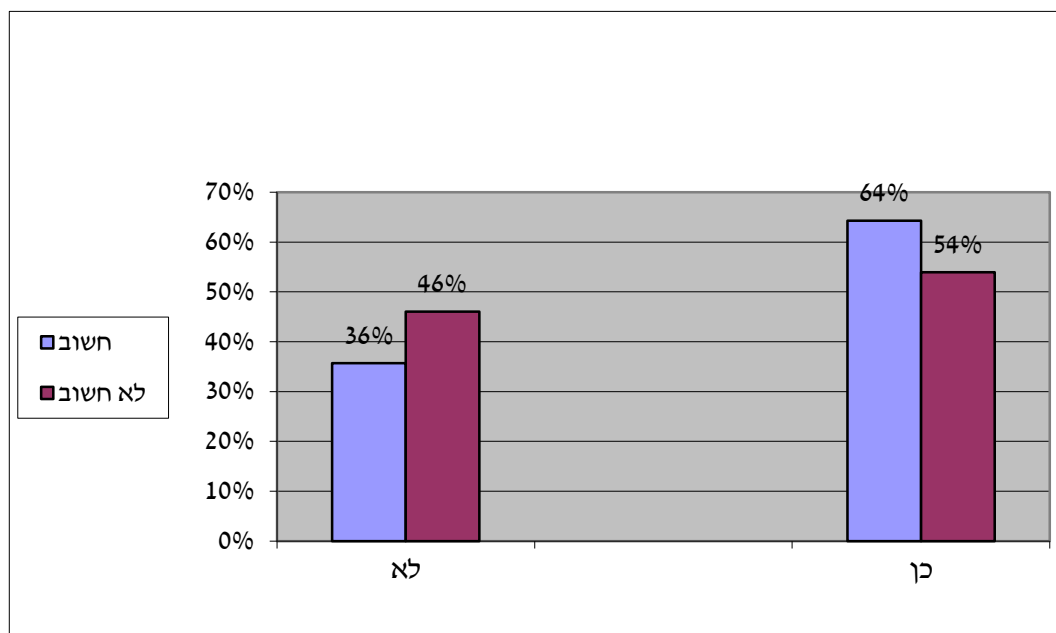
9. המוכנות לשלם וחשיבות הפטרול של רוכבי אופניים שיסייעו במידת הצורך

לוח 30: המוכנות לשלם וחשיבות הפטרול של רוכבי אופניים שיסייעו במידת הצורך

חשיבות הפטרול של רוכבי אופניים			מוכנות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
281	181	100	לא
	46%	36%	
392	212	180	כן
	54%	64%	
673	393	280	סך הכול
	100%	100%	

רמת המוכנות לתשלום גבוהה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לפטרול של רוכבי אופניים (64%) לעומת אחרים (54%).

גרף 30: המוכנות לשלם וחשיבות הפטרול של רוכבי אופניים שיסייעו במידת הצורך



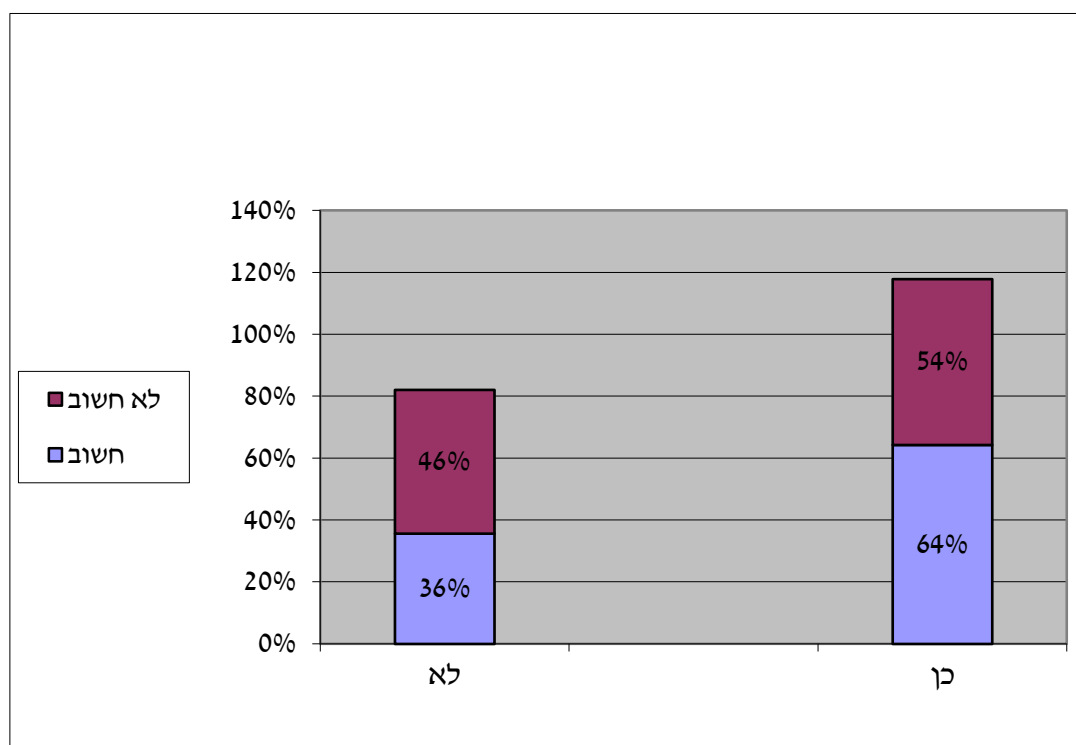
10. המוכנות לשלם בהשוואה בין רוכבים שחשוב להם שיהיו חנויות אופניים באתר רכיבה לאלה שלא

לוח 31: המוכנות לשלם בהשוואה בין רוכבים שחשוב להם שיהיו חנויות אופניים באתר רכיבה
לא להם שלא

חשיבות הימצאותן של חנויות אופניים			מוכנות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
281	175	106	לא
	46%	36%	
393	202	191	כן
	54%	64%	
674	377	297	סך הכול
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם גבוהה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות להימצאותן של חנויות
אופניים (64%) לעומת אחרים (54%).

גרף 31: המוכנות לשלם בהשוואה בין רוכבים שחשוב להם שיהיו חנויות אופניים באתר רכיבה
לא להם שלא



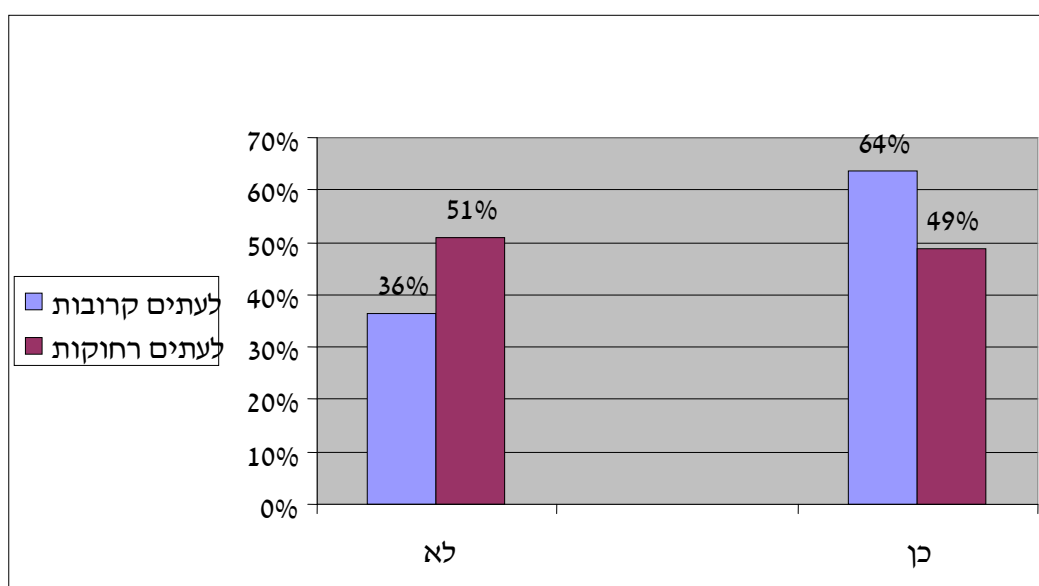
11. המוכנות לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים והנכונות לשלם

לוח 32: המוכנות לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים והנכונות לשלם

מוכן לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים			מוכנות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
281	122	159	לא
	51%	36%	
395	117	278	כן
	49%	64%	
676	239	437	סך הכול
	100%	100%	

רמת המוכנות לשלם גבוהה יותר בקרב רוכבים המוכנים לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים (64%) לעומת אחרים (49%).

גרף 32: המוכנות לסיוע בשילוט ובהכשרת שבילים והנכונות לשלם



סיכום

מעט יותר ממחצית מהרוכבים יהיה מוכן לשלם עבור רכיבה במסלול רכיבה מאורגן ומוסדר. רמת מוכנות גבוהה יותר לתשלום עבור מסלול מוסדר, קיימת בקרב רוכבים מתחילים, בעלי ותק רכיבה נמוך. בקרב רוכבי דאון היל קיימת מוכנות לשלם בשיעור גבוה יותר משאר סוגי הרכיבה. רוכבים המוכנים לשלם תומכים בהצבת פטרול של רוכבי אופניים לאורך המסלול, שיסייעו במידת הצורך וכן בפיתוח של חנויות למכירת ציוד רכיבה באתרי הרכיבה. נמצא, כי קיימת נכונות גבוהה יותר לתשלום בין רוכבים שיהיו מוכנים לסייע בהכשרת שבילים.

ה. בדיקת הרצון לפיתוח תיירותי

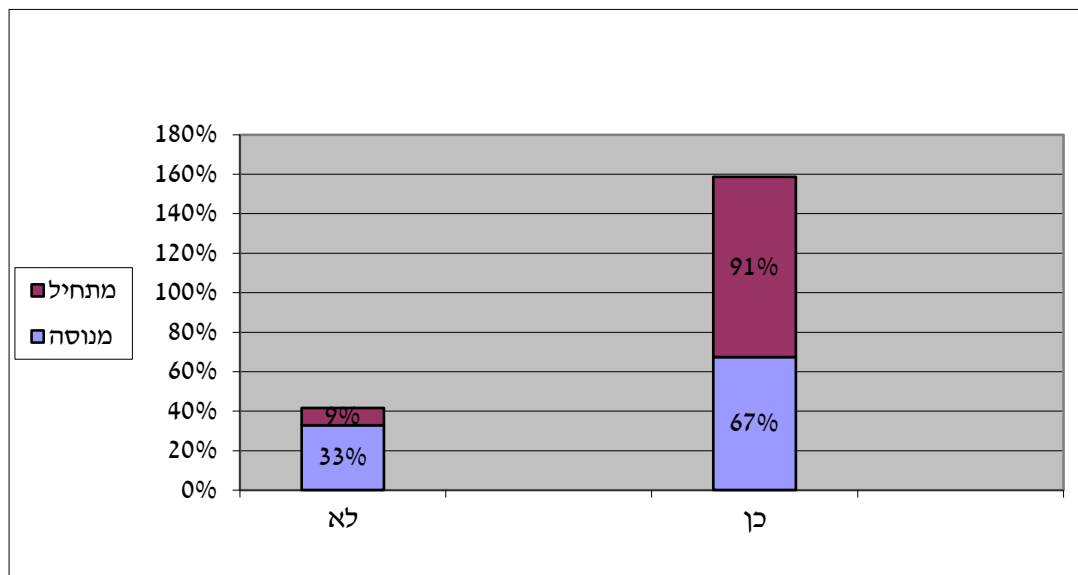
1. העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה לרמת הרכיבה

לוח 33: העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה לרמת הרכיבה

רמת הרכיבה			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	מתחיל	מנוסה	
376	5	371	לא
	9%	33%	
813	52	761	כן
	91%	67%	
1,189	57	1,132	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים מתחילים (91%) לעומת רוכבים מנוסים (67%).

גרף 33: העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה לרמת הרכיבה



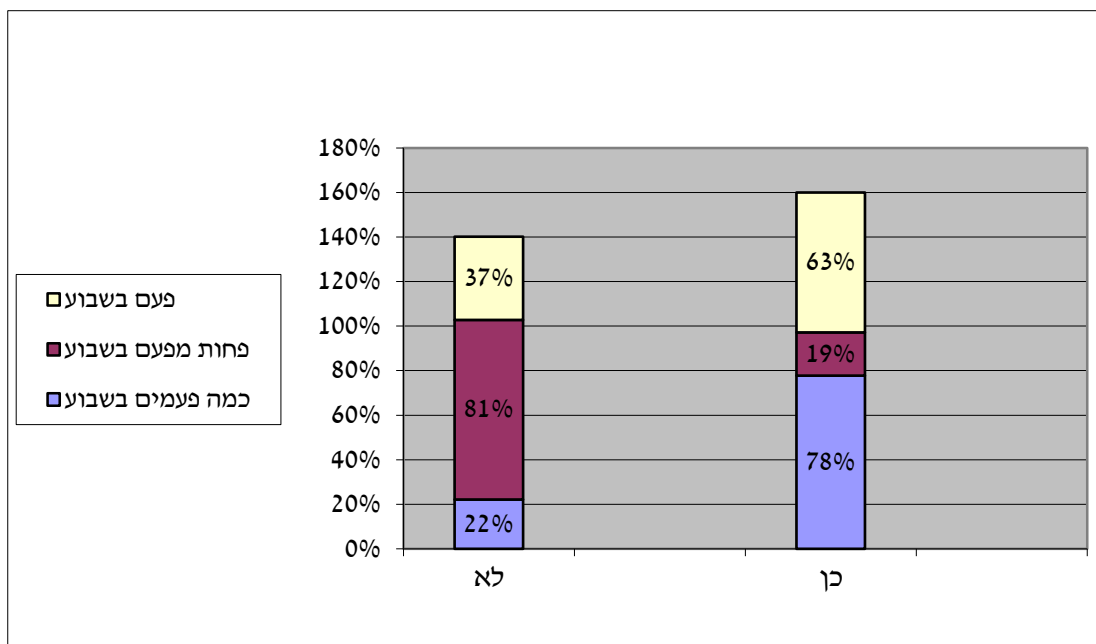
2. הרצון לפיתוח תיירותי בהשוואה לתדירות הרכיבה

לוח 34: הרצון לפיתוח תיירותי בהשוואה לתדירות הרכיבה

כמה פעמים אתה נוהג לרכוב?				מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	פעם בשבוע	פחות מפעם בשבוע	כמה פעמים בשבוע	
384	151	79	154	לא
	37%	81%	22%	
813	254	19	540	כן
	63%	19%	78%	
1,197	405	98	694	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים בתדירות גבוהה של כמה פעמים בשבוע (78%) לעומת הרוכבים בתדירות נמוכה יותר, בפרט לעומת אלה הרוכבים פחות מפעם בשבוע (19%).

גרף 34: הרצון לפיתוח תיירותי בהשוואה לתדירות הרכיבה



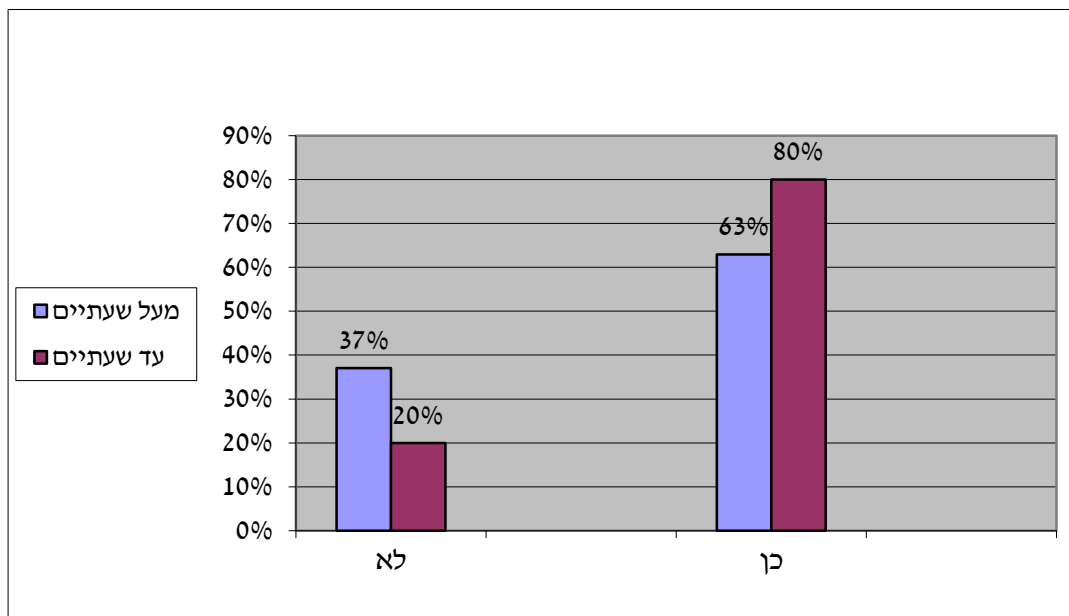
3. העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה למשך הרכיבה

לוח 35: העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה למשך הרכיבה

מהו משך זמן הרכיבה הממוצע?			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	עד שתיים	מעל שתיים	
385	69 20%	316 37%	לא
813	276 80%	537 63%	כן
1,198	345	853	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים לפרקי זמן קצרים (80%) לעומת הרוכבים לפרקי זמן ממושכים יותר (63%).

גרף 35: העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה למשך הרכיבה



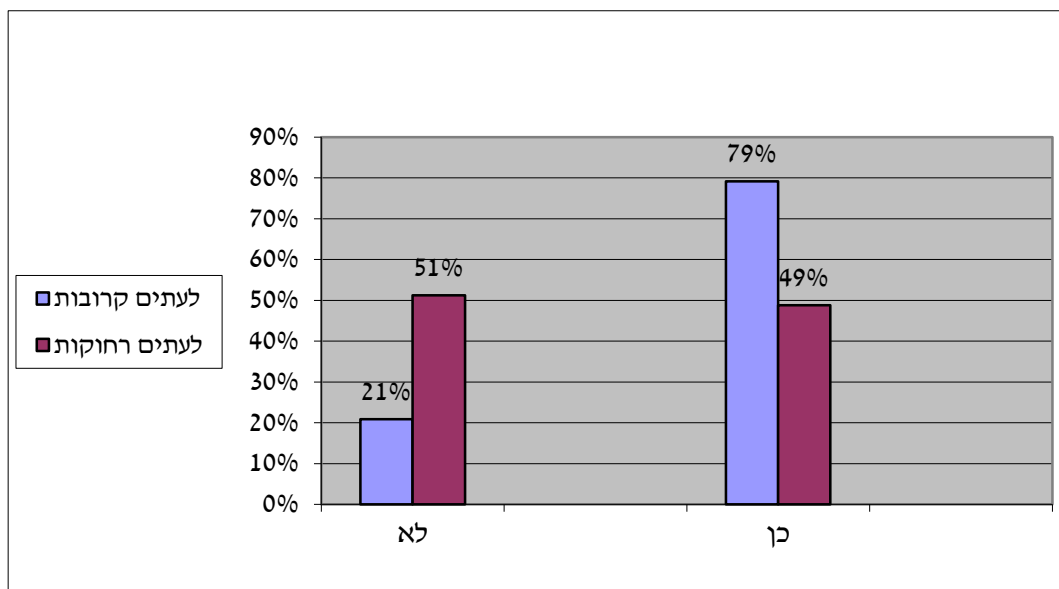
4. השוואה במידת העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים

לוח 36: השוואה במידת עניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים

רוכב בשבילי יער קיימים - לבנים/ דאבלים			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
292	107	185	לא
	51%	21%	
804	102	702	כן
	49%	79%	
1,096	209	887	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב הרוכבים בשבילי יער קיימים לעתים קרובות (79%) לעומת הרוכבים לעתים רחוקות (49%).

גרף 36: השוואה במידת העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים



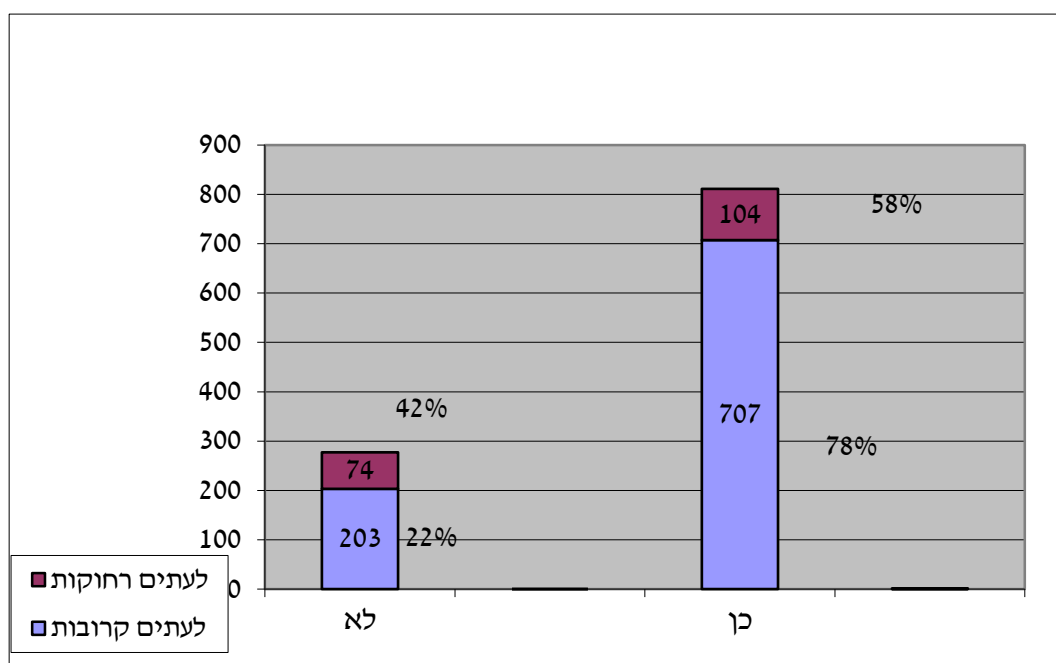
5. העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבי סינגלים

לוח 37: העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבי סינגלים

רוכבים בסינגלים			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
277	74 42%	203 22%	לא
811	104 58%	707 78%	כן
1,088	178	910	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב הרוכבים בסינגלים לעתים קרובות (78%) לעומת הרוכבים לעתים רחוקות (58%).

גרף 37: העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבי סינגלים



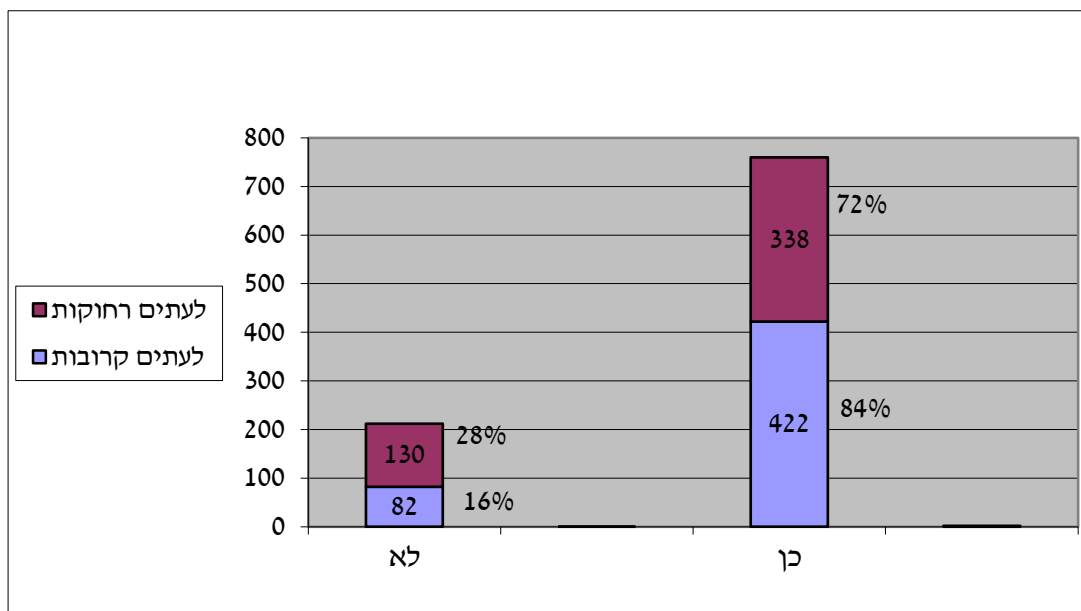
6. העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים

לוח 38: העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים

			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
212	130	82	לא
	28%	16%	
760	338	422	כן
	72%	84%	
972	468	504	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב הרוכבים בשבילים חקלאיים לעתים קרובות (84%) לעומת הרוכבים לעתים רחוקות (72%).

גרף 38: העניין בפיתוח תיירותי בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים



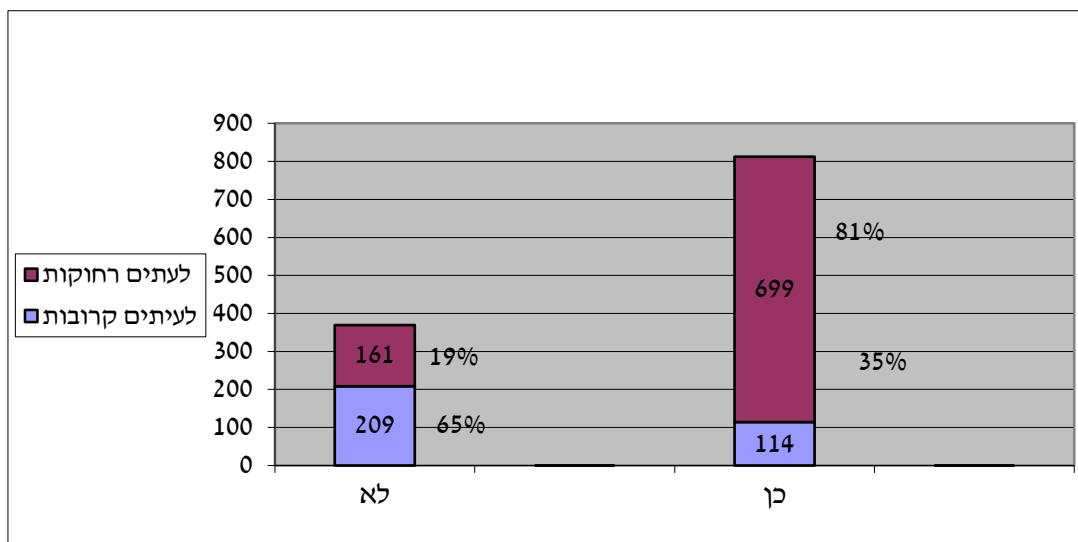
7. הסטייה לרכיבה בסינגלים לא מסומנים והעניין בפיתוח תיירותי

לוח 39: הסטייה לרכיבה בסינגלים לא מסומנים והעניין בפיתוח תיירותי

נוהג לסטות לרכיבה בסינגלים לא מסומנים			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
370	161 19%	209 65%	לא
813	699 81%	114 35%	כן
1183	860	323	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית נמוך יותר בקרב אלה, שלעתים קרובות נוהגים לסטות משבילים קיימים לרכיבה בסינגלים לא מסומנים (35%) לעומת הנוהגים בכך לעתים רחוקות (81%).

גרף 39: הסטייה לרכיבה בסינגלים לא מסומנים והעניין בפיתוח תיירותי



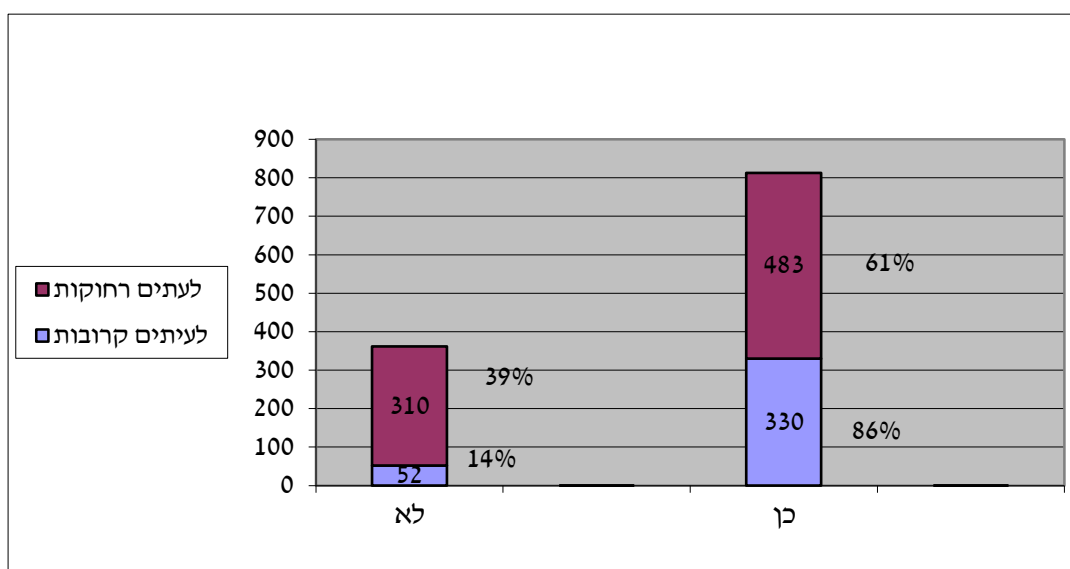
8. העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה בין רוכבים שיש שילוט במסלולי הרכיבה שלהם לאלה שלא

לוח 40: העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה בין רוכבים שיש שילוט במסלולי הרכיבה שלהם לאלה שלא

האם במסלולי הרכיבה שלך			
יש שילוט והוראות רכיבה לרוכבי אופניים?			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
362	310	52	לא
	39%	14%	
813	483	330	כן
	61%	86%	
1,175	793	382	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב אלה שבמסלולי הרכיבה שלהם יש, לעתים קרובות, שילוט (86%) לעומת אלה שבמסלולים שלהם יש שילוט רק לעתים רחוקות (61%).

גרף 40: העניין בפיתוח תיירותי בהשוואה בין רוכבים שיש שילוט במסלולי הרכיבה שלהם לאלה שלא



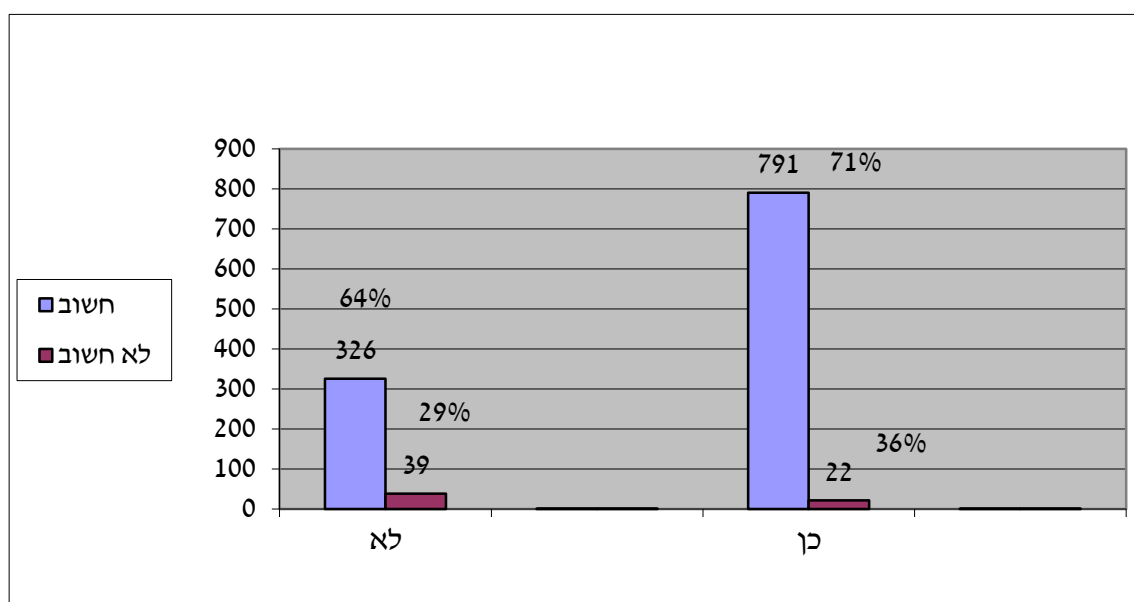
9. חשיבות מספר המסלולים באתר והרצון לפיתוח תיירותי

לוח 41: חשיבות מספר המסלולים באתר והרצון לפיתוח תיירותי

חשיבות הגורם הבא באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו - מספר המסלולים			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
365	39	326	לא
	64%	29%	
813	22	791	כן
	36%	71%	
1,178	61	1,117	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות למספר המסלולים באתר הרכיבה (71%) לעומת אחרים (36%).

גרף 41: חשיבות מספר המסלולים באתר והרצון לפיתוח תיירותי



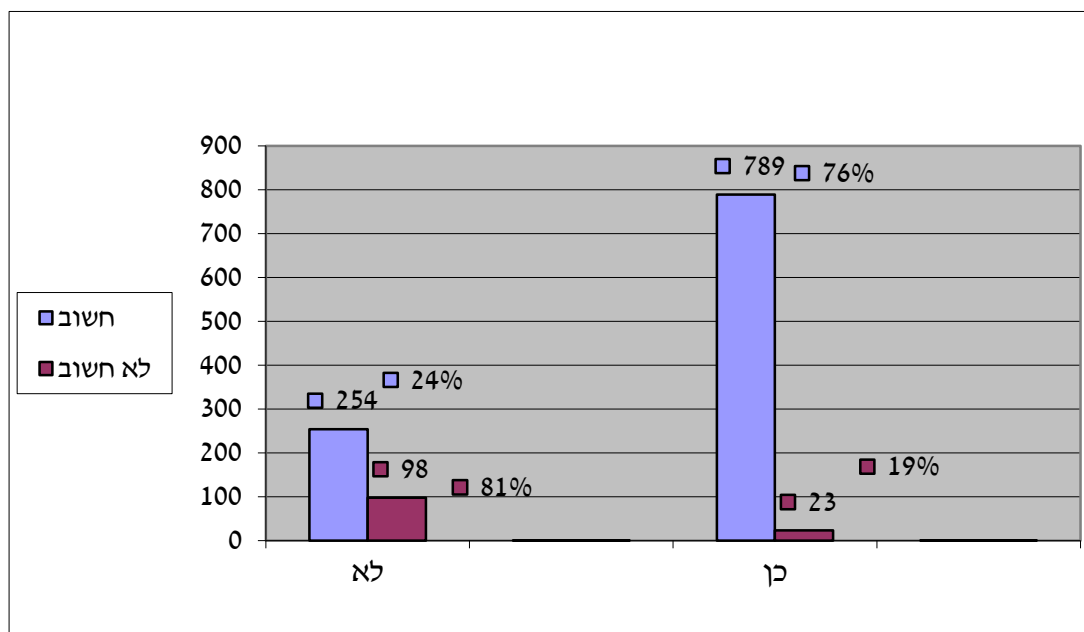
10. חשיבותם של שילוט ומיפוי אתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי

לוח 42: חשיבותם של שילוט ומיפוי אתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי

חשיבות הגורם הבא באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו - שילוט ומיפוי של האתר			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
352	98	254	לא
	81%	24%	
812	23	789	כן
	19%	76%	
1,164	121	1,043	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לשילוט ולמיפוי אתר הרכיבה (76%) לעומת אחרים (19%).

גרף 42: חשיבותם של שילוט ומיפוי אתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי



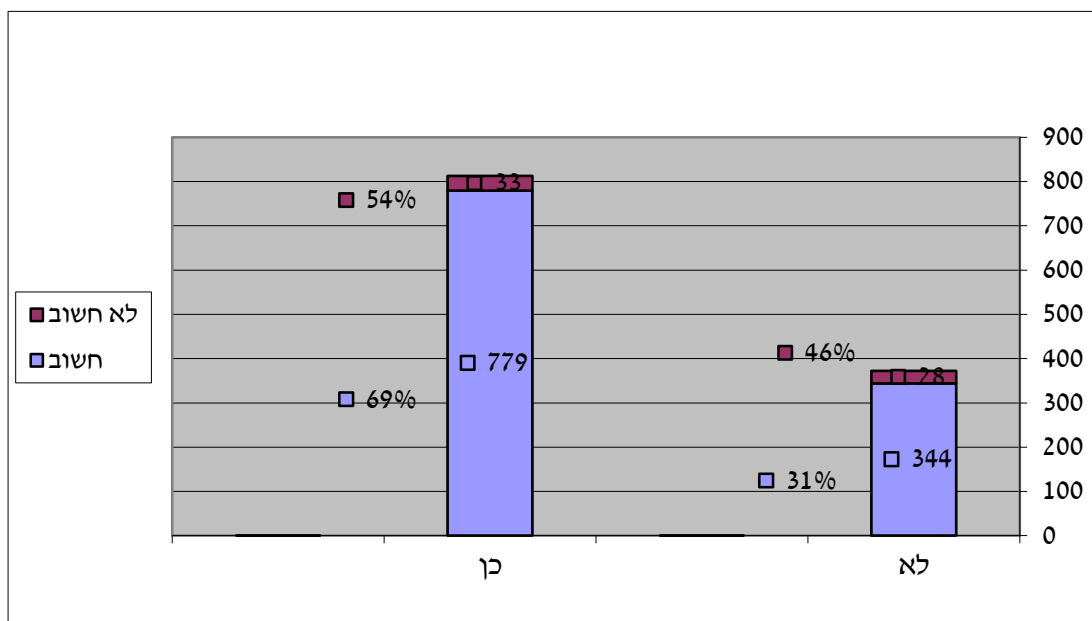
11. חשיבות הנוף באתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי באתר

לוח 43: חשיבות הנוף באתר הרכיבה והרצון בפיתוח תיירותי באתר

חשיבות הגורם הבא באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו – נוף			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
372	28 46%	344 31%	לא
812	33 54%	779 69%	כן
1,184	61	1,123	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לנוף באתר הרכיבה (69%) לעומת אחרים (54%).

גרף 43: חשיבות הנוף באתר הרכיבה והרצון בפיתוח תיירותי באתר



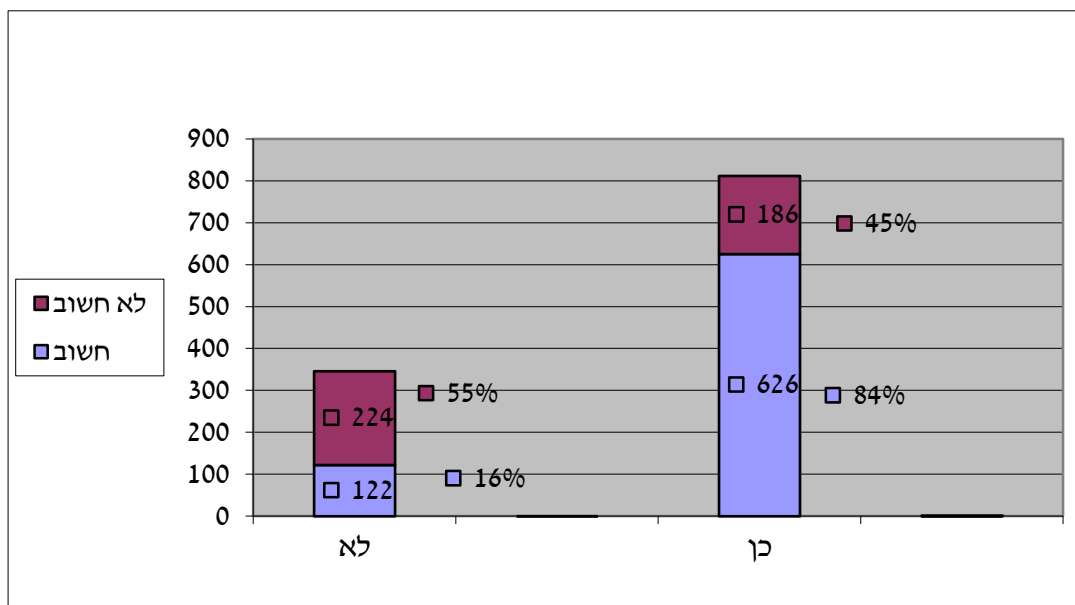
12. השוואה בין חשיבות עלות הנסיעה לאתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי

לוח 44: השוואה בין חשיבות עלות הנסיעה לאתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי

חשיבות הגורם הבא באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו - עלות הנסיעה ליעד			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
346	224 55%	122 16%	לא
812	186 45%	626 84%	כן
1,158	410	748	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לעלות הנסיעה ליעד הרכיבה (84%) לעומת אחרים (45%).

גרף 44: השוואה בין חשיבות עלות הנסיעה לאתר הרכיבה והרצון לפיתוח תיירותי



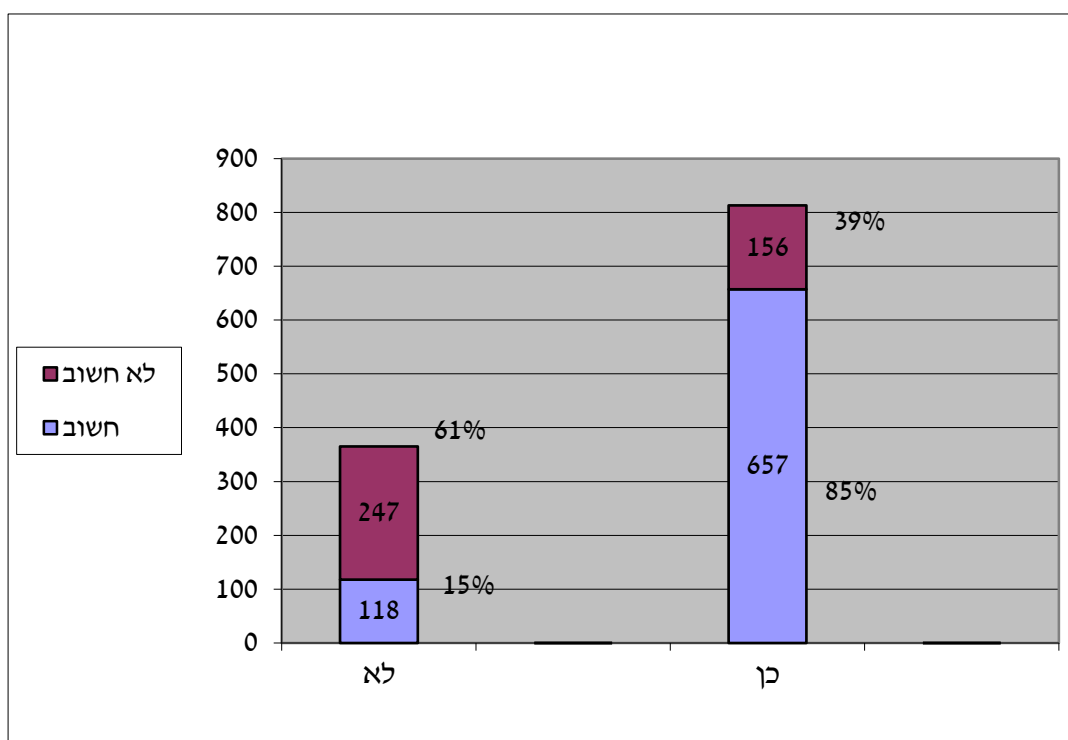
13. הרצון לפיתוח תיירותי בהשוואה לפי חשיבות הימצאותם של רוכבים נוספים בשטח

לוח 45: הרצון לפיתוח תיירותי בהשוואה לחשיבות הימצאותם של רוכבים נוספים בשטח

חשיבות הגורם הבא באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו - הימצאות רוכבים נוספים בשטח			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
365	247	118	לא
	61%	15%	
813	156	657	כן
	39%	85%	
1,178	403	775	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות להימצאותם של רוכבים נוספים בשטח הרכיבה (85%) לעומת אחרים (39%).

גרף 45: הרצון לפיתוח תיירותי בהשוואה לחשיבות הימצאותם של רוכבים נוספים בשטח



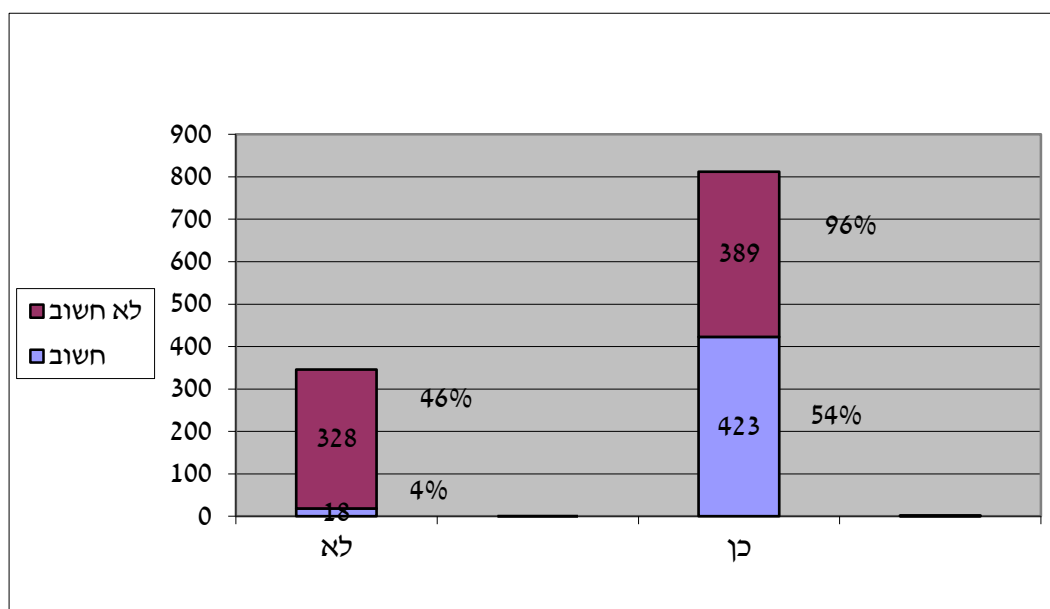
14. השוואה בין הרצון לפיתוח תיירותי לחשיבותן של פעילויות לכל המשפחה בקרבת אתר הרכיבה

לוח 46: השוואה בין הרצון לפיתוח תיירותי לחשיבותן של פעילויות לכל המשפחה בקרבת אתר הרכיבה

החשיבות של מגוון פעילויות נוספות לכל המשפחה בקרבת היעד			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
346	328 46%	18 4%	לא
812	389 54%	423 96%	כן
1,158	717	441	סך הכול

זוהי תוצאה טריוויאלית, כי העניין בפעילות תיירותית והחשיבות של מגוון הפעילויות לכל המשפחה הם בערך אותו הדבר***

גרף 46: השוואה בין הרצון לפיתוח תיירותי לחשיבותן של פעילויות לכל המשפחה בקרבת אתר הרכיבה



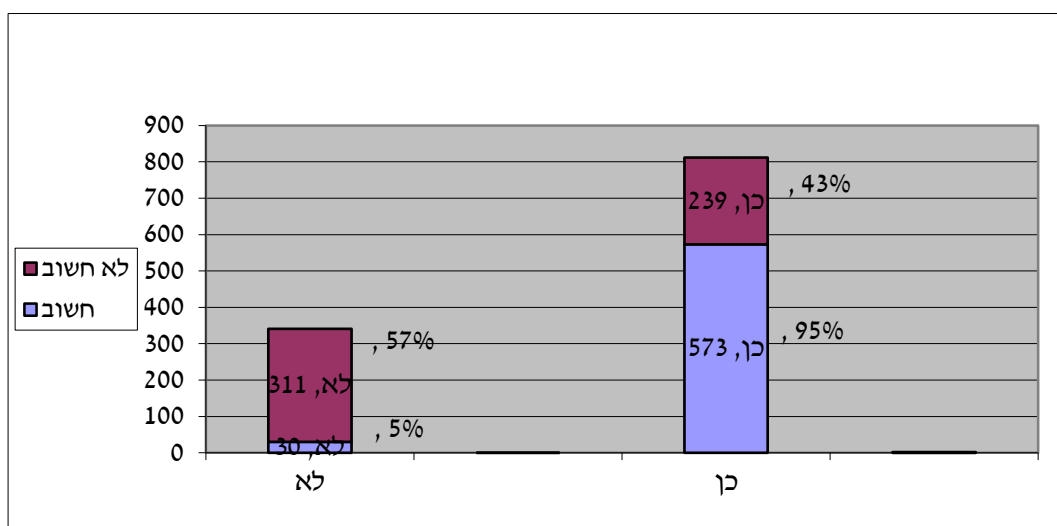
15. הרצון לפיתוח תיירותי וחשיבות הפטרול של רוכבי אופניים, שיסייעו במידת הצורך

לוח 47: הרצון לפיתוח תיירותי וחשיבות הפטרול של רוכבי אופניים, שיסייעו במידת הצורך

חשיבות הגורם הבא באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו - פטרול של רוכבי אופניים אשר ישמרו על הסדר, ידריכו ויגישו עזרה במידת הצורך			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	לא חשוב	חשוב	
341	311	30	לא
	57%	5%	
812	239	573	כן
	43%	95%	
1,153	550	603	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לפטרול של רוכבי אופניים באתר הרכיבה (95%) לעומת אחרים (43%).

גרף 47: הרצון לפיתוח תיירותי וחשיבות הפטרול של רוכבי אופניים, שיסייעו במידת הצורך



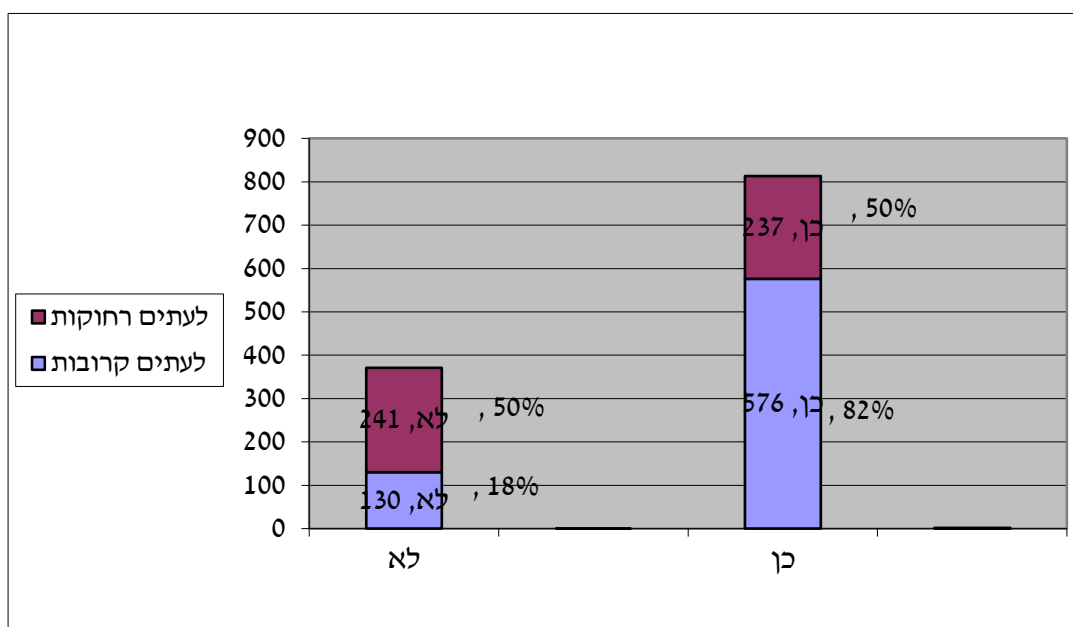
16. השוואת המוכנות לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים והרצון לפיתוח תיירותי

לוח 48: השוואה בין המוכנות לסייע בהכשרת שבילים והרצון לפיתוח תיירותי

האם תהיה מוכן לסייע לפעילות			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
הרכיבה בשילוט, בהכשרת שבילים וכדומה?			
סך הכול	לעתים רחוקות	לעתים קרובות	
371	241	130	לא
	50%	18%	
813	237	576	כן
	50%	82%	
1,184	478	706	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב רוכבים המוכנים לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים (82%) לעומת אחרים (50%).

גרף 48: השוואה בין המוכנות לסייע בשילוט ובהכשרת שבילים והרצון לפיתוח תיירותי



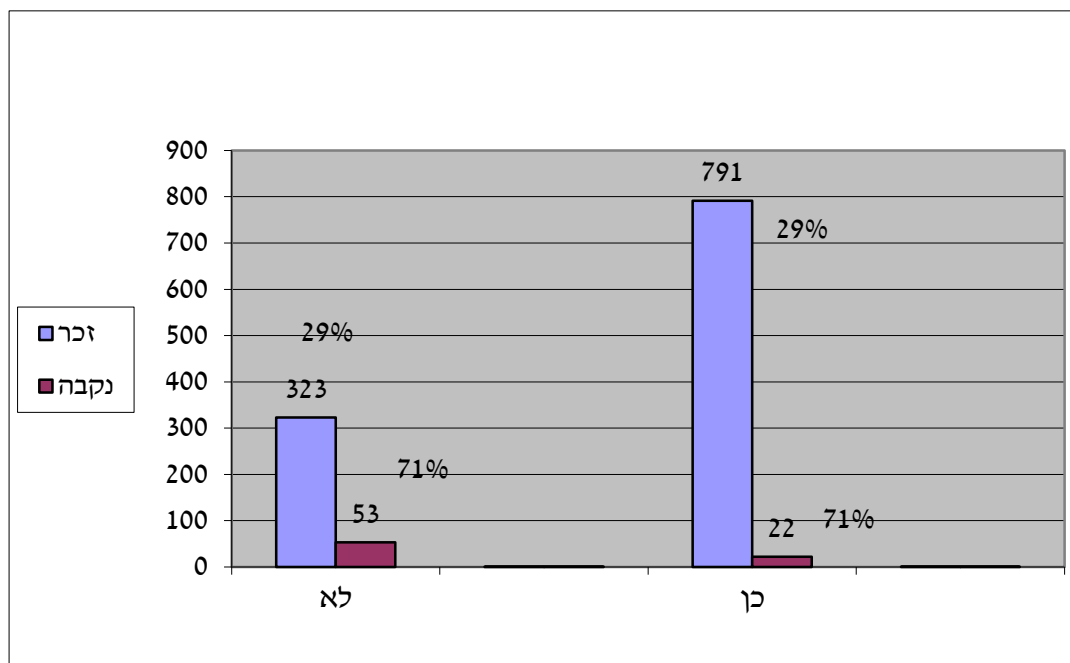
17. השוואה ברצון לפיתוח תיירותי בין גברים לנשים

לוח 49: השוואה ברצון לפיתוח תיירותי בין גברים לנשים

מגדר	ממונין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות	
	זכר	נקבה
לא	323 29%	53 71%
כן	791 71%	22 29%
סך הכול	1,114	75
		1,189

אחוז הממונינים בפעילות תיירותית גבוה יותר בקרב גברים (71%) לעומת נשים (29%).

גרף 49: השוואה ברצון לפיתוח תיירותי בין גברים לנשים



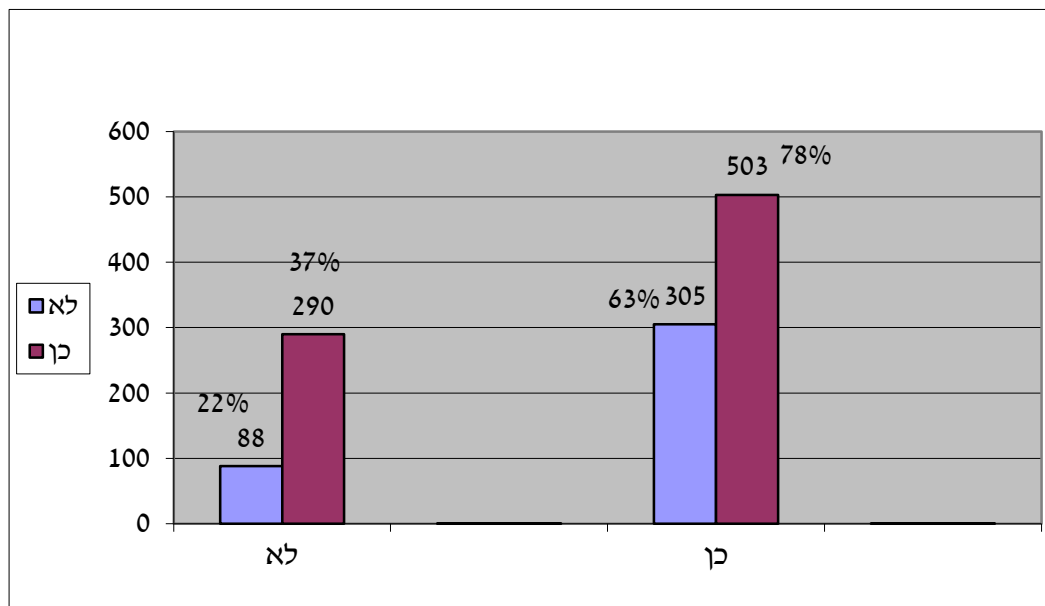
18. השוואה ברצון לפיתוח תיירותי בין בעלי השכלה אקדמית לאחרים

לוח 50: השוואה ברצון לפיתוח תיירותי בין בעלי השכלה אקדמית לאחרים

השכלה אקדמית			מעוניין בפעילות תיירותית: מסעדות, תחנות מידע או חנויות
סך הכול	כן	לא	
378	290	88	לא
	37%	22%	
808	503	305	כן
	63%	78%	
1,186	793	393	סך הכול

אחוז המעוניינים בפעילות תיירותית נמוך יותר בקרב בעלי השכלה אקדמית (63%) לעומת אחרים (78%).

גרף 50: השוואה ברצון לפיתוח תיירותי בין בעלי השכלה אקדמית לאחרים



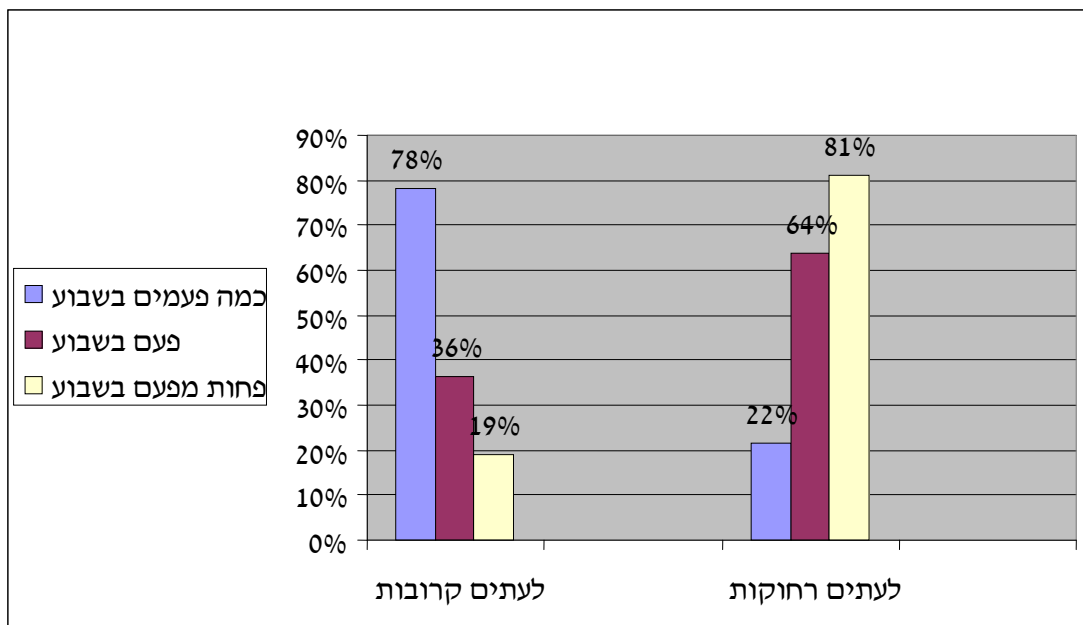
19. המוכנות לסייע בהכשרת שבילים ותדירות הרכיבה

לוח 51: המוכנות לסייע בהכשרת שבילים ותדירות הרכיבה

כמה פעמים אתה נוהג לרכוב?				מוכנות לסייע לפעילות הרכיבה בשילוט, בהכשרת שבילים וכדומה
סך הכול	פחות מפעם בשבוע	פעם בשבוע	כמה פעמים בשבוע	
706	16	147	543	לעתים קרובות
	19%	36%	78%	
478	69	258	151	לעתים רחוקות
	81%	64%	22%	
1,184	85	405	694	סך הכול

רמת המוכנות לסייע גבוהה יותר בקרב הרוכבים בתדירות של פחות מפעם בשבוע (81%) לעומת אחרים, בפרט לעומת הרוכבים בתדירות של כמה פעמים בשבוע (22%).

גרף 51: המוכנות לסייע בהכשרת שבילים ותדירות הרכיבה



סיכום

בבחינת רמת העניין בפיתוח פעילויות תיירותיות, נמצא, כי קיימת תמיכה גבוהה יותר בפיתוח פעילות בקרב רוכבים מתחילים, רוכבים בתדירות גבוהה יותר של מספר פעמים בשבוע ורוכבים לפרקי זמן קצרים.

רוכבים המעוניינים בפיתוח תיירותי מתאפיינים בכך, שבמסלולי הרכיבה, שבהם הם רוכבים כיום, יש בדרך כלל שילוט והוראות רכיבה והדבר חשוב עבורם. בנוסף לכך, קיים רצון גבוה יותר לפיתוח פעילויות תיירותיות בקרב רוכבים המעוניינים לסייע בפיתוח שבילים ובהכשרתם.

ו. שביעות הרצון מהמצב הקיים

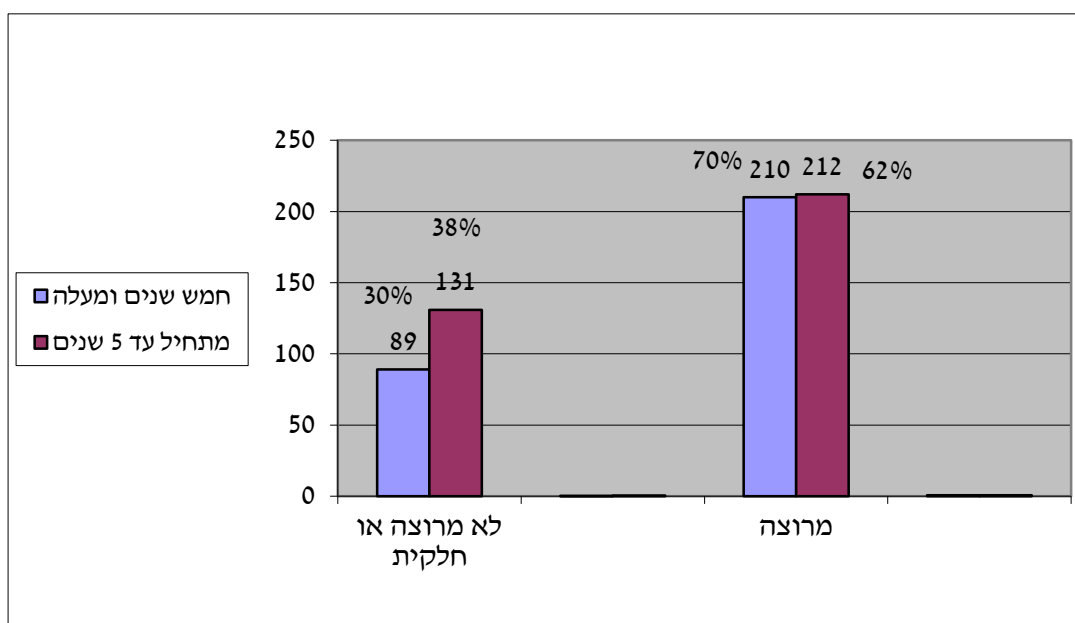
1. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לוותק רכיבה בשטח

לוח 52: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לוותק רכיבה בשטח

כמה שנים אתה רוכב רכיבת שטח			האם אתה מרוצה מהמסלולים
סך הכול	מתחיל עד 5 שנים	חמש שנים ומעלה	הקיימים בשטחי קק"ל?
220	131	89	לא מרוצה או חלקית
	38%	30%	
422	212	210	מרוצה
	62%	70%	
642	343	299	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב רוכבים ותיקים (70%) לעומת מתחילים (62%).

גרף 52: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לוותק רכיבה בשטח



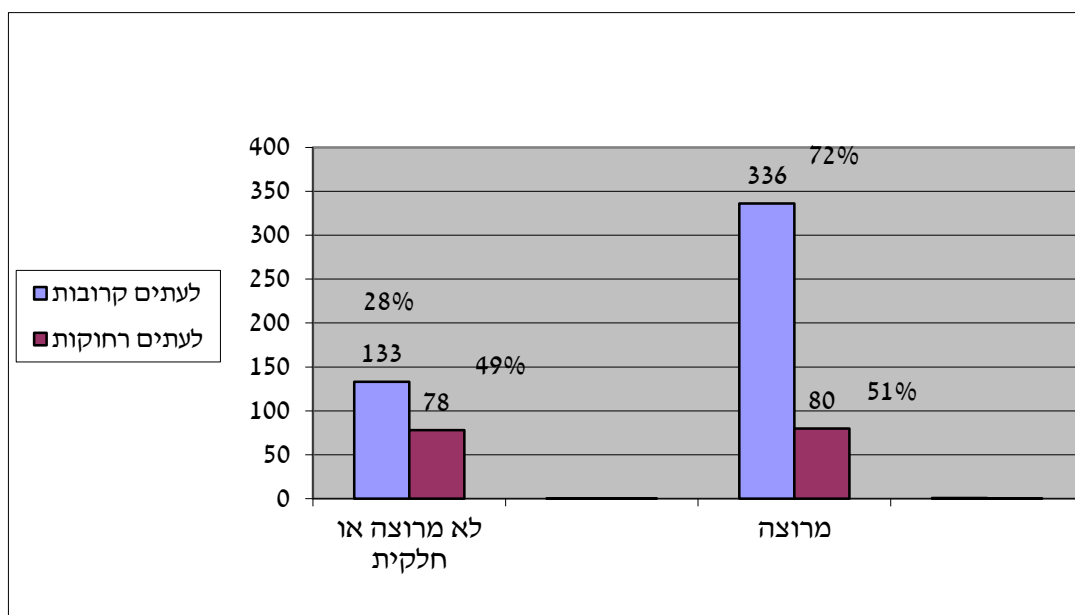
2. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים

לוח 53: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים

האם אתה מרוצה מהמסלולים?			האם אתה רוכב בשבילי יער קיימים?
הקיימים בשטחי קק"ל?			
לעתיים קרובות	לעתיים רחוקות	סך הכול	
133	78	211	לא מרוצה או חלקית
28%	49%		
336	80	416	מרוצה
72%	51%		
469	158	627	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב הרוכבים בשבילי יער קיימים לעתים קרובות (72%) לעומת הרוכבים לעתים רחוקות (51%).

גרף 53: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבים בשבילי יער קיימים



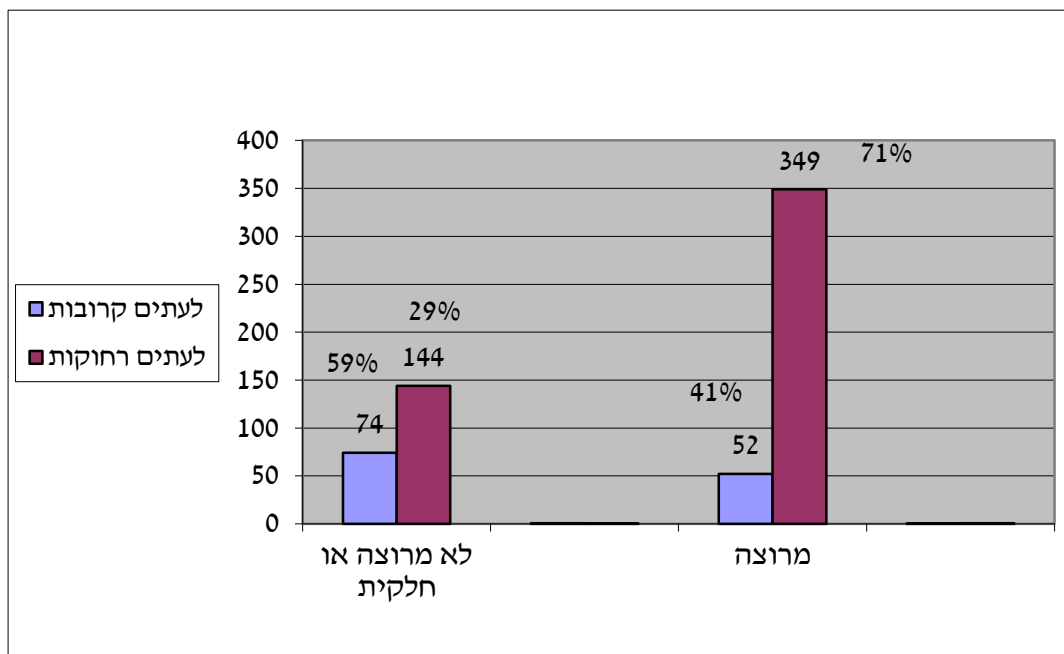
3. שביעות הרצון ממסלולים בקרב רוכבי דאון היל

לוח 54: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבי דאון היל

האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל?			האם אתה רוכב בשבילים מסוג דאון היל?
לא מרוצה או חלקית	לעתים קרובות	לעתים רחוקות	סך הכול
218	74	144	218
	59%	29%	
401	52	349	401
	41%	71%	
סך הכול	126	493	619

רמת שביעות הרצון מהמסלולים נמוכה יותר בקרב הרוכבים בשבילים מסוג דאון היל לעתים קרובות (41%) לעומת הרוכבים לעתים רחוקות (71%).

גרף 54: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבי דאון היל



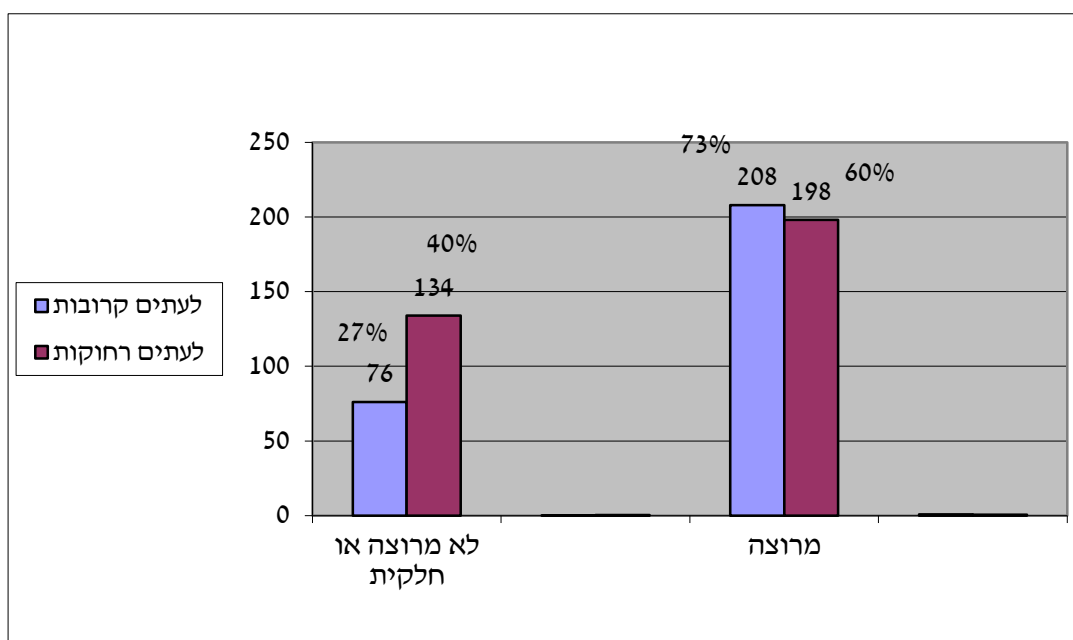
4. שביעות הרצון משבילי קק"ל בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים

לוח 55: שביעות הרצון משבילי קק"ל בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים

האם אתה מרוצה מהמסלולים?			האם אתה רוכב בשבילים חקלאיים?
הקיימים בשטחי קק"ל?	לעתים קרובות	לעתים רחוקות	סך הכול
לא מרוצה או חלקית	76	134	210
	27%	40%	
מרוצה	208	198	406
	73%	60%	
סך הכול	284	332	616

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב הרוכבים בשבילים חקלאיים לעתים קרובות (73%) לעומת הרוכבים לעתים רחוקות (60%).

גרף 55: שביעות הרצון משבילי קק"ל בקרב רוכבים בשבילים חקלאיים



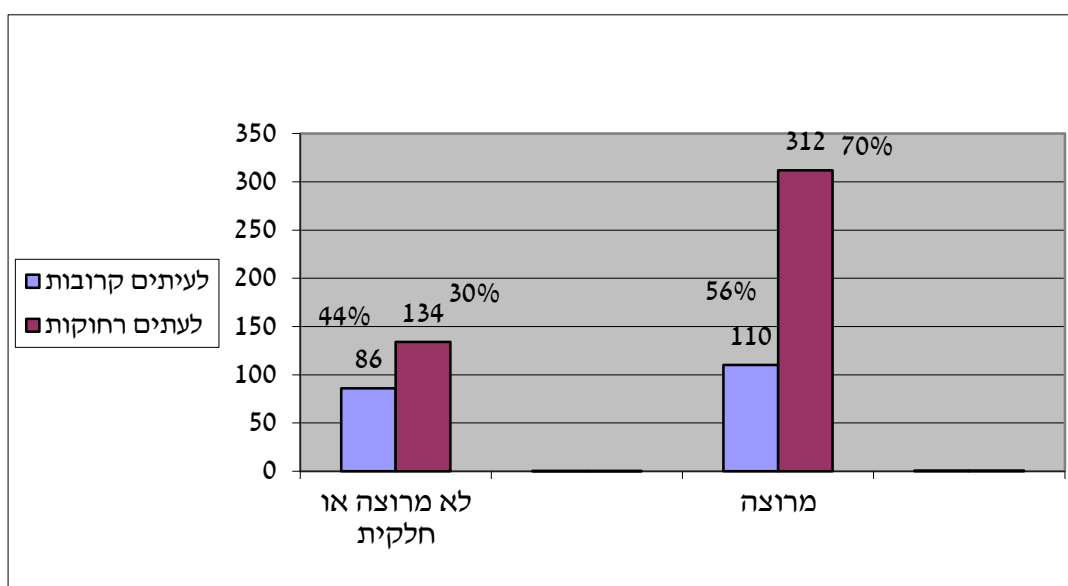
5. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבים הנוהגים לסטות משבילים מסומנים

לוח 56: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבים הנוהגים לסטות משבילים מסומנים

האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל?			נוהג לסטות משבילים קיימים לרכיבה בסינגלים לא מסומנים
לא מרוצה או חלקית	לעתים קרובות	לעתים רחוקות	סך הכול
86	134	220	
44%	30%		
110	312	422	
56%	70%		
196	446	642	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים נמוכה יותר בקרב הנוהגים, לעתים קרובות, לסטות משבילים קיימים לרכיבה בסינגלים לא מסומנים (56%) לעומת הנוהגים כך לעתים רחוקות (70%).

גרף 56: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בקרב רוכבים הנוהגים לסטות משבילים מסומנים



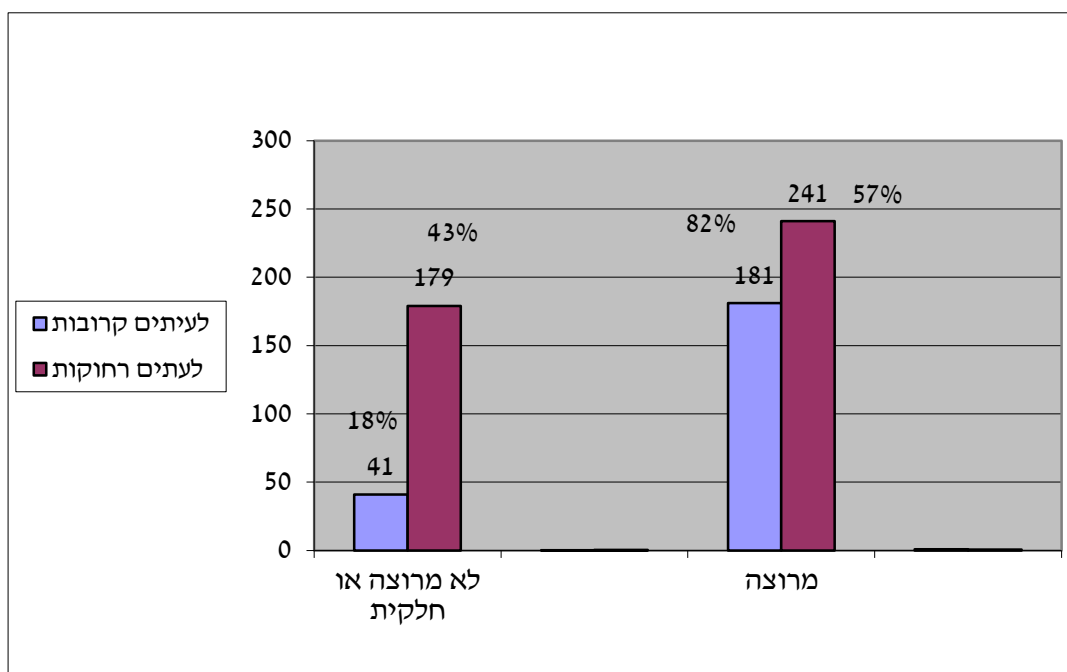
6. השוואה בין הימצאות שילוט במסלולים לשביעות הרצון ממסלולי הרכיבה של ק"ל

לוח 57: השוואה בין הימצאות שילוט במסלולים לשביעות הרצון ממסלולי הרכיבה של ק"ל

האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי ק"ל?			האם יש במסלולי הרכיבה שלך שילוט והוראות רכיבה לרוכבי אופניים?	
לא מרוצה או חלקית	מרוצה	סך הכול	לעתים קרובות	לעתים רחוקות
41	179	220	18%	43%
181	241	422	82%	57%
222	420	642		

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב הרוכבים שבמסלולי הרכיבה שלהם יש שילוט לעתים קרובות (82%) לעומת הרוכבים שבמסלולים שלהם יש שילוט לעתים רחוקות (57%).

גרף 57: השוואה בין הימצאות שילוט במסלולים לשביעות הרצון ממסלולי הרכיבה של ק"ל



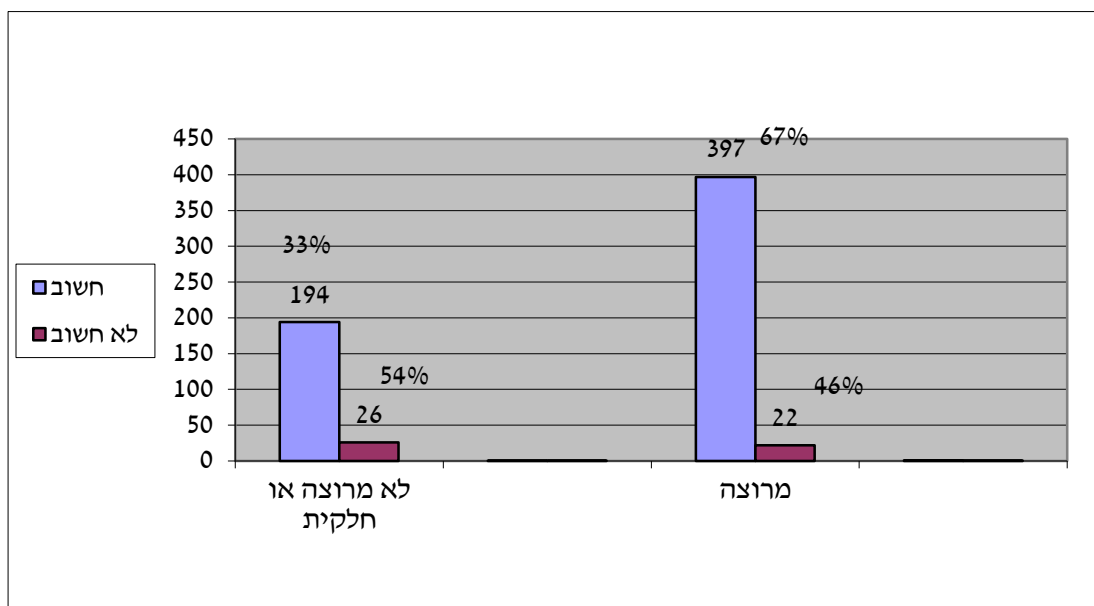
7. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לחשיבות השילוט ומיפוי אתר הרכיבה

לוח 58: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לחשיבות השילוט ומיפוי אתר הרכיבה

חשיבות השילוט והמיפוי של האתר לרכיבה על אופני הרים וסביבתו			האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל?
סך הכול	לא חשוב	חשוב	לא מרוצה או חלקית
220	26 54%	194 33%	מרוצה
419	22 46%	397 67%	
639	48	591	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לשילוט ולמיפוי אתר הרכיבה (67%) לעומת אחרים (46%).

גרף 58: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לחשיבות השילוט ומיפוי אתר הרכיבה



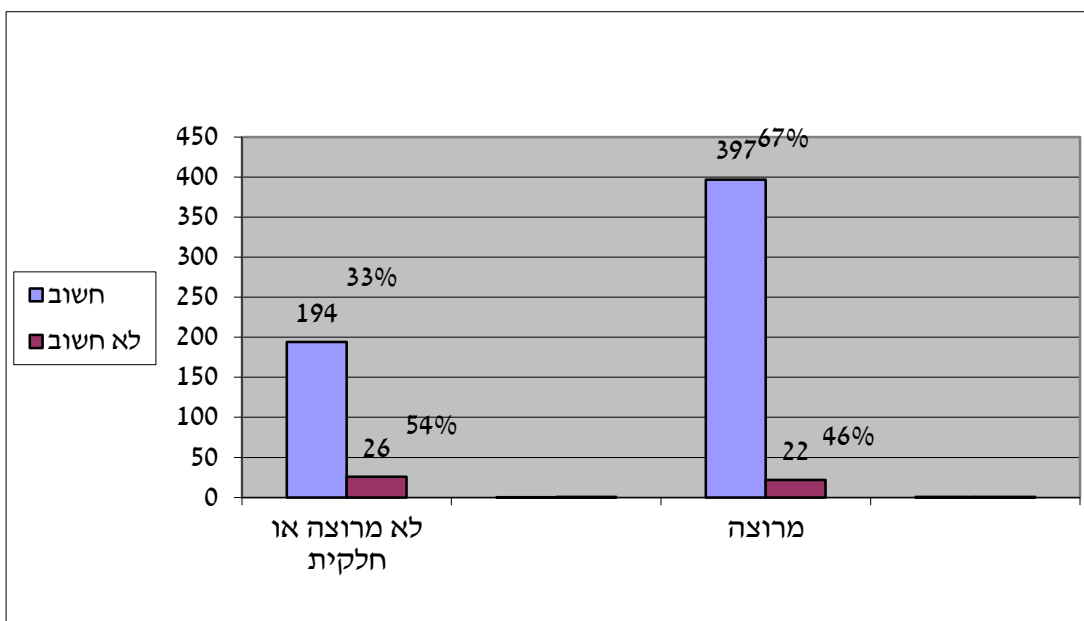
8. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל וחשיבותו של נוף באתר הרכיבה

לוח 59: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל וחשיבותו של נוף באתר הרכיבה

חשיבות של נוף באתר לרכיבה על אופני הרים ובסביבתו			האם אתה מרוצה מהמסלולים
סך הכול	לא חשוב	חשוב	הקיימים בשטחי קק"ל?
220	26 54%	194 33%	לא מרוצה או חלקית
419	22 46%	397 67%	מרוצה
639	48	591	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב רוכבים המייחסים חשיבות לנף באתר הרכיבה (67%) לעומת אחרים (46%).

גרף 59: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל וחשיבותו של נוף באתר הרכיבה



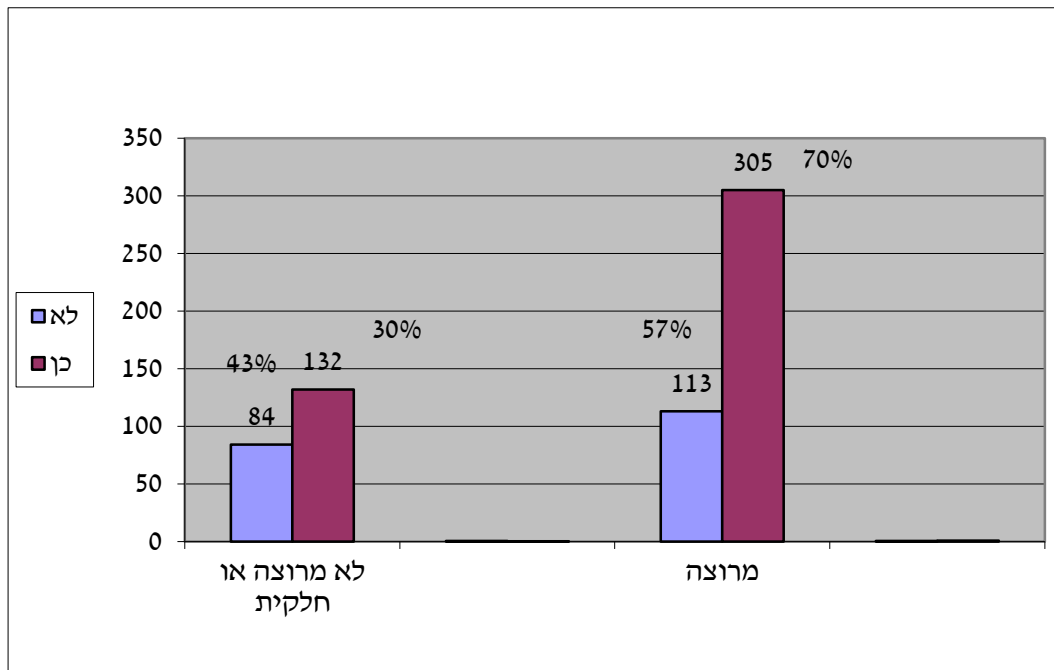
9. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לבעלי השכלה אקדמית

לוח 60: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לבעלי השכלה אקדמית

השכלה אקדמית			האם אתה מרוצה מהמסלולים
סך הכול	כן	לא	הקיימים בשטחי קק"ל?
216	132	84	לא מרוצה או חלקית
	30%	43%	
418	305	113	מרוצה
	70%	57%	
634	437	197	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב בעלי השכלה אקדמית (70%) לעומת אחרים (57%).

גרף 60: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לבעלי השכלה אקדמית



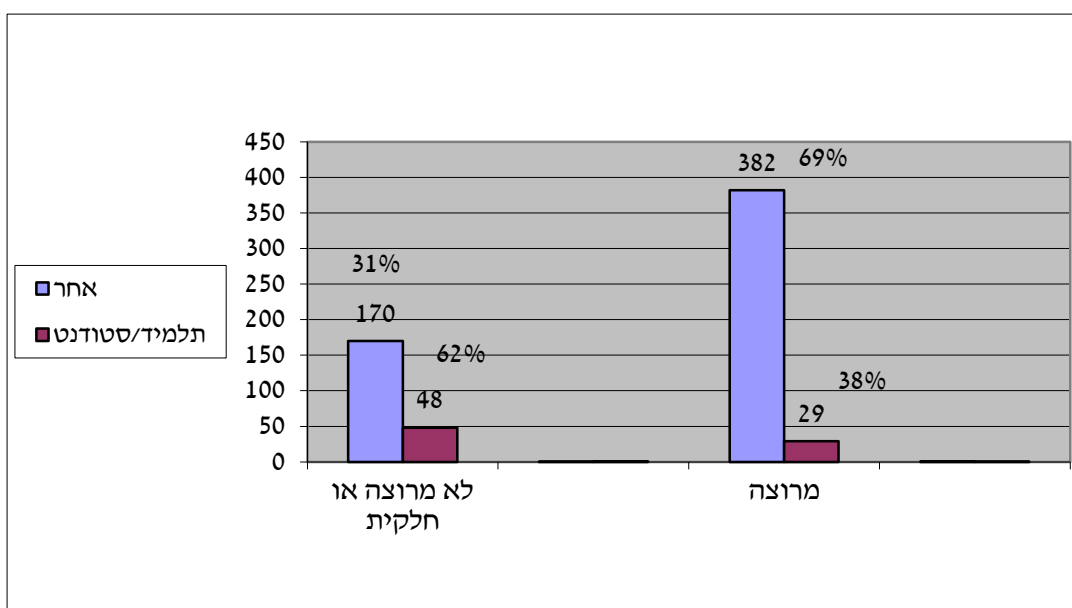
10. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה בין סטודנטים לאחרים

לוח 61: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה בין סטודנטים לאחרים

עיסוק			האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל?
סך הכול	תלמיד/סטודנט	אחר	לא מרוצה או חלקית
218	48 62%	170 31%	מרוצה
411	29 38%	382 69%	
629	77	552	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים נמוכה יותר בקרב תלמידים או סטודנטים (38%) לעומת לאחרים (69%).

גרף 61: מידת שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה בין סטודנטים לאחרים



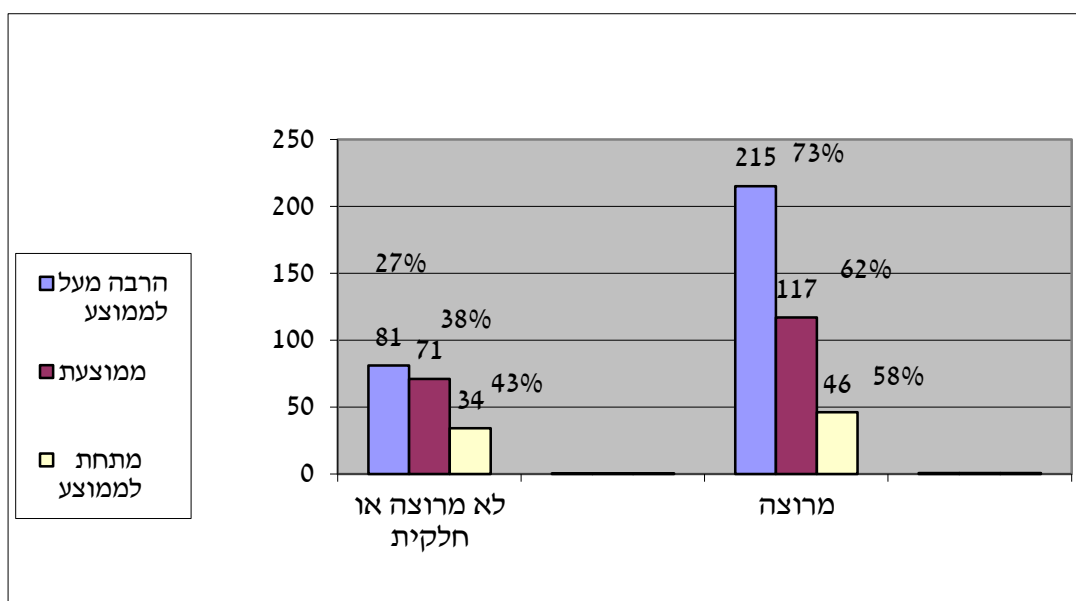
11. שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לרמת הכנסה ממוצעת

לוח 62: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לרמת הכנסה ממוצעת

רמת ההכנסה				האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי קק"ל?
סך הכול	מתחת לממוצע	ממוצעת	הרבה מעל לממוצע	
186	34	71	81	לא מרוצה או חלקית
	43%	38%	27%	
378	46	117	215	מרוצה
	58%	62%	73%	
564	80	188	296	סך הכול

רמת שביעות הרצון מהמסלולים גבוהה יותר בקרב בעלי הכנסה גבוהה הרבה מעל לממוצע (73%) לעומת בעלי הכנסה ממוצעת (62%) ובעלי הכנסה מתחת לממוצע (58%).

גרף 62: שביעות הרצון ממסלולי קק"ל בהשוואה לרמת הכנסה ממוצעת



סיכום

בבחינת מידת שביעות הרצון ממסלולי קק"ל הקיימים, נמצא, כי קיימת מידה גבוהה של שביעות רצון בקרב רוכבים ותיקים, רוכבים בשבילי יער קיימים, רוכבים בשבילים חקלאיים ורוכבים אשר קיים שילוט במסלולי הרכיבה שלהם. לעומת זאת, קיימת שביעות רצון נמוכה ממסלולי קק"ל הקיימים בקרב רוכבי הדאון היל ורוכבים אשר נוהגים לסטות משבילים קיימים אל סינגלים לא מסומנים.

פרק שישי: מסקנות

המסקנות העיקריות העולות מניתוחי 1,200 השאלונים הן:

- קיימת אחידות בפרופיל של הרוכב הישראלי על אופני הרים מבחינת מאפיינים דמוגרפיים: רובם גברים, בעלי השכלה אקדמית, מועסקים כשכירים ובעלי הכנסה השווה לממוצע או גבוהה ממנה. רובם גרים באזור מישור החוף: תל-אביב, גוש דן ואזור השרון.
- מרבית הרוכבים הם בעלי ותק רכיבה, הנע בין שנתיים לחמש שנים. רובם ברמת רכיבה טובה עד טובה מאוד, רוכבים בין פעמיים לשלוש בשבוע, במשך שעתיים עד ארבע שעות.
- מרבית פעילות הרכיבה מתקיימת בסופי השבוע ולאורך כל השנה, ללא קשר לעונות השנה.
- קיימת אחידות רבה גם מבחינת אזורי הרכיבה המועדפים על רוכב השטח בישראל, שהם מישור החוף והשפלה. מרביתם רוכבים בשבילים לבנים, בשבילי יער קיימים ובמסלולי סינגלים.
- רוב הרוכבים מרוצה ממסלולי קק"ל הקיימים. עם זאת, על מנת לשפרם יש להוסיף שילוט, להגדיל את מספר המסלולים, להקים תשתיות מים ולהכשיר מסלולים בעלי רמת אתגר גבוהה יותר.
- ברוב המסלולים הקיימים לא קיים שילוט ברמה מספקת לרוכבים על אופני שטח. רוב הרוכבים השיב, כי יציית לשילוט כזה אם יוצב.
- לרוכבים חשוב מאוד שבמסלולי הרכיבה שלהם יהיו נוף וצל ושהשבילים יתאימו לרוכבים בעלי רמה טכנית גבוהה.
- קיימת מידה גבוהה של שביעות רצון ממסלולי קק"ל הקיימים בקרב רוכבים ותיקים, רוכבים בשבילי יער קיימים, רוכבים בשבילים חקלאיים ורוכבים אשר קיים שילוט במסלולי הרכיבה שלהם.
- לעומת זאת, קיימת מידה נמוכה של שביעות ממסלולי קק"ל הקיימים בקרב רוכבי הדאון היל ורוכבים אשר נוהגים לסטות משבילים קיימים אל סינגלים לא מסומנים.
- בקרב הרוכבים קיימת קבוצה גדולה המוכנה לסייע בבנייה ובהכשרה של שבילי רכיבה. לכן, בתכנון עתידי של פיתוח שבילי רכיבה והסדרתם, אפשר להיעזר ברוכבים אלה.
- מעט יותר ממחצית מהרוכבים מוכן לשלם עבור רכיבה במסלול רכיבה מאורגן ומוסדר.
- רמת מוכנות גבוהה יותר לתשלום עבור מסלול מוסדר קיימת בקרב רוכבים מתחילים ורוכבים בעלי ותק רכיבה נמוך.
- בקרב רוכבי דאון היל קיימת מוכנות לשלם בשיעור גבוה יותר מאשר בשאר סוגי הרכיבה. לכן, רצוי לפתח מסלולי דאון היל מוסדרים (שלא קיימים כיום בישראל).

- רוכבים המוכנים לשלם עבור רכיבה במסלול רכיבה מוסדר תומכים בהצבת פטרול של רוכבי אופניים, שיסייעו במידת הצורך, ובפיתוח חנויות למכירת ציוד רכיבה באתרי הרכיבה. בנוסף לכך, נמצא, כי קיימת מידת נכונות גבוהה יותר לתשלום בקרב רוכבים המוכנים לסייע בהכשרת שבילים.
- בבחינת רמת העניין בפיתוח פעילויות תיירותיות בסמוך לאתרי הרכיבה, נמצא, כי קיימת תמיכה גבוהה יותר בפיתוח פעילות תיירותית בקרב רוכבים מתחילים, רוכבים בתדירות גבוהה יותר של מספר פעמים בשבוע ורוכבים לפרקי זמן קצרים.

פרק שביעי: סיכום והמלצות

רכיבה על אופני הרים היא תחום מתפתח וגדל כדרך לפעילות פנאי בישראל. מטרת מחקר זה הייתה לבדוק את המאפיינים לדמותו של הרוכב הישראלי על אופני ההרים ולסייע בשיפור אתרי הרכיבה הקיימים ובתכנון אתרים חדשים עבור הרוכבים בישראל. במהלך המחקר נבדקו 1,200 מרואיינים, בשישה אתרים שבהם מתקיימת פעילות רכיבה על אופני הרים וכן באמצעות פורומים באתרי האינטרנט. האתרים שונים זה מזה בהגדרה הנופית, בתשתיות הקיימות בהם ובאופן ניהולם.

לסיכום המחקר:

1. הרוכבים על אופני הרים בישראל מתייחסים לרכיבת אופניים כפעילות פנאי רציני (serious leisure), ולכן הם עוסקים בפעילות זו באופן אינטנסיבי ובשכיחות גבוהה. אישור לכך מתקבל מהממצאים שנתקבלו מבדיקת תדירות הרכיבה של הרוכבים, שהשתתפו במחקר, ומשך זמן הרכיבה הממוצע. כלומר, הרוכבים משקיעים זמן רב בפעילות של רכיבה על אופני הרים בכל פעם שהם יוצאים לרכיבה. מרבית הרוכבים במחקר זה יוצאים לרכוב בעיקר בסופי השבוע ובכל עונות השנה, ללא קשר לגורמי מזג האוויר. זאת אומרת, שרכיבת אופניים היא כה משמעותית עבור הרוכבים, שתנאי מזג האוויר לא משנים את הרגלי הרכיבה שלהם.
2. על מנת לשפר את אזורי הרכיבה הקיימים יש לפעול לשילוט המסלולים, מיפויים, הוספת שבילים והוספת נקודות מים. לרוכבים חשוב מאוד שבמסלולי הרכיבה שלהם יהיו נוף וצל ושבילים הדורשים רכיבה ברמה טכנית גבוהה. יש, אם כן, להתאים את השבילים העתידיים לדרישות אלו.
3. לצורך תכנון של אתרי רכיבה יש להתייחס גם לקבוצות רוכבים מקטגוריות רכיבה קטנות יותר, כמו: AM (All Mountain) ו-DH (Down Hill) ונוספים, אשר בשל אופיים של האתרים שנבחרו למחקר באו פחות לידי ביטוי. זאת, במטרה להגיע למגוון רחב, ככל הניתן, של סגנונות רכיבה. בנוסף לכך, בתכנון מסלולי רכיבה יש לתכנן מספר מסלולים בדרגות קושי שונות, המחייבים מיומנויות רכיבה מגוונות. זו אחת הדרכים להגיע לקהל רוכבים רחב ככל האפשר.
4. הרוכבים מעוניינים לסייע לרשויות בפיתוח שבילי רכיבה. הנכונות הגבוהה לסייע מעידה על כך, שהעיסוק בתחביב של רכיבה על אופני הרים הפך עבור הרוכבים במחקר זה למשמעותי מאוד - לפעילות של פנאי רציני. בהתאמה, יש להקים בקק"ל מערך של מתנדבים, שיעסוק בפעילויות שונות של קק"ל, ביניהן הכשרת מסלולי אופניים. הרעיון להקמת מערך מתנדבים בקק"ל עלה כבר בעבר ויש ליישמו, גם כחלק מהרצון של האוכלוסייה להשתתף בו וגם כחלק מתפיסת העולם של פיתוח תיירות בת-קיימא, שבה קק"ל דוגלת, אשר משלבת את האוכלוסייה בעשייה.

5. הפרופיל של הרוכבים על אופני הרים הוא אחיד: רובם מכריע גברים, בגילאים 31 עד 50, חילונים, בעלי השכלה אקדמית, מועסקים כשכירים, בעלי הכנסה ממוצעת ומעלה, בעלי ותק ברכיבה, הנע בין מתחיל ועד חמש שנים. מרביתם מעדיפים לרכוב בקבוצות ולא לבדם; מרביתם טרם יצאו לחופשה, שמטרתה רכיבה על אופני הרים. בקרב הרוכבים שכן יצאו לחופשה כזאת קיימת העדפה ללינה במקומות מסודרים עם תשתיות מתאימות על פני לינה בשטח ללא תשתיות.

6. הממצאים מצביעים על מידה רבה מאוד של אחידות במאפיינים הדמוגרפיים והאישיים של הרוכבים, שהשתתפו במחקר זה. האחידות גבוהה יותר בהשוואה לממצאים ממחקרים נוספים שנערכו בעולם.

ניתן, אם כן, לחזות, כי בשנים הקרובות יצטרפו רוכבי אופניים נוספים לעיסוק בתחום זה: נשים, בני נוער, בעלי השכלה נמוכה, בעלי הכנסה נמוכה יותר ובעלי יכולת רכיבה פחותה יותר, שאינם בעלי הפרופיל האחיד הקיים היום. סביר, שרוכבים אלה יהיו מעוניינים בשירותים תיירותיים, הקשורים לפעילות של רכיבת אופניים.

דפוס הרכיבה של הרוכבים על אופני הרים בישראל, כרגע, הוא של פנאי ולא של תיירות. כלומר, רוכבים מספר פעמים בשבוע, בשעות הפנאי, ולא דווקא יוצאים לחופשה של מספר ימים במהלך השנה במטרה לרכוב על אופניים. רכיבה על אופני הרים בישראל התפתחה בקצב מהיר יותר מפיתוח התשתיות המתאימות לרכיבה ולכן יש לפעול בהקדם ליצירת שבילי רכיבה נוספים ומגוונים ברחבי הארץ. לאור המגמות העולמיות, יש לשער, כי עם הגידול במספר רוכבי האופניים והגידול בתשתיות יגדל גם הגיוון בפרופיל של רוכבי האופניים בישראל.

ההמלצות העיקריות למחקרי המשך הן שתיים: האחת - עריכת מדגם מייצג מדי שנתיים עד שלוש על מנת לבחון את התפתחות הענף. זאת, כדי להבין את הביקושים מבחינת מסלולים, רצונות, העדפות של רוכבי האופניים בישראל והתאמתם לתשתיות של קק"ל. ההמלצה השנייה היא, עריכת מחקר, שיעריך את מספר רוכבי האופניים בישראל במטרה לאמוד את גודלה של אוכלוסייה זו.

רשימת מקורות

- גינת, צ. (2009). "להכיר את הארץ גם דרך הדוושות - שביל ישראל לאופניים יוצא לדרך". **הארץ**, 5.1.2009.
- מחלקת מידע ומחקר, כנסת ישראל (2006). **מדיניות לעידוד השימוש באופניים: מסמך משוואה**. ירושלים: עמ' 1-13.
- פדידה, מ. וחיימוביץ', ג. (2006). "סקר אופניים בת"א - תקציר סקר תושבים וסקר רוכבים". **תנועה ותעבורה**, 80 : 34-38.
- שחם, א. (2009). **טיולי אופניים מ-א' ועד טף**. ירושלים: שביל נט.
- Brown, A. C. (2007). The Carolina shaggers: Dance as serious leisure. *Journal of Leisure Research*, 39 (4): 623-647.
- Bryan, H. (1977) Leisure value systems and recreation specialization: The case of trout fishermen. *Journal of Leisure Research*, 9, 174-187.
- City of Kelowna, Regional district of central Okanagan and BC Parks (Kelowna), (2007). *Mountain bike community profile for the central Okanagan*. 1- 26.
- Cope, A., Doxford, D. & Hill, T. (1998). Monitoring tourism on the UK's First Long-Distance Cycle Route. *Journal of Sustainable Tourism*, 6(3): 210-223.
- Faulks, P., Ritchie, B. & Fluker, M. (2007). Cycle tourism in Australia. *Sustainable Tourism*: 1-40.
- Fraietta, J. (2004). Cycle tourism research summary. *Alberta Economic Development – Tourism Research*: pp 1-7.
- Georgia mountains regional development center (GMRDC), Georgia, (2005). *Georgia mountains regional bicycle and pedestrian plan*. Georgia: Gainesville: pp1-74.
- Gibson, H. J. (1998). Active sport tourism: Who participates? *Leisure Studies*, 17(2): 155-170.

- Gould, J., Moore, D., McGuire, F. & Stebbins, R. (2008). Development of the serious leisure inventory and measure. *Journal of Leisure Research*, 40 (1): 47-68.
- Hinch, T., D. & Higham, J, E, S. (2001). Sport tourism: A framework for research. *The International Journal of Tourism Research*, 3(1): 45-58.
- Koepke, J. (2005). *Market potential for Yukon mountain bike tourism*. Cycling Association of Yukon: 1-42.
- Lamont, M. & Buultjens, J. (2010). Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism*, 1 : 1-22.
- Liu, Y-D. (2009). Sport and social inclusion: Evidence from the performance of public leisure facilities. *Springer*, 90: 325-337.
- Lumsdon, K. (1996) A winning market strategy for HMOs. *Hospitals and Health Networks* 70(19), 69–70.
- nson, P. & Liberman, S. (2000). Local planning for recreation and tourism: a case study of mountain biking from New Zealand's Manawatu Region. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(2): 97-115.
- Moudon, V.A., Lee, C., Cheadle, D.A., Collier, C.W., Johnson, D., Schmid, L.T. & Weather, D. R. (2005). Cycling and the built environment, a US perspective. *Transportation Research*, D10: 245-261.
- Ritchie, R. (1998). Bicycle tourism in the south island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, 19 (6): 567-582.
- Robbins, D. (1996). *Tourist mobility in destination areas - the role of the bicycle - a case study of Bornholm*. Bournemouth University: pp. 177-231.
- Scott, D. & Shafer, C. S. (2001). A Rejoinder to reviewers' comments. *Journal of Leisure Research*, 33 (3): 357-361.
- Simonsen, P. & Jorgensen, B. (1996). *Cycle tourism: an economic and environmental sustainable form of Tourism?* Bournemouth University: pp. 13-174.
- Sugden, J. (2007). Running Havana: observations on the political economy of sport tourism in Cuba. *Leisure Studies*, 26(2): 235-251.

- Stebbins, R. (1992). Amateurs, professionals and serious leisure, Montreal: McGill-Queens University.
- Stebbins, A. R. (2005). Project-based leisure: Theoretical neglect of a common use of free time. *Leisure Studies*, 24(1): 1-11.
- Symmonds, C. M. & Hammitt, E. W. (2000). Managing recreational trail environments for mountain bike user preferences. *Environmental Management*: 25, (5), 549-564.
- Tsaor, S. H. & Liang, Y. W. (2008). Serious leisure and recreation specialization. *Leisure Sciences*, 30: 325-341
- Walker, J. G. & Wang, X. (2009). The meaning of leisure for Chinese/Canadians. *Leisure Sciences*, 31(1): 1-18.
- Wardman, M., Tight, M. & Page, M. (2007). Factors influencing the propensity to cycle to work. *Transportation Research*. A41: 339-350.
- Wen Chang, H. & Li Chang, H. (2003). A strategic study of bicycle tourism in Taiwan. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5: 1675-1585.
- Yoder, G. D. (1997). A model for commodity intensive serious leisure. *Journal of Leisure Research*, 29(4): 407- 429.

אתרי אינטרנט

- אתר הרים, מילון מונחי אופניים, בתוך: www.harim.co.il/BicycleDictionary.asp
- אור ירוק, סקר אור ירוק: קרוב למיליון ישראלים רוכבים על אופניים, בתוך: www.oryarok.org.il/?p=1642
- אתר אירועי שנות ה-60, שביל אופניים חוצה ישראל, בתוך: <http://israel60.gov.il/news/news.aspx?newsId=35>
- אתר הקק"ל, הודעת דובר קק"ל: "מהפכה בתרבות האופניים: ישראל הופכת להולנד של המזרחית", בתוך: http://www.kkl.org.il/kkl/hebrew/nosim_ikaryim/israel%2060/shvil%20ofanayim%20jslm%20tlv.x
- אתר הקק"ל מסלולי רכיבה, מסלולי טיול לאופניים, בתוך: www.kkl.org.il/kkl/hebrew/nosim_ikaryim/letayelkk/medavshim%20bayaar
- אתר מלון Hooha, כתבות, בתוך: http://www.hooha.co.il/themarker_magazine.htm
- אתר אחוזות שפרה, צימרים, בתוך: <http://www.a-shifra.co.il/about.aspx>

- אתר רשות הטבע והגנים - רשות שמורות הטבע והגנים, שמורת טבע נחל מאיר ונחל שמשון, בתוך :
www.parks.org.il/BuildaGate5/general2/data_card.php?Cat=~20~~252878751~Card1~&ru=&SiteName=parks&Cl= &Bur=431652838
- אתר צופית, צימר פונדק בכפר, בתוך : <http://www.tzofit.co.il/id/pundk-bkfar>
- זרביב, י., ערים למען תרבות האופניים, בתוך : www.shvoong.co.il/he-IL/199/2316
- אתר מועצה אזורית בנימינה-גבעת עדה, גבעת עדה, בתוך :
www.bin-ada.co.il/Default.aspx
- אתר אטלס מסע אחר, מפת ישראל, בתוך :
www.masa.co.il/_content/images/263faeff3a2b15fa9db4237e76f586b7_israel.jpg
- פורום אופניים בית שמש-יואב, מסלולי טיול לאופניים, בתוך :
<http://www.touryoav-bike.org.il> (תאריך כניסה אחרון : 23.4.2009).
- E ירוק, רוכבים על אופניים ביערות חוף הכרמל, בתוך :
<http://eyarok.org.il/2008/08/%d7%a8%d7%95%d7%9b%d7%91%d7%99%d7%9d-%d7%a2%d7%9c-%d7%90%d7%95%d7%a4%d7%a0%d7%99%d7%99%d7%9d-%d7%91%d7%99%d7%a2%d7%a8%d7%95%d7%aa-%d7%97%d7%95%d7%a3-%d7%94%d7%9b%d7%a8%d7%9e%d7%9c>
- Alps mountain bike, mountain bike trips, Available:
www.Alpsmountainbike.com
- Green, M. Setting the wheels in motion. *Jerusalem Post*,
<http://fr.jpost.com/servlet/Satellite?cid=1230111697840&pagename=JPPost%2FJPArticle%2FShowFull>
- Chernick, K. Tel Aviv Cafes Offer Great Cappuccinos and Free. *Green Prophet*,
<http://greenprophet.com/2009/01/20/6164/tel-aviv-cafes-bike-rentals>,
- Teitelbaum, I. *Israel's ministry of tourism dramatically expands bicycle tourism industry*. *Green Prophet*
- USDA- United States department of agriculture- northern research station. Ramthun, R. A Measurement of the experience preferences of central Appalachian mountain bicyclists", Available:
http://nrs.fs.fed.us/pubs/gtr/gtr_ne276/gtr_ne276_104.pdf

נספח - שאלון לרוכבי אופני הרים

מאפייני הרכיבה

1. ותק ברכיבה: כמה שנים את(ה) רוכב(ת) רכיבת שטח? _____

2. כיצד תגדיר את רמת הרכיבה שלך?

א. מתחיל ב. בינוני ג. טוב ד. טוב מאוד ה. מקצועי

3. תדירות הרכיבה: כמה פעמים את(ה) נוהג(ת) לרכוב?

א. כל יום ב. פעמיים שלוש בשבוע ג. פעם בשבוע ד. פעם בחודש
ה. מספר פעמים בחודש. מספר פעמים בשנה.

4. מהו משך זמן הרכיבה הממוצע?

א. עד שעתיים ב. שעתיים עד ארבע שעות ג. יום שלם

5. ימי רכיבה מועדפים (ניתן לבחור יותר מתשובה אחת)

א. ימי חול ב. ימי שישי ג. שבתות וחגים ד. בכל ימות השבוע

6. באיזה תקופה מתבצעות עיקר רכיבותיך?

א. קיץ (יוני, יולי, אוגוסט) ב. סתיו (ספטמבר, אוקטובר, נובמבר) ג. חורף (דצמבר, ינואר, פברואר) ד. אביב (מרץ, אפריל, מאי) ה. כל השנה

7. הרגלי רכיבה (ניתן לבחור ביותר מאפשרות אחת)

א. רוכב לבד ב. רוכב עם בן/ בת זוג ג. קבוצה ד. משפחה ה. אחר _____

8. אזור מועדף לרכיבה בארץ – סמן באילו אזורים בארץ את/ה נוהג לרכוב

רמת הגולן	גליל עליון ואצבע הגליל	העמקים	גליל המערבי ותחתון	הכרמל	מישור החוף והשפלה	ירושלים וסביבתה	בקעת הירדן ומדבר יהודה	הנגב	אחר

9. ציין את שלושת מסלולי הרכיבה של קק"ל החביבים עליך

10. מהם סוגי השבילים שבהם אתה רוכב?

תמיד לעתים קרובות לעתים רחוקות אף פעם

שבילי יער קיימים - שבילים לבנים/ דאבלים				
סינגלים				
דאון-היל				
שבילים חקלאיים				
אחר				

11. האם אתה מרוצה מהמסלולים הקיימים בשטחי הקק"ל ?

א. מרוצה ב. מרוצה חלקית ג. כלל לא מרוצה ד. לא רוכב במסלולי קק"ל

12. מה הופך שבילי רכיבה למושכים בעיניך? (ניתן לסמן יותר מתשובה אחת)

א. שביל טכני ב. דרגת קושי גבוהה ג. דרגת קושי נמוכה/בינונית ד. צל ה. הנוף ו. פינות עצירה
אטרקטיביות ז. מוקדי עניין ח. מים
ט. אחר (פרט).

13. האם אתה נוהג להחליף/לשנות מסלולי רכיבה לעתים קרובות?

רוכב/ת תמיד באותם מסלולים _____
משתדל(ת) לשנות מסלולים לעתים קרובות (כל שבוע) _____
משתדל(ת) לשנות מסלולים לעתים רחוקות יותר (כל חודש, כל כמה חודשים) _____
תלוי בזמן שיש לי ובעונות השנה _____

14. האם את(ה) נוהג(ת) לסטות משבילים קיימים?

א. בכלל לא ב. לעתים רחוקות ג. כן, בגלל מכשול או מטיילים אחרים ד. לעתים קרובות

15. האם במסלולי הרכיבה שלך יש שילוט והוראות רכיבה לרוכבי אופניים?

א. כן תמיד ב. לעתים קרובות ג. לעתים רחוקות ד. אף פעם לא

16. דרג את חשיבות הימצאותם של הגורמים הבאים באתר לרכיבת אופני הרים ובסביבתו:

הנושא	חשוב מאוד	חשוב	לא חשוב
מספר המסלולים			
שילוט ומיפוי של האתר			
נוף			
עלות הנסיעה ליעד			
הימצאות רוכבים נוספים			
מגוון פעילויות נוספות בקרבת היעד לכל המשפחה			
מגוון מסעדות ובתי-קפה בקרבת היעד			
פטרול של רוכבי אופניים אשר ישמרו על הסדר ידריכו ויגישו עזרה במידת הצורך			
תחנת מידע			
חנויות למכירת אופניים או השכרת אופניים וציוד נלווה בקרבת היעד			

17. אילו מהגורמים הבאים משפיעים על החלטתך בבחירת אתר לרכיבה על אופני הרים?

א. רמת קושי של המסלול ב. המלצות מחברים ג. אינטרנט ד. כתבות בעיתונים ובמגזינים
ה. ספרי הדרכה למסלולי רכיבה ו. מרחק מהבית ז. תחרויות ו/או אירועים שונים ח. מועדון רכיבה ט. אחר (פרט)

18. האם תציית להוראות רכיבה בשבילים מסומנים?

א. כן, תמיד ב. לעתים קרובות ג. לעתים רחוקות ד. לא

19. האם תהיה מוכן לסייע לפעילות הרכיבה בשילוט, בהכשרת שבילים וכדומה?

א. כן תמיד ב. לעתים קרובות ג. לעתים רחוקות ד. לא

20. מה חסר לך במסלולי הרכיבה שבהם רכבת לאחרונה? (ניתן לסמן יותר מתשובה אחת)

א. מפותח ב. שילוט ג. שירותים ד. מים ה. המסלולים לא נגישים ו. המסלולים לא מספיק מאתגרים ז. המסלולים צפופים מידי ח. אין מספיק מסלולים ט. המסלולים לא מפוזרים בכל חלקי הארץ י. נקודת רענון (קפה, מזון) יא. אחר _____

21. מה היית מציע לשפר במסלולי הרכיבה הקיימים בשטחי הקק"ל? פרט

22. מין
זכר/נקבה

23. השכלה

א. תיכונית ב. על-תיכונית ג. אקדמית ד. מקצועית ה. אחר _____

24. עיסוק

א. שכיר חופשי (אקדמי) ב. שכיר (לא אקדמי) ג. עצמאי ד. תלמיד, סטודנט
ה. לא מועסק ו. אחר

25. הכנסה: רמת ההכנסה הממוצעת במשק היא 8,996 ₪ (ברוטו) לאדם. האם הכנסתך היא:
א. הרבה מתחת לממוצע ב. ממוצע ג. מעל הממוצע ד. הרבה מעל הממוצע

26. האם יש לך הצעות והמלצות להוסיף?

תודה!