



קהילה ויער



רכיבת אופניים ביערות קק"ל – מדיניות ועקרונות יישום יולי 2019

מסמך עמדה זה הוא תוצר של דיונים שסוכמו במספר מסמכים ומעדכן את המסמך המקורי מינואר 2007. מטרתו לקבוע מדיניות מעודכנת מחייבת לנושא שבנדון. המסמך כולל גם עקרונות יישומיים לתכנון וביצוע הנגזרים ממדיניות זו. המסמך בבסיסו הוצג ונדון בשלשת המרחבים במטרה ליצור מדיניות ודרכי פעולה כלל ארציים.



תוכן המסמך

- **רקע**
- **עקרונות מנחים למדיניות**
- **המדיניות ועקרונות היישום**
 1. שכבת מסלולי אופניים ביער
 2. רכיבה בדרכי קהל ביער
 3. רכיבה ב"סינגלים" - Single tracks
 4. רכיבה אתגרית ומתקניה
 5. מרכז יציאה לרכיבה
 6. מיפוי ודפדפות
 7. שתופי פעולה עם גופים שונים, לפיתוח תשתיות אופניים
- **צעדים להמשך**



רקע

רכיבת אופניים בישראל וביערות בפרט צוברת תאוצה רבה שאף הפכה ל"תרבות" של ממש, בדומה למדינות רבות ברחבי העולם. רוכבי האופניים אימצו את היערות "כמגרש רכיבה" עממי ומקצועי. קרן קימת לישראל מקדמת את נושא רכיבת האופניים ביערות כחלק ממדיניות פתיחת היערות לפעילות של פנאי ונופש לציבור והכשירה ביערותיה מסלולים המיועדים לצורך זה.



קהילה ויער

חלק ממסלולי האופניים מותווה בדרכי הקהל הרב שימושיות שביער, ששולטו בשילוט ייעודי לאופניים, המשתלב במערכת השילוט היערנית. מניסיונו, נוצר עומס של אינפורמציה (לוחיות) במערכת השילוט, שהפכה לפחות ידידותית למשתמש.

רכיבת אופניים כוללת מגוון של פעילויות לאוכלוסיות שונות, החל מרכיבה עממית בדרכים רחבות וסלולות, רכיבה במסלולי סינגל צרים ועד לרכיבה אתגרית ופעילות אקסטרים. עם התרחבות התופעה מוצאים אנו ביערות תשתיות לרכיבת אופניים כגון: מסלולי סינגל ומתקנים מאתגרים, שהותוו או הוצבו ע"י המשתמשים ללא תאום או אישור של קק"ל.

חלק ממסלולים אלה מותווים ע"י הרוכבים בשטחים רגישים מבחינת ערכי טבע ויער ללא התחשבות בנזקים אפשריים לערכים אלו, למשתמשים אחרים בשטח, למערכות השילוט הקיימות ולהיבט הבטיחותי של הפעילות הנובע ממבנה המסלול. נציין כי בדרך כלל זו תוצאה של חוסר מודעות. לאור זאת, על קק"ל לתת מענה לצורכי ציבור הרוכבים על מגוון פעילויות ולפתור את הבעיות הסביבתיות והבטיחותיות הנוצרות עקב הרכיבה. לכך נועדה קביעת המדיניות במסמך זה.



עקרונות מנחים למדיניות

1. המדיניות תתייחס לכל סוגי הרכיבה והפעילות של אופניים בשטחים שבניהולנו.
2. מדיניות אופניים, בדומה לטיפול בתשתיות ושימושי קהל אחרים ביער, תיקבע בהתאם לפרמטרים הבאים:
 - ביקוש קיים - היקף וצרכי הרוכבים – הגדרה והתאמה לקהלי יעד שונים בקרב הרוכבים.
 - התייחסות לשמירה על ערכי השטח, הטבע והיער.
 - התייחסות לתשתיות טיילות ושילוט הקיימות ביער, והתייחסות לצרכי המשתמשים האחרים ביער.
 - משמעות תקציבית וניהולית של הקמה, תפעול ותחזוקה - "סוף מעשה במחשבה תחילה". יש להיכנס לתהליך תכנון ופיתוח רק לאחר ידיעה ברורה האם ואיך נוכל לתחזק כיאות!!
3. בהתייחס למציאות הקיימת של ריבוי מסלולים לא מאושרים בשטח, כמתואר ברקע, קביעת מדיניות חייבת לעמוד במבחן של "גזירה שציבור הרוכבים יכול לעמוד בה" וכן תיקח בחשבון את היכולת לפעולות המניעה של קק"ל.
4. שלט הכניסה ליער הוא המקום המרכזי למתן הנחיות למטייל כולל בנושא רכיבת אופניים. בנוסף יופיעו הנחיות ספציפיות לרוכבים ב Trail head, ראה עמ' 6.



קהילה ויער



המדיניות ועקרונות היישום

1. שכבת מסלולי אופניים ביער:

- א. תהליך יצירת שכבת מסלולי האופניים למיניהם ביער, חייב להיות משולב כחלק מתהליך כולל של הטיפול בשימושי וצרכי הקהל ביער ואינו יכול לעמוד בפני עצמו (אא"כ קיימת החלטה שיער מסוים מיועד לאופניים בלבד, החלטה שנראית בלתי אפשרית). יש להתייחס כמקשה אחת לדרכי קהל הרב שימושיות, לשבילי הליכה, מסלולי אופניים, חניונים, מרכזי מידע ועוד...
- ב. ביערות קק"ל קיים שפע של דרכים ושבילים שנפרצו בעבר לצרכים שונים. כמדיניות, רצוי מאוד לבחור ולהתאים מביניהם את הרצויים למסלולי אופניים ולהמעיט בפריצת תוואים חדשים. כך נחסוך משאבים ונפגע פחות במשאבי הטבע והיער.
- ג. מסלולי האופניים רצוי מאוד שיהיו מעגליים – כך עולה מהביקושים במדינות רבות.

2. רכיבה בדרכי קהל ביער – דרכים שחלקן רב שימושיות:

בהתאם למדיניות של פתיחת היערות לציבור, חשוב להציע לאוכלוסיית רוכבים רחבה אפשרות לרכיבה על אופנים ביער, לכן השקענו ונשקיע במסלולי "רכיבה עממית" לקהל היעד המרכזי ובכאלה המותאמים גם לרוכבים מיומנים יותר.

מדיניות ועקרונות היישום :

- א. רוב מסלולי האופניים יותוו על גבי דרכים ושבילים קיימים ביער שחלקם משמשים גם לתנועת כלי רכב (דרכי קהל רב – שימושיות).
- ב. התשתית הקיימת בדרכים אלה מותאמת לכלל המשתמשים. במידת הצורך היא תותאם לרכיבת אופניים במקומות ספציפיים הנדרשים לכך, הפתרון מקומי ע"י צוות שיקבע באזור.
- ג. שילוט: שיטת שילוט מסלולי האופנים, בדרכים הרב שימושיות, תתבסס אך ורק על מערכת השילוט היערי הקיימת בשטח ללא תוספת שילוט ייעודי לאופניים (ע"ג לוחיות או אחר), ותשרת את כלל המשתמשים בדרך.
- ד. במסלולי אופניים חוצי אזור, החוצים שטחים שאינם בניהולנו, אותם הקטעים שאינם בשטחי היער (שטחים חקלאים לדוג') ישולטו בשיטת הסימון המקובלת של הועדה לסימון שבילים. נדגיש שוב, ללא תוספת שילוט ייעודי לאופניים.
- ד. בשלטי הכניסה ליער יצוין כי הדרכים הן רב שימושיות ונועדו לרכב, לאופנים ועוד, ובהתאם לכך "נא התנהגו בזהירות...". ציון זה יופיע גם בדפדפות ופרסומים הנוגעים ליער.
- ה. בדרכים המשמשות רוכבי אופניים בלבד יוצב שילוט ייעודי לאופניים בראש המסלול.
- ו. מידע והכוונה ייעודים לרוכבים יינתן על גבי שלטי הכניסה למסלול, על גבי מפות ודפדפות.



קהילה ויער

3. רכיבה ב"סינגלים" "Single tracks"

רקע:

הסינגלים הם למעשה שבילים צרים המיועדים לרוכב אחד בו זמנית. חלקם מתונים ומאפשרים רכיבה עממית ואחרים משמשים לרכיבה אתגרית ברמות שונות ולבעלי מיומנויות רכיבה גבוהות. סוג רכיבה זה מתפתח מאוד בעשור האחרון והפך למקובל ברחבי העולם. ביערותינו מתקיימת פעילות רכיבה עניפה על גבי סינגלים, כולל התווית מסלולים ושילוטם בשטח ע"י המשתמשים. ברוב רובם של המקרים ההתוויה והשילוט בוצעו ללא תאום או אישור קק"ל. פעילות ההתוויה מאופיינת בין היתר גם בתופעות בעייתיות ובהן חוסר התחשבות בערכי השטח ובתשתיות קיימות ואף פגיעה בהם (בעיקר מחוסר מודעות), הפרעה וסיכון למשתמשים אחרים ע"י רכיבה על שבילי הולכי רגל, לדוגמה, וסיכונים בטיחותיים במבנה המסלול. במקרה זה, של הסינגלים, המדיניות אמורה לתת גם מענה למציאות נרחבת זו שהשתרשה בשטח. בבסיס המדיניות דלהלן הנחנו כי בנית סינגלים מוסדרים שיעברו באתרים מעניינים תפחית, קרוב לודאי, את תופעת ההתוויה הפיראטית, והקהל ברובו יעדיף לרכב במסלול המתון והמאושר ע"י קק"ל. הנחתנו מתבססת על סמך ניסיון חיובי במדינות אחרות.

מדיניות ועקרונות היישום:

- א. יש להתייחס לרכיבת סינגלים כשימוש נוסף ביער בדומה להליכה בשבילים היוצרת חוויה והנאה מנופי הסביבה ורכיבה אינטימית ביער. קק"ל תקבע את העקרונות המקצועיים לפיתוחם: איך, היכן, וכמה, כולל היבט הבטיחות.
- ב. קק"ל תפתח סינגלים תוך שימת דגש על פלח השוק הרחב דהיינו כאלה המותאמים לרכיבה עממית.
- ג. הסינגלים שיאושרו לרכיבה ביערות יקבעו על פי הפרמטרים המקצועיים והבטיחותיים.
- ד. מפי הרוכבים למדנו כי בעולם כולו יש העדפה משמעותית בדרישה למסלולים מעגליים.
- ה. מומלץ מאוד לתכנן ולבנות את הסינגלים בפעילות משותפת של קק"ל וקהילות/ עמותות רוכבים המשתמשים בשטח.
- ו. המקומות הראשונים לטיפול בסינגלים יקבעו בהתאם לפרמטרים הבאים:
 - 1) מקום בו יש סינגלים פיראטים הפוגעים משמעותית בשטח ובערכיו, במטרה לצמצם הפגיעה.
 - 2) מקום בו יש ריבוי משמעותי של סינגלים במטרה לצמצם את מספרם.
 - 3) מקום בו ניתן לזהות קהילה ספציפית/ או מקומית של רוכבים במטרה לשתף בתהליך.
- ז. בבניית סינגלים יש להתייחס, מעבר לנושא ההקמה והבטיחות, למשמעות התחזוקה. אין להיכנס לפיתוח שביל לפני תכנון שכולל: עלויות ניהול ותחזוקה ובדיקת היכולת של האזור לתחזקם – תקציבית וניהולית. בתכנון ופיתוח השביל יש להקפיד על שביל איכותי, המתקיים



קהילה ויער

- לשנים רבות ודורש תחזוקה קלה בלבד (שביל "בר קיימא"). מומלץ כי לשביל יוכן מפרט תחזוקה הכולל פעולות תחזוקה שנתיות ועלויות.
- ח. הסינגל יאושר לשימוש ע"י צוות שיקבע ע"י הנהלת המרחב.
- ט. שילוט: סינגלים מאושרים יסומנו בסימון הוועדה לשבילי ישראל, על עצמים בשטח. יש לפעול לקבלת סימון מיוחד של הוועדה שיסייע למניעת שימוש משותף לאופניים והולכי רגל. מידע לגבי המסלול יינתן בשלט המוצב בתחילתו או בתחילת מערכת מסלולים.
- י. מקפצות ותשתיות אתגריות למיניהן, לא יבנו בשבילי הסינגל של קק"ל. אם קיימת בשטח מקפצה טבעית (דרגש סלע וכדו'), יותווה השביל תוך יצירת מעקף בטוח לרכיבה, ובכל מקרה אין לכוון למקפצה הטבעית.
- יא. תיאסר התווית סינגלים, שילוטם והשימוש בהם ללא תיאום ואישור קק"ל. הדבר יצוין בשלט הכניסה ליער ("אין להניח / להתוות תשתיות או לשלט שלא באישור קק"ל...").
- יב. ככלל, תיאסר רכיבת אופניים בשבילי הולכי רגל למעט מקרים שיוחלטו ע"י מנהל האזור. הוראת האיסור תופיע גם בכניסה לשביל – " אין לרכב באופניים" כולל סימבול.
- יג. סינגלים נוכחיים הקיימים בשטח שלא באישור קק"ל:
- לגביהם תתפוס ההנחיה בכניסה ליער כמפורט לעיל בסעיף 2 י'.
 - יחד עם קהילות מקומיות של רוכבים, נבצע מספר פיילוטס לצמצום של הסינגלים הלא מאושרים והשימוש בהם, בליווי פעולות הסברה, במגמה להמעיט את התופעה.
- יד. ממאפייני הסינגל:
- הסינגל שרוחבו כ 60 ס"מ נבנה על בסיס: מדידת השיפועים, בדיקות הקרקע, ניקוז.
 - הסינגל מסומן בדרך כלל בכיוון רכיבה אחד למרות שאין איסור לרכב בשני הכיוונים.
 - חצית דרכים – יש ליצור האטה מתוכננת של השביל לקראת מפגש עם דרך אחרת.
- טו. מפרטי בנייה לסינגל יוכנו ע"י צוות מצומצם -ראה בסוף המסמך.

4. רכיבה אתגרית ומתקניה:

רקע:

רכיבת אופניים כגון: free ride ,down hill, המאופיינת באיתגור הרוכב ו"מפללת" את התנועה בביצועים אקרובטים הכוללים קפיצות, סיבובים וכדומה, ברמות סיכון מגוונות. מסלולים ומתקני אתגר לרכיבת אקסטרים כוללים מקפצות, מדרגות סלע וכדו'.

חלק ממתקני הרכיבה האתגרית משולב במסלולי סינגל ומשמש רוכבים בעלי מיומנות גבוהה. המסלולים והמתקנים ביערות, הותוו וניבנו ע"י הרוכבים, ללא תיאום עם קק"ל וללא עמידה בתקן או מפרט בטיחותי.



קהילה ויער

מדיניות ועקרונות היישום:

- א. מענה לרכיבת אקסטרים לא יינתן ע"י קק"ל בשטחים שבניהולה. הקמתם של מסלולים או מתקנים כאלה תתאפשר במסגרת של יזמות פרטית בשטחי היער או מחוצה לו במקומות שיקבעו ע"י קק"ל ותחת אחריותו המלאה של היזם. יחד עם זאת ניתן יהיה לשלב אלמנטים טכניים בסינגלים הרשמיים של קק"ל בהתאם לשיקול דעתו של המנהל בשטח ובכפוף למסמך מדיניות זה ובלבד שיתוכננו ע"י אנשי מקצוע מתאימים ובהתאם לכל ההנחיות, התקנים והמפרטים ההנדסיים והבטיחותיים המתאימים ויבנו ע"י אנשי מקצוע מתאימים ומחומרים טבעיים בלבד ושהאלמנטים יתאימו לאופיו ודרגת הקושי של השביל בו הם מצויים.
- ב. על היערן ו/או כל אחראי בשטח (סייר, פקח וכו'), לדאוג לחסימה ו/או לפירוק של כל מתקן או תשתית או שילוט לא מאושרים, עם היוודע לו דבר הימצאותם ובמסגרת הסיורים הרגילים של אנשי השטח ביער וכפי שיופיע בנוהל בקרת שילוט או הבטיחות. הנחיה זו מתייחסת לכל בניה פיראטית ביער שיש בה פגיעה בערכי היער או סיכון בטיחותי למשתמש או למשתמשים אחרים.
- ג. השילוט בכניסה ליער "אין להתוות או להניח תשתיות וכו'" שהוצע לגבי הסינגלים, כוחו יפה גם לנושא זה.

5. מרכז יציאה לרכיבה

Trail head - מרכז יציאה לרכיבה בו יינתן מידע על המסלולים, ימוקם בראש ריכוז מסלולים ביערות. מומלץ להישען על תשתית קיימת של שירות לקהל כגון: יזמות, תחנת מידע, או למקמה בחניון מרכזי או במכלול הכניסה ליער. התשתית למרכז תהיה מודולארית ומאפשרת לכלול: מידע (מפות וכדו'), מתקני עזר, חניה.

6. **מיפוי ודפדפות** - יש לתת משקל להפקת מפות ספציפיות לאופניים על ידי קק"ל, חשוב להיבט תדמיתי (למרות שמופקות מפות של גורמים אחרים), ולאמירה לגבי מסלולים מאושרים.

7. שתופי פעולה עם גופים שונים. לפיתוח תשתיות אופניים

כפי שנאמר לעיל מומלץ מאוד לפתח שבילי אופניים בשיתוף פעולה עם גופים נוספים הנוגעים בדבר: גופים מקצועיים, תיירותיים, קהילות/עמותות של רוכבים וקהילות מקומיות. אם כתוצאה משת"פ עם גופים שונים בבניית תשתית לאופניים בשטחים שבניהולנו, תוטל אחריות ניהולית, תפעולית, תחזוקתית או בטיחותית על מי מהגופים הנ"ל, היא תקבע בהסכם משפטי עם קק"ל, בתאום עם המח' המשפטית. ללא הסכם זה לא נכנס כלל לשת"פ מסוג זה.



קהילה ויער



צעדים להמשך

1. יוקם צוות קקליי מקצועי לנושא האופניים ובו נציגי שלשת המרחבים. הצוות ייפגש בקביעות אחת לרבעון וידון בקידום הנושא בקק"ל, יעקוב אחרי התפתחויות בתחום ויעדכן בהתאם את עקרונות היישום, ואת ניירות העבודה שיכתבו. המפגשים יכללו גם סיורים להתרשמות מפרויקטים בשטח.
2. מעת לעת כפי שיקבע ע"י הצוות, תיערך פגישה עם גופים אחרים בעיקר: רט"ג, איגוד האופניים, הועדה לשבילי ישראל ומשרדי ממשלה, לתיאום ועשייה משותפת.

חברי צוות האופניים שחשבו. כתבו ותרמו לגיבוש המדיניות במסמך זה הם:

יחיאל כהן, מיכל קטורזה, גידי בשן, חנוך צורף, עדי נעלי, מירה חן - מרחב מרכז
זהר צפון, טלילה ליבשיץ - מרחב דרום.
צביקה אילון, כליל אדר - מרחב צפון.
מרכז הצוות ועורך המסמך: משה שלר – מח' קהילה ויער.

