



▲ שביל ישראל לאופניים בנחל נקרות. צילום: אילן שחם אתר שבי"א

תכנון שביל ישראל לאופניים

טל וארז לוטן

לאחרונה נבחר השביל ע"י הקרן לשטחים פתוחים של רמ"י כפרויקט לאומי.

השביל, באורך של כ-1200 ק"מ, מתוכנן לחצות את ישראל לאורכה, מהנקודה הצפונית והגבוהה ביותר בישראל, החרמון, דרך המקום הנמוך ביותר בעולם, ים המלח, ועד לנקודה הדרומית ביותר, אילת. הוא יעבור דרך תבניות נוף מגוונות, אתרי מורשת, בהם אתרים קדושים לשלוש

קהל הרוכבים קיבל את ההכרה המתבקשת כאוכלוסיית יעד תיירותית.

בשנת 2006, החל תכנון פרויקט שביל ישראל לאופניים (פרויקט הנמשך גם כיום). הפרויקט מובל ע"י רשות הטבע והגנים בשיתוף משרדי ממשלה רבים: משרד התיירות, החברה הממשלתית לתיירות, המשרד להגנת הסביבה, משרד החקלאות ופיתוח הכפר, קק"ל ועוד.

עד לפני מעט יותר מעשור, רכיבת אופני שטח במדינת ישראל, היתה במקרים רבים עבירה על החוק. בישראל כמעט לא הוכשרו שבילי אופניים, ורוכבי אופניים שרכבו בניגוד לחוק בשטחי שמורות טבע קיבלו דוחות מפקחים. גופים ירוקים ממש ניהלו מלחמה ברוכבי שטח: הרכיבה על אופניים בטבע נתפסה כהרס של שטח טבעי ולמסד קשה היה לקבל את הרעיון של בניית שבילי אופניים בשמורות. בסופו של דבר, עם צמיחת ענף רכיבת השטח שצבר יותר ויותר מעריצים, התבססה ההבנה שעדיף לייעד שטח מוסכם ולנתב אליו את הרוכבים וע"י כך לשמור על יתר הסביבה בתולית ובלתי מופרת.

▼ שבי"א במצפה רמון. צילום: אילן שחם, שבי"א

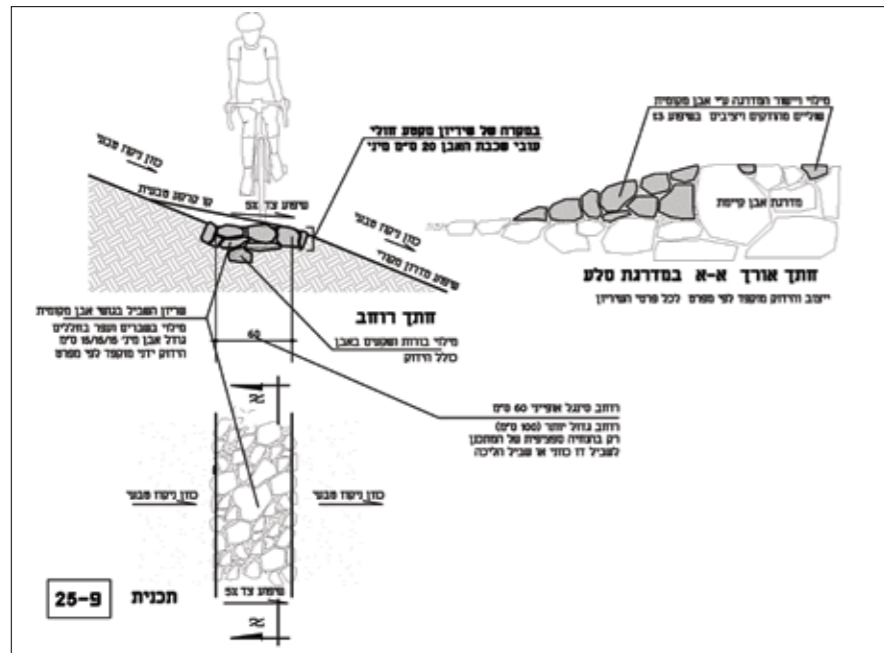


▼ שביל ישראל לאופניים בהרי אילת - צילום: שבי"א





▲ קטע מתכנית סינגל נחל נקרות. תכנית: לוטן אדריכלות ונוף



▲ שריון שביל באבן מקומית. פרט: לוטן אדריכלות ונוף



▲ שריון שביל באבן מקומית. בניית מעלה בוטס. צילום: ארז לוטן

אותנו לגלות "נאקבים" - שבילי גמלים עתיקים. הנאקבים מעידים על חוכמת מובילי הגמלים, היודעים לפלס את דרכם בתוואי הנוח ביותר. דרישות אופני ההרים של היום דומות מאד לאלו של הגמל של פעם ונאקבים רבים שבעבר שימשו שיירות גמלים קדומות, משומרים ומשוקמים במסגרת עבודות בניית השביל והופכים לשבילי אופניים אידיאליים, המובילים את הרוכב ברכיבה נוחה וזורמת דרך נוף המדבר הקסומים. בדומה לשבילים קדומים, גם שבילי האופניים במדבר בנייים אבן ואדמה - חומר בר קיימא, זמין, זול, משתלב בסביבה ובעל דרישות תחזוקה מינימליות. בניית השביל בחומרים מקומיים, ללא חומרים מובאים כמו בטון ואספלט, שומרת על המראה הטבעי והמקומי ודומה במקרים רבים לשבילים ולטרסות האבן העתיקות שלידן עובר השביל. העבודה הידנית ממזערת את הפרת הסביבה, והשטח משתקם לאחר סיום העבודות באופן מהיר. עד כדי כך, שבאחד הסיורים עם רשות העתיקות נתבקשו המבצעים להטמין בשביל קצת שאריות פלסטיק מודרני, כדי שארכאולוגים בעתיד ישימו לב שמדובר במבנה חדש מתקופתנו ולא עתיק יותר.

בבנייה, מעורבת הרבה מאד עבודת כפיים והרבה מאד מסירות. בדומה לפרויקטים סטנדרטיים, בניית שביל ישראל לאופניים מתבצעת ע"י הוצאתו למכרז קבלנים. לפרויקט הוכנו תוכניות ופרטים מיוחדים - בנייה פרטי שריון שביל באבן, פרטי בנייה יבשה של טראסות, פרטי פניות, שילוט, חציית ערוצי ניקוח ועוד. עבודת הבנייה של השביל מתבצעת בתפעול מורכב עם הגבלות על אפשרויות כניסת רכב, ואיסור על הפעלת כלים כבדים בשמורות טבע. חלק ממקטעי השביל מרוחקים עשרות ק"מ מיישובים ובזמן בנייתם, בוני השביל בנו גם מאהל זמני, ללינה בשטח. מקטעים רבים של השביל עוברים בתוואי של נחלים מדבריים. מיקומו של שביל בתוואי נחל

העדפה לשבילי "סינגל" (שביל רכיבה צר המתאים ברוחבו למעבר רוכב אחד בלבד) על פני שימוש ב"דאבל" (דרך רכב 4X4) משיקולי הנאה ובטיחות ברכיבה. השביל לא יכול היה לאמץ את התוואי הקיים של שביל ישראל הרגלי, מהסיבה הפשוטה ששיפועים שניתנים לגישור ברגל לא מתאימים לרכיבה על אופניים. הגישור על הפרשי הגבהים נעשה באמצעות שיפועים מתונים ובניית סלאומים זורמים ונוחים. מתוך 1200 הקילומטר של השביל, עד היום (קיץ 2018) בוצעו כ-300 ק"מ בחלקו הדרומי של השביל, המאפשרים 8 ימי רכיבה רצופים בנופי מדבר מרהיבים, ממצפה רמון - עד אילת. משרדנו, לוטן אדריכלות ונוף אחראי על תכנון חלקו הדרומי של שביל ישראל, הכולל את 300 הק"מ שבוצעו עד כה, וכן מקטעים מתוכננים מערד למצפה רמון ומתל אביב לירושלים. תכנון פרויקט בקנה מידה כה רחב שונה מתכנון רגיל. במקרה זה, בחירת מיקומו של הפרויקט הוא חלק משמעותי מאד מהעבודה: מדובר במאות קילומטרים פוטנציאליים שיש לבדוק אם נכון יהיה להעביר בהם את השביל. מאות הקילומטרים נסרקים במפות, תצ"אות, ברגל, באופניים, ברכב, ולאחרונה, גם ברחפן. בסריקות השטח במרחבי המדבר תמיד משמח

הדתות, נתיבי שיירות עתיקים ותופעות טבע ייחודיות. תוך מספר ימי רכיבה ניתן יהיה לעבור משלג בחרמון - למדבר בדרום. השביל מתוכנן כך שיתאים למכנה משותף רחב של רוכבים באוריינטציה תיירותית (תיירות פנים ותיירות חוץ) המחפשים דרך מרתקת נוספת לחוות את נופי הארץ. מבחינה תיירותית, לישראל קיים יתרון יחסי עצום על פני אירופה הסמוכה: בעונת החורף, בזמן שאירופה קפואה ומושלגת, מזג האוויר בחלקה הדרומי של מדינת ישראל אידיאלי לטיולים. השביל, מחולק לכ-35 מקטעים, המתוכננים כך שהרכיבה בכל אחד מהם תיארך סביב 6-8 שעות. הרכיבה מתחילה ומסתיימת במקום שבו ניתן למצוא שירותי לינה ומים. אורכו של מקטע יומי הוא עד כ-40 קילומטר (רוכבים חזקים יכולים לעתים לחבר שני מקטעים ליום רכיבה אחד) וזאת בכדי לתת לרוכב זמן להיכנס לאתרים השונים שלאורך השביל וגם לטייל קצת בסביבה שבה הוא עובר. תוואי השביל נבחר לאחר שקולו יתרונות נופיים, מורכבות ביצוע, קלות והנאה ברכיבה ובתיאום ואישור גורמים שונים (צה"ל, רשות הטבע והגנים, רשות העתיקות וכדו'). בתכנון השביל ניתנה



▲ שביל באזור מואה - צילום: אילן שחם, שבי"א



▲ Just another day at the office צילום: ארז לוטן



