

שביל הים הלאומי של ישראל:

פוטנציאל תיירותי וכלכלי



פרופ נגה קולינס-קריינר

ד"ר אליק אדלר

## תוכן עניינים

|    |                                                                                    |
|----|------------------------------------------------------------------------------------|
| 3  | תקציר מנהלים.....                                                                  |
| 6  | הקדמה.....                                                                         |
| 8  | פרק א - הרציונל להקמת שביל הים.....                                                |
| 10 | פירוט העקרונות המנחים לתכנון ולהקמת השביל.....                                     |
| 12 | המטרות והיעדים בפיתוח שביל הים – "עוגנים".....                                     |
| 14 | פרק ב - שבילי ים בעולם.....                                                        |
| 17 | פרק ג - היתכנות תיירותית - מיפוי הביקושים התיירותיים הנוכחיים והעתידיים באזור..... |
| 17 | תיירות נכנסת.....                                                                  |
| 20 | תיירות פנים.....                                                                   |
| 23 | פרק ד - סקירה כלכלית - הצפי לתרומה הכלכלית של שביל הים.....                        |
| 25 | שביל הים חישוב הכנסות ועלויות.....                                                 |
| 27 | פיילוט חוף הכרמל.....                                                              |
| 28 | פרק ה - סקירה תיירותית ומצאי תיירותי לאורך שביל הים.....                           |
| 29 | ניתוח המוצרים המשלימים לשביל הים.....                                              |
| 31 | פרק ו - שיתופי פעולה קיימים ואפשריים.....                                          |
| 32 | פרק ז - ניהול המיזם.....                                                           |
| 33 | פרק ח – המלצות לתחזוקה ולבקרת המוצר.....                                           |
| 34 | סיכום ומסקנות.....                                                                 |
|    | ביבליוגרפיה.....                                                                   |
|    | נספח 1 - היצע תיירותי קיים לפי מקטעים.....                                         |
|    | נספח 2 – היצע תיירותי בפיילוט חוף הכרמל.....                                       |

## תקציר מנהלים

מסמך זה מציג מוצר תיירותי חדש ומרתק – "שביל הים הלאומי של ישראל" - שביל הליכה המחובר בין ראש הנקרה בצפון לגבול רצועת עזה בדרום, לאורך כ-240 קילומטרים במישור החוף. שביל זה מהווה "מחרוזת פנינים" בכך שהוא יוצר רצף תוכני בין מספר רב מאוד של אתרי תיירות, שירותי תיירות, חופי רחצה, אתרי טבע ואתרים ארכיאולוגיים.

שביל הים הלאומי של ישראל מנגיש את הים וחופיו, הסביבה, התרבות והמורשת הימית לכלל האוכלוסייה בישראל ותורם להעמקת תחושת הקניין הציבורי והאחריות של החברה בישראל לים ולחופים. שביל הים תורם לרווחתם של תושבי המדינה, בדרך חווייתית, ספורטיבית ולימודית ובדגש על הכרת חופי הים והמרחב הימי של ישראל ועל שמירת ערכי הטבע והמורשת.

מניתוח נתוני התיירות הנכנסת עולה שקיים פוטנציאל גבוה שתיירות זו תגלה עניין בשביל הים. פוטנציאל גבוה במיוחד לכך מצוי בקרב התיירות העצמאית (FIT), כמו גם בקרב התיירים החוזרים. בשביל הים צפויים לצעוד כ-10,000 תיירים בודדים בשנה. בנוסף, סביר להניח כי קבוצות מאורגנות, כגון אוהדי ישראל, חובבי טבע או קבוצות "תגלית" ישלבו בהמשך את שביל הים, כולו או חלקו, בתוכניותיהן.

שביל הים צפוי כמובן למשוך גם תיירות פנים, ובכלל זה תיירות הליכה ונופש פעיל, תיירות יוממים, נופשי לינה וקבוצות מאורגנות כמו ועדי עובדים, בתי ספר, תנועות נוער וחיילים. ההערכה של מסמך זה היא שלפחות 100,000 ישראלים יצעדו בשביל הים מידי שנה.

התרומה הכלכלית של שבילי ים בעולם היא עצומה, הן במספרים האבסולוטיים של הצועדים בהם והן בהכנסות של שירותי התיירות התומכים בהם. בהתאם לכך צפוי שגם שביל הים יתרום רבות לפיתוח הכלכלי של שירותי התיירות הפזורים לאורכו או אלה שיקומו בעקבותיו וליצירת מקומות עבודה חדשים. מותג שביל הים הלאומי של ישראל והאתר המקוון ישמשו פלטפורמה מצוינת לשיווק ויצירת קהילות של העסקים הפועלים בסמוך לתוואי השביל. לנושא זה חשיבות רבה בעיקר באזורי הפריפריה בישראל, המתוירים פחות וצפויים להפיק תועלת כלכלית רבה מתנועה של מטיילים מאזור המרכז לכיוונם.

ההערכה של מסמך זה היא ששביל הים צפוי להניב לחשבונות-הלוויין התיירותיים הכנסה ברוטו בגובה של כ-14 מיליון ₪ לשנה. עלויות ההקמה הראשוניות של שביל הים נעות בין 3 מיליון ₪ ל-7.5 מיליון ₪, ועלויות האחזקה השנתית השוטפת יהיו 10% לערך מעלות ההקמה של השביל. הכשרת השביל כולו צפויה לארוך כ-3-4 שנים.

כפיילוט ראשוני לשביל הים, יסומנו במהלך שנת 2018 כ-34 ק"מ בשטח המועצה האזורית חוף הכרמל, בפיילוט ייבחנו העקרונות התכנוניים של שביל הים והיבטים פרקטיים רבים של האתגרים השונים העומדים בפני מפתחי השביל. במהלך הפיילוט ייבחנו גם היבטים תיירותיים וכלכליים של השביל. חנוכת מקטע זה תתקיים לקראת חגי הסתיו של שנת 2018.

שביל הים משרת מטרות ציוניות וחברתיות של אהבת הארץ והכרת המורשת ההיסטורית של עמנו. חשיבות מיוחדת תהיה לתרומתו של השביל לאזורי הפריפריה ולאוכלוסיות מוחלשות בישראל וליצירת מקומות עבודה חדשים בעבורן. בנוסף, שביל הים תורם כמובן גם לעידוד הפעילות הגופנית בכלל ולתרבות ההליכה ברגל בפרט.

הצוות המוביל כיום את הקמת המיזם פועל תחת מסגרתה של אוניברסיטת חיפה ובוחן מספר כיוונים אפשריים לניהול העתידי של שביל הים. דו"ח זה ממליץ להקים גוף ממלכתי בין-מערכתי בעל יכולת, סמכויות ואחריות מקפת על המיזם, כאשר הרשויות המקומיות ורשות הטבע והגנים בשטחן יעבור השביל יקבלו על עצמן את האחריות השוטפת עליו. כמו כן, הדו"ח ממליץ להקצות לשביל תקציב רב-שנתי, לעודד בעזרת מענקים את הפיתוח התיירותי לאורכו ולשווק את השביל בארץ ובחו"ל כמוצר תיירותי חדש.

לסיכום, שביל הים הוא אטרקציה תיירותית חדשה המשרתת מטרות תיירותיות ולאומיות כאחד. השביל צפוי למשוך אליו כ-10,000 תיירים מחו"ל וכ-100,000 ישראלים, ולהניב לחשבונות-הלוויין התיירותיים הכנסה ברוטו בגובה של כ-14 מיליון ₪ לשנה.

## הקדמה

מסמך זה יציג מוצר תיירותי חדש ומרתק – "שביל הים הלאומי של ישראל" - שביל הליכה המחובר בין ראש הנקרה בצפון לחולות קיבוץ זיקים ולגבול רצועת עזה בדרום, לאורך כ-240 קילומטרים במישור החוף. שביל זה מהווה "מחרוזת פנינים" בכך שהוא יוצר רצף תוכני בין מספר רב מאוד של אתרי תיירות, שירותי תיירות, חופי רחצה, אתרי טבע ואתרים ארכיאולוגיים.

השביל משפר את הנגישות לאתרים אלה ובכך עשוי להגביר את התנועה אליהם, ולעובדה זו חשיבות רבה בייחוד באזורי הפריפריה. שביל הים המתוכנן מתאים הן למיטיבי לכת והן למשפחות, וביכולתו לתרום רבות להגדלה של התיירות הנכנסת למדינת ישראל, כמו גם לתיירות הפנים, לגיוונה ולפיזור לאזורים מתוירים פחות.

החזון של שביל הים הוא להקים שביל הליכה לאומי, רציף ומודרך לאורך חופי הים התיכון של ישראל, אשר יתרום להנגשת הים וחופיו לחברה בישראל ולחיזוק תחושת ה"קניין הציבורי" לים, למשאביו ולשטחים הפתוחים בחופי הים, בדרך חווייתית ולימודית, תוך שימת דגש על שמירת ערכי טבע וסביבה וחיזוק המורשת והתרבות הימית. השביל יעודד, יקרב ויפתח לא רק תרבות הליכה, אלא גם פעילות שיט, תרבות של ספורט ימי - קיאקים, ספורט חופים, שחיה, צלילה - ופעילות פנאי וספורט אחרות אשר יתמכו בשביל.

לשביל הים פוטנציאל גבוה להפוך למוקד משיכה לתיירות מחו"ל, שכן שבילי הליכה איכותיים מושכים תיירות נסיינית, עצמאית והרפתקנית, אשר הופכת בהמשך גם לתיירות קלאסית יותר. יעידו על כך הצלחותיהם הכלכליות והתיירותיות של מגוון שבילים חופיים בפורטוגל, ארה"ב, בריטניה, אוסטרליה, קנדה, ניו זילנד ואירלנד, אשר יוצגו בהמשך.

תיירות השבילים מתפתחת בעולם ובארץ באופן מואץ בשנים האחרונות. תיירות זו מתמקדת בהליכה רגלית בנתיב מסומן, ובכך היא מקשרת בין מגוון פעילויות ואטרקציות נפרדות לאורך המסלול. בשונה מהתיירות ההמונית שמעוררת לעיתים התנגדות, בין השאר בשל הנזק הסביבתי שהיא גורמת, תיירות השבילים נתפשת כפעילות ידידותית לסביבה, ויש אף המגדירים אותה כתקווה האחרונה לתיירות בת-

קיימא.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Lourens, 2007, Dwyer, 2014

כיום קיימים סוגים רבים של שבילי הליכה, החל בשבילים אתגריים למיטיבי לכת וכלה במקטעי שביל קצרים למשפחות. לעיתים קרובות שבילי ההליכה מתפתחים סביב רעיון מרכזי, כגון אירוע דתי, קולינריה או רקע נופי מסוים. כך נוצרו בעולם גם מסורות של "שבילי ים", אשר הרקע להליכה בהם הוא רצועת חוף בעלת מאפיינים נפיים ייחודיים. המסמך הנוכחי יציג את הבסיס התיאורטי העומד מאחורי שביל הים ואת התוכניות ליישום המעשי שלו.

שביל הים תואם באופן מלא את נוהל פיתוח תשתיות ציבוריות (צת"פ) של משרד התיירות ונסמך על העקרונות הבאים:

- זהו פרויקט תיירותי התורם לתיירות הנכנסת.
- הפרויקט מסתמך ונשען על אתרי תיירות, מקומות אכסון מלונאי וכפרי, לינת שטח, ושירותי תיירות אחרים המצויים בקרבתו.
- הפרויקט תורם לפיתוח ספורט אתגרי וחובבני.
- הפרויקט תורם לתיירות הפנים ולפיתוח הכלכלי של כל רצועת החוף של ישראל.
- הפרויקט הינו לטובת הציבור ואינו למטרות רווח.
- לפחות 70% מהפרויקט מתאימים להגדרה של "ערי ליבה", ובפרט בעכו ובכל "קו החוף".
- הפרויקט תואם את החלטות הממשלה לפיתוח הפריפריה.
- הפרויקט גייס מימון ממשותפים נוספים.

## פרק א - הרציונל להקמת שביל הים

המניע העיקרי להקמתם של שבילי ים הוא הנגשת החופים לציבור הרחב ושימת דגש על זכותו של הציבור לנוע בחופשיות לאורך כל חופי הים. מניע נוסף הוא שמירה על ערכי טבע, נוף ומורשת הנמצאים לאורכו. פיתוח של שביל ים יוצר שותפות ואחריות לים ולחופיו. במידה והשביל עובר בתחומן של רשויות רבות, הוא מקנה להן תחושת של שייכות למיתוג של השביל.

סביב שבילי הליכה מתפתחים שירותים תומכי תיירות, כגון הסעדה, שירותי לינה, הדרכות וסיורים וכדומה. שביל ים עשוי למנף ולפתח יזמות כלכלית מקומית, וכן לתרום לפיתוח ושילוב אטרקציות קיימות.

שבילי הים מתוארים לעיתים קרובות כשבילים היפים ביותר בעולם, משום שהם מציגים להולך בצמוד לקו המים מראות מגוונים של מפגש מים, קרקע וסלע. האפשרות ליהנות מאטרקציות בקרבת הים ואף ללון בקרבתו מעניקה להולכים בשבילים אלה תחושה מיוחדת ומושכת אליהם מבקרים רבים מאוד.

תופעת שבילי הים נפוצה מאוד בעולם. במדינות רבות קיימים שבילי ים מסודרים ומתוירים מאוד, שמקצתם יידונו בהמשך. לעומת זאת, בישראל הנושא עדיין בחיתוליו. מקטעי ההליכה בין ג'יסר א-זרקא לתל אביב ב"שביל ישראל" הם מקטעי ים. "שביל סובב ים כנרת", אחד הפרויקטים החשובים והמרכזיים של רשות הכנרת, מציע מעבר חופשי לחופי הכנרת באמצעות שביל נוח להולכי רגל וצפוי להיות באורך של כ-58 ק"מ. בנוסף, ישנם מסלולים אשר לא עוברים דרך רצועת חוף אבל שמים את הים במרכזם, כגון המסלול "ים אל ים", מסלול של כ-3 ימים מחופי אכזיב מצפון לנהריה, דרך נחל עמוד ועד לים כנרת.

בשנים האחרונות גברה מאד המודעות של הציבור הישראלי לנושא הים והשמירה עליו. זכור היטב הדיון הציבורי סביב מניעת בנייה מאסיבית על רצועת החוף (למשל, בחבצלת השרון, בכפר הנופש בחוף פלמחים או באפולוניה). עמותות ציבוריות ופרטיות פועלות ללא הרף להגביר את ערנות הציבור לשמירה על נגישות לחופי הים ועל מניעת נזקים לסביבה האקולוגית שלהם ולנכסי התרבות שבקרבתם. במקביל, עם גילוי מאגרי גז ואולי גם נפט משמעותיים בים התיכון, התרחב בישראל העניין בנושא הקיימות והשמירה על ערכי נוף וטבע לדורות הבאים.

בנוסף, גוברת בישראל ובעולם בשנים האחרונות גם המודעות הציבורית ליתרונות הבריאותיים של פעילות ספורטיבית, ובכלל זה של הליכה ברגל. תרבות ההליכה והטיול בשבילים מסומנים התפתחה מאד בישראל. ברחבי הארץ כבר קיימים מאות שבילים מסומנים, באורך כולל של למעלה מ-10,000

ק"מ, בהם שבילי טיולים קצרים של החברה להגנת הטבע, שבילים ארוכים כמו שביל ישראל, וכן שבילים אזוריים שהוקמו בידי משרד התיירות, קק"ל, רשות הטבע והגנים ורשויות מקומיות רבות. מאות אלפי מטיילים רגליים בישראל נכללים במסגרות רבות: תנועות נוער, בתי ספר, חוגי סיור, קבוצות הליכה מגילאים וממגזרים שונים, וכן טיולי משפחות וטיולי בודדים.

השאיפה לגלות חלקי ארץ שניתן להגיע אליהם כמעט אך ורק ברגל, הרגישות לערכי שמירת טבע, אהבת הארץ או תאוות הגילוי הטבועה בציבור המטיילים - הם הגורמים העיקריים להתפתחותה של תרבות ההליכה בארץ ובעולם. בכל ימות השנה ניתן להבחין בכל רחבי ישראל, על חופי הים או בשבילים ובצדי הכבישים, בצועדים בני כל הגילאים. אליהם מצטרפים בשנים האחרונות גם תיירים רבים המחפשים "נופש פעיל", כפי שניתן לחזות ב"שביל ישראל" למשל.

**הרעיון של הקמת שביל הליכה רציף לאורך חוף הים התיכון משתלב אפוא יפה במגמות אלה. שביל זה ישרת את חובבי ההליכה והנופש הפעיל, יחשוף בפניהם נופים ואטרקציות תיירותיות, ובה בשעה גם יפנה את תשומת הלב הציבורית לים התיכון ולשמירה עליו, ויסייע לתחום את רצועת החוף בפני בנייה מאסיבית על קו המים.**

הרעיון של שביל הים נסמך על פרויקט "תכנית ימית לישראל", פרי עבודתה של קבוצת חוקרים ומתכננים בפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון אשר הונח על שולחן הממשלה, ועל "מסמך מדיניות למרחב הימי" של מינהל התכנון במשרד האוצר. פרסומים אלה מציינים שרצועת החוף של הים התיכון בישראל נמצאת תחת לחצים גדולים של פיתוח מסוגים שונים, המאיים תדיר על חוסנו ועל בריאותו של המרחב הימי ועל כושרו לספק את מגוון השירותים החברתיים, הכלכליים והסביבתיים. בהתאם לכך, מסמכים אלה מגדירים כמה מטרות-על העוסקות, בין היתר, במיסוד מעמדו של הים כמרחב ציבורי פתוח לרווחת החברה בישראל ובגילוי וטיפוח המורשת והתרבות האזרחיות בים ובחופיו.

מחקר אקדמי השוואתי בנושא נופש בחיק הטבע בישראל<sup>2</sup> מציין את הגורמים העיקריים המשפיעים לחיוב על תפישת הערכיות של נופש כזה בעיני הנופשים. גורמים משפיעים כאלה מופיעים גם בסקר של תגובות ה"שביליסטים" בשביל ישראל.<sup>3</sup> ע"פ שני המחקרים הנ"ל, הגורמים המשפיעים לחיוב על חווית השהייה בטבע הם:

- נגישות
- זמינות של חניוני יום
- זמינות של אפשרויות לינה (כולל חניוני לילה)

---

<sup>2</sup> אמדור ושות' (2016)

<sup>3</sup> קולינס-קריינר ודמסקי (2016)

- זמינות של נקודות למילוי מים
- סימון ושילוט מסודרים
- אתרי מים בסביבה (חופי רחצה, נחלים, פארקי מים)
- אתרי טבע (שמורות טבע, פריחה, צפרות, נופים ייחודיים, נקודות תצפית)
- קרבה לאתרים ארכיאולוגיים, היסטוריים ואתרי מורשת
- קרבה למרכזי אוכלוסייה
- היעדר חסמים (טופוגרפיה קשה, גדרות ומעקפים, כבישים סואנים)
- תחושת ביטחון ובטיחות.

### **כפי שיתברר להלן בדוח זה, התכנון של שביל הים מצטיין בכל הנקודות הללו.**

שביל הים ימותג, הן בשטח והן בפרסומים השונים, באמצעות רפליקות של עוגני אבן עתיקים, שימשו כ"אבני מיל" לציון מרחקים ולהצגת מידע. עוגני הדרך נבחרו כיוון שהם שואבים מ"רוח המקום" והינם חלק מנוף הסביבה החופית, הארכיאולוגיה והמורשת הימית במשך אלפי שנים. עוגני הדרך משתלבים בצורתם ובאופיים עם הסביבה הטבעית והם בני-קיימא. העוגנים יוצבו על השביל לציון נקודות עניין ועליהם יוטבע ברקוד, לוגו השביל ואולי אף מספור הנצ. או מיקום מוקד העניין במקטע. במסגרת השותפות שנוצרה עם החברה להגנת הטבע, החליטו החברה והוועדה לשבילי ישראל לקחת על עצמם את סימון השביל ואף לממן את תחזוקת הסימון בטווח הארוך. בהחלטה משותפת עם החברה להגנת הטבע והוועדה לסימון שבילים נקבע לשביל הים סימון בשלושה צבעים, לבן-תכלת-לבן. במקומות בהם יעבור השביל על תוואי של שבילים קיימים, כמו שביל ישראל, יהיה הסימון כפול תוך הדגשה בשלט, שבמקטעים מסוימים על המטיילים לעקוב אחרי סימון שביל ישראל.

### **פירוט העקרונות המנחים לתכנון ולהקמת השביל**

לשביל הים נקבעו עקרונות מנחים בשלבי התכנון הראשוניים, כשבראש ובראשונה נקבעה גישה מעשית-פרגמטית, שעיקרה מיקומו של תוואי השביל. ההחלטות על מיקום נקודות עניין ואלמנטים לאורכו מתבצעות על בסיס הקיים בשטח, בעקבות התנסות בהליכה בשביל ובקרבה גדולה ככל שניתן לקו המים.

- שימוש בתשתיות קיימות - חיבור שבילי חוף קיימים וטיילות עירוניות. יתר על כן, בכל תוואי שבו כבר ישנו שביל חופי מסומן תתקיים חפיפה בין שביל הים ובין.
- יצירת שביל ושילוט מינימליסטיים למזעור ההשפעה על הסביבה והפגיעה בה.
- קרבה לים ככל האפשר ויצירת מעקפים מעניינים באזורים שאינם נגישים.
- מתן מידע למטיילים באמצעות אתר אינטרנט ואפליקציית ניווט ומידע בשטח ושימוש באמצעים אלה להעצמת חווית המטיילים בשביל. אמצעים אלה יתרמו להנגשת מידע אודות השביל, יצינו

אתרים ייחודיים לאורכו, יתייחסו לחי ולצומח, וכן יספקו מידע רלוונטי נוסף למטייל – בטיחות, מזג אוויר, מיקום גיאוגרפי וכו'.

- השביל ישמש פלטפורמה לפעילויות חינוכיות, חברתיות וספורטיביות וליצירת מודעות ציבורית לגישה חופשית לחופים ולהגנה עליהם.
- שיתוף ומעורבות של קהילות חופיות כדי למקסם רווחים ותועלות אפשריות שלהן מהשביל, כמו גם שיפור תחזוקת השביל, ניקיון והתרעה על מפגעים בו, בסיוע קהילות אלה.
- יצירת שותפויות עם רשויות מקומיות, משרדי ממשלה, רשויות ממלכתיות, ארגונים לא ממשלתיים וגופי מחקר ואקדמיה.
- הנגשת השביל לפלחי אוכלוסייה רחבים ככל האפשר, והנגשת חלק מהשביל לבעלי מוגבלויות.
- הגבלה ואיסור על גישה מוטורית, אך יחד עם זאת שימוש בחניונים קרובים או הכשרה של חניונים כאלה הרחק מקו המים.
- שיקולי בטיחות במצבי ים שונים – גאות ושפל, סערות, מצוקים במצב בליה והתפוררות וכו'. לרשות המטיילים בשביל העושים שימוש באפליקציה ולרשות המבקרים באתר האינטרנט יעמוד מידע בטיחותי בטווח החופי והימי, ובכלל זה קבלת התראות על סכנות צפויות, סופות, גובה גלים, סכנת טביעה וכדומה.
- הצללת אזורי החניה והמנוחה תתבצע ככל הניתן באמצעות נטיעת עצים ואמצעים טבעיים, בכוונה למזער פגיעה נופית ואקולוגית.
- כללי התנהגות וקוד ערכי מקיים למטיילים ולמבקרים בשביל ייקבעו בהמשך לקראת חנוכת המקטע הראשון ויתורגמו לשפות זרות. בשטחי שמורות טבע ינהגו המטיילים בהתאם להנחיות רשות הטבע והגנים. הכללים והקוד יופיעו בהבלטה הן באתר האינטרנט והן באפליקציית השביל, כמו גם בחומרים פרסומיים אחרים.

## המטרות והיעדים בפיתוח שביל הים – "עוגנים" תכנוניים

### עוגן התיירות

- הגדלת התיירות הנכנסת למדינת ישראל.
- יצירת אטרקציה חדשה לתיירות הנכנסת, בייחוד לתיירים חוזרים.
- הצעת אספקט נוסף לביקור בארץ – חוויה ימית בשטח הפתוח.
- הרחבת מוקדי הביקור של התיירות הנכנסת והסטתה לאזורים מתיירים פחות.
- מיתוג של מדינת ישראל כיעד לתיירות הרפתקנית. הרחבה וגיוון של תיירות הפנים בישראל.
- הגדלת מספר הלינות ועידוד העסקים התיירותיים, בייחוד בפריפריה.
- הגדלת משך שהייה של תיירות הפנים והתיירות הנכנסת באזורי הפריפריה בישראל.

### עוגן ההגנה על הסביבה

- הנגשת הים וחופיו, הסביבה, התרבות והמורשת הימית לכלל האוכלוסייה בישראל.
- העמקת תחושת הקניין הציבורי והאחריות של החברה בישראל לים ולחופיו.
- הכרת ערכי הטבע בישראל ושמירה עליהם.
- עצירת איומים סביבתיים על החופים ועל המרחב הימי.

### עוגן הצינונות ואהבת הארץ

- יצירת שביל לאומי המחבר בין רשויות מקומיות וגופים לאומיים רבים.
- הכרת המורשת ההיסטורית והצינונית לחופי ישראל, הדיג העברי והספנות הלאומית.
- חיזוק הקשר עם קהילות בפריפריה ועם אוכלוסיות מוחלשות, והעצמתן.

### עוגן החברה והכלכלה

- הגדלת מקומות ומגוון התעסוקה באזורי הפריפריה.
- הזדמנות לחיזוק המיתוג והתדמית של קהילות שונות בישראל.
- העצמת נשים ויצירת הזדמנויות בעבורן להשתלב בעסקי פנאי ותיירות.
- אפשרויות לשילוב ופיתוח פעילויות חברתיות וחינוכיות לאורך השביל.

### עוגן הפנאי, הספורט והבריאות

- עידוד הפעילות הגופנית בכלל, ותרבות ההליכה ברגל בפרט.
- עידוד פעילות הפנאי, בקרב אוכלוסיות מבוגרות וצעירות.
- יצירת Walkability – אפשרויות הליכה חדשות ומאתגרות.

## פרק ב - שבילי ים בעולם

ברחבי העולם קיימים זה מאות בשנים אלפי קילומטרים של שבילי הליכה לאורך חופי הימים והאוקיינוסים. שבילים אלה זוכים בשנים האחרונות לפופולריות הולכת וגדלה. כמעט כל מדינה חופית בארה"ב חנכה ופיתחה מאות קילומטרים של שבילי הליכה לאורך האוקיינוס השקט, מפרץ מקסיקו, האוקיינוס האטלנטי והאגמים הגדולים. גם בצרפת, איטליה, סקוטלנד, אירלנד, ספרד, פורטוגל ומדינות נוספות ניתן למצוא קילומטרים רבים של שבילי ים המארחים מידי שנה עשרות אלפי תיירים ומטיילים. להלן יוצגו כמה שבילי הליכה בעולם אשר עשויים לשמש השראה לשביל הים המתוכנן.

- England Coast Path – שביל הליכה בהקמה מאז שנת 2013, לאורך רצועת החוף של אנגליה, אשר עם השלמתו יהיה אורכו 4,500 ק"מ. השביל מתבסס בחלקו על מקטעים קיימים (למשל, מקטע של כ-1,000 ק"מ בדרום מערב אנגליה). השביל מוקם על-ידי גוף ציבורי עצמאי – Natural England (מקביל ל"חברה להגנת הטבע בישראל"), הנתמך על-ידי "המשרד הבריטי לאיכות הסביבה, המזון והסביבה הכפרית", ואשר מטרתו המוצהרת לשמר ולשפר את הסביבה הטבעית באנגליה ולקרב את הציבור אל הטבע. ההקמה של שביל זה התאפשרה בעקבות חוק בריטי שמבטיח נגישות חופשית של הציבור לחופי המדינה. כמו בישראל, גם שביל זה מתמודד עם סוגיות של בעלות פרטית על קרקע ועם קיומם של מתקנים ביטחוניים לאורכו. במקרים כאלה מותרת צעידה בשביל בלבד.<sup>4</sup> שביל זה מהווה דוגמה למעורבות גבוהה של הרשויות בהקמת שביל ובתחזוקתו.
- שביל ים בקליפורניה (California Coastal Trail (CCT)). שביל זה שאורכו כ-1,100 ק"מ נפרס לאורך החוף המערבי של מדינת קליפורניה. השביל הוקם בשנת 1972 במטרה מוצהרת לפתוח את חוף הים ולהנגישו לכלל הציבור. השביל נוסד כיוזמה של מדינת קליפורניה והוא מעוגן בשורה של יוזמות חקיקתיות בפרלמנט של מדינה זו. לצד הרשויות פועלות בשביל כמה אגודות של מתנדבים.<sup>5</sup> זו דוגמה לשביל שנוסד במטרה מוצהרת להנגיש את חוף הים לציבור ולהגן עליו.
- שביל ים בחצי האי Sai Kung, בחלקה המערבי של הונג קונג. קטע שביל זה שאורכו 14 ק"מ הוא חלק משביל ההליכה ע"ש MacLehose. ההליכה בשביל הים מתבצעת הן על קו המים, בדרכי עפר או חול ים, והן על קו הרכס הצופה אל הים. השביל מסומן מדי 500 מטרים ועובר בנופים טבעיים, באזורים מיושבים ובאתרי מורשת ותרבות. שביל זה מהווה מוקד משיכה

<sup>4</sup> England Coast Path

<sup>5</sup> California Coastal Trail

לתיירים המחפשים חיבור אל הטבע ומפלט מתיירות ההמונים בהונג קונג. המסלולים נוחים ורובם ברמת קושי קלה-בינונית ומתאימים למגוון רחב של אוכלוסיות. תשתיות השביל מעולות וכוללות אפשרויות ללינה בשטח, תאי שירותים וקיוסקים קטנים להצטיידות במזון ומים. מינהל התיירות של הונג קונג אחראי לפיתוח ושימור השביל ולארגון מסלולים עבור קבוצות או בודדים המעוניינים לקבל הדרכה באזור.<sup>6</sup> זו דוגמה לשביל מסודר מאוד, המתאים לכל המשפחה, שמתוחזק באופן פעיל על-ידי רשויות ציבוריות.

- Kalalau trail הוא שביל שאורכו 18 ק"מ לאורך החוף המזרחי של האי Kauai אשר בהוואי. המסלול נבנה לראשונה בסוף המאה ה-19, וחלקים גדולים ממנו שוחזרו בשנות ה-30 של המאה ה-20. שביל זה צוין כאחד היפים אך גם אחד המסוכנים בעולם, זאת בשל מפלות סלעים, נפילות, שיטפונות וטביעה. בשל כך, השביל מיועד למיטיבי לכת בלבד וקיימות מגבלות על משך השהייה והלינה בשטח. התשתיות מינימליות ולאורך המסלול ניתן לעיתים לפגוש פקחים, אולם ההליכה בשטח היא באחריות המטייל.<sup>7</sup> זו דוגמה לשביל פחות מסודר שאינו דורש תחזוקה רבה, ומעורבות הרשויות בו נוגעת בעיקר לפיקוח על הבטיחות.
- שביל הים Whitsunday Ngaro באוסטרליה הוקם בשנת 2011. שביל זה מציע כמה מסלולים ומצויים בו שירותים ונקודות למילוי מים. השביל מתחיל בחוף המכונה גן העדן הלבן, ומשם השביל מטפס לגבעות ירוקות המשקיפות על כל רצועת החוף. בשטח ההררי ניתן לראות ממצאים להתיישבות קדומה באזור של אנשי הנגארו. ההליכה מסתיימת שוב ברצועת החוף, כאשר החזרה לנקודת ההתחלה מתבצעת בעזרת סירה. השביל מנוהל על-ידי רשות הפארקים הלאומיים ושירות חיות הבר של מדינת קווינסלנד.<sup>8</sup> זו דוגמה לפתרונות של ביצוע מעקפים וחזרה לנתיב הראשי, במקום מסלול מעגלי. השביל משלב בהליכה מורשת תרבותית, והמעורבות הממשלתית בו גבוהה.
- שביל הדייגים Rota Vicentina, Fishermen's Trail בפורטוגל הוא שביל הליכה בלבד שאורכו 240 ק"מ, לאורך חופיה הדרום-מערביים של פורטוגל. כ-60%-70% מההליכה בשביל זה היא במסלול חולי, וחלק מהנתיב עובר על מצוקים בקרבת החוף. השביל מחולק ל-4 מקטעים של עד 22 ק"מ כל אחד, ולעוד 5 מסלולים מעגליים, ומוגדר בדרגת קושי בינונית. פיתוח השביל התאפשר הודות לרשת תיירים מקומית, אשר שמה לה למטרה לקדם תיירות טבע ותיירות כפרית. עונת התיירות העיקרית באזור זה היא בחודשי הקיץ ופיתוח השביל נועד להאריך את

---

<sup>6</sup> MacLehose Trail

<sup>7</sup> Kalalau Trail

<sup>8</sup> whitsunday ngaro sea trail

עונת התיירות ולגוון את ההרכב הדמוגרפי של המבקרים המגיעים לאזור החוף. זו דוגמה לשביל מתוכנן היטב ומגוון, שתרומתו לכלכלה התיירותית המקומית רבה מאוד.

- שביל הים בחצי האי Sheep's Head באירלנד. זהו שביל שאורכו 88 ק"מ, המתחלקים ל-8 מקטעי הליכה. השביל משלב הליכה על שפת הים וצעידה על הרכס הגובל בחוף. ההליכה בשביל זה אפשרית בין אפריל לאוקטובר בלבד, בשל מזג האוויר. השביל זכה בכמה ציונים לשבח כמקדם תיירות בת-קיימא. ע"פ כמה מחקרים שנעשו במקום, השביל קידם באופן מאסיבי את התיירות באזור זה של אירלנד.<sup>9</sup> זו דוגמה נוספת לשביל שתרומתו לכלכלה התיירותית המקומית רבה.

---

<sup>9</sup> Dwyer, 2013.

## פרק ג - היתכנות תיירותית - מיפוי הביקושים התיירותיים הנוכחיים והעתידיים באזור

### תיירות נכנסת

#### מאפיינים

ע"פ סקר תיירות נכנסת של משרד התיירות<sup>10</sup>, בשנת 2016 ביקרו בישראל 2,872,581 תיירים.

- 64% מהם הגיעו לישראל באופן עצמאי (FIT).
- ל-47% מהם זהו ביקור חוזר בישראל.
- שביעות הרצון של התיירים מנושא "הטבע והסביבה" זכתה לדירוג גבוה – 4.2 מתוך 5.
- 53% מהתיירים השתתפו ב"פעילויות ים".
- 20.6% מהם ביקרו ביערות.
- 7.4% השתתפו בהליכה בטבע.
- 3.4% ביצעו סנפלינג, בנג'י וכו'.
- 2.8% השתתפו בטיולי מדבר.
- 2.7% השתתפו בפעילויות ספורט.

(ניתן היה לסמן יותר מפעילות אחת)

- משאילתה מיוחדת שהופקה לצורך מחקר זה עולה כי בשנת 2016 אחוז התיירים שהגיעו לישראל במטרה מוצהרת של "הליכה ברגל" היה 0.13%, דהיינו כ-3,600 תיירים הגיעו לישראל למטרה זו.

#### נקודות ביקור ראשיות על מסלול שביל הים

- 67% מהתיירים ביקרו בתל אביב, כאשר השהות הממוצעת בעיר זו הייתה 4.6 לילות.
- 6% מהתיירים ביקרו בהרצליה, כאשר השהות הממוצעת בעיר זו הייתה 6 לילות.
- 10% מהתיירים ביקרו בנתניה, כאשר השהות הממוצעת בעיר זו הייתה 6.3 לילות.
- 27% מהתיירים ביקרו בחיפה, כאשר השהות הממוצעת בעיר זו הייתה 4.9 לילות.
- 33% מהתיירים שהו באזור הגליל, כאשר השהות הממוצעת באזור זה הייתה 3.5 לילות. – נתון זה מתייחס לגליל כולו, ולא רק לגליל המערבי.

(מספר הלילות הממוצע של התיירים בכל הארץ היה 11.9).

<sup>10</sup> משרד התיירות. סקר תיירות נכנסת לשנת 2016

### אתרים ספציפיים על מסלול שביל הים

- 50% מהתיירים ביקרו ביפו העתיקה.
- 24% מהתיירים ביקרו בנמל תל אביב.
- 23% מהתיירים ביקרו בקיסריה.
- 14% מהתיירים ביקרו בעכו.

(אין נתונים מובהקים סטטיסטית על ביקורי תיירים באזורים אחרים לאורך השביל)

### ניתוח

לפי הנתונים לעיל, ניתן לראות שלנושא הים יש חשיבות מרכזית בעיני התיירים, כאשר 53% מהם השתתפו בפעילויות הקשורות לים. 27% בממוצע לנו פרקי זמן משמעותיים באחת מערי החוף הגדולות על מסלול שביל הים, ואחוז דומה בממוצע ביקרו באתרים ספציפיים על מסלול שביל הים.

באשר לנופש פעיל, 7.4% ציינו שהשתתפו בהליכה בטבע וכ-4% בממוצע ביצעו פעילות ספורטיבית כלשהי. אם נוסיף לנתונים אלה את 20.6% שצינו שביקרו ביערות, מתברר שהעניין של התיירים בנופש פעיל בטבע גבוה מאוד.

**המסקנה המתבקשת מנתונים אלה היא שקיים פוטנציאל גבוה שהתיירות הנכנסת תגלה עניין בשביל הים, אשר מצוי בלבה של הפעילות התיירותית בישראל ומציע להם אתגר חדש בתחום הנופש הפעיל. ניתן לצפות, אפוא, שתיירים רבים ירצו לשלב בביקורם בישראל הליכה בשביל, לכל אורכו או במקטעים השונים שלו. פוטנציאל גבוה במיוחד לכך מצוי בקרב התיירות העצמאית (FIT), המהווה 64% מכלל התיירות, כמו גם בקרב התיירים החוזרים (47% מכלל התיירות), אשר, ככל הנראה, מיצו בביקוריהם הקודמים את הסיור והתיור הקלאסיים בישראל.**

שביל הים יהיה נגיש למטיילים במשך כל ימות השנה, ומבחינה זו עונתיות הביקוש של עיקר התיירות הנכנסת (חורף) תואמת את עונתיות ההיצע.

להלן טבלת הערכה של מספר המבקרים השנתי בשביל הים. הערכה זו מבוססת על כך ששביל זה עשוי מקטעים קצרים רבים, אשר כולם נגישים ונוחים להליכה ואינם מחייבים היערכות מדוקדקת מראש. ההערכה להלן מתייחסת הן להולכים לאורך השביל כולו והן למבקרים שייבחרו רק מקטעים בודדים מתוך השביל.

### הערכת הביקוש השנתי לשביל הים – תיירות נכנסת

| מספר<br>מבקרים צפוי<br>בשביל הים | % מתוך פלח<br>השוק שלנו<br>(עמודה<br>קודמת)<br>שיגיעו לשביל | % מבקרים<br>שהם פלח<br>השוק שלנו | כמות מבקרים<br>כוללת<br>בישראל<br>(שנתית) | מקור הביקוש                                                                    |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 6,720                            | 10%                                                         | 5%                               | 1,344,000                                 | תיירות נכנסת של FIT<br>לאזורי השביל<br>(חישוב והערכה, ע"פ סקר<br>תיירות נכנסת) |
| 1,050                            | 50%                                                         | 100%                             | 2,100                                     | תיירות נופש פעיל לאזור<br>(חישוב והערכה, ע"פ סקר<br>תיירות נכנסת)              |
| <b>7,770</b>                     |                                                             |                                  |                                           | <b>סה"כ מבקרים בשנה</b>                                                        |

לפי הטבלה הנ"ל, הביקוש השנתי לשביל הים בקרב התיירות הנכנסת מוערך ב- 7,770 מבקרים. נתון זה מהווה 0.26% ממספר התיירים שהגיעו לישראל בשנת 2016. **מאחר ששנת 2017 הסתיימה עם כ-3.6 מיליון תיירים והצפי הוא לגידול של כ-10% ב-2018, יש להניח שגם מספר הצועדים בשביל הים יגדל בהמשך ויעמוד על כ-10,000 תיירים לשנה.**

בנוסף, סביר להניח שקבוצות מאורגנות, כגון אוהדי ישראל, חובבי טבע או קבוצות "תגלית" ישלבו בהמשך את שביל הים, כולו או חלקו, בתוכניותיהן, ובכך יגדל מספר הצועדים בשביל עוד יותר.

## תיירות פנים

תיירות הפנים בישראל הרלבנטית לשביל הים מורכבת בעיקר משלושה פלחי שוק:

1. תיירות יוממים – קבוצות (נוער ומבוגרים), משפחות ויחידים המגיעים לביקור של יום אחד במושכנים המגוונים: במרכזי המבקרים, בנחלים ובאטרקציות 2. נופשי לינה – זוגות, משפחות וקבוצות המתאכסנים בבתי מלון, באתרי הלינה הכפרית, בצימרים, בתי הארחה, אכסניות וכפרי נופש. במסגרת הבילוי באזור, הנופשים עורכים טיולי יום, מבקרים באתרים ומשתתפים בפעילויות שונות. הביקושים של תנועת תיירות זו מתפרסים על פני כל עונות השנה, עם עלייה סביב החגים, חופשת הקיץ, וכמובן בעיקר בסופי השבוע.

3. חובבי הנופש הפעיל – מטיילים והולכים, בודדים או קבוצות, משפחות או בתי ספר, תנועות נוער וכדומה. אלה מקדישים את חופשתם לסיורים רגליים בשבילי הארץ, להליכות קצרות או ארוכות, במשך כל השנה ולאורך כל השבוע. מגמה זו נמצאת בעלייה מתמדת ככל שמסומנים שבילי הליכה חדשים בישראל.

בניגוד למצב בתיירות הנכנסת, לא קיימים סקרים שנתיים מלאים על יציאות לחופשה של ישראלים בישראל. ההערכות להלן מתבססות אפוא על נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה על לינות ישראלים בריכוזים העיקריים של אמצעי האכסון השונים לאורך שביל הים.

על-פי מידע זה <sup>11</sup>, בשנת 2016 נרשמו הנתונים הבאים בבתי מלון בכל הרמות באזורים העיקריים לאורך שביל הים:

| אזור        | א. מספר לינות כולל של ישראלים | ב. ממוצע לינות לאורך ישראלי | *חישוב מספר תיירי הפנים לפי א' חלקי ב'. |
|-------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|
| תל אביב     | 817,300                       | 1.7                         | 480,765                                 |
| חיפה        | 320,300                       | 1.7                         | 188,412                                 |
| הרצליה      | 159,200                       | 1.6                         | 99,500                                  |
| נתניה       | 217,700                       | 1.8                         | 120,944                                 |
| <b>סה"כ</b> | <b>1,514,500</b>              | <b>1.7</b>                  | <b>889,621</b>                          |

למ"ס, תיירות 2016 <sup>11</sup>

בנוסף, הלמ"ס מציינת שבאכסניות נוער באזור תל אביב ובחיפה נרשמו בשנת 2016 עוד כ-500,000 לינות של ישראלים, ובאירוח הכפרי עוד כ-100,000 לינות באזור עכו וכ-75,000 לינות באזור אשקלון. סה"כ נרשמו באכסניות הנוער ובאירוח הכפרי באזורים אלה בלבד 675,000 לינות ישראלים. על-פי ממוצע הלינות לאורח ישראלי מהטבלה הקודמת, מדובר על עוד 397,058 תיירי פנים.

בסיכום הלינות, הן בבתי מלון והן בשירותי אכסון אחרים, מתקבל מספר מינימאלי של כ-1,300,000 תיירי פנים לנים. מאחר שהנתונים לעיל אינם מקיפים את כל האזורים לאורך שביל הים, ניתן להעריך שהיו לפחות עוד כ-400,000 נופשי לינה ישראלים במקומות אחרים שלא צוינו בדוחות של הלמ"ס, ובסך הכול 1,700,000 נופשי לינה. מעבר לכך, ההנחה של מחקר זה היא שמספר התיירים הישראליים היוממים, כאלה שאינם לנים בבתי מלון או באמצעי אכסון אחרים אלא חוזרים לבתיהם בתום הסיור בארץ, גדול לפחות פי שניים ממספרם של תיירי הפנים הלנים.

להלן טבלת הערכה של מספר המבקרים השנתי בשביל הים מקרב תיירות הפנים. המספרים להלן מתייחסים הן להולכים לאורך השביל כולו והן למבקרים שיבחרו רק מקטעים בודדים מתוך השביל.

#### הערכת הביקוש השנתי לשביל הים – תיירות פנים

| מקור הביקוש                | כמות היוצאים לנפש בישראל (שנתית) | % מבקרים שהם פלח השוק שלנו | % מתוך פלח השוק שלנו (עמודה קודמת) שיגיעו לשביל | מספר מבקרים צפוי בשביל הים |
|----------------------------|----------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------|
| תיירות פנים יוממים (הערכה) | 4,000,000                        | 10%                        | 10%                                             | 40,000                     |
| תיירות פנים לנה            | 1,700,000                        | 20%                        | 20%                                             | 68,000                     |
| <b>סה"כ מבקרים בשנה</b>    |                                  |                            |                                                 | <b>108,000</b>             |

לפי הטבלה הנ"ל, הביקוש השנתי לשביל הים, כולו או בחלקיו השונים, מקרב תיירות הפנים מוערך ב- 108,000 מבקרים. לנתון זה יש להוסיף הערכות ששביל הים עשוי להפוך למסלול מומלץ לבתי ספר, מכוניות קדם-צבאיות, תנועות נוער, ועדי עובדים וכדומה, ובכך עשוי מספר הצועדים בו לגדול עוד יותר.

לסיכום פרק זה, לשביל הים יש פוטנציאל רב להפוך לאטרקציה תיירותית משמעותית הן לתיירות הנכנסת והן לתיירות הפנים. היוזמה האחרונה של ממשלת ישראל ומשרד התיירות לטפח ולקדם את שבילי ההליכה בישראל תתרום כמובן אף היא לפוטנציאל זה.

#### פרק ד - סקירה כלכלית - הצפי לתרומה הכלכלית של שביל הים

ברוב השבילים לא נגבים דמי כניסה ולא תמיד ישנן נקודות התחלה וסיום בלעדיות, ולכן לא תמיד קיימת אפשרות לנטר באופן מדויק את מספר המבקרים בשביל הליכה מסוים. יתר על כן, לרוב קיימת אפשרות לצעוד כמעט מכל נקודה לכל נקודה בשביל, ובכיוונים שונים.

תרומתו של שביל הליכה כמוצר תיירותי הינה תרומה עקיפה לכלכלה התיירותית, בכך שהוא מניע יותר אנשים לעבר חשבונות-הלוויין התיירותיים בנתיב שלו. הכנסות אלה חשובות משום שהן מייצגות "כסף חדש" בשוק המקומי, אשר מעודד את הצמיחה הכלכלית ומגדיל את ההכנסות של בתי מלון, מסעדות ואטרקציות אחרות. התרומה הכלכלית של שביל נמדדת אפוא בעקיפין, למשל על-ידי בחינת הגידול בלינות ובמספר התיירים באתרים ובאטרקציות שלאורכו או בהיקף ההכנסות של עסקים אלה. כמו כן, ניתן לבצע אקסטרפולציה של תשובות של מדגם מייצג על האוכלוסייה כולה.

מותג שביל הים הלאומי של ישראל והאתר המקוון (כולל בשפות זרות) ישמשו פלטפורמה מצוינת לשיווק ויצירת קהילות של העסקים הפועלים בסמוך לתוואי השביל. לנושא זה יש חשיבות מיוחדת בעבור הפריפריה. העניין בטיולים באזורים "לא תיירותיים" עשוי לקדם מאוד את התפתחותם של יישובי הפריפריה. יש לצפות אפוא לגידול בתיירות בייחוד במועצות אזוריות כמו מטה אשר בצפון או חוף אשקלון בדרום. בנוסף, התיירות מהווה הזדמנות כלכלית ייחודית בעבור אוכלוסיות מוחלשות ובלתי מוכשרות, למשל ביישובים כמו ג'יסר א-זרקא במרכז הארץ, שבהם השביל יכול למנף מיזמי כלכלה מקומית, כגון הסעדה, לינה, סיורים בכפר והסעות, כיוון שהתיירות בחוף הים היא אחד ממוקדי הפיתוח הפוטנציאליים בכפר. כך גם לגבי יישובים חופיים נוספים כמו נווה ים, קיבוץ נחשולים ומושב דור.

מנתונים שונים שנאספו ברחבי העולם עולה כי לשבילי הליכה תרומה משמעותית ביותר לכלכלה המקומית. מובן שנפח הפעילות בשבילי הליכה הוא פונקציה של נפח התיירות הכולל למדינה או לאזור, ובכל זאת, להלן כמה דוגמאות שימחישו את עוצמתם של שבילי הליכה ואת חשיבותם לתיירות:

- מחקר אקדמי, אשר בדק את השפעותיו של שביל בוורג'יניה ארה"ב על הכלכלה של הקהילה המקומית, מצביע על כך שההשפעה של התיירות הלא-מקומית כתוצאה מקיומו של השביל מסתכמת ב-2.3 עד 3.9 מיליון דולר.<sup>12</sup>
- הפיתוח של "שביל הדייגים" בפורטוגל הכפיל את מספר התיירים לאורך חופיה הדרום-מערביים של מדינה זו.<sup>13</sup> מקור זה אינו מציין נתונים מוחלטים, אולם גורמי תיירות בפורטוגל נוקבים במספר של 400 איש ביום במשך מספר לא ידוע של ימים בשנה.
- 1 מיליון מבקרים צועדים בשביל הים בקליפורניה בכל שנה.<sup>14</sup>
- היקף הפעילות התיירותית המשוער במקטע שביל הים בדרום-מזרח אנגליה הוא בין 6 ל-8 מיליון מבקרים בשנה, והערך הכלכלי שלו נאמד ב-135.7 מיליון דולר.<sup>15</sup>
- בשביל החוף של הפארק המלכותי הלאומי באוסטרליה (שביל של 26 ק"מ) צועדים מידי שנה כ-80,000 איש.<sup>16</sup>
- בשביל החוף קייפ שיגנקטו בקנדה (שביל של 29 ק"מ, פתוח בחודשים מאי עד אוקטובר בלבד) צועדים מידי שנה כ-3,000-5,000 תיירים.<sup>17</sup>
- בשביל החוף ניו פלימות' בניו זילנד (שביל של 12.7 ק"מ) עוברים מידי שנה כ-100,000 הולכי רגל ועוד כ-140,000 רוכבי אופניים.<sup>18</sup>
- במחוז West Cork באירלנד נאמדת ההכנסה מתיירות הליכה ביותר מ-14 מיליון ליש"ט בשנה, וביצירת 353 מקומות עבודה במשרה מלאה.<sup>19</sup>
- הערכה של כלל ההוצאות של התיירות הנכנסת באירלנד בהקשר של פעילות הליכה ברגל עמדה בשנת 2005 על 174 מיליון ליש"ט. ההוצאה היומית למטייל ברגל נאמדה באחד השבילים ב-53

<sup>12</sup> Bowker, Bergstrom, & Gill, 2007.

<sup>13</sup> שתיל. הקרן החדשה לישראל

<sup>14</sup> Jones, 2010; American Trails, 2010.

<sup>15</sup> Coles, Hudson & Stevens, 2003.

<sup>16</sup> TRC Tourism, 2013.

<sup>17</sup> Nova Scotia, 1999.

<sup>18</sup> Abley

<sup>19</sup> Dwyer, 2013.

ליש"ט ליום, ובשביל אחר ב-33 ליש"ט ליום. הערכה זו אינה כוללת את ההוצאות של תיירות הפנים באירלנד.<sup>20</sup>

- מסקר שבוצע ב"שביל ישראל" עולה ש-20% מהשביליסטים לנו באכסניות ו\או בבי"ס שדה. בנוסף, הוציאו הצועדים סכומים לא מבוטלים על רכישת ציוד הליכה. ההוצאה הממוצעת לכלל ההליכה בשביל עמדה על 3,230 ₪ לאדם.<sup>21</sup>

## שביל הים חישוב הכנסות ועלויות

### הכנסות

חישוב ההכנסות הצפויות בעקבות ההליכה בשביל הים מתבסס על מספר ההולכים המשווער, כפי שהוצג בפרקים הקודמים, ועל נתונים סטטיסטיים, מחקרים והערכות בנושא הוצאות יומיות של תיירות נכנסת ותיירות פנים. הוצאות אלה כוללות מרכיבים כמו לינה, הסעדה, תחבורה, כניסה לאטרקציות ושימוש בשירותי תיירות נוספים.

| סה"כ ל-3 שנים<br>₪ * | סה"כ לשנה ₪               | הכנסה ליום ₪                          | מספר צועדים<br>לשנה |                          |
|----------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------|--------------------------|
| <b>תיירות נכנסת</b>  |                           |                                       |                     |                          |
| 14,062,846           | 4,248,594                 | **441                                 | 9,634               |                          |
|                      | <b>תיירות פנים יומיים</b> |                                       |                     |                          |
|                      | 2,000,000                 | 50                                    | 40,000              |                          |
|                      | <b>תיירות פנים לנה</b>    |                                       |                     |                          |
|                      | 1,700,000                 | 50                                    | 34,000              | ערים גדולות              |
|                      | 5,100,000                 | 150                                   | 34,000              | ערים קטנות ואזור<br>כפרי |
| 29,128,000           | 8,800,000                 | <b>סה"כ תיירות פנים</b>               |                     |                          |
| 43,190,846           | 13,048,594                | <b>סה"כ תיירות נכנסת ותיירות פנים</b> |                     |                          |

\*ההכנסות חושבו לפי קצב גידול של 10% בשנה.

\*\*על-פי נתוני משרד התיירות, ההוצאה הממוצעת של התייר העצמאי (FIT) בישראל בשנת 2016 עמדה על 126 דולר ליום (441 ₪ לפי 3.5 ₪ לדולר).

<sup>20</sup> Hynes et al. 2007.

<sup>21</sup> קולינס-קריינר ודמסקי, 2016

## עלויות

בהסתמך על ניסיון העבר, יש להניח כי הקמת שביל הים תימשך שלוש-ארבע שנים, ולכן יהיה צורך בתקצוב ארוך טווח של המיזם, הן ממקורות הגוף שבמסגרתו יוקם הפרויקט והן מגיוס שותפים ותורמים חיצוניים. הקמת השביל תהיה מודולרית ותתפתח בהדרגה תוך צבירת ניסיון מיישום מקטעים קודמים. את הקמת השביל ירכז צוות ייעודי שימנה 2-3 אנשים וכן יועצים וקבלני משנה למשימות מיוחדות. סימון השביל יבוצע על-ידי הוועדה לשבילי ישראל בחסות החברה להגנת הטבע. להלן החלופות לעלויות ההקמה של שביל הים:

חלופה א' (מועדפת) – התוויית שביל, סימון ושילוט, עוגני דרך, אתר אינטרנט ואפליקציית ניווט ומידע - כ-7.5 מיליון ₪ כולל מע"מ.

חלופה ב' (מצומצמת) - שביל, סימון, אתר ואפליקציה (ללא שילוט ועוגני דרך) - כ-3 מיליון ₪ כולל מע"מ.

סיכום אומדן עלות אחזקה שנתית:

חלופה א' - 558,000 ₪ לשנה.

חלופה ב' - 200,000 ₪ לשנה.

הנחות העבודה הן שהרשות המקומית או רשות הטבע והגנים תהיינה אחראיות לעלויות התחזוקה בשטחן, ושהחברה להגנת הטבע תהיה אחראית לתחזוקת הסימון שביצעה. לא צורפו לעלויות היבטים שונים של יחסי ציבור, הסברה, אירועים ופעולות שונות לאורך השביל בעת הקמתו. כמו כן, לא צורפו להערכה זו עלויות אפשריות של ביטוחים.

### פיילוט חוף הכרמל

כפיילוט ראשוני לשביל הים, יסומנו במהלך שנת 2018 כ-34 ק"מ בשטח המועצה האזורית חוף הכרמל, המטרה היא לבצע סימון ראשוני בשטח ולהקים אתר אינטרנט, שיתרכז בראשונה באזור הפיילוט ולאחר מכן, עם התפתחות השביל, יורחב לאזורים נוספים. נתקבל תקציב ראשוני מהמועצה האזורית חוף הכרמל ומרשות הטבע והגנים לצורך הצבת שילוט ועוגני אבן. חנוכת מקטע זה תתקיים לקראת חגי הסתיו של שנת 2018.

בפיילוט חוף הכרמל שמתבצע בשיתוף פעולה מצוין עם המועצה האזורית ייבחנו העקרונות התכנוניים של שביל הים ויבדקו היבטים פרקטיים רבים של האתגרים השונים העומדים בפני מפתחי השביל. במהלך הפיילוט ייבחנו גם היבטים תיירותיים וכלכליים של השביל. כבר כיום מצויים בסמוך לאזור הפיילוט עשרות עסקים תיירותיים, ובהם חופי רחצה, שמורות טבע, מוזיאונים, אטרקציות ומקומות אכסון והסעדה.

## פרק ה - סקירה תיירותית ומצאי תיירותי לאורך שביל הים

שביל הים עובר לכל אורכו של מישור החוף של הים התיכון. מערכת הכבישים לכל אורך מישור החוף טובה מאוד והנגישות ברכב לכל מקטעי השביל קלה ונוחה. התשתית התיירותית לאורך 240 הקילומטרים של שביל הים מגוונת ואינה הומוגנית. במקצת המקטעים שירותי התיירות צפופים מאוד, ובאחרים ישנו פוטנציאל לפיתוח עתידי נרחב. החלק המרכזי של מישור החוף הוא השטח המאוכלס ביותר והמבוקש ביותר במדינת ישראל, ובו שפע אטרקציות תיירותיות, מקומות אכסון ושירותי הסעדה. החלק הצפוני והחלק הדרומי של מישור החוף מתוירים פחות, וגם ההיצע הנוכחי של שירותי התיירות בהם נמוך יותר ושביל הים צפוי אפוא לתרום רבות לפיתוחם.

הטופוגרפיה לכל אורך שביל הים נוחה להליכה. מישור החוף, למרות שמו, אינו מישור חלק אלא אזור בעל אופי טופוגרפי גלי, שבו מתחלפות רצועות מישוריות ברכסים נמוכים המקבילים לקו החוף. חלוקת השביל ל-20 מקטעים מתבססת על מקטעי שביל קצרים ונוחים להליכה, כאשר כל מקטע מסתיים באפשרויות חניה או לינה. באופן זה, מיטיבי לכת יוכלו לגמוע מרחקים גדולים בבת אחת, ומטיילי היום יוכלו להסתפק במקטעים קצרים בכל גיחה לשטח. ממחקרים שנערכו בנושא אף עולה שחלוקה למקטעים של 10-15 ק"מ משפרת מאוד את הזמינות של שביל ההליכה לקהלי יעד שונים.<sup>22</sup>

סקירת שירותי התיירות התומכים לאורך שביל הים מחייבת התייחסות למרחק הפיסי שלהם ממסלול ההליכה ולשאלת הנגישות הרגלית אליהם. מתחקירים שנערכו במסגרת דו"ח זה עולה שמרבית הצועדים בשבילי הליכה אינם מעוניינים לסטות מרחק רב מהמסלול הראשי לצורך שימוש בשירותי תיירות כלשהם. לדוגמה, אתר היסטורי השוכן במרחק של 2 ק"מ מנתיב ההליכה או מסעדה הקרובה יותר לנתיב אך מופרדת ממנו באמצעות כביש סואן או מתחם תעשייתי – אינם רלבנטיים לענייננו.

**במסגרת המצומצמת של דו"ח זה לא ניתן לכלול את הרשימה המלאה של מאות העסקים התיירותיים, חופי הרחצה, האתרים הארכיאולוגיים, שמורות הטבע, המוזיאונים, האטרקציות ומקומות האכסון וההסעדה לאורכו של שביל הים. ניתן לקבל רשימה זו בפנייה למייל**

[atzatz@yahoo.com](mailto:atzatz@yahoo.com)

<sup>22</sup> Downward & Lumsdon, 2003.

## ניתוח המוצרים המשלימים לשביל הים

בשל ריבוי האטרקציות התיירותיות במישור החוף ובשל מגוון קהלי היעד ששביל הים עשוי למשוך אליו, עלינו להגביל את ההתייחסות למוצרים המשלימים לשביל הים לאותן אטרקציות המצויות בטווח הליכה קצר משביל זה. זאת למרות שתיאורטית כל אטרקציה תיירותית באזור עשויה למשוך אליה תנועת מטיילים. שביל הים הוא מוצר ייחודי מאוד והאטרקציות הפזורות לכל אורכו עשויות בהחלט לחזק את המיתוג שלו לטווח הארוך, גם אם מקצתן תבואנה על חשבון זמן הצעידה בשביל.

**שביל ישראל.** שביל ישראל מציין 20 שנה לקיומו והוא מוכר היטב לציבור הישראלי. המקטע בין ג'יסר א-זרקא לבין נמל תל אביב הינו חלק משביל הים, אולם לפני ואחרי מקטע זה, שביל ישראל מתרחק מאזור החוף. שביל ישראל ממוגן בעיקר כשביל למיטיבי לכת, בשל המקטעים הארוכים שבו ובשל העובדה שחלק ניכר מהמסלול שלו עובר באזורים דלילי-אוכלוסין המחייבים הצטיידות במים ובמזון. עם זאת, מובן ששביל ישראל מהווה גם מוצר משלים לשביל הים, שכן קהל היעד שכבר צעד בשביל ישראל יגלה ודאי עניין בשביל הים, כאתגר חדש ומרתק.

**מרכזי הסעדה.** לאורכו של שביל הים פזורים מסעדות, קיוסקים ומזנונים רבים. התלונות שצוינו לגבי שביל ישראל היו בעיקר על היעדר מספיק מקומות להצטיידות במזון ובמים. לכן, מבחינה זו, מרכזי ההסעדה בשביל הים מחזקים את הנגישות של שביל הים לציבור הרחב.

**אפשרויות לינה.** לאורך כל שביל הים פזורים מאות אפשרויות לינה, החל בבתי מלון יוקרתיים, דרך צימרים בדרגות נוחות שונות, וכלה בלינה בבתי ספר שדה, בחניונים ובפארקים ואף באוויר הפתוח על שפת הים. כל אלה מעניקים למטייל בשביל אפשרות לצעוד באופן רציף לאורך מקטעים רבים ובמשך ימים רבים.

**מרכזי מבקרים.** מרכזי מבקרים - בראש הנקרה, במפעלי המלח בעתלית, בכיכר קדומים ביפו או במרכז איגודן בראשון לציון – מהווים הזדמנות מצוינת לשלב את ההליכה ברגל בפעילות חינוכית לבתי ספר, לקבוצות, למשפחות ולבודדים.

**מרכזי ספורט ואטרקציות ספורט.** שביל הים מציע לצועדים בו הזדמנות לגוון את הפעילות הספורטיבית ולהתנסות גם במתקני ספורט רבים החופשיים לשימוש בחופי הים, לגלוש, לחתור ולצלול, לשוט בקייקים או בסירות טורנדו, לערוך טיולי ג'יפים או סוסים, ואף לבצע צניחות חופשיות ולטוס במטוסים קלים.

**טיילות.** ההליכה בחלקים ניכרים משביל הים מתבצעת על טיילות מוסדרות ומטופחות. כך, למשל, בנהריה, בעכו, בחיפה, בנתניה, בתל אביב, בבתי ים ובאשדוד. זו הזדמנות גם לחובבי ההליכה הפחות-מקצוענים לשלב צעידה קלה בשפע של אטרקציות ומקומות הסעדה הפזורים לאורך טיילות אלו.

**פארקי שעשועים.** פארקי מים, למשל בשפיים או באשקלון, מהווים מוקד משיכה למטיילים (בייחוד למשפחות). אלה עשויים להתעניין בהליכה בשביל הים, העובר בסמוך מאוד לאטרקציות אלו.

**שמורות טבע.** לאורכו של שביל הים מצויות שמורות טבע רבות. יש להניח שעובדת היותן של שמורות טבע אלו חלק אינטגרלי משביל הים תחזק את המיתוג של השביל ותעודד את קהלי היעד הללו לחזור ולצעוד במקטעי השביל בהזדמנויות אחרות. שמורות הטבע משלימות אפוא את המכלול של שביל הים כמוצר של תירות טבע.

**אתרי טבע אחרים.** חופי רחצה מוסדרים וחופים פראיים וציוריים, סלעי כורכר, טבלאות גידוד, שפכי נחלים, אתרי צפרות, חי וצומח ייחודיים - כל אלה מקומות שהביקור בהם אינו כרוך בתשלום והם מושכים אליהם חובבי טבע רבים. שביל הים הוא מחרוזת של רבות מפניני הטבע הללו.

**אתרי מורשת.** לאורך שביל הים מצויים אתרי מורשת רבים, ובהם עכו – אתר מורשת עולמית של אונסק"ו, וכן אתרי מורשת ציוניים רבים, כגון מחנה המעפילים בעתלית, בית חנה סנש, מוזיאון האצ"ל וכן יישובים שנועדו להתפרנס מהים, כמו הקיבוצים מעגן מיכאל, שדות ים ופלמחים. שביל הים מרכז את הנרטיב הציוני ומקשר בין אתרים אלה.

**אתרים ארכיאולוגיים.** שביל הים מחבר בין מספר גדול של אתרים מתקופות ארכיאולוגיות רבות ומגוונות ומהווה מעין מוזיאון פתוח לתולדות הספנות והסחר הימי. מלבד ערי הנמל ההיסטוריות – עכו, דור, קיסריה, יפו, אשדוד ואשקלון, פרוסים לאורכו אתרים עתיקים נוספים כמו נהריה ושבי ציון, תל שקמונה, תל תנינים ויבנה ים. השביל עובר גם באתרים של תעשיות עתיקות, כגון ייצור מלח-ים, זכוכית, צבע הארגמן ומחצבות אבן.

## פרק ו - שיתופי פעולה קיימים ואפשריים

א. הגורמים המעורבים כיום בהיבטים שונים של שביל הים הינם:

- אוניברסיטת חיפה - הובלת הפרויקט ברמה התכנונית והאדמיניסטרטיבית, ומאצ'ינג בגובה המימון של הקרן הפילנטרופית. אוניברסיטת חיפה היא האוניברסיטה המובילה בישראל בחקר הים. שביל הים מחבר בין האוניברסיטה לחברה הישראלית ובין אוכלוסיות שונות בישראל, ובכלל זה בין יהודים לערבים, ורעיון זה תואם את האג'נדה של האוניברסיטה.

• קרן פילנטרופית.

• החברה להגנת הטבע.

• רשות הטבע והגנים.

• המועצה האזורית חוף הכרמל.

• גן החיות התנכי בירושלים.

ב. מגעים מתקיימים עם:

- משרד התיירות, עמותות תיירות, קרן יק"א, קק"ל, צה"ל-חיל הים, משרד החינוך, משרד התשתיות האנרגיה והמים, עמותת אקו-אושן, חברת חשמל, חברת נמלי ישראל, מועצות מקומיות ואזוריות אחרות, המשרד להגנת הסביבה, פורום רשויות החוף.

ג. גורמים נוספים שעשויים להצטרף:

עמותת צלול, עמותת אדם טבע ודין, מפעל הפיס, הקרן החדשה לישראל, המשרד לפיתוח הנגב והגליל, הקרן לשמירה על השטחים הפתוחים בישראל, מינהל התכנון במשרד הפנים, הוועדה לשמירת הסביבה החופית, משרד המשפטים, משרד החקלאות ופיתוח הכפר, רשות העתיקות, החברה הכלכלית מטה אשר, החברה לפיתוח עכו העתיקה.

## פרק ז - ניהול המיזם

הצוות המוביל כיום את הקמת המיזם פועל באופן כללי תחת מסגרתה של אוניברסיטת חיפה ובודק בימים אלה מספר כיוונים אפשריים לניהול העתידי של שביל הים. בכדי להקים ולתפעל את שביל הים יהיה כנראה צורך בגוף ממלכתי או גוף ציבורי בעל יכולת, סמכויות ואחריות מקפת על המיזם. כיוון שמדובר במיזם תיירותי שאינו כלכלי ואשר יתוקצב בחלקו על-ידי רשויות ציבוריות, גם הניהול של המיזם יהיה ככל הנראה על-ידי גוף ללא מטרות רווח, אשר בו ישתתפו הגופים המוניציפאליים באזור ושאר השותפים ברמה הלאומית. יש להניח כי ההנהלה תורכב, בין השאר, מנציגי ציבור, מאנשי מקצוע בתחום התיירות והתכנון ומנציגים של גופים "ירוקים". בהקצאת זיכיונות להפעלת אטרקציות לאורך השביל תינתן עדיפות לתושבי הישובים הסמוכים. יתכן והגוף המנהל את השביל יהיה אחראי גם על העברת התקציבים מהרשויות ועל השימוש בהם, על הניטור של תגובות השביליסטים באמצעי המשוב השונים, ועל העברת דוחות תפעול ודוחות כספיים שוטפים.

## פרק ח – המלצות לתחזוקה ולבקרת המוצר

- הרשויות המקומיות ורשות הטבע והגנים בשטחן יעבור השביל יקבלו על עצמן את האחריות לשביל ואת חובת הביטוח.
- הרשויות המקומיות ורט"ג תהיינה אחראיות לניקיון השביל בשטחי השיפוט שלהן.
- תחזוקת האלמנטים בשביל, אשר יוקמו ויבוצעו על-ידי הגוף שיוביל את המיזם, תבוצע באחריות אותו גוף.
- תחזוקת השביל עצמו בשטחים שאינם שטחי רט"ג תבוצע על-ידי הרשויות המקומיות.
- תתבצע בקרה תפעולית של שביל הים באמצעות סיורי פקחים (של רט"ג או של המשרד להגנת הסביבה?) במקטעים השונים.
- הצועדים בשביל יוכלו לסמן באפליקציה מקטע/אתר בעייתיים. באופן זה יהיה ניתן לנטר את היקפי התנועות בשביל ותתאפשר העלאת בעיות ונקודות לשיפור.
- תתבצע בקרה של שביעות הרצון מהמוצר באמצעות סקרי מבקרים דו-שנתיים שייערכו באתר עצמו. הסקרים יורכבו משאלונים חצי-מובנים ויספקו מידע סטטיסטי על הדמוגרפיה של המבקרים ועל שביעות הרצון המשאלות שלהם.
- יתבצע מעקב אחר ביקורות גולשים באינטרנט, באתרים דוגמת TripAdvisor, ואחר טוקבקים לכתבות שיתפרסמו על המקום.

## סיכום ומסקנות

שביל הים הוא אטרקציה חדשה ומלהיבה המתאימה מאוד לקהלי יעד מגוונים מקרב התיירות הנכנסת ותיירות הפנים, ובכלל זה לבודדים, למשפחות, לקבוצות, לחובבי טבע, לעוסקים בספורט, למתעניינים במורשת, בהיסטוריה ובארכיאולוגיה ועוד. על סמך בדיקת ההיתכנות התיירותית והכלכלית של שביל הים, השביל צפוי, בין השאר:

- למשוך כ-10,000 תיירים מחו"ל וכ-100,000 תיירי פנים.
- לייצר הכנסות לחשבונות-הלוויין התיירותיים בהיקף של כ-14 מיליון ₪ לשנה.
- להסיט תנועה של התיירות מחו"ל ומהארץ לעבר הפריפריה.
- ליצור מקומות עבודה חדשים, בייחוד בפריפריה ובקרב אוכלוסיות מוחלשות.
- להעמיק את תחושת הקניין הציבורי והאחריות של החברה בישראל לים ולחופיו.
- לחזק את הקשר עם המורשת הציונית, ההיסטורית והאתנית של מדינת ישראל.
- לעודד את תרבות הפנאי בכלל ואת תרבות ההליכה ברגל בפרט.

קיומו המוצלח של שביל הים תלוי בניהול מסודר ומתואם של פעילותו, בתחזוקה שוטפת על-ידי הגופים הרלבנטיים ובתקצוב שוטף ורב-שנתי. לפיכך, המלצותינו הן כדלקמן:

- להקים גוף ממלכתי בין-מערכתי בעל יכולת, סמכויות ואחריות מקפת על המיזם. גוף זה עשוי לכלול נציגות ממשד התיירות, קרן קיימת לישראל, הרשויות המקומיות, רשות הטבע והגנים, החברה להגנת הטבע, המשרד להגנת הסביבה, מפעל הפיס, פורום ערי החוף, עמותות "ירוקות" והאקדמיה.
- להקצות תקציב רב-שנתי לפיתוח השביל, לתחזוקתו השוטפת ולשיווקו. המקורות התקציביים יתחלקו בין השותפים בגוף המנהל של השביל.
- להסדיר את השילוט והסימון לכל אורך השביל, ובכלל זה ליצור שפה גרפית אחידה וייחודית לכל אורך השביל, תוך בידול של המקטעים השונים.
- לשדרג את אתר האינטרנט של השביל ולפתח אפליקציה סלולרית, בשפות שונות, לשם ריכוז אינפורמציה בכל הקשור לאופן הצעידה בשביל ולאתרים הפזורים לאורכו.
- לעודד בעזרת מענקים ושינוי סדרי עדיפויות את הפיתוח התיירותי המקומי לאורך השביל, בייחוד בפריפריה ובקרב אוכלוסיות מוחלשות.
- להכשיר פקחים ייעודיים לשביל הים, אשר יהיו אחראים על איתור מפגעים ותיקונם ושמירה על ביטחון המטיילים.

- לשווק את שביל הים בארץ ובחו"ל ברשתות החברתיות, בפורומים ייעודיים לנושא שבילים, בעזרת סוכני תיירות המתמחים בתיירות ספורט ונופש פעיל ובאמצעות הזמנת מחליטנים לבקר בשביל.
- לבנות תוכנית ליחסי ציבור לשביל, בין השאר באמצעות הזמנת תקשורת וידוענים לבקר במקום ופיתוח של תחרויות ומשחקים לאורכו.
- לעודד קבוצות של מתנדבים ו"ידידי שביל" לסייע לתחזוקה תקינה של השביל, לתרום לקהילות השונות לאורכו ולהפיץ את המסר החברתי והחינוכי של השביל.
- לפרסם "קול קורא" למחקרים אקדמיים סביב כל ההיבטים הרחבים של שביל הים, ובכלל זה פיתוח התיירות, השמירה על הסביבה, תרומתו הכלכלית של השביל, הסיוע לאוכלוסיות מוחלשות וכדומה.

- אמדור לירון, רמון אורי, פורת יהל, שלר משה ומיטראני אייל. פיתוח מתודולוגיה לאומדן ערכיות שירותי מערכת תרבותיים נופש בשטחים פתוחים. מאי 2016.
- הטכניון, תכנית ימית לישראל. נובמבר 2015. <http://msp-israel.net.technion.ac.il/files/2015/11/Israel-Marine-Plan-.pdf>
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, תיירות 2016. [http://www.cbs.gov.il/webpub/pub/text\\_page.html?publ=59&CYear=2016&CMonth=1#11](http://www.cbs.gov.il/webpub/pub/text_page.html?publ=59&CYear=2016&CMonth=1#11)
- מינהל התכנון. שנתון התכנון 2015. מסמך מדיניות למרחב הימי. פברואר 2016. [http://www.mof.gov.il/ReportsAndReviews/Documents/MinalTichnon\\_report\\_2015.pdf](http://www.mof.gov.il/ReportsAndReviews/Documents/MinalTichnon_report_2015.pdf)
- משרד התיירות. סקר תיירות נכנסת לשנת 2016. <https://info.goisrael.com/he/incoming-tourism-survey-2016-pdf>
- קולינס-קריינר נגה ודמסקי מיכל. שביל ישראל: ביקוש ופוטנציאל תיירותי. דוח סופי למשרד התיירות. ינואר 2016.
- שתיל. הקרן החדשה לישראל. <http://www.kamam.org.il/cgi-webaxy/item?426>
- Abley <http://www.abley.com/assets/Awards/New-Plymouth-Model-Community-Evaluation-Posters.pdf>
- American Trails <http://www.americantrails.org/resources/ManageMaintain/California-Coastal-Trail-Lands-End.html>
- Bowker, J.M., Bergstrom, J.C., & Gill, J. (2007). Estimating the Economic Value and Impacts of Recreational Trails: A Case Study of the Virginia Creeper Rail Trail. *Tourism Economics* 13(2), pp. 241-260.
- California Coastal Trail <http://scc.ca.gov/projects/california-coastal-trail/> CSCC 2017
- Coles, T., Hudson, P. & Stevens, E. (2003). *The economic value of the south west coast path*. Report by Tourism Associates & South West Tourism.
- Downward, P., & Lumsdon, L. (2003). Beyond the demand for day-visits: an analysis of visitor spending. *Tourism Economics*, 9(1), 67-76.
- Dwyer, G. (2013). Close-Knit Communities, Examples of Community Collaboration and Innovations in Land Resources to Enhance the Tourism Product in the Sheep's Head Peninsula, Ireland. *RURAL DEVELOPMENT* 2013, 245.

- Dwyer, G. (2014). Assessing farmers' and landowners' attitudes towards environmental sustainability and their motivations towards walking tourism in Sheep's Head Way, Co. Cork. *Irish Business Journal*, 66.
- England Coast Path [https://en.wikipedia.org/wiki/England\\_Coast\\_Path](https://en.wikipedia.org/wiki/England_Coast_Path)
- Fishermen's Trail <http://en.rotavicentina.com/fishermens.html>
- Hynes, S., Heneghan, M., Buckley, C., & van Rensburg, T. (2007). Walking and Rural Tourism in Ireland 28. *Rural Economy Research Centre Teagasc Mellows Campus Athenry Co. Galway*, 116.
- Jones, T. (2010). *Strategic Plan for the California Coastal Trail in Mendocino County*. California State Coastal Conservancy. From [https://www.mendocinolandtrust.org/site/assets/files/1161/mendocino\\_county\\_cct\\_strategic\\_plan\\_2010\\_v2.pdf](https://www.mendocinolandtrust.org/site/assets/files/1161/mendocino_county_cct_strategic_plan_2010_v2.pdf)
- Kalalau Trail [https://en.wikipedia.org/wiki/Kalalau\\_Trail](https://en.wikipedia.org/wiki/Kalalau_Trail)
- Lourens, M. (2007). *Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development*. *Development Southern Africa*, Vol 24, No. 3.
- MacLehose Trail [https://en.wikipedia.org/wiki/MacLehose\\_Trail](https://en.wikipedia.org/wiki/MacLehose_Trail)
- Nova Scotia <https://parks.novascotia.ca/sites/default/files/Cape-Chignecto-provincial-park-brochure.pdf>
- Sai-Kung Hike <http://www.discoverhongkong.com/in/see-do/great-outdoors/hikes/sai-kung-peninsula-hike.jsp>
- TRC Tourism (2013). *Royal Coast Track Strategic Framework*. Report from <http://www.springgully.org/wp-content/uploads/Royal-Coast-Track-Strategic-Framework-24-June-2013.pdf>
- Whitsunday Ngaro Sea Trail <https://www.npsr.qld.gov.au/parks/whitsunday-ngaro-sea-trail/>