



דוח אחריות תאגידי ESG 2022-23



תוכן

78	פרק-8 שרשרת אספקה אחראית	03	דברי פתיחה
83	פרק-9 קשרי קהילה	05	פרק-1 אודות נתיבי איילון
94	פרק-10 ההון האנושי בנתיבי איילון	11	פרק-2 אחריות תאגידית
102	פרק-11 ניהול הבטיחות	20	פרק-3 נתיבי איילון במלחמת חרבות ברזל
105	פרק-12 אתיקה ארגונית	28	פרק-4 בכל דרך שתבחרו: תכנון תחבורה בר-קיימא
109	פרק-13 ממשל תאגידי	49	פרק-5 בטיחות ונגישות בדרך
115	פרק-14 אודות הדוח	58	פרק-6 חדשנות וטכנולוגיה
117	פרק-15 אינדקס GRI	70	פרק-7 איכות הסביבה



אלו הפכו לחד החנית המקצועי של תעשיית האוטו-טק הישראלית, שמוצאת בהן פלטפורמה נוחה וידידותית לבחינה וליישום הטכנולוגיות המתקדמות ביותר בתחום.

עם פרוץ המלחמה, גויסו כ-20% מעובדות ועובדי החברה, בדרגים שונים, לשירות מילואים. החברה דאגה לשמור על קשר רציף עימם ועם בני משפחותיהם שנשארו לשמור על עורף חזק. ידענו לתמוך במשפחות השכולות ולהיות כתף עבור המפונים ואנשי כוחות המילואים לפי הצורך. החברה אפשרה המשך עבודה בגמישות מירבית תוך התחשבות במצב.

על אף הגיוס האמור, כגורם בעל חשיבות אסטרטגית-לאומית, האחראי על צירים תחבורתיים במדינה, הקדשנו בחברה מאמצים מסביב לשעון לשמור על רציפות התפקוד והתנועה באופן מיטבי בצירים ובכבישים שבאחריותנו, ובראשם כביש 20 (נתיבי איילון) וצירי המטרונית באזור חיפה, לצד אחזקה והכשרה של מתקני תחבורה ציבורית ברחבי הארץ.

מטרופולינית במטרה לייעל את התנועה בזמן אמת. עשרות פרויקטי תחבורה משני מציאות קודמו השנה ביישומי החברה הערבית והדרוזית במטרה לשפר את התשתיות התחבורתיות, להעלות את רמת הבטיחות ולאפשר שיפור בתחבורה הציבורית גם ביישובים אלו. המשכנו לקדם את העשייה הסביבתית: הצבנו פאנלים סולאריים על גג תחנת מרכזית המפרץ - האב התחבורה הגדול בישראל, ונמשיך לקדם הצבת פאנלים נוספים באתרים שונים של החברה.

אנו מאמינות כי הצלחתנו נשענת, בין היתר, על ארון הציבור. לפיכך, החברה מבצעת פרויקטי תשתית תוך עמידה בלוחות זמנים מדויקים ובלתי מתפשרים, ומציבה סטנדרטים גבוהים של בטיחות ונגישות במטרה להביא לשיפור איכות החיים של הציבור בישראל.

אנו בחברה מבינים היטב כי הבסיס להצלחה ולעמידה ביעדים המורכבים הללו, טמון גם בקידום ובפיתוח מיזמי תחבורה חכמה המשלבים טכנולוגיה חדשנית לצד פיתוח תשתיות. מרכזי הניסויים לתחבורה חכמה שהקמנו באשדוד, באר שבע וירוחם נועדו בדיוק למטרה זו. מרכזים

דברי פתיחה

שלום רב,

אנחנו מתכבדות להגיש את דו"ח האחריות התאגידית הרביעי של חברת נתיבי איילון. הדו"ח סוקר את פעילותנו בשנים 2022-2023, תוך התמקדות בהיבטים חברתיים וסביבתיים.

במרקם העדין שבין חלומות גדולים למציאות מאתגרת, נדמה שהתקופה האחרונה טרפה את כל הקלפים. במציאות המורכבת הזו, בכוחות משותפים, המשכנו לקדם את כל הפרויקטים התחבורתיים, במטרה לשנות את פני התחבורה בישראל.

חברת נתיבי איילון הינה חברת תשתית ממשלתית המובילה, יחד עם משרד התחבורה והרשויות המקומיות, פרויקטים אסטרטגיים תחבורתיים רחבי היקף ותקציב במרחב העירוני, שמטרתם לייצר קשת של פתרונות תחבורה מתקדמים לרווחת משתמשי הדרך.

השנה המשכנו לקדם פרויקטים ברשויות המקומיות לטובת יצירת אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית, ירוקה ובת-קיימא, לרבות פתיחה של נתיבי תחבורה ציבורית, השקעה במסופי תחבורה ציבורית וסלילת שבילי אופניים. רשויות נוספות הצטרפו אלינו לטובת ניהול תנועה מתקדם בראייה



התקופה הזו לימדה אותנו, שבתוך השכול והכאב, לצד התמודדות עם מציאות קשה מנשוא, אין "אי אפשר" - יש אי של אפשרויות, ובכוונת כולנו בנתיבי איילון: חברי הדירקטוריון, המנהלים והעובדים - להמשיך להשקיע בצמיחה, בפיתוח ובהוצאת החלומות הגדולים מהכוח אל הפועל.

בברכת ימים שקטים, וחזרתם של כל החטופים והחיילים לביתם בשלום,



מקסין פסברג,
יו"ר הדירקטוריון



אורלי שטרן,
מנכ"לית נתיבי איילון

עובדות ועובדים ממגוון חטיבות ותחומים, התנדבו והתגייסו לטובת מילוי תפקידים בחברה בחירום, כדוגמת בקרי התנועה שלנו, על מנת למנוע שחיקה וכדי להמשיך את רציפות התפקוד בחברה.

כחברה ממשלתית תפקידנו מכריע וחשוב מאין כמותו עבור המשק הישראלי - להמשיך להניע את גלגלי המשק גם ברגעי משבר. כפועל יוצא, יצרנו סל כלים גמיש ויצירתי. והצלחנו, בטווח זמן קצר, להשיב לפעילות, גם פרויקטים תחבורתיים שקידומם נפגע עקב המצב. עוד על פעילות החברה בזמן המלחמה, ניתן לקרוא בפרק שייחדנו לכך במסגרת הדו"ח הנוכחי.

ההון האנושי שלנו הוא ללא ספק היתרון המשמעותי האמיתי של החברה, ובזכות המחויבות העמוקה ותחושת השליחות של העובדות והעובדים, אנו מצליחים לקדם עתיד תחבורתי טוב יותר לציבור בישראל. נתיבי איילון היא קהילה תומכת, מאפשרת, מגבשת ודואגת. אנחנו מבקשות להודות כאן, לכלל עובדות ועובדי החברה, אלו שנקראו לשרת בחזית ואלו שנשארו בעורף ודאגו לרציפות העשייה, לקידום הפרויקטים ולהמשך פעילות המשק.



אודות 01
נתיבי איילון

“פתרונות תחבורה מתקדמים
לישראל; להיות חברה יוזמת,
חדשנית, לומדת ומתפתחת,
המובילה ליישום מערכת
תחבורה בת-קיימא בישראל”

מחוזן החברה

מאז הקמתה בשנת 1968, צברה חברת נתיבי איילון ניסיון הנדסי וניהולי רב בפרויקטים עירוניים מורכבים ורחבי היקף, וכיום היא אחת מהחברות המובילות בתכנון וביצוע פרויקטים בתחום תשתיות והתחבורה במדינת ישראל. מטה החברה ממוקם בראשון לציון ויש לה אתרים נוספים בתל אביב, חיפה ובאר שבע.

ייעוד החברה

החברה מובילה פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף ותקציב במרחב העירוני והמטרופוליני, אשר תכליתם לייצר אלטרנטיבות ראויות לשימוש ברכב הפרטי, בעיקר על ידי שדרוג תשתיות התחבורה הציבורית. בין תפקידיה העיקריים של החברה:

- להוות זרוע ביצוע של משרד התחבורה לצורך ייזום וביצוע של פעולות המקדמות את התחבורה בישראל
- יזום, תכנון, הקמה, אחזקה וניהול של תשתיות תחבורה
- הפעלה וניהול של צוות תכנית אב לתחבורה מטרופולינית, בכלל תחומי התחבורה, תוך קידום תכנון ארוך טווח וגזירת תכניות לביצוע בטווח הזמן המידי
- קידום התחבורה החכמה על ידי ניהול, יזום ופיתוח פתרונות טכנולוגיים חדשניים ושילובם בתשתיות בכלל הארץ, תוך התאמתם להתפתחויות בשוק הרכב והתחבורה
- קידום תחבורה ציבורית, תוך מתן דגש על ניהול ביקושים, קישוריות ופתרונות תחבורה בני-קיימא במרחב העירוני והמטרופוליני
- ניהול תנועה והסדרתה במרחב העירוני והמטרופוליני

אסטרטגיית החברה

בהתאם לשינוי בתכלית וייעוד החברה ע"פ החלטת ממשלה 2558, כבר בשנת 2017 החל תהליך לגיבוש אסטרטגיה חדשה לחברה. שבמסגרת תהליך זה נקבעו הייעוד ומטרות העל של החברה:

1. הפחתת השימוש ברכב פרטי

על ידי יצירת חלופות ראויות לשימוש ברכב הפרטי וחיבוריות בין החלופות, וכן על ידי יישום כלים התנהגותיים. כל אלו תוך קידום סוגיות המשנה: תחבורה ציבורית כמרכיב מרכזי במערכת רב-אמצעית; מיקרו-ניידות (Micro mobility) ומענה לצרכי ניידות מגוונים; תחבורה רב-אמצעית וצמצום פערי השירות (First mile & last mile) עבור משתמשי הדרך; והגדלת היצע הפתרונות בתחום התחבורה השיתופית.

2. שימוש אפקטיבי בדרכים

הכולל ניהול של תנועה ותשתיות לכדי אופטימיזציה של השימוש בדרכים. אלו, תוך קידום סוגיות המשנה: אופטימיזציה של זכויות דרך וניהול תנועה רב-אמצעית; מתן מידע תעבורתי אמין ונגיש; ניהול שליטה ובקרה לשיפור איכות הנסיעה; ניהול ביקושים והסטת עומסים; ואחזקה כללית ושוטפת של התשתיות.

3. שילוב טכנולוגיות בעולם התחבורה והתשתיות

על ידי הטמעה של טכנולוגיות במערכות התחבורה על מנת ליצור מערכות תחבורה נקיות, ממוחשבות, בנות קיימא נוחות ובטיחותיות; התאמת התשתיות לטכנולוגיות עתידיות ועידוד יזמות בתחום התחבורה.

ההיסטוריה של נתיבי איילון



←-----
2017

החלטת ממשלה
מס' 2558
לשינוי ייעוד
ומטרות החברה

←-----
2016

הפיכת נתיבי איילון
לחברה ממשלתית
בבעלות מלאה של
מדינת ישראל

←-----
2014

החלטת ממשלה
מס' 1613
להפרדת אחזקות

←-----
1970

התאגדות כחברה
פרטית בע"מ

←-----
1968

הקמת נתיבי איילון

לצד זאת, בהחלטת ממשלה מספר 421 מיום 7.10.2020 המתקנת את החלטה מס' 2558, נקבע כי נתיבי איילון תנהל את תוכניות האב בכל רחבי הארץ, למטט מטרופולין ירושלים; וכי בסמכותה של נתיבי איילון להקים ולנהל מתקני תחבורה ציבורית. בנוסף, הוחלט על העברת פרויקטים תחבורתיים מחברת יפה נוף.

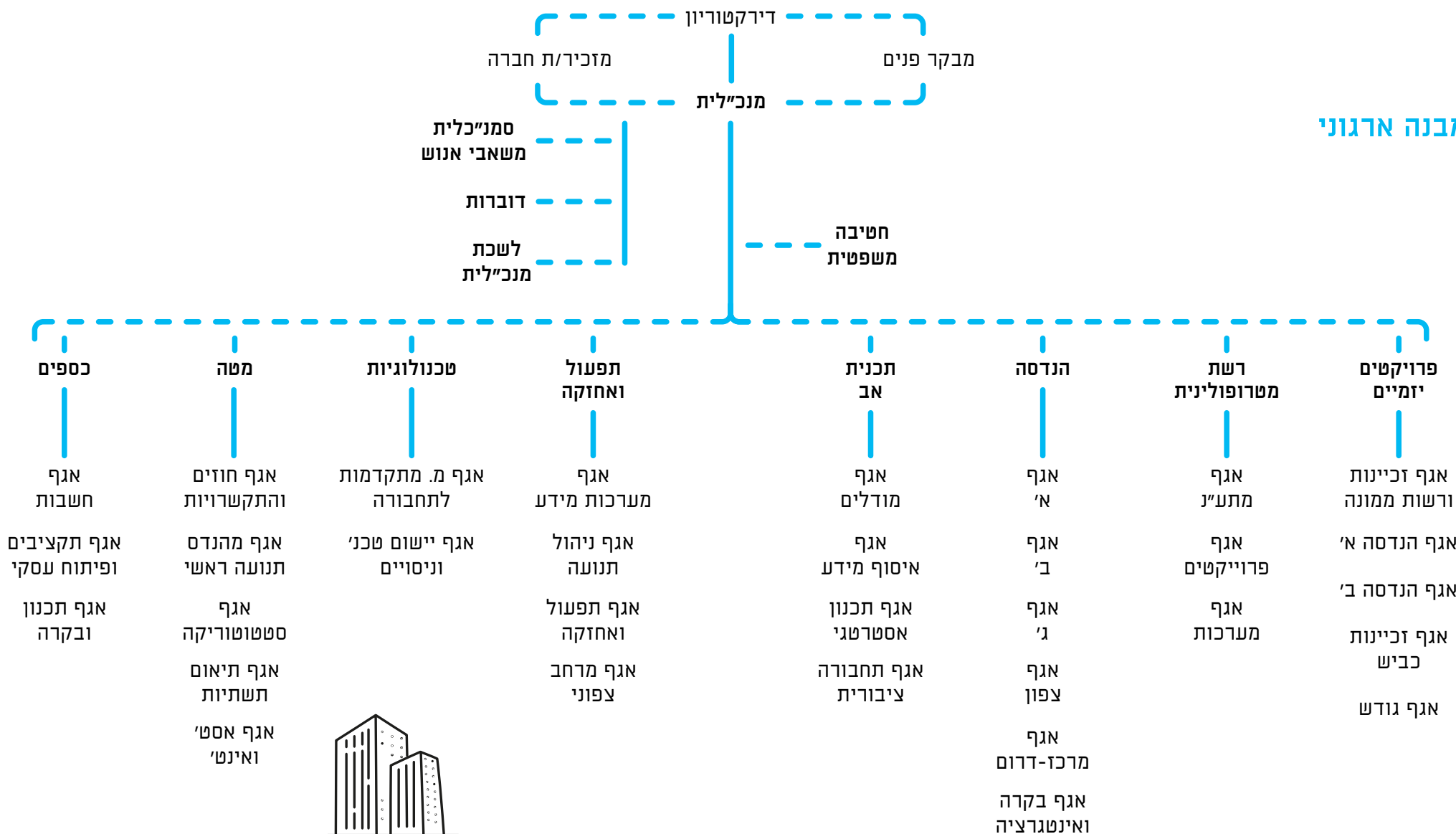
ביוני 2016, הושלמה עסקת הפרדת האחזקות ורכישת חלקה של עיריית תל אביב בחברה על ידי המדינה, ובכך למעשה הפכה נתיבי איילון לחברה ממשלתית בבעלות מלאה של מדינת ישראל.

במרץ 2017, הועברה החלטת ממשלה מס' 2558 אשר קבעה ייעוד ומטרות חדשות עבורנו, אשר מיצבו את החברה כמובילה בתחום תכנון, פיתוח וניהול של תשתיות תחבורה מטרופוליניות.

חברת נתיבי איילון הוקמה בשנת 1968 לצורך סלילה והקמה של נתיבי איילון, וכן ביצוע של פרויקטים מקומיים וייחודים במטרופולין תל אביב.

בשנת 1970 התאגדה החברה כחברה פרטית בע"מ תחת בעלות ואחזקה משותפת של מדינת ישראל ועיריית תל אביב, ועסקה בעיקר בפעילות של הקמת תשתיות תחבורתיות.

במאי 2014, התקבלה החלטת ממשלה מס' 1613 לביצוע עסקת הפרדת אחזקות, תוך רכישה מלאה של כל מניות החברה מצד מדינת ישראל.



משרדי ההנהלה ומטה החברה שלנו נמצאים ברחוב נים 2, ראשון לציון - מגדל עזריאלי ראשונים; כאשר לחברה גם משרדים בחיפה, בתל-אביב ובבאר-שבע; מרכזי ניסויים באשדוד, בירוחם ובבאר-שבע.

חברי ההנהלה



שני רדמן-פינסקי
סמנכ"לית חטיבת
פרויקטים יזמיים



רוני סלע איזן
סמנכ"לית
משאבי אנוש



דור בלוך
סמנכ"ל כספים



מאיה עמנואל תור
סמנכ"לית מטה
הנדסי



אורן כלפון
סמנכ"ל חטיבת
טכנולוגיות וחדשנות



עו"ד רחל בן חדר
יועצת משפטית



אורלי שטרן
מנכ"לית



שחר בן ארצי
ראש אגף שיווק, דוברות
וקשרי קהילה



ד"ר רבקה שליסברג
סמנכ"לית חטיבת
תכנית אב



עופר כהן קלף
סמנכ"ל חטיבת
תפעול ואחזקה



אלעד סואסה
סמנכ"ל חטיבת
הרשת המטרופולינית

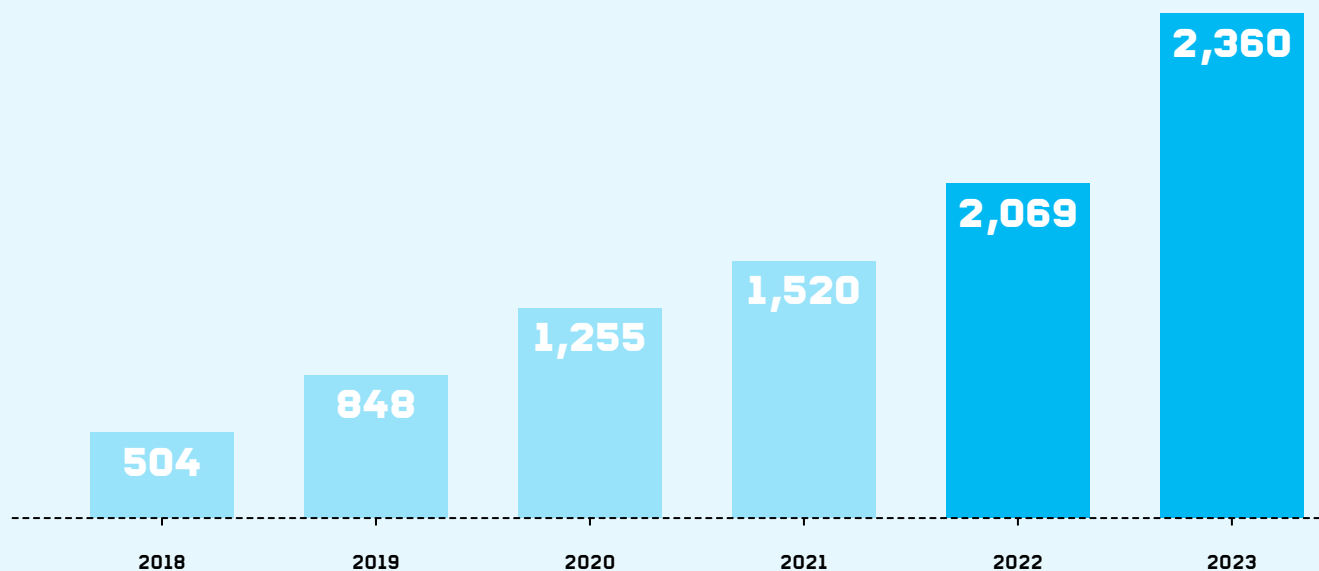


יאיר סינגר
סמנכ"ל חטיבת
הנדסה



ענת גולדנברג
מבקרת פנים

ביצוע רב שנתי 2018-2023 (במיליוני ש"ח)



ביצועים כספיים

כחברת ביצוע ממשלתית אנו מודדים את ביצועינו בהיקף התקציב המבוצע בשנה, אשר נמצא בעלייה מתמדת ובהלימה להיקף הפרויקטים הנמצאים תחת אחריותנו.

הגידול בשיעור ההכנסות בשנים 2022-2023 לעומת תקופות ההשוואה נובע, בין היתר, מביצוע הפרויקטים הבאים: נתיבים מהירים, אופנידון, מהיר לעיר, כביש 200, מתחם ה-1,000, פרויקטים שמקדמת החברה בשלוחה הצפונית כגון: אחזקת מרכזית המפרץ, אחזקת המטרופולינית וכן פרויקטים לשיפור תשתיות התחבורה ביישובי החברה הערבית.

נתונים מלאים זמינים בדוח הכספי לשנת 2022 העומד לעיון באתר רשות החברות הממשלתיות

פיתוח בר-קיימא בנתיבי איילון

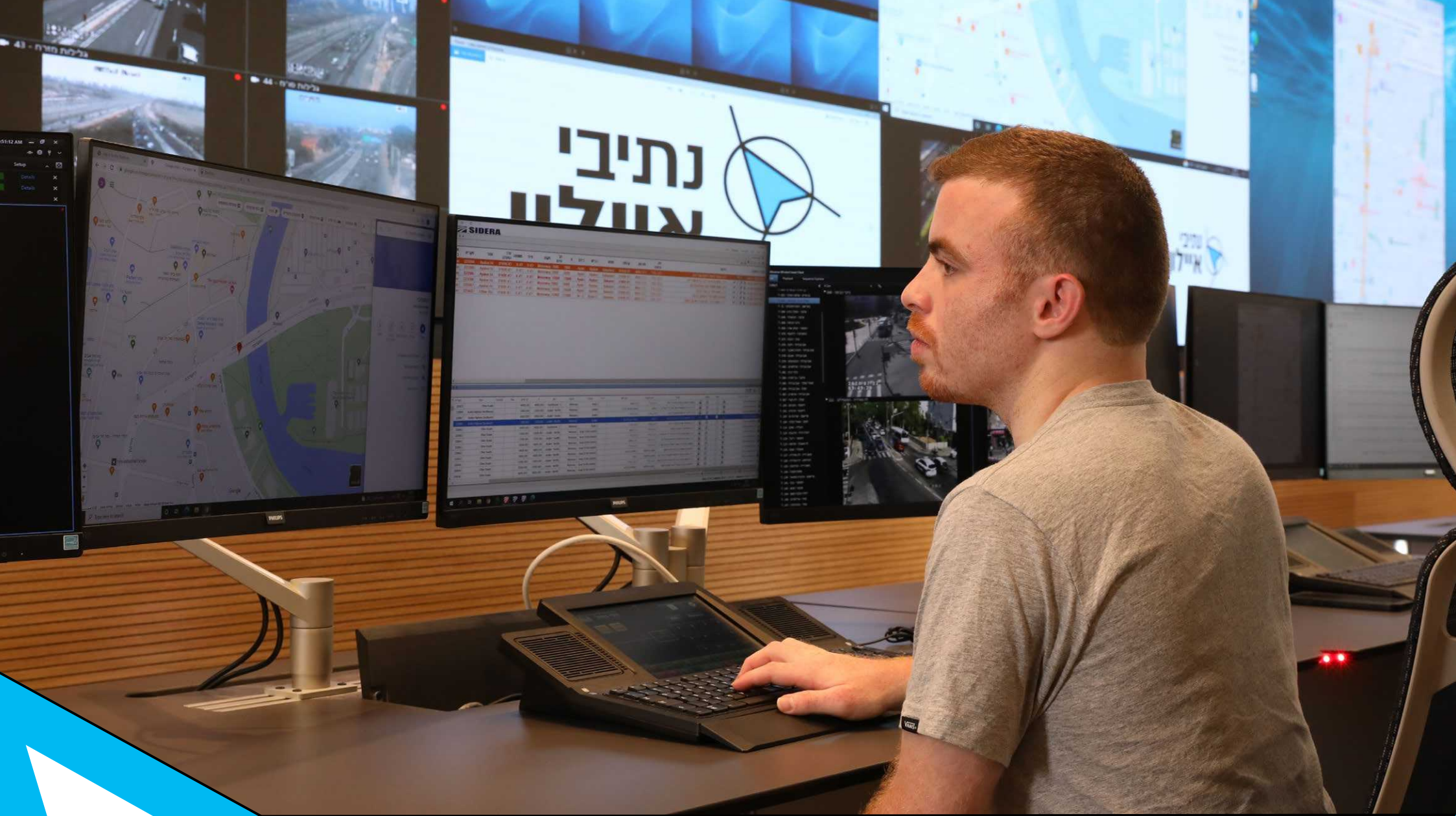
פיתוח בר-קיימא הוא מושג המתאר תפיסה לפיה פיתוח אנושי ותעשייתי צריך לענות על צרכי דור ההווה מבלי להתפשר על יכולתם של הדורות הבאים לספק את צרכיהם. תפיסה זו מובילה את החברה בעולמות התכנון, קידום, ניהול וביצוע פרויקטים תחבורתיים עירוניים ומטרופוליניים בכל רחבי הארץ. קבלת ההחלטות העסקיות בחברה מושתתת על בסיס איזון והפרייה הדדית בין שלושת עמודי התווך של הקיימות - כלכלה, סביבה וחברה.

אנו מקדמים השאת ערך משותף בעבודה בשני צידים מרכזיים במקביל: ציר הביקוש וציר ההיצע. בציר ההיצע ע"י יצירת פתרונות תחבורתיים חדשניים וברי-קיימא המייצרים אלטרנטיבה נוחה ויעילה לשימוש ברכב פרטי, כדוגמת פתרונות תחבורה ציבורית, תחבורה שיתופית, אופניים ועוד; פתרונות אלה נועדו להגדיל את חופש הבחירה של משתמשי הדרך וליצור בתורם שינוי בביקוש, קרי בהרגלי הנסיעה של משתמשי הדרך, תוך חשיבה הוליסטית על מוביליות ותכנון הדרך.

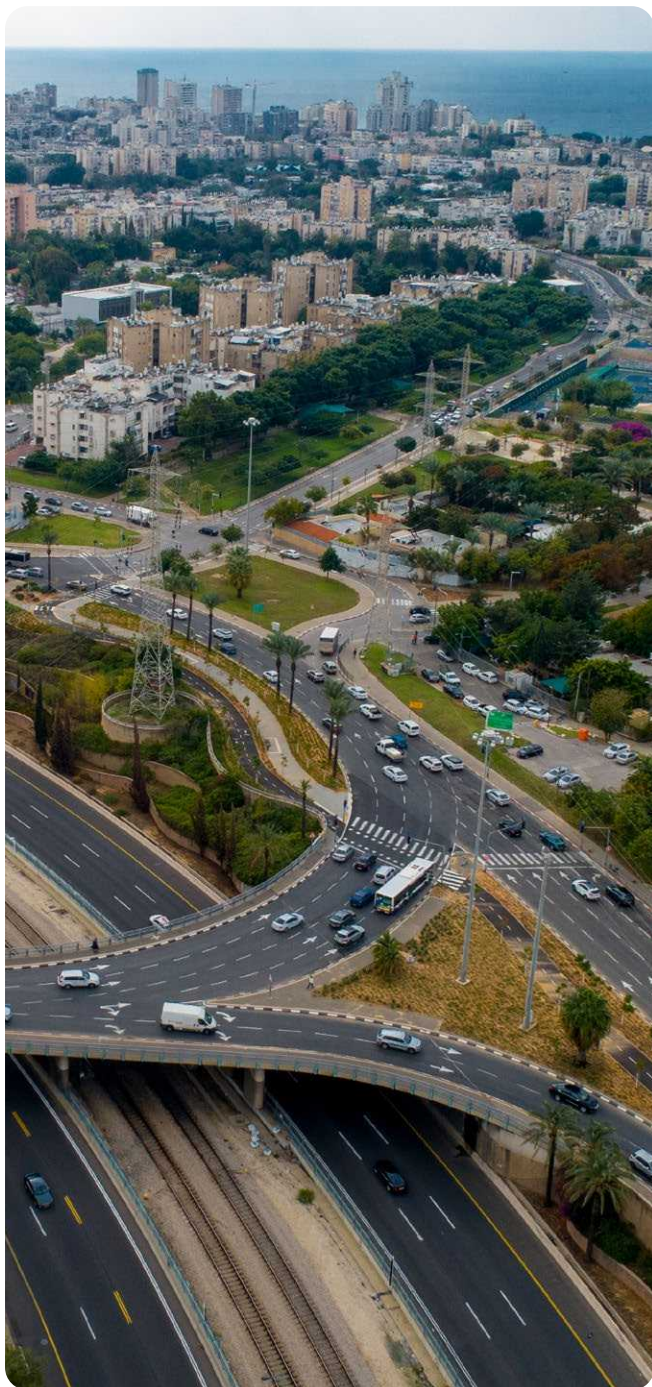
כערך מוסף, פתרונות אלה מייצרים תועלות סביבתיות דוגמת הפחתה בזיהום האוויר, צמצום פליטות גזי חממה וצמצום מפגעי רעש; הגברת הנגישות לפעילויות השונות-עבודה, לימודים ופנאי במרחב באמצעות פתרונות תחבורה ציבורית ואופניים. במקביל, כדי לתמוך בהעלאת הביקוש לאמצעי התחבורה האלטרנטיביים אנו מטפחים מרחב ציבורי מזמין ומשקיעים בתכנון נוף היוצר סביבה בטוחה, נעימה ונגישה לצד שדרוג של סביבת התחנה למשתמשי התחבורה הציבורית. העצים במרחב הציבורי זוכים לדגש מיוחד, והחברה פועלת לשימור עצים קיימים ולנטיעת עצים חדשים לצידם על-מנת להגדיל את מאזן העצים הכולל בפרויקטים שלנו.



הדמיה מנספלד-קהת אדריכלים



אחריות
תאגידיית 02



אחריות תאגידית בנתיבי איילון

בהמשך לתהליכי השינוי בחברה, ביצענו תהליכים שונים לזיהוי וניתוח היבטי קיימות הנוגעים לפעילותנו, כבסיס לבניית תכנית אחריות תאגידית. תחום זה מנוהל באגף אסטרטגיה ואינטגרציה שבחטיבת המטה ההנדסי, אשר אמון על ריכוז וקידום הפעילות בתחום, לרבות כתיבת הדו"ח, דיווח למדד בדירוג "מעלה", גיבוש תוכניות ארוכות טווח בתחום הקיימות.

תכנית להטמעת אחריות תאגידית

בשנים 2022-2023 המשכנו בקידום תכנית לחיזוק והטמעת היבטי אחריות תאגידית בארגון, בסיוע חברת ייעוץ חיצונית. התוכנית התבססה על תהליך זיהוי הנושאים המהותיים שנעשה במסגרת כתיבת הדוח לשנת 2019 תוך מיפוי של פערים, הזדמנויות וסיכונים בנושאים שנבחרו, במטרה ליישר קו עם מתודולוגיות מקובלות בעולם. התוכנית כללה גיבוש מדיניות, צעדים אופרטיביים וקביעת מדדים ויעדים לטווח הקצר והארוך בכל אחד מהנושאים שנבחנו.



דיאלוג עם מחזיקי עניין

דיאלוג עם מחזיקי העניין השונים נמצא בבסיס תפיסת העבודה שלנו בנתיבי איילון. מאחר שהפרויקטים שאנו מובילים הם מורכבים ורב תחומיים, אנו מאמינים שלקידום והצלחתם נדרשת הובלה נחושה ועקבית לצד פתיחות להיזון חוזר וקבלת משותף ממחזיקי העניין השונים, ובכללם רגולטורים, משתמשי הדרך השונים, אנשי אקדמיה וארגוני חברה אזרחית כמפורט בטבלה מטה:

קבוצת מחזיקי העניין	מחזיקי העניין המרכזיים	תיאור ערוצי הדיאלוג עם
משתמשי דרך	<p>יוממים, נוסעים ותושבים (נהגים; משתמשי תחבורה ציבורית; רוכבי אופניים; הולכי רגל)</p> <p>איגודים מקצועיים</p> <p>ארגוני חברה אזרחית בתחום התחבורה (ארגון רוכבי האופניים; ארגון 15 דקות, תחבורה היום ומחר)</p>	<p>מפגשי "שולחן עגול"; כנסים; סיורי שטח; מפגשי מ"דלת לדלת"; סקרים וקבוצות מיקוד; קו טלפוני לפניות הציבור; עלוני הסברה ושילוט; עדכוני הסדרי תנועה ועוד.</p> <p>להרחבה על פעילותנו בתחום קשרי הקהילה, ראו עמ' 93</p>
קהילה וסביבה בתוואי הפרויקטים	<p>ארגוני חברה אזרחית (החברה להגנת הטבע; תחבורה היום ומחר; 15 דקות; נגישות ישראל; מעלה) ארגוני סביבה נוספים</p> <p>סוחרים, איגודי סוחרים, בעלי עסקים והנהלות אזורי תעסוקה</p> <p>גורמי תקשורת</p> <p>תושבים וגורמי קהילה שונים</p>	<p>שיתוף ידע מקצועי בנושאי סביבה וחברה; סיורים באתרי פרויקטים; כנסי תושבים; שולחנות עגולים; מפגשי מ"דלת לדלת".</p> <p>להרחבה על פעילותנו בתחום קשרי הקהילה, ראו עמ' 83</p>
עובדים	<p>כלל עובדי החברה</p>	<p>מפגשי שולחן עגול; מפגשים ב"גובה העיניים" עם מנכ"לית החברה ועם מנהלים בכירים; שיחות הערכה ומשוב; ערוצים לפנייה בנושא התעמרות, הטרדה מינית והפרות אתיקה; פעילויות רווחה, תרבות וגיבוש; כנסי עובדים לפיתוח אישי ומקצועי.</p> <p>להרחבה על פעילותנו בתחום ההון האנושי, ראו עמ' 94</p>

תיאור ערוצי הדיאלוג עם	מחזיקי העניין המרכזיים	קבוצת מחזיקי העניין
<p>קשרי עבודה שוטפים; שיתוף ידע מקצועי באמצעות כנסים והדרכות; פורומים מקצועיים.</p>	<p>מהנדסים ומנהלי פרויקטים אדריכלים, מתכננים ויועצים חיצוניים קבלנים ספקים וחברות כוח אדם</p>	<p>קבלני עבודה וספקים</p>
<p>קשרי עבודה שוטפים; פורומים לשיתוף ידע מקצועי; שיתופי פעולה בפרויקטים ותיאום עבודה בנקודות ממשק, תוך שיתופי פעולה עם המוקד העירוני ופניות הציבור ברשויות המקומיות. אלו מתקיימים להשאת ערך משותף בפרויקטים המניבים תועלות חברתיות (לרבות שיתופי פעולה מפא"ת ושיבא תוך התמקדות בהגעת חולים לעיר הבריאות).</p>	<p>מפעילי תחבורה ציבורית (דן; אגד; מטרופולין; קווים, אלקטרה אפיקים) רשויות מקומיות ומועצות עירוניות (למעלה מ-50 רשויות מקומיות מבאר שבע ועד צפון הארץ ובכללן מועצות ביישובי החברה הערבית) חברות ממשלתיות (לרבות בתחום התחבורה); רשויות לאומיות (דוגמת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים) חברות טכנולוגיות</p>	<p>שותפים אסטרטגים</p>
<p>קשרי עבודה שוטפים; כנסים ופורומים מקצועיים; דיווחים תקופתיים לרגולטור.</p>	<p>משרדי ממשלה (משרד התחבורה, משרד האוצר) רשויות סטטוטוריות (מנהל התכנון, רשות מקרקעי ישראל, רשות החברות הממשלתיות, המוסד לבטיחות ולגהות)</p>	<p>רגולציה</p>

גבולות ההשפעה	רפרנס GRI	נושא מהותי לדיווח	
בתוך הארגון	2-21 - 2-9	ממשל תאגידי	אתיקה וממשל תאגידי
בתוך הארגון ומחוץ לו	2-24 - 2-23	אתיקה עסקית	
בתוך הארגון	401	עובדים והעסקה מתקדמת	עובדים וסביבת עבודה
בתוך הארגון	404	הדרכה והכשרת עובדים	
בתוך הארגון	405	גיוון בעבודה ושוויון הזדמנויות	
בתוך הארגון ומחוץ לו	403	בטיחות וגהות עובדים וקבלנים	
בתוך הארגון ומחוץ לו	301	צריכת חומרים ומשאבים	סביבה
בתוך הארגון ומחוץ לו	305	פליטות גזי חממה	
מחוץ לארגון	413	השפעות סביבתיות על הקהילה	
מחוץ לארגון	-	תכנון תחבורה מטרופולינית בת קיימא	קהילה ומחזיקי עניין
מחוץ לארגון	3	דיאלוג עם מחזיקי עניין ושיתופי פעולה	
מחוץ לארגון	-	הנגשת אמצעי תחבורה לאנשים עם מוגבלויות	
מחוץ לארגון	416	חווית משתמשי הדרך, בטיחותם ושביעות רצונם	
מחוץ לארגון ומחוץ לו	-	חדשנות, טכנולוגיה ופתרונות תחבורה חכמה	
מחוץ לארגון	-	ניהול אפקטיבי של תחבורה	חדשנות וטכנולוגיה

בחירת הנושאים המהותיים

אחד מעקרונות היסוד של דיווחי האחריות התאגידית הוא מיקוד והעמקת הדיווח על הנושאים המרכזיים והעיקריים בהם הארגון משפיע ומושפע, בהיבטים כלכליים, חברתיים וסביבתיים ובהתייחס למחזיקי העניין השונים. תהליך זיהוי הנושאים המהותיים בחברה נערך בהתאם למתודולוגיית ה-GRI כשלב מקדים לכתיבת הדוח הראשון לשנת 2019, והוא משמש אותנו גם בדו"ח זה. הליך בחירת הנושאים המהותיים ובניית המטריצה מובא בהרחבה בדוח אחריות חברתית, סביבתית וכלכלית 2019 של נתיבי איילון.

רשימת הנושאים המהותיים הובאה לאישור ההנהלה והדירקטוריון. יחד עם זאת, וכחלק מהדיון הפנימי שנערך בתוצאות, הוחלט להרחיב את הדיווח במספר נושאים נוספים שיש להם משמעות מרכזית בעבודתנו: ניהול אפקטיבי של תחבורה המהווה חלק בלתי נפרד מתכנון תחבורה בת-קיימא בפרק העוסק בכך; גיוון בעבודה ושוויון הזדמנויות, לצד הדרכה והכשרת עובדים ותקשורת פנים ארגונית תחת פרק העובדים; השפעות סביבתיות על הקהילה כחלק מההשפעות של החברה על הקהילה בכללותה. להלן רשימת הנושאים המהותיים לדיווח:

עיקרי ההישגים בתחומי האחריות התאגידית



סביבה

כ-24.4 מיליון ₪

ההשקעות בניהול השפעותיה על הסביבה ותשתיות למחזור פסולת בשנת 2023

42%

שיעור מחזור פסולת מוצקה

+280%

גידול בשיעור של אחוז השימוש בחומרים ממוחזרים ומקומיים ביחס לשנת 2021 (מ-11% ל-42%)



חברה

מעל ל-50%

שיעור הנשים בהנהלה הבכירה

לא קיים בחברה פער

בין שכרם של נשים וגברים

58%

מהתפקידים הבכירים צמחו מתוך החברה 70 שעות הדרכה לעובד בממוצע



ממשל תאגידי

בשנים 2022-2023,

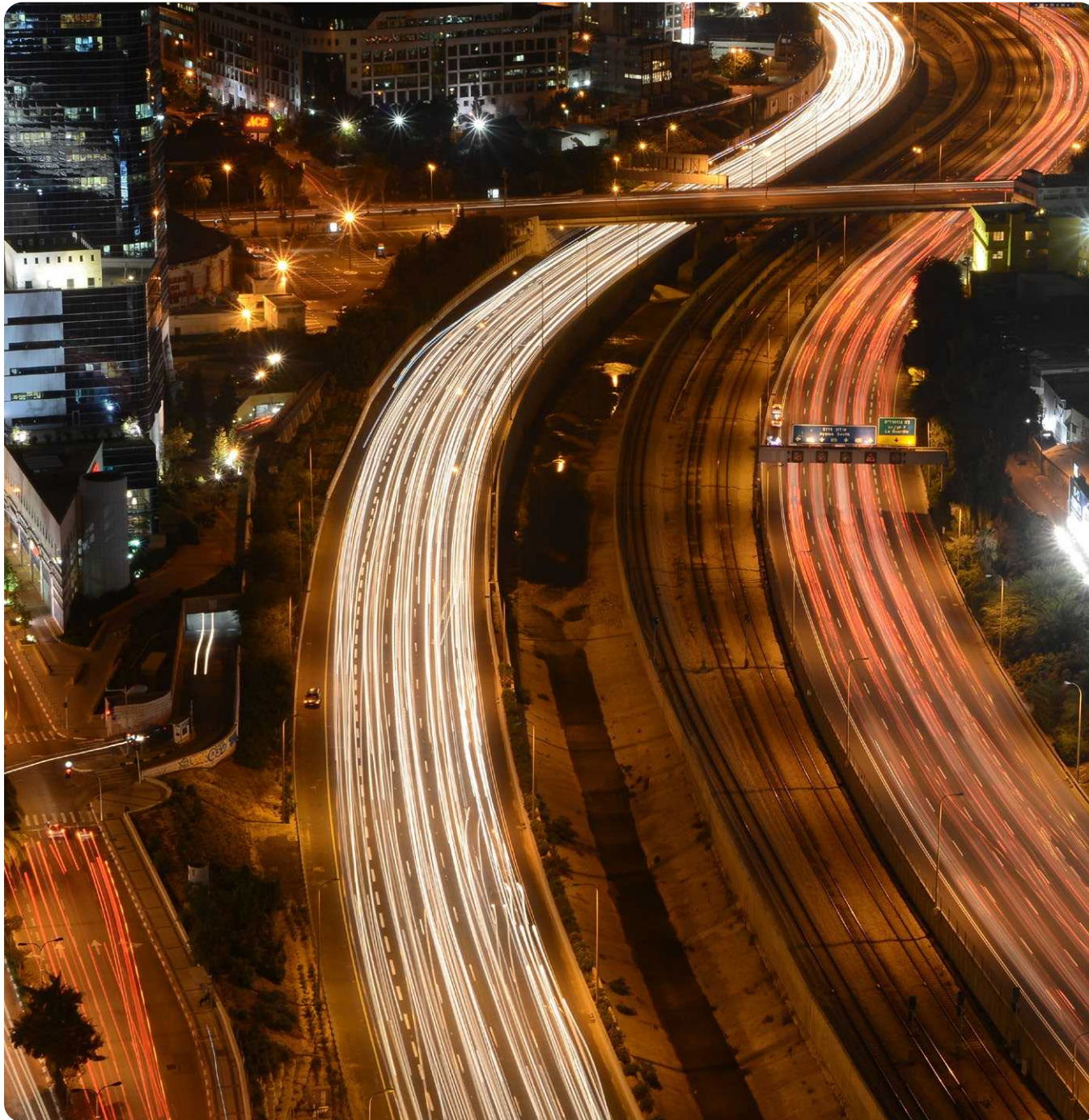
100%

מעובדי החברה קראו וחתמו על הקוד ועברו הכשרות בנושא

50%

מן הדירקטוריון הוא נשים (3/6)

בשנת 2023 אישר הדירקטוריון את תכנית העבודה לצמצום פערים בנושאי אחריות תאגידית.



מחויבות למסגרות ESG

דירוג מעלה

"מעלה" הינו ארגון גג הפועל לקידום אחריות תאגידית ופיתוח סטנדרטים של ניהול אחראי בישראל. מלבד העלאת מודעות הסקטור העסקי לחשיבות של נושאי האחריות התאגידית והטמעתם בארגונים, הארגון משיק מדי שנה את "מדד מעלה" להערכת אחריות תאגידית בישראל. מדד זה בוחן את מחויבותם של ארגונים לנושאי אחריות תאגידית, את התהליכים והאמצעים להטמעתם, ומציב מדדי ביצוע כמותניים בתחומי חברה, סביבה וממשל תאגידי. נתיבי איילון נכנסה לדירוג לראשונה בשנת 2020, בשנת 2022 קיבלה נתיבי איילון את הדירוג הגבוה ביותר, פלטינה פלוס, ובשנת 2023 קיבלה דירוג פלטינה.





יעדי האו"ם לפיתוח בר-קיימא

בספטמבר 2015 אימצה מדינת ישראל, יחד עם 192 המדינות החברות באו"ם, את ההחלטה ליטול חלק במאמץ להשגת 17 יעדים של פיתוח בר-קיימא הידועים גם כ-SDG's (Sustainable Development Goals). היעדים עוסקים באתגרים עולמיים בתחומי החברה, הסביבה והכלכלה, ומייצרים מסגרת רב-מגזרית ורב-מדינתית בעלת שפה משותפת המגדילה את הסיכוי ליישום פתרונות אפקטיביים ומדידים. במסגרת דוח האחריות התאגידית אנו מצהירים על מחויבותנו לקידום יעדי הפיתוח של האו"ם, ומפרטים על פעילותינו לקידום 3 מתוך 17 היעדים:

מטרות ויעדים

השפעת נתיבי איילון

נתיבי איילון אמונה על תכנון וביצוע פרויקטים תחבורתיים אשר מקדמים את הבטיחות בכבישים וצפויים להפחית משמעותית את מספר תאונות, האבדות בנפש והפציעות בדרכים. בין הפרויקטים נמנים עיר בטוחה, רמזורים אדפטיביים ומערך הסיידים.

עד שנת 2030, להפחית בחצי את ההרוגים והפצועים ברחבי העולם כתוצאה מתאונות דרכים.
3.6.1 שיעור התמותה כתוצאה מפגיעות בתנועה בדרכים.



בשנת 2022 השלימה חברת נתיבי איילון את הפרויקט הראשון להתקנת פאנלים סולאריים על גג מרכזית המפרץ בחיפה - מדובר בשימוש ראשון מסוגו בפאנלים סולאריים במרכז תחבורה גדול בישראל, אליו יצטרפו בהמשך אתרים נוספים בהם יותקנו מערכות לייצור אנרגיות מתחדשות.

7.2 להגדיל באופן משמעותי את חלקה של אנרגיה מתחדשת בתמהיל האנרגיה העולמי.



יעד זה מהווה את לב העשייה של נתיבי איילון. החברה שוקדת באופן פעיל להנגשת אלטרנטיבות לרכב הפרטי לכל סוגי המשתמשים, שילוב טכנולוגיות הסעות המונים, שדרוג התשתיות והתחבורה הציבורית, עידוד רכיבה על אופניים והליכתיות ועוד. בנוסף, בשנים 2022-2023 התמקדה החברה בהנגשת מתקניה עבור אנשים עם מוגבלויות בשלב ההסדרים הזמניים, נוסף לשלב ההסדרים הקבועים, וכן המשיכה בפרויקט פיתוח תשתיות תחבורתיות נאותות ביישובי החברה הערבית.

11.2 עד לשנת 2030, מתן גישה למערכות תחבורה בטוחות, בנות השגה, נגישות ובנות קיימא לכל, שיפור הבטיחות בדרכים, בייחוד באמצעות הרחבת התחבורה הציבורית, עם מתן תשומת לב מיוחדת לצרכים של אלה הנמצאים במצבים פגיעים, נשים, ילדים, אנשים עם מוגבלויות ואנשים מבוגרים.
11.2.1 שיעור באחוזים מהאוכלוסייה שיש להם גישה נוחה לתחבורה ציבורית, לפי מין, גיל ובעלי מוגבלויות.



מטרות ויעדים

השפעת נתיבי איילון



11.6 עד לשנת 2030, הפחתת ההשפעה הסביבתית של ערים, ובכלל זה על ידי מתן תשומת לב מיוחדת לאיכות האוויר וניהול עירוני ואחר של פסולת.

בשנת 2023 עמדו ההשקעות בניהול השפעותיה על הסביבה על כ-20 מיליון ₪. ועוד כ-4.4 מיליון ₪ בתשתיות למחזור פסולת. בנוסף, קידמה פרויקטים להפחתת טביעת הרגל הפחמנית, בין היתר על-ידי התקנת תאורה חסכונית בכביש 20, ובקידום פתרונות תחבורה שימתנו משמעותית את זיהום האוויר התחבורתי בישראל.

11.7 עד לשנת 2030, מתן גישה אוניברסלית לשטחים בטוחים, מכלילים ונגישים, ירוקים וציבוריים, במיוחד עבור נשים וילדים, אנשים מבוגרים ואנשים עם מוגבלויות.

במסגרת הפרויקטים, נתיבי איילון פועלת לשיפור המרחב הציבורי באמצעות הצבת ריהוט רחוב לשימוש הכלל, כמו עמודי תאורה, ספסלים, שטחים פתוחים וירוקים למפגש ופנאי ועוד. כמו כן, פועלת החברה לשיפור הנגישות בכל המתקנים שבאחריותה.

11.9 הגדלה משמעותית של מספר הערים והיישובים המאמצים ומיישמים מדיניות ותוכניות משולבות לקראת הכללה, יעילות משאבים, הפחתה והתאמה לשינויי אקלים, וכן לעמידות בפני אסונות אקלימיים.

החברה פועלת בהתאם לתוכניות עבודה שנתיות מפורטות יחד עם משרדי ממשלה ורשויות מקומיות, ובשיתוף ארגונים אזרחיים לטובת שיפור ושדרוג תשתיות התחבורה בישראל. החברה מדגישה בעבודתה את האסטרטגיות הלאומיות למיתון ולהפחתת השפעות שינויי האקלים על הסביבה והחברה. בנוסף, בכל שנה החברה מרחיבה את פריסתה, ושואפת להגיע לכל חלקי הארץ - ממרכזי מטרופולין וערים גדולות, וכן ברשויות קטנות וביישובים ערביים בצפון ובדרום.



נתיבי איילון
במלחמת חרבות ברזל 03

רציפות תפקודית



עם פרוץ מלחמת חרבות ברזל באוקטובר 2023 החלה חברת נתיבי איילון לפעול במתכונת חירום ותחת שרון לחימה יומי סדור. שיעור גיוס המילואים בחברה עמד על כ-20% ו-12% מתוכם הם נשים- מדובר על שיעור גיוס חריג ביחס למשק.

כגורם בעל חשיבות אסטרטגית-לאומית האחראי על צידים תחבורתיים במדינה ומתקני תחבורה ציבורית, פועלת החברה מסביב לשעון במטרה לשמור על רציפות התפקוד והתנועה באופן מלא בצידים וכן כשירות מתקני החברה שבאחריות החברה בכל רחבי הארץ.

הנהלת החברה כינסה הערכת מצב יומית בתקופת תחילת הלחימה ולאחריה המשיכה לקיים את הערכות המצב בתדירות של פעמיים בשבוע. כלל פעולות החברה והערכת המצב מוצגות לחברי הדירקטוריון מידי שבוע.

פעולות נתיבי איילון לשמירה על רציפות תפקודית:

העלאת כוונות והגברת מוכנות לאירועי סייבר	הקמת צוותי התערבות הנדסיים ראשוניים	חיבור מרכז שרתי ניהול התנועה לגנרציה
הכנה והפצת לומדה בנושא "פייק ניוז"	הקמת חפ"ק נייד לטובת יכולת ניהול בשטח	הקמת מערך ממוחשב למעקב יומי ותמונת מצב על כלל הפרויקטים של החברה לשימור המענה למשתמשי הדרך
מימוש אחריות בתווך העירוני כגורם מקצועי מומחה תוכן	רכש ציוד מגן לעובדי שטח ומגוניות לעובדים בחלק ממתקני תח"צ	גיוס מתנדבים מתוך החברה לתגבור מערך הבקרים במרכזי ניהול התנועה
שיתוף פעולה עם צה"ל ויחידת אבטחת הצירים בפנים המדינה לביצוע עבודות תשתיות ותיקונים	תיקוף נספח חירום בהתקשרויות לשם מענה לעבודה בנתק	שליטה, ניהול ומיפוי בעלי תפקידים שגויסו וקביעת מחליפיהם באופן אדפטיבי
בנוסף, מבוצע באופן שוטף ניתוח היקפי שימוש בתח"צ לשם שיפור השירות לציבור וכן הגברת יכולות ניהול מערך האבטחה במתקני התח"צ על פי צורך לאור "משבר" בתחום סדי"כ האבטחה/מאבטחים בארץ לאור המלחמה.	מתן דגש לרציפות תנועה בקרבת בתי עלמין	תרגול מכלולים ודילוג בין אתרים
	ניתוק הגישה לצפייה במצלמות תנועה מהאתר לציבור	שימור יכולת רציפות תפקוד בנתק תוך ביצוע רכש אמצעים תומכים



מיזם הרחפנים בחירום

מיזם הרחפנים הלאומי נועד לסייע בעת חירום לגופים מדינתיים וביטחוניים כגון פיקוד העורף, משטרת ישראל, רשויות מקומיות ועוד, והוא מנוהל בחירום ממרכז ניהול התנועה המטרופוליני דן, אשר מנהל את התמונה האווירית הלאומית ברום הקרוב לקרקע. עם פרוץ הלחימה העמיד המיזם את יכולותיו הטכנולוגיות והמבצעיות לשירות המדינה וסייע למאמץ המלחמתי.

הטסת הרחפנים מבוצעת על-ידי שש חברות אזרחיות, לטובת שלל משימות, לרבות אבטחה במסגרת כיתות הכוננות, חווי למרכזי השליטה, איתור אתרי נפילות טילים, תיעוד נזקי פגיעות, פתיחת צירים, ליווי הכוחות בשטח ותצפית על הפרות סדר.



המשך פעילות המנת"ם

ליבת הפעילות בחברה מנוהלת דרך מנת"ם (מרכזי ניהול תנועה מטרופוליני) דן והמפרץ, אותם מאיישים צוותי בקרים וסיירים מהשורה הראשונה. אלה פועלים בסיוע מעקב טכנולוגי מתקדם, לשמירה על תקינות ובטיחות כלל הכבישים והצירים עליהם הם מופקדים. במקביל, פועלים המנת"מים למתן סיוע מהיר לכלל משתמשי הדרך, לרבות כוחות הביטחון והחירום, העושים בהם שימוש מוגבר בימים אלה, וזאת כדי לצמצם את זמן התגובה של החברה לאירועים אפשריים בצירים שבאחריותה.

בנוסף, עם פרוץ הלחימה חלק לא מבוטל מהבקרים גויסו לשירות מילואים. כדי לשמור על תפקוד תקין של המנת"ם, הכשירה החברה עובדים רבים, אשר גילו רוח התנדבות ונרתמו לסייע למערך הבקרים, והם שובצו למשמרות בנוסף למילוי תפקידם הרגיל. מעבר לפתרון המקורי לבעיית הרצף התפקודי, גילינו כי הפעולה סייעה מאד לחיזוק הקשרים הבינאישיים של העובדים ואל המשימה הלאומית של החברה.

תוך כדי הלחימה, ביצעה החברה מיפוי צרכים, אמצעים ופערים. מסמך התובנות שהתקבל לאחריו אפשר התנהלות עפ"י תפיסת הפעלה ולקחי הפעלות קודמות וכן שיפור במהירות התגובה בחברה. כמו כן, התהליך סייע ליצירת ניהול אחוד, בקרת תהליכים ומשימות וכל זאת תחת המטה המצומצם של מערך החירום בחברה.

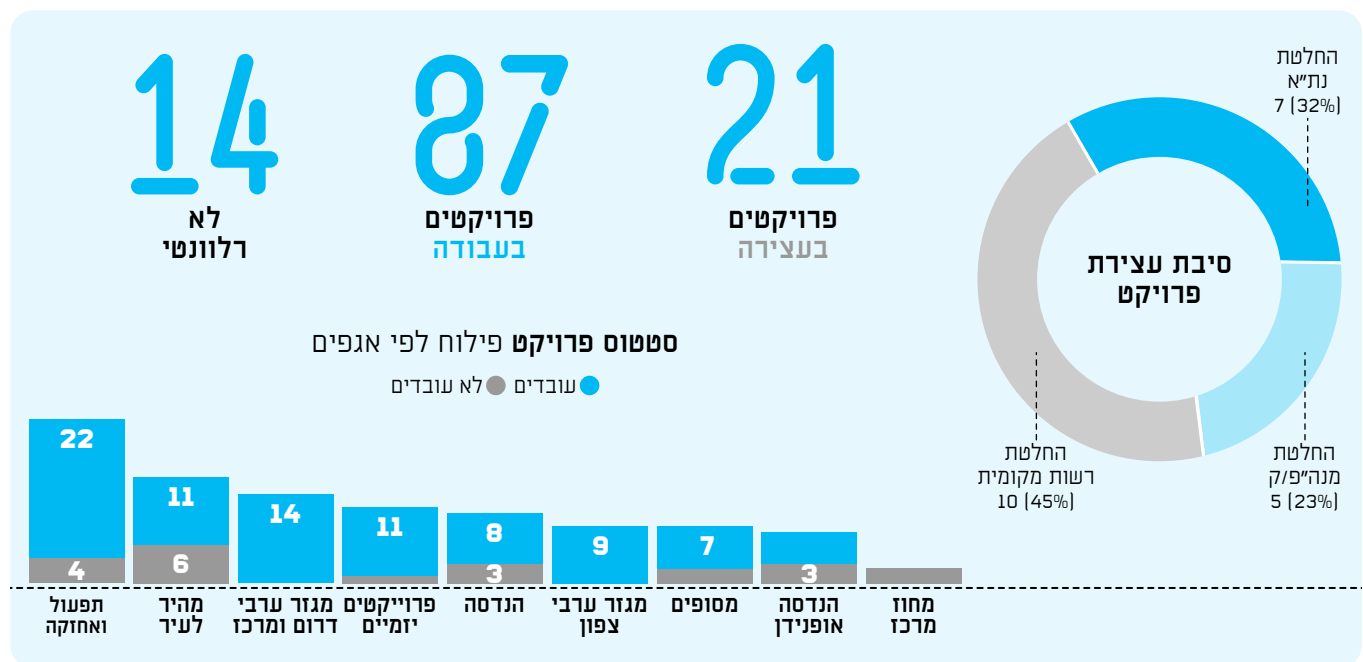
אחד מתפקידי החירום הנוספים של נתיבי איילון, ביחד עם הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, הוא תחזוקה, הכשרה ושמירה על הביטחון במתקני התחבורה הציבורית (מסופים וחניונים), המשמשים גם את כוחות הביטחון כשטחי כינוס לקראת תנועה ופיזור ארצי של כוחות, וזאת תוך הקפדה על אספקת מעטפת בטיחותית מלאה.

כדי לשמור על תפקוד תקין של המנת"ם, הכשירה החברה עובדים רבים, אשר גילו רוח התנדבות ונרתמו לסייע למערך הבקרים, והם שובצו למשמרות בנוסף למילוי תפקידם הרגיל.

ממשיכים להניע את גלגלי המשק

לפעילות החברה בהובלת משרד התחבורה חשיבות עליונה לשמירת החוסן בעורף, שכן הפרויקטים התחבורתיים שבאחריותנו הם מרכיב מהותי בהנעת גלגלי המשק במיוחד בימי לחימה. משום כך, החברה פעלה החל משלבים מוקדמים במלחמה להחזרה מהירה של כלל הפרויקטים של החברה לפעילות בהתאם להוראות פיקוד העורף.

לשם ניהול המעקב אחר מספר הפרויקטים הפעילים יצרנו כלי שליטה אינטראקטיבי המאפשר חיתוך הפרויקטים בהתאם למיקומם הגיאוגרפי, לזהות קבלן הביצוע ולסוג הפרויקט. בסיועה של המערכת, הצלחנו תוך זמן קצר להפוך את תמונת מצב של הפרויקטים ולהחזירם לשגרה מלאה או חלקית בהתאם לאילוצים.





ביטחון משתמשי דרך

החברה, בשיתוף הרשות לתח"צ וחברות המפעילים השונות, עוסקת רבות בניהול תחבורה ציבורית בזמן אמת וזאת ממרכזי ניהול התנועה בגוש דן ובצפון. הפעילות דואגת גם בשגרה וקל וחומר בעת החירום הנוכחית לרציפות תפקוד של התחבורה הציבורית והנגשת המידע בזמן אמת לציבור וזאת ע"ב מספר אלמנטים - דסק פעיל במנת"מים למענה אנושי, שילוט אלקטרוני (נקסט-בס), מידע נגיש בזמן אמת לציבור - עמודים מידע אלקטרוני וטוטמים חכמים במתקני התחבורה הציבורית ובחלק מהתחנות אשר מוזנים ע"ב הדסק הניהולי.

המנת"ם כבשגרה מפעיל מערך סיירים בכבישים שבאחריות החברה וזאת לטובת בטיחות משתמשי הדרך. המערך דואג בכל רגע נתון להסרת מפגעים מהצירים, מענה למשתמשי הדרך ע"ב שירותים לדוג' - מענה לתקר, חוסר דלק וכו'.

פרויקט שילוט תחבי"צ בים המלח

על-מנת לשפר את תנאי השהות ולהקל את השימוש בתחבורה הציבורית של מפוני הדרום שנמצאים באזור ים המלח, חברו יחד משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית וחברת נתיבי איילון, והקימו תוך פחות משבוע, שילוט אלקטרוני - "נקסט באס" המספק מידע לגבי זמני התחנות, ב-12 תחנות אוטובוס קיימות באזור ים המלח, בקרבת המלונות בהם שוהים המפונים.

ניהול המשאב האנושי תחת לחימה

בעקבות מלחמת חרבות ברזל, עמד בפני החברה אתגר משמעותי לנהל את ההון האנושי ולהבטיח המשכיות ורציפות עסקית. זאת, תוך התאמת נהלי ושיטות העבודה למגבלות פיקוד העורף והתחשבות במצבם האישי של העובדים. בריאות ובטיחות העובדים נשאר בראש סולם העדיפויות גם במהלך תקופת הלחימה ולכל אורכה, דאגנו ל-well-being של עובדינו במגוון מישורים.

עובדים ומשפחותיהם

החברה דאגה לנהל קשר וליווי שוטף עם מנהלים, עובדים, עובדים מפונים ועם העובדים במילואים ובני משפחותיהם. יצרנו קבוצה ייעודית לעדכונים יחד עם משלוחים מתוקים ואיגרת מטעם החברה לחיזוק המורל. כל זאת, בנוסף על התמיכה שנדרשה במשפחות שכולות.

סיפקנו מענה לצרכים הפרסונאליים של כל עובד ועובדת, ובכלל זאת אפשרנו מודל העסקה גמיש המותאם לצרכיהם השונים של העובדים, כמו עבודה מהבית וחלוקת שעות גמישה יותר, תוך יצירת שגרות יומית בצוותים. הוקם מרכז ידע נרחב, "איילון לצידכם", למתן כלים והתמודדות עם המצב, הכולל: אפשרויות התנדבות, כלים לתמיכה נפשית והתמודדות עם לחץ ומידע חיוני נוסף.

על כל זאת הצענו מגוון פעילויות העשרה ורווחה בפלטפורמות מקוונות, פעילות לילדי העובדים עם כוכבי רשת (בשיתוף עם חברות תשתית מקבילות), וכן סיפקנו מענה לצרכים הפרסונאליים של כל עובד ועובדת, כמו למשל חלוקת טאבלטים ומחשבים לילדי העובדים.

תקשורת פנים ארגונית ומתן כלים להתמודדות עם המצב

יצרנו מערך תקשורת תקופה עם העובדים על הנעשה בחברה באפליקציה באופן רציף ומיידי, ליצירת וודאות ומתן גמישות לעובדים יחד עם דיוור מנכ"לית ויו"רית הדירקטוריון עם מסרים מנהיגותיים. בנוסף, הנגשנו כלים להתמודדות לעובדים במרכז החוסן, קיימנו סדנת חוסן רגשי וגמישות פסיכולוגית בזמן "שגרת חרום". כמו כן, קיימנו מפגשי חוסן חטיבתיים עם יועצת ארגונית וקב"נית יוצאת בצה"ל המתמחה בטראומה. סגרנו שיעורי יוגה אחת לשבוע "איילון יוגה" - לגוף ולנפש.

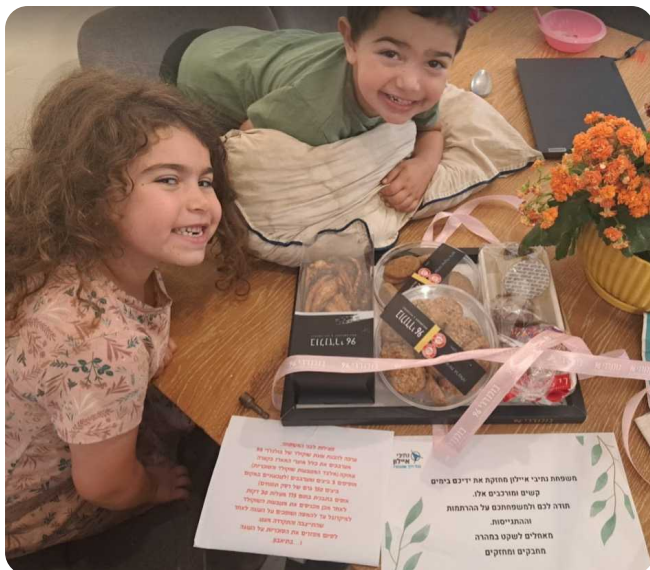
על מנת להוקיר את אנשי המילואים שלנו ובני המשפחות, הכנו סרט אנשי מילואים מרגש שהופץ לכלל העובדים בערוצים שונים.

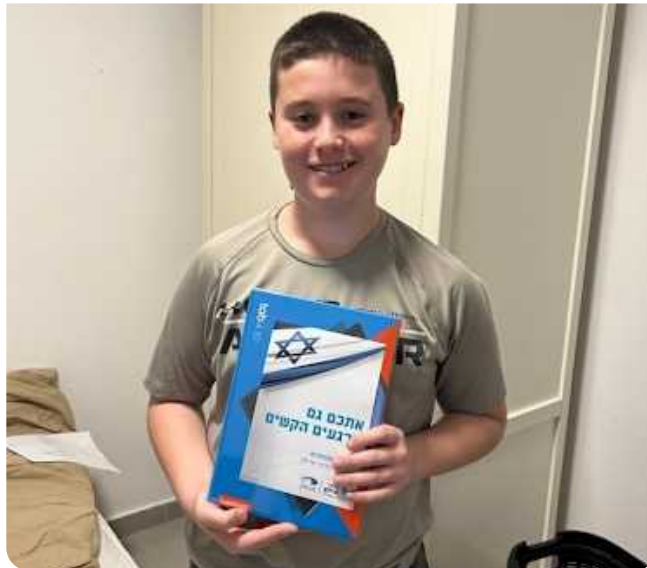
כמו כן, לזיכרון הנרצחים והחטופים הקמנו עמדת זיכרון בכל אתרי החברה. לציון 100 ימים בשבי, התכנסנו יחד לעצרת זיכרון, תפילה והזדהות עם מטה החטופים. אפשרנו לעובדים המעוניינים לעצור ל 100 דקות את עבודתם. בנוסף, חולקו לעובדים צמידים של מטה החטופים.



מתן כלים למנהלים בניהול בזמן חירום

הכנו קיט למנהלים לניהול בזמן חירום שהופץ במרכז הידע ושולחו טיפים ניהוליים לאורך התקופה. קיימנו הדרכה שהועברה בנושא ע"י יועצת ארגונית המתמחה בחוסן ארגוני עם טיפים לניהול במצב מלחמה. דגשים בניהול מרחוק, התמודדות עם צרכים שונים של העובדים, סיוע לעצמם ועוד.





התגייסות לקהילה בחירום

במהלך מלחמת חרבות ברזל, עובדי נתיבי איילון נענו לקריאה להתנדבות בפעילויות רבות המשקפות את רוח החברה והמחויבות שלהם לתרום ולתמוך בקהילות בסביבתם. בין הפעילויות:

- איסוף מצרכים ומוצרים ושליחתם למפונים ולבסיסי חיילי מילואים
- רכישה מרוכזת של סלי מזון מחקלאים מהדרום
- תמיכה בחקלאות הישראלית ע"י התנדבות בקטיף
- תרומת מחשבים ניידים וטאבלטים למפונים



המדריך הפרודוקטיבי לחזרה ממילואים

נגדיר משימות ופגולות
כדי לסיים משימות, נפרק ונגדיר לעצמנו את הפגולות הנדרשות. זה יאפשר לנו להעריך את הזמן ולשלב הכול בלויז.

נטרל הסחות
החזרה יכולה להיות מאתגרת מבחינת פוקוס וריכוז. מומלץ שנבדוק איפה ואיך יהיה הכי פשוט לעבוד בלי הסחות. ננסה לשבת בחדר שקט, להשתיק את הנייד ולחזור לפוקוס.

נתכנן את היום
אחרי שיש לנו פעולות מוגדרות ושקט, נתחיל בתזמון. נביט ביומן על הפגישות המתוכננות, נבדוק זמן פנוי, נבחר סדרי עדיפויות ונתכנן את היום. התכנון מחזיר את תחושת השליטה, סיוע של משימה ומחיקה שלה נותנים לא נשכח גם לתכנן הפסקות לחידוש אנרגיה.

נעשה רגע סדר
נתחיל מתיבת האימיל, כנראה שאי אפשר לעבור ולקרוא את כל המיילים, אז נסגן אותם לפי השולחים החשובים, הנושאים העיקריים ואפילו התאריך, וכך נצמצם לעצמנו עבודה.

נרכי הכול בדף
דף או מסמך יעזרו לנו לרכז את הכול. דברים שעולים בראש, משימות ופריקטים, מומלץ לעשות רשימה נפרדת גם לדברים אישיים שיצוצו ונצטרך לטפל בהם.

לשבת עם קולגה
נקבע לקפה עם קולגה מהצוות, נשב בנחת ונעבוד על דברים ועל סדרי העדיפויות, נקשיב בצורה נינוחה ונבין את התמונה הכוללת.

במקרה ואתם או אחד מבני משפחתכם חשים צורך בסיוע נפשי או בריאותי, מוקדים רבים עומדים לשירותכם:

היחידה לתגובות קרב בצה"ל: 03-6401400 IN 8150+
קו התמיכה בחיילים ובני משפחה של נט"ל: 1-800-363-363
ערי"ן: 076-8844400 IN 1201

קופות החולים:
כללית | 03-7472010 | מכבי 3028+
לאומית | 507+ | מאוחדת 3833+

נתיבי איילון
בכל דרך שתבחרו

ניהול הקשר וקליטה בחזרה של אנשי המילואים

פתחנו קבוצה ייעודית לאנשי המילואים, שלחנו עדכונים הרלוונטיים לאנשי המילואים לרבות מידע וזכויות, עיתונים לסופ"ש, מידעים חשובים ושיתוף בחוויות "מהשטח".

נערכנו לקליטת אנשי מילואים לחזרה לעבודה בכמה רבדים: הכנת קיט למנהלים עם טיפים לקליטה מיטבית בחזרה בעבודה, קיט לעובד החוזר עם טיפים לחזרה קלה וציידנו בקפה ומאפה ל"נחיתה רכה יותר", ביצענו התאמות בהיבטי נוכחות וחזרה הדרגתית לשגרה. בנוסף, מנהלות משאבי אנוש בכל חטיבה נפגשות עם העובד לבדיקת מצבו וביצוע התאמות אל מול צרכים, כמו כן, קיום שיחה של משאבי אנוש עם המנהל הקולט ושיחת מנכ"לית אישית עם כל עובד/ת שחזר/ה ממילואים.

החברה פועלת ותמשיך לפעול לתמיכה בעובדיה שחזרו משירות מילואים ובבני משפחותיהם ולהציע סיוע מכל סוג למפונים מבתיהם. כמו כן, החברה נערכת לאפשרות גיוס חלק מעובדיה, במסגרת סבב גיוסי המילואים העתידיים הצפויים.





בכל דרך שתבחרו
תכנון תחבורה בת-קיימא

04

1,00,000
 כלי הרכב הנכנסים
 לגוש דן כל יום

80%
 נוסעים לעבודה לבד
 כל יום ברכב פרטי

50%
 עלייה בשימוש ברכב פרטי
 רק בעשור האחרון

**נסיעה ברכב פרטי אינה עוברת בפקק
 אלא מייצרת פקק!**

1.2

מקדם המילוי הממוצע
 בכל רכב

700,000
 שעות נשרפות בפקקים

40 מיליארד
 שקלים נזק שנתי
 מוערך למשק

בכל דרך שתבחרו תכנון תחבורה בת-קיימא

הבסיס לתחבורה בת-קיימא היא ההבנה כי לכל אדם מגיעה הזכות להתנייד ממקום למקום, ללא תלות בבעלות או אחזקה של רכב פרטי. לצד זאת, על מתכנני התחבורה מוטל האתגר ליצור דרכי התניידות בטוחות ורציפות, בעלות השפעה מינימלית על הסביבה.

בעשורים האחרונים אנו עדים לעליית הביקוש לנסיעות בפרט וניידות בכלל, ולצמצום חלקה של התחבורה הציבורית באופן יחסי בכלל הנסיעות היומיות. בין השנים 2016-2019 נרשם גידול של כ-13% במספר כלי הרכב הפרטיים שעולים על הכביש מדי שנה בישראל, ובשנת 2021 נרשם שיא היסטורי חדש במסירת רכבים פרטיים חדשים ועליה של 4.1% ביחס למספר הרכבים שנמסרו בשנת 2020. על-פי נתוני משרד התחבורה, מתוך 14 מיליון נסיעות שמתקיימות בישראל מידי יום, כ-12 מיליון (86%) מתבצעות ברכב פרטי והיתר באמצעי התחבורה הציבורית השונים.

נתונים אלו עומדים בבסיס ההחמרה של עומסי התחבורה והתארכות הפקקים, המלווים בהגברת זיהום אוויר הנגרם מתחבורה, עלייה במספר תאונות הדרכים ועוד. אלו בתורם גורמים לפגיעה בתחושת הרווחה של משתמשי הדרך הרבים: הנהגים, הנוסעים, הולכי הרגל, רוכבי האופניים ועוד.

בתרחיש "עסקים כרגיל" בו לא ינקטו צעדים לשינוי המגמה, הערכת משרד התחבורה היא כי עד שנת 2030 תתווסף לכל נהג שעת נסיעה ביום, בממוצע, בשל העמידה בפקקים. בנוסף, לפי אומדנים של משרד האוצר משנת 2018 יוצר הגודש בכבישים פגיעה כלכלית ומשקית ישירה

הנאמדת בכ-40 מיליארד ש"ח בשנה, והיא צפויה להאמיר לכ-70 מיליארד ש"ח בשנה עד לשנת 2040.

לצד העלויות הישירות הללו יש לגודש התנועתי עלויות עקיפות משמעותיות ביותר: הגברת זיהום אוויר והתחלואה המיוחסת לו, פגיעה בשטחים הפתוחים לטובת סלילת כבישים ותשתיות תחבורה, הרחבת הפערים החברתיים עקב מידור גובר של קבוצות אוכלוסייה מוחלשות ללא נגישות לרכב פרטי ועוד.

כיום שיעור פיצול הנסיעות בתחבורה הציבורית בישראל נמוך מאד בהשוואה לעולם ועומד בממוצע על כ-15%, כאשר יעד הפיצול לתחבורה הציבורית שנקבע על ידי משרד התחבורה והאוצר, בתכנית האסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית לשנת 2040 עומד על 40%. בהינתן המשך הגידול באוכלוסיה וצמיחת הפעילות הכלכלית של המשק, המשמעות היא שמערכות התחבורה הציבורית במדינה צריכות להיערך לפי 4 נסיעות ביחס למצב הקיים.

מתוך כך, אנו בנתיבי איילון עוסקים בשיפור תשתיות התחבורה הציבורית ובתכנון תחבורה אינטגרטיבי השואף לייצר חיבוריות ורציפות גבוהה בין ממשקי התחבורה השונים, ליצור עידוב שימושים במרחב הציבורי ולאפשר מעברים חלקים ובטוחים בין אמצעי תחבורה אחד לאחר.

באמצעות התכנון האינטגרטיבי, החברה חותרת להסרת מחסומים לטובת השגת צדק סביבתי ותחבורתי בישראל, ולאפשר לכל אדם להגיע למחוז חפצו בכל דרך שיבחר.

יתרונות ההליכה ברגל



איכות חיים

מחקרים שבוצעו לאחרונה מצאו קשר בין איכות חיים גבוהה יותר באזורים המאפשרים מרחבי הליכה רבים ובטוחים יותר

סביבתי

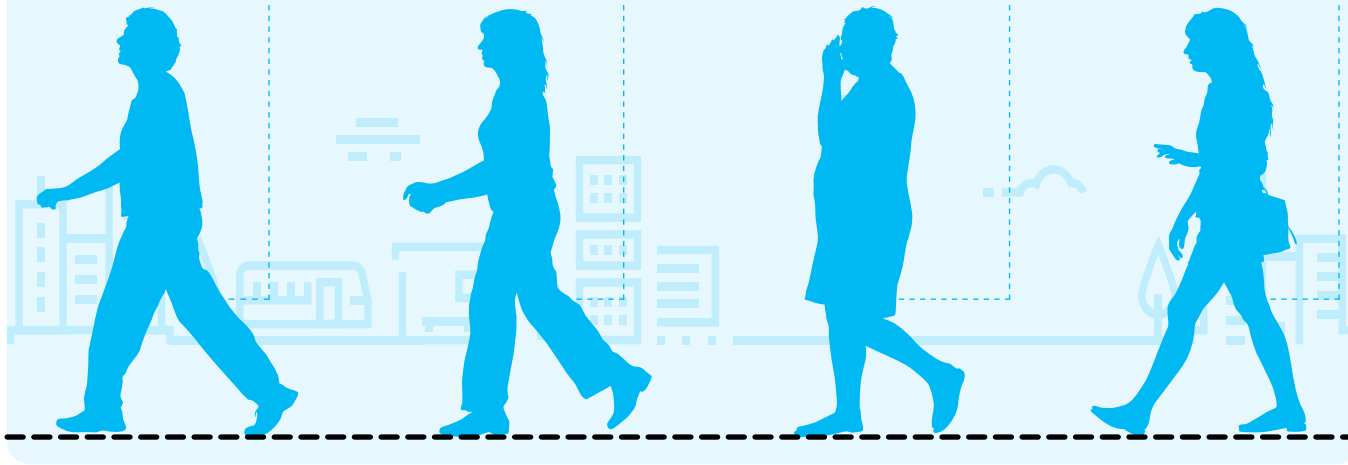
צמצום טביעת רגל אקולוגית וחסכון בשימוש במשאבי טבע ואנרגיה

בריאותי

תרומה לבריאות הפרטית והציבורית, צמצום הסיכון למחלות כלי דם ונשימה והקטנת פגיעות מתאונות דרכים

כלכלי

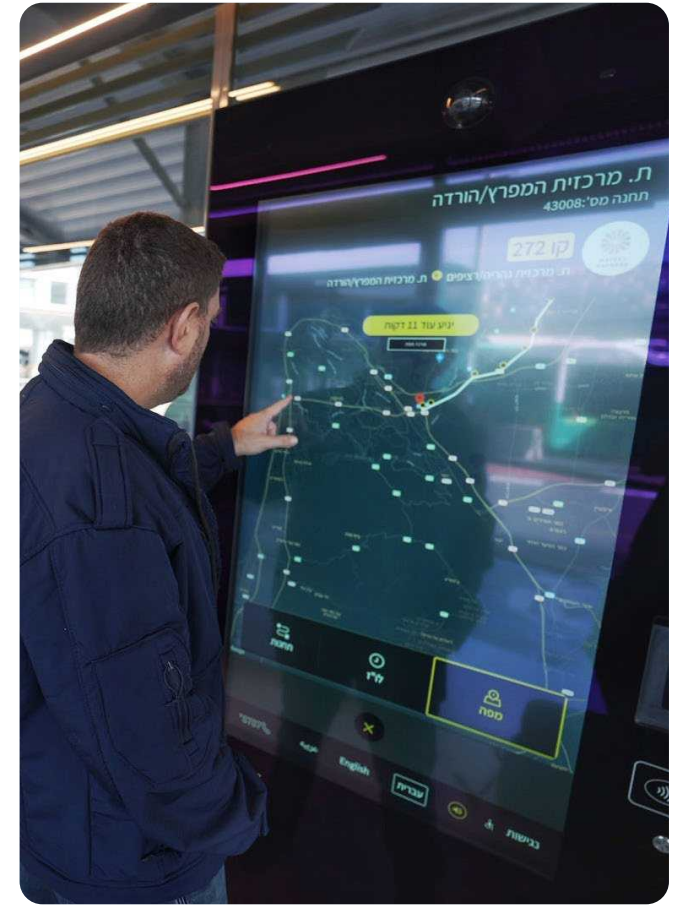
חסכון כספי של משתמשי הדרך על הוצאות תחבורה וצמצום הנזק הכלכלי של פקקי תנועה



עידוד הליכתיות

מונח ההליכתיות מתייחס למידה בה השטח הבנוי מותאם לשימוש באמצעי הניידות האנושית הקדום והחסכוני ביותר בעולם: ההליכה - לצרכי בילוי, מסחר ומחיה. נתיבי איילון פועלת ליצירת מרחבי הליכה נוחים, בטיחותיים ומונגשים למגוון רחב של צרכי המשתמשים, התורמים לסביבה מטרופולינית בריאה, שיויונית ובת-קיימא.

העיקרון המוביל בתכנון המקדם הליכתיות הוא שעל המתכנן לתעדף את הולכי הרגל ורוכבי האופניים על ידי הנגשת המרחב הציבורי לכלל המשתמשים הרגליים והפיכתו לנעים ובטיחותי להליכה ורכיבה. בפרויקטים הרבים שבאחריותנו, אנו שמים דגש על יצירת מרחבי הליכה ושבילי אופניים המופרדים פיזית ומתוחמים בצורה ברורה מהנתיבים האחרים בדרך, ועל בניית גשרים להולכי רגל וסלילת שבילי הליכה ושבילי אופניים לאורך צירי תנועה מטרופוליניים.



תכנון תחבורה אינטגרטיבי

הדרך להתמודד עם שלל האתגרים הללו היא ביצירת מכלול נרחב של פתרונות תחבורה משולבים שיאפשרו למשתמשי הדרך לנוע במרחב בכל דרך שיבחרו. לכן, במסגרת המאמץ העולמי והלאומי להפחתת התלות ברכב הפרטי ושיפור התנועתיות במטרופולינים, שואפת חברת נתיבי איילון לתכנן ולבצע פרויקטים המתמזגים שימוש בחלופות תחבורתיות, ומעצבת סביבה שתאפשר לכלל משתמשי הדרך להתנייד באופן נח, מהיר, בריא, בטוח ורציף.



בנוסף, בתהליך התכנוני אנו נותנים חשיבות גבוהה לאלמנטים נוספים החיוניים ליצירת מרחב נעים לשימוש לא ממונע, כגון הצללת מרחב ההליכה, קיומם של מקומות ישיבה לאורך התוואי, שילוב צמחייה ומוקדי מסחר במתחמים תחבורתיים, ועוד. דוגמה לכך ניתן לראות בפרויקט המסופים הארצי שמקדמת החברה, עליו יפורט בהמשך הפרק.

חלק ניכר מהפרויקטים בנתיבי איילון נועדו לטייב את הקישוריות והחיבוריות בין צורות תחבורה שונות, באמצעות יצירת מרכזים תחבורתיים, הנקראים גם "האביס" (Hubs). להאביס תחבורתיים יתרונות רבים, בייחוד כאשר הם נמצאים בתוך העיר, ביניהם:

ניידות וחיבוריות יעילה

האביס תחבורתיים מקלים על המעבר בין צורות ואמצעי תחבורה שונים ומאפשרים למשתמשי הדרך להתנייד בקלות רבה יותר בתוך העיר. כך, מתאפשר צמצום זמן הנסיעה, הקלה על הגודש בכבישים והפחתת רמות הלחץ של הנוסעים.

מסופי התחבורה של נתיבי איילון, אשר מאגמים מגוון אמצעי תחבורה כמו אוטובוסים, רכבת קלה ורכבת כבדה, שבילי אופניים, חניות "חנה וסע" לרכבים פרטיים ושבילי הליכה נגישים, מסייעים להפוך את הנסיעה בתחבורה ציבורית ליעילה, זריזה ונוחה יותר.

פיתוח כלכלי

בתכנון נכון, האביס תחבורתיים עשויים להפוך גם למוקדי פעילות מסחרית וכלכלית, כאשר עסקים קמעונאיים ושירותים נוספים נוטים להתקבץ סביבם ולתת מענה לצרכי הנוסעים.

הפחתת הגודש בכבישים וזיהום האוויר

בזכות עידוד ההתניידות של משתמשי הדרך בתחבורה ציבורית, האביס תחבורתיים הממוקמים לצד מערכות הסעת המונים מסייעים להפחתת הגודש בכבישים וזיהום האוויר הנלווה לו. הפחתת הגודש משמעותית במיוחד באזורים עירוניים צפופים, היכן שיש לגודש השפעות משמעותיות על איכות החיים ובריאות התושבים.

להאביס תחבורתיים ישנה משמעות מיוחדת בהפחתת זיהום האוויר כאשר הם מקדמים אמצעי תחבורה בת-קיימא, כגון אוטובוסים חשמליים ומתקני הטענה ייעודיים. בהקשר זה, נתיבי איילון מובילה את התוכנית לתשתיות לאומיות (תת"ל) 130. התוכנית, שאושרה באפריל 2022 בוועדה לתשתיות לאומיות ועברה לשלב אישור הממשלה, תאפשר להציב תשתית לטעינת אוטובוסים חשמליים ביותר מ-300 מתקני תחבורה ציבורית, מסופי וחניוני אוטובוסים, חלקם קיימים, וחלקם כבר אושרו בתוכניות סטטוטוריות מפורטות אך טרם הוקמו. הייחודיות בתוכנית היא שמדובר בתוכנית אחת שמסדירה שדרוג של עשרות מתחמי תחבורה ציבורית קיימים, כאשר תאריך סיומה הצפוי הוא שנת 2026. זאת, על מנת לאפשר למשרד התחבורה לעמוד ביעד הסופי לחשמול של כל צי האוטובוסים העירוניים בישראל עד 2035.

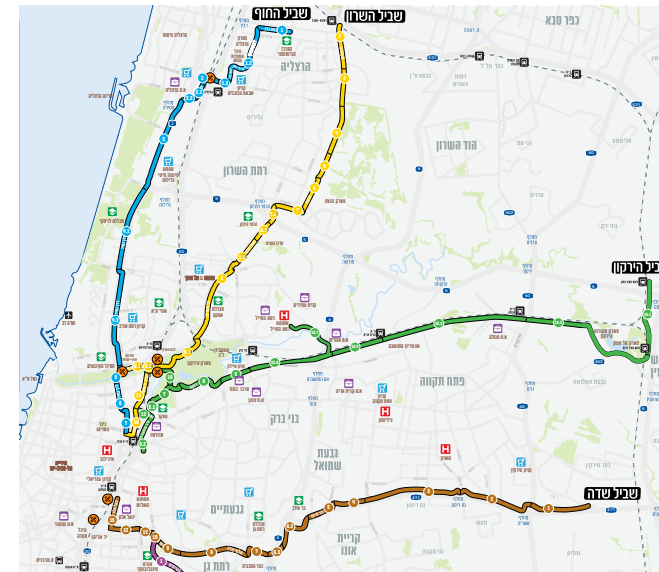
נגישות

נתיבי איילון שואפת לעצב את ההאביס התחבורתיים שבאחריותה באופן מכליל ונגיש, המאפשר תנועה והתמצאות קלות. לדוגמא, בתחנת 'מרכזית המפרץ' בה בוצעו עבודות נגישות ב-2021 ע"י נתיבי איילון, בוצע מערך סימונים עבור אנשים עם מוגבלות ראייה, מדרכות ומעברי חצייה מותאמים לכסאות גלגלים, נוסף רציף "תיק תק" המקל על ההגעה לרציף והיציאה ממנו עבור אנשים עם מוגבלות בניידות ועוד.



אופנידן

אוטוסטרדת האופניים • של גוש דן



אופנידן

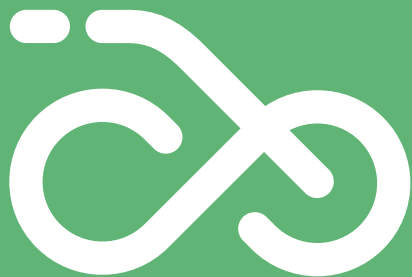
אופנידן הוא פרויקט ייחודי שמטרתו סלילת רשת שבילי אופניים בין עירונית רחבה, רציפה ובטיחותית בין הערים למרכזי התעסוקה המרכזיים במטרופולין תל אביב. השבילים בפרויקט יפרסו ב-14 רשויות מקומיות: ראש העין, רמת גן, תל אביב, הרצליה, רמת השרון, פתח תקווה, בני ברק, חולון, בת ים, ראשון לציון, גבעתיים, גבעת שמואל, אור יהודה ויהודה.

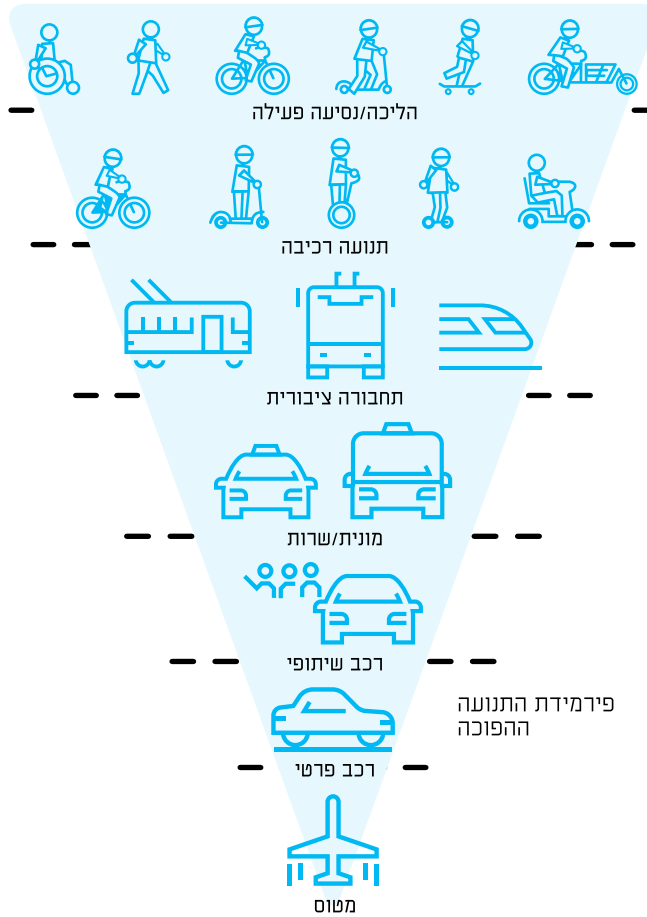
במסגרת הפרויקט מוקמים 8 נתיבי אופניים מהירים ודו-סטריים, באורך כולל של כ-100 ק"מ וברוחב של 3.5 מטרים. השבילים יהיו מוצלים, רציפים ומופרדים משאר משתמשי הדרך.

סלילת השבילים תהיה רציפה לכל אורכה בדגש על הצמתים, ותתחבר לרשתות שבילי אופניים ברשויות המקומיות. לצד שבילי האופניים, יוקמו תחנות מנוחה ומתקנים תומכים כגון ברזיות, תמרורים, תאורה, תחנות מידע ועוד. בנוסף, ישולבו גשרים שיאפשרו חצייה בטוחה ומהירה של כבישים מהירים, ויינטעו עצים למתן צל ולמיתון אפקט אי החום העירוני.

רשת מחוז מרכז

מחוז מרכז הוא פרויקט משלים לפרויקט אופנידן. במסגרת הפרויקט תקים חברת נתיבי איילון שבילי אופניים עירוניים שמטרתם לייצר אלטרנטיבה לרכב הפרטי במרחב העירוני ולחבר בין מוקדי תחבורה וביקוש מרכזיים בעיר כפתרון קצה ומשלים לשימוש בתחבורה ציבורית. שבילי האופניים יתוכננו בסטנדרט תכנוני גבוה, במטרה להיות שבילים בטוחים ונוחים.





הפרויקטים הם דוגמה להיפוך פירמידת ההיררכיה התחבורתית - ומיקוד התכנון בהולכי הרגל ורוכבי האופניים, לעומת מיקוד בנגישות לרכב פרטי שהייתה נהוגה בישראל במשך שנים רבות. בזכות הפרויקטים הללו אנו מאמינים שניתן יהיה להפחית את מספר הרכבים הנעים בכבישים וליצור חלופה זולה, מהירה, בריאה ובטיחותית לתחבורה ממונעת ולגודש התנועה. בנוסף, הפרויקטים מבקש ליצור תשתית המשכית בין ערים ומרכזי תעסוקה בגוש דן והשפלה, שתקל על פקקי התנועה ותאפשר הגעה מהירה לעבודה והביתה.

בשנת 2022 הותנע הפרויקט ושלב היישום יצא לפועל בשנת 2023 בפארק המדע ברחובות. בנוסף מקדמת נתיבי איילון את הפרויקט כיום ב-6 רשויות מקומיות ובאורך כולל של כ 80 קילומטר:

- ראשון לציון 26 ק"מ
- פתח תקווה 17 ק"מ
- רחובות 10 ק"מ
- נתניה 14 ק"מ
- נס ציונה 6 ק"מ
- חולון 6 ק"מ

מהיר לעיר

מייצרים סטנדרט חדש בתחבורה הציבורית



מהיר לעיר הרשת המטרופוליטית

על-פי דוח ה-OECD מ-2019, ישראל היא המדינה בעלת צפיפות התנועה הגבוהה ביותר מבין המדינות החברות בארגון - פי 3.5 מהמוצע ממדינות אלו. צפיפות זו נובעת מריבוי הרכבים הפרטיים על הכבישים ומריכוז המרכזים התעסוקתיים במטרופולין תל אביב - אליו מגיעים תושבים ממגוון ישובים מרחבי הארץ בכל בוקר וחוזרים לביתם בסוף כל יום עבודה. עומסי התנועה יוצרים השפעות חיכוניות של זיהום אוויר ורעש, שימוש לא יעיל במשאבי הקרקע והשלכות פיזיולוגיות ופסיכולוגיות נרחבות על בריאות האדם.

מאז השקת חטיבת מהיר לעיר ב-2016, 77% מהפרויקטים עברו לשלב הביצוע, ו-41% מהפרויקטים נפתחו לתנועת משתמשי הדרך. בשנת 2024 16 פרויקטים צפויים להיפתח לתנועה ו-26 פרויקטים יגיעו לשלב צווי התחלת עבודה.

נפתחו לתנועה פרויקטים בחולון, פתח תקווה, ראשון לציון, בת ים ורמלה. במסגרת הפרויקט מתבצעת פעילות להגברת המודעות ושיפור תדמיתה של התחבורה הציבורית ולטובת שינוי הרגלי הנסיעה של הציבור והפחתת השימוש ברכב הפרטי.

בשנת 2023 נפתחו לתנועה פרויקטים נוספים ברשויות - הוד השרון, כפר סבא, קריית אונן, ראשון לציון ורמלה.

לפרויקט מורכבות ביצועית ותכנונית החורגת מעבר לאתגר התשתיתי, שכן בדומה לפרויקטים תשתיתיים גדולים אחרים, על העבודה להתבצע בתוך רקמה עירונית חיה ומתפקדת, והיא מייצרת הפרעות לשגרת היום-יום של מחזיקי העניין הרבים בו.

על מנת להקל על העומסים הללו, אנו מקדמים, מתכננים ומבצעים מגה פרויקט לאומי ליצירת רשת מטרופוליטית של נתיבי תחבורה ציבורית חוצי-ערים. רשת התחבורה החדשה תיפרס ב-30 רשויות מקומיות, שבהן יוגדל מספר הנתיצים (נתיבי תחבורה ציבורית) בכביש, יתווספו קווי אוטובוסים, יוצבו תחנות אוטובוס חכמות וישודרג מערך תחבורה להסעת המונים. הפרויקט החל במטרופולין תל-אביב-יפו, ובשנת



ניהול תנועה באמצעות העדפה ברמזורים

אחד ההיבטים המשפיעים ביותר על חוויית הנסיעה בתחבורה הציבורית, ועצם הבחירה בה, הינו משך הנסיעה ואי-הדיוק בזמני הגעת האוטובוסים לתחנות שבמסלולם. חלק ניכר מהעיכובים הגורמים לכך, מקורו בהמתנת האוטובוסים בצמתים. במסגרת הפרויקט, מתוכננת העדפה לאוטובוסים בצמתים המרומזרים וניהול התנועה באמצעות מערכות חישה ובקרה מרחוק, שיביאו לקיצור זמני הנסיעה, הפחתת העיכובים ושיפור הדיוק בהגעה לתחנות. מערכות ניהול תנועה מרחוק מהוות פריצת דרך טכנולוגית ותפעולית משמעותית בניהול ביקושי התנועה בזמן אמת ובבקרה השוטפת שלהם.

מהלכי התייעלות במערך התחבורה הציבורית

כיום אנו מבינים כי האוטובוס הוא מרכיב משמעותי גם בעולם התחבורה העתידי, שבו עומדות לרשות הנוסעים חלופות מגוונות ומספקות לשימוש ברכב הפרטי, ומאפשרות להם לתעדף את השימוש בתחבורה ציבורית.

הקמת התשתית לנת"צים

במהלך הקמת התשתית נבדקות הקצאות השטח להחלת הפרויקט, על ידי בחינת סוגי ההעדפה המתאימים ביותר למאפייני ציר הכביש (נתיב ימני, שמאלי וכו'). בו בזמן, נעשית חשיבה לשיפור המרחב העירוני בכללותו - בהוספת תאורת רחוב, ריהוט ציבורי, הצללה, שיפור הבטיחות ועוד. בנוסף, מתוכננות תוספות לתחנות אוטובוס חדישות, בעלות אמצעים פונקציונליים להגנת הנוסעים מנזקי מזג האוויר, מערכות מתקדמות המדווחות על מידע רלוונטי ותכנון מסלול לנוסעים בזמן אמת, וסלילת שבילי אופניים היכן שמתאפשר.

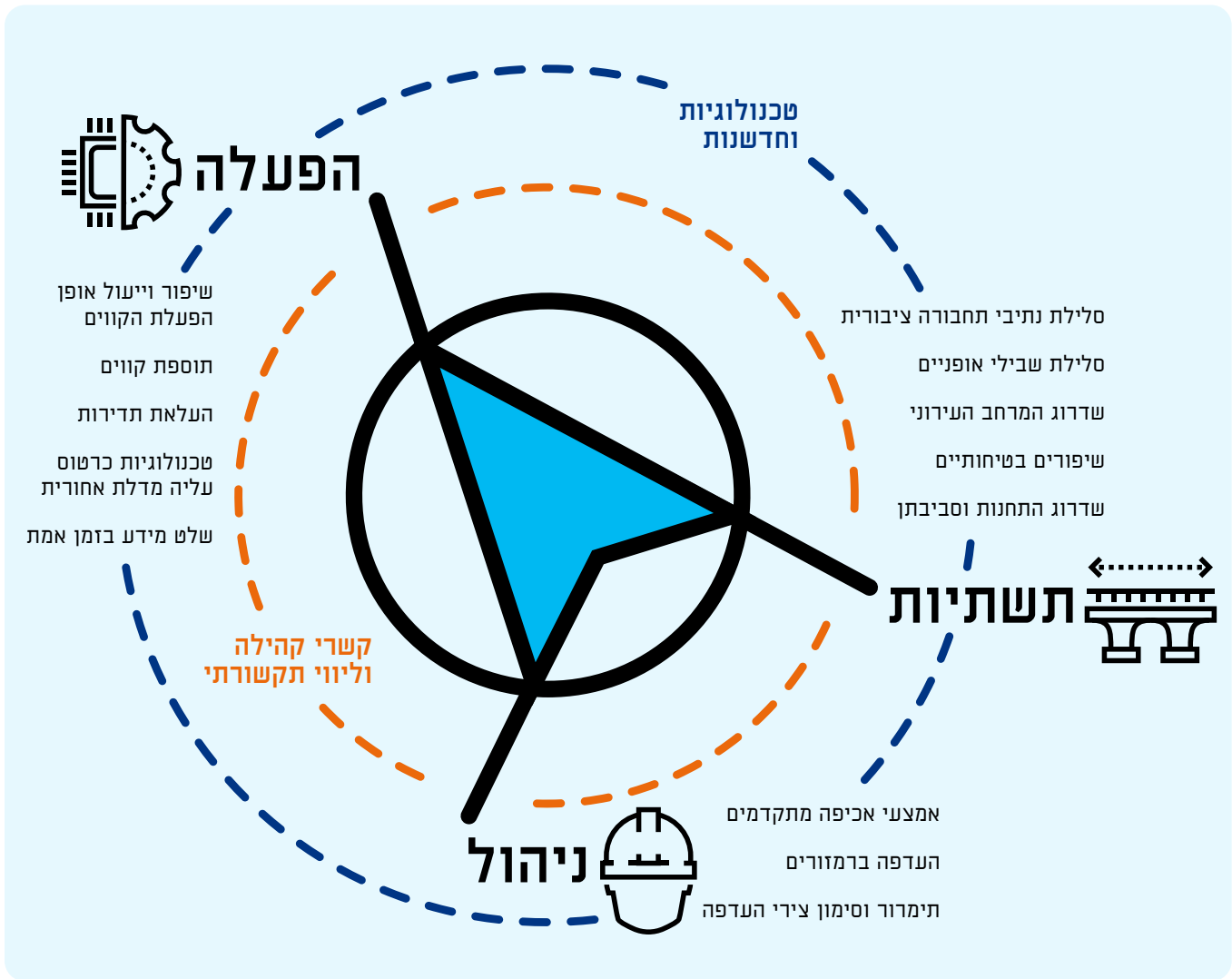
נת"צים מידיים

על מנת לשפר את רמת השירות של מערך התחבורה הציבורית, חברת נתיבי איילון מקדמת סלילה וייעוד נת"צים בטווחים קצרים ומהירים ובעלות נמוכה, על בסיס התשתית הקיימת בשטח. פרויקט זה הוא חלק מיצירת רשת צירי העדפה לתחבורה ציבורית וכולל סימון ותמרור של נתיבי העדפה, ללא שינויים הנדסיים משמעותיים ובדרישות התאמה מינימליות בחתך הרחוב הקיים.

מטרת הפרויקט היא ליצור שינוי בחוויית הנסיעה בתחבי"צ בטווחי זמן קצרים במיוחד ולשחרר צווארי בקבוק בתשתית התחבורתית. עד כה נסללו נתיבי תחבורה ציבורית מידיים (טקטיים) בערים תל אביב, חולון וראשון לציון, כאשר בערים בת ים, בני ברק ורמת גן מקודמים פרויקטים מסוג זה לשלב הביצוע. במקביל, נבחנות אפשרויות להרחבת הפרויקט לערים נוספות במטרופולין.

בשנת 2023 קודם הפרויקט בכ-20 רשויות מקומיות

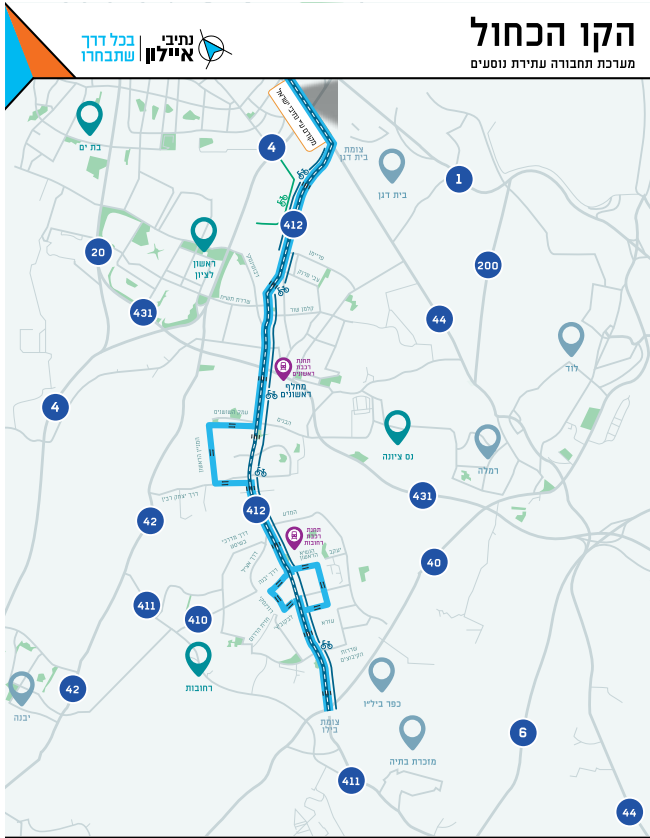
בשנת 2022 נפתחו לתנועה ארבעה נת"צים מידיים בראשון לציון, שניים בבת ים, אחד בפתח תקווה ואחד בחולון.



חשיבה תוצאתית

על מנת לוודא כי הפרויקטים עומדים ביעדים לשיפור השירות באמצעות שיפור תשתית העבודה, החברה מודדת בכלים מתקדמים את השפעת התשתית על שירות התחבורה הציבורית במספר מדדים: מהירות הנסיעה של הרכבים הציבוריים ואמינות השירות. המדידה נעשית באמצעות בחינת פרמטרים אלו ממאגרי מידע וביצוע סקרים לפני הקמת התשתיות ואחריה.

הנתונים שנאספו מלמדים כי יצירת התשתית בקטעי הדרך שנבחרו משפרת משמעותית את מהירות הנסיעה של הקווים הנוסעים בהם ומקטינה את השונות בזמן הנסיעה. שילוב משתנים אלו משפר את אמינות השירות ומאפשר התייעלות של תפעול הקווים בתשומות הקיימות, ובחלק ניכר מהפרויקטים ניתן לראות כי תוצאת הנסיעה בתחבורה הציבורית הייתה אף מהירה יותר מהנסיעה ברכב הפרטי.



מערך תחבורה להסעת המונים

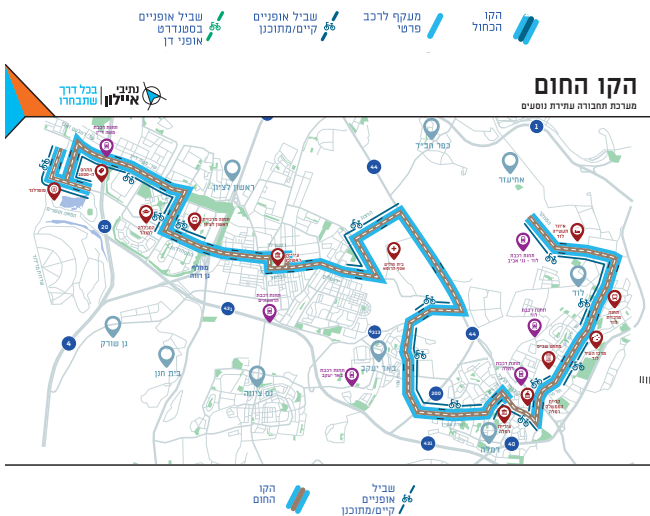
הקו החום והקו הכחול הינם מערכות תחבורה עתידות נוסעים (מתע"ן) המופעלות באמצעות מערכי אוטובוסים מתקדמים, עתירי קיבולת ונמוכי רצפה, המדמים רכבת קלה.

הקו הכחול, שאורכו הכולל הוא 30 ק"מ, יפעל בתוואי הרחובות הראשיים בראשון לציון, נס ציונה ורחובות, מצומת בית דגן בצפון ועד צומת ביל"ז בדרום. הקו צפוי לספק רמת שירות גבוהה בזכות מאפייני תפעול מיוחדים הכוללים הסדרה של המרחב הציבורי הרחבת מדרכות, סלילת שבילי אופניים וחיוזוק רמת הבטיחות למשתמשי הדרך השונים, והסדרת רחובות תחבורה ציבורית (רת"צ) בהם תנועת הרכבים תהיה בלעדית לאוטובוסים במרכזי הערים רחובות ונס ציונה.

נכון לפרסום דו"ח זה, הקו הכחול נמצא בסיום התכנון המפורט ולקראת פרסום מכרז. במקביל, החלו עבודות לקידום זמינות הקו בנס ציונה, הכוללות עבודה על תשתיות תקשורת וחשמל ראשוניות בפרויקט.

הקו החום, שאורכו 60 ק"מ, הינו קו שירות הפועל בתדירות גבוהה במרכז רב קיבולת, על תשתית מופרדת ויחבר בין ארבע רשויות מקומיות: ראשון לציון, באר יעקב, רמלה ולוד. הפרויקט כולל רכיבים מעולמות התשתית, ההפעלה וניהול התנועה והתחבורה. בנוסף לתשתית הפיזית ליצירת ההעדפה, מתוכננים במסגרת הפרויקט רמזורי העדפה, מערכות אכיפה לנתיבי תחבורה ציבורית, תחנות מתקדמות, רכבים חשמליים ורבי קיבולת, מתחמי אחסנה, תחזוקה, טיפול והטענה לרכבים (דיפון) ושימוש בטכנולוגיות תחבורה מתקדמות להשגת מטרות הפרויקט.

נכון לפרסום דו"ח זה, הקו החום נמצא בשלב התכנון המפורט.



הקו החום המזרחי - נקודה 5 - רמלה שטיין יצחק בן צבי



הקו הכחול - ראשון לציון רבין

פרויקט המאיץ

פרויקט המאיץ הותנע על ידי משרד התחבורה בשנת 2022, והוא מהווה צלע משלימה לפרויקט מהיר לעיר. מטרתו להגשים את ייעוד חטיבת הרשת המטרופולינית, בשטחים בהן נדרשות הפקעות ועבודה סטטוטורית עמוקה ביחס לפרויקטים של מהיר לעיר.

בשנת 2022 נפתחו לתנועה שני נתיבים של פרויקט המאיץ - בבת ים ובחולון

פרויקט המסופים

פרויקט המסופים הינו חלק מתוכנית אסטרטגית לאומית למתקני התחבורה הציבורית בישראל ומוגדר כפרויקט תשתית לאומי. תחילתו בזיהוי צורך לאומי במתקני תשתית לתפעול קווי תחבורה ציבורית, מחסור במתקנים שצפוי לגדול בעתיד עם ההתרחבות של מערך התחבורה הציבורית וצורך דחוף בשדרוג המתקנים הקיימים. כל זאת, על רקע ההבנה כי תוספות של קווים ונסיעות של אוטובוסים מחייבות תוספת שטחים שיאפשרו התחלה וסיום של הקווים, ממשק בין אמצעי תחבורה שונים, מנוחה לנהגים, טעינה לאוטובוסים חשמליים, וכן תפעול ואחזקה של האוטובוסים.

לצורך זה, נבחרה חברת נתיבי איילון להוביל את המהלך להקמה, לשדרוג ולחשמול מסופי התחבורה הציבורית בישראל. המהלך נעשה תוך שיתוף פעולה אסטרטגי עם מחזיקי עניין מהממשלה ומכ-200 רשויות מקומיות, והוא מתבסס על מיפוי של כ-650 תאי שטח בכל רחבי הארץ, בהם מוגדרים צרכים תחבורתיים התפורים למידותיו של כל אחד מהם.



מסוף הרכבת סבידור, תל-אביב

בשנת 2022 סיימנו לנסח את התוכנית האסטרטגית הארצית למתקני תשתיות תפעוליות באוטובוסים.

בשנים האחרונות אנו מקדמים 13 תוכניות בוועדה לתשתיות לאומיות אשר מכוחן ייבנו וישודרגו כ-50 פרויקטים מורכבים, אשר נמצאים במיקומים אסטרטגיים תחבורתיים, דוגמת מתחמים אם המושבות בבני ברק, מתחמים בילו בקרית עקרון, מתחמים נתבי"ג, צפון עכו, אליקים ועוד. בנוסף, אנו עוסקים בניהול ואחזקה של המסופים, תוך עירוב החטיבות השונות בחברה ושילוב אמצעים טכנולוגיים בהקמתם. בין הפעילויות השונות נמנות תכנון תשתיות לחשמול המערכת והטענה של אוטובוסים חשמליים, הגברת הבטיחות במסופים ושיפור ניהולם ואחזקתם, הנגשתם לצרכיהם של מגוון משתמשים ונוסעים והצבת מתקני שירות ומידע.

בנוסף, בסביבת המסופים ניתן דגש לחוויית המשתמש של הנוסעים, אנשי התפעול, העובדים והנהגים - כמו תחנות ריענון, שטחי מסחר ומתקני שירותים. לצד זאת, משולבים אלמנטים סביבתיים לשיפור הנראות והנעמת השימוש במסופים כמו מתקני הצללה ואזורי המתנה, שילוב צמחייה ועוד.

אחד המהלכים המרכזיים שבוצעו בשנתיים האחרונות הוא יצירת מסמך הנחיות תכנון מפורט של מתקני תשתיות תפעוליות. המהלך כלל מיפוי של כלל סוגי המתקנים במדינה, וחלוקתם לשבע קטגוריות של מתקנים בהתאם לגודל, האם מתוכננים לכלול נוסעים והאם מדובר בחניון לילה בלבד או מתקן משולב. כך, אנו מסוגלים לבצע סטנדרטיזציה להנחיות האחזקה והבטיחות, למבנה ופריסת המתקנים, שימוש בחומרים ועוד. כל זאת מסייע לנו לשפר ולקצר את זמני הבנייה וההקמה של המתקן ולמסור אותו לשימוש הציבור מהר יותר.



תכניות אלו הן הראשונות שמתייחסות אל מסופי התחבורה הציבורית כאל תשתיות לאומיות, בדומה לכבישים ומסילות רכבת, ובהקשר זה מדובר במהפכה של ממש. ארבע התוכניות שצוינו הן הראשונות שאושרו, אך מלבדן מקודמות 9 תוכניות נוספות (תת"לים 149, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158) להקמת עשרות מתחמים נוספים בכל הארץ, כחלק ממימוש התוכנית האסטרטגית הלאומית.

בשורה התחתונה, משמעות הפרויקטים היא יצירת תשתית תומכת לקידום תחבורה ציבורית ברמה הגבוהה ביותר, אשר שמה דגש על אלמנטים של איכות, תדירות, נוחות, שיפור תנאי הנהגים וחישול האוטובוסים.

חשול האוטובוסים וניהול הטעינה

אוטובוסים חשמליים במרכזי הערים ידירותיים יותר לסביבה, רועדים ומרעישים פחות, ומשפרים את חווית הנסיעה. היעד למעבר לאוטובוסים חשמליים שהציב משרד התחבורה הוא 60% אוטובוסים עירוניים חשמליים עד לשנת 2026, כלומר - כ-2,500 אוטובוסים, ו-100% אוטובוסים חשמליים עד 2030.

חברת נתיבי איילון מובילה את תוכניות חשול המסופים וניהול הטעינה של אוטובוסים. החברה צפויה לפרוס כ-2,500 עמדות טעינה לאוטובוסים חשמליים במסופים ברחבי הארץ עד 2025. התוכניות כוללות מערכות ניהול טעינה ואגירה גם ל-3,500 רכבים חשמליים בחינוכי 'חנה וסע', יאפשרו הטעינה של מכוניות נוסעים.

בנוסף, על מנת לעודד הגעה למסופים על אופניים וקורקינטים, החברה מתכננת להציב חניות אופניים רובוטיות ומתקדמות הכוללות עמדות לטעינת רכבים דו-גלגליים.

בשנת 2021 שודרגו בתל אביב המסופים - רידינג, סבידור וקלאצ'קין והוקמו מסופים חדשים במערב ראשון לציון (חונים נוסעים) ויד חרוצים בנתניה. בשנים 2022-2023 שודרגו המסופים יד חרוצים א' בנתניה, אוניברסיטה מערב, וולפסון ומסוף כרמלית בת"א אשר בשלבי סיום השדרוג.

במסופים אלו הדגשנו את מימד הנגישות - הסדרנו עשרה מעברי חצייה נגישים הכוללים הנמכות מדרכה וסימוני נגישות ללקויי ראייה, פיתחנו ממשק ידודתי לרווחת המשתמשים בעשרים ואחד מרכזי מידע אלקטרוניים, סללנו שבילי אופניים ועוד.

לצד זאת, הוספנו אלמנטים של פנאי ומפגש בתוך שטח המסופים - רחבה ציבורית פתוחה ומוצלת, צמחייה, ספסלים ועוד. מלבד חידוש המסוף עצמו, קיבלו הנהגים שטחי מנוחה מחודשים, כולל במבנה התפעולי.

בנוסף, אושרו בשנה האחרונה בוועדה לתשתיות לאומיות שלוש תוכניות לתשתיות לאומיות מס' 120, 121, ו-135 (תת"לים 120, 121, 135). התוכניות כוללות הקמת 20 מתקנים שיתפרסו על פני שטח של כ-500 דונם, ויכללו כ-2,400 עמדות לאוטובוסים, כולן עם אפשרות טעינה לאוטובוסים חשמליים. המסופים יוקמו במיקומים אסטרטגיים כגון נתבי"ג, תחנת רכבת קלה אם המושבות בבני ברק, תחנות מטרו ברעננה ובקרית עקרון, דרום פתח תקווה בסמוך לכביש 471, אזור מתחם האלף במערב ראשון לציון ועוד. המסופים יאפשרו תוספות שירות משמעותיות בתחבורה הציבורית, וכן מעברים קלים ונוחים בין שירות אוטובוסים, תחנות רכבת ושבילי אופניים. בנוסף, הקמתם תגדיל באופן משמעותי את היקף האוטובוסים החשמליים שיפעלו בגוש דן.

כמו כן, אושרה בשנה האחרונה גם תוכנית לתשתית לאומית מס' 130 (תת"ל 130) - תוכנית ייחודית וראשונה מסוגה, שתאפשר חשול של מעל 300 מסופים וחניונים ברחבי הארץ, ובכך תסייע רבות למשרד התחבורה לעמוד ביעדיו בנוגע לחשול צי האוטובוסים העירוני בישראל.



שדרוג דרכי התחבורה ביישובי החברה הערבית

פרויקטים ביישובי החברה הערבית ב-2022-2023

97

רשויות
מקומיות

133

ישובים

18

פרוייקטים בשלב הביצוע

42

פרוייקטים נפתחו
לשימוש הציבור
(בשנים 2018-2023)

42

פרוייקטים סיימו תכנון לאחרונה, 13-15 מהם
יצאו לביצוע בקרוב, והשאר ממתנינים לתקציב
בשנת 2024

התוכנית כולה תהליך מובנה של דיאלוג עם בעלי עניין ומובילי דעה בכל רשות מקומית לצורך זיהוי מוקדים שהציבור רואה בהם מוקדי סיכון הדורשים התערבות, וכן מוקדים בהם הציבור מבקש שילוב תשתיות תחבורה ציבורית.

התהליך כולו התקיים בשיתוף פעולה מלא עם נציגים מקצועיים ברשויות המקומיות, ולווה בכל הרשויות על ידי ראש הרשות או מהנדס הרשות. בישיבות התכנוניות משתתף צוות התכנון של נתיבי איילון הכולל את מנהלי הפרוייקטים, מתכנני העל והמלווים הקהילתיים, משלב סיוור בשטח והתאמת המפרט התכנוני לתנאי המציאות, מהלכי הסדרת חסמים ושיתוף התושבים. המתווה שגובש בכל רשות, יאפשר, בתוך עשור, שיפור משמעותי ברשת הרחובות בכל יישוב, שיפור איכות החיים לתושבים ולמשתמשי הדרך והגברת השימוש בתחבורה ציבורית.

לצד זאת, אנו פועלים בהנחיית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים בהיבטי מחקר ופיתוח, בתחומי כתיבת הנחיות חדשות, הצעת פרמטרים ושיטות תיעוד פרויקטים, כתיבת מסמכי מדיניות ועוד.

במהלך השנים האחרונות צוותי העבודה שלנו הצליחו, באמצעות עבודה מקצועית ושיתוף פעולה מלא עם הרשויות, התושבים ובעלי העניין בשלב התכנון והביצוע, לחולל מהפכה ביישובי החברה הערבית ע"י הפגנת יכולות מקצועיות, שחרור חסמים, בניית מערכת אמון הדדית עם האוכלוסייה וביצוע פרויקטים מוצלחים בסטנדרטים גבוהים שהפכו חזון למציאות ביישובים.

בשנת 2018 הקמנו מערך שייעודו תכנון וביצוע תשתית תחבורה ביישובי החברה הערבית ברחבי הארץ. המערך כולל עשרה עובדים הפזורים במספר מוקדים ברחבי הארץ - ראשון לציון, חיפה ובאר שבע. במסגרת זו מתבצעים פרויקטים שמטרתם לשדרג ולבנות רשת תחבורה נאותה ויעילה, שתתמוך בקידום יישובי החברה הערבית מבחינה כלכלית וחברתית ותחבר את היישובים לשאר חלקי הארץ. כך, החברה חותרת לצמצום אי-השוויון באוכלוסייה והגדלת הצדק התחבורתי בישראל.

כיום אנו עובדים עם 133 יישובים ערביים המאוגדים ב-97 רשויות מקומיות ברחבי הארץ, רובם מרוכזים במחוז הצפון. לרובם המוחלט של היישובים חסרה התשתית התחבורתית הבסיסית של מדרכה, שביל אופניים, ניקוז, תאורה ותשתיות תחבורה ציבורית, שאין עבורן גישה בחלק ניכר מהרחובות. בסך הכול זוהו 430 פרויקטים, אשר מתועדפים מבחינה מקצועית תחבורתית לביצוע, וכ-40 פרויקטים התקדמו לשלב התכנוני והלאה ממנו.

במהלך שנת 2022 הושלמה התוכנית האסטרטגית לתשתיות תחבורה ביישובי החברה הערבית, במסגרתה נערך תהליך מיפוי תשתיות תחבורה קיימות ומתוכננות בכל יישוב. התהליך התאפיין בראייה הוליסטית וארוכת טווח, תוך שאיפה לייצר תשתיות נסיעה, הליכה ורכיבה ראויות ובטיחותיות. במסגרת זאת זוהו תשתיות תחבורה הזקוקות לטיפול ושדרוג הדרך, הסדרת חתך הדרך, התאמתה לתקנים והנחיות וכן פתיחת אפשרות למעבר של תחבורה ציבורית או מקומות בהן נדרשת פריצת דרך חדשה לצורך הוספת תשתית תחבורתית.

המצב הקיים לפני הפרויקט

700,000
כלי הרכב הנכנסים לגוש דן כל יום

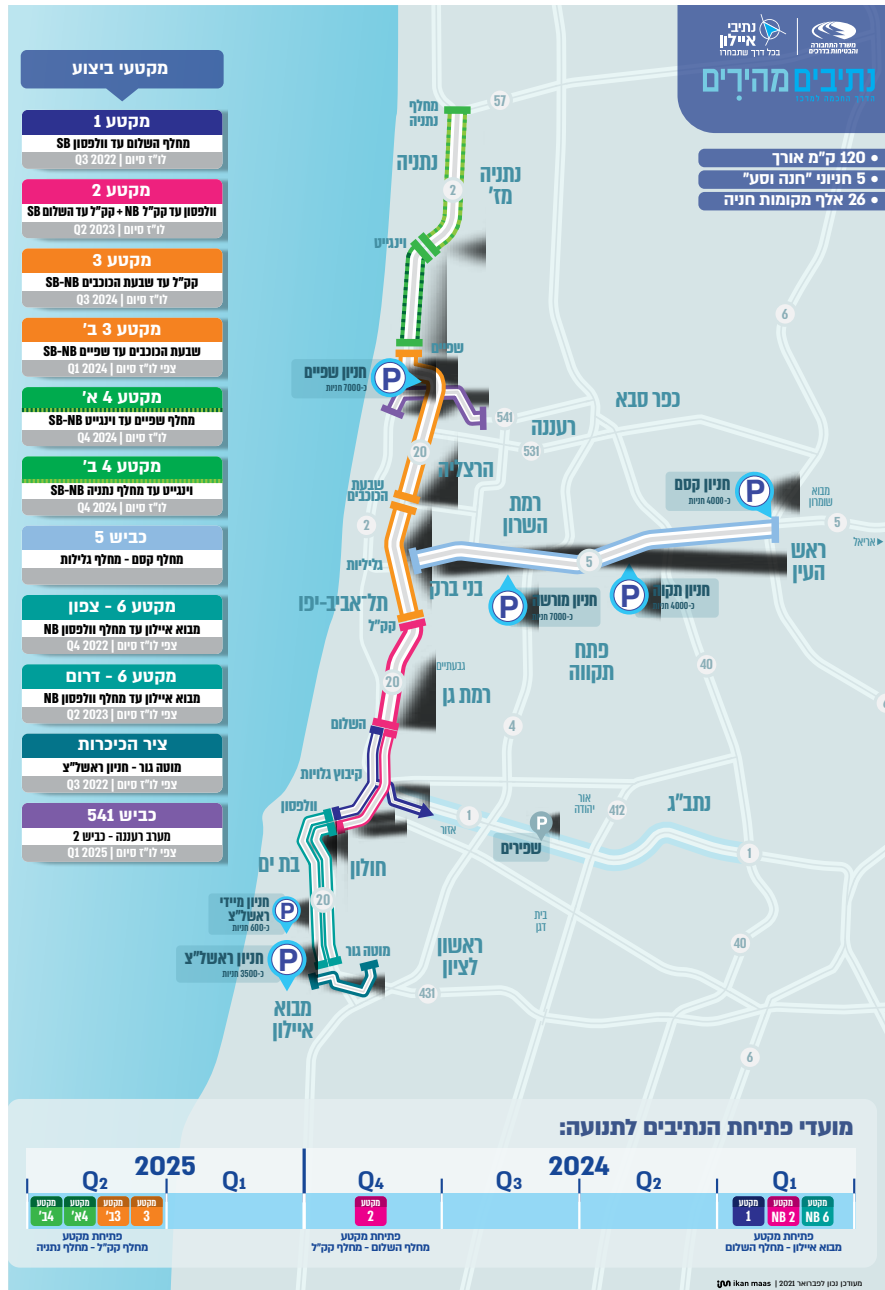
80%
נוסעים לעבודה לבד כל יום ברכב פרטי

50%
עלייה בשימוש ברכב פרטי רק בעשור האחרון

1.2
מקדם המילוי הממוצע בכל רכב

700,000
שעות נשרפות בפקקים

40 מיליארד
שקלים נזק שנתי מוערך למשק



הנתיבים המהירים

פרויקט הנתיבים המהירים הינו מערך הסעת המונים משולב של תחבורה ציבורית ושיתופית הנועד להקל על גודש התנועה בכניסות וביציאות למטרופולין ת"א, בין היתר באמצעות צמצום היקף הרכבים המגיעים לתל אביב ועל-ידי עידוד לשימוש בתחבורה ציבורית ושיתופית.

הפרויקט מתבצע לאורך צירים מרכזיים במטרופולין גוש-דן, כבישים 5, 2 ו-20, על ידי הרחבת הדרך והוספת נתיב ייעודי. במסגרת הפרויקט יוקמו בשולי המטרופולין, בנקודות הכניסה לנתיבים המהירים, 5 חניוני ענק "חנה וסע", הכוללים סך של כ-24 אלף מקומות חנייה, בהם יוכלו הנהגים להחנות את רכבם בחינם ולהנות מנסיעה מהירה וחינמית באמצעות שאטלים חשמליים אל מרכזי התעסוקה המרכזיים בתל אביב. בנוסף, רכבים שיתופיים עם 3 נוסעים ומעלה יורשו לנסוע בנתיבים המהירים בחינם. כמו כן, בהתאם לעומסי התנועה, תתאפשר נסיעה בנתיבים המהירים עבור רכבים משלמי אגרה ייעודית.

לצד אלו, יעדי המשנה של הפרויקט כוללים:

- קיצור בזמני נסיעה כלל-מערכתיים
- הפחתת עלויות נסיעה וחנייה בפרברי הערים בטבעת
- הקטנת עומסי התנועה של רכבים פרטיים במרכז העיר
- הגדלת אמינות הנסיעה ונוחות הנסיעה
- הפחתת זיהום האוויר ע"י שימוש במערך היסעים חשמלי בלבד

נתיבים מהירים

הדרך החכמה למרכז

בנתיבים	בחניונים
מערכת לזיהוי ואיסוף מידע יוממות	חנייה רובוטית (בשלב ב')
הנעה חליפית	חניונים חכמים ומצלמות חניה
הצגת זמני נסיעה	מערכת לניהול בקרת מבנה ומערכת טמ"ס לאבטחה
שיתוף נסיעות	ניטור צי אוטובוסים

מעבר לכך, הפרויקט מדגיש היבטי קיימות, לא רק בשלב המסירה לשימוש הציבור, אלא גם בתהליך התכנון, ההתקשרות והביצוע. להלן מספר דוגמאות:

- **קידום תקן LEED** - תקן הבנייה הירוקה המוכר ביותר בעולם, נוסח על ידי האגודה האמריקאית לבנייה ירוקה. בפרויקט הנתיבים המהירים ניתנת העדפה לבחירת זכיון בעל ניקוד LEED. ככל שהניקוד גבוה יותר - כך קיימת העדפה משמעותית יותר.
- **קידום חניות רובוטיות** - חניות מייעלות את השימוש במשאב הקרקע וכך מצמצמות את ההשפעה הסביבתית של הפרויקט. על כל חניה רובוטית הנבנית במקום חנייה מסורתית, מעניקה חברת נתיבי איילון מענק כספי לחברה המבצעת.
- **בנייה טרומית של החניונים** - בנייה טרומית פירושה הכנה במפעל, תחת בקרה קפדנית, של פלטות וקורות בטון, וביצוע ההרכבה הסופית באתר הבנייה. לשיטת בנייה זו יתרונות רבים מבחינה הנדסית ותקציבית, מבחינת קיצור זמני הבנייה, ובהפחתת השפעות סביבתיות כתוצאה משימוש יעיל יותר בבטון וצמצום האבק והזיהום הסביבתי של בשלב הביצוע.

הפרויקט מבוצע בשני צירים:

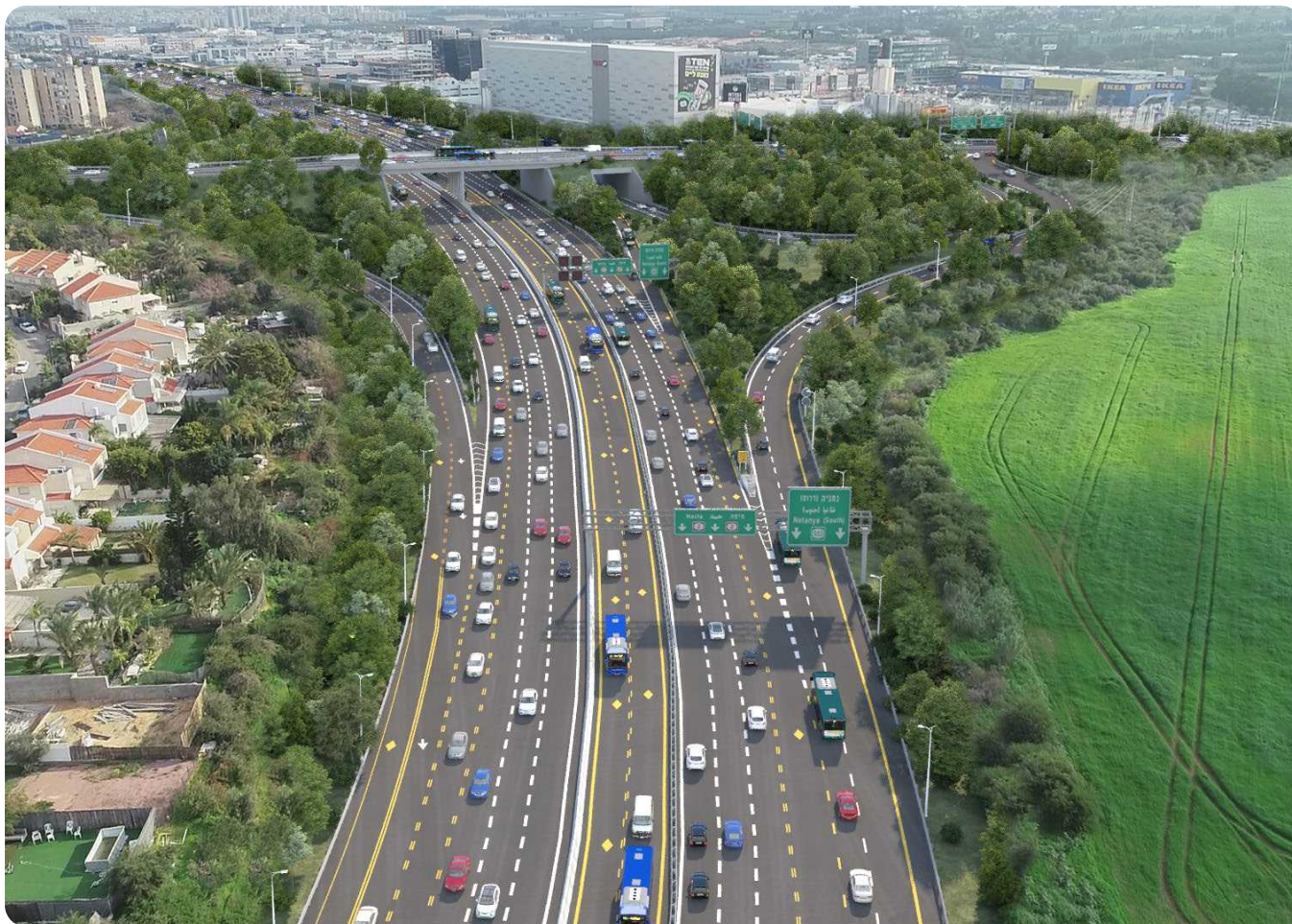
ציר האורך - יסללו נתיבים מהירים בין נתניה לראשון לציון, בתחום כביש מספר 20 (דרך נתיבי איילון), כביש מספר 1 וכביש מספר 2 (כביש החוף) וכולל הקמת שני חניוני ענק בשפיים ובראשון לציון. הצפי להפעלה מלאה של הציר הוא בסוף 2025.

ציר הרוחב - ייסלל נתיב מהיר לאורך כביש 5 (כביש חוצה שומרון), ויכלול הקמת שלושה חניוני ענק בקרבה למחלפי קסם, תקווה ומורשה. הפעלה מלאה של הציר צפויה בשנת 2031.

נכון לתאריך הדיווח, כל המקטעים בציר האורך, נמצאים בשלבים מתקדמים, כאשר ממבוא איילון עד מחלף השלום לצפון וממחלף השלום עד וולפסון הנתיב המהיר כבר פתוח כנתיב, כאשר לכיוונו הצפוני הוא משמש גם כנתיב רב תפוסה (+3).

במהלך שנת 2023 נסללו ובוצעו הרחבות של חתך הכביש, החל ממחלף השלום עד וינגייט, וחלק גדול מן המקטעים הנ"ל נמצאים בשלבי ביצוע אספלט עליון סופי. הייתה גם התקדמות משמעותית בביסוס כלונסאות עבור גשרי שילוט, כאשר במקטעים הדרומיים רוב גשרי השילוט הוקמו.

במקטע הצפוני בכביש 2, בוצע מחלף חדש לכניסה למכון וינגייט אשר הינו חלק ארי מאבני דרך של הפרויקט במקטע זה. בנוסף בוצע הרחבה של נתיב נוסף במחלף פולג במסגרת העבודות לשיקום הגשר.



הדמיה נתיבים מהירים - מחלף פולג, מבט מדרום

פרויקט התקשורת

פרויקט התקשורת הוא פרויקט אשר מבטיח את קיום הפעלת הנתיב המהיר. במסגרתו, בשלב הביצוע מתקנה חברת נתיבי איילון אמצעי תקשורת וחישה מרחוק, אשר יופעלו בשלב השימוש. בין האמצעים המותקנים נכללים סיבים אופטיים, ארונות בקרה, שלטים, מצלמות ועוד. בו בעת, נפרשות גם תשתיות כבלי חשמל ותקשורת בקני התקשורת בתת הקרקע אשר מתחברות למרכז הבקרה במנת"ם. כל אלו יאפשרו תקשורת בין מרכז הבקרה לתשתית אשר משפרת את יכולת ההתרעה והתגובה, ותורמת לבטיחות בכבישים.

הפרויקט נמצא בשלבי ביצוע, בהתאמה להתקדמות סלילת הכבישים ובהדרגתיות עם שלבי הפתיחה של הנתיב המהיר, חלקו הראשון צפוי להסתיים בסוף שנת 2024.

נתיבים מתחלפים

במסגרת פרויקט הנתיבים המהירים, ישולבו לראשונה בישראל נתיבים מתחלפים עם הפרדה קבועה בדרך בין עירונית. הנתיבים המתחלפים ימוקמו במקטע הצפוני בכביש 2 (ממחלף 57 בנתניה ועד למחלף שפיים) לאורך כולל של 13 ק"מ, שמהווה את שער הכניסה הצפוני לנתיבים המהירים וכן ציר הזנה למתחם שפיים בו עתיד לקום החניון הגדול בישראל.

היתרון בשימוש בנתיבים מתחלפים הוא בניצול מיטבי של חתך הכביש. כיום, למרות שמדובר באחד הצירים העמוסים ביותר בארץ, קיימים בכביש שלושה נתיבים בלבד לכל כיוון. הפתרון למגבלה זו הוא לאחד את שני הנתיבים החדשים במרכז הכביש לאותו כיוון בזמן נתון. בדרך זו ניתן לאפשר חמישה נתיבי נסיעה בכיוון התנועה בו קיים עומס תנועה (לכיוון דרום בשעות הבוקר ולכיוון צפון בשעות אחר הצהריים), זאת נוסף על קיומו של נתיב ימני עבור תחבורה ציבורית בלבד.

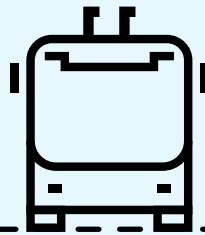
מערך השאטלים כולל

ספירת נוסעים ברכב

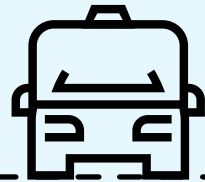
על מנת לאפשר נסיעה חינומית, חלקה וללא עצירות לרכבים שיתופיים, לראשונה בישראל תשולב בכביש מערכת אוטומטית לספירת הנוסעים ברכב. מדובר במערכת ייחודית אשר פותחה במיוחד עבור פרויקט הנתונים המהירים ומהווה פריצת דרך בתחום. המערכת כוללת הצבת שערי אגרה בצד הדרך, הכוללים מצלמות לזיהוי וספירת הנוסעים בפנים הרכב. שערי האגרה מסווגים באופן אוטומטי לחלוטין, את הרכבים לרכבים שהינם רבי תפוסה, ושאינם רבי תפוסה, ובהתאם פוטרים או מחייבים באגרה.

בשנת 2021 בוצע מכרז מקדים בו נבחרה מערכת העומדת בדרישות הפרויקט ובמהלך שנת 2022, החברה הזוכה פיתחה את מערכות האגרה וספירת הנוסעים, בהתאם לדרישות החוזה ולדרישות החוק. שנת 2023 הוקדשה לפיתוח של המערכת, כאשר בנובמבר 2023, כבר בוצעו בדיקות היצרן למערכת. תוצאות הבדיקות של המערכת הראו אחוז דיוק מאוד גבוה של מעל 99%.

180
שאטלים חשמליים, מהירים ונוחים



10
קווי שירות, 5 מעל מתחם



תדירות המאפשרת זמינות גבוהה:

שעת שיא בוקר כל 5 דקות
(06:30-10:00)

אחר הצהריים כל 5 דקות
(15:00-20:00)

שעות שפל כל 15 דקות

1,340^כ
נסיעות ליום

הנסיעה בשאטלים
תהיה בחינם



חניוני "חנה וסע" ומערך שאטלים

פרויקט הנתונים המהירים כולל מערכת הסעת המונים אשר תתאפיין בזמינות גבוהה, ומטרתה ליעל את השימוש במערכת הדרכים בצירים המוליכים למרכז עסקים המטרופוליני.

על-מנת לטייב את השימוש בנתונים ולמנוע מצב בו הביקוש גדול מהקיבולת, תוכנן מערך חניוני 'חנה וסע' יעיל, האוסף את הביקוש מצירי האורך המרכזיים ישירות לחניון, ומעביר את המשתמשים למערך היסעים (שאטלים) מהחניונים ליעדים בעלי ביקוש גבוה במטרופולין.

תדירות יציאות היסעים בשעות העומס בוקר מהחניון ואחריצ ממוקדי התעסוקה לחניון תהיה גבוהה וזהה, בכל חמש דקות (ובהמתנה ממוצעת של 2-3 דקות לנוסע). החניונים בציר הרוחב, מתוכננים להיות חניונים רובוטיים מסוג Stacker ומהגדולים מסוגם בעולם. לשם ייעול צריכת האנרגיה, על גגות החניונים יותקנו פאנלים סולאריים, וההגעה אליהם תאפשר ברכבים פרטיים, בקורקינטים ואופניים.

סכבי היסעים ביום (כביש 20, 2, ו-5) **3,300**

חניוני ענק **5**

דקות תדירות שאטלים חינמיים בשעות שיא - בוקר ואחה"צ **5**

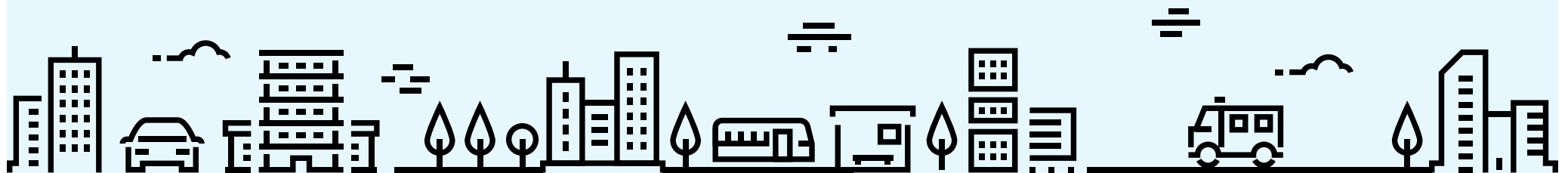
מקומות חניה **26,000**

קילומטרים נתיבים מהירים עוקפי פקק **120**

קילומטרים נתיבים מהירים עוקפי פקק **120**

נוסעי שאטלים HOV-1 בשנה **32,000,000**^כ

קמ"ש מהירות ממוצעת בנתיבים המהירים **70**



מטרופולין חיפה והצפון

על מנת להתמודד עם גידול האוכלוסייה והתרבות כלי הרכב, הפעילות במרחב הצפון נועדה לממש חלק מהחזון של משרד התחבורה ליצירת חלופות ראויות ונגישות לרכב הפרטי, עידוד שימוש בתחבורה ציבורית ושימוש אפקטיבי בדרכים הקיימות.

מרכזית המפרץ

לביצוע החזון, אנו מפעילים את מרכזית המפרץ, המהווה את המרכז התחבורתי (HUB) הגדול ביותר בישראל. התחנה בנויה על פני 50,000 מ"ר ו-15,000 מ"ר בנוי, מכילה 16 דרגנועים ו-11 מעליות. מידי יום, המרכזית משמשת בין 50-70 אלף איש ומעל 1,600 קווי תחבורה ציבורית מסוגים שונים, ביניהם המטרונית, הרכבלית, אוטובוסים ציבוריים עירוניים ובינעירוניים, ולצידה נמצאות שתי תחנות רכבת כבדה (רכבת ישראל) ותחנת מוניות.



נתיבי איילון מבצעת שיפורים מתמידים לטובת הציבור כמו הקמת מערכות חניה חכמה, ניקיון על ידי רובוטים, ובסוף שנת 2023 הוצבה התחנה החכמה הממוזגת הראשונה (מתוך ארבע). התחנה, נגישה לאנשים עם מוגבלויות, אטומה בקירות זכוכית החוסמים רעשים ותנאי מזג אוויר קשים, ומותקנים בה עמדות טעינה לטלפון סלולרי וחיבור Wi-Fi.

המטרונית

בשנת 2020 חברת נתיבי איילון מונתה לגוף האמון על תפעול ואחזקת תשתית ציר המטרונית במטרופולין חיפה ובעתיד גם בעכו ובטירת הכרמל. הציור משתרע על פני כ-100 ק"מ וכולל 160 רציפים עם טכנולוגיה, שלטי מידע לציבור, מצלמות וריהוט ייעודי. ציר המטרונית הקיים עובר בתחום 6 רשויות מקומיות: חיפה, נשר, קריית ביאליק, קריית מוצקין, קריית ים וקריית אתא.

היא מערכת ה-BRT (Bus Rapid Transit) המלאה הראשונה בישראל. המערכת מבוססת על כלי נייד גלגלי (אוטובוס מפרקי) נגיש, בעל טכנולוגיות מתקדמות לספירת נוסעים ובקרת כניסות עם קיבולת של עד 140 נוסעים.

המטרונית נוסעת בצירים מופרדים והיא זוכה לעדיפות ברמזורים. למעשה, בעזרת קיומו של מערך תחבורה ציבורית בתשתית מופרדת וייעודית משאר התנועה בכביש, אנו יכולים להתגבר על בעיית האמון בשירות, מאחר ובידולו מאפשר למשתמשים לדעת היכן נמצאת המטרונית בכל זמן, מתי הקו הבא מגיע והיכן הוא עובר. הדבר מתאפשר הודות לשידור וקבלת מידע בזמן אמת על מסלול המטרונית, והצגתו לציבור על גבי צגים אלקטרוניים בסביבת התחנה ובאפליקציות.





פרויקטים נוספים במטרופולין חיפה והצפון

עוד במסגרת אחריותנו, החברה אמונה על תכנון מקטע התמרור במטרופולין חיפה, בכביש 4 מצומת בן צבי עד צומת שדי ירושלים, בכבישים 781, 752 ו-705, ואזורים מחוץ לעיר בהם עוברת המטרונית. בנוסף, מבצעת החברה פרויקטים טכנולוגיים נוספים שמטרתם לשפר את היכולת התפעולית של המטרונית.

לצד כל זאת, אנו עוסקים בניהול אחזקת מסופים חכמים, בהקמת מרכז ניהול בקרת תנועה במטרופולין מרחב צפון (מנת"ם המפרץ), הקמת מסופי תחבורה ציבורית בצפון, קידום טכנולוגיות תחבורה חכמה ועוד.

פרויקטים נוספים שאנו מקדמים במרחב הצפוני, הינם הקמת מסוף קצה בבי"ח הגליל בנהריה, הרחבת מסוף תחבורה "דרור" הסמוך לתחנת הרכבת בכרמיאל, ושדרוג מרכזית הקריות הכוללת התאמות נגישות.

הרכבלית

בסוף שנת 2021 חברת נתיבי איילון קיבלה מהמדינה את האחריות לפיקוח על התפעול האחזקה, שירותי האבטחה ורמת השרות של מפעיל הרכבלית בחיפה.

הרכבלית היא כלי תחבורה ציבורית ייחודי להסעת המונים, שמטרתו להוסיף ולהשלים את הקישוריות בין צורות התחבורה השונות בין מרכזית המפרץ לבין הטכניון ואוניברסיטת חיפה. כך, הרכבלית מנגישה את ההגעה למוסדות אלו עבור עשרות אלפי סטודנטים ואנשי סגל, שחלק נכבד משגרתם היומיומית מתרכזת במעלה ההר של חיפה. במקום שמסלול ההגעה של משתמשים אלו ימשך כ-30 דקות לפחות בתחבורה ציבורית, הרכבלית צמצמה אותו ל-10 דקות נסיעה לטכניון, ו-19 דקות לאוניברסיטת חיפה.

הרכבלית עומדת בתנאי בטיחות ובקרה מחמירים, כמו גם תקני בטיחות אירופאיים להפעלת רכבלים. הרכבלית הינה כלי תחבורה ירוק, מונע על ידי חשמל לצמצום זיהום האוויר ובעל חתימת קרקע נמוכה.

בשנתיים האחרונות, בנינו מודל יעיל לפיקוח ובקרה, המדווח למשרד התחבורה אודות מצב הפרויקט בתחומים שונים, בדגש על בטיחות, אחזקה ורמת שירות גבוהה לנוסע. מודל זה עשוי לשמש תחומים נוספים בחברה, למשל במסופים.



בטיחות
ונגישות בדרך 05



בטיחות ונגישות בדרך

בחברת נתיבי איילון אנו רואים בערכי הבטיחות והנגישות ערכים עליונים ופועלים ללא פשרות להגנת הציבור, משתמשי הדרך ועובדי החברה מפני סיכונים אפשריים.

בתקופת הסיקור של דו"ח זה המשכנו בהרחבת היבטי הנגישות בפרויקטים השונים בדגש על הסדרים זמניים בשלבי ביצוע העבודות בפועל. בשונה מהסדרים קבועים (שלב סיום הפרויקט בו הוא נמסר לשימוש) הסדרים זמניים מתאפיינים בשינויים בתוואי הדרך הרגיל ומצריכים אמצעי זהירות מיוחדים, כגון גדרות הפרדה באתרי הבנייה, הנחיות פקחים, שינויים במבנה המדרכה ובציר הכביש ועוד.

מכאן, ביצענו מיפוי לצרכים של משתמשי הדרך והעסקים של אזורי הביצוע עוד בשלבי התכנון של הפרויקט - טרם השלב הביצועי, והתמקדנו בשני צירים עיקריים: הראשון בהנגשת הדרך עבור הולכי הרגל, בדגש על נגישות של אנשים עם מוגבלויות שונות במסופים, בנת"צים שמאליים, בשבילי אופניים ועוד. השני - במיפוי צרכי העסקים הנמצאים בסביבת עבודות הביצוע, הכוללים פירוט והתאמה לשעות פעילות העסק, שעות הבאת סחורה, נגישות ללקוחות, זמינות חניות ועוד.

צרכי המשתמשים מתוכללים, ומזינים את תכנון שלבי הביצוע בפרויקטים השונים.

עיר בטוחה

פרויקט עיר בטוחה מתבצע בשיתוף פעולה עם הרלב"ד ומטרתו להפחית משמעותית את מספר תאונות הדרכים המתרחשות באזורים עירוניים, בדגש על הפחתת הנפגעים בקרב משתמשי הדרך.

באמצעות שילוב אמצעים טכנולוגיים להתמודדות עם אתגרי הבטיחות, יתבצע ניטור התנהגויות מסכנות חיים במוקדי סיכון באזורים עירוניים. אמצעים אלו כוללים הטמעת מערכת לאיסוף מידע וחיישנים לזיהוי פאסיבי של הולכי רגל במעברי חצייה, וישמשו להפקת תובנות ולגיבוש המלצות לביצוע שינויים במרחב על מנת להפוך את הדרך לבטיחותית יותר.

בטיחות בנת"צים

נת"צים המסומנים על גבי הכביש נועדו לקצר את זמני הנסיעה באוטובוסים, להקל על הגודש בכבישים ולהפחית את זיהום האוויר התחבורתי.

במסגרת פרויקט "מהיר לעיר" נסללים מאות קילומטרים של נתיבי נסיעה בכביש, בהם מתקיימת העדפה לתחבורה ציבורית. על מנת לשפר את הבטיחות בנתיבים אלו, נבחן שילוב של אמצעי חישה מרחוק לזיהוי סיכונים בטיחות. מטרת הפרויקט כוללת הגברת יכולת זיהוי סכנות והפחתת תאונות דרכים, ומניעה מוקדמת של אירועי דרך ועומסי תנועה.



נתיב שמאלי

נתיב שמאלי שונה במהותו מהנתיב הימני המוכר. שילובו בתנועה דורש התאמה והכנה מוקדמת להבטחת הזהירות והבטיחות בנסיעה בו. לשם כך, ביצענו שיתופי פעולה ענפים עם הרלב"ד וגורמים נוספים, לצד קיום אירועים הסברתיים לאנשים עם כבדות שמיעה והטמעת המלצות מטעם עמותת נגישות ישראל. בנוסף, הגברנו את התקשורת מול החברות המפעילות את קווי האוטובוסים הציבוריים ועירבנו אותן כמחזיקות עניין בפרויקט.

בשנים 2022-2023 נפתחו לתנועה שלושה נתיבים שמאליים בקרית אונו, כפר סבא ורמלה, ונתיב נוסף צפוי להיפתח בסוף בשנת 2023. בפתיחת נתיבים שמאליים, מועבר נוהל בטיחות מקיף אשר כולל הצבת דיילים במקום והנחיית הולכי הדרך לחצייה נכונה ומעברי החצייה הקרובים, ואמצעי זהירות בהם יש לנקוט בעת מעבר בנתיב שמאלי.



תחנות אוטובוס חכמות

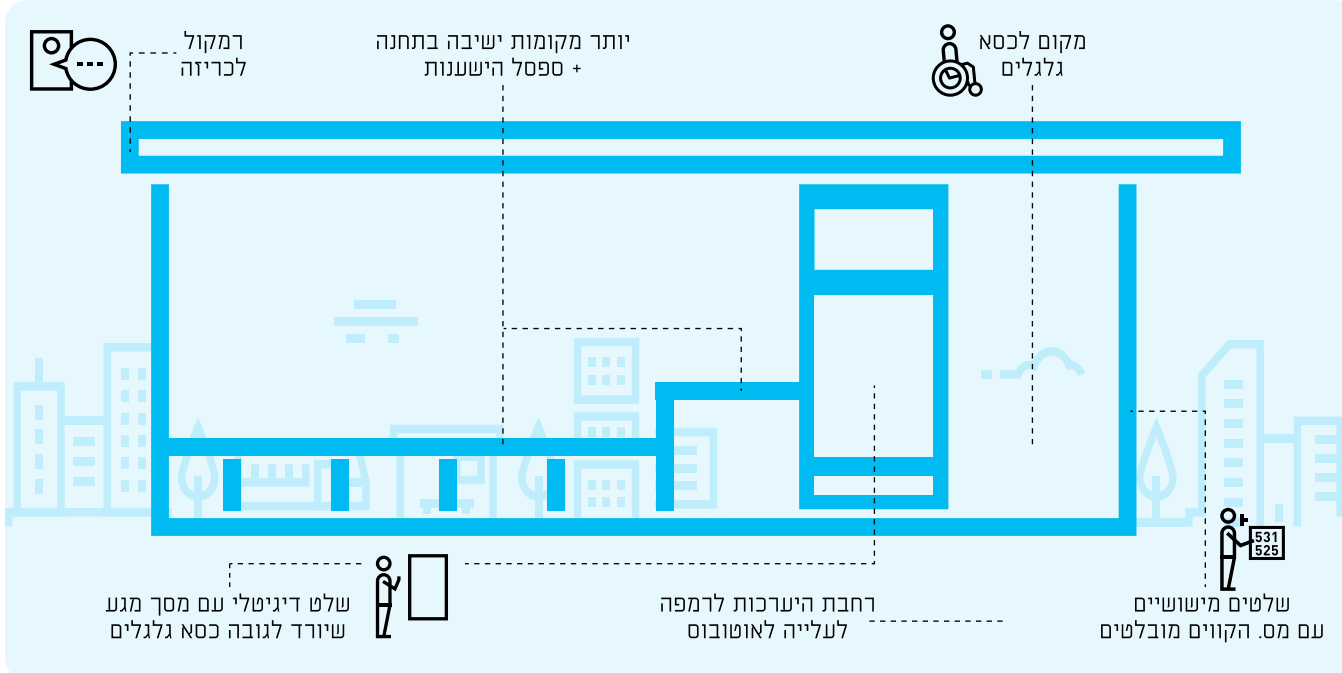
בשנת 2021 הצבנו תחנות אוטובוס חדשניות, אשר כוללות אלמנטים המאפשרים נגישות למשתמשים ואמצעים טכנולוגיים המותאמים להמתנה בעידן שינויי האקלים. התחנות החדשות מאפשרות הצללה רבה יותר בזכות דפנות זכוכית מסננות קרינת UV, ועמידות גבוהה לכל תנאי מזג האוויר הישראלי.

סביבת ההמתנה החדשה נבנתה מתוך עיקרון אשר שם בראש את נקודת המבט של הנוסע. השאיפה היא להגיע לכמה שיותר אנשים - אזרחים ותיקים, ילדים, תיירים, אנשים עם מוגבלויות ועוד, ובכך לאפשר לכמה שיותר אנשים את האפשרות לעלות על תחבורה ציבורית.

לצד זאת, הוספנו מקומות להטענת טלפונים ניידים, מסך מגע וטכנולוגיות מידע לדיווחים בזמן אמת, הזמינים בשלוש שפות - עברית, ערבית ואנגלית. דגם תחנות האוטובוס החדש משלב אלמנטים מתקדמים של נגישות עבור אנשים עם מוגבלויות.

בשנת 2022 הפכו התחנות המתקדמות לסטנדרט מקובל בצירי תחבורה עתירי נוסעים ובפרויקטים אחרים ברחבי הארץ והוצבו עוד עשרות תחנות במסגרת פרויקט מהיר לעיר. במקביל, אנו מבצעים סקר לניתוח השימוש בתחנות וחווית הממתינים לאוטובוס בתחנות אלו.

כ-100 תחנות אוטובוס חכמות הוצבו בפועל בשנים 2022-23





מערך הסיירים

בשנת 2022-2023,
הסיירים שלנו טיפלו ב-

18,176
אירועים

נתקעתם? חייגו *8541 לסיוע חינם



מערך הסיירים בנתיבי איילון

מידי יום עוברים כ-850 אלף כלי רכב על כביש איילון (כביש 20). בתפוסה כה גבוהה של הדרך, כל רכב העוצר בצידה עלול להוביל לעומסי תנועה כבדים ולמצבים מסכני חיים. לשם כך, הקמנו את מערך הסיירים של נתיבי איילון.

הסיירים שלנו פועלים כשירות מטעם חברת נתיבי איילון, ללא עלות עבור המסתייעים בהם, ומגיעים לזירת האירוע תוך מספר דקות לאחר קבלת הפנייה ממרכז ניהול התנועה המטרופוליני. הם יכולים לסייע במגוון מצבים ומצמצמים את ההפרעה לתנועה ואת הסכנה לחיי אדם על הכביש.

אחזקת תשתיות מונעת, שוטפת וחזויה

כחלק מאחריות החברה למשתמשי הדרך, אנו מתחזקים מידי שנה כבישים ומסופי תחבורה ציבורית. לתחזוקת הכביש ומבני הדרך חשיבות גבוהה, הן מבחינת השמירה על רמת בטיחות ושירות נאותות, הן מבחינה כלכלית.

בשלבם שקודמים לתהליך התכנון, אנו מבצעים סקרי בטיחות בליווי מקצועי של יועצי בטיחות חיצוניים. בשלב הביצוע, אנו נוקטים באמצעי זהירות שונים להבטחת רמת הבטיחות הדרושה בכל פרויקט, ומקיימים דיאלוג שוטף עם הרשות לבטיחות בדרכים (הרלב"ד).

בסיום הקמת הפרויקטים, אנו מוסיפים לכל תשתית מערכת לניהול אחזקה באופן יזום ומזדמן, דרך ביצוע סקרים, הטמעת מערכות ניהול מותאמות לכל פרויקט, שימוש בטכנולוגיית שונות ועוד.

אנו משלבים פתרונות טכנולוגיים לשיפור המענה התחזוקתי בתווך העירוני ובפריסה הארצית, תוך שימוש במערכות ניהול אחזקה וניטור טכנולוגיות. לצד זאת, הכנסנו את החידושים הבאים לשלבי העבודה התחזוקתית השוטפת:

- עריכת מיפוי חכם של האחזקה החזויה
- ביצוע סקרי איוונטר
- סקירת גשרים באמצעות רחפנים
- הוספת מערכות ניהול אחזקה ומערכת למניעת פגיעה בגשרים

נוסף לכך, אנו מפתחים מערכת לניטור חריגה בגובה - זוהי טכנולוגיה לניטור, התראה ומניעה של מעבר כלי רכב גבוהים מהמותר במקטע הדרך, על מנת להפחית ולצמצם פגיעה של כלי רכב גבוהים בתשתית הדרך.



מרכז ניהול תנועה מטרופוליני - מנת"ם לשגרה ולחירום

מנת"ם דן קולט שידורים ממגוון אמצעים ובונה את תמונת התנועה המלאה של גוש דן בזמן אמת. בזכותו, ניתן לבצע סקירה מקיפה על מארג הפתרונות התחבורה החדשניים שהחברה מקדמת שיהוו חלופה לרכב הפרטי, תוך התמקדות בפרויקטי תחבורה ציבורית בת-קיימא.

המרכז מאגד מספר אלמנטים וגופים המאפשרים את ניהול התנועה השוטפת באופן חכם ונכון יותר עבור הנוסעים המשתמשים בדרך, ומאפשר מענה זמין ונגיש יותר לצרכיהם של משתמשי הדרך.

מ-2020 אנו מפעילים מערכת בקרת התנועה בקטע המרכזי בנתיבי איילון. המערכת היא הראשונה מסוגה בארץ, והיא תוכננה ונבנתה בסיוע חברות מנוסות ומובילות מחו"ל ומישראל, בדומה למערכות המותקנות ברוב הכבישים המהירים בארה"ב, אירופה ויפן.

ב-2021 שודרגה מערכת בקרת התנועה, והיא הפכה למרכז ניהול תנועה של מטרופולין ת"א - מנת"ם דן, המאפשר ניהול תנועה אקטיבי הצופה את פני העתיד. באותה השנה הוקם גם מנת"ם המפרץ באמצעותו מבוצע ניהול תנועה ברשות נשר. המנת"מים מביאים לשיפור התנועה בכל המטרופולין ומאפשרים התמודדות עם אתגרי התחבורה בהווה ובעתיד, בין היתר בזכות שימוש בטכנולוגיות מתקדמות, תשתיות פיזיות וגיאוגרפיות המאפשרות רציפות תפקודית, וניהול משותף של חברת נתיבי איילון והרשויות המקומיות.

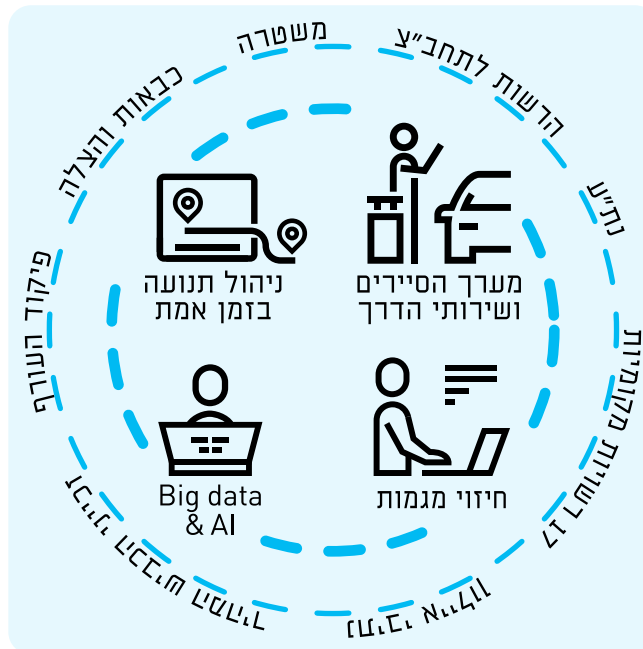
אנו פועלים כדי לצרף רשויות נוספות בכל עת, ושואפים ליצירת שיתופי פעולה שיסייעו לתושבי המטרופולין לנוע בקלות ובכל תנאי דרך. בשנת 2022, הצטרפו למיזם הרשויות המקומיות בת-ים, פתח תקווה, רמת-גן, קרית אונו ולוד, ובמהלך שנת 2023 נחתמו הסכמים מול גבעתיים וחולון. במנת"ם המפרץ חוברו במהלך שנת 2023 ארבעים צמתים מרומזרים בציד המטרופוליני אשר חוצים את הרשויות



קרית ביאליק, קריית אתא, קריית מוצקין וקרית ים. בשנת 2024 צפויים להיחתם הסכמים עם רשויות נוספות במטרופולין חיפה.

בשנת 2023 גם מנת"ם המפרץ החל לפעול לאחר חיבור לניהול התנועה של 40 צמתים מרכזיים במטרופולין חיפה. צמתים אלו הועברו לאחרונה לחברה לאחר שנוהלו בעבר על ידי עיריית חיפה. הצמתים המחוברים מחברים למנת"ם המפרץ 6 רשויות מקומיות - נשר, קרית ביאליק, קרית מוצקין, קרית ים, קרית אתא וחיפה. תוואי הצמתים מוביל את מסלול המטרונית ובעזרת ניהול התנועה, מתאפשר לחברה לתעדף את התחבורה הציבורית, בהתאם למדיניות משרד התחבורה.

בינואר 2022 החל פרויקט ניהול תחבורה ציבורית בזמן אמת, שמשלב את הרשות לתח"צ ומפעילי קווי האוטובוסים ומשפיע בזמן אמת על עשרות אלפי משתמשי התחבורה הציבורית.



מערכת בקרת תנועה

השימוש כיום בדרך איילון מתקרב לניצולת המקסימלית, וכל ירידה בקיבולת של הכביש עלולה להביא לירידה חדה במהירות עד לעצירת התנועה. תאונה או הפרעה בנתיב אחד יכולה להפחית מידיה את הקיבולת של הכביש כולו ביותר מ-50% ולכן תפקידו העיקרי של מרכז הבקרה הינו איתור, טיפול ופינוי מהיר של הפרעות בדרך (תאונות, רכבים תקועים וכו'). תגובה ופינוי מהירים של גורמי ההפרעה מפחיתים את שיבושי התנועה ואת הסיכוי לתאונה וזיהוי מהיר של תאונות מקצר את זמני ההגעה של שירותי החירום ומסייע בהצלת חיים.

חדרי הבקרה עובדים 24/7 ומטפלים במעל ל-10,000 אירועים בשנה.

בין השנים 2022 ו-2023
טיפלו שני חדרי הבקרה
בכ-23.5 אלף אירועים.

תיאומים ושיתופי פעולה

חדר הבקרה עובד בשיתוף פעולה מול גורמים רבים כגון משטרת ישראל, מגן דוד אדום, נתיבי ישראל, עיריית ת"א, הנתיב המהיר, כביש 431, חברת החשמל, רכבת ישראל, חברת נתי"ע ומוקדים עירוניים נוספים לצורך החלפת מידע ותיאום פעולות הבקרה.

בקרת נתיבים

למען בטיחות הנהגים מוצבים לאורך איילון תמרורים אלקטרוניים מעל נתיבי הנסיעה המודיעים על סגירת נתיבים עקב עבודות או אירועים בדרך, הצבת התמרורים מעלה את רמת הבטיחות בכביש ומאפשרת החלפת נתיב נוחה ובטוחה. בשעות העומס, התמרורים האלקטרוניים מספקים לנהג התרעה מוקדמת על פקקים ומפגעים הנמצאים לפניו, מאפשרים הפחתת מהירות הדרגתית ומקטינים את הסיכוי לתאונה.

המערכת מחשבת את מהירות הנסיעה האופטימלית שתביא לניצול מירבי של הדרך ("החלקת תנועה") ומציגה אותה על גבי התמרורים האלקטרוניים. ההכוונה תורמת לניצול מיטבי של הדרך ומונעת שינויים חדים במהירות הנסיעה שעלולים לגרום לתאונות.

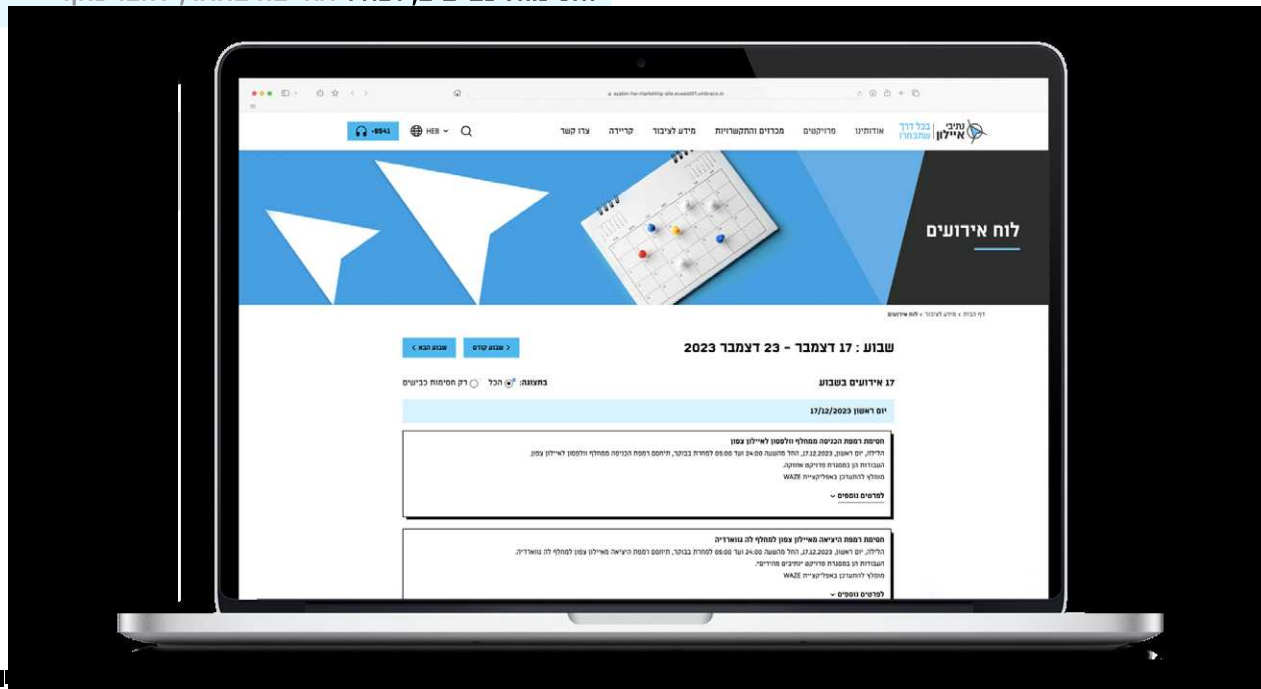
תיאום רמזורים

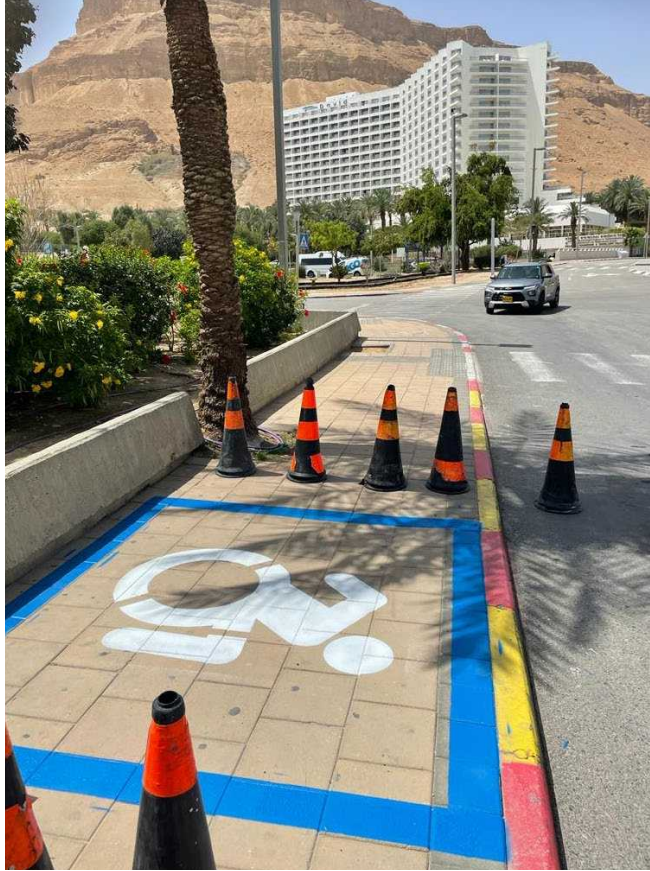
שיתוף פעולה עם מרכז בקרת הרמזורים של רשויות שונות מסייע בהפחתת תורים מצטברים ביציאות מהדרך, שעלולים לגרום לחסימת נתיבים בדרך.

הפצת מידע

מרכז הבקרה מפיץ מידע אמין ומעודכן על מצב התנועה באמצעות שילוט אלקטרוני, רדיו ובאתר האינטרנט. בנוסף, המרכז משתף פעולה לצורך הפצת המידע עם ערוצי הטלוויזיה השונים, Waze וחברות תקשורת. המידע מאפשר לנהג לבחור מסלול מיטבי שיקצר את זמן הנסיעה ככל האפשר.

בתחילת שנת 2023 הושק האתר החדש של חברת נתיבי איילון, ובו שירות חדש עבור הציבור: לוח אירועים ודיווחים בזמן אמת הכולל התרעה מראש על שינויים בתנועה וחסיונות כבישים, ועוד. לגלישה באתר, לחצו כאן.





נגישות בין עירונית

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, החל בשנת 2022 בקידום פיילוט להפעלת קווים בינעירוניים נגשים לאנשים עם מוגבלות בניידות, המתניידים עם כיסא גלגלים, דבר שאיננו נדרש כיום עפ"י חוק בקווים הבינעירוניים. במסגרת זו, הופעלו מספר קווים נגשים בשירות הבינעירוני, כאשר אנשים עם מוגבלות בניידות (המסתייעים בכיסא גלגלים) יכלו להזמין מקום מראש באפליקציה ייעודית. הפרויקט קיבל בשנת 2023 תאוצה, כאשר חברות האוטובוסים (המפעילות) הצטיידו באוטובוסים מותאמים לאנשים עם מוגבלות.

לטובת מתן האפשרות לקליטת האוטובוסים הנגשים בתחנה, ומתן האפשרות לאנשים עם מוגבלות להמתין בנוחות ובבטחה ולעלות על האוטובוסים, נדרשנו לביצוע פעולות שונות והתאמות נגישות במספר מסופים רלוונטיים לפרויקט, בפריסה ארצית, חטיבת תפעול ואחזקה אמונה על ביצוע הפרויקט. עד כה התבצעו מספר פעולות ברחבי הארץ:

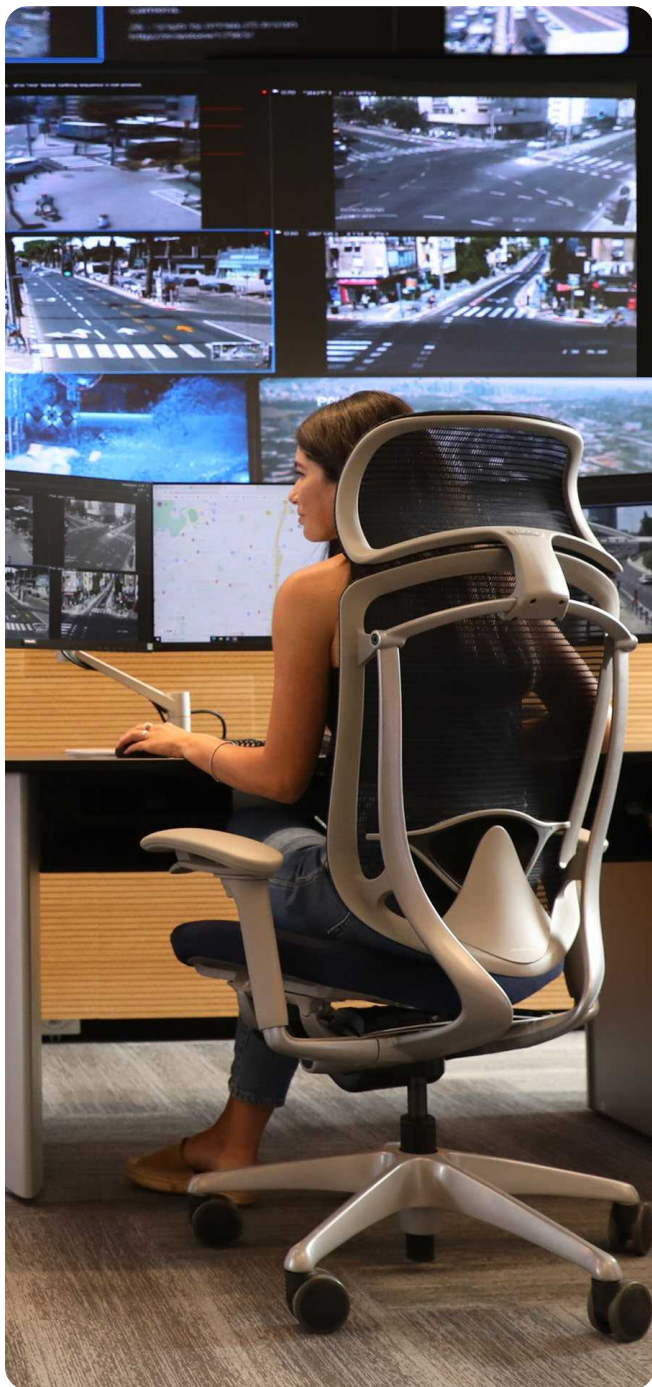
- הסדרת דרכים נגישות כולל הנמכת מדרכות
- הרחבת כניסות נגישות
- הרחבת והנגשת רציפים
- התקנת סככות חדשות ברציפים
- הסדרת שיפוע נגיש לכביש
- פינוי מפגעים ותיקון אספלט
- ביצוע הנמכות מדרכה והסדרת ריצוף נגיש

פרויקט זה מצטרף לשורה של פעילויות נוספות אותן מבצעת החברה עבור משרד התחבורה בתחומי הנגישות, לצד כתיבת פרוגרמת נגישות למתקני תח"צ (לקריאה נוספת בפרק 9 קשרי קהילה), סיוע בתיקוף תקנות נגישות תח"צ ודרכים, וקיום התייעצויות עם עמותות שונות בתחום הנגישות, לטובת שיפור וייעול השירות עבור הציבור.

- עיצוב מפה להתמצאות והפקת והתקנת מדבקות הכוונה
- התקנת תחנה ממוזגת הכוללת רמפה לנגישות, ברציף הנגיש, מרכזית המפרץ (קריאה נוספת בפרק 4)
- ביצוע כ-28 צביעת רחבות נגישות ברחבי הארץ
- פינוי צמחייה והסדרת מקום לרחבת היערכות נגישה - ביצוע מעל 20 רחבות ברחבי הארץ



חדשנות
וטכנולוגיה 06



חדשנות טכנולוגית

על רקע שינוי ייעודה של נתיבי איילון והגדרתה כזרוע הטכנולוגית של משרד התחבורה, החברה אמונה על ניהול ייזום ופיתוח פרויקטים טכנולוגיים חדשניים בתשתיות וכן על התאמת התשתיות להתפתחויות הטכנולוגיות בכלי רכב ובמתקני דרך.

בנתיבי איילון אימצנו את הרעיון לפיו קידום טכנולוגיות תחבורתיות מאפשר ניהול תנועה חכם, מסייע להפחתת עומסי תנועה, להגברת הבטיחות, הניידות והקישוריות במטרופולין, וכך תורם לפיתוחה של החברה האנושית החיה בו וכל זאת במטרה לשפר את איכות החיים של כלל התושבים ומשתמשי הדרך.

ייעוד חטיבת הטכנולוגיות בחברה הוא התווית אסטרטגיה טכנולוגית לתשתיות תחבורה חכמה בישראל ואספקת פתרונות טכנולוגיים שימושיים. חזון החטיבה מורכב משני נדבכים עיקריים:

1. להוות גורם מוביל, מקצועי ויזום בתחום הטכנולוגיות בתחבורה מול משרד התחבורה, הגופים הכפופים לו ותעשיית האוטו-טק המקומית והגלובלית.
 2. לקדם שיתופי פעולה עם חברות מהתעשייה, אקדמיה, חממות טכנולוגיות, קרנות וגופים מקומיים ובינלאומיים המובילים חדשנות טכנולוגית בעולמות התחבורה.
- בהתאם לחזון החטיבה ולייעודה, היא מקיימת ממשקים ושייתופי פעולה נרחבים עם משרדי ממשלה, רשויות וגופים ציבוריים רבים.



- 1 מבוא כרמל
- 2 איצטדיון נתניה
- 3 ראש העין
- 4 לטרון
- 5 מטמון (נס"א)
- 6 מרכז הניסויים הלאומי אשדוד
- 7 ירוחם

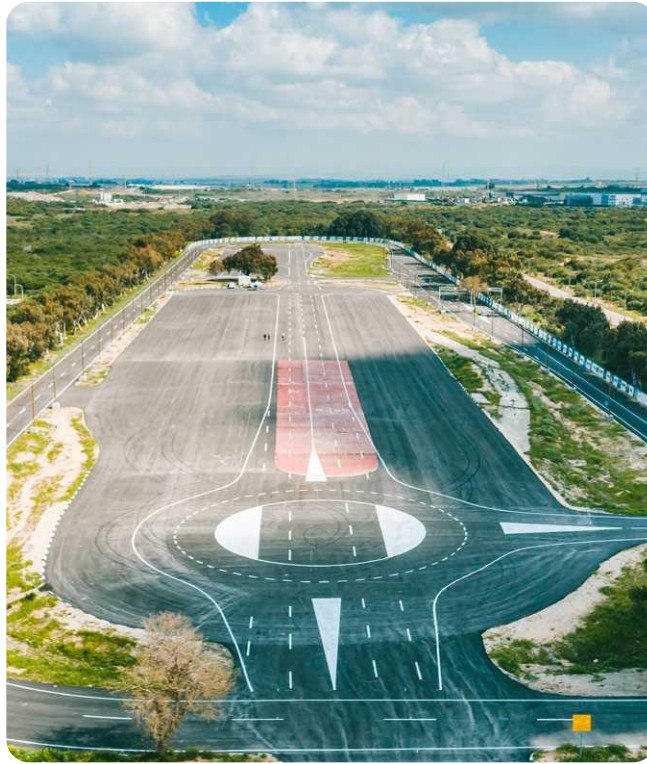
מרכזי הניסויים הלאומיים

על מנת לממש את ייעודה, החברה מקדמת ומפעילה מספר מרכזי ניסויים בתחומים שונים הפרוסים ברחבי הארץ ומאפשרים בחינה וקידום טכנולוגיות תחבורתיות חדשניות:

ISTTC מרכז הניסויים הלאומי לתחבורה חכמה

שדה דיה מרכז הניסויים הלאומי לכטב"מ, רבי להב ומערכות תומכות

CyITS מרכז הניסויים הלאומי לסייבר בתחבורה



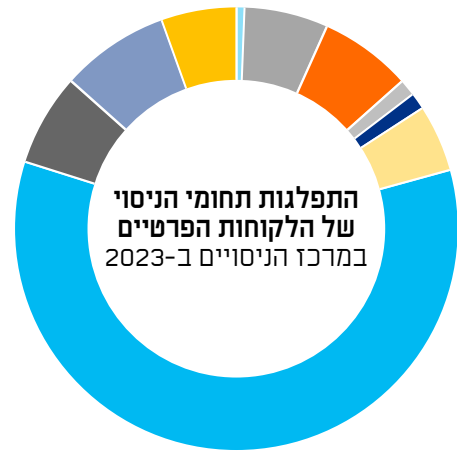
מרכז הניסויים הלאומי לתחבורה חכמה

מרכז הניסויים הלאומי לתחבורה חכמה הינו אתר ניסויים סגור (מבודד מכבישים ציבוריים ותנועה חיה), שבו ניתן לבצע ניסויים טכנולוגיים תחבורתיים למגוון מטרות:

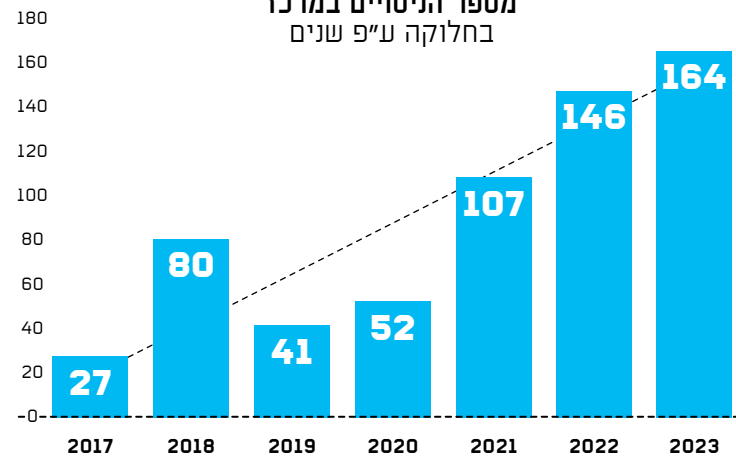
1. בחינה של מערכות טכנולוגיות שונות עבור משרד התחבורה ועבור חברות התשתית של המשרד.
2. הנגשת ציוד ניסויים מתקדם, ואתר לבחינת מערכות עבור חברות האוטו-טק לצורך קידום הידע והתעשייה בישראל, ושמירה על הרלוונטיות והתחרותיות שלה למול תעשיית האוטו-טק הגלובאלית.

במרכז הניסויים ניתן לבצע ניסויים שונים בתחומים טכנולוגיים מגוונים, וברמת מורכבות הולכת וגדלה - מרמה של סנסור יחיד, ועד לבחינה של מערכות רכב הוליסטיות מורכבות. המרכז מנגיש תשתית לביצוע ניסויים, ציוד ניסויים מתקדם, מערכות תיעוד, סימולטורים, ועוד - וכן ידע מתקדם בביצוע ניסויים.

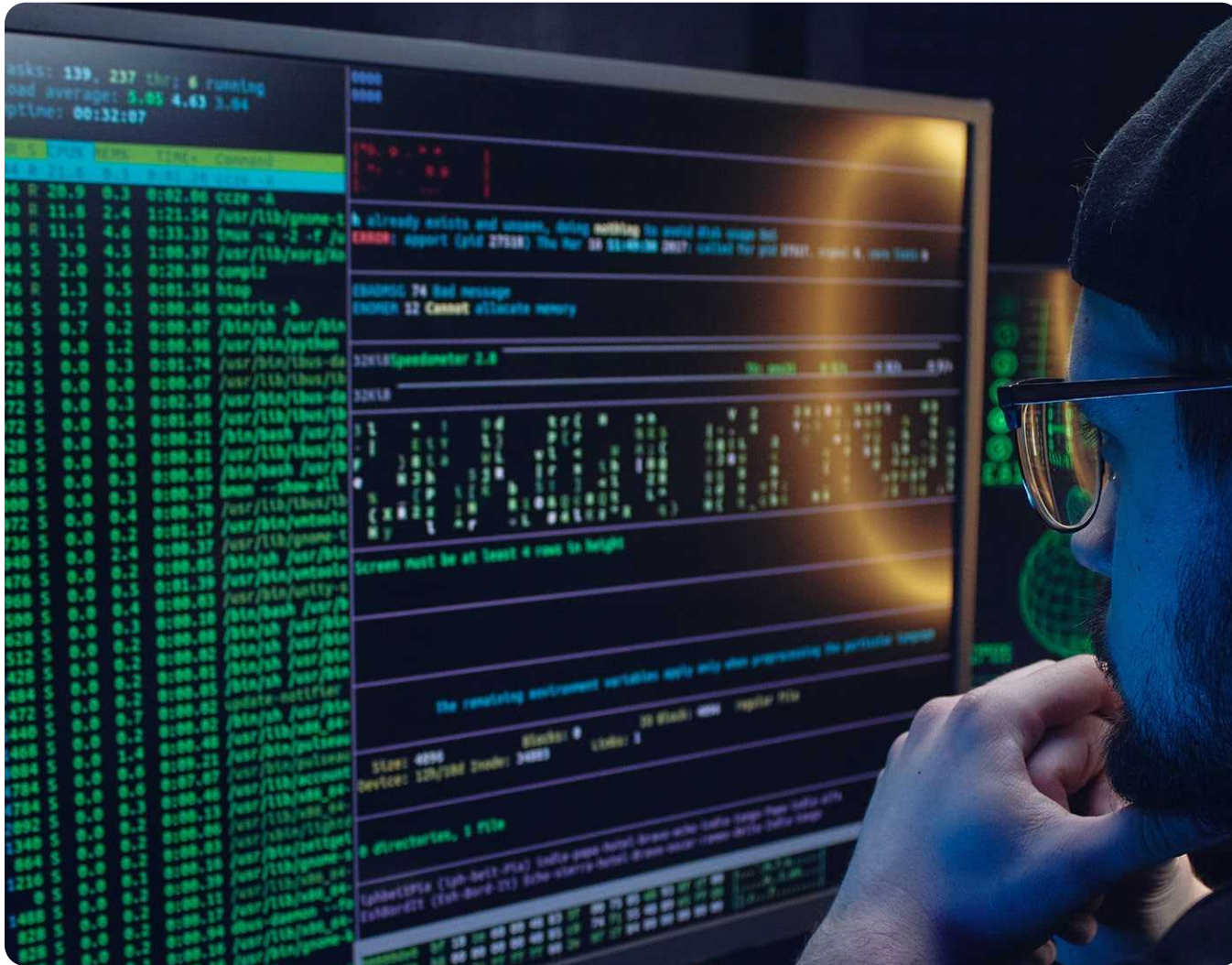
המרכז מבצע התאמה ורכש של ציוד ושירותים באופן שוטף, בהתאם לסקרי מיפוי צרכי הלקוחות המתבצעים אחת לשנה. בשנת 2022 בוצעו באתר 146 ימי ניסויים של לקוחות פרטיים ונוספו 10 נסיינים חדשים למאגר לקוחות המרכז. בנוסף, התקיימו 29 ימי ניסוי של נתיבי איילון ומשרד התחבורה, מתוכם 10 ניסויי לילה. בשנת 2023 בוצעו באתר 164 ימי ניסוי עבור 18 לקוחות פרטיים, מתוכם 6 לקוחות חדשים.



מספר הניסויים במרכז בחלוקה ע"פ שנים



ממועד הקמת מרכז הניסויים (2017-2023), התקיימו בו 620 ימי ניסויים של לקוחות פרטיים.



מרכז הסייבר הלאומי לתחבורה חכמה

מרכז הסייבר הלאומי לתחבורה חכמה (CyITS) הינו מיזם משותף של מדינת ישראל ושחקנים מובילים מהתעשייה בהובלה ומימון של משרד התחבורה. מטרת המרכז להוות גוף לביצוע בדיקות וסימולציות בתחום הגנת הסייבר לרכבים ומערכות אוטונומיות וכן למערכות תחבורה חכמות, דוגמת תחבורה מסילתית ותשתיות טכנולוגיות המכילות בינה. המרכז מהווה מוקד ידע ותוכן מקצועי של מחקר ופיתוח בתחום התחבורה החכמה וכן מוקד ידע ותמיכה בחברות בעולם ה-Smart Mobility.

במסגרת זו, יוכלו חברות, יזמים וחוקרים לקיים ניסויים, לפתח מוצרי הגנה לתחבורה, טכנולוגיות חדשות ותקני סייבר לתחבורה חכמה מוגנת. כמו כן, המהלך נועד למשוך חברות בין-לאומיות להגיע לזירה ולהשקיע במחקר ופיתוח בתחום בישראל.

המרכז לסייבר מהווה חלק מתוכנית ההערכות הלאומית למעבר לכלי רכב שמתקשרים עם משתמשי הדרך ועם תשתיות תחבורה בסביבה כמו מערכת רמזורים, מרכזי שליטה ובקרה, שילוט, תשתיות טעינה ועוד.

מלבד זאת, המרכז יאפשר לבחון טכנולוגיות הגנת סייבר של כלי רכב פרטיים, רכבים אוטונומיים, מערכות תחבורה ציבורית ותשתיות תחבורה, ולבדוק את החוסן של אלו מול ניסיונות השתלטות מרחוק, תקשורת רציפה וניטור סכנות עתידיות.

מיזם הרחפנים הלאומי

מיזם הרחפנים הלאומי הוקם בראשית שנת 2020, עם ההתעוררות העולמית של טכנולוגיות תחבורה חכמה, וצפי לכניסת כלי תחבורה חדשים למימד האווירי. משרד התחבורה ונתיבי איילון, רשות התעופה האזרחית ורשות החדשנות, חברו יחדיו לשותפות ייחודית של גופי ממשל על מנת לתמוך ולקדם אקוסיסטם של תעשיית רחפנים מובילה בישראל.

כניסה של רחפנים לשימוש מסחרי ולתועלת הציבור, צפויה להוות אלטרנטיבה נוספת לשינוע סחורות קטנות וגדולות ועד לשינוע נוסעים, שניתן יהיה להסיט מהכבישים אל השמיים ולמנוע גודש. כמו גם חיבור יישובי הספר אל אזורי מסחר מרכזיים, מרכזי תעסוקה ועוד.

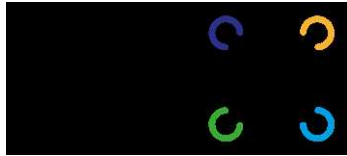
המיזם פועל על מנת לאפשר הפעלה אוטונומית של רחפנים בסביבה אורבנית ובמרחב אווירי מנוהל. עד להקמת תשתית ארצית, בטוחה ובעלת כדאיות כלכלית. וכחלק מתהליך שלם להקמת מערכת לאומית לניהול כלי תחבורה אוטונומיים ומקושרים.

מיזם הרחפנים הלאומי מהווה מנוע חדשנות פורצת דרך גם בשדות הרגולציה, לבחינה והערכת יכולות טכנולוגיות מתקדמות בראייה צופת פני עתיד, לשיפור ושכלול האופן שבו אנשים ומטענים נעים בתווך האווירי תוך שמירה על בטיחות, ובאופן שיאפשר תועלת כלכלית. וזאת באמצעות הפעלת ארגז חול ייחודי.

בתוך כך, הוזמן מיזם הרחפנים הלאומי במאי 2023 להציג את פעילותו באו"ם, בפני מעל 100 נציגי מדינות, במסגרת שבוע בנושא היעדים הגלובליים לפיתוח בר קיימא של האו"ם (Sustainable Development Goals) SDG's. באוגוסט 2023 הגיע לישראל לראשונה מזכ"ל ICAO - הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית - וביקר במיזם ונחשף לתרומתו לתעשייה הישראלית והעולמית.

עוד ב-2023, הכנסנו לראשונה לתהליכי הבחינה שמבצע המיזם "מוניות אוויריות" - כלי טיס חשמלי (Evtol) אשר מסוגל לשאת מטען כבד, סחורות וגם נוסעים, בעלי טווח טיסה ארוך, הצפויים לטוס בצורה אוטונומית. עם כניסת הכלים החדשים, החל תהליך בחינה של שילוב כלי טיס מאוישים ובלתי מאוישים באותו תווך אווירי, יחד עם בחינה והליך תכנוני של תשתיות תומכות.

עד שנת 2023 ביצע המיזם כ-23 אלף גיחות, במשימות שונות. שבוצעו באמצעות כ-30 סוגי כלים שונים, ובשיתוף 14 רשויות שונות, בהן: צפת, חיפה, חדרה, נתניה, הרצליה, רמת השרון, תל אביב, מודיעין, ירושלים, באר שבע, ירוחם, דימונה, אילת.





שדה הניסויים לרחפנים (ירוחם)

בשנת 2023 אותר תא שטח מתאים להקמת שדה הניסויים והחלו עבודות התכנון ההנדסי עבור שדה הניסויים הלאומי לכטב"מ, רבי להב ומערכות תומכות. זהו פרויקט משותף למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, נתיבי איילון, משרד הביטחון ומפא"ת, והוא הוקם כדי לתת מענה לצרכי מחקר ופיתוח בתחום הרחפנים בתעשייה, והוא עתיד לשמש, לכשתושלם הקמתו, את התעשיות הביטחוניות והאזרחיות כאחד. הפרויקט הוא הסנונית הראשונה בשורה ארוכה של שיתופי פעולה בין חברת נתיבי איילון למפא"ת בקידום טכנולוגיות אזרחיות וצבאיות בתחום התחבורה החכמה.





קישוריות לכלי רכב ולתשתית - V2X

הרכב המקושר (Connected car) הוא חזון עתידי, שלפיו יהיו כלי הרכב בעתיד מקושרים עם רכבים אחרים ועם סביבתם הקרובה. הרכב המקושר עומד בבסיסה של מהפכה תחבורתית אשר מקדמת את החיבוריות של כלי הרכב לרשת (V2N), לסביבה ולתשתיות כמו שלטי חוצות ורמזורים (V2I), ולכלי רכב אחרים (V2V). מטרת הפרויקט היא להנגיש מידע על תנאי הדרך למשתמשים בזמן אמת, להגביר את הבטיחות בדרכים, לתת העדפה לכלי רכב מסוימים כמו רכבי חירום ותחבורה ציבורית ולשפר את זרימת התנועה.

נתיבי איילון יוזמת ומקדמת פרויקט חלוץ בטכנולוגיית V2X, שעתיד לשנות את פני התחבורה בישראל, לשפר את הבטיחות, את ניהול התחבורה ואת זרימת המידע בין משתמשי הדרך השונים.

העדפה לאמבולנסים

ניתן לקצר משמעותית את זמן ההגעה לבית החולים באמצעות מתן העדפה ברמזורים לאמבולנסים, ולשם כך אנו מקדמים פיילוט לבחינת העדפה ברמזורים לאמבולנסים בפינוי חירום בדרכם לבית החולים. ההעדפה מתוכננת על בסיס מיקומי GPS של האמבולנסים בזמן אמת המועברים לרמזור, על ידי כך ניתן לזרז את קבלת הטיפול הרפואי ולהציל חיי אדם.

בשנת 2023 הפרויקט הוצג בפני ועדת הניסויים של משרד התחבורה וניתן אישור של המפקח הארצי על התעבורה לביצוע הניסוי.

פרויקטים נוספים

חטיבת הטכנולוגיות בנתיבי איילון, מנהלת מספר רב של פרויקטים טכנולוגיים בשלבי ביצוע ותכנון שונים. לפניכם הפרויקטים המובילים בהם עסקה החטיבה בשנים 2022-2023:

רמזורים אדפטיביים

איתור טכנולוגיות לניהול רמזורים על פי ביקושים בזמן אמת ובהתאם למדיניות העדפה משתנה ובחינת יעילותן במסגרת ניסוי שטח.

נתיבי איילון מקדמת פיילוט אשר במהלכו ייבחן שימוש ברמזורים אדפטיביים אשר פעולתם מתבססת על נתוני תנועה בזמן אמת ולא על תוכניות מובנות. חיישנים שמותקנים בשטח הצומת מזהים בזמן אמת את הביקושים ובאמצעות אלגוריתם מיוחד מתבצעת אופטימיזציה של הפעלת הרמזורים בהתאם למצב התנועה.

ניהול תנועה וזמנים אופטימלי בצמתים אשר מתאפשר אודות לרמזורים אדפטיביים יכול לחסוך זמני המתנה למשתמשי הדרך השונים ולהפחית את הגודש בכבישים, וכן להעלות את רמת הבטיחות בצומת. בנוסף, ניתן באמצעות טכנולוגיה זו לייצר העדפה לתחבורה ציבורית או לרכבי ביטחון ורכבי חירום.

בימים אלה מגובשת תכנית ניסוי מול משרד התחבורה.

2022

ניסויים והערכה - V&V
ניסויים ובדיקות בהתאם להוראות הנהל AV01-2021

2023

נסיעה בשטחים תפעוליים

1. נסיעה אוטונומית עם נהג בטיחות
2. צבירת נסיון ומידע
3. לימוד דרך תרחישים תפעוליים בהפעלת תחביצ

ניסויים והערכה - V&V

1. ביצוע מבחנים בשדה ניסויים לפני כל מעבר א"ד
2. ניסויים/סימולציה בהתאם להוראות AV02-2022
3. בחינה במעבדת הסייבר לפי הוראות AV04-2022 applicable mean compliance - AMC
4. לוועדת הניסויים של משרד התחבורה

2024

נסיעה בכבישים ציבוריים

1. נסיעה בכבישים ציבוריים עם וכלי נוסעים
2. הפעלת מרכז שליטה ובקרה לאוטובוסים האוטונומיים
3. ניתוח הנתונים אודות הפעלת האוטובוסים האוטונומיים

2025

הפעלה במסגרת קו שירות

1. נסיעה כקו שירות עם נהג בטיחות
2. נסיעה כקו שירות בלי נהג בטיחות



בחודש מאי 2022 אושרה בכנסת האסדרה של תחום בדיקות הרכב האוטונומי ועל בסיסה עתידות להתבצע הבדיקות לרכבים שיעלו על כבישי ישראל ללא נהג. במסגרת הפרויקט פורסם קול קורא, שאליו ניגשו מספר קבוצות. באוקטובר 2022 נבחרו 3 קבוצות שעברו לשלב מימוש (בתמיכה בהיקף של כ 26 מיליון ש"ח של רשות החדשנות). הקבוצות שעברו נמצאות בהתארגנות לייבוא הכלים לארץ לביצוע שלב ראשון של ניסויים באתר ניסויים.

באפריל 2023 אחת החברות המשתתפות קיבלה היתר לנסיעה במוד אוטונומי עם נהג בטיחות בשטח תפעולי. מאז חברה זו ייבאה כבר 2 אוטובוסים והחלה בתהליכי הרגולציה של משרד התחבורה לאישור רכבים אוטונומיים.

מיזם מתואם לתחבורה ציבורית אוטונומית

מחסור בנהגים הוא חסם מרכזי במערכת התחבורה הציבורית בישראל ובעולם, אשר בשנים האחרונות הפך לאקוטי יותר בעקבות שיעורי הצמיחה של האוכלוסייה והדרישה לתדירות שירות תחבורה גבוהה יותר.

במקביל, הלכה והתחדדה בשנים האחרונות ההבנה כי שילובם של רכבים אוטונומיים פרטיים על הכביש לא יתרום להפחתת הגודש. לעומת זאת, שימוש בתחבורה ציבורית אוטונומית כן יאפשר להפחית את הגודש בכבישים ולהעלות את רמת השירות לנוסעים. כך לדוגמא, קווי תחבורה ציבורית כבר לא יהיו כפופים למגבלות כוח אדם, שעות עבודה ועוד. מה שיאפשר הגברת תדירות של הקווים ומתן מענה מיטבי לדרישות ציבור הנוסעים.

מכאן, התאגדו יחדיו השותפים לפרויקט - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות לתחבורה ציבורית, הרשות לחדשנות וחברת נתיבי איילון והציבו יעד לשילוב כלים אוטונומיים בקו שירות תחבורה ציבורית ב-2025.

מטרות המיזם הן למידה בנוגע להתאמה ולרגולציה של קווי תחבורה ציבורית אוטונומיים, ואיסוף מידע בנוגע להפעלה ובחינה של שילוב כלים אלו כקווים מסחריים, למידת השפעתם של הרכבים על אוכלוסיית הנוסעים ועל שאר משתמשי הדרך.

הקהילה הטכנולוגית



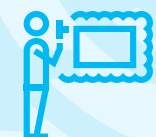
833
חברות וחברים



39
פודקאסטים מרתקים



4,649
ידיעות, קבצים וקישורים
שעברו בין החברים



עשרות שיתופי פעולה
ימין עיון משותפים
ואירועי החלפת ידע,



2
קבוצות דיונים



1
קובץ יצירת קשר

הקהילה הטכנולוגית

בשנת 2022 הקימה חטיבת טכנולוגיה וחדשנות קהילה טכנולוגית אשר מנתה למעלה מ-830 חברים במס' קבוצות. הקהילה ייצרה חיבורים ושיתופי פעולה בתחום התחבורה החכמה.



חומרים ואנרגיה ממקורות מתחדשים

בשנים האחרונות, כחלק מההתמודדות עם משבר האקלים אנו עדים לצמיחה מואצת בתעשיית הקליימטק אשר מפתחת פתרונות טכנולוגיים לצמצום פליטות, קידום אנרגיה מתחדשת, מיחזור חומרים וטיהור אויר ומים.

בתחום התחבורה צפוי מחסור חמור בחומרי גלם המשמשים לפיתוח תשתיות תחבורה כגון אגרגטים לחצץ וזאת בשל מיצוי המחצבים הטבעיים.

חברת נתיבי איילון באמצעות חטיבת טכנולוגיות החלה בהליך מיפוי וסקירה של הטכנולוגיות הקיימות בתעשיית הקליימטק בעולם במטרה לאתר פתרונות ארוכי טווח למחסור צפוי זה בהעדפה לחומרים ממקורות מתחדשים.

בנוסף לכך נחקר גם נושא האנרגיה המתחדשת מתוך שאיפה לנצל את כבישי ישראל לשימוש באנרגיה מתחדשת ממקורות שונים (הפרשי טמפרטורה, רוח, אנרגיה סולארית, רעידות ועוד).

ב-2024 יוגש דו"ח מחקר בנושא להנהלת החברה ולמשרד התחבורה לבחינת צעדי המשך.

פרויקטים לשינוי התנהגות והרגלי נסיעה



דרך ערך

דרך ערך הינו פרויקט חדשני וראשון מסוגו לשינוי הרגלי הנסיעה ברכב פרטי. הפרויקט נערך על ידי משרדי האוצר והתחבורה, ובביצוע נתיבי איילון, כאשר שירותי הניהול והתפעול של הניסוי יינתנו על ידי החברות המפעילות אותו (ונבחרו בהליך מכרזי). מטרת הניסוי הינה לבחון כיצד תמריצים כלכליים יכולים להשפיע על הרגלי הנסיעה של הנהגים בישראל. הפרויקט מלווה ע"י צוות מחקרי אקדמי מאוניברסיטת ת"א ומאוניברסיטת סטנפורד, מטעם המועצה הלאומית לכלכלה.

בשנים 2019-2023 השתתפו כ-10,000 מתנדבים פעילים בפרויקט דרך ערך

במסגרת הפרויקט, גויסו אלפי מתנדבים שעל רכבם הותקן רכיב ניטור, המנטר באופן רציף את נסיעותיהם. ההשתתפות בפרויקט מחולקת לשני שלבים: תיעוד ותגמול. בשלב התיעוד, המתנדבים מנוטרים למשך חצי שנה על מנת ללמוד את הרגלי הנסיעה שלהם ללא התערבות או מתן תמריץ כלשהו. בשלב התגמול, המתנדבים מתוגמלים בהתאם לנסיעות שלהם מחוץ לשעות השיא ואזורי הגודש, וכן בתמורה לנסיעה בתחבורה ציבורית. בדצמבר 2023 פורסם הדו"ח הסופי המסכם למעשה את הניסוי ומצאיו מעידים על שינויים חד משמעיים בדפוסי הנהיגה של הנהגים; השינוי מוערך בידידה של כ- 10% במוצע בנסיעות התורמות לגודש - ירידה שמתבטאת הן בהפחתת כמות הנסיעות והן בהסטט שעות ומסלולי הנסיעה. ההמלצה של צוות החוקרים היא להמשיך לסבב נוסף, אחרי הליך הסקת מסקנות ותוך הטמעת הלקחים בניסוי ההמשך (דרך ערך 2.0), שעתידי להתחיל ברבעון 1/2024.

דרך: ערך



אנחנו מזמינים מתנדבים נוספים להצטרף לפרויקט, לחצו למידע נוסף לחצו כאן

נתיב לעסקים

הציבור הישראלי מאבד כ-850 מיליון שעות עבודה בכל שנה, שעלותן - הישירה והעקיפה - נאמדת בכ-40 מיליארד ש"ח בשנה, והיא צפויה להכפיל את עצמה עד שנת 2035 במידה ולא יימצאו חלופות לשימוש ברכב הפרטי.

עם ההבנה כי פיתוח תשתיות הוא תהליך מורכב אשר יכול לקחת שנים, ועם הדחיפות לפתור את מצוקת העומס בכבישים, נולד הצורך בפתרון קצר מועד אשר יספק מענה מיידי ויקל על ההגעה לעבודה והחזרה ממנה.

נתיב לעסקים הוא פרויקט לאומי שמטרתו לשנות את הרגלי הנסיעה בקרב עובדים באזורי תעסוקה ברחבי הארץ. במסגרת הפרויקט נערך פיילוט בפארק המדע ברחובות בשיתוף הרשויות המקומיות רחובות ונס ציונה ומעסיקים הממוקמים בפארק. הפרויקט צפוי להתרחב בשנים הקרובות ל-14 אזורי תעסוקה נוספים, ולמאות אלפי עובדים בישראל.

התוכנית מתבססת על שלושה שלבים עיקריים: ראשית, אנו מאתרים את הצרכים התחבורתיים הייחודיים של העובדים במתחם התעסוקה; שנית, אנו מייצרים פתרונות תחבורה אלטרנטיביים לרכב הפרטי "תפורים לפי מידה" לכל מעסיק ומתחם תעסוקה; שלישית, אנו משלבים זרועות עם משרד התחבורה, רשויות מקומיות וספקי תחבורה חכמה ליצירת הזדמנויות משותפות ולהסרת חסמים.

בפרויקט, פנינו אל עובדי החברות וערכנו סקר הרגלי נסיעה שמטרתו לאסוף מידע על הרגלי הנסיעה שלהם, לנתח את התוצאות ולהצליב בין הצרכים של העובדים השונים במתחם כולו.

מתוצאות סקרים אלו, הובלנו מספר מהלכים להקלה על דרך הגעתם של העובדים לפארק המדע:

- הוספת מערך שאטל (הסעה) פנים מתחמי חכם בפארק המדע;
- שדרוג התחבורה הציבורית ותגבור תדירות האוטובוסים, הוספת קווים חדשים, שינוי מסלולים וזמני נסיעה;
- שיפוץ סככות של תחנות האוטובוס ועוד;
- יצירת רציפות של שבילי האופניים המגיעים לפארק וסלילה של מסלולים חדשים בשטח הפנימי של הפארק.

בסוף שנת 2022 החל השלב היישומי בפיילוט פארק המדע, הכולל הפעלת שאטל פנים-מתחמי חכם המשמש את העובדים העושים שימוש ברכבת/קווים בינעירוניים כפתרון "מייל אחרון". בפארק המדע כיום כ-15,000 עובדים. כבר בשבועות ההרצה הראשונים נרשמו מעל ל-900 נסיעות בשאטל.

כיום, משתתפות בפרויקט 6 חברות עם מעל ל-1,300 נסיעות מדי חודש בשאטל.

כחלק מבחינת ההשפעה ועמידה ביעדי הפיילוט, נמדדו פרמטרים רבים כגון אחוז הנרשמים לפתרונות הנסיעה האלטרנטיביים לרכב הפרטי שהופעלו במסגרת התכנית, אחוז העובדים העושים שימוש בפתרונות אלה, אחוז המעבר מנסיעות נהג ברכב הפרטי לתחבורה ציבורית או לפתרונות תחבורה אלטרנטיביים ושינוי אחוז פיצול הנסיעות הכלי בקרב עובדי המתחם כתוצאה מהפעלת התכנית. אופן המדידה מתבצע באמצעות סקרים, תיקופי נסיעות בתחבורה הציבורית ונתוני הזמנות נסיעה.



נתיב לעסקים

תרבות תחבורה חדשה



שיתוף פעולה של המשרד להגנת הסביבה ומשרד התחבורה בחודש דצמבר 2022 הוקמה והחלה לפעול ועדת היגוי משותפת למשרד הגנת הסביבה ומשרד התחבורה, אשר מטרתה לאחד בין פעילות תכנית "הגעה ירוקה לעבודה" של המשרד להגנת הסביבה ותכנית "נתיב לעסקים" לצורך הרחבת הפעילות לעשרות אזורי תעסוקה נוספים ברחבי הארץ כחלק משיתוף פעולה בין משרדי.

במסגרת ועדה זו, בהובלת נתיבי איילון, גובשה תכנית עבודה אחודה לשיתוף פעולה ארצי הכוללת שלושה מסלולי סיוע לאזורי תעסוקה כאשר כל מסלול מביא לידי ביטוי את גודל איזור התעסוקה והתרומה לגודש וזיהום האוויר של אותו מתחם. עוד נכחו בוועדה: נציגי הרשויות המקומיות ופורום ה-15 וארגונים אזרחיים.

בשנת 2024 צפויה להתחיל הפעילות מול הרשויות המקומיות אשר יעמדו בקריטריונים ויתקבלו לתכנית.





איכות
הסביבה 07

איכות הסביבה

הגנת הסביבה נמצאת בראש סדר העדיפויות של חברת נתיבי איילון. מעבר לעמידה בדרישות הרגולטוריות אליהן היא כפופה, החברה מאמצת ומקדמת יוזמות חדשניות השואפות לממש את יעדי הממשלה בהתחייבותה להפחתת פליטות גזי חממה, צמצום זיהום האוויר, מעבר לחשמול אמצעי תחבורה, לייצור אנרגיה מאופסת פליטות וחתימה לשוויון סביבתי ותחבורתי.

ככל שהעמקנו בעולם הנושאים הסביבתיים, עלתה המודעות בחברה להתפתחות הרגולציה הרלוונטית, מגמות השוק והערכים החברתיים הנלווים לעיסוק בתחום ובשנת 2023 עמדו ההשקעות הסביבתיות של נתיבי איילון על כ-20 מיליון ש"ח. ההשקעות כללו את ניהול מערך הגנת הסביבה, חשמול תחב"צ במסופים, התקנת פאנלים סולאריים ומעבר לרכבים היברידיים. על ידי הגדלת ההשקעות הסביבתיות שלנו, אנו שואפים להקדים את העקומה, לצמצם סיכונים פוטנציאליים ולהתאים את עצמנו להתפתחויות בעולמות הידע והטכנולוגיה. מתוך הכרה באחריותנו ובהזדמנויות שנפתחות בפנינו על ידי הטמעת חשיבה מקיימת באסטרטגיית הפעולה הארגונית, אנו פועלים כדי להבטיח את הצלחתנו לטווח ארוך בעולם משתנה.

חזונה של נתיבי איילון ועיקר מאמציה מושקעים בהפחתת השימוש ברכב הפרטי וצמצום ההשפעות החיצוניות שלו. החברה פועלת לקידום חלופות כגון הסעות המונים, שבילי אופניים, נסיעות שיתופיות ועוד, ובכלל זאת ניהול התנועה וקידום שימוש אפקטיבי בדרכים על מנת לשפר את בריאות הציבור והסביבה בישראל.

על מנת להפנים את סיכוני הסביבה הייחודיים אליהם חשופה חברת נתיבי איילון, נבנו בחברה תוכניות עבודה ארוכות טווח. בנוסף, בוצע תהליך נרחב וחוצה חטיבות של כתיבת מודלים לניהול סיכונים בתחומי הגנת הסביבה, הבטיחות והנגישות אשר מהווים חלק מבניית המדריך הטיפוסי למתקני תח"צ (מסופים, חניונים וכו'), וזאת כדי ליצור שפה תפעולית אחידה וסטנדרטיזציה של כלל הנהלים הסביבתיים בכל המתקנים של נתיבי איילון.

בין השנים 2019 ל-2022 השקענו כ-3.7 מיליון ש"ח במערך הניהול הסביבתי, במסגרתו ביצענו סקר סביבה, סקר ניהול אנרגיה, קידמנו ניהול סביבתי במרכז הניסויים ושילוב של פאנלים סולאריים במתקני החברה. השקעה זו היא רק חלק מהמאמץ שאנו עושים לצמצום השפעתנו על הסביבה, והיא מצטרפת לפעילות הרחבה שלנו לצמצום השפעות סביבתיות על ידי יצירת תמריצים לשימוש באמצעי תחבורה אלטרנטיביים לרכב הפרטי וחתימה ליצירת סביבה מטרופולינית בריאה ושוויונית.

בשנת 2023
עמדו ההשקעות הסביבתיות של
נתיבי איילון על כ-20 מיליון ש"ח.





התייעלות בשימוש במשאבים

הטמנת תשתיות בביצוע עבודות

משאב הקרקע בישראל הינו משאב מוגבל ויקר ונתיבי איילון שואפת לעשות בו שימוש יעיל ככל הניתן בעת ביצוע עבודות הכוללות פתיחת כבישים וחפירות. בעת ביצוע עבודות אלו, אנו מבצעים פעולות נוספות שיש להן פוטנציאל רווח לחברה ותועלת לציבור ומשחילים, כחלק מהסטנדרט, קני תקשורת חלולים בהם ניתן יהיה להעביר בעתיד של תשתיות תקשורת, כגון סיבים אופטיים, מבלי לפתוח את תשתיות הכביש מחדש.

הצבת פאנלים סולאריים

כחלק מהמאמץ הבינלאומי להתמודדות עם שינויי האקלים, התגייסה נתיבי איילון למאמץ הלאומי להשגת היעד שהגדירה ממשלת ישראל, לפיו 30% מייצור החשמל במדינה יתבסס על אנרגיות מתחדשות עד שנת 2030.

התחלנו את הפעולה ב-2020 עם ביצוע סקר והתקשרות עם חברת ייעוץ חיצונית בו, בין היתר, אותרו גנות פנויים המתאימים להתקנת פאנלים במתקנים התפעוליים שבאחריות החברה. בשנת 2022 השלמנו את התקנת מערכת הפאנלים הסולאריים הראשונה על גג תחנת מרכזית המפרץ בחיפה, שייצרו כ-290,000 קוט"ש בשנת 2023.



בתחילת שנת 2022, הותקנו פאנלים סולאריים באחד מהאתרים - מרכזית המפרץ.



יעדים ארוכי-טווח

שיעור השימוש באנרגיות מתחדשת

8.1%	2021 (הושג בפועל)
11.1%	2022 (הושג בפועל)
11.1%	2023 (הערכה)*
20%	2025
30%	2030

*אומדן המבוסס על נתוני 11 חודשים והערכת חודש דצמבר



שימוש בחומרים ממוחזרים

במסגרת המאמץ לצמצם את היקפי הפסולת המיוצרת במסגרת הפעילות שתחת אחריותנו, אנו פועלים להפחתת פסולת הבניין המושלכת על-ידי שימוש בחומרים ממוחזרים. אנו שואפים להיקף שימוש בחומרים ממוחזרים שלא יפחת מ-20%.

במהלך 2022 הוטמע סעיף מחייב במכרזים הקבלניים, אשר במסגרתו מחויב הקבלן לעשות שימוש ככל הניתן בחומרים ממוחזרים ועודפי בנייה ממוחזרים בהיקף של לפחות 20%. כך הצלחנו להגיע להיקף שימוש של 20.5% בחומרים ממוחזרים בפרויקטים. בשנת 2023, אחוז השימוש בחומרים ממוחזרים ומקומיים מוערך בכ-42% - עלייה משמעותית בהשוואה לשנת 2021 בה ההיקף היה 11%.



שימור ונטיעת עצים

לשימור ולנטיעת עצים וצמחייה ישנם יתרונות רבים: הם מעניקים הצללה טבעית על שבילי האופניים, משמשים בית גידול טבעי לבעלי החיים המקומיים, ותורמים לספיחת פחמן דו-חמצני מהאטמוספירה, ואלו משחקים תפקיד מפתח בהפחתת אפקט אי-החום העירוני.

נתיבי איילון משקיעה משאבים רבים בנטיעתם של מעל 11,000 עצים חדשים ובשימורם של קרוב ל-9,800 עצים קיימים בשטחים שבאחריותה התפעולית.



החלפת התאורה בכביש 20

מרבית צריכת החשמל של החברה מקורה בתאורת הכבישים שבאחריותה. בשנת 2021 החל פרויקט החלפת התאורה בכביש 20 לנורות לד חסכוניות באנרגיה. במקביל, התחלנו לנטר את דפוסי השימוש בחשמל בכביש באמצעות מערכת לאיסוף מידע מרחבי (GIS). ועל סמך הנתונים שנאספים אנו מגבשים המלצות לצמצום הצריכה ולהתייעלות אנרגטית.

החיסכון באנרגיה הודות להחלפת התאורה בתאורת לד בכבישים:

תקופת החזר השקעה (שנים)	השקעה צפויה (אלפי ש"ח)	פוטנציאל חיסכון כספי (אלפי ש"ח/שנה)	פוטנציאל חיסכון באנרגיה (משע"נ/שנה)	פוטנציאל חיסכון בחשמל (אלף קוט"ש/שנה)
4.1	6,500	1,591	655	3,121





צריכת דלק (בליטרים)

צריכת בנזין

2023	2022	2021
211,894	136,479	129,500

צריכת דיזל

2023	2022	2021
4,956	10,624	96,783



טיפול במים ושפכים

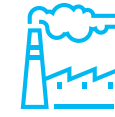
אנו משתמשים במי ברז מהרשויות המקומיות לטובת השקיית הצמחייה במתקנים והפרויקטים החדשים של החברה, לצד צריכת מים לצרכי ניקיון, פעילות שוטפת, מתן שירותים וכו'.

מאז שנת 2022, צריכת המים שלנו נמצאת בירידה הודות לשילוב מערכות לבקרת השקיה, שהורידו את צריכת המים הכוללת בחברה.

צריכת מים

צריכת מים כוללת המנורמלת לשטח (מ"ק/דונם)	צריכת מים כוללת (מ"ק)	
7,946	139,055	2020
2,874	285,990	2021
614	132,289	2022
427	96,000	*2023

*אומדן המבוסס על נתוני 11 חודשים והערכת חודש דצמבר

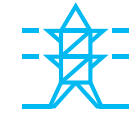


פליטת גזי חממה (tCO₂e)

אנו מחשבים את פליטות גזי החממה עפ"י פרוטוקול GHG הבינ"ל, המכמת את הפליטות במכלולים השונים ביחידות של שווה-ערך לטון פחמן דו-חמצני (tCO₂e).

2023	2022	2021	2020	
513	347	568	771	מכלול 1
* 7,159	6,319	5,922	3,932	מכלול 2
* 7,981	6,666	6,490	4,209	סה"כ

*אומדן המבוסס על נתוני 11 חודשים והערכת חודש דצמבר



צריכת חשמל

בשנת 2022, כ-10% מצריכת האנרגיה הגיעה ממקורות מתחדשים, באמצעות פאנלים סולאריים. לצד זאת, צריכת האנרגיה מספק האנרגיה של החברה עלתה עקב גידול בהיקפי פעילות החברה של החברה.

צריכת החשמל המנורמלת לשטח (קוט"ש/דונם)	צריכת החשמל (קוט"ש)	
451,695	7,904,663	2020
126,563	12,593,060	2021
62,434	13,442,000	2022
70,592	15,883,281	*2023

*אומדן המבוסס על נתוני 11 חודשים והערכת חודש דצמבר



שטח מנוהל על ידי החברה

בשנת 2023 היה השטח המנוהל 181.3 דונם במסופים ו-44 דונם של נכסים מתוחזקים אחרים. בשנים 2022 ו-2023, גדל היקף הפעילות של החברה באופן משמעותי, ועימו גם צריכת המשאבים (כגון חשמל ומים) והפסולת. עם זאת, באופן מנורמל חלה ירידה בצריכת המים ליחידת שטח, ואחוזי המחזור והשימוש בחומרים ממחוזרים עלה.

גודל שטח מנוהל (בדונם)

225	215.3	99.5	17.5
2023	2022	2021	2020

סה"כ פסולת מוצקה שהועברה להטמנה (טון)

14,000	2020
16,000	2021
107,168	2022
42,502	*2023

סה"כ פסולת מוצקה שהועברה למחזור ו/או לשימוש חוזר (טון)

14,494	2020
16,500	2021
27,670	2022
363,468	*2023

סה"כ פסולת מוצקה (טון)

28,694	2020
32,500	2021
134,838	2022
405,970	*2023

סה"כ פסולת מוצקה מנורמלת לשטח (טון/דונם)

1,640	2020
327	2021
626	2022
1,804	*2023

*אומדן בלבד



טיפול וצמצום פסולת

בשנת 2021 שיעור הפסולת המוצקה המיוצרת עלתה ב-13.2% ביחס לשנה הקודמת, ושיעור הפסולת המועברת למחזור גדלה ב-12%. עליות אלו נגרמו עקב עלייה בפעילות התפעולית של החברה, לצד התקדמות משמעותית בפרויקטים אף מעבר לליווי המקורי - במהלך תקופות הסגרים של מגפת הקורונה. בשנה הקרובה אנו שואפים להגדיל שיעור זה ל-20% לפחות בשנה הקרובה.

משנת 2022 ואילך כמות הפסולת המוצקה עלתה עקב עלייה משמעותית בהיקף פעילות החברה ובמספר אתרי החברה.

שיעור מחזור פסולת מוצקה

42%	20.5%	11%
*2023	2022	2021

*אומדן המבוסס על נתוני 11 חודשים והערכת חודש דצמבר

בשנת 2023

הושקעו כ-4.4 מיליון ₪ בתשתיות למחזור פסולת

● תקופת דיווח - דוח נוכחי ● תקופת דיווח - דוח קודם



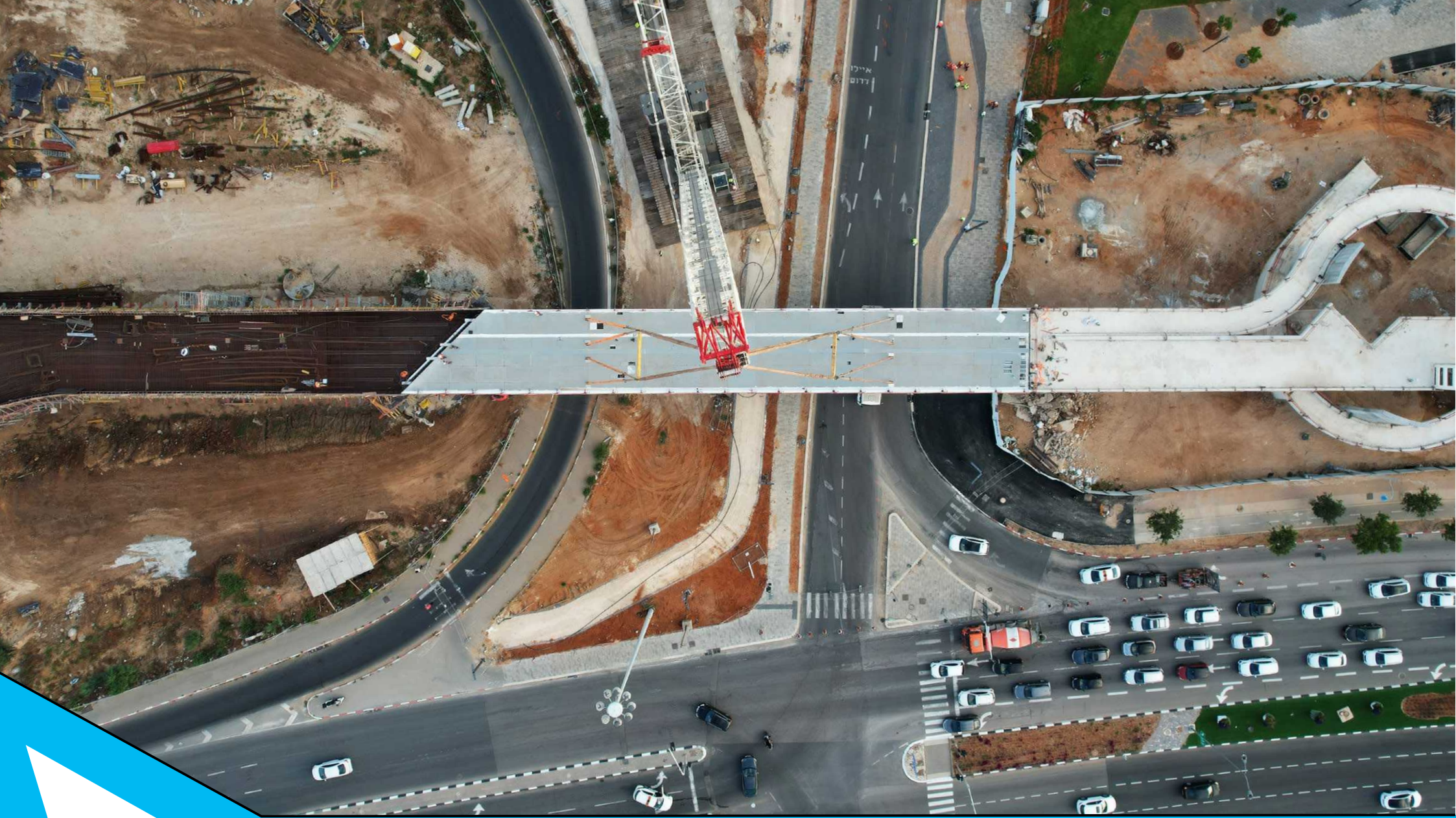
ניהול סיכונים סביבתיים ועמידה בתנאי רגולציה

אנחנו מבצעים הערכה וניטור של כל הסיכונים אליהם חשופה החברה, ומכינים תכניות רב-שנתיות להפחתת סיכונים אלו. בשנת 2023 ביצעה נתיבי איילון ניתוח ומיפוי של הסיכונים הסביבתיים אליהם היא חשופה בסיוע מומחי תוכן חיצוניים. נמצא, כי רמת הסיכון הכללית של נתיבי איילון לסיכונים סביבה היא נמוכה עד בינונית. במהלך המיפוי, סקרנו נושאים מגוונים, כגון בחינת שימוש בחומרי גלם, סבירות התרחשותו של אירוע סביבה מהותי, מציאת פתרונות לצריכת אנרגיה, ציות לנהלי סביבה ומידת העמידה בדרישות השימוש בחומרי גלם ממוחזרים.

בתוך כך, בתחילת 2023 הסתיים תהליך לבניית מודלים ותיקי ניהול סיכונים בחתך דיסציפלינות העשייה של החברה, ובמהלכה בוצע ניתוח לכל מודל ברמת המאקרו וברמה פרטנית על כל פרויקט משלב הפרוגרמה, תהליכי התכנון, הביצוע, ו"היום שאחרי" בהיבטי הניהול, התפעול והאחזקה.

בשנים 2022 ו-2023 לא הוטלו על החברה קנסות הנוגעים לאי-ציות לכללי רגולציה סביבתית.

בתקופת הדו"ח, במסגרת תוכנית עבודה בתחומי אחריות תאגידית, הוצגה לדירקטוריון גם תוכנית ארוכת טווח, רב שנתית בתחומי הסביבה. התוכנית כוללת, בין היתר, תוכניות לצמצום והפחתת פליטות במרכיבי המכלולים הרלוונטיים לחברה, עריכת סקר סיכונים אקלים, כחלק מהיערכות החברה לשינויי האקלים שישפיעו על פעילותה וכן בחינה של מהלכים נוספים להפחתת ההשפעה הסביבתית של החברה.



שדרת אספקה
אחראית 08

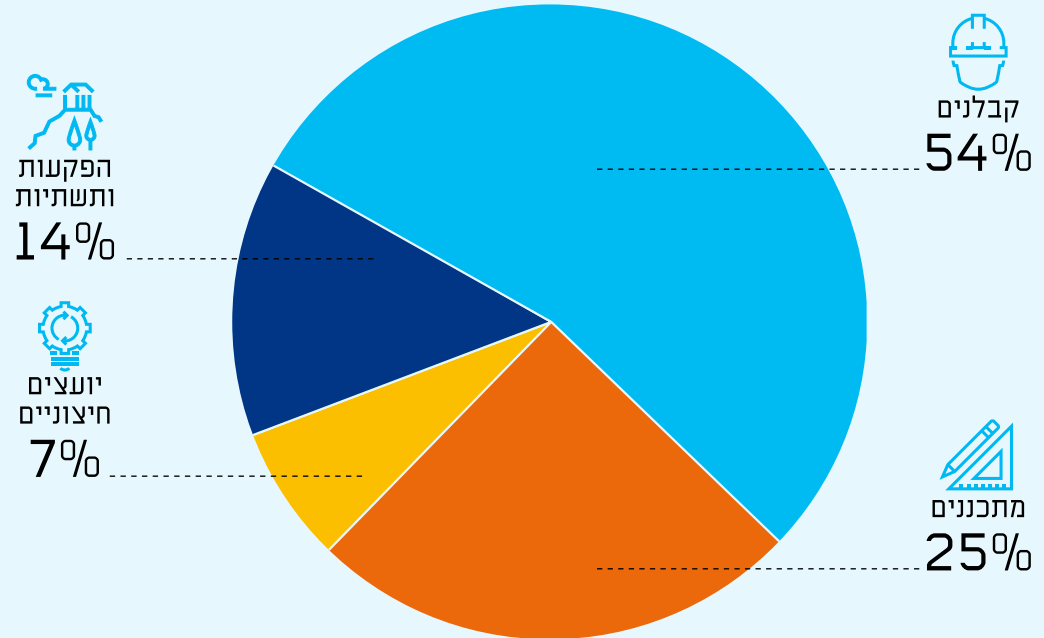


שרשרת אספקה אחראית

עבור חברה מובילה כנתיבי איילון, שמירה על שרשרת אספקה בת קיימא היא חלק מתפיסת העולם האינטגרטיבית שלנו. ניהול שרשרת אספקה בת קיימא יכול להניע חדשנות והתייעלות תוך חסכון בעלויות, להוביל לשיפור בביצועים תפעוליים ולשפר את התחרותיות של החברה. על ידי שילוב עקרונות קיימות בניהול שרשרת האספקה שלנו, אנו שואפים לא רק לעמוד בדרישות של היום אלא גם להבטיח את החוסן והשגשוג העתידי של נתיבי איילון והחברה בישראל.

כחברה ממשלתית, אנו מנהלים את התקשרויות הרכש שלנו בהלימה מלאה לדרישות בחוק, ומעבר לכך. ההתקשרויות העיקריות שלנו מתבצעות עם קבלני ביצוע, מנהלי פרויקטים, מתכנני תשתיות, יועצים ונותני שירות נוספים.

רכש בחלוקה לתחומים עיקריים



בשנת 2021 הפכנו לחברה
המשלתית הראשונה שמנהלת
100% מכלל המכרזים שלה
באופן דיגיטלי, Paper-Free,
כולל בשלבי הגשת המועמדות
והחתימה.

במהלך שנת 2024 צפויה החברה להפיץ לספקים הגדולים והמרכזיים עמם היא עובדת את שאלון דירוג מעלה לאחריות בשרשרת האספקה עם הצעה למלא את השאלון, להגישו לארגון מעלה ולאגם בתוך כך את כלל נתוני הביצוע של חברות הספקים בנוגע לפעילותם בתחומי אחריות תאגידית - אתיקה, גיוון בהעסקה, סביבת העסקה, איכות הסביבה ותרומה לקהילה.



כמו כן, מדיניות הרכש שלנו כוללת התייחסות לקידום עסקים קטנים ובינוניים, עסקים בעלי העדפה בהעסקת אוכלוסיות הסובלות מתת-תעסוקה, עסקים מאזור הפריפריה ועסקים ישראליים כחול-לבן.

דיאלוג מול ספקים

אתיקה ובטיחות עובדי הקבלן

טרם ההתקשרות עם הספקים אנחנו דואגים לבצע בדיקת רקע מקיפה, אוספים המלצות, מתעדים את תהליכי הבדיקה ומוודאים שאנו מתקשרים עם ספקים וקבלנים העומדים בכל דרישות החוק, לרבות חוקי העסקת עובדים, מתן שכר הוגן, דרישות הבטיחות והגהות להבטחת שלום העובדים והציבור, דרישות הנגישות ועוד. כמו כן, כלל קבלני המשנה שלנו מיועדים בדרישות הקוד האתי שלנו, ומעל 90% מהם עברו תוכנית הדרכה לבטיחות מטעם החברה או בידיעתה. בשנת 2023 נערכו בדיקות מדגמיות יזומות לאיתור ניגודי עניינים בין קבלנים, מנהלי פרויקטים ומתכננים.

לאחר חתימת החוזה, אנו מקפידים לקיים עם הספקים קשר רציף ושוטף וליידע אותם בכל שינוי הנעשה בדבר מדיניות התשלומים על מנת להקל עליהם בתכנון התזרימי שלהם.

בנוסף, אנו מבצעים פעולות שונות לפיתוח יכולותיהם של הספקים שלנו, כמו קיום כנסי ספקים והדרכות לכלל מנהלי הפרויקטים, הדרכות חטיבתיות לספקי החטיבות השונות והדרכות בנושא מערכות המידע.

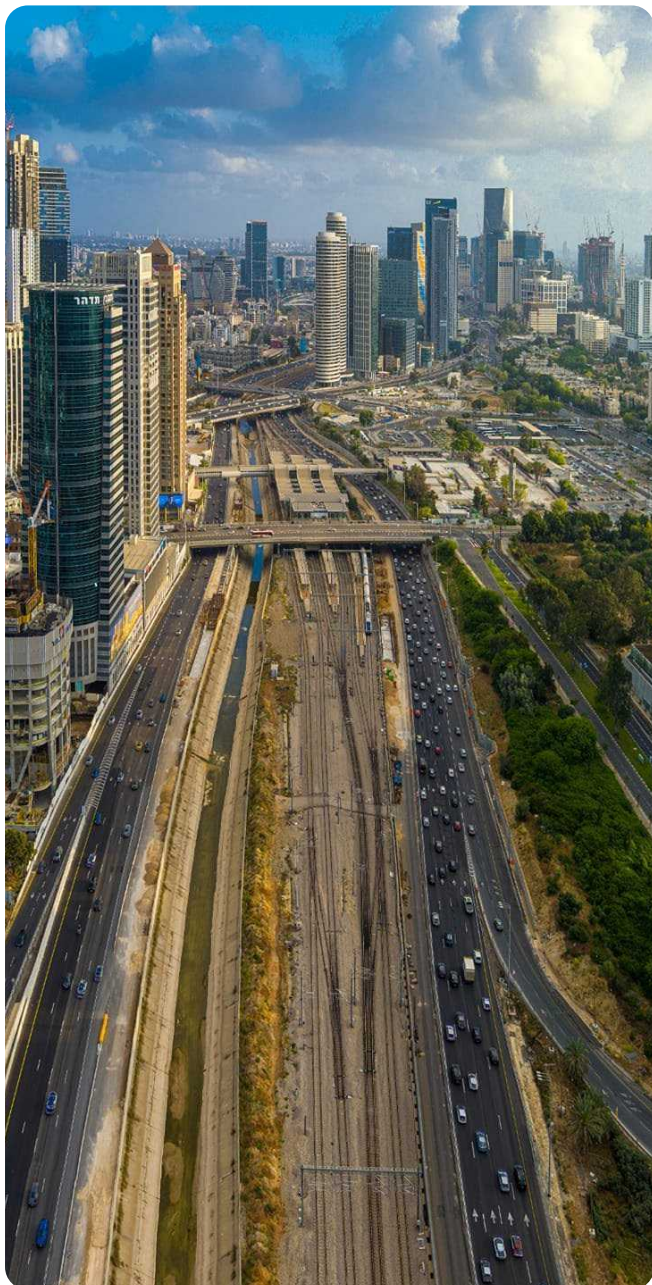
העדפת ספקים - רכש אחראי וירוק

אנו מאמינים כי שקיפות ואתיקה בשרשרת האספקה הינם בעלי חשיבות עליונה בכל ענפי התעשייה בכלל, ובחברה ממשלתית המנהלת תשתיות ציבוריות בפרט. לכן, במסגרת ההליכים המרכזיים אנו עורכים בחינה איכותית ומקצועית של הספקים שאנחנו מתקשרים עמם, ומציבים להם תנאי סף להגשת מועמדות במכרז. בשנת 2021 ניסחנו תנאי נוסף לקבלנים, הדורש מינוי ממונה סביבה ובטיחות האחראי על הפעילות הקבלנית.

בנוסף, בשנה זו עדכנו את סעיף הטיפול בפסולת בניין, כך שבכל הפרויקטים החדשים של החברה, הקבלנים מחויבים לעשות שימוש בחומר מקומי כהגדרתו בהוראת תכ"ם 5.11.7. ככל שאין די חומר מקומי לצורכי הפרויקט, הקבלן מחויב לעשות שימוש בחומרי בניה ממוחזרים בשיעור של - 20% לכל הפחות. דרישות אלו חלות על התקשרויות עם כלל הקבלנים והחוזים הקבלניים הנחתמים החל משנת 2022 לרבות התקשרויות המתבצעות בדרך של מכרז, הליך תחרותי אחר, או פטור ממכרז.

במהלך שנת 2023 קיימה החברה דיון מעמיק בנושא הטיפול בפסולת, ולקראת סוף שנת 2023 הוצגו לוועדת המכרזים של החברה המלצות למתודולוגיית טיפול בפסולת מעודכנת הכוללת בתוכה תמריצים לשימוש בחומר מקומי וחומר ממוחזר וכן הסדרה של אופן התשלום בגין סילוק הפסולת למטמנות מאושרות.

לאחרונה התקשרה החברה עם יועץ מקצועי לצורך כתיבת מגדירי משימות לתכנון בתחומי התכנון השונים, אשר יכללו הנחיות תכנוניות לעמידה בדרישות השימוש בחומר ממוחזר ועדכון מחירון העבודות הקבלניות בהתאם.



סקרי ספקים

אנו מבצעים סקרים שוטפים בקרב הספקים. בין הנושאים הנבדקים אנו בוחנים את תפיסות הקבלנים ביחס לרמת הבטיחות הנדרשת על-ידי החברה באתרי העבודה, את יכולת הספק להתריע על סיכוני בטיחות, את רמת ההדרכה בנושאי הבטיחות ואת רמת השימוש בציוד מיגון אישי ואביזרים נוספים לשמירת הבטיחות.

עדכון המחירון הקבלני

במהלך השנים 2022 ו-2023 פרסמנו עדכונים למחירון הקבלני לביצוע עבודות קבלניות בתווך העירוני. המחירון נבנה תוך הטמעת תובנות מניסיון החברה בביצוע עבודות במגוון רשויות מקומיות ברחבי הארץ תוך התמודדות עם הסדרי תנועה מורכבים, ריבוי תשתיות וכן המגבלות הכרוכות בביצוע העבודה בעיר, בשונה מהמרחב הבין העירוני. עדכון המחירון נגע בין היתר גם להוספת סעיפים המתייחסים לאופן גידור אתרי העבודה במרחב העירוני ונוספו סעיפים המאפשרים שימוש באמצעי גידור המתכתבים עם הסביבה האורבנית.

המחירון מפורסם באתר החברה ופתוח לשימוש חברות התשתית והציבור הרחב.

ביטוח

בנוסף, מונתה בחברה עובדת האמונה על תחום הביטוח של ספקים ומעקב אחר פוליסות הביטוח, והיא מוודאת כי לכל ספקי החברה ישנה מסגרת ביטוחית פעילה והולמת.

חדשנות בהתקשרויות

כחברה האמונה על קידום תחבורה חכמה אנו מעוניינים להכיר את הטכנולוגיות המתקדמות ביותר שיכולות לספק פתרונות למשתמשי הדרך ולהביא לשיפור מצב התחבורה בישראל.

בנוסף, במסגרת ניהול ההליכים המכרזים, אנו מקפידים על ניהול הליכים מקוונים אשר חוסכים שימוש בנייר למעשה רוב גורף של מכרזי החברה, החוזים והוראות השינוי הינם הליכים ללא שימוש בנייר.



תקשור פנימי בנושא חוזים והתקשרויות

כחלק מהעבודה הניהולית השוטפת לשיפור הסנכרון בין חלקי החברה השונים הגענו למסקנה שיש לשפר את הידע וההבנה של העובדים והמנהלים בנוגע לתהליכים התקשורתיים והחוזיים של החברה. במהלך שנת 2022 מונתה אחראית על תחום ההסברה והתקשור הפנימי אודות התכנים והשירותים שמציעה נתיבי איילון, ועל הנגשת המידע ההיתקשרותי לעובדי החברה. במהלך השנים 2022-2023 נעשה תהליך מיפוי ידע ואפיון יחד עם מנהלי PMO של חטיבת הביצוע, והוצפו הנושאים שבהם העובדים מעוניינים להעמיק את ידיעתם והבנתם.

במהלך שנת 2024 צפויה להתפרסם לעובדי החברה חוברת כיס אשר תתקשר את הליכי ההתקשרויות בחברה באופן פשוט, יעיל ונגיש.



קשרי
קהילה 09



קשרי קהילה

כחברה המפעילה פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף ובעלי השפעה גדולה על המרחב והקהילה המקומית, אנו דוגלים בשיתוף ועדכון הציבור באמצעות קיום דיאלוג רציף וקשר שוטף עם התושבים, בעלי העסקים, הרשויות המקומיות וכלל מחזיקי העניין הרלוונטיים, החל משלב תכנון הפרויקט, דרך ביצועו ועד לסיומו.

קשרי הקהילה של החברה מנוהלים באגף דוברות וקשרי קהילה, הכפוף למנכ"לית החברה, ולשם ביצוע הפרויקטים אנו מסתייעים בספקים חיצוניים המשמשים כמתאמים קהילתיים, האחראים על הקשר שבין נתיבי איילון, קבלן המשנה ומנהל הפרויקט והציבור.

דיאלוג ושיתוף ציבור

בכל פרויקט אנו פונים לציבור ומתקשרים במגוון אמצעים את ההתרחשויות הצפויות בו, ההשפעות הצפויות על שגרת החיים, ולוחות הזמנים הצפויים לביצועו.

בכל פרויקט מאושרת תכנית הסברה המבוססת על מיפוי מקיף ופרטני של אופי האוכלוסייה ותוואי הפרויקט, מהם נגזרים סיכונים קהילתיים וחברתיים אפשריים. פעילות ההסברה, הכוללת גם הסברה מניעתית, מותאמת להערכת הסיכונים וההפרעות הצפויות לאוכלוסייה המקומית לאור משך זמן העבודות, שעות וסוג העבודה המתוכנן, קרבה לאזורי מגורים ובעלי עסקים, ובהתייחס למפגעי רעש, אבק ותאורה, חסימות חניה, הפסקות מים צפויות וכיו"ב.

מטרת ההסברה ושיתוף הציבור היא לאפשר למידה של הצרכים השונים של מחזיקי העניין, וייזום פתרונות לצמצום הפגיעה בהם ובסביבתם. פעילות ההסברה הינה רציפה וכוללת כנסי תושבים, שולחנות עגולים, מפגשים

רבעוניים, סיורי שטח, חוגי בית ומפגשים פרטניים "מדלת לדלת", לאורך שלביו השונים של כל פרויקט. בנוסף, מתוך שאיפתנו לשיפור מתמיד בתחום קשרי הקהילה, בסיום כל פרויקט מתקיים הליך דיון, הפקת לקחים ויישום מסקנות עבור פרויקטים עתידיים.

לצד זאת, לרשות הציבור קו טלפוני המספק מענה לשאלות, פניות ותלונות בנוגע לכלל הפרויקטים המצויים בשלבי תכנון ו/או ביצוע. אנו מקפידים לספק מענה תוך זמן סביר לשביעות רצון הפונה, ככל הניתן. במקרה הצורך ועל פי מאפייני האוכלוסייה המקומית, אנו מספקים מענה אנושי בקו הטלפוני במספר שפות וכן מנגישים ומתרגמים את חומרי ההסברה לרוסית, ערבית ואמהרית.

קשרי קהילה במספרים לשנים 2022 ו-2023

מהיר לעיר ומסופים

10

מפגשי תושבים

153

מפגשים פרטניים עם בעלי עניין (תושבים/עסקים)

4

מפגשי שיתוף עם מפעילים

2

אירועים קהילתיים

3

סיורי מפעלים

4

סיורים עם יחידים וקבוצות (אנשים עם מוגבלויות)

נתיב לעסקים

50

מפגשים פרטניים

אופנידן

17

כנסים

140

מפגשים פרטניים

1

אירוע קהילתי

נתיבים מהירים

10

כנסים

40

מפגשים פרטניים

פרויקט ציר שלבים

4

כנסים

25

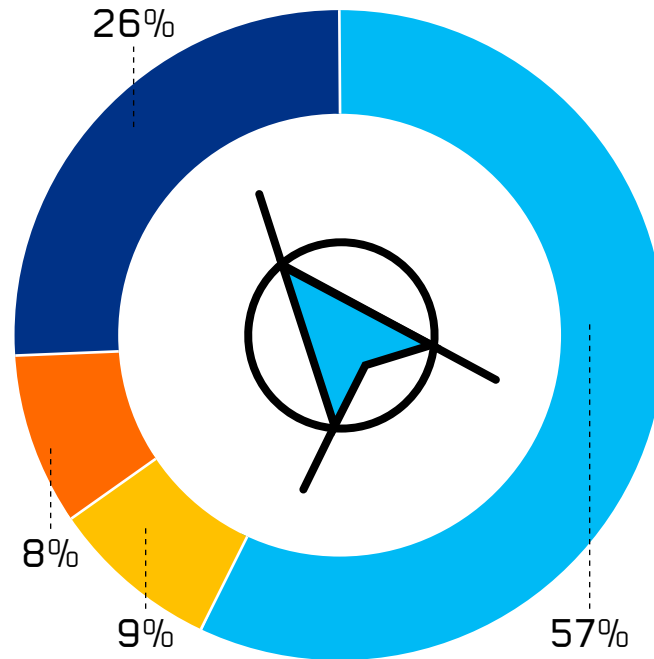
מפגשים פרטניים



מיפוי צרכי בעלי העסקים

עוד בשלבי התכנון, אנו ממפים ומביאים בחשבון את הצרכים של כל מחזיקי העניין אשר עשויים להיות מושפעים מהפרויקטים שאנו מבצעים. לשם כך, עוד טרם לשלב התכנוני, יועצי קשרי הקהילה שלנו יורדים לשטח ועוברים עסק-עסק, ומדווחים על הצרכים המהותיים לכל אחד, בייחוד סביב נקודות פריקה וטעינה של סחורה, שעות פתיחה ופעילות, סוג העסק, חניות ייעודיות ועוד. בתוך כך, מאוחר יותר בשלב התכנון אנו שואפים לייצר תכנון מיטיב ואופטימלי עבור על המשתמשים והעסקים בדרך.

פניות לחברות קשרי הקהילה
פילוח לפי תחום הפניה וערוץ הפניה



מהיר לעיר ■ נתיבים מהירים ■ אופנידן ■ פירויקטים נוספים

פניות הציבור

מערך פניות הציבור אמון על תקשורת ישירה עם הציבור לקבלת מידע, והוא מסייע לנו בשיפור השירות ושביעות הרצון של משתמשי הדרך. בחברה קיים נוהל טיפול מפורט בפניות, הכולל את אופן המענה ואת זמני הטיפול המקסימליים לכל פניה.

בממוצע, מתקבלות בחודש 362 פניות ציבור מכל האמצעים יחד. בסך הכול, בשנת 2022 התקבלו כ-7,896 פניות ובשנת 2023 כ-4,349 פניות.

אנו רואים חשיבות רבה לטיפול בפניות הציבור, ומקפידים להיות זמינים ולתת מענה מהיר במגוון אפיקים: אתר החברה, מייל ייעודי, מוקד טלפוני, עמוד הפייסבוק של החברה, פניות ישירות לחברות קשרי הקהילה ופניות ישירות מרשויות מקומיות.

רוב הפניות המתקבלות ישירות לחברות קשרי הקהילה, נוגעות לפירויקטי הדגל של החברה הנמצאים בשלבי ביצוע מתקדמים ומאופיינים בחיכוך גבוה עם האוכלוסייה ובעלי עניין.

2023	2022	ערוץ הפניה
845	751	אתר החברה ומייל
-	3,185	מוקד טלפוני*
3,252	2,025	חברות קשרי קהילה
252	1,935	אחר (פייסבוק, רשויות מקומיות וכו')
4,349	7,896	סה"כ

*בשנת 2023 אוחד המוקד הטלפוני עם אתר החברה

מוקד פניות הציבור

נתקעתם? חייגו 8541* לסיוע חנם



השאפה שלנו כחברה היא לייצר מקסימום נגישות, מעבר למסגרת החוקים, והתקנים הקיימים. לקריאה נוספת בפרק 5 בטיחות ונגישות בדרך.

זרקור על שיתוף ציבור

בחברת נתיבי איילון, אנו מתמקדים ומשקיעים משאבים רבים על מנת לספק לכל לקוחותינו שירות שוויוני, מכובד, בטיחותי ועצמאי. בשנת 2023, פיתחנו פרוגרמת נגישות ייחודית וייעודית למסופים ומתקני תחבורה הציבורית.

שיתוף הציבור כחלק מהתהליך ליצירת פרוגרמת הנגישות

כתיבת הפרוגרמה החלה בתהליך שיתוף ציבור במהלכו כינסנו פורום של אנשים עם מוגבלויות שונות, רכזי נגישות, פעילים חברתיים בתחום התחבורה ועוד - איתם קיימנו סיורים, שיחות אישיות וקבוצות מיקוד.

בשנת 2023 צוות מומחים ואנשי מקצוע קידם את כתיבת מסמך הפרוגרמה. הצוות המקצועי כלל מומחים למוגבלויות שמיעה, מוגבלויות ראייה, מוגבלות קוגניטיבית, חווית משתמש ושילוט.

תהליך הכנת הפרוגרמה כלל סיורים במסופים כחלק מתהליך זיהוי ליקויים, שיפורים נדרשים, העלאת רעיונות לדיון ופיתוח, התייעצויות וכן עבודה בשיתוף פעולה עם גורמים ואגפים שונים בחברה. מסמך הפרוגרמה מכיל המלצות והנחיות תכנון וכן הנחיות ונהלים בהתייחס לסוגיות תפעול ואחזקה.

נכון למועד פרסום דו"ח זה, פרוגרמת הנגישות למסופים מוכנה והיא נמצאת בתהליכי אישור אחרונים. בנוסף, כלקח מיידית, יועצי נגישות משולבים בימים אלו בתכנון המסופים החל משלב התכנון הראשוני.

יוצרים סטנדרטיזציה לנגישות

בשנת 2022, הרחבנו את פרויקט הנגישות וביצענו מיפוי והתאמות ייעודיות של הפרויקטים כך שהוא יתבצע לא רק בהסדרים קבועים, אלא גם בהסדרים זמניים - כלומר, בשלבי ההקמה והבנייה של הפרויקטים טרם למסירתם לשימוש הציבור. שלב זה הוא לעיתים שלב מאתגר מבחינה נגישות, עקב שינויים המתרחשים בדרכים המוכרות, בייחוד בנתיבים ובשבילי אופניים, ולשם טיוב הנגישות בו, קיימנו סיורים יחד עם אנשים עם מוגבלויות שונות על מנת לבחון את ההתאמות הנדרשות בקטעי הדרך.

כחלק מהתכנון להמשך, חברת נתיבי איילון מתכוונת להמשיך בתהליכי שיתוף לאוכלוסיות השונות על מנת לשדרג ולהתאים את תוכניות הפרויקטים המקודמים ע"י החברה לצרכים השונים של כלל האוכלוסיות.

השאפה שלנו היא להפוך את פרוגרמת הנגישות לסטנדרט בארץ, כך שבשנים הקרובות נוכל לראות בארץ סטנדרט נגישות גבוהה הרבה יותר מהנדרש מתוקף החוקים והתקנות.

אנו ממשיכים לשפר את תחום הנגישות במסופים והתאמת תכנונם בהתאם לצורכי אוכלוסיות מיוחדות לצורך הנגשת התחבורה הציבורית לכלל משתמשי הדרך.



פעילות קהילתית סביב הפרויקטים

כנס רשויות במגזר הערבי

בשנת 2022, קיימנו כנס בנצרת אשר הציג בפני עשרות ראשי רשויות ביישובי החברה הערבית את התוכניות והחזון לצמצום פערים ולקידום תחבורה ציבורית. הכנס נערך בשיתוף משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, חברות התשתית והרשות הארצית לתחבורה ציבורית.

הכנס היווה יום שיא בקידום התוכנית האסטרטגית ליצירת רשת תחבורתית הולמת ובטיחותית במגזר הערבי, שכבר קורמת עור וגידים בשטח ובפרסה ארצית. התוכנית צפויה לשפר את איכות החיים של התושבים על ידי מתן גישה לתשתית תחבורתית איכותית ויעילה, תוך שקיפות מלאה למשתמשי הדרך וביצוע פעולות בהתאם לצרכים שעולים בשטח.

לקריאה נוספת על שדרוג דרכי התחבורה ביישובי החברה הערבית, ראו עמוד 41.

חיבור לבעלי עניין בפרוייקטי תשתיות רכיבה

עם התקדמות תכנון וביצוע שבילי אופניים במטרופולין המרכז, נתיבי איילון שמה לה לדגש את עירוב ושיתוף בעלי העניין השונים אשר עושים ויעשו שימוש בשבילים אלו. נתיבי איילון מקדמת שבילי אופניים עירוניים ובין-עירוניים, במסגרת הפרוייקטים השונים בחברה, אשר כוללים, בין היתר, תשתיות משופרות ובטיחותיות על מנת שיוכלו לרכוב בקלות ובבטיחות לאורך השבילים השונים.

בשנת 2023 קיימה החברה אירוע קהילתי ביחד עם הקהילה המקומית לאורך אחד משבילי אופנידן אותם החברה מבצעת. כחלק מהניסיון להעמיק את החיבור בין המרחב לקהילה, יזם צוות קשרי קהילה בנתיבי איילון שיתוף

פעולה ייחודי בין אומנית מקומית לבין תלמידי שכונת חרוזים ברמת גן. במסגרת הפרוייקט יצרו התלמידים קיר גרפיטי על גדרות אתר העבודות, במטרה לעודד רכיבה על האופניים ולהעלות את המודעות לזהירות בדרכים. הפעילות התקיימה בהשראת האומן הבינלאומי דוד גרשטיין המתגורר ברמת גן וידוע בשל יצירותיו הייחודיות העוסקות ברכיבה על אופניים. גרשטיין השתתף בפעילות הייחודית עם התלמידים ולקח חלק בעיצוב ובצביעה של הקיר.

מביטים קדימה

במהלך 2024 תתבצע הטמעת תוצרי מסמך פרוגרמת הנגישות בתהליכי התכנון בכלל המסופים המקודמים ע"י החברה. זאת, במקביל להמשך עבודה משותפת עם אוכלוסיות שונות, נציגים ופעילים חברתיים מעולם הנגישות לטובת שיפור מתמיד לתוכניות החברה בהתייחס לנגישות בתחבורה הציבורית.

בנוסף, נבקש להעמיק את הקשר בין הקהילה לבין פרויקטי החברה ונקיים שולחנות עגולים ומפגשי שיתוף עם בעלי עניין על מנת לחבר אותם לפרוייקטים, להבין כיצד ניתן לטייב עוד יותר את התכנון, כיצד ניתן למשוך משתמשים חדשים וכן לחשוף ולרתום אותם לקידום הפרוייקטים. המפגשים יתקיימו עם תלמידים, סטודנטים, נציגי רשויות מקומיות וקבוצות רכיבה ומשתמשים קיימים בשבילי אופניים.

ממבחר אירועי ההתנדבות בשנים 2022-2023:



איסוף מוצרים וחלוקת סלי מזון
בראש השנה לניצולי שואה תושבי ראשון לציון

שיפוץ בית ספר בעיר אשדוד
בשיתוף עמותת "שמש"

פעילות במועדונית של ניצולי שואה
בעיר ראשון לציון

איסוף ציוד
למפונים מהדרום

פתיחת קבוצה ייעודית להתנדבות וסיוע
בין העובדים והנגשת פעילויות התנדבות בקהילה

איסוף מוצרים ושליחה ליוצאי אוקראינה
בשיתוף עיריית ראשון לציון

אריזת סלי מזון
למשפחות מעוטות יכולת

התנדבות במועדון "מורשת השואה"
והנפקת רב קו זהב עבור ניצולי השואה

שיפוץ מבנים
של אוכלוסיות מוחלשות ברחובות

הכנת עציצים בהובלת הארגון "עציץ טרי"
מיזם חברתי המעסיק אנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית, ושליחת העציצים לניצולי שואה

מעורבות קהילתית

אירועי התנדבות

מעורבות קהילתית מעצימה את השייכות והמחברות הארגונית של עובדי החברה, ומחזקת את שיתוף הפעולה עם מחזיקי העניין השונים, ובפרט עם הקהילה והרשויות המקומיות.

אנו שואפים ליצור שותפויות ארוכות טווח במטרה להוביל לאימפקט משמעותי בתחומים חברתיים המצויים בזיקה לליבה העסקית שלנו, לדוגמה התנדבות עם אוכלוסיות העושות שימוש תכוף בתחבורה ציבורית (כמו ילדים, בני נוער ובני הגיל השלישי) ולקיים עמם פעילות באזור הגיאוגרפי של משרדינו או של אתרי העבודה השונים.

במהלך השנים 2022 ו-2023, יצאו לא פחות מ-160 מעובדי נתיבי איילון לפעילויות משותפות עם עסקים ועמותות במטרה לעשות טוב ולתרום לקהילה

כחברה ממשלתית, נתיבי איילון מנועה מביצוע תרומות כספיות.



התנדבות עם מועדון קשישים בבת ים סדנת יום צילום והוצאת רב קו זהב אוגוסט 2022



מעורבות חברתית במספרים

8.5%
מהעובדים התנדבו
פעם אחת לפחות בשנת 2022

בשנת 2023
הנתון עלה ל-

40%

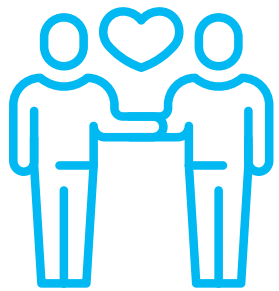
10%^כ
מהעובדים מתנדבים
באופן קבוע

5

שעות התנדבות ממוצעות
לעובד מתנדב בשנה



התנדבות עם מועדון קשישים בבת ים סדנת יום צילום והוצאת רב קו זהב אגוסט 2022





מירוץ civil נובמבר 2022





קייטנת עובדים אוגוסט 2022



עובדים אודים סלי מזון לקראת הפסח אפריל 2022



פעילות במועדונית ניצולי שואה בעיר ראשון לציון 2023





10 ההון האנושי
בנתיבי איילון



ההון האנושי בנתיבי איילון

העסקה הוגנת ואחראית היא אחת מאבני היסוד החיוניות להצלחתה של החברה. אנו שואפים לבסס את יחסי העבודה בחברה על אמון, שקיפות ודיאלוג עם העובדים, ומשקיעים משאבים רבים ביצירת סביבת עבודה מגוונת, חדשנית, נעימה, ונקייה מהטרדות, המאפשרת התמקצעות ופיתוח אישי של עובדינו, ללא הבדל דת, גזע, מוצא, נטייה או מין.

חטיבת משאבי אנוש בחברה אמונה על גיוס, שימור ופיתוח הון אנושי איכותי, אשר יאפשר לנו עמידה מיטבית ביעדינו בהווה ובעתיד. לשם כך, החטיבה מובילה את פעילותה מתוך ערכים של נתינת יחס אישי לעובד, שיתוף ומחברות העובדים.

הרכב ההון האנושי

גילאים	עובדים מכלל החברה	גברים	נשים
עד 29	13%	27.28%	72.72%
	33	9	24
30-34	18%	48%	52%
	46	22	24
35-44	49.6%	49.2%	50.8%
	126	62	64
45-54	15%	65.8%	34.2%
	38	25	13
55-66	4%	30%	70%
	10	3	7
67-74	0.4%	100%	0%
	1	1	0
סה"כ	100%	48%	52%
	254	122	132

ההון האנושי

נכון ל-31 בדצמבר 2023, הועסקו בחברה 254 עובדים. בשנת 2023 החברה המשיכה לגייס עובדים ולאישי משרות חדשות, כאשר במהלך השנה נקלטו בחברה 82 עובדים חדשים ועזבו 37. נתיבי איילון ממשיכה בכל עת לעדכן את המבנה הארגוני שלה כך שיתאים להתפתחותה ולפעילויות החדשות אליהן היא מכוונת.

גיוון תעסוקתי

כחברה ממשלתית המעניקה שירות לכלל אזרחי המדינה ותושביה, אנו פועלים לקידום הגיוון התעסוקתי ושואפים לייצוג הולם של כל פלחי האוכלוסייה, ומשום כך עושים מאמצים רבים לשילוב עובדים מאוכלוסיות המאופיינות בתת-תעסוקה.

אנו מאמינים כי גיוון והכללה מגבירים יצירתיות, חדשנות ופתיחות, משפרים את התפוקות ואת שביעות רצון העובדים, מקדמים את מיתוג המעסיק ומרחיבים את מעגל המעוניינים לעבוד בחברה. אנו מקדמים את הגיוון וההכללה מתוך ראייה ערכית ועסקית כאחת, ומקפידים לקשר בין פעילותנו העסקית לבין פעילות הגיוון, הרווחה והמעורבות הקהילתית.

חטיבת משאבי האנוש הגדירה גורם האחראי על העסקה מגוונת, ואנו מקיימים שותפויות ארוכות טווח עם גופים עסקיים וחברתיים שמסייעים לנו לגוון את מקורות הגיוס שלנו. בנוסף, לעובדים ומנהלים מוצעות סדנאות על האתגרים וההזדמנויות בסביבת עבודה מגוונת ורב-תרבותית.

בשנת 2023 שמנו דגש על העסקת עובדים עם מוגבלות בכל רמות הארגון: הכללנו את הגיוון בקוד האתי, וכן בתקשורת הפנים ארגונית בנושא סביבת עבודה מכילה ומאפשרת.

על מנת להעלות את המודעות בנושא לכלל עובדי ומנהלי החברה, קיימנו בשנת 2023 סדנת גיוס עובדים עם מוגבלויות למנהלים שהועברה על ידי "תעסוקה שווה", שפועלת לשילוב אנשים עם מוגבלות בחברה בשוויון, בזכות, בכבוד ובעצמאות מרבית. במהלך הסדנה, הועלו בפני המנהלים בחברה צרכים ואתגרים מחיי היום-יום שאיתם מתמודדים אנשים עם מוגבלויות אשר מתמודדים על משרה, החל מתהליך הגיוס עצמו ועד להתאמות הנדרשות כדי לאפשר את שגרת העבודה היומיומית. בנוסף, הוספנו תגמול "חבר מביא חבר" על מנת לעודד איוש לתפקידים של עובדים עם מוגבלות.



בשנת 2023 היו בחופשת לידה 11 עובדות (2 מתוכן התחילו את החל"ד במהלך 2022).

אוכלוסיות גיוון במצבת העובדים בנתיבי איילון בשנת 2023

מבוגרים (+45)	יוצאי אתיופיה	אנשים עם וגבלות	ערבים	
18.5%	1%	1.6%	4.5%	אחוז העובדים מקבוצה זו מכלל העובדים בחברה
47	2	4	11	מספר העובדים בקבוצה זו בחברה
16%	1.5%	1.5%	1.5%	אחוז העובדים מקב' זו אשר נקלט בשנה האחרונה מכלל העובדים שנקלטו בשנה האחרונה
28%	100%	100%	10%	מספר עובדים מקב' זו אשר נקלט בשנה האחרונה



שוויון מגדרי

סוגיות השוויון המגדרי, הפערים בתעסוקת נשים ושכרן של נשים הינן סוגיות מהותיות ובעלות השפעה כלכלית רחבה על המשק הישראלי, ובכלל. בכוחם של ארגונים הפועלים לקידום תעסוקה שוויונית לנשים להשפיע על גידול ההכנסה למשק בית, על צמצום העוני והגדלת הפרייון במשק. אנו פועלים בשוויוניות מגדרית מלאה. נתיבי איילון מתגאה בכך שלא קיים בה פער בין שכרם של נשים וגברים, ובמועד כתיבת דוח זה שיעור הנשים בהנהלה הבכירה עלה מעל ל-50%.

בנוסף, על-מנת לגשר על הפער הקיים בענף אנו עובדים על פיתוח תוכנית ייעודית לקידום נשים מהנדסות תוך שיתוף פעולה עם האקדמיה.

מניעת הטרדה והתעמרות

אנו פועלים על מנת לאפשר סביבת עבודה מיטבית נטולת כל סוג של התעמרות או הטרדה, ועומדים בכל דרישות החוק למניעת הטרדה מינית. לשם כך, מונו ממונה מניעת הטרדת מינית וממונה מניעת התעמרות בעבודה, וכלל עובדי החברה עוברים הדרכה בנושאים אלו לפחות אחת לשנה. אנו מפרסמים את התקנון למניעת הטרדה מינית ולמניעת התעמרות במשרדי החברה ובאמצעי התקשורת הפנים-ארגוניים ומאפשרים פניה והגשת תלונה אנונימית לממונים על נושאים אלו ו/או למבקרת הפנים של החברה.



סקר צרכי הדרכה

בחודש מאי 2023 נעשה תהליך איתור צרכי הדרכה חוצה ארגון שבמסגרתו נערכו פגישות עם כלל המנהלים בארגון כדי לזהות מיומנויות שדורשות חיזוק ולהבין מהם צרכי הלמידה של החטיבות לקראת שנת 2024. בהתבסס על תהליך האיתור נבנתה תוכנית הלמידה השנתית ונוספו תכנים למערך ההדרכה.

אנו מעודדים את עובדינו לגשת ללימודים אקדמיים שיפתחו את יכולתם המקצועית. לעובדים מוצע להגיש בקשה ללימודים, ובכפוף להליך אישור החברה מסבסדת את שכר-הלימוד ומסדירה את יציאתם ללימודים על חשבון שעות העבודה.

הדרכה והכשרה

הדרכות והכשרות הן רובד תומך במאמצינו השוטפים לשיפור מקצועיות העובדים בארגון החל משלב ההתאקלמות של עובדים חדשים בחברה, וכלה בשיפור היבטים מקצועיים שונים של העובדים הקיימים, ובהתבסס על תפקידם. אנו מבצעים איתור שוטף של צרכי העובדים, שיכולים אף הם לפנות בבקשה לקבלת ההדרכה להם זקוקים לצורך מילוי תפקידם.

מערך ההדרכה וההכשרה בחברתנו, ותוכנית הלמידה "Ayalon School" הם חלק משמעותי מסל הכלים העומדים לרשותנו כארגון חדשני וטכנולוגי המצוי בלמידה מתמדת. בשנת 2023 קיימנו קורס מנהלים בן 8 מפגשים לראשי האגפים, במטרה להרחיב את ארגז הכלים שלהם. בקורס השתתפו ראשי אגפים חדשים וראשי אגפים שקודמו מתוך החברה והיו חדשים בתפקידם כראש אגף.

מאז סיום הקורס אנו מקיימים מפגשים אחת לחודשיים עם משתתפיו על מנת לשמור על רציפות ולהמשיך להרחיב את ארגז הכלים המקצועי שלהם.





תוכנית מחוברות לשימור

מחוברות ומעורבות העובדים הינם ערכים מרכזיים המובילים אותנו בפעילות השוטפת. לכן, יזמנו והשקנו את תוכנית "MY WAY" המתמקדת במספר צירי חשיבה ופעילות: המנהל, העובד, היחידה, והחברה.

במסגרת התוכנית נערכו פגישות אישיות ושולחנות עגולים עם עובדים ומנהלים, בהם הקשבנו לצרכיהם, ואנו ממשיכים לקדם תוכנית זו באופן רציף, במספר צוותים המתמקדים במספר תתי-נושאים, כגון: חיזוק היחסים שבין מנהלים לעובדים, קידום עובדים, חיזוק השקיפות והתקשורת וחיזוק הסינרגיה בין חטיבות החברה.

נתיבי קריירה

אנו מקדמים השנה את תהליך נתיבי קריירה. מטרת התהליך היא לבנות לכל עובד מסלול קריירה מתוך הסתכלות על מספר כיוונים אפשריים לפיתוח מקצועי: התפתחות היררכית, התפתחות בתוך התפקיד ותזוזה מתפקיד לתפקיד באותו מדרג.

קליטה

למערך ההדרכה וההכשרה תפקיד משמעותי בהצלחת קליטתו של עובד חדש. צוות משאבי האנוש מלווה את המנהל הקולט בבניית תוכנית קליטה. העובד החדש מקבל ערכת קליטה בה מידע רלוונטי לתפקידו, ומשתתף ביום אוריינטציה הנערך לעובדים חדשים לצורך הכרת החברה. כמו כן, לכל עובד חדש מוצמד חונך, עובד ותיק, אשר מסייע לו בהליך הקליטה. כלל עובדינו מועסקים תחת חוזים אישיים.

שנת 2022 הייתה שנה של שינויים פרסונליים מסדר ראשון, כאשר גם יו"ר הדירקטוריון וחבריו, תפקיד המנכ"ל וחלק מתפקידי הנהלה בכירה אוישו מחדש.

בשנת 2023 גדלה החברה משמעותית, והגיעה למצבת עובדים גדולה פי 4 ביחס שנת 2018. כמו כן, היקף הביצוע גדל ומגוון העיסוקים הורחב. החברה קיבלה 30 תקנים חדשים שיתמכו בהרחבת הפעילות בחברה בתחומים הבאים: הרחבת הפעילות בצפון, הרחבת פעילות המסופים, הרחבת תחום טכנולוגיות בתחבורה, הרחבת פעילות בחברה הערבית, הרחבת הפעילות בתחום ניהול התנועה וכן לטובת חיזוק עבודת האינטגרציה ותהליכי העבודה הפנימיים.

57

קידומים
מתחילת השנה

49

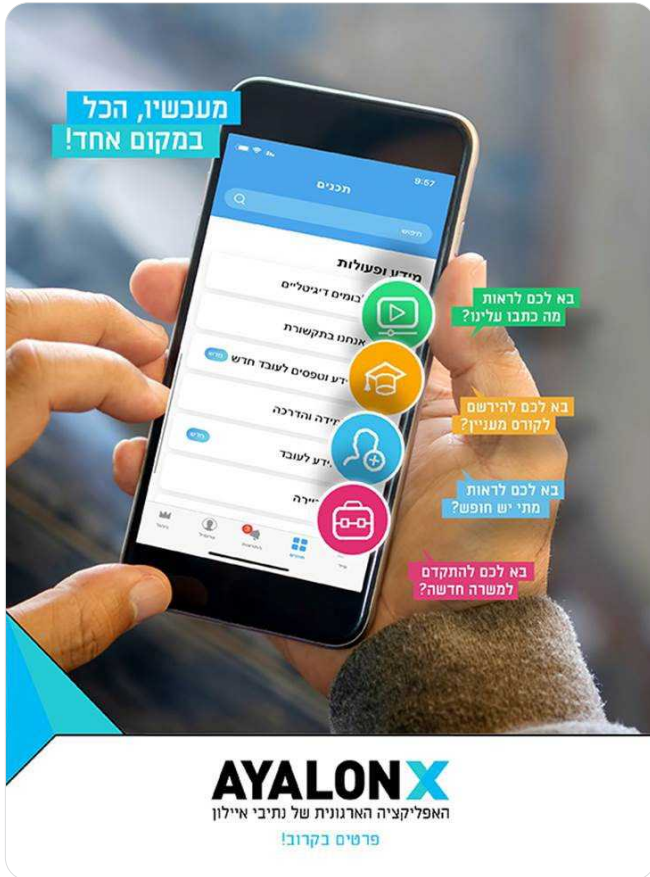
עובדים קודמו
במדרג ארגוני

8

מהקידומים
לתפקידים בכירים

58%

מתפקידי הבכירים
צמחו מתוך החברה!



תקשורת פנים ארגונית

מטרות התקשורת והדיאלוג עם העובדים הן רבות: שיפור השקיפות והתקשורת הפנימית בחברה, שיפור חוויות ההנאות הארגונית של העובדים, מתן אפשרות לדרגי הניהול לקבל משוב ישיר ובלתי אמצעי, חיזוק הגאווה הארגונית, יצירת סביבה המאפשרת השפעה והעלאת רעיונות, חיזוק מיתוג המעסיק כלפי עובדים ומועמדים פוטנציאליים ושימור עובדים קיימים.

על מנת לשמור על קשר ישיר עם עובדינו ומנהלינו, וכדי לתקשר את כלל הפעילות של החברה, באופן מהיר ויעיל השקנו את "AYALON X" - אפליקציה לתקשורת פנים ארגונית. דרכה אנו מתקשרים את הפעילויות השונות, והעובדים יכולים למלא טפסים מקוונים ודיווחים שונים.

חברת תנאי העסקה לעובדים

תנאי ההעסקה הנלווים לעובדים מאוגדים בחוברת המופצת לעובדים על מנת לייצר בהירות ושקיפות. החוברת מונגשת לעובדים בערוצי התקשורת (בפורטל ובאפליקציה) וכוללת מידע שמונגש בצורה ידידותית והסברים על תנאים נלווים, היבטי נוכחות, לידת בן/ בת, מדיניות עדכוני שכר ובנוספים, תשלום הבראה, תנאים מיטביים לעובדים ועוד.

במסגרת מודל השכר המועדכן של החברה שנחתם עם משרד האוצר במרץ 2023, החברה עברה למודל "שכר שורה", במסגרתו, העובדים החדשים שייקלטו לחברה יפסיקו לקבל הטבת אחזקת רכב והחזר על ביטוחים, ומנגד ייהנו מתנאים סוציאליים מיטביים בשכר הבסיס שלהם. מהלך זה הינו חלק מאגידת החברה בעידוד השימוש בתחבורה ציבורית והפחתת השימוש ברכב הפרטי.

כמו כן, הוצע לעובדים הקיימים להטמיע את מרכיב אחזקת הרכב בשכר היסוד שלהם. 96% מהעובדים בחרו בכך.

חברת נתיבי איילון היא חברת התשתיות הממשלתית הראשונה שהציעה לעובדיה מבנה שכר זה.

הדרכה והכשרה



16

עובדים להם אושר מימון לימודי אקדמיים



80%

מעובדינו עברו הכשרות בתחומי הדיגיטל



6%

מעובדינו קיבלו סיוע בבניית מסלולי קריירה



70

שעות הדרכה מעובד בשנה בממוצע



איזון בית-עבודה ורווחת העובדים

רווחת העובד היא מרכיב חשוב בשביעות רצון העובדים, בהצלחתם בתפקיד, ובהצלחתנו כחברה. אנו שואפים לספק לעובדינו תנאי עבודה מיטביים, המאפשרים איזון בין צרכי הבית והמשפחה לבין תפקידם בחברה, ומתייחסים למעגל חיי העובד בארגון.

איזון בית-עבודה

אנו מעודדים איזון בית-עבודה במגוון דרכים:

- **אישור יום עבודה מהבית** הארכת האישור לשלוש שנים נוספות מול האוצר.
- **שעון גמיש בחברה** העובדים יכולים לעשות ימים ארוכים או קצרים בצורה חופשית ובניהול עצמי.
- **הדרכות למנהלים** הדגשת החשיבות לנושא, למשל זמן הפניה הלגיטימי לעובדים (לא בשעות היום המאוחרות ולא בסופי-השבוע).
- **הדרכת ניהול זמן** עם תשומת דגש לנושא איזון בית-עבודה.

רווחת העובדים והעובדות

אנו מקדמים את רווחת העובד באמצעות הטבות פיננסיות, הטבות המסייעות בחיי המשפחה, וסיוע לעובדים לקראת פיטורין ופרישה במגוון דרכים:

- **הטבות פיננסיות** שכר מינימום מוגדל, קרן השתלמות, ייעוץ התנהלות פיננסית אישית ומשפחתית, סיוע לעובדים בתכנון פנסיוני, מתן הלוואות בתנאים נוחים, בונוסים ומענקים.
- **הטבות לרווחת העובד ומשפחתו** תלושי חג, סבסוד נופש, תמיכה באירועי חיים (חתונות עובדים/ ילדי עובדים/ בר ובת מצווה/ ימי הולדת), השתתפות במימון מעונות יום וסבסוד קייטנות לילדי עובדים, גמישות בשעות העבודה והגדלת זכאות לימי מחלה מעבר לדרישות החוק לעובדים הנדרשים לטפל בבן משפחה חולה, פעולות תמיכה לעובדים אשר הינם הורים לילדים עם מוגבלות ועוד הטבות ופעילויות.
- **סיוע לעובדים בעת פיטורין** ייעוץ תעסוקתי, שירותי השמה, המשך תשלום שכר לתקופה נוספת של 3 חודשים מעבר לקבוע בחוק.
- **סיוע לעובדים לקראת פרישה** עובדים העומדים לקראת פרישה זכאים לקורס הכנה לקראת פרישה, וכגמלאים זכאים להטבות הרווחה של הארגון.

תחלופת עובדים

2023	2022	2021	
254	209	181	מס. עובדים
82	72	38	גיוס
37	45	34	עזיבה
14.5%	21.5%	19%	שיעור תחלופה

תקופת דיווח - דוח נוכחי

תקופת דיווח - דוח קודם



ניהול
הבטיחות 11

ניהול הבטיחות

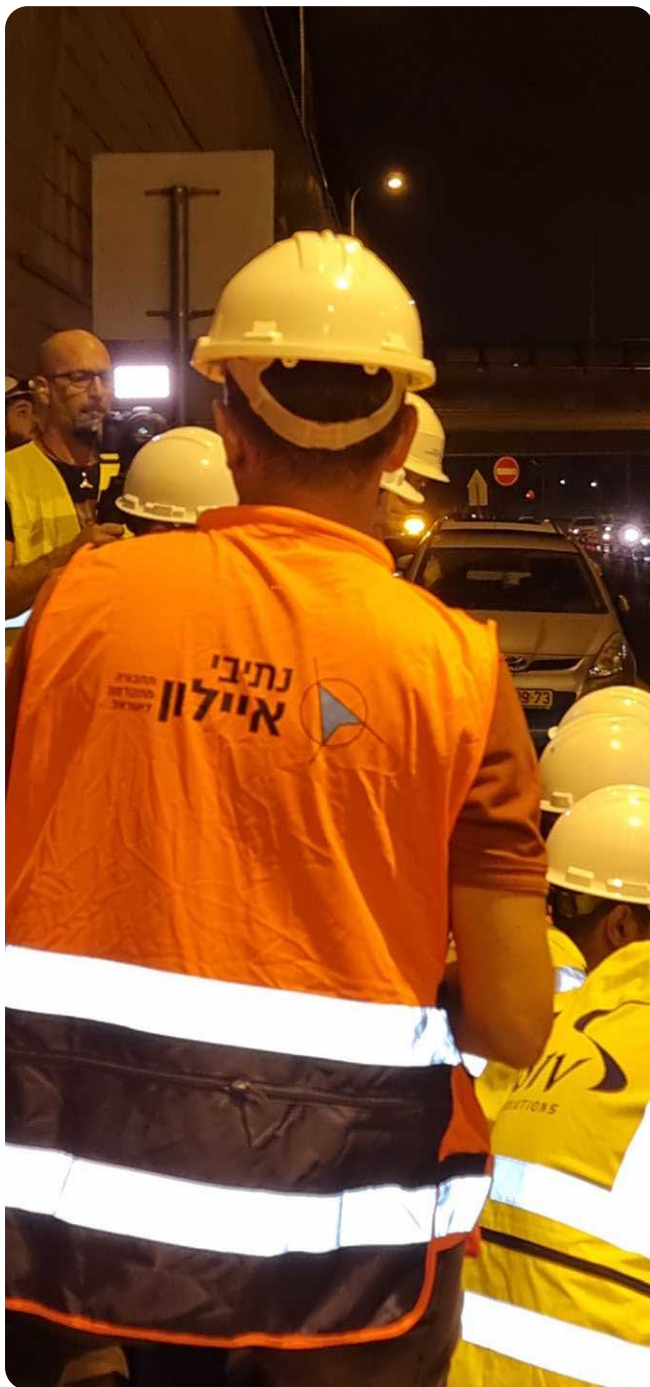
העבודה בפרויקטים השונים של נתיבי איילון מתנהלת ברחבי הארץ לאורך כל השנה ובכל תנאי מזג האוויר, ובטיחות ובריאות העובדים בהם הם נושאים מהותיים. החברה פועלת להבטחת בטיחות הציבור ובטיחות עובדיה תוך עמידה קפדנית בכל החוקים והתקנות של מדינת ישראל.

בהתאם לאמור, מנהלינו, עובדינו והקבלנים העובדים איתנו, מחויבים למניעת אירועים מסוכנים ותאונות באתרים ובנכסי החברה, ולשמירה על קוד התנהגות באתר תוך מתן דוגמה אישית.

בשנת 2022 גויס מנהל תחום בטיחות לחברה ומונו נאמני בטיחות בכל אחת מחטיבות החברה. בחברה מתקיימות וועדות בטיחות חוצות יחידות, בראשות סמנכ"ל (יו"ר הוועדה) ובשילוב ממונה הבטיחות.

בטיחות באתרים וארגונומיה. בשנת 2023, השלמת לומדת הבטיחות הוגדרה על ידי המנכ"לית כמשימת חובה עבור כל אחת מחטיבות החברה, בהתאם לתחומי פעילותה ואכן 100% מעובדי החברה ביצעו את לומדת הבטיחות. בנוסף, אנו מבצעים סקר ארגוני לבחינת מגמות שינוי יתחושתי העובדים בבטיחות ובשנת 2023, נרשמה עלייה של 7% בשביעות רצון העובדים מהטיפול בתחום הבטיחות במשרדי החברה ובאתרי העבודה, כך ש-88% מעובדי החברה השיבו כי החברה עושה את כל הפעולות הנדרשות להבטיח את בטיחותם. כמו כן, החברה דואגת לתרגל את העובדים בתרחישי חירום כחלק מהיערכות החברה למצבי קיצון שונים.

במסגרת התוכניות השנתיות נערכו בשנים 2022 ו-2023 שדרוגים בתפיסת הבטיחות ומערך הבטיחות בחברה. אנו מביאים לידיעת העובדים את הסיכונים הנשקפים להם בעבודה ומדריכים אותם כיצד להתגונן, מוסרים לעובדים נהלים, הוראות בטיחות ושיטות עבודה אשר ימנעו פגיעה ומספקים לעובדים ציוד וכלי עבודה תקינים ובטוחים לשימוש, שילוטי אזהרה וציוד מגן אישי. החברה פועלת בהתאם לכלל החוקים ותקנות הבטיחות: מקיימים ועדות בטיחות עיתיות, בונים לכל אתר תיק ניהול סיכונים לבטיחות, ואנו נוקטים בפעולות לעידוד הדיווח של אירועי כשל וכמעט ונפגע. בנוסף, פיתחנו לומדה להעשרת ידע העובדים בבטיחות רב תחומית,



בשנת 2023
כחלק ממסגרת התוכנית
לצמצום פערים בתחומי
הבטיחות, חולקו עד לחודש
ספטמבר, 186 קנסות לקבלנים
וספקי משנה בסכום של
כ-1.6 מיליון ₪

אירועי בטיחות

אנו מחויבים להמשיך פיתוח מדיניות ותרבות הבטיחות הארגונית, ביצוע מהלכים עמוקים במעורבות העובדים בנושאי הבטיחות והגהות, עריכת כנסים והעברת לומדות בנושאי בטיחות, ביצוע סקרי בטיחות שוטפים בהתאם לתוכניות העבודה, ביצוע תחקורים במידת הצורך, למידה מהם ועוד.

שנת 2022

לא התרחשו כלל אירועי בטיחות חמורים (שבהם נפצעו קשה או נהרגו עובדים).

שנת 2023

אירעו 35 אירועי בטיחות שאינם חמורים (נזק לרכוש/כמעט ונפגע). בנוסף, אירעו שישה אירועי בטיחות חמורים שהסתיימו בפציעה ואירוע נוסף שבו נהרג עובד כתוצאה מדריסת משאית. כלל האירועים תוחקרו ותוצאותיהם נלמדו על-מנת למנוע הישנותם.



בטיחות בפעילות חברות הקבלן

תפיסת ניהול הבטיחות בחברת נתיבי איילון מושתתת על ארבעה מעגלי ניהול ובקרה.

מעגל ראשון

באחריות הקבלן הראשי, במסגרת אחריותו הישירה והכוללת לנושא הבטיחות בפרויקט ובהיותו הסמכות הממונה לנושא הבטיחות על כלל קבלני המשנה הפועלים באתר, בין אם במסגרת החוק (דרישות החוק ועל פי כל דין), ובין אם במסגרת המחויבות החוזית.

מעגל שני

במסגרת האחריות של מנהלי הפרויקטים לפקח ולבקר על הקבלנים בפרויקט.

מעגל שלישי

באחריות המנהלים המקצועיים בחטיבות ביצוע פרויקטים והאחזקה בנתיבי איילון, לנהל את הפרויקטים ואת הבקרה לקיום המעגל הראשון והשני

מעגל רביעי

פיקוח בטיחות עליון - בקרה המופעלת ע"י חטיבת תפעול ואחזקה האחראית למערך הבטיחות. במסגרת זו, אחראי מנהל הבטיחות וממונה הבטיחות הראשי על הפעלת יועצי בטיחות בדיסציפלינות שונות לניהול ולבקרה כוללת על התהליכים המפורטים בנוהל זה.

בנוסף, בוצעה ביקורת בנושא בטיחות באתרי עבודה ע"י מבקר הפנים של החברה, ומתבצעת ביקורת שוטפת בנושא בטיחות והסדרי תנועה באתרי העבודה. כמו כן, אחת לתקופה מקבלים חברי הדירקטוריון שלנו סקירה בנושא בטיחות.



אתיקה 12
ארגונית



אתיקה ארגונית

חברת נתיבי איילון מחויבת להתנהלות אתית תקינה תוך הקפדה על עמידה בכלל דרישות החוק, התקנות, והוראות הקוד האתי של החברה. הקוד האתי מהווה כלי ניהולי מרכזי המסייע לנו להשיג את מטרותינו באמצעות הגדרת הערכים שלאורם אנו פועלים.

הקוד האתי

ומנהלי החברה הכוונה ומענה לדילמות יומיומיות, לרבות לשם עמידה בסטנדרטים גבוהים ומחמירים המתייחסים לאי מתן וקבלת שוחד, מניעת שחיתות וניגוד עניינים, הנחיות בנושא קבלת ומסירת מתנות וטובות הנאה באירוח, אירועי תרבות, פנאי, הוצאות, וכן הזמנת לקוחות לנסיעות עסקיות לחו"ל ובכללן החזר ההוצאות שניתן להם.

הקוד האתי מבטיח סודיות ומאפשר לעובדים להיוועץ ולדווח על התנהגות בלתי אתית בחברה ללא חשש מתגובת נגד (Non Retaliation), והוא מפורסם לציבור באתר האינטרנט של החברה ומונגש למחזיקי העניין השונים.



לקוד האתי <<< לחץ כאן

הקוד האתי מתייחס, בין היתר, לערכי היסוד של החברה הישראלית ובכלל זה למחויבות החברה לשמירה על כבוד האדם. הקוד משקף את עקרונות העשייה ונורמות ההתנהגות של עובדי החברה הנשענות על חמשת ערכי הליבה של החברה.

הקוד מגדיר אילו ערכים ראוי שיתוו ויכוונו את שיקול הדעת בקבלת החלטות וכיצד יש ליישם במעגלי ההתנהלות הפנימיים ובמשקים עם הגורמים החיצוניים השונים, לרבות משרדי ממשלה, רשויות מקומיות, ארגוני חברה אזרחית, ספקים וציבור משתמשי הדרך.

לצד היותנו חברה במגזר הציבורי, התאמנו את הקוד האתי שלנו למגזר הפרטי ולמאפייני הפעילות הייחודיים שלנו. הקוד מנחה את העובדים אודות דרך ההתנהלות הרצויה בארגון מעבר למחויב בחוק ובתקנות. בעזרתו, מקבלים עובדי

חמשת הערכים המרכזיים המנחים את מנהלי ועובדי חברת נתיבי איילון

1 אחריות

אישית, צוותית וכלל ארגונית
לפעולה יעילה ותכליתית מתוך
תחושת שליחות ונחישות למימוש
ייעוד החברה.

2 חדשנות ויצירתיות

תרבות והתנהלות של ארגון חושב,
סקרן, מתחדש, טכנולוגי, אשר אינו
חושש מפתרונות עדכניים ומורכבים
המיושמים "תוך כדי תנועה".

3 אמינות, שקיפות וטוהר מידות

שקיפות ברמת הפרט והארגון,
התנהלות הוגנת עם כל הממשקים
והקפדה ללא חריגים על כללי
מנהל תקין, הוגנות וטוהר מידות.

4 שותפות

אחדות המטרה והתגייסות
לתרומה משותפת להשגתה
באמצעות תקשורת בונה
והתנהלות אפקטיבית, ובכלל זה
לויאליות, ערבות הדדית ועבודת
ממשקים יעילה בתוך החברה ועם
הסביבה החיצונית.

5 מקצועיות ומקצוענות

עמידה בסטנדרטים גבוהים בכל
תחומי העשייה המקצועית וקיום
תהליך מתמיד של שיפור ביצועים
הנשען על למידה והפקת לקחים.



ניהול האתיקה בחברה

נושאים אתיים הקשורים בסביבת העבודה, לרבות הטרדה מינית, התעמרות וכד' מצויים תחת סמכות הממונה על אתיקה ארגונית באגף משאבי אנוש ואילו נושאים הקשורים באתיקה עסקית מצויים תחת סמכות טיפול היועמ"ש. לצורך קבלה וטיפול בפניות ותלונות עובדים בנושא אתיקה הוצבה תיבת פניות אנונימית בארגון.

במקרה של חשד לעבירה בתחום האתי, הנושא נבדק ע"י חטיבת מש"א בעירוב סמנכ"ל החטיבה הרלוונטית. מבוצע עדכון באופן הטיפול מול המנכ"לית, בליווי היועצת המשפטית.

תהליך הטמעת האתיקה בתרבות הארגונית

הטמעת הקוד האתי שלובה באסטרטגיה הארגונית והניהולית, ומתבצעת באופן היברידי במגוון אמצעים דיגיטליים ופרונטליים: הדרכות האתיקה התקופתיות נערכות באמצעות לומדה, ריענון נערך באמצעות שאלונים אינטראקטיביים, והדרכות פרונטליות מועברות לעובדים.

בנוסף, החברה עורכת קמפיינים פנים ארגוניים בהם מתוקשרות דילמות וסוגיות אתיות בפעילות החברה, ומפגשי עובדים עם מנהלים בדרגי ביניים בהם נערכים דיונים בנושאים אתיים מגוונים. תפיסת הניהול הקיימת בארגון מנחה כי היבטים אתיים יכללו בעת מתן הערכה, משוב וקידום עובדים ומנהלים.

בשנים 2022-2023, 100% מעובדי החברה קראו וחתמו על הקוד ועברו הכשרות בנושא, ובמהלך השנה התחלנו את תהליכי ההטמעה של הקוד כבר בשלבי הקליטה והכניסה לארגון לעובדים חדשים.

בשנת 2023
בוצע ריענון לקוד האתי
לעובדים וכן בוצעו הדרכות
בהיבטי דיווחי נוכחות שעלו
כמוקד מרכזי לטיפול בתחום.

הפרות אתיקה

בשנת 2022 ובשנת 2023 נרשמו הפרות בודדות של הקוד האתי בעיקר בהיבטי דיווח נוכחות עובדים. בחלק מהמקרים הטיפול הסתיים ברשימת אזהרה ובחלק מהמקרים הטיפול בא לידי ביטוי בסיום העסקה.

הגנת הפרטיות

הזכות לפרטיות הינה זכות יסוד המעוגנת בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו, וככזו, אנו רואים בה זכות בסיסית, חשובה ומובילה בכלל פעילותנו. אנו מייחסים חשיבות רבה להגנה על פרטיות מחזיקי העניין שלנו ועושים מאמצים רבים על מנת לשמור כיאות על המידע המגיע אלינו.

הוגדרה מדיניות הגנת פרטיות ונכתבו נהלים לטיפול בהפרות.



13 ממשל
תאגידי

ממשל תאגידי

כחברה ממשלתית, בבעלות מלאה של מדינת ישראל, החברה פועלת בסביבה רגולטורית רחבה, ומקיימת את החוקים, התקנות, ההנחיות והוראות חוזרי רשות החברות הממשלתיות. בתוך כך, החברה פועלת בהתאם להוראות חוק החברות; חוק החברות הממשלתיות; חוק חובת המכרזים ותקנות חובת המכרזים; חוק התכנון והבנייה; פקודת הקרקעות ועוד. אלו, מסדירים את מדיניות הממשל והבקרה של החברה, תוך יצירת איזון בין מתן גמישות וחופש פעולה להשגת מטרותיה העסקיות, לבין הרצון לפיקוח מצד משרדי הממשלה השונים, בין השאר בשל משאבי הציבור המושקעים בחברה ועיסוקה בתשתיות לאומיות. במסגרת פעילותה, החברה פועלת על פי כללי מנהל תקין, מקיימת את הוראות החוק ועומדת בדרישות כל דין.

דירקטוריון החברה

הדירקטוריון פועל בהתאם להגדרת תפקידיו בחוק החברות הממשלתיות ובתקנון החברה ובתוך כך אמן על קביעת המדיניות הכללית של החברה לרבות מטרותיה וקביעת פעולותיה הפיננסיות. מדי שנה אחראי הדירקטוריון על אישור חלוקת התקציב השנתי של החברה, על אישור תכנית העבודה לאותה שנה, לצד תוכניות לטווח הארוך, ועל אישור תקן עובדי החברה והמועסקים בשירותה. כמו כן, הדירקטוריון פועל על מנת לעקוב אחר הגשמת המדיניות, התוכניות והתקציבים של החברה.

בין יתר הדברים, בהתאם להוראות כל דין, הדירקטוריון מאשר את הדו"חות הכספיים הרבעוניים והשנתיים של החברה, מאשר את תהליכי גיוס ומינוי הפקידים הבכירים ואת תנאי כשירותם.

מינוי דירקטורים

מינוי חברי הדירקטוריון נעשה בכפוף לחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה-1975. בהתאם לסעיף 18 לחוק, מינוי דירקטור נעשה בידי השרים לאחר התייעצות עם הוועדה לבדיקת מינויים, שתפקידה לוודא את כשירותם והתאמתם של המועמדים. הרכב הוועדה מונה נציג במעמד של שופט בית משפט מחוזי המשמש כיו"ר הוועדה, שנקבע מטעם היועץ המשפטי לממשלה; איש ציבור שמונה מטעם יו"ר הוועדה; ונציג של רשות החברות הממשלתיות. תקופת הכהונה לדירקטור הינה לשלוש שנים ממועד המינוי, כמוגדר בחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה-1975. דירקטור שחדל לכהן יכול להתמנות מחדש.





גיוון בדירקטוריון

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, כיהנו בדירקטוריון החברה שבעה דירקטורים, מהם ארבע נשים ושלושה גברים. הרכב הדירקטוריון כולל חברת דירקטוריון מהמגזר הערבי, בהתאם לדרישה לייצוג הולם לאוכלוסייה הערבית בחוק החברות הממשלתיות.

החל מחודש ינואר 2023, מכהנים בדירקטוריון החברה כשישה חברים, מהם שלוש נשים ושלושה גברים (עקב סיום כהונתה של חברת הדירקטוריון, עו"ד סיגלית ברקאי).

דירקטוריון החברה

הרכב הדירקטוריון:

- גב' מקסין פסברג - יו"ר הדירקטוריון
- מר בני איל - חבר דירקטוריון
- עו"ד בשאיר פאהום גיוסי - חברת דירקטוריון
- מר אייל שוקר - חבר דירקטוריון
- עו"ד שי לי שפיגלמן - חברת דירקטוריון
- מר פרץ וזאן - חבר דירקטוריון

עצמאות וכשירות הדירקטוריון

חברי הדירקטוריון, מבלי יוצא מן הכלל, אינם עובדים או מועסקים של חברת נתיבי איילון, אינם מצויים בקשרי זיקה כלכלית לחברה או קשרים אישיים ו/או משפחתיים לחברי ההנהלה ועובדים בכירים, והינם נחשבים לדירקטורים בלתי תלויים כהגדרה בחוק החברות, תשנ"ט-1999. במסגרת תהליך האיתור והמינוי, כל חברי הדירקטוריון מתבקשים לחתום על הצהרה בדבר זיקות אפשריות לטובת הסרת חשש של ניגוד עניינים. נוהל עבודת הדירקטוריון, אשר אושר בשנת 2019, ומגדיר בין היתר את תנאי ההכשרה של דירקטורים חדשים בחברה, עודכן בחודש דצמבר 2023 על מנת להתאימו לרגולציה העדכנית המחייבת את החברה.

מינוי יו"ר הדירקטוריון נעשה בהתאם להגדרה בחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה-1975. כך, בחירת יו"ר נתונה לדירקטוריון, תוך התייעצות עם הוועדה לבדיקת מינויים, ואישורם של השרים. כמו כן, קיימת הפרדה בין תפקיד היו"ר לתפקיד המנכ"ל בהתאם לסעיף 24 (ב) בחוק. עם מינויה של הגב' מקסין פסברג לדירקטוריון החברה ביום 21 בנובמבר 2021 החליט הדירקטוריון על בחירתה, כיו"ר.





ועדות הדירקטוריון

דירקטוריון החברה פועל בין היתר באמצעות ארבע ועדות משנה קבועות:

ועדת ביקורת

מתפקידי הוועדה לפקח על הניהול העסקי של החברה, להמליץ בפני הדירקטוריון על מינוי המבקר/ת הפנימית/ת, על תכנית העבודה השנתית והרב השנתית של המבקר/ת הפנימית/ת, לדון בדו"חות המבקר/ת הפנימית/ת ובצעדים שינקטו לתיקון הליקויים, לדון בתלונות של עובדים בחברה, ובדו"חות המבקר/ת הפנימית/ת לגביהם, בנושאים שעניינם טוהר המידות כמפורט בחוק לעידוד טוהר מידות בשרות הציבור, התשנ"ב-1992. לדון בדו"ח השנתי של המבקר/ת הפנימית/ת, לבחון את תקציב מערך הביקורת הפנימית ועוד.

ועדת כספים והשקעות

מתפקידי הוועדה לדון ולהמליץ בפני הדירקטוריון בנושאים הבאים: הדו"חות הכספיים של החברה (הרבעוניים והשנתיים), תקציב החברה ונהלים הנוגעים לתקציב החברה. כמו כן, בסמכות הוועדה לדון ולהמליץ בפני הדירקטוריון במישורים העקרוניים של המדיניות הכספית של החברה ובכלל זה בנושאים הקשורים לפיתוח העסקי של החברה, להשקעות פיננסיות, מבנה תיק ההשקעות של החברה, מדיניות הנזילות ואישור עסקאות פיננסיות אחרות, בהתאם להנחיות הדירקטוריון ולמדיניות רשות החברות הממשלתיות, כפי שזו נקבעת מעת לעת.

ועדת משאבי אנוש

מתפקידי הוועדה לדון ולהמליץ בפני הדירקטוריון בנושא המבנה הארגוני של החברה, תקן עובדי החברה, תנאי העסקה של עובדים וכן, בדבר תהליכים חוצי ארגון הקשורים למשאבי אנוש, שינויים ארגוניים, מדיניות שכר ושינוי בדרגות שכר של העובדים בחברה. בסמכות הוועדה

לאשר נהלים הנוגעים בהעסקת עובדים או להמליץ על אישור נהלי החברה, הקשורים באופן בחירת פקידים בכירים ועובדי החברה, תנאי כשירותם, תנאי מינויים, כהונתם, העסקתם והתאמתם של כל הנ"ל למדיניות הנקבעת על ידי הדירקטוריון. כמו כן, תפקידה של הוועדה לדון ולהמליץ בפני הדירקטוריון, על מדיניות החברה בנושא כוח אדם, תהליכי מינוי פקידים בכירים, משלב אישור תנאי הסף ועד לאישור המינוי, דרגות שכר ומודל תגמול ותמרוץ לעובדים הבכירים.

ועדת פרויקטים

מתפקידי הוועדה לערוך מעקב אחר ביצועי החברה בכלל ומעקב אחר פרויקטים מהותיים של החברה בפרט.

אחריות תאגידית בדירקטוריון

במסגרת העבודה השוטפת של הדירקטוריון וועדותיו, חברי הדירקטוריון מקפידים לעסוק בנושאי אחריות תאגידית, לרבות נושאים בעלי השפעה כלכלית, חברתית וסביבתית על מחזיקי העניין של הארגון. בעבודתו, מתייחס הדירקטוריון לנושאים סביבתיים וחברתיים במסגרת העבודה השוטפת והיעדים השנתיים של החברה. אירועים חריגים, לרבות אירועים ומפגעים בעלי השפעות סביבתית, אירועי בטיחות ועוד, מדווחים באופן מידי לדירקטוריון, אשר מקפיד להנחות את הנהלת החברה לבצע תחקירים והפקות לקחים.

החל משנת 2019 עסק הדירקטוריון במסגרת ועדותיו בהיבטי האחריות התאגידית של החברה ובהם: אישור הקוד האתי של החברה; תכנית להתנדבות עובדים ונהלי שיתוף הציבור וקשרי הקהילה של החברה. כמו כן, בשנת 2022 ובשנת 2023 ערך הדירקטוריון מספר דיונים בנושאי ESG, בין היתר, בתחומי גיוון תעסוקתי וייצוג הולם, שוויון מגדרי, ייצוג אוכלוסיות גיוון והעסקת עובדים עם מוגבלויות.

בחודש ינואר 2023 קיים הדירקטוריון דיון מעמיק בנושא אחריות תאגידית ובנושא עקרונות ESG ואישר להנהלת החברה לפעול למימוש עקרונות ה-ESG העולמיים ולגבש תכנית עבודה לצמצום פערים בתחומים שהומלצו: בטיחות, סביבה והתקשרויות. כמו כן, הדירקטוריון אישר הקמת צוותי עבודה לבניית תכנית העבודה בנושא. בהתאם להחלטת הדירקטוריון, בחודש נובמבר 2023 אישר הדירקטוריון את תכנית העבודה לצמצום פערים בנושאי אחריות תאגידית. בהמשך לכך, ובהתאם להחלטת הדירקטוריון, ימסרו לו דיווחים תקופתיים בנושא הטמעת תכנית העבודה.



בשנת 2023 מיקוד עשיית הביקורת היה בביצוע דו"חות ביקורת פנימית בכל תחומי פעילות החברה, דיונים בוועדת ביקורת בדו"חות, עריכה ועדכון סקר סיכונים לקביעת תכנית הביקורת, מעקב אחר ביצוע החלטות מדו"חות, טיפול בדו"חות מבקר המדינה ובתלונות שונות.

בנוסף, נערך תהליך של הערכת איכות הביקורת הפנימית ע"י גורם חיצוני מוסמך, בהתאם לדרישת התקנים המקצועיים והנחיות רשות החברות הממשלתיות. המלצות הדו"ח אומצו במלואן ע"י ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה לאחר קיום דיון מעמיק בדו"ח.

הביקורת הפנימית

תכליתה של הביקורת הפנימית היא לתרום להצלחת החברה בהשגת יעדיה ולחיזוק אמינותה בקרב בעלי העניין. הביקורת הפנימית מסייעת באיתור כשלים בתהליך וממליצה על המלצות לשיפור, במטרה להביא את החברה לביצועים טובים יותר.

הביקורת הפנימית בחברה פועלת בהתאם לתוכנית עבודה רב שנתית. תכנית הביקורת כוללת את עיקר הפעילויות של החברה ומסייעת בהוספת ערך לחברה, להערכה ושיפור האפקטיביות של תהליכים. הביקורת הפנימית פועלת בהתאם לחוק, להוראות רשות החברות הממשלתיות, לתקנים מקצועיים מקובלים של לשכת המבקרים הפנימיים העולמית IIA, למינהל תקין, טוהר המידות, החיסכון והיעילות.

המבקר הפנימי מכהן גם כממונה על תלונות העובדים בחברה, ומאפשר לכל גורם, לרבות עובדים, ספקים והציבור הרחב, להגיש תלונה ולמסור מידע על חשש להתנהלות שאינה תקינה ו/או חשש להפרת טוהר המידות, דרך מגוון ערוצי דיווח, גלויים ואנונימיים.

למבקר הפנימי גישה מלאה לכל המידע הנדרש, כמתחייב בחוק הביקורת הפנימית, ובכלל זה גישה מתמדת ובלתי אמצעית לכל מערכות המידע של החברה. דוחות הביקורת הפנימית מוגשים לחברי ההנהלה הממונים על היחידות או הנושאים המבוקרים, למנכ"לית ולכל חברי הדירקטוריון.



תגמול בכירים ונושאי משרה

כחברה ממשלתית, מדיניות התגמול של החברה נקבעת בהתאם להוראות הרגולטוריות, לרבות חוזר רשות החברות הממשלתיות בדבר עקרונות למודל תגמול ותמרוץ עובדים בכירים בחברות הממשלתיות. מדיניות התגמול, אשר אושרה על ידי הדיירקטוריון, מתייחסת לקידום מטרות ארוכות טווח בראי החברה; גודל החברה ופעילותה; וכן לרכיבי תגמול משתנים המשקפים את תרומתו של העובד ו/או נושא המשרה להשגת יעדינו בראייה ארוכת טווח.

מרכיבי התגמול - מנגנוני התגמול הקבוע מתייחסים לשכר הבסיס (ברוטו) אשר נקבע בהתאם להסכמי ההעסקה המתעדכנים אחת לשנה לפי מודל עדכוני שכר שנתיים. מענקים ניתנים לעובדים בכירים בכפוף לעקרונות התגמול של רשות החברות הממשלתיות. מודל התגמול מגובש במסגרת עבודתה של חטיבת הכספים בארגון, ומותנה באישור המנכ"לית, הדיירקטוריון ורשות החברות הממשלתיות.

המודל, מותאם ליעדי הדיירקטוריון השנתיים ומבוסס על ציון שנתי אשר נקבע מראש ומגדיר את יחס העמידה בתוכנית העבודה שנתיית. כמו כן, המודל מובא למדידה ובקרה אחת לחציון תוך הצגת הממצאים למנכ"לית, לדיירקטוריון ולרשות החברות הממשלתיות. המענק ניתן כתשלום משתנה מבוסס ביצועים התלוי במידת העמידה ביעדי החברה, יעדי החטיבה ויעדים אישיים, וכן הערכה אישית של העובד בהתאם להוראות חוזר התגמול של רשות החברות הממשלתיות.

פערי שכר ותגמול בחברה

בשנת 2022 יחס השכר בין עלות התגמול הכוללת של המנכ"לית לבין עלות התגמול הממוצעת של עובדי נתיבי איילון עמד על 3.25 (לעומת 5.05 בשנת 2021) ויחס השכר בין עלות התגמול הכוללת של המנכ"לית לבין עלות התגמול החציונית של עובדי נתיבי איילון עמד על 1.9 (לעומת 2.1 בשנת 2021). גמול לחברי הדיירקטוריון משולם בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות.



אודות 14
הדוח



אודות הדוח

זה סוקר את נושאי הקיימות והאחריות התאגידית בחברת נתיבי איילון, את הפעולות המרכזיות שנעשו בהם בשנות הדיווח 2022 ו-2023.

דוח זה הינו דוח האחריות התאגידית הרביעי של חברת נתיבי איילון. הדוח נכתב ברוח תקן הדיווח GRI Universal Standards 2021.

המידע המוצג בדוח זה התקבל מחברת נתיבי איילון, ומדווח ברמת הדיוק ובשקיפות הגבוהה ביותר. הדוח נכתב בסיוע היועצים לאחריות תאגידית של חברת Good Vision, חברת בת מקבוצת פאהן קנה, העולמי המשמשת כמחזיק עניין בארגון ה-GRI. אנחנו מזמינים את מחזיקי העניין שלנו המעיינים בדוח זה לפנות אלינו בכל שאלה, הערה או הארה בנושאי הדוח ותוכנו, בדרכי התקשורת הבאות:

עברי ורבין
מנכ"ל Good Vision יועצים לאחריות תאגידית
lvri.Verbin@goodvision.co.il | 077-7706456

 **GOOD VISION**
 Grant Thornton Israel Group

נועה בר-שלו
מנהלת תחום תוכניות ארוכות טווח בחטיבת המטה,
נתיבי איילון
noab@ayalonhw.co.il | 03-6931452

This report has been prepared in accordance with the GRI Standards: Comprehensive option



GRI אינדקס 15

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
מדדים כלליים			
GRI 2: מדדים כלליים 2021	2-1	פרטי הארגון	6
	2-2	גופים הכלולים בדוח האחריות התאגידית של הארגון	8
	2-3	תקופת הדיווח, תדירות ויצירת קשר	116
	2-4	ניסוח מחדש של מידע	116
	2-5	הבטחת איכות חיצונית	116
	2-6	פעילויות, שרשרת ערך וקשרים עסקיים	79-80, 6
	2-7	עובדים	95
	2-9	מבנה והרכב הממשל התאגידי	110-111
	2-10	מינוי ובחירה של הדירקטוריון	110
	2-11	יו"ר הדירקטוריון	111
	2-12	תפקיד הדירקטוריון בפיקוח על ניהול השפעות	112-113, 110
	2-13	האצלת אחריות לניהול השפעות	113, 12
	2-14	תפקיד הדירקטוריון בדיווח תחום הקיימות	113
	2-15	ניגודי עניינים	113, 111

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
מדדים כלליים			
GRI 2: מדדים כלליים 2021	2-16	תקשור חששות קריטיים	114
	2-17	ידע קולקטיבי של הדירקטוריון	113, 111
	2-18	הערכת ביצועי הדירקטוריון	113
	2-19	מדיניות תגמול	114
	2-20	תהליך לקביעת התגמול	114
	2-21	יחס תגמול כולל שנתי	114
	2-22	הצהרה על אסטרטגיית פיתוח בר קיימא	10
	2-23	התחייבויות מדיניות	106-108
	2-24	הטמעת התחייבויות מדיניות	108
	2-25	תהליכים לתיקון השפעות שליליות	86, 80, 73
	2-26	מנגנונים לבקשת ייעוץ והעלאת חששות	108
	2-27	עמידה בחוקים ובתקנות	106
	2-28	חברות בארגונים	17
	2-29	גישה למעורבות מחזיקי עניין	13-14
2-30	הסכמים קיבוציים	99	

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
נושאים מהותיים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-1	תהליך לקביעת נושאים מהותיים	15
	3-2	רשימת נושאים מהותיים	15
ביצועים כלכליים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	9
GRI 201: ביצועים כלכליים 2016	201-1	ערך כלכלי ישיר שנוצר ומופץ	נתונים מלאים זמינים בדוחות הכספיים לשנת 2022 ו-2023 העומדים לעיון באתר רשות החברות הממשלתית
	201-2	השלכות פיננסיות וסיכונים והזדמנויות אחרים עקב שינויי אקלים	77, 12, 10
	201-3	התחייבויות לתוכנית תגמול מוגדרת ותוכניות פרישה אחרות	114, 110
	201-4	סיוע כספי שהתקבל מהממשלה	9
חומרים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	80, 71-72
GRI 301: חומרים 2016	301-2	חומרי קלט ממוחזרים בשימוש	72
אנרגיה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	71-72
GRI 302: אנרגיה 2016	302-1	צריכת אנרגיה בתוך הארגון	75
	302-3	עצימות אנרגטית	75

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
אנרגיה (המשך)			
GRI 302: אנרגיה 2016	302-4	צמצום צריכת האנרגיה	74
	302-5	הפחתה בדרישות האנרגיה של מוצרים ושירותים	74, 72
מים ושפכים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	71-72
GRI 303: מים ושפכים 2016	303-3	שימוש במים	75
פליטות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	71-72
GRI 305: פליטות 2016	305-1	פליטת גזי חממה ישירות (מכלול 1)	75
	305-2	פליטות אנרגיה עקיפות של גזי חממה (מכלול 2)	75
	305-5	צמצום פליטת גזי חממה	71-76
פסולת			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	76, 71
GRI 306: פסולת 2016	306-3	פסולת שנוצרה	76
	306-4	פסולת שהופנתה מסילוק	76
	306-5	פסולת מופנית לסילוק	76

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
הערכה סביבתית של ספקים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	80
GRI 308: הערכה סביבתית של ספקים 2016	308-1	ספקים חדשים שנבדקו לפי קריטריונים סביבתיים	80
העסקה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	95
GRI 401: העסקה 2016	401-1	גיוס עובדים חדשים ותחלופת עובדים	101, 99
	401-2	הטבות הניתנות לעובדים במשרה מלאה שאינן ניתנות לעובדים זמניים או חלקיים	101
	401-3	חופשת הורות	96
בטיחות ובריאות תעסוקתית			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	103-104
GRI 403: בטיחות ובריאות תעסוקתית 2016	403-2	זיהוי מפגעים, הערכת סיכונים וחקירת אירוע	104
	403-4	השתתפות עובדים, ייעוץ ותקשורת בנושא בריאות ובטיחות תעסוקתית	103-104
	403-5	הכשרת עובדים בנושא בריאות ובטיחות תעסוקתית	103-104
	403-7	מניעה והפחתה של השפעות בריאות ובטיחות תעסוקתיות הקשורות באופן ישיר ליחסים עסקיים	104

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
הכשרה וחינוך			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	98
GRI 404: הכשרה וחינוך 2016	404-1	שעות הדרכה ממוצעות בשנה לעובד	100
	404-2	תכניות לשדרוג מיומנויות עובדים ותוכניות סיוע במעבר	98-99
	404-3	אחוז העובדים המקבלים ביקורות ביצועים והתפתחות קריירה קבועות	100
גיוון ושיוויון הזדמנויות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	96
GRI 405: גיוון ושיוויון הזדמנויות 2016	405-1	גיוון של גופי ממשל ועובדים	111 ,95-97
קהילות מקומיות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	87-90
GRI 413: קהילות מקומיות 2016	413-1	פעולות עם מעורבות קהילתית מקומית, הערכות השפעה ותוכניות פיתוח	87-90
	413-2	פעולות עם השפעות שליליות משמעותיות (בפועל ופוטנציאליות) על קהילות מקומיות	87
בטיחות ובריאות הלקוח			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	50
GRI 416: בטיחות ובריאות הלקוח 2016	416-1	הערכה של השפעות הבריאות והבטיחות של קטגוריות מוצרים ושירותים	53-54 ,50-51 ,24
	416-2	מקרים של אי ציות הנוגעים להשפעות הבריאות והבטיחות של מוצרים ושירותים	53

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
תכנון תחבורה מטרופולינית בת קיימא			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	29-48
הנגשת אמצעי תחבורה לאנשים עם מוגבלויות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	87-88 ,57 ,50-52 ,47 ,40
חדשנות, טכנולוגיה ופטרונות תחבורה חכמה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	59-69
ניהול אפקטיבי של תחבורה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	55-56 ,33-48

