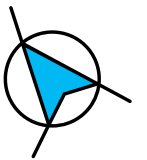




דוח אחריות תאגידית ESG 2024-25



תוכן



דברי פתיחה

03

פרק-1

04

אודות נתיבי איילון

פרק-2

10

אחריות תאגידית

פרק-3

19

בכל דרך שתבחרו: תכנון
תחבורה בר-קיימא

פרק-4

40

ניהול התנועה

פרק-5

49

חדשנות וטכנולוגיה

פרק-6

56

איכות הסביבה

פרק-7

65

שרשרת אספקה אחראית

פרק-8

69

קשרי קהילה

פרק-9

77

ההון האנושי בנתיבי איילון

פרק-10

85

ניהול הבטיחות

פרק-11

88

אתיקה ארגונית

פרק-12

92

ממשל תאגידי

פרק-13

99

אודות הדוח

פרק-14

101

אינדקס GRI



ההון האנושי של נתיבי איילון, העובדות והעובדים המסורים שלנו, הם אלו שהופכים את החזון התחבורתי למציאות בשטח בכל יום מחדש. העשייה הזו, שנעשתה ברובה בצל תקופה מורכבת ורוויית אתגרים לאומיים, התאפשרה אך ורק הודות לחוסן ובתחושת השליחות של עובדות ועובדי החברה, שהוכיחו כי גם בימים של חוסר ודאות, המחויבות שלנו לציבור הישראלי ולרציפות התפקודית של המדינה נותרת יציבה ואיתנה.

בכוונתנו להמשיך ולהוביל את המהפכה התחבורתית בישראל, מתוך אחריות לאומית ומחויבות ליצירת עתיד תחבורתי נגיש, בטוח וחכם לכולם.

ומאפשרת הגעה מהירה, יעילה ובטוחה למרכזי התעסוקה. מהפכה זו שלובה בשינוי תפיסתי עמוק, במסגרתו עברנו לניהול תנועה טכנולוגי המבוסס על מערכות ניטור בזמן אמת ומקסום קיבולת הדרכים הקיימות ולייעל את זרימת התנועה בראייה כוללת.

לצד התנאים הביטחוניים המורכבים, החברה פעלה על מנת להבטיח תנועה רציפה בצירים, איכות ביצועים, עמידה בלו"ז ופעילות תקינה של כל מתקני התחבורה וההגנה על ביטחונם של העובדים ומשתמשי הדרך, מבלי להתפשר על איכות הביצועים ועמידה בלוחות זמנים.

לצד זאת, אנו מובילים את המעבר לתחבורה בת-קיימא. במהלך השנתיים האחרונות האצנו את הקמתן של תשתיות חשמול מתקדמות ועמדות טעינה במסופי התחבורה הציבורית ברחבי הארץ, צעד חיוני המאפשר את המעבר המלא לאוטובוסים חשמליים וצמצום זיהום האוויר במרכזי הערים. מחויבות זו לקיימות משתלבת עם הצבת סטנדרטים בלתי מתפשרים של בטיחות, במטרה להגן על כלל משתמשי הדרך, הולכי הרגל, הרוכבים והנהגים כאחד.



אורלי שטרן,
מנכ"לית נתיבי איילון

דברי פתיחה

שלום רב,

אני מתכבדת להציג את דו"ח האחריות התאגידית החמישי של חברת נתיבי איילון, הסוקר את פעילותנו בשנים 2024-2025. חברת נתיבי איילון פועלת כזרוע הביצועית המרכזית של משרד התחבורה להקמת פרויקטים אסטרטגיים במרחב העירוני והמטרופוליני, ובשנתיים האחרונות הצבנו לעצמנו יעד ברור: לא רק לבנות תשתיות פיזיות, אלא לייצר אלטרנטיבה אמיתית וחכמה שתאפשר לציבור לשנות את הרגלי הנסיעה שלו ולהפחית את הגודש בדרכים וזאת באמצעות ניהול תנועה חכם, חדשני ומתקדם.

הבסיס לעמידה ביעדים הללו טמון בשילוב שבין תשתיות פיזיות לחדשנות טכנולוגית. אנו מאמינים כי הצלחתנו נשענת על אמון הציבור, ולכן אנו מקפידים על שקיפות מלאה, עמידה בלוחות זמנים מדויקים ומצינונות בביצוע.

התקופה הנסקרת עמדה בסימן הבשלתם של פרויקטי דגל, כאשר פירות העשייה נראים כיום בפועל בכל נסיעה בכביש. פתיחתם של מקטעים משמעותיים בנתיבים המהירים יצרה מציאות תחבורתית חדשה, המעניקה עדיפות ברורה לתחבורה ציבורית ורכבים רבי-תפוסה,



01 אודות נתיבי איילון

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

ייעוד ותפקיד החברה

ייעודה של החברה הוא ייזום, תכנון, ניהול וביצוע פרויקטים תחבורתיים ותשתיתיים, וכן תפעול ואחזקת מתקני תשתית תחבורתיים, שעיקרם במרחב העירוני והמטרופוליני בישראל. פעילות זו מתבצעת עבור ממשלת ישראל, רשויות מקומיות וגופים ציבוריים נוספים.

לשם מימוש ייעודה, פועלת החברה במספר תחומי אחריות מרכזיים:

- פעילות כזרוע ביצוע של משרד התחבורה לצורך ייזום וביצוע פרויקטים לקידום התחבורה בישראל.
- ייזום, תכנון, הקמה, אחזקה וניהול של דרכים ותשתיות תחבורה.
- הפעלה וניהול של צוות תכנית האב לתחבורה מטרופולינית, בכל תחומי התחבורה, תוך קידום תכנון ארוך טווח וגזירת תוכניות לביצוע בטווח הזמן המיידי.
- קידום התחבורה החכמה באמצעות ניהול, ייזום ופיתוח פתרונות טכנולוגיים חדשניים, ושילובם בתשתיות התחבורה ברחבי הארץ, תוך התאמה להתפתחויות בשוק הרכב והתחבורה.
- קידום התחבורה הציבורית, בדגש על ניהול ביקושים, קישוריות ופתרונות תחבורה בני קיימא במרחב העירוני והמטרופוליני.
- ניהול והסדרת התנועה במרחב העירוני והמטרופוליני.

אסטרטגיית החברה

בשנת 2024 החברה בחנה מחדש את התוכנית האסטרטגית, הכוללת כיווני פעילות תחבורתיים וארגוניים, הנגזרים מהחלטות הממשלה. במסגרת זו הוגדרו מחדש מטרות העל האסטרטגיות של החברה הקובעות את כיווני ההתפתחות המרכזיים. 5 המטרות שהוגדרו בתהליך זה:

1. ייזום והקמה של פתרונות תחבורתיים בני קיימא
פיתוח והקמה של חלופות תחבורה ירוקות ובנות קיימא, התומכות בשינוי הרגלי הנסיעה.

2. הרחבת השימוש האפקטיבי בדרכים
הגדלת יכולת המיצוי האפקטיבי של משאבי הדרך, בין היתר באמצעות ניהול תנועה, יכולות ספירת נוסעים, נתיבים מתחלפים ואמצעים נוספים.

3. קידום הניידות והקישוריות במרחב העירוני והמטרופוליני
קידום גישה מערכתית המחברת בין תחבורה, תכנון עירוני ודפוסי פיתוח של שימושי קרקע, תוך התמקדות בשיפור השירות בתחבורה הציבורית, ניהול תחבורה וחיזוק האמצעים המשלימים לתחבורה, כגון הליכה ברגל ורכיבה על אופניים.

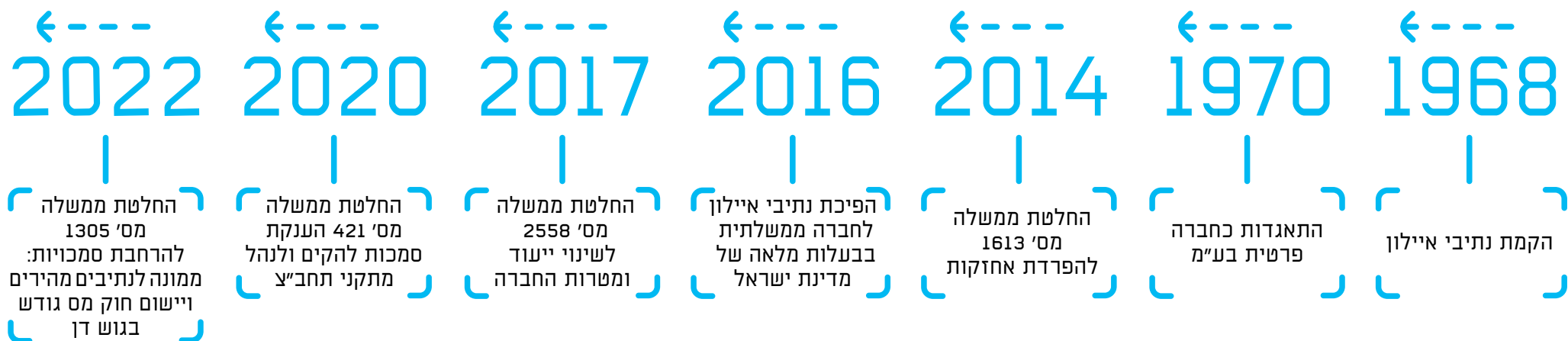
“פתרונות תחבורה מתקדמים לישראל; להיות חברה יוזמת, חדשנית, לומדת ומתפתחת, המובילה ליישום מערכת תחבורה בת-קיימא בישראל”

מחזון החברה

4. יישום פתרונות טכנולוגיים בתחום התחבורה
קידום פתרונות טכנולוגיים התומכים בקיצור זמני פיתוח ושיפור איכות התשתיות, לצד שיפור יכולת המיצוי של הדרכים הקיימות, ובמקביל תרומה לצמצום תאונות הדרכים באמצעות חדשנות וטכנולוגיה.

5. התאמת התשתיות והתהליכים הארגוניים לגידול העתידי במשימות ופעילות החברה, בהתאם לתוכנית החומש

ההיסטוריה של נתיבי איילון



בנוסף, במרס 2022 התקבלה החלטת ממשלה מס' 1305, שבמסגרתה הורחבו מטרות החברה ונוספו לה שני תפקידים מרכזיים: האחד, תפקידה כרשות הממונה על הפעלת הנתיבים המהירים בכבישים מרכזיים בישראל בהתאם לחוק נתיבים מהירים ולהסכמי הזיכיון עם המדינה; והשני, אחריותה לפעול כחברה הממונה ליישום חוק מס להפחתת גודש התנועה באזור גוש דן.

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.

לצד זאת, בהחלטת ממשלה מס' 421 מאוקטובר 2020 המתקנת את החלטה מס' 2558, נקבע כי נתיבי איילון תנהל את תוכניות האב בכל רחבי הארץ, למעט מטרופולין ירושלים; וכי בסמכותה של נתיבי איילון להקים ולנהל מתקני תחבורה ציבורית.

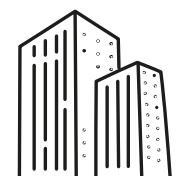
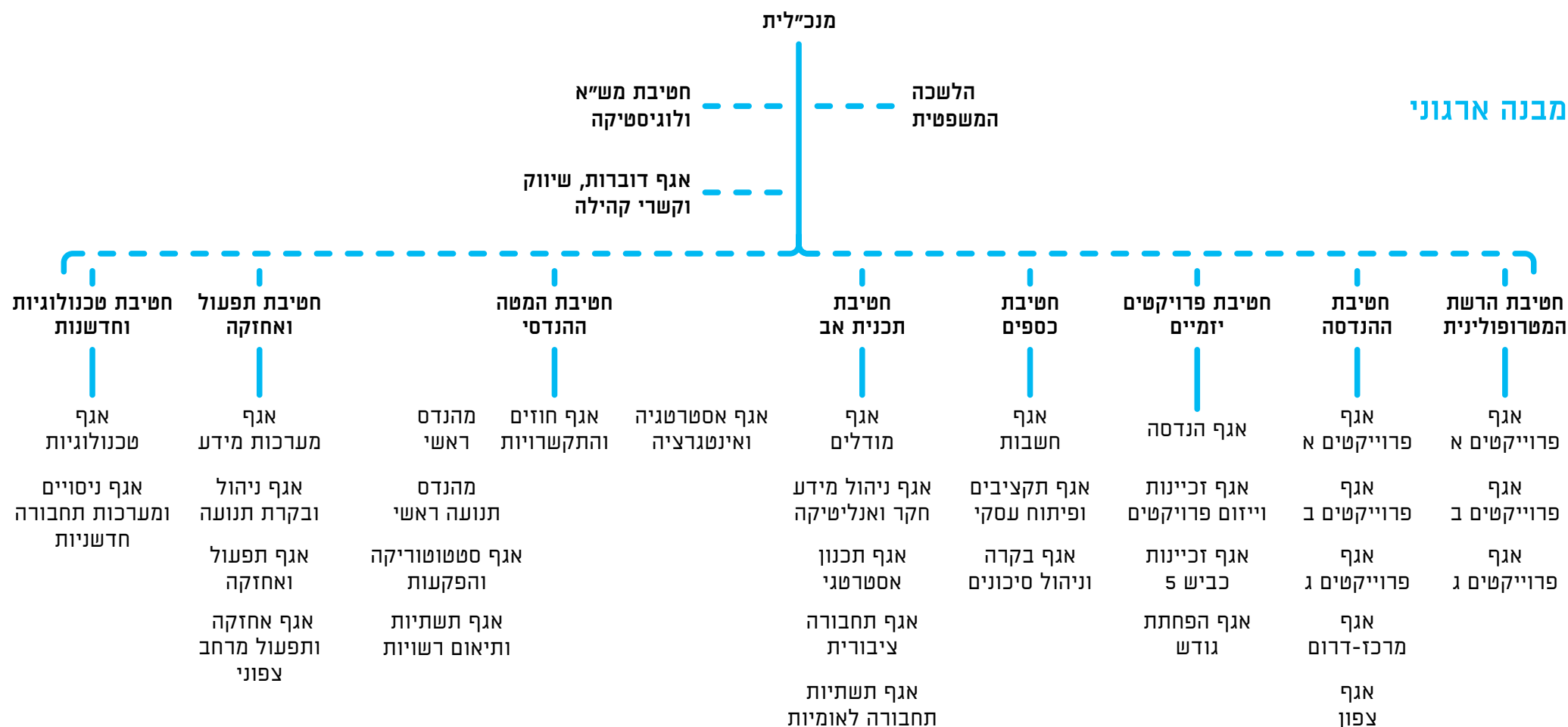
חברת נתיבי איילון הוקמה בשנת 1968 לצורך סלילה והקמה של נתיבי איילון, וכן ביצוע של פרויקטים מקומיים וייחודים במטרופולין תל אביב.

ב-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.

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.

מבנה ארגוני



משרדי ההנהלה ומטה החברה של החברה 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
(בתקופת הדיווח)



רוני סלע אייזן
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
תכניות אב



עופר כהן קלף
סמנכ"ל חטיבת
תפעול ואחזקה



אלעד סואיסה
סמנכ"ל חטיבת
הרשת המטרופוליטית

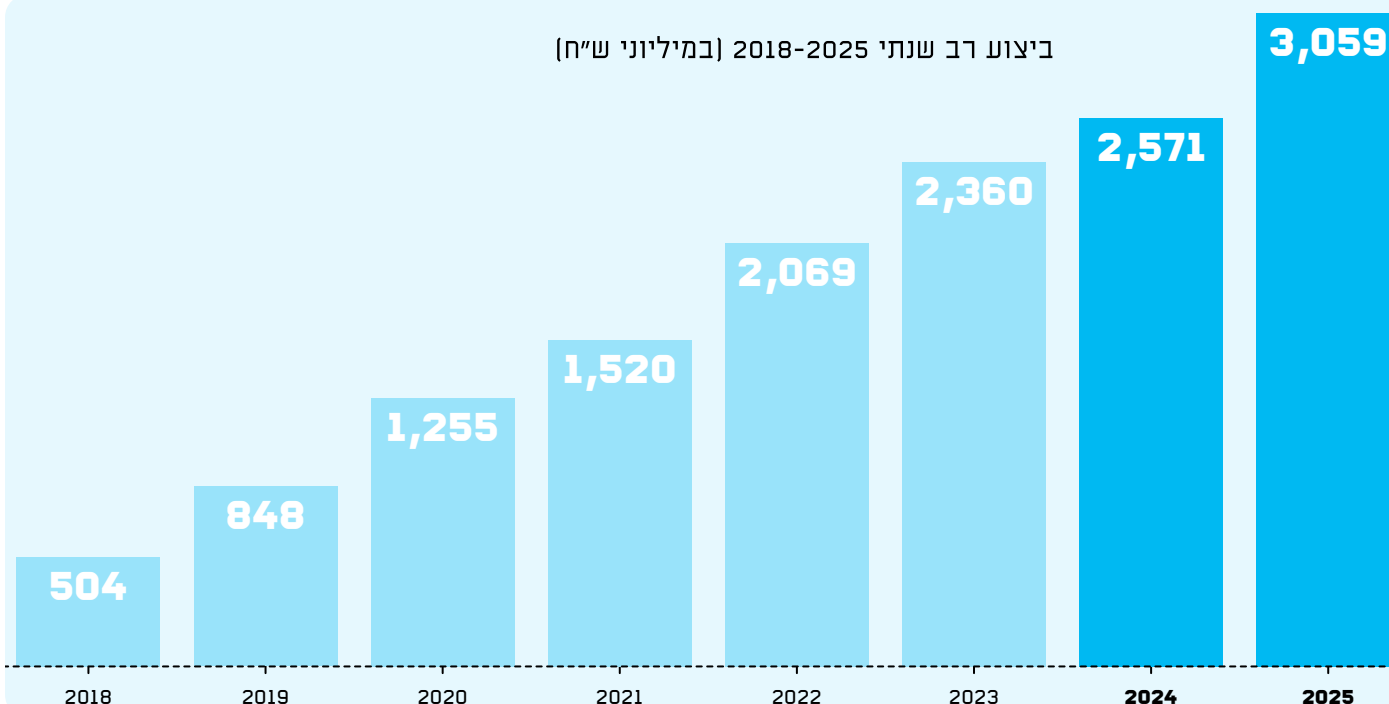


יאיר סינגר
סמנכ"ל חטיבת
הנדסה



ענת גולדנברג
מבקרת פנים

ביצוע רב שנתי 2018-2025 (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.

נתונים מלאים זמינים בדוח הכספי לשנת 2025 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 ומטרופולינים בכל רחבי הארץ. קבלת ההחלטות העסקיות בחברה מושתתת על בסיס איזון והפריה הדדית בין שלושת עמודי התווך של הקיימות - כלכלה, סביבה וחברה.

החברה מקדמת השאת ערך משותף בעבודה בשני צירים 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, עידוד הליכתיות ושימוש באופניים. במקביל, כדי לתמוך בהעלאת הביקוש לאמצעי התחבורה האלטרנטיביים החברה מטפחת מרחב ציבורי מזמין ומשקיעה 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.





אחריות
תאגידית 02



אחריות תאגידית בנתיבי איילון

כחברה ממשלתית נתיבי איילון מונחית ע"י רגולציה בתחום הממשל התאגידי.

תחום האחריות התאגידית מנוהל בחברה מזה 7 שנים ובאופן תדיר החברה מבצעת תהליכים לזיהוי וניתוח היבטי קיימות הנוגעים לפעילותה, 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 והאחריות החברתית.

בשנות הדיווח פעלה החברה במגוון דרכים כדי לקדם את תחום האחריות התאגידית בהתאם לתוכנית להטמעת היבטי אחריות תאגידית בפעילותה. בין הפעולות נכללו בחינת פיילוט מסופים ירוקים, קידום היבטי קיימות ואחריות תאגידית בהתקשרויות ועוד.



דיאלוג עם מחזיקי עניין

דיאלוג עם מחזיקי העניין השונים נמצא בבסיס תפיסת העבודה של חברת נתיבי איילון. מאחר שהפרויקטים שהחברה מובילה 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	יוממים, נוסעים ותושבים (נהגים; משתמשי תחבורה ציבורית; רוכבי אופניים; הולכי רגל) איגודים מקצועיים ארגוני חברה אזרחית בתחום התחבורה (ארגון רוכבי האופניים; ארגון 15 דקות, תחבורה היום ומחר)	כנסים; אירועי שיא קהילתיים; סיורי שטח; מפגשי מ"דלת לדלת"; סקרים וקבוצות מיקוד; קו טלפוני לפניית הציבור; עלוני הסברה ושילוט; עדכוני הסדרי תנועה ועוד. תקשור ייעודי לנהגים ולמשתמשי הדרך באמצעים מגוונים, בהם רשתות חברתיות, אפליקציות תנועה, רדיו ותקשורת ישירה. להרחבה על פעילותנו בתחום קשרי הקהילה, ראו פרק 8
קהילה וסביבה בתוואי הפרויקטים	ארגוני חברה אזרחית (החברה להגנת הטבע; תחבורה היום ומחר; 15 דקות; נגישות ישראל; מעלה) ארגוני סביבה נוספים סוחרים, איגודי סוחרים, בעלי עסקים והנהלות אזורי תעסוקה גורמי תקשורת תושבים וגורמי קהילה שונים	שיתוף ידע מקצועי בנושאי סביבה וחברה; סיורים באתרי פרויקטים; כנסי תושבים; שולחנות עגולים; מפגשי מ"דלת לדלת". להרחבה על פעילותנו בתחום קשרי הקהילה, ראו פרק 8
עובדים	כלל עובדי החברה	מפגשי שולחן עגול; מפגשים ב"גובה העיניים" עם מנכ"לית החברה ועם מנהלים בכירים; שיחות הערכה ומשוב; ערוצים לפניה בנושא התעמרות, הטרדה מינית והפרות אתיקה; פעילויות רווחה, תרבות וגיבוש; כנסי עובדים לפיתוח אישי ומקצועי. להרחבה על פעילותנו בתחום ההון האנושי, ראו פרק 10

קבוצת מחזיקי העניין	מחזיקי העניין המרכזיים	תיאור ערוצי הדיאלוג עם
קבילני עבודה וספקים	מהנדסים ומנהלי פרויקטים אדריכלים, מתכננים ויועצים חיצוניים קבילנים ספקים וחברות כוח אדם	קשרי עבודה שוטפים; שיתוף ידע מקצועי באמצעות כנסים והדרכות; פורומים מקצועיים.
שותפים אסטרטגים	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	קשרי עבודה שוטפים; פורומים לשיתוף ידע מקצועי; מפגשי "שולחן עגול"; 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).
רגולציה	משרדי ממשלה (משרד התחבורה, משרד האוצר) רשויות סטטוטוריות (מנהל התכנון, רשות מקרקעי ישראל, רשות החברות הממשלתיות, המוסד לבטיחות ולגהות)	קשרי עבודה שוטפים; כנסים ופורומים מקצועיים; דיווחים תקופתיים לרגולטור.



נושא מהותי לדיווח

אתיקה וממשל תאגידי

ממשל תאגידי תקין
אתיקה עסקית

עובדים וסביבת עבודה

עובדים והעסקה מתקדמת
הדרכה והכשרת עובדים
גיוון בעבודה ושוויון הזדמנויות
בטיחות וגהות עובדים וקבלנים

סביבה

צריכת חומרים ומשאבים
פליטות גזי חממה
השפעות סביבתיות על הקהילה

קהילה ומחזיקי עניין

תכנון תחבורה מטרופולינית
בת קיימא
דיאלוג עם מחזיקי עניין
ושיתופי פעולה
הנגשת אמצעי תחבורה
לאנשים עם מוגבלויות
חווית משתמשי הדרך, בטיחותם
ושביעות רצונם

חדשנות וטכנולוגיה

חדשנות, טכנולוגיה ופתרונות
תחבורה חכמה
ניהול אפקטיבי של תחבורה

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-3.48 מיליון ₪

השקיעה החברה בתחום הגנת הסביבה
בשנים 2024-2025

66%

שיעור מחזור פסולת מוצקה
בשנת 2025

206

עמדות טעינה לרכבים חשמליים

141

מערכות חניה חכמה
הותקנו במסופים בשנים 2024-2025



חברה

55%

שיעור הנשים
בהנהלה הבכירה

לא קיים בחברה פער

בין שכרם של נשים וגברים

50%

מהעובדים שקודמו לתפקידי ניהול בשנת 2025,
היו עובדים שצמחו מתוך הארגון



ממשל תאגידי

בשנת 2025

בוצע תיקוף לקוד האתי

וריענון של ערכי הליבה,
במטרה להבטיח הלימה מלאה
לחזון החברה

ביצוע סקר סיכוני אקלים

ואישורו מול הנהלת החברה

עמידה ברגולציה

של רשות החברות ורגולטורים נוספים בהיבטי
הממשל התאגידי של החברה



מחויבות חברתית

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 הראשונה בשנת 2020, ובשנים 2021-2022 דורגה בדירוג הגבוה ביותר "פלטינה+", במקום הגבוה ביותר מבין חברות התשתית. משנת 2023 ועד 2025 זכתה בדירוג "פלטינה".



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-SDGs (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 דו"ח האחריות התאגידית אנו מצהירים על מחויבותנו לקידום יעדי הפיתוח של האו"ם, ומפרטים על פעילותינו לקידום 3 מתוך 17 היעדים:

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.

המערכת הסולארית בתחנת מרכזית המפרץ ייצרה 258,470 קוט"ש בשנת 2024 ולפחות 179,525 קוט"ש בשנת 2025.

בנוסף, בשנות הדיווח הותקנו במסופים 206 עמדות טעינה לרכבים ואוטובוסים חשמליים ו-141 מערכות חניה חכמה, כחלק מהטמעת תשתיות התומכות בתחבורה ציבורית חשמלית ובניהול יעיל של צריכת אנרגיה, וכן למאמץ הלאומי להשגת היעד שהגדירה ממשלת ישראל, לפיו 30% מייצור החשמל במדינה יתבסס על אנרגיות מתחדשות.

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.

בשנים 2024-2025 החברה המשיכה לקדם ברחבי הארץ תכנון תחבורה אינטגרטיבי המחזק קישוריות בין אמצעי תחבורה שונים, לצד פרויקטים תומכי דיור והפרדות מפלסיות המאפשרים חיבור שכונות חדשות וקיימות לרשת הדרכים והתחבורה הציבורית.

מטרות יעדים

עד שנת 2030, להפחית בחצי את ההרוגים והפצועים ברחבי העולם כתוצאה מתאונות דרכים.

3.6.1 שיעור התמותה כתוצאה מפגיעות בתנועה בדרכים.

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

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.

במהלך השנים 2024-2025 השקיעה החברה כ-3.48 מיליון ₪ בתחום הגנת הסביבה שכללו: ביצוע בדיקות סביבתיות בתחומי קרינה, רעש ואיכות אוויר, הפעלת תחנת ניטור במרכז הניסויים לרכבים אוטונומיים, קידום מיחזור פסולת, וכן שילוב פאנלים סולאריים במתקני החברה. מתוך כך, הושקעו כ-2.9 מיליון ₪ בשנים 2024-2025 בתשתיות למחזור פסולת.

בנוסף, החברה קידמה פרויקטים להפחתת טביעת הרגל הפחמנית, בין היתר על-ידי המשכת החלפת תאורת כביש 20 לתאורת לד, עם החלפת כ-5700 גופי תאורה בשנת בשנים 2024-2025 ויצירת פוטנציאל חיסכון של כ-2 מיליון קו"ט"ש בשנה במקטע הדרומי של נתיבי איילון.

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.b 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 וביישובי החברה הערבית בצפון ובדרום.



התמונה היא הדמיה למחשה בלבד.

בכל דרך שתבחרו

תכנון תחבורה בת-קיימא

03

בכל דרך שתבחרו תכנון תחבורה בת-קיימא

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

בעשורים האחרונים ניכרת בישראל עלייה מתמשכת בביקוש לניידות ובשימוש ברכב פרטי, לצד צמצום חלקה היחסי של התחבורה הציבורית. מגמה זו באה לידי ביטוי בגידול משמעותי במצבת כלי הרכב: על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה¹, בין השנים 2023-2000 גדל מספר כלי הרכב בישראל בכ-124% והיקף הנסועה בכ-81%, בעוד שאורך רשת הכבישים ושטחם גדלו בשיעורים נמוכים יותר של 65%-1 ו-29% בהתאמה. פגמים אלה מצביעים על לחץ הולך וגובר על רשת הכבישים בישראל.

כמו כן, בסוף שנת 2024 עמד מספר כלי הרכב הפרטיים בישראל על כ-3.6 מיליון - עלייה של כ-3.2% לעומת שנת 2023, וכ-80% מהנסועה באותה שנה הייתה של כלי רכב פרטיים.

נתונים אלו עומדים בבסיס ההחמרה של עומסי התחבורה והתארכות הפקקים, המלווים בהגברת זיהום אוויר הנגרם מתחבורה, עלייה במספר תאונות הדרכים, הפסדים ניכרים למשק בכללותו 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

¹ כלי רכב מנועים בישראל בשנת 2024, הלמ"ס

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-35 מיליארד ₪ בשנה, והיא צפויה להאמיר לכ-70 מיליארד ₪ 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 הפגרים החברתיים עקב מידור גובר של קבוצות אוכלוסייה מוחלשות ללא נגישות לרכב פרטי ועוד.

בתכנון התחבורתי העומד בבסיס התכנוני של החברה משתקפים מספר עקרונות מרכזיים המבטאים את תפיסת התכנון בר-הקיימא:

1. דגש על שילוב אמצעי תחבורה, והצבת מספר חלופות של דרכי תנועה וניידות במרחב - הליכה, רכיבה, תחבורה ציבורית ורכב פרטי. כשהמטרה היא לייצר איזון בין האמצעים ומתן תיעדוף לפתרונות בני קיימא.
2. תכנון לטווח קצר וארוך, כשהחזון הוא משותף לשני טווחי הזמן, תוך ניטור רציף הנמדד ע"י קביעת יעדים ומדדים מדידים.
3. קבלת החלטות מבוססת נתונים ודיאלוג עם בעלי העניין הרלוונטיים.
4. שיתופי פעולה בין רמות ממשל שונות - רשות מקומית, שלטון מרכזי.



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, החברה שואפת לתכנן ולבצע פרויקטים אשר יציבו חלופות תחבורתיות לרכב הפרטי בדגש על עיצוב סביבה שתאפשר לכלל משתמשי הדרך להתנייד באופן נח, מהיר, בריא, בטוח ורציף.

ההתמודדות עם האתגרים המורכבים של המרחב העירוני והמטרופוליני מחייבת ראייה מערכתית ורב תחומית, הנשענת על שילוב בין תשתיות, שירותי תחבורה, שימושי קרקע וצרכי האוכלוסייה. תפיסת ה-SUMP מהווה מסגרת תכנונית ארוכת טווח המכוונת ליצירת מכלול רחב של פתרונות תחבורה משולבים, המאפשרים למשתמשי הדרך לבחור כיצד להתנייד במרחב באופן יעיל, נגיש ובטוח. בהתאם לכך, אנו פועלים לזיהוי פרודוקטיון שירות מרכזיים, חיבוריות בין יישובים וצירים בין עירוניים, ותכנון מערכות תחבורה המקשרות בין אמצעי ניידות שונים ברמה העירונית והמטרופולינית.

היישום בפועל נשען על ניתוח מקיף של הרגלי נסיעה, צפיפויות, מרחקים, זמני ומהירויות נסיעה ויעילות כלכלית, תוך הסתכלות קדימה לצפי גידול האוכלוסייה עד שנת 2050. החברה, בהתבסס על פעילות אגפי חטיבת תכנית אב, מנהלת את כל שלבי התהליך, החל מאיסוף המידע וניתוחו, דרך בניית כלי הניתוח והתכנון וכלה בשימוש בכל הנתונים והכלים לכדי ניתוח והכנת פרוגרמות תכנוניות ברורות עבור צוותי התכנון. פרוגרמות אלה מגדירות היכן

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

עקרונות אלו מתבססים בחלקם על תפיסת ה-SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) אשר מהווה מסגרת תכנונית אסטרטגית ארוכת טווח לקידום תחבורה עירונית ומטרופולינית מקיימת שפוטחה ע"י European Commission לתכנון תחבורה עירונית בת-קיימא בצורה שיטתית, משתפת וארוכת טווח.

מסגרת זו מתייחסת לכלל צרכי הניידות של המשתמשים ולזיקה שבין תשתיות תחבורה, שימושי קרקע, מאפיינים חברתיים וסביבתיים. בנתיבי איילון מיושמים עקרונות מרכזיים של ה-SUMP באמצעות קידום תוכניות אינטגרטיביות שמטרתן להגביר את השימוש באמצעי תחבורה מקיימים ובכך לתרום לצמצום התלות ברכב הפרטי ע"י הגדלת מרחב אפשרויות הבחירה. כמו כן תוכניות אלו מיועדות לתרום לשיפור איכות החיים במרחב העירוני והבין עירוני, מתוך ראייה המשלבת את צורכי ההווה עם תחזיות ארוכות טווח לגידול האוכלוסייה עד שנת 2050.

תפיסת זו מנחה את החברה בהובלת מהלכים לקידום תחבורה מקיימת ברמה העירונית והמטרופולינית, תוך חיבור בין תשתיות קיימות וחדשות ותרגום היעדים האסטרטגיים של החברה ויעדי משרד התחבורה לפרויקטים ישימים. בכך אנו מרחיבים את האפשרויות להתניידות, מחזקים את הקישוריות בין מערכות התחבורה, ותורמים לשיפור מתמשך של איכות החיים במטרופולינים בישראל.

יתרונות ההליכה ברגל



איכות חיים

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

סביבתי

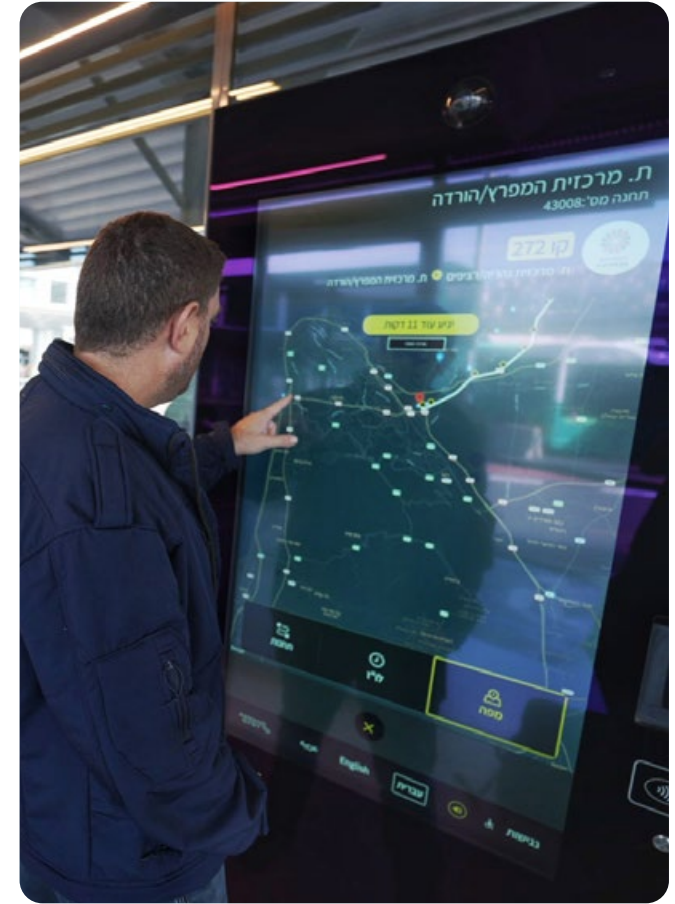
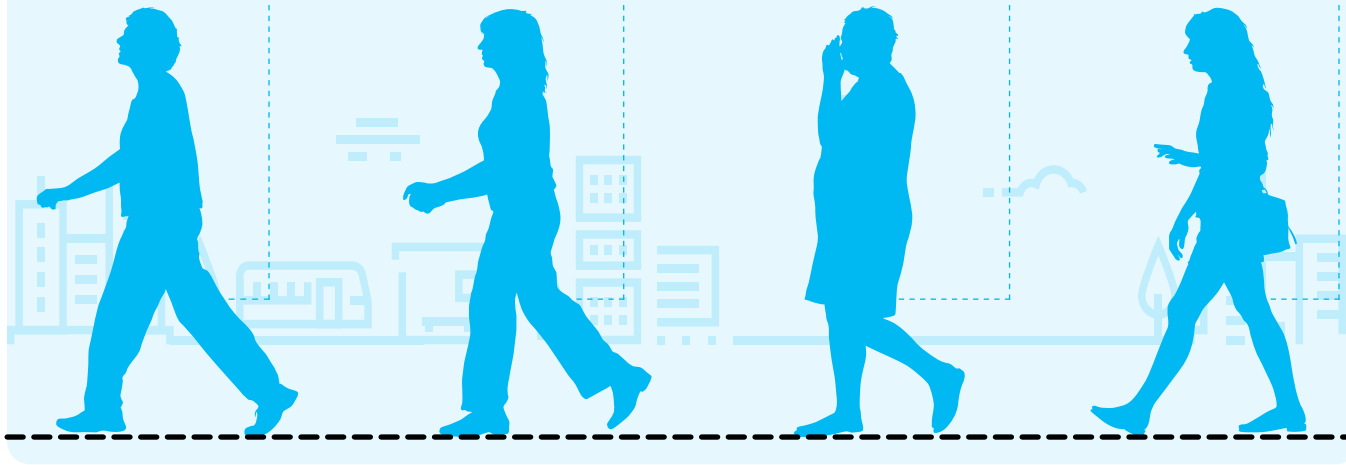
צמצום טביעת רגל אקולוגית וחסכון בשימוש במשאבי טבע ואנרגיה

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

החברה מקדמת הליכתיות כחלק מרכזי מתכנון המרחב התחבורתי, מתוך הבנה כי הליכה ורכיבה הן אמצעי ניידות בסיסיים, זמינים וחסכוניים, התורמים לבריאות הציבור, לשוויון, לאיכות הסביבה, ולאיכות החיים במרחב העירוני. התכנון המקדם הליכתיות מבוסס על תעדוף הולכי הרגל ורוכבי האופניים, באמצעות יצירת מרחבים נוחים, בטיחותיים ומונגשים, המשתלבים במרקם העירוני ומאפשרים תנועה רציפה ונעימה.

בפרויקטים שבאחריותנו אנו שמים דגש על הנחיות תכנון ברורות בנוגע לרוחב מדרכות, רציפות תוואי ההליכה והפרדה פיזית וברורה בין תנועת הולכי רגל, רוכבים וכלי רכב ממונעים. בנוסף, אנו פועלים לשילוב אלמנטים משלימים החיוניים ליצירת מרחב הליכה איכותי, כגון הצללה, מקומות ישיבה ושילוב צמחייה. צעדים אלה מיושמים לאורך צירי תנועה מטרופוליניים ובמוקדים עירוניים, לרבות סלילת שבילי הליכה ושבילי אופניים והקמת גשרים להולכי רגל, ומאפשרים קיצור מרחקים וזמני נסיעה באמצעים לא ממונעים.

נדרש פיתוח תשתיתי, מהו היקף ההתערבות ומהן ההשלכות הכלכליות. כל פרויקט מתחיל בחקר ספרות ובלמידת עמיתים מהארץ ומהעולם, ומתבסס על ראייה ארוכת טווח המאפשרת איזון בין הצרכים הקיימים לבין צורכי העתיד, ומתורגם לביצוע באמצעות שיתוף פעולה בין נתיבי איילון, חברות ממשלתיות נוספות והרשויות המקומיות.



עיר מקושרת

חברת נתיבי איילון פועלת לחיזוק הקישוריות והחיבוריות בין אמצעי תחבורה שונים, מתוך תפיסה הרואה בכך תנאי מרכזי למערכת תחבורתית יעילה ובעלת ערך לציבור. ההסתכלות נוגעת בראש ובראשונה לשיפור רמת החיים של תושבי מדינת ישראל, ליצירת מרחב האפשרויות הרחב ביותר להתניידות ברמת המטרופולין ולשיפור המערכות הקיימות, תוך קידום אפשרויות ניידות מקיימות. אנו פועלים מתוך הבנה כי ריבוי תשתיות בפני עצמו אינו מספק, וכי ללא חיבוריות ותיאום בין המערכות השונות, הפתרונות התחבורתיים אינם רלוונטיים למשתמשי הדרך.

על בסיס למידת עמיתים וניסיון בינלאומי גובשו מדדי שירות ועקרונות לתכנון מרכזים תחבורתיים, המשמשים כיום לתכנון קונספטואלי של פרויקטים שונים, בהם מחלף וולפסון, מתחם משה דיין ותחנות רכבת בבאר שבע וברחובות. בתכנון המרכזים משולבים היבטים תפעוליים, סביבתיים ונגישותיים, לרבות שילוב רשתות הליכה עירוניות, יצירת סביבה מוצלת ובטיחותית ובחינת שיתופי פעולה עם גורמים ציבוריים ופרטיים, במטרה למקסם את השירות לנוסע ולתרום לאיכות החיים במרחב העירוני והמטרופוליני.

להלן יפורטו הפרויקטים המרכזיים המבוצעים בחברה אשר מבטאים את עקרונות התחבורה המקיימת שלעיל.

בהקשר זה, חלק ניכר מהפרויקטים שאנו מקדמים נועדו לשפר את המעבר בין תחבורה ציבורית, הליכה, רכיבה ורכב פרטי, באמצעות תכנון ופיתוח של מרכזים תחבורתיים הממוקמים בתוך המרקם העירוני ובצמידות למערכות הסעת המונים. בתהליכי התכנון אנו מקבלים החלטות באשר להעדפת נתיבי תחבורה ציבורית, תדירות קווי אוטובוסים וסוגי השירות הנדרשים, בהתאם להיררכיה של רחובות וצירים מרכזיים ולמאפייני הביקוש, במטרה לייצר רשת תחבורתית רציפה, ברורה ויעילה.

החברה פועלת להביא את מערכות התחבורה לכמה שיותר אנשים, ללא תלות בסוג האמצעי או באוכלוסייה אותה הוא משרת, תוך פריסת הרשת במקומות הנכונים והתאמת הפתרון לצורך המקומי. קיצור זמני הנסיעה מהווה כלי מרכזי בהרחבת טווח ההגעה של המערכות התחבורתיות ובהנגשת השירותים למגוון רחב של משתמשים, כאשר לאורך כל הדרך מתקיים קשר רציף עם הרשויות המקומיות לצורך גיבוש הסכמות ותיאום תכנוני.



מערכת תחבורה להסעת המונים BRT

במסגרת קידום מערכות תחבורה עתירות נוסעים, החברה מקדמת פרויקטי BRT (BUS Rapid Transportation), או המטרונית שהינם מערכי תחבורה להסעת המונים. הפרויקטים מתמקדים בקידום קווי BRT ייעודיים, עם תכנון כולל של המערכת התפעולית, התשתיות וההפעלה סביב הקו עצמו. בשונה ממקטעי נתיבי נקודתיים, מדובר בקווי אוטובוס חשמליים הנעים בנתיב ייעודי רציף מהתחלה ועד הסוף, ללא הפסקות, וחוצים מספר רשויות מקומיות.

פרויקטי ה-BRT מטרונית - הדור הבא המקודמים כיום בחברה הם הקו הכחול, החום והצהוב בשלבי תכנון וביצוע שונים.

מטרונית הקו הכחול

אורכו של הקו הכחול הינו 15 ק"מ לכיוון והוא עתיד לפעול בתוואי הרחובות הראשיים בראשון לציון, נס ציונה ורחובות, מצומת בית דגן בצפון ועד צומת ביל"ו בדרום. הקו צפוי לספק רמת שירות גבוהה בזכות מאפייני תפעול מיוחדים הכוללים הסדרה של המרחב הציבורי - הרחבת מדרכות, סלילת שבילי אופניים וחיתוך רמת הבטיחות למשתמשי הדרך השונים, כמו גם הסדרת רחובות תחבורה ציבורית (רת"צ) בהם תנועת הרכבים תהיה בלעדית לאוטובוסים במרכזי הערים. נכון למועד פרסום דו"ח זה, הקו הכחול נמצא בשלב ביצוע מלא לאורך כל התוואי ברשויות רחובות, נס ציונה וראשון לציון.

מטרונית הקו החום

אורכו של הקו החום הינו 30 ק"מ לכיוון, והוא עתיד להוות קו שירות הפועל בתדירות גבוהה מרכב 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 (דיפוזיט) ושימוש בטכנולוגיות תחבורה מתקדמות להשגת מטרת הפרויקט.

נכון למועד פרסום דו"ח זה, הקו החום המערבי סיים תכנון מפורט, מספר מקטעים נמצאים בביצוע והיתר בתהליך מכרזי לקראת ביצוע. הקו החום המזרחי בבאר יעקב יצא לשלב קידומי זמינות וברמלה ולוד נמצאים בתהליכי בקרה וקידומי זמינות.

מטרונית הקו הצהוב

אורכו הכולל של הקו הצהוב הוא 17.5 ק"מ, והוא עתיד לחצות את תחום הרשויות תל אביב יפו, רמת גן, בני ברק וגבעתיים. הקו מתוכנן כקו מסוג מערכת עתירת נוסעים, בדומה לקו הכחול ולקו החום, וצפוי לספק רמת שירות גבוהה באמצעות מאפייני תפעול ייעודיים, הכוללים הסדרה של המרחב הציבורי ושיפור תנאי הנסיעה לתחבורה הציבורית לאורך התוואי.

נכון למועד פרסום דו"ח זה, הפרויקט נמצא בשלבי תכנון מוקדמים - עבר הליך קידום בוועדה לתשתיות לאומיות, ואושר החתך העקרוני ואושר תוואי הקו.

מכרז ההפעלה

במקביל לקידום התשתיות, ובהובלת משרד התחבורה, מקדמת נתיבי איילון לראשונה מעורבות עמוקה בתהליך מכרז ההפעלה של מערכת ה-BRT, מתוך הבנה כי הצלחת המערכת תלויה בממשק הדוק בין התכנון, הביצוע וההפעלה בפועל. החברה פועלת לגיבוש תכנית תפעולית כוללת, הבוחנת את אופן עבודת המפעיל בשילוב המערכות, הקווים והיבטים התפעוליים, תוך ביצוע ניסויים ובחינת חלופות. תהליך זה מלווה בליווי מקצועי של יועצים חיצוניים מהארץ ומאירופה, בעלי ניסיון במערכות BRT פעילות.

מהלך זה נולד בין היתר מתוך לקחי עבר, בהם פערים בין הקמת התשתית לבין שיתוף הפעולה עם הרשויות המקומיות השפיעו על יישום המערכות. כיום, נתיבי איילון שותפה מלאה לתהליך ההפעלה, בהיקף ובמורכבות שטרם יושמו בישראל, במטרה לייצר תיאום מוקדם ורציף בין כלל הגורמים. התכנית התפעולית כוללת היבטים כגון העדפה ברמזורים, תכנון תחנות, הסדרת המרחב הציבורי, הגדרת תנאי הסף למפעילים, תדירויות, סוגי קווים וסוגי כלי רכב. התהליך אינו נתפס כמותאם לקו בודד, אלא כבסיס מקצועי ארוך טווח, שיגובש כמסמך סטנדרט ארצי למערכות BRT עתידיות, ויבטיח אחידות, ממשקיות ואמינות לציבור לאורך זמן.

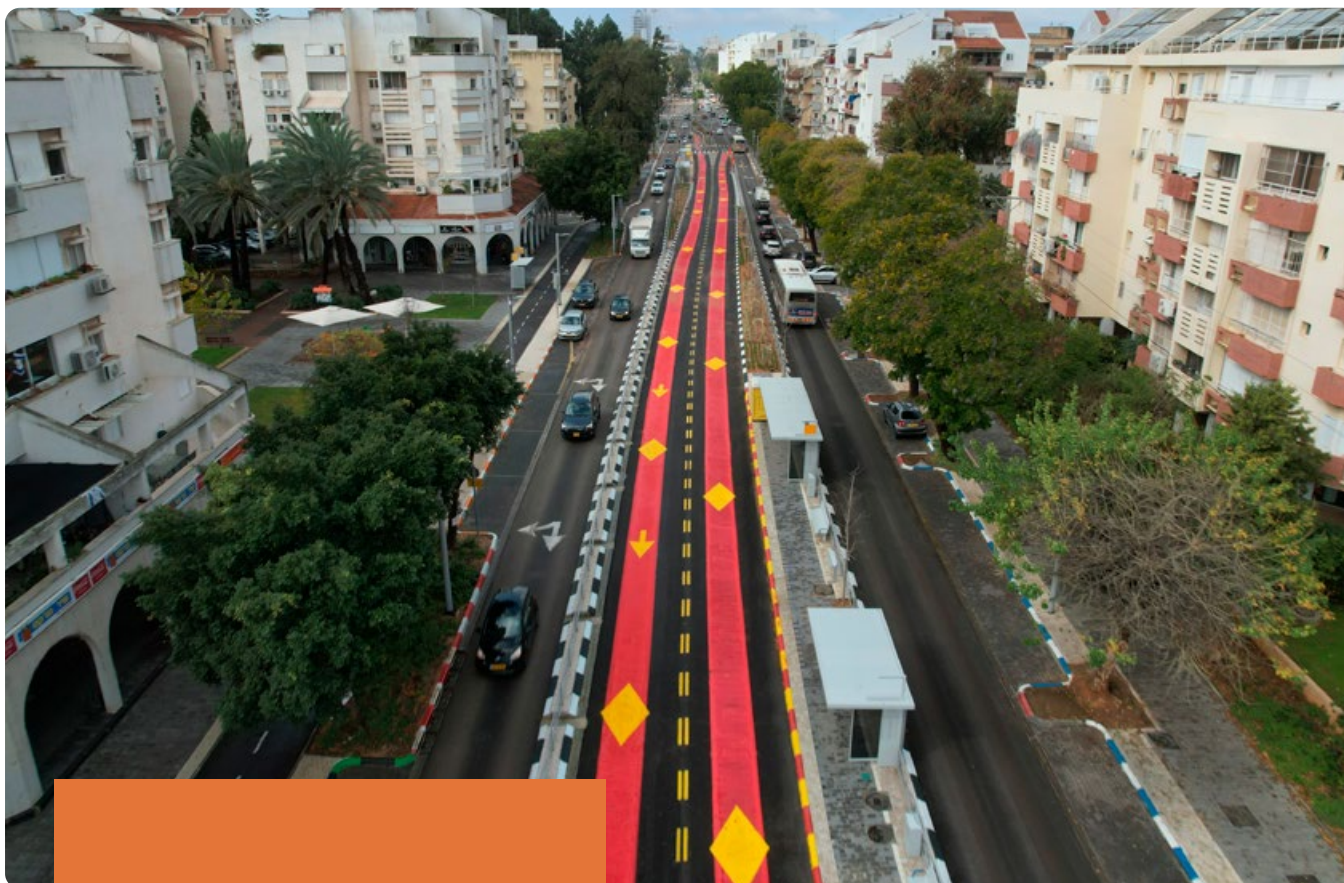
מהיר לעיר הרשת המטרופולינית

על-פי מדדי עומסי תנועה בינלאומיים לשנים 2024-2025 המבוססים על נתוני נסיעה בפועל², מדינת ישראל מאופיינת ברמות עומס גבוהות במיוחד, ובפרט מטרופולין תל אביב. הנתונים מצביעים על כך שתל אביב מדורגת בעקביות בין הערים העמוסות ביותר במדינות המפותחות, עם תוספת זמן נסיעה של כ-25%-30% בשעות העומס. עומסים אלה נובעים מתלות גבוהה ברכב פרטי, צפיפות אוכלוסין וריכוז משמעותי של מוקדי תעסוקה במרכז הארץ, אליו מגיעים מדי יום עובדים מיישובים רבים ברחבי הארץ.

בשנים 2024-25 נפתחו לתנועה פרויקטים ברשויות-אור יהודה, הוד השרון, הרצליה, חולון, לוד, פתח תקווה, קריית אוננו, רמלה. מאז השקת פרויקט מהיר לעיר ב-2016 85% מהפרויקטים עברו לשלב הביצוע, ו-78% מהפרויקטים נפתחו לתנועת למשתמשי הדרך. בשנת 2026, שלושה פרויקטים נוספים צפויים להיפתחו לתנועה.

<https://www.tomtom.com/traffic-index/#world>²

על מנת להקל על העומסים הללו, החברה מקדמת, מתכננת ומבצעת מגה פרויקט לאומי ליצירת רשת מטרופולינית של נתיבי תחבורה ציבורית חוצי-ערים. רשת התחבורה החדשה תיפרס ב-30 רשויות מקומיות, שבהן יוגדל מספר הנתיבים (נתיבי תחבורה ציבורית) בכביש, יתווספו קווי אוטובוסים, יוצבו תחנות אוטובוס חכמות וישודרג מערך תחבורה להסעת המונים. הפרויקט החל במטרופולין תל-אביב-יפו, ובשנת 2022 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.





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.

חשיבה תוצאתית

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

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

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 שילוט, צביעה, תאורת רחוב, ריהוט ציבורי, הצללה, שיפור הבטיחות ועוד. בנוסף, מתוכננות תוספות לתחנות אוטובוס חדשות, בעלות אמצעים פונקציונליים להגנת הנוסעים מנזקי מזג האוויר, מערכות מתקדמות המדווחות על מידע רלוונטי ותכנון מסלול לנוסעים בזמן אמת, וסלילת שבילי אופניים היכן שמתאפשר.





תוכנית אסטרטגית לתשתית מתקני תחבורה ציבורית

מסופים וחניוני לילה

פרויקט מתקני התשתית לאוטובוסים הוא חלק מתוכנית אסטרטגית לאומית לפיתוח מתקני תשתית לתחבורה הציבורית בישראל, ומוגדר כפרויקט תשתית לאומי. הפרויקט גובש כמענה לצורך הולך וגובר במתקנים תפעוליים, על רקע התרחבות מערך התחבורה הציבורית, מחסור קיים וצפוי במסופים וחניוני לילה, והצורך בשדרוג מתקנים קיימים.

פיתוח תשתיות אלו נדרש לצורך התחלה וסיום של קווי שירות, יצירת ממשק בין אמצעי תחבורה שונים, שיפור תנאי העבודה והמנוחה לנהגים, תפעול ותחזוקה של צי האוטובוסים, והיערכות למעבר הדרגתי להנעה חשמלית.

חברת נתיבי איילון שותפה בהובלת המהלך הלאומי להקמה, שדרוג וחשמול של מסופי התחבורה הציבורית בישראל עבור משרד התחבורה. הפעילות מבוצעת בשיתוף פעולה עם משרדי ממשלה שונים ועם מעל ל-200 רשויות מקומיות, ומתבססת על מיפוי רחב של כ-670 מתקנים בפריסה ארצית, בהתאם לצרכים התחבורתיים העתידיים של כל מרחב.

לצורך הקמת מתקני התשתית, נדרש לבצע הסדרה סטטוטורית לתאי השטח המיועדים, ולכן, משנת 2020 קודמו תוכניות בוועדה לתשתיות לאומיות, הכוללות כ-79 מתקנים ב-40 רשויות מקומיות שונות ברחבי הארץ. זאת לצד אחריות על ניהול ואחזקה של מסופים קיימים. כלל הפעילות מלווה בשילוב חטיבות החברה השונות ובהטמעת אמצעים טכנולוגיים מתקדמים.

בשנים 2024-2025 נמסרו 9 מסופים, 4 מתוכם במחוז צפון, ובשנת 2026 צפויים למסירה עוד 7 מתקנים נוספים.

בשנות הדיווח, 10 מסופים בשלב טרום ביצוע/קד"ז.



תכנון מתקדם וחווית משתמש

בשנים האחרונות גובש מסמך הנחיות לתכנון מפורט למתקני תשתיות תפעוליות לאוטובוסים, לאחר מיפוי כלל סוגי המתקנים בישראל וחלוקתם לשבע קטגוריות, בהתאם לגודלם, ייעודם ושילוב נוסעים בהם. מהלך זה מאפשר סטנדרטיזציה של היבטי בטיחות, תחזוקה, מבנה ופריסה, שימוש בחומרים ופתרונות תפעוליים, ותורם לקיצור זמני ההקמה ולהעמדת מתקנים איכותיים לשימוש הציבור בפרקי זמן קצרים יותר.

במרחב המסופים מושם דגש על חווית המשתמש של כלל קהלי היעד – נוסעים, נהגים ועובדי תפעול, באמצעות שילוב תחנות ריענון, מתקני שירותים, שטחי מסחר, פתרונות הצללה ואזורי המתנה. במקביל, משולבים אלמנטים של פיתוח נופי וצמחייה לשיפור הנראות והשהייה במתקנים.

חשמול האוטובוסים וניהול הטעינה

הקידום הסטטוטורי של המתקנים כולל בחינה מעמיקה של היבטים סביבתיים, המעוגנת במסמך סביבתי ייעודי הבוחן השפעות רעש, זיהום אוויר, הגנה על הקרקע וניהול נגר עילי.

יתרה מכך, נתיבי איילון מובילה את קידום חשמול המסופים ואת תכנון מערכי ניהול הטעינה, כחלק מהמעבר להנעה חשמלית בתחבורה הציבורית. הפעילות כוללת תכנון מערכות חכמות לניהול טעינה, והיערכות לשילוב פתרונות אגירת אנרגיה במסופים. נקבעו במדריך התכנון קריטריונים מחייבים להכנת מסופים וחניוני לילה לקליטת מערכות פוטו-וולטאיות בעתיד. בהתאם לכך, כל מבנה חדש מתוכנן עם תשתית המאפשרת התקנה עתידית של מערכות סולאריות. הקמת המערכות בפועל מבוצעת על ידי משרד התחבורה, בכפוף לבדיקות כדאיות ותקציב.

עם הפנים קדימה

אנו פועלים כדי לעמוד ביעד שהציב משרד התחבורה לחשמול צי האוטובוסים העירוני, והוא 60% אוטובוסים עירוניים חשמליים עד לשנת 2026 ו-100% אוטובוסים חשמליים עד 2030.

התוכנית האסטרטגית למתקני תשתית תחבורה היא תוכנית דינמית בפריסה ארצית מלאה, מאילת ועד קריית שמונה. בשנים האחרונות הושם דגש על קידום מתקנים מחוץ למטרופולין תל אביב, לרבות בערי הפריפריה. לדוגמא: בחבילה ב' שקודמה בות"ל היו 20 מתקנים (מתוך 27) במחוזות חיפה, צפון והדרום והפעילה הבאה המתוכננת ("חבילה ג") צפויה להתמקד ברובה באזור מחוז הצפון.

קידום תוכנית לאומית ותכנון דינמי

התוכנית האסטרטגית למתקני תשתית לתפעול אוטובוסים מתעדכנת באופן שוטף, בהתאם לשינויים תכנוניים ודמוגרפיים. לדוגמא, באופקים, אושרה לאחרונה תכנית להקמת 10,000 יחידות דיור ובעקבותיה נוספו מתקני תשתית ייעודיים כדי להבטיח מענה עתידי לתחבורה הציבורית בשכונה המתוכננת. במקביל, מתקיים קשר שוטף עם יזמי תכניות על מנת לוודא את מתן מענה לצרכים הנדרשים לשירות האוטובוסים.

בנוסף, בשנתיים האחרונות הותנע בוועדה לתשתיות לאומיות מהלך סטטוטורי לקידום חבילה נוספת של מתקני תשתית לתפעול אוטובוסים ("חבילה ב"). חבילה זו מורכבת מ-10 תוכניות הכוללות 27 מתקני תשתית לתפעול אוטובוסים בגודל כולל של כ-550 דונם, ובהם מסופי תחבורה, חניוני לילה, מתקנים משולבים ותשתיות תומכות בפריסה ארצית. חבילה זו כוללת תוספת של מעל 2,700 עמדות קליטה, הורדה וחניה.

בשנים 2024-2025
נמסרו לאחזקת נתיבי איילון 9
מסופים, 4 מתוכם במחוז צפון,
ובשנת 2026 צפויים למסירה
עוד 7 מתקנים נוספים.
החברה אחראית על תפעול
ואחזקה של 17 מסופים
בפריסה ארצית.

במועד פרסום הדו"ח נמצאים 15 מסופים בשלבי תכנון
שונים ועוד 10 מסופים בביצוע, הכוללים פרויקטי הקמה
של מסופים חדשים ושדרוג מסופים קיימים.

המצב הקיים לפני הפרויקט

700,000
כלי הרכב הנכנסים
לגוש דן כל יום

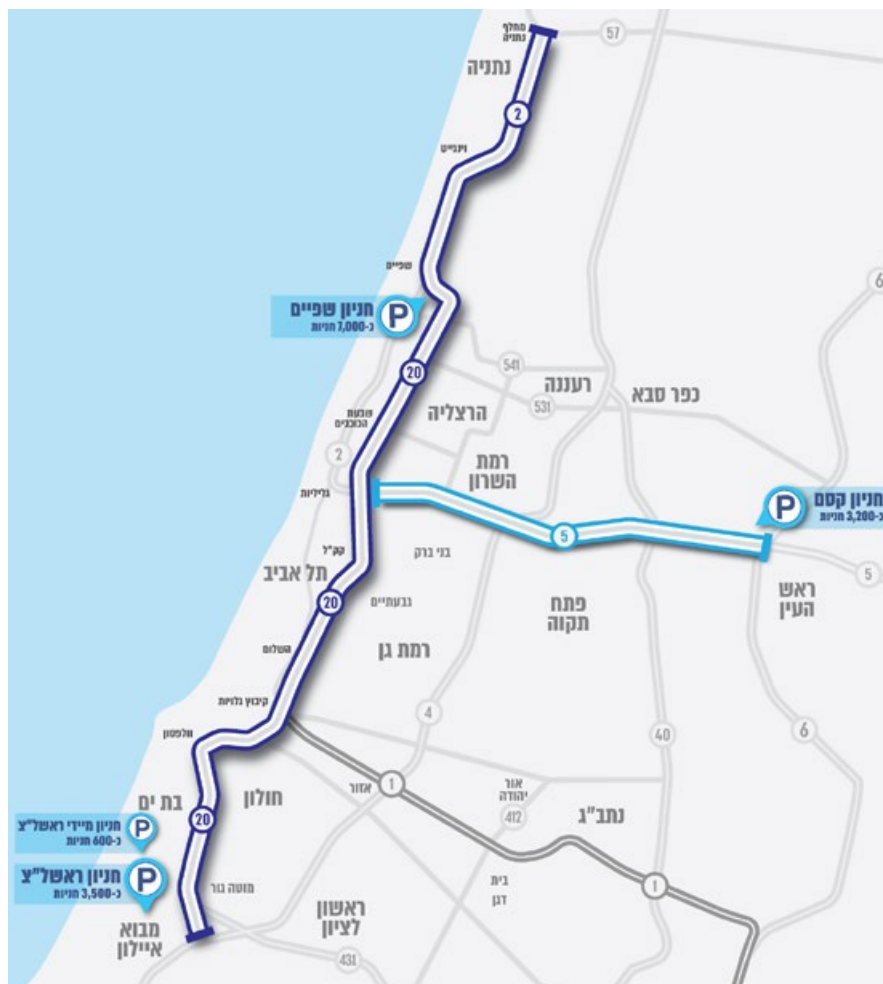
80%
נוסעים לעבודה לבד
כל יום ברכב פרטי

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



נתיבים מהירים

פרויקט נתיבים מהירים 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 מוקמים בשולי המטרופולין, בנקודות הכניסה לנתיבים המהירים, 3 חניוני ענק "חנה וסע", הכוללים סך של כ-13.7 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. ההגעה אל החניונים תתאפשר ברכבים פרטיים, בקורקינטים ואופניים.

לצד אלו, יעדי המשנה של הפרויקט כוללים:

- קיצור בזמני נסיעה כלל-מערכתית
- 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
מהיר להגיע לעיר



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 זכיין בעל ניקוד LEED. המבנים מתוכננים ע"פ עקרונות התקן תוך שימוש בחומרי בנייה ידידותיים לסביבה ויישום עקרונות בנייה בת קיימא, לרבות תאורה חסכונית, אוורור טבעי, מתקני חיסכון במים ושילוב שטחים ירוקים.
- בנייה טרומית של החנונים** - 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, מבחינה בטיחותית בשלבי

הפרויקט מבוצע בשני צירים:

ציר האורך - הכולל 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.

מרבית מקטעי הפרויקט לאורך כביש 20 נמצאים בשלבי מסירה, לאחר השלמת העבודות ההנדסיות. מקטע אחד באזור מרכז נתניה נמצא עדיין בביצוע וצפוי להסתיים בשנת 2026. במהלך שנת 2024 ובמהלך 2025 נכנסו מקטעים נוספים לשלב הפעלה או לקראת הפעלה. החל מאמצע שנת 2024 נפתחו נתיבים מהירים במקטע שבין ראשון לציון לתל אביב, וכן במקטע שמדרום למחלף השלום ועד חולון. פתיחת מקטעים אלו תרמה לקיצור זמני הנסיעה של האוטובוסים ולשיפור אמינות השירות.

הפעלת הציר צפויה להתבצע בשלבים: חניון שפיים מוכן לפתיחה לתנועה החל ממרץ 2026, וחניון ראשון לציון צפוי להיפתח באוגוסט 2026. לוחות הזמנים להפעלה יותאמו לאילוצי מבצע "שאגת הארי".

ציר הרחב - הכולל נתיב מהיר לאורך כביש 5 (כביש חוצה שומרון), ויכלול הקמת חניון ענק במחלף קסם

- הבנייה ובהפחתת השפעות סביבתיות כתוצאה משימוש יעיל יותר בבטון וצמצום האבק והזיהום הסביבתי של בשלב הביצוע.**
- תכנון סביבתי** - במסגרת הפרויקט מיושמים עקרונות תכנון סביבתי לצמצום השפעות סביבתיות ולשילוב מיטבי של התשתית בסביבה. הפעילות כוללת שיקום והסדרה של נחלים, הקמת מעברי בעלי חיים ויצירת אזורי אגירת מים וניקוז, במטרה לצמצם סיכוני הצפה ולשמור על ערכי טבע. צעדים אלו תורמים להתמודדות עם אירועי אקלים ולחיוזוק הקיימות של התשתית.



תקשורת וניהול התנועה בנתיבים המהירים

פרויקט התקשורת הוא פרויקט המאפשר את הפעלת הנתיב המהיר ואת ניהול התנועה לאורכו. מטרת הפרויקט היא לאפשר ניהול תנועה באמצעות שילוט ומסרים לנהגים, תוך חיזוק יכולת ההתרעה, ההכוונה והתגובה בזמן אמת. במסגרת שלב הביצוע מתקנה חברת נתיבי איילון אמצעי תקשורת וחישה מרחוק, אשר יופעלו בשלב השימוש, ובהם סיבים אופטיים, ארונות בקרה, שלטים, מצלמות ואמצעים נוספים. במקביל, נפרשות תשתיות של כבלי חשמל ותקשורת בקני התקשורת התת קרקעיים, המחוברים למרכז הבקרה במנת"ם. מכלול תשתיות זה מאפשר תקשורת רציפה בין מרכז הבקרה לתשתית הדרך, תורם לבטיחות בכבישים ומשפר את ניהול התנועה.

נכון לשנת 2025 הפרויקט מצוי בשלבי ביצוע מתקדמים ובהתאמה להתקדמות סלילת הכבישים, כאשר עם תחילת ההפעלה והשלמת הפרויקט במלואו, צפוי שיפור משמעותי ביכולת הנהגים לקבל מסרים, להיענות להנחיות ולהפגין משמעת תנועה.

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, מדובר באחד הצירים העמוסים ביותר בארץ והפתרון למגבלה זו הוא לאחד את שני הנתיבים

הדמיה נתיבים מהירים - מחלף פולג, מבט מדרום

אלו נועדו למנוע נהיגה שגויה ולצמצם סיכון לתאונות, נוכח הפעלת מנגנון תנועה חדש שטרם יושם בישראל. זאת לצד פעילות הסברתית ופרסומית ייעודית לקראת הפעלת הפרויקט, שמטרתה להבטיח היכרות מוקדמת של הנהגים עם אופן השימוש בנתיבים המתחלפים.

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.

הנתיבים המתחלפים יופעלו בשלב ההפעלה המלאה בשנת 2026. כבר בשנת 2025 הותקנו מערכות בטיחות מתקדמות, הכוללות מחסומי זרוע, מעקה בטיחות מתנייע ומערכות ניתוב דינמיות באמצעות עיני חתול. מערכות

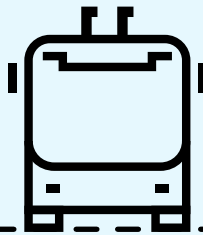
מעריך השאטלים כולל

ספירת נוסעים ברכב

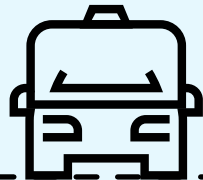
על מנת לאפשר נסיעה חנימית, רציפה וללא עצירות לרכבים שיתופיים, לראשונה בישראל תשולב בכביש מערכת אוטומטית לספירת נוסעים ברכב. מדובר במערכת ייחודית שפותחה במיוחד עבור פרויקט הנתיבים המהירים, ומהווה כלי מרכזי לעידוד מילוי הרכב והמעבר לנסיעה שיתופית. המערכת כוללת שערי אגרה המוצבים בצד הדרך, ובהם מצלמות מתקדמות לזיהוי וספירת הנוסעים בתוך הרכב. שערים אלו מסווגים את כלי הרכב באופן אוטומטי ומלא לרכבים רבי תפוסה ולרכבים שאינם רבי תפוסה, ובהתאם לכך מאפשרים פטור מאגרה או חיוב.

בשנות הדיווח המערכת עברה בהצלחה ניסויים ובדיקות במספר אתרים, לרבות פיילוטם שבוצעו באזור חולון ובתנאי מעבדה בספרד, לצורך בחינת יכולתה לזהות נוסעים ולעמוד בדרישות בטיחות, דיוק ואמינות.

167
שאטלים חשמליים, מהירים ונוחים



9
קווי שירות



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

1,250^כ
נסיעות ליום

הנסיעה בשאטלים
תהיה בחינם



חניון "חנה וסע" ומעריך שאטלים

פרויקט הנתיבים המהירים כולל מערכת הסעת המונים אשר תתאפיין בזמינות גבוהה, ומטרתה לייעל את השימוש במערכת הדרכים בצירים המוליכים למרכזי עסקים במטרופולין. על-מנת לטייב את השימוש בנתיבים ולמנוע מצב בו הביקוש גדול מהקיבולת, תוכנן מערך חניוני 'חנה וסע' יעיל, האוסף את הביקוש מצירי האורך המרכזיים ישירות לחניון, ומעביר את המשתמשים למעריך היסעים (שאטלים) מהחניונים ליעדים בעלי ביקוש גבוה במטרופולין. במסגרת הפרויקט יופעל צי אוטובוסים חשמליים בלבד, התורם לצמצום פליטות מזהמים וגזי חממה כחלק ממעבר לתחבורה ציבורית נקייה וברת קיימא.

תדירות יציאות ההיסעים בשעות העומס בבוקר מהחניון ואחריצ' ממוקדי התעסוקה לחניון תהיה גבוהה וזהה, בכל חמש דקות (ובהמתנה ממוצעת של 2-3 דקות לנוסע) בשעות העומס וכל רבע שעה ביתר השעות. לשם ייעול צריכת האנרגיה, על גגות החניונים יותקנו פאנלים סולאריים לייצור חשמל לצריכה עצמית. מהלך זה מצמצם תלות באנרגיה עתירת פחמן ומפחית פליטות הנלוות לצריכת חשמל במבני התחבורה.

3 חניוני ענק

1,800^כ סבבי היסעים ביום (כביש 20, 2, 1-5)

13,700 מקומות חניה

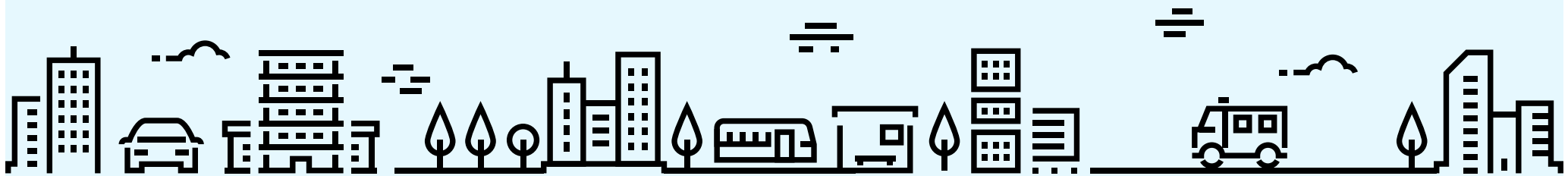
5 דקות תדירות שאטלים חינמיים בשעות שיא - בוקר ואחה"צ

120 קילומטרים נתיבים מהירים עוקפי פקק

120 קילומטרים נתיבים מהירים עוקפי פקק

70 קמ"ש מהירות ממוצעת בנתיבים המהירים

30,000,000^כ נוסעי שאטלים ו-HOV בשנה





רשתות שבילי אופניים - אופנידן

אופנידן הוא פרוייקט 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, עמדות למילוי אוויר ותיקון תקרים ועוד. בנוסף, ישולבו גשרים שיאפשרו חצייה בטוחה ומהירה של כבישים מהירים, ויינטעו עצים למתן צל ולמיתון אפקט אי החום העירוני.



תשתיות רכיבה עירוניות - פרויקט מאיץ (מסופים, אופניים וצירי העדפה)

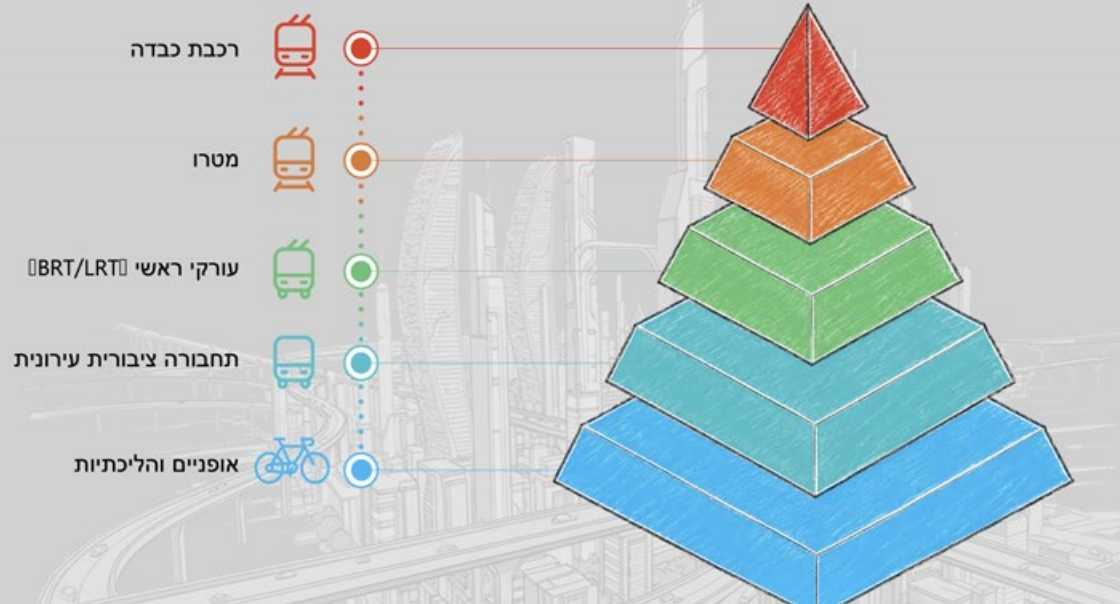
פרויקט המאיץ פרויקט משלים לפרויקטים של נתיבי איילון ובפרט, אופנידן. הפרויקט כולל הקמת נתיבים, העדפה ברמזורים, מסופי תחבורה, רשת שבילי אופניים, תוספת שירות של רשת קווי התחבורה הציבורית והעדפה לאוטובוסים בצירים. במסגרת הפרויקט תקים חברת נתיבי איילון שבילי אופניים עירוניים שמטרתם ליצור אלטרנטיבה לרכב הפרטי 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.

חברת נתיבי איילון מקדמת 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

בשנים 2024-25 נפתחו לתנועה המקטעים: המדע (רחובות), נים, פריימן, מוטה גור (ראשון לציון), סוקולוב, איינשטיין (נתניה) - סה"כ כ-5 ק"מ

מערכת תחבורה היררכית



הפרויקטים הם דוגמה להיפוך **פירמידת ההיררכיה התחבורתית** ומיקוד התכנון העירוני בהולכי הרגל ורוכבי האופניים, לעומת מיקוד ברכב הפרטי שהיה נהוג בישראל במשך שנים רבות. בזכות הפרויקטים הללו אנו מאמינים שמוצבת אלטרנטיבה ראויה ונוחה לשימוש ברכב הפרטי והעלאת כמות הרוכבים. בנוסף, הפרויקטים מבקשים ליצור תשתית עירונית המחברת מרכזי תעסוקה, מסחר, מוסדות לימוד ומוקדי תחבורה ציבורית בגוש דן והשפלה, שתקל על פקקי התנועה ותאפשר הגעה מהירה לעבודה והביתה.





פרויקטים תומכי דיור והפרדות מפלסיות

פרויקטים תומכי דיור מהווים נדבך מרכזי בפעילות נתיבי איילון לקידום פיתוח עירוני, נגישות ובטיחות. החברה מקדמת פרויקטים תחבורתיים המאפשרים אכלוס ושיווק של שכונות חדשות באמצעות השלמת חיבורים לרשת הדרכים העירונית והבין-עירונית ויצירת פתרונות כניסה ויציאה מותאמים לשכונות קיימות ומתפתחות.

פרויקטים אלו נועדו לאפשר נגישות תחבורתית יעילה לשכונות חדשות, להסיר חסמים תחבורתיים בשכונות ותיקות ולעיתים אף לשחרר שכונות שהיו מנותקות או "כלואות" מבחינה תחבורתית. מרבית הצירים החדשים מתוכננים תוך שילוב נתיבי תחבורה ציבורית או הכנה עתידית לרצועות ייעודיות, באופן התומך בפיתוח תחבורה ציבורית ובתכנון מוטה קיימות.

במקביל, מקדמת החברה פרויקטים של הפרדות מפלסיות בין כביש למסילה, במטרה לצמצם מפגשי דרך מסוכנים ולשפר את רמת הבטיחות למשתמשי הדרך, להולכי רגל ולרוכבי אופניים. ההפרדות המפלסיות משרתות, בין היתר, את המסילה המזרחית של רכבת ישראל ומאפשרות מעבר בטוח ורציף, תוך מתן מענה גם לאזורים שבהם נדרשו פתרונות ייעודיים להולכי רגל.

מאז 2022 ועד 2025 קודמו בנתיבי איילון 14 פרויקטים תומכי דיור והפרדות מפלסיות, מהם 7 בשלבי תכנון, 4 בביצוע ו-3 שנמסרו. פרויקטים אלו סייעו לכ-31.5 אלף יחידות דיור והיו בשיתוף 8 רשויות מקומיות- באר יעקב, בני ברק, הרצליה, לוד, רמלה, רמת השרון, רמת גן ותל אביב-יפו.

פרויקט ההפרדה המפלסית והחיבור התחבורתי בלוד, אשר נמצא בעת פרסום דוח זה בהליך מכרזי, מהווה דוגמה לפרויקט תשתית בעל השפעה חברתית וסביבתית משמעותית. הפרויקט מאפשר כניסה בטוחה ומוסדרת לאזור התעשייה בלוד באמצעות שיקוע מתחת לגשר רכבת פעיל, מבטל מפגש מסילה מסוכן, ומשפר את בטיחות משתמשי הדרך. לצד זאת, הפרויקט כולל הרחבת הכביש, הקמת נתיבי תחבורה ציבורית, חיבור עתידי לקו החום, פתרונות ניקוז ומאגר שאיבה, והכנת תשתיות לפיתוח אזורי מגורים ותעסוקה בהתאם לתכניות סטטוטוריות מאושרות.

תכנון חניוני חנה וסע

בהתאם ליעוד החברה, מקדמת נתיבי איילון עבודה אסטרטגית לגיבוש מדיניות ותפיסה כוללת למיקום ותכנון חניוני חנה וסע. תכנון החניונים נעשה כחלק מתוכנית אב תחבורתית ארוכת טווח, שנועדה לתמוך בפיתוח מערכות תחבורה עתירות נוסעים (מתע"ן), מערכות תחבורה ציבורית בקיבולת גבוהה, ובהן רכבות מטר, רכבות קלות, מערכות BRT (Bus Rapid Transit) המופעלות באמצעות אוטובוסים מהירים בנתיבים ייעודיים ושירות תדיר של תחבורה ציבורית בינעירונית. התכנון מבוסס על ראייה מערכתית ומרחבית של מארג פרויקטי המתע"ן עד לשנת 2050. החניונים משמשים כלי תכנוני משלים ותומך למערכת התחבורה הציבורית, שמטרתו לנתב את תנועת הרכב הפרטי באופן מבוקר, לצמצם נסועה מיותרת ולמנוע יצירת עומסי תנועה סביב מוקדי פעילות תחבורתיים, תוך תרומה להפחתת גודש וזיהום במרחב העירוני ולעידוד השימוש בתחבורה ציבורית.

בהתאם לכך, גובשה תוכנית אב ארצית לחניוני חנה וסע, העוסקת בהגדרת מדיניות ובאיתור מיקומים מועדפים לשני סוגי חניונים: חניונים מזינים למערכות תחבורה עתירות נוסעים, וחניונים מסוג "Link and Ride" - חניונים קטנים הממוקמים בצמידות לתחנות אוטובוס במרחבים בינעירוניים מיועדים בעיקר למרחב הכפרי והבינעירוני, המאופיין בפיזור יישובי ובנגישות מוגבלת לתחבורה ציבורית.

בהמשך גובשו עקרונות תכנון ומודל מרחבי לאיתור החניונים בעלי החשיבות הגבוהה ביותר, על בסיס פרמטרים תכנוניים ותחבורתיים (כגון: גודל אגני שרות, רמות שרות בתח"צ, זמני נסיעה, מוקדי משיכה, סטטוס תכנוני ועוד) וניתוח מודלים, הבוחנים את הסבירות להמשך נסיעה ברכב פרטי לעומת מעבר לשימוש בתחבורה ציבורית באמצעות חניה ייעודית בחניון חנה וסע. תהליך זה מאפשר קבלת החלטות מושכלת לגבי מיקום והיקף החניה. התוכנית, המתוכננת עד לשנת 2050, כוללת תכנון של כ-50 חניונים אשר מתעדכן בזמן אמת לפי צרכי משתמשי הדרך.

במהלך השנים 2024-2025 התמקד שלב העבודה בהגדרה ובהעמקת הבנת הקשיים התכנוניים בתחום זה, תוך ביצוע סקירה מקצועית של ניסיון מצטבר מישראל ומהעולם וניתוח מעמיק של נתוני הסקרים הקיימים. שלב זה אפשר הבנה טובה ומבוססת יותר של דפוסי השימוש בחניונים ושל התנאים שבהם חניוני חנה וסע מהווים פתרון תחבורתי יעיל, והוא מהווה תשתית ידע להמשך קידום העבודה האסטרטגית והמדיניותית בתחום בשנים הבאות.





שדרוג תשתיות התחבורה ביישובי החברה הערבית

פרויקטים ביישובי החברה הערבית ב-2022-2023

97

רשויות
מקומיות

133

ישובים

70

פרויקטים התקדמו
לשלב התכנוני

42

פרויקטים נפתחו
לשימוש הציבור
(בשנים 2018-2023)

430

פרויקטים זהו במסגרת התוכנית האסטרטגית
שבוצעה ע"י החברה ובהנחיית משרד התחבורה

התוכנית כללה 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.

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 החברה הצליחה, באמצעות עבודה מקצועית ושותוף 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.

בנוסף לשדרוג תשתיות הכבישים, בשנים האחרונות הוחלט ע"י משרד התחבורה לשדרג ולעדכן את תוכניות התמרור והשילוט ביישובי החברה הערבית, דבר שעד היום היה חסר וכמעט לא קיים בחלק מהיישובים עקב מחסור בתקציבים ברשויות, הזנחה ועוד. הפרויקט מובל ע"י החברה ומטרתו להסדיר את התנועה וחוקי התעבורה בתוך היישובים, לצמצם מוקדי הסיכון ותאונות הדרכים הנובעים מאי הסדר בתנועת כלי הרכב והולכי הרגל בהיעדר תכנית תמרור עם שילוט מתאים ומאושר.

בשנת 2018 הקימה החברה מערך שייעודו תכנון וביצוע פרויקטי תשתית תחבורה ביישובי החברה הערבית ברחבי הארץ. 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 החברה עובדת עם 133 ישובים בחברה הערבית המאוגדים ב-97 רשויות מקומיות ברחבי הארץ, רובם מרוכזים באזור 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 זהו 430 פרויקטים במסגרת התוכנית האסטרטגית שבוצעה ע"י החברה ובהנחיית משרד התחבורה, אשר מתועדפים מבחינה מקצועית תחבורתית לביצוע, וכ-70 פרויקטים התקדמו לשלב התכנוני והמשכו.

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

נכון ליום זה משרד התחבורה הקצה תקציב למימון פרויקטים בעשרות יישובים שבחלקם התוכנית כבר בוצעה ובחלק האחר נמצא בשלב התכנון וישנה שאיפה לביצוע יישור קו בנושא במהלך השנים הקרובות.

תפעול ואחזקת תשתיות - הגברת הבטיחות ורמת השירות למשתמשי הדרך

ניהול תשתיות תחבורה בגישת אחזקה מונעת וחזויה

החל משנת 2023, ובהתאם להסכם תקציבי עם משרד התחבורה, קיבלה נתיבי איילון אחריות להגדרת רמות שירות למשתמשי התחבורה הציבורית בכלל מתקני התחצ' בהם משולב מסוף נוסעים. במסגרת זו פרסמה החברה מכרז תפעולי לחברות ניהול מובילות במשק, והטמיעה מודל עבודה משולב המגדיר סטנדרטים ברורים הן לנוסעים והן למפעילי התחבורה הציבורית.

החברה מפעילה מערך תחזוקה שוטפת ומונעת לכבישים, למסופי תחבורה ציבורית ולמבני דרך, מתוך תפיסה הרואה בתחזוקה מרכיב מרכזי בבטיחות, באיכות השירות וברציפות התנועה. עבודות התחזוקה מבוצעות בהתאם למודלים הנדסיים מתקדמים בכל דיסציפלינה, וכוללות סקרי מני"מ (מערכת ניהול מיסעות) תקופתיים, סקרי בטיחות שוטפים ואיתור יזום של מפגעים וחריגות, הממצאים מטופלים בהתאם לרמות שירות מחמירות, בשיתוף מנהלי פרויקטי אחזקה וקבלני ביצוע.

במקביל, פועלת החברה להיערכות עתידית להסבת צי האוטובוסים הארצי להנעה חשמלית. מרבית מתקני התחבורה הציבורית עוברים בימים אלו התאמות תשתיות משמעותיות, הכוללות התקנת עמדות טעינה ומערכות מתקדמות לניהול עומסי טעינה. מהלך זה משלב בין תחזוקה שוטפת לבין תכנון תשתיות עתידיות, במטרה להבטיח מערכת תחבורה ציבורית בטוחה, אמינה ומותאמת לעולמות האנרגיה המשתנים.



שימוש ברחפנים

שילוב טכנולוגיות בהליך אחזקת התשתיות

בקרה ומעקב

בשנת 2025 הושקה מערכת לניהול אחזקת התשתיות הכוללת יכולת שליטה על תכנית העבודה ורמות השירות באופן ממוחשב וותיעוד הביצועים לשם תחקירי למידה ושיפור השירות. המערכת הינה כלי מרכזי בתהליכי בניית תכנית עבודה מושכלת ויעילה גם ברמה הכלכלית. למערכת יכולת להפקת דוח מנהלים מפורט המעיד על שיטות הביצוע עמידה ביעדי תכנית העבודה.

בשנת 2025 הושקה מערכת ממוחשבת חדשה לניהול אחזקת התשתיות. המערכת מאפשרת לנהל את תכניות העבודה בצורה מסודרת, לעקוב אחר רמות השירות ולעקוב אחרי ביצועי הקבלנים והצוותים בשטח. כל הפעולות מתועדות במערכת, כך שניתן לבצע תחקירי למידה, להסיק מסקנות ולשפר את השירות באופן מתמיד. בנוסף, המערכת מסייעת לבנות תכנית עבודה יעילה יותר גם מבחינה כלכלית, ומאפשרת הפקת דוחות ניהוליים המציגים עמידה ביעדים ואיכות ביצוע.

כאשר פרויקט חדש מסתיים ומועבר לאחזקה, כלל הרכיבים שנבנו במסגרתו מוזנים למערכת הניהול. כך ניתן לעקוב באופן שוטף אחר מצב התשתיות, לתכנן בדיקות תקופתיות ולטפל בליקויים בזמן.



חדשנות מתמדת

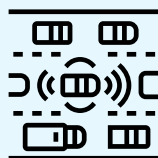
אחת לשנה מתקיים תהליך יזום לאיתור טכנולוגיות חדשות שיכולות לשפר ולייעל את שיטות האחזקה, כחלק ממחויבות החברה לשיפור מתמיד ולהתאמה להתפתחויות בתחום. השילוב של טכנולוגיה מתקדמת בתהליכי אחזקת תשתיות הינה אבן דרך משמעותית בתכנית העבודה של נתיבי איילון.



ניהול
התנועה 04

ניהול התנועה

שיטות הפעולה



ניהול רשת המנת"מים הארצית

ניהול רשת המנת"מים הארצית, המספקת נתונים בזמן אמת על תנועת הרכבים



קידום מערך תומך לאיסוף וניתוח מידע תנועתי

הקמת מערכות איסוף וניתוח מידע תנועתי, ושימוש בתובנות לשיפור תכנון וניהול התנועה



ניהול פרויקטים שונים בתחומי ניהול ובקרת תנועה



ניהול מערך התקשוב ורשת OT תומכת

ניהול רשת התקשוב ופתרונות הגיבוי, להבטחת רציפות תפקודית בשגרה ובחירום



ריכוז ותכלול ניהול התנועה

תיאום בין כלל השותפים לניהול התנועה במטרופולינים ובערים הגדולות



שיפור רמת השירות והבטיחות למשתמשי הדרך

פעולות לשיפור בטיחות ויעילות התנועה

נתיבי איילון מפעילה שני מרכזי ניהול תנועה מטרופוליניים מתקדמים (מנת"מים) במטרופולין דן ובמטרופולין המפרץ בחיפה. מרכזים אלו עושים שימוש בטכנולוגיות מתקדמות לצורך ניהול תנועה אינטגרטיבי ויצירת תמונת מצב כוללת של המרחב המטרופוליני. פעילות המנת"מים מבוססת על איסוף וניתוח נתונים ממגוון מקורות, המאפשרים ייעול וניהול תנועה בזמן אמת בכבישים מהירים ובמרחב העירוני.

פעילות זו נשענת על:

- מערכות ניהול ובקרה טכנולוגיות, הכוללות מערכי חיישנים מתקדמים לניטור ובקרה
- מערכי שירות ייעודיים למשתמשי הדרך
- כלי ניהול, עיבוד וניתוח מידע מתקדמים
- תשתיות תקשורת מתקדמות ושרידות, להעברת מידע בזמן אמת למרכזי ניהול התנועה ולמשתמשי הדרך
- יכולת תגובה בזמן אמת באמצעות שליטה מרוחקת ברמזורים ושילוט דרכים דינאמי



מרכז ניהול תנועה מטרופוליני - מנת"ם לשגרה ולחירום

מנת"מים אוספים מידע ממגוון אמצעים ובונים את תמונת התנועה המלאה של המטרופולין בזמן אמת. בזכות המנת"ם, ניתן לבצע סקירה מקיפה על מארג פתרונות 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 משתמשי הדרך, ומאפשר מענה זמין ונגיש יותר לצרכיהם.

משנת 2020 החברה מפעילה מערכת בקרת תנועה 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 שודרג מרכז בקרת התנועה של נתיבי איילון, והוא הפך למרכז ניהול תנועה של מטרופולין ת"א- מנת"ם דן, המאפשר ניהול תנועה אקטיבי הצופה את פני העתיד, ומנהל בפועל תנועה ב-10 רשויות מקומיות. שנה לאחר מכן, הוקם בחיפה מנת"ם המפרץ באמצעותו מבוצע ניהול תנועה במרחב הצפוני ב-7 רשויות מקומיות. המנת"מים תורמים לשיפור זרימת התנועה ומאפשרים התמודדות עם אתגרי התחבורה בהווה ובעתיד, בין היתר בזכות שימוש בטכנולוגיות מתקדמות, תשתיות פיזיות וגיאוגרפיות, וניהול משותף של חברת נתיבי איילון והרשויות המקומיות.

החברה פועלת לצידוף רשויות נוספות בכל עת, ושואפת ליצירת שיתופי פעולה שיסייעו לתושבי המטרופולין לנוע בקלות ובכל תנאי דרך.

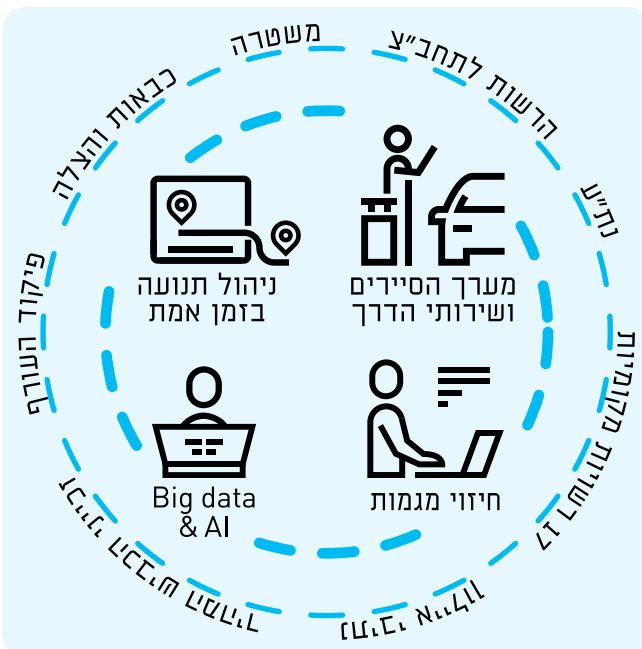
נכון לסוף שנת 2025 מנוהלים ומתוחזקים ממנת"ם דן כ-281 צמתים מרומזרים וכ-112 ק"מ כביש. בשנים הקרובות צפויות ערים נוספות להצטרף למיזם כחלק מביצוע והפעלת קווי המתע"ן (BRT) במרחב.

במנת"ם המפרץ, נכון לסוף שנת 2025, מנוהלים ומתוחזקים כ-74 צמתים מרומזרים וכ-230 צמתי מטרופולין ברשויות הבאות: נשר, קריית ביאליק, קריית מוצקין, קריית ים, קריית אתא, כרמיאל ומועצה אזורית זבולון. תוואי הצמתים מוביל את מסלול המטרופולין ובעזרת ניהול התנועה, מתאפשר לחברה לתעדף את התחבורה הציבורית, בהתאם למדיניות משרד התחבורה.

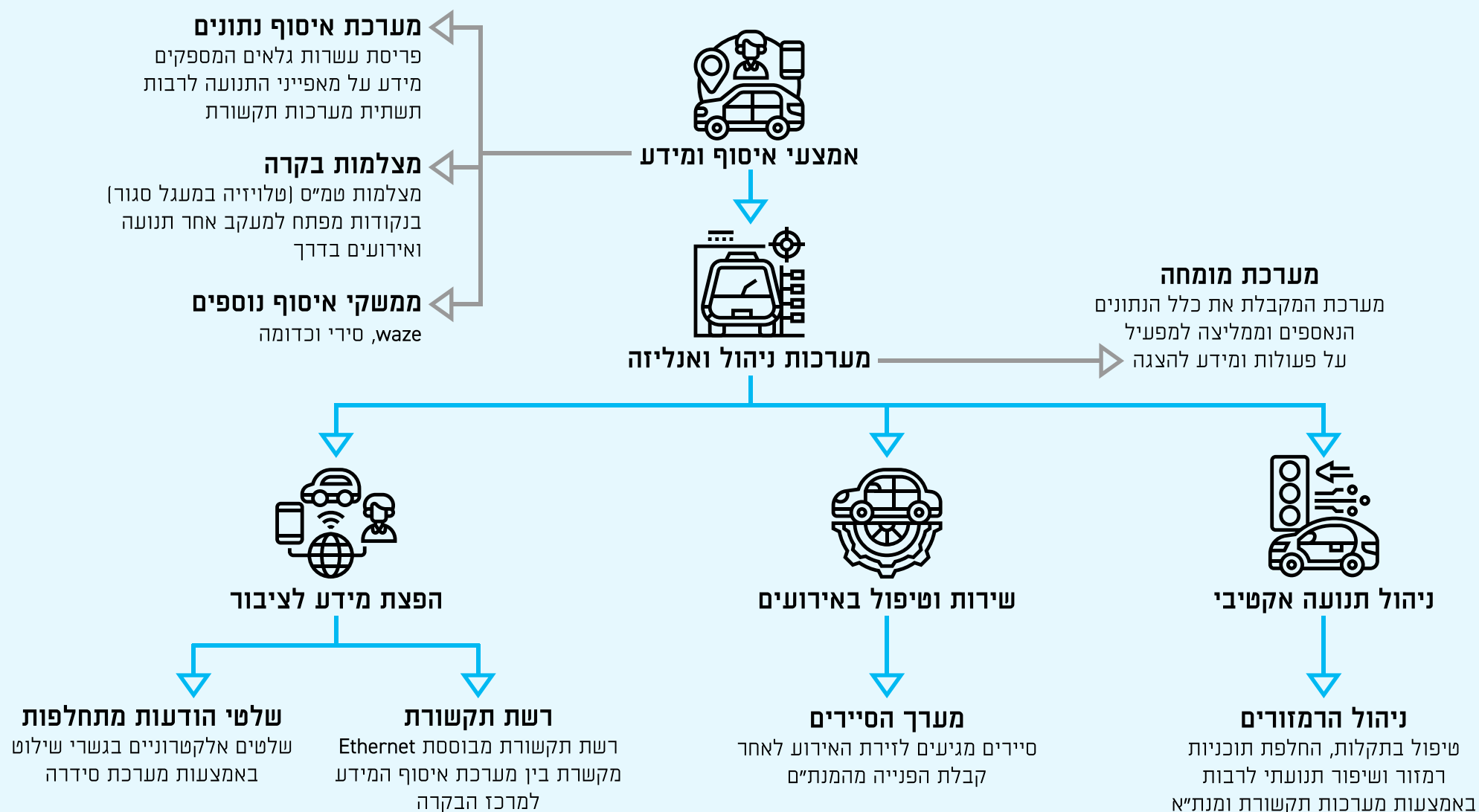
בינואר 2022 החל פרויקט "ניהול תחבורה ציבורית בזמן אמת", שמשלב את הרשות לתח"צ ומפעילי קווי האוטובוסים ומשפיע בזמן אמת על עשרות אלפי משתמשי התחבורה הציבורית. מטרת הפעילות הינה טיפול באירועים תחבורתיים והגברת אמון הנוסעים בתחבורה הציבורית ע"י מתן מידע אמין לציבור בזמן אמת ומבעוד מועד. במהלך שנת 2025 נוהלו כ-18 אלף אירועים במערך תחבורה ציבורית בזמן אמת כאשר מרחב ההשפעה שלהם חל על מיליוני משתמשי התחבורה הציבורית מדי חודש.

דרכי הפעולה:

- שיתוף פעולה עם מפעילי התחבורה הציבורית לגבי אירועים בעלי השפעה תנועתית
- אופטימיזציה למסלול באירועים לא מתוכננים
- הנגשת המידע לציבור באמצעות: אפליקציה, שלוט אלקטרוני, מוקד משרד התחבורה, מפעילי תחבורה ציבורית



אמצעים ותשתיות



חדרי הבקרה עובדים 24/7 ומטפלים במעל ל-15,000 אירועים בשנה.

בין השנים 2024-2025

טיפול שני חדרי הבקרה בכ-33 אלף אירועים.

השימוש כיום בדרכים מתקרב לניצולת מקסימלית, וכל ירידה בקיבולת של הכביש עלולה להביא לירידה חדה במהירות עד לעצירת התנועה. תאונה או הפרעה בנתיב אחד יכולה להפחית מידית 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.

תיאומים ושיתופי פעולה

מרכזי ניהול התנועה עובדים בשיתוף פעולה מול גורמים רבים כגון משטרת ישראל, מגן דוד אדום, רשויות מקומיות, נתיבי ישראל, חברת החשמל, רכבת ישראל, חברת נת"ע ומוקדים נוספים לצורך החלפת מידע ותיאום פעולות הבקרה.

ניהול דרכים מרומזרות

מרכז הבקרה מנהל צמתים מרומזרים ברחבי המטרופולין באמצעות מערכת ניהול תנועה עירונית, אשר מחוברת למאות המנגנונים הפרוסים בשטח ומעדכנת במצב התנועה. המערכת מאפשרת למפעילים להחליף את תוכנית הרמזור במקרה של עומסי תנועה ואירועים חריגים. לרשות המפעיל עומדות מאות מצלמות ברחבי המטרופולין לטובת ניתוח ואימות אירועים בשטח. במקביל המפעילים משתפים פעולה עם מרכז בקרת הרמזורים של רשויות שונות אשר מסייע בהפחתת תורים מצטברים ביציאות מהכביש הראשי, שעלולים לגרום לחסימת נתיבים בדרך.

ניהול דרכים מהירות

כחלק מניהול תנועה בכבישים מהירים מוצבים לאורך איילון תמרורים אלקטרוניים. תמרורים אלו הם שלטים אלקטרוניים המוצבים מעל נתיבי הנסיעה המודיעים על סגירת נתיבים עקב עבודות או אירועים בדרך. הצבת התמרורים מעלה את רמת הבטיחות בכביש ומאפשרת החלפת נתיב נוחה ובטוחה. בעקבות פרויקט הנתיבים המהירים, בשנה האחרונה התווספו מאות תמרורים נוספים לאורך הכביש וגם עשרות תמרורים פריזמטיים- שילוט תנועה דינמי המאפשר להציג מסרים משתנים. בשעות העומס, התמרורים האלקטרוניים מספקים לנהג התרעה מוקדמת על פקקים ומפגעים הנמצאים לפניו, מאפשרים הפחתת מהירות הדרגתית ומקטינים את הסיכוי לתאונה.

הפצת מידע

מרכז הבקרה מפיץ מידע אמין ומעודכן על מצב התנועה באמצעות שילוט אלקטרוני, רדיו ובחסימות גדולות, גם באתרי האינטרנט. בנוסף, המרכז בשיתוף קשרי קהילה משתף פעולה לצורך הפצת המידע עם Waze וחברות התקשורת השונות. המידע מאפשר לנהג לבחור מסלול מיטבי שיקצר את זמן הנסיעה ככל האפשר.

ניהול תנועה באמצעות העדפה ברמזורים

במסגרת פעילות ניהול התנועה מופעלות מערכות רמזור חכמות המאפשרות מתן העדפה דינמית לתחבורה ציבורית ולרכבי חירום, בהתאם למדיניות משרד התחבורה ולצרכים תפעוליים בזמן אמת.

במסגרת פעילות ניהול התנועה מופעלים כ-100 קילומטרים של נתיבי מטרונות (BRT) ייעודיים, הכוללים תשתיות ייחודיות לניהול ובקרה. ניהול תנועת המטרונות מתבצע באמצעות מתן העדפה לתנועתה בצמתים, באמצעות תוכניות רמזור ייעודיות, המאפשרות קיצור זמני נסיעה, שיפור אמינות השירות ותיעדוף התחבורה הציבורית.

בנוסף, במסגרת שיתוף פעולה עם חטיבת טכנולוגיות בוצע במנת"ם דן פיילוט העדפה לאמבולנסים. המערכת, המבוססת על תקשורת בזמן אמת, מאפשרת יצירת "גל ירוק" לאמבולנסים ולרכבי כיבוי והצלה בדרכם ליעד, ובכך ניתן לקצר משמעותית את זמן ההגעה למוקדי החירום ולבתי החולים, לזרז את קבלת הטיפול הרפואי ולהציל חיי אדם. הניסוי חל על רצף של כשלושה צמתים בערים קריית אונו ורמת גן, בדרכי ההגעה לבית חולים שיבא. תוצאות הניסוי הראו שבאמצעות זיהוי אמבולנס המתקרב לצומת ניתן לקצר בכדקה את זמן הנסיעה אל בית החולים.

לקריאה נוספת על רמזורים אדפטיביים ראו בפרק חדשנות וטכנולוגיה

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.

מערך הסיירים בנתיבי איילון

מדי יום נעים כמיליון כלי רכב בכביש 20 (איילון), ובנוסף מאות אלפי כלי רכב בכבישים מהירים נוספים המצויים תחת ניהול ורשות התמרור של החברה בדרך ובמפרץ. בתפוסה גבוהה זו, כל עצירה או תקלה בצד הדרך עלולה להוביל לעומסי תנועה כבדים ולמצבים מסכני חיים.

מערך הסיירים מהווה זרוע תפעולית מרכזית ובלתי נפרדת מפעילות מרכזי ניהול התנועה המטרופוליניים - מנת"ם דן ומנת"ם המפרץ. הסיירים מופעלים ומנוהלים בזמן אמת מחדרי הבקרה של המנת"מים, ומהווים את גורם הביצוע בשטח להחלטות המתקבלות במסגרת ניהול האירוע.

עם זיהוי אירוע תנועתי באמצעות מערכות הניטור והבקרה, המנת"ם מפעיל את הסיירים הרלוונטיים לגזרת האירוע, מנחה את פעולתם ומקבל מהם עדכונים שוטפים מהשטח לצורך אימות, טיפול וסגירת האירוע. מערך הסיירים פועל במתכונת 24/7 ומעניק סיוע ושירותי דרך במקטעי הדרך שבאחריות החברה, בהם כביש 20 (איילון), כבישים מהירים נוספים וצירי המטרונית.

העבודה המשותפת בין המנת"מים לבין הסיירים מאפשרת קיצור זמני תגובה, צמצום משך ההפרעה לתנועה והפחתת הסיכון למשתמשי הדרך, עד להשבת הדרך לשגרה בטוחה ויעילה.



מערך הסיירים

בשנת 2024-2025,
הסיירים שלנו טיפלו ב-

20,000

אירועים

נתקעתם? חייגו 8541 * לסיוע חנם



מערך פקחי תנועה בנתיבי איילון

מידי יום מתבצעות עשרות עבודות אחזקת תשתיות ופרויקטי פיתוח ברשות התמרור בנתיבי איילון. במטרה לנהל ברמת הבטיחות הגבוהה ביותר את שיטת פריסת ההסדרים בשעות הלילה, הכשרנו, יחד עם משטרת התנועה הארצית, מערך פקחי תנועה המוסמכים להכווין תנועה באתרי עבודה ועל צירי ראשיים. תפקידם של הפקחים לוודא כי קבלני הביצוע מגיעים עם ציוד תקני ומאושר לפריסת ההסדר, וכן עם צוות אבטחת תנועה מלא, לרבות עגלות חץ וראש צוות. בכך נשמרת נראות ברורה ובטוחה של אתר העבודה לאורך שלב הביצוע. בנוסף, הוגדרו רמות שירות ויעדי זמן לפריסת הסדרי תנועה, כך שמשך הפריסה לא יעלה על 15 דקות, במטרה לצמצם עיכובים למשתמשי הדרך ולהבטיח חזרה מהירה ככל הניתן לשגרת תנועה סדירה.

מערך הפקחים מהווה גורם בקרה מרכזי בתחום הבטיחות, ומפקח על עמידה בסטנדרטים המחייבים טרם הפריסה, במהלכה ובעת קיפול ההסדרים, לשמירה מיטבית על בטיחות משתמשי הדרך. המערך כולל כ-180 פקחי תנועה מוסמכים וכ-45 ניידות שירות המצוידות באמצעי בטיחות מתקדמים להכוונת תנועה.

בטיחות בנתיבים

נתיבים 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.

לצד פיתוח התשתית, פועלת החברה לשמירה על רמת שירות גבוהה בנתיבים אלו באמצעות סיורים שוטפים לאורך הצירים, זיהוי מפגעים ותקלות בזמן אמת ותיעודם במערכות הממוחשבות. הממצאים מועברים למנהלי פרויקטי האחזקה ולקבלנים לצורך טיפול מהיר וממוקד, בהתאם לרמות השירות שהוגדרו.

תחנות אוטובוס חכמות

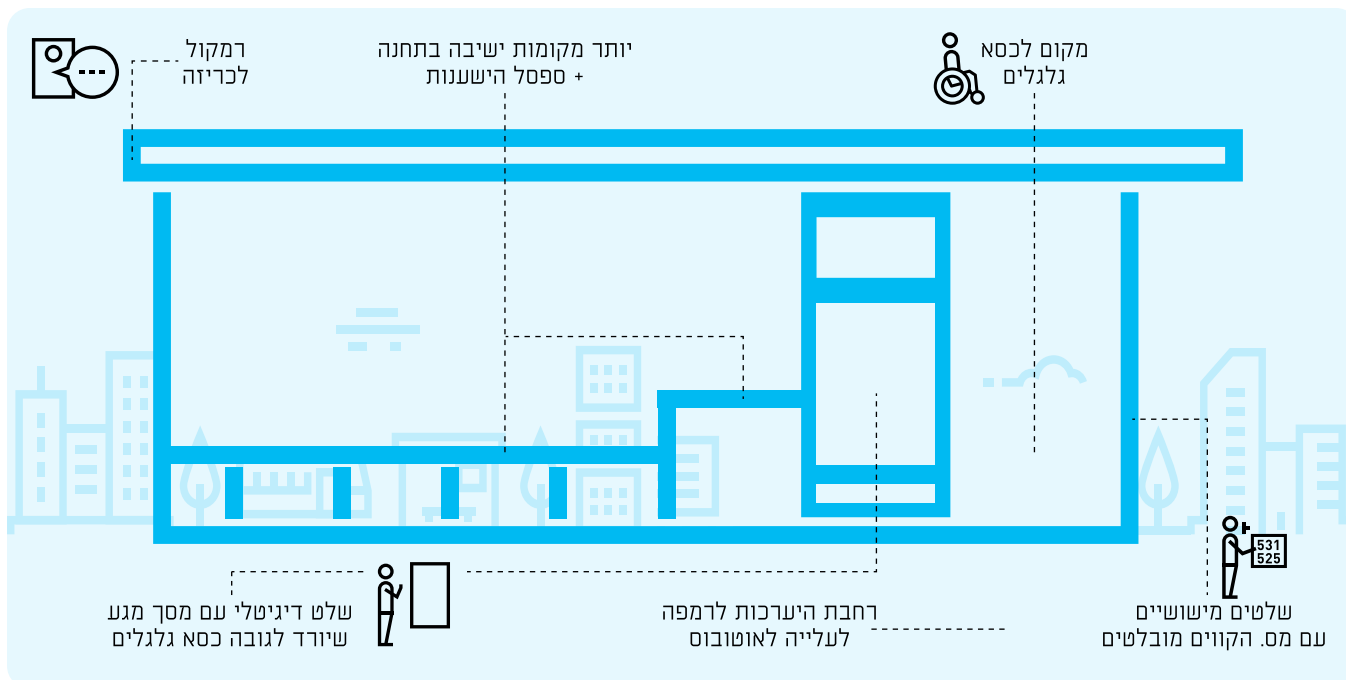
החל משנת 2021 החלה נתיבי איילון בהצבה של תחנות אוטובוס חדשניות, אשר כוללות אלמנטים המאפשרים נגישות למשתמשים ואמצעים טכנולוגיים המותאמים להמתנה בעידן שינויי האקלים. התחנות החדשות מאפשרות הצללה רבה יותר בזכות דפנות זכוכית מסננות קרינת UV, ועמידות גבוהה לכל תנאי מזג האוויר הישראלי.

סביבת ההמתנה החדשה נבנתה מתוך עיקרון אשר שם בראש את חווית השימוש של הנוסע וזאת תוך כדי שמירה על סטנדרט אחזקה גבוה. השאיפה היא להגיע לכמה שיותר משתמשי דרך - אזרחים ותיקים, ילדים, תיירים, אנשים עם מוגבלויות ועוד, ובכך לאפשר לכמה שיותר אנשים את האפשרות לעלות על תחבורה ציבורית ואף הותקנו תחנות ממוזגות מנוהלות אפליקציה במקומות יעודיים.

לצד זאת, לנוחות המשתמשים, הוספו 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.

בשנים 2024-2025
הוצבו 56 סככות חכמות
במסגרת 43 תחנות אוטובוס
במסגרת פרויקט מהיר לעיר





מידע נגיש לציבור - שילוט אלקטרוני

החל משנת 2021 יצא לדרך פרויקט רחב היקף להתקנת שילוט אלקטרוני חכם בכלל הרשויות ברחבי המדינה, הן במתקני תחבורה ציבורית והן בצמוד לתחנות אוטובוס. מטרת הפרויקט היא לספק למשתמשי הדרך מידע מנבא ועדכני בזמן אמת, ובכך לשפר את חוויית הנסיעה, את רמת הוודאות ואת אמינות השירות.

הפרויקט כולל שלושה סוגי שלטים בפריסה ארצית: שלטים מתחלפים המציגים מידע מנבא על הגעת אוטובוסים, שלטים משולבים מסוג "שוטאם" הכוללים מסכי מידע דיגיטליים, ושלטים טלוויזיוניים המבוססים על מסכי לד המשדרים נתוני קווים בזמן אמת.

במסגרת הפרויקט נחתמו הסכמי התקנה ואחזקה עם 66 רשויות מקומיות, והותקנו כ-2,200 שלטים חדשים בפריסה ארצית. בנוסף, מבוצעת תחזוקה שוטפת לכ-4,000 שלטים במרחב הציבורי.

כחלק מהמחויבות לאחריות תאגידית ולשיפור השירות לציבור, בשנת 2025 הוקם מוקד פניות ייעודי לתחום השילוט. המוקד מאפשר קבלת פניות ישירות באמצעות WhatsApp וכן דרך קישור QR המותקן על כל עמוד שילוט. מאז פתיחת המוקד התקבלו בו כ-1,400 פניות, המטופלות במטרה לשמור על תקינות, זמינות ושקיפות השירות.

עד כה הושקעו בתחום זה למעלה מ-90 מיליון ₪ במסגרת תכנית החומש הממשלתית.



05 חדשנות
וטכנולוגיה



חדשנות טכנולוגית

בהתאם להגדרתה של חברת נתיבי איילון כזרוע הטכנולוגית של משרד התחבורה, החברה אמונה על ניהול ייזום ופיתוח פרויקטים טכנולוגיים חדשניים בתשתיות וכן על התאמת התשתיות להתפתחויות הטכנולוגיות בכלי רכב ובמתקני דרך³.

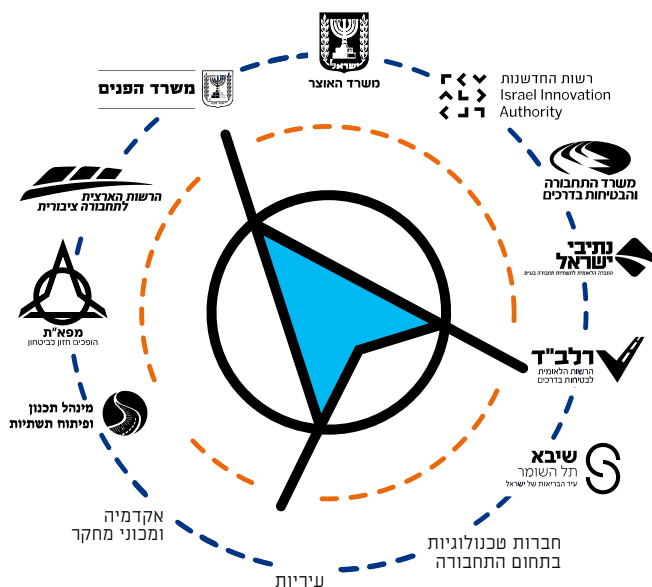
לחברה תפיסה לפיה קידום טכנולוגיות תחבורתיות מאפשר ניהול תנועה חכם, מסייע להפחתת עומסי תנועה, להגברת הבטיחות, הניידות והקישוריות במטרופולין, וכך תורם לשיפור איכות החיים של כלל התושבים ומשתמשי הדרך. כחלק מתפיסה זו, בכל פרויקטי החברה מיושם נוהל לשילוב טכנולוגיות במכרזים, במסגרתו נבחנות ומותאמות טכנולוגיות בהתאם לסוג הפרויקט ולצרכיו, במטרה לייעל תהליכי עבודה ולשפר את איכות הביצוע.

בשנת 2025 בוצע תיקוף מקיף של התוכנית האסטרטגית של חטיבת הטכנולוגיות, כנגזרת מיעדי החברה ומיעדי משרד התחבורה. התהליך התמקד בשלושה צירי ליבה המנחים את פעילותנו הטכנולוגית: הפחתת עומסי התנועה, הגברת הבטיחות בדרכים וצמצום זיהום האוויר וההשפעה הסביבתית של מערכות התחבורה.

בהתאם לכך, חודדו תחומי הליבה של החטיבה: קידום פתרונות תחבורתיים בני קיימא ובטוחים, שיפור אפקטיביות השימוש בתשתיות הקיימות באמצעות פתרונות ישימים, העמקת שיתופי הפעולה עם האקוסיסטם בתחום האוטומוטיב בישראל ובעולם, והטמעת תפיסת חדשנות רחבה הכוללת תרבות ארגונית, תהליכי עבודה וכלי יישום חדשניים בפעילות החברה.

בהתאם לחזון החטיבה ולייעודה, אנו מקיימים ממשקים ושיתופי פעולה נרחבים עם משרדי ממשלה, רשויות וגופים ציבוריים רבים.

בשנים 2024-2025 קודמו פיילוטם ושיתופי פעולה עם חברות טכנולוגיה וסטארטאפים, בדגש על פתרונות ישימים לשיפור הבטיחות בדרכים, תפעול ותחזוקה, תחומים הנדסיים וניהול תנועה. הפעילות כללה בחינת טכנולוגיות לניידות חכמה ברשויות ולמעברי חציה, פתרונות לניטור ובקרה בשטח, כלים תומכי תכנון וביצוע, ופתרונות מבוססי נתונים לניהול תנועה. במקביל, נבחנו כיווני פיתוח עתידיים, בהם פתרונות טכנולוגיים ל-BRT, טכנולוגיות מימן וטכנולוגיות לנתיבים מתחלפים.



³ בהתאם לסעיף ב(4) להחלטת ממשלה מספר 25 "העברת חברת נתיבי איילון בע"מ לבעלות מלאה של המדינה"



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.

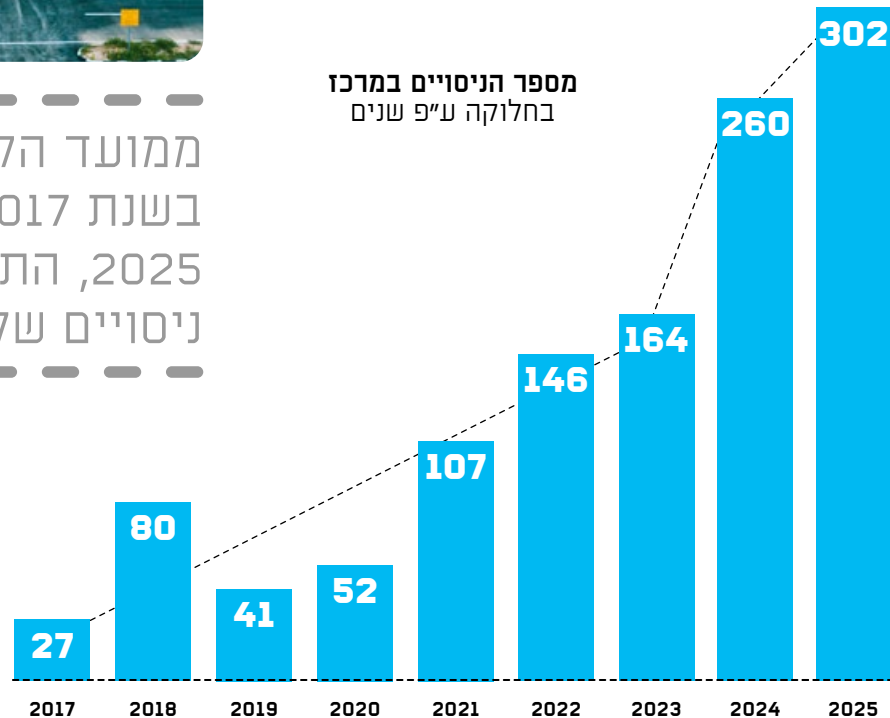
2. הנגשת ציוד ניסויים מתקדם, ואתר לבחינת מערכות עבור חברות האוטו-טק לצורך קידום הידע והתעשייה בישראל ושמירה על הרלוונטיות והתחרותיות שלה למול תעשיית האוטו-טק הגלובאלית.

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.

התפלגות תחומי הניסוי של הלקוחות הפרטיים במרכז הניסויים ב-2025 הייתה מגוונת ונרחבת. התחומים המובילים היו: רכבים אוטונומיים, אימוני נהיגה מתקדמת, טלא-אופרציה ראדרים גלאים ועוד.

ממועד הקמת מרכז הניסויים
בשנת 2017 ועד לסוף שנת
2025, התקיימו בו כ-1300
ניסויים של לקוחות פרטיים.

מספר הניסויים במרכז
בחלוקה ע"פ שנים





מרכז הסייבר הלאומי לתחבורה חכמה

מרכז הסייבר הלאומי לתחבורה חכמה (CyITS) פועל כמעבדה לאומית וכמעטפת מקצועית לביצוע ניסויים ובדיקות סייבר בתחום התחבורה החכמה, בדגש על תשתיות תחבורה. המרכז נותן מענה לאחד האתגרים המשמעותיים של כלי התחבורה העתידיים, באמצעות ביצוע בדיקות למערכות וסימולציות בתחום הגנת הסייבר לאורך כלל שרשרת הערך התחבורתית, החל מרכבים פרטיים ורכבים אוטונומיים, דרך מערכות הסעה המוניות ועד לתשתיות תחבורה, רכבות, תעופה, ים ומערכות ניהול ובקרת תנועה.

המרכז הוקם במודל זכייני משותף מדינה-תעשייה, בהובלת חברת נתיבי איילון, בשיתוף אגף הסייבר במשרד התחבורה ומערך הסייבר הלאומי, ומשרת בראש ובראשונה את הרגולטור. לצד זאת, הוא מהווה תשתית תומכת למחקר ופיתוח ולחברות סטארט-אפ מקומיות, ומסייע להן בתהליכי בחינה, תיקוף וקבלת אישורים בטרם יציאה לשווקים בינלאומיים.

המרכז מהווה נדבך משמעותי בהיערכות הלאומית למעבר למערכות תחבורה מקושרות וחכמות, המתקשרות עם משתמשי הדרך ועם תשתיות כגון רמזורים, מרכזי שליטה ובקרה, שילוט ותשתיות טעינה, ומחזק את החוסן והביטחון של מערכות התחבורה בישראל.



מיזם הרחפנים הלאומי

מיזם הרחפנים הלאומי הוקם בראשית שנת 2020, עם ההתעוררות העולמית של טכנולוגיות תחבורה חכמה, וצפי לכניסת כלי תחבורה חדשים למרחב 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 ולסייע בהפחתת הגודש. 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.

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.

עד סוף שנת 2025 ביצע המיזם כ-28 אלף גיחות, במשימות שונות ובשיתוף כ-15 רשויות שונות, ברחבי הארץ מצפת ועד אילת, לרבות עוטף עזה.





שדה הניסויים לרחפנים (ירוחם)

פרוייקט זה הוא שותפות בין משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לנתיבי איילון, משרד הביטחון ומפא"ת, ובשנת 2025 הצטרף אליו גם משרד הכלכלה. הפרוייקט הוקם כדי לתת מענה לצרכי מחקר ופיתוח בתחום הרחפנים בתעשייה, והוא עתיד לשמש, לכשתושלם הקמתו, את התעשיות הביטחוניות והאזרחיות כאחד. הפרוייקט הוא הסנונית הראשונה בשורה ארוכה של שיתופי פעולה בין חברת נתיבי איילון למפא"ת בקידום טכנולוגיות אזרחיות וצבאיות בתחום התחבורה החכמה.





פרויקטים נוספים

חטיבת הטכנולוגיות מקדמת פרויקטים טכנולוגיים בשלבי תכנון, ניסוי ויישום, במטרה לשפר את ניהול התנועה, להגביר את הבטיחות בדרכים ולצמצם השפעות סביבתיות. לפניכם הפרויקטים המובילים בהם עסקה החטיבה בשנים 2024-25:

רמזורים אדפטיביים

חטיבת הטכנולוגיות מקדמת פיתוח והטמעה של מערכות רמזור אדפטיביות, המבוססות על ניתוח נתוני תנועה בזמן אמת במקום הפעלה על פי תוכניות קבועות מראש. חיישנים המותקנים בצמתים מזהים ביקושים משתנים, והמערכת מבצעת אופטימיזציה דינמית של זמני האור הירוק בהתאם לעומסי התנועה ולמדיניות ההעדפה שנקבעת. במהלך תקופת הדיווח התקבל אישור ועדת הניסויים של משרד התחבורה, והניסוי צפוי לצאת לדרך במהלך השנה בעיר אשדוד. מטרת הפרויקט היא לצמצם זמני המתנה, להפחית גודש ולהעלות את רמת הבטיחות בצמתים.

העדפה לרכבי חירום

פרויקט זה מהווה יישום ייעודי של רמזורים אדפטיביים, ומתמקד במתן עדיפות לרכבי חירום בעת נסיעה לפינוי חירום. המערכת מבוססת על תקשורת בזמן אמת, המאפשרת יצירת רצף תנועה רציף עבור אמבולנסים ורכבי כיבוי והצלה בדרכם ליעד. ההעדפה מתוכננת על בסיס מיקומי GPS של הרכבים בזמן אמת המועברים לרמזור ומאפשרת שינוי מיידי של מצבו. במהלך התקופה החל שלב ב' של בחינת ויישום הפתרון, בשיתוף מערך כבאות והצלה.

לקריאה נוספת על ניהול תנועה באמצעות העדפה ברמזורים ראו פרק ניהול התנועה

קישוריות לכלי רכב ולתשתית - V2X

הרכב המקושר (Connected car) הוא חזון עתידי, שלפיו יהיו כלי הרכב בעתיד מקושרים עם רכבים אחרים ועם סביבתם הקרובה. מערכת V2X היא מערכת תקשורת שמיועדת לחבר בין הרכב לבין סביבתו התחבורתית, לרבות תשתיות, רמזורים, תחנות, כלי רכב אחרים ומשתמשי דרך.

מטרת הפרויקט היא להנגיש מידע על תנאי הדרך למשתמשים בזמן אמת באמצעות רשת תקשורת מאובטחת, להגביר את הבטיחות בדרכים, לסייע לנהגים ולמערכות הרכב לקבל החלטות מושכלות יותר, לתת העדפה לכלי רכב מסוימים כמו רכבי חירום ותחבורה ציבורית ולשפר את זרימת התנועה.

במהלך תקופת הדיווח פורסם מכרז לפרויקט, וצפויה בחירת נסיין במהלך שנת 2026.

חוצים בטוח

פרויקט "חוצים בטוח" עוסק בקידום פתרונות טכנולוגיים להגברת בטיחות הולכי רגל במעברי חצייה. במסגרת הפרויקט פורסם RFI (Request for Information) ובימים אלה נבחנים פתרונות שונים לקראת יציאה למכרז ניסוי. המטרה היא להפחית סיכונים במוקדי חצייה ולהגביר מודעות ותגובה של נהגים והולכי רגל כאחד.

חומרים ממקורות מתחדשים

במסגרת היערכות לאתגרים סביבתיים ולמחסור הצפוי בחומרי גלם המשמשים לפיתוח תשתיות תחבורה, ביצענו סקירה רחבה של פתרונות וטכנולוגיות בתחום החומרים והקליימטק. הסקירה בחנה חלופות לחומרי גלם מסורתיים, בדגש על חומרים ממקורות מתחדשים, מיחזור חומרים והפחתת ההשפעה הסביבתית של תהליכי תכנון, ביצוע ותחזוקה של תשתיות.

ממצאי הסקירה גובשו לדו"ח והוגשו להנהלת החברה ולמשרד התחבורה, לצד המלצות להמשך בחינה וניסויים. במהלך התקופה בוצע ניסוי ראשוני באגרטים זוהרים, כחלק מבחינת טכנולוגיות לשיפור נראות ובטיחות במרחב התחבורתי. בשנים הקרובות צפוי מיקוד בתחומים של שימוש באספלט ממוחזר והפחתת טמפרטורת האספלט, במטרה לצמצם השפעות סביבתיות ולשפר את קיימות תשתיות התחבורה, עם צפי לקידום ניסויים ויישומים בשנים 2026-27.



06 איכות
הסביבה

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.

הגנת הסביבה, ביצוע בדיקות סביבתיות בתחומי קרינה, רעש ואיכות אוויר, הפעלת תחנת ניטור במרכז הניסויים לרכבים אוטונומיים, קידום מיחזור פסולת, וכן שילוב פאנלים סולאריים במתקני החברה וזיכוי בגין ייצור חשמל סולארי. העלייה בהיקף ההשקעה בשנת 2025 נבעה בעיקר מגידול משמעותי בכמויות הפסולת המועברת למחזור.

השקעות אלו מהוות 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. על ידי הגדלת ההשקעות הסביבתיות שלנו, אנו שואפים להקדים את העקומה, לצמצם סיכונים פוטנציאליים ולהתאים את עצמנו להתפתחויות בעולמות הידע והטכנולוגיה. זאת בנוסף על השקעות קודמות שאת תוצאתן ניתן יהי לראות בעתיד, אלו כוללות חשמול תחביצ במסופים, התקנת פאנלים סולאריים ומעבר לרכבים היברידיים.

בנוסף, החברה מבצעת שת"פ עם גורמי רשות הטבע והגנים והחברה להגנת הטבע בראייה לצמצום הפגיעה במגוון הביולוגי ובפרט באוכלוסיית הציפורים בישראל. במסגרת זו בוצעה התקנה של קירות אקוסטיים ידידותיים לציפורים בפרויקטים לאורך כביש נתיבי איילון וכביש החוף, והנחיה זו מיושמת כיום באופן מחייב בכלל פרויקטי החברה.

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.

מתוך הבנה כי עיקר השפעתה הסביבתית של החברה נובעת מפעילותה בשטח, בפרויקטי הביצוע, המנוהלים ומבוצעים על ידי מנהלי פרויקטים וקבלניים עמם החברה מתקשרת, הוכנסו בשנת 2024 שינויים משמעותיים לפרויקט המסגרת המרכזי של החברה לניהול פרויקטיה. שינויים אלו כוללים היבטים משמעותיים של ניהול הסביבה. ראשית, בבניית הניקוד במכרזים שולבו היבטי ESG וכן הוצבו דרישות לניהול תוכניות סביבתיות ואיסוף מידע סביבתי. ראו הרחבה בפרק שרשרת האספקה.

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

במהלך השנים 2024-2025 השקיעה החברה כ-3.48 מיליון ₪ (כ-1 ₪ מיליון בשנת 2024 וכ-2.48 ₪ מיליון בשנת 2025) בתחום הגנת הסביבה. ההשקעות כללו מינוי ותפעול ממונה





בשנים 2024-2025 לא הוטלו על החברה קנסות הנוגעים לאי-ציות לכללי רגולציה סביבתית.

בתקופת הדו"ח, במסגרת תוכנית עבודה בתחומי אחריות תאגידית, הוצגה לדיקטוריון גם תוכנית ארוכת טווח, רב שנתית בתחומי הסביבה. התוכנית כוללת, בין היתר:

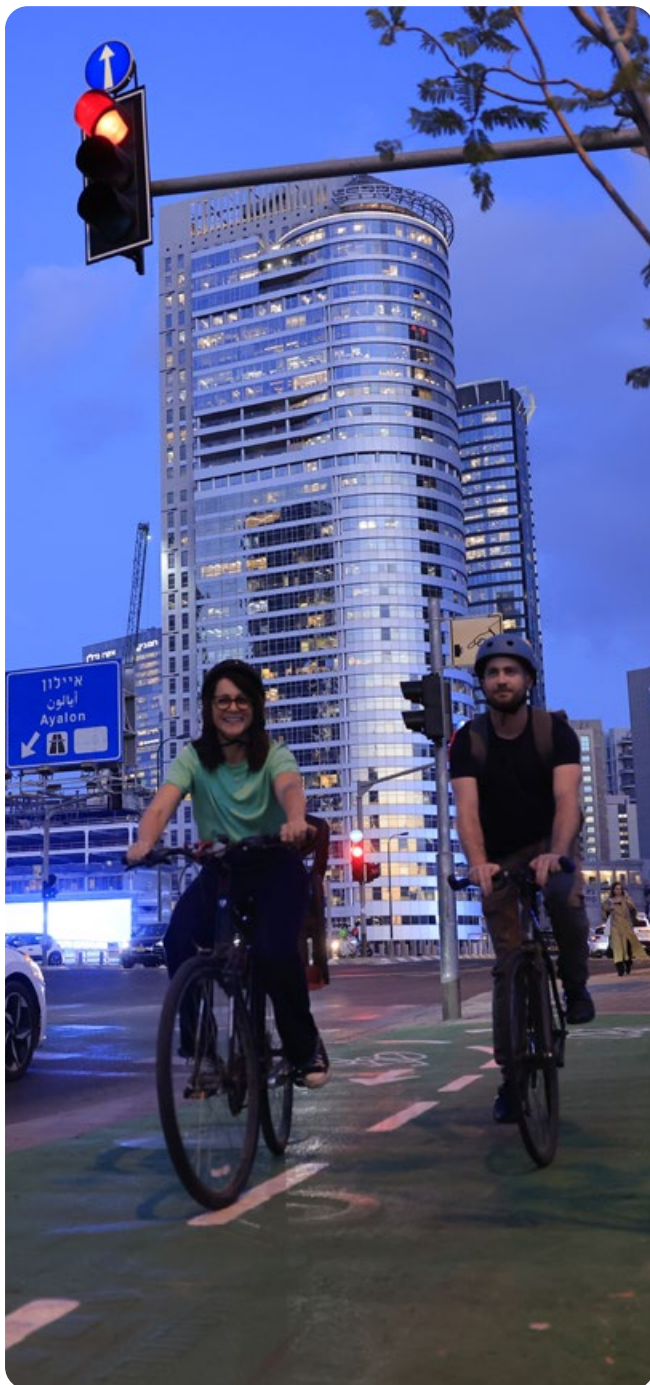
תוכניות לצמצום והפחתת פליטות

התוכנית כוללת הליכים לצמצום פליטות במרכיבי המכלולים הרלוונטיים לחברה. מרכיבי התוכנית כוללים יעד מעבר לרכבים חשמליים והיברידיים, יישום נוהל הדממת מנועי אוטובוסים במסופים ובמהלך שנת 2027, תוכנית רב-שנתית להחלפת התאורה לאורך כביש 20 בתאורת לד.

עריכת סקר סיכוני אקלים

אנחנו מבצעים הערכה וניטור של כל הסיכונים אליהם חשופה החברה, ומכילים תכניות רב-שנתיות להפחתת סיכונים אלו. במהלך שנת 2025 הושלם שלב א' בסקר סיכוני אקלים בחברה, אשר כלל את מיפוי הסיכונים הרלוונטיים לפעילות החברה והובא לאישור הנהלת החברה. הסיכונים מופו בהתאם לתרחישי ייחוס של השירות המטאורולוגי, ונבחנו כ-15 סיכונים הרלוונטיים ביותר לפעילות החברה בכל חלקי הארץ. סיכונים אלו דורגו בהתאם למתודולוגיית דירוג סיכונים על בסיס הערכת חומרה וסיכויי התממשות. בימים אלו נבחנים צעדי הפחתה הנדרשים להתמודדות עם הסיכונים שמופו.

למידע נוסף ביחס לסקר סיכוני אקלים ראו עמוד 97.



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 תשתיות תקשורת, כגון סיבים אופטיים, מבלי לפתוח את תשתיות הכביש מחדש.

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.

במהלך 2022 הוטמע סעיף מחייב במכרזים הקבלניים, אשר במסגרתו מחויב הקבלן לעשות שימוש ככל הניתן בחומרים ממוחזרים ומקומיים ועודפי בנייה ממוחזרים בהיקף של לפחות 20%. בשנת 2024 אחוז השימוש בחומרים הממוחזרים ומקומיים עמד על כ-38% ובשנת 2025 כ-39%.



אחוז שימוש בחומרים מתחדשים

21%	2022
42%	2023
38%	2024
39%	2025

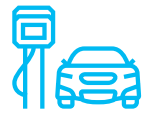
תקופת דיווח - דוח נוכחי

תקופת דיווח - דוח קודם

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 עצים בשטחים שבאחריותה התפעולית ואלו נלקחים בחשבון בעת תכנון הפרויקטים.





התקנת עמדות טעינה ומערכות חנייה חכמה

בשנים 2024-2025 התקנו במסופים 206 עמדות טעינה לרכבים ואוטובוסים חשמליים ו-141 מערכות חניה חכמה, כחלק מהטמעת פתרונות תשתית מתקדמים התומכים בהפעלת תחבורה ציבורית חשמלית ובניהול יעיל של מערכי החניה.

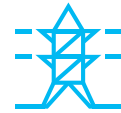
עמדות טעינה כפולות	עמדות טעינה בודדות	מערכות חנייה חכמה	
140	10	0	2024
56	0	141	2025



הצבת פאנלים סולאריים

בשנים 2024-2025 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 גגות פנויים המתאימים להתקנת פאנלים במתקנים התפעוליים שבאחריות החברה. בשנת 2022 השלמנו את התקנת מערכת הפאנלים הסולאריים הראשונה על גג תחנת מרכזית המפרץ בחיפה, שייצרו 258,470 קוט"ש בשנת 2024 ולפחות 179,525 בשנת 2025.⁵



צריכת חשמל

בישראל, נכון לסוף שנת 2024, כ-14.7% מייצור החשמל מקורו במקורות מתחדשים, בעיקר אנרגיה סולארית, כאשר מגמה זו מצויה בעלייה מתמשכת נוכח היעד הלאומי להגיע לכ-30% ייצור חשמל ממקורות מתחדשים עד שנת 2030.

צריכת החשמל של החברה נמצאת במגמת עלייה, וזאת כתוצאה מהתרחבות היקפי הפעילות ובפרט מאז שנת 2024, נובעת מהתקדמות תהליכי חשמול המסופים ומהפעלת אוטובוסים חשמליים במסופים שבאחריותה.

בשנת 2024 בוצע שיפור בתהליך איסוף וטיפול הנתונים, ובמסגרתו נכללה לראשונה גם צריכת החשמל של משרדי המטה הממוקמים בנכסים שכורים, לצורך הצגת תמונה מלאה ומדויקת יותר של צריכת האנרגיה הכוללת.

צריכת החשמל (קוט"ש)	צריכת החשמל המנורמלת (קוט"ש/דונם)	
16,484,155**	73,263**	2023
27,875,643	108,466	2024
37,165,993	135,445	2025 הערכה

**ללא משרדים בשכירות



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).

פליטות ישירות (מכלול 1) - פליטות באחריות ישירה של החברה הנובעות בעיקרן משריפת דלקים בגנרטורים ועל ידי צי הרכב של החברה.⁴

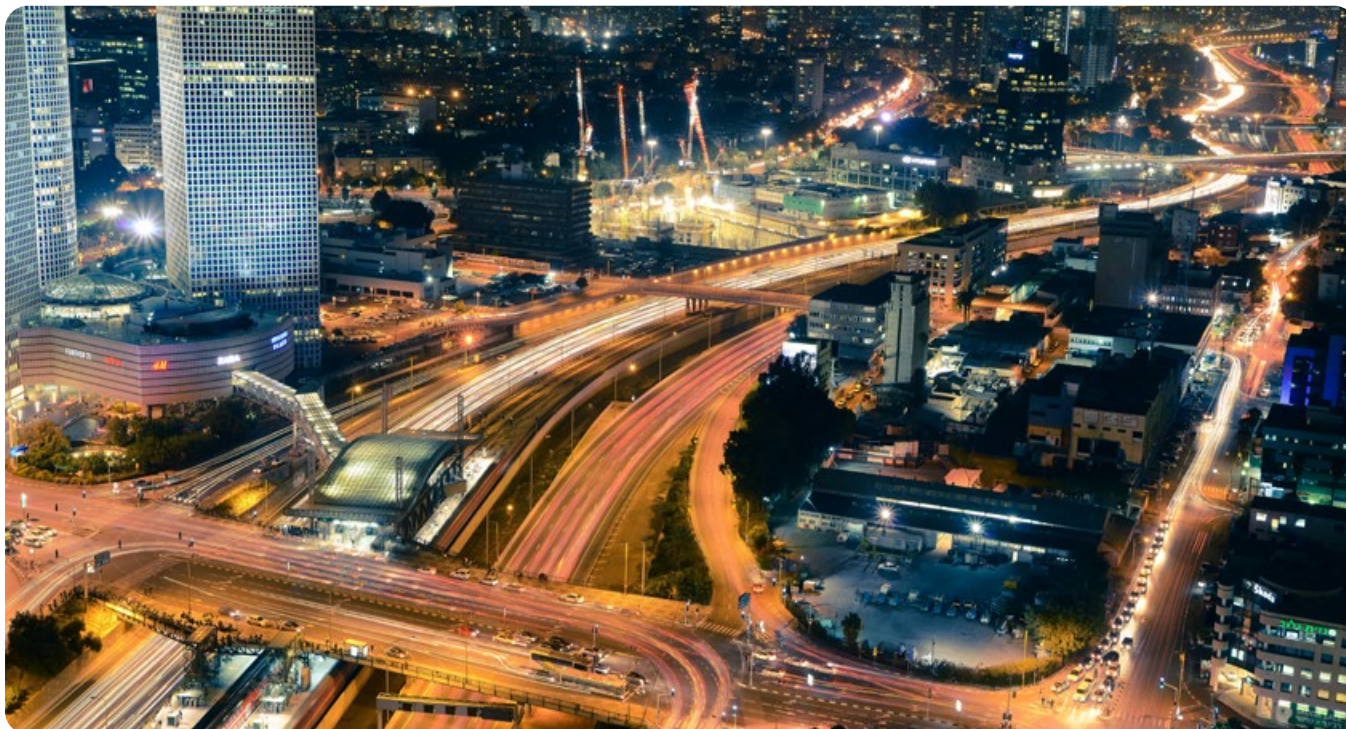
פליטות עקיפות (מכלול 2) - פליטות באחריות עקיפה של החברה הנובעות מצריכת אנרגיה וכוללות את צריכת החשמל של נתיבי איילון במתקנים שתחת אחזקתה ובמשרדי החברה.

2025	2024	2023	
593.4	588.4	507.7	מכלול 1
16,272.5	12,030.2	7,219	מכלול 2
16,865.9	12,618.6	7,726.7	סה"כ

כפי שיובהר להלן, העלייה בפליטות ובצריכה האנרגיה נובעת מקליטת מסופים נוספים והתקדמות בתהליכי חשמול המסופים.

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

⁴ החל משנת 2024 נכללה לראשונה לחישוב גם צריכת החשמל של משרדי המטה הממוקמים בנכסים שכורים.
⁵ נתונים חלקיים עבור חודשים ינואר-ספטמבר.



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.

מאז תחילת הפרויקט בוצעו החלפות נרחבות של מערכות תאורה, שכללו החלפת פנסי נ"ג ופנסי H.M בפנסי לד, וכן התקנת פנסי לד חדשים במסגרת עבודות פיתוח והרחבת תשתיות. בשנת 2024 הוחלפו 2,985 גופי תאורה ובשנת 2025 הוחלפו 2,711 גופי תאורה.

להלן הערכת נתוני החיסכון באנרגיה הנובעים מהחלפת מערכות התאורה לתאורת לד, כפי שחושבו על ידי חטיבת תפעול ואחזקה, ומתייחסים בשלב זה למקטע הדרומי בלבד⁶ מאז תחילת הפרויקט:



צריכת דלק (בליטרים)

צריכת דיזל

2025	2024	2023
3,731	2,767	4,956

צריכת בנזין

2025	2024	2023
250,098	247,770	211,894

פוטנציאל חיסכון בחשמל קוט"ש/שנה	פוטנציאל חיסכון כספי נח/שנה
2,007,398	1,023,773

בשנת 2025 פרסמה החברה מכרז חדש לרכבי ליסינג אשר דרש הכללה של רכבים היברידיים בסל הרכבים המוצעים לעובדי החברה לצורך הפחתת השימוש בדלקים מזהמים.

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

⁶ נכון למועד הדיווח, נתונים מלאים ומבוססים המאפשרים ביצוע חישוב מקביל עבור המקטע הצפוני וכן עבור פרויקטים שבוצעו על ידי חטיבת פרויקטים יומיים טרם הושלמו, והם ייכללו בדיווחים עתידיים ככל שיתקבלו.



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 ללויז' 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

66.2%	33.7%	89.5%	20.5%
2025	2024	2023	2022

* משתנה משנה לשנה בהתאם לשינוי באופי והיקף פרויקטי החברה

בשנת 2024
הושקעו כ-631,000 ₪
ובשנת 2025
כ-2,270,134 ₪
בתשתיות למחזור פסולת



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'. בשנת 2024 נרשמה עלייה בצריכת מים לעומת שנת 2023 עקב קליטת שטח אחזקתי נוסף ובהתאמה השימוש במים הנלווה לגינון לאורך תוואי הדרך/במתקן.

צריכת מים

צריכת מים כוללת (מ"ק/דונם)	צריכת מים כוללת (מ"ק)	
443	99,615	2023
595	153,000	2024
351	96,314	*2025

*הערכה

סה"כ פסולת מוצקה שהועברה להטמנה (טון)

42,502	2023
101,247	2024
94,130	2025

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

363,468	2023
51,892	2024
186,834	2025

סה"כ פסולת מוצקה (טון)

405,970	2023
154,139	2024
282,264	2025

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

1,804	2023
600	2024
1,029	2025



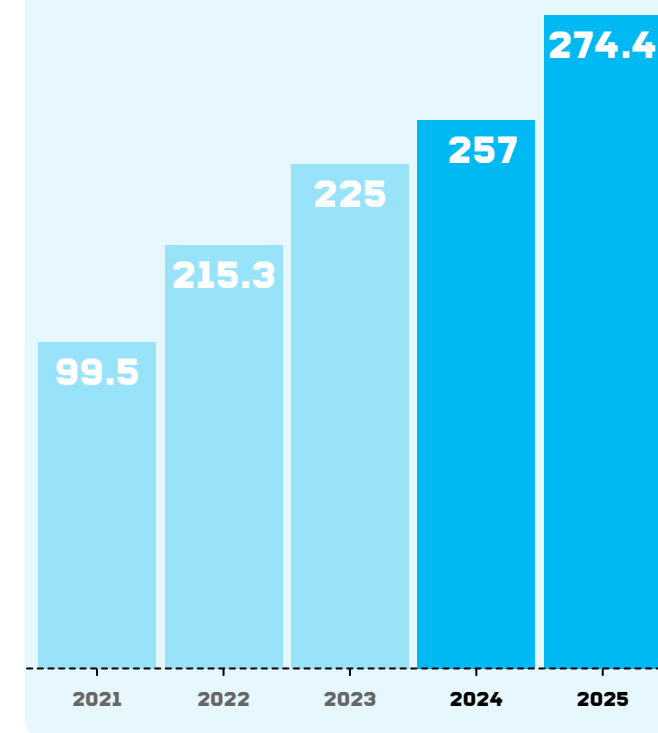
תמונה היא תוצר ליישום של חברת



שטח מנוהל על ידי החברה

בשנת 2024 סה"כ השטח המנוהל של נתיבי איילון עמד על 257 דונם ובשנת 2025 274.4 דונם בשל גידול היקף המסופים. בהתאם, גדל היקף הפעילות של החברה באופן משמעותי, ועימו גם צריכת המשאבים (כגון חשמל ומים) והפסולת.

גודל שטח מנוהל (בדונם)



תקופת דיווח - דוח נוכחי

תקופת דיווח - דוח קודם



07 שדרת אספקה אחראית



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.

העדפת ספקים - רכש אחראי

כמו כן, מדיניות הרכש של החברה כוללת התייחסות ייעודית לקידום עסקים קטנים ובינוניים, עסקים המעסיקים אוכלוסיות הסובלות מתת תעסוקה, עסקים מאזורי הפריפריה ועסקים ישראליים. במסגרת יישום מדיניות זו, במכרז למנהלי פרויקטים שוריינו מקומות ייעודיים לזוכים שהם עסקים זעירים המעסיקים פחות מעשרה עובדים.

אנו מאמינים כי שקיפות ואתיקה בשרשרת האספקה הינם בעלי חשיבות עליונה בכל ענפי התעשייה בכלל, ובחברה ממשלתית המנהלת תשתיות ציבוריות בפרט. לכן, במסגרת ההתקשרויות השונות אנו עורכים בחינה איכותית ומקצועית של הספקים עמם אנו מתקשרים, ומציבים להם תנאי סף להגשת מועמדות במכרז. בהמשך לפעולות שביצענו בשנים קודמות על שינוי תנאי נוסף לקבלנים, הדורש מינוי ממונה סביבה ובטיחות האחראי על הפעילות הקבלנית, במהלך 2025 עודכנו שוב דרישות הסף בהתקשרויות עם קבלנים. נקבע כי התקשרות תתאפשר רק עם קבלנים שאינם נכללים בהודעת תכ"ם "רשימת קבלנים מוכרים שאינם עומדים בתנאי סף בטיחות". בנוסף, הוגדרה דרישה כי הקבלן יהיה קבלן מוכר לעבודות ממשלתיות, הרשום במינהלת רישום קבלנים מוכרים, הפועלת במסגרת הוועדה הבין-משרדית לקביעת סדרי מסירת עבודות ממשלה לקבלנים.

קיימות בהתקשרויות

בשנת 2024 החלה החברה בהליך לגיבוש סל היבטים של אחריות תאגידית, בדגש על היבטי סביבה, לשילוב בהסכמי ההתקשרות עם מנהלי הפרויקטים. ההיבטים כוללים חובת ניטור סביבתי, שימוש בחומרים ידידותיים לסביבה וחובת כתיבת תוכניות לניהול סביבתי אשר תציג דרכים להפחתת שימוש במשאבים וצמצום מפגעים סביבתיים.

היוזמה נועדה לתמרץ את מנהלי הפרויקטים לשפר באופן וולונטרי את ניהול הקיימות בעבודתם, הן באמצעות נקודות איכות במכרזים והן בהצבת דרישות אל מול מנהלי הפרויקטים בפועל. ההמלצות התגבשו לאחר בנצי'מרק מול חברות ממשלתיות נוספות, סקירה של תקני דיווח בינלאומיים, ושיח עם בעלי עניין בחברה. המהלך איפשר לנו להתאים את הדרישות לאופי העבודה בפועל ולהגביר את היישום של פרקטיקות סביבתיות מתקדמות בפרויקטים של החברה. כך, בתהליכי ההתקשרויות מציעים בעלי ניסיון בתחומי ESG נהנו מיתרון יחסי בתהליך הבחירה.

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 בדיעתה. 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.

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



סקרי ספקים

אנו מבצעים סקרי 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.

ביטוח

בחברה מונתה בעלת תפקיד 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.

כלל המכרזים הפומביים של החברה בשנים 2024-2025 היו מקוונים לחלוטין.

שקיפות בחוזים והתקשרויות

בשנת 2024 המשכנו לקדם מהלכים לחיזוק הידע הארגוני ולשיפור הסנכרון בין יחידות החברה, במטרה להעמיק את ההבנה של עובדים ומנהלים בנוגע לתהליכי ההתקשרויות וההיבטים החוזיים בפעילותם. במהלך שנת הדיווח פורסמה לעובדי החברה חוברת כיס המרכזת את עקרונות והליכי ההתקשרויות באופן פשוט, אחיד ונגיש, במטרה לשפר את הוודאות התפעולית, לייעל תהליכי עבודה ולחזק עבודה משותפת ומושכלת בין גורמי המטה והביצוע. בהמשך, ובהתאם למדיניות החדשנות המתוארת לעיל, חוברת כיס זו הפכה למסמך דיגיטלי נגיש.

במקביל, קודמו מהלכים משלימים לחיזוק השקיפות והסדירות בתהליכי ההתקשרויות. במהלך התקופה גובש מסמך מתודולוגי למינוי ספקים מכוח מכרזי מסגרת, שנועד

כלפי גורמים חיצוניים, אנו מפעילים מנגנון דיוור אוטומטי למכרזים, שבמסגרתו ספקים רשומים מקבלים עדכון שוטף על כל מכרז חדש המתפרסם, ובכך מתאפשרת חשיפה רחבה ושוויונית להזדמנויות התקשרות. בנוסף, כלל מכרזי החברה מפורסמים באופן פומבי באתר החברה בצורה נגישה ונוחה לכלל המציעים הפוטנציאליים.

ליצור אחידות ובהירות בתהליכי ההתקשרות ואופיינה והוטמעה מערכת לניהול ניהודי עניינים, התומכת בחיזוק הממשל התאגידי ובהבטחת קבלת החלטות מקצועית ובלתי תלויה.

בנוסף, מדי חודש נשלח לעובדי החברה הרלוונטיים דיוור ייעודי המרכז מידע על מכרזים חדשים שהוכרזו ועל ספקים שזכו בהם, במטרה להגביר מודעות, לחזק סנכרון בין יחידות החברה ולהבטיח עבודה מושכלת ומתואמת בין גורמי המטה והביצוע.



קשרי
קהילה 08



קשרי קהילה

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

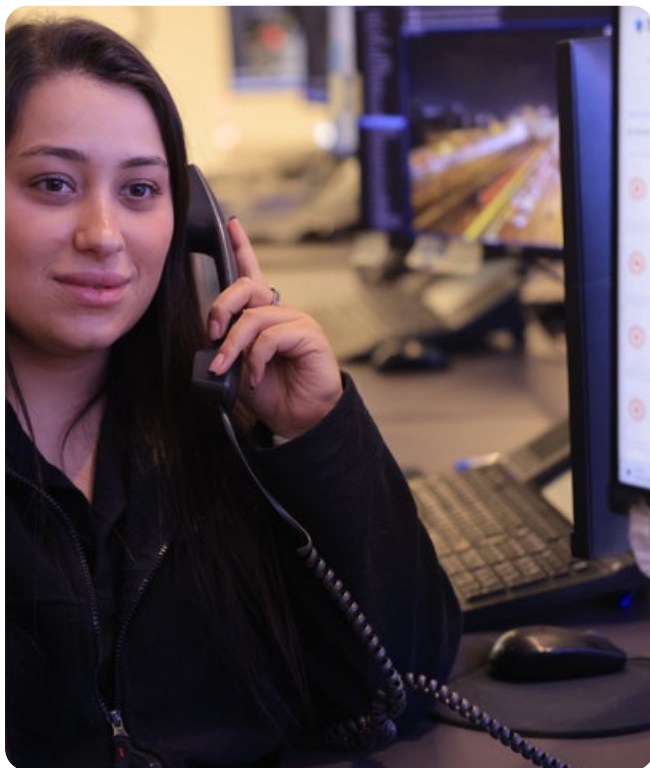
תחום קשרי הקהילה מנוהל באגף שיווק, דוברות וקשרי קהילה, הכפוף למנכ"לית החברה. לצורך ליווי הפרויקטים פועלת החברה גם באמצעות ספקים ויועצים חיצוניים, חלקם משמשים כיועצים קהילתיים, האחראים על התקשורת השוטפת בין החברה, מנהלי הפרויקטים, הקבלנים והציבור.

דיאלוג והסברה לציבור

לרשות הציבור בכל פרויקט עומד נציג ייעודי למתן מענה לפניות, שאלות ותלונות בנוגע לפרויקטים המצויים בשלבי תכנון וביצוע. המענה ניתן, ככל הניתן, בזמן סביר ובהתאמה למאפייני האוכלוסייה, לרבות מענה בשפות שונות והנגשת חומרי ההסברה לערבית, רוסית ואמהרית.

בכל פרויקט מפעילה החברה מערך מידע והסברה, הכולל העברת מידע שוטף לציבור בדבר שלבי העבודה, לוחות זמנים צפויים והשפעות אפשריות על שגרת החיים. לכל פרויקט מאושרת תכנית הסברה ייעודית, המבוססת על מיפוי מאפייני האוכלוסייה ותוואי הפרויקט, ובהתאם להערכת סיכונים והפרעות אפשריות כגון רעש, אבק, תאורה, חסימות חניה או שינויים זמניים בהסדרי התנועה ותשתיות.

פעילות ההסברה מתקיימת באופן רציף לאורך חיי הפרויקט החל משלב התכנון ועד לסיום העבודות וכוללת מגוון ערוצים ואמצעים, בהם מפגשי תושבים, שולחנות עגולים, סיורי שטח, מפגשים פרטניים ומענה יזום בשטח. בסיום כל פרויקט מתקיים הליך הפקת לקחים, לצורך שיפור תהליכי ההסברה בפרויקטים עתידיים.



מוקד פניות הציבור

נתקעתם? חייגו 8541* לסיוע חנם

פניות הציבור

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

אנו רואים חשיבות רבה בטיפול 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.

פילוח פניות שנתי כללי

2025	2024	ערוץ הפניה
4,254	2,202	אתר החברה ומייל
1,595	2,275	חברות קשרי קהילה
151	284	אחר (פייסבוק, רשויות מקומיות וכו')
6,000	4,761	סה"כ

מיפוי צרכי בעלי העסקים

כבר בשלבי התכנון הראשוניים מבצעת החברה מיפוי ייעודי של צרכי בעלי עסקים העלולים להיות מושפעים מהפרויקטים. במסגרת זו מתקיימת עבודת שטח ממוקדת, הכוללת מעבר עסק אחר עסק ואיסוף מידע הנוגע לשעות פעילות, פריקה וטעינה, חניות ייעודיות ומאפיינים תפעוליים נוספים. ממצאים אלו מובאים בחשבון בתהליך התכנון, במטרה לצמצם פגיעה ולאפשר המשך פעילות עסקית ככל הניתן.

מערכת לניהול הקשר עם רשויות מקומיות

מערכת המגדלור משמשת את נתיבי איילון לניהול הקשר השוטף עם הרשויות המקומיות, תוך ריכוז כלל הפרויקטים, הממשקים והפעילויות שמקודמים בכל רשות. המערכת מאפשרת ראייה הוליסטית של הרשות כלקוח, גם במצבים שבהם פועלות מספר חטיבות של החברה במקביל באותו מרחב עירוני. באמצעות ריכוז המידע והקשרים, כל עובד או גורם המקדם פרויקט יכול להכיר את הפרויקטים הנוספים המתבצעים באותה רשות, להבין את ההקשר הרחב, את אנשי הקשר הרלוונטיים בכל רשות ולפעול בתיאום.

זרקור על תקשור פרויקטים מהותיים

בפרויקטים רחבי היקף המאופיינים בשינויים תפעוליים מתמשכים ובתקופות ביצוע ארוכות, מפעילה נתיבי איילון תהליכי יידוע והסברה ייעודיים, שמטרתם לאפשר היערכות מוקדמת, רציפות תפקודית והפחתת אי ודאות בקרב הציבור והרשויות המקומיות.

פרויקט BRT [Bus Rapid Transportation]

במסגרת קידום פרויקטי המטרונית בקו הכחול והחום, אנו מפעילים מערך עבודה ייעודי מול כלל הרשויות המקומיות שלאורכן עוברים הקווים, שמטרתו לייצר הבנה רחבה של הפרויקט והטמעתו כתהליך עירוני מיטיב ולא רק כעבודת תשתית. ההסברה לרשויות מתמקדת בהצגת מכלול ההיבטים החיוביים שתביא איתה המטרונית לעיר, ובהם שיפור הנגישות והקישוריות, חיזוק התחבורה הציבורית, השפעות סביבתיות חיוביות והזדמנויות לפיתוח המרחב הציבורי. העבודה התבצעה בין היתר באמצעות שולחנות עגולים ומפגשי שיתוף עם בעלי עניין על מנת לחבר אותם לפרויקטים, להבין כיצד ניתן לטייב עוד יותר את התכנון, כיצד ניתן למשוך משתמשים חדשים וכן לחשוף ולרתום אותם לקידום הפרויקטים.

באמצעות עבודה זו, מקבלות הרשויות תמונה מלאה של הפרויקט על שלביו, יתרונותיו והשלכותיו, ומשמשות כגורם מתווך מרכזי להעברת המידע לתושבים משתמשי הדרך ולבעלי העניין המקומיים. מודל עבודה זה מחזק את שיתוף הפעולה עם הרשויות ותורם ליישום מיטבי של הפרויקט במרחב העירוני.

קריאה נוספת על הפרויקט בעמוד 24.



הנתיבים המהירים

בפרויקט הנתיבים המהירים המבוצע לאורך כביש 20 וכביש 2 עד למחלף נתניה, פועלת החברה בליווי הסברתי רציף של עבודות הציר, בדגש על השפעות תפעוליות משמעותיות כגון חסימות זמניות, שינויים בהסדרי תנועה והתאמות לאורך שלבי הביצוע. מערך ההסברה מלווה הן את עבודות החברה והן את עבודות הקבלנים והזכיינים, ומתואם עם הרשויות המקומיות, מפעילי התחבורה הציבורית, מרכזי ניהול תנועה וגורמים נוספים.

החברה פועלת לצמצום חיכוך, לשמירה על רציפות תפקודית ולהבטחת היערכות מיטבית של הציבור לשינויים הנדרשים במהלך קידום הפרויקטים. הפעילות כוללת תקשור ייעודי לנהגים ולמשתמשי הדרך באמצעים מגוונים, בהם רשתות חברתיות, אפליקציות תנועה, רדיו ותקשורת ישירה עם בעלי עניין מרכזיים, לרבות מתחמי תעסוקה וגורמים הפועלים לאורך התוואי. דגש מיוחד ניתן להסברה במצבים של עבודות לילה, חסימות חוזרות או העברת מקטעים לביצוע על ידי זכייין, המחייבים שינוי זמני בהרגלי הנסיעה.

קריאה נוספת על הפרויקט בעמוד 29.



ראשון לציון רוכבת קדימה

אירוע קהילתי לחניכת שביל האופניים יעקב פריימן

עיריית ראשון לציון וחברת נתיבי איילון שמחות להזמין את פתיחת שביל האופניים בטקס חגיגי במעמד מר רו קינסטליך, ראש העירייה

20.4.25 | יום ראשון | 18:00-20:00

Waze שטח החניון במשתלת "על הדרך", יעקב פריימן



בסיום - רכיבה מודרכת לאורך השביל החדש

יש להצטייד בקסדות ובאופניים אישיים (למעט לשיעורי הרכיבה שספקו אופניים ללומדים לא תמאפשר תיה במקום האירוע, מומלץ להגיע באופניים או בהליכה.

הבניסה לאירוע חופשית אך מותנית ברישום מקדים

להרשמה לאירוע לחצו כאן >>



האירוע מוקדם בשיתוף פעולה בין עיריית ראשון לציון לחברת נתיבי איילון

למידע נוסף ניתן לפנות לנציגת "שילובים" קשוי הקליה בת אל - 050-5958819 | batel@shiluvimcr.co.il



פעילות קהילתית סביב הפרויקטים

עידוד השימוש בשבילי האופניים

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

בשנת הדיווח הרחיבה נתיבי איילון את הפעילות הקהילתית סביב פרויקטי שבילי האופניים, בדגש על עידוד שימוש ורכיבה כמרכיב תרבותי וחברתי במרחב העירוני, מעבר להקמת התשתית הפיזית. במסגרת זו קודמה, בשיתוף עיריית ראשון לציון, תכנית ייעודית לעידוד רכיבה, שבמסגרתה הוקמה קהילת רוכבים מגוונת הכוללת משפחות, ילדים ובני נוער, סטודנטים, רוכבים מבוגרים ואוכלוסיות נוספות.

הפעילות כללה מיפוי אוכלוסיות יעד וצרכים, קיום מפגשי הסברה ופעילויות קהילתיות סביב פתיחת מקטעי רכיבה, וכן הקמת פורום עבודה משותף עם הרשות המקומית לצורך זיהוי חסמים, שיפור חוויית השימוש וקידום פתרונות מותאמים. השנה לוותה גם באירועי שיא קהילתיים עם פתיחת תשתיות חדשות, אשר חיזקו את החיבור בין הקהילה למרחב ואת השימוש בפועל בשבילי האופניים. תהליכי יידוע והסברה ייעודיים, שמטרתם לאפשר היערכות מוקדמת, רציפות תפקודית והפחתת אי ודאות בקרב הציבור והרשויות המקומיות.

מביטים קדימה

בשנת הדיווח קידמה נתיבי איילון פיילוט לפיתוח מדדים לפעילות קשרי הקהילה, במטרה לבחון באופן שיטתי את תרומת הפעילות לקידום הפרויקטים ולתהליכי הביצוע. הפיילוט יושם בשלושה פרויקטים ונבחנה בו פעילות הצוותים לאורך חיי הפרויקט, בשיתוף פעולה עם מנהלי הפרויקטים וגורמים אחראיים בחברה. הממצאים הצביעו על תרומה לניהול השוטף ולחידוד נהלי העבודה, לצד קבלת משוב שוטף מהשטח.

בהמשך, בכוונת החברה להרחיב את יישום המדדים לכ-13 פרויקטים נוספים, תוך התאמתם למקטעים וסוגי פרויקטים שונים. תהליך זה נועד לחזק למידה ארגונית, לזהות מוקדים לשיפור, ולשפר באופן מתמשך את תרומת פעילות קשרי הקהילה להצלחת הפרויקטים.

בנוסף, עם פתיחתם של הנתיבים המתחלפים שהם חלק מפרויקט הנתיבים המהירים, פרויקט חדשני מסוגו בישראל, ילווה המהלך בפעילות הסברה וקמפיין שיווקי ייעודיים לנהגים, במטרה לאפשר היערכות מוקדמת והיכרות עם אופן השימוש בנתיבים במגוון ערוצים.



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, לדוגמא 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 2024 ו-2025, יצאו לא פחות מ-200 מעובדי נתיבי איילון לפעילויות משותפות עם עסקים ועמותות במטרה לתרום לקהילה

כחברה ממשלתית, נתיבי איילון מנועה מביצוע תרומות כספיות.

ממבחר אירועי ההתנדבות בשנים 2024-2025:

התנדבות בחוות הקטיפ ט"ו בשבט	עוגה בהפתעה אפיית עוגה לקשישים לשם הפגת הבדידות בחג סוכות, חג שבועות ויום המעשים הטובים
אריזת סלי מזון לראש השנה תשפ"ה	אריזת סלי מזון למשפחות מעוטות יכולת לראש השנה תשפ"ו
אריזת משלוחי מנות בפורים לילדי מפונים ממלחמת חרבות ברזל	שיתוף פעולה עם עמותת "תיק לכל תלמיד" לקראת החזרה ללימודים
נטיעות במשתלת נאמן	



מעורבות חברתית במספרים

16%

מהעובדים התנדבו
פעם אחת לפחות בשנת 2024

בשנת 2025
הנתון עלה ל-

30%

10%^כ

מהעובדים מתנדבים
באופן קבוע

5

שעות התנדבות ממוצעות
לעובד מתנדב בשנה



09 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.

החברה שמה לה למטרה לגייס, לשמר ולפתח את ההון האנושי האיכותי על מנת לאפשר עמידה מיטבית ביעדי החברה בהווה ובעתיד. לשם כך, ערכים מובילים בתחום ניהול ההון האנושי הם נתינת יחס אישי לעובד, שיתוף ומחויבות העובדים.

ההון האנושי

נכון ל-31 בדצמבר 2025, הועסקו בחברה 264 עובדים. בשנת 2025 גייסה החברה 41 עובדים חדשים ו-39 עובדים סיימו העסקה. נתיבי איילון ממשיכה בכל עת לעדכן את המבנה הארגוני שלה כך שיתאים להתפתחותה ולפעילויות החדשות אליהן היא מכוונת.

שיעור תחלופת עובדים

2025	2024	
264	261	מס. עובדים
41	43	גיוס
39	34	עזיבה
14.7%	13%	שיעור תחלופה (כולל עובדים זמניים, סטודנטים וצוערים)

הרכב ההון האנושי

נשים	גברים	עובדים מכלל החברה	גילאים
12.68% 18	9.84% 12	11.36% 30	עד 29
16.90% 24	12.30% 15	14.77% 39	30-34
47.18% 67	48.36% 59	47.73% 126	35-44
16.20% 23	25.41% 31	20.45% 54	45-54
6.34% 9	30.28% 4	4.92% 13	55-66
0.70% 1	0.82% 1	0.76% 2	67-74
54% 142	46% 122	100% 264	סה"כ

גיוון תעסוקתי

כחברה ממשלתית המעניקה שירות לכלל אזרחי המדינה ותושביה, אנו רואים בגיוון ובהכללה חלק בלתי נפרד מאחריותנו הציבורית והארגונית. מתוך תפיסה זו, אנו פועלים לקידום ייצוג מגוון של עובדים מכלל קבוצות האוכלוסייה, בדגש על שילוב עובדים מאוכלוסיות המאופיינות בתת ייצוג ותת תעסוקה.

אנו מאמינים כי סביבת עבודה מגוונת ומכילה תורמת לחיזוק היצירתיות והחדשנות, משפרת את איכות קבלת ההחלטות ומגבירה את מחוברות העובדים והעובדות לארגון. בהתאם לכך, פעילות הגיוון וההכללה משולבת בעשייה הארגונית והעסקית, וכן בפעילויות רווחה, תקשורת פנים-ארגונית ומעורבות קהילתית.

תחום הגיוון וההכללה מנוהל על ידי ממונת גיוון ייעודית בחטיבת משאבי אנוש ולוגיסטיקה. אנו מקיימים שיתופי פעולה ארוכי טווח עם גופים חברתיים ועסקיים לצורך הרחבת מקורות הגיוס והנגשת הזדמנויות תעסוקה לאוכלוסיות מגוונות. לצד זאת, מתקיימות סדנאות והכשרות למנהלים ולעובדים העוסקות באתגרים ובהזדמנויות של עבודה בסביבה רב-תרבותית, במטרה לחזק תרבות ארגונית מכילה ומכבדת.

במהלך שנת 2025 גייסנו עובדים מהחברה הערבית ועובדים יוצאי אתיופיה, כחלק מיישום מדיניות הגיוון בפועל. במקביל, יישמנו תכנית תקשורת פנים-ארגונית תחת הכותרת "מהו החג בשבילי", שבמסגרתה עובדים שיתפו חוויות אישיות ומסורות תרבותיות, במטרה להעמיק היכרות, לחזק חיבורים בין-אישיים ולעודד שיח מכיל.

בשנים 2024-2025 קלטה החברה עובדים עם מוגבלות במגוון תפקידים וברמות שונות בארגון. תהליך הקליטה לווה בהתאמות נדרשות בסביבת העבודה ובשעות

העבודה, וכן בתהליך מובנה ומלווה למנהלים הקולטים, תוך שמירה על קשר רציף עם העובדים. לצורך עידוד גיוס נוסף, הורחב מנגנון "חבר מביא חבר" כך שיכלול גם תפקידים המיועדים לעובדים עם מוגבלות.

במהלך שנת 2025 שיתפנו פעולה עם חברת "רקנאטי" במסגרת תכנית התמחות ייעודית, שמטרתה קידום שילובם של אנשים עם פגיעות ראש בשוק העבודה באמצעות התנסות מעשית, ליווי מקצועי והשתלבות בסביבה ארגונית. במסגרת שיתוף הפעולה שילבנו שני מתמחים בנתיבי איילון. המתמחים השתלבו בעבודה השוטפת, לקחו חלק בפעילויות ליבה וקיבלו ליווי צמוד מהמנהלים,

ובסיומה של התכנית קיבלנו הוקרה על תרומתנו לקידום תעסוקה מותאמת ושילוב משמעותי בשוק העבודה.

לאור מלחמת "חרבות ברזל", שמנו דגש ייעודי על שילוב נכי צה"ל כחלק מתכנית העבודה הארגונית. במהלך שנת 2025 גייסה החברה שלושה נכי צה"ל, ופעלה בשיתוף פעולה עם ארגון נכי צה"ל באמצעות השתתפות בירידי תעסוקה ייעודיים, ליווי ומנטורינג בכתיבת קורות חיים, הקמת אתר ייעודי לגיוס נכי צה"ל ושמירה על קשר שוטף עם גורמי ליווי תעסוקתי בתחום.

אוכלוסיות גיוון במצבת העובדים בנתיבי איילון בשנת 2025

מבוגרים (+60)	ישראלים יוצאי אתיופיה	אנשים עם מוגבלות	חרדים	עובדים מהמגזר הערבי	
2.6%	1.5%	5.3%	3.4%	4.5%	אחוז העובדים מקבוצה זו מכלל העובדים בחברה
7	4	14	9	12	מספר העובדים בקבוצה זו בחברה
-	2.4%	7.3%	4.8%	-	אחוז העובדים מקב' זו אשר נקלט בשנה האחרונה מכלל העובדים שנקלטו בשנה האחרונה
0	1	3	2	0	מספר עובדים מקב' זו אשר נקלט בשנה האחרונה



תקופת הורות

בנתיבי איילון אנו מפעילים מעטפת תמיכה לעובדות ולעובדים בתקופת ההיריון, תקופת הלידה והחזרה לעבודה. אנו מעניקים שי לנשים לאחר לידה, מתאימים את שעות העבודה לצרכים האישיים, מאפשרים הארכת חופשות לידה ומלווים את המנהלים בדגש על רגישות והתאמות נדרשות לקראת החזרה מתקופת הלידה. הוקם חדר הנקה ייעודי ומאובזר, ואנו מקפידים על שמירת רציפות הקשר עם נשים בתקופת הלידה והזמנת לפעילויות החברה.

בנוסף, השקנו חוברת דיגיטלית המרכזת את כלל הזכויות לנשים ולגברים בתקופת הלידה, לצד ליווי אישי של משאבי האנוש. בנוסף, בהיבט השכרי, נשים בתקופת הלידה מקבלות גם עבור תקופה זו בונוס מלא, ללא קיזוז בגין תקופת החל"ת.



בשנת 2025
יצאו לתקופת לידה 7 עובדות,
וכולן חזרו לעבודה עם תום התקופה.

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 הפריון 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 עומד על 55%**. נתון זה מקבל משנה תוקף לאור מאפייניו ההיסטוריים של ענף התשתיות, המאופיין בריבוי תפקידים גבריים ובתת ייצוג נשי.

החברה שואפת לקדם נשים בתפקידי ניהול בכירים ולכן, בשנת 2025 גויסו סה"כ 9 תפקידים בכירים, מתוכם 6 נשים. **66 אחוז מסך גיוסי הבכירים אוישו ע"י נשים.**

הדרכה והכשרה

החברה מעודדת קידום קריירה פנימי, ובמהלך השנה כ-50% מהעובדים שקודמו לתפקידי ניהול וקידום מקצועי היו עובדים שצמחו מתוך הארגון. בנוסף, מנהלות משאבי האנוש מקיימות שיחות יזומות עם כלל העובדים בעלי ותק של שנתיים ומעלה, המתמקדות בפיתוח קריירה, זיהוי שאיפות מקצועיות והכוונה להמשך התפתחות בארגון.

בשנים 2024-2025 קיימנו קורס מנהלים למנהלי התחומים, שכבת ניהול ביניים, במטרה להרחיב את ארגון הכלים שלהם. בקורס השתתפו מנהלי תחומים אשר מנהלים עובדים מתוך החברה. לאחר סיום הקורס, המשתתפים השתלבו בהכשרת ניהול מתקדמת בה אנו מקיימים מפגשים אחת לחודש עם משתתפיו על מנת לשמור על רציפות ולהמשיך להרחיב את ארגון הכלים המקצועי שלהם.



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, ותוכניות הלמידה הם חלק משמעותי מסל הכלים העומדים לרשותנו כארגון חדשני וטכנולוגי המצוי בלמידה מתמדת.

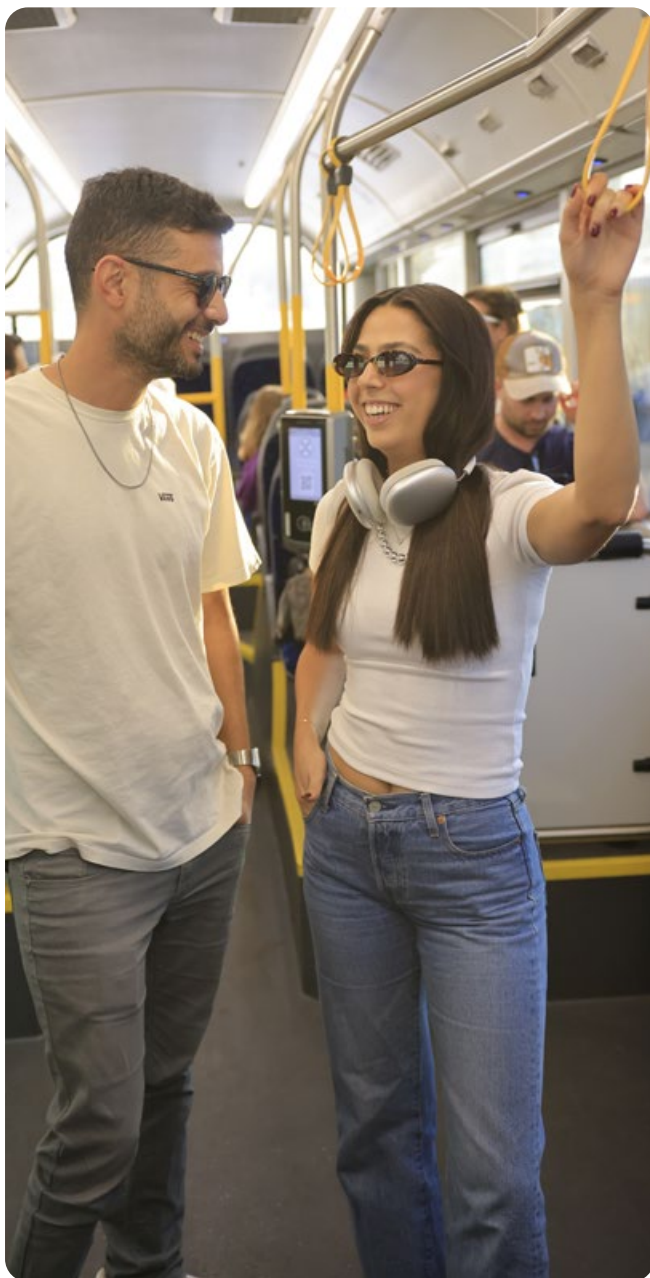
במהלך שנת 2025 הטמענו מערכת לניהול למידה (LMS) המרחיבה את מגוון כלי הלמידה וההכשרה בארגון ומאפשרת נגישות משופרת לידע ארגוני. המערכת תומכת בלמידה רציפה באמצעות ספרייה ארגונית, פיתוח קהילות למידה ושיתוף ידע בין עובדים ומנהלים, כחלק מחיזוק תרבות הלמידה וההתפתחות המקצועית בחברה.

בנוסף, בשנת 2025 בוצע בחברה תהליך Grid6, שבמסגרתו השיבו כלל המנהלים על שאלון מיפוי עובדים המתמקד בפוטנציאל המקצועי והניהולי ובאופק ההתפתחות של כל עובד. ממצאי המודל אפשרו גיבוש תובנות בנוגע למסלולי ההתפתחות של העובדים, ובהתבסס עליהן נבנו, בשיתוף עם כל מנהל חטיבה (רמת סמנכ"ל), תוכניות התפתחות אישיות המותאמות לצרכים ניהוליים או מקצועיים.

מניעת הטרדה והתעמרות

אנו פועלים על מנת לאפשר סביבת עבודה מיטבית נשולת כל סוג של התעמרות או הטרדה, ועומדים בכל דרישות החוק למניעת הטרדה מינית. לשם כך, מונתה 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.

בשנת 2025 פיתחנו לומדה דיגיטלית ייעודית למניעת הטרדה מינית, הכוללת תרחישים ודוגמאות מהשגרה הארגונית, בשילוב השתתפות עובדי החברה וסרטונים מוחשיים, במטרה לחזק מודעות, הבנה ויישום של כללי ההתנהלות בסביבת העבודה.



הדרכה והכשרה במספרים



95%

מעובדינו עברו לומדות דיגיטליות בבטיחות,
מניעת הטרדה מינית והקוד האתי



113

עובדים להם אושר מימון של קורסים
וכנסים מקצועיים



6%

מעובדינו קיבלו קורס
בערבית מדוברת



70

שעות הדרכה
לעובד במוצע

סקר צרכי הדרכה

בחדש מאי בכל שנת עבודה 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 העבודה הבאה. בהתבסס על תהליך האיתור נבנתה תוכנית הלמידה השנתית ונוספו תכנים למערך ההדרכה.

אנו מעודדים את עובדינו להשתתף בכנסים, קורסים ולימודים אקדמאיים שיפתחו את יכולתם המקצועית. העובדים מגישים את הבקשות ללימודים במערכת ובכפוף לאישור החברה ניתן סבסוד בעזרת מלגות ללימודים.

קליטה

לחטיבת משאבי אנוש ולוגיסטיקה תפקיד משמעותי בהצלחת קליטתו של עובד חדש. צוות משאבי אנוש מלווה את המנהל הקולט בבניית תכנית קליטה. במקביל, 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. בנוסף, כל עובד חדש מלווה ע"י צוות משי"א שפוגש את העובד במס' פעימות במהלך החצי שנה הראשונה לעבודתו ושומע פידבקים לגבי אופן קליטתו/ה לחברה, הן בפן הניהולי והן בפן הלוגיסטי (ציוד/ מערכות וכו').

תוכנית מחברות לשימור

מחברות ומעורבות העובדים הינם ערכים מרכזיים המובילים אותנו בפעילות השוטפת. לכן, אנו מתמקדים במספר צירי חשיבה ופעילות: המנהל, העובד, היחידה, והחברה.

אנחנו עורכים שיחות אישיות לכל עובד בחברה מעל ותק של שנתיים עם משאבי אנוש, כמו כן נערכו שולחנות עגולים עם עובדים ומנהלים, בהם הקשבנו לצרכיהם. אנו 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 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.

בשנת 2025

סה"כ 24 עובדים קודמו בחברה,
4 מהם לתפקיד בכיר.

תקשורת פנים ארגונית

מטרות התקשורת והדיאלוג עם העובדים הן רבות: שיפור השקיפות והתקשורת הפנימית בחברה, שיפור חווית הגאווה הארגונית של העובדים, מתן אפשרות לדרגי הניהול לקבל משוב ישיר ובלתי אמצעי, חיזוק ההכרות 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 כדי להקל ולייעל תהליכי עבודה.

בנוסף, אנחנו מציבים את העובדים והעובדות במרכז, ומעניקים במה לפעילות ולפרויקטים שהם מובילים, מתוך הכרה בתרומתם המקצועית והאישית לעשייה הארגונית. סיפורים אלה משותפים הן בערוצי התקשורת הפנימיים והן ברשתות החברתיות, ומחזקים את תחושת השייכות, הגאווה וההזדהות עם פעילות החברה.

חובת 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 ובנוסחים, תשלום הבראה, תנאים מיטיבים לעובדים ועוד.

מכשירי הכל במקום אחד!

בא לכם לראות מה כתבו עלינו?

בא לכם להירשם לקורס מעניין?

בא לכם לראות מתי יש חופש?

בא לכם להתקדם למשרה חדשה?

AYALON X
האפליקציה הארגונית של נתיבי איילון
פרטים בקרוב!

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** אפשרנו לכלל עובדי החברה לעבוד יום אחד מהבית.
- **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 של איזון בית-עבודה.
- **בעת מלחמת חרבות ברזל** אפשרנו גמישות מרחיבה בעבודה מהבית בהתאם לשלבים השונים במלחמה

רווחת העובדים והעובדות

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

- **הטבות פיננסיות** מוענקת לעובדים תמיכה מתמשכת לחיזוק החוסן הפיננסי האישי והמשפחתי. בין היתר, החברה מאפשרת צבירה לקרן השתלמות, מעניקה גישה לייעוץ פיננסי וליווי בתכנון פנסיוני, ומציעה פתרונות מימון והלוואות בתנאים מיטביים. בנוסף, נהנים העובדים ממענקים, בונוסים והטבות ביטוחיות, לרבות השתתפות בתוכניות ביטוח ייעודיות, כחלק מתפיסה כוללת של אחריות לרווחתם הכלכלית בטווח הקצר והארוך.

- **הטבות לרווחת העובד ומשפחתו** החברה משקיעה בטיפול רווחת העובדים ובני משפחותיהם באמצעות סל הטבות המלווה את העובד בצמתים מרכזיים בחייו. סל זה כולל בין היתר תמיכה באירועי חיים אישיים ומשפחתיים, קיום נופש חברה שנתי ואירועים בהשתתפות בני משפחה, ותמיכה בהורים עובדים באמצעות השתתפות במימון מסגרות חינוך לגיל הרך וסבסוד קייטנות. בנוסף, מיושמת מדיניות של גמישות תעסוקתית והרחבת זכויות, לרבות התאמות בשעות העבודה והגדלת היקף ימי מחלה לעובדים הנדרשים לטפל בבני משפחה חולים, וכן מענים ייעודיים להורים לילדים עם מוגבלות.



- **סיוע לעובדים לקראת פרישה** עובדים המתקרבים לשלב הפרישה זכאים לליווי ייעודי הכולל קורסי הכנה לפרישה, במטרה לאפשר מעבר מדורג ומושכל לשלב זה בחיים. גם לאחר הפרישה, ממשיכים גמלאי החברה ליהנות מהטבות רווחה.



ניהול הבטיחות 10

ניהול הבטיחות

הפעילות בפרויקטים השונים של נתיבי איילון מתבצעת לאורך כל ימות השנה, בפריסה ארצית ובמגוון תנאי מזג אוויר. על רקע זה, נושאי הבטיחות ובריאות העובדים מהווים נדבך מרכזי בניהול פעילות החברה. נתיבי איילון פועלת להבטחת בטיחות הציבור ובטיחות עובדיה, תוך הקפדה מלאה על עמידה בדרישות הדין, החוקים והתקנות הרלוונטיים במדינת ישראל.

החברה מיישמת מערך ניהול בטיחות מקיף, הכולל קיום ועדות בטיחות תקופתיות, גיבוש תיקי ניהול סיכונים ייעודיים לכל אתר, ונקיטת פעולות לעידוד דיווח על אירועי כשל ועל אירועי "כמעט ונפגע", במטרה לאתר סיכונים מבעוד מועד ולמנוע תאונות. בהתאם לכך, מנהלי החברה, עובדיה והקבלנים הפועלים מטעמה מחויבים לפעול למניעת אירועים מסוכנים ותאונות באתרי העבודה ובנכסי החברה, ולשמירה על קוד התנהגות בטיחותי, תוך מתן דוגמה אישית בשטח.

- ביצוע תרגילי פתע באתרי החברה, לבחינת היערכות לתרחישי חירום שונים
- קיום תרגילי פינוי לעובדי החברה ולשוהים במתקניה במתארי רעידות אדמה ושריפה, ובמתקנים הביצועיים (מנת"מים) בוצעו תרגילים מוגברים להתמודדות עם מצבי קיצון, בשיתוף מערך החירום של החברה.
- המשכנו לפתח את מערכת ניהול הבטיחות של החברה ("רמדור"), הפועלת מאז שנת 2021, גם בשנת 2025, במסגרת מספר פעולות ייעודיות:
- קיום מפגשי סיעור מוחות לבחינת יעילות המערכת והשימוש בה
- קידום תהליכים לשיפור ועידוד תרבות הדיווח במערכת
- הטמעה ויישום של שיפורי מערכת (שו"שים) בעקבות דיונים עם סמנכ"לים, מנהלים אחראיים ויועצי בטיחות
- שדרוג דשבורד הניהול (BI) לצורך העמדת כלי בקרה מתקדמים למנהלים, תהליך שיימשך גם בשנת 2026
- בחינה מחודשת ועדכון של כלל רשימות התיוג (צ'קליסטים) לביצוע בקורות בטיחות באתרי החברה והטמעתן במערכת

בסוף שנת 2024 בוצעה תחלופת בעלי תפקידים בתחום הבטיחות, במסגרתה גויסו מנהל תחום בטיחות וממונה בטיחות ראשי לחברה, והוחלפו נאמני בטיחות בחלק מחטיבות החברה. בנוסף, מתקיימות בחברה ועדות בטיחות חוצות יחידות, בראשות סמנכ"ל המשמש כיו"ר הוועדה, ובהשתתפות ממונה הבטיחות, כחלק מחיזוק מבנה בניהול בתחום הבטיחות.

במהלך שנת 2025, כחלק מהתוכניות השנתיות והתהליכים שיושמו הלכה למעשה, קיימה החברה מפגשי סיעור מוחות עם חטיבות הביצוע, מנהלים ויועצי בטיחות, שבמסגרתם עודכנו והוטמעו תהליכים בתפיסת הבטיחות ובמערך הבטיחות הארגוני. עיקרי הפעולות שבוצעו בשנת 2025:

- העלאת מודעות העובדים לסיכונים בטיחות באמצעות מנשרים חודשיים, והדרכתם כיצד להתגונן מפני סיכונים בעבודה.
- העברת נהלי בטיחות, הוראות ושיטות עבודה, לצד אספקת ציוד מגן אישי, כלי עבודה תקינים ובטוחים לשימוש, ושילוט אזהרה באתרי העבודה.
- ביצוע סקר ארגוני לבחינת תפיסות העובדים בנושא בטיחות, בדומה לסקר קודם, אשר הצביע על שיפור: 92% מהמשיבים ציינו כי החברה פועלת לקידום בטיחות העובדים במשרדים ובאתרי הפרויקטים.



בטיחות בביצוע הפרויקטים

תפיסת ניהול הבטיחות בחברת נתיבי איילון מושתתת על ארבעה מעגלי ניהול ובקרה. כמו כן, אחת לתקופה מקבלים חברי הדירקטוריון שלנו סקירה בנושא בטיחות.

הדרכות

במסגרת מיפוי העובדים בחברה, כחברת ניהול פרויקטי תשתיות, סווגו עובדי החברה לפי אופי עבודתם, לרבות עובדים המוגדרים כ"עובדי שטח". בהתאם לכך, יושמה תכנית הדרכה שנתית ייעודית בתחום הבטיחות, המותאמת לסוגי התפקידים השונים. **מניתוח נתוני ההשתתפות בהדרכות עולה כי שיעורי ההשלמה גבוהים: כ-98.96% מעובדי השטח השלימו את הלומדה השנתית בתחום הבטיחות, וכ-98.61% מהעובדים המוגדרים כ"עובדי משרד" השלימו את ההדרכה.**



אירועי בטיחות

החברה מחויבת להמשך 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 2024

בשנה זו התרחש אירוע בטיחות חמור שבו נפגע עובד (נזק גופני) ו-2 אירועי בטיחות שאינם חמורים (נזק לרכוש). כלל האירועים תוחקרו ותוצאותיהם נלמדו על-מנת למנוע הישנותם. למשל, בהתאם לתחקירים הוחלט לשנות תהליכים בפרויקט.

שנת 2025

בשנה זו התרחשו 25 אירועי בטיחות שאינם חמורים (בחלקם נזק לרכוש). כלל האירועים תוחקרו ותוצאותיהם נלמדו על-מנת למנוע הישנותם. העלייה בדיווח על מספר האירועים בשנת 2025 נובעת בעיקר מחיזוק התרבות הארגונית של דיווח, למידה והפקת לקחים וכן העמקת מערך ניהול הבטיחות בחברה בעקבות החלפת בעלי תפקידים. שינויים אלו הובילו לשיפור בתהליכי הניהול, הפיקוח והבקרה, ובהרחבת יכולות הדיווח והתיעוד של אירועים.



מעגל רביעי

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



מעגל שלישי

באחריות מנהלי הפרויקטים, במסגרת אחריותם לפקח ולבקר על הקבלנים וביצוע עפ"י הנהלים. הפעלת יועץ בטיחות (בקר בטיחות) מתוך מאגר החברה.



מעגל שני

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 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.



11 אתיקה
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

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.

במסגרת מהלך רחב היקף, בוצע בשנת 2025 תיקוף לקוד האתי וריענון של ערכי הליבה, במטרה להבטיח הלימה מלאה לחזון החברה ולאתגרי השעה. הקוד המעודכן עבר תהליך אישור קפדני ורב שכבתי על ידי ועדת האתיקה, הנהלת החברה והדירקטוריון, ובכך קיבל משנה תוקף כמרכיב חיוני בניהול הסיכונים ובתרבות הארגונית שלנו. התאמת הקוד משקפת את הדינמיות של השוק ואת מחובותינו הבלתי מתפשרות לייעודנו המקצועי והחברתי.



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 ששת ערכי הליבה של החברה.

הקוד מגדיר אילו ערכים ראוי שיתוו ויכוונו את שיקול הדעת בקבלת החלטות וכיצד יש ליישם במעגלי ההתנהלות הפנימיים ובממשקים 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 ומנהלי החברה הכוונה ומענה לדילמות יומיומיות,

ששת הערכים המרכזיים המנחים את מנהלי ועובדי חברת נתיבי איילון

1 טוהר מידות, ושקיפות

טוהר מידות ויושרה מהווים בסיס לכל פעולותינו. החברה פועלת בשקיפות מלאה ומחויבת לאמינות, יושרה, הוגנות וללא משוא פנים.

2 חדשנות, יוזמה וקיימות

החברה מובילה את מהפכת התחבורה החכמה בישראל, משלבת חדשנות טכנולוגית פורצת דרך עם אחריות חברתית וסביבתית.

3 אחריות

אנו מחויבים לאחריות מקיפה - אישית, ארגונית ולאומית - בכל פעולותינו. אנו פועלים באחריות לביצוע מיטבי של כל המשימות עליהן אנו מופקדים. אנו פועלים במסירות ומתוך תחושת שליחות, לקידום פתרונות התחבורה בישראל עבור כלל משתמשי הדרך.

4 שותפות וכבוד הדדי

החברה מקדמת שיתוף פעולה ותקשורת בונה ומקדמת. אנו מטפחים קשרי עבודה מכבדים, ענייניים ומקדמים סביבת עבודה מכילה ומעצימה המבוססת על כבוד הדדי.

5 בטיחות

עובדי החברה מחויבים לבצע את משימותיהם תוך שמירה מתמדת על סטנדרטים מחמירים של בטיחות, מתוך ההכרה בחשיבותם העליונה של חיי אדם.

6 מקצועיות, איכות ומצוינות

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

ניהול האתיקה בחברה

תחום האתיקה בארגון מנוהל במסגרת מערך מוסדר וברור, הכולל חלוקת אחריות, מנגנוני בקרה ותהליכי טיפול והטמעה. נושאים אתיים הקשורים בסביבת העבודה מטופלים תחת אחריות הממונה על אתיקה ארגונית בחטיבת משאבי אנוש ולוגיסטיקה, בעוד שנושאים הנוגעים לאתיקה עסקית מצויים באחריות הלשכה המשפטית. במקרה של חשד להפרה אתית, מתקיים תהליך בדיקה מובנה המנוהל על ידי הממונה על האתיקה, בשיתוף סמנכ"ל החטיבה הרלוונטית, תוך עדכון הנהלת החברה וליווי היועצת המשפטית. לצד זאת, הוקמה ועדת אתיקה בראשות ממונת האתיקה וסמנכ"לית משאבי אנוש ולוגיסטיקה, המשמשת גוף מקצועי לדיון בסוגיות אתיות, לגיבוש עמדות ולהטמעת עקרונות האתיקה בפעילות השוטפת של הארגון.

תהליך הטמעת האתיקה בתרבות הארגונית

שנת 2025 היוותה אבן דרך משמעותית בחיזוק התשתית הערכית של החברה בה העמקנו את הטמעת הקוד האתי כחלק בלתי נפרד מהאסטרטגיה הארגונית והניהולית שלנו. אנו מטמיעים את עקרונות האתיקה באופן שיטתי ורב ערוצי, תוך שילוב אמצעים דיגיטליים ופרונטליים, במטרה לחבר את ערכי הקוד לעשייה היומיומית של העובדים והמנהלים. במהלך השנה השקנו לומדה אינטראקטיבית ייעודית, המתמקדת בדילמות וסוגיות אתיות מהשגרה המקצועית בנתיבי איילון, והפצנו אותה לכלל עובדי החברה. בנוסף, הנגשנו את ערכי הקוד האתי באמצעות מגוון ערוצי תקשורת ארגוניים, בהם פורטל החברה, שילוט פיזי במשרדים ומסכי מידע דיגיטליים.



הפרות אתיקה

בשנת 2024 ובשנת 2025 לא נרשמו הפרות של הקוד האתי.

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.

לנתיבי איילון מדיניות הגנת פרטיות וכן נהלים תומכים לטיפול בהפרות בתחום זה.

לצד זאת, פיתחנו כלים חווייתיים המעודדים שיח והעמקה בנושאי אתיקה, ובהם חלוקת ערכות אישיות לעובדים הכוללות את ערכי הקוד האתי ומשחק מלווה, שנועד לעורר דיון ושיח ארגוני בסוגיות אתיות כחלק מהתרבות הארגונית. בהמשך לפעולות שביצענו בשנים קודמות, ובמהלך השנים 2024-2025, אנו משלבים את הקוד האתי כחלק מתהליך הקליטה של עובדים חדשים, הכולל מסירת הקוד ואישור קריאתו, מתוך תפיסה שלפיה הטמעת ערכי האתיקה מתחילה כבר בשלב הכניסה לארגון.



ממשל
תאגידי 12

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 אמון על קביעת המדיניות הכללית של החברה לרבות מטרותיה וקביעת פעולותיה הפיננסיות. מדי שנה אחראי הדירקטוריון על אישור 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 הדוחות 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, התשל"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 לתקופת כהונה נוספת.





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.

דירקטוריון החברה

הרכב הדירקטוריון:

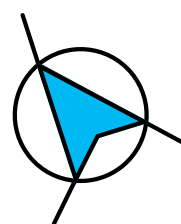
יו"ר
הדירקטוריון



עו"ד מיכל סער
חברת דירקטוריון



מר אייל שוקר
חבר דירקטוריון



מר דן חן
חבר דירקטוריון



ד"ר אלכס דן
חבר דירקטוריון

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, כיהנו בדירקטוריון החברה חמישה דירקטורים, מהם ארבעה גברים ואשה אחת.





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 ומינוי 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. הדירקטוריון מקפיד לקיים דיונים בנושא בטיחות. אירועים חריגים, לרבות אירועים ומפגעים בעלי השפעות סביבתית, אירועי בטיחות ועוד, מדווחים באופן מיידי לדירקטוריון, אשר מקפיד להנחות את הנהלת החברה לבצע תחקירים והפקות לקחים.

החל משנת 2019 עסק הדירקטוריון, בהיבטי האחריות התאגידית של החברה ובהם: אישור הקוד האתי של החברה; תכנית להתנדבות עובדים ונהלי שיתוף הציבור וקשרי הקהילה של החברה. בשנת 2025 אישר הדירקטוריון עדכון לקוד האתי של החברה.

כמו כן, בשנת 2024 ובשנת 2025 ערך הדירקטוריון מספר דיונים בנושאי ESG, בין היתר, בתחומי בטיחות, אחריות תאגידית, גיוון תעסוקתי וייצוג הולם, שוויון מגדרי, ייצוג אוכלוסיות גיוון והעסקת עובדים עם מוגבלויות.

במסגרת תכנית עבודה לצמצום פערים בנושא אחריות תאגידית, שאושרה בדירקטוריון החברה בחודש נובמבר 2023, בחודש פברואר 2024 אישר הדירקטוריון תכנית לצמצום פליטות.

בתקופת הדוח ערך הדירקטוריון מעקב חציוני אחר הטמעת תכנית העבודה לצמצום פערים בנושא אחריות תאגידית ובחודש פברואר 2025 אישר הדירקטוריון עדכון לתכנית. כמו כן, כמדי שנה, גם בשנים 2024-2025, אישר הדירקטוריון את דו"ח האחריות התאגידית ודו"ח יישום הוראת רשות החברות הממשלתיות בדבר אסטרטגיית פיתוח בר קיימא בחברות הממשלתיות.



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.

בשנים 2024-2025 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.

בשנת 2023 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. בשנת 2026, יערך תהליך נוסף להערכת איכות הביקורת הפנימית, כנדרש מדי שלוש שנים, בהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות.

ניהול סיכונים

נתיבי איילון מפעילה מערך ניהול סיכונים כחלק בלתי נפרד ממערך הניהול, הבקרה וקבלת ההחלטות של החברה. המערך כפוף ישירות למנכ"לית ומהווה כלי ניהולי מרכזי לחיזוק החוסן הארגוני, לתמיכה בהשגת היעדים האסטרטגיים ולמימוש מדיניות החברה.

במהלך השנים האחרונות הובילה החברה עבודת מטה רוחבית בתחום ניהול הסיכונים, הכוללת סטנדרטיזציה של תהליכי ניהול, יצירת שפה מקצועית אחידה והטמעת מתודולוגיות עבודה משותפות בכלל חטיבות החברה. זאת לצד אינטגרציה פרויקטלית בפרויקטים מורכבים ובעלי מאפיינים דומים, לרבות פרויקטים בתחומי מסופים ו-BRT, המבוצעים במקביל ביחידות שונות.

מבנה הממשל התאגידי לניהול סיכונים בנתיבי איילון מבוסס על מודל של שלושה קווי הגנה. קו ההגנה הראשון כולל את מנהלי החטיבות והאגפים, האחראים לזיהוי, מיפוי, טיפול ודיווח על סיכונים. קו ההגנה השני כולל את מנהל הסיכונים הראשי ויחידתו, האחראים על מתודולוגיה, הכשרה, אינטגרציה ואתגור מקצועי בלתי תלוי. קו ההגנה השלישי כולל את יחידת מבקר הפנים, האחראית על ביצוע ביקורת והערכה בלתי תלויה של הבקורות.

ניהול סיכונים תאגידי

החברה מיישמת תהליכי ניהול סיכונים בהתאם למדיניות סדורה ובהתאם לחוזר רשות החברות הממשלתיות "ניהול סיכונים תאגידי בחברות ממשלתיות וחברות בת ממשלתיות". מערך ניהול הסיכונים נועד להטמיע תרבות ארגונית של אחריות, שקיפות ודיווח, לאפשר קבלת החלטות ניהוליות מושכלות, ולהבטיח רמה נאותה של פיקוח ובקרה.

בשנת 2024 הושלם סקר סיכונים תאגידי מקיף, אשר כלל מיפוי סיכונים מרכזיים, דירוגם על פי חומרה וסבירות, ושיתוף הנהלת החברה וגורמים מקצועיים מכלל החטיבות. רשימת סיכונים המפתח אושרה על ידי ההנהלה והדירקטוריון, ולכל סיכון גובשו תיקי סיכון ותוכניות הפחתה יעודיות.

במהלך שנת 2025 התמקדה החברה בהטמעת ממצאי הסקר, ביישום תוכניות ההתמודדות שהוגדרו ובפיתוח והטמעה של מדדי סיכון (KRI) לסיכונים המפתח. תהליך זה לווה בהעמקת מנגנוני המעקב, הבקרה והדיווח להנהלה ולדירקטוריון, כחלק משגרת הניהול השוטפת. כמו כן, במהלך שנת 2025 בוצע סקר סיכונים מעילות והונאות, כחלק מהרחבת מעטפת ניהול הסיכונים והעמקת הבקרה הפנימית.

ניהול סיכונים פרויקטלי

ניהול הסיכונים הפרויקטלי מבוצע כחלק אינטגרלי מתהליכי ניהול הפרויקטים של החברה, תוך הטמעת סטנדרט אחיד במערכת "המניפה" לניהול פרויקטים. במהלך שנת 2024 החלה הטמעת המתודולוגיה, ובמהלך שנת 2025 הורחב היישום בפועל בפרויקטים שונים, במטרה ליצור אחידות בתהליכי ניהול, לשפר את איכות הנתונים ושלמותם, ולאחד את המידע למערכת ניהול אחת.

תחום הבטיחות משולב אף הוא במעטפת ניהול הסיכונים הפרויקטליים, בין היתר באמצעות שימוש ביישום שטח ייעודי "רמדור", התומך בניהול סיכונים תפעוליים ובקרה שוטפת באתרי הפעילות.

סקר סיכונים אקלים

ממשלת ישראל קיבלה מספר החלטות בנושא היערכות לשינוי האקלים, ובהן החלטות ממשלה מס' 474 (2009) ו-4079 (2018), במסגרתן נקבע כי משרדי הממשלה וגופי הסמך יבחנו את השפעות שינוי האקלים על תחומי פעילותם ויגבשו תוכניות היערכות לצמצום סיכונים. על רקע מסגרת רגולטורית זו, מקדמת נתיבי איילון תוכנית היערכות לשינויי אקלים ובמרכזה סקר סיכונים אקלים. במהלך שנת 2025 הושלם שלב א' בסקר סיכונים אקלים בחברה, אשר כלל את מיפוי הסיכונים הרלוונטיים לפעילות החברה והובא לאישור הנהלת החברה. הסיכונים מופו בהתאם לתרחישי ייחוס של השירות המטאורולוגי, ונבחנו כ-15 סיכונים הרלוונטיים ביותר לפעילות החברה בכל חלקי הארץ. סיכונים אלו דורגו בהתאם למתודולוגיית דירוג סיכונים על בסיס הערכת חומרה וסיכויי התממשות. בימים אלו נבחנים צעדי הפחתה הנדרשים להתמודדות עם הסיכונים שמופו.



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 הדירקטוריון, 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, הדירקטוריון ורשות החברות הממשלתיות.

המודל, מותאם ליעדי הדירקטוריון השנתיים ומבוסס על ציון שנתי אשר נקבע מראש ומגדיר את יחס העמידה בתוכנית העבודה שנתית. כמו כן, המודל מובא למדידה ובקרה אחת לשנה תוך הצגת הממצאים למנכ"לית, לדירקטוריון 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.





13 אודות
הדוח



אודות הדוח

דוח זה סוקר את נושאי הקיימות והאחריות התאגידית בחברת נתיבי איילון, את הפעולות המרכזיות שנעשו בהם בשנות הדיווח 2024-2025.

דוח זה, הינו דוח האחריות התאגידית החמישי של חברת נתיבי איילון, כאשר הדוח הראשון של החברה נכתב בשנת 2019. הדוח נכתב לפי תקן הדיווח GRI 2021 ברמת הדיווח In Reference והוא סוקר את נושאי הקיימות והאחריות התאגידית בחברת נתיבי איילון.

המידע המוצג בדוח זה התקבל מחברת נתיבי איילון, ומדווח ברמת הדיוק ובשקיפות הגבוהה ביותר.

הדוח נכתב בסיוע היועצים של חברת Good Vision לאחריות תאגידית, חברת בת מקבוצת פאהן קנה, Grant Thornton, המשמשת כמחזיק עניין בארגון ה-GRI העולמי. אנחנו מזמינים את מחזיקי העניין שלנו המעוניינים בדוח זה לפנות אלינו בכל שאלה, הערה או הארה בנושאי הדוח ותוכנו, בדרכי התקשורת הבאות:

אלה גרשגורן

ממונת גיוס בכירה

חטיבת משאבי אנוש ולוגיסטיקה

ellag@ayalonhw.co.il | 03-6931452

עברי ורבין

מנכ"ל Good Vision יועצים לאחריות תאגידית

lvri.Verbin@goodvision.co.il | 077-7706456

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



GRI אינדקס 14

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
מדדים כלליים			
GRI 2: מדדים כלליים 2021	2-1	פרטי הארגון	5
	2-2	גופים הכלולים בדוח האחריות התאגידית של הארגון	7
	2-3	תקופת הדיווח, תדירות ויצירת קשר	100
	2-4	ניסוח מחדש של מידע	100
	2-5	הבטחת איכות חיצונית	100
	2-6	פעילויות, שרשרת ערך וקשרים עסקיים	66-67, 5
	2-7	עובדים	78
	2-9	מבנה והרכב הממשל התאגידי	93-94
	2-10	מינוי ובחירה של הדירקטוריון	93
	2-11	יו"ר הדירקטוריון	94
	2-12	תפקיד הדירקטוריון בפיקוח על ניהול השפעות	95-96, 93
	2-13	האצלת אחריות לניהול ההשפעות	96, 12
	2-14	תפקיד הדירקטוריון בדיווח תחום הקיימות	96
	2-15	ניגודי עניינים	96, 94

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
מדדים כלליים			
GRI 2: מדדים כלליים 2021	2-16	תקשור חששות קריטיים	97
	2-17	ידע קולקטיבי של הדירקטוריון	96, 94
	2-18	הערכת ביצועי הדירקטוריון	96
	2-19	מדיניות תגמול	97
	2-20	תהליך לקביעת התגמול	97
	2-21	יחס תגמול כולל שנתי	97
	2-22	הצהרה על אסטרטגיית פיתוח בר קיימא	9
	2-23	התחייבויות מדיניות	89-91
	2-24	הטמעת התחייבויות מדיניות	91
	2-25	תהליכים לתיקון השפעות שליליות	67, 62, 60
	2-26	מנגנונים לבקשת ייעוץ והעלאת חששות	91
	2-27	עמידה בחוקים ובתקנות	89
	2-28	חברות בארגונים	16
	2-29	גישה למעורבות מחזיקי עניין	12-13
	2-30	הסכמים קיבוציים	כלל עובדי החברה מועסקים תחת חוזים אישיים

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
נושאים מהותיים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-1	תהליך לקביעת נושאים מהותיים	14
	3-2	רשימת נושאים מהותיים	14
ביצועים כלכליים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	8
GRI 201: ביצועים כלכליים 2016	201-1	ערך כלכלי ישיר שנוצר ומופץ	נתונים מלאים זמינים בדוחות הכספיים לשנים 2024 ו-2025 העומדים לעיון באתר רשות החברות הממשלתיות
	201-2	השלכות פיננסיות וסיכונים והזדמנויות אחרים עקב שינויי אקלים	12, 58, 97
	201-3	התחייבויות לתוכנית תגמול מוגדרת ותוכניות פרישה אחרות	93, 98
	201-4	סיוע כספי שהתקבל מהממשלה	8
חומרים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	57, 59, 67
GRI 301: חומרים 2016	301-2	חומרי קלט ממוחזרים בשימוש	59
אנרגיה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	57-62
GRI 302: אנרגיה 2016	302-1	צריכת אנרגיה בתוך הארגון	61
	302-3	עצימות אנרגטית	61

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
אנרגיה (המשך)			
GRI 302: אנרגיה 2016	302-4	צמצום צריכת האנרגיה	61-62
	302-5	הפחתה בדרישות האנרגיה של מוצרים ושירותים	62, 58
מים ושפכים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	63, 57
GRI 303: מים ושפכים 2016	303-3	שימוש במים	63
פליטות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	57-58
GRI 305: פליטות 2016	305-1	פליטת גזי חממה ישירות (מכלול 1)	61
	305-2	פליטות אנרגיה עקיפות של גזי חממה (מכלול 2)	61
	305-5	צמצום פליטת גזי חממה	61-62
פסולת			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	57-59
GRI 306: פסולת 2016	306-3	פסולת שנוצרה	63
	306-4	פסולת שהופנתה מסילוק	63
	306-5	פסולת מופנית לסילוק	63

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
הערכה סביבתית של ספקים			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	67
GRI 308: הערכה סביבתית של ספקים 2016	308-1	ספקים חדשים שנבדקו לפי קריטריונים סביבתיים	67
העסקה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	78
GRI 401: העסקה 2016	401-1	גיוס עובדים חדשים ותחלופת עובדים	82, 78
	401-2	הטבות הניתנות לעובדים במשרה מלאה שאינן ניתנות לעובדים זמניים או חלקיים	84
	401-3	חופשת הורות	80
בטיחות ובריאות תעסוקתית			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	86
GRI 403: בטיחות ובריאות תעסוקתית 2016	403-2	זיהוי מפגעים, הערכת סיכונים וחקירת אירוע	87
	403-4	השתתפות עובדים, ייעוץ ותקשורת בנושא בריאות ובטיחות תעסוקתית	86-87
	403-5	הכשרת עובדים בנושא בריאות ובטיחות תעסוקתית	87
	403-7	מניעה והפחתה של השפעות בריאות ובטיחות תעסוקתיות הקשורות באופן ישיר ליחסים עסקיים	87

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
הכשרה וחינוך			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	81
GRI 404: הכשרה וחינוך 2016	404-1	שעות הדרכה ממוצעות בשנה לעובד	82
	404-2	תכניות לשדרוג מיומנויות עובדים ותוכניות סיוע במעבר	81-83
	404-3	אחוז העובדים המקבלים ביקורות ביצועים והתפתחות קריירה קבועות	83
גיוון ושיוויון הזדמנויות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	79
GRI 405: גיוון ושיוויון הזדמנויות 2016	405-1	גיוון של גופי ממשל ועובדים	94 ,79-80
קהילות מקומיות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	70-71
GRI 413: קהילות מקומיות 2016	413-1	פעולות עם מעורבות קהילתית מקומית, הערכות השפעה ותוכניות פיתוח	70-74
	413-2	פעולות עם השפעות שליליות משמעותיות (בפועל ופוטנציאליות) על קהילות מקומיות	70
בטיחות ובריאות הלקוח			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	45
GRI 416: בטיחות ובריאות הלקוח 2016	416-1	הערכה של השפעות הבריאות והבטיחות של קטגוריות מוצרים ושירותים	45-46 ,36
	416-2	מקרים של אי ציות הנוגעים להשפעות הבריאות והבטיחות של מוצרים ושירותים	45

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים תשובה
תכנון תחבורה מטרופולינית בת קיימא			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	20-39
הנגשת אמצעי תחבורה לאנשים עם מוגבלויות			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	55 ,45-48 ,36 ,21
חדשנות, טכנולוגיה ופתרונות תחבורה חכמה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	50-55
ניהול אפקטיבי של תחבורה			
GRI 3: נושאים מהותיים 2021	3-3	ניהול נושאים מהותיים	41-44 ,23-39

