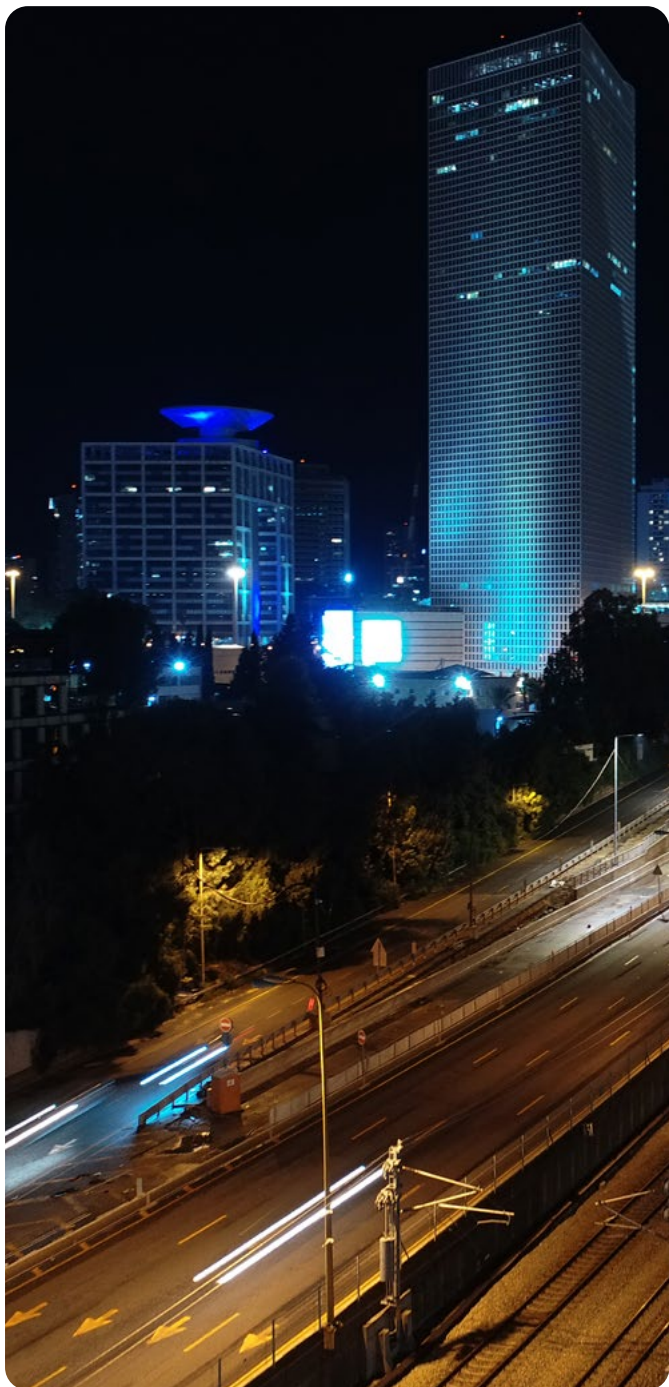


# דוח אחריות

חברתית, סביבתית וכלכלית  
עם עדכונים לשנת 2022

# 2021



# ראשי פרקים

**פרק-7**  
61 שרשרת אספקה אחראית

**פרק-8**  
65 קשרי קהילה

**פרק-9**  
74 ההון האנושי

**פרק-10**  
83 ניהול הבטיחות

**פרק-11**  
86 אתיקה ארגונית

**פרק-12**  
90 ממשל תאגידי

**פרק-13**  
96 אודות הדוח

**פרק-14**  
98 נספחים ואינדקס GRI

**דברי פתיחה**  
03

**פרק-1**  
05 אודות החברה

**פרק-2**  
11 אחריות תאגידית

**פרק-3**  
20 תכנון תחבורה  
בת-קיימא

**פרק-4**  
38 בטיחות ונגישות בדרך

**פרק-5**  
46 חדשנות וטכנולוגיה

**פרק-6**  
54 איכות הסביבה





## דבר יו"ר הדירקטוריון

אני גאה להציג בפניכם את דוח האחריות התאגידית השלישי של נתיבי איילון, בו משתקפים השגינו בתחומים העסקיים, החברתיים והסביבתיים, אשר זוכים להשקעה מרובה במסגרת פעילות הליבה של החברה.

כאשר הגעתי השנה לנתיבי איילון מצאתי סירת - קבוצה של כמאה ושמונים עובדים ומנהלים נמרצים ומגובשים - כפי שפגשתי רק במעט חברות ציבוריות ופרטיות. בחרתי להצטרף לחברה כדי שיחד נרחיב את העשייה ונפתח יכולות שיאפשרו לנו לממש פתרונות תחבורה מתקדמים וחדשניים המשלבים חשיבה חברתית וסביבתית למען הציבור הישראלי.

אנו פועלים רבות למצוא פתרונות תחבורה מקיימים למרחב המטרופוליני, ובמיוחד כאלו שיביאו להפחתה בשימוש היתר שנעשה כיום ברכב הפרטי ולהגדלת הזמינות, האמינות והאיכות של פתרונות התחבורה הציבורית. אנו רואים זכות גדולה בהחלטת המדינה להפקיד בידינו את תכנון, הקמת וניהול מסופי התחבורה הציבורית ברחבי הארץ והגברת השימוש האפקטיבי בדרכים. אנו מחוייבים לעשות כל מאמץ, ולפרוץ דרכים חדשות על-מנת לעמוד במשימות הללו ולהצליח בהן.

אחד היסודות להצלחה ביצירת חלופות בנות-קיימא לרכב הפרטי טמון בפיתוח תחום התחבורה החכמה ושילוב טכנולוגיה חדשנית לצד פיתוח מותאם של התשתיות. כדי למצוא ולבחון יוזמות טכנולוגיות בתחומינו, הקמנו את המרכז הלאומי לתחבורה חכמה באשדוד, המאפשר לתעשיית האוטו-טק לבחון וליישם טכנולוגיות מתקדמות בישראל.

אנחנו ממשיכים לבצע ולקדם את אסטרטגיית ממשלת ישראל לצמצום פערים ושיפור תשתיות בחברה הערבית באמצעות תכנון והקמת כבישים ושיפור תשתיות התחבורה הציבורית. את עבודתינו עם הרשויות ומחזיקי העניין בחברה הערבית התחלנו בשיח פתוח ולמידה אינטנסיבית, תרגומם לתכנון משותף, והחל משנת 2021 בביצוע תכנית רב שנתית אותה נמשיך ליישם תוך הרחבת מעגלי השותפות במגזר.

מפתח נוסף להצלחתנו הוא הגדלת ארון הציבור ומשתמשי הדרך, המושתת על עמידה בלוחות זמנים בביצוע פרויקטים, על בניית קשר הדוק וקיום דיאלוג פתוח עם כלל מחזיקי העניין שלנו לצורך הבנה ומתן מענה מיטבי לצרכיהם, זאת לצד ניהול סיכונים מחושב המשלב הסתכלות ריאלית על הניתן לביצוע.

בשנה החולפת, התמודדנו עם אתגרים רבים ולאורך כל הדרך הקפדנו לנהל אותם בפתיחות, בכנות ובאופן שקוף לחלוטין אל מול הציבור. במסגרת ניהול האתגרים בתחומי אחריותה של החברה, נמסרו לציבור עדכונים באופן שוטף ובזמן אמת והתקיימה עבודה תוך שיתוף פעולה מלא עם משרדי הממשלה, חברות ממשלתיות, רשויות מקומיות ועוד. כל זאת, על מנת להקל על משתמשי הדרך ולהתגבר על האתגרים השונים בדרך היעילה והמהירה ביותר.

לסיום, אבקש להודות לקודמי בתפקיד, היו"ר מאיר חן, על הפעילות הענפה וההובלה בהגעת החברה להישגים הרבים בתקופה זו, ולהודות לכם, עובדי ומנהלי החברה, ומגוון מחזיקי העניין שלנו - אתם המסייעים לנו להוציא לפועל את האסטרטגיה והעשייה מידי יום, ולהמשיך לחלום בגדול על אף האתגרים הרבים. בשם חברי הדירקטוריון, אנחנו מודים לכם על העשייה, על ההישגים הרבים, על האמון ועל השותפות בדרך המאפשרים אותם. תודה רבה, וקריאה מהנה.

**מקסין פסברג,**  
יו"ר הדירקטוריון



## דבר המנכ"לית

אני מתכבדת להגיש לכם את דוח האחריות התאגידית השלישי של נתיבי איילון.

דוח זה מסכם את פעילותה של החברה בתחום האחריות התאגידית לשנת 2021 וכולל מידע המשקף את עשייתנו העסקית, חברתית והסביבתית.

כחברה ממשלתית המובילה פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף, אשר מציעים מגוון פתרונות תחבורה מתקדמים כחלופה לרכב הפרטי, מלאכתנו מקדמת תמיד את טובת הציבור והסביבה. לצד זאת, אנחנו בחברת נתיבי איילון, ממשיכים לחתור להרחבת מארג הפרויקטים בכל הארץ להרחבת מעגל ההשפעה.

תחום התחבורה הינו בעל השפעה מכרעת על החברה והסביבה, על חיי היום יום שלנו ולא פחות על עתידה של מדינת ישראל. בשנת 2021 מימשנו את חזון החברה בתחום הקיימות ואיכות הסביבה, מתוך הבנה שלצד קידום הערכים הסביבתיים והחברתיים, פעילות זו גם תורמת לפרויקטים

שלנו ומבטיחה את איכותם. עיקרון חשוב נוסף בפעילותנו מקבל ביטוי בטיפוח יזמות וחדשנות טכנולוגית המשפרת את טיב הפרויקטים ומאפשרת מתן מענה רחב יותר לאתגרי התחבורה הקיימים. יחד עם זאת, תחום החדשנות משרטט אופק לעתיד תחבורתי חכם, נגיש, אמין ובטוח יותר.

עובדות ועובדי החברה, הפועלים מתוך שליחות ורצון לשפר את תשתיות התחבורה לטובת כלל משתמשי הדרך בישראל, הם מנוע הצמיחה העיקרי להצלחתנו, ואנו רואים חשיבות רבה בפיתוחם המקצועי וביצירת רמת מחוברות גבוהה לחברה.

אנו שמים דגש על קשר איכותי בין גורמי החברה השונים, לרבות, הספקים הרבים עמם עובדת החברה בכל אתריה ורואים ערך רב בשיתוף משתמשי הדרך וכלל מחזיקי העניין בפרויקטים. החברה מפיקה לקחים ומיישמת אותם באופן רציף בפרויקטים שבאחריותה.

ערכים אלו, של אחריות, חדשנות ויצירתיות, מקצועיות, שקיפות ושותפות, הם הערכים המובילים אותנו, וחיבורם יחד, כפי שתוכלו לקרוא בדוח זה, הוא שמוביל אותנו להצלחה.

ברצוני להודות באופן אישי למנכ"ל החברה הקודם, איתמר בן מאיר, שבהנהלתו הורחבו ופותחו שירותי החברה אשר קידמו אותה לאפיקים חדשים והצלחות נוספות, ולהודות לכן ולכם, העובדות והעובדים, המנהלות והמנהלים, ולכל הגורמים שלקחו חלק בהשלמת דוח זה.

בשמי ובשם הנהלת החברה, אני מזמינה אתכם להגיב לדוח זה ומאחלת לכם קריאה מהנה.

בברכה,

**אורלי שטרן**  
מנכ"לית





אודות  
החברה 01



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

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

מחזון החברה

## ייעוד החברה

החברה מובילה פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף ותקציב במרחב העירוני והמטרופוליני, אשר תכליתם לייצר העדפה לתחבורה ציבורית והפחתת שימוש ברכב הפרטי במספר ערוצי פעולה מרכזיים:

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

## אסטרטגיית החברה

בהתאם לשינוי בתכלית וייעוד החברה כפי אשר עלה בהחלטת ממשלה 2558, כבר בשנת 2017 החל תהליך לגיבוש אסטרטגיה חדשה לחברה. בסופה של שנה זו, נערכה סדנת אסטרטגיה בשיתוף בכירים בחברה, נציגי הדירקטוריון ונציגים מגופי הממשל. תוצאות הסדנה הולידו החלטות על השינויים הנחוצים, תוך שינוי הייעוד, התפקידים והמבנה הארגוני של החברה.

הטמעת השינויים החלה ב-2018, בהקמת ארבע חטיבות חדשות - חטיבת טכנולוגיות, חטיבת תוכניות אב, חטיבת תפעול וחטיבת הנדסה, לצד הנעת תהליך אסטרטגי למיתוג-מחדש של החברה.

החתימה למימוש החזון מבוצעת באמצעות שלוש מטרות-על שהוגדרו כצירים אסטרטגיים לקידום תחבורה בת-קיימא בישראל. בשנת 2020, גובשו מטרות אלו לכדי אסטרטגיה הכוללת כיווני פעילות תחבורתיים וארגוניים אשר נגזרים מהחלטת הממשלה, תוך הגדרה של סוגיות משנה המקדמות את מטרות העל של החברה.

## מטרות העל

**1. הפחתת השימוש ברכב פרטי על ידי יצירת חלופות וחיבוריות, ויישום כלים התנהגותיים.** אלו, תוך קידום סוגיות המשנה: תחבורה ציבורית כמרכיב מרכזי במערכת רב-אמצעית; מיקרו-ניידות (Micro mobility) ומענה לצרכי ניידות מגוונים; תחבורה רב-אמצעית וצמצום פערי השירות (First mile & last mile) עבור משתמשי הדרך; והגדלת היצע הפתרונות בתחום התחבורה השיתופית.

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

**3. שילוב טכנולוגיות בעולם התחבורה והתשתיות** על ידי הטמעה של טכנולוגיות במערכות התחבורה על מנת ליצור מערכות תחבורה נקיות, ממוחשבות, נוחות ובטיחותיות; והתאמת התשתיות לטכנולוגיות עתידיות לרבות רכבים אוטונומיים ועידוד יזמות בתחום התחבורה.

## ההיסטוריה של נתיבי איילון



←-----  
2017

החלטת ממשלה  
מס' 2558  
לשינוי ייעוד  
ומטרות החברה

←-----  
2016

הפיכת נתיבי איילון  
לחברה ממשלתית  
בבעלות מלאה של  
מדינת ישראל

←-----  
2014

החלטת ממשלה  
מס' 1613  
להפרדת אחזקות

←-----  
1970

התאגדות כחברה  
פרטית בע"מ

←-----  
1968

הקמת נתיבי איילון

לצד זאת, בהחלטת ממשלה מספר 421 מיום 7.10.2020 המתקנת את החלטה מס' 2558, נקבע כי נתיבי איילון תנהל את תוכניות האב בכל רחבי הארץ, למעט מטרופולין ירושלים; וכי בסמכותה של נתיבי איילון להקים ולנהל מתקני תחבורה ציבורית. בנוסף, הוחלט על העברת פרויקטים תחבורתיים מחברת יפה נוף לטובת תכנון, פיתוח וקידום תחבורה מטרופולינית בת-קיימא והפחתת השימוש ברכב הפרטי באזור חיפה והצפון.

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

במרץ 2017, הועברה החלטת ממשלה מס' 2558 אשר קבעה ייעוד ומטרות חדשות עבורנו, מה שמיצב אותנו כחברה מובילה בתחום תכנון, פיתוח וניהול של תשתיות תחבורה מטרופוליניות.

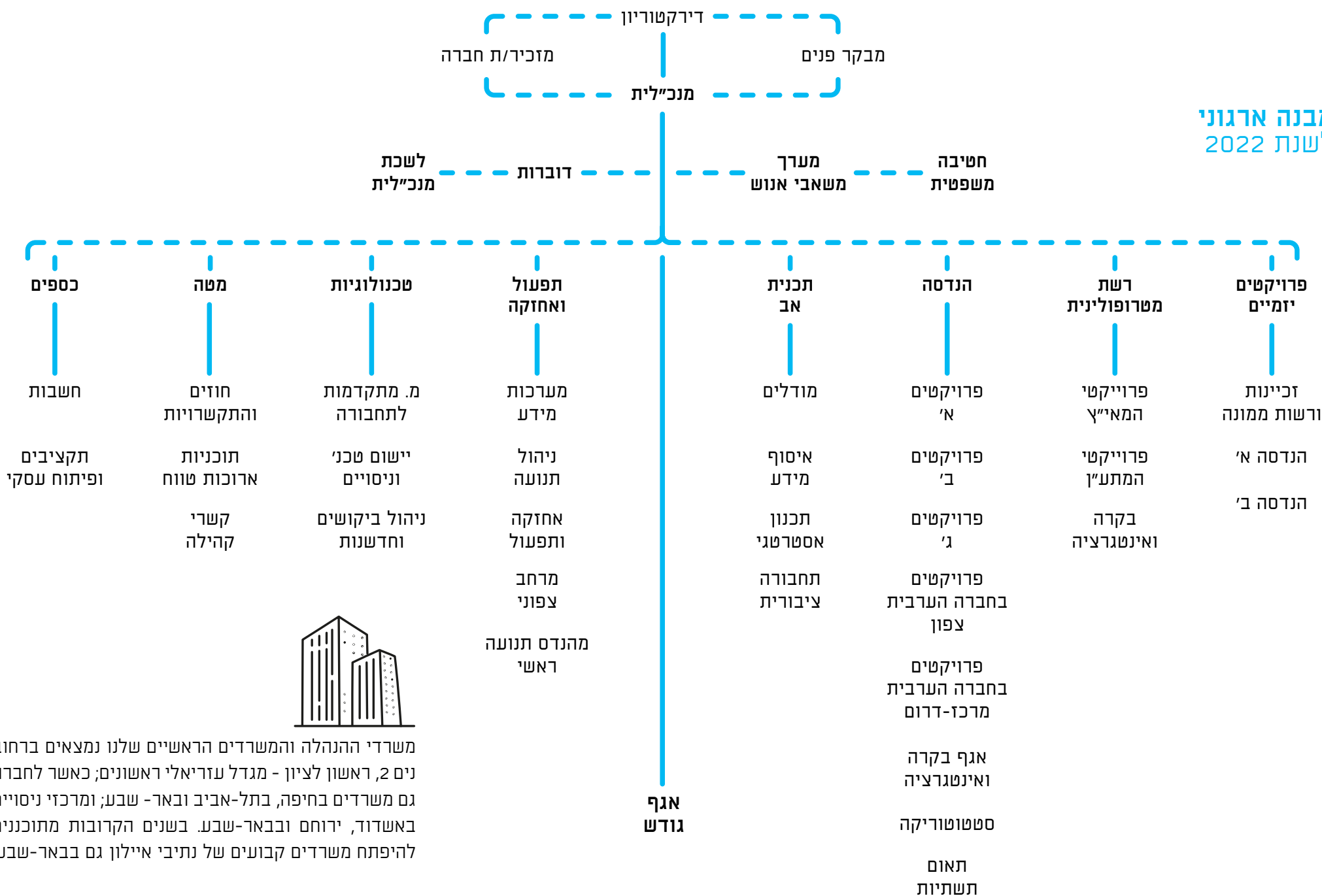
הייעוד החדש שלנו הוא ליזום, לתכנן, לבצע, לתחזק ולנהל תשתיות תחבורה ופתרונות מתקדמים על מנת לאפשר שימוש אפקטיבי בדרכים במרחב העירוני והמטרופוליני בישראל.

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

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

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





משרדי ההנהלה והמשרדים הראשיים שלנו נמצאים ברחוב נים 2, ראשון לציון - מגדל עזריאלי ראשונים; כאשר לחברה גם משרדים בחיפה, בתל-אביב ובאר-שבע; ומרכזי ניסויים באשדוד, ירוחם ובבאר-שבע. בשנים הקרובות מתוכננים להיפתח משרדים קבועים של נתיבי איילון גם בבאר-שבע.

## חברי ההנהלה בשנת 2021



שני בר-עוז  
סמנכ"לית  
משאבי אנוש



גיל שרביט  
סמנכ"ל כספים



מאיה עמנואל תוד  
סמנכ"לית מטה



אליצח דמבינסקי  
סמנכ"ל מטה  
וטכנולוגיות



עו"ד יניב שבו  
יועץ משפטי



איתמר בן-מאיר  
מנכ"ל



ד"ר רבקה שליסלברג  
סמנכ"לית  
תכנית אב



עופר כהן קלף  
סמנכ"ל תפעול  
ואחזקה



עדי קירני קרני  
סמנכ"לית  
מהיר לעיר

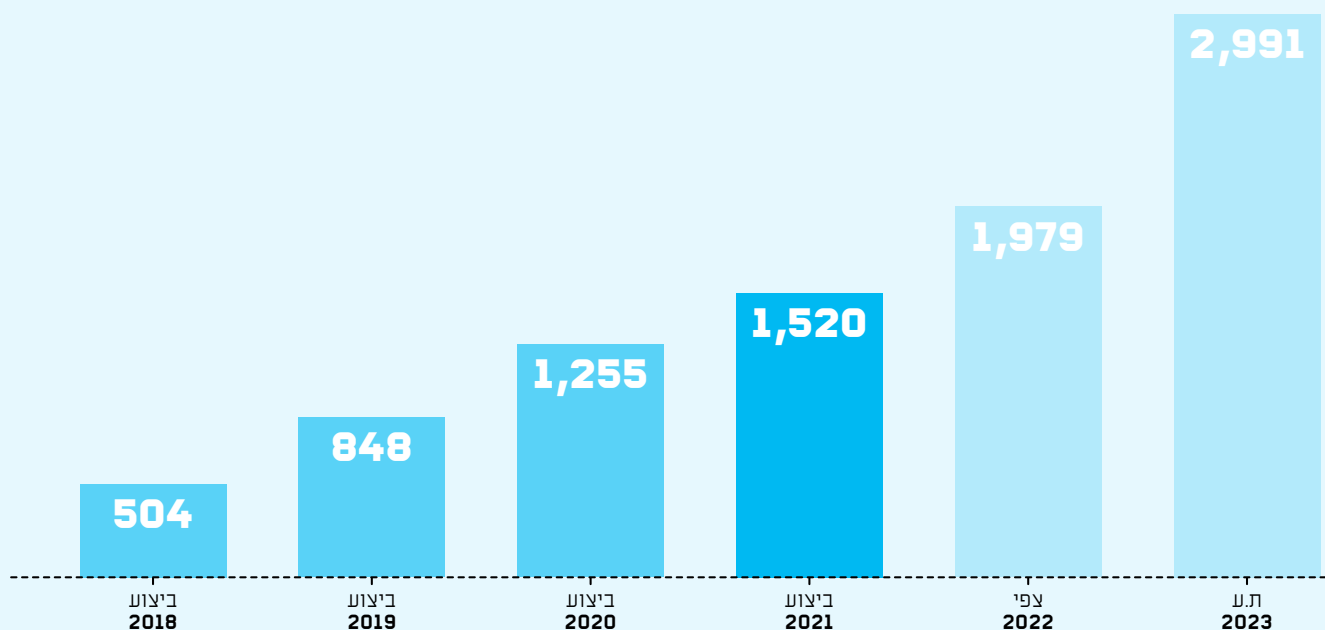


יאיר זינגר  
סמנכ"ל הנדסה



עוזי לוין  
סמנכ"ל פרויקטים  
יזמיים

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



### ביצועים כספיים

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

נתונים מלאים זמינים בדוח הכספי לשנת 2021 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 גם אותנו כחברה בעולמות תכנון, קידום, ניהול וביצוע פרויקטים תחבורתיים עירוניים ומטרופוליניים בכל רחבי הארץ. קבלת ההחלטות העסקיות בחברה מושתתת על בסיס איזון והפריה הדדית בין שלושת עמודי התווך של הקיימות - כלכלה, סביבה וחברה.

בחברת נתיבי איילון אנו מקדמים השאת ערך משותף בעבודה בשני צירים מרכזיים במקביל: ציר הביקוש וציר היצע. 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 להגביר 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 במרחב באמצעות פתרונות תחבורה ציבורית ואופניים, קרי עבודה, לימודים, פנאי ובילוי. במקביל, כדי לתמוך בהעלאת הביקוש לאמצעי התחבורה האלטרנטיביים אנו מטפחים מרחב ציבורי מזמין ומשקיעים בתכנון נוף היוצר סביבה נעימה, נגישה ובטוחה לשימוש לצד שדרוג של סביבת התחנה למשתמשי התחבורה הציבורית. העצים במרחב הציבורי זוכים לדגש מיוחד, ואנו עושים מאמצים רבים לשמר עצים קיימים ולצידם לנטוע עצים חדשים על-מנת להגדיל את מאזן העצים הכולל בפרויקטים שלנו.



הדמיה מנספלד-קהת אדריכלים





# אחריות תאגידיית 02



## אחריות תאגידית בנתיבי איילון

בהמשך לתהליכי השינוי בחברה, ביצענו תהליכים שונים לזיהוי וניתוח היבטי קיימות הנוגעים לפעילותנו, כבסיס לבניית תכנית אחריות תאגידית. תחום האחריות התאגידית מנוהל באגף תוכניות ארוכות טווח שבחטיבת המטה, אשר אמון על ריכוז וקידום הפעילות בתחום, לרבות כתיבת הדוח, השתתפות במדד "מעלה", וגיבוש תוכניות ארוכות טווח בתחום הקיימות.

### תכנית להטמעת אחריות תאגידית

בשנת 2021 המשכנו בקידום תכנית לחיזוק והטמעת היבטי אחריות תאגידית בארגון, בסיוע חברת ייעוץ חיצונית. התוכנית התבססה על תהליך זיהוי הנושאים המהותיים שנעשה במסגרת כתיבת הדוח לשנת 2019, תוך מיפוי של פערים, סיכונים והזדמנויות בנושאים שנבחרו, במטרה ליישר קו עם מתודולוגיות מקובלות בעולם. התוכנית כללה גיבוש מדיניות, צעדים אופרטיביים וקביעת מדדים ויעדים לטווח הקצר והארוך בכל אחד מהנושאים שנבחנו. מבין הנושאים שנבחנו הוטמעו בתוכניות העבודה לשנת 2021 בעבודת החטיבות השונות:

- חיזוק היבטי אחריות תאגידית בעבודת הדירקטוריון, וגיבוש קריטריונים בנושא שיוטמעו בבחינת שיקולים ודיונים בנושאים מהותיים של מליאת הדירקטוריון;
- הגברת בטיחות ובריאות עובדים ועובדי שרשרת אספקה, ובחינת יישום תקן OSHA (Occupational Safety and Health Administration) לרבות בנוגע להפחתת תאונות עבודה - במסגרת זו חיזוק תחום החירום בחברה;
- מזעור ההשפעות הסביבתיות של פעילות החברה;
- שיפור רמת נגישות אמצעי תחבורה לאנשים עם מוגבלויות, תוך ביצוע סקר נגישות בשיתוף עם ארגון חברתי רלוונטי במרכזית המפרץ;
- הידוק קשרי קהילה תוך אימוץ פרויקט דגל קהילתי לשיתוף אזרחים ותיקים כדיילי תחבורה ציבורית; וביצוע סקר עמדות ושביעות רצון בקרב תושבים, בעלי עסקים וארגונים חברתיים אשר מושפעים מפעילות החברה;
- הנגשת המידע והידע שבידי החברה לשימוש אקדמי, לחוקרים ולציבור הרחב;
- קידום היבטי גיוון והכללה בהון האנושי של החברה לרבות אנשים עם מוגבלויות ואוכלוסיות בתת ייצוג בשוק העבודה; לצד יצירת תכנית התנדבות שנתית לעובדי החברה.

## דיאלוג עם מחזיקי העניין שלנו ובחירת הנושאים המהותיים לדיווח:

דיאלוג עם מחזיקי העניין השונים שלנו נמצא בבסיס תפיסת העבודה שלנו בנתיבי איילון. מאחר שהפרויקטים שאנו מובילים הם מורכבים ורב תחומיים, אנו מאמינים שלקידום והצלחתם נדרשת הובלה נחושה ועקבית לצד פתיחות להיזון חוזר וקבלת משוב שוטף 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
<b>משתמשי דרך</b>	<p>יוממים, נוסעים ותושבים (נהגים; משתמשי תחבורה ציבורית; רוכבי אופניים; הולכי רגל)</p> <p>איגודים מקצועיים</p> <p>ארגוני חברה אזרחית בתחום התחבורה (ארגון רוכבי האופניים; ארגון 15 דקות, תחבורה היום ומחר)</p>	<p>מפגשי "שולחן עגול"; כנסים; סיורי שטח; מפגשי מ"דלת לדלת"; סקרים וקבוצות מיקוד; קו טלפוני לפניות הציבור; עלוני הסברה ושילוט; עדכוני הסדרי תנועה ועוד.</p>
<b>קהילה וסביבה בתוואי הפרויקטים</b>	<p>ארגוני חברה אזרחית (החברה להגנת הטבע; תחבורה היום ומחר; 15 דקות; נגישות ישראל; מעלה) ארגוני סביבה נוספים</p> <p>סוחרים, איגודי סוחרים, בעלי עסקים והנהלות אזורי תעסוקה</p> <p>גורמי תקשורת</p> <p>תושבים וגורמי קהילה שונים</p>	<p>שיתוף ידע מקצועי בנושאי סביבה וחברה; סיורים באתרי פרויקטים; כנסי תושבים; שולחנות עגולים; מפגשי מ"דלת לדלת".</p>
<b>עובדים</b>	<p>כלל עובדי החברה</p>	<p>מפגשי שולחן עגול; מפגשים ב"גובה העיניים" עם מנכ"ל החברה ועם מנהלים בכירים; שיחות הערכה ומשוב; ערוצים לפניה בנושא התעמרות, הטרדה מינית והפרות אתיקה; פעילויות רווחה, תרבות וגיבוש; כנסי עובדים לפיתוח אישי ומקצועי.</p>



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

גבולות ההשפעה	רפרנס GRI	נושא מהותי לדיווח	
בתוך הארגון	102	ממשל תאגידי	אתיקה וממשל תאגידי
בתוך הארגון ומחוץ לו	102	אתיקה עסקית	
בתוך הארגון	401	עובדים והעסקה מתקדמת	עובדים וסביבת עבודה
בתוך הארגון	404	הדרכה והכשרת עובדים	
בתוך הארגון	405	גיוון בעבודה ושוויון הזדמנויות	
בתוך הארגון ומחוץ לו	403	בטיחות וגהות עובדים וקבלנים	
בתוך הארגון ומחוץ לו	301	צריכת חומרים ומשאבים	סביבה
בתוך הארגון ומחוץ לו	305	פליטות גזי חממה	
מחוץ לארגון	413	השפעות סביבתיות על הקהילה	
מחוץ לארגון	-	תכנון תחבורה מטרופולינית ברת קיימא	קהילה ומחזיקי עניין
מחוץ לארגון	102	דיאלוג עם מחזיקי עניין ושיתופי פעולה	
מחוץ לארגון	102	הנגשת אמצעי תחבורה לבעלי מוגבלויות	
מחוץ לארגון	416	חווית משתמשי הדרך, בטיחותם ושביעות רצונם	
בתוך הארגון ומחוץ לו	-	חדשנות, טכנולוגיה ופתרונות תחבורה חכמה	
מחוץ לארגון	-	ניהול אפקטיבי של תחבורה	חדשנות וטכנולוגיה

## בחירת הנושאים המהותיים לדיווח

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 בדוח 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:



**סביבה**

**11,333**

עצים ניטעו

**9,793**

עצים סומנו לשימור

**-40%**

בצריכת האנרגיה של כביש 20 כתוצאה ממעבר לתאורה חסכונית

**Paper-free 100%**

החברה הממשלתית הראשונה שהגיעה ליעד מכרזים מקוונים

**+12%**

גידול בשיעור הפסולת המוצקה שהועברה למחזור ביחס לשנת 2020

**20% לפחות**

שימוש בחומר ממוחזר ו/או מקומי בעבודות קבלניות



**חברה**

**50%**

נשים בתפקידי ניהול

**71%**

מהעובדים השתתפו בקורסים מקצועיים ובלמודים אקדמיים המסובסדים על ידי החברה

**43**

שעות הדרכה לעובד בשנה בממוצע

**9.7/10**

הציון הממוצע לתוכנית הרווחה הארגונית בסקר העובדים

**5**

שעות התנדבות בממוצע לעובד

**300**

שעות התנדבות סה"כ

**ובנוסף:** קידום נגישות במסופים וביצוע הליכי שיתוף ציבור; קידום הגיוון התעסוקתי; החלת דרישה מקבלנים למינוי ממונה סביבה ובטיחות; סיוע לספקי החברה בקבלת הכרה כעסקים חיוניים בתקופת הקורונה; ארגון מחדש של ניהול, פיקוח ובקרה על תחומי הבטיחות, איכות הסביבה והנגישות בפרויקטים.



**ממשל תאגידי**

**100%**

מעובדי החברה קראו, חתמו והודרכו על הקוד האתי בשנת 2021

**4/7**

מחברות הדיריקטוריון הן נשים

**1**

אסיפה כללית

**48**

ישיבות ועדות דירקטוריון





## מחויבות למסגרות ESG

### דירוג מעלה

"מעלה" הינו ארגון גג הפועל לקידום אחריות תאגידית ופיתוח סטנדרטים של ניהול אחראי בישראל. מלבד העלאת מודעות הסקטור העסקי לחשיבות של נושאי האחריות התאגידית והטמעתם בארגונים, הארגון משיק מדי שנה את "מדד מעלה" להערכת אחריות תאגידית בישראל. מדד זה בוחן את מחויבותם של ארגונים לנושאי אחריות תאגידית, את התהליכים והאמצעים להטמעתם, ומציב מדדי ביצוע כמותניים בתחומי חברה, סביבה וממשל תאגידי. נתיבי איילון נכנסה לדירוג לראשונה בשנת 2020, ובשנתיים האחרונות (2021-2022) דורגה בקטגוריית תשתיות - בדירוג הגבוה ביותר "פלטינה+", בשנה הראשונה, במקום הגבוה ביותר מבין חברות התשתית.



בספטמבר 2015 אימצה מדינת ישראל, יחד עם 192 המדינות החברות באו"ם, את ההחלטה ליטול חלק במאמץ להשגת 17 יעדים של פיתוח בר-קיימא הידועים גם כ-SDG's (Sustainable Development Goals). היעדים עוסקים באתגרים עולמיים בתחומי החברה, הסביבה והכלכלה, ומייצרים מסגרת רב-מגורית ורב-מדינתית בעלת שפה משותפת המגדילה את הסיכוי ליישום פתרונות אפקטיביים ומדידים. במסגרת דוח האחריות התאגידית אנו מצהירים על מחויבותנו לקידום יעדי הפיתוח של האו"ם, ומפרטים על פעילותינו לקידום 2 מתוך 17 היעדים:

### השפעת נתיבי איילון

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

יעד זה מהווה את לב העשייה של נתיבי איילון. החברה שוקדת באופן פעיל להנגשת אלטרנטיבות לרכב הפרטי לכל סוגי המשתמשים, שילוב טכנולוגיות הסעות המונים, שדרוג התשתיות והתחבורה הציבורית, עידוד רכיבה על אופניים והליכתיות ועוד. בנוסף, בשנת 2021 התמקדה החברה בהנגשת מתקניה עבור אנשים עם מוגבלויות ובהנחת תשתיות תחבורתיות נאותות לתושבי הערים הערביות.

בין השנים 2019-2021 החברה השקיעה מעל 3 מיליון ש"ח בניהול השפעותיה על הסביבה. בנוסף, קידמה פרויקטים להפחתת טביעת הרגל הפחמנית, בין היתר על-ידי שתילת מעל 11,000 עצים, התקנת תאורה חסכונית בכביש 20, ובקידום פתרונות תחבורה שימתנו משמעותית את זיהום האוויר התחבורתי בישראל.

### מטרות ויעדים

עד שנת 2020, להפחית בחצי את ההרוגים והפצועים ברחבי העולם כתוצאה מתאונות דרכים. **3.6.1** שיעור התמותה כתוצאה מפגיעות בתנועה בדרכים.

**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.

**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.



## מטרות ויעדים

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

## השפעת נתיבי איילון

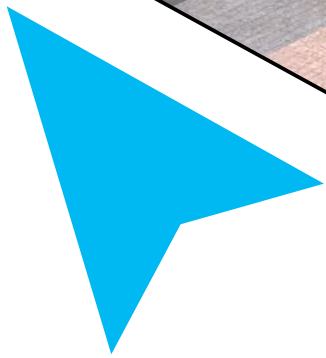
במסגרת הפרויקטים, נתיבי איילון פועלת לשיפור המרחב הציבורי באמצעות הצבת ריהוט רחוב לשימוש הכלל, כמו עמודי תאורה, ספסלים, שטחים פתוחים וירוקים למפגש ופנאי ועוד. כמו כן, פועלת החברה לשיפור הנגישות בכל המתקנים שבאחריותה.

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

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







**בכל דרך שתבחרו** **03**  
תכנון תחבורה בת-קיימא



## בכל דרך שתבחרו תכנון תחבורה בת-קיימא

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

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

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

בתרחיש "עסקים כרגיל" בו לא ינקטו צעדים לשינוי המגמה, הערכת משרד התחבורה היא כי עד שנת 2030 תתווסף לכל נהג שעת נסיעה ביום, בממוצע, בשל העמידה בפקקים. בנוסף, לפי אומדנים של משרד האוצר משנת 2018 יוצר הגודש בכבישים פגיעה כלכלית ומשקית ישירה הנאמדת בכ-40 מיליארד ₪ בשנה, והיא צפויה להאמיר לכ-70 מיליארד ₪ בשנה עד 2040.

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

מתוך כך, אנו עוסקים בנתיבי איילון בתכנון תחבורה אינטגרטיבי השואף לייצר חיבוריות ורציפות גבוהה בין ממשקי התחבורה השונים, ליצור עירוב שימושים במרחב הציבורי ולאפשר מעברים חלקים ובטוחים בין אמצעי תחבורה אחד לאחר. באמצעות התכנון האינטגרטיבי, החברה חותרת להסרת מחסומים לטובת השגת צדק סביבתי ותחבורתי בישראל, ולאפשר לכל אדם להגיע למחוז חפצו בכל דרך שיבחר.



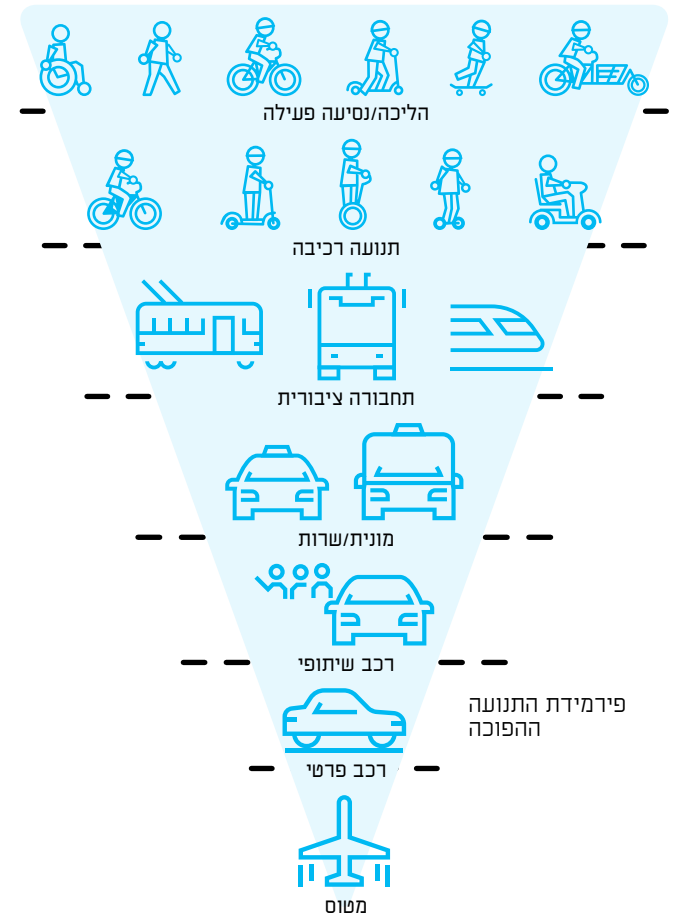
# יתרונות ההליכה ברגל

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

**סביבתי**  
צמצום טביעת רגל אקולוגית וחסכון בשימוש במשאבי טבע ואנרגיה

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

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



## עידוד הליכתיות

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

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

## תכנון תחבורה אינטגרטיבי

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

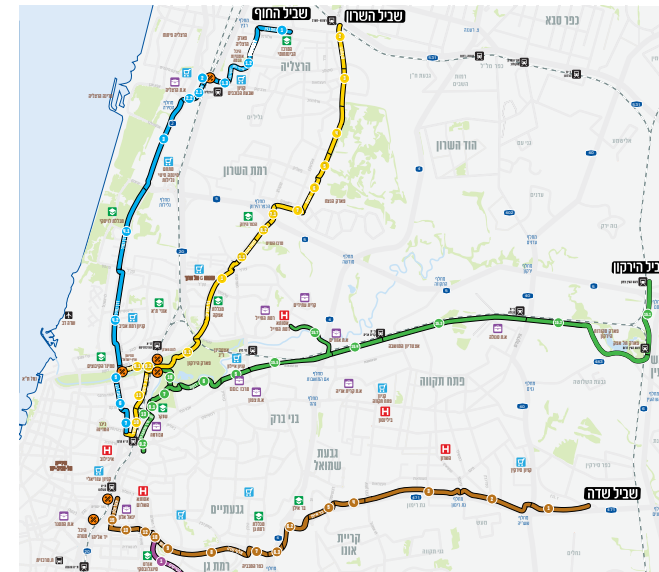


בנוסף, בתהליך התכנוני אנו נותנים חשיבות גבוהה לאלמנטים נוספים החיוניים ליצירת מרחב נעים לשימוש לא ממונע, כגון הצללת מרחב ההליכה, קיומם של מקומות ישיבה לאורך התוואי, שילוב צמחייה ומוקדי מסחר במתחמים תחבורתיים, ועוד. דוגמה לכך ניתן לראות בפרויקט המסופים הארצי שמקדמת החברה, עליו יפורט בהמשך הפרק.



# אופנידן

אוטוסטרדת האופניים • של גוש דן



## אופנידן

אופנידן הוא פרויקט ייחודי שמטרתו סלילת רשת שבילי אופניים 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 ויהוד.

פרויקט אופנידן מקודם במקביל לפרויקט רחב בהובלת משרד התחבורה, הנקרא רשת תשתיות רכיבה מחוז מרכז. בשלב הראשוני, יוקמו 8 נתיבי אופניים מהירים ודו-סטריים, באורך כולל של כ-100 ק"מ וברוחב של 3.5 מטרים. השבילים יהיו מוצלים, רציפים ומופרדים משאר משתמשי הדרך. סלילת השבילים תהיה רציפה לכל אורכה בדגש על הצמתים, ותתחבר לרשתות שבילי אופניים ברשויות המקומיות. לצד שבילי האופניים, יוקמו תחנות מנוחה ומתקנים תומכים כגון ברזיות, תמרורים, תאורה, תחנות מידע ועוד. בנוסף, במידת הצורך ישולבו גשרים שיאפשרו חצייה בטוחה ומהירה של

כבישים מהירים, ויינטעו כ-11,000 עצים למתן צל ולמיתון אפקט אי החום העירוני.

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



# מהיד לעיד

מייצרים סטנדרט חדש בתחבורה הציבורית



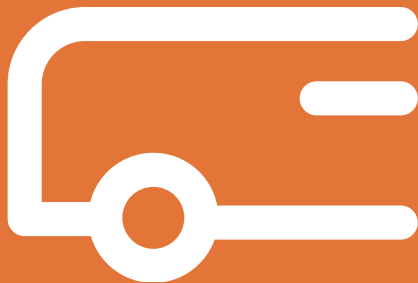
## מהיד לעיד הרשת המטרופולינית

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

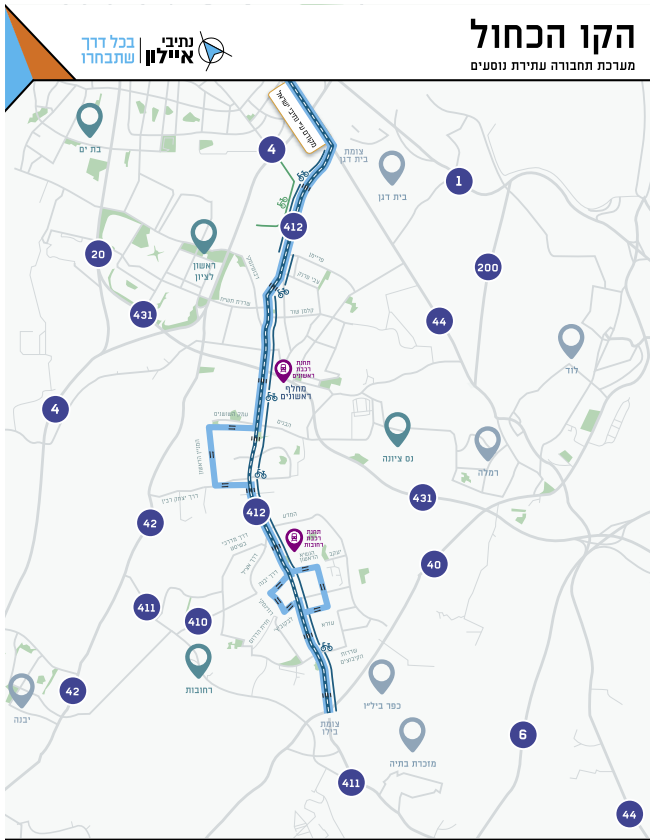
על מנת להקל על העומסים הללו, אנו מקדמים, מתכננים ומבצעים פרויקט לאומי ליצירת רשת מטרופולינית של נתיבי תחבורה ציבורית חוצי-ערים. רשת התחבורה החדשה תיפרס ב-30 רשויות מקומיות, שבהן יוגדל מספר הנתיבים (נתיבי תחבורה ציבורית) בכביש, יוספו וישודרגו קווי האוטובוסים, יוצבו תחנות אוטובוס חכמות וישודרגו מסופי תחבורה ציבורית.

הפרויקט מקודם במטרופולין תל-אביב-יפו ויורחב לערים נוספות. ובמסגרתו תתבצע גם פעילות להגברת המודעות ושיפור תדמיתה של התחבורה הציבורית והנעה, לטובת שינוי הרגלי הנסיעה של הציבור והפחתת השימוש 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 הפרעות לשגרת היום-יום של מחזיקי העניין הרבים בו.







## מערך תחבורה להסעת המונים הקו הכחול והקו החום

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

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

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



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



הקו הכחול - ראשון לציון רבין

## מהלכי התייעלות במערך התחבורה הציבורית

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

### הקמת התשתית לנתיבים

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

בשנת 2022 תכננו את מערך האוטובוסים בכ-100 רשויות ברחבי הארץ ואף יישמנו שינויים בכ-30 ערים, ביניהן: חיפה, תל אביב, חולון, ראשון לציון, אופקים ועוד.



### נתיבים מידיים

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

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

### ניהול תנועה באמצעות העדפה ברמזורים

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

### מעבר לאוטובוסים חשמליים

אוטובוסים חשמליים במרכזי הערים ידידותיים יותר לסביבה, רועדים ומרעשים פחות, ומשפרים את חווית הנסיעה לנוסע.



היעד למעבר לאוטובוסים חשמליים שהציב משרד התחבורה הוא 60% אוטובוסים עירוניים חשמליים עד לשנת 2026, כלומר - כ-2,500 אוטובוסים. בסוף 2021 היו כ-80 אוטובוסים חשמליים בישראל, אשר רובם בערים הגדולות - תל אביב, חיפה וירושלים.

על מנת לאפשר מעבר מהיר מאוטובוסים מונעים בדיזל לאוטובוסים המונעים בחשמל יש צורך להקים תשתית נרחבת לטעינת אוטובוסים חשמליים, ומשום כך החלנו בשיפוץ והוספת תשתית הטענה בתוך מסופים קיימים, ובהקמת מסופים חדשים בהם משולבת תשתית טעינה כבר משלב התכנון.

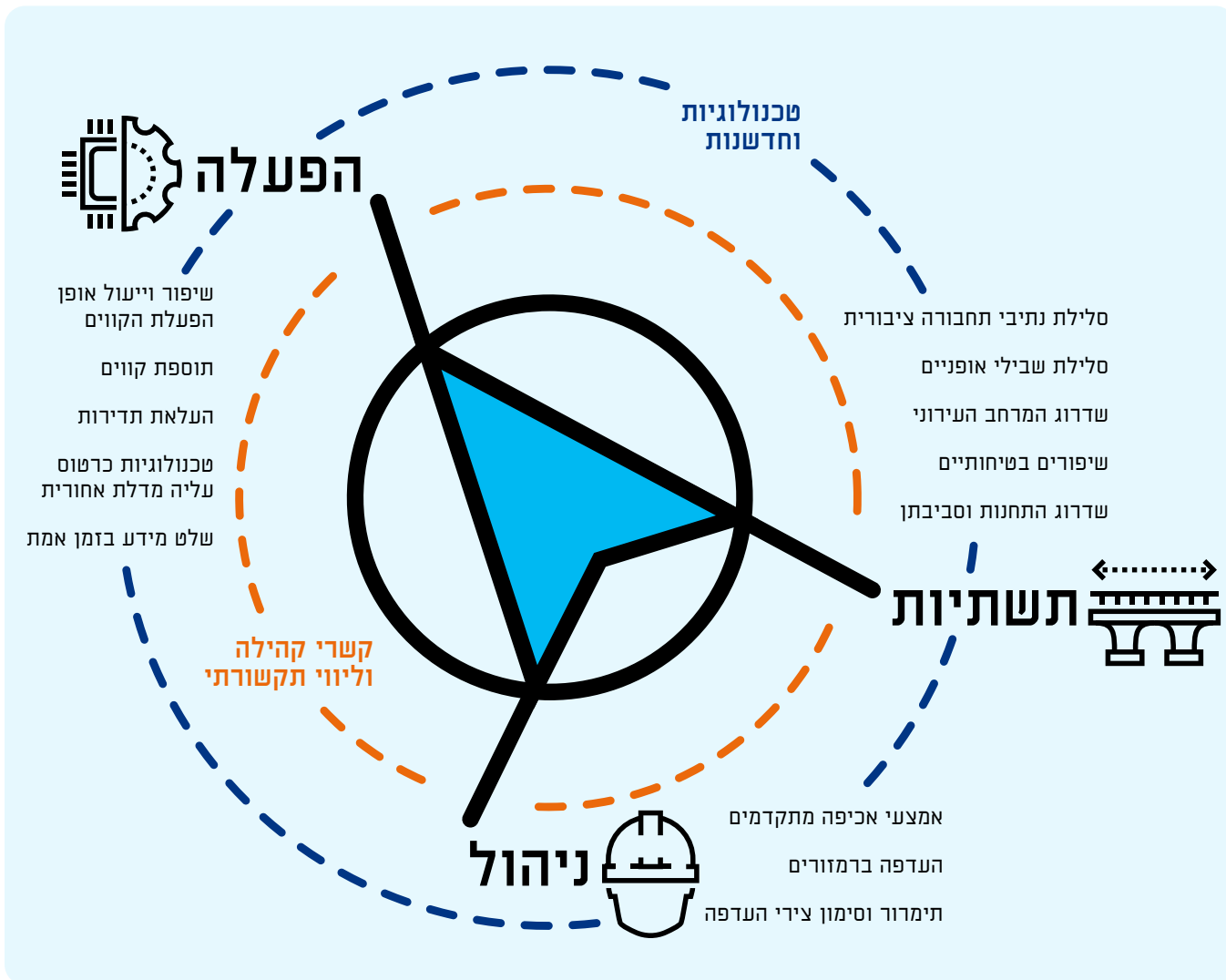
### חשיבה תוצאתית

על מנת לוודא כי הפרויקטים עומדים ביעדים לשיפור השירות באמצעות יצירת תשתית העבודה, מודדת החברה בכלים מתקדמים את השפעתם על שירות התחבורה הציבורית במדדי מהירות הנסיעה של הרכבים הציבוריים ואמינות השירות על ידי הקטנת השונות בזמן הנסיעה והחלופות אל מול הרכב הפרטי. המדידה נעשית באמצעות בחינת פרמטרים אלו ממאגרי מידע וביצוע סקרים לפני הקמת התשתיות ואחריה.

הנתונים שנאספו מלמדים כי יצירת התשתית בקטעי הדרך שנבחרו משפרת משמעותית את מהירות הנסיעה של הקווים הנוסעים במקטעי דרך אלו ומקטינה את השונות בזמן הנסיעה. שילוב פרמטרים אלו משפר את אמינות השירות ומאפשר התייעלות של תפעול הקווים בתשומות הקיימות.

בנוסף, בחלקם הניכר של הפרויקטים, יצירת התשתית מאפשרת שיפור של חלופת הנסיעה באוטובוסים לעומת חלופת הרכב הפרטי ולעיתים אף מעפילה עליה.

יצירת רשת של צירי ההעדפה משמשת כמכפיל כוח כאשר שירות התחבורה הציבורית מקבל עדיפות בכל או ברוב צווארי הבקבוק שנמצאים במרחב העירוני הצפוף.





מסוף הרכבת סובידור, תל-אביב

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

בגבול בין ראשון לציון וחולון, באזור מתחם האלף במערב ראשון לציון ובאזור התעשייה חולון. המסופים יאפשרו תוספות שירות משמעותיות בתחבורה הציבורית, וכן מעברים קלים ונוחים בין שירות אוטובוסים, תחנות רכבת ושבילי אופניים. בנוסף, הקמתם תגדיל באופן משמעותי את היקף האוטובוסים החשמליים שיפעלו בגוש דן.

תכנית זו היא הראשונה שמתייחסת אל מסופי התחבורה הציבורית כאל תשתיות לאומיות, בדומה לכבישים ומסילות רכבת, ובהקשר זה מדובר במהפכה של ממש שהתבצעה במשרד התחבורה ומינהל התכנון בשנים האחרונות. מדובר בתכנית הראשונה שאושרה, אך מלבדה מקודמות תכניות נוספות (תת"לים 121, 135, 149 ותת"לים שטרם קיבלו מספר) להקמת עשרות מתחמים בכל הארץ, כחלק ממימוש התכנית האסטרטגית הלאומית.

בנוסף, בשנה האחרונה אושרה להפקדה תת"ל 130 - תכנית שתאפשר הצבת תשתית לטעינת אוטובוסים חשמליים במעל ל-300 מסופי תחבורה ציבורית פעילים או מאושרים בכל הארץ.

והגברנו את הקישוריות בין קשת הפתרונות התחבורתיים המאוחדים במסוף "תחב"צ, שבילי אופניים, הרכבת ובהמשך גם הרכבת הקלה. מלבד חידוש המסוף עצמו, הנהגים קיבלו שטחי מנוחה מחודשים, כולל המבנה התפעולי.

כמו כן, בשנת 2021 הופקדה תוכנית לתשתיות לאומיות מס' 120 (תת"ל 120) להשגות הציבור, והיא אושרה בוועדה לתשתיות לאומיות בסוף שנת 2022. התוכנית כוללת 9 מסופים שיתפרסו על פני שטח של כ-300 דונם, ויכללו כ-1,700 עמדות לאוטובוסים, כולן עם אפשרות לטעינה עבור אוטובוסים חשמליים. המסופים יוקמו בנתביג, במחלף אם המושבות בבני ברק בסמוך לתחנת הרכבת הקלה, בדרום פתח תקווה בסמוך לכביש 471, במחלף חולון מזרח

פרויקט המסופים הינו חלק מתוכנית אסטרטגית לאומית למתקני התחבורה הציבורית בישראל לשנת 2040. תחילתו בזיהוי צורך לאומי במתקני תשתית לתפעול קווי תחבורה ציבורית, מחסור במתקנים שצפוי לגדול בעתיד עם ההתרחבות הצפויה של מערך התחבורה הציבורית וצורך דחוף בשדרוג המתקנים הקיימים. כל זאת, על רקע ההבנה כי תוספות שירות מחייבות תוספת שטחים לתפעול ואחזקה של האוטובוסים.

לצורך זה, נבחרנו להוביל את המהלך להקמה, לשדרוג ולחשמול מסופי התחבורה הציבורית בישראל. בנוסף, אנו עוסקים בניהול ואחזקה של המסופים, תוך עירוב החטיבות השונות בחברה ושילוב אמצעים טכנולוגיים בהקמתם. בין הפעילויות השונות בפרויקט, נמנים תכנון תשתיות לחשמול המערכת והטענה של אוטובוסים חשמליים, הגברת הבטיחות במסופים ושיפור ניהולם ואחזקתם, הנגשתם לצרכיהם של מגוון משתמשים ונוסעים והצבת מתקני שירות ומידע.

בנוסף, בסביבת המסופים מתוכננות תוספות לשירות הנוסעים, העובדים והנהגים - כמו תחנות ריענון, שטחי מסחר ומתקני שירותים. לצד זאת, ישולבו אלמנטים סביבתיים לשיפור הנראות והנעמת השימוש במסופים כמו מתקני הצללה ואזורי המתנה, שילוב צמחייה ועוד.

בשנת 2021 שודרגו המסופים בתל אביב - רידינג, סבידור וקלאצ'קין והוקמו המסופים החדשים במערב ראשון לציון (חונים נוסעים) ויד חרוצים בנתניה. במסופים אלו, הדגשנו את מימדי הנגישות - הסדרת 10 מעברי חצייה נגישים הכוללים הנמכות מדרכה וסימוני נגישות ללקויי ראייה, פיתוח ממשק ידידותי לרווחת המשתמשים על פני 21 מרכזי מידע אלקטרוניים, סלילת שבילי אופניים ועוד.

לצד זאת, הוספנו אלמנטים של פנאי ומפגש בתוך שטח המסופים - רחבה ציבורית פתוחה ומוצללת, צמחייה וספסלים

## ניהול טעינת רכבים ואוטובוסים חשמליים

בהתאם ליעד שהציבה מדינת ישראל - לפיו עד שנת 2035 יהיו כל האוטובוסים העירוניים חשמליים, אנו מובילים את תוכניות חשמול המסופים וניהול הטעינה של אוטובוסים. החברה צפויה לפרוס כ-2,500 עמדות טעינה לאוטובוסים חשמליים במסופים ברחבי הארץ עד 2025.

התוכניות כוללות מערכות ניהול טעינה ואגירה גם ל-3,500 רכבים חשמליים בחניוני יחנה וסע, שיאפשרו הטענה של מכוניות נוסעים.

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

## שדרוג דרכי התחבורה ביישובי החברה הערבית

בשנת 2018 הקמנו מערך שייעודו ביצוע תכניות תשתית ביישובים הערבים ברחבי הארץ. במסגרתו, מתבצעים פרויקטים שמטרתם לבנות רשת תחבורה נאותה ויעילה, שתספק יתרונות כלכליים וחברתיים לתושבים הערבים ותחבר את היישובים לשאר חלקי הארץ. כך, החברה חותרת לצמצום אי-השוויון באוכלוסייה ולהגדלת הצדק התחבורתי בישראל.

כיום אנו עובדים עם 136 יישובים ערביים המאוגדים ב-97 רשויות מקומיות ברחבי הארץ, רובן במחוז הצפון, אשר לדובן ככולן חסרה התשתית התחבורתית הבסיסית של מיסעה, מדרכה, שביל אופניים, ניקוז, תאורה, ותשתיות תחבורה ציבורית, שאין עבורן גישה בחלק ניכר מהרחובות.

במהלך שנת 2022 הושלמה התכנית האסטרטגית לתשתיות תחבורה ביישובי החברה הערבית, במסגרתה נערך תהליך



## פרויקטים ביישובי החברה הערבית ב-2021

97

רשויות  
מקומיות

136

יישובים

10

רשויות עברו לשלבי ביצוע  
בפרוייקטים שבשטחן

7

פרוייקטים נפתחו  
לשימוש הציבור

מיפוי תשתיות תחבורה קיימות ומתוכננות בכל ישוב. במסגרת זאת זוהו תשתיות תחבורה הזקוקות לטיפול ושדרוג או מקומות בהן נדרשת פריצת דרך חדשה לצורך שידרוג מצב הדרך, הסדרת חתך הדרך, התאמתה לתקנים והנחיות וכן פתיחת אפשרות למעבר של תחבורה ציבורית.

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

התהליך כולו התקיים בשיתוף פעולה מלא עם נציגים מקצועיים ברשויות המקומיות, ולווה בכל הרשויות ע"י ראש הרשות או מהנדס הרשות. המתווה שגובש בכל רשות, יאפשר, בתוך עשור, שיפור משמעותי ברשת הרחובות בכל יישוב, שיפור איכות החיים לתושבים ולמשתמשי הדרך והגברת השימוש בתחבורה ציבורית.

# 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



## הנתבים המהירים

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

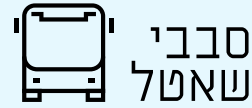
במסגרת הפרויקט יוקמו בשולי גוש דן, בנקודות הכניסה לנתבים המהירים, 5 חניוני ענק "חנה וסע", הכוללים סך של כ-26 אלף מקומות חנייה, בהם יוכלו הנהגים להחנות את רכבם בחינם, וליהנות מנסיעה מהירה וחינמית באמצעות שאטלים חשמליים אל מרכזי התעסוקה בתל אביב. בנוסף, רכבים שיתופיים עם 3 נוסעים ומעלה יורשו לנסוע בנתבים המהירים בחינם. כמו כן, בהתאם לעומסי התנועה, תתאפשר נסיעה בנתבים המהירים עבור רכבים משלמי אגרה ייעודית.

# נתבים מהירים

הדרך החכמה למרכז



# נסיעות צפויות להיחסך עקב השימוש בנתיבים המהירים



כמות ביממה

נסיעות רכב פרטי שנחסכו

ימי עבודה בשנה

סה"כ בשנה

כ- 3,300 X 20 X

(ממוצע נוסעים בשאטל)

250 ימים

כ- 17 מיליון נסיעות שנחסכו



כמות ביממה

נסיעות רכב פרטי שנחסכו

ימי עבודה בשנה

סה"כ בשנה

כ- 30,000 X 2 X

(3 נוסעים פחות נהג)

250 ימים

כ- 15 מיליון נסיעות שנחסכו

כ- 32,000,000

סה"כ נסיעות שנחסכו בשנה

HOV - high-occupancy vehicle

לצד אלו, יעדי המשנה של הפרויקט כוללים:

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

הפרויקט מתבצע לאורך צירים מרכזיים במטרופולין תל-אביב, כבישים 5, 2 ו-20, על ידי הרחבת הדרך והוספת נתיב ייעודי. על מנת למזער את ההפרעה לתנועה ככל האפשר בציר התחבורתי העמוס ביותר במדינה, העבודות מתבצעות בעיקר בשעות הלילה.

הפרויקט מבוצע בשני שלבים:

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

**שלב ב' -** יסלל נתיב מהיר בציר הרחב לאורך כביש 5 (כביש חוצה שומרון), ויכלול הקמת שלושה חניוני ענק בקרבה למחלפי קסם, תקווה ומורשה. הפעלה מלאה של הציר צפויה בשנת 2028.



## 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. מקטע זה, מהווה את שער הכניסה הצפוני לנתיבים המהירים וכן ציר הזנה למתחם שפיים בו עתיד לקום החניון הגדול בישראל.

העיקרון העומד מאחורי הנתיבים המתחלפים הוא ניצול מיטבי של חתך הכביש. כיום, למרות שמדובר באחד הצירים העמוסים ביותר בארץ, קיימים בכביש שלושה נתיבים בלבד לכל כיוון. הפתרון למגבלה זו הוא לאחד את שני הנתיבים החדשים במרכז הכביש לאותו כיוון בזמן נתון כך שהתנועה בהם תפעל לכיוון העומס בשעות השונות: לכיוון דרום בשעות הבוקר ולכיוון צפון בשעות אחר-הצהריים. כתוצאה מכך, הנהגים בכביש יהנו מחמישה נתיבי נסיעה בכיוון בו קיים הביקוש הגבוה.

הדמיה נתיבים מהירים - מחלף פולג, מבט מדרום

## חניוני "חנה וסע", ומערך שאטלים

פרויקט הנתיבים המהירים כולל מערכת הסעת המונים, אשר תתאפיין בזמינות גבוהה, ומטרתה לייעל את השימוש במערכת הדרכים בצירים המוליכים למערך (מרכז עסקים ראשי) המטרופוליני.

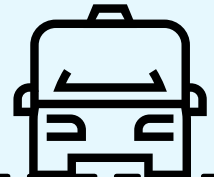
על-מנת שהשימוש בנתיבים יהיה מיטבי, ומבלי שיווצר מצב בו הביקוש גדול מהקיבולת, תוכנן מערך חניוני 'חנה וסע' יעיל, האוסף את הביקוש מצירי האורך המרכזיים ישירות לחניון, ומעביר את המשתמשים למערך היסעים (שאטלים) מהחניונים ליעדים שונים בעלי צפיפות ביקוש גבוהה במטרופולין, בהם ישנו ביקוש גבוה.

תדירות יציאות ההיסעים בשעות הנסיעה בבוקר תהיה גבוהה, כל חמש דקות למוקד תעסוקה (מייצג המתנה ממוצעת של 2-3 דקות לנוסע). בשעות הנסיעה אחר הצהריים תהיה רמת שירות זהה - כל חמש דקות יציאה מאחד ממוקדי התעסוקה במרכז ובחזרה לחניוני 'חנה וסע'. החניונים בציר הרוחב בשלב ב', מתוכננים להיות חניונים רובוטיים מסוג Stacker, מהגדולים מסוגם בעולם. לשם מקסום צריכת האנרגיה, על גגות החניונים יותקנו פאנלים סולאריים. ההגעה לחניונים תתאפשר ברכבים פרטיים, בקורקינטים ואופניים.

## מערכת לספירת נוסעים ברכב

במסגרת הפרויקט, על מנת לאפשר נסיעה חלקה וללא עצירות לרכבים שיתופיים, תשולב בכביש לראשונה בישראל, מערכת אוטומטית לספירת נוסעים ברכבים הנוסעים. הנתונים הנאספים מהמערכת יעברו הצלבה עם נתונים שיאספו מדיווח עצמי של הנהגים ברכב באמצעות אפליקציה ייעודית.

180  שאטלים חשמליים, מהירים ונוחים

10  קווי שירות, 5 מעל מתחם


תדירות המאפשרת זמינות גבוהה:

שעת שיא בוקר כל 5 דקות  
(06:30-10:00)

אחר הצהריים כל 5 דקות  
(15:00-20:00)

שעות שפל כל 15 דקות

1,340<sup>כ</sup> נסיעות ליום

הנסיעה בשאטלים תהיה בחינם 

סבבי היסעים ביום (כביש 20, 2, 1-5) **3,300**

חניוני ענק **5**

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

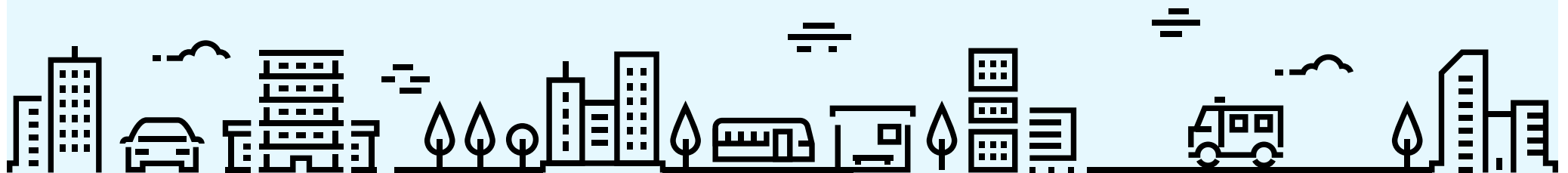
מקומות חניה **26,000**

קילומטרים נתיבים מהירים עוקפי פקק **120**

קילומטרים נתיבים מהירים עוקפי פקק **120**

נוסעי שאטלים HOV-1 בשנה **32,000,000**<sup>כ</sup>

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





## מטרופולין חיפה והצפון

על מנת להתמודד עם מסת התחבורה הגבוהה, הפעילות במרחב הצפון נועדה לממש חלק מהחזון של משרד התחבורה ליצירת חלופות ראויות ונגישות לרכב הפרטי ולעודד שימוש בתחבורה ציבורית.

### מרכזית המפרץ

לביצוע החזון, אנו מפעילים את מרכזית המפרץ, המהווה את ההאב התחבורתי הגדול ביותר בישראל. התחנה בנויה על פני 50,000 מ"ר ו-20,000 מ"ר בנוי, מכילה 16 דרגנועים ו-11 מעליות. מידי יום, המרכזית משמשת מעל 1,600 קווי תחבורה ציבורית מסוגים שונים, ביניהם המטרופולין, הרכבלית, אוטובוסים ציבוריים עירוניים ובינעירוניים, ולצידה נמצאות שתי תחנות רכבת כבדה ותחנת מוניות.



### המטרופולין

ב-2020 נתיבי איילון מונתה לגוף האמון על תפעול ואחזקת תוואי ציר המטרופולין במרחב חיפה, עכו והקריות, המשתרע על פני 85 ק"מ ו-6 רשויות מקומיות. המטרופולין היא מערכת ה-BRT (Bus Rapid Transit) המלאה הראשונה בישראל, והיא מסיעה עד 120 איש במקביל בנתיבי ייעודי, מופרד מהתנועה הכללית ומצורות התחבורה הציבורית האחרות באמצעות העדפה ברמזורים. למעשה, בעזרת קיומו של מערך תחבורה ציבורית המופרד משאר התנועה בכביש אנו יכולים להתגבר על בעיית האמון בשירות, מאחר ובידולו מאפשר למשתמשים לדעת היכן נמצאת המטרופולין בכל זמן, מתי הקו הבא מגיע והיכן הוא עובר. הדבר מתאפשר הודות לשידור וקבלת מידע בזמן אמת על מסלול המטרופולין, והצגתו לציבור על גבי צגים אלקטרוניים בסביבת התחנה.



### הרכבלית

הרכבלית היא כלי רכב ייחודי שמטרתו להוסיף ולהשלים את הקישוריות בין צורות התחבורה השונות בין מרכזית המפרץ לבין הטכניון ואוניברסיטת חיפה. כך, הרכבלית מנגישה את ההגעה למוסדות אלו עבור עשרות אלפי סטודנטים ואנשי סגל, שחלק נכבד משגרתם היומיומית מתרכזת במעלה ההר של חיפה. במקום שמסלול ההגעה של משתמשים אלו יימשך כ-40 דקות לפחות בתחבורה ציבורית, צמצמנו אותו ל-10 דקות נסיעה ברכבלית לטכניון, ו-19 דקות לאוניברסיטת חיפה.

החל מנובמבר 2021, קיבלנו מטעם המדינה את האחריות לתפעול ולאחזקת הרכבלית בחיפה, המתבצעת בפועל על ידי הזכייין - חברת "כבל אקספרס" מקבוצת עפיפי, אשר אחראית על פיקוח ובקרה של מערכות הרכבל, פיקוח על רמות השירות ועל מפעיל הרכבל. הרכבלית עומדת בתנאי הבטיחות והבקרה המחמירים ביותר שהוצבו על ידנו. בנוסף, בנינו מגדל פיקוח המבוסס על ניטור וניתוח תנועה מתקדמים, המדווחים למשרד התחבורה על כל שינוי או הפרעה לתנועת הרכבלית, קטנה כגדולה.



### פרויקטים נוספים במטרופולין חיפה וצפון

עוד במסגרת אחריותנו, החברה אמונה על תכנון מקטע התמרור במטרופולין חיפה, בעיקר בכביש 4 בזבולון עד מסוף כורדני, כביש 781 ואזורים מחוץ לעיר בהם עוברת המטרופוליס. לצד זאת, מבצעת החברה פרויקטים טכנולוגיים נוספים שמטרתם לשפר את היכולת התפעולית של המטרופוליס. בין הפרויקטים, נמנים הוספת חניון בתחנה המרכזית בקרית מוצקין, הצבת שילוט אלקטרוני שישדר דיווחי תנועה מדויקים בזמן אמת אשר יתחבר לאפליקציות נגישות עבור הציבור הכללי ויותאם לצרכי הנגישות של אנשים עם מוגבלויות וצרכים מיוחדים, כמו אפשרות להקראת זמני ההגעה בקול.

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





בטיחות ונגישות  
בדרך 04







## 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.

הרחבת הנגישות בפרויקטים השונים היתה אחד היעדים המרכזיים שלנו ב-2021. לשם השגתו, ביצענו מספר עבודות נגישות במתקני החברה, לדוגמה בתחנת מרכזית המפרץ בחיפה, שדרגנו תחנות אוטובוס, שילבנו טכנולוגיות חצייה בטוחה ועוד.

### עיר בטוחה

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

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

### רמזורים אדפטיביים

בעולם ניהול התנועה, ישנה הבנה כי קיימים סיכונים ייחודיים להולכי רגל, במעברי חצייה ורמזורים. על מנת להתמודד עמם, תכננה החברה מערכת רמזורים ומעברי חצייה חדישים, אשר עשויים להשפיע משמעותית על הפחתת מספר תאונות הדרכים ומספר הנפגעים בכבישים.

רמזור אדפטיבי עשוי לקצר עד  
20% מזמני ההמתנה בצמתים

בנתיבי איילון שוקדים על שילוב טכנולוגיות חישה מרחוק, בדגש על חיישנים, מצלמות ומערכות חכמות מבוססות אלגוריתמים לפיענוח התנהגויות בדרכים. באמצעותם, יתאפשר זיהוי עומסים בצמתים ותנועת הולכי רגל ואופניים. בהתאמה, תתבצע אדפטציה בזמן אמת של הרמזורים, כך שפעילותם תתכתב עם צרכי משתמשי הדרך. בצורה זו, התנועה בדרך עשויה להיות יעילה, זורמת ומהירה יותר, וזמני ההמתנה ברמזורים יתקצרו. כך, רמת הבטיחות בדרכים צפויה להשתפר ומספר התאונות בדרכים יפחת.

## בטיחות בנת"צים

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

במסגרת פרויקט "מהיר לעיר" נסללים מאות קילומטרים של נתיבי נסיעה בכביש, בהם מתקיימת העדפה לתחבורה ציבורית. על מנת לשפר את הבטיחות בנתיבים אלו, נבחן שילוב של אמצעי חישה מרחוק לזיהוי סיכוני בטיחות.

מטרות הפרויקט כוללות הגברת יכולת זיהוי סכנות והפחתת תאונות דרכים, ומניעה מוקדמת של אירועי דרך ועומסי תנועה.



## נת"צ שמאלי

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

בשנת 2021 הפעלנו את הנתיבים השמאליים לתחבורה ציבורית בפרויקטים שלנו. בסוף שנת 2022, מסתיימות בדיקות הבטיחות בנת"צים שמאליים נוספים בקרית אונו, בלוד ובכפר סבא, אשר צפויים להיפתח לתנועה בתחילת שנת 2023.

## תחנות אוטובוס חכמות



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

בשנת 2021 הצבנו תחנות אוטובוס חדשניות, אשר כוללות אלמנטים המאפשרים נגישות למשתמשים ואמצעים טכנולוגיים המותאמים להמתנה בעידן שינוי האקלים.

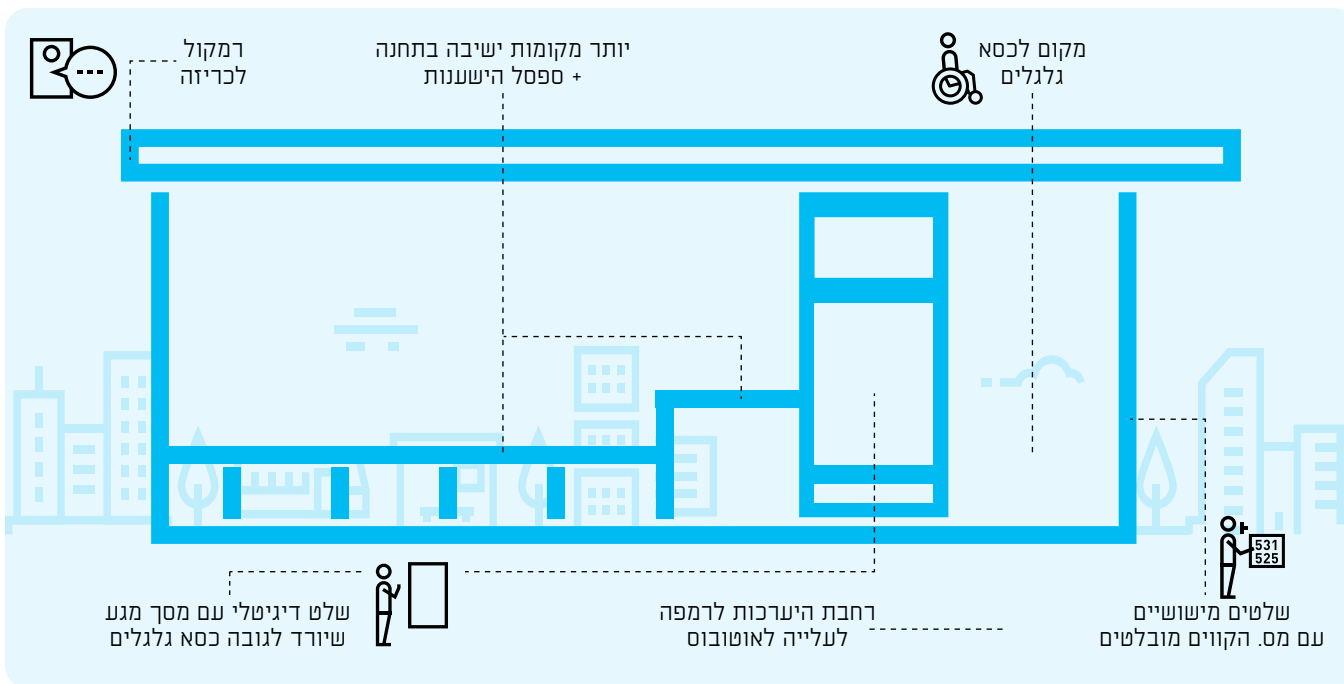
התחנות החדשות מאפשרות הצללה רבה יותר בזכות דפנות זכוכית מסננות קרינת UV, ועמידות גבוהה לכל תנאי מזג האוויר הישראלי, ההולך ומשתנה.

לצד זאת, הוספנו מקומות להטענת טלפונים ניידים, מסך מגע וטכנולוגיות מידע לדיווחים בזמן אמת, הזמינים בשלוש שפות - עברית, ערבית ואנגלית.

דגם תחנות האוטובוס החדש משלב אלמנטים מתקדמים של נגישות עבור אנשים עם מוגבלויות (איור).

במהלך שנת 2021 הצבנו 86 תחנות פעילות, ובסך הכל מתוכננות כ-350 תחנות ברחבי הארץ.

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





## שדרוג הנגישות בתחנה המרכזית בחיפה ובמסופים

כחלק מפרויקט שדרוג המסופים ברחבי הארץ, בשנת 2021 עמלנו לשיפור רמות הנגישות של המסופים והתחנות המרכזיות.

ביצענו עבודות נגישות נרחבות בתחנת מרכזית המפרץ בחיפה. בין העבודות, השלמנו את מערך הסימונים הקיימים עבור אנשים עם מוגבלות ראייה, הזזנו עצמים כמו אשפתונים וספסלים מתוואי הדרך על מנת למנוע מכשולי תנועה, הוספנו רציף "תיק תק" המקל על ההגעה לרציף וביציאה ממנו עבור אנשים עם מוגבלות בניידות, התאמנו את המדרכות ומעברי החצייה לתנועת כסאות גלגלים ועוד.

לקריאה על שאר המסופים ראו פרק 3 - פרויקט המסופים.



## מערך הסיידים בנתיבי איילון

מידי יום, עוברים כ-850 אלף כלי רכב על כביש איילון (20). רכב העוצר בצידי הכביש עלול להוביל לעומסי תנועה כבדים ולמצב מסכן חיים. לשם כך, הקמנו את מערך הסיידים של נתיבי איילון.

הסיידים שלנו פועלים כשירות מטעם חברת נתיבי איילון, ללא עלות עבור המסתייעים בהם, ומגיעים לזירת האירוע תוך מספר דקות לאחר קבלת הפנייה ממרכז ניהול התנועה המטרופוליני. כך, אנו מצמצמים את ההפרעה לתנועה ואת הסכנה לחיי אדם על הכביש.

### מערך הסיידים

בשנת 2021,  
הסיידים שלנו טיפלו ב-  
**7,421**  
אירועים

נתקעתם? חייגו \*8541 לסיוע חינום

## אחזקת תשתיות מונעת, שוטפת וחזויה

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

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

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

ב-2021 שילבנו פתרונות טכנולוגיים לשיפור המענה התחזוקתי בתווך העירוני ובפריסה הארצית, תוך שימוש במערכות ניהול אחזקה וניטור טכנולוגיות. לצד זאת, הכנסנו את החידושים הבאים לשלבי העבודה התחזוקתית השוטפת:

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

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



פיילוט סקירת גשרים באמצעות רחפן





## מרכז ניהול תנועה מטרופוליני - מנת"ם לשגרה ולחירום

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

בשנת 2021 השלמנו פריסה של מצלמות לאורך כל נתיבי איילון, המכסות את הכביש לכל אורכו.

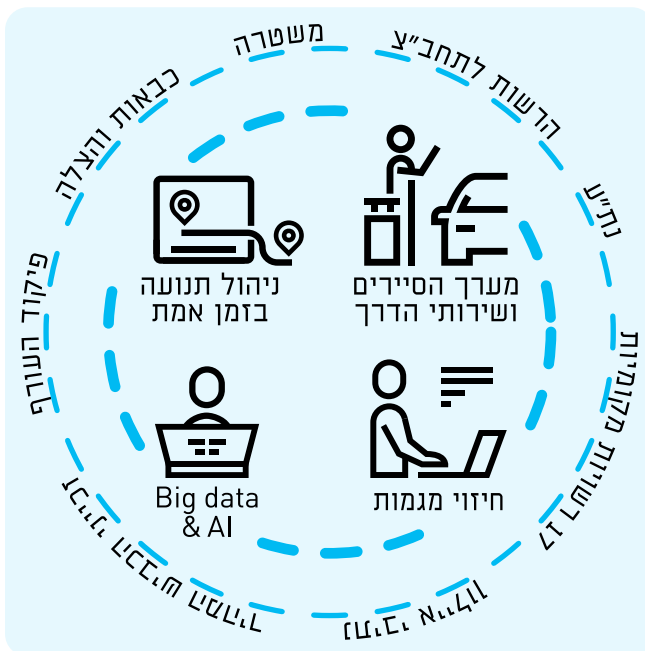
המנת"ם מהווה למעשה מרכז הקולט שידורים מגוון אמצעים ובונה את תמונת התנועה המלאה של גוש דן בזמן אמת. בזכותו, ניתן לבצע סקירה מקיפה על מארג הפתרונות התחבורה החדשניים שהחברה מקדמת שיהוו חלופה לרכב הפרטי, תוך התמקדות בפרויקטי תחבורה ציבורית בת-קיימא.

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

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

ביולי 2021, סיימנו לבנות ולשדרג את מרכז הבקרה ולהפוך אותו למרכז ניהול תנועה של מטרופולין ת"א - מנת"ם דן, המאפשר ניהול תנועה אקטיבי אשר צופה את פני העתיד. המנת"ם יביא לשיפור התנועה בכל מטרופולין דן, בין היתר בזכות ניהול משותף יחד עם הרשויות המקומיות לצד טכנולוגיות מתקדמות. אנו פועלים כדי לצרף רשויות נוספות, ליצירת שיתוף פעולה שיסייע לתושבי המטרופולין לנוע בקלות ובכל תנאי דרך.

באוגוסט 2021, חתמנו עם חברת נת"ע ועיריית בני ברק על הצטרפות למנת"ם דן, ומאז, ובמהלך שנת 2022, הצטרפו למיזם רשויות נוספות: בת-ים, פתח תקווה, רמת-גן, קרית אונו ולוד.





## מרכז ניהול התנועה של גוש דן כולל:

### מערכת בקרת תנועה

השימוש כיום בדרך איילון מתקרב לניצולת המקסימלית, וכל ירידה בקיבולת של הכביש עלולה להביא לירידה חדה במהירות עד לעצירת התנועה. תאונה או הפרעה בנתיב אחד יכולה להפחית מיידית 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. בנוסף, זיהוי מהיר של תאונות מקצר את זמני ההגעה של שירותי החירום ומסייע בהצלת חיים.

חדר הבקרה עובד 24/7 ומטפל במעל ל-4,000 אירועים בשנה.

### בקרת נתיבים

למען בטיחות הנהגים מוצבים לאורך איילון תמרורים אלקטרוניים מעל נתיבי הנסיעה המודיעים על סגירת נתיבים עקב עבודות או אירועים בדרך, הצבת התמרורים מעלה את רמת הבטיחות בכביש ומאפשרת החלפת נתיב נוחה ובטוחה.

בשעות העומס, התמרורים האלקטרוניים מספקים לנהג התרעה מוקדמת על פקקים ומפגעים הנמצאים לפניו, מאפשרים הפחתת מהירות הדרגתית ומקטינים את הסיכוי לתאונה.

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

### תיאומים ושיתופי פעולה

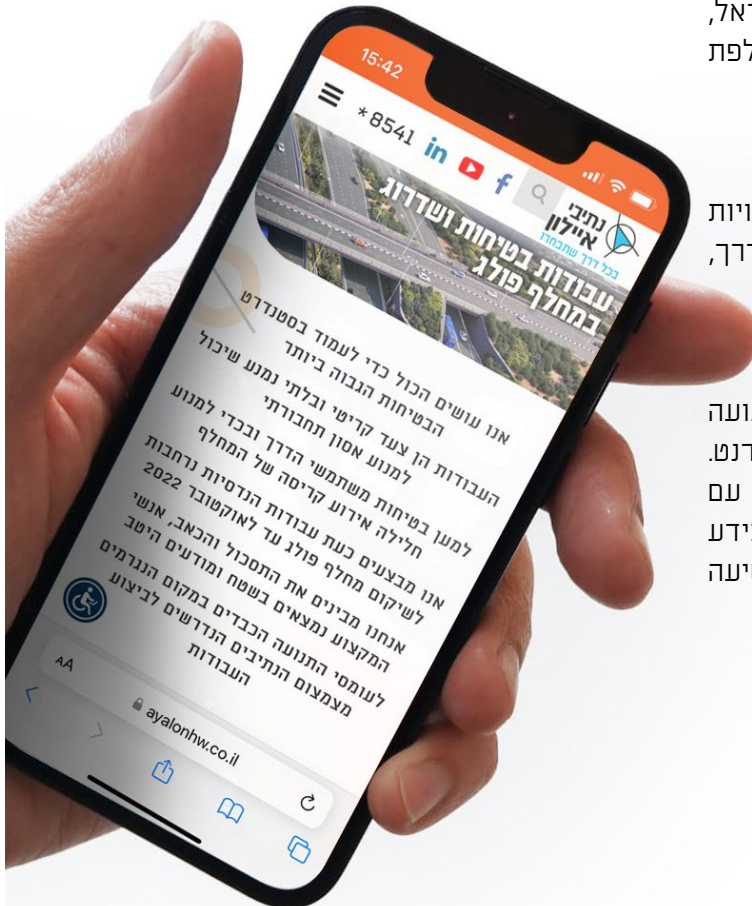
חדר הבקרה עובד בשיתוף פעולה מול גורמים רבים כגון משטרת ישראל, מגן דוד אדום, נתיבי ישראל, עיריית ת"א, הנתיב המהיר, כביש 431, חברת החשמל, רכבת ישראל, חברת נת"ע ומוקדים עירוניים נוספים לצורך החלפת מידע ותיאום פעולות הבקרה.

### תיאום רמזורים

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

### הפצת מידע

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





# 05 חדשנות וטכנולוגיה



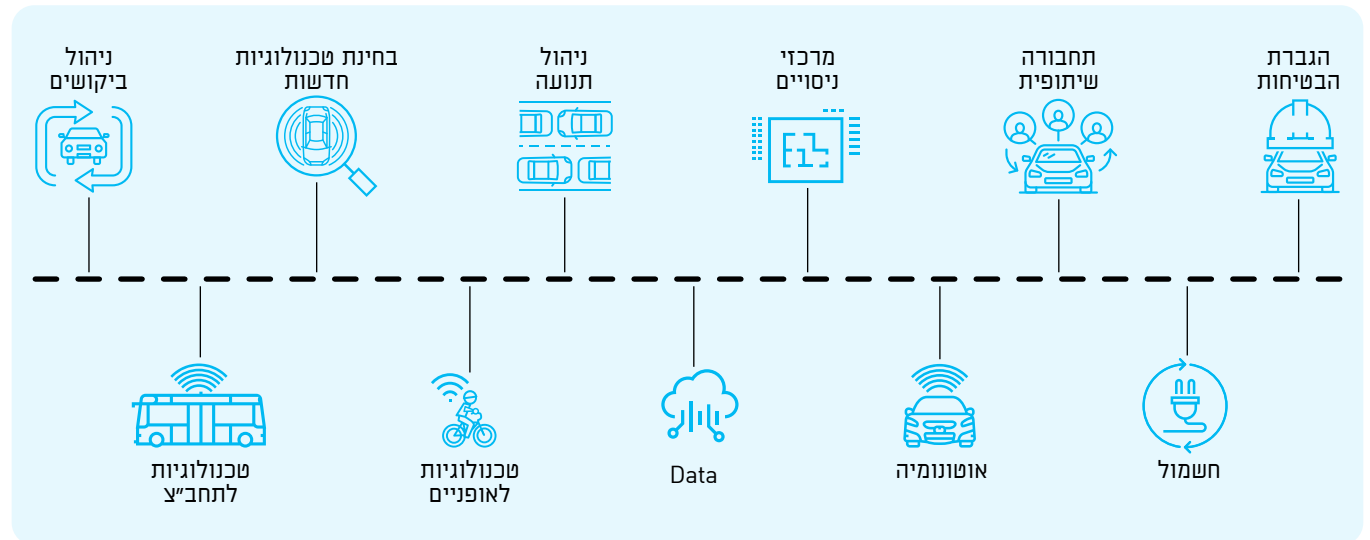


## חדשנות טכנולוגית

על רקע שינוי ייעודה של החברה, אימצנו בנתיבי איילון את הרעיון לפיו קידום טכנולוגיות תחבורתיות מסייע להגברת הבטיחות והקישוריות במטרופולין, וכך תורם לפיתוחה של החברה האנושית החיה בו.

שילוב חדשנות טכנולוגית בתחבורה מהווה מרכיב אקוטי בעולמות התכנון והיזמות בישראל, מאחר ואנו מסתמכים על מערכות תחבורה שונות בכל תחומי החיים. לכן, משרד התחבורה, יחד עם נתיבי איילון מובילים אסטרטגיה לקידום תשתיות תחבורה חכמה, ושואפים להפחית את השימוש והתלות ברכב הפרטי, לקדם שימוש אפקטיבי בדרכים ולשפר את איכות החיים של כלל התושבים ומשתמשי הדרך.

החברה מנהלת כ-60 פרויקטים טכנולוגיים, במסגרתם היא עונה על הצרכים השונים של משתמשי הדרך תוך ביסוס המלצותיה בחידושי המדע בתחום.







## מרכז הניסויים הלאומי לתחבורה חכמה

בינואר 2017 החליטה מדינת ישראל לשים דגש על פיתוח תחום התחבורה החכמה בארץ ומיצובה כשחקנית מרכזית בעולם האוטונומי בכלל ועולם הרכב בפרט.

בחברת נתיבי איילון קיבלנו את האחריות להוביל את התחום, ולאחר מתחמים בישראל המתאימים לביצוע ניסויים חדשניים בתחומי התחבורה החכמה. אתרים אלה כללו קטעי כביש שטרם נפתחו לציבור וכן אתר קבע. בצורה זו, המדינה מדרבנת חברות פרטיות לערוך ניסויים בתחום, והחברות מצידן מקבלות מענה מקומי טוב, זמין מקצועי ומסובסד לצרכי הפיתוח שלהן.

באוגוסט 2020 התחלנו בהקמת מרכז הקבע (מרכז הניסויים הלאומי לתחבורה חכמה) לביצוע ניסויים באזור התעשייה הצפוני של העיר אשדוד. בדצמבר של אותה שנה הסתיימה ההקמה והחלה קליטת חברות לביצוע ניסויים.

בשל החשיבות הגבוהה של השיפורים הטכנולוגיים למערכות התחבורה, ובאותה נשימה - גם הרגישות של הסביבה והקהילה לשינויים תחבורתיים בתוך הרקמה החיה של העיר, עולה הנחיצות של ביצוע ניסויים מורכבים וארוכי-טווח במתחמים ייעודיים. במתחמים אלו הטכנולוגיות יכולות לעבור בדיקות מקיפות ומיטביות לבדיקת רמת הבטיחות והיעילות שלהן, תוך סיכון מינימלי של חיי אדם וסביבה.

המרכז בנוי כמבנה של עיר מטרופולינית, עם כבישים, רחובות ומנהרה. בין הניסויים המתבצעים במרכז ניתן למנות את תחום הרכבים האוטומיים, יצירת אקו-סיסטם בין החברות הטכנולוגיות לבין הרשויות המקומיות, בחינת שיתופי פעולה בין החברות השונות ועוד.



## מבין יכולות המרכז הניסויי

פיתוח יכולות נוספות בתחומי הסימולציה והסייבר

הנגשת אתרים לניסויים עבור חברות טכנולוגיה בעולם התחבורה החכמה

בניה תקני ניסוי לתחבורה חכמה

תמיכה באספקת שירותי ניסוי ממוכשרים



נכון לסוף שנת 2022, בוצעו באתר 143 ימי ניסויים, על ידי 17 לקוחות ו-4 מפעילים שונים. מתוך ימי הניסוי הללו - כשליש מהניסויים היו על אמצעים אופטיים, כ-30% נוספים ניסויים בפלטפורמות חשמליות ועוד כ-13% ניסויים על אמצעי רדאר/ לייזר.

## מרכז התשתיות הלאומי לסייבר לתחבורה חכמה

יחד עם מערך הסייבר הלאומי ומשרד התחבורה, אנו פועלים להקמת זירת חדשנות בבאר שבע, בה נוכל לבחון דרכי התמודדות עם איומי סייבר על טכנולוגיות חדשות ומתפתחות בתחומי התחבורה. במסגרת זו, יוכלו חברות, יזמים וחוקרים לקיים ניסויים, לפתח מוצרי הגנה לתחבורה, טכנולוגיות חדשות ותקני סייבר לתחבורה חכמה מוגנת. כמו כן, המהלך נועד למשוך חברות בין-לאומיות להגיע לזירה ולהשקיע במחקר ופיתוח בתחום בישראל.

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

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

בחודש מאי 2022 אושרה בכנסת האסדרה של תחום בדיקות הרכב האוטונומי ועל בסיסה עתידות להתבצע הבדיקות לרכבים שיעלו על כבישי ישראל ללא נהג.



**סייבר ישראל**  
 מערך הסייבר הלאומי





## מיזם הרחפנים הלאומי

מיזם הרחפנים הלאומי הוא פרויקט משותף בין משרד התחבורה, חברת נתיבי איילון, רשות התעופה האזרחית, מינהלת תחבורה חכמה ורשות החדשנות, ומהווה חלק מתוכנית כוללת להתמודדות עם הגודש בכבישים.

מחקרים מצאו כי כ-20% מבעיית הגודש במרכזי הערים נובעת מהנעת סחורות קטנות, בעיה שלפתרונה יכולים הרחפנים לסייע בשני היבטים הן בהיבט של התייעלות, ניטור וניתוח, והן בהיבט התפעולי של יצירת מסלולי שינוע חדשים אשר יקלו על העומסים הקיימים ובניית הרגולציה התומכת לתפעול השוטף שלהם במרחב העירוני.

בשנת 2021 בוצעו במסגרת מיזם הרחפנים הלאומי 11,000 טיסות ניסוי

### מיזם הרחפנים הלאומי במצע "שומר החומות"



במהלך המבצע העמדנו לרשות פיקוד העורף חמ"ל מתקדם במרכז ניהול התנועה שלנו, על מנת לנטר מוקדי נזק אזרחיים בשטח, כגון תיעוד של אתרים בהם נפלו רקטות, סיוע במענה להפרות סדר והעברת הדיווחים מהשטח בזמן אמת. המידע שהתקבל מהרחפנים התממשק אל עמדת בקרה אחודה, המופעלת מתוך מנת"ם דן.

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים וחברת נתיבי איילון גאים להפעיל את מרכז ניהול תנועה מטרופוליני דן בעתות חירום, ולסייע לפיקוד העורף תוך שימוש בטכנולוגיות מתקדמות.

פעילות המיזם החלה בינואר 2021, ובמהלך השנה האחרונה בוצעו ארבעה שלבים בתוכנית הפיילוט. בשלב הרביעי, התקיימו טיסות לילה וביצוע משלוחים ישירים ללקוחות הקצה.

עד כה בוצעו כ-16,000 טיסות רחפנים ברחבי הארץ. במהלך שנת 2022, הופעל מיזם משותף עם רשות החדשנות, אשר החברות שהשתתפו בו אבטחו את מרתון ת"א ומצעד הגאווה ע"י רחפנים שביצעו פעולות במרחב אווירי משותף. בנוסף, בוצעו טיסות רחפנים בכ-18 בתי חולים ברחבי הארץ, חלקן לטווחים ארוכים של עד כ-20 ק"מ. בטיסות אלה נבחן, בין היתר, שינוע של בדיקות דם בין מרכזי הדגימה למעבדות. למהלך זה פוטנציאל להביא לשינוי משמעותי במהירות ועילות הבדיקות.

ליבו של מיזם הרחפנים הלאומי נמצא בשדה הניסויים בירוחם, אשר הוקם לצרכי מחקר ופיתוח בתחום הרחפנים, וישמש את התעשיות הביטחוניות והאזרחיות כאחד. מיזם זה הוא הסנונית הראשונה בשורה ארוכה של שיתופי פעולה בין חברת נתיבי איילון למפא"ת בקידום טכנולוגיות אזרחיות וצבאיות בתחום התחבורה החכמה.

השדה יסייע לחברות לבחון מערכות כלי טיס בלתי מאויש בצורה בטוחה ומקצועית ויאפשר מחקרים אקדמיים בתחומים משיקים לעולם הטכנולוגי המתפתח. הפרויקט כולל בחינת שימוש ברחפנים לשינוע מוצרים בסיסיים ועזרה ראשונה, קישור הרחפנים לניטור תנועת הכבישים בזמן אמת על בסיס בינה מלאכותית לצורך ביצוע הערכות ותחזיות ועוד.



חטיבת טכנולוגיה וחדשנות הקימה קהילה טכנולוגית אשר מונה כ-840 חברים במס' קבוצות. הקהילה היא חלק משמעותי מהאקוסיסטם של החטיבה, והיא מייצרת חיבורים ושיתופי פעולה בתחום התחבורה החכמה.

עשרות שיתופי פעולה, ימין עיון משותפים, אירועי החלפת ידע, עסקאות, חיפוש ואיתור מומחים יחד



833  
חברות וחברים



39  
פודקאסטים מרתקים

2

קבוצות דיונים

1

קובץ יצירת קשר



4,649  
ידיעות, קבצים וקישורים שעברו בין החברים

### חוסכים שימוש בדלק ומרוויחים כסף

לאחר הצניחה בנסיעות בתקופת הסגרים, זינק בחזרה מספר הרכבים על הכביש ברגע שהשתחררו ההגבלות על התנועה. זמני הנסיעה אף התארכו ביחס לתקופה שלפני מגפת הקורונה.

הפרויקט כולל אלפי מתנדבים שעל רכבם הותקן רכיב ניטור. ההשתתפות בפרויקט מחולקת לשני שלבים: תיעוד ותגמול. בשלב התיעוד המתנדבים מנוטרים למשך חצי שנה על מנת ללמוד את הרגלי הנסיעה שלהם ללא התערבות או מתן תמריץ כלשהו. בשלב התגמול המתנדבים מתוגמלים בהתאם לנסיעות שלהם מחוץ לשעות השיא ואזורי הגודש, וכן בתמורה לנסיעה בתחבורה ציבורית.

בנוסף לתמריצים הכספיים לנהגים המתנדבים שישתתפו בפרויקט, תשולב תוכנית משותפת עם מעסיקים לשימוש בנסיעות משותפות ו/או עידוד עבודה מהבית, תוך מתן הטבות עבור המשתתפים.

בשנת 2021 השתתפו 13,000 מתנדבים בפרויקט דרך ערך.

פרויקט דרך ערך עשוי להיות אחד הפתרונות היעילים ביותר להורדת מספר הרכבים הפרטיים מהכביש, להעלאת מקדם המילוי ברכב (הגדלת מספר הנוסעים ברכב אחד בנסיעה בודדת) ולצמצום בפקקים ובזיהום האוויר מתחבורה.

# דרך: ערך



אנחנו מזמינים מתנדבים נוספים להצטרף לפרויקט, [לחצו למידע נוסף.](#)



## נתיב לעסקים

**יוצרים תרבות תחבורה חדשה**

נתיב לעסקים הוא פרויקט לאומי של משרד התחבורה ונתיבי איילון, בשיתוף מנהלת תחליפי דלקים ותחבורה חכמה, ליצירת שינוי בהרגלי הנסיעה של עובדיכם ולהפחתת השימוש שלהם ברכב הפרטי.

במסגרת הפרויקט, נייצר מגוון פתרונות תחבורה אלטרנטיביים עבור העובדים בהתאמה אישית לעסק/ארגון שלכם, נשדרג את דרכי ההגעה שלהם לעבודה ולבית, נחסוך להם זמן רב בדרכים, ובכך נגביר את התפוקה לא רק פחות חשוב – נתרם רבות לירידת העומס בכבישים.



### למה כדאי להצטרף לתוכנית?

- כי אתם תרוויחו** - באמצעות עובדים מרוצים יותר, ייעול זמני העבודה וצמצום הוצאות על נסיעות.
- כי העובדים ירוויחו** - פחות זמן בדרכים, יותר זמן לילדים, פרויקטים חשובים ולחיים אישיים.
- כי כולם ירוויחו** - בזכות הרשפעה הרחבה שלכם, על נסיעות, מאוח ואף אלפי עובדים, נשפר את המצב בדרכים לכל חושבי ישראל!

# נתיב לעסקים

תרבות תחבורה חדשה

מכאן, פנינו אל עובדי החברות והפצנו סקרים שמטרתם לאסוף מידע על הרגלי הנסיעה שלהם, לנתח את התוצאות ולהצליב בין הצרכים של העובדים השונים במתחם כולו.

מתוצאות הסקרים, גילינו כי 70% מהעובדים בפארק המדע חווים קשיים בדרך לעבודה, שישנה בעיה שקיים קושי בקישוריות בין תחנת הרכבת למיקומי המשרדים הגדולים בפארק, ישנו מחסום בשימוש בקארפול, אין רציפות בתשתיות רכיבה והיעדר אמינות מספקת בתחבורה הציבורית.

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

- הוספת מערך שאטל (הסעה) פנים מתחמי בפארק המדע
- ארגון הסעות בינעירוניות אל הפארק על חשבון המעסיקים
- ייזום קארפול בין עובדי הפארק על ידי המעסיק לתקופת היכרות ושמירת חניות מועדפות לנוסעים בנסיעה שיתופית
- שדרוג התחבורה הציבורית ותגבור תדירות האוטובוסים, הוספת קווים חדשים, שינוי מסלולים וזמני נסיעה, שיפוץ סככות של תחנות האוטובוס ועוד
- יצירת רציפות של שבילי האופניים המגיעים לפארק וסלילה של מסלולים חדשים בשטח הפנימי של הפארק.

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

העלויות הישירות והעקיפות של הגודש בכבישים נאמדות בכ-40 מיליארד ש"ח בשנה, והן צפויות להכפיל את עצמן עד שנת 2035 במידה ולא יימצאו חלופות לשימוש ברכב הפרטי.

הציבור הישראלי עומד בפיקים כמעט שעה נוספת ביום בממוצע, ובסך הכל מאבד כ-850 מיליון שעות בכל שנה.

כבר מספר שנים שהמחקרים בכנסת ובאקדמיה מגיעים לאותה המסקנה - בעיית הגודש בכבישים נובעת משימוש נרחב ברכב הפרטי. על מנת להתמודד עם בעיה זו, חברת נתיבי איילון פועלת במגוון דרכים על מנת להעלות את מקדם המילוי ברכבים ומפתחת תשתיות תחבורה מתקדמות בתקציבים של מאות מיליוני שקלים.

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

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

התוכנית מתבססת על שלושה שלבים עיקריים: ראשית, אנו מאתרים את הצרכים התחבורתיים הייחודיים של העובדים; שנית, אנו מייצרים פתרונות אלטרנטיביים מדויקים לכל עובד, מעסיק ומתחם תעסוקה; שלישית, אנו משלבים זרועות עם משרד התחבורה, רשויות מקומיות ומעסיקים נוספים ליצירת הזדמנויות משותפות ולהסרת חסמים.



## רכבת על גלגלים

### פשטות של אוטובוס, נוחות של רכבת

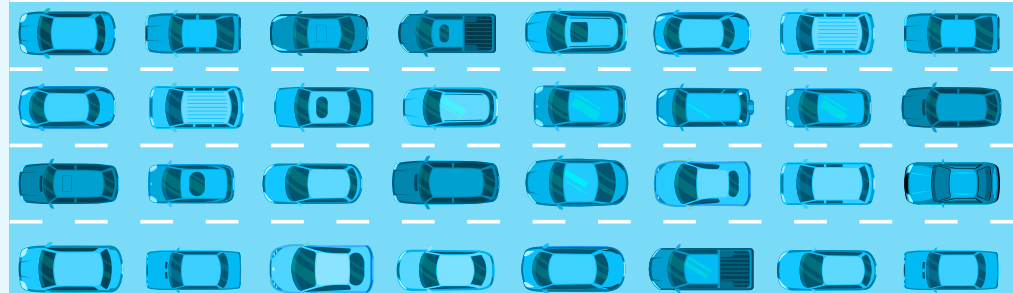
הרכבת על גלגלים היא כלי חדש הנבחן על-ידי נתיבי איילון במרכז הניסויים באשדוד כחלק ממערך האמצעים הנבחנים במקום, ושמטרתם לחולל חדשנות בתחבורה הציבורית. זהו כלי רכב הדומה לרכבת חשמלית, והוא עשוי להציע שילוב של יתרונות הרכבת הקלה - קיבולת נוסעים גבוהה המאפשרת זמינות ונגישות לאלפי נוסעים בעיר, נסיעה שקטה, מהירה ובטוחה - וזאת ללא צורך בעבודות תשתית מורכבות ויקרות.

בשנת 2021 נערכה נסיעת המבחן הראשונה של הרכבת.

השטח הנדרש בכביש להסיע את אותה כמות אנשים בהשוואה בין רכב פרטי = לאוטובוס



חמישים אנשים באוטובוס אחד



חמישים אנשים ב-32 רכבים





איכות  
הסביבה 06

## איכות הסביבה

תחום איכות הסביבה הוא אחד הנושאים המהותיים ביותר עבור החברה. מעבר לעמידה בדרישות הרגולטוריות אליהן היא כפופה, החברה מאמצת ומקדמת יוזמות חדשניות אשר שואפות לממש את יעדי הממשלה בהתחייבותה להפחתת פליטות גזי חממה, צמצום זיהום האוויר, חתירה לשוויון סביבתי ותחבורתי ומעבר לחשמול אמצעי תחבורה ולייצור אנרגיה מאופסת פליטות.

### השקענו למעלה מ-3 מיליון ש"ח בניהול הסביבה והשפעותיה הסביבתיות בין השנים 2019-2021

החזון של חברת נתיבי איילון ומהות הפעילות העיקרית שלה היא הפחתת השימוש ברכב הפרטי, וצמצום ההשפעות החיצוניות שלו באמצעות קידום 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.

בשנה האחרונה חברנו לחברה מומחית שזכתה במכרז לניהול היבטי הסביבה, הבטיחות והנגישות בפרויקטים

השונים של החברה. החברה מהווה את הגורם המפקח והמבקר את הקבלנים מטעם נתיבי איילון, בין היתר בתחומי איכות אוויר, בדיקות תקינה, המלצות ליישום תקנים ירוקים לתשתיות, בחינת חוזים תכנוניים, שימוש בחומרים ועוד. על מנת להפנים את סיכוני הסביבה הייחודיים אליהם חשופה חברת נתיבי איילון, החברה עוסקת בשנת 2022 בבניית תוכניות עבודה ארוכות טווח.

בשלוש השנים האחרונות השקענו כ-3 מיליון ₪ במערך הניהול הסביבתי, בו נכלל ביצוע סקר סביבה, ניהול האנרגיה, ניהול סביבתי במרכז הניסויים ושילוב פאנלים סולאריים במתקני החברה. השקעה זו הינה רק חלק מהמאמץ שאנו עושים לצמצום השפעתנו על הסביבה, יחד עם הפעילות הרחבה שלנו לצמצום השפעות סביבתיות הנובעות משימוש במתקני החברה - על ידי יצירת תמריצים לשימוש באמצעי תחבורה אלטרנטיביים לרכב הפרטי וחתירה ליצירת סביבה מטרופולינית בריאה ושוויונית.







### שימוש בחומרים ממוחזרים

במסגרת המאמצים לצמצם את היקפי הפסולת המיוצרת במסגרת פעילות חברה, אנו פועלים להפחתת פסולת הבניין המושלכת באמצעות ביצוע שימוש בחומרים ממוחזרים. במהלך 2021 היקף השימוש בחומרים ממוחזרים עמד על 11% בפרויקטים שבביצוע. בעתיד, אנו מכוונים להיקף שימוש בחומרים ממוחזרים שלא יפחת מ-20%.



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

לאחר שלבי המיפוי, נמצאה התאמה להקמת פאנלים סולאריים ב-11 אתרים בסביבת כביש 20 במתחמי התחבורה הציבורית הנמצאים תחת אחריותם של נתיבי איילון ומשרד התחבורה, בסך כולל של כ-3,000 קוטי"ש ועל פני שטח של כ-25 דונם.

בשלב הראשוני, הוקמו פאנלים סולאריים באתר אחד של החברה, והתקנת פאנלים נוספים תושלם במהלך השנים הקרובות.



## התייעלות בשימוש במשאבים

### הטמנת תשתיות בביצוע עבודות

משאב הקרקע בישראל הינו משאב מוגבל ויקר. על מנת לעשות שימוש מיטבי בשטחים המשמשים לתשתיות, נתיבי איילון שואפת לעשות שימוש יעיל ככל הניתן בקרקע בעת ביצוע עבודות הכוללות פתיחת כבישים וחפירות.

בעת ביצוע עבודות אלו, אנו משחילים תשתיות שיש להן פוטנציאל רווח לחברה ותועלת לציבור. בין התשתיות שהחברה מניחה, נמנים קני תקשורת, בהם מעגנים להולכת רשת סיבים אופטיים. כיום, הנחת קני התקשורת מהווה חלק מהסטנדרט בביצוע עבודות התשתית של החברה, מתוך העיקרון הגורס כי פעילות זו תורמת לשיפור הגישה הציבורית לגלישה מהירה ואיכותית באינטרנט, ומסייעת לחיבורם של תושבים ויישובים חדשים לרשת ובכך משפרת את איכות החיים הציבורית בישראל.

### הצבת פאנלים סולאריים לקידום יעדי אנרגיה מתחדשת בישראל

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

התחלנו את הפעולה ב-2020 בביצוע סקר והתקשרות עם חברת ייעוץ חיצונית. בהמשך, מיפינו שטחים כלואים לאורך כבישים ואיתרנו גגות מתאימים במתקנים התפעוליים שבאחריות החברה, בהם לא נעשה אף שימוש לפני כן. מיפוי זה שימש לצורך הגדרת האזורים להצבת הפאנלים, ביניהם גגות מסופי התחבורה הציבורית והשטחים שבין המחלפים.





**אנחנו שומרים  
על העצים  
לכל אורך הדרך**

אין לחפור בסביבת שורשי העץ  
الرجاء عدم الحفر بجانب جذور الأشجار

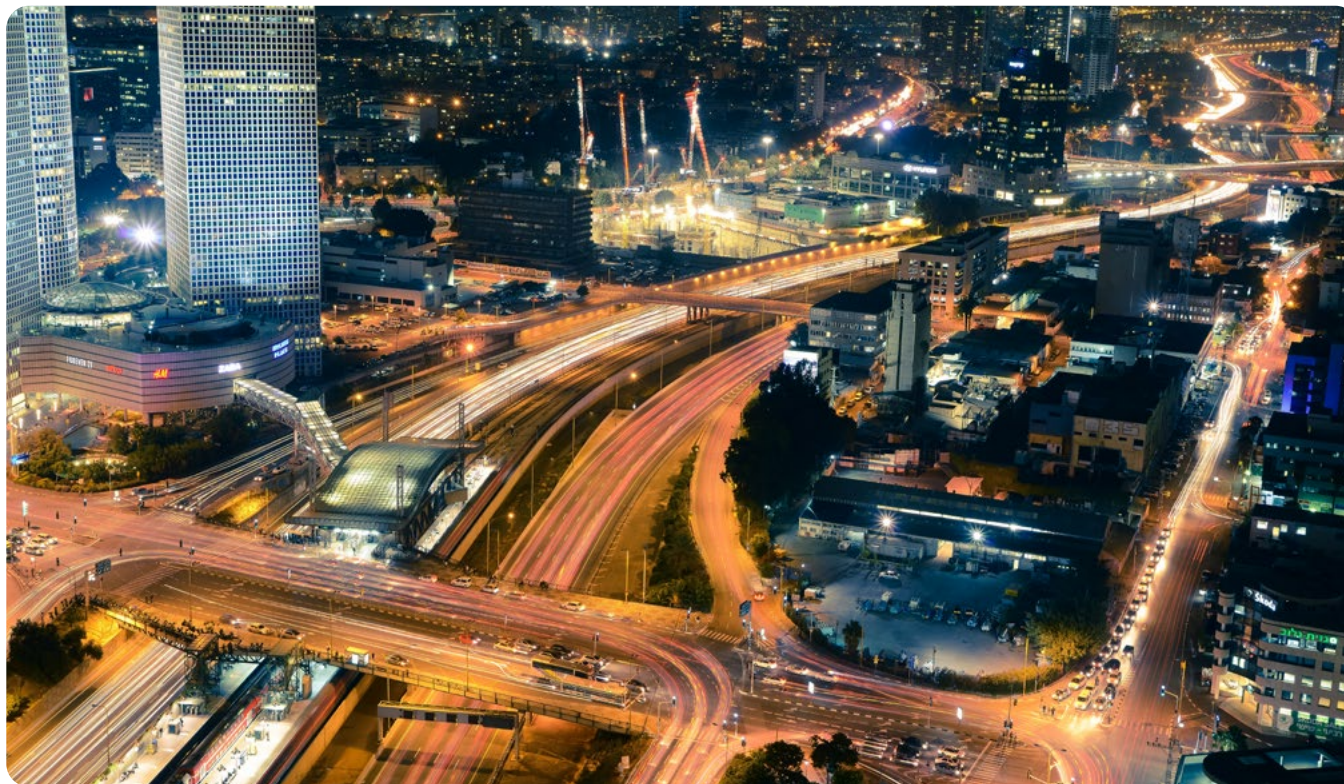
נתיבי איילון  
בגל דרך נתיבות  
משרד החקלאות  
הממונה על העצים

במהלך שנת 2021 נשתלו  
מעל 850 עצים לאורך רשת  
בת 100 ק"מ לצד השבילים  
בפרויקט "אופנידן"

### 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, ולהפחתת הטמפרטורה של הסביבה.

לפיכך, החברה משקיעה משאבים רבים בנטיעתם של מעל 11,000 עצים חדשים ובשימורם של קרוב ל-9,800 עצים קיימים, מאחר ואלו משחקים תפקיד מפתח בהפחתת אפקט אי-החום העירוני, וכאמצעי במאמץ הישראלי למיתון השפעות שינויי האקלים.



## החלפת התאורה בכביש 20

כאשר מדובר על צריכת האנרגיה בכביש, החברה הגיעה למסקנה כי רובה המוחלט מיועד לתאורה. במהלך שנת 2021 ביצענו את פרויקט החלפת התאורה בכביש 20 לנורות לד חסכוניות באנרגיה. בשל כך, צריכת האנרגיה בכביש צפויה להצטמצם בכ-40% ביחס לצריכה שקדמה להחלפת הנורות.

במקביל, התחלנו לעבוד עם ספק חיצוני לניטור דפוסי השימוש בחשמל בכביש באמצעות מערכת לאיסוף מידע מרחבי (GIS). הספק מבצע ניטור ובחינה של נתוני השימוש בחשמל ומגבש על פיהם המלצות לצמצום הצריכה והתייעלות אנרגטית.

## הפחתת שימוש בנייר

בשנים האחרונות עמלנו על דיגיטציה של כל ההליכים ההתקשורתיים והחוזים, שעד כה בוצעו על גבי ניירות. בשנת 2021 הגענו ליעדנו 100% Paper-Free, לרבות בחוזים קבלניים, הליכים מכרזיים, קולות קוראים ומסמכים פנים-ארגוניים. אנחנו מתגאים בהיותנו החברה הממשלתית הראשונה בישראל המנהלת את חוזיה באופן מקוון לחלוטין.



## 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'.

צריכת המים עלתה עקב גידול היקף הפעילות של החברה וביחס להתרחבותה בשנים האחרונות - קבלת מקטעים ומתקנים נוספים לניהול, תפעול ואחזקת החברה.

### צריכת מים כוללת במ"ק

2021	2020
285,990	139,055



## צריכת חשמל

בשנת 2021 8.1% מצריכת האנרגיה הגיעה ממקורות מתחדשים, באמצעות פאנלים סולאריים המפיקים אנרגיה זמינה מאופסת פליטות גזי חממה.

לצד זאת, צריכת האנרגיה מספק האנרגיה עלתה עקב גידול היקף הפעילות של החברה.

2021	2020	2021
12,593,060	7,904,663	7,139,932

צריכת אנרגיה



## צריכת דלק

צריכת בנזין (בליטרים): 129,500

צריכת דיזל (בליטרים): 96,783

### נסועה שנתית בקילומטרים

2021	2020	2019
2,160,000	1,022,588	7,171,643



## פליטות גזי חממה

בשנים האחרונות ניתן לראות עלייה בכלל המדדים הסביבתיים, בייחוד לאחר שנת הקורונה - 2020 - בה הפעילות העסקית אמנם הייתה מוגבלת, אולם מערך התפעול שלנו הגיע ליעדיו מוקדם מצפוי.

בשנת 2021 עמלנו ביתר שאת בהוצאה לפועל של פרויקטים רבים אותם תכננו לאורך זמן, לצד ביצוע עבודות בזק, לשיפור אפשרויות ההתניידות והתחבורה של הציבור במספר יישובים בארץ, עליהם ניתן לקרוא בהרחבה בפרק תכנון תחבורה בת-קיימא.

### פליטת גזי החממה של נתיבי איילון בשנת 2021 (טון שווה ערך פד"ח tCO<sub>2</sub>e)

אנו מחשבים את פליטות גזי החממה עפ"י פרוטוקול GHG הבינ"ל, המכמת את מכלול הפליטות המחושב ביחידות של טון פחמן דו-חמצני. בצורה זו נוח וקל יותר לערוך מעקב אחר התקדמות המאמצים להפחתת טביעת הרגל הפחמנית של הארגון.

2021	2020	2019
566	268	1,879
7,159	4,580	2,501
<b>7,725</b>	<b>4,848</b>	<b>4,380</b>

מכלול 1  
מכלול 2  
סה"כ





## יעדים ארוכי-טווח

### הגברת השימוש באנרגיות מתחדשות

**הושג ב-2021** 8.1% משיעור צריכת האנרגיה הגיע ממקורות מתחדשים

**2022** 3% נוספים

**2025** 20%

**2030** 30%

### שיעור מיחזור פסולת מוצקה

**הושג ב-2021** 12%

**2022** 20%



## ניהול סיכונים סביבתיים ועמידה בתנאי הרגולציה

בסיוע חברת ייעוץ מקצועית חיצונית בתחומי הסביבה, ביצענו ניתוח ומיפוי של הסיכונים הסביבתיים אליהם חשופה נתיבי איילון. מצאנו כי רמת הסיכון הכללית של נתיבי איילון לסיכונים סביבה נמצאת ברמה בינונית עד נמוכה. במהלך המיפוי, סקרנו נושאים מגוונים כגון בחינת שימוש בחומרי גלם, סבירות התרחשותו של אירוע סביבה מהותי, מציאת פתרונות לצריכת אנרגיה, ציות לנהלי סביבה ומידת העמידה בדרישות השימוש בחומרי גלם ממוחזרים.

דוגמה להפנמת סיכונים סביבה היא בבחינת גורם הסיכון של התרחשות אירוע סביבה מהותי הנגרם מפעילות החברה, כמו פגיעה בצינור נפט/גז, שפיכה של חומרים מסוכנים לסביבה וכו'; במידה והסיכון מתממש, הרי שהשפעתו על החברה תהיה משמעותית מאוד. אולם, סיכויי הסבירות להתרחשות אירוע מסוג זה נמוכה מאוד כתוצאה מנקיטת אמצעי זהירות רבים במהלך הפעילות התפעולית שלנו. באופן דומה אנחנו מבצעים הערכה וניטור של כל הסיכונים אליהם חשופה החברה, ומכינים תכניות רב-שנתיות להפחתת סיכונים אלו.

בתוך כך, החל תהליך לבניית מודלים ותיקי ניהול סיכונים בחתך דיסציפלינות העשייה של החברה, תוכנית עבודה שמתוכננת להסתיים בחציון א' 2023, ובמהלכה יבוצע ניתוח לכל מודל ברמת המאקרו וברמה פרטנית על כל פרוייקט משלב הפרוגרמה, תהליכי התכנון, הביצוע, והיום שאחרי" בהיבטי הניהול, התפעול והאחזקה.

**בשנת 2021 לא הוטלו על החברה קנסות הנוגעים לאי-ציות לכללי רגולציה סביבתית.**



## טיפול וצמצום פסולת

בשנת 2021 כמות הפסולת המוצקה המיוצרת עלתה ב-13.2% ביחס לשנה הקודמת, עקב עלייה בפעילות התפעולית של החברה, לצד התקדמות משמעותית בפרויקטים, מעבר ללויז' המקורי במהלך תקופות הסגרים של מגפת הקורונה. כמות הפסולת המועברת למיחזור גדלה ב-12% ביחס לשנה שקדמה לה. אנו שואפים להגדיל שיעור זה ל-20% לפחות בשנה הקרובה.

2021	2020	
32,500	28,694	<b>סה"כ פסולת מוצקה</b>
16,000	14,000	<b>סה"כ פסולת מוצקה שהועברה להטמנה</b>
16,500	14,694	<b>סה"כ פסולת מוצקה שהועברה למיחזור ו/או לשימוש חוזר</b>



# 07 שדרת אספקה אחראית

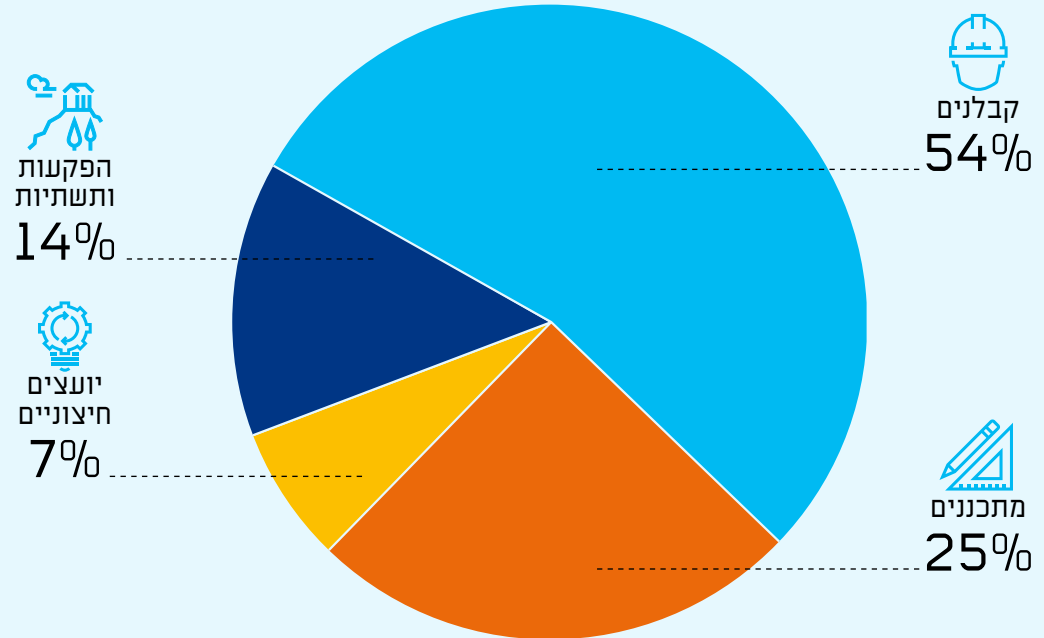




## שרשרת אספקה אחרית

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

רכש בחלוקה לתחומים עיקריים





## העדפת ספקים - רכש אחראי וירוק

## דיאלוג מול הספקים

אנו מאמינים כי שקיפות ואתיקה בשרשרת האספקה הינם בעלי חשיבות עליונה בכל ענפי התעשייה בכלל, ובחברה ממשלתית המנהלת תשתיות ציבוריות בפרט. לכן, אנו בוחנים את הסטנדרטים האתיים של הספקים שאנחנו מתקשרים עמם עוד בשלב ההליך המכרזי, ומציבים להם תנאי סף להגשת מועמדות במכרז. בשנת 2021 ניסחנו תנאי נוסף לקבלנים, הדורש מינוי ממונה סביבה ובטיחות האחראי על הפעילות הקבלנית.

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

לצד זאת, במסגרת מכרז הקבלנים שפרסמנו, הובהר למציעים כי במסגרת הפרויקטים השונים שימסרו מכוח המכרז, החברה תיתן עדיפות להצעות שיעשו שימוש מוגבר בחומרי בניה ממוחזרים.

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

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, בסטנדרטים של זכויות אדם, חוקי העסקת עובדים, מתן שכר הוגן, דרישות הבטיחות והגהות להבטחת שלום העובדים והציבור, דרישות הנגישות הנדרשות ועוד. כמו כן, כלל קבלני המשנה שלנו מיועדים בדרישות הקוד האתי שלנו, ומעל 90% מהם עברו תוכנית הדרכה לבטיחות מטעם החברה או בידיעתה.

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 תקופת משבר הקורונה והסגרים, סייענו לספקים שלנו להשיג הכרה כעסקים חיוניים על מנת לשמר את יכולתם לעבוד בצורה רציפה. לצד זאת, ראינו האצה בלוחות הזמנים ביחס לשנים קודמות, והקדמנו את היעדים שהצבנו לעצמנו.

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



## סקרי ספקים

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

### חדשנות בהתקשרויות

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

בשנה האחרונה יצאנו בהליך תחרותי ייחודי, שמטרתו יצירת מאגר דינמי, איכותי וגמיש של מציעים בתחומים שונים המתעדכן תדיר על-ידי המציעים. קיומו יאפשר קיצור משמעותי של הליכי המכרז הרגיל תוך העמקת הכרותינו עם מגוון הפתרונות הקיימים בשוק בכל זמן.





קשרי  
קהילה 08





כחברה המפעילה פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף ובעלי השפעה גדולה על המרחב והקהילה המקומית, אנו דוגלים בשיתוף הציבור באמצעות דיאלוג רציף עם התושבים, בעלי העסקים, הרשויות המקומיות וכלל מחזיקי העניין הרלוונטים, החל משלב תכנון הפרויקט ועד לסימו.

קשרי הקהילה של החברה מנוהלים בחטיבת המטה, ולשם ביצוע הפרויקטים אנו מסתייעים בספקים חיצוניים המשמשים כמתאמים קהילתיים, האחראים על הקשר שבין נתיבי איילון, קבלן המשנה ומנהל הפרויקט והציבור.

## דיאלוג ושיתוף הציבור

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

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

מטרת ההסברה ושיתוף הציבור היא לאפשר למידה של הצרכים השונים של מחזיקי העניין, וייזום פתרונות לצמצום הפגיעה בהם ובסביבתם. פעילות ההסברה הינה רציפה וכוללת כנסי תושבים, שולחנות עגולים, מפגשים רבעוניים, סיורי שטח, חוגי בית ומפגשים פרטניים "מדלת

לדלת", לאורך שלביו השונים של כל פרויקט. בנוסף, מתוך שאיפתנו לשיפור מתמיד בתחום קשרי הקהילה, בסיום כל פרויקט מתקיים הליך דיון, הפקת לקחים ויישום מסקנות עבור פרויקטים עתידיים.

בתקופת מגפת הקורונה, המשכנו בפעילות ההסברה כאשר מרביתה עברה לפלטפורמה מקוונת. המעבר לאמצעים הדיגיטליים הקל על אנשים להשתתף בפעילות, וההיענות להשתתפות הייתה גדולה משמעותית מאשר במפגשים הפרונטאליים שהתקיימו לפני כן.

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

## אופנידן

13  
כנסים

70  
מפגשים פרטניים

## נתיבים מהירים

10  
כנסים

20  
מפגשים פרטניים

## פרויקט ציר שלבים

2  
כנסים

20  
מפגשים פרטניים

## מהיר לעיר ומסופים

4  
מפגשי תושבים

1  
מפגש בעלי עסקים

63  
מפגשים פרטניים עם בעלי עניין  
(תושבים/עסקים)

3  
סיודי מפעלים

4  
סיודים עם יחידים וקבוצות  
(אנשים עם מוגבלויות)

## פניות הציבור

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

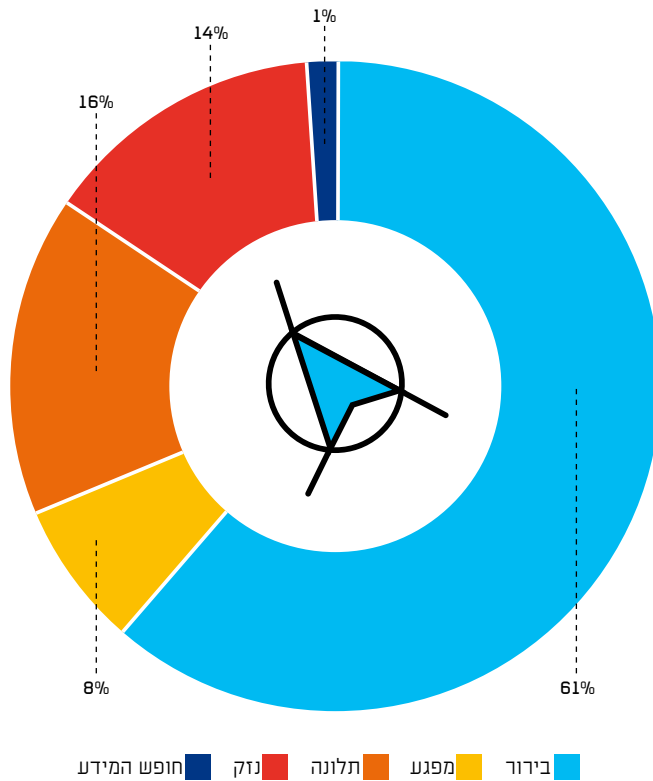
בשנת 2021 התקבלו  
כ-4,200 פניות.

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

## מוקד פניות הציבור

נתקעתם? חייגו 8541 \* לסיוע חינם

פניות לחברות קשרי קהילה:



## כמות פניות שנתית

583 אתר החברה ומייל

870 מוקד טלפוני

2,250 חברות קשרי קהילה

500 אחר  
(פייסבוק, רשויות מקומיות וכו')

4,203 סה"כ

## זרקור על שיתוף הציבור אנשים עם מוגבלויות

### מקדמים את הנגישות במסופי התחבורה הציבורית

אחד מכל חמישה ישראלים הינו אדם עם מגבלה, ובבואנו לתכנן ולבצע פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף אנו מחויבים לעשות כל מאמץ אפשרי להנגשת הפרויקטים שלנו ודרכי ההגעה אליהם אף מעבר לדרישות החוק.

בעקבות פניות שהתקבלו ממשתמשי הדרך בנוגע לסוגיות נגישות, בשנת 2021 התחלנו בתהליך שיתוף ציבור וחיזוק הבנתינו את אתגרי הנגישות לאנשים עם מוגבלות לשם מתן מענה משופר עוד בשלב התכנון. לשם כך, יזמנו וערכנו שלושה מפגשים וסיורים בהשתתפות אנשים עם מוגבלויות וארגונים המייצגים חירשים וכבדי שמיעה, אנשים עם מוגבלות בניידות, וכן עיוורים וכבדי ראייה.

בסיורים ביצענו התאמות יעודיות לפי סוג המגבלות: דאגנו להמצאותה של מתורגמנית לשפת סימנים עבור חירשים, להשכרת עזרי שמיעה עבור כבדי שמיעה, להסדרת מעבר נגיש ומותאם בכניסה למשרדי החברה עבור אנשים עם מוגבלות בניידות, להנגשת חומרי הסברה בקבצי שמע עבור עיוורים ועוד. במהלך הסיור ביקשנו את הערות והתייחסויות המשתתפים למצב הקיים וקיימנו תיעוד מסודר של ההערות שהתקבלו. במקביל למפגשים אלו קיימנו הדרכות נגישות מקצועיות לצוות הפנימי המוביל בחברה. המפגשים סייעו בגיבוש תובנות חדשות וחשובות, ולגיבוש צוות מוביל ומייצג של אנשים עם מוגבלויות שונות וארגונים בקהילה, אשר שיתוף הפעולה עמם, בהווה ובעתיד, יסייע למימוש שאיפתנו לקדם נגישות מקסימלית.

### יוצרים סטנדרטיזציה לנגישות

נכון למועד פרסום דוח זה, אנו נמצאים בשלבי סיום ליצירת אוגדן מחייב לתהליכים והנחיות נגישות בפרוייקטים (בכל אורך חיי הפרוייקט - פרוגרמה, תכנון, ביצוע) ובתפעול ואחזקה ("היום שאחרי").

האוגדן נבנה ע"י יועץ הנגישות שמונה ע"י החברה (מכורח הסכם 1/21) ובשיתוף יועצי נגישות שמלווים את חטיבות הביצוע והפרוייקטים.

### מה למדנו?

- קיימות סכנות בטיחותיות קונקרטיות האורבות לאנשים עם מוגבלות, כגון: אי-סימון בולט מספיק של מעברי חצייה.
- קיים אתגר נגישות למידע, כגון: קושי הבנת המידע מהשילוט הסטנדרטי והיעדר מוקד נגיש עם מענה לחירשים.
- יש לשים דגש על התנהלות נתמכת: אנשים עם מוגבלות לעיתים היו זקוקים לסיוע פיזי של אדם נוסף, ועל כן יש לתכנן את המרחב והדרך כך שיכילו אותם בנוחות.
- יש להתייחס בהרחבה לנושא ההתמצאות במרחב: לאנשים עם מוגבלויות ישנם קשיים באיתור מוקדי עניין קריטיים במרחב כגון השירותים, רציפי התחבורה וכיוב'.

### זרקור ל-2022-2023

ממשיכים לשפר את תחום הנגישות במסופים והתאמת תכנונם בהתאם לצורכי אוכלוסיות מיוחדות לצורך הנגשת התחבורה הציבורית לכלל משתמשי הדרך, תוך קיום תהליכי שיתוף ציבור שוטפים.



## מביטים קדימה 2022-2023

### תוכנית חינוכית לצעירים

אנו רואים בחינוך הדור הצעיר כיוון אסטרטגי למימוש מטרת החברה להפחתת השימוש ברכב הפרטי והגברת השימוש בתחבורה הציבורית. בתיאום עם משרד התחבורה, נתיבי איילון שואפת לייצר תכנית חינוכית המכוונת ליצירת "אוריינות תחבורתית" בקרב בני נוער בבתי ספר.

במסגרת התכנית ובאמצעים פדגוגיים שונים, יועבר מידע לתלמידים אודות החלופות הקיימות כיום לרכב הפרטי, היתרונות הסביבתיים שיש לשימוש בתחבורה ציבורית, וכן תבוצע היכרות עם תשתיות ופרויקטים תחבורתיים המבוצעים בעירם.

השותפים ומובילי הדעה הצעירים שישתתפו בתוכנית זו יסייעו בקידום הפרויקטים תחבורתיים במרחבים העירוניים השונים.



### כנס רשויות במגזר הערבי

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

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

לקריאה נוספת על שדרוג דרכי התחבורה ביישובי החברה הערבית, ראו עמוד 30.

## מעורבות קהילתית

מעורבות קהילתית מעצימה את השייכות והמחויבות הארגונית של עובדינו, ומחזקת את שיתוף הפעולה עם מחזיקי העניין שלנו, ובפרט עם הקהילה והרשויות המקומיות.

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

כחברה ממשלתית, נתיבי איילון מנועה מביצוע תרומות כספיות.

## ממבחר אירועי ההתנדבות בשנת 2021:

### התנדבות בבית ספר לילדים עם מוגבלות שכלית התפתחותית

בהתנדבות זו יצרו העובדים ערוגות מונגשות ומשחקי רצפה עבור הילדים בחצר בית הספר.

### התנדבות בארגון פתחון לב

בהתנדבות זו ארזו העובדים כ-500 סלי מזון עבור ניצולי שואה ומעוטי יכולת.

### התנדבות במועדון לניצולי שואה בבת ים

בהתנדבות זו 15 עובדים עיצבו, אבזרו ושיפצו מחדש את חלל הפעילות המשותף, המטבחון והשירותים. הם ביצעו בין היתר צביעה דקורטיבית של החלל, תליית מדפים, תמונות ומראות, כדי להעניק תחושה נעימה וחמימה לשוהים בחלל.





העובדים באריות סלי מזון בארגון פתחון לב



קשרי קהילה 71



## מעורבות קהילתית במספרים

**30%**  
מהעובדים התנדבו  
פעם אחת לפחות

**8.5%**  
מהעובדים מתנדבים  
באופן קבוע

**300**  
שעות התנדבות סה"כ

**5**  
שעות התנדבות ממוצעות  
לעובד מתנדב בשנה





העובדים תוך כדי העשייה בבית הספר לילדים עם מוגבלות



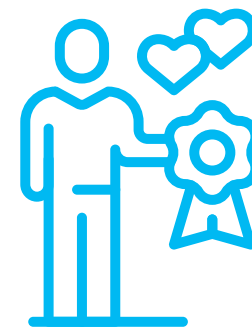
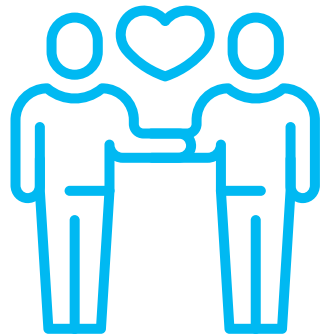




העובדים בהתנדבות במועדון לניצולי שואה בבת ים



העובדים מחוייכים בהתנדבות בבית הספר לילדים עם מוגבלות.







ההון  
האנושי 09





## ההון האנושי בנתיבי איילון

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

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

### גיוון תעסוקתי

סביבת עבודה מגוונת ורב-תרבותית, לרבות האתגרים וההזדמנויות הכרוכות בכך.

בשנת 2021 פעלנו בדגש על העסקת עובדים עם מוגבלות בכל רמות הארגון: הכללנו את הגיוון בקוד האתי, וכן בתקשורת הפנים ארגונית בנושא סביבת עבודה מכילה ומאפשרת. על מנת להעלות את המודעות בנושא לכלל עובדי ומנהלי החברה, ערכנו הרצאה של עובדת ששיתפה בסיפורה האישי בהתמודדותה כאם לילד עם מוגבלות, וכן נערכה סדנת העשרה למנהלי החברה בה חוו סעודה תוך המנעות משימוש בחושים שונים בדומה לאנשים עם מוגבלות.

בתחום משאבי האנוש אנו פועלים לשיפור מתמיד בתהליכי הגיוס והעסקה לאנשים עם מוגבלות. בשנת 2021, אחראית תעסוקת אנשים עם מוגבלות סיימה קורס אחראיות תעסוקת אנשים עם מוגבלויות מטעם ארגון 'יתעסוקה

כחברה ממשלתית המעניקה שירות לכלל תושבי המדינה, אנו פועלים לקידום הגיוון התעסוקתי ושואפים לייצג את כל פלחי האוכלוסיה. בתוך כך, אנו פועלים לשילוב עובדים מאוכלוסיות המאופיינות בתת-תעסוקה.

אנו מאמינים כי גיוון והכללה מגבירים יצירתיות, חדשנות ופתיחות, משפרים תפוקות ואת שביעות רצון העובדים, מקדמים את מיתוג המעסיק ומרחיבים את מאגר המועמדים לעבודה בחברה. אנו מקדמים זאת מתוך ראייה ערכית ועסקית כאחת, ומקפידים לקשר בין פעילותנו העסקית לבין פעילות הגיוון, הרווחה והמעורבות הקהילתית.

בחטיבת משאבי אנוש הגדרנו גורם האחראי על העסקה מגוונת, ואנו מקיימים שותפויות ארוכות טווח עם גופים עסקיים וחברתיים שיסייעו לנו לגוון את מקורות הגיוס שלנו. בנוסף, לעובדים ומנהלים מוצעות סדנאות בנושא



ההנהלה בעת ארוחה שאורגנה עם "נגישות ישראל" להתנסות בחוסר חושים שונים.

כלל עובדינו מועסקים  
תחת חוזים אישיים

## גיוון והכללה בחברה

מבוגרים [+45]	בעלי מוגבלות	חרדים	ערבים	
10.8%	1.7%	2.2%	3.9%	<b>אחוז העובדים מקבוצה זו מכלל העובדים בחברה</b>
20	3	4	7	<b>מספר העובדים בקבוצה זו בחברה</b>
41%	-	1%	14%	<b>אחוז העובדים מקב' זו אשר נקלט בשנה האחרונה מכלל העובדים שנקלטו בשנה האחרונה</b>
9	-	1	1	<b>מספר עובדים מקב' זו אשר נקלט בשנה האחרונה</b>

בשנת 2021,  
יצאו תשע עובדות לחופשת לידה.

שווה" והמטה לשילוב עובדים עם מוגבלות בתעסוקה במשרד הכלכלה. בנוסף, ערכנו מיפוי משרות על מנת לייעד ולתת העדפה מתקנת לעובדים עם מוגבלות, וציינו זאת במודעות הדרושים של החברה. כמו כן, ביצענו פניות יזומות למועמדים עם מוגבלות ברשתות החברתיות, קיימנו פגישות עם ארגוני השמה כגון "אקייים", "שמעיה" ו"תעסוקה בדרך אחרת", ובוצע טיפול ומעקב אישי של צוות משאבי האנוש לגבי כל הליך מועמדות של מועמד עם מוגבלות על מנת לסייע, להתיר חסמים ולבצע התאמות, במידת הצורך.

בשנת 2021 שולבו גם מספר רב יחסית של עובדים מבוגרים, מגיל 45 ומעלה, והם היוו כ-45% מסך העובדים שנקלטו בשנה זו.

במהלך 2021 עשינו מאמצים רבים על מנת לקדם העסקת עובדים מהקהילה האתיופית, ולכן פעלנו להרחבת מקורות גיוס נוספים המתמחים בכך, כגון: עולים ביחד, למרחק, ונציגי עיריית ראשל"צ לתעסוקה, וזאת על מנת למפות חסמים ואתגרים בכל שלבי הגיוס: איתור המועמדים, שלבי הגיוס והמיון, שלבי הקליטה ושלבי החניכה וההכשרה עם כניסתם לארגון. כמו כן, ערכנו הרצאה של הכתב ברהנו טגניה, על פעילותו החדשותית ככתב ממוצא אתיופי, להעלאת המודעות לגיון והכללה של הקהילה האתיופית בחברה.

## מניעת הטרדה והתעמרות

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

## הרכב ההון האנושי

גילאים	אחוז העובדים מכלל החברה	גברים	נשים
20-29	10.5%	4	15
30-39	53%	46	49
40-49	28%	22	29
50-59	6%	7	4
60+	3%	5	0
		<b>84</b>	<b>97</b>
- 181 -			

## שוויון מגדרי

סוגיות השוויון המגדרי, הפערים בתעסוקת נשים והעלאת שכרן 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, ומייחסים לשוויון מגדרי חשיבות עליונה.

בתקופת הדיווח, היה שיעור הנשים בתפקידי ניהול 40% בהנהלה הבכירה, ואילו בשנת 2022 נכון למועד כתיבת דוח זה שיעור הנשים בהנהלה הבכירה עלה ל-50%.

אנו פועלים לשמר שיעור זה ואף לשפרו. כחלק מפעילותנו בתחום זה ברבעון הראשון של השנה הועברה לעובדים הרצאה של יו"רית הדירקטוריון מקסין פסברג על הצלחת נשים בסביבה העסקית.





## הדרכה והכשרה

מערך ההדרכה וההכשרה בחברתנו, ותוכנית הלמידה "Ayalon School", הינם חלק משמעותי בסל הכלים העומדים לרשותנו כארגון חדשני וטכנולוגי המצוי בלמידה מתמדת.

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, לפי תפקיד העובד. אנו מבצעים איתור שוטף של צרכי העובדים, שיכולים אף הם לפנות בבקשה לקבלת ההדרכה להם זקוקים לצורך מילוי תפקידם.

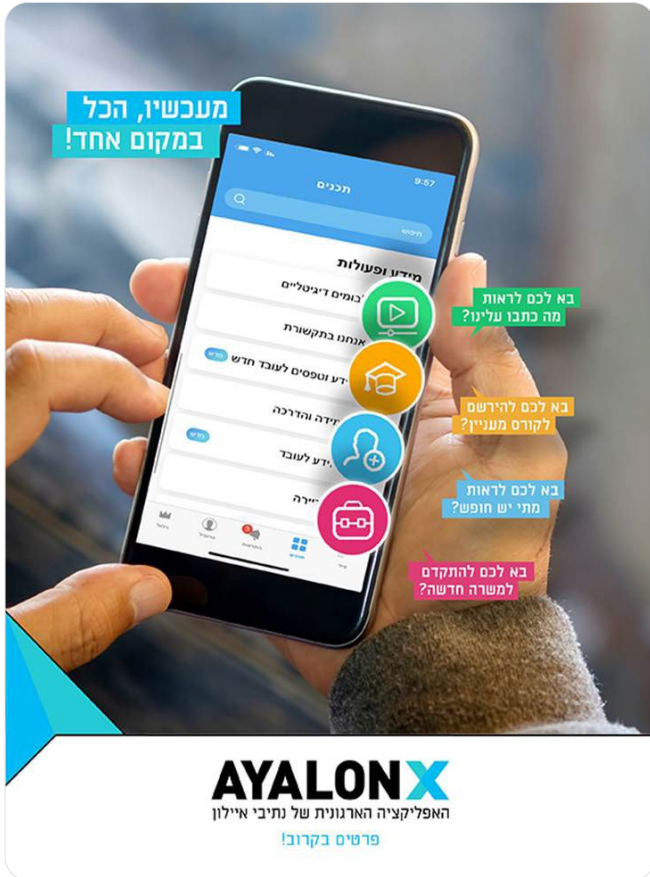
### סקר צרכי הדרכה

בסקר שערכנו בשנת 2021 זיהינו מיומנויות שדרשו חיזוק, כגון ידע דיגיטלי ותוכנות מחשב שונות, וכן ידע מקצועי נוסף כגון תכנון תנועה, ניהול תקציב, ידע הנוגע למיומנויות רכות כגון ניהול קונפליקטים וניהול זמן, ומיומנויות ניהול כגון ניהול עובדים מרחוק, וביצוע ראיונות למועמדים. לאור תוצאות הסקר בנינו והוספנו תכנים במערך ההדרכה המבוצעים לאורך שנת העבודה.

אנו מעודדים את עובדינו לגשת ללימודים אקדמיים, אשר יתרמו לפיתוח יכולתם המקצועית. לעובד מוצע להגיש בקשה ללימודים בהם הוא מעוניין, ולאחר אישור, החברה מסבסדת את לימודיו, ומסדירה את יציאתו ללימודים על חשבון שעות העבודה. בשנת 2021, 71% מעובדי החברה לקחו חלק בקורסים מקצועיים ובלמודים אקדמיים.

בנוסף, לעובדים ניתנות הכשרות שונות בתחומי הדיגיטל, קורסים לשיפור השפה ועוד, בהם השתתפו 80% מעובדי החברה בשנת 2021. הלמידה נערכת במגוון דרכים: פרונטלית ודיגיטלית, ימי עיון וסדנאות, למידת עמיתים תוך ובין חטיבתית.





## תקשורת פנים ארגונית

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

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

### חוברת תנאי העסקה לעובדים

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

## קליטה

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

## תוכנית מחברות לשימור

מחברות ומעורבות העובדים הינם ערכים מרכזיים המובילים אותנו בפעילות השוטפת. לכן, יזמנו והשקנו תוכנית אשר מתמקדת בהם: "MYWAY", המתמקדת במספר צירי חשיבה ופעילות: המנהל, העובד, היחידה, והחברה.

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



43

שעות הדרכה  
לעובד בשנה במוצע



80%

מעובדינו עברו  
הכשרות בתחומי הדיגיטל



6%

מעובדינו קיבלו סיוע  
בבניית מסלולי קריירה



71%

מעובדינו השתתפו  
בקורסים מקצועיים  
ולמודים אקדמיים







## קחו כדור ותהיו בריאים!

שמחים לבשר שהתחדשנו ב-20 כדורי פילאטיס לשיבה. הכדורים, אותם תוכלו לגלגל אחד לשני, נועדו לרענן את הישיבה הממושכת על הכסא המשרדי, להועיל ליציבה שלכם ולהפחית מהעומסים הנוצרים על הגב.

תתחדשו! יושב עליכם בול



\*הכדורים יפוזרו במשרדים מיד לאחר חג השבועות.



## 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 נותנים לעובדינו את האפשרות לשעות עבודה גמישות ולעבודה מהבית. ב-2021 ביצענו הדרכת ממונים והדרכת עובדים בנושא עקרונות תומכי משפחה (Care-takers).

### רווחת העובדים והעובדות

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

- **הטבות פיננסיות:** שכר מינימום מוגדל, קרן השתלמות, ייעוץ התנהלות פיננסית אישית ומשפחתית, סיוע לעובדים בתכנון פנסיוני, מתן הלוואות בתנאים נוחים, בונוסים ומענקים.

- **הטבות לרווחת העובד ומשפחתו:** תלושי חג, סבסוד נופש, תמיכה באירועי חיים (חתונות עובדים/ ילדי עובדים/ בר ובת מצווה/ ימי הולדת), השתתפות במימון מעונות יום וסבסוד קייטנות לילדי עובדים, גמישות בשעות העבודה והגדלת זכאות לימי מחלה מעבר לדרישות החוק לעובדים הנדרשים לטפל בן משפחה חולה, פעולות תמיכה לעובדים אשר הינם הורים לילדים עם מוגבלות, ועוד הטבות ופעילויות.

- **סיוע לעובדים בעת פיטורין:** ייעוץ תעסוקתי, שירותי השמה, המשך תשלום שכר לתקופה נוספת של 3 חודשים מעבר לקבוע בחוק.
- **סיוע לעובדים לקראת פרישה:** קורס הכנה לעובדים לקראת פרישה, זכאות להטבות רווחה של הארגון לאחר פרישה.

בסקר העובדים שערכנו בשנת 2021 קיבלה תכנית הרווחה הארגונית ציון ממוצע של 9.7/10

## תחלופת עובדים

2021	2020	2019	
181	186	164	מס. עובדים
38	44	61	גיוס
34	33	23	עזיבה
19%	18%	14%	שיעור תחלופה



**כשהחיים מחלקים לימונים, תעשו מהם פינג פונג!**

עובדים יקרים,  
לצערנו, הקפיטריה עדיין אסורה לשימוש רגיל...  
אז ניצלנו את ההזדמנות והצבנו בה שולחן פינג פונג,  
כדי שתוכלו להתאוורר, לחבוט קצת- וליהנות הרבה!

**בברכת "ושהעובד הטוב ביותר ינצח"**  
משאבי אנוש

**נתיבי איילון**

## פעילות למען העובד בזמן קורונה

במהלך 2021 המשכנו להתמודד עם נגיף הקורונה, אשר גרם לשינויים תכופים בסביבת העבודה. על מנת להגביר את הוודאות וההמשכיות בפעילותינו, חילקנו בדיקות קורונה לעובדים, ביצענו מעקב שוטף לשלומם של העובדים החולים, הפצנו תקשורים לעובדים באופן שוטף לגבי מדיניות העבודה וההנחיות הפנימיות, ודיווחנו לעובדים על עובד שחלה ליצירת שקיפות.

תוכניות ההדרכה השוטפות והתקופתיות בוצעו כסידרן, והן הועברו לפלטפורמה דיגיטלית בעת הצורך. בנוסף, ביצענו הדרכות למנהלים על ניהול מרחוק וניהול היברידי, והעברנו פעילויות מניעת שחיקה לעובדים ומנהלים.

בתחום הרווחה, הקפדנו להמשיך את הפעילויות ולהעלות את המורל בדרכים יצירתיות. שלחנו שי מתוק לכל חולה ולכל בן משפחה חולה מקרבה ראשונה, ערכנו פעילויות רווחה במפגשים מצומצמים ובקפסולות. כך לדוגמא, ערכנו תחרות תחפושות בקפסולות בפורים, וערכנו טורניר פינג-פונג במשרדים.





# ניהול הבטיחות 10



## ניהול הבטיחות

בטיחות ובריאות העובדים הם נושאים מהותיים עבורנו בפרויקטי התשתית והתחבורה הרבים המנוהלים על ידנו, ובפרט כאשר העבודה מתנהלת לאורך כל השנה ובכל תנאי מזג האוויר באתרי העבודה השונים ברחבי הארץ. במסגרת ניהול הבטיחות של החברה, אנו פועלים להבטחת בטיחות הציבור ובטיחות עובדינו תוך עמידה קפדנית בכל החוקים והתקנות של מדינת ישראל. בהתאם לאמור, מנהלינו, עובדינו והקבלנים העובדים איתנו, מחויבים למניעת אירועים מסוכנים ותאונות באתרים ובנכסי החברה על ידי שמירה על קוד התנהגות באתר ומתן דוגמה אישית.

בסוף שנת 2021 התחלנו בהתקשרות עם חברת ייעוץ חיצונית לניהול, פיקוח ובקרה של תחום הבטיחות, איכות הסביבה ונגישות. בנינו תוכנית ארוכת טווח לתחום הבטיחות. בנוסף, מונו נאמני בטיחות בכל אחת מחטיבות החברה, ומתקיימות וועדות בטיחות חוצות יחידות, בראשות סמנכ"ל (יו"ר הוועדה) ובשילוב ממונה הבטיחות.

במסגרת התוכנית השנתית נערכו בשנת 2021 שדרוגים בתפיסת הבטיחות ומערך הבטיחות בחברה.

### במסגרת יישום מדיניות הבטיחות אנו:

- מביאים לידיעת העובדים את הסיכונים הנשקפים להם בעבודה ומדריכים אותם כיצד להתגונן.
- מוסרים לעובדים נהלים, הוראות בטיחות ושיטות עבודה אשר ימנעו פגיעה.
- מספקים לעובדים ציוד וכלי עבודה תקינים ובטוחים לשימוש, שילוטי אזהרה וציוד מגן אישי.
- פועלים בהתאם לכלל החוקים ותקנות הבטיחות.
- נבנה תיק ניהול סיכונים לבטיחות.
- נוקטים בפעולות לעידוד הדיווח של אירועי כשל.
- מקיימים ועדות בטיחות עתיות.

### בשנת 2021 בוצעו הצעדים העיקריים הבאים:

- תהליך לתקנון וגיוס מנהל בטיחות ייעודי.
- התחלת עבודתה של חברת הייעוץ החיצונית ובניית תוכנית עבודה ארוכת טווח.
- החל תהליך תיקוף נהלי הבטיחות.
- התקיימו ביקורות פתע ויזומות בכלל האתרים.
- נערכו סקרי בטיחות: קרינה, בקרת אוויר במשרדים, כיבוי אש וחשמל, סקר לוחות חשמל.
- הועבר שאלון להנהלה על היבטי הבטיחות וקידום התובנות שעלו בו.
- נערכו הדרכות וכנסי בטיחות: נהיגה, בטיחות באתרים, בטיחות במשרדים, בטיחות בדרכים.
- נערכו תחקורי אירועי בטיחות והסקת מסקנות.
- בשנים 2021 ו-2022 בוצעו תרגילים כפעולת מנע בטיחותית ותורגלו תרחישי קיצון כגון רעידת אדמה, שריפה, שיטפון וקריסת מיסעה.



## בטיחות בפעילות חברות הקבלן

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

### מעגל ראשון ועיקרי

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

### מעגל שני

במסגרת האחריות של מנהלי הפרויקטים לפקח ולבקר על הקבלנים בפרויקט.

### מעגל שלישי

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

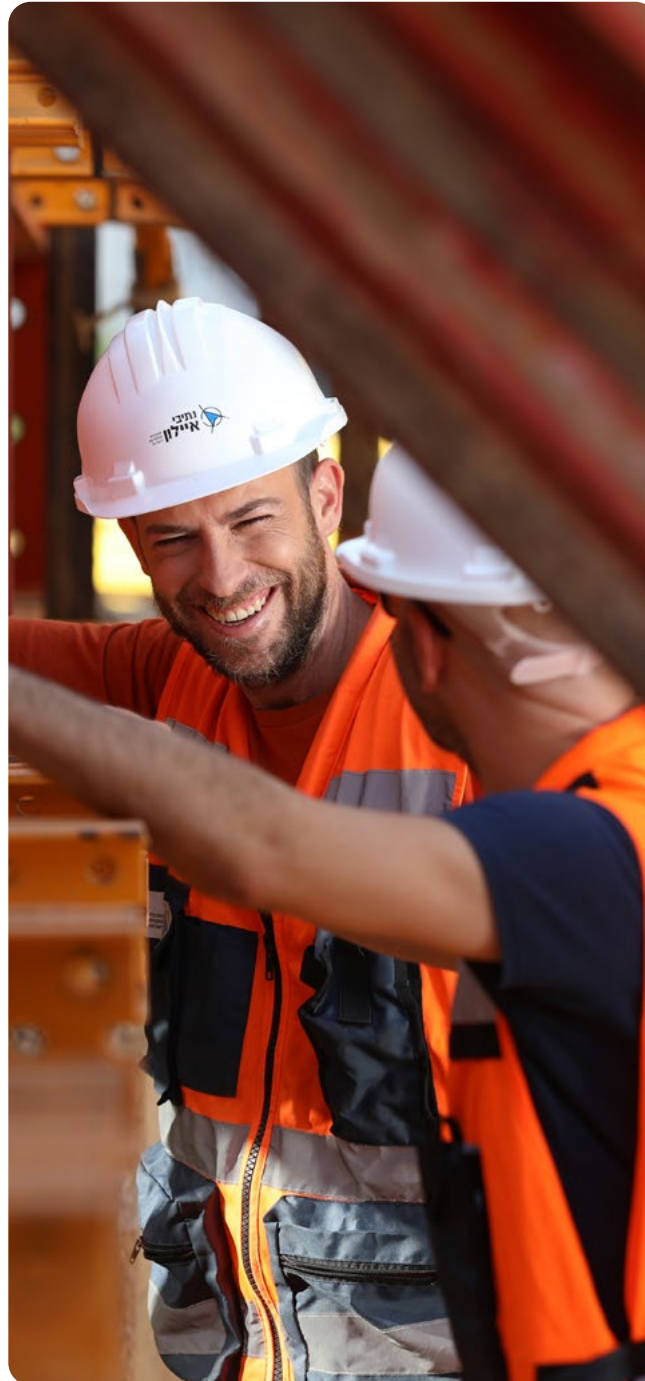
### מעגל רביעי

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

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

## אירועי בטיחות ב-2021

בשנת 2021 אירעו שני אירועי בטיחות חמורים אצל קבלנים המועסקים בפרויקטים שלנו. באחד האירועים, קרה אירוע מצער בו נהרג מנהל העבודה בפרויקט. האירוע נמצא בחקירה של משטרת ישראל. לאחריו, בוצע במידי כנס "צו השעה" בהשתתפות כלל בעלי העניין, בדגש על חטיבות הביצוע ומנהלי הפרויקטים, בו הועברו דגשים מול הנהלים ומדיניות החברה ומחויבותה לבטיחות, בפוקוס על מדיניות "אפס סובלנות" להפרות בטיחות בעבודה. לאחר האירוע, הופצה הנחיה לכל מנהלי העבודה לבצע "עצור למידה" לשם ריענון הנהלים והעברת הדרכות כוללות בהתאם לסיכונים שמופו בתוכנית הבטיחות של החברה.





**אתיקה** **11**  
**אדגונית**





## אתיקה ארגונית

בנתיבי איילון אנחנו מחויבים להתנהלות אתית 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

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

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

לקוד האתי של החברה



[https://www.ayalohw.co.il/wp-content/uploads/2020/02/62117\\_code\\_h.pdf](https://www.ayalohw.co.il/wp-content/uploads/2020/02/62117_code_h.pdf)

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

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

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

חמשת הערכים המרכזיים המנחים את מנהלי ועובדי חברת נתיבי איילון

## 1 אחריות

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

## 2 חדשנות ויצירתיות

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

## 3 אמינות, שקיפות וטוהר מידות

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

## 4 שותפות

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

## 5 מקצועיות ומקצוענות

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



## ניהול האתיקה בחברה

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

ממונה/ת האתיקה הארגונית והיועמ"ש חברים בועדת האתיקה אשר מבקרת ומדווחת על יישום הקוד להנהלה ולדירקטוריון ובוחנת באופן תדיר את מידת האפקטיביות שלו.

ההנהלה הבכירה מעורבת בכל פנייה או תלונה בנושא אתיקה. ועדת אתיקה בראשות המנכ"ל, ראש אגף משאבי אנוש והיועץ המשפטי מתכנסת ככל שעולה הצורך לבחינה וטיפול בסוגיות אתיות שעולות מעת לעת.

## תהליך הטמעת האתיקה בתרבות הארגונית

הטמעת הקוד האתי שלובה באסטרטגיה הארגונית והניהולית, ומתבצעת באופן היברידי במגוון אמצעים דיגיטליים ופרונטליים: הדרכות האתיקה התקופתיות נערכות באמצעות לומדה, רענונים נערכים באמצעות שאלונים אינטראקטיביים, והדרכות פרונטליות הועברו לעובדים. בנוסף, אנו עורכים קמפיינים פנים ארגוניים בהם מתוקשרות דילמות וסוגיות אתיות בפעילות החברה, ומפגשי עובדים עם מנהלים בדרגי ביניים בהם נערכים דיונים בנושאים אתיים מגוונים. תפיסת הניהול הקיימת

בארגון מנחה כי היבטים אתיים יכללו בעת מתן הערכה, משוב וקידום עובדים ומנהלים.

בשנת 2021 100% מעובדי החברה קראו וחתמו על הקוד ועברו הכשרות בנושא, ובמהלך השנה התחלנו את תהליכי ההטמעה של הקוד כבר בשלבי הקליטה והכניסה לארגון לעובדים חדשים.

## הפרות אתיקה

בשנת 2020 התקבלה תלונה אחת בדבר יחס לא הולם בין מנהל לעובד. לאחר בירור מעמיק אשר כלל תחקירים וליווי משפטי צמוד, נמצא כי התלונה אינה מוצדקת.

בשנת 2021 עובד אחד ביצע הפרה של הקוד האתי, אשר בעקבותיה פוטר. פרט לכך לא התקבלו תלונות או בוצעו הפרות נוספות.

## 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 כראוי על המידע המגיע אלינו.

הגדרנו בחברה מדיניות הגנת פרטיות ונהלים לטיפול בהפרות כמו כן, הקמנו מוקד תמיכה לעובדים ומחזיקי העניין של החברה בנושא.





# 12 ממשל תאגידי

## ממשל תאגידי

כחברה ממשלתית, אנו פועלים בסביבה רגולטורית רחבה, הכוללת חוקים, תקנות, הנחיות וחוזרי רשות החברות הממשלתיות. בתוך כך, אנו פועלים בהתאם להוראות חוק החברות הממשלתיות; חוק חובת המכרזים ותקנות חובת המכרזים; חוק התכנון והבנייה; פקודת הקרקעות ועוד. אלו, מסדירים את ענייני הממשל והבקרה של החברה, תוך יצירת איזון בין מתן גמישות וחופש פעולה להשגת מטרותינו העסקיות, לבין הרצון לפיקוח מצד משרדי הממשלה השונים בין השאר בשל משאבי הציבור המושקעים בחברה ועיסוקה בתשתיות לאומיות.

### דירקטוריון החברה

דירקטוריון החברה אמון על קביעת המדיניות הכללית וההתנהלות הפיננסית הנגזרת מכך. מדי שנה אחראי הדירקטוריון על קביעת התקציב השנתי של החברה, על אישור תכנית הפעולה לאותה שנה לצד תוכניות לטווח הארוך ועל אישור תקן עובדי החברה והמועסקים בשירותה. כמו כן, הדירקטוריון הוא הגוף המפקח שעליו לוודא האם המדיניות, התוכניות והתקציבים של החברה התנהלו ומומשו בשנת הביצוע החולפת כפי שנקבע.

### מינוי דירקטורים

מינוי חברי דירקטוריון נעשה בכפוף לחוק החברות הממשלתיות, תש"ל-1975. בכפוף לסעיף 18 לחוק, מינוי דירקטור נעשה בידי שר התחבורה ושר האוצר האחראי על רשות החברות הממשלתיות. זאת, תוך התייעצות עם הועדה לבדיקת מינויים שמונתה על ידי שר האוצר, שתפקידה לוודא את כשירותם והתאמתם של מועמדים לתפקידי דירקטור, יו"ר הדירקטוריון ומנכ"ל בחברה ממשלתית. הרכב הועדה, מונה נציג במעמד של שופט בית משפט מחוזי המשמש כיו"ר הועדה, שנקבע מטעם היועץ המשפטי לממשלה; איש ציבור שמונה מטעם יו"ר הועדה; ונציג של רשות החברות הממשלתיות. תקופת הכהונה לדירקטור הינה לשלוש שנים ממועד המינוי, כמוגדר בחוק החברות הממשלתיות, תש"ל-1975. כמו כן, בעת הליך מינוי דירקטור חדש בחברה, מתקיים דיון מקדים ביחס לתמהיל הכישורים הרצוי, וכן בדבר התאמתו של אותו דירקטור לכהונה בוועדות השונות.





חברי הדירקטוריון, מבלי יוצא מן הכלל, אינם עובדים או מועסקים של נתיבי איילון, אינם מצויים בקשרי זיקה כלכלית לחברה או קשרים אישיים ו/או משפחתיים לחברי ההנהלה ועובדים בכירים, והינם נחשבים לדירקטורים בלתי תלויים (RE1) כהגדרה בחוק החברות, תשנ"ט-1999. כשירותם המקצועית לרבות כישורים והשכלה אקדמית הינה בהתאם להגדרתם בחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה-1975. בנוסף, בתהליך 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, מגדיר בין היתר את תנאי ההכשרה של דירקטורים חדשים בחברה. בכפוף לנוהל, כל דירקטור חדש זכאי להשתלמות מקצועית הנערכת על ידי רשות החברות הממשלתיות, וכוללת גם היבטי אחריות תאגידית.

מינוי יו"ר הדירקטוריון נעשה בהתאם להגדרה בחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה-1975. כך, בחירת יו"ר נתונה למועצת הדירקטוריון, תוך התייעצות עם הועדה לבדיקת מינויים, ואישורם של שר התחבורה ושר האוצר. כמו כן, קיימת הפרדה בין תפקיד היו"ר לתפקיד המנכ"ל בהתאם לסעיף 24(ב) בחוק. יו"ר הדירקטוריון הנוכחית הינה גב' מקסין פסברג, אשר מונתה כחברת דירקטוריון בחודש נובמבר 2021 והחלה לכהן כיו"ר הדירקטוריון בחודש דצמבר 2021 וכיו"ר פעיל בחודש ינואר 2022.

### נכון למועד פרסום הדוח חברי הדירקטוריון הינם:

- מקסין פסברג - יו"ר הדירקטוריון
- עו"ד סיגלית ברקאי - דירקטורית
- עו"ד בשאיר פאהום-גיוסי - דירקטורית
- בנימין איל - דירקטור
- שי לי שפיגלמן - דירקטורית
- אייל שוקר - דירקטור
- פרץ וזאן - דירקטור

### במהלך שנת 2021 סיימו חברי הדירקטוריון הבאים את תפקידם:

- גב' מישל קרמרמן דקל סיימה את כהונתה כחברת דירקטוריון בחודש מאי.
- מר באדי חמדאן סיים את כהונתו כחבר דירקטוריון בחודש יוני.
- כהונתו של מר מאיר חן כיו"ר הדירקטוריון פקעה בחודש ספטמבר.
- מר יניב הרדי סיים את כהונתו כדירקטור בחודש ספטמבר.

### החלו את תפקידם בשנת 2021:

- גב' מקסין פסברג - מונתה בחודש נובמבר 2021 כחברת דירקטוריון, מונתה בחודש דצמבר כיו"ר דירקטוריון ומונתה בחודש ינואר כיו"ר פעיל.
- מר בנימין איל - מונה מחדש כחבר דירקטוריון לכהונה שנייה בחודש דצמבר 2021.

### לאחר תקופת הדיווח, בשנת 2022, מונו כחברי דירקטוריון הבאים:

- סיגלית ברקאי מונתה בחודש מרץ.
- בשאיר פאהום גיוסי מונתה בחודש אפריל.
- שי לי שפיגלמן מונתה בחודש אוגוסט.
- אייל שוקר מונה בחודש אוגוסט.
- פרץ וזאן מונה בחודש אוקטובר.

### לאחר תקופת הדיווח, בשנת 2022, סיימו חברי הדירקטוריון הבאים את תפקידם:

- מר ישי דון יחיא סיים את כהונתו בחודש פברואר.

על אף הוראת סעיף 16.1 לתקנון החברה לפיו מספר חברי הדירקטוריון לא יפחת מחמישה ולא יעלה על תשעה, בשל נסיבות שאינן תלויות בחברה (החברה אינה ממנה או מעורבת בהליך מינוי הדירקטורים) בשנת 2021 מספר חברי הדירקטוריון פחת מהאמור. החברה התריעה והציפה את הסוגייה בפני הגורמים הרלוונטיים בממשלה אשר פעלו למינוי דירקטורים נוספים. בחודש אוגוסט 2022, עם מינויים של הדירקטורים שי לי שפיגלמן ואייל שוקר, התכנס הדירקטוריון למניינו החוקי.





## גיוון הדירקטוריון

נכון לעת כתיבת הדוח מכהנים 7 דירקטורים בדירקטוריון החברה, מהם ארבע נשים ושלושה גברים. אחת מחברות הדירקטוריון היא מהמגזר הערבי, בהתאם לדרישה לייצוג הולם לאוכלוסייה הערבית בחוק החברות הממשלתיות.

## ועדות הדירקטוריון

דירקטוריון נתיבי איילון פועל בין היתר באמצעות ארבע ועדות משנה קבועות

### ועדת ביקורת

האחראית על פיקוח הניהול העסקי של החברה.

### ועדת משאבי אנוש

האחראית על דיון במבנה הארגוני של החברה, לרבות תקן עובדי החברה והתאמתו ליעדי החברה. בנוסף, במסגרת עבודת הועדה מתגבשות החלטות והמלצות המובאות לאישור כלל חברי הדירקטוריון.

### ועדת פרויקטים

האחראית על דיון בפרויקטים מהותיים של החברה טרם ביצוע הפרויקט, בשלבי הביצוע ובתום הפרויקט.

### ועדת כספים

האחראית על דיון בתקציב השוטף ובתקציב ההשקעות של החברה, תוך מתן המלצה בפני הדירקטוריון על אישור התקציב. כמו כן, באחריות הועדה לבחון את הליך אישור הדוחות הכספיים של החברה, טרם אישור הדירקטוריון.

תהליך הערכת אפקטיביות עבודת הדירקטוריון, נעשה בהתאם לקווים מנחים שנקבעו על ידי רשות החברות הממשלתיות בהם נוכחות מינימלית נדרשת לחברי הדירקטוריון, ודיווח חצי שנתי על הנושאים בהם דן הדירקטוריון. במקביל, נבחנת הערכת אפקטיביות פנימית למימוש המטרות השנתיות שהציב הדירקטוריון לחברה. בשנת 2021 התקיימה אסיפה כללית אחת, ו-48 ישיבות ועדות דירקטוריון.

## הביקורת הפנימית

הביקורת הפנימית מהווה "קו הגנה שלישי" במערך ניהול הסיכונים של החברה, כאשר בראש מערך הביקורת הפנימית עומד מבקר החברה, אשר מונה על-ידי הדירקטוריון לפי הצעת ועדת הביקורת ולאחר תהליך תחרותי ושוויוני. הביקורת הפנימית פועלת בהתאם לתוכנית עבודה תלת-שנתית, הכוללת את עיקר הפעילויות של החברה, ושממנה נגזרות תוכניות העבודה השנתיות.

התוכנית נועדה לתמוך בהשגת יעדי מערך הביקורת הפנימית, שמטרתו לסייע לחברה להשיג את יעדיה, באמצעות גישה שיטתית וממוסדת, לשם הערכה ושיפור האפקטיביות של תהליכי ניהול הסיכונים, מערכת הבקרה הפנימית, הממשל התאגידי, ובכלל זה שמירה על החוק, הוראות רשות החברות הממשלתיות, טוהר המידות, החיסכון והיעילות.

תוכנית העבודה בנויה על-פי מתודולוגיה סדורה וממוקדת סיכונים המבוססת, בין היתר, על סקר הסיכונים שנערך ע"י מערך הביקורת הפנימית, תקנים מקצועיים בינלאומיים של איגוד המבקרים הפנימיים העולמי - IIA והנחיות רשות החברות הממשלתיות.

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

הביקורת הפנימית מבצעת את עבודתה בהתאם לתקנים מקצועיים מקובלים שנקבעו, בין היתר, על ידי הלשכה העולמית למבקרים פנימיים. למבקר הפנימי ניתנת גישה

## אחריות תאגידית בדירקטוריון



מלאה לכל המידע הנדרש על ידו, כאמור 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.

בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, המבקר הפנימי של החברה אינו נושא משרה בחברה, אינו בעל עניין בחברה, ולא ממלא תפקיד נוסף מחוץ לחברה אשר עלול ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כמבקר הפנימי של נתיבי איילון.

כחלק מעבודתו השוטפת של הדירקטוריון וועדותיו, הוא עוסק בנושאים הנוגעים בעולמות התוכן של האחריות התאגידית, לרבות נושאים בעלי השפעה כלכלית, חברתית וסביבתית על מחזיקי העניין של הארגון. בעבודתו, מתייחס הדירקטוריון לנושאים סביבתיים וחברתיים במסגרת העבודה השוטפת והיעדים השנתיים של החברה. אירועים חריגים, לרבות אירועים ומפגעים בעלי השפעות סביבתית, אירועי בטיחות ועוד, מדווחים באופן מידי לדירקטוריון. בנוסף, הדירקטוריון מנחה את הנהלת החברה לבצע תחקיר והפקת לקחים בגין אירועים חריגים, ככל שאירעו ולהציגם בפניו.

החל משנת 2019 עוסק הדירקטוריון במסגרת ועדותיו בהיבטי האחריות התאגידית של החברה ובהם: אישור הקוד האתי של החברה; תכנית התנדבות עובדים; נהלי שיתוף הציבור וקשרי הקהילה של החברה. בסוף שנת 2021 התקיים דיון בדירקטוריון בנושא דוח אחריות תאגידית לשנת 2020 וקביעת קריטריונים ESG לחברה, זו השנה השנייה.



## תגמול בכירים ונושאי משרה

כחברה ממשלתית, מדיניות התגמול שלנו הינה 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"ל, הדירקטוריון ורשות החברות הממשלתיות.

המודל, מותאם ליעדי הדירקטוריון השנתיים ומבוסס על ציון שנתי אשר נקבע מראש ומגדיר יחס העמידה בתוכנית העבודה שנתית. כמו כן, המודל מובא למדידה ובקרה בכל רבעון תוך הצגת הממצאים למנכ"ל, לדירקטוריון ורשות 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.

**החל משנת 2020, השקנו מנגנון תגמול מקביל לעובדים שאינם נכללים תחת מודל תגמול בכירים.**

## פערי שכר ותגמול בחברה

בשנת 2021 יחס השכר בין עלות התגמול הכוללת של המנכ"ל לבין עלות התגמול הממוצעת של עובדי נתיבי איילון עמד על 3.05 (לעומת 2.30 בשנת 2020) ויחס השכר החציוני בין עלות התגמול הכוללת של המנכ"ל לבין עלות התגמול הממוצעת של עובדי נתיבי איילון עמד על 2.75 (לעומת 2.87 ב-2019). גמול לחברי הדירקטוריון משולם בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות.

בשנת 2021, עמד גמול הדירקטוריון הכולל על סך של 145 אלף ש"ח, לעומת שנת 2020 בה עמד גמול הדירקטוריון של החברה על סכום כולל של 235 אלף ש"ח.





# אודות הדוח 13

## אודות הדוח

דוח זה סוקר את נושאי הקיימות והאחריות התאגידית בחברת נתיבי איילון, את הפעולות המרכזיות שנעשו בהם בשנת הדיווח 2021 וכולל עדכונים בלתי ממצים משנת הפעילות 2022 בה הוא מתפרסם.

דוח זה, הינו דוח האחריות התאגידית השנתי השלישי של חברת נתיבי איילון, כאשר הדוח הראשון של החברה נכתב בשנת 2019. הדוח נכתב לפי תקן הדיווח SRS:GRI ברמת הדיווח המקיפה ביותר Comprehensive option, והוא סוקר את נושאי הקיימות והאחריות התאגידית בחברת נתיבי איילון.

הדוח עבר תהליך אשרור חיצוני - Materiality Disclosure Service של ארגון ה-GRI העולמי. 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 המעיינים בדוח זה לפנות אלינו בכל שאלה, הערה או הארה בנושאי הדוח ותוכנו, בדרכי התקשורת הבאות:

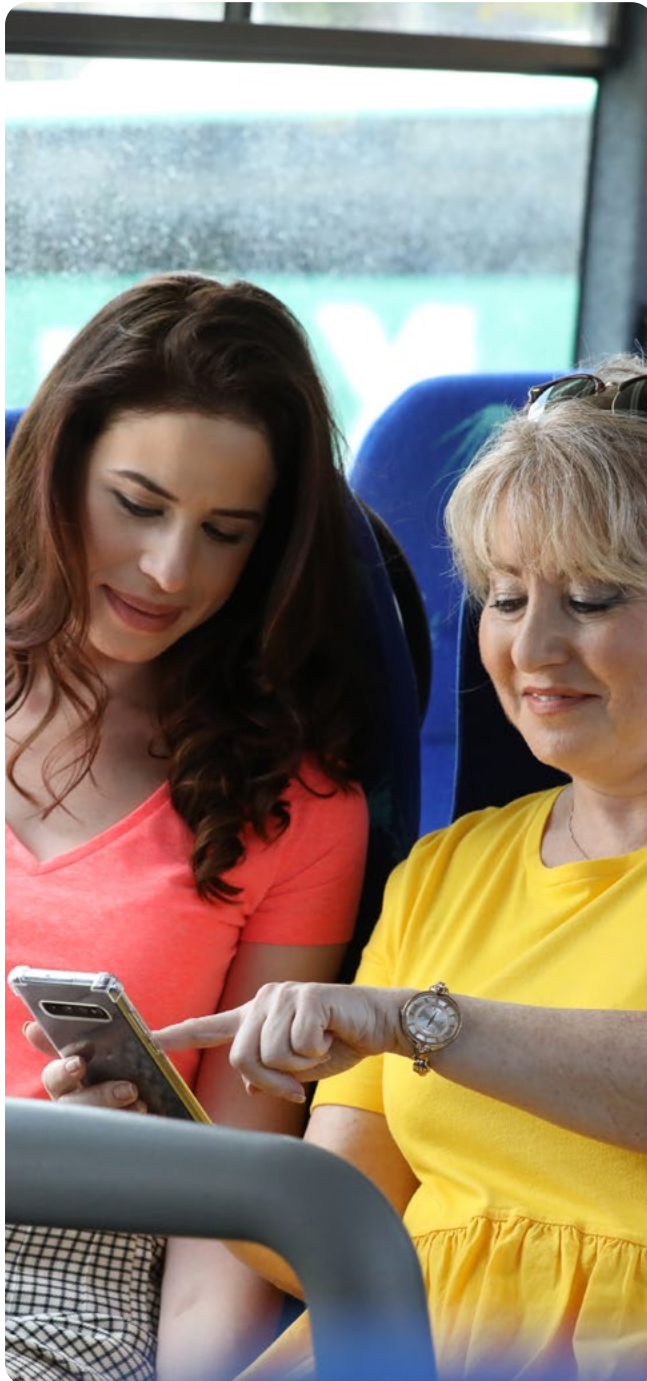
עברי ורבין  
מנכ"ל Good Vision יועצים לאחריות תאגידית  
lvri.Verbin@goodvision.co.il | 077-7706456



**GOOD VISION**  
Grant Thornton Israel Group

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

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







נספחים  
ואינדקס GRI 14





For the Materiality Disclosures Service, GRI Services reviewed that the GRI content index is clearly presented and the references for Disclosures 102-40 to 102-49 align with appropriate sections in the body of the report

# --- GRI Content Index ---

עמודים / תשובה	תיאור	מדד	שם התקן
<b>GRI 101: Foundation 2016</b>			
<b>Organizational profile</b>			
6	שם הארגון	102-1	GRI 102: General Disclosures 2016
6-7	פעילות, מותגים, מוצרים ושירותים של הארגון	102-2	
8	מיקום מטה הארגון	102-3	
19	מיקום פעילות הארגון	102-4	
7-8	אופי הבעלות וצורת ההתארגנות המשפטית	102-5	
6-7	השווקים אותם משרתת החברה	102-6	
77,9	גודל החברה	102-7	
75-82	דיווח על מצבת העובדים	102-8	
62-64	שרשרת אספקה	102-9	
62-64	שינויים משמעותיים בארגון ובשרשרת האספקה	102-10	
60	עקרון הזהירות המונעת	102-11	
12	יוזמות חיצונית	102-12	
97,17	חברויות בארגונים	102-13	
<b>Strategy</b>			
3-4	הצהרה של מקבל ההחלטות הבכיר בארגון	102-14	
3-4	השפעות, הזדמנויות וסיכונים מרכזיים	102-15	

## Ethics and integrity

87-89	ערכי הארגון, העקרונות, הסטנדרטים ונורמות ההתנהגות של הארגון	102-16
89	המנגנונים הפנימיים והחיצוניים לארגון להתייעצות ביחס לנושאים של התנהגות חוקית ואתית	102-17

## Governance

91-95	מבנה ממשל תאגידי	102-18
93	האצלת סמכויות	102-19
12	אחראי בכיר לניהול אחריות תאגידית	102-20
13-15	התייעצות עם מחזיקי עניין בנושאי אחריות תאגידית	102-21
92	הרכב הדירקטוריון	102-22
92	יו"ר הדירקטוריון	102-23
92	קביעת הרכב הדירקטוריון	102-24
94, 92	מניעת ניגוד עניינים	102-25
91	תפקיד הדירקטוריון ושל הנהלת הארגון בפיתוח, אישור ועדכון של חזון, ערכים, ואסטרטגיה	102-26
94	קידום הידע של הדירקטוריון בעולמות התוכן של קיימות ואחריות תאגידית	102-27
94	הערכת ביצועי הדירקטוריון	102-28
94	זיהוי וניהול נושאים כלכליים, חברתיים וסביבתיים	102-29
93	אפקטיביות תהליך ניהול סיכונים	102-30
94	ביקורת על ניהול תחומי אחריות תאגידית	102-31
94	תפקיד הדירקטוריון בדוח האחריות התאגידית	102-32
94	תקשור נושאים קריטיים	102-33
93	מספר הנושאים הקריטיים שתוקשרו ואופיים	102-34
95	מדיניות תגמול	102-35
95	תהליך הגדרת התגמול	102-36

GRI 102:  
General  
Disclosures  
2016

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים / תשובה
<b>Governance ...cont</b>			
	102-37	מעורבות מחזיקי עניין בתהליך התגמול	95
	102-38	יחס השכר השנתי	95
	102-39	שיעור השינוי ביחס השכר השנתי	95
<b>Stakeholder Engagement</b>			
	102-40	רשימת מחזיקי העניין של הארגון	12-14
	102-41	הסכמי עבודה קיבוציים	76
	102-42	זיהוי ובחירה של מחזיקי העניין	13-14
	102-43	גישת הארגון לדיאלוג עם מחזיקי עניין	13-14
	102-44	רשימת הנושאים המרכזיים שעלו בדיאלוג ותגובת הארגון	13-14
<b>Reporting Practice</b>			
	102-45	ישויות שנכללות בדוח הכספי	7
	102-46	הגדרת תוכן הדוח וגבולות הדיווח	15
	102-47	רשימת הנושאים המהותיים	15, מופיע בהרחבה בדוח 2019 (Listed fully in 2019 ESG report)
	102-48	הצגה מחודשת של מידע	ללא שינויים בתקופת הדיווח no significant change in reporting period
	102-49	שינוי בדיווח	ללא שינויים בתקופת הדיווח no significant change in reporting period
	102-50	תקופת הדיווח	97
	102-51	תאריך פרסום הדוח הקודם	97
	102-52	מחזור הדיווח	97
	102-53	איש קשר ביחס לדוח	97
	102-54	התאמה לתקן הדיווח של ה-GRI-SRS	97
	102-55	אינדקס GRI	99
	102-56	בקרה חיצונית	לא רלוונטי לארגון not relevant

GRI 102:  
General  
Disclosures  
2016



שם התקן	מדד	תיאור	עמודים / תשובה
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
<b>GRI 201: Economic Performance 2016</b>	103-1	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	9
	103-2	הגישה הניהולית ורכיביה	9
	103-3	התקדמות הגישה הניהולית	9
<b>GRI 201: Economic Performance 2016</b>			
<b>GRI 300: Environmental Disclosures 2016</b>	201-1	ערך כלכלי ישיר שיצר הבנק וחולק	נתונים מלאים זמינים בדוח הכספי לשנת 2021 העומד לעיון באתר רשות החברות הממשלתיות Full data is available in the financial report for 2021
	201-2	השלכות כלכליות ושאר סיכונים והזדמנויות כתוצאה משינוי אקלים	12, 10
	201-3	התחייבות הבנק בגין תוכניות פרישה/תגמול עובדים ופנסיה	95, 91
	201-4	התמיכה/המענקים/הסיוע הממשלתי שקיבלה החברה בתקופה המדווחת	9
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
<b>GRI 300: Environmental Disclosures 2016</b>	103-1	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	55-59
	103-2	הגישה הניהולית ורכיביה	55-59
	103-3	התקדמות הגישה הניהולית	55-59
<b>GRI 302: Energy 2016</b>			
<b>GRI 300: Environmental Disclosures 2016</b>	302-1	סך צריכת האנרגיה בתוך הארגון	59
	302-5	צמצום הדרישות האנרגטיות של המוצרים והשירותים שהארגון מספק	58, 56
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
<b>GRI 300: Environmental Disclosures 2016</b>	103-1	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	55
	103-2	הגישה הניהולית ורכיביה	55
	103-3	התקדמות הגישה הניהולית	55

שם התקן	מדד	תיאור	עמודים / תשובה
<b>GRI 303: Water and Effluents 2018</b>			
	<b>303-1</b>	צריכת המים הכוללת לפי מקור	59
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
	<b>103-1</b>	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	55-59
	<b>103-2</b>	הגישה הניהולית ורכיביה	55-59
	<b>103-3</b>	התקדמות הגישה הניהולית	55-59
<b>GRI 305: Emissions 2016</b>			
	<b>305-1</b>	פליטות ישירות של גזי חממה	59
	<b>305-2</b>	פליטות אנרגיה עקיפות של גזי חממה	59
	<b>305-3</b>	פליטות עקיפות אחרות של גזי חממה	59
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
	<b>103-1</b>	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	60, 55-56
	<b>103-2</b>	הגישה הניהולית ורכיביה	60, 55-56
	<b>103-3</b>	התקדמות הגישה הניהולית	60, 55-56
<b>GRI 306: Waste 2020</b>			
	<b>306-1</b>	סך הפסולת לפי סוג ואופן סילוק	60
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
	<b>103-1</b>	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	55-60
	<b>103-2</b>	הגישה הניהולית ורכיביה	55-60
	<b>103-3</b>	התקדמות הגישה הניהולית	55-60
<b>GRI 307: Environmental Compliance 2016</b>			
	<b>307-1</b>	קנסות וסנקציות משמעותיים שהוטלו על הארגון בגין אי ציות לרגולציה סביבתית	60

**GRI 300:  
Environmental  
Disclosures  
2016**

עמודים / תשובה	תיאור	מדד	שם התקן
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
62-64	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	<b>GRI 300: Environmental Disclosures 2016</b>
62-64	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
62-64	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	
<b>GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016</b>			
63	אחוז ספקים חדשים שנבחרו בהתאם לקריטריונים סביבתיים ("Screening")	<b>308-1</b>	
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
75	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	<b>GRI 401: Employment 2016</b>
75	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
75	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	
<b>GRI 401: Employment 2016</b>			
82, 79	קליטת עובדים חדשים ושיעור תחלופת עובדים	<b>401-1</b>	
81-82	הטבות הניתנות לעובדים במשרה מלאה, שאינן מוענקות לעובדים במשרה חלקית או זמנית	<b>401-2</b>	
76	חופשת לידה	<b>401-3</b>	
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
84-85	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	<b>GRI 403: Occupational Health and Safety 2018</b>
84-85	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
84-85	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	
<b>GRI 403: Occupational Health and Safety 2018</b>			
84-85	ייצוג עובדים בוועדות בטיחות ובריאות המשותפות להנהלה ולעובדים	<b>403-1</b>	
85	סוגי ושיעור פציעות, מחלות תעסוקתיות, אובדן ימי עבודה והיעדרויות, וכן מספר אירועי מוות הקשורים בעבודה	<b>403-2</b>	
84	עובדים שיש להם שכיחות גבוהה או סיכון גבוה למחלות הקשורות לעיסוק שלהם	<b>403-3</b>	



GRI 403: Occupational Health and Safety 2016 ...cont

not relevant	לא רלוונטי לארגון	נושאי בטיחות ובריאות הכלולים בהסכמים רשמיים עם ארגוני העובדים	403-4
--------------	-------------------	---	-------

GRI 103: Management Approach 2016

78	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	103-1
----	--	-------

78	הגישה הניהולית ורכיביה	103-2
----	------------------------	-------

78	התקדמות הגישה הניהולית	103-3
----	------------------------	-------

GRI 404: Training and Education 2016

80	ממוצע שעות הדרכה לעובד לשנה	404-1
----	-----------------------------	-------

80	תוכניות לשיפור כישורי העובד ותוכניות לסיוע בתקופות מעבר	404-2
----	---	-------

79	שיעור העובדים אשר מקבלים משוב על ביצועיהם ועל פיתוח קריירה על בסיס קבוע	404-3
----	---	-------

GRI 404:  
Training and  
Education  
2016

GRI 103: Management Approach 2016

66-71	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	103-1
-------	--	-------

66-71	הגישה הניהולית ורכיביה	103-2
-------	------------------------	-------

66-71	התקדמות הגישה הניהולית	103-3
-------	------------------------	-------

GRI 413: Local Communities 2016

66	פעולות שיש בהן מעורבות בקהילה המקומית, הערכות בנוגע להשפעה על הקהילה המקומית ופיתוח תוכניות	413-1
----	---	-------

66	פעולות עם פוטנציאל ניכר להשפעה שלילית על הקהילה המקומית	413-2
----	---	-------

GRI 413:  
Local  
Communities  
2016

GRI 103: Management Approach 2016

39	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	103-1
----	--	-------

39	הגישה הניהולית ורכיביה	103-2
----	------------------------	-------

39	התקדמות הגישה הניהולית	103-3
----	------------------------	-------

GRI 416:  
Customer Health  
and Safety  
2016

עמודים / תשובה	תיאור	מדד	שם התקן
<b>GRI 416: Customer Health and Safety 2016</b>			
66, 42, 39	הערכת ההשפעה של קטגוריות מוצרים ושירותים על בריאות ובטיחות	<b>416-1</b>	
42	מקרים של אי ציות הנוגעים להשפעות של מוצרים ושירותים על בריאות ובטיחות	<b>416-2</b>	
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
21-37	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	Sustainable Metropolis Transportation Planning, and Reducing the Use of Private Vehicles
21-37	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
21-37	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
47-53	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	Innovation, Technology and Smart Transportation Solutions
47-53	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
47-53	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
39-45	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	Accessibility of Transportation for People with Disabilities
39-45	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
39-45	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	
<b>GRI 103: Management Approach 2016</b>			
21-37	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	<b>103-1</b>	Inter-modal Transportation
21-37	הגישה הניהולית ורכיביה	<b>103-2</b>	
21-37	התקדמות הגישה הניהולית	<b>103-3</b>	

GRI 103: Management Approach 2016

עמודים / תשובה	תיאור	מדד
66-68	הסבר על הנושאים המהותיים והגבולות שלהם	103-1
66-68	הגישה הניהולית ורכיביה	103-2
66-68	התקדמות הגישה הניהולית	103-3

User Experience and Satisfaction of Road Users



