













דוח אחריות תאגידיית



אגוד 2008
2008 אגוד

תוכן עניינים

	פרק 1 - הישגים ויעדים	עמ' 6
	פרק 2 - פרופיל ומדיניות	עמ' 10
	פרק 3 - תהליך הדיווח	עמ' 20
	פרק 4 - תחבורה ציבורית: פתרון סביבתי-חברתי	עמ' 26
	פרק 5 - איכות הסביבה	עמ' 32
	פרק 6 - נגישות	עמ' 52
	פרק 7 - אחריות ואמינות	עמ' 56
	פרק 8 - בטיחות וגיהות	עמ' 62
	פרק 9 - חברה וקהילה	עמ' 68
	GRI אינדקס	עמ' 72



לפני כעשור התחלנו באגד תהליך שמטרתו שיפור הביצועים התאגידיים שלנו, הן ברמה הסביבתית והן ברמה החברתית. בזמנו, נדמה היה לנו כי אנו מוכנים לפעול בנושא בכל רמות הארגון, אך לתהליך לקח זמן להבשיל. באגד כיום מורגש שינוי אמיתי ואני סמוך ובטוח כי הדרך בה אנו הולכים כיום היא דרך המלך, אשר תאפשר לנו שיפור מתמיד.

כמעט בכל היעדים שהצבנו בעבר עמדנו בהצלחה - הפחתה של כ-30% במזהמי אויר, עלייה של 40% במס' האוטובוסים המונגשים, שירותי המידע הורחבו משמעותית וכן הושלמה התקנת מערכת לניהול צי הרכב אשר מאפשרת בקרה מלאה על אוטובוסי אגד. עדיין לא הוטמעו מערכות לניהול מידע בתחומי פסולת וזמים אך הטמעת מערכות מסוג זה הוצבה כיעד לשנת 2010.

המהלך החשוב ביותר שביצענו לקראת דוח זה היה קיום שיח פתוח עם מחזיקי העניין של אגד. באמצעות השיח עלו נושאים שונים, שמרביתם באו לידי ביטוי כבר בדוח זה. אנו מקווים להמשיך את השיח עם מחזיקי העניין במטרה לגשר על פערים קיימים ולעמוד בצפיותיהם מאיתנו. אחד הנושאים המרכזיים שעלו כקושי להגברת השימוש בתחבורה ציבורית על פני השימוש ברכב פרטי הוא אמינות השירות. חשוב לי לומר כי אגד עושה מאמצים עילאיים על מנת לספק שירות יעיל ואמין. בכל האוטובוסים הותקנו מערכות GPS שמספקות מידע עדכני בכל רגע. מטרת המערכות היא לספק מקסימום מידע ודיוק לנוסעים במינימום שינויים. הנושא מתקדם ביותר בירושלים, שם השתלב אגד במרכז ניהול התנועה ומסייע במתן עדיפות תנועתית לתחבורה ציבורית. כמו כן, בעיר כבר קיימים שישה קווים הנוסעים בנתיבי תחבורה ייעודיים. אין ספק ששיתוף הפעולה שנוצר בין אגד, משרד התחבורה, עיריית ירושלים וצוות תכנית אב לתחבורה מקדם את טובת הנוסעים בתחבורה הציבורית באופן ניכר.

בדוח זה החלטנו לשים דגש על היתרונות החברתיים-סביבתיים של התחבורה הציבורית אל מול הרכב הפרטי. עידוד אקטיבי של נסיעה בתחבורה הציבורית החל לאחרונה לתפוס תאוצה ועל כך אנו מברכים. אני מאמין כי המשך מגמה זו, בשילוב שיפור מתמשך באגד, יגבירו את מודעות הציבור ליתרונות של התחבורה הציבורית ויאפשרו התקדמות לסביבה בת קיימא, נקייה ונעימה יותר לכולנו.

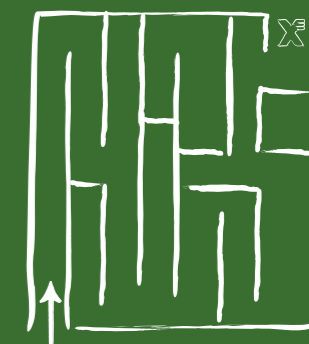

גדעון מזרחי
 יו"ר אגד





פרק 1

הישגים ויעדים



שקיפות ומנהיגות ציבורית

רעש	מים ושפכים	פסולת וחומרים מסוכנים	צמצום מזהמי אוויר	המחויבויות של אגד	הישגים ב-2008	יעדים
צמצום מפגעי הרעש	צמצום צריכת מים וכמות שפכים	מצעור ההשלכות הסביבתיות של אגד, תוך ייעול המערכות	שיפורים תפעוליים, קביעת מדיניות ופיתוח נהלים	● המחויבויות של אגד	● הישגים ב-2008	● יעדים
✓	x	x	✓		<ul style="list-style-type: none"> הדוח לשנת 2008 נכתב על פי פורמט הדיווח המוכר של ה-GRI ועומד ברמת דיווח C 	<ul style="list-style-type: none"> פרסום דוח לשנת 2010 העומד ברמת דיווח B של ה-GRI עד שנת 2010 הגברת הזמינות של מידע תאגידי עדכני לציבור
<ul style="list-style-type: none"> תלונות רעש כמעט ואינן מתקבלות תלונות שהתקבלו טופלו בהצלחה 			<ul style="list-style-type: none"> הרמה הממוצעת של מזהמי האוויר פחתה בכ-30% מאז הדוח האחרון 		<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2012 הפחתה של 20% נוספים בפליטת מזהמי אוויר עד שנת 2012 הפחתה של 10% בכמויות הפסולת עד שנת 2010 הצבת פחים למיחזור פסולת נייר בכל אתרי אגד עד שנת 2012 הפחתה של 20% בצריכת הנייר 	
<ul style="list-style-type: none"> טיפול שוטף ומיידי בתלונות שמתקבלות 	<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 התקנת מערכות מיחזור מים ב-70% מכלל המתקנים הפעילים של אגד ועד 2012 ב-100% מהמתקנים הפעילים עד שנת 2010 יצירת פלטפורמה לדיווח על כמויות מים 	<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 יצירת פלטפורמה לדיווח על כמויות פסולת עד שנת 2010 נייר בכל אתרי אגד 	<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2012 הפחתה של 20% נוספים בפליטת מזהמי אוויר 	● יעדים	<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 פיתוח פלטפורמות בטיחות בדרכים 	

חברה וקהילה

חיוזק הקשרים עם הקהילה	שיפור הנגישות	מידע לנוסע	חווית שירות ונסיעה	המחויבויות של אגד	הישגים ב-2008	יעדים
הרחבת ההבנה והתמיכה של מחזיקי העניין כגורם הכרחי לשיפור השירות שאגד מספק	גישה לכולם - תוך מתן דגש לשירות אנשים בעלי מוגבלויות	שירותי מידע לנוסע - חלק מתפיסת שירות תחבורתי מודרני	שירות נוח וחווית נסיעה חיובית לנוסע	● המחויבויות של אגד	● הישגים ב-2008	● יעדים
✓	✓	✓	✓		<ul style="list-style-type: none"> ימי תחבורה ציבורית הפכו למסורת שנתית באגד 	<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 פעילות משותפת עם משרד התחבורה ובעלי התחנות המרכזיות לשיפור התחזוקה והשירות לנוסע עד שנת 2010 הכנסת כרטיסים חכמים לשימוש עד שנת 2009 השתלבות במרכז ניהול תנועה ירושלים (מנ"תי) עד שנת 2009 הרחבת מספר הקווים המהירים בירושלים הנוסעים על נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית
					<ul style="list-style-type: none"> מספר האוטובוסים העירוניים המונגשים גדל בלמעלה מ-40% מאז 2004 ועומד היום על 56% מצי הרכב העירוני הדרכות ההנגשה לנהגים מועברות באופן רצוף 	
					<ul style="list-style-type: none"> במהלך שנת 2007 הורחבו משמעותית שירותי המידע של אגד במהלך שנת 2008 הושלמה התקנת המערכת לניהול צי רכב באגד 	
					<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 התקנת מסכי מידע פעילים ב-500 אוטובוסים 	
					<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 יצירת פורום יחד עם מחזיקי העניין של אגד שסייע לקידום התחבורה הציבורית עד שנת 2010 פיתוח פלטפורמות בטיחות בדרכים 	
					<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 85% מהאוטובוסים העירוניים יהיו מונגשים. עד שנת 2013 100% יהיו מונגשים 	
					<ul style="list-style-type: none"> עד שנת 2010 יצירת פורום יחד עם מחזיקי העניין של אגד שסייע לקידום התחבורה הציבורית עד שנת 2010 פיתוח פלטפורמות בטיחות בדרכים 	





פרק 2

פרופיל ומדיניות





עקרונות ומדיניות סביבתית

2.1

קיימות

פיתוח שירות תחבורה ציבורית המושתת על עקרונות חברתיים, סביבתיים וכלכליים של קיימות (sustainability).

שיפור סביבתי מתמיד

צמצום עקבי של ההשלכות הסביבתיות, תוך ייעול מערכות, שיפור מתמיד בניהול הסביבה בארגון ושמירה על מובילות בתחום התחבורה הציבורית בישראל.

שקיפות ציבורית

אספקת מידע מלא וברור, שיאפשר שיח ענייני ופורה עם ציבור הנוסעים, ארגונים חברתיים וסביבתיים, מקבלי החלטות וכלל אוכלוסיית המדינה.

עמידה בדרישות החוק

עמידה בדרישות החוק תוך שיתוף פעולה מלא עם הרשויות למניעת פגיעה באיכות הסביבה.

חויית הנסיעה

יצירת חויית שירות ונסיעה נוחה, יעילה ואיכותית.

נגישות

שיפור הנגישות לתחבורה הציבורית לכלל האוכלוסייה ולקשישים, לבעלי מוגבלות, לילדים ולהורים עם עגלות בפרט.

מידע זמין לנוסע

שיפור שירותי המידע לנוסע - הרחבת מגוון האמצעים לאספקת מידע מלא ומדויק.



פרופיל ארגוני

2.2

אגד מספק שירותי הסעה ציבוריים בהיקף של כ- 55% מקווי השירות בארץ

קואופרטיב אגד, מפעיל התחבורה הגדול בישראל, נוסד בינואר 1933, עם איחוד ארבע חברות תחבורה ציבורית לגוף אחד. אגד מספק שירותי הסעה ציבוריים בהיקף של כ- 55% מקווי השירות בארץ. קווי השירות מחולקים לשלושה אזורים תפעול - צפון, דרום וירושלים.

אגד הציב לפניו ארבעה יעדים אשר נועדו לקדם את פעילותו:

1. התמקדות בלקוח ושיפור רמת השירות
2. שימת דגש על בטיחות ומקצועיות הנהגים
3. שמירה על רווחיות בתנאי תחרות גוברת
4. פיתוח עסקי לגיוון מקורות ההכנסה

פריסה ארצית

התשתית התפעולית כוללת:

18	חניונים
20	תחנות מרכזיות
25	מוסכים
31	סניפים
23	מסופים
1	מחסנים מרכזיים
3	משרדים אזוריים
31	מועדוני גמלאים

3,033 אוטובוסים בקווי השירות (מהם 71 ממוגני ירי)

945 קווי שירות (3,199 חלופות)

כ- 1,000,000 נוסעים ביום

כ- 45,000 נסיעות בקווי שירות ביום

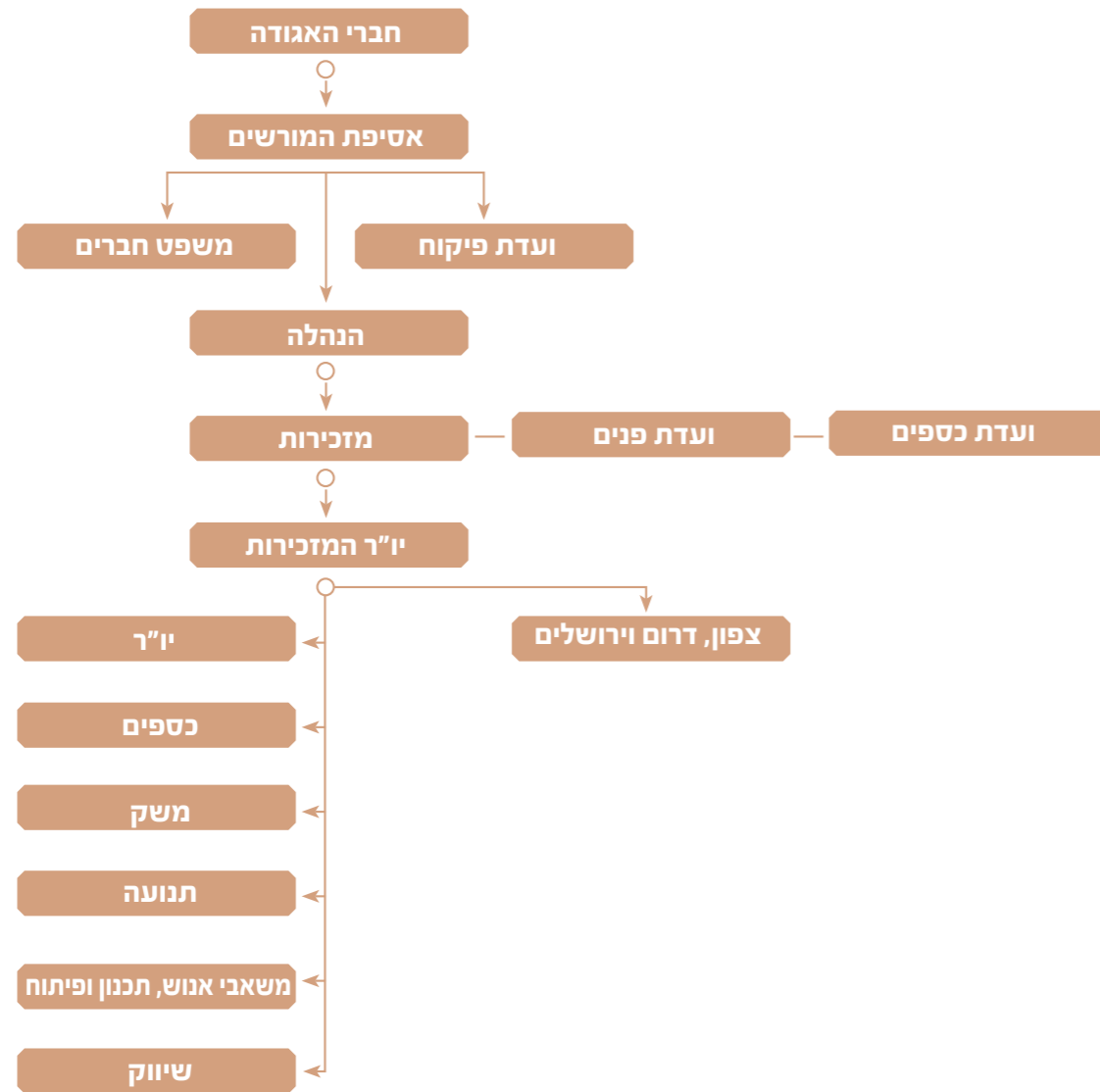
כ- 810,500 ק"מ נסועה ביום

מחזור שנתי - 2.866 מיליארד ש"ח

באגד רואים בממשל תאגידי תקין חשיבות רבה ופועלים להבטיח שכל מערך הניהול יתפקד כראוי. כקואופרטיב, אגד מקפיד לדאוג לרווחת החברים ולשמור על ערכי הדמוקרטיה, הגינות ואחריות.

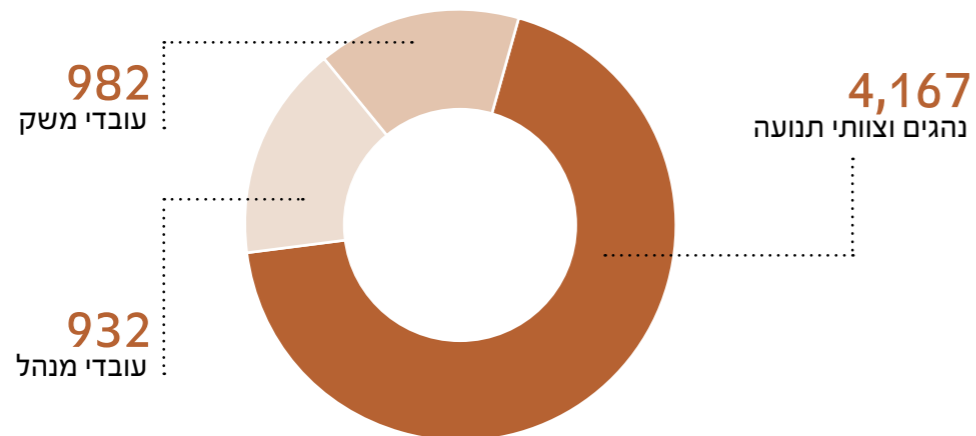
תהליך בחירת ההנהלה באגד מתבצע בהתאם לדיני אגודות שיתופיות ובהתאם לתקנות אגד ותקנונים שונים שהותקנו מכוחן בארגון. אחת לארבע שנים נערכות בחירות פנימיות בין החברים לבחירת נציגים למוסדות האגודה השונים: אסיפת המורשים, ההנהלה, ועדת פיקוח ומשפט חברים. ההנהלה הנבחרת בוחרת מבין חבריה את המזכירות, שהיא הזרוע המבצעת של הארגון. המזכירות בוחרת מבין חבריה את יו"ר המזכירות. כל חברי המזכירות באגד נושאים תפקיד בארגון. באגד מועסקים חברים (בעלי מניה) וכן עובדים שכירים.

- ⊙ **אסיפת המורשים** - האסיפה מונה 85 חברים הנבחרים בבחירות הפנימיות. כל מתקן (סניפים, מוסכים וכדומה) מקבל ייצוג באסיפה בהתאם לגודלו היחסי. חברי ההנהלה נבחרים בשלב השני של הבחירות על ידי כלל הבוחרים מתוך חברי אסיפת המורשים שנבחרו בשלב הראשון.
- ⊙ **הנהלה** - מונה 19 חברים ותפקידיה לאשר את תקציב האגודה, להתוות את מדיניות אגד בתחומים השונים ולאשר השקעות והלוואות.
- ⊙ **ועדת פיקוח** - גוף המורכב מ-6 חברים הנבחרים בבחירות. תפקיד הוועדה הינו פיקוח על עסקי האגודה מרמת הפרט ועד פעילותה הכוללת.
- ⊙ **משפט חברים** - מוסד המונה 40 חברים אשר נבחרים בבחירות לשמש שופטים. תפקידם לדון ולפסוק בעניינים משמעתיים של חברי אגד ועובדיו. הדיונים נערכים בהרכבים שונים על פי העניין ובשתי ערכאות: ראשונה וערעור.

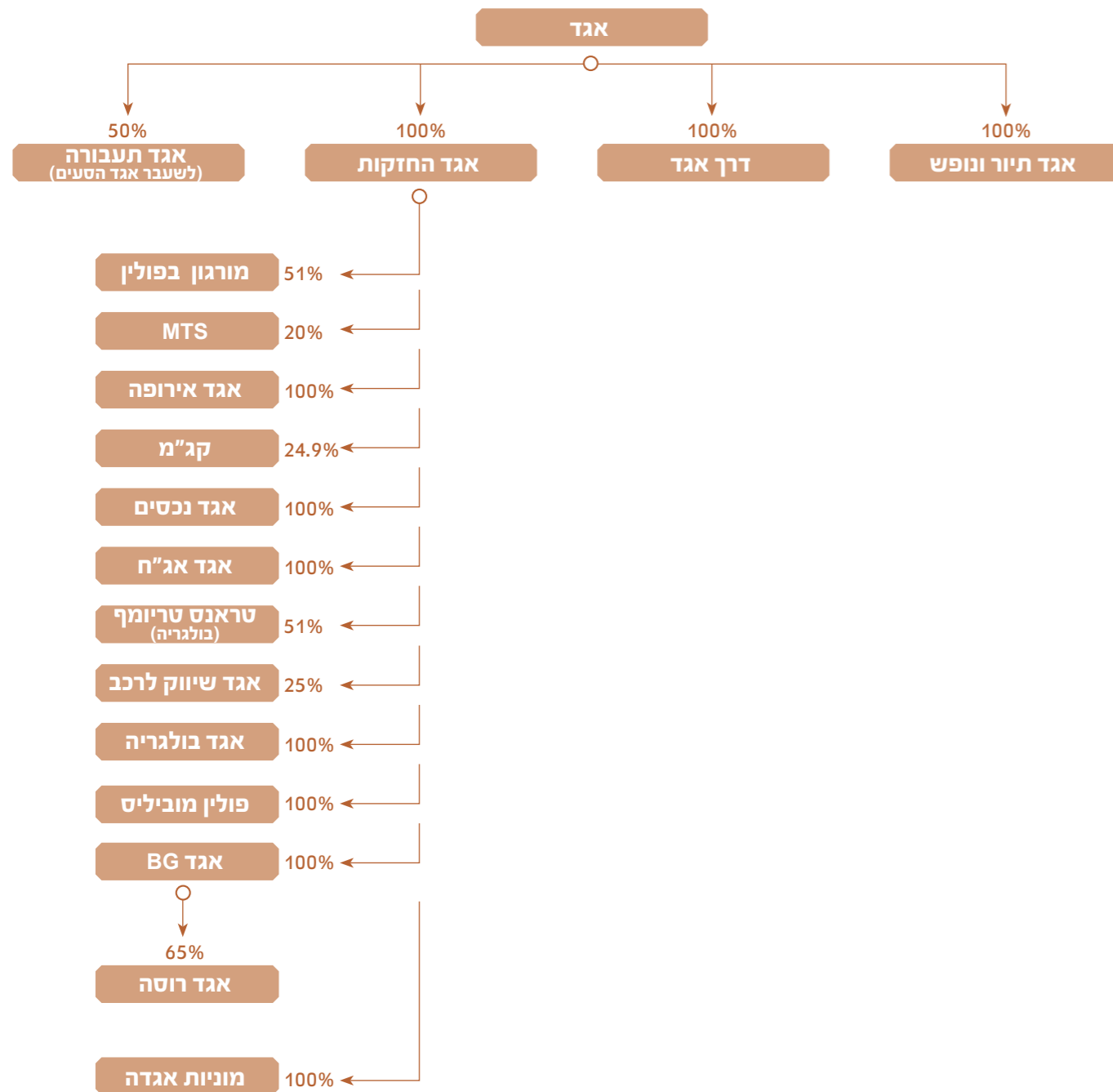


"הפרטיכלים", הודעות בדואר האלקטרוני ישירות למתקנים השונים, מודעות המודבקות על לוחות בארגון וכן על ידי עדכון בעלי תפקידים בישיבות אגפיות. נושאים מיוחדים ואישיים מדווחים לכל חבר ועובד במכתב אישי.

מאחר וחברי אגד מרכיבים את כל מנגנוני הניהול באגד, הם מבקרים וממליצים על דרכי פעולה באופן שוטף. שינויים שנעשים בארגון, דוגמת הכנסת נהלים חדשים לתוקף, מועברים לחברים בכמה אמצעים: באמצעות אתר



לאגד מספר חברות בנות - "אגד תעבורה בע"מ", "אגד תיור ונופש", "אגד החזקות" ו-"דרך אגד" (חדלה מפעילות בשנת 2008).



● "אגד תעבורה בע"מ" - חברה משותפת לקואופרטיב אגד (50%) ולקבוצת תעבורה (50%). החברה מפעילה שירותי תחבורה ציבורית ושירותי הסעה פרטיים. החברה פועלת בשני תחומים עיקריים:

תחבורה ציבורית: מפעילה את התחבורה הציבורית באלעד, בנתניה, באשדוד, באשקלון ובצפון הנגב באמצעות 313 אוטובוסים חדישים ומתחרה במכרזים על קווי שירות שמפרסמת הממשלה. שרותי הסעה אישיים: מספקת שירותי הסעה אישיים בפריסה ארצית רחבה באמצעות מוניות, מיניבוסים, לימוזינות ועוד.

● "אגד תיור ונופש" - החברה עוסקת בכל מגוון נושאי התיירות, כולל תיירות פנים וחוץ, היסעים, אירוח והדרכה. בין פעילותיה: תכנון וארגון אירועים ונופש, טיולים, כנסים וסיורים יומיים לתיירים. ברשותה צי של 249 אוטובוסי תיירות חדישים. אגד תיור ונופש שותפה (50%) בחברת "נדיר" (חדלה מפעילות בשנת 2008).

● "אגד החזקות" - עוסקת באיתור ופיתוח מקורות תעסוקה נוספים לקווי השירות. להלן כמה מתחומי פעילותה:

- שותפות (20%) בקבוצת MTS שזכתה בקו האדום של הרכבת הקלה בגוש דן
- שותפות (51%) בחברת "טראנס טריומף" בווארנה שבבולגריה (הסתיימה במהלך 2008)
- בעלות מלאה על חברת "אגד BG"
- שותפות (65%) בחברה המפעילה תחבורה ציבורית בעיר רוסה בבולגריה
- בעלות מלאה על חברת "מוביליס" בפולין
- בעלות מלאה על חברת "אגדה" להפעלת מוניות שירות
- שותפות (25%) בחברת "אגד שיווק לרכב" המפיצה את צמיגי קונטיננטל
- שותפות (24.9%) בחברת ק.ג.מ שעיסוקה ביבוא צמיגים וחלקי חילוף (חדלה מפעילות בשנת 2008)
- בעלות מלאה על חברת "אגד נכסים 2002" ו"אגד אג"ח 2004" אשר הוקמו לצורך גיוס הון והנפקת אג"ח





פרק 3

תהליך הדיווח





אודות דוח 2008

3.1

אגד גאה להיות בין החברות הראשונות במשק הישראלי אשר מפרסמות דוח אחריות תאגידית מקיף

דוח זה לשנה הקלנדרית 2008 הוא הדוח השלישי שאגד מפרסם, לאחר דוח 2002 ודוח 2004. בדומה לקודמיו, גם דוח זה עוקב אחר עקרונות הדיווח של ה-GRI (Global Reporting Initiative) - יוזמה בין מגזרית לדיווח סביבתי-חברתי בעסקים ופלטפורמת דיווח מוכרת ומקובלת בעולם. השנה, הדוח עוקב אחר ההנחיות המעודכנות של ה-GRI, הנקראות ה-G3, שפורסמו בשנת 2006. דוחות הכתובים על פי עקרונות ה-GRI מדורגים בהתאם לרמת פירוט בין רמה A לרמה C (לפרטים ראו: www.globalreporting.org). דוח זה של אגד עומד ברמת דיווח C. כל הנתונים בדוח הינם תוצאה של מדידה ישירה (אלא אם צוין אחרת) אשר בוצעה במסגרות פנימיות בארגון, על ידי הגורמים המתאימים.

אגד גאה להיות בין החברות הראשונות במשק הישראלי אשר מפרסמות דוח אחריות תאגידית מקיף בנושאים סביבתיים, חברתיים וקהילתיים.

אגד ימשיך לפרסם דוחות אחריות מסוג זה ושם לו למטרה לפרסמם מדי שנתיים.

מהותיות

דוח האחריות התאגידית פתוח ונגיש לעיון לכל קהל מחזיקי העניין של אגד. התכנים המדווחים בדוח נבחרו על פי ניתוח ההשפעות העיקריות של החברה וכן על פי ניתוח אמות מידה נוספות בענף התחבורה הציבורית. בנוסף, נערך דיאלוג פתוח עם מחזיקי עניין שונים לגבי סוגיות מהותיות שהיו מעוניינים לראות בדוח (ראו פרק שיח עם מחזיקי עניין עמ' 24-25).

היקף הדיווח

הנתונים שעליהם מתבסס הדוח מתייחסים ל"אגד- אגודה שיתופית לתחבורה בישראל", הם מקיפים את כלל הפעילות ברחבי הארץ, כולל סניפים, חניונים, מוסכים וצי הרכב של החברה. הדוח אינו כולל מידע אודות אחזקות וחברות-בנות.

שינויים משמעותיים

בדוח זה לא נדרשו שינויים משמעותיים לעומת דוחות קודמים. כמו כן, לא התרחשו שינויים משמעותיים באגד מלבד בהחזקות החברה (לפירוט ראו עמ' 18-19).

לפרטים נוספים:

אבי פטיצר

אחראי איכות סביבה

טלפון: 03-9142503

פקס: 03-9142504

AVIP@EGGED.CO.IL

אפיק תקשורת פתוח עם מחזיקי העניין מאפשר לנו להבין ולקדם את צרכי הציבור

לתחבורה ציבורית יעילה תרומה משמעותית לשגשוגה של החברה. התחבורה הציבורית נוגעת למגזרים רבים באוכלוסיה והיא משפיעה ומושפעת ממחוקקים כמו גם ממקבלי השירות. אנו באגד מבינים את חשיבות תפקידנו ומנסים באמצעים רבים להביא לשיפור האיכות והנוחות של השירות אותו אנו מספקים. אחד הכלים אשר מסייעים לנו בהשגת מטרת אלו הוא הקשר עם מחזיקי עניין. מחזיקי עניין הם האנשים, הארגונים והגופים אשר משפיעים על פעילותו של ארגון או מושפעים ממנו. מחזיקי העניין של אגד הם רבים ועל מנת לזהותם התחלנו במיפוי הגורמים אשר מושפעים מהשירות שלנו לעומת גורמים אשר אגד מושפע מהם. מתוך כך חודד המיפוי לקבוצות הבאות:

- רשויות מקומיות - ראשי רשויות, מתכנני תחבורה
- משרדי ממשלה - המשרד להגנת הסביבה, משרד התחבורה, משרד האוצר, משרד התמ"ת
- רשויות סטטוטוריות - החברה להגנת הטבע, קק"ל, המוסד לבטיחות וגיהות
- החברה האזרחית - אקדמיה, ארגונים סביבתיים, ארגוני הנגשה, ועדים שכונתיים וקהילתיים
- עובדי החברה וחברי הקואופרטיב
- ציבור משתמשי התחבורה הציבורית

אפיק תקשורת פתוח עם מחזיקי העניין מאפשר לנו להבין ולקדם את צרכי הציבור. במסגרת אפיק תקשורת זה עולים מגוון נושאים חברתיים וסביבתיים אשר מסייעים בידינו בגישור על פערי המידע ופערי הביצוע הקיימים. משוב וביקורת חשובים לנו מאוד לצורך שיפור איכות השירות שאנו נותנים, מיזעור השפעותינו הסביבתיות וחיזוק הקשר עם הקהילות בהן אנו פועלים. על מנת לזהות את התכנים המהותיים לדוח ואת הנושאים החשובים ביותר למחזיקי העניין שלנו, ניהלנו עימם שיח פתוח אשר סייע לנו בגיבוש מבנה הדוח. השיח העלה נושאים חשובים ומגוונים אשר חלקם באים לידי ביטוי במסגרת דוח זה וחלקם מטופלים במסגרות אחרות.

להלן סיכום עיקרי הדברים שהתקבלו ממחזיקי עניין שונים של אגד: ארגונים סביבתיים, ארגוני הנגשה, אחריות חברתית, נציגים עירוניים וממשלתיים:



מה אמרו לנו מחזיקי העניין בנושא הדוח?

התייחסות בדוח

יש להציב יעדים כמותיים רב שנתיים ללא חשש של אי עמידה בהם. האמינות והניסיון חשובים כמו היעד עצמו	עמ' 9-8	
הדיאלוג עם מחזיקי עניין חשוב ביותר לדוח	עמ' 24-25	
יש להבליט את האחריות התאגידית והדוח באתר אגד	הדוח נגיש באתר	
חשוב לשמור על רצף בדיווח	עמ' 22	
חשוב להציג בדוח את שיעור התקציב של אגד שמופנה לקידום אחריות תאגידית	עמ' 37	
כדאי שחלק מהיעדים והסקירה יעשו על ידי גופים חיצוניים	עמ' 55	

מה אמרו לנו מחזיקי העניין בנושא הסביבה?

התייחסות בדוח

האוטובוס הוא מוצר סביבתי-חברתי וחשוב להציג השוואה של ביצועיו ביחס לאלו של הרכב הפרטי	עמ' 28-31	
יש לשקול שימוש בדלקים אלטרנטיביים ולבצע בדיקת התכנות לשימוש באוטובוסים היברידיים	---	
ככל שהאוטובוסים יהיו ידידותיים יותר לסביבה כך יגבר התמריץ לקידום נתצ"ם בארץ	עמ' 39	
יש לפעול לקידום החלפת צי האוטובוסים בזמן וכפי שנדרש בחוק	עמ' 40	
יש להבהיר מהי המדיניות לגבי גריסת אוטובוסים	עמ' 48	
יש להסביר כיצד משפיעים אוטובוסים על מפלסי רעש	עמ' 50	
יש להסביר כיצד מתמודדים עם משבר המים	עמ' 8, 44-45	
חשוב לערוך ניטור אוויר בתחנות המרכזיות	עמ' 59	
יש להציג נתוני פליטת גופרית	עמ' 42	
יש לבצע בדיקת קרקעות ובדיקת זיהום מי תהום בתחנות התדלוק	עמ' 44-45	
יש לשקול הקמת פורום משולב של גורמים ממשלתיים ומפעילי תח"צ	עמ' 9	
חשוב לערוך הכשרה לנהיגה חסכונית ולהציג שעות הדרכה	עמ' 43	
יש לקדם הגנה על הסביבה בקרב העובדים באמצעים דוגמת מתן פרס לעובד סביבתי מצטיין	---	
ניתן להכשיר את הנהגים כנאמני ניקיון	---	

מה אמרו לנו מחזיקי העניין בנושא שירות והנגשה?

התייחסות בדוח

על אגד לנסות ליצור שיתופי פעולה עם מקומות עבודה לצורך קידום הסעות מאורגנות	---	
אגד חייב לתת שירות טוב ויעיל לכל הנוסעים ולהתאים עצמו לכל סוגי האוכלוסיות	עמ' 54-55	
יש ליצור שילוב עם שאר המפעילים	עמ' 59	
יש לאפשר העלאת אופניים לאוטובוס	עמ' 58	
יש להציג את תכניות השירות השונות- קווי לילה, תעריפים וכו'	עמ' 61	
חשוב לקיים סקרי נוסעים בנוגע לשביעות רצון	עמ' 59	
חשוב להציג תלונות ציבור ודרכי התייחסות	עמ' 59	
חשוב לקדם פתיחות כלפי הרשויות לצורך קידום התהליך באגד	עמ' 24	
יש לבצע את ההתאמות הנחוצות כדי שהדוח יהיה קריא גם לעוורי צבעים וכבדי ראייה	*	
יש לעמוד ביעד של העברת השתלמות הנגשה לכלל נהגי אגד	עמ' 9, 54-55	
נושא ההנגשה הוא רגולטורי וחשוב להבהיר שהתקנות בנושא רק יגברו	עמ' 9, 54-55	
יש להנגיש גם קווים בינעירוניים קצרים למרות שהחוק אינו מחייב זאת	עמ' 55	

* לעיצוב הדוח נעזרנו בתקן "גישות הסביבה הבנויה: תקשורת"



פרק 4

תחבורה ציבורית:
פתרון סביבתי-חברתי



תחבורה ציבורית יתרונות סביבתיים, חברתיים וכלכליים

מההיבט הסביבתי - הפחתת זיהום אוויר ופחות פליטות של גזי חממה ומההיבט החברתי - כלכלי - הפחתת עלויות, תאונות דרכים וגודש בכבישים

תחבורה ציבורית היא מוצר סביבתי-חברתי שמטרתו לאפשר התניידות לכלל האוכלוסיה, תוך שמירה על עקרונות הקיימות שמהם נגזרים צמצום זיהום האוויר, צמצום פליטת גזי חממה, הפחתה בתאונות דרכים וצמצום הגודש בכבישים.

שימוש באמצעי תחבורה שונים לצורך התניידות יומיומית הוא חלק בלתי נפרד מהחיים המודרניים. יש הבוחרים לעשות זאת באמצעות כלי רכב פרטיים ויש אשר בוחרים בתחבורה ציבורית. כיום, בשל אילוצים רבים, קשה לקיים מערך תחבורה ציבורית אשר יהיה יעיל במידה שישתווה לנוחות של שימוש ברכב הפרטי. אולם, אם נצליח להשוות את התנאים, עדיף יהיה למרבית הנוסעים לבצע נסיעות יומיומיות בתחבורה ציבורית ולא ברכב פרטי, הן מההיבט הסביבתי - הפחתת זיהום אוויר ופליטות של גזי חממה והן מההיבט החברתי-כלכלי - הפחתת עלויות, תאונות דרכים וגודש בכבישים.

השנים האחרונות היוו קרש קפיצה משמעותי לתחבורה הציבורית בהקשר הסביבתי-חברתי, במיוחד מבחינת מערך האוטובוסים. תקנות חדשות שנכנסו לתוקף הביאו לשיפור ניכר בצי האוטובוסים. מאז שנת 2005 גדל מספר האוטובוסים המונגשים באגד ב- 19% והוא עומד כיום על 56% מכלל האוטובוסים העירוניים. בנוסף, פליטת המזהמים הבריאותיים פחתה בכ- 20% בממוצע.

לתחבורה הציבורית עדיפות על פני הרכב הפרטי בכמה תחומים שקשורים בסביבה וחברה. באגד פועלים להמשך קידום תחומים אלו, לשיפורם ולהדגשתם לצורך עידוד השימוש בתחבורה ציבורית כחלופה בת קיימא לשימוש ברכב הפרטי.

מאז שנת 2005 גדל מספר הנוסעים בתחבורה ציבורית בכ- 15% ובאגד מקווים להמשך מגמה זו.

איכות אוויר

כמות פליטות המזהמים ופליטות גזי החממה לנוסע נמוכה באופן משמעותי באוטובוס לעומת רכב פרטי.

אמנם מבחינה אבסולוטית אוטובוס פולט יותר גזי חממה מאשר רכב פרטי, אך החישוב האבסולוטי אינו רלוונטי.

אוטובוס אחד מכיל בממוצע כ-20 נוסעים לעומת רכב פרטי המכיל בממוצע 1.1 נוסעים. כך שבעזרת מנוע אחד האוטובוס מסייע בממוצע כמעט פי 20 נוסעים מאשר הרכב הפרטי.

חישוב פליטות פחמן דו-חמצני לק"מ לנוסע יחיד מלמד שרכב פרטי פולט כמעט פי שניים מכמות הפחמן הדו-חמצני הנפלטת בנסיעה דומה באוטובוס.

משמעות הדבר היא שהמרת כל הנסיעות בישראל שנעשות ברכב פרטי לנסיעות באוטובוס יפחיתו את פליטות הפחמן הדו-חמצני לכמחצית.

באותו אופן, גם רמות המזהמים האחרים נמוכות משמעותית לנוסע בנסיעה באוטובוס לעומת נסיעה ברכב פרטי.

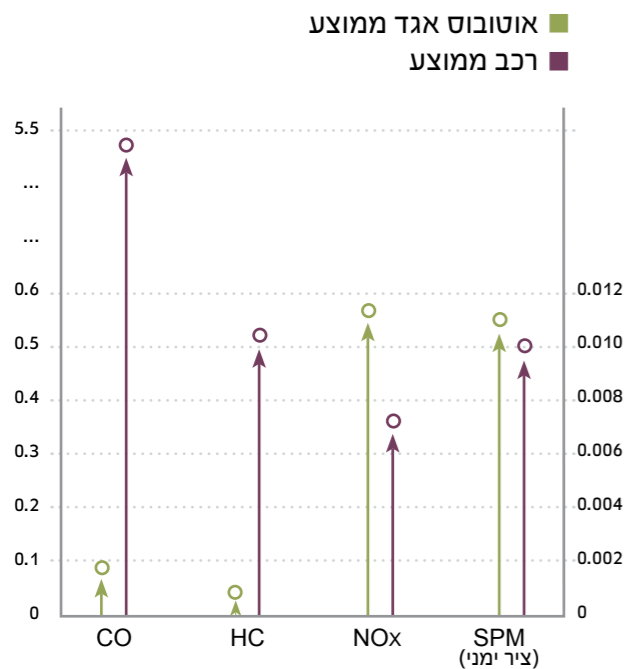
פליטות פחמן דו-חמצני לנוסע (גרם/ק"מ)



* נתוני פליטות: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ונתוני אגד.
* נתוני תפוסה: הערכות של ארגון תחבורה היום ומחר ומומחי תחבורה נוספים.

השוואת פליטות מזהמים בריאותיים:

נוסע באוטובוס אגד לעומת נוסע רכב פרטי (גרם/ק"מ)



* נתוני פליטות: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ונתוני אגד.
* נתוני תפוסה: הערכות של ארגון תחבורה היום ומחר ומומחי תחבורה נוספים.

גודש בכביש

עומסי תנועה, אשר מכבידים על כלל משתמשי התחבורה, נגרמים בעיקר כתוצאה מנפח תנועה גבוה ומתאונות דרכים. החלפת הנסיעה ברכב פרטי בנסיעה בתחבורה ציבורית, בפרט בנסיעות יומיומיות, יכולה לסייע משמעותית בהקלת הגודש בכבישים. הגודש בכבישים לא רק גורם לבזבז זמן רב לנוסעים, עליו משלם המשק כולו מחיר יקר, אלא גם גורם לזיהום אוויר מוגבר, שכן נסיעות מקוטעות מזהמות יותר.

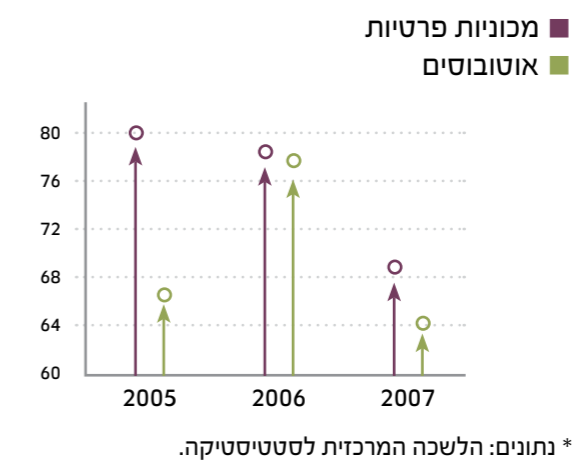
לפי דוח הוועדה למיסוי ירוק של רשות המיסים, עלות הגודש בכבישים למשק הישראלי נאמדת בכ- 1.92% מהתמ"ג.

בטיחות בדרכים

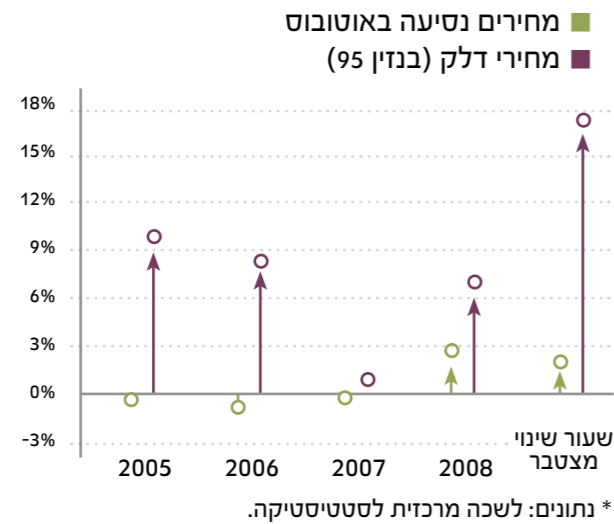
כמות הרכבים על הכביש גדלה מדי שנה ומגדילה את הצפיפות בכבישים, דבר הגורם להעלאת ההסתברות לתאונות. משרד התחבורה וכן ארגונים נוספים כגון הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ועמותת "אור ירוק" פועלים במישורים שונים על מנת להפחית את תאונות הדרכים בארץ. בשנים האחרונות ניכר שיפור בנושא. באגד מאמינים כי הפחתת כמות כלי הרכב בכביש יכולה לסייע באופן משמעותי לצמצום תאונות הדרכים והגברת הבטיחות בדרכים. מספר הנוסעים הממוצע באוטובוס גדול כמעט פי 20 מזה של רכב פרטי ומשמעות הדבר היא שפוטנציאל ההפחתה של כמות הרכבים העולה על הכביש באופן יומיומי הוא אדיר.

אוטובוסים, כמו רכבים אחרים, גם הם מעורבים בתאונות דרכים, אך בהשוואה לרמת הנסועה שלהם, שעור התאונות שבהן הם מעורבים נמוך מזה של רכבים פרטיים.

מספר תאונות דרכים ל-100 מיליון ק"מ נסועה



שיעורי שינוי בעלויות נסיעה



סך החיסכון החודשי מנסיעה באוטובוס לעומת רכב פרטי (ש"ח)

רכב דיזל	סיריון, טויוטה קורולה, ניסן טידה	מאזדה 6, ניסן אלמרה	מאזדה 3, פורד פוקוס, יונדאי גטס	אשדוד - ת"א
463	540	956	742	ירושלים - ת"א
671	798	1,478	1,128	חיפה - ת"א
961	1,145	2,135	1,626	באר שבע - ת"א
1,646	1,853	2,962	2,392	באר שבע - אשדוד
1,003	1,153	1,958	1,544	רחובות - ת"א
-37	13	279	142	

* מתוך: "Bizportal בדק: לאחר הזינוק במחיר הדלק, הדרך הזולה להגיע לעבודה - רכבת, מכונית או אוטובוס?", משה בנימין ואריאל אטיאס, 23.7.08.



מחירים

תחבורה ציבורית היא כלי זול להתניידות לעומת הרכב הפרטי. עלויות הרכב הפרטי כוללות הוצאות על דלק, תחזוקה וביטוחים שונים, וכן נטות להיות תנודתיות מאוד בגלל שינויים במחירי הדלק. עלות הנסיעה באוטובוס לעומת זאת יציבה יחסית וזולה באופן ניכר.

חישובים נוספים של עלויות נסיעה מצאו כי יוממים, שהם עובדים אשר מתגוררים ביישוב מסויים ונוסעים מדי יום לעבודה בישוב אחר, יכולים לחסוך מאות ואפילו אלפי שקלים בחודש בעלויות נסיעה אם יבצעו אותן בתחבורה ציבורית.



פרק 5

איכות הסביבה



איכות הסביבה 5.1

באגד פועלים לשיפור הביצועים הסביבתיים של האוטובוסים ולמצעור המדרך האקולוגי שלהם

תחבורה ציבורית, מכל סוג, היא מוצר סביבתי ומטרתה להוות פתרון יעיל ונוח להסעת המונים. השילוב בין אמצעי תחבורה שונים (אוטובוסים, רכבות וכדומה) יכול לתת מענה מלא לנסיעות שונות ומגוונות. ייעול מערכות אלו חיוני על מנת שתחבורה ציבורית תהווה חלופה אטרקטיבית לנוסעים ברכב הפרטי. הרכב הפרטי יוצר מפגעים סביבתיים וחברתיים מרובים - פולט זיהום אויר כפול מזה של אוטובוס ורכבת לנוסע, יוצר גודש בכבישים אשר מגביר את הזיהום, מעכב המונים בדרכם וכן גורם לסלילה מואצת של כבישים המצמצים את השטחים הפתוחים.

בשל כך, באגד פועלים לשיפור תנאי הנסיעה, ובפרט מתמקדים בנושא עמידה בלוחות זמנים שמהווה את האתגר הגדול של חברות האוטובוסים בישראל.

באגד פועלים לשיפור הביצועים הסביבתיים של האוטובוסים ולמצעור המדרך האקולוגי שלהם. ההשפעה הסביבתית העיקרית של אגד נובעת מהשימוש בדלקים פוסיליים לצורך הנעת האוטובוסים. דלקים אלו הינם משאבים מתכלים והם גורמים לזיהום אוויר. אגד שם לו למטרה להיות חלוץ בהפחתה של זיהום האוויר הנובע מהדלקים באמצעות רכישת אוטובוסים עם מנועים מתקדמים ושימוש בדלק דל-גופרית. אגד פועל לצמצום השפעות סביבתיות נוספות על ידי הפעלת אמצעים שונים למיחזור של מים, שמנים ופסולת שונות.

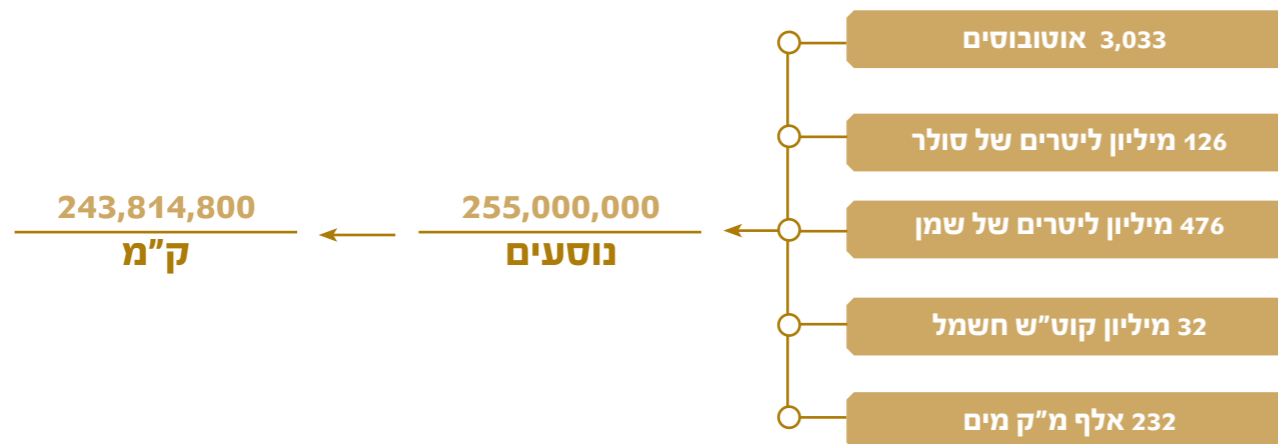


אגד פועל לקבלת תקן ISO 14001, תקן בינלאומי הניתן לארגונים על הטמעת מערכת לניהול סביבתי. בשנת 2008 החלו באגד תהליך לקבלת תקן זה במפעל הייצור בחולון ועד כה נערך סקר מקדים ונכתבו נהלי איכות בנושאים שונים אשר הועברו לאישור מכון התקנים הישראלי. הנהלים עוסקים בטיפול באי-התאמות, בסקרי הנהלה, בזיהוי

היבטים סביבתיים, הערכתם ודרכי טיפול ועוד. מבדק מקדים מתוכנן לאוקטובר 2009 ומבדק אישור לינואר 2010.

מאז 2002 אגד מודד את השפעותיו על הסביבה בכמה רמות - פליטות מזהמים, פליטות פחמן דו חמצני, צריכת מים, כמויות שפכים וכמויות פסולת בפילוח לסוגים השונים.

מאזן אקולוגי לשנת 2008



התחממות גלובלית: הזדמנויות וסיכונים

המאבק הגובר בהתחממות הגלובלית מתמקד בצמצום פליטות גזי חממה בענף התחבורה משני מקורות עיקריים: צמצום צריכת דלקים פוסיליים והקטנת הכדאיות של נסיעות ברכבים פרטיים

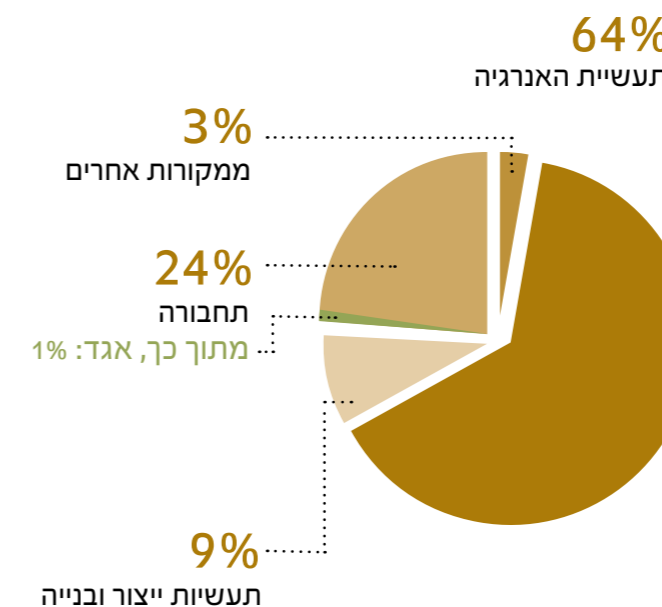
ההכרה כי פעילותו של האדם משפיעה על ההתחממות הגלובלית הביאה בשנים האחרונות לפעילות רבה בנושא ולהגברה של הרגולציה בכל הנוגע לפליטות גזי חממה. כ-13% מפליטות גזי החממה בעולם משוייכות לענף התחבורה. לכן, סקטורים שונים הפועלים בענף מפנים משאבים רבים לטובת התייעלות בנושא. בפני אגד עומד האתגר להצליח ולפעול בעולם משתנה זה.

ההתחממות הגלובלית טומנת בחובה גם סיכונים בשל תנודתיות מחירי הדלק. מאחר והאוטובוס הרגיל הוא רכב המונע בדלק פוסילי, יש סיכון לתנודתיות במחירי הנסיעה. עלייה קיצונית במחירי הדלק שתמשך לאורך זמן עלולה להביא לגידול משמעותי בעלויות התפעול של אוטובוסים ומתוך כך לעלייה במחירי הנסיעה.

אגד שותף בצוות עבודה ארצי להקמת מנגנון רישום ודיווח פליטות גזי חממה בישראל, שמהווה חלק מהיערכות המדינה לתקופת המחוייבות השנייה של פרוטוקול קיוטו במסגרת אמנת האקלים.

בצוות זה שותפים חברים רבים, ביניהם המשרד להגנת הסביבה, משרד התמ"ת, משרד התשתיות הלאומיות, משרד החקלאות ופיתוח בר, משרד התחבורה, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, התאחדות התעשיינים, פורם ה-15, אדם טבע ודין, המכון הישראלי לאנרגיה וחברות מובילות במשק כמו חברת החשמל, נשר תעשיות מלט ודן.

התפלגות פליטות הפחמן בישראל



המאבק הגובר בהתחממות הגלובלית מתמקד בצמצום פליטות גזי חממה בענף התחבורה משני מקורות עיקריים: האחד, צמצום צריכת דלקים פוסיליים בעזרת פיתוח של דלקים אלטרנטיביים, פיתוח כלי רכב חשמליים וכדומה; השני, הקטנת הכדאיות של נסיעות ברכבים פרטיים לצורך מתן עדיפות לנסיעה בתחבורה ציבורית. מאחר וכלי תחבורה להמונים מסוגלים להכיל הרבה יותר נוסעים מאשר הרכב הפרטי (ולרוב ברכב פרטי נוסע רק אדם אחד), פליטות גזי החממה לנסע נמוכות משמעותית בתחבורה הציבורית בהשוואה לרכב הפרטי. המגמה הגלובלית של קידום השימוש בתחבורה ציבורית מזמנת הזדמנויות רבות לענף התחבורה הציבורית, הן מכיוון הרגולטור והן מכיוון המגזר העסקי. כיום, ניתן למצוא דוגמאות רבות למעסיקים המתמרצים עובדים להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית, באופניים או בקרפול (נסיעה משותפת) וכן תוכניות לאומיות לקידום התחבורה הציבורית כגון הכרטיס החכם אשר משמש מספר מפעילי תחבורה ציבורית שונים.

ייעול מערך האוטובוסים הוא הפתרון המהיר והזול להסעת נוסעים מהרכב הפרטי לטובת תחבורה ציבורית. עם זאת,

הוא מצריך השקעה ביעוד נתיבים מיוחדים על מנת לספק לנסעים שירות אמין ויעיל ועל מנת שלא לגרום לבזבז משאבים - זמן, דלק וכדומה.

השקעות באיכות הסביבה

ההוצאות בתחום איכות הסביבה מקורן בעיקר בשיפור השירות הניתן לנסעים, מבחינה סביבתית וחברתית.

הוצאות אחריות תאגידית (אלפי ש"ח)

166,600	עלויות שיפור הצי - מניעת זיהום אוויר והנגשה לבעלי מוגבלויות
296	מיחזור ופינוי חומרים מסוכנים
448	מניעת זיהום סביבתי (קרקע, מים ואוויר)
685	הדרכה, ייעוץ והקצאת משאבים לשיתופי פעולה סביבתיים

מילון מונחים

⊙ **מדריך אקולוגי** - מדד כמותי שנותן הערכה לכמות משאבי הטבע הנדרשים על מנת לספק את הצרכים ולקלוט את חומרי הפסולת של אוכלוסייה נתונה.

⊙ **גזי חממה** - גזים אשר גורמים לכליאתה של קרינה שמקורה בשמש בתוך האטמוספירה. חלק מקרינת השמש המגיעה לכדור הארץ נבלעת וחלק ממנה נפלטת חזרה לחלל בצורה של קרינה אינפורה אדומה. גזי החממה חוסמים את מעבר הקרינה חזרה אל החלל והיא מומרת לחום וגורמת להתחממות (אפקט החממה). עם גזי החממה נמנים פחמן דו-חמצני, מתאן, תחמוצות חנקן ועוד.

⊙ **פרוטוקול קיוטו** - פרוטוקול קיוטו הוא הסכם משפטי המחייב את המדינות החתומות עליו להפחית פליטת גזי חממה. ההסכם מחייב הפחתה משותפת של 5.2% יחסית לשיעור שנמדד ב-1990. הפרוטוקול הוא תוספת לאמנת היסוד של האומות המאוחדות לשינויי אקלים (UNFCCC), אמנה בינלאומית בנושא התחממות כדור הארץ.

⊙ **דלק פוסילי** - דלק הנוצר כתוצאה מהתאבנות של חומר אורגני בסביבה נטולת חמצן. תהליך ההיווצרות של הדלק כולל הטמנה, שקיעה ודחיסה של החומר אל מתחת לפני האדמה ו"בישולו" בטמפרטורה ולחצים ספציפיים לאורך זמן. מתהליך זה נוצרים סוגים שונים דלקים כגון: פחם, נפט וגז טבעי.

⊙ **זיהום אוויר** - השינוי של המאפיינים הטבעיים של אטמוספירת כדור הארץ באמצעות כימיקלים, חלקיקים או חומרים ביולוגי. זיהום אוויר גורם להפרעות סביבתיות כמו גשם חומצי, עמנום עולמי, דלדול שכבת האוזון, והתחממות עולמית אשר גורמות בתורן להפרעות במערכת האקולוגית.

אגד משדרג את צי האוטובוסים שברשותו באופן רציף

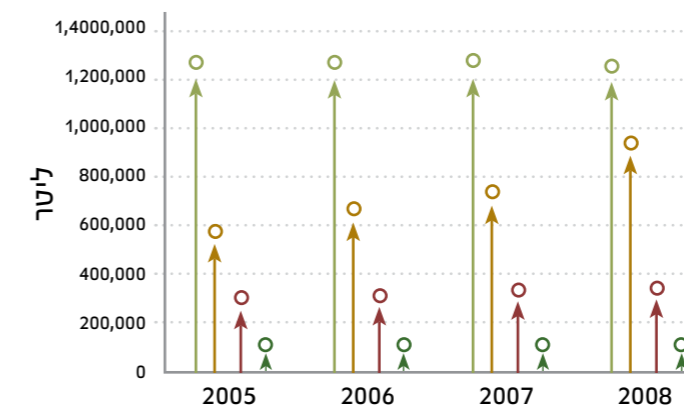
תחבורה היא אחד הגורמים העיקריים לזיהום אוויר והיא אחראית למרבית הפליטות של פחמן חד המצני ותחמוצות חנקן. חלקם של האוטובוסים בזיהום זה אינו מבוטל. לכן, באגד פועלים בדרכים שונות להפחתת השפעה זו.

בשנת 2002 נקבעו לאגד הוראות למניעת מפגעי זיהום אוויר מאוטובוסים עירוניים ("צו אישי") בהתאם לחוק למניעת מפגעים. כל יעדי התכנית להפחתת מזהמים שנקבעה בצו האישי הושגו במלואם עד שנת 2004.

צריכת אנרגיה

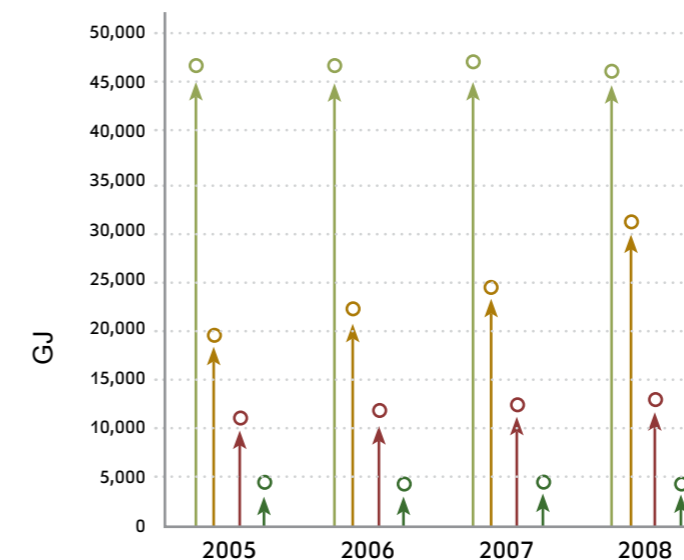
ליטרים

■ סולר תחבורה (מאות ליטרים) ■ סולר צריכה עצמית (הסקה)
■ בנדזין (רכבים פרטיים) ■ נפט (הסקה)



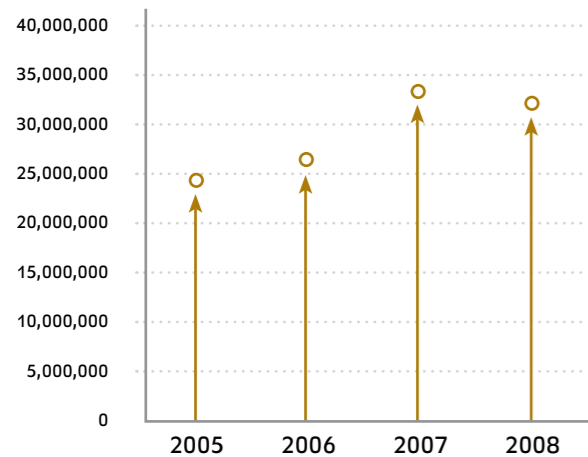
GJ

■ סולר תחבורה (מאות GJ) ■ סולר צריכה עצמית (הסקה)
■ בנדזין (רכבים פרטיים) ■ נפט (הסקה)



צריכת חשמל

העלייה בצריכת החשמל נובעת מכך שהחל משנת 2007 הווארכו שעות העבודה במוסכי אגד.



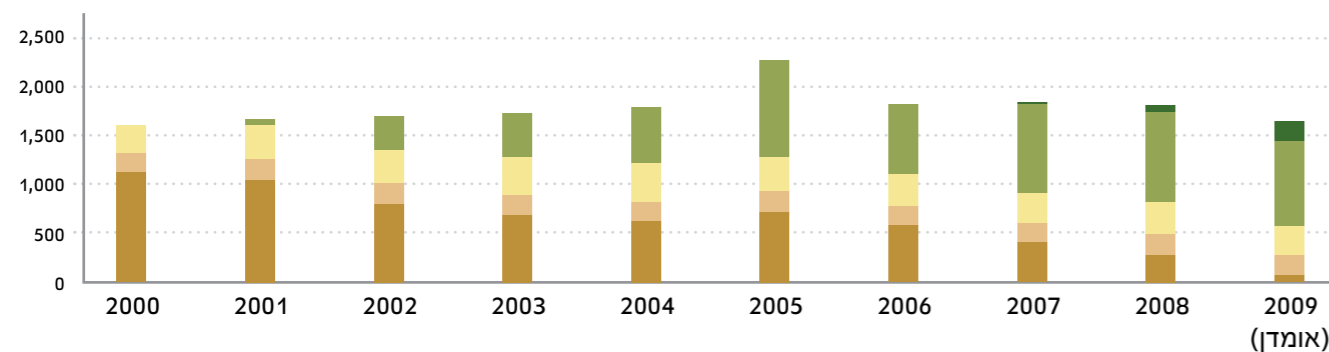
* נתוני 2005-2006 הינם אומדן שמקורו בעלויות החשמל.

צי האוטובוסים של אגד

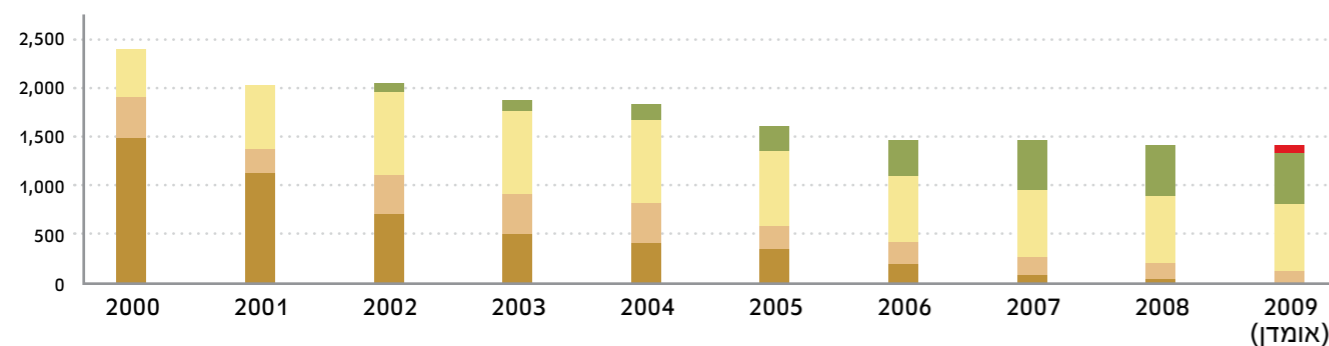
אגד משדרג את צי האוטובוסים שברשותו באופן רציף מתוך מטרה לשפר את ביצועי הצי ולהפחית את זיהום האוויר הנפלט מהאוטובוסים.

התפלגות צי האוטובוסים (אוטובוסים עירוניים)

■ יורו 5 ■ יורו 4 ■ יורו 3 ■ יורו 2 ■ יורו 1 ■ יורו 0 (וטרום)



התפלגות צי האוטובוסים (אוטובוסים בין עירוניים)



בשנות ה-90 האיחוד האירופאי הוציא לדרך תכנית שמטרתה להפחית את פליטת המזהמים מתחבורה בעזרת פרסום תקני פליטה המתעדכנים מדי תקופה. התקנים נקראים "יורו" ומספרם מציין את ההתקדמות בתקן. נכון לעכשיו, תקני היורו מתייחסים רק למזהמים ולא לגזי חממה. ככל שתקן היורו עולה הוא הופך למחמיר יותר ורמת הפליטות המותרת יורדת.

תקן	שנה	תקני פליטה			
		CO	HC	NOx	PM
יורו I	1992	4.5	1.1	8	0.612
יורו II	1998	4	1.1	7	0.15
יורו III	2000	2.1	0.66	5	0.1
יורו IV	2005	1.5	0.46	3.5	0.02
יורו V	2008	1.5	0.46	2	0.02
יורו VI +	2013	1.5	0.13	0.4	0.01

המנועים אשר פותחו על מנת לעמוד בתקני היורו מחוייבים להפחית את פליטת המזהמים, אך לצורך כך הם צורכים מעט יותר דלק ממנועים ישנים יותר. משום כך, יש עלייה מסוימת בצריכת הדלק בשנים האחרונות והדבר גורם גם לכך שפליטות הפחמן הדו-חמצני אינן יורדות אלא דווקא גדלות מעט. לעומת זאת, פליטות המזהמים האחרים פוחתות באופן ניכר מידי שנה.

התקן המעודכן ביותר כיום הינו יורו 5. תקן זה עתיד להכנס לתוקף החל מאוקטובר 2009.

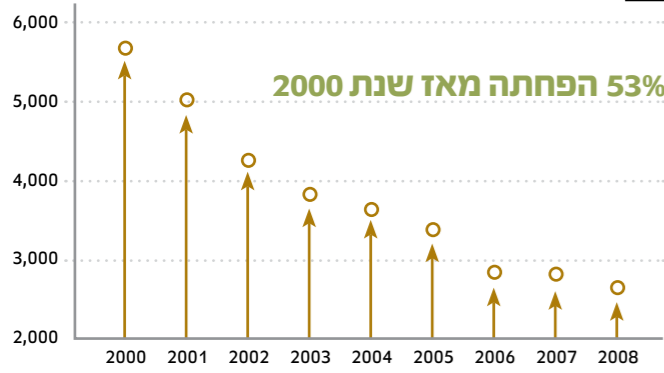
באגד החלה ההצטיידות באוטובוסים העומדים בתקן זה כבר באמצע שנת 2008. בשנת 2008 הוזמנו 78 אוטובוסים בינעירוניים בתקן יורו 5 ובמהלך 2009 צפויים להרכש עוד 178 אוטובוסים עירוניים ובינעירוניים העונים לתקן יורו 5.

שדרוג הצי של אגד נעשה להבנת אגד בהתאם לדרישות המשרד להגנת הסביבה. עם זאת, כנגד אגד הוגש כתב אישום בגין רכישת אוטובוסים מסוג יורו 3, כאשר לטענת המשרד להגנת הסביבה היה על אגד לרכוש אוטובוסים מסוג יורו 4. אגד עומד על כך שפעל בהתאם להוראות הצו האישי.

פליטות לאויר

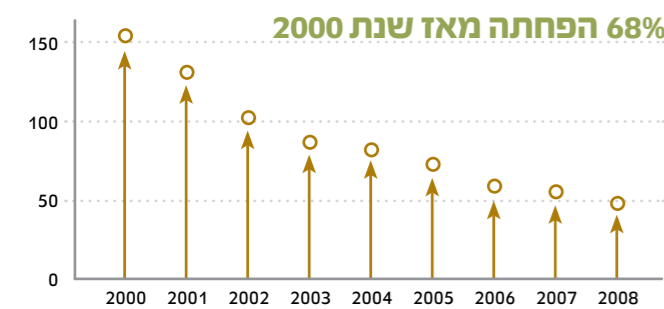
פליטות מזהמים לאויר מאוטובוסי אגד**

NOx (טון בשנה)



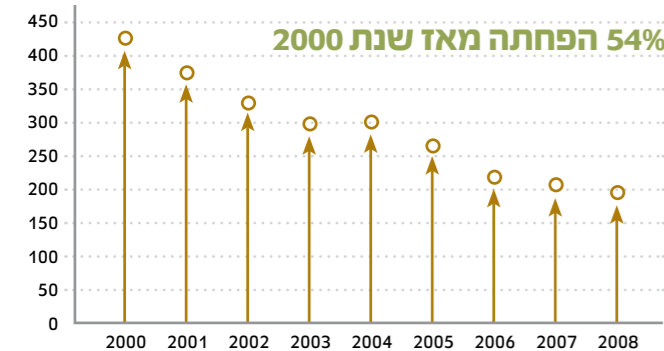
NOx - תחמוצות חנקן למיניהן. נוצרות מגורמים תעשייתיים כמו גם ממקורות טבעיים. פליטה של חד תחמוצת החנקן (NO) נוצרת בעיקר מתחבורה ומתעשייה ודו-תחמוצת החנקן (NO₂) נפלטת בחלקה מהמקורות הנ"ל, וברובה כתוצאה מחמצון של NO בתהליכים שונים.

PM (טון בשנה)



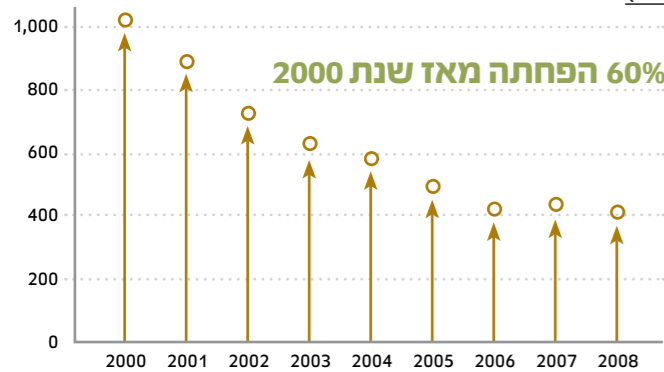
PM (Particulate Matter) - חלקיקים שמקורם בעיקר בפחמן, אפר, חול, אבק, פיח ומתכות. מקור החלקיקים בכלי רכב ממונעים, עשן ארובות, כרייה, בנייה וכן במקורות טבעיים כגון סופות חול.

HC (טון בשנה)



HC - פחמימנים. קבוצה של תרכובות כימיות הבנויות מאטומי מימן ופחמן. תרכובות אלה מהוות מרכיב בחומרים שונים כגון שמן, צבע, ממסים ודלקים. מקורות הפחמימנים הם כלי רכב, בתי זיקוק, חימום ביתי ומפעלים המשתמשים בממסים אורגניים. המקורות הטבעיים של הפחמימנים הם צמחייה, שרפות יער ופליטות ממאגרי דלק טבעיים.

CO (טון בשנה)



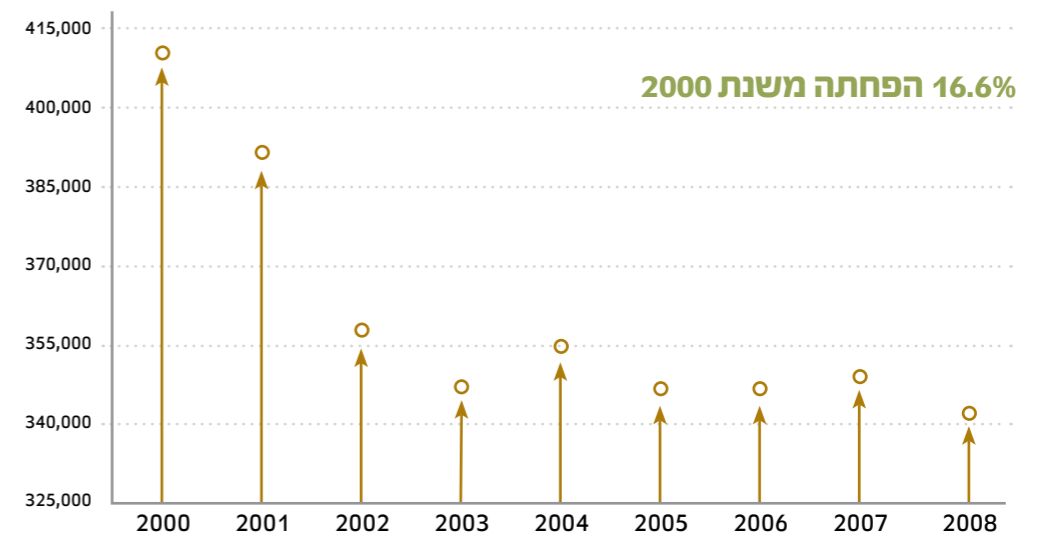
CO - פחמן חד-חמצני. גז חסר צבע וריח, תוצר לוואי של שריפה בלתי מושלמת של דלק פוסילי. שריפה בלתי מושלמת של דלק משמעותה שריפה שלא בנוכחות מספקת של חמצן. המקור העיקרי לפליטות פחמן חד חמצני הוא שריפה לא מושלמת במנועים של כלי רכב.

** כל הנתונים מחושבים לפי מקדמי הפליטה שחושבו לדלק 50 ppm. בפועל, המקדמים נמוכים יותר לשנת 2007-2008 אז הוחלף הסולר בסולר דל גופרית (10 ppm).

בתחבורה ציבורית על חשבון רכב פרטי, תגדיל את רמת הפליטות המוחלטת של אגד אך תקטין משמעותית את רמת הפליטות במדינה.

נתוני הפליטות המוצגים הם מוחלטים ואינם לוקחים בחשבון את מספר הנוסעים באוטובוס. בפועל, עלייה במספר הנוסעים באוטובוסים שתנבע מעלייה בנסועה

פליטות CO₂ מאוטובוסי אגד (טון / שנה)

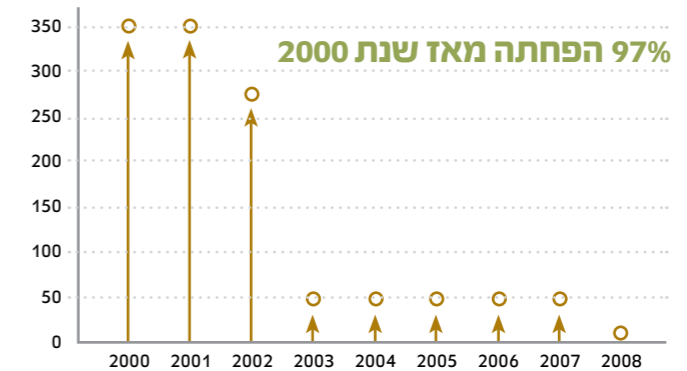


מעבר לסולר דל-גופרית

תחמוצות גופריות עלולות לגרום להפרעות נשימתיות והפרעות בתפקודי הריאות, בפרט בקרב קבוצות סיכון כמו ילדים וחולי אסטמה. תחמוצות גופרית הן מזהם אוויר אשר אינו מאפיין את ענף התחבורה אלא בעיקר את ענפי התעשייה וייצור החשמל. פליטות תחמוצות גופרית נובעות ישירות מסוג הדלק הנצרך בכלי הרכב ואינן תלויות בסוג המנוע.

בסוף שנת 2007 עבר כל צי האוטובוסים של אגד לתדלוק בסולר אשר מכיל 10 חל"מ (ppm - חלקיקים למיליון) גופרית, במקום סולר אשר מכיל 50 חל"מ גופרית. מאחר שרמת הפליטות של תחמוצות גופרית מושפעת בעיקר מסוג הדלק, משמעות מהלך זה היא הפחתה של כ- 80% בפליטות הגופרית, כמו גם הפחתה במזהמי אוויר נוספים.

תכולת הגופרית בדלק (ppm)



מעקב וטיפול בפליטות עשן מאוטובוסים

החל משנת 2001 מתקיים מעקב רציף אחר פליטות עשן מאוטובוסים. אזרח שמבחין באוטובוס שפולט עשן יכול להתקשר אל הממונה הארצי לבטיחות, גיהות ואיכות סביבה באגד, באמצעות מספר טלפון ישיר אשר מופיע על האוטובוס. התלונה נרשמת והרכב המדווח מנוטרל ויוצא מסידור הנסיעה לצורך בדיקה וטיפול במוסך אגד הקרוב. סיכום הבדיקה מועבר לאזרח המדווח וכן לגורמים הרלוונטיים בתוך אגד, לצורך מעקב ופיקוח.

החל משנת 2005 מפורסם באוטובוסים מספר הטלפון של מוקד פניות ציבור ארצי ובעקבות זאת נרשם גידול במספר הפונים לאגד.

מספר הטלפון לדיווחים על פליטות עשן: 04-854-9597

בכל פנייה למוקד מוסר הפונה את מספר האוטובוס עליו הוא מבקש להתלונן. כל האוטובוסים שבגינם הוגשה תלונה נבדקים. בממוצע, למעלה מ-85% מהליקויים שדווחו נמצאו תקינים.

מספר תלונות עשן מאוטובוסים

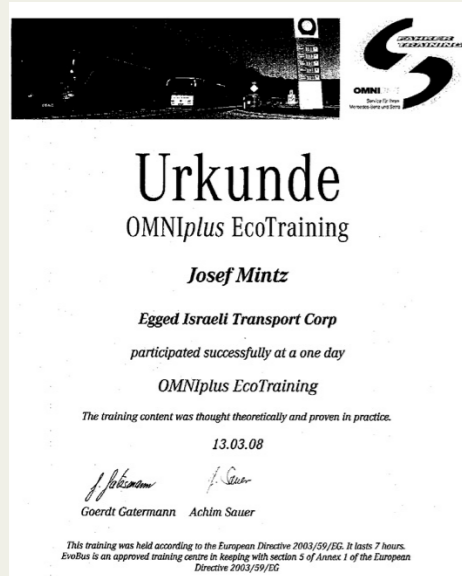
שנה	מספר תלונות	נמצא ליקוי	נבדק ונמצא תקין
2005	37	6	31
2006	27	4	23
2007	25	2	23
2008	31	4	27

* הנתונים לא כוללים תלונות שהוגשו לאגד על אוטובוסים שאינם שייכים לארגון.

כל אוטובוס עובר בדיקת עשן פעם בשנה. אוטובוסים שגילם למעלה מ-7 שנים מחוייבים בבדיקה כל חצי שנה. תוצאות הבדיקות עוברות ישירות למשרד להגנת הסביבה לצורך מעקב ובקרה.

הדרכות נהיגה חסכונית

אופן הנהיגה, באוטובוסים ובכלי רכב פרטיים, יכול להשפיע באופן ניכר על צריכת הדלק. על מנת להפחית את צריכת הדלק ולצמצם את פליטות הפחמן והמזהמים, אגד מעביר את נהגיו הדרכות לנהיגה חסכונית. ההדרכות, שהחלו בשנת 2008, כוללות שלוש שעות לימוד אותן מעבירים מדריכים של חברת מרדס גרמנית. ההדרכות עוסקות בשיטות ובעקרונות שעל הנהגים להטמיע כדי שצריכת הדלק תהיה אופטימלית. עקרונות אלו כוללים:



- שמירה על נהיגה רגועה - הימנעות מהאטות ומהאצות חדות
- שמירה על לחץ אוויר תקני בצמיגים
- תחזוקה טובה של האוטובוס
- הדממת מנוע בעת עצירה ממושכת

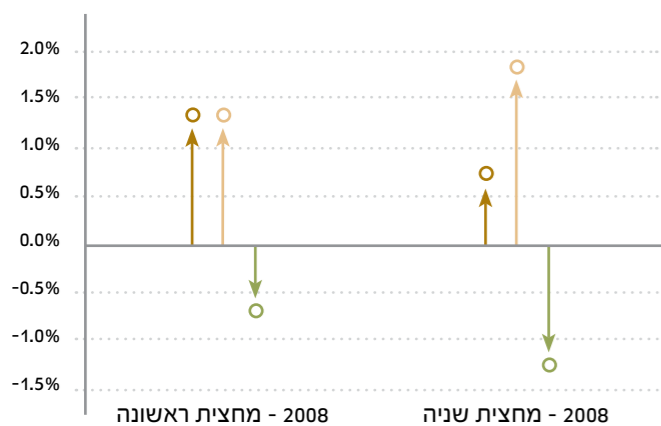
בשנת 2008 עברו את ההדרכה כ-3,000 נהגים. ההדרכות ימשיכו להתקיים באופן רציף גם בשנת 2009.

נהיגה חסכונית באוטובוס יכולה לצמצם את צריכת הדלק בכ- 10%.

שיעורי חסכון בצריכת סולר

אגד מעודד את סניפיו לחסכון בסולר בעזרת חלוקת בונוסים. מדי חצי שנה נבחנת צריכת הסולר ולפי שיעורי החסכון מחולקים בונוסים.

- דרום
- ירושלים
- צפון



אגד מודד את צריכת המים בכל אתריו ופועל להפחתתה

צריכת מים

הבצורת הקשה אליה נקלעה ישראל מחייבת את כולנו להפחתת צריכת המים. זה מספר שנים, אגד מודד את צריכת המים בכל אתריו ופועל להפחתתה.

צריכת המים העיקרית באגד היא לצורך שטיפת כלי הרכב וחלקיהם השונים. כמו כן, קיימת צריכת מים לשימושים סניטריים: שירותים, מקלחות ומטבחים.

צריכת מים באגד (במטרים מעוקבים)

2007	271,843
2008	232,248

שפכים תעשייתיים

שפכים תעשייתיים הנוצרים במתקנים המשקיים של אגד מקורם בתשטיפי רצפה, משטיפה של רכבים וחלקים שונים. השפכים מסוננים במתקן הפרדה לפני שמנוקזים לביוב העירוני. מתקן ההפרדה הינו מיכל המנצל את ההבדלים בין המשקל הסגולי של השמנים והמים. הבוצה והחול שוקעים לתחתית, המים צפים מעל הבוצה ולבסוף השמנים צפים מעל המים והבוצה. המתקן מאפשר הזרמת השכבה האמצעית בלבד. הבוצה והשמן מפונים באופן תדיר כדי ששמן לא יחדור לביוב. הבוצה ושאריות השמן נשלחים למיחזור (הרחבה בפרק הפסולת).

מיחזור מים - ב-29 מתקנים של אגד מבצעים שטיפה של אוטובוסים, מקור צריכת המים העיקרי. ב-21 מהמתקנים הללו מותקנת מערכת למיחזור מים אשר מאפשרת מיחזור של 70% מהמים שנוצלו. באגד שמו למטרה להתקין מערכות מיחזור מים בכל האתרים.

עמידה בדרישות החוק

כמתחייב מתקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז - 1997, השלים אגד בשנת 2006 ביצוע בדיקות אטימות למיכלי דלק תת קרקעיים ולצנרת הובלה בכל תחנות התדלוק הפנימיות. ממצאי בדיקות האטימות במיכלים ובצנרת לא מצאו ליקויים אף באחת מהתחנות.

תהליך הבדיקה, אשר הקיף 20 תחנות שבהן קיימים מיכלי דלק (סולר בלבד) תת קרקעיים, כלל גם התקנה של אמצעי ניטור (פיאזומטרים) המגבירים לאין שיעור את הבקרה והפיקוח על דליפות באגד. אף על פי שהחוק מחייב ביצוע הבדיקה כל חמש שנים, אגד מבצע אותה שוב כבר בשנת 2009.

חריגות מתקני הזרמה - בשנת 2008 היו לאגד 3 חריגות מתקני ההזרמה. בשנת 2007 אירעו 5 חריגות מתקני הזרמה. בשנת 2007 אגד נקנס על ידי המשטרה הירוקה בגין גלישת שמן מחביות במוסך בית שמש. בירור הנושא העלה כי גלישת השמן ארעה בעקבות תקלה מיכאנית במשאבת אספקת השמן למחסן. בגין החריגה אגד שילם קנס בגובה 6,582 ש"ח. בעקבות הארוע אגד רכש שתי מאצרות נוספות לחביות השמן.



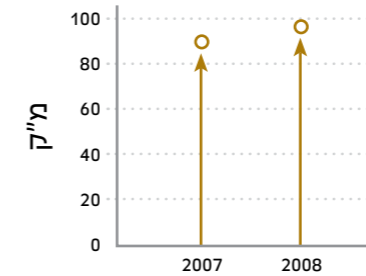
באגד עושים מאמצים להפחית את כמויות הפסולת המיוצרות וכן להפחית את כמויות הפסולת שנשלחות להטמנה

סוגי הפסולת השונים המיוצרים באתרי אגד הם תוצרי לוואי אשר אנו פועלים לצמצמם במידת האפשר. פסולת מסוכנות נשלחות להטמנה באתרים מוסדרים, פסולת שניתן למחזר מועברות לחברות מיחזור ויתר הפסולת נשלחת להטמנה. באגד עושים מאמצים להפחית את כמויות הפסולת המיוצרות וכן להפחית את כמויות הפסולת שנשלחות להטמנה.

פסולת מסוכנת

במפעל הייצור של אגד נוצרת פסולת מסוכנת אשר מפונה על פי חוק לרמת חובב, אתר מוסדר לקליטת פסולת מסוכנות. הפסולת המסוכנת נוצרת מניקוי ושיפוץ כל המכללים של האוטובוסים במפעל.

פסולת מסוכנת להטמנה ברמת חובב



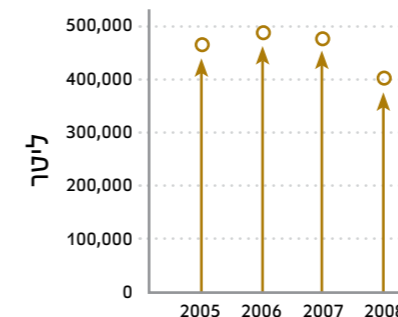
העלייה בכמות הפסולת המסוכנת להטמנה נובעת מהצורך בהקטנת העומס על מתקן הפרדת השפכים במפעל וייעול פעילותו באופן שיעמוד בדרישות המשרד להגנת הסביבה.

מיחזור שמן

במוסכי אגד נאספים שמן המנוע ושמן הגיר למיחזור באופן מסודר באמצעות חברות מורשות. בוצות המצטברות במפרידי השמן והדלק מכל המתקנים המשקיים של אגד מועברים למיחזור באתר הליפודן.

אגד מפנה גם שמן צמחי משומש ממטבחי הארגון למיחזור.

פינוי שמן למיחזור



צמיגים

מידי שנה כ- 3 מיליון צמיגים משומשים בישראל מושלכים ומזהמים שטחים פתוחים ומקורות מים וכן מהווים פוטנציאל שריפות משמעותי. פסולת הצמיגים מהווה בעיה סביבתית קשה בעיקר בשל הנפח הרב אשר הם תופסים במטמנות ומשום שהגומי המרכיב את הצמיגים אינו מתכלה.

גיפור צמיגים

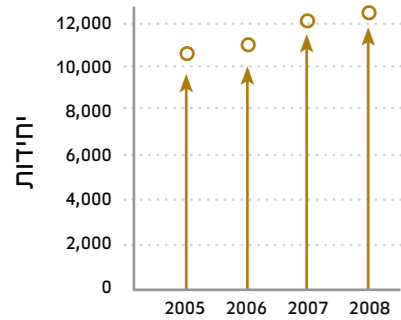
תהליך הגיפור מאריך את חייו של צמיג בערך פי שלושה בעזרת תהליכים טכנולוגיים אשר מחזקים את עמידותו. הארכת חיי הצמיג דוחה את כניסתו למערך הפסולת. בתהליך הגיפור מוסרת השכבה העליונה של הצמיג ובמקומה מודבקת חדשה. בתהליך הגיפור נעשה שימוש חוזר בכ- 80% מהצמיג.

צמיגים פסולים

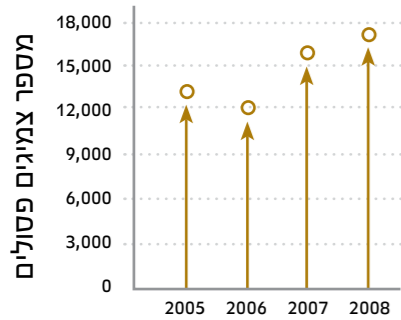
אגד, כצרכן צמיגים גדול בישראל וכן כשותף בחברת "אגד שיווק לרכב בע"מ", יבואנית צמיגי קונטיננטל, אחראי לאיסופם ומיחזורם של צמיגים.

בחודש יולי 2007 נכנס לתוקפו חוק מיחזור צמיגים שמטרתו מזעור הנזק הסביבתי שנגרם כתוצאה מפסולת צמיגים בעזרת הסדרת הסילוק והמיחזור שלהם. החוק מתבסס על עקרון "אחריות היצרן", לפיו האחריות לטיפול בבעיה סביבתית הנגרמת כתוצאה משימוש במוצר כלשהו מוטלת על יצרן המוצר, או היבואן. ע"פ החוק, בארבע השנים הראשונות חייבים היצרנים או היבואנים לוודא סילוק מתאים והחל מהשנה החמישית, לדאוג למיחזור הצמיגים במפעלים יעודיים. בהתאם לדרישת החוק, בעוד מספר שנים יחל מיחזור מסודר של הצמיגים. כיום אגד שולח צמיגים פסולים להטמנה באתר דודאים.

גיפור צמיגים



סילוק צמיגים פסולים



גריטת אוטובוסים

אגד משבית או גורט (הופך לגרוטאה) אוטובוסים משתי סיבות: השבתה יזומה שמתבצעת בעקבות השוואת תקן מול מצבת הרכבים או השבתה משקית אשר מתבצעת בעקבות תאונה או נזק לאוטובוס.

השבתה יזומה - תהליך קבלת החלטה על השבתה יזומה של אוטובוסים מתנהל בוועדת השבתות המורכבת ממנהל המשק, מנהל התנועה, מנהל מרכז שליטת רכב ומתאם השבתות. הפרמטרים להוצאת אוטובוס מהשירות הם גיל הרכב, חודש הרישוי ומצבו הכללי (בפרט אוטובוסים שגילם 15 שנים) או כאשר מצבת הרכבים גדולה מהתקן. במידת הצורך מתבצע דירוג נוסף ע"פ מצבם המכני של האוטובוסים.

השבתה משקית - מתבצעת כאשר אוטובוס נפגע בתאונה. אם האוטובוס קרוב לגיל גריטה ונדרשת השקעה גדולה לשיקומו לרוב הוא נשלח לגריטה.

כל האוטובוסים המושבתים מרוכזים בשלושה חניוני השבתה - חניון אחיסמך, חניון מוסך נתניה וחניון עיר גנים. פירוק אוטובוסים מתבצע במוסך עיר גנים בלבד. אוטובוס מושבת הוא אוטובוס שיצא ממצבת האוטובוסים הפעילים ואוטובוס שיצא מהמצבת בכלל - נגרט, נמכר או נתרם. האוטובוסים שנשלחים לגריטה מפורקים בהתאם לדרישות והצרכים הלוגיסטיים והחלפים נאספים לשימוש חוזר - חלקם לאחר שיפוץ וחלקם כמו שהם. בסוף תהליך הפירוק הגרט נמכר כברזל.

בשנת 2009 צפוי כי יחס הגריטה-רכישה של אוטובוסים עירוניים יהיה 1:1

בשנת 2008 הושבתו 175 אוטובוסים, מהם:

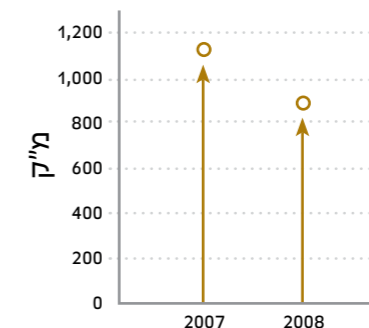
- 97 הוצאו מהמצבת
- 73 נגרטו
- 5 נמכרו

מכירת גרוטאות ברזל (טון)

2005	230
2006	1,490
2007	1,500
2008	365

פסולת להטמנה

פסולת להטמנה



פסולת משרדית

הפסולת המשרדית באגד מורכבת בעיקר מפסולת נייר, טונרים של דיו ופסולת אלקטרונית. שלושת סוגי הפסולת האלו ממוינים ונישלחים למיחזור:

▪ **פסולת נייר** - מדי חודש מפונה מיכל של נייר וקרטון למיחזור ממרכזי אגד. פחים יעודיים לפסולת נייר מפוזרים במשרדי אגד. מדי שנה נאספים למיחזור כ-6 טון קרטון וכ-15 טון נייר.

▪ **טונרים של דיו** - טונרים מוחזרים לספק למטרות מיחזור. מדי שנה מוחזרים כ-2,700 טונרים ממשרדי אגד השונים.

▪ **פסולת אלקטרונית** - כ-5% ממוצרי האלקטרוניקה באגד מוחלפים מדי שנה. כל הפסולת, כ-400 מכשירים בשנה נשלחת למיחזור.



אגד, SPIDER ו-HURLEY בקמפיין מיחזור



אגד ומותגי אופנת הגלישה הבינלאומיים יצאו בקמפיין משותף להגברת המודעות הסביבתית. במסגרת הקמפיין הוענקו הנחות ברכישת מוצרים של החברות SPIDER ו-HURLEY ללקוחות אשר הביאו כרטיסי חופשי חודשי למיחזור באחת מנקודות המיחזור של החברות.

שיתוף הפעולה והקמפיין תורמים להשרשת המודעות לשמירה על איכות הסביבה ולמיחזור, במיוחד בקרב בני נוער.



מפלס הרעש בכל דגמי האוטובוסים בשירות אגד נבדק לפני עלייתם לכביש

רעש שמקורו בכלי רכב אינו מביא לפגיעה במערכת השמיעה, אך עלול להוות מיטרד המפריע לתפקוד היומיומי ולריכוז ולגרום להפרעות שינה. עוצמת הרעש מכלי רכב תלויה בגורמים הבאים: נפח התנועה - ככל שגדל מספר כלי הרכב גדל מפלס הרעש; הרכב התנועה - משאיות, אוטובוסים ואופנועים מגבירים את מפלס הרעש; מהירות התנועה - אם התנועה רציפה - מפלס הרעש נמוך ואם התנועה אינה רציפה (עצירה ליד צומת, למשל) - מפלס הרעש גבוה יותר. כמו כן, גיל הרכב ותחזוקתו משפיעים על רמת הרעש.

אוטובוסים יוצרים יותר רעש מרכבים פרטיים בשל גודל המנוע והעצירות התכופות הנדרשות מהם. בנוסף, השימוש במזגנים תורם לעלייה במפלס הרעש ולכן רוב האוטובוסים בארץ הם בעלי מפלסי רעש גבוהים יותר מאוטובוסים אירופאים.

מפלס הרעש בכל דגמי האוטובוסים בשירות אגד נבדק לפני עלייתם לכביש ומאושרים רק אוטובוסים העומדים בתקן.

במהלך שנת 2008 הושלמה התקנת המערכת לניהול צי רכב באגד. בכל אוטובוס הותקן מכשיר איתור לוויני (GPS) המשמש לאיתור מיקום הרכב וכן הותקן צג לנהג המאפשר לו לקבל הודעות ממרכז הבקרה (להרחבה ראו פרק אחריות ואמינות). מערכת זו מאפשרת להתריע בפני נהגים על עמידה ממושכת במנוע דולק, אשר גורמת לבזבז דלק ולמפגעי רעש סביבתיים, על ידי הודעה מתפרצת לצג הנהג. בנוסף שולחת המערכת תלונה למורשה האגודה על החריגה המשמעתית.

תלונות רעש

באגד לא התקבלו בשנים האחרונות תלונות על רעש פרט לתלונה אחת בשנת 2008. התלונה הוגשה מצד השכנים לתחנה מרכזית בהרצליה והיא טופלה בתיאום עם היחידה הסביבתית בעיר.

פרק 6

נגישות

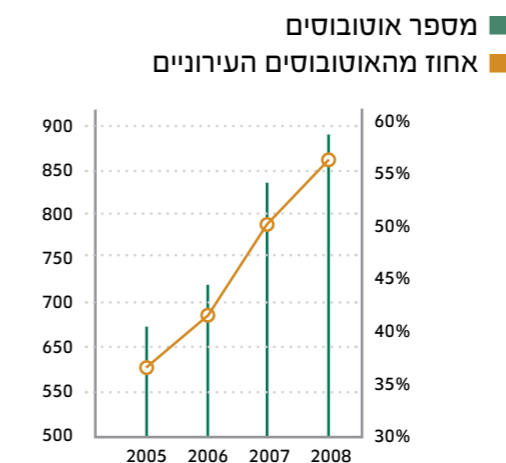


אגד מעביר הכשרות נגישות לנהגים במטרה לשפר את איכות השירות הניתן לנוסעים בעלי מוגבלויות

תחבורה ציבורית היא כלי להסעת המונים וככזה עליו להתאים לכמה שיותר פלחים באוכלוסיה. על פי תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003, כל אוטובוס עירוני משנת ייצור 2003 והלאה יהיה נגיש ומתאים לשימוש לאנשים בעלי מוגבלות. כמו כן, יותקן בו מיתקן הרמה לכניסה וליציאה של כסא גלגלים.

כיום, למעלה מ-56% מהאוטובוסים העירוניים של אגד הם נמוכי רצפה ומספר זה צפוי להמשיך ולגדול בעתיד. מעבר לכך, אגד מעביר הכשרות נגישות לנהגים במטרה לשפר את איכות השירות הניתן לנוסעים בעלי מוגבלויות שונות.

אוטובוסים עירוניים מונגשים



הכשרות נגישות

אגד עורך הכשרת נהגים למתן שירות מיטבי לבעלי מוגבלויות, באמצעות סדנאות הכוללות הרצאות עיוניות וכן מפגש בלתי אמצעי עם אנשים בעלי מוגבלויות, להבנת הקשיים עימם הם מתמודדים באופן יומיומי בתחבורה הציבורית. הנהגים מגיעים לחצי יום, שבחלקו הראשון הם לומדים על סוגי מוגבלויות שונות ומתמודדים עם דילמות שבהן עשוי נהג להיתקל במפגש עם נוסעיו. חלקו השני של היום מוקדש למפגש בלתי אמצעי עם בעל מוגבלות אשר משתף את הנהגים במורכבות של התנהלותו היומיומית. מטרת ההדרכות הינה שיפור וייעול השירות הניתן לנוסעים בעלי מוגבלויות. הבנת הנהגים באשר לקשיים עימם מתמודדים נוסעים אלו מועמקת, והם מקבלים כלים אשר יאפשרו להם לסייע לנוסעים בעלי המוגבלויות ולתת להם את השירות המיטבי.

בשנת 2008 נערכו 11 הדרכות שבהן השתתפו יותר מ-600 נהגים. בסיומה של כל הדרכה מילאו הנהגים טפסי משוב אשר בחנו את מידת יעילותה של ההדרכה ודרכים לשיפור.

מהמשובים עלה כי ההדרכות מסייעות לנהגים במידה רבה להבין את צרכי הנוסעים המוגבלים וכי הן עונות על ציפיותיהם במידה רבה מאוד.

סדנת נגישות בפני פורום נהגי "אגד צפון"

מתוך מאמרה של דר' רויטל שוורץ-סבירסקי

סדנאות ההדרכה לנהגי האוטובוסים של "אגד" בנושא הנגישות חשובות מאוד לנהגים עצמם, אך חשובות לא פחות לנוסעים בעלי הצרכים המיוחדים.

דר' רויטל שוורץ-סבירסקי, מנהלת הפרוייקטים בצפון מטעם עמותת נגישות ישראל ונכת פוליו, נכחה בסדנאות אלה.

מתוך כתבה שפרסמה על הדרכות ההנגשה המבוצעות באגד:

"... הוזמנתי לסדנה של המרכז לנגישות של עמותת שק"ל, בניהולה של הגב' מיכל מסד מכפר ורדים, אשר שמה לה למטרה להופיע בפני פורומים כדוגמת שוטרים, נהגים ושאר נותני שירות לציבור בעלי הצרכים המיוחדים, על מנת להגביר את מודעותם.

...המפגש החל לצבור תאוצה; דויד וסוהילה, שניהם פעילים בארגון "מגדל אור", דברו בשם ציבור העיוורים וכבדי הראייה. דיווחיהם על חוסר רצון מצד נהגים להעלות כלבי נחיה לאוטובוס, חנייה רחוקה של הרכב מכדי יכולת להגיע ולטפס עליו בכוחות עצמם, היעדר מקום ישיבה לעיוור באוטובוס, חוסר מידע נגיש לעיוור על קווי אוטובוס ועוד דיווחים - היו קשים. מאידך - רבו תלונות גם מצד הנהגים; מפרצי חנייה של תחנות אוטובוס תפוסים ע"י מכוניות (וכן, גם ע"י רכבי נכים, אוי לאותה בושקה!), חוסר ידיעה של הנהג על מצבו של העיוור (אשר לפעמים, בהיעדר כלב נחיה או מקל, נדרשת תעודת עיוור מזהה על מצבו, ואלו מונפקות בעיכוב בלתי מתקבל על הדעת במקרה אובדן!) וחוסר שיתוף פעולה מצד המשטרה (ציבור נוסף, אשר נדרשת לגביו פעולה נמרצת של הסברה והגברת מודעות לבעלי צרכים מיוחדים!) במקרה בו נהג אוטובוס מתעכב לסייע לנכה. שני הצדדים סיכמו כי אכיפת החוק נגד החנייה הפרועה בתחנות האוטובוס הינה הכרח המציאות.

הציבור עליו אני דיברתי הוא בעלי מוגבלות בניידות, עם הבעיות הידועות לכולנו של גישה לתחנות, היעדר די אוטובוסים בעלי רמפה וחוסר המידע או הרצון של הנהגים בהפעלתה, בסיוע לנכה לעלות עליה (כי היא תלולה מדי), בצורך לפנות נוסעים התופסים את המקום המיוחד שהוקצה לכסא גלגלים ובסיוע לחגור את הנכה, לצד לחץ שאר הנוסעים הממהרים למחוז חפצם. ושוב, הגעגועים למצב התחבורה הציבורית בחו"ל, שם הציבור ממתין בסבלנות לנכה, שם הרמפה חשמלית נפתחת בעצמה ללא צורך בסיוע הנהג ומתונה בשיפוע, שם העלייה קלה מהירה ועצמאית וקיים פטור מתשלום למלווה אם ישנו.

...כך חלפו להן ביעף כשלוש שעות קשות, מרתקות ומחכימות; ברור שזו רק טיפה בים. הדרך עודה ארוכה עד לפתרון בעיות הנגישות ב"אגד" ויהיו לנו עוד מפגשים (יכולנו לכלול רק 30 נהגים למפגש אחד). חשוב לדעת כי גם בברלין הנגישה כל כך, המהפכה בתחבורה הציבורית התחוללה רק לפני כעשור. אך עצם העובדה שמפגשים כאלו בכלל מתקיימים (ותודה על כך להנהלת "אגד"), הדו-שיח הראשוני נוצר והידיעה כי אנו בתהליך כלשהו של למידה הדדית ורצון טוב, גרמה לשני הצדדים להיפרד באווירה שונה מתחילת המפגש, עם לחיצות ידיים ואפילו חיוכים."

*לכתבה המלאה: <http://www.aisrael.org/Index.asp?CategoryID=804&ArticleID=11555>

השני המידע יהיה זמין גם במערכת המידע המתקדמת הפועלת באתר.

באגד בוחנים אפשרויות להנגשה מלאה של קווים פרבריים, בנוסף לקווים העירוניים. כיום קיימים מספר קווים פרבריים שהינם מונגשים באופן חלקי ובאגד בוחנים את האפשרות לשפר את נגישותם לנוסעים בעלי מוגבלויות.

החל משנת 2009 יפעיל אגד מערכת מידע לציבור בנוגע לאוטובוסים עירוניים הנגישים לנכים בכיסאות גלגלים. בשלב הראשון המידע יימסר במוקד שירות הלקוחות של אגד בחיוג ל-2800*. המערכת החדשה תאפשר לנציגי השירות במרכז שירות הלקוחות גישה למערכת שיבוץ האוטובוסים ברחבי הארץ. כל נוסע יוכל לחייג למוקד, לציין את מספר הקו שבו הוא מעוניין לנסוע ואת מועד הנסיעה, והמוקד יתן לו מידע לגבי נגישותו של האוטובוס. בשלב



פרק 7

אחריות ואמינות



אגד שותף לדיאלוגים במשרד התחבורה ובעודות תכנון אשר מהווים בסיס לשינויים במערך התחבורה הציבורית

אגד עושה כמיטב יכולתו להפעיל את קווי השירות שלו בצורה מיטבית. עיקר המאמצים מושקעים בשיפור השירות הניתן לנוסעים מתוך כוונה להשוות את הנוחות באוטובוס לזו של רכב פרטי, ועל ידי כך להביא להעדפת התחבורה הציבורית על פניו.

אגד שותף לדיאלוגים במשרד התחבורה ובעודות תכנון אשר מהווים בסיס לשינויים במערך התחבורה הציבורית. תקנות רבות המשפיעות על הפעילות של התחבורה הציבורית מוכתבות על ידי גורמים אלו, כאשר מקומו של אגד הוא לייצג ולחוות דעה מקצועית. תקנות בנוגע למסלולי קווים, להעלאת אופניים לאוטובוס וכדומה אינם בשליטת אגד, אלא מוכתבים ע"פ תקנות משרד התחבורה. כמו כן, משרד התחבורה מפקח על מחירי הנסיעה ומסבסד אותם בהתאם למדיניות ההנחות הנקבעת על ידי משרד התחבורה ומשרד האוצר למתן הנחות למגזרים שונים.

מערכת ניהול הצי

במהלך שנת 2008 הושלמה התקנת המערכת לניהול צי רכב באגד. המערכת מבוססת על איכון לווייני ומאפשרת שליטה ובקרה על כל צי האוטובוסים וכן על רכבי משק ותנועה שהוגדרו במסגרתה. היא מאפשרת ניהול יעיל ואופטימלי של מערך התנועה, חוסכת עלויות ומגבירה את המשמעת בעבודה. בכל אוטובוס הותקנו מכשיר איתור לווייני (GPS) המשמש לאיתור מיקומו המדויק של הרכב בכל רגע נתון וכן צג לנהג, המאפשר לו לקבל הודעות ממרכז הבקרה, כגון התראה על שינויים פתאומיים בכביש, מצבי חירום טכניים ועוד. הגעת הודעה לצג הנהג מלווה באיתות קולי שחוזר עד שהנהג מאשר את קבלת ההודעה.

מרכז הבקרה מאוייש 24 שעות ביממה על ידי מספר בקרים.

תפקודי המערכת:

התרעה אוטומטית במקרה של חריגה מהמהירות המותרת על ידי משלוח הודעה אוטומטית מיידית לצג הנהג. בנוסף, מועברת רשימה של כל העבירות אותן ביצע הנהג למחלקת הבטיחות. במקרה של עבירת מהירות קיצונית מועברת הודעה למנהל המתקן שאליו מתקרב האוטובוס וכן נשלח דיווח מיידית למחלקת הבטיחות.

התרעה על עמידה במנוע דולק, אשר גורמת לבזבז דלק ולרעש סביבתי, על ידי הודעה מתפרצת לצג הנהג והודעה טלפונית לאחראי למתקן שבו עומד האוטובוס. בנוסף שולחת המערכת תלונה למורשה האגודה על החריגה המשמעתית.

המערכת מתריעה על כל הפעלה בלתי מורשית של אוטובוס ועל כל יציאה מחניון בשעות בלתי סבירות ומעבירה דיווח לגורמי הביטחון ולפקחים של אגד. המערכת עוקבת אחר האוטובוס על המפה עד תפיסתו.

כאשר המערכת מקבלת הודעת חירום מצג הנהג, אשר מצריכה התערבות של גורמי ביטחון ו/או הצלה, בקרי המרכז מערבים מייד את גורמי הביטחון הרלוונטיים.

המערכת מאתרת אוטומטית תקלות טכניות כמו: תקלה בצג הנהג, תקלה בממשק למכשיר הכרטוס, אנטנת GPS בלתי תקינה או צג פגום ופועלת לתיקונו - כולל מעקב אחר ביצוע התיקון.

בהתקבל הודעה על חסימת ציר תנועה המערכת מדווחת על כך לגורמים המתאימים ומסייעת בהסטת התנועה לצירים חלופיים.

שירות לקוחות

פניות הציבור

מחלקת פניות הציבור באגד אמונה על כל הפניות המתקבלות. עיקר הפניות עוסקות באי עמידה בלוחות זמנים, אי איסוף נוסעים, התנהגות נהגים ונושאים בטיחותיים.

כל פונה המגיש תלונה מקבל מענה לבעיה עד ארבעה ימי עבודה מיום הגשת הפנייה. באם מדובר בנושא מורכב, הנוסע יקבל תשובה ראשונית בלבד והפנייה תועבר להמשך טיפול אצל הגורם הרלוונטי, בהתאם לאופי הפנייה. מענה סופי ימסר לפונה לא יאוחר מ-31 ימי עבודה מיום הפנייה.

ניתן לפנות למחלקת פניות הציבור בטלפון: 03-9142010

סקרי נוסעים

מדי שנה עורכים באגד סקרים במטרה לבחון את עמדות הציבור כלפי תחבורה ציבורית בכלל ואגד בפרט, בפרמטרים של שביעות רצון. כל שנה נערכים שלושה סקרים - אחד כללי ושניים מגזריים. הסקרים נערכים במדגם הנע בין 500 ל-600 נוסעים על פי קטגוריות של מין, גיל ומגזר. הסקר בוחן נושאים שונים, ביניהם: תדירות השימוש בתחבורה ציבורית, שביעות רצון משירותי האוטובוסים, העדפות בין מפעילים ועוד.

הסקר שנערך בשנת 2008 בידי חברת מותגים מצא כי לאגד יש יתרון יחסי על פני מפעילים אחרים בנושאי ניהוג מקצועית וטיפול בתלונות.

כרטיס חכם

החל מסוף שנת 2007 החל לפעול בישראל כרטיס חכם-כרטיס אלקטרוני נטען שנועד להחליף את כל סוגי הכרטיסיות והכרטיסים הקיימים בתחבורה הציבורית. הכרטיס מכיל את כל פרטי הנוסע (למקרה של אובדן) וניתן להטענה אצל נהג האוטובוס. בקרוב גם יושקו עמדות הטענה חיצוניות. כל הטענה של הכרטיס מזכה את הנוסע בהנחה של 20% ממחיר הנסיעה, אשר מתווספת להנחות אחרות לנוסע אם זכאי להן. הכרטיס יונהג בהדרגה בכל קווי האוטובוסים העירוניים והבינעירוניים בארץ. עד סוף שנת 2009 יבוצע באגד פיילוט של כרטיס מסוג זה ובמהלך 2010 הוא צפוי להיכנס לשירות סדיר.

תחנות מרכזיות

תחזוקת התחנות המרכזיות חשובה לאגד משום שהן מהוות "חלון ראווה" המשפיע על חוויית הנסיעה של הנוסע ומהווה שיקול אם להשתמש בשירות או לא. תחנות מרכזיות רבות שהיו בעבר באחריות אגד עברו בשנים האחרונות לבעלות חיצונית ועל כן ההשפעה של אגד על תפעול התחנות היא נמוכה למדי. באגד מנסים לקדם יוזמה בנושא ומקווים להגיע לשיתוף פעולה עם בעלי התחנות המרכזיות במטרה לשפר את חזותן ותחזוקתן.

שיפור המידע לנוסע:

בסוף שנת 2007 אגד הרחיב ושכלל בצורה משמעותית את פלטפורמת המידע לנוסע:

- שידרוג אתר האינטרנט של אגד הפועל ב-3 שפות: עברית, אנגלית ורוסית. האתר מאפשר לשאול שאלות לגבי מסלולים וקווי האוטובוסים בשפה חופשית ולקבל תשובה באופן מיידי וללא תשלום.
- שיתוף פעולה של אגד ו-iGoogle מאפשר קבלת מענה מפורט ומיידי בנוגע לקווי השירות. המערכת נותנת מענה על כל שאלה, החל ממידע על קווים בינעירוניים וכלה במידע כיצד להגיע מכתובת ספציפית בעיר אחת לכתובת ספציפית בעיר אחרת, כולל זמן הנסיעה המוערך.
- שירות ה-SMS למספר 2800 הורחב והוא כעת כולל את כל קווי אגד וחלופות הנסיעה השונות, כולל מידע על נסיעות בקווים עירוניים, בין עירוניים והשילוב ביניהם. השירות המורחב מאפשר גם קבלת מידע על אפשרויות נסיעה מרחוב בעיר אחת לרחוב בעיר אחרת או בין אתרים שונים (למשל מהטכניון בחיפה לשלום בת"א).

■ טלפון - מרכז שירות הלקוחות הארצי- 2800* או 03-6948888

Next Bus - בימים אלה, אגד בשיתוף עם החברות יוניסל וסלסנס פועלים לשיפור שירות ה-SMS הקיים בעזרת פיילוט המשלב את טכנולוגיית ה-Next Bus. טכנולוגיה זו מאפשרת לנוסע לקבל זמני אמת ולדעת מתי יגיע האוטובוס לתחנה מסוימת. הטכנולוגיה מבוססת על מערכת ה-GPS המותקנת באוטובוסים, אשר מאפשרת לעקוב אחר האוטובוס ולדעת היכן הוא נמצא בכל רגע, וכן היא מבוססת על מדידות זמנים בשעות שונות של היום, המאפשרות למערכת לחשב כמה זמן ייקח לאוטובוס להגיע לתחנה. בשירות החדש, הנוסע יוכל לשלוח SMS למספר 2800 עם מספר התחנה ומספר הקו שהוא ממתין לו (או יעד אליו הוא מעוניין להגיע), ולקבל חזרה תשובה ב-SMS עם זמני הגעת האוטובוסים לתחנה המבוקשת. שירות ה-2800 SMS זוכה למאות אלפי חיפוש מידע בחודש וההערכה היא כי עם השלמת הפריסה ברמה ארצית, יעלו מספר הפניות בסדר גודל של כ-25%.

הפיילוט מופעל בימים אלה על מספר קווים בירושלים והוא כולל דיווח בזמן אמת על זמני הגעת האוטובוסים לתחנות. הפיילוט יורחב במהלך 2009 לאזורים נוספים.

דוגמאות לשאלות שניתן לשלוח במסגרת השירות החדש

תשובה	שאלה	סוג שאלה
לי"ם, תמ"ב. האומה 5 14:05, 74	30163	שליחת מספר תחנה בלבד
14:15, לי"ם, רמות 34 14:46		
לי"ם, הר הצופים 14:33 30	קו 30 מתחנה 31970	שליחת קו ומספר תחנה
לי"ם, תמ"ב. האומה 74 14:14, 14:18 5	מתחנה 31465 לתחנה מרכזית	שליחת מספר תחנה ויעד

מסכי מידע - בשנת 2009 יחל אגד בהתקנת מערכת מידע לציבור הנוסעים באוטובוסים. המידע יועבר הן באופן ויזואלי והן באמצעות קול בעזרת שני מסכי LCD אשר יותקנו האחד בחלקו הקדמי של האוטובוס והשני במרכזו. בנוסף המידע יהיה זמין באתר האינטרנט. המערכת תעביר מידע לגבי: מסלול הקו, מרחק וזמן הגעה לתחנה הבאה, הודעות תנועה, שינויים במסלול, לוחות זמנים, שירותים העומדים לרשות הנוסעים, אירועים מיוחדים ועוד. המערכת צפויה לשפר את שירות המידע לכלל לקוחות אגד, לרבות אוכלוסיות מוגבלות.

באגד מאמינים כי הכנסת מערכת המידע המתקדמת תביא לשיפור ניכר באיכות השירות לכלל הנוסעים בתחבורה הציבורית ובתקציב 2009 אושרה כבר התקנתה בכ- 500 אוטובוסים.

פרוייקט קווי לילה

בשנת 2008 החל פרויקט קווי הלילה המשותף למשרד התחבורה, אגד, עיריית ירושלים, עיריית חיפה, עיריית הקריות ועמותת אור ירוק. מטרת הפרוייקט היא לספק פתרון תחבורתי לצעירים המבלים ששתו אלכוהול במהלך הבילוי או שאין ברשותם רכב פרטי. השירות שהופעל בירושלים, בחיפה ובקריות הוא פתרון נוח, זול ובטיחותי במיוחד.

הקווים פועלים בחודשי הקיץ כל ימות השבוע בין השעות 23:00 - 04:00 בתדירות של כל חצי שעה.



שדרוג מערך האוטובוסים בירושלים:



בימים אלה מתבצע ארגון מחדש ושדרוג קווי האוטובוסים בירושלים. שינויים אלה הינם במסגרת יישום מערכת הסעת המונים הכוללת שני אלמנטים עיקריים: רכבת קלה וקווים עורקיים ראשיים הנוסעים על נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית.

מערך התנועה החדש הינו פרי תכנון מעמיק וכולל שנעשה ע"י משרד התחבורה, עיריית ירושלים, צוות תכנית אב לתחבורה ובשיתוף אגד.

מטרות השינויים:

- שיפור איכות השירות והעמידה בלוחות הזמנים
- קיצור משך הנסיעה וזמן ההמתנה בתחנות
- צמצום רמות זיהום האוויר והרעש
- שימוש בטכנולוגיות ובתשתיות חכמות
- שיפור הנגישות

החל מפברואר 2008 פועל קו מהיר, המכונה "מהיר בעיר" והוא הראשון מסוגו בירושלים, אשר מיישם את תפיסת התחבורה הציבורית החדשה בבירה. הקו, מספר 74, נוסע לכל אורכו על צירי תחבורה ציבורית מהירים: מהר חומה לאורך דרך חברון וקרן היסוד אל המלך ג'ורג' ורחוב יפו עד התחנה המרכזית.

קו זה הינו הסנונית הראשונה לקראת הפעלה עתידית ב- 2009 של עוד 5 קווים מהירים נוספים (קווים 71, 72, 75, 64, 67) שלהם יתווספו מאפייני שרות מתקדמים שישפרו את יעילות ונוחות הנסיעה בהם, כגון:

- אוטובוסים חדישים רבי קיבולת
- מידע מקוון בתחנות המציג את זמן הגעת האוטובוס הבא
- זכות קדימה בצמתים מרומזרים לנסיעה רציפה ומהירה
- מפות מידע והתמצאות בתחנות לנוסעי התחבורה הציבורית

השינויים המבוצעים בירושלים הם ברוח עקרונות תחבורה בת-קיימא תוך מתן העדפה משמעותית לתחבורה הציבורית על פני התחבורה הפרטית.

איחוד כרטיסים במטרופולין חיפה

אגד פועל להוזלה של מחירי הנסיעות באוטובוסים בכדי לאפשר את השירות לכל דורש. כחלק מפעילות זו אגד, בשיתוף עם משרד התחבורה, החל ב-1 בינואר 2008 ביישומה של רפורמה בשיטת הכרטוס והתשלום בקווי מטרופולין חיפה. במסגרת הרפורמה אוחדו כרטיסי "חופשי חודשי" שבמטרופולין לארבעה אזורים בלבד וכך ניתן לנסוע באותו מחיר ליותר מקומות. חידוש נוסף שהונהג הוא כרטיס

"חופשי שעות" המאפשר לנוסע להחליף מספר אוטובוסים בתוך שעה ולשלם רק על הנסיעה הראשונה.

הרפורמה מהווה שינוי מהותי לפיה הנוסע משלם בגין כל עליה לאוטובוס, למצב שבו נוסע משלם עבור נסיעה ממוצא ליעד, ללא קשר למספר המעברים אותם הוא מבצע, בטווח זמן מוגבל. מדובר ברפורמה היוצרת סינרגיה מוחלטת בין הקריות, חיפה, אזור טירת הכרמל, נשר, יקנעם, טבעון ורכסים ומסייעת בעידוד הגעת עובדים מהפריפריה לחיפה.



פרק 8

בטיחות וגיהות



מחלקת הבטיחות אינה מסתפקת בפעולות חובה הנגזרות מתוקף תקנות התעבורה, אלא יוזמת פעולות שמטרתן לשפר את הידע והמיומנות המקצועית

בטיחות באוטובוסים

באגד פועלים להפחתת מעורבותם של אוטובוסים בתאונות דרכים. מחלקת הבטיחות אינה מסתפקת בפעולות חובה הנגזרות מתוקף תקנות התעבורה, אלא יוזמת פעולות שמטרתן לשפר את הידע והמיומנות המקצועית של הנהגים ובכך להגביר את בטיחות הנסיעה באוטובוסי אגד. אנו פועלים לשיפור ושדרוג רמת הבטיחות של הנוסעים ופועלים להקניית הרגלי נהיגה התואמים את אמות המידה שהצבנו לכלל נהגי אגד.

נפגעים בתאונות דרכים באחריות אגד

2008	2007	2006	2005	
90	71	91	55	פצועים באוטובוס
127	151	137	7	פצועים מחוץ לאוטובוס
0	1	0	0	הרוגים

בשנת 2008 עמד שיעור המעורבות של אוטובוסים בתאונות קטלניות על 8% בדרכים עירוניות ו-4% בדרכים בינעירוניות. בשנים האחרונות, כ-80% מהתאונות הקטלניות בהן היו מעורבים אוטובוסים של אגד לא היו באחריות אגד.

הכשרה בסיסית לנהגים

קורס הכשרה בבית הספר לנהיגה של אגד הוא תנאי הכרחי לכל המבקש להיות נהג באגד, בין שהיה בידו רישיון לנהיגת אוטובוס בעת הצגת מועמדותו ובין אם לאו. בתום תהליך ההכשרה מתודרך הנהג במחלקת הבטיחות באופן מקיף ומפורט על כל התקנות, הנהלים וההוראות המחייבים את נהגי אגד. כן, נפתח לו תיק בטיחות אשר ילווה אותו משך כל זמן עבודתו ובו ייאגרו כל הנתונים על הקורות אותו בכל הקשור ישירות לאופן נהיגתו כנהג באגד.

מחלקת הבטיחות בתנועה

מחלקת הבטיחות משקיעה רבות בהסברה, הכוונה וייעוץ לנהגי אגד, בפרט לנהגים בתחילת דרכם, בכל הנושאים

המקצועיים הנוגעים ישירות לעבודתם היום-יומית. מידע עדכני מוזרם ומופץ בקרב הנהגים על שינויים מהותיים בתקנות התעבורה, נהלים חדשים ועוד. גם נהגים שנעדרו לתקופה ארוכה חוזרים לעסוק בנהיגה רק לאחר שהתייצבו לתדרוך ורענון במחלקת הבטיחות בכל שנדרש.

כל התלונות בנושאי בטיחות שמוגשות לאגד מטופלות על ידי מחלקת הבטיחות. אם נמצא שאופן נהיגתו של נהג אינו עולה בקנה אחד עם חוקי התנועה וכללי הזהירות המחייבים באגד, נוקטת המחלקה צעדים הסברתיים, ובמידת הצורך מפנה את הנהג להשתלמות מקצועית או נוקטת צעדי ענישה.

מעקבים סמויים אחר הנהגים

מעבר להדרכות והכשרות, באגד עורכים מעקבים סמויים באוטובוסים. מעקב סמוי מתבצע על ידי אנשי מחלקת הבטיחות המתחזים לנוסעים ומנהלים רישום מפורט בכל הנוגע לאופן נהיגתו והתנהלותו של הנהג. בנוסף לכך מפעילה המחלקה ניידות בטיחות מצוידות בממת"ן (מערכת מעקב, תיעוד נהיגה), העוקבות אחרי האוטובוס

ומתעדות בוידאו את מהלך הנסיעה, בפרט מהירות הנסיעה, שמירת מרחק, הקפדה על נסיעה במסלול הנכון, עקיפה בטיחותית ועוד. במידה ומתועדת עבירה ובהתאם לחומרתה מזמנת מחלקת הבטיחות את הנהג לבירור ובמידת הצורך מפנה את הממצאים לטיפול הממונה על המשמעת באגד. במקרים חמורים נשלח הנהג לרענון כושר הנהיגה שלו בביה"ס לנהיגה של אגד. מחלקת הבטיחות מבצעת בדיקות ומעקבים נוספים אחר נהגים שלקו בנהיגתם ובוחנת את מידת יישום הטיפול שניתן להם הלכה למעשה.

הדרכות בטיחות

מידי שנה נערכות השתלמויות נהיגה בטוחה ונכונה על מנת למזער את מספר תאונות הדרכים באגד. הדרכות הבטיחות מועברות בעיקר לנהגים אשר היו מעורבים בתאונות דרכים או באירועים בטיחותיים ובמהלכן עוברים על הנהלים השונים לנהיגה בטוחה וכן מרעננים את הידע בנוגע לנהלים הספציפיים באגד. ההשתלמויות נערכות שלוש פעמים בשנה בכל אזור תפעול של אגד - ירושלים, צפון ודרום ונמשכות כשלושה ימים. בכל מחזור משתתפים כ-25 נהגים, סה"כ כ-200 נהגים בשנה.



גיהות תעסוקתית

הפיקוח בתחום גיהות תעסוקתית מתקיים בכל מתקני אגד. בשנים האחרונות הוגדל כוח האדם האמון על הנושא והוגברו התקנות והנהלים הפנימיים.



תחום הפעילות	דרישות החוק	מהות הפעילות
הדרכה	לספק לעובדים אחת לשנה הדרכה לגבי הסכנות אליהן הם חשופים בעבודה. ההדרכה תועבר על ידי גוף מוסמך מטעם מפקח עבודה.	<ul style="list-style-type: none"> הדרכות בנושא בטיחות במתקני אגד מבוצעות באמצעות המוסד לבטיחות וגיהות שהינו גוף סטטוטורי המעוגן בחוק ואמון על קידום הבטיחות במשק הישראלי. בשנת 2008 הודרכו 565 עובדים ב-30 אירועי הדרכה שונים.
מיפוי רעש במוסכים	לבצע מיפוי רעש אחת לשנתיים במקומות עבודה בהם עובדים ברעש מזיק	<ul style="list-style-type: none"> באגד קיימת מעבדה מוסמכת לרעש אשר נמצאת בשלבי הסמכה לתקן ISO 17011. ניטורי הרעש במתקנים של אגד אפשרו לזהות את מוקדי הרעש המרכזיים ולהפחיתם בעזרת מחיצות אקוסטיות ורכישת כלי עבודה שקטים יחסית. הוגבר השימוש בציוד מגן אישי, הדרכות ומעקבים רפואיים.
ניטור סביבתי במוסכים	לבצע ניטור סביבתי על ידי מעבדה מוסמכת אחת לשישה חודשים	<ul style="list-style-type: none"> במהלך שנת 2008 בוצעו ניטורים סביבתיים במוסכים בהם עובדים בעופרת (צבע, תיקוני רדיאטורים והלחמות בדיל) ובממיסים אורגניים (צבע וניקוי מכללים). תוצאות כל הניטורים היו תקינות.
ציוד מגן אישי	לספק לעובדים אמצעי מגן אישיים המתאימים לסוג העבודות המבוצעות במקום העבודה	<ul style="list-style-type: none"> ציוד המגן אופיין ונקבעו סטנדרטים מקצועיים לכל פריט אשר מתעדכנים באופן שוטף. הוגדר נוהל מפורט לגבי השימוש בציוד מגן בתקופה זו נמשך המאמץ להביא את הנושא לתודעת העובדים.
תאונות עבודה	לערוך רישום וברור של כל תאונות העבודה	<ul style="list-style-type: none"> כל תאונה מדווחת למחלקה, נרשמת ומבוצע ברור נסיבותיה. בשנת 2008 אירעו 73 תאונות לעומת 85 תאונות בשנת 2007.
בדיקות רפואיות לעובדים	לערוך אחת לשנה בדיקות שמיעה לעובדים החשופים לרעש מזיק על ידי מוסד רפואי מוסמך	<ul style="list-style-type: none"> מבוצעות בדיקות שמיעה לעובדים באמצעות ניידות שמיעה. בשנת 2008 נערכו בדיקות בכל המתקנים המשקיים.
טיפול במפגעי בטיחות	לסלק מפגעים מיד עם גילויים	<ul style="list-style-type: none"> ביקורות שוטפות נערכות בכל מתקני האגודה כל מפגע שמאותר, מדווח ומטופל כראוי

בזכות החלת נהלים מחמירים יותר, פחתו משמעותית התביעות למוסד לביטוח לאומי בגין תאונות עבודה ומחלות מקצועיות. בשנת 2008 טופלו 7 תביעות בנושא, לעומת 67 תביעות בשנת 2005, 48 בשנת 2006 ו-32 בשנת 2007.



פרק 9

חברה וקהילה



באגד רואים חשיבות רבה בתרומה לחברה ומשתדלים לפעול לקידום יוזמות מסוג זה. כיוון שליבת העשייה באגד נוגעת להסעת המונים, אנו משתדלים שהתרומה לקהילה תתמקד בעיקר בפעילויות של הסעה והספקת אוטובוסים למטרות שונות.

העסקת נוער טעון טיפוח

אגד מעסיק במוסכיו כ-70 נערים טעוני טיפוח ומסייע להשאירם במסגרת נורמטיבית. הנערים לומדים בבתי ספר מקצועיים לאחר שנפלטו או לא התאימו למסגרות לימוד אחרות ועובדים במוסכי אגד במשרה חלקית. בעבודתם הם רוכשים ניסיון מבעלי המקצוע באגד וזוכים מעבר למסגרת הלימודים, בתשלום שכר, ארוחות וכדומה.

הפעלת ה"נכונית"

מאז שנת 1984 מפעיל אגד את שירות ה"נכונית" להסעת נכים מטעם ארגון הנכים הארצי ברכב ייעודי. אגד מממן את שני הנהגים אשר מפעילים את השירות (פירוט בדוח 2004, עמ' 20).

סיוע לעמותת "אופנים"

אגד מסייע לעמותת "אופנים" העוסקת בהדרכת במחשבים לילדים במשפחות נזקקות בישובים מרוחקים (בעיקר בישובי הנגב המערבי והצפוני ובעמק בית שאן). אגד תרם לעמותה אוטובוס אשר הוסב לחדר לימוד וכן מספק לה שרותי תיקון וטיפול במחיר עלות לאוטובוסים שמכר לה במחיר מוזל.

תרומות

אגד תורם למגוון עמותות בישראל תרומות כספיות כמו גם תרומות של שירותים שונים. תרומות כספיות ניתנות לעמותות וארגונים שונים כגון: האגודה למלחמה בסרטן, המרכז לעיוור בישראל, איל"ן מרכז ספורט לנכים, עמותת שים לב ללב, עמותת לחיות בכבוד, עמותת יחד בתקווה, עמותת חסד שבלב-מרכז סיוע לחולה ולנזקק, העמותה למלחמה במחלת at, מרכז לחלוקת מזון לתושבי ת"א יפו, מפעל החסד יד ביד קמחא דפסחא, מרכז ספורט לנכים ברמת גן, הרוח הישראלית למען ילדים במצוקה, ארגון רפע"ה, אגודה לסוכרת נעורים, אגודת החרשים, יד שרה, איגוד סיסטיק פיברוזיס, אגודת פתחון לב, בית רות - הוסטל לנערות בסיכון, האגודה למען החייל, מרכז ישראלי לכלבי נחיה לעיוורים, עמותת קו לחיים ועוד.

כמו כן, תרומות שירותי הסעות ניתנות לעמותות כגון: האגודה למלחמה בסרטן, איל"ן, אקי"ם, יד שרה, עזר מציון, הסעת מתרימים בימי התרמה ארציים, טקסי בר/בת מצווה ליתומי הצנחנים ועוד רבים.

סניף באר שבע-ערד

נהגי סניף באר שבע-ערד, המבצעים את הסעות העובדים למלונות ים המלח, נוטלים חלק פעיל בתרומת מזון מן המלונות למרכז הרווחה וההזנה "ברכת לילי" בערד. מדי יום מעבירים נהגי הסניף בתאי המטען של האוטובוסים מכלי מזון ממלונות "ישרוטל", "קראון פלאזה" ו"דניאל" ים המלח לערד ובכך תורמים באופן חיוני לקיומו של המפעל.

מרכז הרווחה וההזנה "ברכת לילי" הוקם ומתוחזק בערד בשיתוף עם ארגון "משולחן לשולחן", רשת ארצית להצלת עודפי מזון.



עמוד	מראה מקום בפרוטוקול GRI	תוכן	נושא
מדדי ביצוע סביבתיים			
אנרגיה			
38	EN3	צריכת אנרגיה ישירה	
39	EN4	צריכת אנרגיה עקיפה	
מים			
44	EN8	צריכת מים	
פליטת שפכים ופסולת			
40	EN16	פליטת גזי חממה	
41-42	EN20	פליטת מזהמי אוויר NOx, SOx	
46-49	EN22	פסולת מוצקה ושיטות טיפול	
מוצרים ושירותים			
37,43-44,46-49	EN26	יוזמות להפחתת פגיעות סביבתיות	
38,40,45-47	EN28	עמידה בדרישות החוק (כולל קנסות)	
34-50	EN29	השפעות מערך התחבורה בארגון	
37	EN30	השקעות כלכליות באיכות הסביבה	
נספח מגדרי: ענף לוגיסטיקה ותחבורה			
39	LT2	פילוח של צי הרכבים	
42-43	LT5	יוזמות להפחתת פליטות מזהמים	
58-59	LT6	דרכי התמודדות עם עומסי תנועה	
מדדי ביצוע חברתיים			
נהלי עבודה ועבודה הוגנת			
43,54-55,64-65	LA10	ממוצע שעות ההדרכה לעובד	
קהילה			
70-71	SO1	אופי, היקף ואפקטיביות הפעילות בקהילה	
אחריות מוצר			
59	PR5	סקרי שביעות רצון	
נספח מגדרי: ענף לוגיסטיקה ותחבורה			
64	LT12	מספר מקרי מוות	

עמוד	מראה מקום בפרוטוקול GRI	תוכן	נושא
3	1.1		דבר המנכ"ל
פרופיל הארגון			
1	2.1	שם הארגון	
14	2.2	מוצרים ושירותים עיקריים	
14-19	2.3	מבנה הארגון	
15	2.4	מיקום מטה הארגון	
14,18	2.5	המדינות בהן פועל הארגון	
16-17	2.6	סוג הבעלות בארגון	
14,18	2.7	שווקים בהם פועל הארגון	
14,17	2.8	קנה המידה של הארגון	
22	2.9	שינויים משמעותיים בארגון בתקופת הדיווח	
לא התקבלו	2.10	פרסים שהוענקו לארגון בתקופת הדיווח	
היקף הדוח			
22	3.1	תקופת הדיווח	
22	3.2	תאריך הדוח האחרון (במידה וקיים)	
22	3.3	מחזור הדיווח	
22	3.4	איש קשר	
22-25	3.5	תהליך בחירת תוכן הדיווח	
22	3.6	גבולות הדיווח	
22	3.7	מגבלות תוכן הדוח	
22	3.8	דיווח בקרב חברות בנות ושותפויות	
22	3.10	הסבר לסתירות מדוחות קודמים	
22	3.11	שינויים משמעותיים מדוחות קודמים	
72-73	3.12	טבלת index GRI	
מבנה ומערכות ניהול			
16-17	4.1	מבנה הניהול בארגון	
16-17	4.2	מעמד היו"ר	
16-17	4.3	הרכב הדירקטוריון	
17	4.4	מנגנוני משוב מבעלי מניות ועובדים	
קשר עם מחזיקי עניין			
24	4.14	רשימת מחזיקי העניין איתם פועל הארגון	
24	4.15	הבסיס לזיהוי ובחירה במחזיקי העניין איתם פועל הארגון	
מדדי ביצוע כלכליים			
36-37	EC2	סיכונים והזדמנויות עסקיות בנוגע לשינויי אקלים	

Report Application Level	C	C+	B	B+	A	A+
G3 Profile Disclosures	Report on: 1.1 2.1 - 2.10 3.1 - 3.8, 3.10 - 3.12 4.1 - 4.4, 4.14 - 4.15		Report on all criteria listed for Level C plus: 1.2 3.9, 3.13 4.5 - 4.13, 4.16 - 4.17		Same as requirement for Level B	
G3 Management Approach Disclosures	Not Required	Report Externally Assured	Management Approach Disclosures for each Indicator Category	Report Externally Assured	Management Approach Disclosures for each Indicator Category	Report Externally Assured
G3 Performance Indicators & Sector Supplement Performance Indicators	Report on a minimum of 10 Performance Indicators, including at least one from each of: Economic, Social and Environmental.		Report on a minimum of 20 Performance Indicators, at least one from each of Economic, Environmental, Human rights, Labor, Society, Product Responsibility.		Report on each core G3 and Sector Supplement* Indicator with due regard to the Materiality Principle by either: a) reporting on the indicator or b) explaining the reason for its omission.	

*Sector supplement in final version



• ליווי מקצועי: אסיף אסטרטגיות

• עיצוב והפקה: grin creative



אגוד