מדינת ישראל

משרדי הממשלה

משרד: מינהל מקרקעי ישראל

מחלקה: תיירות

כבישים

12-97-3-98

3153 תשלום מקדמי

41922 / 82

שם פריט: לשכת שר, מנכ"ל וסמנכ"ל - כבישים

מזהה פיזי: גל-41922/4

מזהה פריט: 0009076

רונובת: 2-109-5-7-3 תאריך הדפסה: 04/11/2018

26.3.9
NEVO

עזריאל נבו
Azriel Nevo

לשכת שר המשפטים
26-03-1998
מס' מסמך
אל

לשרת שר האוצר - עמנואל יונה. פקס - 5635769

יונה שלום.

3153

אני מצרף פרטים על הארת אולמות דיבורים הבקר
אשר יתקיים אי שר האוצר ביום ד' 8 אפריל
ב-10.

הרצאה, ב-ZACHARIAS מרוטרדם
יגיד ומנכל S.G.E. הברה אשר ביצע
בהולנד ישראל.

יחד עמו יגיע מיכאל, מנהל פרויקט לקדאו. ואנדי.

תודה
עזריאל נבו

לתיאום אם מה מהנושא פרטי
ל 8.4 בשעה 10

יסמין 9 מבשרת ציון ת.ד. 1009 טל. 02-5343454, 02-5333231 פקס. 02-5333138 פלאפון. 050-482471
9 Jasmine st. Mevaseret Zion P.O.B 1009, 90805 Israel Tel. 972-2-5343454, 5333231 Mobile. 972-50-482471 Fax. 972-2-5333138

יעקב, 29/3

היום תיכנס ושתל
את המנגל-לפי.
הירגב ?

26.3

מלים

אינו מלמד דבר
מיוחד, מי מאלוהים
מלבד אלו מלבד
התבונה והקשב.
ולא לשאול אל
הנשר איך יכול
לטוס אל המגדל.

31/3

ילד

רצו: אישור

ביקרו אדם ילד

ילדה אשתו בדבו

עם ס.

הנאמן המוכר ובשלום לבבה

Antoine ZACHARIAS

Member of the Executive Committee of Compagnie Générale des Eaux

Chairman and CEO of Société Générale d'Entreprises

-----oooOooo-----

Antoine Zacharias (born in 1939) is Chairman and Chief Executive Officer of Société Générale d'Entreprises (Générale des Eaux Group), one of the world's largest construction companies (73,000, turnover of 53 billion French Francs) whch groups more than 450 specialist subsidiaries, covering all trades and businesses in construction, within four divisions: Building and Civil Engineering, Roadwork, Engineering and Electrical Work, Thermal and Mechanical Activities. SGE also manages important BOT-infrastructures such as Stade de France, the Vasco de Gama Bridge over the river Tagus in Lisbon, and the Prado-Carénage road tunnel in Marseilles.

He is also sitting on the Board of several major companies, in France and abroad, including the French company Cofiroute, the leading private holder of motorway concessions in Europe.

Having spent most of his career at Compagnie Générale des Eaux, he was made a Member of its Executive Committee in January 1995.

-----oooOooo-----

CAMPENON BERNARD SGE IS A PARTNERSHIP. CAPITAL: 505 750 000 FRANCS
REGISTERED OFFICE: 5, COURS FERDINAND-DE-LESSEPS - 92851 RUEIL-MALMAISON CEDEX - FRANCE
TELEPHONE : + 33 1 47 16 47 00 - FAX: + 33 1 47 16 33 60 - TELEX: CBSGE 631 775 F
RCS NANTERRE : B 334 851 664 - SIRET 334 851 664 00188 - APE 45.2C

ANNUAL REPORT 1996

CAMPENON
BERNARD
SGE

Contents

Management Committee

Antoine Zacharias
President

Henri Stouff
Managing Director

Patrick Bonnetain
Deputy Managing Director, Building, France and Europe

Jean-Étienne Treffandier
Deputy Managing Director, Civil Engineering, France and Europe

Pierre Linden
Deputy Managing Director, Building, Export and Development

Bernard Lozé
Assistant General Manager, International

Christian Simon
Financial Director

Olivier Caplain
Technical Director

Jean-Marie Lambert
Human Resources Director

Arnaud Vercken
Secretary General

Georges Courtecuisse
Major Projects Director, France

Olivier de La Roussière
Export Building and Project Financing Operations Director

Charles Lénès
Civil Engineering International Director

Jean-Marc Médio
Maritime and Inland Waterway Works Director

Jacques Mimran
Earthworks Director

Bernard Nivot
Civil Engineering Director, Ile-de-France

René Palmer
Building and Civil Engineering Subsidiaries Director, France

Jean Volff
Export Building and General Contracting Director

Editorial

The dominant features of financial year 1996 for Campenon Bernard SGE were stability in terms of turnover and orders, and improvement of cashflow and earnings, despite the continuing downturn on construction markets and pressure on profit margins, due to very tough competition in France and especially Germany.

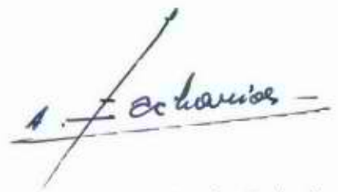
The setback in earnings by the regional subsidiaries, whose core business is building, was more than offset by the improved contribution from civil engineering, in particular, major projects outside Europe. While it is true that on international markets, more especially in the Middle East, not all the major operations reaching completion have found satisfactory replacements in the course of the year, both current works and future orders benefited from the vitality of large earthworks and more occasional successes in civil engineering.

The operations involving major structures under BOT schemes, such as the Hub River power plant in Pakistan, the Stade de France, the Vasco da Gama bridge in Lisbon or the west of Paris tunnel, moved ahead strictly on schedule.

Towards the end of the year the decision was taken to add to Campenon Bernard SGE the Ile de France, Rhône-Alpes and South-East subsidaries of the CBC group in France, as well as those from Belgium, Germany, Poland and the Czech Republic, along with major building projects outside France, which will result in company turnover being boosted to four billion French francs in 1997 in the area of building alone.

The comprehensive approach to the building market taken by CBC is a very good complement to that of Campenon Bernard SGE in the area of infrastructure and facilities BOT operations. It will consolidate the company's ambitions in the design, organization and execution of major civil engineering and building projects, both in France and abroad, opening new windows of opportunity for development.

An enlarged management team, with clear identification of the building and civil engineering business lines, will henceforth lead the newly reconfigured company.



Antoine Zacharias

Key Figures

Turnover by activity (FF million)

	1994	1995	1996
BUILDING			
Housing	910	799	894
Functional building	1 116	1 164	1 085
Industrial building	339	421	682
Educational building	221	172	165
Total	2 586	2 556	2 826
CIVIL ENGINEERING			
Structural works	758	836	942
Underground works	1 778	970	921
Marine works	397	353	298
Earthworks	775	684	913
Other civil engineering works	1 756	2 001	1 860
Total	5 464	4 844	4 934
TOTAL TURNOVER	**8 050**	**7 400**	**7 760**

Turnover by geographical sector (FF million)

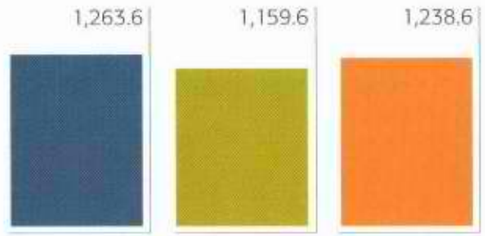
	1994	1995	1996
France	3 923	3 935	4 285
Germany	1 201	1 183	1 188
Europe (excluding Germany)	1 410	950	853
Africa	664	395	330
Middle East	110	42	108
America	0	3	0
Asia	742	892	996
TOTAL	**8 050**	**7 400**	**7 760**

Orders received by geographical sector (FF million)

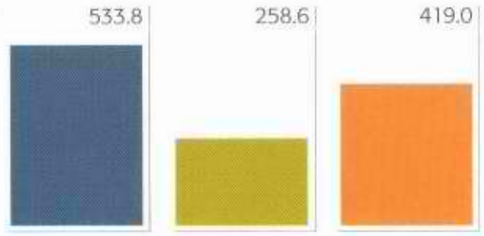
	1994	1995	1996
France	3 443	4 087	5 124
Germany	823	1 024	807
Europe (excluding Germany)	1 591	1 235	1 188
Africa	739	552	267
Middle East	45	206	102
America	83	-	35
Asia	1 531	686	308
TOTAL	**8 255**	**7 790**	**7 831**

Financial data (FF million)

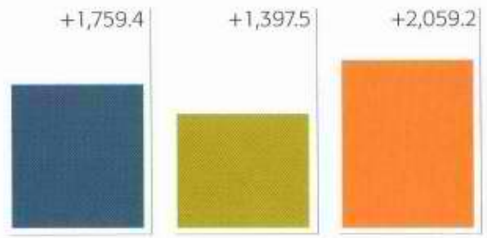
Provisions for liabilities and charges



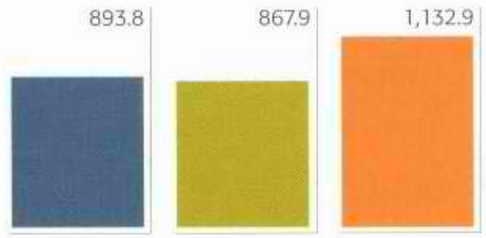
Cash flow from operations



Cash



Working capital



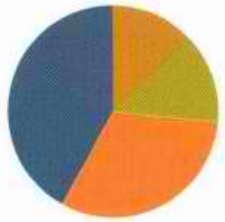
	1994	1995	1996
Net assets	723	618.5	760.5
Investments	331	294.1	196.8
Net profit	85.5	12.7	110.6

1994
1995
1996

Consolidated staff as at 31st December 1996

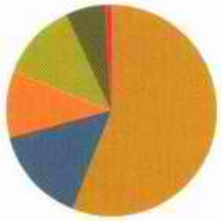
Breakdown by category

Management	1 012
Supervisors	1 110
Manual workers	2 479
Local employees	3 292
TOTAL	**7 893**



Breakdown by geographic sector

France	4 440
Germany	1 170
Europe	793
Africa	959
Asia	474
Middle East	57
TOTAL	**7 893**



Outstanding Events in1996

January

■ Campenon Bernard SGE wins the contract for the Ventabren viaduct on the extension of the TGV South East line.
■ SGE Hoch-und Ingernieurbau start turnkey construction of an office complex for the Deutsche Spielhaus in Berlin.
■ In Lesotho the Katsé water intake reaches acceptance phase. ■ Campenon Bernard SGE begins work in Qatar on the construction of two 140,000m³ natural gas storage tanks.

February

■ 50% of the civil engineering work on the Stade de France is completed

March

■ SNCF selects Campenon Bernard SGE for the execution of a number of engineering structures on the extension of the TGV South-East line. ■ In Vietnam, Campenon Bernard SGE begins construction of two plants for Siemens and a hotel-club at Nha Trang.

April

■ The Rambis floating crane starts laying of the 80 metre long girders of the central viaduct of the Vasco da Gama Bridge over the Tagus. ■ Presidents Jacques Chirac and Hosni Mubarak open the Kasr El Aïni hospital in Cairo built by Campenon Bernard SGE. ■ Campenon Bernard SGE completes the tunnels that will provide a crossing under the Store Baelt Straits in Denmark.

May

■ Campenon Bernard SGE begins work on the Mornas and Mondragon viaducts on the extension of the TGV South-East line. ■ Campenon Bernard SGE Polska is commissioned by the Polish Transport Ministry to build two bridges on the Szczecin to Berlin motorway.

June

■ At La Défense, EDIF begins construction

of a 28-floor tower and a 13-floor building for SARI. ■ Hagen wins the tender action for the construction of a new public interest project in the Lisbon area.

July/August

■ EDIF is commissionned by the Seine-Saint-Denis departmental council to build a secondary school in Saint-Ouen.
■ Campenon Bernard SGE is chosen for the Crozet viaduct on the A51. ■ Salvarem begins dismantling of the Saclay linear accelerator.

■ In Hong Kong the 954th and last beam is laid on the Kwaï Chung viaduct.
■ Campenon Bernard Régions wins the competition for the construction of a cinema complex in the Cité Internationale in Lyons. ■ Ms. Benazir

Bhutto, Prime Minister of Pakistan, opens the first unit of the Hub River thermal power station.
■ Laying operations of the 36 roof sections begin at Stade de France.

September

■ In Lesotho, Campenon Bernard SGE, operating in consortium, completes the dam and underground plant at Muela which will supply South Africa with water.

October

■ President Hosni Mubarak of Egypt opens the first section of Line 2 of the Cairo metro.

■ Campenon Bernard SGE is selected by the Water and Power Development Authority to build a 12 MW hydro-electric power station in Rohri, Pakistan.
■ In Vietnam, Campenon Bernard SGE delivers the Phu My deep water port and the Crown Vinalimex aluminium can manufacturing plant.

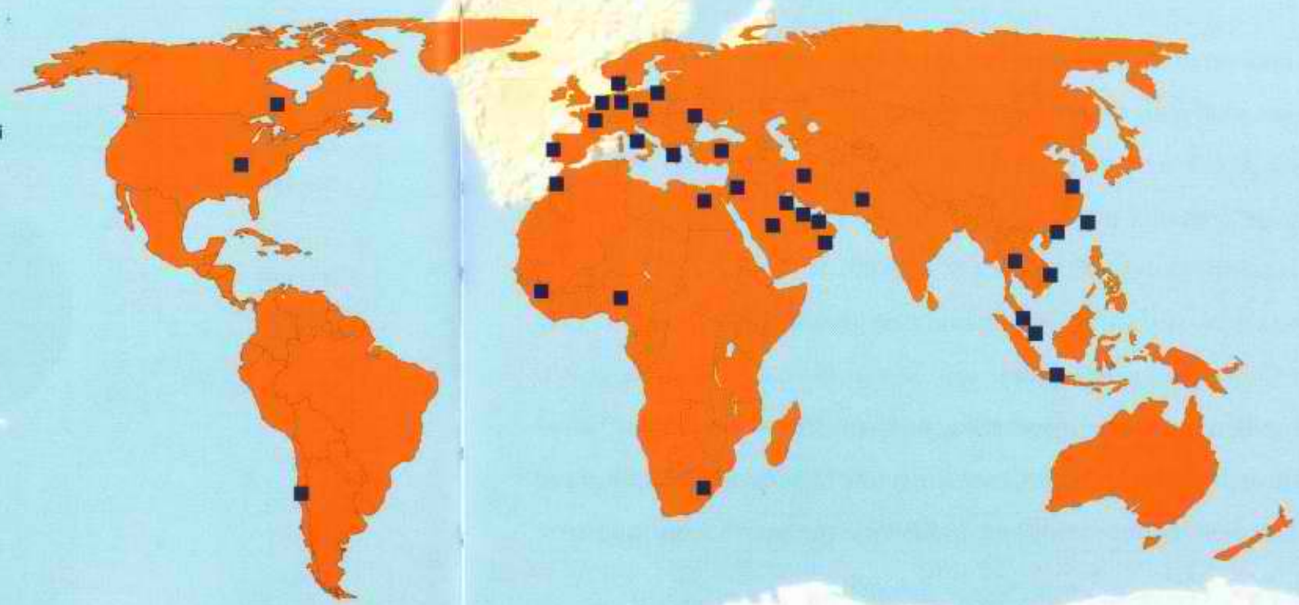
November

■ Campenon Bernard SGE completes

excavation of 2615 metres of the Cachan-Charenton drainage collector. ■ Campenon Bernard SGE signs the contract for construction of the VAL metro in Rennes.

December

■ Cofiroute signs a framework contract with Socatop for work on the "western A86". ■ Campenon Bernard SGE starts construction of the Hanoi Hilton Hotel in Vietnam. ■ Campenon Bernard Sud, along with MCB, is awarded the contract for the construction of the SGS-THOMSON factory in Aix-en-Provence.



ISO 9001 CERTIFICATIONS

Campenon Bernard was awarded four ISO 9001 certifications in 1996.
On February 14th Campenon Bernard's European Division was ISO 9001 certified for "design and execution of large civil engineering and turnkey projects". This was the first certification ever obtained for an international project, performed by a group of enterprises.
- On August 28th, Campenon Bernard Régions obtained ISO 9001 certification for "design and execution of buildings and engineering structures".
- On September 30th, the International Division obtained ISO 9001 certification for "design and execution of large civil engineering and turnkey projects".
-On October 29th, the Major Projects Division France obtained ISO 9001 certification for "design and execution of civil engineering work, in particular in a nuclear and ionizing environment"; the Major Projects Division France had already been ISO 9001 certified in November 1994 for "operations in the field of engineering structures, nuclear civil engineering and work in an ionizing environment". This certification was subsequently extended to all its civil engineering operations in October 1995.

International

The Kwai Chung viaduct was inaugurated in early 1997 by the Prime Minister of the Hong Kong government.

In 1996 Campenon Bernard SGE's international activity generated 3,475 million francs in turnover, a level very close to that of 1995. Some large projects were completed in the course of the year, such as the first phase of line number 2 of the Cairo Metro in Egypt, the Hub River thermal power station in Pakistan or the Lindencorso building project in Berlin. Others will continue on through 1997, for example, the Metro in Athens, Greece, or the Vasco da Gama bridge over the River Tagus in Lisbon, Portugal. This activity accounts for 45% of the company's total turnover, with more than half of this being generated in Europe. Integrating the business of Compagnie Générale de Bâtiment et de Construction – CBC – will allow Campenon Bernard SGE to increase the scope of its activities in Belgium, Germany, Poland and the Czech Republic, and to draw on additional potential in the area of project financing operations and international building projects.

One of the tunnels in the Hong Kong waste water project.

The 420 metre high Jin Mao tower in Shanghai.

INTERNATIONAL

Far East

Hong Kong

In Hong Kong work on the Kwai Chung viaduct was completed in time for delivery of the project at the end of March 1997 in compliance with the contract deadline. The losses incurred by this project were partially offset by compensation from the client subsequent to mediation. The opening ceremony was held on February 19th , attended by representatives of the Hong Kong government.

The construction work on 25 kilometers of tunnel for waste water drainage in Hong Kong continued on until mid-1996. Persistant major water infiltration forced the tunnelling machines to be shut down. The client refused to accept the contractual and financial consequences of this new situation and on November 26th, after seven months of negociation, declared the contract to have lapsed. Procedures are currently in hand to defend the Group's interest, in particular aimed at proving that the contract cannot be performed.

Vietnam

The two joint companies set up by Campenon Bernard SGE, one at Ho Chi Minh City and the other at Hanoi, have continued to grow.

In the south, Campenon Saigon Builders Ltd. is completing its contract with Potasses d'Alsace for the construction of the first phase of Phu My harbour, with docking facilities for vessels up to 40,000 tonnes, and for Marubeni, the 300MW thermal power station Phu My II.

Having built a packaging plant for CarnaudMetalbox, Campenon Bernard SGE, is now supplying a similar one to Crown Cork and Seal in the north of the country. The company has also been awarded the contract for construction of a 3-star hotel complex with 124 rooms and international-standard offices in Haiphong, after successful completion of a 70-room tourist facility at Nha Trang in the centre of the country.

The group has responded to tender actions for large projects with international funding, and is currently involved in negociations on one of them: the Pha Laï thermal power station in the north of the country.

The Phu My deep water harbour.

China

As a member of a Chinese/Japanese/French consortium, Campenon Bernard is providing technical assistance in the construction of the Jin Mao Tower in Shanghai, which, at 420 metres, will be the tallest tower in China. By the end of 1996 more than 50 out of the total of 88 floors had been completed, after which the main specialist trades began their work: metal structures, curtain walls, electricity, fire protection. The tower was designed by architects Skidmore, Owings and Merrill. The peripheral construction has also started and the concreting of the three floors of underground car-parks has made good progress.

Africa Middle East

Lesotho

In February 1997, the concrete lining was finished on the 45km of tunnels that were due to be covered this way out of the 66km that make up the hydraulic project that will supply water out of Lesotho to South Africa. Delivery of the completed tunnels and the Katsé water intake was made in March.

Linked with this project, the construction work on the Muela dam and underground plant will be finished towards mid-1997 with hand-over to the client planned for the third quarter.

The Group, which has responsibility for this first phase, will take part in the Phase 1B tender action which will involve tunnelling 31.5km of additional galleries.

Egypt

Work on Line 2, phase 1A of the Cairo metro, in which Campenon Bernard has responsibility for the civil engineering, was completed on schedule in July 1996, enabling the experimental phase to start at that date. This 5.5km section was officially opened and commissioned on October 1st, in the presence of President Mubarak, 42 months after the contract entered into force.

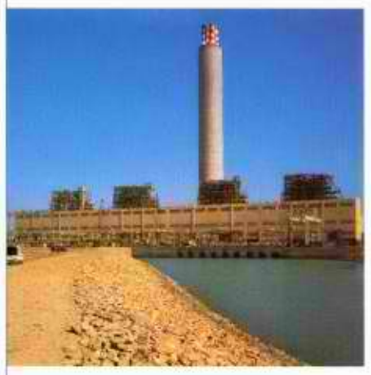
Phase 1B will be completed in September 1997.

Extension work on line 2 towards Gizeh commenced at the beginning of the year and the tunelling machine started making headway on October 24th, in line with programme forecasts.

The Kasr El Aina hospital was officially opened in April 1996 with a ceremony attended by Presidents Mubarak and Chirac. The guarantee period expired at year-end.

Morocco

The construction of silos in the port of Agadir for the Interprofessional Office for Cereals and Legumes was completed and handed over in 1996 according to plan; no other activity was undertaken by the Campenon Bernard Moroccan agency during the year. The Group is following closely the policy currently being implemented by the Moroccan authorities consisting of resumption of work on some infrastructure as part of the moves towards privatisation.



The Hub River thermal power station in Pakistan.

Foundations for the gas storage tanks in Qatar.

Line 2 of the Cairo metro.

The 66 kilometres of tunnels for the Lesotho water complex have been completed.

Pakistan

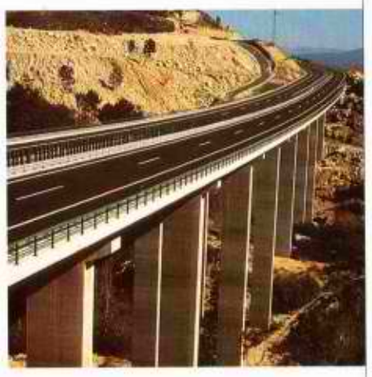
The fourth and last unit of the Hub River thermal power station was handed over to the client early in 1997 one month ahead of the works schedule.

The company, as consortium pilot, signed another contract with the same client for the design and construction of a 12 MW hydro-electric mini-power station at Rohri, 450 Km north of Karachi. Various obstacles have delayed the kick-off of this contract which has been granted financing by the French Government, and work might start before the end of the first half of 1997.

Emirates

Campenon Bernard SGE has continued its commercial operations in the Emirates out of Abu Dhabi, with a focus on activities linked to oil and gas. In Qatar, Campenon Bernard SGE was chosen, along with a Japanese firm, for the construction of two 140,000 m³ liquified natural gas storage tanks in Qatar. The work, started in 1996, proceeded to meet the targets of a very tight schedule. The order for a third tank was placed by the client with the same group in February 1997 on the basis of a bid made at the end of the year.

Europe



The Storebaelt tunnels in Denmark.

The Amarante viaduct in Portugal.

The Athens metro project comprises 21 stations.

Portugal

1996 was the year when the construction of the Vasco da Gama Bridge over the Tagus really moved into high gear. Production increased steadily and by July operations were in full swing. Record speeds for this type of project were reached, thanks to which completion can be expected by the planned date in January 1998; in all some 500,000m³ of concrete were poured and 190,000m² of deck laid in 1996. The box girders for the deck of the central viaduct are proceeding according to schedule and the construction of the deck of the cable-stay bridge began on schedule.

The Portugese subsidiary, HAGEN SA, has made the most of the Community funding allocated to Portugal for infrastructure development. Turnover is well up and profits are improving, mainly through the securing of a number of design and build projects. Prospects for 1997 are satisfactory.

Greece

Drivage with the tunnelling machine of the galleries for the Athens metro has been stopped since August 1996. On line 2 the first tunnelling machine resumed operations after an 8-month lay-off in early June, driving under residential buildings protected by the measures that had been taken. Subsequently, however, poor geological conditions encountered outside the protected zone led to its stoppage once again in August 1996.

At the same time, the second tunnelling machine, after having driven the first 4,450m of line 3 on schedule, entered the so-called "Old Athens" area, and was also forced to stop in order to avoid destroying existing buildings after it had discovered a number of ancient wellshafts in a very complex terrain.

Talks were begun with the client under the supervision of the Ministry of Public Works, and for the moment no conclusion has been reached. There has been agreement so far only on the technical solutions that would allow the work to be completed, but serious disagreements remain as to the contractual and financial plans.

The Vasco da Gama bridge over the Tagus is to be officially opened for the March 1998 international exposition.

75% of the project is now finished and work is continuing on the stations and workshop.

Eastern Europe

The Polish subsidiary won two contracts in 1996, one for the construction of two bridges over the Oder, and the other for a purification plant at Zielona Gora.

In Hungary, Campenon Bernard SGE is still engaged in negociations on a contract for an office building, while the consortium it is a member of is awaiting the outcome of its bid for the motorway concession.

The company is negociating a project in Kazakhstan for the upgrading of a port on the Caspian Sea.

Above:
Schönefeld housing project, Berlin.
Klee's Oggersheim clinic.
(Architects Schmucker & Partner)
The Allee der kosmonauten complex in Berlin.
(Architect M. Rössling)

Opposite:
The Lindenconso development designed by architect C. Maedder, and built by SGE Hoch- und Ingenieurbau.

INTERNATIONAL

Germany

In Germany general contracting is performed by Olympia Baugesellschaft – OBG – and its subsidiaries, located in Berlin and the Land of Brandenburg, and by Ostsächsische Baugesellschaft – OBAG – in Saxony; major works are carried out by the subsidiary called SGE Hoch- und Ingenieurbau, headquartered in Berlin. In addition, Campenon Bernard SGE supervises the operations of the Klee building company based in Mannheim.

The German construction market is suffering both from slower growth in the East, and a recession in the West, which have aggravated the effects of the especially tough competition that was already adversely affecting the subsidiaries of Campenon Bernard SGE.

The figures for the year reveal a significant down-turn for OBG and SGE Hoch- und Ingenieurbau, while OBAG has progressed slightly. Total turnover in 1996 for all of these subsidiaries taken together was 1.03 billion francs, 13% down on 1995.

SGE Hoch- und Ingenieurbau

The subsidiary delivered the Lindencorso building complex in Berlin's historical centre at the end of May 1996, as well as the three Dianapark office buildings in Babelsberg (architects C. Hoffmann, M. Schmädecke). After the client had finally obtained the necessary funding, construction work could begin on the three office buildings over a two-level underground car-park in Reinhardt Strasse in the centre of Berlin (architects T.Krüger, C. Schubert), the previous buidings having been demolished.

The company also did some design work on several infrastructure projects, in particular some structures for the Frankfurt-Cologne high speed train route, but none of the bids made were successful.

OBG

The Berlin market being at present very unsettled, with supply far outstripping demand and therefore strongly pushing down prices, the company has opted for a highly selective approach in taking orders, thus, deliberately descoping its own activity.

OBG's major operations of the year include the delivery of the shell construction for sixteen residential buildings on the Branitzerplatz in Hellesdorf (architect E. Rönspiess), the 18-building complex near the Berlin-Schönefeld airport (architect Peter Lanz) comprising 180 housing units, built jointly with Urban BTP Bau. Its subsidiary UBG completed the structural work on the shopping centre at Basdorf north of Berlin (architect Adams & Partner).

The company continued to adapt to market conditions, in particular significantly reducing staffing levels.

OBAG

The situation in Saxony has not been as difficult as in Berlin, but has deteriorated somewhat nonetheless. While OBAG maintained a satisfactory level of activity and results on its Bautzen market, it has suffered from increased competition and falling prices in the Dresden area. OBAG was awarded and started work on two buildings for the Bautzen Savings Bank: one was a construction, the other a rehabilitation project (architects A. Hoffmann, K. Elkisch).

The company should record the same level of activity in 1997, at the same time as continuing to downsize - the staff complement was cut in 1996 from 600 to 550.

Klee

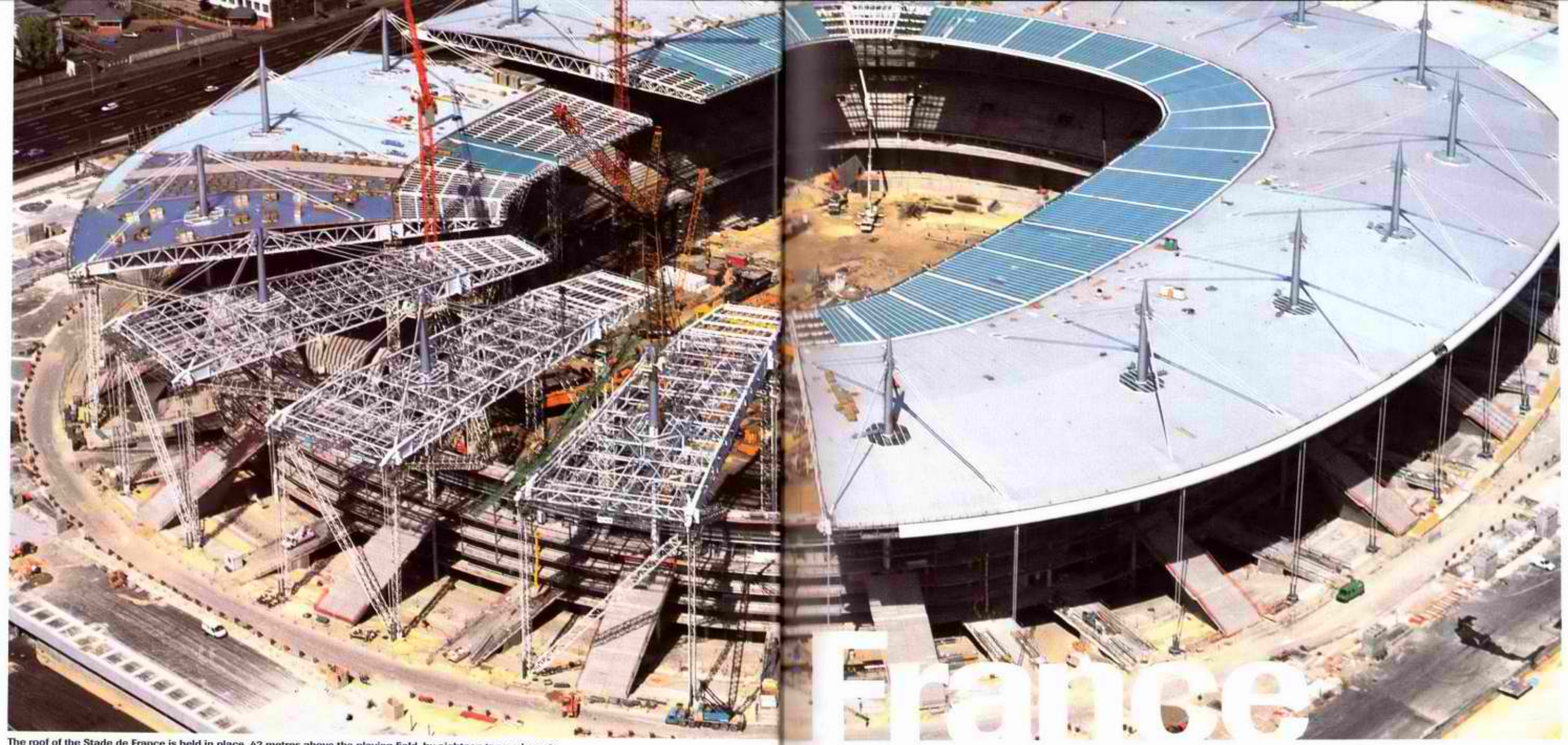
The Klee group based in Mannheim serves mainly two markets, the traditional building market, major works and turnkey, and the property maintenance and renovation market.

The continued deterioration of the market since 1994 has left no choice but to reduce activity on the traditional building market, concentrating in the short term on the areas around Mannheim and Stuttgart, with a re-orientation in the long-term towards design and build.

Various steps towards re-organization were carried out in 1996 with this in view: closure of some locations, staff cuts and elimination of "micro-tunnelling".

The number of construction workers was thus cut by one third, and turnover fell by 26% from 1995 to 1996; the persisting poor state of this market, accompanied by negative profit margins, will justify keeping these same mesures in place in 1997.

Thanks to the renewal of a good number of contracts, property maintenance continued to develop during 1996 while posting positive profit margins.



The roof of the Stade de France is held in place, 42 metres above the playing field, by eighteen tapered masts.

France

The group's activity in France progressed by around 10% with turnover climbing to 4,285 million Francs, due to growth in Major Projects where substantial orders received in the area of rail and road infrastructure pushed turnover up from 1,190 MF to 2,260MF.

The regional subsidiaries have maintained their business at 1,431MF, only very slightly down compared to the previous year, even though their market was faced with the problem of dwindling public investment. After some re-organization, the specialized subsidiaries once again enjoyed some growth of their activities, with a turnover of 541 MF.

With the integration of some areas of CBC, business in France should be up by 1,800 MF in 1997, 1,200 MF of which would be in the Paris area, and reach a total of 6 billion francs.

FRANCE

Major projects France

For the Major Projects France Division 1996 was a year when a considerable number of orders were taken and the work begun in 1995 progressively gathered momentum.

Business was up by 40%, at 937 million francs, and at the end of the year the order book was close to double the size of the previous year's.

Among the contracts awarded by SNCF in 1996, the construction of the Ventabren viaduct carrying the TGV Mediterranean line over the A8 motorway was able to start early in the year and the notice to proceed, enabling work to begin on the Mornas-Mondragon viaducts in the Vacluse region, was granted in May.

The AREA motorways authority chose the company to build two parallel viaducts carrying the A51 motorway over the Crozet depression in the Isère region.

On November 25th, the group, that had been shortlisted at the end of 1993, and for which Campenon Bernard SGE was authorized representative, was awarded the contract by SEMTCAR for the Rennes VAL light railway, which involves building 3.6km of track and 7 stations. The contract is worth 395 MF and is to be completed in 40 months.

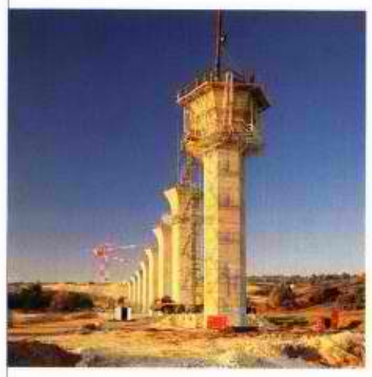
Other contracts were also won in 1996: in the Oise region, the motorway concession operator SANEF and the regional public works authority DDE ordered viaducts over the Avre river; COGEMA chose the company to perform the work for a multi-purpose industrial warehouse at Marcoule, as well guttering and connection racks between two buildings on the La Hague site ; for EDF and CEA there was the dismantling of the EL4 power station at Brennilis.

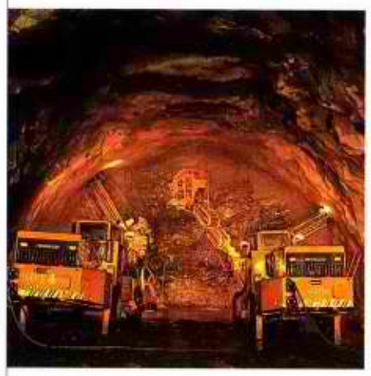
In October COFIROUTE endorsed the framework contract that had been devised for the TOP project that takes the A86 motorway across the west of Paris, and this was followed at the end of the year by an order placed with the group of companies for work relating to the first part of this project, consisting of an underground link between Rueil and Vaucresson. This first phase comprises the construction of an interchange and a 4.5km, 3x3 lane double-deck tunnel. Out of the total contract of 3,750 MF, there is 1,250 MF of work for Campenon Bernard, to be completed in 5 years.

Among the projects already underway at the beginning of 1996, the Stade de France at Saint Denis, designed by architects M.Macary, A.Zublena, C.Constantini and M.Regembal, proceeded apace throughout the year. After completion of the shell construction, the project entered a new phase in August when work began on the installation of the 18 sections of the metal frame for the roof, a complex operation requiring 9 months of work, but at year-end, progress was still keeping to the very demanding work schedule.

The Orelle tunnel site on the Mauriennne motorway (A43) and section B of the TGV Marseilles arrival tunnels were progressively brought up to full capacity working by the end of the year.

The SOCASO subsidiary (Société de Construction des Autoroutes du Sud et de l'Ouest) enjoyed a similar volume of business to previous years and at the end of the year handed over the first phase of the A85 motorway as far as Vivy (Maine-et-Loire).



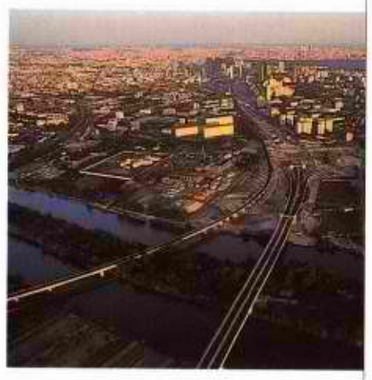


The Ventabren viaduct on the TGV Mediterranean line.

The multi-purpose industrial warehouse at Marcoule.

The Orelle tunnel on the A43 motorway.

The TGV tunnel in Marseilles (5414 metres long), with its exceptional diameter, is being driven using explosives.



The connection of the A14 motorway with the A86 near Nanterre.
The Cachan-Charenton collector.

FRANCE

Publics works in Ile-de-France

The underlying economic situation remained difficult, but the Ile de France Public Works Division was able to maintain its activities at a stable level with turnover in 1996 of 500 MF, making it once again the leading civil engineering company in the Paris region.

Forecasts for Civil Engineering were realised, which meant that 1996 closed with turnover slightly under the level of the previous year, reflecting the drop in orders during 1995.

The major purification plant project at Colombes sustained its pace throughout the year. In line with the work schedule and despite the stoppages in 1996, the civil engineering work will be finished by mid-1997 and the structure is still expected to be ready for delivery in October 1998.

The other infrastructure work moved ahead satisfactorily on all projects. In particular, the Drancy viaduct was completed, as was the interchange at the intersection of motorways A14 and A86 at Nanterre, and the maintenance workshop for SNCF locomotives at Noisy-le-Sec.

At the Athis Mons Air Traffic Control Centre work continued to move ahead, as it did on the project involving putting the so-called Bréguet covering over the A86 motorway at Rueil-Malamaison, under contract to the Hauts de Seine DDE.

Two major structures were kicked off during the past year: for the City of Paris there was the renovation of an underground car-park at the 15th Arrondissement Town Hall with its extension to five levels underground, and for the Syndicat des Eaux de l'Ile de France, as of April, the civil engineering work for the first part of the extension of the drinking water plant at Méry-sur-Oise comprising two water clarification facilities - the second part, awarded in September 1996 involves six projects for water purification by nanofiltration.

The Colombes water purification plant located between the River Seine and the A86 north of Paris, built partly underground.

Lastly maintenance operations on sewer systems and the RATP network proceeded normally under contracts covering several years.

In the area of underground projects, 1996 saw the successful completion of the Cuvier tunnel, a 2.5 metre diameter shallow collector under the Seine, as well as the excavation of a 2 metre diameter gallery, comprising section 9 of the project for a second collector in Rû des Espérances, north of Paris. Section 10 of this same structure, 450 meters long was awarded to Campenon Bernard SGE during the year and work began in the fourth quarter.

Boring of the 2600-metre tunnel to carry sewage from Cachan to Charenton, which, with its 6.5 metre diameter, will be able to store rainwater, was completed in November. Of the total of 2000 metres that constitute the upstream section of the VL10 wastewater drains in the Cachan Charenton network, located in Villejuif and Vitry, 850 meters were built in 1996.

With the winding-up of the special project at the the Colombes purification plant, and the completion of major projects for SNCF and RATP, plus the postponement of sanitation and transportation infrastructure programmes, there will be a drop in business in 1997.

FRANCE

Subsidiaries in France

French subsidiaries of Campenon Bernard SGE have managed to maintain their overall level of turnover on a market that is suffering from the growing scarcity of public investments.

Like for like, the total volume of business in 1996 came to 1.6 billion Francs.

EDIF

EDIF's turnover once rose again in 1996, reaching 290 MF, up 26% over the previous year.

In the La Défense complex, following construction of the Le Belvédère Building (architect Andrault Parat), the future head office of KPMG, SARI Ingénierie chose the company to perform the structural work on the Philip Morris Towers (architect Conceptua), with 100,000m² of flooring. On the same development zone of ZAC Danton, work started on the building of 200 housing units for Georges V Habitat (architect Lamy), in partnership with another group company.

1997, notable in particular for the successful delivery of the new GEC ALSTHOM Headquarters, designed by architect J.P.VIGUIER, and the start-up of work at the Marne-la-Vallée Architecture School for EPAMARNE (architect B.Tschumi), will be a year for consolidating existing positions in a fiercely competitive environment.

Campenon Bernard Bâtiment

With turnover of 145 MF, down roughly 10% against 1995, Campenon Bernard Bâtiment sought to remain selective in its acceptance of orders so as to preserve profitability.

In 1996 the company delivered the PLA subsidized housing units in Maison-Alfort to Capri Résidences (architect Atelier 2M), and to SEMIDEP in Paris (architect J.Lucan). It also completed the rehabilitation of Lycée Eugène Delacroix in Drancy (architect Cabinet DPM), an METP contract with pre-financing and maintenance obligations.

The Belvédère bridge building at La Défense.

Lycée Eugène Delacroix at Drancy.

PLA subsidized housing at Maisons-Alfort.

EDIF designed and built the GEC Alsthom Transports head office at Saint-Ouen.

A number of new operations were secured in 1996, most of which were able to start during the year. This was the case with several construction and rehabilitation projects both for schools and low-cost housing: rehabilitation of 264 housing units at Bondy for SEMIDEP (architect Cabinet 2AD), contracts for private housing or functional buildings such as the extension and rehabilitation contract for a 102-room retirement Home for the Cognaq Jay Foundation (architect Jean Nouvel) at Rueil-Malmaison awarded to a group with Campenon Bernard Bâtiment as authorized representative. Two other contracts for the construction of low-cost housing in Paris for Semea 15 (architect Attique) and Villejuif for Logirep (architect T.Lanctuit) which should have started in 1996 have been postponed to 1997.

Subject to these projects starting on schedule, business in 1997 should show an increase.

The Quingey rehabilitation centre (Doubs).
The Romanche bridge.
Lycée René-Caillié in Marseilles.

Campenon Bernard Régions

Business in 1996 for Campenon Bernard Regions and its local subsidiaries in several parts of France: Rhône-Alpes, Burgundy, Franche-Comté and Auvergne produced a turnover of 367 MF, approximately 5% less than the year before. This reduction is primarily due to late start-up of a number of important projects such as the Aix-les-Bains and Unieux purification plants.

Activity remained steady nonetheless, making it possible to proceed satisfactorily with the hand-over of a number of major projects: the launching girder bridge at Gannat over the A719 motorway, the third tramline in Grenoble, the Aldi logistics centre in Beaune (architect ABETEC), the design and build laundry for Grenoble hospital (architect M. Blanchet). The incineration building at the Marcoule nuclear site for SOCODEI as part of the CENTRACO (National Centre for Waste Processing) project, in which Campenon Bernard Régions is authorized representative of the group performing the work, will be completed in the first half of 1997. New projects have come along to take their place, such as the Crozet viaduct over the A51 motorway in the Isère region, a group effort for AREA, section 11 of conventional engineering structures for SNCF on the TGV South-East route at Valence, a cinema complex for UGC inside the Cité Internationale in Lyons (architect Renzo Piano), or the Ferber gymnasium also in Lyons (architect Cabinet Vanderaa).

The local subsidiaries for their part recorded an overall 5% increase in activity, the notable achievements being the completion of the Gaillard purification plant (architects M. Valère, P. Sibille) in Haute Savoie by Giletto for Degremont, the new tile-firing facility for Tuilerie Jacob at Commenailles in the Jura by Verazzi , and workshops at the Saint Gobain Packaging Facility in Saint-Romain-le-Puy in the Loire by Merle.

The current level of orders on the books of Campenon Bernard Régions and its local susidiaries suggests their business will grow in 1997.

Campenon Bernard Sud

Difficulty in securing building orders plus the postponed start-up of a number of work packages on the TGV Mediterranean line largely account for the low volume of business in 1996, which at 249 MF is barely up on the previous year.

In building, the opening of the Médiathèque du Pharo in Marseilles (architect P. Reby), the delivery of the Paul Langevin Lycée at Seyne-sur-Mer (architect CFL Architecture) and of the Sylvain Menu secondary school in Marseilles (architects M.Averous, M. Simay) for the start of the last school year, were followed in 1996 by the handing over of two low-cost housing projects at Isle-sur-la-Sorgue (architect Arco) and at Marseilles Saint Thys at the end of the year (architect R. Pierrot).

The company has just been awarded two new building contracts to be performed in 1997: the construction of a cinema complex in Marseille-La Valentine (architect M. Redondo), and, as a group venture, the structural work for the SGS-THOMSON plant at Rousset 2000 (architect M. Miranda).

In civil engineering, the purification plant at Sète was delivered in the course of the year and work at the Cap Sicié water plant near Toulon (architect Nothelfer) made good progress after execution of non-planned work to consolidate the cliff. Two major projects began in 1996: construction of a radioactive waste storage building at the Marcoule site for COGEMA, and the Puyvert-Lauris by-pass for the Vaucluse departmental authorities, a design and build contract.

Civil engineering activity should grow in 1997 with the works secured in partnership with other group companies - the Marseilles tunnel, the Ventabren viaduct, the Mornas-Mondragon viaduct and the Avignon by-pass.

The Cap Sicié water purification plant near Toulon, between the cliff and the sea. Access is through a tunnel.

Barracks accomodation in Luçon. (architect Civil Engineering Unit, Rennes)

Lycée du Marais, Schiltigheim, near Strasbourg.

District council headquarters, Montbéliard.

Campenon Bernard Ouest

The combined turnover in 1996 of Campenon Bernard Ouest's three locations at Nantes, Brest and Rennes was 110 MF , slightly down on 1995, against a background of economic difficulties due in particular to the postponement or even cancellation of several major Government funded projects.

In Brest, the agency was reinforced, which enabled the company to have continued involvement in the works at the Arsenal and on the Ile Longue protected base and to have access to Communauté Urbaine procurements and some public works projects commissioned by DDE.

In Rennes the company was able to win substantial contracts for structures on the Estuary motorway and for the VAL light railway, work on which is due to start in 1997. Lastly, in Nantes, Ministry of Defence procurements provided activity in the building sector: the maintenance facility for Leclerc battle tanks at Fontevraud (architect the Engineers section at Rennes), as did the Pays de Loire regional council with a contract for the construction of a gymnasium in the lycée at Livet (architect Cabinet Averty-Delestre) and for the rehabilitation of two lycées - Funay and Hélène Boucher - in Le Mans (architect Acao). As for civil engineering, the construction of a wharf at La Rochelle and the rehabilitation of a landing-stage on the Indret river were the main projects of the year.

The volume of orders already booked and other projects awaiting notification suggest that business in 1997 will be basically on a par with 1996.

Urban BTP

Located on both banks of the Rhine, Urban BTP operates in Alsace, Lorraine, the Territoire de Belfort, Franche-Comté and Baden-Wurtemburg. It maintained its volume of activity in France at 72 MF, and thanks to a major joint project in Berlin, achieved a turnover of 158 MF in Germany.

In France the company handed over several projects in the course of the year: the second section of the lycée at Obernai (architect M.Lugger), the industrial waste processing plant at Malencourt (Moselle), the extension of the Heineken brewery at Schiltigheim (architect P. Grutter), the decontamination tanks of the Trois Frontières region and the covering over of part of the Ill canal in Mulhouse.

In 1998 Urban BTP will proceed with the second section of the Marais lycée in Schiltigheim (architects C. Offner, F. Kalk, J-P. Gilch P-H. Tran), the extension of Hautepierre University Hospital in Strasbourg (architect L. Picon), industrial buildings for Swatchmobile near Sarreguemines (architect Sexer Loyrette) and for Roquette in Beinheim, and the design and build project for the new head office of the District Urbain du Pays de Montbéliard (architect Babylone Avenue).

The Swatchmobile plant in Hambach is being built by Urban BTP as a joint project.

New civil engineering operations have also got underway, such as the Colmar and Belfort purification plants and road structures at Hagenau and Sélestat.

Foreign investments are expected in Alsace in 1997. Urban will focus its activity more towards industrial and environmental operations as well as special and subsidized housing projects.

The company's German subsidiary, URBAN BTP Bau GmbH, was able to double its turnover compared with the previous year thanks to the contract executed jointly with OBG for the construction of 18 residential buildings with a total of 180 units near the Berlin Schönefeld Airport (architect Peter Lanz). Two substantial orders were received in 1996 in the Frankfurt area: the construction of an office building in Walldorf and a clinic in Falkenstein (architect J.Hornstein).

Given the specific risks that exist on the German private market, and for reasons of greater consistency, it was considered necessary to place the company under the group's German division, managed from Berlin as of the beginning of 1997.

The cité judiciaire project in the heart of historic Bordeaux.

Bourdarios completed a housing programme in Toulouse.

Campenon Bernard Sud-Ouest

Both for Gauchoux in Aquitaine and for Bourdarios in the Midi-Pyrénées region, the recession forecast for 1996 was sharper than expected.

Gauchoux was unable to perform any works in either schools or social housing and consequently saw its turnover drop to 53 MF. The company continued to perform the structural work on the Ilot Judiciaire project in Bordeaux, a group venture, (architect Richard Rogers), built a technology centre for the Gujan-Mestras middle school (architects Coutellec et Miquet), and a firing range at St.Jean d'Illac for the regiment of Engineers stationed at Bordeaux.

Boudarios was adversely affected by the refusal to grant any further planning permission for large shopping centres and by the suspension and then resumption of the project to build a driving school for the regiment of Engineers at Castelsarrasin (architect Engineering unit at Montauban), and ends the year with turnover down to 40 MF. Three housing construction projects supplemented business, consisting mainly of small contracts in the Tarn-et-Garonne region, and 1996 will have been the last year of construction activity on the Golfech nuclear power station site. A new order was secured as a member of a group of enterprises that will act as general contractors in the building of the Science of History Department at Toulouse University (architect G. de Hoym de Marien).

It must however be said that while Gauchoux can hope for business to pick up in 1997, Boudarios can only expect to achieve the same turnover as in 1996.

Earthworks

Despite a tough competitive environment and sluggish growth on the domestic market, Campenon Bernard SGE's Earthworks activity registered a substantial increase in 1996, its turnover rising to 989 MF, up almost 27% on 1995. In 1997 however it is expected that the demand for earthworks will probably not match the production capacity of enterprises in this sector, and that therefore business will suffer both in terms of turnover and profit.

Deschiron

The company was able to strongly boost its turnover to 627 MF, and in doing so increase its market share and return good profits. Work continued on a number of motorway sections - Fontenay le Comte-Oulmes on the A83, la Chapelle Auzac-Brive on the A20, Rochefort-Charente on the A837 and Neufchâtel-Banzy-sur-Bresles on the A28.

New work will be contracted in 1997 on several packages of the TGV Mediterranean line, and the company is expecting to recieve fresh orders for motorway projects such as the A77 Dordives-Cosnes, the A89 Bordeaux-Clermont, the A51 Grenoble-Sisteron and the A28 Le Mans-Tours sections.

Its subsidiary SOTRAMINES continued its open-cast coal-mining operations for Houillères de Bassin du Centre et du Midi under its ongoing contract that will now run until 2003.

Deschiron obtained ISO 9002 certification in 1996.

Valérian

After suffering a downturn in 1995, Valérian was able to increase turnover by 35% in 1996 to 362 MF. This improvement was especially marked in the area of Major Works with the performance of several large scale projects: the completion of the Pinas-Saint Gaudens section of the A64 motorway, the continuation of work on the Montauban-Caussade section of the A20 and Fontenay-Oulmes on the A83, and the start-up of operations on the A29 motorway.

The activity of the company's agencies also picked up thanks to good performance from the Centre-Sud region.

In 1997 Valérian is already sure of involvement in several TGV Mediterranean work packages and will be hoping to be awarded a number of contracts on the A77, A89 and A51 motorways to maintain its level of activity.

The A28, the Estuaries motorway.

A Sotramines specialty, coal mining.

Valerian broke ground on the A29.

Above:
Dredging operations in the Rhone near Avignon.

Botte BTP carried out the foundation work for the Caisse Française de Développement at Bercy.

Opposite:
Reinforcing the Pont de Pierres in Bordeaux.

FRANCE

The specialised subsidiaries

Working in their own specific fields - special foundations, maritime and inland waterway works and drainage installations - the specialised subsidiaries registered total turnover of 564 MF in 1996.

EMCC

At 197 MF, EMCC's turnover remained stable in 1996 and produced profits roughly similar to those realised in 1995. In the course of the year the Dredging division completed channel dredging operations for the Tagus River Bridge project in Portugal, as well for the Banc Saint-Bernard in Bayonne (1,200,000m³) and the dredging work needed for the construction of the TGV Mediterranean viaduct over the Rhone at Avignon (900,000m³).

Another main feature of the year was a number of contracts for major repair works on river bed foundations, the most extensive being pier consolidation on the Pont de Pierres in Bordeaux.

One operation of considerable technical complexity was the installation of a tunnel connecting the two buildings of the European Parliament in Strasbourg: the 93-metre cylindrical tunnel with a diameter of 3.75 metres was laid on the bed of the River Ill in one single section.

EMMC, which occupies a leading position in France in the field of maritime and inland waterway works, strengthened its presence in this area by developing a speciality of underwater diving works.

The company should enjoy a period of growth in 1997, in particular thanks to TGV South-East projects, since it has already been chosen for the foundation and cofferdam work on the three main bridges that will carry the new line over the Rhone.

Botte BTP

In 1996, the extremely depressed state of the construction market in the Ile de France area around Paris is reflected in the drop of the company's turnover by some 20% compared with 1995.

Despite business being generally poor, underground cut-off walls remained bouyant with the work at the drinking water plant at Méry-sur-Oise and the Leclerc sanitation chamber in Nanterre.

The company also laid the foundations of the temporary bracing towers for the roof of the Stade de France at Saint-Denis.

In 1997 BOTTE BTP will be refocussing its activity in the field of Public Works foundation operations, temporarily neglecting building works. The company feels that this will restore improved profitability.

Par. En. Ge.

The volume of business pushed turnover up slightly in 1996 to some FF 104 million.

It nonetheless remains well below the level of previous years due to the continuing absence of any large civil engineering projects related to water.

Among the most important projects this year were the the Grigny decontamination tank, drainage of the area around the A14/A86 motorway interchange, the 1km collector at Rueil-Malmaison, continuation of the road laying in zones T1 and T3 of the Rive Gauche ZAC for SEMAPA, as well as various sewage rehabilitation projects.

Moreover, by focussing more on drainage work, Par.en.ge. has been able to obtain a number of maintenance contracts.

In 1997 Par.en.ge is forecasting a roughly similar level of turnover with more or less identical profitability.

Acanthe BTP

The past year confirmed the conservative turnover target that had been set, and finally met, at 43 MF.

In 1996 the company was able to expand its operations further afield, winning extending orders in Seine Saint-Denis and Val d'Oise among others, and also extending its commercial activity to include new customers.

Despite a sluggish market, Acanthe BTP hopes to secure a number of projects currently under negociation and maintain its level of activity.

Names and addresses of main subsidiaries

BUILDING AND PUBLIC WORKS SUBSIDIARIES

ACANTHE BTP
338, avenue Pasteur - BP 29
77551 Moissy-Cramayel Cedex
Tel.: 01 60 60 62 63 - Fax: 01 64 88 62 63
Chairman: Jean-Marc Médio
Managing Director: Jean-Louis Gérault

BATEG
24, boulevard des Iles
92442 Issy-les-Moulineaux Cedex
Tel.: 01 40 93 73 00 - Fax: 01 41 08 93 47
Chairman: Jean de Rodellec

BÂTIMENTS ET PONTS CONSTRUCTION
171, chaussée de la Hulpe
1170 Bruxelles (Belgium)
Tel.: (32 2) 663 60 00 - Fax: (32 2) 672 42 50
Chairman: Ado Blaton
Managing Director: Philippe Auffray

BONINO
La Garonne - Grange Neuve - BP 77
26702 Pierrelatte Cedex
Tel.: 04 75 96 33 20 - Fax: 04 75 98 82 85
Chairman: Yves Périllat
Managing Director: Jean-Louis Sibeud

BRÜGGEMANN GMBH & CO KG
Waterkampstrasse 15
47169 Duisbourg (Germany)
Tel.: (49 20) 35 00 50 - Fax: (49 20) 35 00 51 74
Co-managers: Jürgen Kaiser, Kurt von Riesen

CAMPENON BERNARD BÂTIMENT
92-98, boulevard Victor-Hugo
92115 Clichy
Tel.: 01 49 68 13 00 - Fax: 01 47 37 04 33
Chairman: René Palmer
Managing Director: Jean-René Labonne

CAMPENON BERNARD RÉGIONS
92, rue Alexandre-Dumas
69120 Vaulx-en-Velin
Tel.: 04 72 15 61 61 - Fax: 04 72 15 61 62
Chairman: Yves Périllat

CAMPENON BERNARD SGE GMBH
Wartenberger Strasse 24
13053 Berlin (Germany)
Tel.: (49 30) 98 62 50 20 - Fax: (49 30) 98 62 50 03
Managing Director: Jean-Marc Rudloff

CAMPENON BERNARD SGE POLSKA
5, rue Szymczaka
01-227 Warsaw (Poland)
Tel.: (48 22) 63 23 29 1 - Fax: (48 22) 63 21 06 1
Chairman of the Executive Committee: Zbigniew Miziniak

CAMPENON BERNARD SUD
22, rue Joseph-Clérissy - BP 88
13425 Marseille Cedex 12
Tel.: 04 91 18 67 00 - Fax: 04 91 88 18 95
Chairman: Yves Chatard

CAMPENON SAIGON BUILDERS
163, rue Hai Ba Trung St.
9th floor
IDC Building District 3
Ho Chi Minh City (Vietnam)
Tel.: (84 8) 8242 242 - Fax: (84 8) 8242 240
Managing Director: Jean-Louis Thouret

CBC ILE-DE-FRANCE
110, boulevard Victor-Hugo
92100 Boulogne
Tel.: 01 47 12 67 00 - Fax: 01 46 05 32 06
Chairman and Chief Executive Officer: Patrick Bonnetain
Managing Director: Jean-Yves Ghio

C3B
Immeuble Le Richelieu
10, boulevard Carnot
21000 Dijon
Tel.: 03 80 66 65 10 - Fax: 03 80 31 80 34
Chairman: Jean-Pierre Anquetil

COBATRA
239, rue George-Sand
Z.I Moulina-la-Chazotte
42350 La Talautière
Tel.: 04 77 32 31 99 - Fax: 04 77 32 68 52
Chairman: Yves Périllat
Managing Director: André Latour

COMOFI
5, cours Ferdinand-de-Lesseps
92851 Rueil-Malmaison Cedex
Tel.: 01 47 16 31 89 - Fax: 01 47 16 36 30
Chairman: Patrick Bonnetain
Managing Director: Christian Trognon

EDIF
Bâtiment C - 4, avenue Morane-Saulnier
78140 Vélizy
Tel.: 01 34 65 06 99 - Fax: 01 30 70 68 84
Chairman: René Palmer

ENBATRA
9 bis, avenue de la Falaise
38360 Sassenage
Tel.: 04 76 85 93 93 - Fax: 04 76 26 19 80
Chairman and Chief Executive Officer: René Palmer
Managing Director: Jean-Paul Galland

EXPERTISES ET TRAVAUX
7 chemin du Caillou
69630 Chanopost
Tel.: 04 78 56 40 40 - Fax: 04 78 56 07 80
Chairman: William Baudry

FCC
Pobrezni Ulice Karlin 1800
Prague 8 (Czech Republic)
Tel.: (422) 24 81 00 74 - Fax: (422) 24 81 02 71
Managing Director: Jean-Louis Choulot

GILETTO
Route de la Dranse - BP 619
74506 Amphion-les-Bains
Tel.: 04 50 70 04 61 - Fax: 04 50 70 84 55
Chairman: Yves Périllat
Managing Director: Mohandass Aroq

H. HAGEN SA
Avenue Elias-Garcia, 22
1000 Lisbon (Portugal)
Tel.: (351 1) 795 0700 - Fax: (351 1) 796 9848
Managing Director: Rui Osorio de Castro

LAMY
13, place Jean-Berry - BP 40
69702 Givors Cedex
Tel.: 04 72 49 23 80 - Fax: 04 78 07 19 80
Chairman: Yves Périllat
Managing Director: Michel Bena

MCB
Espace Colbert
10, rue Sainte-Barbe
13001 Marseille
Tel.: 04 91 13 14 15 - Fax: 04 91 56 53 74
Chairman: Michel Normand

MERLE
24, rue Parmentier
43300 Langeac
Tel.: 04 71 77 69 20 - Fax: 04 71 77 01 63
Chairman and Chief Executive Officer: Yves Périllat

PATEU & ROBERT
ZI de Trepillot
26, rue Albert-Thomas
25000 Besançon
Tel.: 03 81 48 54 85 - Fax: 03 81 47 05 79
Chairman: Jean-Pierre Anquetil
Managing Director: Lionel Landry

PIERROT BTP
54 bis, route de Seurre - BP 84
21203 Beaune Cedex
Tel.: 03 80 22 26 10 - Fax: 03 80 24 79 25
Chairman: Yves Périllat
Managing Director Michel Vachey

PT CAMPENON BERNARD SGE INDONESIA
14th Floor, Plaza Bapindo II,
JL. Jenderal Sudirman Kav. 54.55
Jakarta 12910 (Indonesia)
Tel.: (62 21) 527 39 19 - Fax: (62 21) 527 39 18
Chairman: Jean-Luc-Cran

RITOU CONSTRUCTION
13, avenue Morane-Saulnier - BP 266
78147 Vélizy
Tel.: 01 30 67 66 70 - Fax: 01 30 67 66 68
Chairman: Jacques Colin

SAINRAPT ET BRICE INTERNATIONAL
5, cours Ferdinand-de-Lesseps
92851 Rueil-Malmaison Cedex
Tel.: 01 47 16 35 57 - Fax: 01 47 16 33 60
Chairman and Chief Executive Office:
Jean-Etienne Treffandier

SCB
Route de Brignais
69630 Chaponost
Tel.: 04 78 56 70 80 - Fax: 04 78 56 54 18
Chairman: René Palmer
Managing Director: Jacky Perrin

SGE-C MALAYSIA
6 th floor, n°3 Cangkant
Raja Chulan,
5020 Kuala Lumpur (Malasia)
Tel. and Fax: (60 3) 735 96 24
Managing Director: Tanguy de Belair

SGE NIGERIA LIMITED
Plot 722 A Adetokunbo Ademola Street
Victoria Island - Lagos (Nigeria)
Tel.: (234) 1 261 88 94
Fax: (234) 1 261 83 89
Managing Director: Fehmi Cariki

SOBEA AUVERGNE
10, rue des Frères Lumière
ZI du Brézet
63050 Clermont-Ferrand Cedex
Tel.: 04 73 91 91 40 - Fax: 04 73 91 90 08
Chairman: Yves Périllat
Managing Director: Jean-Paul Pillaud

SOCIETE DE CONSTRUCTION DES AUTOROUTES DU SUD ET DE L'OUEST (SOCASO)
12, rue de la Renaissance
92160 Antony
Tel.: 01 46 74 16 00 - Fax: 01 46 66 40 52
Chairman: Jean-Claude Dayant

URBAN BTP
19, route d'Eschau
67400 Illkirch-Graffenstaden
Tel.: 03 88 40 56 10 - Fax: 03 88 67 26 70
Chairman: René Palmer
Managing Director: Jean-Marc Servelle

VERAZZI
350, rue des Frères-Lumière - BP 90
39003 Lons-le-Saunier
Tel.: 03 84 87 61 80 - Fax: 03 84 84 43 15 44
Chairman: Yves Périllat
Managing Director: Martial Francoz

VERDOIA
3, rue Augereau
77000 Melun
Tel.: 01 64 10 42 80 - Fax: 01 64 10 42 81
Chairman: Jean de Rodellec

VIETNAMESE FRENCH INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION
69, rue Trieu Viet Vuong
Hanoi (Vietnam)
Tel.: 84 8 8242 242 - Fax: 84 8 8242 240
Managing Director: Jean-Loup Courtin

WARBUD SA
Ul. Twarda 14/16
Warsaw 105 00 (Poland)
Tel.: (48 22) 62 03 79 3 - Fax: (48 22) 62 06 12 3
Managing Director: Wlodzimierz Wlodarczyck

SPECIALIZED SUBSIDIARIES

BOTTE BTP
21, rue du Pont-des-Halles
Delta 112 - 94536 Rungis Cedex
Tel.: 01 49 61 48 00 - Fax: 01 49 61 48 01
Chairman: Jean-Marc Médio
Managing Director: Jean-Claude Albrecht

DESCHIRON
1, rue du Docteur-Charcot - BP 10
91421 Morangis Cedex
Tel.: 01 69 10 16 10 - Fax: 01 69 10 16 56
Chairman: Jacques Mimran

EMCC
21, rue du Pont-des-Halles
Delta 101, Chevilly-Larue - 94536 Rungis Cedex
Tel.: 01 49 61 71 00 - Fax: 01 49 61 71 01
Chairman and Chief Executive Officer: Jean-Marc Médio

GESPACE FRANCE
13, rue Madeleine Michelis
92200 Neuilly-sur-Seine
Tel.: 01 41 43 02 02 - Fax: 01 41 43 02 20
Chairman: Jean-Pierre Combe
Managing Director: André Boulot

INFRASTRUCTURES URBAINES ET ROUTIERES (IUR)
1, rue du Docteur-Charcot - BP 33
91421 Morangis Cedex
Tel.: 01 69 10 27 60 - Fax: 01 64 48 10 86
Chairman: Dominique Michel

PAR.EN.GE
21, rue du Pont-des-Halles
Delta 107 - 94536 Rungis Cedex
Tel.: 01 41 73 10 00 - Fax: 01 41 73 10 01
Chairman: Jean-Marc Médio
Managing Director: Fayez Boulos

PARIDRO
89, rue Paul-Bert - BP 74
94290 Villeneuve-le-Roi
Tel.: 01 49 61 71 10 - Fax: 01 49 61 71 01
Chairman: Jean-Marc Médio

SALVAREM
Z.I Les Malalonnes - BP 199
26702 Pierrelatte Cedex
Tel.: 04 75 96 31 38 - Fax: 04 75 98 96 06
President and Chief Executive Officer: Jean-Louis Le Mao
Managing Director: Gilles Piquereau

SGE SYSTÈME RAIL
1, rue du Docteur-Charcot - BP 10
91420 Morangis
Tel.: 01 69 10 16 10 - Fax: 01 69 09 10 65
Chairman and Chief Executive Officer: Jacques Mimran

SOTRAMINES
735, rue des Fouthiaux
71410 Sanvignes-les-Mines
Tel.: 03 85 57 90 00- Fax: 03 85 67 21 20
Chairman and Chief Executive Officer: Jacques Mimran

VALERIAN
708, route de Caderousse
84350 Courthezon
Tel.: 04 90 70 22 61 - Fax: 04 90 70 70 65
Chairman: Daniel Boisson

VIPP TRAVAUX
6, chemin des Mèches - ZI des Bouvets
94015 Créteil Cedex
Tel.: 01 42 07 38 68 - Fax: 01 42 07 22 09
Chairman: Jean-Marc Médio

Consolidated accounts

Comments on the consolidated financial statements

Assets

Intangible assets

Intangible assets, FF million, evolved as follows over the year:

Acquisitions	10.1
Depreciation allowance	(5.4)
Additions to consolidation scope	0.3
Net increase	**5.0**

Tangible assets

Tangible assets in FF million, evolved as follows, over the year:

Acquisitions	180.4
Depreciation allowance	(238.3)
Disposals or net retirements	(28.7)
Exchange adjustments and change in scope of consolidation	(5.7)
Net decrease	**(80.9)**

Financial assets

The net value of non-consolidated investments increased by FF 604 million. It represents the total value of stock in companies with no impact on the Group's activity or income.

Deferred charges

Amortization of deferred charges relating to the number 2 metro line in Cairo, the Athens metro, the Hong Kong sewer operations and the Kwai Chung viaduct, is the reason for the considerable decrease (FF 22.5 million) under this item.

Current assets

Current assets went from FF 5,481.7 million on 1st January to FF 6,099 million on 31st December. This increase relates essentially to cash items.

Liabilities

Provision for contingencies and losses

Total provision for contingencies and losses amounts to FF 1,238.6 million, showing a net allocation of FF 79 million, which breaks down, in FF million, as follows:

Allocation of operating reserves	(41.5)
Recovery of financial reserves	4.7
Allocation to extraordinary reserves	74.5
Variations in scope of consolidation and other charges	41.3
Net allocation	**79.0**

The allocations of operating reserves concern mainly provision for disputes and for losses on current projects.
The financial allocations refer mainly to provisions against financial risks abroad.

Current liabilities

The increase in the different items under current liabilities amounts to a total of FF 352.3 million.
This change, corresponding essentially to an increase in operating debt, arises from major international projects.

Consolidated income statement

The income statement shows a turnover of FF 7760 million.
This activity was carried out 55% in France, 26% in Europe and 19% in the rest of the world.
Operating income totalled FF 227.5 million, after allowances for depreciation and operating provisions of FF 239 million.
Financial income before deduction of provisions totalled FF 72.6 million.
Net allowance of FF 5.8 million for financial provisions was used mainly to cover international financial risks.
Non-recurring items showing a loss of FF 183.5 million, result principally from sums set aside for contingencies abroad and restructuring costs.
The consolidated income statement shows a profit of FF 110.6 million.

Consolidated Balance Sheet

at 31st December 1996

Assets

(in FF 000s)	Notes	Gross amount	Depreciation	1996 Net amount	1995 Net amount
Intangible assets	3	43,427	15,753	27,674	22,718
Goodwill	4	116,608	32,108	84,500	87,849
Tangible assets	5	1,475,170	922,098	553,072	633,941
Financial assets					
- Non-consolidated investments	6	99,631	24,357	75,274	81,630
- Invest. accounted for by equity method		3,126		3,126	4,031
- Other financial assets	7	185,283	16,931	168,352	138,823
Deferred charges	8	5,544		5,544	28,061
Total fixed assets		**1,928,789**	**1,011,247**	**917,542**	**997,053**
Inventories and work in progess	9	73,896	10,980	62,916	87,914
Accounts receivable		2,243,674	121,657	2,122,017	2,429,491
Other receivables		1,569,653	58,697	1,510,956	1,240,513
Short term investment securities	10	1,878,617	1	1,878,616	972,428
Fin. receivables & market securities	10	429,793		429,793	547,354
Cash		94,818	109	94,709	204,033
Total current assets		**6,290,451**	**191,444**	**6,099,007**	**5,481,733**
TOTAL ASSETS		**8,219,240**	**1,202,691**	**7,016,549**	**6,478,786**

Liabilities

(in FF 000s)	Notes	Net amount 1996	Net amount 1995
Capital stock		505,750	505,750
Premiums		39,349	39,349
Group share in cons. retained earnings		104,797	60,651
Group share in income for the year		110,585	12,742
Equity		**760,481**	**618,492**
Minority interests	11	27,774	31,128
Provisions for contingencies and losses	12	1,238,588	1,159,610
Other equity			
Long and medium term debt	13		
- Bonds and debentures		10,050	9,825
- Other debt of more than one year		13,532	45,888
Total capital employed		**2,050,425**	**1,864,943**
Advance payment		328,703	324,998
Trade payables		2,005,434	2,150,437
Other payables		2,288,080	1,812,097
Short term debt		343,907	326,311
Total current liabilities		**4,966,124**	**4,613,843**
TOTAL LIABILITIES		**7,016,549**	**6,478,786**

Consolidated income statement

(in FF 000s)	Notes	1996	1995
OPERATING TURNOVER			
Net sales	14	7,759,967	7,400,927
Other revenue(*)	15	486,911	469,132
Total revenue		**8,246,878**	**7,870,059**
Operating expenses	16	(8,019,344)	(7,832,438)
Net operating profit/(loss)		**227,534**	**37,621**
Financial income		112,260	189,644
Financial expenses		(39,616)	(110,927)
Financial provisions		(5,789)	(18,504)
Net financial expenses	17	**66,855**	**60,213**
Operating profit/(loss) less financial expenses		**294,389**	**97,834**
Non-recurring items		(118,594)	(58,084)
Non-recurring depreciation and provisions		(64,911)	(25,740)
Non-recurring expenses	18	**(183,505)**	**(83,824)**
Employee profit-sharing		(11,139)	(12,762)
Taxation	19	(7,909)	(12,182)
Profit/(loss) from fully consolidated companies before amortization of goodwill		**91,836**	**(10,934)**
Amortization of goodwill		(5,967)	(5,740)
Profit/(loss) from fully consolidated companies		**85,869**	**(16,674)**
Equity in net earning of consolidated companies		(905)	34
Net consolidated profit/(loss)		**84,964**	**(16,640)**
Minority interests		25,621	29,382
NET GROUP PROFIT/(LOSS)		**110,585**	**12,742**

(*) and operating expenses transfers

Source and application of funds

(in FF 000s)	1996	1995
SOURCES		
Net income before equity interest and minority interest	**85,869**	**(16,675)**
Depreciation, amortization and changes in provisions	333,105	275,281
Cash flow	**418,974**	**258,606**
Net capital gains from disposal of fixed assets	(575)	7,778
Cash flow from operations	**418,399**	**266,384**
Capital increases	36,796	58,507
Part of third parties in capital increase in subsidiaries		10,319
Increase in long term debt	2,551	9,671
Repayment of other financial assets	6,551	10,312
TOTAL SOURCES	**464,297**	**355,193**
APPLICATIONS		
Investments		
Acquisition of tangible and intangible assets	190,462	287,426
Acquisition of shares in partnerships	6,339	6,637
Total investments	**196,801**	**294,063**
Income transfer from parent company	(30,967)	118,274
Income transfer to minority interests	(23,031)	(64,015)
Repayment of long term debt	36,634	23,532
Expenses amortized over several years	21,616	26,765
Acquisition of other financial assets	33,554	17,750
TOTAL USES	**234,607**	**416,369**
Change in working capital	229,690	(61,176)
Effect of change on the scope of consolidation and of exchange rate fluctuations and other adjustments	35,303	35,240
Change in net working capital	**264,993**	**(25,936)**
Change in working capital needs	**(396,714)**	**335,993**
Change in cash	**661,707**	**(361,929)**

Changes in shareholders' equity

(in FF 000s) Equity, group share	Capital	Premium	Conversion adjustments	Retained earnings	Total
At 31st December 1994	**505,750**	**39,349**	**(2,683)**	**180,613**	**723,029**
Net income appropriation, parent company				(118,274)	(118,274)
Conversion adjustments			994	1	995
Net income for the year, group share				12,742	12,742
At 31st December 1995	**505,750**	**39,349**	**(1,689)**	**75,082**	**618,492**
Net income appropriation, parent company				30,967	30,967
Conversion adjustments			1,197	(760)	437
Net income for the year, group share				110,585	110,585
At 31st December 1996	**505,750**	**39,349**	**(492)**	**215,874**	**760,481**

Notes on the consolidated financial statements

as of 31st December (in FF 000s)

1. Accounting methods and principles

The consolidated financial statements of Campenon Bernard SGE, included in the consolidated financial statements of the Société Générale d'Entreprises, have been prepared according to French accounting regulations defined in the French chart of accounts, the law of 3 January 1985 on consolidation, and the decree of 17 February 1986.

1.1 Consolidation principles

The consolidated financial statements include all subsidiaries with net sales of more than FF 10 million as well as companies in joint venture.

Companies controlled by Campenon Bernard SGE are fully consolidated. Companies over which Campenon Bernard SGE has significant influence are accounted for by the equity method.

The proportional method has been used to consolidate jointly controlled entitites and joint ventures making a significant contribution to group net sales.

The proportional consolidation of joint ventures not requiring long-term finance has been limited to the income statement.

1.2 Conversion of the financial statements of companies abroad

Items on the balance sheet and the income statement are converted using the exchange rates prevailing at year end. Gains and losses are reported under the "Conversion adjustment" item in shareholders equity.

1.3 Foreign currency payables and receivables

Payables and receivables in foreign currencies are converted at the exchange rate prevailing at year end. Only unrealized losses in foreign exchange are charged to income.

1.4 Goodwill

Goodwill, the difference between the cost of acquiring assets in a consolidated company and shareholders equity at the date of acquisition is, in principle, allocated to the proper balance sheet items of the acquired subsidiary.

The remaining unallocated balance is reported as goodwill under assets of the consolidated balance sheet, and depreciated over no more than 20 years.

Goodwill not exceeding FF 1,000,000 is totally depreciated within the year.

1.5 Fixed assets

- Tangible assets

Property, plant and equipment are recorded at the value given in individual company statements.

The depreciation method used in individual company statements is also used in the consolidated accounts.

Depreciation is calculated using the straight-line method or accelerated method according to normal time periods for industry. The estimated useful life for depreciation purposes is :

Building	from 20 to 30 years
Construction equipment	from 3 to 10 years
Motor vehicles	from 3 to 5 years
Fixtures	from 5 to 10 years
Office furniture and equipment	from 3 to 10 years

- **Intangible assets** (start-up costs, goodwill, franchises, patents, software etc.)

Intangible assets are recorded at the value given in individual company statements.

- Financial assets

Non-consolidated investments and long-term financial assets are recorded at the value given in individual company statements.

They are valued at the acquisition cost or current value, whichever is the lowest. When current value is less than gross book value, a provision for depreciation is entered for the difference.

The current value for non-consolidated investments is based on the share of equity in the companies concerned, corrected if necessary, for recently acquired companies, in order to account for the interests of these in companies and their future capital gains and growth.

Long-term loans are not discounted to present value and remain on the balance sheet at their nominal value.

1.6 Income recognition

Income from long-term contracts is accounted for using the percentage-of-completion method.

For works to which this method cannot be applied, the completed-contract method is used.

Provision is made for risks and losses which may affect final income, taking into account, where applicable, a reasonable estimate of successful claims.

1.7 Income tax

Owing to the legal status of Campenon Bernard SGE (a "société en nom collectif", or general partnership not subject to French corporate income tax), its financial results are reported excluding the impact of corporate income tax.

2. Significant events during the year

Scope of consolidation

During 1996, the scope of consolidation was as follows:

	France	Abroad	Total 1996	Total 1995
Fully consolidated	31	15	46	44
Proportionally consolidated (including partnerships)	9	15	24	27
Companies accounted for by the equity method		1	1	1
Total	**40**	**31**	**71**	**72**

3. Intangible assets

The net changes for the year were as follows

(in FF 000s)	1996	1995
Net balance at start of year	22,718	8,799
Net additions	8,741	14,540
Reclassifications and changes in the scope of consolidation	367	(31)
Amortizations and provisions	(4,152)	(590)
Total	**27,674**	**22,718**

4. Goodwill

Goodwill with a gross value exceeding FF 1,000,000 is amortized over 20 years.

Changes for the year were as follows:

(in FF 000s)	1996	1995
Goodwill at the beginning of the year	87,849	98,716
Goodwill acquired during the year	2,618	(6,308)
Amortization over the year	(5,967)	(4,559)
Total	**84,500**	**87,849**

5. Tangible assets

This item includes:

(in FF 000s)	Gross value	Depreciation	1996 Net value	1995 Net value
Land	51,399	(1,284)	50,115	55,204
Buildings	114,428	(45,475)	68,953	75,967
Plant and equipment	973,185	(641,758)	331,427	355,770
Fixtures and miscellaneous	324,109	(232,172)	91,937	110,870
Leasehold	7,957	(1,409)	6,548	6,734
Under construction	4,092		4,092	29,396
Total	**1,475,170**	**(922,098)**	**553,072**	**633,941**
CAPITAL EXPENDITURE FOR THE YEAR				
Land			113	3,577
Buildings			537	6,700
Plant and equipment			136,988	176,586
Fixtures and miscellaneous			37,691	62,435
Under construction			5,052	20,357
Total			**180,381**	**269,655**

6. Non-consolidated investments

Non-consolidated investments are stated at the value disclosed in the non-consolidated company accounts.

(in FF 000s)	1996	1995
Investments - gross value	99,631	104,186
Less depreciation provisions	(24,357)	(22,556)
Total	**75,274**	**81,630**

This item lists stock in companies controlled by the group without significant impact on the group's activity or income.

At 31st December 1996, the principal non-consolidated companies were:

Name	% of interest	Net value of stock
SCI Clichy	100.00	28,640
SOGEA Limitada - Chile	99.00	9,487
SMTPC	11.48	5,373
SCBA - Portugal	99.99	3,730
SGE Système Rail	99.94	2,265
Campenon Bernard Guyane	100.00	1,499
Saturg 2000	10.08	1,120
Société centrale de matériel	99.99	1,000
Steci	99.00	989
Forneron	99.99	799
CB Maroc	89.96	616
Bourdarios Nettoyage	99.80	510
SOPTEC	99.99	384

7. Other financial assets

This item comprises long-term financial loans and debts as well as deposits and bonds. Net value:

(in FF 000s)	1996	1995
Net long-term loans	31,373	28,276
Deposits	120,826	94,394
Other long-term financial assets	16,153	16,153
Total	**168,352**	**138,823**

8. Charges to be spread over several years

The charges to be spread over several years comprise the cost of tendering, specialized equipment and site installations, which are depreciated over the works execution period.

9. Inventories and works in progress

The item "inventories and works in progress" breaks down as follows:

(in FF 000s)	1996	1995
Inventories (net value)	62,916	87,914
Works in progress	–	–
Total	**62,916**	**87,914**

10. Short term financial receivables and marketable securities

This item breaks down as follows, net value:

(in FF 000s)	1996	1995
Marketable securities	429,793	547,354
Other financial securities	1,878,616	972,428
Total	**2,308,409**	**1,519,782**

"Marketable securities" consist essentially of debt securities and shares in mutual funds or money market mutual funds.

The market value of quoted securities at 31st December 1996 was not significantly different from their book value.

11. Minority interests

Minority interests changed during the course of the year as follows:

(in FF 000s)	1996	1995
Start of year balance	31,128	(13,687)
Changes in scope of consolidation and other	(764)	10,182
Funding by minority interests	23,031	64,015
Share of minority interests in net income	(25,621)	(29,382)
Balance at end of year	**27,774**	**31,128**

The group assumed the share of equity belonging to minority interests where shareholders equity in a subsidiary, including net income, was negative.

12. Provision for liabilities and charges

(in FF 000s) Nature of provisions	At the start of the year	Other variations	Conversion differences	Allocations	Recoveries	At the end of the year
Operating provisions						
- After sales service	135,790	55,256	316	47,722	60,919	178,165
- Litigation	122,874	67,079	692	96,658	81,046	206 257
- Anticipated losses	289,746	302	(679)	175,953	191,788	273,534
- Other provisions	365,405	(128,297)	908	98,268	126,344	209,940
Sub-total	**913,815**	**(5,660)**	**1,237**	**418,601**	**460,097**	**867,896**
Financial provisions	**82,189**	**51,886**	**10**	**13,799**	**9,131**	**138,753**
Exceptional provisions	**163,606**	**(6,267)**	**58**	**162,729**	**88,187**	**231,939**
Total	**1,159,610**	**39,959**	**1,305**	**595,129**	**557,415**	**1,238,588**

13. Financial debt

The group's financial debt is broken down as follows:

(in FF 000s)	1996	1995
Subordinated debt	(10,050)	(9,825)
Other long-term debt	(13,532)	(45,888)
Total long and medium-term portion of long-term debt	**(23,582)**	**(55,713)**
Short-term portion of long-term debt	(23,674)	(122,452)
Bank overdrafts and other short-term debt	(320,233)	(203,859)
Gross financial debt	**(367,489)**	**(382,024)**
Financial receivables and other marketable securities	429,793	547,354
Short-term investment securities	1,878,616	972,428
Cash	94,709	204,033
Net financial debt	**2,035,629**	**1,341,791**

Short-term investment securities comprise an investment of FF 1,696,346,00 in the parent company on which interest is payable close to market rates.

Maturity of long-term financial debt as of 31st December 1996:

Maturity year 1998	12,213
Maturity year 1999 to 2001	2,520
Maturity year 2002 and beyond	2,227
Maturity year undefined	6,622
Total	**23,582**

14. Analysis of sales

(in FF 000s)	1996	1995
SALES		
Net sales	7,760.0	7,400.8
Inventory	–	–
Capitalized costs	–	0.1
Total	**7,760.0**	**7,400.9**
BY GEOGRAPHICAL AREA		
France	4,281.9	3,935.3
Europe	2,041.1	2,132.4
Africa	330.4	396.5
Asia	996.0	891.8
Middle East	107.4	41.5
Other	3.2	3.4
Total	**7,760.0**	**7,400.9**

15. Other income

(in FF 000s)	1996	1995
Earnings/(losses) from joint operations	5,027	(10,529)
Operating subsidies	6,236	5,104
Other operating income	454,032	447,792
Transfer of operating liabilities and charges	21,616	26,765
Total	**486,911**	**469,132**

16. Operating expenses

Operating expenses totalling FF 8,019,344,000 break down as follows:

(in FF 000s)	1996	1995
Purchases	1,334,623	1,874,335
External services	4,155,444	3,344,602
Wages and social security	2,081,257	2,110,479
Other operating expenses	208,992	325,388
Provision for operating liabilities and charges	239,028	177,634
Total	**8,019,344**	**7,832,438**

Depreciation charges were as follows:

(in FF 000s)	1996	1995
Intangible assets	5 369	3 146
Tangible assets	238 080	209 823
Franchised assets	186	204
Deferred charges	23 561	156 802
Total	**267 196**	**369 975**

17. Net financial expenses

This breaks down as follows

(in FF 000s)	1996	1995
Financial expenses	53,096	68,379
Dividends	6,833	5,266
Exchange gains and losses	10,264	4,495
Changes in financial provisions	(3,338)	(17,927)
Total	**66,855**	**60 ,213**

18. Exceptional items

These are:

(in FF 000s)	1996	1995
Capital gains from disposal of fixed assets	575	(7,777)
Exceptional gains and losses from operations	(119,169)	(50,307)
Provisions for exceptional depreciation and liabilities	(64,911)	(25,740)
Total	**(183,505)**	**(83,824)**

This item includes FF 811,000 in capital gains from disposal of fixed assets (FF 1.7 million in 1995) and FF 236 million capital losses from the sale of securities (FF 9.476 million in 1995).

The item "exceptional gains and losses" includes restructuring costs of FF 35,486,000.

Capital gains from the sale of fixed assets concerning construction equipment are reclassified under the item "Other operating income".

19. Taxation

Taxation comprises current taxes on French corporations and branches abroad.

Because of the legal status of Campenon Bernard SGE, deferred taxes have not been taken into account.

20. Off-balance sheet committments

Guarantees provided for major projects cover in particular cash advances received and performance guarantees for completion of works, which explains the size of the amount involved.

(in FF 000s)	Committments given	Committments received
Guarantees	3,304,912	462,433
Retirement indemnities	34,562	–
Joint guarantees for non-consolidated partnerships	54,603	2,813,876
Other committments	88,776	–
Total	**3,482,853**	**3,276,309**

20.1 Committments relative to retirement, pensions and other benefits

The company has made no special committments with regard to pensions, retirement and other benefits.

Benefits due under the French public works bargaining agreement are taken into account at the time of payment.

Retirement and other benefits for currently acitve employees (52 years of age and over) amount to a total of FF 34,562,000

They are determined as follows :

- retirement at age 60;
- remuneration and years of service as of 31st December 1996.

For employees over 60 years of age, the amount withheld is that determined on 31st December 1996.

20.2 Debts secured

Nil.

21. Payroll costs

Due to the high number of employees with a fixed term contract in this industry, it is considered appropriate to quote the average number for the year.

The weighted average number of employees is as follows:

	1996	1995
Management and professional	1,234	1,187
Supervisory	1,691	1,017
Staff workers	922	1,155
Manual workers	4,157	5,867
Total workforce	**8,004**	**9,226**

The combined payroll costs for all the companies in the group amounted to FF 2,081,257,000 in 1996 compared with FF 2,110,479,000 in 1995.

22. List of main consolidated companies

as of 31st December 1996

	Country	% of interest
1. Parent company		
CAMPENON BERNARD SGE		100.00
2. Subsidiaries with activities in the building and civil engineering sectors and consolidated using the full consolidation method		
ACANTHE BTP		100.00
ARMOR		99.70
BONINO		99.97
BOTTE BTP		100.00
BOURDARIOS		99.99
CMTM		99.99
CAMPENON BERNARD BÂTIMENT		100.00
CAMPENON BERNARD OUEST		100.00
CAMPENON BERNARD RÉGIONS		100.00
CAMPENON BERNARD SUD		100.00
CB SGE GmbH	GERMANY	100.00
CB SGE GmbH & Co Bau OHG	GERMANY	70.00
COBATRA		100.00
DESCHIRON		100.00
EDIF		100.00
EMCC		99.99
EMCC PORTUGAL	PORTUGAL	100.00
FINANCIÈRE LECLERC		100.00
GAUCHOUX		99.93
GILETTO		100.00
HAGEN	PORTUGAL	99.36
HAS		100.00
MERLE		99.97
OBAG	GERMANY	70.00
OBG	GERMANY	70.00
PAR.EN.GE		100.00
PARIDRO		100.00
PIERROT BTP		100.00
SALVAREM		99.99
SGE Hoch-und Ingenieurbau	GERMANY	70.00
SOTRAMINES		89.98
URBAN BTP BAU GmbH	GERMANY	100.00
URBAN BTP		100.00
UBG	GERMANY	70.00
VIPP TRAVAUX		50.99
VALERIAN		100.00
VERAZZI		99.99

	Country	% of interest
3. Subsidaries in the building and civil engineering sectors and consolidated using the proportional consolidation method		
CAMPENON SAIGON BUILDERS LTD	VIETNAM	50.00
SOCASO		66.67
SOCATOP		33.33
VIETNAMESE FRENCH CORPORATION	VIETNAM	50.00
4. Joint venture companies and intercompany partnerships created for major projects and using the proportional consolidation method		
Kwai Chung Viaduct	HONG KONG	50.00
Lesotho tunnels	SOUTH AFRICA	20.50
Athens metro	GREECE	25.00
Cairo Metro Line 2	EGYPT	23.70
Tagus River Bridge	PORTUGAL	23.00
Stade de France		33.33
Colombes purification plant		35.20
Storebaelt tunnel	DENMARK	38.00
SSDS (Hong Kong sewers)	HONG KONG	50.00
Transmanche		17.00
Marseilles tunnel		37.50
Orelle tunnel		30.00

Statutory auditors' report on the consolidated accounts

In compliance with the task charged to us, we have examined the consolidated accounts of the company Campenon Bernard SGE for the financial year ending 31st December 1996, as attached to this report.

The consolidated accounts have been decided by the Management. Our duty is to express an opinion on these accounts on the basis of our audit.

We have carried out our audit according to the standards of our profession, which require efforts to be made to obtain reasonable assurance that the consolidated accounts present no significant anomalies. An audit consists of examining, on a sample basis, the conclusive elements justifying the information contained in these accounts. It also consists of an assessment of the accounting principles applied and the significant estimates chosen for the accounts, as well as of their overall presentation. We consider that our audit provides us with an acceptable basis on which to express the opinion given below.

We hereby certify that the consolidated accounts are in order and sincere and that they faithfully reflect the assets, financial situation and results of the group of companies included in the consolidation.

Furthermore, we have verified the information given in the Group's management report. We have no comments to make with respect to the veracity of that information and to its consistency with the consolidated accounts.

Paris 12th May 1997

The Auditors

Hubert Luneau

Salustro Reydel

Bernard Cattenoz François Pavard

Photo credits

Carole Barriquand-Treuille, Gérard Binse, Jean-Pierre Boisseau, Pierre Doumeng, Hoaqui, Jacques Lebar, Gabriel Liesse, Gilles Luneau, Maquin, Philippe Milhaud, Véronique Paul/Graphix, Photothèque Campenon Bernard SGE, Photothèque Cogema Marcoule, Photothèque MT Group, Sonomage, Studio Qatar Doha, Xipe Totec

Design and production

Nota Bene Edition

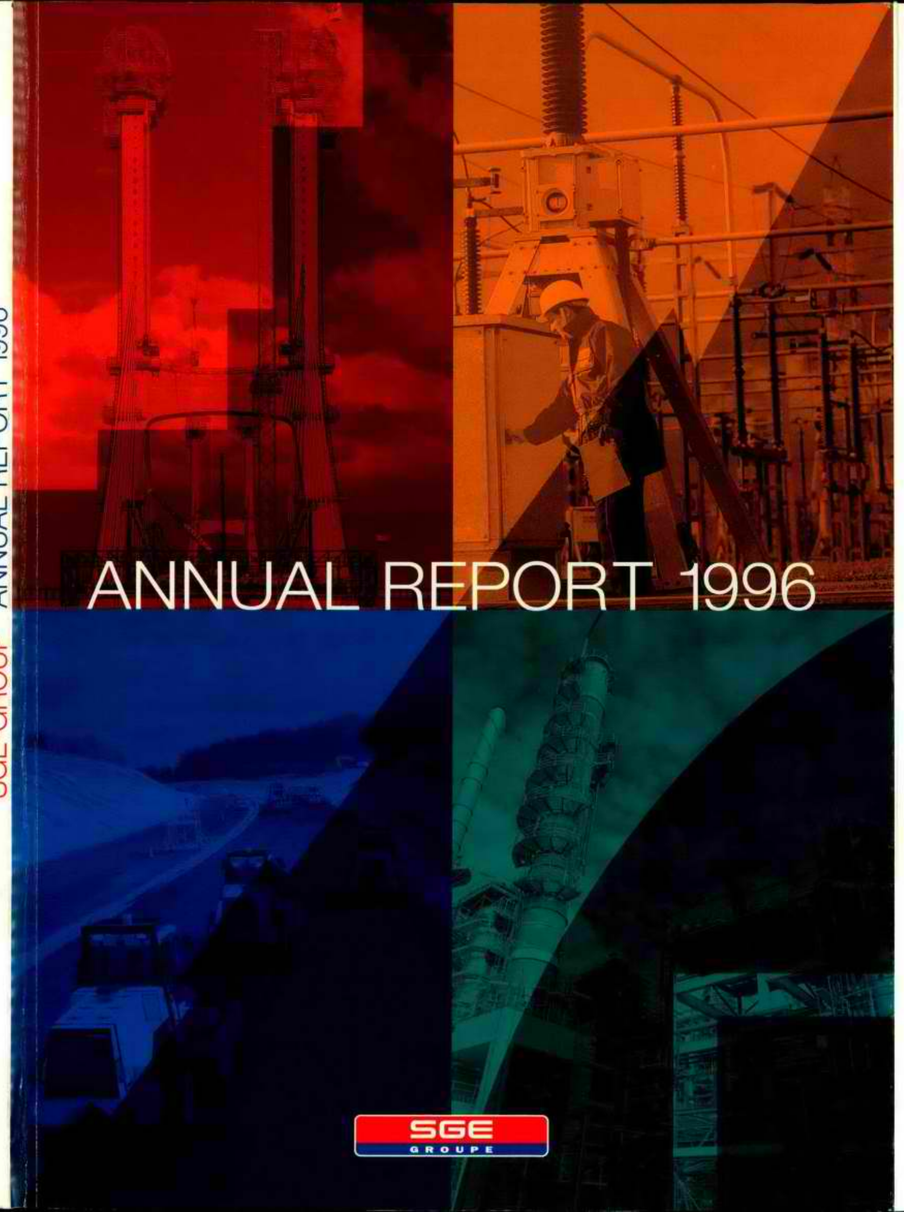
Printers

Imprimerie Marc Poussière - Cosne-sur-Loire

Photo credits: Francis Latreille, Roger D. Smith, C. Barriquand-Treuille, J.-P. Teillet, Christophe Goeury, Jörg Krestschmann, Maori, J.-P. Salomon, E. Luider, Axel Heise, Jacques Lebar, Studio Pons, Philippe Demail, Francis Vigouroux, Philippe Guignard, Christian Lebon, Frédéric Boucher, Eric Bénard, SGE Group photo library, DR.
Design and production: Nota Bene/Stratéus.
Printing: IMP Graphic.

SGE GROUPE
1, COURS FERDINAND-DE-LESSEPS - 92851 RUEIL-MALMAISON CEDEX - FRANCE
TEL.: + 33 1 47 16 35 00 - FAX: + 33 1 47 16 91 02

SGE-GROUP ANNUAL REPORT 1996



ANNUAL REPORT 1996

SGE GROUPE

Contents

ANNUAL REPORT 1996

Editorial

The markets our companies do business in are undergoing a process of profound change: solvent demand has shrunk for the foreseeable future; at the same time, the nature of infrastructure requirements has altered significantly and this qualitative change is even greater than the decline in volume. We know full well that above and beyond the expected recovery, to do business we must make major efforts in tailoring our services to our clients' needs, in an environment of ever wider and tougher competition.

SGE is changing too. 1996, like 1995, was a bad year for construction companies, but it was used by our Group as an opportunity to prepare the future.

Firstly, Compagnie Générale des Eaux opted very clearly to use SGE as its core construction branch. Supplementing the addition of CBC in building, the arrival of GTIE and Santerne has considerably strengthened the Engineering and Electrical Work Division and gives SGE a more attractive and better balanced overall profile, with a substantial volume of business following a different cycle from that of traditional building and civil engineering, and more recurrent margins.

In parallel, the structural reorganization of SGE, now completed, has been based on the principle of lines of business, splitting activities into four divisions: the first consisting of building and civil engineering; the second, roadwork; the third engineering and electrical work; and the fourth, thermal and mechanical activities. In 1997, each of these lines of business will account for approximately one fifth of the total Group operations.

We expect this reorganization to bring us improved internal efficiency within the group, greater ability to win a share of new markets, a more readily accessible overview for our clients and partners, and an enhanced capacity to enter into major transversal projects that require the combination of several lines of business.

Crossing all frontiers, linguistic obstacles and differences of national culture, it is the work that we perform that is our common language, our meeting place, the forum where the men and women of the group exchange views and experiences, in particular within the Europe that is gradually taking shape and within whose frontiers SGE has many locations and subsidiaries, notably in France, Germany, the United Kingdom and Benelux countries. SGE is thus the leading genuinely European corporation, not just on paper, but in day-to-day reality.

Decentralized management remains the principal strong point of the SGE group. We have been careful to maintain, or even reinforce, close links with our clients. Our image is, as before, marked by our performance of major projects, which remain one of our prime ambitions and objectives. But we must not forget that a substantial share of our construction business is in the form of local operations, where our involvement is to an ever increasing extent perceived as supply of services: this will be one of the key areas that will determine the future that we look forward to with confidence.

JEAN-MARIE MESSIER
CHAIRMAN AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER

Group structure

Board of Directors

Chairman and Chief Executive Officer Jean-Marie Messier*

Managing Director Antoine Zacharias*

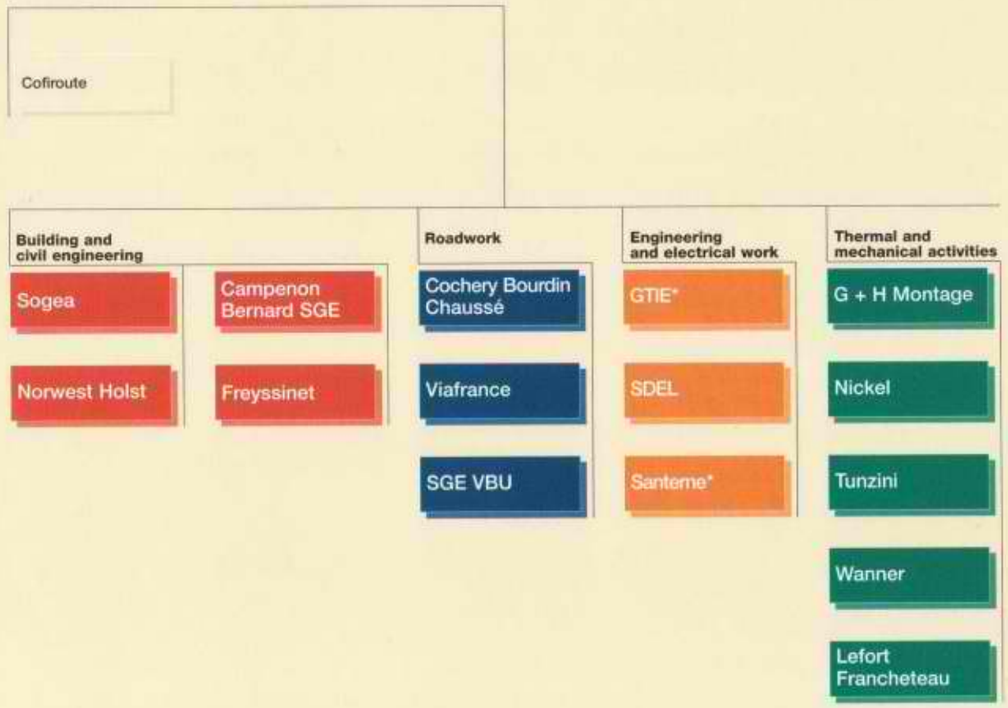
Directors Dominique Bazy
Michel Cambournac
Patrick Faure
Roland Genin
Pierre Giraudet
Raymond Guitonneau
Guillaume Hannezo
Pascal Lamy
Serge Michel
Guy Richard
Pierre Trotot
Compagnie Générale des Eaux
(represented by Guy Dejouany)

Executive Committee Antoine Zacharias
Bernard Huvelin
Pierre Parisot
Alain Leclerc
Roger Martin
Gérard Mohr
Henri Stouff
Dominique Velut

Statutory Auditors Bernard Montagne et associés
Salustro Reydel

* Antoine Zacharias replaced Jean-Marie Messier as Chairman of SGE on June 18th 1997.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ENTREPRISES



* Companies joining the group on January 1st 1997.

Key figures in 1996

(Excluding CBC, GTIE and Santerne)

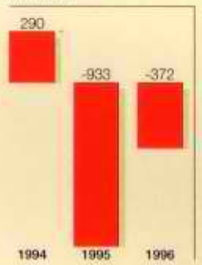
Four divisions - Building and Civil Engineering, Roadwork, Engineering and Electrical Work, Thermal and Mechanical Activities - now share between them the 450 companies of SGE covering all trades and businesses in construction. This reorganization will give a more balanced structure to the Group, that has been able to develop a full range of complementary business offerings on a global basis. It will also reinforce the professionalism and technical expertise of its staff, which, along with a well-balanced scope of activities and its international presence, especially in Europe, constitute its major asset for the future.

In 1996, the downturn in sales (-5%), in line with initial forecasts and market developments, was accompanied by a substantial reduction of the deficit compared with the previous year. Cash flow from operations stabilized and the investment cutback continued. Boosted by the improvement of working capital funding requirements, the transfer of certain assets allowed Group debt to be reduced, with the end of year financial position showing some improvement.

Group sales
in FF million

Cash flow
in FF million

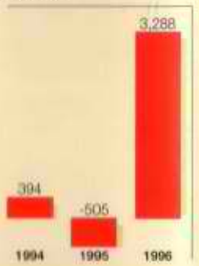
Net income
in FF million



Investments
in FF million

Shareholders' equity
in FF million

Net financial position
in FF million



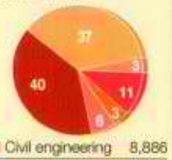
Sales 1996 (excluding CBC, GTIE and Santerne)

Building and civil engineering FF 21,948 mio

by geographic area
expressed as percentage and in FF million

France	12,308
Great Britain	2,507
Germany	2,205
Europe (excluding France, Germany and Great Britain)	1,707
Africa	1,780
International (excluding Europe and Africa)	1,441

by line of business
expressed as percentage and in FF million



Civil engineering	8,886
Building	8,095
Hydraulic work	2,407
Road infrastructure	647
Engineering	586
Environment and services	1,327

Roadwork FF 9,849 mio

by geographic area
expressed as percentage and in FF million

France	8,202
Europe (excluding France and Germany)	198
Germany	1,445
International (excluding Europe)	4

by line of business
expressed as percentage and in FF million

Roadwork (excluding motorways)	7,976
Demolition	354
Quarries and other industries	729
Major motorway projects	424
Miscellaneous	366

Engineering and electrical work FF 3,008 mio

by geographic area
expressed as percentage and in FF million

France	2,428
Europe (excluding France and Germany)	77
Germany	484
International (excluding Europe)	19

by line of business
expressed as percentage and in FF million

Industrial	1,805
Tertiary	391
Energy	812

Thermal and mechanical activities FF 8,178 mio

by geographic area
expressed as percentage and in FF million

Germany	4,804
Great Britain	332
France	2,515
Europe (excluding France, Germany and Great Britain)	498
International	29

by line of business
expressed as percentage and in FF million

Industrial and nuclear insulation	2,725
Cold room construction	630
Tertiary climate control	1,208
Industrial and nuclear activities	625
Architectural finishings	1,090
Facades	740
Other	1,160

Locations


Building and civil engineering
Roadwork
Engineering and electrical work
Thermal and mechanical engineering

Board of directors report

After a very difficult year in 1995, marked by a worsening situation for its German subsidiaries, in 1996 SGE continued its process of putting its under-performing sectors back on a sound footing and preparing the structures of the future.

These actions were unfortunately implemented against a background of sharply deteriorated market conditions in France and Germany, two countries where the Group does 80% of its business. In addition to a reorganization of operations per se, this situation has led the group to keep up its efforts of the last three years or more to tailor Group structures to the continuing recession on the market, whilst avoiding making more concessions to the pressure of competition than is reasonable.

As a result, in 1996 business volume was absolutely in line with the initial budget forecast, posting total sales of FF 43 billion, a fall of 5%. Earnings are once again quite substantially negative, a loss of FF 372 million , compared with FF 933 million in 1995, because this figure reflects the consequences of the general economic downturn, in particular on the French market, as well as the very high costs of the reorganization measures taken in various countries.

BUSINESS IN 1996

Total SGE Group earnings in 1996 were FF 42,983 million, down 5% on the previous year.

Taking a comparable structure, the variation is -5.1%, as the various modifications have, on balance, had no significant effect on the sales figure from one year to the next.

Business conducted abroad amounted to FF 17,530 million, representing 40.8% of total sales. The breakdown of business between the different divisions, taking the new Group organization as a basis, is the following:

in FF million	1995	1996	Outside France
Building and civil engineering	21,981	21,903	9,530
Roadwork	11,631	10,037	1,662
Engineering and electrical work	3,032	3,013	579
Thermal and mechanical activities	8,609	8,342	5,825
Other and double counts	-1	-312	-66
Total	**45,252**	**42,983**	**17,530**

The breakdown by geographic area remained very similar to what it was in 1995, with a share of operations in France staying at 59% and a slight reduction in Germany (from 22% to 21%), offset by an upturn in Great Britain (from 6% to 7%), partly due to the favourable development of the sterling exchange rate. In line with the Group's international development strategy, SGE continues to perform 90% of its operations in European countries, France included.

It should however be pointed out that the German subsidiaries suffered a decline in business volume that, at 10%, was above the Group average. Apart from the effects due to the economic situation itself, this variation is the result of the reorganization process started in Germany two years ago.

FINANCIAL STATEMENTS

The consolidated statements of income for 1996 show a total loss (Group share) of FF 372 million (against a loss of FF 933 million in 1995).

The breakdown in terms of the geographic location of the entities concerned is as follows:

in FF million	1995	1996
French subsidiaries (inc. holdings and Cofiroute)	446	92
German subsidiaries	-838	-489
British subsidiaries	-150	-110
Total	**-542**	**-507**
Berlin property	-391	-586
Capital gains from Saint-Gobain transfer	-	520
Total	**-933**	**-372**

The table above shows, in addition to the very significant impact of the transfer of SGE's interest in Compagnie de Saint-Gobain this year, the noticeable improvements in Germany, and to a lesser extent Great Britain, though the businesses in these two countries still posted a loss. However these improvements were offset by the smaller positive contribution of the French subsidiaries, caused by deterioration of the roadwork market, but above all, by the extremely poor performance of Sogea in East Africa.

Moreover, an examination of the statement of income reveals, along with the impact of Sogea's losses in the operating account, the gradual reduction of net financial charges, down from FF 106 million in 1995 to FF 62 million in 1996, brought about by diminution of corporate debt and the drop in interest rates.

Under exceptional items, restructuring costs are still a heavy expense (FF 435 million, compared with FF 484 million in 1995) and the effect of the transfer at the end of 1996 of the Berlin property projects (Lindencorso, Anthropolis and Friedrichstadt Passagen) amounts to FF 386 million. Half of this amount is accounted for by reserves to cover the risks related to the leases contracted for the projects, twenty and thirty years for the first two and fifteen years for the third.

As regards the financial indicators, the 1996 accounts show a surplus of cash flow over financial debt of FF 3.3 billion, an improvement of some FF 3.8 billion against the end of year position in 1995.

The reduction of SGE's debt is mainly due to financial divestment during the period, to the disposal of the Berlin property assets and the management of receivables. It is

also the result of the positive trend taken by cash flow from operations in almost all the Group's operating units.

The corporate financial statements of the parent company SGE showed a FF 58,054,159.18 profit, as compared with a FF 851,994,738.10 loss at end-1996.

It is proposed for your approval to allocate FF 55,151,432.18 to "retained earnings", with allocation of the remaining FF 2,902,707 to the legal reserve. We remind you that the retained earnings position had been cleared and reduced to nil subsequent to the major corporate losses of 1995.

As required by law, we hereby remind you that no dividend was distributed for 1995, and the distribution in 1993 and 1994 was as follows:

Year	Number of shares	Net dividend	Tax credit	Total dividend
1993	24,543,375	5.00 F	2.50 F	7.50 F
1994	29,197,859	5.00 F	2.50 F	7.50 F

Finally the expenditures referred to in Article 39.4 of the French General Tax Code amounted to FF 175,595 in 1995.

1997 OUTLOOK

The prospects for 1997 have to be seen against the background of the reorganization measures that were begun during the second half of 1996, that will make themselves felt in the current year.

These measures can be split into two major categories.

One category consists of the integration into SGE of several companies operating in construction and civil engineering that had hitherto been direct subsidiaries of Compagnie Générale des Eaux or of some of its subsidiaries. This reshuffle confirms SGE as the leader of Compagnie Générale des Eaux' construction pillar – bringing together all its construction works activities.

Thus, by decision of the extraordinary general assembly of January 30th 1997, GTIE and Santerne, engineering and electrical works companies, were contributed as a means of significantly reinforcing the Group's potential in this sector, bringing additional business of a value of FF 8 billion. Moreover, at the end of 1996 SGE acquired from Compagnie Générale des Eaux 40% of the capital of Compagnie Générale de Bâtiment et de Construction (CBC), with a view to taking a controlling interest before the end of the first half of 1997. CBC realizes approximately FF 5 billion sales in building in Europe and the rest of the world.

The other category concerns the completion of the reorganization process consisting of dividing SGE's lines of business into four divisions: Building and civil engineering, Engineering and electrical work, Roadwork, Thermal and Mechanical Activities (cf. the simplified flow chart of the new SGE Group structure on page 5). The choice has been made for a strong, clear form of organization, which should foster the emergence of internal synergies, especially as regards joint transversal projects and international development.

The directors of the five companies at the head of each division make up, along with SGE Corporate Management, the Executive Committee, which is more streamlined than in the past.

It is expected that in its new form the group will realize sales of around FF 52 billion – FF 25 billion in building and civil engineering, FF 11 billion in engineering and electrical work, FF 10 billion in roadwork and FF 7 billion in thermal and mechanical activities, which is an apparent increase of 21% over 1996, but a 9% reduction on the basis of comparable structures. This contraction, though it is probably somewhat in excess of the forecast market downturn, is nonetheless a necessary precondition for a return to profit-making, given the need to be even more selective in choosing which business to pursue.

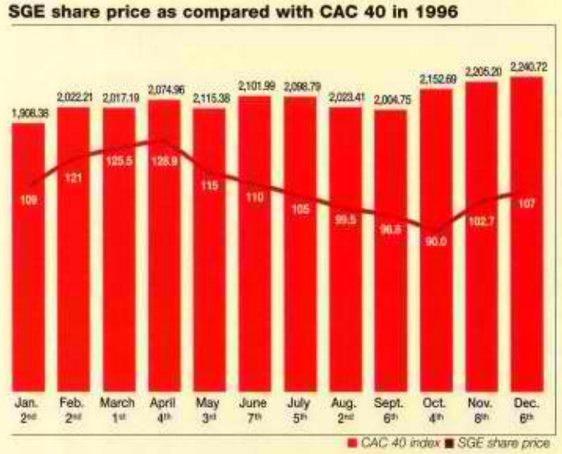
EQUITY OWNERSHIP – QUOTATIONS

As of December 31st 1996, the shareholders' equity of your company was divided into 30,414,182 shares with a par value of FF 85 (representing total nominal capital of FF 2,585,205,470). The variation of approximately 217,000 shares from the previous year was due to subscriptions to the Group employees' savings plan as part of 1996 payments.

As of December 31st 1996, Compagnie Générale des Eaux held 80.16% of your company, and employees, through the Group savings plan, held 1.2%.

Trading of the stock on the Paris Bourse in 1996 fluctuated between a high of FF 136 and a low of FF 91, closing at the end of December at FF 112.

SGE share price as compared with CAC 40 in 1996



In the first few months of 1997 there was renewed interest in SGE stock, with a significant rise in share price and volume of trading, in particular following the extraordinary general assembly of your company on January 30th 1997 that approved the contribution of GTIE and Santerne.

The above-mentioned contributions resulted in an increase in the number of shares (totalling 39,905,622) and in Compagnie Générale des Eaux holding a larger interest (85%) in your company.

PERSONNEL INFORMATION

As of December 31st 1996 the workforce in the Group's various subsidiaries amounted to 54,838 people, roughly 2,500 fewer than on December 31st 1995.

Apart from the structural reorganization measures, this figure reflects the impact of new hirings (2,745 people), illustrating the concern of operational management to continue to absorb younger staff despite the economic difficulties. The deconsolidation of some entities resulted in a decrease in the workforce of some 450.

A breakdown by socio-professional category produces the following table:

	France	Other countries	1995 Total	France	Other countries	1996 Total
Management	4,370	1,081	5,451	3,937	945	4,882
Supervisors	8,830	6,308	15,138	8,367	5,480	13,847
Manual workers	18,279	21,224	39,503	17,431	18,678	36,109
Total	31,479	28,613	60,092	29,735	25,103	54,838

representing a decrease of 8.7% (10.4% for managerial staff, 8.5% for supervisory categories and 8.6% for manual workers). SGE Group's average workforce in 1996 was 57,289 people (compared with 60,898 in 1995).

Average SGE workforce by division 57,289
expressed in percentage and number

Building and civil engineering	28,053
Roadwork	13,120
Electrical work	5,403
Thermal and mechanical activities	10,713

Average SGE workforce by socio-professional category
expressed in percentage and number

Managerial	5,015
Middle management	4,512
Clerical	10,267
Worker	37,495

HUMAN RESOURCES

As regards recruitment, Group policy focussed on hiring young engineers and building up the partnerships with the top educational institutions. SGE continued to make special efforts to employ and integrate jobless young people under 26, as part of the scheme entered into by the Group with the French Ministry for Labour. Since the signing of this agreement in 1995, more than 1,500 unemployed young adults have been able to commence their working career and receive training in the Group's subsidiaries and projects.

In Group vocational training policy the prime focus was on work-site personnel, both in terms of initial training of young staff and of specific workstation-oriented courses, with the dual objective of improving quality and preventing occupational injury.

The security policies implemented in the Group's subsidiaries have led to the introduction of various prevention, communication and incentive schemes in order to motivate personnel to achieving a number of ambitious prevention objectives.

Lastly, staff mobility in all categories was encouraged, both within the Générale des Eaux Group - into the high growth sectors - and within SGE, between subsidiaries, but mainly between the different parts of the world where the Group does business.

QUALITY

In the field of quality, the policies implemented over the last few years by Group subsidiaries in partnership with various auditing, monitoring, inspection and certification bodies have culminated in ISO 9001 or Qualibat certification in a large number of the Group's units. A notable achievement is that in several lines of business, SGE subsidiaries are spearheading progress by obtaining, or even renewing, certification well before their competitors.

RESEARCH AND TECHNICAL INNOVATION

The Group's efforts in the areas of research and innovation are bearing fruit, both in terms of the day-to-day work done to improve work-site performance and by means of the major R&D programmes conducted alone or in partnership with others.

In the area of construction technology, Campenon Bernard has continued to experiment with pleated web bridge decks and the development of connections for tunnel arch liners. Freyssinet has continued its work on the anchoring of pre-stressing in foundation slabs and bridge decks.

In the area of materials, Campenon Bernard SGE has further developed its research work into concrete strength for the design of high performance concrete. Tunzini has continued its investigations into fire-retardant materials; Cochery Bourdin Chaussé and Viafrance are working further on material recycling in road operations.

THE BOARD OF DIRECTORS

At the end of 1996 Mr. Jean-Marc Espalioux tendered his resignation as Director. At its meeting of April 1st 1997, the Board co-opted to replace him Mr. Guillaume Hannezo, financial director and Executive Committee member of Compagnie Générale des Eaux. This choice is submitted to you for endorsement.

Business in 1996

Building and Civil Engineering

MADE UP OF SUBSIDIARIES OF BUILDING AND CIVIL ENGINEERING GENERAL CONTRACTORS – SOGEA, NORWEST HOLST, CAMPENON BERNARD SGE AND ITS GERMAN SUBSIDIARIES– TO WHICH MUST BE ADDED FREYSSINET, SGE'S BUILDING AND CIVIL ENGINEERING DIVISION IS PRESENT AROUND THE WORLD. ■ ITS CONSOLIDATED SALES IN 1996 AMOUNTED TO 21.9 BILLION FRANCS, EXCLUDING THE EFFECT DUE TO ITS 40% SHARE IN CBC, REPRESENTING A FALL OF 0.4% AGAINST 1995. DESPITE BETTER RESULTS BY CAMPENON BERNARD SGE, CONTINUING RECOVERY BY NORWEST HOLST AND FREYSSINET'S RETURN TO PROFITABILITY, THE CONTRIBUTION OF BUILDING AND CIVIL ENGINEERING TO THE GROUP'S RESULTS WAS DIMINISHED AS A RESULT OF HEAVY LOSSES ON SOGEA'S ETHIOPIAN PROJECT AND ON THE CONSTRUCTION OF THE EOLE CONDORCET STATION, IN ADDITION TO LARGE SCALE COSTS OF REORGANIZATION –334 MILLION, COMPARED WITH –101 MILLION IN 1995. ■ IN 1997 CBC WILL BE INTEGRATED – THE INTERNATIONAL ACTIVITIES OF THIS COMPANY GOING TO CAMPENON BERNARD SGE, AND THE FRENCH SUBSIDIARIES BEING SPLIT, AS SHOWN ON THE MAP, BETWEEN CAMPENON BERNARD SGE AND SOGEA. ■

The bridge over the Tagus will be opened in March 1998 for the Lisbon International Exposition.

The new breakdown of building and civil engineering in France

■ Sogea
■ Campenon Bernard SGE
■ Both companies

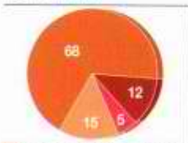
Sogea

Sogea's volume of business was badly hit by the unfavourable economic situation in 1996.

In total, and in line with the start of year forecast, Sogea sales were down by 6%, at FF 9.5 billion, compared with FF 10.1 billion in 1995. This drop was particularly marked in the Ile-de-France area around Paris, where Sogea is more specialized in building, but sales contracted by 7% in mainland France, 2% in the Dom-Tom overseas departments, 9% in Belgium and 3% in Africa.

Against this background, and prior to taking over the CBC subsidiaries in the east, north, west and south-west of France, Sogea decided to refocus on three major complementary lines of business that constitute its core businesses: building, civil engineering and hydraulic work. This refocussing led the company in early 1997 to transfer its household waste collection and processing activity to the structure set up by Compagnie Générale des Eaux to perform all the waste-related operations in the Group. In parallel, Sogea also drastically cut its overheads in 1996, in particular by implementing a plan to reduce staff at head office by one third, meaning that company business will in future be organized into three operational divisions, one for Ile-de-France, one for the rest of France and a third for international and specific projects. With the addition of Norwest Holst, this represents a coherent division of the different lines of business. As a result of the costs of this reorganization and Sogea's difficulties in East Africa, the company posted a loss of FF 377 million in 1996 (as compared with earnings of FF 92 million in 1995).

Sales by geographic area
expressed as percentage and in FF million



Mainland France	6,433
Dom-Tom	1,178
Europe (outside France)	473
Africa	1,416

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million

Building	3,921
Civil engineering	1,763
Hydraulic work	2,167
Roadwork	648
Environment and services	1,001

The Tanus viaduct, over the Viaur, was built by Dodin. Its central span measures 190 meters.

MAINLAND FRANCE

In the area of building, Sogea realized sales of FF 3.4 million in mainland France in 1996. Faced with a recession affecting the lines of business where it traditionally held a strong position, such as public housing and public building, and in a situation where public investment seems to have stagnated for some time to come, Sogea directed its efforts in 1996 towards the more buoyant markets today of renovation, private residential construction and industrial building. For example, Sogea renovated more than 700 housing units in the Porte des Flandres area of Amiens, and performed similar operations on 439 public housing units at Romorantin. During the same period, the company's subsidiary Sicra, renovated 3,000 public housing units in the Ile-de-France area. Sogea's experience on this market was rewarded in the huge emergency housing construction and renovation operation started by the Ministry for Housing during the winter of 1995-6.

The European Georges-Pompidou hospital will replace four other existing ones in Paris. Sogea completed most of the shell construction in 1996.

In addition, a number of other projects – the Atmel microprocessor plant at Le Rousset, (Bouches-du-Rhône), the factory that will manufacture the Smart for Mercedes and Swatch in Hambach (Moselle), the construction of buildings for missiles for Aerospatiale in Bourges, and laboratory buildings for Renault in Guyancourt – illustrate Sogea's commercial vitality in the industrial building sector. Towards the end of the year Sogea Est was selected for the design and build of a household waste processing plant in Mulhouse, while Sogea Rhône-Alpes will be performing the extension and upgrading to current standards of the waste incineration plant at Bourg-Oisans.

On its more traditional markets Sogea performed the construction or renovation of hospitals in Tours, Lannion, Bédarieux, Levallois and Biarritz; the largest project was the European Georges-Pompidou hospital on the Quai de Javel in Paris. Despite the complexity of the operation, the shell construction of this hospital, which will replace four existing ones in Paris, was successfully completed during the year. In addition to these projects, there was also the construction or renovation of court buildings in Melun, Béthune, Grasse and Evreux, and of many school buildings, such as the lycées in Orléans, Luisant (central France) and Rouen, or the Henri-Beaumont secondary school in Beauvais, a contract won under the METP public works contracting procedure. In the area of higher education, Sogea also delivered student accommodation, a teaching unit for the national centre for regional administration in Pantin, and the training school for the Ministry of Education in Poitiers.

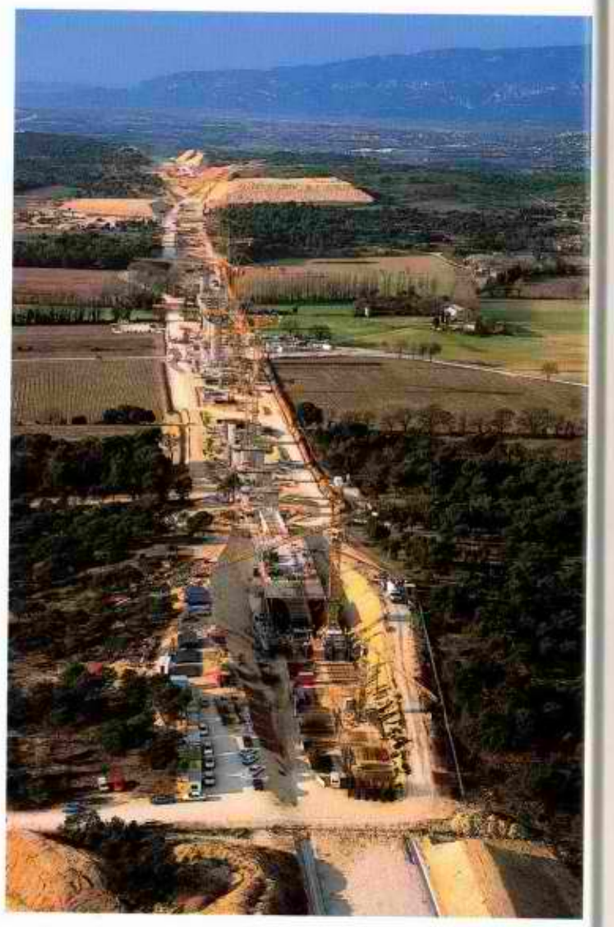
In the field of public works, Sogea continued work, as a consortium member, on the underground rail station in Monaco, on the Saint-Lazare Condorcet station where the

new Eole line will connect with the Parisian network, as well as the renovation of a ventilation structure in the Fréjus tunnel.

The Tanus (Aveyron) viaduct, which will take the RN88 road over the Viaur valley, setting a new record for cantilevered bridges with a span of 190 metres, will be built by Dodin Sud, as will the Vernègues viaduct, near Aix-en-Provence, which will carry the TGV South-East line extension.

In hydraulic engineering, where Sogea is one of the leading French firms, outstanding features of the year were the extension of the drinking water supply system in Montpellier, the second phase of the Eurodisney project in Marne-la-Vallée, and the extension of a drinking water purification plant in Luçon.

In Rennes, Beauvais, Charleville, Gien, Solvay, Dole, Laval and Richemont, Sogea performed the civil engineering work on purification plants.



The viaduc at Vernègues (Bouches-du-Rhône) is one the main structures in the TGV South-East line extension.

OVERSEAS TERRITORIES AND DEPARTMENTS

After a downturn of 22% in 1995, Sogea's volume of business stabilized at FF 1.2 billion. Dodin Guadeloupe was involved essentially in public housing construction, while Sogea Guadeloupe focussed on water supply services for 80% of the population of the island and on the neighbouring islands. In Martinique, one of the highlights of the year was the construction of the La Falaise and Montgérald bridges, along with the start-up of the Fort-de France purification plant. On La Réunion and Mayotte, the group's subsidiaries are involved in major public housing construction and irrigation projects.

EUROPE

In Portugal, the Vale do Ave composting facility successfully completed its first year of operations, while the construction work on the Frielas water treatment plant north of Lisbon has been continuing in partnership with Hagen, a Campenon Bernard SGE subsidiary.

In the Benelux, the expected slowdown in business activity was limited. For Air Liquide, Denys performed the laying of a 45km industrial gas pipeline supplying the port of Rotterdam, the construction of a pumping station in Gent and the laying of a 12km oil pipeline supplying the port of Terneuzen.

AFRICA

With sales at FF 1.4 billion in 1996, Sogea's activity on the African continent was down by 5% on the previous year.

Sogea has extensive presence on the markets of French-speaking Africa, in particular through its subsidiary Satom, and was able to successfully perform a large number of road or hydraulic projects. Particularly noteworthy in 1996 were, in Gabon, the completion of 56 kilometres of coated surface road between Bifoun and Ndjolé, and the start-up of a 107 kilometer section between Mitzic and Oyem. In Ghana, Guinea, Togo, the Benin, Niger, Tchad and the Central African Republic, many operations involving the construction or maintenance of earth, surface dressed or asphalt concrete roads were performed satisfactorily. In addition, there were several civil engineering projects, such as the Saddiola gold processing facility in Mali, the Tombo III power station in Guinea and school buildings in Gabon.

In East Africa, however Sogea encountered considerable difficulties with the roadwork and water supply operations in Tanzania, Malawi, Kenya and Uganda. Moreover, the renovation work on the road link from Mille, in Ethiopia, to Assab in Eritrea ran into serious problems, obliging Sogea to set aside large provisions.

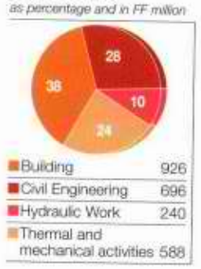
In Morocco, hydraulic work, in particular pipelines and purification plants, has gone ahead, and a start was made on the large project involving the manufacture and laying of some 230 kilometres of irrigation channels at Tadla, near Marrakech.

In Gabon, the Bifoun-Ndjolé road was completed and work started on the Mitzic to Oyem section.

Norwest Holst

The U.K. construction market bottomed out in 1996 at its lowest ever level in terms of its share of the gross domestic product (7.5%). While the plans to cut public spending have had a direct impact on civil engineering, public building and housing projects, the improvement in private investment gave a definite boost to building, particularly in the private residential sector (55% increase in housing starts). In this more favourable environment, Norwest Holst easily attained its objectives for the third year of its recovery plan. Sales, at £275 million were down 10.5% against 1995 (though up in FF because of the exchange rate effect, at FF 2,450 million against FF 2,340 million). The year's operating loss, down to £6 million, was reduced by a factor of three.

Sales by line of business
as percentage and in FF million



Civil engineering showed a slight downturn (28% against 33%). Work on the Deeside River crossing in Wales, where Freyssinet has been selected for the cable stays, is making satisfactory progress despite the difficult wind conditions. On the Hackney Link, the bypass in the London suburbs, contract no.4 (£55 million) is moving ahead on schedule, with the second tunnel now authorized; a contract for a new section has just been won. The second Davyhulme purification plant is also among the largest ongoing projects in 1996. In earthmoving, John Jones enjoyed a successful year, with several major contracts, such as Derby and the A1/M1, making the company one of the leading operators in earthmoving in the U.K.

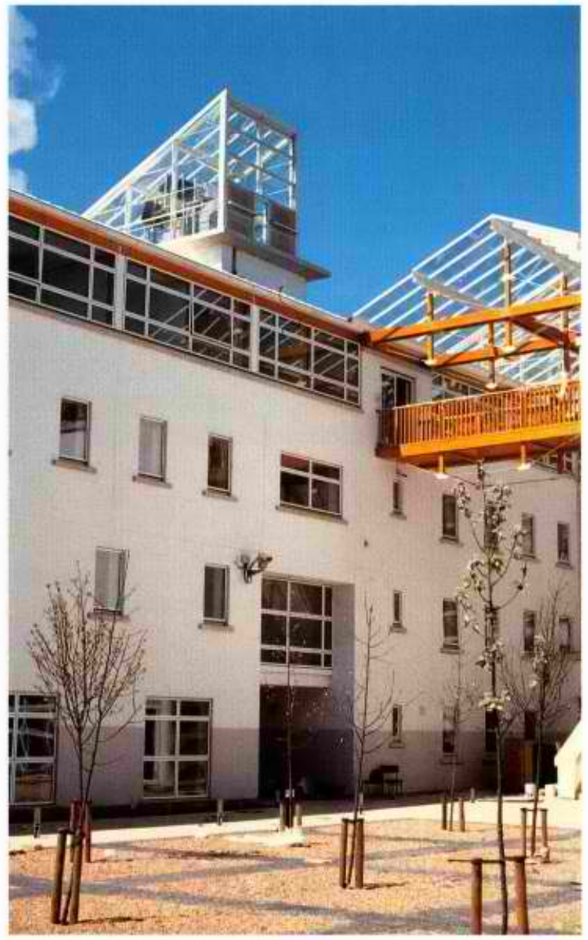
In building, a sector accounting for a growing share of Norwest Holst's sales, the year's operations enjoyed considerable improvement. The number of firm or potential orders rose, and a major contract was signed for Manchester University (£10 million). The level of firm or potential orders on the company's books makes it possible to hope that business volume will recover to somewhere around £100 million per annum as of 1997. In London, Norwest Holst carried out a large refurbishment project (£15 million) for Harrods.

Rosser and Russel engineering services have benefited from the improved economic situation, with several significant contracts being secured (Daiwa Bank, Queensbury House, SmithKline Beecham) - most of the work is due to be performed in 1997 - but conversely has suffered from tensions caused by overheating on the labour market in its lines of business.

Widening of the M1 in Leicestershire was completed in less than ten months by Norwest Holst's civil engineering division.

In the area of public housing development, Holst was hit by the combined effect of cuts in social benefits and the turnaround on the private market, as confirmed in South-East England.

Norwest Holst's property assets, transferred earlier to Spuk, a Sogea Holdings subsidiary, are now, after reorganization, almost fully rented out (90%). Lastly, Norwest Holst took over G + H Montage's English subsidiaries; after re-organization, some of this business will be integrated into its operating scope in 1997.



The Portland Building houses the Environment Faculty of the University of Portsmouth. It won the 1997 Civic Trust Award.

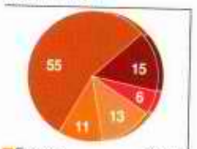
Business in the area of utilities was consolidated by the acquisition or renewal of multi-year contracts, involving design and planned operations. In industrial services, one of the largest operations took place outside the country (a system of industrial pipes for BASF in Antwerp, with ABB engineering). The special foundations subsidiary enjoyed steady business, despite difficulties on the soil investigation market.

Campenon Bernard SGE

The sales figures for Campenon Bernard SGE, which shares its operations equally between major-projects and branch office activities in France and Germany, enjoyed mixed fortunes in 1996. The French subsidiaries performed quite well despite the economic recession, whereas in Germany both orders and current business declined substantially. In the area of major-projects, the main events of the year were the favourable outcome of the arbitration procedure in the dispute over Karachi Airport, high production levels in projects in Europe, such as the bridge over the Tagus, the Athens metro or the Stade de France, as well as a sharp drop in international orders, more than offset by the number of orders booked in France.

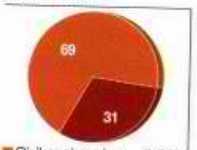
On a market in recession for the fifth consecutive year – marked by the emergence of new forms of competition - Campenon Bernard SGE succeeded in protecting its fundamentals. The breakdown of sales also stabilized: the proportion of building to civil engineering has remained at one third/two thirds respectively; major-project work is roughly on a par with subsidiary and branch office operations, and it is only in terms of the geographic distribution that there is a slight change – a small increase in the volume of work in France (55%), compared with other countries (45%). In 1996 Campenon Bernard SGE posted sales of FF 7.8 billion, a non-significant increase compared with 1995 (FF 7.4 billion).

Sales by geographic area
expressed as percentage and in FF million

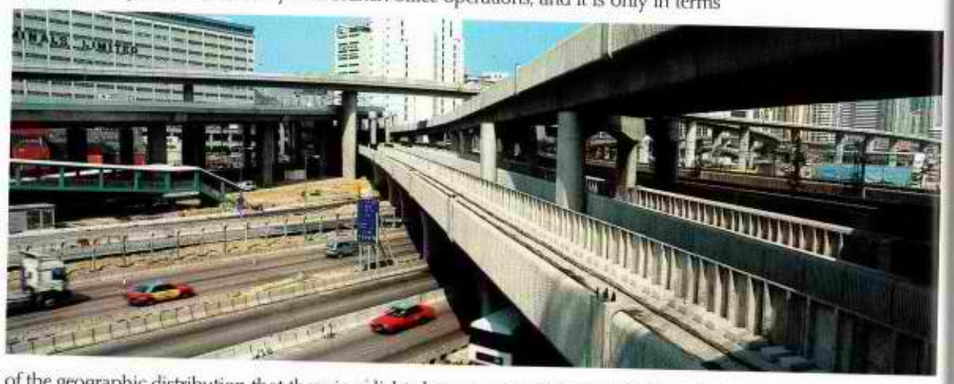


France	4,282
Germany	1,192
International (excluding Germany, Europe and Asia)	441
Asia	996
Europe (excluding France and Germany)	849

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



Civil engineering	5,335
Building	2,425



The Kwaï Chung viaduct in Hong Kong, on the road to Chek Lap Kok airport.

The company has attached special importance to preserving its technical potential, developing its R&D policy, improving and extending its Quality certifications; it has also undertaken far-reaching action in the area of prevention of accidents at the workplace. In 1997, with the contribution provided by CBC widening its scope and operational capacity, Campenon Bernard SGE will strike a good balance between building and civil engineering, French and foreign markets.

With FF 77 billion worth of orders on its books at the end of the year, the level remained very close to that of the previous year, but a breakdown of its component elements illustrates the mixed fortunes enjoyed throughout the period. Orders outside France, including Europe, declined by some 36%, while in France, the order book registered a total increase of around 30%. For the most part this development is attributable to the major-projects sector alone, branch office and subsidiary business having entered a quite noticeable recession.

The Stade de France in Saint-Denis will be able to offer a venue for events with crowds of up to 100,000 people. It will be officially opened before the 1998 World Cup.

MAJOR PROJECTS

With sales of FF 4 billion realized in 1996, compared with FF 3.7 billion the previous year, Campenon Bernard SGE's major-projects sector (which includes large-scale earthworks) registered business growth of more than 30% over the year in France, while the decline in orders taken in 1995 produced a substantial downturn in the volume of work abroad.

On the TGV South-East route, the Marseille tunnel and Ventraben viaduct operations moved ahead at a brisk pace. The notable events in motorway work were the Orelle tunnel on the A43, and the Crozet viaduct for Area . The Colombes purification plant project is part of the current works schedule, delivery being planned in October 1998. Following completion of the shell construction of the Stade de France in Saint-Denis, the installation of the 18 sections of the metal support structure for the roof began in August, a complex operation lasting 9 months. At the end of the year, work was progressing according the very tight works schedule.

Abroad, several major projects were completed in 1996. In Pakistan, the first power supply from the Hub River thermal power station was officially celebrated on July 4th. Completed by the end of the year, this plant provides almost 15% of Pakistan's electricity requirements. In Asia, the Kwaï Chung viaduct was delivered on schedule. Regarding the contract, agreement was reached with the customer on the settlement of disputes. Work continued on the digging of 25 kilometres of sewage tun-

nels in Hong Kong until mid-1996, after which the tunnelling machines had to be stopped because of persistent substantial leaking. The customer refused to assume the contractual and financial consequences of this situation and on November 26th declared the contract to have lapsed. Procedures are underway to protect the interests of the group. In the Middle East, Campenon Bernard SGE won and began, in partnership with a Japanese company, work on the construction of two 140,000 cubic metre LNG storage tanks in Qatar. A contract for a third tank was awarded at the end of the year. In Lesotho, all the galleries and pools needed for supplying water to South Africa are nearing completion. In Denmark, the engineering work on the Storebælt crossing was completed in April 1996, with delivery of the northern tunnel, enabling Danish Railways to plan for the start of a commercial service on the line in March 1997.

The first sector of line 2 of the Cairo metro was officially opened on October 1st 1996; work extending line 2 under the Nile to Gizeh has started, both on the galleries and the stations. Operations on the Athens metro project suffered the consequences of the stoppage of both tunnelling machines, one because of unforeseen geological conditions, and the other due to the discovery of some ancient wells. Attempts to seek with the client contractual and technical solutions to these problems have so far been unsuccessful, whereas the civil engineering operations are 75% completed.

The first sector of line 2 of the Cairo metro was commissioned on October 2nd 1996, while the extension work continues.

Construction work on the Vasco da Gama bridge over the River Tagus has moved ahead at a brisk pace, with the production and laying of beams and pre-cast segments on the viaducts. Good progress on other structures means that it should be possible to complete the bridge by the expected deadline of end of January 1998.

Major-projects had booked orders at the end of the year for a total value of FF 5 billion, most of this being work in Europe and above all in France. These orders include the building of the Val metro in Rennes. Near the end of the year, Cofiroute awarded Socatop, owned for one third by Campenon Bernard SGE, a contract for the first phase of the TOP road project, which will have the A86 motorway cross the west of Paris. This first phase will consist of the Rueil-Vaucresson link, includes a 4.5 kilometer tunnel with three three-lane carriageways one above the other, for a total value of FF 3,750 million, to be performed in five years.

BRANCH OFFICES AND SUBSIDIARIES

Total sales for these companies in 1996, were FF 2.62 billion, a figure very close to the one posted the previous year. With the exception of EDIF in the Paris region, and to a lesser extent Campenon Bernard Sud, which both recorded an increase, all the other regional undertakings suffered a year of stagnation or decline in activity.

GEC Alsthom Transport's head office was a design and build operation completed in 17 months by EDIF.

In building, there were several major office building operations: at Saint-Ouen, the head office for GEC Alsthom Transports; at la Défense, the Belvédère Tower for KPMG, a tower and another building for Philip Morris, and the renovation of a building for Indosuez. In Bordeaux, good headway was made on the Cité Judiciaire project. A number of school building operations continued, two of which in the Paris region followed the METP public works contracting procedure : the lycées Eugène-Delacroix in Drancy and Jean-Perrin in Longjumeau.

In public housing a programme is under way in Lyon, as part of the Eurorex procedure; several operations are being conducted in the South-East : at L'Isle-sur-la-Sorgue, La Ciotat and Sanary-sur-Mer, as well as a number of programmes around Paris, in particular at Champigny-sur-Marne, Bondy and Villejuif.

In civil engineering, contracts were won for a number of standard structures on the TGV South-East line, on the A719, the A77 and the A84. The Cuvier tunnel, a new collector under the Seine, was handed over in November 1996; it will be followed by another sector, which comes in addition to the work to double up the ru des Espérances collector north of Paris.

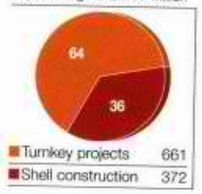
The construction work on the Socodei multi-purpose industrial storage building on the Marcoule nuclear site continued to advance and will be completed for delivery in early 1997.

For Botte BTP the most significant project has been Stade de France, where the company performed most of the foundation work. EMCC however recorded a slight down-turn in business, the maritime and inland waterway works market remaining quite slow in the absence of any major projects for navigable waterways. The main activities for the year were the execution of a turning basin in the port of Bayonne, dredging operations in the Rhône for the Mediterranean TGV and the completion of dredging operations in the Tagus.

The earthmoving sector once again enjoyed a steady volume of business, with the continuation of a number of different operations: for Cofiroute there was the enlargement of the A11 motorway between Luigny and La Ferté-Bernard, construction of the sections between Corzé and Brion, and Saint-Nicolas-de-Bourgueil and Restigné on the A85 motorway; for SAPN the A29 section from Yvetot to Saint-Saëns , and for ASF, the section from Montauban to Cahors on the A20. New works also started during the year: La Chapelle-Auzac to Brive on the A20 motorway, and for SNCF, the Valence to Crest section of the Mediterranean TGV.

OBG – OBAG – SGE HOCH- UND INGENIEURBAU

Sales by type of business
as percentage and in FF million



In Germany, general contracting is performed by Olympia Bau (OBG) located in Berlin and the Land of Brandenburg, Ostsächsische Bau (OBAG) in Saxony, Urban Bau and Klee in the western part of Germany. The German construction market has suffered both from a slowdown of growth in the East and a recession in the West.

The dislocation of the Berlin market led OBG to be much more selective in accepting orders. In Saxony, OBAG has kept an acceptable level of volume and profits in its Bautzen operations, but is suffering from the growing competition in the Dresden area. The figures returned for the year reveal therefore a considerable downturn in business for OBG (15%), contrasted with a slight rise for OBAG (6%) and a twofold increase for Urban BTP – due to special circumstances specific to this year. Noteworthy for OBG was the delivery of the shell construction of sixteen residential buildings on Branitzerplatz in Hellersdorf, a complex of 18 buildings comprising 270 housing units, built jointly with Urban BTP, a hotel and a shopping centre near the Berlin-Schönefeld airport, the office block and shopping centre near Allee der Kosmonauten in Berlin.

The Lindencorso complex (offices, shops and housing units) was officially opened in May 1996.

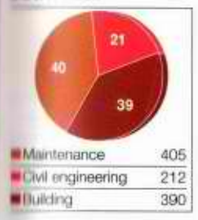
A start was also made on a project comprising 88 housing units on the Parkstrasse in Berlin. UBG, the OBG subsidiary based in Schwedt, completed the shell construction of the shopping centre in Basdorf, north of Berlin. OBAG began construction work on one building and renovation on a second for the Bautzen savings bank.

Major-projects work in Germany is performed by the subsidiary SGE Hoch-und-Ingenieurbau, which delivered the Lindencorso building complex in Berlin at the end of May 1996, as well as three office buildings at Dianapark in Babelsberg. The project to build three other office complexes (on Reinhardt Strasse in central Berlin) remains contingent upon the client obtaining the necessary financing, and for the moment only preparatory demolition work has been completed.

Order levels at the end of the year were down by half compared with end of 1995; this trend, reflecting a more selective approach towards accepting orders, especially affects OBG and SGE Hoch- und Ingenieurbau, whose future work programme has been considerably reduced. Under these circumstances, these subsidiaries have had to continue to implement measures to tailor their capacity to market opportunities. This, combined with poor profit margins, has once again produced a result that shows a substantial loss, though it is nonetheless a clear improvement over the previous year.

KLEE

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



The Klee group, based in Mannheim and whose operating management is provided by Campenon Bernard, focuses on two main markets, traditional building (shell construction and turnkey) and property maintenance and renovation. The continuing worsening of market conditions since 1994 has forced the company to reduce its traditional building activity, which will be concentrated around Mannheim and Stuttgart, and refocus its business towards design and build. Micro-tunnelling, considered a high risk activity, has been stopped.

Thanks to the renewal of a large number of contracts, the property maintenance side of the business continued to grow in 1996 and produced positive profit margins. In total, thanks notably to a major contract in Russia, the Klee group maintained steady output (FF 1,007 million) and broke even in 1996.

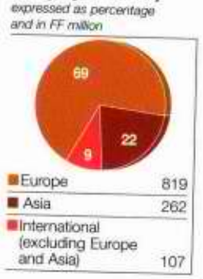
The clinic at Oggersheim. Klee is to complete the shell construction by mid-1997.

Freyssinet

Freyssinet's specialties – pre-stressing, stay-cabling, hoisting and handling, manufacture of industrial products and specialized engineering – enabled the company to realize sales of FF 1.62 billion in 1996, up 8.7% over the previous year, on the basis of comparable structure. This growth in business was mainly attributable to the non-consolidated subsidiaries in South-East Asia and Latin America, therefore the consolidated sales figure, 60% of which was generated abroad (22% in Asia), remained stable at FF 1.2 billion, after correction for the deconsolidation of Europe Etudes Gecti (FF 135 million in sales), which was transferred at the end of the year.

Thanks to the techniques developped by the company, Freyssinet has been able to maintain a steady volume of business, offsetting the drop in new construction work by repair contracts. Its intensive research into repair techniques for suspension bridges thus enabled the company to perform the complete overhaul of the suspension on the Lorois bridge over the river Etel (Morbihan).

Sales by geographic area,
expressed as percentage and in FF million



In repair operations, the outstanding events in France were the reinforcement of the valve mountings on the Grangent dam over the Loire river, near Saint-Étienne, upgrading for compliance purposes of the Casino supermarket in Angoulême, underpinning the foundations of the Paul-Doumer building in Courbevoie and reinforcement of the pre-stressing on the bridge over the River Seudre at Rochefort.

In Great-Britain, Freyssinet performed the complete renovation of the pre-stressing structures on the interchange at Guildford in South-East England. In Rumania, where repair operations are increasing rapidly, a subsidiary was set up.

The second bridge of the River Severn. Freyssinet performed hoisting operations, the pre-stressing for the masts and diaphragms, and installed 240 stay-cables.

The Grangent dam. Freyssinet carried out the reinforcement of the mountings of the large outlet valves.

New work reached an intense level on all fronts:

– in Europe, work speeded up on the bridge over the Tagus, for which Freyssinet is providing the pre-stressing and the cable-stays, the Regua bridge in Portugal was completed, as was the Arbre viaduct in Belgium, in Great-Britain there was the bridge over the River Dee, Tecnavi's contribution to the project to build two cryogenic storage tanks in Italy as well as share of the work in the TAV railway; and finally in France, operations connected with the TGV South-East line were kicked off, and work on the European Parliament and the Civaux nuclear mock-up continued;

– in Asia there were many different operations: the Star City building complex and the metro in Kuala Lumpur, Malaysia; the Barito suspension bridge and the Barelang arch bridge in Indonesia; the Ting Kau bridge in Hong Kong, and the Seohae viaduct in Korea; and last but not least, various other buildings, including the Singapore tax centre. Freyssinet will also be involved in the construction of the new nuclear power station at Ling Ao in China;

– in Australia, Freyssinet Austress has a share of the construction work on the Melbourne viaduct;

– in the Americas, the group was involved in the construction of the Linha Amarela urban roadway in Brazil, the cable-stay bridge in Pereira, Columbia, the Hibernia platform and the Prince Edward bridge in Canada. But it was in the United States that Freyssinet achieved its most outstanding results with the cable-stay contract for the Cape Girardeau bridge in Mississippi.

In this very promising context, the order book, which had already received quite a boost in 1966, made another enormous leap forward, and with virtually a full year's business already booked, reached a record high in the group's recent history. 1996 also saw the turn around of the group's cash situation and a return to positive profit figures (FF 9 million, as opposed to -FF 20 million in 1995).

Roadwork

The roadwork division, consisting, in France, of the companies Cochery Bourdin Chaussé and Viafrance, and in Germany of Verkehrs Bau Union (VBU) , realized sales of FF 10 billion in 1996, 14% down on 1995 (FF 11.6 billion), the German subsidiary suffering a bigger reduction than the French companies. ■ The downturn observed on the roadwork market turned out to be very much more extensive than had been generally expected. The weather conditions combined with the hesitancy of public procurement clients to slow the momentum of an area of business aleady badly hit by the cutback in public investment spending. In 1996, the French market fell back to its level of 1988 in non-inflation adjusted terms. ■ The division's contribution to SGE corporate earnings remained negative in 1996 with a loss of FF 171 million: VBU's reduced losses not being offset by the performance of the French subsidiaries that suffered a serious decline. The cost of reorganizing these companies had an adverse effect on their earnings in the context of a general squeeze on profit margins. ■

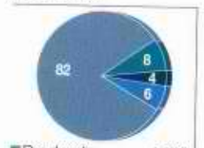
Cochery Bourdin Chaussé

Like the French market itself, Cochery Bourdin Chaussé's sales suffered a decline of some 10% in 1996, down to FF 5,620 million, affecting all the traditional areas of activity in all parts of the country, more particularly in the Ile-de-France and eastern regions. Nonetheless a number of major motorway projects, such as the A64 section from Pinas to Villeneuve, the A837 from Rochefort to Charente and the A28 from Neufchâtel-en-Bray to Blangy in the Seine-Maritime region, furnished a steady supply of operations. Construction of the track at the BMW European test centre in Miramas, resurfacing the Saint-Germain to Feurs section of the A72, and runway refurbishment at Basel-Mulhouse airport were among the main projects completed during the year.

Broadening its range of services on offer, Cochery Bourdin Chaussé, in conjunction with SGE's BOT department and the Major-Projects for France Division of Campenon Bernard SGE, submitted a bid for the upgrading to motorway standards of the RN10 highway between Bordeaux and Bayonne (92 kilometres) as part of a BOT project.

In addition, Cochery Bourdin Chaussé took part in several international tender actions, mainly in Eastern Europe.

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



Roadwork	4,610
Quarries	450
Major-projects	225
Miscellaneous activities	337

The industrial activities of Cochery Bourdin Chaussé, whose binder plants, coating plants and quarries supply vital logistical support to the work sites, were also affected by the slump. The output of the binder plants (6 wholly-owned and 20 under joint ownership) reached 325,000 tonnes, down on the previous year as a result of the decline of the roadwork market as a whole. The same goes for the quarries (22 wholly-owned and 16 under joint ownership), whose production level came close to 19 million tonnes, though this nonetheless puts Cochery Bourdin Chaussé among the domestic roadwork undertakings with the strongest positions in the field of aggregates.

The section of the A28 from Neuchâtel-en-Bray to Blangy in the Seine-Maritime region was completed by Cochery Bourdin Chaussé.

The second section of the A6 concrete pavement renovation project was completed during the summer of 1996.

In the area of macadam operations, the major motorway projects made it possible to do better than simply offset the drop in traditional activity : the group produced some 12 million tonnes from its 105 coating plants (27 of which are wholly owned).

After an initial effort that concentrated on in-house quality, involving all the branch offices, the quality drive that started two years ago culminated in ISO 9002 certification of the binder plants in Périgueux and Thourotte (Oise) and of the major-projects branch offices in the North-West and South-West regions. The objective is to obtain the same certification for all the branch offices during the first quarter of 1998.

The combined effect of the recession and reduced profit margins has, despite a substantial cut in operating costs, resulted in a sharp fall in current earnings, which amounted to FF 49 million. The various adjustments, both in terms of resources and organization, made necessary by the market situation, provision for the entire costs of which was made in 1996, result in net income of – FF 15 million, the first negative earnings figure below the line in 10 years.

Cochery Bourdin Chaussé hopes to achieve a small positive figure in 1997, as part of the reorganization process of SGE's French roadwork operations.

Viafrance

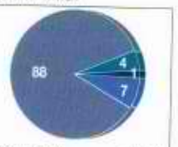
Viafrance posted a sharp drop in sales (- 9%, at FF 2,972 million), comparable with that of its sister company, even though it managed to sustain a satisfactory volume of business in large scale motorway projects, in particular on the section of the A837 from Saintes to Rochefort, and Fontenay-le-Comte to Oulmes (Vendée) on the A83. On this 23 kilometer long site, by conducting operations from two work stations it was possible to achieve macadam laying rates of 8,000 tonnes a day.

Elsewhere, Viafrance was involved in motorway work on the A64 south of Toulouse, the A35 in Alsace, and the A404 near Oyonnax. Lastly, the operations on the RN42 in Pas-de-Calais and the RN49 in the Nord department guaranteed the company's presence in this important region.

Other features of the year's activity were the rebuilding of runway number 2 and the outfitting of the Air France freight zone at Roissy airport, along with the work performed for Renault at Guyancourt, or for Citroën at La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir).

For the first time Viafrance conducted operations outside France, exporting its expertise in a number of its specialized areas: the experimental pre-cracking project for the Transport Research Laboratory in Great-Britain, and the laying of thin macadam under the Microvia patent for the Dutch firm Vermeer.

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



Roadwork	2,615
Quarries	208
Major-projects	119
Miscellaneous activities	30

Waterproofing operations remained buoyant and the Viafrance specialized subsidiary offers a wide range of different techniques : PEHD membranes for landfills, an area in which there was a major project in la Réunion, repair of the water-proofing of a dam face using PVC geomembranes.

The decline in activity affected all regions, to varying degrees. Operating divisions West and East, both of which each have a share of the Paris region, suffered drops of 12% and 10.5% respectively, these figures being similar to the those found on all the markets in the northern part of the country in general.

The Meyzieu bypass in the Rhône department, was built by Viafrance.

Business in the south of France however proved to be more resilient on the whole, although for Viafrance, the volumes involved are less in absolute value terms. This better performance is in fact also reflected in the number of orders booked during the year, with the south roughly holding its ground compared with the previous year. The general downturn in activity has led to a sharp fall in output from the binder plants (- 7%, at 500,000 tonnes) and quarries (-14%, at 5 million tonnes, with the quarry at Chailloué in the Orne department, maintaining its level well).

Viafrance performed the rebuilding of runway number 2 and the Air France freight zone at Roissy airport.

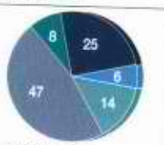
Only macadam production remained steady, thanks to the large volume of work for the mobile facilities used in motorway operations. The construction of a binder plant in the Aube department, which will supply polymer bitumen for eastern France, and the opening of a quarry in Morbihan have further reinforced the company's industrial potential.

The quality-improvement project was continued through 1996, with attention being focussed on work site preparation, an area in which the major in-house training effort started last year was maintained.

The price war brought out by the drop in business volume seriously affected current earnings, and the reorganization costs reduced net earnings to the symbolic figure of FF 3 million.

SGE VBU

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million

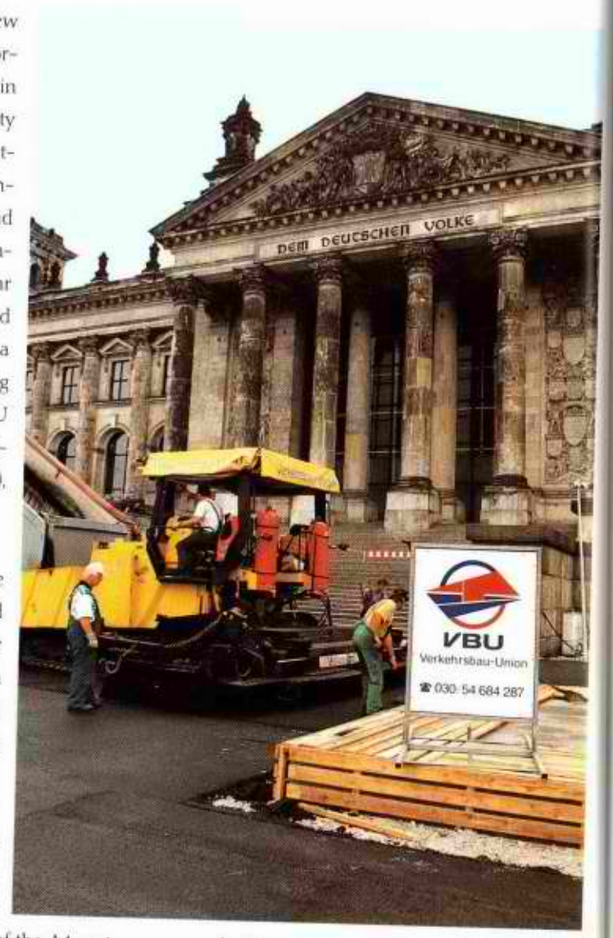


Motorways and roads	677
Earthmoving	115
Demolition	361
Other	85
Pipework	202

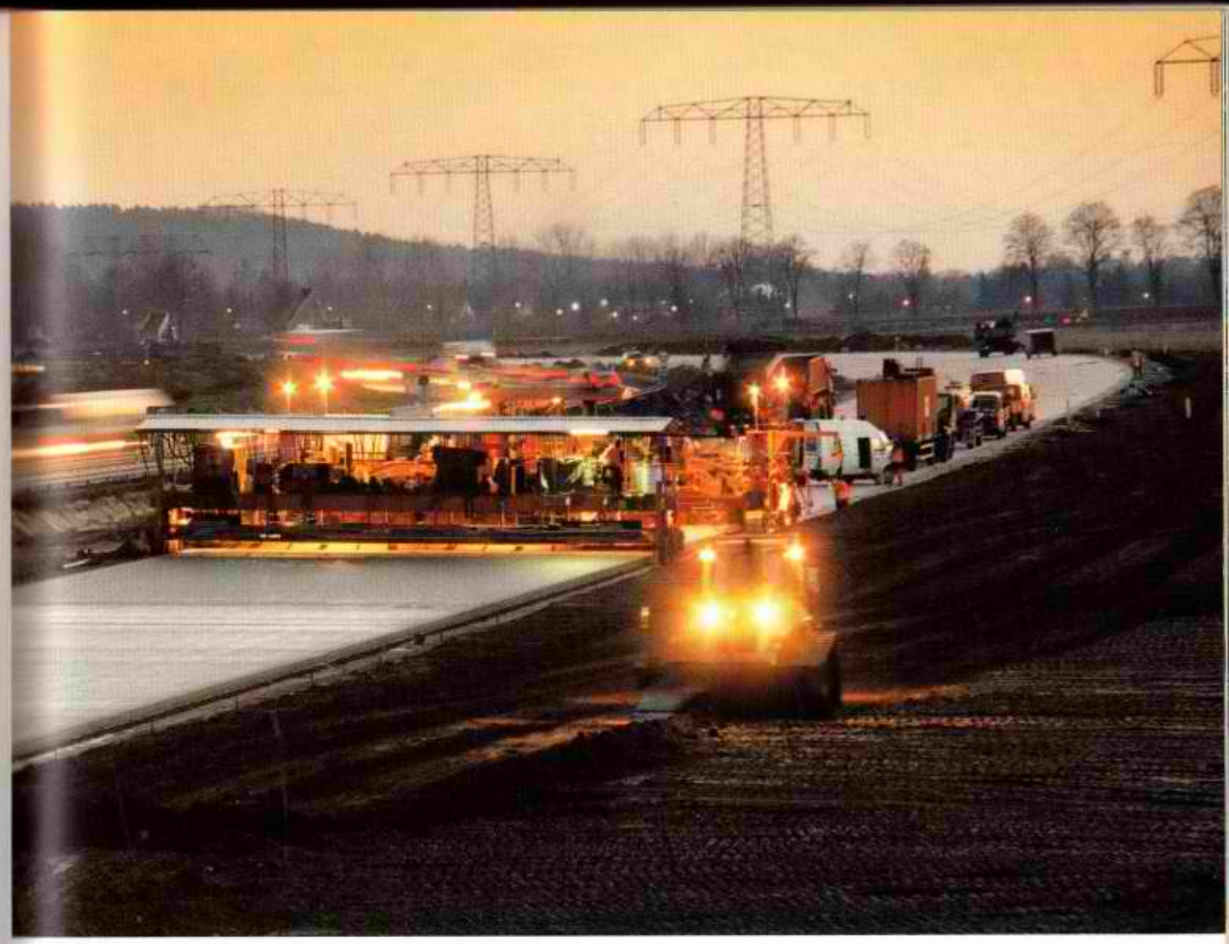
Although the market in the new Länder once again offered some opportunities, competition became intense in Germany, due to the growth in capacity in the sector, with supply now far outstripping demand, in addition to comprehensive deregulation of wages and conditions. The far-reaching reorganization undertaken in 1995 started to bear fruit in 1996: margins improved and structural costs were streamlined. As a consequence of geographic refocussing and market developments, SGE VBU posted a considerably reduced sales figure of DM 248 million (FF 1,440 million), a drop of 32%.

In roadwork, where price levels have stayed very competitive, the Berlin and Brandeburg branches showed greater resilience than those in the south (Oberthau – Leipzig), where the situation is extremely difficult and the company is considering a reorganization scheme.

There were a number of major projects, including earthmoving operations on the A2 and A10 motorways, the construction of the A10/A11 interchange north of Berlin, the concrete pavements of the A4 motorway near the Wilsdruf and the surfacing of the Pulsnitz to Burkau section, a job which provided the opportunity for joint operations with Cochery Bourdin Chaussé and Viafrance in the laying of 35,000 tonnes of bituminous mixture to a tight schedule. A notable achievement was the completion of roadwork and drainage at the very large residential complex in Karow to the north of Berlin, which will have generated business amounting to more than DM 80 million in three years.



The road surface in front of the Reichstag was replaced by SGE VBU.



The earthmoving operations and pavements of the Berlin ring road were done by SGE VBU.

Demolition work, the area where the company is leader in the new Länder, and which had previously been flourishing, has started to show signs of losing momentum; the first visible effects of this were a serious degradation of price levels, initially in the Berlin area, and now becoming noticeable around Dresden. In addition there has been an emerging trend towards deconstruction (involving preserving the flooring and facade and processing the demolition rubble), requiring new skills and techniques. The earnings for the year, which were not affected by the cancellation of the contract for the repair of 140 kilometres in Belarus, still showed heavy losses, at – DM 47 million (- FF 161 million), albeit less than half the deficit of 1995.

In this difficult context, and following the efforts made to better organize and supervise company activities, progress is still required in the way in which operations are prepared, organized and performed. A special software tool to provide assistance in project preparation was therefore developped, and a large number of training courses have been started and will be continued for branch managers, site managers and foremen throughout 1997.

Thanks to these various initiatives VBU should continue its turnaround in 1997, and if all goes according to plan, is expected to return to break-even in 1998-1999.

The very high voltage substation at Mezerolles in Yvelines was built by SDEL.

Engineering and Electrical Work

OPERATING IN ALL AREAS OF ENGINEERING AND ELECTRICAL WORK, FOR AN ESSENTIALLY PRIVATE CLIENTELE IN THE INDUSTRIAL AND TERTIARY SECTORS, SGE HAS DONE BUSINESS FOR THE MOST PART IN FRANCE THROUGH SDEL AND IN GERMANY VIA ITS SUBSIDIARY CONTROLMATIC. ■ THERE WAS AN IMPROVEMENT ON THE FRENCH MARKET IN 1995 BUT IT PETERED OUT VERY QUICKLY AND IN GENERAL THE ECONOMY WAS SLUGGISH IN 1996. ■ THE TRENDS ADVERSELY AFFECTING THIS AREA OF ACTIVITY WERE THAT PUBLIC INVESTMENT PROGRAMMES, IN PARTICULAR, WERE CUT BACK AND PRIVATE ENTERPRISE POSTPONED FURTHER INVESTMENT, WAITING FOR AN IMPROVEMENT IN THEIR OWN ORDER BOOKS. ■ THE ARRIVAL IN EARLY 1997 OF GTIE AND SANTERNE, BOTH CONTRIBUTED TO SGE BY COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, HAD THE EFFECT OF MAKING SGE THE LARGEST FRENCH COMPANY IN ELECTRICAL WORK, WITH A SALES FORECAST OF SOME FF 11 BILLION. ■ TAKEN TOGETHER, THE THREE GROUPS – GTIE, SDEL AND SANTERNE – WHICH REALIZED TOTAL SALES IN 1996 OF FF 11.5 BILLION (COMPARED WITH FF 11.2 BILLION IN 1995), NOW MAKE UP, SINCE JANUARY 1ST 1997, SGE'S ENGINEERING AND ELECTRICAL WORK DIVISION. ■

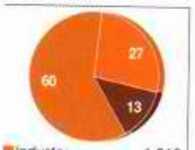
SDEL

With sales of FF 3 billion, comparable to that of the previous year, SDEL managed to sustain in 1996 its volume of business and its booking of orders, despite a generally less favourable economic environment, in particular in the area of activities linked to industry. The net contribution to earnings remained steady at FF 41 million.

Operations with industry underwent a decline in France due to very tough competition and the scarcity of large-scale projects. Nonetheless a number of noteworthy contracts were secured during the year: the Siarr water purification plant in Rouen, integration work on the Nkossa platform for Elf Congo, the Civaux nuclear power station, the Chantiers de l'Atlantique at St.Nazaire, the Robust sugar terminal, the contract for the automation system for Royal-Canin in the north of France, and extension of Satolas airport in Lyons.

The different regions enjoyed mixed fortunes: resilience in Normandy, Rhône-Alpes and the North only partially offset the contraction of business in the South-West and Alsace. The low level of investment and erosion of margins required some repositioning. IT systems continued to enjoy growth, for example with the automation of the Colombes purification plant. Likewise, the export business has been growing, with the Tagus bridge electrical equipment.

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



Industry	1,810
Energy	812
Tertiary	391

In the tertiary sector, despite investment being weak, especially in the Paris region, there was an increase of 8%, thanks to the excellent position of SDEL in leading large-scale projects. The outstanding events of the year were the completion of the head office of the Caisse Centrale de Réassurance in Rueil-Malmaison, the Renault Technocentre in Guyancourt and the Indosuez head office in Courbevoie.

SDEL also expanded its activities in high and low current operations and the pre-cabling of data processing networks, which should adequately compensate for the decrease in the average value of projects. Lastly, the company has continued to grow in the telecom sector, particularly in the Paris area, with good future prospects linked to investments by operators in this sector.

In the energy sector 1996 was marked by a 20% increase in orders and an 8% growth in business volume. While the rural electrification sector remained stable, major project work with EDF, very high voltage substations and control system equipment all provided substantial activity. Also noteworthy was the finalization of some significant operations in the area of underground work, a sector which will probably undergo new developments in coming years.

For the Nkossa platform, SDEL provided the computerized control system, instrumentation, electrical power supply and telecommunications.

In the Leuna 2000 refinery near Leipzig, SDEL and Controlmatic installed and tested the entire operations control system.

CONTROLMATIC

In Germany, the Controlmatic subsidiary is focussed first and foremost on the industrial sector. The company was able to consolidate its position by restoring staff motivation and improved labour relations in the wake of the far-reaching reorganization that took place last year. Orders taken during the year were satisfactory, despite the difficulties caused by intense international competition in the new Länder, and in the West the company's long-standing clientele ensured a steady supply of works. Thanks to the support of the parent company SDEL, a number of major contracts were signed in the course of the year, amounting to close to DM 20 million, with French investors: Elf, Rhône-Poulenc and Atochem. Controlmatic remained strong in the paper sector, taking orders from Nordland Papier and Köhler. Controlmatic was once more able to post a profit in 1996.

GTIE
(not in consolidation scope in 1996)

The GTIE group performs engineering and electrical work through its network of 250 firms that are securely integrated into the economic fabric of their respective regions and conveniently located near their customers. In 1996 this group of companies was organized on a geographic basis around three management hubs: Garczynski & Traploir (Centre West and Dom-Tom overseas departments); Fournié-Grospaud (South-West, Provence Alpes Côte d'Azur); GTIE (rest of France, international).

GTIE is a systems supplier and integrator in the fields of electrical power supply, information technology and communications. Its business can be divided up into three main sectors: infrastructure (45%), industry (35%) and building (20%). Sales for the year in SGE's 1996 consolidation scope amounted to FF 6.3 billion, up 3% on 1995, despite a fairly slow economy.

The increase in underground system operations, some diversification in design work and a project in Portugal were able to offset to a certain extent the decline in VHV/VH overhead line work.

With local authorities in no hurry to take decisions, and determined to better control their costs and the selection of their investment projects, the companies in the group stuck to their strategy of offering innovative solutions: delegated management of public lighting systems, illumination of historical buildings and other facilities, geographic information systems.

There was however a very sharp upturn in the area of telecommunications, as a consequence of exceptional investments by three major mobile operators in the process of setting up their national network. The firms working mainly with industry, offering valuable expertise in certain processes, were on the whole able to post respectable earnings, despite a very uneven economic context.

Competition remained very tough in building and meant that the companies had to reinforce their position in low current operations, which accounted for almost 50% of sales for quite a number of them. With the return of these difficulties the French companies in GTIE demonstrated good resilience, keeping sales steady and on the whole posting respectable levels of earnings.

Abroad, the situation was on balance favourable in Great Britain and the Netherlands, a country where both volume and performance progressed well.

Fournié-Grospaud delivered two special foundry mould automatic washing machines to the automotive engineering firm Safeda.

Santerne
(non-consolidated in 1996)

The Santerne group performs electrical installation work in virtually all regions of France through its fifty-four different locations, with a strong focus in the North, East and Ile-de-France. In 1996, the three traditional areas of business accounted for the following shares: 39% in tertiary, 31% industrial and 25% in lines and systems. Airport facilities, a field in which Santerne has acknowledged expertise, are its main export business.

Santerne provided the access control system for Renault's Technocentre at Guyancourt.

In 1996, Santerne posted a 6% increase in sales (FF 2,220 million in SGE's 1997 consolidation scope). This growth is due both to the enlargement of the consolidation scope and the expansion of certain specialty operations.

In the course of the year, the operating units carried out a larger number of installation operations in various low current environments, in particular in computer systems and complex system integration. Santerne was also boosted by the sharply increased level of investments in the telecom sector.

Construction of the Elf refinery at Leuna. G + H Montage performed the thermal insulation work on the storage tanks and pipes.

Thermal and Mechanical

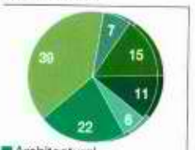
THE THERMAL AND MECHANICAL ACTIVITIES DIVISION OF SGE COMPRISES FIRSTLY THE CLIMATE CONTROL COMPANIES TUNZINI IN FRANCE, AND NICKEL, ITS GERMAN SUBSIDIARY. ■ TUNZINI IS THE LEADING FRENCH COMPANY ON THE MARKET IN THIS AREA OF ACTIVITY. ■ ALSO IN THIS LINE OF BUSINESS THERE IS LEFORT FRANCHETEAU. ■ IN ADDITION THERE ARE THE ACOUSTIC INSULATION COMPANIES WANNER, IN FRANCE, PLUS G + H MONTAGE IN GERMANY. ■ THESE LAST TWO COMPANIES ARE THE LEADERS ON THEIR RESPECTIVE MARKETS. ■ TOTAL SALES FOR THE DIVISION, THREE QUARTERS OF WHICH WERE GENERATED IN GERMANY, REACHED FF 8,342 MILLION IN 1996, A LEVEL SLIGHTLY DOWN, BY 3%, ON THAT OF 1995. ■ DURING THE COURSE OF THE YEAR'S ACTIVITY THE GENERAL MARKET SITUATION WAS NOT FAVOURABLE IN FRANCE OR GERMANY, AND BOTH LINES OF BUSINESS WERE AFFECTED. ■ DESPITE THESE VARIOUS DEVELOPMENTS, THE SECTOR HAS SHOWN SOME AREAS OF RESLIENCE OR EVEN OF PROMISING DEVELOPMENT: FIRE PROTECTION (TUNZINI), RENOVATION (LEFORT FRANCHETEAU), INDUSTRIAL INSULATION (G + H MONTAGE, WANNER), COLD CEILINGS (NICKEL). ■

G + H Montage

For G + H Montage, SGE's largest subsidiary in Germany, 1996 was a year marked by a further deterioration of price levels and shrinking demand in most of its lines of business. The market is still beset by structural problems, with competition exacerbated by the still massive presence of a labour force that has come there from low income countries. The adaptation measures undertaken last year with a view to cutting costs and eliminating the sources of loss turned out to be insufficient. The level of sales is down slightly; at DM 1,487 million (FF 5 million) the drop is limited to 1% on the basis of comparable structure, (though it reaches 5% if G + H UK, to be transferred to Norwest Holst and no longer consolidated in 1997, is excluded). Developments in the areas of activity which became subsidiaries in 1996, have been very varied.

Thermal activities for industry (more than a third of the group's business) grew slightly, thanks to a number of one-off projects, in particular in the chemicals industry. The main operations were the Leuna refinery, near Leipzig, seven halls in the Munich exhibition centre, the district heating plant in northern Munich, and the construction of clean rooms in an electronic components factory in Taiwan.

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



Architectural interior work	1,099
Industrial insulation	1,950
Acoustic	350
Facades	749
Refrigerated buildings	550
Marine operations and asbestos removal	300

Refrigeration was impacted by the sharp downturn on its markets (meat), both in terms of volume and margin. The delivery of two turnkey meat processing facilities in Gutersloh and Döbeln (Leipzig) were among the prominent events of the year.

On the architectural interior market, the situation continued to worsen, producing a more noticeable decline. The same goes for margins and orders booked in this line of business, which accounts for a fifth of G + H Montage's operations. Works completed in 1996 include the fitting out of the head office of the Allianz insurance company in Berlin and the Landesbau Sparkasse in Potsdam.

Facade insulation, the group's third line of business, is the only one to have registered a substantial increase in business volume (+ 12%); however, the operating profits were disappointing (major loss on a project in Berlin and business affected by bad weather at the beginning of the year). A number of major projects were carried out during the year: the Boxberg plant in Dresden, a maintenance workshop at Munich airport, several halls of the Hanover fair, a residential complex in Berlin and two large contracts for the Hong Kong metro.

The Schkopan plant, near Halle, where G + H Montage installed the thermal insulation and facades.

The metal roofing and the acoustic insulation of the new terminal at Frankfurt airport were done by G + H Montage.

In the area of acoustic insulation for industry, the expected upswing was not forthcoming; on the contrary, the market once again suffered from reduced volume and margins. G + H Montage's sales were well down on the previous year - by 15% - falling beneath the DM 100 million mark, although there was an improvement in terms of orders booked in the second half of the year. The two most significant projects during the period were performed abroad – the Ras Abu Fontas thermal power station in Qatar and two gas turbines in Pakistan.

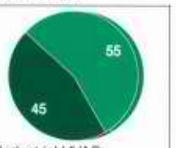
Interior fittings for ships suffered an exceptionally bad year, with business opportunities becoming extremely scarce (both as regards passenger ships and liquid gas transportation vessels), with the situation made worse still by one shipyard filing for bankruptcy. This activity has also impacted the earnings of the subsidiary, Schuh, that was in any case badly hit by a sharp drop of volume in thermal insulation and poor performance in its specialty areas of industrial flooring and decontamination (asbestos). The extent of the losses in the ship interior and facade insulation businesses, to which must be added the thorough overhaul of the British subsidiaries, resulted in G + H Montage posting its worst performance in the company's history. The loss amounts to DM 59 million (FF 154 million), of which DM 24 million are attributable to the British subsidiaries.

Nickel

Nickel continued with the application of the policy started in 1996 aimed at putting the company back on its feet, following the example set by Tunzini: closure of branches or transfer of non-strategic or loss-making subsidiaries, streamlining of structural costs, reorganization of core businesses, both in Germany and abroad.

The climate control system in the assembly workshop of the Skoda plant was installed by Nickel in Prague.

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million



Industrial HVAC systems	355
Tertiary climate control	435

The situation in climate control in Germany, whilst not as disastrous as in France, nonetheless deteriorated seriously compared with previous years (fall in volume, erosion of profit margins). Faced with these developments, Nickel has stepped up its policy of greater selectivity, focussing in particular on high technology operations, such as cold ceilings and clean rooms.

The good progress of works on the Stern Center, Storkower Bogen and Lindencorso projects, managed by the general contracting entity GUT and completed in the course of the year, partly explain the growth in business volume from DM 206 million to DM 242 million (FF 680 million up to FF 790 million, an increase of 16%).

Noteworthy operations for the company in 1996 include the climate control system installed in Sieburg hospital near Cologne, the Cactus shopping centre in Luxembourg, the cold ceilings in the Baumeister shopping centre in Luxembourg, the conference centre in Bergisch Gladbach near Cologne and the administrative centre of the national sports lottery in Koblenz. On foreign markets, Nickel enjoyed a good year in the Czech Republic, with the installation of a climate control system in an assembly workshop of the Skoda plant in Prague. Various prospects for development in the sector of sprinkler-based fire protection systems have been identified in these countries, and some operations have been performed with the collaboration of Tunzini Protection Incendie (TPI). In addition, Nickel has boosted its operations in other Eastern Europe and South East Asian markets. The company has fitted out the clean rooms in a Siemens factory in Hungary.

Nickel achieved a very substantial reduction of its losses (DM 12 million, as compared with DM 59 million in 1995) and recovered good positive cash flow.

Tunzini

In France the economic situation on the tertiary market, the sector which absorbs most of Tunzini's core business, climate-control engineering, has deteriorated substantially and will remain depressed for the foreseeable future. In 1996 a major reorganization was undertaken (branches were closed and workforce rightsized) which resulted in a 30% fall in business volume in this area and thus reduced its impact on total earnings.

Tunzini performed the climate control work for the Dijon auditorium, the Bordeaux Palais de Justice, the Antibes inland revenue centre, the head office for the Perpignan newspaper *L'Indépendant* and is continuing its huge operation, on a site covering 120,000 square metres, involving heating systems, climate-control and smoke-venting for the European Georges-Pompidou hospital in Paris.

In 1997 Tunzini decided on redeployment with the creation of a subsidiary, Tunzini Génie Climatique (TGC), combining all its business in the fields of air conditioning, ventilation, heating and plumbing in the tertiary sector, with the aim of giving fresh impetus to sales.

Tunzini Protection Incendie installed the sprinkler system in the Schüco company's warehouses in Perray-en-Yvelines.

Sales by line of business
expressed as percentage and in FF million

Tertiary climate-control engineering	361
Industrial and nuclear	337
Environment	259
Fire protection	337

With the support of Nickel, which has 25% of this market in Germany, Tunzini will launch on the French market its cold radiating ceiling climate-control systems, which offer greater comfort and ease of use than conventional systems.

Industrial activities sustained a fairly satisfactory level of earnings. The main operations were the satellite assembly unit for Aerospatiale in Cannes and the Plastic Omnium packaging plant in La Verpillière.

Sprinkler-based fire protection systems have enjoyed three years of strong growth now. In 1996, Tunzini Protection Incendie (TPI), a player on this market for the past 30 years, confirmed its position as leader in France. Its sales, of FF 300 million, registered an increase of 9% over 1995. TPI provides its services in a huge variety of different areas: an agro-food manufacturing facility in Roquefort, the Calberson company in Paris, the Giat laboratories in Bourges, the Moulinex plant in Falaise, or the Rhône-Poulenc centre in Ivry-sur-Seine.

The environmental thermal activities sector, involving essentially the ongoing operations at Bellegarde and Toulouse and the completion of the Grenoble and Lagny plants, amounted to FF 200 million and accounted for 18% of Tunzini's sales. As of January 1st 1997, these operations have been transferred to SGE Environnement.

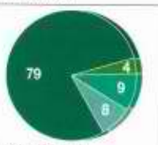
Thanks to a well balanced business mix, the net contribution to group earnings was FF 31 million, although sales were down 8% on 1995, at FF 1,294 million.

Wanner

The deterioration of the industrial insulation in France eased somewhat, thanks to a technical recovery of demand in the chemicals and petro-chemicals sectors, after two years of substantial cuts in investment, and as a result of the emerging demand for asbestos processing. The company's sales in 1996 were nonetheless down 7% compared with 1995 at FF 795 million.

Wanner carried out the insulation work on the piping of the Pompidou Centre in Paris, the Mobil head office in Gravenchon and the extension of the Volvo factory in Gent; it also performed the fireproofing of storage tanks for Atochem in Carling, and the removal of asbestos from the former emergency wing of the Clermont-Ferrand university hospital and the Elf offices in Pau.

Sales by line of business,
expressed as percentage and in FF million



Industrial and nuclear insulation	627
Asbestos removal	32
Cold room construction	72
Pre-insulated pipes	64

In the construction of cold rooms, 1996 saw the implementation of the strategic planning that had been adopted the previous year. Wannifroid ceded 51% its capital to Pab Nord (a subsidiary of Sollac-groupe Usinor) that manufactures, amongst other things, heat insulation boards. By joining forces in this way, Wannifroid has been able to offer the market the services of a manufacturer-fitter. Its main operations in 1996 were a cake and pastry factory for Sodebo in Vendée, a pre-cooked food preparation facility for Appeti Marine in Petite Synthe, and abattoirs in Sarrebourg.

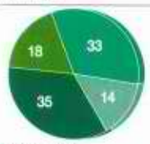
Wanner carried out the insulation work on the Chooz nuclear power station in the Ardennes.

In France the market for pre-insulated pipe remained steady. Wannitube, the French market leader with sales of FF 60 million, obtained ISO 9002 certification. Among the major orders in the year, the Air Force bases at Evreux and Istres, the Smart factory in Moselle and the repair of the Dunkirk municipal system are worth mentioning. Wanner's accounts in 1996 were badly hurt by the radical restructuring of the Spanish subsidiary Itasa, which largely accounts for most of the loss posted (FF 63 million against FF 45 million in 1995), business in France having returned to break-even.

Lefort Francheteau

This SGE subsidiary is in the same line of business as Tunzini, operating mainly in the Ile-de-France area, and with greater specialization in property maintenance and renovation (through its subsidiary Saga) and maintenance and operation of heating and air-conditioning systems (through its subsidiary Sonex). These two types of business enabled the company to suffer only limited decline in sales volume this year (FF 455 million, 2.2% less than 1995) and in contribution to earnings (FF 17 million, a drop of 28%).

Sales by line of business
expressed as percentage in FF million



Renovation of public housing	159
Plumbing and heating in new buildings	82
Climate control	150
Maintenance	64

The main operations completed were the headquarters of Chronopost and Crédit d'équipement des PME, where Lefort Francheteau installed heat pump systems, two buildings at Renault's Technocentre in Guyancout, where a fan-coil unit was fitted, and the hospital at Massy, where an air-only system with high-performance air filtering was installed. Saga, for its part, renovated 3,000 housing units (roofing, heating, plumbing, and all trades).

At the end of 1996 work on a number of projects was underway: the EDF generation and transmission division at Saint-Denis, ventilation for the Eole Condorcet station, the head office of France Télévision, and the Paul-Doumer building in Courbevoie, where Lefort Francheteau has fitted an air-conditioning system using air-handling module technology. Lastly Lefort Francheteau has begun the installation of plumbing in the Stade de France, working to a very tight schedule.

In 1996 Lefort Francheteau started work on the air-conditioning system for the Italiens-Helder office building that formerly housed the newspaper *Le Monde*. This project has provided the opportunity to innovate with the new radiant ceiling technology.

Lefort Francheteau installed the air-conditioning system in the Paul-Doumer building.

BOT and other activities

BOT

Prado Carénage. SGE is the largest shareholder, with a 25% equity stake, in Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage, the concession-holder for the tunnel that has, since 1993, enabled traffic to cross the centre of Marseilles.

As expected, in 1996 it reached its steady operating level, three years after opening. 10.8 million vehicles went through the tunnel (5% more than in 1995), and net revenues amounted to FF 125.6 million (+ 11.5%, due to the increase in traffic and to the basic toll rate being increased, as per contract, to FF 13 on October 1st 1996).

Net earnings are up considerably and should be close to break-even point in 1997. The fact that for the first time there was a positive cash flow of FF 13.5 million, means that it will be possible to start serving the coupons of the subordinated convertible bonds for 1996, and begin catching up on the coupons from the two previous years.

The Prado Carénage tunnel. More than ten million vehicles have passed through the toll gates in the past three years.

Cofiroute. SGE owns 30.88% of the shares of Cofiroute, the leading private holder of motorway concessions in Europe and operator of a network of some 750 km, mainly Paris-Orléans on towards Tours and Paris-Le Mans.

81.5 million vehicles used the system in 1996, covering some 7.2 million kilometres. For the first time in Cofiroute's existence, traffic levels fell. The increase in revenues, amounting to FF 3,924 million and down on forecasts, was made possible by the toll rate rises in June 1995 and February 1996, introduced in order to finance Cofiroute's investment programme.

Work on the existing system in 1996 involved completing the widening of 51 kilometres on the A11 between Thivars and the RN 23 in the direction away from Paris, and the start-up of the widening operations on the same section in the other direction.

As far as extension of the system was concerned, the work started on the A85 (Angers to Langeais) meant that the section from Angers to Saumur could be opened on January 10th 1997, and the continuation on to Bourgueil will be delivered in the second half of 1997. The framework contract for the completion of the A86 loop to the west was signed during the year, as were the initial contracts for design and works on the first section, between Rueil-Malmaison and the A13.

Financial debt rose from FF 6.8 million at the end of 1995 to FF 7.9 million at the end of 1996. Cofiroute achieved Standard and Poor's ratings of AA for long term and A-1+ for short term debt, and should thus be able to secure satisfactory conditions on the bond market.

The net profit for the year amounted to FF 696 million – SGE's share being FF 215 million, compared with FF 189 million in 1995.

The section of the A85 linking Angers to Saumur was opened in early 1997.

The bridge over the Tagus. The BOT contract signed on March 24th 1995 between the concession holder Lusoponte (24.8% owned by SGE) and the Portuguese government (authority granting the concession) for a maximum term of thirty-three years, included operation of the April 25th bridge that already exists and the construction of the new Vasco da Gama bridge located upstream.

Responsibility for operation of the April 25th bridge was transferred on January 1st 1996, and is currently being performed under very satisfactory conditions, with the users enjoying improved levels of service despite the disruption caused by the fact that a rail connection is also being laid across the same bridge, due to be opened in 1998. Traffic reached 50.1 million vehicles in the course of the year (up 3.7% over 1995) and revenues amounted to FF 121 million. The Vasco da Gama bridge construction project, which involves engineering structures totalling 17 kilometres in length, including a cable-stay bridge, is being led by Campenon Bernard SGE. The project was 66% completed by the end of 1996, and the satisfying rate of progress should make it possible to open to traffic the largest engineering structure currently being built in Europe by the contract deadline (in time for the beginning of the Lisbon international Exposition in 1998).

Stade de France. The concession for the Stade de France in Saint-Denis was awarded on April 29th 1995 to Consortium Stade de France (in which SGE has a 33% share), to perform the design, construction, financing and commercial operation of this exceptional facility until the year 2005.

The rate of progress, which appeared spectacular in 1996, with the roof installation operations beginning in August and the completion of concrete structures in October, was strictly according to the very tight works schedule, which sets the delivery date for November 30th 1997, and first actual use, i.e. the inaugural game, on January 28th 1998.

Stade de France. Whilst the construction work was forging ahead, the concession-holder began to prepare in 1996 for commercial operation of the facility.

As of 1996 the concession-holder started its build-up towards commercial operations by recruiting the core of its managerial staff and inviting sub-contractors to tender for maintenance, various other specialized services and merchandising of the main products. The initial indications from this exercise confirm the objectives that had been set in the forecasts.

Stade de France is gradually establishing its image as the leading venue for sporting, cultural and entertainment events in France; it is versatile and easily adaptable to various requirements; thanks to its specially designed facilities it can host the big occasions in soccer, rugby and athletics (potentially even the Olympic Games), as well as the largest motor sport events, shows and concerts, with seating arrangements that can be tailored to audiences from 15,000 to 100,000.

Other BOT operations. The concession-holder Muse S.A., in which SGE has a 26% holding, continued with the authority granting the concession, the Hauts-de-Seine department, the preparatory studies for the first section of this infrastructure project that will combine public transport with light vehicles in the department; the consultation procedure was initiated in the municipalities that have declared an interest and will continue on through 1997.

Negotiations continued between Lorys (50% owned by SGE), concession-holder short-listed for the western ring-road around Lyons, and the Rhône department, awarding the concession, with a view to finalizing the contract for this project.

SGE also began work on or submitted a certain number of other concession proposals in France and abroad.

SGE ENVIRONMENT

The reorganization of the SGE group provided the opportunity to gather together within a newly created entity, SGE Environment, all the activities relating to the design and construction of household and industrial waste processing plants that had previously been shared between Tunzini, Sogea and OTVD. This new configuration holds expertise unrivalled in France that enables it to offer a very wide range of different waste processing solutions.

At the beginning of 1997, SGE brought to CGEA all its collection, sorting and waste processing facility management services, to form a structure combining all these lines of business, called Valor. SGE will, in co-operation with SGE Environment, seek to undertake, either alone or in partnership with other companies in the same field, especially those in the Group, turnkey design and build projects in this niche of the market, which, particularly abroad and despite funding difficulties, has been boosted by the implementation of ambitious environmental protection legislation.

Financial Statements

Consolidated Financial Statements

Past three years

(in millions of French francs)	1996	1995	1996
Net sales	42,983	45,252	45,807
Of which foreign net sales *As a percentage of Total*	17,550 *40,8*	18,497 *40,9*	18,582 *40,6*
Group's share in income	**(372)**	**(933)**	**290**
Shareholders' equity	2,846	3,155	4,109
Provisions for liabilities and charges	5,850	5,717	5,333
Net financial surplus (debt)	3,287	(505)	394
Cash flow from operations	**1,014**	**977**	**1,665**
Capital expenditure for plant and equipment and acquisition of financial investments	1,142	1,484	1,894
Proceeds from disposals and sales	1,581 (a)	345	235
Average number of employees	**57,289**	**60,898**	**63,366**

(a) *Includes 1,043 MF impact of sale of Saint-Gobain investments; does not include Berlin property transactions (see Note 2.1).*

Consolidated Statements of Income

(in millions of French francs)	Notes	1996	1994
Net sales	19	42,983	45,252
Other revenue	20	2,020	1,872
Total revenues		**45,003**	**47,124**
Operating expenses	21	(43,676)	(45,562)
Gross operating income		**1,327**	**1,562**
Adjustment to amortization and provisions	21	(1,420)	(1,436)
OPERATING INCOME		**(93)**	**126**
Net financial expense before financial provisions		552	(44)
Financial provisions		(11)	(46)
NET FINANCIAL EXPENSE	22	**541**	**(90)**
OPERATING INCOME LESS NET FINANCIAL EXPENSE		**448**	**36**
Exceptional items		(825)	(666)
Adjustments to amortization and provisions		(29)	(271)
NET EXCEPTIONAL EXPENSE	23	**(855)**	**(937)**
Employee profit-sharing		(32)	(73)
Income Taxes	24	(56)	(65)
Amortization of goodwill	4	(100)	(89)
NET INCOME FROM CONSOLIDATED COMPANIES (BEFORE EQUITY INTEREST AND MINORITY INTEREST)		**(594)**	**(1,128)**
Equity in net earnings of affiliated companies	7	233	189
Minority Interest	15	(11)	7
NET INCOME (GROUP SHARE)		**(372)**	**(933)**

Consolidated Balance Sheet

Assets

(in millions of French francs)	Notes	1996	1995
Intangible assets other than goodwill	3	304	301
Goodwill	4	1,207	1,152
Property, plant and equipment	5	5,126	5,901
Financial Assets			
Unconsolidated investments	6	514	1,564
Investments accounted for by the equity method	7	970	856
Other financial assets	8	442	552
		1,926	**2,971**
Deferred charges	9	148	217
TOTAL FIXED ASSETS		**8,710**	**10,542**
Inventories	10	3,964	4,411
Trade notes and accounts receivable	18	16,666	18,487
Marketable securities and short-term financial receivables	11-16	7,530	3,610
Cash	16	1,003	1,077
TOTAL CURRENT ASSETS		**29,163**	**27,585**
TOTAL ASSETS		**37,872**	**38,126**

Shareholders' equity and liabilities

(in millions of French francs)	Notes	1996	1995
Shareholders' equity	12		
Capital stock		2,585	2,567
Retained earnings, before net income for the year		633	1,521
Net income for the year		(372)	(933)
		2,846	**3,155**
Minority interest	13	77	66
Investment grants and deferred revenues	14	655	4
Provisions for liabilities and charges	15	**5,850**	**5,717**
Long-term financial debt	16		
Subordinated debt, bonds and debentures		314	347
Other long-term debt		1,605	2,002
		1,919	**2,349**
TOTAL CAPITAL EMPLOYED		**11,347**	**11,292**
Trade notes and accounts payable	18	23,199	23,993
Short-term financial debt	16	3,326	2,842
TOTAL CURRENT LIABILITIES		**26,525**	**26,835**
TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES		**37,872**	**38,126**

The time periods are the following:

Buildings held as investments	50 years
Buildings used in operations	from 15 to 30 years
Equipment for public works	from 2 to 10 years
Vehicles	from 3 to 5 years
Fixtures and furnishings	from 8 to 10 years
Furniture and office equipment	from 3 to 10 years

The Group has not elected to capitalize property, plant and equipment financed with long-term leases.

1.6. Unconsolidated investments

The gross book value of unconsolidated investments is the acquisition cost. If the gross book value is higher than fair value, a provision equal to the difference is constituted and charged to income. The fair value corresponds to the proportionate share of the net assets of the company in question, adjusted as needed to reflect the market value of the securities, the company's significance to the Group, or its growth and earnings prospects.

1.7. Pension obligations

Pension obligations relating to active employees' benefits payable upon retirement or commitments under supplementary pension schemes are carried as off-balance-sheet commitments.

Pension benefits owed by the Group to retired employees are provisioned on the balance sheet according to the projected benefit valuation method. The actuarial cost resulting from these pension obligations is charged to income.

1.8. Revenue recognition

Revenues from long-term contracts of companies in the Building Construction and Public Works and Roadwork sectors are determined using the percentage-of-completion method. In the Engineering, Electrical Works, and Thermal and Mechanical Engineering sector, on the other hand, contracting companies use the completed-contract method. In case of losses, the carrying value of work in progress is reduced by an amount corresponding to the loss attributable to the work completed at year-end. If the contract is projected to end in deficit, then regardless of the method of accounting a provision is made for the anticipated loss upon completion. This provision takes into account a prudent estimate of amounts the group may reasonably expect to recover against claims.

1.9. Income taxes

Income tax expense for the year corresponds to taxes payable by consolidated companies, adjusted for changes in deferred taxes over the year. Deferred taxes arise primarily from timing differences between income for financial reporting purposes and income for tax purposes and are calculated using the liability method. No deferred tax has been recorded for items for which due-dates were not known at year-end. The same applies to deferred tax credits for losses carried forward.

2. ▪ Changes in asset structure

2.1. Notable developments

Sale of buildings in Berlin

At the end of December 1996 SGE sold the Anthropolis and Lindencorso buildings it held in Berlin to German investment funds, the Group having first taken over its partners' financial commitments in these two projects. Concomitantly with the sale, which had a cash impact of some FF 2.2 billion, the Group took out leases with a maximum term of 30 years and received repurchase options at twenty and thirty years on the buildings sold.

In terms of impact on net income, these sales resulted in the reporting, for the year, of net residual capital losses of some FF 200 million. To this must be added provisions of a similar order of magnitude to cover the difference between guaranteed rent and forecast rental income during the initial renting-up phase. The provisions were determined using assumptions made by property experts with respect to a property market whose future development remains uncertain.

In addition, EPE Friedrichstadtpassagen, a property company in which SGE owns a 25% interest, likewise sold its Friedrichstraße building (Quartier 207) at the end of December to a German investor for DM 460 million. EPE took out a lease with a maximum term of 15 1/2 years and there was an exchange of options between the parties. Overall, this property transaction will have no impact on the Group's net income, since the capital gains from the sale were offset by provisions taken for rent risk.

Disposal of Saint-Gobain shares

SGE's entire Saint-Gobain share portfolio was sold to Compagnie Générale des Eaux during the year.

The FF 1,563 million sale generated capital gains of FF 520 million.

Acquisition of 40% of the capital stock of CBC (Compagnie Générale de Bâtiment et de Construction)

As part of the reorganization of its construction activities, announced by Compagnie Générale des Eaux in 1996, SGE acquired 40% of CBC for FF 81 million net. The acquisition occurred at the end of the period and had no impact on the Group's consolidated net income for 1996. Under the terms of the purchase agreement, Compagnie Générale des Eaux provided SGE with a seller's guaranty covering assets and liabilities.

2.2. Scope of consolidation

The scope of consolidation stood at 456 companies on December 31, 1996 (compared to 451 on 31 December 1995) including 33 joint ventures and GIE's, or groupements d'intérêt économique (a form of partnership under French law).

The breakdown by method of consolidation is as follows:

	France	Foreign	Total	1995
Full consolidation	205	189	394	384
Proportional consolidation	18	29	47	54
Of which joint ventures and GIE's	*11*	*22*	*33*	*37*
Equity method of accounting	6	9	15	13
TOTAL	229	227	456	451

3. ▪ Intangible assets other than goodwill

The net change over the period can be analyzed as follows:

(in millions of French francs)	Gross book value on 31 Dec. 1996	Invest-ments	Other changes	Gross book value on 31 Dec. 96	Amorti-zation on 31 Dec. 96	Net book value on 31 Dec. 96
Investments related to concessions	222	18	–	240	(30)	210
Other intangible assets	442	23	(11)	453	(359)	94
	664	41	(11)	693	(389)	304

Investments related to publicly-owned concessions involved the acquisition of intangible rights in connection with the obtention of concession management contracts, and relate to Sogea's Service activity.

Other intangible assets at year end primarily involve going-concern values.

4. ▪ Goodwill

The changes during the period were as follows:

(in millions of French francs)	Gross value	Amortization	Net value
Values at 31 Dec. 1995	1,974	(822)	1,152
Goodwill acquired during the year	91	–	91
Amortization	–	(100)	(100)
Conversion adjustments and various	108	(44)	64
Values at 31 Dec. 1996	2,173	(966)	1,207

The consolidation of CBC under the equity method of accounting *(40% acquired at the end of the period)* resulted in the recording of FF 81 million of goodwill.

The most significant elements of this line item are the goodwill relating to the British subsidiaries (FF 450 million, or £ 59 million) and the Moter group of companies (FF 142 million).

5. ▪ Property, Plant and Equipment

Changes during the period were as follows:

(in millions of French francs)	Gross book value 31 Dec. 96	Invest-ments	Disposals and various	Gross value 31 Dec. 96	Amorti-zation 31 Dec. 96	Net book book value 31 Dec. 96
Land	1,455	4	62	1,520	(79)	1,441
Buildings	1,773	19	(70)	1,722	(645)	1,077
Plant and equipment	4,923	359	(456)	4,826	(3,595)	1,231
Fixtures and other	2,819	314	(572)	2,561	(1,811)	750
Concessions	547	32	2	581	(23)	558
Construction work in progress	661	290	(803)	148	(79)	69
	12,178	1,017	(1,838)	11,357	(6,231)	5,126

Disposals for the period primarily concern the Group's property assets in Berlin.

Breakdown by business segment

(in millions of French francs)	Gross value	Amortization and writedowns	1996 Net value	1995 Net value
Building and civil engineering	5,279	(2,974)	2,304	2,427
Roadwork	3,570	(2,281)	1,289	1,503
Electrical Works	351	(219)	132	131
Thermal and Mechanical Engineering	1,054	(747)	306	401
German property assets	1,104	(9)	1,094	1,439
	11,357	(6,231)	5,126	5,901

The German property assets include the Lindencorso land in Berlin which continues to be carried in the balance sheet at FF 651 million (see Note 14).

6. ▪ Unconsolidated investments

The unconsolidated investments line item includes the impact of sales and disposals of portfolio holdings during the year, in particular of SGE's Compagnie de Saint-Gobain share portfolio which had a balance sheet value of FF 1,043 million.

On 31 December 1996 this line item included shares of infrastructure concession companies with assets under construction, as well as shares in companies which were well below the consolidation threshold.

7. ▪ Investments accounted for by the equity method

The principal financial figures for the companies accounted for by the equity method are:

(in millions of French francs)	1996 Total	1996 of which Cofiroute	1995 Total	1995 of which Cofiroute
Net sales* (100%)	4,377	4,000	4,215	3,653
Group share of shareholders' equity	970	922	855	822
Net income (100%)	747	695	593	605
Group share of net income	233	215	189	187

* *not included in Group consolidated net sales*

The portion of CBC equity consolidated by the equity method at end-1996 *(40% acquired at the end of the period)* is carried under this line item at a value of 0. The change in the value of equity-method investments was as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Value at beginning of year	855	796
Group equity in net earnings	233	189
Dividends paid out and various	(118)	(130)
Value at end of year	970	855

The dividend paid out by Cofiroute was FF 115 million in 1996 (FF 119 million in 1995).

8. ▪ Other financial assets

This line item breaks down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Long-term loans	396	505
Other net long-term financial items	46	47
	442	552

The loans involve mainly loans to unconsolidated affiliates and deposits and guarantees.

9. ▪ Deferred Charges

Deferred charges include primarily:
- costs of site preparation work which are charged to income over the duration of the contract;
- prepaid expenses on long-term leases arranged to finance the head office in Rueil 2000. These prepayments are amortized over the life of the contracts.

10. ▪ Inventories and work in progress

This line item concerns mainly contracts in the Engineering and Electrical Works and Thermal and Mechanical Engineering segment to which the Group applies the completed-contract method.
Inventories and work in progress include:

(in millions of French francs)	1996	1995
Work in progress	3,492	3,845
Other operating inventories	626	708
Provisions for loss of value	(154)	(142)
	3,964	4,411

11. ▪ Marketable securities and other short-term financial assets

Marketable securities and other short-term financial assets can be broken down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Short-term investments and marketable securities	3,576	2,662
Other short-term financial receivables	3,954	948
	7,530	3,610

The Group's entire portfolio of Compagnie Générale des Eaux shares (with a stock market value of FF 430 million at end-1995), carried under short-term investments, was sold during the period.
The other marketable securities consist primarily of debt securities and cash instruments (mutual fund shares). There is no significant difference between their market value at 31 December 1996 and their balance-sheet carrying value on that date.
Short-term financial receivables include, in particular, approximately FF 2.2 billion of receivables from the sale of the Berlin buildings at end-December.

12. ▪ Change in shareholders' equity

(in millions of French francs)

Shareholders' equity	Capital	Reserves	Earnings	Total
at 31. December 1994	2,482	1,337	290	4,109
Capital increase	85	70	-	155
Allocation of earnings and dividends paid out	-	144	(290)	(146)
Currency conversation differences	-	(31)	-	(31)
Group share of earnings during the period	-	(933)	933	-
at 31 December 1995	2,567	1,521	(933)	3,155
Capital increase	18	1	-	19
Allocation of earnings and dividends paid out	-	(933)	933	-
Currency conversion differences	-	44	-	44
Group share of earnings during the period	-	-	(372)	(372)
at 31 December 1996	2,585	633	(372)	2,846

The currency conversion differences are carried under retained earnings at -FF 52 million at end-December 1996.

13. ▪ Minority interests

The changes in minority interests during the year were as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Balance at beginning of year	66	80
Minority interests' share of earnings during the year	11	(7)
Changes in scope of consolidation	(8)	-
Dividends paid out and other changes	(8)	(7)
Balance at end of year	77	66

For affiliated companies whose net assets, including the current year's earnings, were negative at year-end, the Group has assumed the minority interests' share of negative net worth.

14. ▪ Investment grants and deferred revenue

This line item includes, in particular, proceeds of FF 651 million paid in advance by the purchaser of the Lindencorso building in Berlin in connection with the long-term (50 year) land lease granted to the purchaser. This amount is amortized on a straight-line basis over the term of the lease.

15. ▪ Contingent liabilities and loss provisions

Changes in the year in contingent liabilities and loss provisions were as follows:

(in millions of French francs)	31 Dec. 1995	Accruals	Recoveries	Other changes	31 Dec.1996
Operating risks	4,016	1,698	(1,561)	56	4,209
Financial risks	155	29	(56)	51	159
Other risks	1,566	971	(1,008)	(47)	1,482
	5,717	2,698	(2,625)	60	5,850

Provisions for operating risks break down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Write-downs due to obsolescence	89	75
Renewal, full guarantee	175	156
Supplementary pension schemes	673	627
After-sale service	578	543
Anticipated losses on contracts	708	583
Other project risks	1,986	2,032
Total	**4,209**	**4,016**

The line item "other risks" consists of provisions set up to cover exceptional and non-recurring risks, notably restructuring costs (FF 320 million at end-1996) and rent risks relating to the German property assets (FF 190 million at end-1996).

16. ▪ Group financial position

After recording net debt of FF 505 million at the end of 1995, the SGE Group ended 1996 with a cash surplus of FF 3,288 million which breaks down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Long-term portion of long-term debt: Subordinated debt	(300)	(300)
Bonds and debentures	(14)	(47)
Other long-term debt	(1,605)	(2,002)
Total long-term	(1,919)	(2,549)
Short-term portion of long-term debt	(1,281)	(951)
I - Gross financial debt	**(3,200)**	**(3,300)**
Bank overdrafts and other short-term borrowings	(2,045)	(1,891)
Marketable securities and other short-term receivables	7,530	3,610
Cash and equivalents	1,003	1,076
II - Net cash	**6,488**	**2,795**
Net financial surplus (I - II)	**3,288**	**(505)**
Of which: other than Berlin properties	3,789	852
Berlin properties	(501)	(1,357)

The average cost of financial debt was 5% for 1996. The portion of debt with a floating interest rate was 70% of the total, or FF 2.3 thousand million, with a rate of 4.2% in 1996 as compared with 5% in 1995. The portion with a fixed interest rate was FF 900 million, after taking account of hedging (swaps and similar instruments), and the average rate was 7%.

The line item "bank overdrafts and other short-term borrowings" includes commercial paper issued by the SGE parent company in the amount of FF 170 million at 31 December 1996 (FF 300 million at end-1995).

Foreign-currency indebtedness

Indebtedness in foreign currencies at year-end 1996 amounted to FF 2.4 thousand million. This includes mainly FF 1,833 million of debt denominated in deutschmarks with an average interest rate of 3.8% and FF 476 million of debt denominated in pounds sterling with an interest rate of 7.1%.

This debt represents borrowings by the German and British SGE subsidiaries to finance assets issued in the same currencies.

Maturity structure of long-term debt

(in millions of French francs)	
More than one year and up to two years	851
More than two years and up to five years	508
More than five years	532
Indeterminate maturity	28
Total - debt maturing in more than one year	**1,919**

Secured debt

At 31 December 1996, borrowings secured by assets break down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Bonded debt	4	31
Borrowings from credit institutions	632	940
Other borrowings	8	12
	644	**983**

17. ▪ Cash flow from operations

This item breaks down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Net income before equity interest and minority interest	(594)	(1,128)
Dividends from investments accounted for by the equity method	125	129
Depreciation and amortization	1,360	1,432
Changes in provisions	137	613
Cash flow	**1,029**	**1,045**
Net capital gains from disposals of fixed assets	(14)	(67)
Cash flow from operations	**1,014**	**977**

18. ▪ Working capital requirement

(in millions of French francs)	1996	1995	Change
Inventory and work in progress (net value)	3,964	4,411	(447)
Trade notes and accounts receivable	17,544	19,290	(1,746)
Provision for accounts receivable	(878)	(803)	(75)
Inventory and work in progress (I)	**20,630**	**22,898**	**(2,268)**
Trade notes and accounts payable (II)	**23,199**	**23,993**	**(794)**
Working capital requirement (I - II)	**(2,569)**	**(1,094)**	**(1,475)**

19. ▪ Net Sales

Consolidated net sales exclude certain incidental income items reclassified in other revenue (see Note 20), as well as services provided to unconsolidated joint ventures. Furthermore, the net sales figure takes into account the effect of changes in scope of consolidation and changes in exchange rates whose effects cancel out to a considerable degree over the year. They break down as follows:

(in millions of French francs)	1996	1995
Net sales for the year	42,983	45,252
of which: - Net sales of newly consolidated companies	(99)	-
- Net sales of companies no longer consolidated	-	(301)
- Impact of exchange-rate changes	-	250
Net sales at constant structure and exchange rate	42,884	45,201

Breakdown of net sales by business segment and geographic area

(in millions of French francs)	France	Europe	Other	Total	%
Building and civil engineering	12,308	6,421	3,221	21,950	*51.1*
Roadwork	8,202	1,645	-	9,847	*22.9*
Electrical Works	2,428	561	19	3,008	*7.0*
Thermal and Mechanical Engineering	2,515	5,634	29	8,178	*19.0*
	25,453	14,261	3,269	42,983	
In percentage	*59.2*	*33.2*	*7.6*		*100.0*

The share of net sales realized abroad was stable at 41% of the total. Such sales amounted to 17.5 thousand million French francs, more than 14 thousand million of which was realized in Europe.

20. ▪ Other revenue

(in millions of French francs)	1996	1995
Share in net earnings of unconsolidated joint ventures	79	79
Transfers of operating expenses	62	122
Miscellaneous services	1,817	1,618
Income from property management	63	53
	2,020	1,872

The heading "miscellaneous services" refers to income not directly related to the business, such as from equipment rentals, merchandise sales, engineering services, project management fees, etc.

The expense transfers relate solely to costs incurred during the year but treated as deferred charges (see Note 9).

21. ▪ Operating expense

Operating expenses

(in millions of French francs)	1996	1995
Purchases	12,365	12,806
Outside services	16,697	17,289
Wages, salaries and benefits	12,466	13,217
Other expenses	2,148	2,250
	43,676	45,562

Allowance for depreciation, amortization and provisions

(in millions of French francs)	1996	1995
Allowance for depreciation and amortization:		
Intangible assets	29	29
Tangible fixed assets	1,057	1,092
Deferred charges	133	210
Write-downs due to obsolescence	14	12
	1,233	1,343
Allowance for provisions		
Asset write-down	23	(33)
Operating liabilities and charges	164	126
	187	93
Total depreciation, amortization and provisions	1,420	1,436

22. ▪ Financial income and expense

(in millions of French francs)	1996	1995
Net interest income (or expense)	(62)	(106)
Dividends received	22	84
Capital gains from disposals of assets	555	-
Change in financial provisions	(11)	(55)
Net foreign exchange gains (losses) and various	37	(13)
	541	(90)

Disposals of portfolio holdings in 1996 generated total capital gains of FF 555 million , of which FF 520 million concern the sale of the Saint-Gobain share portfolio.

23. ▪ Exceptional items

(in millions of French francs)	1996	1995
Net gain on asset disposals	79	34
Net restructuring costs	(435)	(484)
Other exceptional gains or losses net of provisions	(499)	(487)
	(855)	(937)

The exceptional losses result mainly from charges associated with restructuring measures implemented during the year and additional losses resulting from the sale of property assets in Germany (see. Note 2.1).

Net exceptional items also include FF 56 million *(compared with FF 85 million in 1995)* of income receivable from other companies of the Compagnie Générale des Eaux group under the tax consolidation scheme implemented in Great Britain.

24. ▪ Income Tax

(in millions of French francs)	1996	1995
Current tax expense	(56)	(60)
Deferred taxes	–	(5)
	(56)	(65)

The "current tax expense" line item relates essentially to the Group's foreign subsidiaries and branch offices.

Given the Group's tax loss carried forward, no impact of deferred taxes is shown for the year. Deferred tax liabilities and credits in the balance sheet remain insignificant.

25. ▪ Off-balance-sheet commitments

25.1. Commitments given

(in millions of French francs)	1996	1995
Guarantees	13,438	14,549
Supplementary pension schemes	530	637
Pension obligations	234	275
Joint and several guarantees provided in unconsolidated partnerships	948	1,022
Other commitments	299	176
	15,449	16,659

The large size of commitments for guarantees is due mainly to guarantees given on major contracts, essentially for advance payments and performance obligations.
The pension obligations involve mainly supplementary retirement schemes of certain German subsidiaries.

25.2. Commitments received

The Group has also received commitments, consisting essentially of personal sureties amounting to FF 1,685 million at 31 December 1996 *(FF 1,663 million at 31 December 1995)*.

25.3. Long-term leases

The three buildings in Berlin in which the Group had commitments *(Lindencorso, Anthropolis, Quartier 207)* were sold in December 1996. The sale contracts were associated with leases whose term is ten to thirty years and which are guaranteed by Compagnie Générale des Eaux and will result in expenses of some DM 38 million per year starting in 1997. Provisions for rent risk were set up to cover the difference between rent guaranteed to the purchasers and rent income forecast for the first few years on the basis of assumptions drawn up by property experts (see Note 2.1).

26. ▪ Finance lease commitments

The gross value of property, plant and equipment financed by non-capitalized finance leases 31 December 1996 was a residual amount of FF 850 million (after 271 million French francs depreciation). This mainly relates to the SGE head office whose 2007 repurchase value is FF 70 million.
Future payments under the various lease contracts amount to FF 1,092 million, of which FF 861 million represent the principal portion.
Following interest-rate risk management transactions, the average cost of finance leases at 31 December 1996 was 4.9% for the 80% of finance leases which have a floating interest rate and 7.5% for the remainder which have fixed rates.

The payment schedule is as follows:

(in millions of French francs)	
Payments due	
in less than one year	128
between two and five years	410
in more than five years	554
	1,092

Lease payments during the year amounted to FF 139 million (FF 165 million in 1995).

27. ▪ Management of debt and lease obligations

As part of its interest rate risk management policy, the Group makes use of financial instruments such as swap and interest-rate insurance contracts.
Total outstanding hedging instruments covering financial debt and finance leases amounted at year-end to some FF 500 million with maturities ranging between 1 and 5 years for the financial debt and 1 and 10 years for the finance leases.

28. ▪ Number of employees

The average number of employees at the consolidated companies breaks down as follows:

	1996	1995
Managerial	5,015	5,153
Supervisory	4,512	5,542
Clerical and Technical	10,267	9,610
Workers	37,495	40,593
	57,289	60,898

The decrease is attributable to restructuring measures implemented during the year.
The number of employees recorded at the end of the year was 54,838.

29. ▪ Compensation of corporate officers and directors

Compensation of SGE corporate officers and directors, including directors' fees, amounted to FF 19.3 million in 1996, an amount equivalent to that for 1995.

The Group's Main Consolidated Companies 1996

	Consolidation method	% owned by Group
1. Building and civil engineering		
Sogea	FC	100.00
Sicra	FC	100.00
Sogea Normandie	FC	100.00
Sobea Ile-de-France	FC	100.00
Sogea Sud-Ouest	FC	100.00
Sogea Est	FC	100.00
Sogea Sud-Est	FC	100.00
Sogea Atlantique	FC	100.00
TPI	FC	100.00
Sogea Bretagne	FC	100.00
Dodin Sud	FC	100.00
Lamy	FC	100.00
Sogea Centre	FC	100.00
Satom and its subsidiaries	FC	100.00
SBTPC (La Réunion)	FC	85.57
Sogea Guadeloupe	FC	100.00
Sogea Réunion	FC	100.00
Sogea Martinique	FC	100.00
Denys and its subsidiaries (Belgium)	FC	100.00
Norwest Holst Ltd and its subsidiaries	FC	100.00
Rosser & Russel and its subsidiaries	FC	100.00
Campenon Bernard SGE	FC	100.00
Deschiron	FC	100.00
Socaso	CP	66.67
Campenon Bernard Sud	FC	100.00
EMCC	FC	100.00
Campenon Bernard Régions	FC	100.00
Par.en.ge	FC	100.00
EDIF	FC	100.00
Urban BTP	FC	100.00
Botte BTP	FC	100.00
Campenon Bernard Bâtiment	FC	100.00
Olympia Bau GmbH (Germany)	FC	100.00
Ostsächsische Bau GmbH (Germany)	FC	100.00
SGE Hoch und Ingenieurbau (Germany)	FC	100.00
Hagen (Portugal)	FC	99.95

	Consolidation method	% owned by Group
Klee KG (Germany)	FC	63.92
CBC Compagnie Générale de Bâtiment et Construction	EM	40.00
Freyssinet	FC	100.00
Freyssinet France	FC	100.00
PSC Freyssinet (Great Britain)	FC	100.00
Freyssinet Spain	FC	60.00
2. Roadwork		
Cochery Bourdin Chaussé	FC	100.00
Gercif-Emulithe	FC	100.00
Rol Lister	FC	100.00
TSS	FC	100.00
Moter	FC	99.46
Société alsacienne ent. canalisation	FC	100.00
Routière du Midi	FC	100.00
Roy	CP	50.00
Lalitte TP	FC	100.00
STP l'Essor	FC	100.00
Rol Normandie	FC	100.00
Routière Bourdarios	FC	99.46
Grizaco (Belgium)	FC	90.17
SGE Verkehrsbau Union (Germany)	FC	100.00
Strassenbau Weimar	FC	100.00
MLTU	FC	100.00
Strassenbau Potsdam	FC	100.00
ERD Tief und Wasserbau	FC	100.00
Viafrance	FC	100.00
Valentin	FC	100.00
Carrières de Chailloué	FC	99.99
Roussey	FC	100.00
Les Paveurs de Montrouge	FC	100.00
Tracyl	FC	100.00
SEC TP	FC	100.00
Pailhes TP	FC	100.00
Cofiroute	EM	30.88

	Consolidation method	% owned by Group
3. Engineering and Electrical Work		
Saunier Duval électricité	FC	100.00
Controlmatic (Germany)	FC	100.00
Electro Navale	FC	100.00
Selt	FC	100.00
Cepeca Sud-Ouest	FC	100.00
Toute la Téléphonie Moderne	FC	99.80
4. Thermal and Mechanical Activities		
Tunzini Wanner	FC	100.00
Tunzini	FC	100.00
Wanner isofi	FC	100.00
Tunzini Protection Incendie	FC	100.00
Tunzini Thermique Environnement	FC	100.00
Itasa (Spain)	FC	100.00
Fromont	FC	100.00
SBGC (La Réunion)	FC	95.50
H. Nickel (Germany)	FC	100.00
Dechow	FC	100.00
Reinartz	FC	100.00
G + H Montage (Germany)	FC	100.00
Schuh	FC	100.00
Isolierungen Leipzig	FC	100.00
Kitson's Insulation (Great Britain)	FC	100.00
L + V Isolatie (Netherlands)	FC	100.00
Wrede & Niedecken	FC	100.00
Lefort Francheteau	FC	100.00
Saga entreprise	FC	100.00
Sonex	FC	100.00
5. Property Companies		
SGE Immobilien	FC	100.00
Lindencorso	FC	100.00
Wartberlin	FC	100.00
Baselerstrasse	FC	100.00
EPE Friedrichstadtpassagen	EM	25.00

FC: Fully consolidated
CP: Consolidated proportionally
EM: Equity Method

Report of the Auditors on the Consolidated Financial Statements

For the year ended December 31, 1996

In accordance with the terms of our appointment by your Shareholders' Meeting, we have audited the consolidated financial statements of Société Générale d'Entreprises for the year ended December 31, 1996, as attached to the present report.

The consolidated accounts were closed by your Board of Directors. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audits.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. These standards require that we take due care to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit consists of examining, on a test basis, evidence supporting the information contained in the financial statements. It also consists of assessing the accounting principles used and significant estimates made by management and assessing the overall financial statement presentation. We believe that our audits provide a reasonable basis for the opinion expressed below.

We certify that the information in the consolidated financial statements is consistent and sincere and presents a fair view of the overall results of the consolidated companies for the 1995 financial year and of the Group's net worth and financial situation at the end of the year.

Without calling into question the opinion expressed above, we would like to direct your attention to the following point, documented in note 2.1 of the appendix concerning the key events of 1996: the increase in risk related to the rent guarantees made to the purchasers of the Berlin properties caused the Group to set up provisions. These were determined on the basis of assumptions defined by property experts with respect to a market whose future developments are still uncertain.

We have also audited the information given in the report on the Group's management. We have no observations to make on their sincerity and consistency with the consolidated financial statements.

Paris, April 30, 1997

Bernard Montagne et Associés
Deloitte Touche Tohmatsu

Salustro Reydel

Michel Bousquet Dominique Descours Bernard Cattenoz Benoît Lebrun

3153

27/9/98

לשכת שר האוצר

גב' נאמן
רונן וולפמן – אובה לא הכר תשובה
מרים שטולמן
לתגובת השר.

הרב"ל ולעונכם.

רונית שוורץ
מנהלת-מטה

מרים

הלחץ עם עלקה
שלך.

חיפה
ופאב ר"ל

מרכז השלטון המקומי בישראל

UNION OF LOCAL AUTHORITIES IN ISRAEL

תל-אביב 61200 רח' הפטמן 3, ת.ד. 20040
3 Haftman St., Tel-Aviv 61 200 Israel, P.O.B 20040

Fax: 03-6967447 פקסימיליה Tel: 03-6919241-4 :טל

25 בספטמבר 1998
0934

לכבוד:
מר יעקב נאמן
שר האוצר
ירושלים

הנדון: אחזקת תשתית הכבישים העירוניים

להווי ידוע בוודאי כי בשנת 1988 החליטה הממשלה לבטל באופן חד צדדי את העברת 29% מאגרת הרישוי אשר שולמה עד אז על-ידי בעלי הרכבים לרשויות המקומיות, כדי שהרשויות המקומיות תוכלנה להשקיע תקציבים אלה בתשתית הכבישים העירוניים.

החלטה זו מעבר להיותה פגיעה תקציבית קשה ברשויות המקומיות היתה גם האות שבישר את העצירה הכמעט מוחלטת של ההשקעות בכבישים העירוניים, עצירת השקעות זו פוגעת מאז ועד היום בתושבי הרשויות המקומיות, הן בשל האצת הבלאי של כלי הרכב אשר נוסעים בדרכים משובשות וחמור מכך בשל ריבוי תאונות הדרכים במרכזי הערים.

על-פי נתוני המועצה הלאומית למניעת תאונות שהגיעו לידי, התרחשו בשנת 97' למעלה מ-80% מהתאונות עם נפגעים במרכזי הערים, כך שברור שלהזנחת הכבישים העירוניים יש "תוצאות בשטח" שכן תשתית הכבישים המוזנחת היא גורם מרכזי לקיומן של תאונות דרכים.

לפיכך הריני פונה אליך בבקשה כי מתוך ראית טובתו של הציבור תפעל להחזיר לקדמותו את הנוהל שבוטל בשנת 88', זאת על מנת שנוכל להפנות תקציבים לצורך תיקון ואחזקת הכבישים העירוניים באופן שלא יפגע בתושבים.

אודה לך אם תפעל לקידומו של עניין כבר בתקציב המיועד לשנת 99'.

עדי אלדר
יו"ר מרכז השלטון המקומי
ראש עירית כרמיאל

העתק:
ח"כ שאול יהלום - שר התחבורה
ח"כ מיכה גולדמן - יו"ר ועדת הפנים
מר זאב בילסקי - מ"מ יו"ר מרכז השלטון המקומי, ראש עירית רעננה
מר גיורא רוזנטל - מנכ"ל מרכז השלטון המקומי

מזכר

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

אל: מרים שלמן - לשכת השר

מאת: דלה אל - אגף תקציבים

הנדון: הגשת הצעה - כפיים בר-יהודה.

התאריך: 17.9.98

תיק מס':

סימוכין:

בהמשך למכתבה שנדון, מיום 6.7.98 ב, אינני רואה מקום להתערבות נו.

לפני כחצי שנה הקימה השר במשרד מס אנשי מקצוע ומומחים רחבה, ומנסים כי הטיפול השר איננה רצויה.

בכל מקרה, אם יתעורר הנושא שוב, לנו אין התנגדות להגיעו השר (לאור שיתוף שאנו שם אכן הלוחה הישמה הימים ושרגיל נבחר), כל עוד הלה תאומן מהקרות מצ', והתנאים שלה הלא כה בסרטים.

בברכה

דלה

לשכת שר האוצר

27-09-1998

מס' משמר .....

אל מרים .....

מדף 1010

יעקב,

מלבד התיחסות אבא למכתב
המצב.
מאמר, אנו מכתביך ליפיעה
בלבד, אני לא חושבת שכבוי
לחת ערבה בשבר לה.

מרכם
10/15 בוקר 8:15

30.7.98

23/8

לשכת שר האוצר

אגף תקציבים

2 -08- 1998

נתקבל

עו"ד מרים שטילמן

יועצת השר

28.7.98

לשכת שר האוצר

ישראל אמן
דודו מלצר

לידיעתכם

מרים

רבי. [illegible] אלעל כולנו בעד.
אות לעם יש.

29.7.98

עו"ד מרים שטילמן
יועצת השר

מאיר הפלר, משרד עורכי-דין
MEIR HOEFLER, LAW OFFICE

MEIR HOEFLER . ADVOCATE
NIR BARZEL ADVOCATE
ELIAD SHACHAM, ADVOCATE
HAIFA , 57 HAAZMAUTH RD
P. O. B. 33066 . CODE 31 330
PHONES: 8521471 8521343
FAX 972 - 4 - 8538003

מאיר הפלר, עורך-דין
ניר ברזל, עורך-דין
אליעד שחם, עורך-דין
חיפה , דרך העצמאות 57
ת.ד. 33066, מיקוד 31330
טל': 8521471, 8521343
פקסמיליה : 04-8538003

26 יולי, 1998
ג' אב, תשנ"ח

3153

לשכת ער האוצר
27 -07- 1998
מסמך
מרום

לכבוד
מר דוד עמר
ראש העיר
נשר

בפקס' ובדואר

א.נ,

הנדון: בניית הגשר - כביש בר יהודה

מטה המאבק (שבו חברים תושבים מנשר וסביבותה) נגד הכניעה לטרור בנשר מילא ידי לפנות לכבודך כדלקמן :

1. בידי העתק מכתבו של מנכ"ל משרד התחבורה, עו"ד נחום לנגנטל, ב-4/6/98 ממנו עולה כי יש להפסיק כל הליך לביצוע מכרז לבניית "הגשר" המפורסם שיזמות בנייתו יחד עם נציגי עמותת אלאקסא (כך ממש!) למרות שהם נכשלו בשתי ערכאות משפטיות בבואם לערער על תוואי הכביש התוצה אדמות מנהל מקרקעי ישראל.

2. מטה המאבק עומד על כך שהמשך ההליכים לבניית הגשר הינם כיום בלתי חוקיים בעליל וכבודו יודע על כך ידוע היטב:

(א) הגוף המקצועי - **מ.ע.צ. - מתנגד** לבניית הגשר, כך גם **נתיבי כרמל.**

(ב) **משרד התחבורה**, כאמור לעיל, **מתנגד** לבניית הגשר וביקש לעצור ההליכים לבנייתו.

(ג) **אין תקציב** מתאים לבניית הגשר ובנייתו מהווה עבירה על חוקי התקציב של מדינת ישראל.

(ד) לא נתקיימה ישיבה של מועצת העיר נשר שהחליטה אודות בניית הגשר ולמעשה **אין סמכות** להחלטה כזו כאשר חדבר נוגד חוקי התקציב.

(ה) לא נתקבלה כל החלטה חוקית לפרסום המכרז והיא פרי החלטתך האישית, אשר עם כל הכבוד, **אין לה מעמד חוקי.**

(ו) "**ההסכם**" עליו חתמת (העתקו מצוי בידי מטה המאבק) עם חברי הכנסת דהמשה ודרואשה **אינו עומד בדרישות החוק**, אינו עומד בנורמות ציבוריות מקובלות ונחתם לאחר "לחצים" שהופעלו עליך.

(ז) "**ההסכם**" עליו חתמת נעשה **בניגוד להכרעות שיפוטיות** שקבעו מפורש כי אין כל פגיעה בכבוד המתים בתוואי המתוכנן לכביש ולפיכך מדובר בבזבוז כספי ציבור (לא רק של תושבי נשר) **הגובל באי חוקיות.**

מכל המקובץ לעיל אודה לך אם תורה לבטל מיד את "המכרז" אשר יצא לאויר העולם שלא כדין, ללא תקציב, ללא אישורים של גופים ממשלתיים, **ללא הסמכה** של מועצת העיר, וכל כולו - תוצאה של חתימה חפוזה שלך על "מסמך הבנות" עם אלו המבקשים כל דרך למנוע פריחתה וצמיחתה של המדינה היהודית - ציונית בארץ ישראל.

לדאבון הלב מצאו הם נתיב אליך ואתה - מקוה אני ; כמי שכפאו שד - משתף עמם פעולה. הפסו מטרות נעלות לתקציב עתק בן 15 מליון ש"ח? האם לא יבואו בעקבות דרישה זו דרישות שונות ברחבי ישראל? ולאן תוביל הבושה אז ??

בכבוד רב

מאיר הפלר, עו"ד

העתקים: ראש הממשלה
השר לתשתיות לאומיות
שר האוצר
שר התחבורה
מנכ"ל משרד התחבורה
מנכ"ל מ.ע.צ.
חברי מועצת העיר נשר
חברת סולל בונה
חברת דן רולידר
חברת יעקובינסקי
חברת פבר
חברת טד ארמה
לתקשורת

משרד התחבורה
לשכת השר

בס"ד

ו' במנחם אב התשנ"ח
29/7/98

לכבוד
לשכת שר האוצר

הנדון: **המשך ביצוע נתיבי איילון דרום**

- עם סיום שלילתו של איילון דרום ותחילת ביצוע המחלפים שעליו, התגלעה מחלוקת עקרונית בכל הקשור לשיעור השתתפות העיריות הסמוכות בפרויקט זה.
- בפגישה שנערכה לאחרונה בין גורמי משרד התחבורה ובין ראשי העיר ראשל"צ, חולון ובת ים בהשתתפות שר התחבורה, לא הגיעו הצדדים לכלל הבנה.
- מבקשים את התערבות שר האוצר וסיועו בישוב המחלוקת.
- יצויין, כי עקב השהות בקבלת ההכרעה בענין, מתעכבת בינתיים פעילות נתיבי אילון בכל הקשור להקמת המחלפים וחיבורם, בניגוד להחלטת הממשלה על קידומם של פרויקטים תשתיתיים.

בכבוד רב,

עו"ד שרה קטוביץ
ע. השר והמנכ"ל

משרד התשתיות הלאומיות
המנהל הכללי

ז"ח תמוז, תשנ"ח
12 יולי, 1998

משרד האוצר
נתקבל
19 -7- 1998
התקיון המרכזי

3153

אל: מר דוד מילגרום, ראש אגף תקציבים, משרד האוצר

שלום רב,

הנדון: **כביש הטבעת המזרחית - יישום החלטת הממשלה**

ביום 21.6.98 קבלה ממשלת ישראל החלטה העוסקת בענין חיזוקה של העיר ירושלים (החלטה מס' 3913). החלטה זאת כוללת סעיף העוסק בסלילת כביש הטבעת המזרחית (סעיף ח').

בהתאם להחלטה נדרשת מע"צ לקבל על עצמה אחריות להכין תוכנית עבודה לביצוע הכביש תוך מתן עדיפות לביצועו מתקציבה.
מאחר וכביש הטבעת המזרחית לא היה באחריותה של מע"צ עד לקבלת החלטת הממשלה, וזאת הבהרתי לגורמים שעסקו בנדון הן במשרד האוצר והן במשרד ראה"מ, הרי ששילוב הכביש בתוכנית העבודה של מע"צ מחייב תוספת מעבר לצרכים של מע"צ לביצוע בתקציב 1999, כפי שהועברו לאוצר בגין פרוייקטים אחרים בכל הארץ.

הערכת העלות הכוללת לביצוע הכביש במשך 3 שנים, ברמה מינימלית נדרשת ככביש ביטחון, הינה כ - 200 מלש"ח לפי הפירוט הבא:

	הוצאה	הרשאה
שנה 1	50 מלש"ח	80 מלש"ח
שנה 2	70	100
שנה 3	80	20
	---	---
	200 מלש"ח	200 מלש"ח

תוכנית עבודה מפורטת תוכן ותוגש עד 20.9.98, כנדרש.

הנני מדגיש כי עמדת משרד התשתיות הלאומיות הינה כי ביצוע הכביש יתאפשר אך ורק ע"י העברת תקציב מתאים למע"צ ללא פגיעה בביצוע הפרוייקטים התחבורתיים האחרים להם מע"צ מחוייבת בכל רחבי הארץ.

בברכה,

יעקב כץ
המנהל הכללי

העתק: מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אריאל שרון, שר התשתיות הלאומיות
מר משה לאון, מנכ"ל משרד ראה"מ
מר בן ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ

c:\winword\docs\k_776.doc

מאסקבה 1919.

יעקב,

לידיעתך.

ביקשתי שדודו יעביר אליו

את הודעתו למרבה צרה.

מרים.

22-7 18

ד/23 ב

לוי

צה"ר

לשכת שר האוצר

תאריך: 28 בינו

אל: בנק מזרחי

מאת: מירב סטולין

1. מועבר לעיונך מסמך של : [illegible]

בנדון : [illegible]

מספרו : 28

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב (אין הכרח מתבקש לכתב)

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 28 / 8 / 6

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

[illegible]

העתק: תיק מעקב

משרד התשתיות הלאומיות
המנהל הכללי

משרד האוצר
נתקבל
19 -7- 1998
התקיון המרכזי

ז"ח תמוז, תשנ"ח
12 יולי, 1998

אל: מר דוד מילגרום, ראש אגף תקציבים, משרד האוצר

שלום רב,

הנדון: **כביש הטבעת המזרחית - יישום החלטת הממשלה**

ביום 21.6.98 קבלה ממשלת ישראל החלטה העוסקת בענין חיזוקה של העיר ירושלים (החלטה מס' 3913). החלטה זאת כוללת סעיף העוסק בסלילת כביש הטבעת המזרחית (סעיף ח').

בהתאם להחלטה נדרשת מע"צ לקבל על עצמה אחריות להכין תוכנית עבודה לביצוע הכביש תוך מתן עדיפות לביצועו מתקציבה.
מאחר וכביש הטבעת המזרחית לא היה באחריותה של מע"צ עד לקבלת החלטת הממשלה, וזאת הבהרתי לגורמים שעסקו בנדון הן במשרד האוצר והן במשרד ראה"מ, הרי ששילוב הכביש בתוכנית העבודה של מע"צ מחייב תוספת מעבר לצרכים של מע"צ לביצוע בתקציב 1999, כפי שהועברו לאוצר בגין פרוייקטים אחרים בכל הארץ.

הערכת העלות הכוללת לביצוע הכביש במשך 3 שנים, ברמה מינימלית נדרשת ככביש ביטחון, הינה כ - 200 מלש"ח לפי הפירוט הבא:

	הוצאה	הרשאה
שנה 1	50 מלש"ח	80 מלש"ח
שנה 2	70	100
שנה 3	80	20
	---	---
	200 מלש"ח	200 מלש"ח

תוכנית עבודה מפורטת תוכן ותוגש עד 20.9.98, כנדרש.

הנני מדגיש כי עמדת משרד התשתיות הלאומיות הינה כי ביצוע הכביש יתאפשר אך ורק ע"י העברת תקציב מתאים למע"צ ללא פגיעה בביצוע הפרוייקטים התחבורתיים האחרים להם מע"צ מחוייבת בכל רחבי הארץ.

בברכה,

יעקב כץ
המנהל הכללי

העתק: מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אריאל שרון, שר התשתיות הלאומיות
מר משה לאון, מנכ"ל משרד ראה"מ
מר בן ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ

c:\winword\docs\k_776.doc

וכספ-יו"ר-940

הכנסת
יושב־ראש
ועדת הכספים

ירושלים, ו' בתמוז התשנ"ח
30 ביוני 1998

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

לשכת שר האוצר
06-07-1998
מס' מסמך 98-39355
אל רונית מרים

שר נכבד,

הנדון: **כביש חוצה ישראל - תיקצוב חוזה הזכיון**
מכתבך מיום י"ג בסיון התשנ"ח (7.6.98)

הנני מתכבד להודיעך, כי ועדת הכספים, בישיבתה ביום ל' בסיון התשנ"ח (24.6.98) החליטה לאשר את הפניה הנ"ל.

אישור זה בא במקום האישור מיום ל' בסיון התשנ"ח (24.6.98).

בכבוד רב

חה"כ אברהם רביץ

העתק: יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
הממונה על התקציבים
החשב הכללי
היועצת המשפטית

6-7-18

לשכת שר האוצר

יצחק טומן

ברוך מילברוס

3153

לידיעתכם

עו"ד מרים שטילמן

יועצת השר

וכספ-יו"ר-940

הכנסת
יושב־ראש
ועדת הכספים

ירושלים, ל' בסיון התשנ"ח
24 ביוני 1998

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

05-07-1998

98-39296
מיום

שר נכבד,

הנדון: כביש חוצה ישראל - תיקצוב חוזה הזכיון
מכתבך מיום י"ג בסיון התשנ"ח (7.6.98)

הנני מתכבד להודיעך, כי ועדת הכספים, בישיבתה היום החליטה לאשר תיקצוב חוזה הזכיון הנ"ל.

בכבוד רב

חה"כ אברהם רביץ

העתק: יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
הממונה על התקציבים
החשב הכללי
היועצת המשפטית

29.6.98.

לשכת שר האוצר

יעקב נאמן
יואל נוה

3153

לידיעתכם.

רונה

רונית שוורץ
מנהלת מטה

מדינת ישראל

מ.ע.צ.

משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

כ"ח סיון, תשנ"ח
22 יוני, 1998
RM-255.DOC
ת"ק 6/6

לכבוד
מר רון נחמן
ראש עירית אריאל
ת.ד. 25
ד.נ. אפרים, אריאל 44837

א.נ.,

הנדון: אחזקת מערכות תאורה - חוצה שומרון
סמך : מכתב של משרד האוצר אליך מיום 25.5.98

אכן מע"צ קיבלה על עצמה, את תחזוקת הכבישים (1,500 ק"מ נוספים) ביו"ש וכעת אנו מתארגנים לכך.

איני מעלה על דעתי שבתקציב שהועמד לרשותנו לצורך זה נוכל להכליל בסדר עדיפות גבוהה את תחזוקת התאורה בכניסה לישובים (את שאר הצמתים לא תהיה לנו ברירה).

אין זה סוד שמערכת הכביש ביו"ש הוזנחה ולא טופלה כמו שצריך בשנים אחרונות ויהיה צורך לטפל בנושאים לפי סדר עדיפויות ובראשן דאגה לנסיעה בטוחה.

בכבוד רב,

ראובן יום-טוב
סמנכ"ל מע"צ לאחזקה

העתק: מר בן-ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ
גב' רונית שוורץ, מנהלת מטה שר האוצר-רח' קפלן 1 ירושלים

לשכת שר האוצר

ירושלים, 17 ביוני 1998
כ"ג בסיון תשנ"ח
98-38058

ישיבה בענין כביש מס' 1 צפון

3153

משתתפים:
שר האוצר, מר יעקב נאמן
סגן שר השיכון, הרב מאיר פרוש
ראש העיר ירושלים, מר אהוד אולמרט
הממונה על אגף התקציבים, במשרד האוצר, מר דוד מילגרום

ראש העיר ירושלים מבקש לסיים את כביש מס' 1 תוך 3 חדשים, על מנת לאפשר איכלוס בפסגת זאב.

סגן שר השיכון מציין כי ביולי 94' התקיים דיון עם אג"ת בו נקבע כי המקור יהיה מתקציבי משרד התחבורה ומע"צ, וכי יש בידו גם מסמך שהעביר יעקב אפרתי, כמנכ"ל משרד השיכון מוכן לסייע במימון הכביש.

סיכום

1. האחריות התקציבית לפרויקט זה מוטלת על משרד התחבורה ועירית ירושלים כמו על כל העורקים התחבורתיים העירוניים ולא על משרד השיכון.
2. עד סוף אוקטובר 1998 יושלמו העבודות על מנת לאפשר איכלוס יחידות הדיור המעוכבות בגלל הכביש.
3. ימצא בתאום עם משרד התחבורה פתרון תקציבי למימון חלקה של הממשלה בהשלמת הפרויקט.
4. אגף התקציבים יפעל יחד עם משרד התחבורה וחברת מוריה להסדרת הנושא לפרטיו.

רשם: רונן וולפמן

9712436

ירושלים, 17 ביוני 1998
כ"ג סיון תשנ"ח
98-38041

בשם

ישיבה במשרד בענין מעמד ירושלים

עם סגן שר השיכון מאיר פרוש וראש עיריית ירושלים מר אהוד אולמרט

ראש העיר ירושלים מבקש לסיים את כביש מס' 1 תוך 3 חדשים, על מנת לאפשר איכלוס בפסגת זאב.

סגן שר השיכון מציין כי ביולי 94' התקיים דיון עם אג"ת בו נקבע כי המקור יהיה מתקציבי משרד התחבורה ומע"צ, וכי יש בידו גם מסמך שהעביר יעקב אפרתי, כמנכ"ל עירית ירושלים, לרינה זמיר בענין זה, לפיו הכביש היה אמור להסתיים במאי 1998.
משרד השיכון מוכן לסייע במימון הכביש.

שר האוצר מבקש לדעת, בהנחה שצריך לסיים הכביש, בהקדם, מהיכן צריך לבוא התקציב למימונו?

הממתה על אג"ת אומר כי משרד התחבורה חייב לבצע את הכביש והוא מתוקצב בתקציב משרד התחבורה (במסגרת עדפים משלימים להאצת הצמיחה). הכספים הללו טרם הועברו.
אולם מבחינת אג"ת עניין זה מתוקצב ומסודר.

שר האוצר מסכם כי הכביש חייב להסתיים עד סוף אוקטובר 1998. מאחר והממונה על אג"ת אומר שיש תקציב לענין זה, השר איננו צריך להידרש לענין. אין חלוקי דעות על כך שמיתוך 70 מליון הדרושים לפרויקט, הממשלה צריכה להקצות 70%.

שר האוצר מבקש להקצות את המקורות הנדרשים.

סיכום

1. [illegible] המשרד [illegible] לתקציב לפרויקט [illegible] מעמד [illegible] משרד התחבורה ועיריית ירושלים כמו גם [illegible] מרקש תחבורתית [illegible] ונוסף משרד השיכון, [illegible] ליטוברסקי [illegible]

2. [illegible] אל מנת לאפשר איכלוס יחידות הדיור המסתיימות בגלל הכביש.

3. [illegible] פרשון יקבלו לאישור היום של המשלה [illegible] בתאום עם משרד התחבורה הפרויקט.

4. אלמ [illegible] יפנה [illegible] משרד התחבורה [illegible] ירושלים.

ישראלים אל
הפרוטוקול.

תודה,
מרים

מדינת ישראל
משרד האוצר

הממונה על התקציבים

כ"א בסיון התשנ"ח
15 ביוני 1998
1998-2390

אל:
מר יעקב נאמן
שר האוצר

הנדון: <u>כביש מספר 1 - צפון</u>

לקראת פגישה עם ראש עירית ירושלים, בנדון, להלן התייחסותנו:

1. פרויקט כביש מס' 1 צפון צפוי להיפתח לתנועה בחודש ספטמבר 98', לאחר שהוסדר הטיפול בקברים ובעתיקות, שעיכבו את ביצועו. השלמתו תאפשר אכלוס 1000 יחידות דיור באיזור.

2. על פי נתונים שנמסרו לנו, נאמדת היתרה להשלמת הפרויקט בסך של 70 מליון ש"ח, כאשר 70% במימון משרד התחבורה ו-30% במימון עירית ירושלים.

3. במסגרת תקציב משרד התחבורה לשנת 98', יועדו לפרויקט 25 מליוני ש"ח (תקציב והרשאה להתחייב). במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, ניתנה לפרויקט תוספת תקציב בסך 10 מליוני ש"ח ותוספת הרשאה להתחייב בסך 20 מליוני ש"ח. תוספת זו ניתנה בהסכמה ובתאום עם משרד התחבורה. סכומים אלה נותנים מענה למרבית חלקו של משרד התחבורה במימון הנדרש להשלמת הפרויקט. על כן, נראה כי ניתן מענה למבוקשו של ראש העיר ירושלים.

4. בהתייחס להצעת משרד השיכון, ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו לפרויקט:

א. בעבר, סוכם בין משרד האוצר, משרד התחבורה ומשרד השיכון, כי מימון הפרויקט יהיה באחריות משרד התחבורה ועל פי כללי ההשתתפות הנהוגים בפרויקטים מסוג זה - 70% המדינה ו-30% הרשות המקומית. חריגה מסיכום זה תביא לפריצת מסגרות בכל הרשויות המקומיות.

ב. למשרד השיכון אין מקורות תקציביים עודפים, אותם הוא יכול להפנות למימון פעילויות שמחוץ לתחומי אחריותו. תקציבי המשרד מחויבים כולם לפרויקטים הכלולים בתכניות העבודה שלו. בהתאם, אנו סבורים כי הצעת משרד השיכון ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו כמוצע אינה ריאלית והדבר יפגע בפעילותו היעודית.

במידה והתוספת התקציבית שניתנה לפרויקט, במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, אינה מספקת, אין מניעה כי משרד התחבורה ייעד תקציב נוסף לפרויקט, ממסגרת התקציב שיעד לפרויקטים בירושלים, וזאת בהתאם לסדרי עדיפויותיו.

ב ב ר כ ה,

דוד מילגרום

העתק:
מר רונן וולפמן - סגן הממונה על התקציבים
מר איתי אייגס - סגן הממונה על התקציבים

יעקב נאמן

ירושלים, 1998

אלי: דודו גולדברג

הנדון: כביש מס' 1 לבנון

כפי שנאמר לי על ידי אלעזר המקליד הקיים לפרויקט זה הינו כיום 30 ג'ל מ.

המלצה שלי סיום הכביש אותו לתקן כמו.1 כולל כולל.

עדיף מדינון, לדעתו, שיהיה נקודת ג'ל מ' המקליד לצורך סיום הכביש. מה עם?

בברכה

יעקב

(להתבתבות פנימית במשרדי הממשלה)

	התאריך
	תיק מס'

הממונה על התקציבים

הנדון:

סימוכין:

22.5.98

רוני

מדף 1010

246-98

לשכת שר האוצר

יעקב נאמן

3153

דורו מ.לבנון

לידעתכם.

עו"ד מרים שטילמן
יועצת השר

הכנסת

ירושלים, כ"א בסיון התשנ"ח
15 ביוני 1998

לכבוד
מר משה לוי
יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
ויו"ר ועדת המכרזים

שלום רב,

הנדון: אישור ועדת הכלכלה בהתאם לסעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה - 1995

נתבקשתי ע"י ח"כ אבי יחזקאל, יו"ר ועדת הכלכלה להביא לידיעתך כי בתאריך 18 במאי 1998, בתום הדיונים בנושא, החליטה הוועדה:

1. לאשר את סכומי האגרה המירביים ואופן עדכונם כמפורט בנספח ב' למכתבכם מיום 18 במרץ 1998.

2. במסגרת אישור סכומי האגרה המירביים אישרה הוועדה, באופן עקרוני, גם גביית "דמי גביה" ממשתמשים שלא יצטיידו במשיב (המכונים על ידיכם במסמך הנ"ל "דמי טיפול"). גובה דמי הטיפול יאושר ע"י ועדת הכלכלה לאחר שיבדקו ע"י הרשות הממונה.

3. להזכירכם, בשל בקשתכם שלא לכלול את דמי הגבייה האמורים במונח "אגרה", כמשמעותה בחוק, הוסכם כי נושא גביית דמי הגבייה יעוגן כהצעת החוק, המונחת עתה על שולחן הוועדה.

בכבוד רב,

לאה ורון
מנהלת ועדת הכלכלה

העתק:
מר אריאל שרון - שר התשתיות הלאומיות
מר יעקב נאמן - שר האוצר
מר שאול יהלום - שר התחבורה
מר שי טלמון - החשב הכללי

מדינת ישראל
משרד האוצר

הממונה על התקציבים

כ"א בסיון התשנ"ח
15 ביוני 1998
1998-2390

לשכת שר האוצר
19:20
16 -06- 1998
98-35862 מס' מסמך
אמיר

אל:
מר יעקב נאמן
שר האוצר

3153

הנדון: <u>כביש מספר 1 - צפון</u>

לקראת פגישה עם ראש עירית ירושלים, בנדון, להלן התייחסותנו:

1. פרויקט כביש מס' 1 צפון צפוי להיפתח לתנועה בחודש ספטמבר 98', לאחר שהוסדר הטיפול בקברים ובעתיקות, שעיכבו את ביצועו. השלמתו תאפשר אכלוס 1000 יחידות דיור באיזור.

2. על פי נתונים שנמסרו לנו, נאמדת היתרה להשלמת הפרויקט בסך של 70 מליון ש"ח, כאשר 70% במימון משרד התחבורה ו-30% במימון עירית ירושלים.

3. במסגרת תקציב משרד התחבורה לשנת 98', יועדו לפרויקט 25 מליוני ש"ח (תקציב והרשאה להתחייב). במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, ניתנה לפרויקט תוספת תקציב בסך 10 מליוני ש"ח ותוספת הרשאה להתחייב בסך 20 מליוני ש"ח. תוספת זו ניתנה בהסכמה ובתאום עם משרד התחבורה. סכומים אלה נותנים מענה למרבית חלקו של משרד התחבורה במימון הנדרש להשלמת הפרויקט. על כן, נראה כי ניתן מענה למבוקשו של ראש העיר ירושלים.

4. בהתייחס להצעת משרד השיכון, ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו לפרויקט:

א. בעבר, סוכם בין משרד האוצר, משרד התחבורה ומשרד השיכון, כי מימון הפרויקט יהיה באחריות משרד התחבורה ועל פי כללי ההשתתפות הנהוגים בפרויקטים מסוג זה - 70% המדינה ו-30% הרשות המקומית. חריגה מסיכום זה תביא לפריצת מסגרות בכל הרשויות המקומיות.

ב. למשרד השיכון אין מקורות תקציביים עודפים, אותם הוא יכול להפנות למימון פעילויות שמחוץ לתחומי אחריותו. תקציבי המשרד מחויבים כולם לפרויקטים הכלולים בתכניות העבודה שלו. בהתאם, אנו סבורים כי הצעת משרד השיכון ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו כמוצע אינה ריאלית והדבר יפגע בפעילותו היעודית.

רח' קפלן 1 ירושלים 91131 ת.ד 13185 טל': 02-5317111 פקס': 02-5317496

אילן יקר

הפיש שם עם אולמטס
התקיימה היום 17/6
מדוע לא הגיעת אל הדבר
בין המומר לפיש
מתי ?
לוי

17/6

16/6

לקראת הפגישה
מחר 17/6, בשעה
7:45 - בחוץ!!

נאסר עליך לשר.

במידה והתוספת התקציבית שניתנה לפרויקט, במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, אינה מספקת, אין מניעה כי משרד התחבורה ייעד תקציב נוסף לפרויקט, ממסגרת התקציב שיעד לפרויקטים בירושלים, וזאת בהתאם לסדרי עדיפויותיו.

ב ב ר כ ה,

דוד מילגרום

העתק:
מר רונן וולפמן - סגן הממונה על התקציבים
מר איתי אייגס - סגן הממונה על התקציבים

יעקב נאמן

1 מרץ 1998

אל: כולנו מלנרים

הנדון: נבי"ג מס' 1 לנרים

נבי"ג נראה לי שלא אוכלים
המקום הקיים לפרויקט זה הינו
כיום 30 מ"ר בלבד.

המלצה שלי סיום הנבי"ג
ואז לתן סמל כיתה חיצוני.

עדיף מעניין, לדעתי, מאשר לעשות
נב"ג מ"ר המקום לצרכי סיום
הנבי"ג. מה עדיפה?

בברכה

יעקב

בסיס:
(1) אשר לנקודה
(2) כלה
(3) יחיאל
לאוטומטיקה
ותצרה ל

1. אחר הנקודה 70 מלמה - סוגל דרך
2. באמצעות הקבוצה מחוץ הקבוצה (לא ה-)
הנקבה 25 מלמה בהתחלה הקבוצה
ובקבוצה המחוצה (הלא הקבוצה)
ליתנו הקבוצה 1 מלמה הקבוצה 20
מלמה המשך המחוצה בכיס ואחר
המשך ל תוספת של 30 מלמה
3. הכיס נפתח לרוב ב מסלולים, לאחר
שלפחות יסיימו הקבוצות/מקבוצות
בתחילה.

לא הרבה לאחר מושקים מה 35 מלמה, אלו
אם כה שם בלבול של פרויקט כמו
כיס 4 בירושלים.

לעומת, המשך מתלה מעבר ל-35 מלמה
שיקרה ותשתה דרש מה לרוב המקרה

4. בדר סוגים שאחר משנים לעבודה
לכן לא ניתן לקבוע
סדר עדיפות

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

שר האוצר	התאריך: 20/5
הממונה על התקציבים	חתק מס'

הנדון: כבש מספר 1 - רישום

סימוכין:

יקר -

כבש מספר 1 כרוכים פלוס
במסגרת הדרגתית לאלה בלמידה
שקושרת לפ"ד משרד החינוך
כך שאין לדון במימון משרד
החינוך שבמילא אין צד הפרדה
ואינו יכול לממן כבשים שרשלו.

בברכה 22.5.98

רונן

אבל אולמרט דיבר אתי
לא איטר על סגר זה
לא אני לגבי דיים הבאים
הים הסרים הבינו לאלה
הלאומה היו איטר לא הבאים הדיים
של רצ מי זה. יאיר נאים

מדף 1010

25-05-1998

THE FACULTY OF MEDICINE הפקולטה לרפואה

THE JOSEPH H. AND BELLE. R. BRAUN
HEBREW UNIVERSITY-HADASSAH
SCHOOL OF PUBLIC HEALTH
AND COMMUNITY MEDICINE
P.O.B. 12272, JERUSALEM 91120, ISRAEL.

TEL: 02-6757689 :טל
TEL: 02-6758518/9 :טל
FAX: 02-6435083 :פקס

בית הספר לבריאות הציבור ורפואה קהילתית
של האוניברסיטה העברית והדסה
ע"ש יוסף ובלה בראון
ת.ד. 12272 ירושלים 91120

May 16.1998

3153

20-05-1998

Dear Mr. Barak.

Please consider this letter addressed to the Minister as well. I ask you action in the enclosed.

One hopes the Ministry will be as sensitive to בקלה נפש as are the editors of the journal.

Sincerely,

Elisha Beck

THE FACULTY OF MEDICINE הפקולטה לרפואה

THE JOSEPH H. AND BELLE. R. BRAUN
HEBREW UNIVERSITY-HADASSAH
SCHOOL OF PUBLIC HEALTH
AND COMMUNITY MEDICINE
P.O.B. 12272, JERUSALEM 91120, ISRAEL.

TEL: 02-6757689 :טל
TEL: 02-6758518/9 :טל
FAX: 02-6435083 :פקס

בית הספר לבריאות הציבור ורפואה קהילתית
של האוניברסיטה העברית והדסה
ע"ש יוסף ובלה בראון
ת.ד. 12272 ירושלים 91120

לכבוד
מר לב לבייב
נשיא אפריקה ישראל
מקס 03-5104896
תל-אביב

6 במאי 1998

הנדון: השפעת כביש חוצה ישראל על הקטל בדרכים בישראל

מר לבייב הנכבד,

אנו הרופאים החתומים מטה, מביאים לידיעתך הדחופה תוצאות מחקר המתריע כי כביש חוצה ישראל יגרום לעליה גדולה יותר בקטל בכבישי הארץ לעומת פתרונות חלופיים.

שם המחקר הוא "How many shall live ... How many shall die - deaths resulting from the Trans Israel Highway and Alternatives: A Risk Assessment: (G. Ginsberg, E. Ben Michael, E. Fletcher and E. Richter in World Transport Policy and Practice 1997: 3-4 - 10.)

ד"ר גינצברג (חוקר בכיר במשרד הבריאות) ועמיתיו (מבית הספר לרפואה - הדסה, ירושלים) ציטטו סנהדריא צ"ו ב' ("כל שהציל נפש אחת..."), וזאת באשר למסקנותיהם הקודרות שכביש חוצה ישראל יגדיל את הקטל בכביש זה וברחבי הארץ מתוך נסיעה רבה יותר במהירות רבה יותר.

פיקוח נפש הוא ערך עליון מבין מצוות התורה ודוחה לא רק את השבת אלא גם רווח כלכלי אישי, במיוחד מפעולות שיגבירו את ההרג בקרב עם ישראל.

מצוות פיקוח נפש מחייבת אותך למשוך ידיך מפרוייקט כביש חוצה ישראל פן תישא באחריות על נפשות שנקטלו כתוצאה מן המהירות שמעבר לשליטת ילוד אישה.

ישראל היא הארץ היחידה בקרב כל ארצות מערב ומזרח אירופה, בה יש עליה מתמדת, בשש השנים האחרונות, במספר הקרבנות מתאונות הדרכים מדי שנה. לא יתכן שכתוצאה ממעשיך בהקמת ובהפעלת כביש זה יהיו עוד יותר קרבנות מתאונות דרכים בישראל.

בכבוד רב,

צבי ויינברגר
נשיא ביה"ס הגבוה לטכנולוגיה (בדימונה)
יו"ר המרכז לחקר הנהיגה

ד"ר אליהו דיכטר
מנהל פרוייקט על שם בטץ למניעת נפגעים
ביה"ס לרפואה
האוניברסיטה העברית בירושלים

פרופ' לבלס מילברג - אוניברסיטת

the fourth power of the ratio of new system-wide average speeds to current average speeds throughout the system to obtain death tolls. Higher average speeds result from congestion relief and "spill-over" - speed habituation from the higher travel speeds on Route 6, especially in off-peak hours. The estimated size of the spill-over effect (Table 2) is based on 2.6% and 24.1% increases in urban and interurban road deaths respectively, directly following the increase in the speed limit on 1 November 1993. These increases were presumed to apply to non-pedestrian deaths only (Table 3).

Death tolls - the model

We estimated changes in road death tolls both with and without Route 6 under four different combinations for 1995 and 2010:

- deaths from extra kilometrage alone;
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief;
- deaths from extra kilometrage plus spill-over effect; and
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief plus spill-over effect.

Other Scenarios not from the model

Building Route 6 was compared to Doing Nothing (Scenario I) and Alternative Strategies (Scenario II) (see Figure 1). The estimated tolls from the Scenario II "sustainable transportation" option come from the finding that death tolls fell by ½ to ⅔ when speed cameras were used in Australia and the U.K.

Table 3: Fatalities by type, cause and scenario (2010)

Route 6: components	Route 6 Occupant	Route 6 Pedestrian	Interurban Occupant	Interurban Pedestrian	Urban Occupant	Urban Pedestrian	Total
Extra kilometrage							
With R6	85	0	370	44	143	206	848
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	-80	-10	1	2	-2
Increased speed effects (From Congestion relief) + Extra kilometrage							
With R6	152	0	505	44	90	206	997
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	196	-10	-8	2	332
Spillover + Extra kilometrage							
With R6	85	0	506	44	149	206	990
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	56	-10	7	2	140
Spillover effect + Congestion relief + Extra kilometrage							
With R6	152	0	641	44	96	206	1139
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	332	-10	-2	2	474

Results

Effects from Extra Kilometrage

Without Route 6, road death tolls could rise from 550 to a toll as high as 850, an increase of 300, during the period 1995-2010 solely as a result of extra vehicles generating additional kilometrage. But it is estimated that Route 6 would increase deaths by 85. These would be offset by 87 fewer pedestrian and non-pedestrian deaths as a result of decreased kilometrage on interurban and urban roads.

Effects from Extra Kilometrage plus Congestion Relief

Without Route 6, when congestion is taken into account, deaths drop by 185 - from 850 to 665, or 115 more than the current toll of 550. But with Route 6, the increase in system speeds, provided there is system relief, will raise road deaths from 848 to 997, an increase of 149, or 332 more than the situation without Route 6 and without congestion relief. This will happen because large increases in death tolls on Route 6 and interurban roads combined will offset a smaller reduction of deaths among urban non-pedestrians. The latter is a consequence of the small decrease in urban speeds in all cities combined.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (limit: 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h), and total deaths are 850. But with Route 6 and the spill-over effect alone, deaths rise to 990, or an increase of 140; of which 56 (40%) come from the spill-over effect on interurban roads other than Route 6.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect plus Congestion Relief

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (Limit 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h). But with Route 6, the combined additive speed effects from congestion relief and the spill-over effect, especially among interurban non-pedestrians, will raise the toll by 142 from 997 still further to 1139 deaths, an increase of 474 deaths over the 665 fatalities in the non-Route 6 scenario.

Editorial

THE year 1997 has been a good year for the transport debate in the U.K. Over 400 members of parliament have signalled their agreement with the aims of the Road Traffic Reduction (U.K. Targets) Bill which will be voted on in the House of Commons at the end of January 1998. There has been a major consultation on the future shape of U.K. transport policy initiated by the new Labour government and a new policy document is expected in the spring of 1998. These developments are part of a rising tide of expectation that there will be a significant shift in transport policy towards less traffic, greater accessibility and a cleaner, healthier environment.

Traffic reduction is the key to sustainable transport policies. Sustainable policies and rhetoric that do not address the strong rates of traffic growth, particularly in the developing world, cannot deliver the promises made at Rio and Kyoto. The higher levels of awareness of transport issues and the need for radical new directions may yet prove to be false harbingers of a new approach.

Developments around the world in terms of actual political decisions and cash allocation are still at variance with the rhetoric. The U.K. government has adopted a language consistent with environmental and sustainable transport commitments but has also approved the Birmingham Northern Relief Road. The state of Victoria in Australia is committed to major freeway construction, as is Israel and the European Union. In all cases the policy documents and the language have run ahead of the reality and politicians are still locked into a 1960s mindset of cheap transport, economic growth and paying lip service to the principles of ecological responsibility and efficiency.

In this issue of WTPP we give attention to some of the ideas that, in a very practical sense, are working towards solutions which are ecologically and economically efficient. Two papers on car-sharing (Axelson and Katzev) reveal the extent to which it is possible to arrange lifestyles and transport investments so that high levels of accessibility are maintained as car ownership falls. This is an important traffic reduction strategy in which the car plays a part but does not need to become the cherished personal possession that then spills over into dependency and use for the shortest and most inappropriate journey purpose.

Rudolf Petersen evaluates the role of alternative fuels in transport strategies. Great caution is required with any strategy that leaves the bulk of the system in the same disorganised condition as before, as is the case with cars and their space requirements and speed characteristics. Nevertheless, alternative fuels can reduce pollution on the streets.

Lilli Matson and Colin Bannon remind us of the land use and health impacts of our transport systems and car dependency. The cumulative impact of traffic on the health of children, elderly and infirm people globally and on the extent to which are willing to sacrifice vast tracts of agricultural land to new developments are still inadequately incorporated into decision-making systems for transport.

No discussion of health would be complete without reference to the carnage caused by traffic. We will start the next millennium with a tally of 30 million deaths on the roads of the world. Overlooking for the moment the deliberate, primary purpose and killing efficiency of military hardware, road vehicles must hold the world record for death and destruction attributable to a single piece of technology. Ginsberg and his colleagues take us to the heart of this matter in linking death on the roads to the major road building efforts of the Israeli government. Their closing *Talmud* quotation deserves a place in every highway and vehicle engineering office in the world.

European Union policy is more contradictory than that of many individual countries if only because sustainable development has been elevated to a significant position in the 5th Environmental Action Programme. This is confusing because, as Chlomoudis and Pallis show, EU policy on the ground is very different. Their discussion of transport policy in Greece reveals the emphasis on road construction and the widening gap between rhetoric and reality.

John Whitelegg, Editor

How many shall live? How many shall die? Deaths resulting from the trans-Israel highway and alternatives: a risk assessment

G. Ginsberg, Dr PH MSc (Econ)
Ministry of Health, Department for Technology Assessment

E. Fletcher BA

E. Ben-Michael BA, Elihu D. Richter MD MPH
Unit of Occupational and Environmental Medicine, Hebrew University-Hadassah School of Public Health and Community Medicine, Jerusalem.

Please note that the views expressed in this study are those of the authors, and not necessarily of their organisations.

Abstract

" ... When dealing with maladies that kill or maim ... one must risk embarrassment to contribute to the welfare of fellow human beings ..." (Robertson, 1992). At Public Inquiries in many countries into new road construction, it is usual for the promoters to claim that building the road will save lives. Israel is experiencing this rhetoric at present. The truth is somewhat different. New road construction is certain to lead to more carnage, increased mortality and additional disability. Here, Route 6, a six-lane dual carriageway (3 lanes in each direction) is put to the test.

Keywords

Israel, Road construction, Deaths

Introduction

Road deaths and injuries were not included in the cost-benefit analysis that was central to the approval of the trans-Israel Highway (Route 6). Its planners claimed there would be 'a large savings in accident (*sic*) costs as a result of the construction of the highway' (Trans-Israel Highway Company, 1994). This omission was highlighted by Garb (1997) in a comprehensive examination of the highway's cost-benefit analysis, which included a discussion of induced traffic phenomena, their implications for reduced time savings and the project's increased health costs.

It is standard practice in many countries to value lives preserved through safer transport measures as part of the decision-making process on investments in roads, rail and buses (Garb, 1997). In the U.K., Germany and U.S.A. values between $0.9 and $7.0 million have been imputed to each life preserved by measures to reduce transport injury risks (T&E, 1993; Forkenbrock *et al.*, 1993; Garb, 1997). This paper reports the results of a risk assessment on the impact of road deaths from Route 6 in the year 2010. Subsequent work is needed to report impacts from air pollution.

Methods

We constructed a spreadsheet model, based on kilometrage and road death data from 1995 to estimate the system-wide toll of road deaths for year 2010, with and without the proposed trans-Israel Highway and to compare the difference. We compared the results with two other scenarios: one, in which the road was not built (Scenario I: Do Nothing) and a second, promoting sustainable transportation (Scenario II: freezing road construction, congestion pricing, introducing more buses and trains, providing dedicated bus and truck lanes, encouraging rail freight, lower speed limits (especially for trucks) and installing speed cameras). Estimates for Scenario II did not come from these calculations, but results from recent projects in other western countries. Our calculations were based on

- A current annual toll of 550 dead;
- The empirically demonstrated relationship between the fourth power of increases in travel speeds and increases in death tolls;
- Projected estimated increases in kilometrage for the year 2010;
- Speed increases of 6 km/h induced by Route 6 and connecting roads from less congestion; and
- The "spill-over" or habituating effect of a raised maximum speed limit (110 km/h) on system-wide speeds on all roads (Schmidt and Tiffin, 1969; Mathews, 1978; Casey and Lund, 1987; 1992). Given that case fatality rose on all interurban roads following the increase in speed limits and travel speeds in Israel indicates that this effect has to be considered in risk assessments (Richter, *et al.*, 1996; Barach, 1996). Indeed, research in other countries (and especially the U.S.A.) has shown that increasing speed limits leads directly to an increase in road deaths (Gallagher, 1989;

Correspondence to Elihu Richter: elir@cc.huji.ac.il

Ginsberg *et al.* How many shall live? How many shall die? Deaths resulting from the trans-Israel highway and alternatives: a risk assessment.
World Transport Policy & Practice 3/4 [1997] 4 - 10

Garber and Graham, 1990; Nilsson, 1990; IIHS, 1997).

Exposure - Kilometrage

Data sources were Central Bureau of Statistics (1996), the International Road Federation (1994) and the Trans-Israel Highway Company (1994). The model took into account effects of increased capacity (i.e., less congestion and increased system-wide speeds). Route 6 is expected to induce 6.6% more kilometres in the system, being half the extra road capacity that building Route 6 would create (SACTRA, 1994; Garb, 1997). The model (*Table 1*) was used to project the total vehicle kilometrage in the year 2010 on urban roads, interurban roads and on Route 6 (*Table 2*).

Table 1: Model Parameters

	Year	*Interurban*	*Urban*
Annual Vehicle km (millions)	1995	13,375	17,258
Annual Growth Rate	1995 - 2000	3.90%	3.90%
Annual Growth Rate	2000 - 2010	2.96%	2.96%
Average System Speed (km/h)	1995	58.5	22.0
Pedestrian Fatalities	1995	35	132
Non-pedestrian Fatalities	1995	291	92
Pedestrian Fatalities / 100 million km	1995	0.26	0.76
Non-pedestrian Fatalities / 100 million km	1995	2.19	0.53
Safety Factor on Route 6	2010	58.33 %	

Table 2: Kilometrage, System Speeds and Spill-over Effects by Scenario

	1995	*2010*	*2010 with R6*
Extra Kilometrage (million km)			
Urban	17,258	26,716	26,893
Interurban	13,375	20,705	16,896
Route 6	0	0	6,673
System Speeds			
Average system speed - Urban km/h	22.0	20.0	19.6
Average system speed - Interurban km/h	58.5	53.2	63.2
Average system speed - Route 6 km/h			68.1
Spill-over Effect			
Urban Pedestrian Fatality Increase		0.00%	0.00%
Urban Non-pedestrian Fatality Increase		6.35%	2.60%
Interurban Pedestrian Fatality Increase		0.00%	0.00%
Interurban Non-pedestrian Fatality Increase		27.03%	24.10%

NOTE: Assumes 6.6 % extra induced km due to Route 6 in system by 2010

Box 1: Calculations of predicted death toll on Route 6

Based on the model in this paper

291 passenger deaths on interurban roads ÷ 13.36 bvkm x 0.58 risk factor = 12.63 D/bvkm ...

12.63 D/bvkm x 6.73 bvkm/y = 85 deaths per anticipated exposure on Route 6.

But on Route 6, the risk increases as the fourth power of speed rises relative to the entire system: (68.1/58.5 to the fourth power = 1.83) which gives 152 deaths.

Based on death rates per vehicle kilometre on Israel's fast roads

(using 1993 speed limit = 90 km/h, and 1993 reported D/bvkm rate = 7.7) ...

7.7 D/bvkm x (110/90 to the fourth power = 2.22) x 6.73 bvkm/y = 115 deaths

Based on death rates per vehicle kilometre on U.S. Interstate Highways

In the U.S. D/bvkm was 10.6, with a speed limit of 65 mph (105 km/h) ...

10.6 D/bvkm x (110/105 to the fourth power = 1.20) x 6.73 bvkm/y = 85.6 deaths.

Key: bvkm - billion vehicle kilometres; y - year; D - deaths

Speed and estimated death risks

Data sources for speed (Richter, *et al.*, 1996; Barach, 1996) also include trans-Israel Highway projections. Calculations of death risks were based on the findings (Nilsson, 1982; Gallagher, 1989) that non-pedestrian deaths vary with the fourth power of changes in average speeds (*Table 3*). Conservatively, we hypothesised that there would by no changes in pedestrian deaths, based on preliminary work on the effect of the increased speed limit on two major highways from 90 km/h to 100 km/h, on 1 November 1993. (Thereafter pedestrian death tolls rose from 230 to 236, because increases in Jerusalem offset reductions elsewhere).

Route 6 itself

On Route 6, the maximum speed limit will be increased to 110 km/h, and travel speeds of many vehicles will be much higher, as envisaged in a brochure (Trans-Israel Highway Company and Sonol Oil Co.), available from gas stations, which promises travel times of 30 minutes duration between Haifa and the Sharon area, a distance of 65 km, implying a speed of 130 km/h. In addition, it promises a journey of 40 minutes between Beer Sheva and "the central part of the country". The distance involved is from 90 km to 110 km, implying even higher speeds! Even so, we assumed that the death rates on Route 6 per vehicle km will be lower by 41.7% compared to other interurban roads, based on comparisons of current death rates per vehicle km on current high speed and other interurban roads. This trend is seen even though rises in death tolls on high speed roads as well as other roads follow rises in speed limits and travel speeds. Box 1 presents calculations of the death tolls on Route 6 from this model and other calculations based on Israeli fast road and U.S. Interstate death risks.

All interurban roads

Baseline (1995) death rates for pedestrian and non-pedestrian, urban and interurban routes, per hundred million km (Table 1) were multiplied by expected kilometrage in year 2010. The product was multiplied by

the fourth power of the ratio of new system-wide average speeds to current average speeds throughout the system to obtain death tolls. Higher average speeds result from congestion relief and "spill-over" - speed habituation from the higher travel speeds on Route 6, especially in off-peak hours. The estimated size of the spill-over effect (Table 2) is based on 2.6% and 24.1% increases in urban and interurban road deaths respectively, directly following the increase in the speed limit on 1 November 1993. These increases were presumed to apply to non-pedestrian deaths only (Table 3).

Death tolls - the model

We estimated changes in road death tolls both with and without Route 6 under four different combinations for 1995 and 2010:

- deaths from extra kilometrage alone;
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief;
- deaths from extra kilometrage plus spill-over effect; and
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief plus spill-over effect.

Other Scenarios not from the model

Building Route 6 was compared to Doing Nothing (Scenario I) and Alternative Strategies (Scenario II) (see Figure 1). The estimated tolls from the Scenario II "sustainable transportation" option come from the finding that death tolls fell by ½ to ⅔ when speed cameras were used in Australia and the U.K.

Table 3: Fatalities by type, cause and scenario (2010)

Route 6: components	Route 6 Occupant	Route 6 Pedestrian	Interurban Occupant	Interurban Pedestrian	Urban Occupant	Urban Pedestrian	Total
Extra kilometrage							
With R6	85	0	370	44	143	206	848
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	-80	-10	1	2	-2
Increased speed effects (From Congestion relief) + Extra kilometrage							
With R6	152	0	505	44	90	206	997
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	196	-10	-8	2	332
Spillover + Extra kilometrage							
With R6	85	0	506	44	149	206	990
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	56	-10	7	2	140
Spillover effect + Congestion relief + Extra kilometrage							
With R6	152	0	641	44	96	206	1139
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	332	-10	-2	2	474

Results

Effects from Extra Kilometrage

Without Route 6, road death tolls could rise from 550 to a toll as high as 850, an increase of 300, during the period 1995-2010 solely as a result of extra vehicles generating additional kilometrage. But it is estimated that Route 6 would increase deaths by 85. These would be offset by 87 fewer pedestrian and non-pedestrian deaths as a result of decreased kilometrage on interurban and urban roads.

Effects from Extra Kilometrage plus Congestion Relief

Without Route 6, when congestion is t[illegible] into account, deaths drop by 185 - from 850 to 665, or 115 more than the current toll of 550. But with Route 6, the increase in system speeds, provided there is system relief, will raise road deaths from 848 to 997, an increase of 149, or 332 more than the situation without Route 6 and without congestion relief. This will happen because large increases in death tolls on Route 6 and interurban roads combined will offset a smaller reduction of deaths among urban non-pedestrians. The latter is a consequence of the small decrease in urban speeds in all cities combined.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (limit: 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h) [illegible] and total deaths are 850. But with Route 6 [illegible] and the spill-over effect alone, deaths rise to 990, or an increase of 140; of which 56 (40%) come from the spill-over effect on interurban roads other than Route 6.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect plus Congestion Relief

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (Limit 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h). But with Route 6, the combined additive speed effects from congestion relief and the spill-over effect, especially among interurban non-pedestrians, will raise the toll by 142 from 997 still further to 1139 deaths, an increase of 474 deaths over the 665 fatalities in the non-Route 6 scenario.

Does Spill-over Effect = Effect From Congestion Relief?

If the spill-over effect alone is the best estimate of increase in system speeds, then the added number of deaths (over and above the effect without Route 6), would be 140 and the total death toll would be 990. If only increases in system speeds come from the congestion effect, then the increase in the death toll would be 332 and the total death toll would be in the range of 997. The net increases in the death toll would be lower if there is extreme congestion from induced travel and massive speed regulation. Both would negate the road's role in reducing travel times.

Discussion

'How many shall live...how many shall die?' Death tolls with and without Route 6.

The nationwide increase in deaths from Route 6 ranges from 332 (congestion effect only) to 474 (congestion plus spill-over effects) more than would occur with alternative scenario I (Do Nothing), in which Route 6 would not be built (year 2010; n = 850; after congestion slowdowns: n = 665). Route 6 could produce annual nationwide road death totals of 990 to 1139. If congestion relief and spill-over both result in the same system-wide increases in travel speeds, then the first estimate would be expected to be more accurate. Table 4 and Figure 1 summarise these projections.

With Route 6, congestion from induced travel and speeds less than those posited in the model could lower these estimates of yearly death tolls, but probably not to below 480 deaths. Without Route 6, another strategy (Scenario II) is estimated to provide a reduction in death tolls to under 200 per year now and under 300 per year in 2010, provided alternatives to private motor vehicles are introduced vigorously and effectively. These alternatives rely on freezing road construction, congestion pricing, introducing more buses and trains, providing dedicated bus and truck lanes, encouraging rail freight, lower speed limits (especially for trucks) and installing speed cameras.

With Route 6, most of the increase in the death toll comes from an increase in interurban occupant deaths as a result of induced speed from less congestion (n = 196) or the spill-over effect (n = 56), or both combined, if the effects are additive. A further 152 deaths are expected to occur on Route 6 and its new connecting roads. Eighty-five of these deaths are a result of the new kilometrage induced by the availability of Route 6 itself (partly offset by a decrease on other interurban roads) and 67 deaths are expected from the increased speeds on Route 6 itself. These high death tolls partly result from the high mix of heavy and light vehicles, and the high death tolls for the latter in collisions with trucks.

Table 4 and Figure 1 present death tolls from, and differences between, Route 6 and alternatives in relation to two baselines: the current annual toll (n = 550) and the toll (n = 850; n = 665 after congestion) without Route 6 in 2010. With Route 6, the range of death toll estimates is 990 and 1139. Slower speeds could lower all the above tolls for scenarios without and with Route 6. But slower speeds after the road's construction would undermine the stated reason for its construction: time saving from more speed.

The model is sensitive to changes in the estimates of both induced travel and rises in travel speeds, especially in interurban settings. If we assume that there will be an 11.35% induced kilometrage (Trans-Israel Highway Company, 1994), then there will be 429 to 595 more deaths system-wide each year from Route 6, and not 332 to 474 more deaths, it there were only 6.6% induced kilometrage.

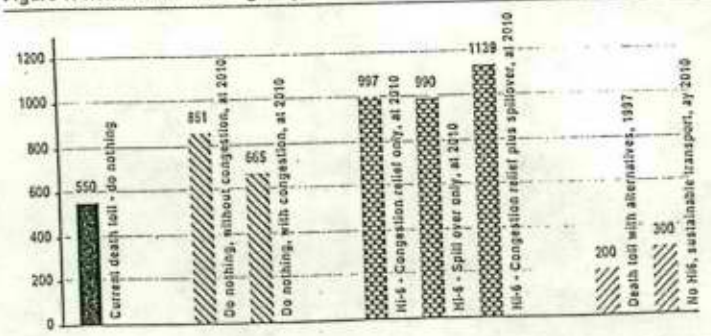
Alternatives: Immediate Benefits, Fewer Deaths

An alternative policy for sustainable transportation, based on more mobility and speed control is suggested. The case for this policys reducing death tolls to less than 200

Table 4: "How many shall live? How many shall die?"

Scenario	*Killed per year NOW*	*Killed per year 2010*
Route 6 No	550	665 - 850
Route 6 Yes	—	990 - 1139
Alternatives	<200	<300

Figure 1: Road death tolls: Highway 6 and the Alternatives



per year right now and less than 300 per year in 2010 is firmly based on 50% - 69% reductions in death tolls with recent U.K. and Australian speed camera projects (McDermott, *et al.*, 1996; Leathley, 1997). Although speed cameras could also produce large drops in death even with Route 6, the effects are suggested to be less, and the death toll would be subtracted from higher baselines. Furthermore, the experience with the Prince Edward Toll Road in Canada suggests that there will be powerful (short-term) financial pressures to mitigate speed control for the road, despite the huge costs of road injury (Friedman, 1997).

Is The Estimate Too High or Too Low?

Too high?

Calculations based on comparisons with recent death rates on Israel's fast roads and the U.S. Interstate highway system suggest that for Route 6, the toll of 152 deaths per year could be too high. Quite understandably, there is some intuitive resistance to the notion that just one more road, albeit a big long one with many lanes and high speed limits, should increase road death tolls by such large numbers throughout the entire transportation system.

But past work has shown that system-wide effects have already occurred in Israel following a less extreme measure: raising speed limits on 70 km of interurban roads from 90 km/h to 100 km/h, on 1 November 1993. This measure was found to increase road deaths by some 40 (from 487 to 525) as a result of system-wide rises in speeds by some 4% - 5% and case fatality by some 15% - 20%. The Governmental Commission (Livneh, *et al.*, 1993) which recommended this speed increase was unable, apparently, to overcome this same intuitive resistance, despite its own citation of the peer reviewed literature which warned otherwise and the immutability of Newtonian Laws of Motion.

Too Low?

In the case of Route 6, the estimated death tolls could be too low if its construction specifications lock in cost cutting compromises on international standards ("value engineering") which themselves are now considered to be inadequate, as pointed out by the Canadian Government (Hauer, 1997). If, for example, the road is designed for peak travel speeds of 120 km/h, and the speed limit is set at 110 km/h, as currently proposed, then, based on past observations in Israel by Barach (1996), there is good reason to expect that 120 km/h will be the median speed in the fast lane.

Estimated Costs

Average age of deaths from road deaths in 1995 was 38.6 years, meaning each road death cost 38.9 potential life years (Central Bureau of Statistics, 1996). Each death was valued at around $307,000 using the GNP method of valuing human life and a 4% discount rate as was used in the Route 6 planning report. Therefore, the 474 additional deaths in 2010 have mortality costs of around $146 million per annum. A higher valuation based on willingness-to-pay data would value mortality losses at around $538 million per annum. The costs of road deaths, plus those from moderate and slight injury, would substantially reduce the projected net worth of Route 6.

These estimates do not include the costs of injuries, from catastrophic chemical disasters and from possible extra air pollution generated by excess kilometrage.

Our assessments indicate that Route 6

Table 5: Effect of induced kilometrage on death tolls

Effects from	*Induced Kilometrage*	*Without R 6*	*With R 6*	*Difference in Deaths*
Extra Kilometrage	6.6%	850	848	-2
	11.35%	850	910	60
Difference				62
Extra Kilometrage + Congestion Relief	6.6%	665	997	332
	11.35%	665	1094	429
Difference				97
Extra Kilometrage + Spill-over Effect	6.6%	850	990	140
	11.35%	850	1151	301
Difference				161
Extra Kilometrage + Congestion Relief + Spill-over Effect	6.6%	665	1139	474
	11.35%	665	1260	595
Difference				121

trades off tangible losses in human life and limb for esoteric and arbitrary valuations of increases in time savings. As already noted, injuries and deaths have been shown to rise exponentially as a function of the second power and fourth power respectively, of increases in average road traffic speeds. These exponential relationships, which are rooted in Newtonian Laws of Mass and Kinetic Energy, create formidable barriers to injury reduction when speeds increase. This means that with Route 6, there will be fewer deaths and injuries than predicted by our assessment only as a result of decreased speeds generated by increases in traffic density, i.e. from conditions which nullify the supposed justification for the road.

Policy Implications: The alternatives

We see that alternative solutions (Scenario II) are available without the expected large increases in road carnage from faster speeds produced by Route 6. In the U.S.A., for example, passenger rail is 18 times safer that private car travel (T&E, 1993). Another long run solution is the adoption of town planning modes that encourage the design and use of pedestrian routes, cycle paths and rail networks as safer alternatives to motorised vehicle trip generation (Fletcher and Garb, 1997). Shifting to safer modes which deliver mobility is preferable to relying on congestion to reduce road deaths. Freezes on road construction, dedicated bus and truck lanes, congestion pricing, introducing more buses and trains, encouraging rail freight, lower speed limits (especially for trucks), and electronic speed camera networks are the elements of an alternative policy which give immediate relief and reduce death and injury tolls immediately. Speed cameras have been shown to reduce road death tolls by 50 %-69%, while generating revenues that put detection and deterrence on a self-sustaining basis. The empirical findings which are the basis of Scenario II mean that there is a greater than 300% difference in yearly death tolls between the worst and best scenarios. For death, injury and disability, the risk assessments in this paper indicate that Route 6 is the worst scenario, and alternatives based on sustainable transportation packages are the best solution.

Conclusion

It is ironic that Route 6 will not only result in more loss of human life, Israel's most precious resource, but will serve as the centrepiece of a transportation policy which increases dependence on energy imports. It is important to note that the Trans-Israel Highway Company, a state owned company, is implicitly endorsing future driver speeds exceeding current legal speed limits. By publishing such information for journey times, the company may be condoning drivers who exceed the speed limits. Such tacit approval for law breaking requires legal examination.

This exclusive focus on reduced travel times that result from road system speed increases is myopic and morally indefensible since it ignores the increases in deaths, injuries and disabilities that will be an inevitable consequence of reduced travel times. A policy of concentrating on reduced travel times from rises in system speeds ignores the consequential increases in road death and injury tolls and provides no comfort to the victims and their loved ones. Including the War of Independence in 1948, all subsequent wars involving Israel, and the many terrorist atrocities, the total killed by the bullet and the bomb is estimated to be between 18,000 and 20,000 victims. In contrast, on the roads of Israel from the foundation of the state in 1948 up to 31 December 1997, the total reported killed in motor vehicle crashes inside the Green Line is 19,927 (Central Bureau of Statistics, 1997). This figure does not include an estimated 3000 - 4500 persons killed outside the 1967 Green Line, whose deaths are not included in official annual tolls and as with war and terror casualties, persons whose traumatic injuries result in deaths attributed to subsequent complications.

The rise in death tolls will result from a policy of increasing dependence on motor fuels just when world recoverable energy reserves are expected to peak and oil prices stop falling - between 2007 and 2014 (MacKenzie, 1995). The risk assessments in this paper require us to exercise the responsibility not only to prevent this dependence, but to apply the dictum that " ...(s)he who saves a human life it is as though they have saved the whole world" (The *Talmud*, Sanhedriah 96b).

The question to be asked is if not now, when?

References

Barach, P., (1996), "100 km/h: What have we gained? Impact of raising speed limit on interurban highways on accidents, deaths and injuries in Israel." unpublished MPH thesis, Hebrew University-Hadassah School of Public Health and Community Medicine, Jerusalem.

Casey, S.M. and Lund, A.K., (1987), "Three field studies of drive speed adaptation" *Human Factors*, 29, 541-550.

____ (1992), "Changes in speed and speed adaptation following increase in national maximum speed limit" *Journal of Safety Research*, 23, 135-146.

Central Bureau of Statistics, (1996), *Statistical Abstract of Israel No. 47*, Government of Israel.

____ (1997), *Annual Report 1996* (and supplements) Government of Israel.

Fletcher, E. and Garb, Y., (1997) "ADVA report on Transportation in Israel" forthcoming.

Forkenbrock, D., Foste, N. and Pogue, T., (1993), *Safety and Highway Investment* University of Iowa Public Policy Center, Iowa.

Friedman, M.S. (1997), *Pers. comm.*

Gallagher, S., (1989), "Effects of the 65 mph speed limit on rural interstate fatalities in New Mexico" *JAMA*, 262, 2243-2245.

Garb, Y., (1997), "The Trans-Israel Highway: Do we know enough to proceed?" Working Paper No. 5, Floersheimer Institute for Policy Studies, Jerusalem. Available through floerins@actcom.co.il

Garber, S. and Graham, J.D., (1990), "The effect of the new 65 mph speed limit on rural highway fatalities: A state-by-state analysis" *Acc Anal Prev* Vol. 22, No. 2, 137-149.

Hauer, E., (1997), "Safety review of Highway 407: Lessons and uses" Presented at the 4th International Conference on Saftey and the Environment in the 21st Century, 23-27 November, Tel-Aviv.

IIHS, (1997), "Limits up, speeds up, deaths up" Status Report 32, Insurance Institute For Highway Safety (U.S.A.).

International Road Federation, (1994), *World Road Statistics 1989-1993* IRF, Geneva.

Leathley, A., (1997), "Police fight for more cameras as road deaths fall" *The Times*, London, 10 September.

Livneh, M., *et al.*, (1993), "Report of the Exper Committee Appointed by the Minister of Transportation, Israel Kessar, to Examine permitted speed limits in Israel" (31 pages an appendices in Hebrew).

MacKenzie, J., (1995), "The peaking of global o production: Implications for global transport (Working paper) World Resources Institute, Washington DC.

Mathews, M.L., (1978), "A field study of the ef of drivers' adaptation to automobile velocity" *Human Factors*, 20, 709-716.

McDermott, J., Cordner, S.M. and Temayne, A. (1996), "Evaluation of the medical managem and preventability of death in 137 road traffi fatalities in Victoria, Australia: an overview" *Journal of Trauma, Injury, Infection and Criti Care* Vol. 40, No. 4, 520-535.

Nilsson, G., (1982), *The effect of speed limits o traffic accidents in Sweden* (VTI Report 68) National Road and Traffic Institute, Linkopin

Nilsson, G., (1990), *Reduction in the speed lim from 110 km/h to 90 km/h during Summer 19* (VTI Report 358) National Road and Traffic Institute, Linkoping.

Richter, E.D., Barach, P., Krikler, S., Damian, D Ben-David, G. and Weinberger, Z., (1997), "S Kills: Effect of 100 km/h Speed Limit on Ro Deaths in Israel" *Abstracts of the Israel Statistical Society.*

Robertson, L., (1992), *Injury Epidemiology* Oxfo University Press, Oxford.

Schmidt, D.F. and Tiffin, J., (1969), Distortion o drivers' estimate of automobile speed as a function of speed adaptation" *Journal of App Psychology*, 53, 536-539.

SACTRA, (1994) *Trunk Roads and the Generat of Traffic* Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment/HMSO, London.

T&E, (1993) *Getting the Prices Right (Short Version)* European Federation for Transport a Environment, Stockholm.

Trans-Israel Highway Company, (1994), "Vehic flow analysis and economic evaluation" Fina Report. Matat, Tel-Aviv.

Trans-Israel Highway Company and Sonol Oil (n.d.), "The Road which will rescue you from Traffic Jam" Brochure and National road map

03-5104896

בית מאיר

מושב עובדים של המזרחי להתישבות שתופית בע"מ

דאר נע הרי יהודה מיקוד 90865 טלפון: 02-5344487 ירושלים פקס: 02-5332184

בס"ד"ו סיון תשנ"ח

9.6.98

מספרנו 292

לכבוד

מר א. שגיא

מהנדס מחוז ירושלים

מע"צ

3153 / כרישים

א.נ.,

הנדון: מחלף שורש - נוה אילן

מאז הישיבה שהתקיימה בצומת שואבה בתאריך 23.2.98 ועד היום, לא קבלנו שום הודעה על התקדמות בנושא כאוב זה. לצערינו היציאה והכניסה בשתי כניסות אלה הופכת מיום ליום קשה יותר והסיוט לעבור בצמתים אלה, צומת שואבה וצומת נוה-אילן הינן בגדר של סכנת נפשות ממש.

עד מתי יהיו חיינו תלויים לנו מנגד. נערינו וזקנינו שמים יום יום נפשם בכפם וחוצים כביש מספר אחד יום יום שעה שעה. הנהגים נלחצים מאוד וכל יום אנו שומעים על תאונה וכל שעה כמעט תאונה, עד מתי? בישיבה הנ"ל יצאו כל המשתתפים בתחושה שהנה הפתרון בהישג יד. לצערי הגדול בפגישה שלי עם ראש המועצה מר מאיר ויזל נמסר לי כי לועדה המחוזית עדיין אין תכנית מוסכמת ויש ויכוח יוקרתי ע"ח חיי אדם, עד מתי? כל הישובים הסכימו לתכנית שהוצגה לפנינו במפגש והיא שתי מנהרות ולא התכנית הגרנדיוזית של מחלף אחד. מושב שואבה הביע הסכמתו בכתב לפתרון שהוצע.

אני פונה אליך בשם כל תושבי האיזור לעשות הכל לפתרון בעיה כאובה זו. התושבים נקעה נפשם ממצב בלתי נסבל זה והחשש שלי שהם יצאו מכלל שליטה ויערכו הפגנות דוגמת צומת מוצא ואף חריף יותר וחבל.

בית מאיר

מושב עובדים של המזרחי להתישבות שתופית בע"מ

דאר נע הרי יהודה מיקוד 90865 טלפון: 02-5344487 ירושלים פקס: 02-5332184

בס"ד.....

איך יתכן שבכביש מספר אחד העמוס מאוד יחצו אנשים בכל שעות היום כביש סואן, איך אפשר לנוח או לשבת בשלווה ולהלחם מלחמות יוקרה על גבם של אזרחים שכל בקשתם היא לחצות כביש בבטחון.

אנא ממך זרז נושא כאוב זה כפי שהנך יודע ויכול.

בברכה,

סעדיה חדד

יו"ר הועד

• בית מאיר •
משב עובדים של המזרחי
להתישבות שתופית בע"מ

העתקים: שר התחבורה מר שאול יהלום

שר התשתיות מר אריאל שרון

שר האוצר מר יעקב נאמן

ראש המועצה מר מאיר ויזל

סגן ראש המועצה מר יגאל אבדר

מושב שרש

מושב שואבה

15.6.98

לשכת שר האוצר

יואל נוה,

לידיעתכם.

עו"ד מרדכי שטילמן
יועצת השר

מרום,
רק לגדולה
אמתי

צעדים משלימים להאצת צמיחה - תגובה על הצעת האוצר

לעניין
חנה
מילוא רוח
פלל
מל - יפ
ימימה

3153

"אני מבקש להוסיף להחלטת הממשלה כדלקמן:

במסגרת התוכנית להשקעות ותשתית התחבורה יכללו קטעי הכבישים החיוניים במסגרת הערכות לשנת 2000 כפי שיקבעו ע"י משרד האוצר, התחבורה, התשתיות והתיירות.

א. תשתיות באחריות מע"צ בסכום של 130 מיליון ש"ח.
ב. תשתיות באחריות משרד התחבורה בעיר נצרת 31.5 מיליון ש"ח.

רצ"ב הצעת מע"צ ומשרד התחבורה בנדון.

ההצעה אינה מחייבת תוספת תקציב מעבר להצעת שר האוצר בנדון."

מוגש על ידי שר התיירות

י"ד באייר התשנ"ח
10.05.98

תוספת "ד" לנספח 603

כביש מע"צ וכבישי משרד התחבורה לנצרת ובנצרת עד 2000

1. **משרד התחבורה**

א. כביש עוקף פאולוס בקטע ליד המעוין -	3.5 מיליון ש"ח.
ב. כביש ביר אל אמיר מחבר כביש 75 עם כביש 60 -	3.5 מיליון ש"ח.
ג. ביכר וחיבור כביש 60 לכביש אבו אלג'יש -	2.5 מיליון ש"ח.
ד. כביש ואדי אלגואגי - מחבר פאולוס עם כביש חרבס -	3 מיליון ש"ח.
ה. רח' פאולוס קטע בי"ח איטלקי לצומת 721 -	3 מיליון ש"ח.
ו. כביש מחבר רח' 721 בי"ח איטלקי -	3 מיליון ש"ח.
ז. מרכז תחבורה דרומי חנה וסע -	3 מיליון ש"ח.
ח. כביש טבעת מערבי מכביש 79 ועד כפר החורש -	10 מיליון ש"ח.
סה"כ	31.5 מיליון ש"ח

רשימת פרויקטים לביצוע ע"י אפג

מס' סל'	מס' כפים	שם הפרוייקט	אורך מקסא	אומדן פרוייקט במיליון ש"ח	מצב ביצוע	התייחסות לאסוף מחדש מאוצר	תקציב דרוש ל- 98 במיליון ש"ח
1	60	צומת עדשים - נצרת	5	60	התחלת ביצוע 7/98. תקציב 98 - 4 מליון ש"ח. משך ביצוע שנתיים	תעבורות יתמ"ל ב- 7/98 – הביצוע יחיה מעבר לשנת 2000	10 נוסף לתקציב הקיים
2	60	עוקף נצרת מזרחי	15	90	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	אינו ומין לביצוע	—
3	65	עוקף עפולה	10	65	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 8/98 ולסיים מסלול אחד עד 11/99	15
4	75	נצרת - מגדל העמק	6	40	מצע קטע יפעת + צמתים. לא מתוכנן המשך ביצוע ב- 98	ניתן לקדם הביצוע ולסיים קטעים עד 11/99	15 —
5	77	צומת הסוביל - צומת בית רימון	13	70	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 7/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	20 —
6	77	צומת בית רימון - צומת גולני	8	50	בשנת 98 יותל בביצוע צומת גולני בתקציב 2 מליון ש"ח.	ניתן להתחיל בביצוע ב- 7/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
7	77	צומת גולני - טבריה	10	60	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 8/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/98 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
8	79	עוקף נצרת צפוני כולל עליה לנצרת עילית	9	80	עוקף נצרת צפוני - תיחוניים. עליה לנצרת - היקף 50 מליון ש"ח, יוחל - 5/98, משך ביצוע שנתיים	אין הערות	10 נוסף לתקציב הקיים
9	87	גשר אריק		10	בביצוע ומתיים ב- 12/98	אין הערות	2
10	90	סימב בית ירח	1.5	4	הסתיים	אין הערות	—
11	754	נצרת - צומת בת רימון	8	40	ביצוע בקטעים בהיקף 2 מליון ש"ח ב- 98	ניתן לקדם הביצוע ולסיים קטעי כביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
12	70	מחלף זכרון - צומת יקנעם	22	95	קטע בת שלמה - אליקים הסתיים. קטע אליקים - יקנעם ומתיים ב- 8/98. קטע בת שלמה - זכרון בביצוע ומתיים ב- 2001.	במידה ונקבל תוספת של 35 מליון ש"ח ניתן לסיים קטע בת שלמה — שפיה עד 11/99	35
13	722	צומת התשבי - צומת השומרים	5	40	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 7/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
					באחריות תמ"ת		—
14	87	שיפור הסיבוב-מול הבנסיה הבגדיקטיות					
15	90	צומת צמח	2	15	בהתאם לתכנון יש להשתיק הצומת ברומת - לא לביצוע בשנת 98. נבדקת אפשרות לביצוע בשנת 98-99 צומת מעלית במקום חקיים.	אין הערות	2
						סה"כ דרוש תקציב נוסף ל- 98	169 מליון ש"ח

3153

27/9/98

לשכת שר האוצר

גב' נאמן
רונן וולפמן – אובה לא הכר תשובה
מרים שטולמן
לתגובת השר.

הרב"ל ולעונכם.

רונית שוורץ
מנהלת־מטה

מרים

הלחץ עם עלייה
שלך.

חופה
ופאב ריקי

מרכז השלטון המקומי בישראל
UNION OF LOCAL AUTHORITIES IN ISRAEL
תל-אביב 61200 רח' הפטמן 3, ת.ד. 20040
3 Haftman St., Tel-Aviv 61 200 Israel, P.O.B
Fax: 03-6967447 פקסימיליה Tel: 03-6919241-4 :טל

25 בספטמבר 1998
0934

לשכת שר האוצר
27 -09- 1998
98 - 51222
מס' מסמך
אל מר מ

לכבוד:
מר יעקב נאמן
שר האוצר
ירושלים

הנדון: אחזקת תשתית הכבישים העירוניים

להווי ידוע בוודאי כי בשנת 1988 החליטה הממשלה לבטל באופן חד צדדי את העברת 29% מאגרת הרישוי אשר שולמה עד אז על-ידי בעלי הרכבים לרשויות המקומיות, כדי שהרשויות המקומיות תוכלנה להשקיע תקציבים אלה בתשתית הכבישים העירוניים.

החלטה זו מעבר להיותה פגיעה תקציבית קשה ברשויות המקומיות היתה גם האות שבישר את העצירה הכמעט מוחלטת של ההשקעות בכבישים העירוניים, עצירת השקעות זו פוגעת מאז ועד היום בתושבי הרשויות המקומיות, הן בשל האצת הבלאי של כלי הרכב אשר נוסעים בדרכים משובשות וחמור מכך בשל ריבוי תאונות הדרכים במרכזי הערים.

על-פי נתוני המועצה הלאומית למניעת תאונות שהגיעו לידי, התרחשו בשנת 97' למעלה מ-80% מהתאונות עם נפגעים במרכזי הערים, כך שברור שלהזנחת הכבישים העירוניים יש "תוצאות בשטח" שכן תשתית הכבישים המוזנחת היא גורם מרכזי לקיומן של תאונות דרכים.

לפיכך הריני פונה אליך בבקשה כי מתוך ראית טובתו של הציבור תפעל להחזיר לקדמותו את הנוהל שבוטל בשנת 88', זאת על מנת שנוכל להפנות תקציבים לצורך תיקון ואחזקת הכבישים העירוניים באופן שלא יפגע בתושבים.

אודה לך אם תפעל לקידומו של עניין כבר בתקציב המיועד לשנת 99'.

עדי אלדר
יו"ר מרכז השלטון המקומי
ראש עירית כרמיאל

העתק:
ח"כ שאול יהלום - שר התחבורה
ח"כ מיכה גולדמן - יו"ר ועדת הפנים
מר זאב בילסקי - מ"מ יו"ר מרכז השלטון המקומי, ראש עירית רעננה
מר גיורא רוזנטל - מנכ"ל מרכז השלטון המקומי

מזכר

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

אל: מרים שלמן - לשכת השר

מאת: דלה אל - אגף תקציבים

התאריך: 17.9.98

תיק מס':

הנדון: הנ"ל - הצעת חוק - כרים בר-יהודה.

סימוכין:

בהתאם למכתבך שנדון, מיום 6.7.98 ב, אינני רואה מקום להתערבותנו.

לדעתי כתב, שגם הקיימות בשטח מאוד מן אנשי עסק הרבות ומפרנס רבים, ומוסכם כי הצעת השר איננה רצויה.

בכל מקרה, אם יתקבל הנושא שבו, עדיין אין התנגדות להגיעת השר (מלבד שיתבטל שכר אכן הצעה הישמה בימים ושרגיל נכון), כל עוד הלה תאמן מאקרות מצ', הלאה אין עליו לא כה בסמיכ).

בברכה

לשכת שר האוצר

27-09-1998

מס' מסמך .....

אל מרים .....

מדף 1010

יעקב,

מלבד התיחסות אלה למכתב
המצב.
מאיר ואני מכירים ליבקה
בלבד, אני לא חושבת שבאמת
הוא ערב בשבילה.

מרים
10/12 מרים 28 טוב

30.7.98

2/8

לשכת שר האוצר

אגף תקציבים

2 -08- 1998

נתקבל

עו"ד מרים שטילמן

יועצת השר

28.7.98

לשכת שר האוצר

יעקב עמן
בובו מלצרנו

לידיעתכם

מרים

רבי. [redacted] ללא רושם כלל.
אות קלון ביין.

29.7.98

עו"ד מרים שטילמן
יועצת השר

מאיר הפלר, משרד עורכי-דין
MEIR HOEFLER, LAW OFFICE

MEIR HOEFLER . ADVOCATE
NIR BARZEL ADVOCATE
ELIAD SHACHAM, ADVOCATE
HAIFA , 57 HAAZMAUTH RD
P. O. B. 33066 . CODE 31 330
PHONES: 8521471 8521343
FAX. 972 - 4 - 8538003

מאיר הפלר, עורך-דין
ניר ברזל, עורך-דין
אליעד שחם, עורך-דין
חיפה , דרך העצמאות 57
ת.ד. 33066, מיקוד 31330
טל': 8521343 ,8521471
פקסמיליה : 04-8538003

26 יולי, 1998
ג' אב, תשנ"ח

3153

לשכת שר האוצר
27 -07- 1998
מספר ..... מרום

לכבוד
מר דוד עמר
ראש העיר
נשר

בפקס' ובדואר

א.נ,

הנדון: בניית הגשר - כביש בר יהודה

מטה המאבק (שבו חברים תושבים מנשר וסביבותה) נגד הכניעה לטרור בנשר מילא ידי לפנות לכבודך כדלקמן :

1. בידי העתק מכתבו של מנכ"ל משרד התחבורה, עו"ד נחום לנגנטל, מ-4/6/98 ממנו עולה כי יש להפסיק כל הליך לביצוע מכרז לבניית "הגשר" המפורסם שיזמות בנייתו יחד עם נציגי עמותת אלאקסא (כך ממש!) למרות שהם נכשלו בשתי ערכאות משפטיות בבואם לערער על תוואי הכביש התוצה אדמות מנהל מקרקעי ישראל.

2. מטה המאבק עומד על כך שהמשך ההליכים לבניית הגשר הינם כיום בלתי חוקיים בעליל וכבודו יודע על כך ידוע היטב:

(א) הגוף המקצועי - **מ.ע.צ. - מתנגד** לבניית הגשר, כך גם **נתיבי כרמל.**

(ב) **משרד התחבורה**, כאמור לעיל, **מתנגד** לבניית הגשר וביקש לעצור ההליכים לבנייתו.

(ג) **אין תקציב** מתאים לבניית הגשר ובנייתו מהווה עבירה על חוקי התקציב של מדינת ישראל.

(ד) לא נתקיימה ישיבה של מועצת העיר נשר שהחליטה אודות בניית הגשר ולמעשה **אין סמכות** להחלטה כזו כאשר הדבר נוגד חוקי התקציב.

(ה) לא נתקבלה כל החלטה חוקית לפרסום המכרז והיא פרי החלטתך האישית, אשר עם כל הכבוד, **אין לה מעמד חוקי.**

(ו) "**ההסכם**" עליו חתמת (העותקו מצוי בידי מטה המאבק) עם חברי הכנסת דהמשה ודרואשה **אינו עומד בדרישות החוק**, אינו עומד בנורמות ציבוריות מקובלות ונחתם לאחר "לחצים" שהופעלו עליך.

(ז) "**ההסכם**" עליו חתמת נעשה **בניגוד להכרעות שיפוטיות** שקבעו מפורש כי אין כל פגיעה בכבוד המתים בתוואי המתוכנן לכביש ולפיכך מדובר בבזבוז כספי ציבור **(לא רק של תושבי נשר) הגובל באי חוקיות.**

מכל המקובץ לעיל אודה לך אם תורה לבטל מיד את "המכרז" אשר יצא לאויר העולם שלא כדין, ללא תקציב, ללא אישורים של גופים ממשלתיים, **ללא הסמכה** של מועצת העיר, וכל כולו - תוצאה של חתימה חפוזה שלך על "מסמך הבנות" עם אלו המבקשים כל דרך למנוע פריחתה וצמיחתה של המדינה היהודית - ציונית בארץ ישראל.

לדאבון הלב מצאו הם נתיב אליך ואתה - מקוה אני ; כמי שכפאו שד - משתף עמם פעולה. הפסו מטרות נעלות לתקציב עתק בן 15 מליון ש"ח! האם לא יבואו בעקבות דרישה זו דרישות שונות ברחבי ישראל! ולאן תוביל הבושה אז ??

בכבוד רב

מאיר הפלר, עו"ד

העתקים: ראש הממשלה
השר לתשתיות לאומיות
שר האוצר
שר התחבורה
מנכ"ל משרד התחבורה
מנכ"ל מ.ע.צ.
חברי מועצת העיר נשר
חברת סולל בונה
חברת דן רולידר
חברת יעקובינסקי
חברת פבר
חברת טד ארמה
לתקשורת

משרד התחבורה
לשכת השר

בס"ד

ו' במנחם אב התשנ"ח
29/7/98

לכבוד
לשכת שר האוצר

הנדון: **המשך ביצוע נתיבי איילון דרום**

עם סיום שלילתו של איילון דרום ותחילת ביצוע המחלפים שעליו, התגלעה מחלוקת עקרונית בכל הקשור לשיעור השתתפות העיריות הסמוכות בפרויקט זה.

בפגישה שנערכה לאחרונה בין גורמי משרד התחבורה ובין ראשי העיר ראשל"צ, חולון ובת ים בהשתתפות שר התחבורה, לא הגיעו הצדדים לכלל הבנה.

מבקשים את התערבות שר האוצר וסיועו בישוב המחלוקת.

יצויין, כי עקב השהות בקבלת ההכרעה בענין, מתעכבת בינתיים פעילות נתיבי אילון בכל הקשור להקמת המחלפים וחיבורם, בניגוד להחלטת הממשלה על קידומם של פרויקטים תשתיתיים.

בכבוד רב,

עו"ד שרה קטוביץ
ע. השר והמנכ"ל

משרד התשתיות הלאומיות
המנהל הכללי

משרד האוצר
נתקבל
19 -7- 1998
התקיון המרכזי

ז"ח תמוז, תשנ"ח
12 יולי, 1998

3153

אל: מר דוד מילגרום, ראש אגף תקציבים, משרד האוצר

שלום רב,

הנדון: **כביש הטבעת המזרחית - יישום החלטת הממשלה**

ביום 21.6.98 קבלה ממשלת ישראל החלטה העוסקת בענין חיזוקה של העיר ירושלים (החלטה מס' 3913). החלטה זאת כוללת סעיף העוסק בסלילת כביש הטבעת המזרחית (סעיף ח').

בהתאם להחלטה נדרשת מע"צ לקבל על עצמה אחריות להכין תוכנית עבודה לביצוע הכביש תוך מתן עדיפות לביצועו מתקציבה.
מאחר וכביש הטבעת המזרחית לא היה באחריותה של מע"צ עד לקבלת החלטת הממשלה, וזאת הבהרתי לגורמים שעסקו בנדון הן במשרד האוצר והן במשרד ראה"מ, הרי ששילוב הכביש בתוכנית העבודה של מע"צ מחייב תוספת מעבר לצרכים של מע"צ לביצוע בתקציב 1999, כפי שהועברו לאוצר בגין פרוייקטים אחרים בכל הארץ.

הערכת העלות הכוללת לביצוע הכביש במשך 3 שנים, ברמה מינימלית נדרשת ככביש ביטחון, הינה כ - 200 מלש"ח לפי הפירוט הבא:

	הוצאה	הרשאה
שנה 1	50 מלש"ח	80 מלש"ח
שנה 2	70	100
שנה 3	80	20
	---	---
	200 מלש"ח	200 מלש"ח

תוכנית עבודה מפורטת תוכן ותוגש עד 20.9.98, כנדרש.

הנני מדגיש כי עמדת משרד התשתיות הלאומיות הינה כי ביצוע הכביש יתאפשר אך ורק ע"י העברת תקציב מתאים למע"צ ללא פגיעה בביצוע הפרוייקטים התחבורתיים האחרים להם מע"צ מחוייבת בכל רחבי הארץ.

בברכה,

יעקב כץ
המנהל הכללי

העתק: מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אריאל שרון, שר התשתיות הלאומיות
מר משה לאון, מנכ"ל משרד ראה"מ
מר בן ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ

c:\winword\docs\k_776.doc

מאסקע 1919.

יעקב,

לידיעתך.

ביקשתי שדודו יעביר וויזה

את אשתו למצרים.

מרים.

1.10.05

צה"ל

עמ' 7-22

7/23

לשכת שר האוצר

תאריך: 28 בדצמבר

אל: בנק מזרחי

מאת: מרדכי שטיינמן

1. מועבר לעיונך מסמך של : אבנר רם

בנדון : בנק הפועלים המזרחי

מספרו : 28

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב (אין הערות מתאימות לכתב)

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 28 / 8 / 6

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

ע.ר.

העתק: תיק מעקב

משרד התשתיות הלאומיות
המנהל הכללי

משרד האוצר
נתקבל
19 -7- 1998
התקיון המרכזי

ז"ח תמוז, תשנ"ח
12 יולי, 1998

אל: מר דוד מילגרום, ראש אגף תקציבים, משרד האוצר

שלום רב,

הנדון: **כביש הטבעת המזרחית - יישום החלטת הממשלה**

ביום 21.6.98 קבלה ממשלת ישראל החלטה העוסקת בענין חיזוקה של העיר ירושלים (החלטה מס' 3913). החלטה זאת כוללת סעיף העוסק בסלילת כביש הטבעת המזרחית (סעיף ח').

בהתאם להחלטה נדרשת מע"צ לקבל על עצמה אחריות להכין תוכנית עבודה לביצוע הכביש תוך מתן עדיפות לביצועו מתקציבה.
מאחר וכביש הטבעת המזרחית לא היה באחריותה של מע"צ עד לקבלת החלטת הממשלה, וזאת הבהרתי לגורמים שעסקו בנדון הן במשרד האוצר והן במשרד ראה"מ, הרי ששילוב הכביש בתוכנית העבודה של מע"צ מחייב תוספת מעבר לצרכים של מע"צ לביצוע בתקציב 1999, כפי שהועברו לאוצר בגין פרוייקטים אחרים בכל הארץ.

הערכת העלות הכוללת לביצוע הכביש במשך 3 שנים, ברמה מינימלית נדרשת ככביש ביטחון, הינה כ - 200 מלש"ח לפי הפירוט הבא:

	הוצאה	**הרשאה**
שנה 1	50 מלש"ח	80 מלש"ח
שנה 2	70	100
שנה 3	80	20
	---	---
	200 מלש"ח	200 מלש"ח

תוכנית עבודה מפורטת תוכן ותוגש עד 20.9.98, כנדרש.

הנני מדגיש כי עמדת משרד התשתיות הלאומיות הינה כי ביצוע הכביש יתאפשר אך ורק ע"י העברת תקציב מתאים למע"צ ללא פגיעה בביצוע הפרוייקטים התחבורתיים האחרים להם מע"צ מחוייבת בכל רחבי הארץ.

בברכה,

יעקב כץ
המנהל הכללי

העתק: מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אריאל שרון, שר התשתיות הלאומיות
מר משה לאון, מנכ"ל משרד ראה"מ
מר בן ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ

c:\winword\docs\k_776.doc

וכספ-יו"ר-940

הכנסת
יושב־ראש
ועדת הכספים

ירושלים, ו' בתמוז התשנ"ח
30 ביוני 1998

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

לשכת שר האוצר
06-07-1998
מס' מסמך 98-39355
אל רונית מכים

שר נכבד,

3153

הנדון: **כביש חוצה ישראל - תיקצוב חוזה הזכיון**
מכתבך מיום י"ג בסיון התשנ"ח (7.6.98)

הנני מתכבד להודיעך, כי ועדת הכספים, בישיבתה ביום ל' בסיון התשנ"ח (24.6.98) החליטה לאשר את הפניה הנ"ל.

אישור זה בא במקום האישור מיום ל' בסיון התשנ"ח (24.6.98).

בכבוד רב

חה"כ אברהם רביץ

העתק: יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
הממונה על התקציבים
החשב הכללי
היועצת המשפטית

6-7 18

לשכת שר האוצר

יעקב נאמן

ארז מילברוס

3153

לידיעתכם.

עו"ד מרים שטילמן

יועצת השר

וכסף-יו"ר-940

הכנסת
יושב-ראש
ועדת הכספים

ירושלים, ל' בסיון התשנ"ח
24 ביוני 1998

05-07-1998

98-39296
מיום

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

שר נכבד,

הנדון: כביש חוצה ישראל - תיקצוב חוזה הזכיון
מכתבך מיום י"ג בסיון התשנ"ח (7.6.98)

הנני מתכבד להודיעך, כי ועדת הכספים, בישיבתה היום החליטה לאשר תיקצוב חוזה הזכיון הנ"ל.

בכבוד רב

אי רבין

חה"כ אברהם רביץ

העתק: יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
הממונה על התקציבים
החשב הכללי
היועצת המשפטית

29.6.98.

לשכת שר האוצר

יעקב נאמן
יואל נוה

3153

לידיעתכם.

רונה

רונית שוורץ

מנהלת מטה

מדינת ישראל

מ.ע.צ.

משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

כ"ח סיון, תשנ"ח
22 יוני, 1998
RM-255.DOC
תיק 6/6

לכבוד
מר רון נחמן
ראש עירית אריאל
ת.ד. 25
ד.נ. אפרים, אריאל 44837

א.נ.,

הנדון: אחזקת מערכות תאורה - חוצה שומרון
סמך : מכתב של משרד האוצר אליך מיום 25.5.98

אכן מע"צ קיבלה על עצמה, את תחזוקת הכבישים (1,500 ק"מ נוספים) ביו"ש וכעת אנו מתארגנים לכך.

איני מעלה על דעתי שבתקציב שהועמד לרשותנו לצורך זה נוכל להכליל בסדר עדיפות גבוהה את תחזוקת התאורה בכניסה לישובים (את שאר הצמתים לא תהיה לנו ברירה).

אין זה סוד שמערכת הכביש ביו"ש הוזנחה ולא טופלה כמו שצריך בשנים אחרונות ויהיה צורך לטפל בנושאים לפי סדר עדיפויות ובראשן דאגה לנסיעה בטוחה.

בכבוד רב,

ראובן יום-טוב
סמנכ"ל מע"צ לאחזקה

העתק: מר בן-ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ
גב' רונית שוורץ, מנהלת מטה שר האוצר-רח' קפלן 1 ירושלים

לשכת שר האוצר

ירושלים, 17 ביוני 1998
כ"ג בסיון תשנ"ח
98-38058

ישיבה בענין כביש מס' 1 צפון

3153

משתתפים:
שר האוצר, מר יעקב נאמן
סגן שר השיכון, הרב מאיר פרוש
ראש העיר ירושלים, מר אהוד אולמרט
הממונה על אגף התקציבים, במשרד האוצר, מר דוד מילגרום

ראש העיר ירושלים מבקש לסיים את כביש מס' 1 תוך 3 חדשים, על מנת לאפשר איכלוס בפסגת זאב.

סגן שר השיכון מציין כי ביולי 94' התקיים דיון עם אג"ת בו נקבע כי המקור יהיה מתקציבי משרד התחבורה ומע"צ, וכי יש בידו גם מסמך שהעביר יעקב אפרתי, כמנכ"ל משרד השיכון מוכן לסייע במימון הכביש.

סיכום

1. האחריות התקציבית לפרויקט זה מוטלת על משרד התחבורה ועירית ירושלים כמו על כל העורקים התחבורתיים העירוניים ולא על משרד השיכון.
2. עד סוף אוקטובר 1998 יושלמו העבודות על מנת לאפשר איכלוס יחידות הדיור המעוכבות בגלל הכביש.
3. ימצא בתאום עם משרד התחבורה פתרון תקציבי למימון חלקה של הממשלה בהשלמת הפרויקט.
4. אגף התקציבים יפעל יחד עם משרד התחבורה וחברת מוריה להסדרת הנושא לפרטיו.

רשם: רונן וולפמן

9712436

ירושלים, 17 ביוני 1998
כ"ג סיון תשנ"ח
98-38041

ישיבה במשרד בענין מעמד ירושלים

עם סגן שר השיכון מאיר פרוש וראש עירית ירושלים מר אהוד אולמרט

ראש העיר ירושלים מבקש לסיים את כביש מס' 1 תוך 3 חדשים, על מנת לאפשר איכלוס בפסגת זאב.

סגן שר השיכון מציין כי ביולי 94' התקיים דיון עם אג"ת בו נקבע כי המקור יהיה מתקציבי משרד התחבורה ומע"צ, וכי יש בידו גם מסמך שהעביר יעקב אפרתי, כמנכ"ל עירית ירושלים, לרינה זמיר בענין זה, לפיו הכביש היה אמור להסתיים במאי 1998.
משרד השיכון מוכן לסייע במימון הכביש.

שר האוצר מבקש לדעת, בהנחה שצריך לסיים הכביש, בהקדם, מהיכן צריך לבוא התקציב למימונו?

הממתה על אג"ת אומר כי משרד התחבורה חייב לבצע את הכביש והוא מתוקצב בתקציב משרד התחבורה (במסגרת צעדים משלימים להאצת הצמיחה). הכספים הללו טרם הועברו.
אולם מבחינת אג"ת עניין זה מתוקצב ומסודר.

שר האוצר מסכם כי הכביש חייב להסתיים עד סוף אוקטובר 1998. מאחר והממונה על אג"ת אומר שיש תקציב לענין זה, השר איננו צריך להידרש לענין. אין חלוקי דעות על כך שמיתוך 70 מליון הדרושים לפרויקט, הממשלה צריכה להקצות 70%.

שר האוצר מבקש להקצות את המקורות הנדרשים.

סיכום

1. [illegible] לבדוק [illegible] מעמד התחבורה ועיריית ירושלים [illegible] כמו [illegible] מרכזי תחבורתי [illegible] ולגבי מעמד השכון.

2. [illegible] להעביר את מנת לאפשר איכלוס מיידי [illegible] הכביש.

3. [illegible] פרשון יקבע לגבי לגיטימיות [illegible] המשלה [illegible] בתחום [illegible] מעמד התחבורה [illegible] הפרויקט.

4. [illegible] יבוא [illegible] מעמד התחבורה [illegible] לדיון [illegible].

יש רגשות אל-
הפסיכיקון.

תודה,
מרים

מדינת ישראל
משרד האוצר

הממונה על התקציבים

כ"א בסיון התשנ"ח
15 ביוני 1998
1998-2390

אל:
מר יעקב נאמן
שר האוצר

הנדון: כביש מספר 1 - צפון

לקראת פגישה עם ראש עירית ירושלים, בנדון, להלן התייחסותנו:

1. פרויקט כביש מס' 1 צפון צפוי להיפתח לתנועה בחודש ספטמבר 98', לאחר שהוסדר הטיפול בקברים ובעתיקות, שעיכבו את ביצועו. השלמתו תאפשר אכלוס 1000 יחידות דיור באיזור.

2. על פי נתונים שנמסרו לנו, נאמדת היתרה להשלמת הפרויקט בסך של 70 מליון ש"ח, כאשר 70% במימון משרד התחבורה ו-30% במימון עירית ירושלים.

3. במסגרת תקציב משרד התחבורה לשנת 98', יועדו לפרויקט 25 מליוני ש"ח (תקציב והרשאה להתחייב). במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, ניתנה לפרויקט תוספת תקציב בסך 10 מליוני ש"ח ותוספת הרשאה להתחייב בסך 20 מליוני ש"ח. תוספת זו ניתנה בהסכמה ובתאום עם משרד התחבורה. סכומים אלה נותנים מענה למרבית חלקו של משרד התחבורה במימון הנדרש להשלמת הפרויקט. על כן, נראה כי ניתן מענה למבוקשו של ראש העיר ירושלים.

4. בהתייחס להצעת משרד השיכון, ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו לפרויקט:

א. בעבר, סוכם בין משרד האוצר, משרד התחבורה ומשרד השיכון, כי מימון הפרויקט יהיה באחריות משרד התחבורה ועל פי כללי ההשתתפות הנהוגים בפרויקטים מסוג זה - 70% המדינה ו-30% הרשות המקומית. חריגה מסיכום זה תביא לפריצת מסגרות בכל הרשויות המקומיות.

ב. למשרד השיכון אין מקורות תקציביים עודפים, אותם הוא יכול להפנות למימון פעילויות שמחוץ לתחומי אחריותו. תקציבי המשרד מחויבים כולם לפרויקטים הכלולים בתכניות העבודה שלו. בהתאם, אנו סבורים כי הצעת משרד השיכון ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו כמוצע אינה ריאלית והדבר יפגע בפעילותו היעודית.

רח' קפלן 1 ירושלים 91131 ת.ד 13185 טל': 02-5317111 פקס': 02-5317496

במידה והתוספת התקציבית שניתנה לפרויקט, במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, אינה מספקת, אין מניעה כי משרד התחבורה ייעד תקציב נוסף לפרויקט, ממסגרת התקציב שיעד לפרויקטים בירושלים, וזאת בהתאם לסדרי עדיפויותיו.

ב ב ר כ ה,

דוד מילגרום

העתק:
מר רונן וולפמן - סגן הממונה על התקציבים
מר איתי אייגס - סגן הממונה על התקציבים

רח' קפלן 1 ירושלים 91131 ת.ד 13185 טל': 02-5317111 פקס': 02-5317496

יעקב נאמן

1 מרץ 1998

אלי: דודו גילנרים

הנדון: נכיא מס' 1 לנין

נכון לעכשיו לי עד שלוש בבוקר
המקום לא היה לבדוק אם היו
כיום 30 ג' לה.

המרחק שלו סיום הנכיא
ואז לנין 1.000 מטר מיום.

עדיף מדוע, לדעתי, שיהיה
לנו ג' לה המקום לבדוק סיום
הנכיא. מה עם?

בברכה

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

	התאריך
	תיק מס'

הממונה על התקציבים

הנדון:

סימוכין:

22.5.98

רוני

מדף 1010

246-98

לשכת שר האוצר

יעקב נאמן

דורו מ.לבנון

3153

חיפה.

עו"ד מאיר שטילמן

יועצת השר

הכנסת

ירושלים, כ"א בסיון התשנ"ח
15 ביוני 1998

לכבוד
מר משה לוי
יו"ר חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
ויו"ר ועדת המכרזים

שלום רב,

הנדון: אישור ועדת הכלכלה בהתאם לסעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה - 1995

נתבקשתי ע"י ח"כ אבי יחזקאל, יו"ר ועדת הכלכלה להביא לידיעתך כי בתאריך 18 במאי 1998, בתום הדיונים בנושא, החליטה הוועדה:

1. לאשר את סכומי האגרה המירביים ואופן עדכונם כמפורט בנספח ב' למכתבכם מיום 18 במרץ 1998.

2. במסגרת אישור סכומי האגרה המירביים אישרה הוועדה, באופן עקרוני, גם גביית "דמי גביה" ממשתמשים שלא יצטיידו במשיב (המכונים על ידיכם במסמך הנ"ל "דמי טיפול"). גובה דמי הטיפול יאושר ע"י ועדת הכלכלה לאחר שיבדקו ע"י הרשות הממונה.

3. להזכירכם, בשל בקשתכם שלא לכלול את דמי הגבייה האמורים במונח "אגרה", כמשמעותה בחוק, הוסכם כי נושא גביית דמי הגבייה יעוגן כהצעת החוק, המונחת עתה על שולחן הוועדה.

בכבוד רב,

לאה ורון
מנהלת ועדת הכלכלה

העתק:
מר אריאל שרון - שר התשתיות הלאומיות
מר יעקב נאמן - שר האוצר
מר שאול יהלום - שר התחבורה
מר שי טלמון - החשב הכללי

מדינת ישראל
משרד האוצר

הממונה על התקציבים

כ"א בסיון התשנ"ח
15 ביוני 1998
1998-2390

לשכת שר האוצר
19:20
16 -06- 1998
98-35862
מס' מסמך
מרכז

אל:
מר יעקב נאמן
שר האוצר

3153

הנדון: <u>כביש מספר 1 - צפון</u>

לקראת פגישה עם ראש עירית ירושלים, בנדון, להלן התייחסותנו:

1. פרויקט כביש מס' 1 צפון צפוי להיפתח לתנועה בחודש ספטמבר 98', לאחר שהוסדר הטיפול בקברים ובעתיקות, שעיכבו את ביצועו. השלמתו תאפשר אכלוס 1000 יחידות דיור באיזור.

2. על פי נתונים שנמסרו לנו, נאמדת היתרה להשלמת הפרויקט בסך של 70 מליון ש"ח, כאשר 70% במימון משרד התחבורה ו-30% במימון עירית ירושלים.

3. במסגרת תקציב משרד התחבורה לשנת 98', יועדו לפרויקט 25 מליוני ש"ח (תקציב והרשאה להתחייב). במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, ניתנה לפרויקט תוספת תקציב בסך 10 מליוני ש"ח ותוספת הרשאה להתחייב בסך 20 מליוני ש"ח. תוספת זו ניתנה בהסכמה ובתאום עם משרד התחבורה. סכומים אלה נותנים מענה למרבית חלקו של משרד התחבורה במימון הנדרש להשלמת הפרויקט. על כן, נראה כי ניתן מענה למבוקשו של ראש העיר ירושלים.

4. בהתייחס להצעת משרד השיכון, ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו לפרויקט:

א. בעבר, סוכם בין משרד האוצר, משרד התחבורה ומשרד השיכון, כי מימון הפרויקט יהיה באחריות משרד התחבורה ועל פי כללי ההשתתפות הנהוגים בפרויקטים מסוג זה - 70% המדינה ו-30% הרשות המקומית. חריגה מסיכום זה תביא לפריצת מסגרות בכל הרשויות המקומיות.

ב. למשרד השיכון אין מקורות תקציביים עודפים, אותם הוא יכול להפנות למימון פעילויות שמחוץ לתחומי אחריותו. תקציבי המשרד מחויבים כולם לפרויקטים הכלולים בתכניות העבודה שלו. בהתאם, אנו סבורים כי הצעת משרד השיכון ליעד 35 מליוני ש"ח מתקציבו כמוצע אינה ריאלית והדבר יפגע בפעילותו היעודית.

רח' קפלן 1 ירושלים 91131 ת.ד 13185 טל': 02-5317111 פקס': 02-5317496

17/6

אילנה

הפגישה עם אולמרט

התקיימה היום 17/6

מדוע הגיעה אל הרב

בין בחומר לפגישה

מתי ?

גיל

16/6

לקראת הפגישה

מחר 17/6, בשעה

7⁴⁵ - בחול 11

נאמר עתה לשר.

במידה והתוספת התקציבית שניתנה לפרויקט, במסגרת התכנית להאצת הצמיחה, אינה מספקת, אין מניעה כי משרד התחבורה ייעד תקציב נוסף לפרויקט, ממסגרת התקציב שיעד לפרויקטים בירושלים, וזאת בהתאם לסדרי עדיפויותיו.

ב ב ר כ ה,

דוד מילגרום

העתק:
מר רונן וולפמן - סגן הממונה על התקציבים
מר איתי אייגס - סגן הממונה על התקציבים

יעקב נאמן

1 ביוני 1998

אל: קרן אילנות

נדון: נכיא מס' 1 לנוף

כפי שנאמר לי על ידי אלעזר המלווה הקיים לפרויקט זה הנו כיום 30 מ' בה.

המלצה לפי סיום הנכיא ואז לחכות כשנה ברור הנוף.

עדיף מאוד, לדעתו, שיהיה קצב גידול בה המלצה לגבי סיום הנכיא. מה עמדתכם?

בברכה

יעקב

בס"ד

(1) אישור לתוספת

(2) כלה

(3) [illegible]

לאישור מס 8

ומצורף כל

---

1. מדד הישרדות 70 אלמה - סוף דף

2. בשלבים מקדמי מיתוך הנטיעה (1-7) תוקבנו 25 אלמה בהתחלה הגדלה ובשלבים הבוגרים (מאז הנטיעה) ליתנו הגדלה 1 אלמה מקבוק 20 אלמה. המשאה, לתושלת של 30 אלמה ומעל משוך המתבוות בגיל ירד ל-15

3. הנכים נבנו לגבה בהשלמה, לאחר שלפחות חלק מהנכים/מקלות בתוך.

לא נדרוש לשים מושקים מעל 35 אלמה, אלו. אם כבר שם בלוגו של פרויקט כמו נכים 4 בירושלים.

למשל, המשך מותר מעל ל-35 אלמה שמקדם המשתה גדש מד לגם המוסר

4. בדר סוכם שאחר שיצמח לגבהה לכן לא נדרש לנטעים סרטים עד [illegible]

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

שר האוצר	התאריך: 5/20
הממונה על התקציבים	חוק מס'

הנדון: כבוש מספר 1 - ירושלים

סימוכין:

יקר -

כבוש מספר 1 בירושלים פלוג
במסגרת הדיונים לאחר הלאמתה
שהושגה על יד משרד המשפטים
כן שלום לדון במימון משרד
האוצר שבמילא אין צד הסכימו
ואינו יכול לומן כספים שבשלו

בברכה 22.5.98

רוגו

אבוד אולמרט דורי אמי
ל איטר ל סב ל הה
ל אה לנדו ריים המלוי
הים הסדים המיוחדים לאחר
הלאמה היו איטר ל המלוי הדים
של צב אי הה. יאיר נאים

THE FACULTY OF MEDICINE הפקולטה לרפואה

THE JOSEPH H. AND BELLE. R. BRAUN
HEBREW UNIVERSITY-HADASSAH
SCHOOL OF PUBLIC HEALTH
AND COMMUNITY MEDICINE
P.O.B. 12272, JERUSALEM 91120, ISRAEL.

TEL: 02-6757689 :טל
TEL: 02-6758518/9 :טל
FAX: 02-6435083 :פקס

בית הספר לבריאות הציבור ורפואה קהילתית
של האוניברסיטה העברית והדסה
ע"ש יוסף ובלה בראון
ת.ד. 12272 ירושלים 91120

May 16.1998

3153

20-05-1998

Dear Mr. Barak.

Please consider this letter addressed to the Minister as well. I ask you action in the enclosed.

One hopes the Ministry will be as sensitive to מיקוד נפש as are the editors of the journal.

Sincerely,

Elisha Beck

THE FACULTY OF MEDICINE הפקולטה לרפואה

THE JOSEPH H. AND BELLE. R. BRAUN
HEBREW UNIVERSITY-HADASSAH
SCHOOL OF PUBLIC HEALTH
AND COMMUNITY MEDICINE
P.O.B. 12272, JERUSALEM 91120, ISRAEL.

TEL: 02-6757689 :טל
TEL: 02-6758518/9 :טל
FAX: 02-6435083 :פקס

בית הספר לבריאות הציבור ורפואה קהילתית
של האוניברסיטה העברית והדסה
ע"ש יוסף וגלה בראון
ת.ד. 12272 ירושלים 91120

לכבוד
מר לב לבייב
נשיא אפריקה ישראל
פקס 03-5104896
תל-אביב

6 במאי 1998

הנדון: השפעת כביש חוצה ישראל על הקטל בדרכים בישראל

מר לבייב הנכבד,

אנו הרופאים החתומים מטה, מביאים לידיעתך הדחופה תוצאות מחקר המתריע כי כביש חוצה ישראל יגרום לעליה גדולה יותר בקטל בכבישי הארץ לעומת פתרונות חלופיים.

שם המחקר הוא "How many shall live ... How many shall die - deaths resulting from the Trans Israel Highway and Alternatives: A Risk Assessment: (G. Ginsberg, E. Ben Michael, E. Fletcher and E. Richter in World Transport Policy and Practice 1997: 3-4 - 10.)

ד"ר גינצברג (חוקר בכיר במשרד הבריאות) ועמיתיו (מבית הספר לרפואה - הדסה, ירושלים) ציטטו סנהדריא צ"ו ב' ("כל שהציל נפש אחת..."), וזאת באשר למסקנותיהם הקודרות שכביש חוצה ישראל יגדיל את הקטל בכביש זה וברחבי הארץ מתוך נסיעה רבה יותר במהירות רבה יותר.

פיקוח נפש הוא ערך עליון מבין מצוות התורה ודוחה לא רק את השבת אלא גם דווח כלכלי אישי, במיוחד מפעולות שיגבירו את ההרג בקרב עם ישראל.

מאמצת פיקוח נפש מחייבת אותך למשוך ידיך מפרוייקט כביש חוצה ישראל פן תישא באחריות על נפשות שנקטלו כתוצאה מן המהירות שמעבר לשליטת ילוד אישה.

ישראל היא הארץ היחידה בקרב כל ארצות מערב ומזרח אירופה, בה יש עליה מתמדת, בשש השנים האחרונות, במספר הקרבנות מתאונות הדרכים מדי שנה. לא יתכן שכתוצאה ממעשיך בהקמת ובהפעלת כביש זה יהיו עוד יותר קרבנות מתאונות דרכים בישראל.

בכבוד רב,

צבי ויינברגר
נשיא ביה"ס הגבוה לטכנולוגיה (בדימונה)
יו"ר המרכז לחקר הנהיגה

ד"ר אליהו דיכטר
מנהל פרוייקט על שם בטץ למניעת נפגעים
ביה"ס לרפואה
האוניברסיטה העברית בירושלים

פרופ' גבריאל מילגרם - אוניברסיטת

the fourth power of the ratio of new system-wide average speeds to current average speeds throughout the system to obtain death tolls. Higher average speeds result from congestion relief and "spill-over" - speed habituation from the higher travel speeds on Route 6, especially in off-peak hours. The estimated size of the spill-over effect (Table 2) is based on 2.6% and 24.1% increases in urban and interurban road deaths respectively, directly following the increase in the speed limit on 1 November 1993. These increases were presumed to apply to non-pedestrian deaths only (Table 3).

Death tolls - the model

We estimated changes in road death tolls both with and without Route 6 under four different combinations for 1995 and 2010:

- deaths from extra kilometrage alone;
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief;
- deaths from extra kilometrage plus spill-over effect; and
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief plus spill-over effect.

Other Scenarios not from the model

Building Route 6 was compared to Doing Nothing (Scenario I) and Alternative Strategies (Scenario II) (see Figure 1). The estimated tolls from the Scenario II "sustainable transportation" option come from the finding that death tolls fell by ½ to ⅔ when speed cameras were used in Australia and the U.K.

Table 3: Fatalities by type, cause and scenario (2010)

Route 6: components	Route 6 Occupant	Route 6 Pedestrian	Interurban Occupant	Interurban Pedestrian	Urban Occupant	Urban Pedestrian	Total
Extra kilometrage							
With R6	85	0	370	44	143	206	848
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	-80	-10	1	2	-2
Increased speed effects (From Congestion relief) + Extra kilometrage							
With R6	152	0	505	44	90	206	997
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	196	-10	-8	2	332
Spillover + Extra kilometrage							
With R6	85	0	506	44	149	206	990
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	56	-10	7	2	140
Spillover effect + Congestion relief + Extra kilometrage							
With R6	152	0	641	44	96	206	1139
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	332	-10	-2	2	474

Results

Effects from Extra Kilometrage

Without Route 6, road death tolls could rise from 550 to a toll as high as 850, an increase of 300, during the period 1995-2010 solely as a result of extra vehicles generating additional kilometrage. But it is estimated that Route 6 would increase deaths by 85. These would be offset by 87 fewer pedestrian and non-pedestrian deaths as a result of decreased kilometrage on interurban and urban roads.

Effects from Extra Kilometrage plus Congestion Relief

Without Route 6, when congestion is taken into account, deaths drop by 185 - from 850 to 665, or 115 more than the current toll of 550. But with Route 6, the increase in system speeds, provided there is system relief, will raise road deaths from 848 to 997, an increase of 149, or 332 more than the situation without Route 6 and without congestion relief. This will happen because large increases in death tolls on Route 6 and interurban roads combined will offset a smaller reduction of deaths among urban non-pedestrians. The latter is a consequence of the small decrease in urban speeds in all cities combined.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (limit: 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h), and total deaths are 850. But with Route 6 and the spill-over effect alone, deaths rise to 990, or an increase of 140; of which 56 (40%) come from the spill-over effect on interurban roads other than Route 6.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect plus Congestion Relief

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (Limit 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h). But with Route 6, the combined additive speed effects from congestion relief and the spill-over effect, especially among interurban non-pedestrians, will raise the toll by 142 from 997 still further to 1139 deaths, an increase of 474 deaths over the 665 fatalities in the non-Route 6 scenario.

Editorial

THE year 1997 has been a good year for the transport debate in the U.K. Over 400 members of parliament have signalled their agreement with the aims of the Road Traffic Reduction (U.K. Targets) Bill which will be voted on in the House of Commons at the end of January 1998. There has been a major consultation on the future shape of U.K. transport policy initiated by the new Labour government and a new policy document is expected in the spring of 1998. These developments are part of a rising tide of expectation that there will be a significant shift in transport policy towards less traffic, greater accessibility and a cleaner, healthier environment.

Traffic reduction is the key to sustainable transport policies. Sustainable policies and rhetoric that do not address the strong rates of traffic growth, particularly in the developing world, cannot deliver the promises made at Rio and Kyoto. The higher levels of awareness of transport issues and the need for radical new directions may yet prove to be false harbingers of a new approach.

Developments around the world in terms of actual political decisions and cash allocation are still at variance with the rhetoric. The U.K. government has adopted a language consistent with environmental and sustainable transport commitments but has also approved the Birmingham Northern Relief Road. The state of Victoria in Australia is committed to major freeway construction, as is Israel and the European Union. In all cases the policy documents and the language have run ahead of the reality and politicians are still locked into a 1960s mindset of cheap transport, economic growth and paying lip service to the principles of ecological responsibility and efficiency.

In this issue of WTPP we give attention to some of the ideas that, in a very practical sense, are working towards solutions which are ecologically and economically efficient. Two papers on car-sharing (Axelson and Katzev) reveal the extent to which it is possible to arrange lifestyles and transport investments so that high levels of accessibility are maintained as car ownership falls. This is an important traffic reduction strategy in which the car plays a part but does not need to become the cherished personal possession that then spills over into dependency and use for the shortest and most inappropriate journey purpose.

Rudolf Petersen evaluates the role of alternative fuels in transport strategies. Great caution is required with any strategy that leaves the bulk of the system in the same disorganised condition as before, as is the case with cars and their space requirements and speed characteristics. Nevertheless, alternative fuels can reduce pollution on the streets.

Lilli Matson and Colin Bannon remind us of the land use and health impacts of our transport systems and car dependency. The cumulative impact of traffic on the health of children, elderly and infirm people globally and on the extent to which are willing to sacrifice vast tracts of agricultural land to new developments are still inadequately incorporated into decision-making systems for transport.

No discussion of health would be complete without reference to the carnage caused by traffic. We will start the next millennium with a tally of 30 million deaths on the roads of the world. Overlooking for the moment the deliberate, primary purpose and killing efficiency of military hardware, road vehicles must hold the world record for death and destruction attributable to a single piece of technology. Ginsberg and his colleagues take us to the heart of this matter in linking death on the roads to the major road building efforts of the Israeli government. Their closing *Talmud* quotation deserves a place in every highway and vehicle engineering office in the world.

European Union policy is more contradictory than that of many individual countries if only because sustainable development has been elevated to a significant position in the 5th Environmental Action Programme. This is confusing because, as Chlomoudis and Pallis show, EU policy on the ground is very different. Their discussion of transport policy in Greece reveals the emphasis on road construction and the widening gap between rhetoric and reality.

John Whitelegg, Editor

How many shall live? How many shall die? Deaths resulting from the trans-Israel highway and alternatives: a risk assessment

G. Ginsberg, Dr PH MSc (Econ)
Ministry of Health, Department for Technology Assessment

E. Fletcher BA

E. Ben-Michael BA, Elihu D. Richter MD MPH
Unit of Occupational and Environmental Medicine, Hebrew University-Hadassah School of Public Health and Community Medicine, Jerusalem.

Please note that the views expressed in this study are those of the authors, and not necessarily of their organisations.

Abstract

" ... When dealing with maladies that kill or maim ... one must risk embarrassment to contribute to the welfare of fellow human beings ..." (Robertson, 1992). At Public Inquiries in many countries into new road construction, it is usual for the promoters to claim that building the road will save lives. Israel is experiencing this rhetoric at present. The truth is somewhat different. New road construction is certain to lead to more carnage, increased mortality and additional disability. Here, Route 6, a six-lane dual carriageway (3 lanes in each direction) is put to the test.

Keywords

Israel, Road construction, Deaths

Introduction

Road deaths and injuries were not included in the cost-benefit analysis that was central to the approval of the trans-Israel Highway (Route 6). Its planners claimed there would be 'a large savings in accident (*sic*) costs as a result of the construction of the highway' (Trans-Israel Highway Company, 1994). This omission was highlighted by Garb (1997) in a comprehensive examination of the highway's cost-benefit analysis, which included a discussion of induced traffic phenomena, their implications for reduced time savings and the project's increased health costs.

It is standard practice in many countries to value lives preserved through safer transport measures as part of the decision-making process on investments in roads, rail and buses (Garb, 1997). In the U.K., Germany and U.S.A. values between $0.9 and $7.0 million have been imputed to each life preserved by measures to reduce transport injury risks (T&E, 1993; Forkenbrock *et al.*, 1993; Garb, 1997). This paper reports the results of a risk assessment on the impact of road deaths from Route 6 in the year 2010. Subsequent work is needed to report impacts from air pollution.

Methods

We constructed a spreadsheet model, based on kilometrage and road death data from 1995 to estimate the system-wide toll of road deaths for year 2010, with and without the proposed trans-Israel Highway and to compare the difference. We compared the results with two other scenarios: one, in which the road was not built (Scenario I: Do Nothing) and a second, promoting sustainable transportation (Scenario II: freezing road construction, congestion pricing, introducing more buses and trains, providing dedicated bus and truck lanes, encouraging rail freight, lower speed limits (especially for trucks) and installing speed cameras). Estimates for Scenario II did not come from these calculations, but results from recent projects in other western countries. Our calculations were based on

- A current annual toll of 550 dead;
- The empirically demonstrated relationship between the fourth power of increases in travel speeds and increases in death tolls;
- Projected estimated increases in kilometrage for the year 2010;
- Speed increases of 6 km/h induced by Route 6 and connecting roads from less congestion; and
- The "spill-over" or habituating effect of a raised maximum speed limit (110 km/h) on system-wide speeds on all roads (Schmidt and Tiffin, 1969; Mathews, 1978; Casey and Lund, 1987; 1992). Given that case fatality rose on all interurban roads following the increase in speed limits and travel speeds in Israel indicates that this effect has to be considered in risk assessments (Richter, *et al.*, 1996; Barach, 1996). Indeed, research in other countries (and especially the U.S.A.) has shown that increasing speed limits leads directly to an increase in road deaths (Gallagher, 1989;

Correspondence to Elihu Richter: elir@cc.huji.ac.il

Ginsberg *et al.* How many shall live? How many shall die? Deaths resulting from the trans-Israel highway and alternatives: a risk assessment.
World Transport Policy & Practice 3/4 [1997] 4 - 10

Garber and Graham, 1990; Nilsson, 1990; IIHS, 1997).

Exposure - Kilometrage

Data sources were Central Bureau of Statistics (1996), the International Road Federation (1994) and the Trans-Israel Highway Company (1994). The model took into account effects of increased capacity (i.e., less congestion and increased system-wide speeds). Route 6 is expected to induce 6.6% more kilometres in the system, being half the extra road capacity that building Route 6 would create (SACTRA, 1994; Garb, 1997). The model (*Table 1*) was used to project the total vehicle kilometrage in the year 2010 on urban roads, interurban roads and on Route 6 (*Table 2*).

Table 1: Model Parameters

	Year	*Interurban*	*Urban*
Annual Vehicle km (millions)	1995	13,375	17,258
Annual Growth Rate	1995 - 2000	3.90%	3.90%
Annual Growth Rate	2000 - 2010	2.96%	2.96%
Average System Speed (km/h)	1995	58.5	22.0
Pedestrian Fatalities	1995	35	132
Non-pedestrian Fatalities	1995	291	92
Pedestrian Fatalities / 100 million km	1995	0.26	0.76
Non-pedestrian Fatalities / 100 million km	1995	2.19	0.53
Safety Factor on Route 6	2010	58.33 %	

Table 2: Kilometrage, System Speeds and Spill-over Effects by Scenario

	1995	*2010*	*2010 with R6*
Extra Kilometrage (million km)			
Urban	17,258	26,716	26,893
Interurban	13,375	20,705	16,896
Route 6	0	0	6,673
System Speeds			
Average system speed - Urban km/h	22.0	20.0	19.6
Average system speed - Interurban km/h	58.5	53.2	63.2
Average system speed - Route 6 km/h			68.1
Spill-over Effect			
Urban Pedestrian Fatality Increase		0.00%	0.00%
Urban Non-pedestrian Fatality Increase		6.35%	2.60%
Interurban Pedestrian Fatality Increase		0.00%	0.00%
Interurban Non-pedestrian Fatality Increase		27.03%	24.10%

NOTE: Assumes 6.6 % extra induced km due to Route 6 in system by 2010

Box 1: Calculations of predicted death toll on Route 6

Based on the model in this paper

291 passenger deaths on interurban roads ÷ 13.36 bvkm x 0.58 risk factor = 12.63 D/bvkm ...

12.63 D/bvkm x 6.73 bvkm/y = 85 deaths per anticipated exposure on Route 6.

But on Route 6, the risk increases as the fourth power of speed rises relative to the entire system: (68.1/58.5 to the fourth power = 1.83) which gives 152 deaths.

Based on death rates per vehicle kilometre on Israel's fast roads

(using 1993 speed limit = 90 km/h, and 1993 reported D/bvkm rate = 7.7) ...

7.7 D/bvkm x (110/90 to the fourth power = 2.22) x 6.73 bvkm/y = 115 deaths

Based on death rates per vehicle kilometre on U.S. Interstate Highways

In the U.S. D/bvkm was 10.6, with a speed limit of 65 mph (105 km/h) ...

10.6 D/bvkm x (110/105 to the fourth power = 1.20) x 6.73 bvkm/y = 85.6 deaths.

Key: bvkm - billion vehicle kilometres; y - year; D - deaths

Speed and estimated death risks

Data sources for speed (Richter, *et al.*, 1996; Barach, 1996) also include trans-Israel Highway projections. Calculations of death risks were based on the findings (Nilsson, 1982; Gallagher, 1989) that non-pedestrian deaths vary with the fourth power of changes in average speeds (*Table 3*). Conservatively, we hypothesised that there would by no changes in pedestrian deaths, based on preliminary work on the effect of the increased speed limit on two major highways from 90 km/h to 100 km/h, on 1 November 1993. (Thereafter pedestrian death tolls rose from 230 to 236, because increases in Jerusalem offset reductions elsewhere).

Route 6 itself

On Route 6, the maximum speed limit will be increased to 110 km/h, and travel speeds of many vehicles will be much higher, as envisaged in a brochure (Trans-Israel Highway Company and Sonol Oil Co.), available from gas stations, which promises travel times of 30 minutes duration between Haifa and the Sharon area, a distance of 65 km, implying a speed of 130 km/h. In addition, it promises a journey of 40 minutes between Beer Sheva and "the central part of the country". The distance involved is from 90 km to 110 km, implying even higher speeds! Even so, we assumed that the death rates on Route 6 per vehicle km will be lower by 41.7% compared to other interurban roads, based on comparisons of current death rates per vehicle km on current high speed and other interurban roads. This trend is seen even though rises in death tolls on high speed roads as well as other roads follow rises in speed limits and travel speeds. Box 1 presents calculations of the death tolls on Route 6 from this model and other calculations based on Israeli fast road and U.S. Interstate death risks.

All interurban roads

Baseline (1995) death rates for pedestrian and non-pedestrian, urban and interurban routes, per hundred million km (Table 1) were multiplied by expected kilometrage in year 2010. The product was multiplied by

the fourth power of the ratio of new system-wide average speeds to current average speeds throughout the system to obtain death tolls. Higher average speeds result from congestion relief and "spill-over" - speed habituation from the higher travel speeds on Route 6, especially in off-peak hours. The estimated size of the spill-over effect (Table 2) is based on 2.6% and 24.1% increases in urban and interurban road deaths respectively, directly following the increase in the speed limit on 1 November 1993. These increases were presumed to apply to non-pedestrian deaths only (Table 3).

Death tolls - the model

We estimated changes in road death tolls both with and without Route 6 under four different combinations for 1995 and 2010:

- deaths from extra kilometrage alone;
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief;
- deaths from extra kilometrage plus spill-over effect; and
- deaths from extra kilometrage plus congestion relief plus spill-over effect.

Other Scenarios not from the model

Building Route 6 was compared to Doing Nothing (Scenario I) and Alternative Strategies (Scenario II) (see Figure 1). The estimated tolls from the Scenario II "sustainable transportation" option come from the finding that death tolls fell by ½ to ⅔ when speed cameras were used in Australia and the U.K.

Table 3: Fatalities by type, cause and scenario (2010)

Route 6: components	Route 6 Occupant	Route 6 Pedestrian	Interurban Occupant	Interurban Pedestrian	Urban Occupant	Urban Pedestrian	Total
Extra kilometrage							
With R6	85	0	370	44	143	206	848
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	-80	-10	1	2	-2
Increased speed effects (From Congestion relief) + Extra kilometrage							
With R6	152	0	505	44	90	206	997
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	196	-10	-8	2	332
Spillover + Extra kilometrage							
With R6	85	0	506	44	149	206	990
Without R6	0	0	450	54	142	204	850
Difference	85	0	56	-10	7	2	140
Spillover effect + Congestion relief + Extra kilometrage							
With R6	152	0	641	44	96	206	1139
Without R6	0	0	309	54	98	204	665
Difference	152	0	332	-10	-2	2	474

Results

Effects from Extra Kilometrage

Without Route 6, road death tolls could rise from 550 to a toll as high as 850, an increase of 300, during the period 1995-2010 solely as a result of extra vehicles generating additional kilometrage. But it is estimated that Route 6 would increase deaths by 85. These would be offset by 87 fewer pedestrian and non-pedestrian deaths as a result of decreased kilometrage on interurban and urban roads.

Effects from Extra Kilometrage plus Congestion Relief

Without Route 6, when congestion is t[illegible] into account, deaths drop by 185 - from 850 to 665, or 115 more than the current toll of 550. But with Route 6, the increase in system speeds, provided there is system relief, will raise road deaths from 848 to 997, an increase of 149, or 332 more than the situation without Route 6 and without congestion relief. This will happen because large increases in death tolls on Route 6 and interurban roads combined will offset a smaller reduction of deaths among urban non-pedestrians. The latter is a consequence of the small decrease in urban speeds in all cities combined.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (limit: 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h) [illegible] and total deaths are 850. But with Route 6 and the spill-over effect alone, deaths rise to 990, or an increase of 140; of which 56 (40%) come from the spill-over effect on interurban roads other than Route 6.

Effects From Extra Kilometrage plus Spill-over Effect plus Congestion Relief

Without Route 6, there will be no spill-over effect from its higher speeds (Limit 110 km/h; expected 90% travel speed: 120 km/h). But with Route 6, the combined additive speed effects from congestion relief and the spill-over effect, especially among interurban non-pedestrians, will raise the toll by 142 from 997 still further to 1139 deaths, an increase of 474 deaths over the 665 fatalities in the non-Route 6 scenario.

Does Spill-over Effect = Effect From Congestion Relief?

If the spill-over effect alone is the best estimate of increase in system speeds, then the added number of deaths (over and above the effect without Route 6), would be 140 and the total death toll would be 990. If only increases in system speeds come from the congestion effect, then the increase in the death toll would be 332 and the total death toll would be in the range of 997. The net increases in the death toll would be lower if there is extreme congestion from induced travel and massive speed regulation. Both would negate the road's role in reducing travel times.

Discussion

'How many shall live...how many shall die?' Death tolls with and without Route 6.

The nationwide increase in deaths from Route 6 ranges from 332 (congestion effect only) to 474 (congestion plus spill-over effects) more than would occur with alternative scenario I (Do Nothing), in which Route 6 would not be built (year 2010; n = 850; after congestion slowdowns: n = 665). Route 6 could produce annual nationwide road death totals of 990 to 1139. If congestion relief and spill-over both result in the same system-wide increases in travel speeds, then the first estimate would be expected to be more accurate. Table 4 and Figure 1 summarise these projections.

With Route 6, congestion from induced travel and speeds less than those posited in the model could lower these estimates of yearly death tolls, but probably not to below 480 deaths. Without Route 6, another strategy (Scenario II) is estimated to provide a reduction in death tolls to under 200 per year now and under 300 per year in 2010, provided alternatives to private motor vehicles are introduced vigorously and effectively. These alternatives rely on freezing road construction, congestion pricing, introducing more buses and trains, providing dedicated bus and truck lanes, encouraging rail freight, lower speed limits (especially for trucks) and installing speed cameras.

With Route 6, most of the increase in the death toll comes from an increase in interurban occupant deaths as a result of induced speed from less congestion (n = 196) or the spill-over effect (n = 56), or both combined, if the effects are additive. A further 152 deaths are expected to occur on Route 6 and its new connecting roads. Eighty-five of these deaths are a result of the new kilometrage induced by the availability of Route 6 itself (partly offset by a decrease on other interurban roads) and 67 deaths are expected from the increased speeds on Route 6 itself. These high death tolls partly result from the high mix of heavy and light vehicles, and the high death tolls for the latter in collisions with trucks.

Table 4 and Figure 1 present death tolls from, and differences between, Route 6 and alternatives in relation to two baselines: the current annual toll (n = 550) and the toll (n = 850; n = 665 after congestion) without Route 6 in 2010. With Route 6, the range of death toll estimates is 990 and 1139. Slower speeds could lower all the above tolls for scenarios without and with Route 6. But slower speeds after the road's construction would undermine the stated reason for its construction: time saving from more speed.

The model is sensitive to changes in the estimates of both induced travel and rises in travel speeds, especially in interurban settings. If we assume that there will be an 11.35% induced kilometrage (Trans-Israel Highway Company, 1994), then there will be 429 to 595 more deaths system-wide each year from Route 6, and not 332 to 474 more deaths, it there were only 6.6% induced kilometrage.

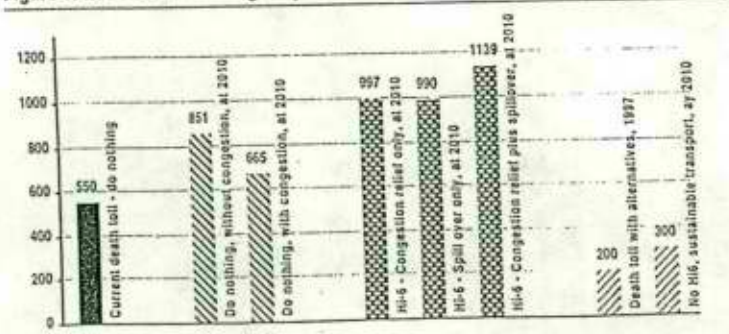
Alternatives: Immediate Benefits, Fewer Deaths

An alternative policy for sustainable transportation, based on more mobility and speed control is suggested. The case for this policys reducing death tolls to less than 200

Table 4: "How many shall live? How many shall die?"

Scenario	*Killed per year NOW*	*Killed per year 2010*
Route 6 No	550	665 - 850
Route 6 Yes	—	990 - 1139
Alternatives	<200	<300

Figure 1: Road death tolls: Highway 6 and the Alternatives



per year right now and less than 300 per year in 2010 is firmly based on 50% - 69% reductions in death tolls with recent U.K. and Australian speed camera projects (McDermott, *et al.*, 1996; Leathley, 1997). Although speed cameras could also produce large drops in death even with Route 6, the effects are suggested to be less, and the death toll would be subtracted from higher baselines. Furthermore, the experience with the Prince Edward Toll Road in Canada suggests that there will be powerful (short-term) financial pressures to mitigate speed control for the road, despite the huge costs of road injury (Friedman, 1997).

Is The Estimate Too High or Too Low?

Too high?

Calculations based on comparisons with recent death rates on Israel's fast roads and the U.S. Interstate highway system suggest that for Route 6, the toll of 152 deaths per year could be too high. Quite understandably, there is some intuitive resistance to the notion that just one more road, albeit a big long one with many lanes and high speed limits, should increase road death tolls by such large numbers throughout the entire transportation system.

But past work has shown that system-wide effects have already occurred in Israel following a less extreme measure: raising speed limits on 70 km of interurban roads from 90 km/h to 100 km/h, on 1 November 1993. This measure was found to increase road deaths by some 40 (from 487 to 525) as a result of system-wide rises in speeds by some 4% - 5% and case fatality by some 15% - 20%. The Governmental Commission (Livneh, *et al.*, 1993) which recommended this speed increase was unable, apparently, to overcome this same intuitive resistance, despite its own citation of the peer reviewed literature which warned otherwise and the immutability of Newtonian Laws of Motion.

Too Low?

In the case of Route 6, the estimated death tolls could be too low if its construction specifications lock in cost cutting compromises on international standards ("value engineering") which themselves are now considered to be inadequate, as pointed out by the Canadian Government (Hauer, 1997). If, for example, the road is designed for peak travel speeds of 120 km/h, and the speed limit is set at 110 km/h, as currently proposed, then, based on past observations in Israel by Barach (1996), there is good reason to expect that 120 km/h will be the median speed in the fast lane.

Estimated Costs

Average age of deaths from road deaths in 1995 was 38.6 years, meaning each road death cost 38.9 potential life years (Central Bureau of Statistics, 1996). Each death was valued at around $307,000 using the GNP method of valuing human life and a 4% discount rate as was used in the Route 6 planning report. Therefore, the 474 additional deaths in 2010 have mortality costs of around $146 million per annum. A higher valuation based on willingness-to-pay data would value mortality losses at around $538 million per annum. The costs of road deaths, plus those from moderate and slight injury, would substantially reduce the projected net worth of Route 6.

These estimates do not include the costs of injuries, from catastrophic chemical disasters and from possible extra air pollution generated by excess kilometrage.

Our assessments indicate that Route 6

Table 5: Effect of induced kilometrage on death tolls

Effects from	*Induced Kilometrage*	*Without R 6*	*With R 6*	*Difference in Deaths*
Extra Kilometrage	6.6%	850	848	-2
	11.35%	850	910	60
Difference				62
Extra Kilometrage + Congestion Relief	6.6%	665	997	332
	11.35%	665	1094	429
Difference				97
Extra Kilometrage + Spill-over Effect	6.6%	850	990	140
	11.35%	850	1151	301
Difference				161
Extra Kilometrage + Congestion Relief + Spill-over Effect	6.6%	665	1139	474
	11.35%	665	1260	595
Difference				121

trades off tangible losses in human life and limb for esoteric and arbitrary valuations of increases in time savings. As already noted, injuries and deaths have been shown to rise exponentially as a function of the second power and fourth power respectively, of increases in average road traffic speeds. These exponential relationships, which are rooted in Newtonian Laws of Mass and Kinetic Energy, create formidable barriers to injury reduction when speeds increase. This means that with Route 6, there will be fewer deaths and injuries than predicted by our assessment only as a result of decreased speeds generated by increases in traffic density, i.e. from conditions which nullify the supposed justification for the road.

Policy Implications: The alternatives

We see that alternative solutions (Scenario II) are available without the expected large increases in road carnage from faster speeds produced by Route 6. In the U.S.A., for example, passenger rail is 18 times safer that private car travel (T&E, 1993). Another long run solution is the adoption of town planning modes that encourage the design and use of pedestrian routes, cycle paths and rail networks as safer alternatives to motorised vehicle trip generation (Fletcher and Garb, 1997). Shifting to safer modes which deliver mobility is preferable to relying on congestion to reduce road deaths. Freezes on road construction, dedicated bus and truck lanes, congestion pricing, introducing more buses and trains, encouraging rail freight, lower speed limits (especially for trucks), and electronic speed camera networks are the elements of an alternative policy which give immediate relief and reduce death and injury tolls immediately. Speed cameras have been shown to reduce road death tolls by 50 %-69%, while generating revenues that put detection and deterrence on a self-sustaining basis. The empirical findings which are the basis of Scenario II mean that there is a greater than 300% difference in yearly death tolls between the worst and best scenarios. For death, injury and disability, the risk assessments in this paper indicate that Route 6 is the worst scenario, and alternatives based on sustainable transportation packages are the best solution.

Conclusion

It is ironic that Route 6 will not only result in more loss of human life, Israel's most precious resource, but will serve as the centrepiece of a transportation policy which increases dependence on energy imports. It is important to note that the Trans-Israel Highway Company, a state owned company, is implicitly endorsing future driver speeds exceeding current legal speed limits. By publishing such information for journey times, the company may be condoning drivers who exceed the speed limits. Such tacit approval for law breaking requires legal examination.

This exclusive focus on reduced travel times that result from road system speed increases is myopic and morally indefensible since it ignores the increases in deaths, injuries and disabilities that will be an inevitable consequence of reduced travel times. A policy of concentrating on reduced travel times from rises in system speeds ignores the consequential increases in road death and injury tolls and provides no comfort to the victims and their loved ones. Including the War of Independence in 1948, all subsequent wars involving Israel, and the many terrorist atrocities, the total killed by the bullet and the bomb is estimated to be between 18,000 and 20,000 victims. In contrast, on the roads of Israel from the foundation of the state in 1948 up to 31 December 1997, the total reported killed in motor vehicle crashes inside the Green Line is 19,927 (Central Bureau of Statistics, 1997). This figure does not include an estimated 3000 - 4500 persons killed outside the 1967 Green Line, whose deaths are not included in official annual tolls and as with war and terror casualties, persons whose traumatic injuries result in deaths attributed to subsequent complications.

The rise in death tolls will result from a policy of increasing dependence on motor fuels just when world recoverable energy reserves are expected to peak and oil prices stop falling - between 2007 and 2014 (MacKenzie, 1995). The risk assessments in this paper require us to exercise the responsibility not only to prevent this dependence, but to apply the dictum that " ...(s)he who saves a human life it is as though they have saved the whole world" (The *Talmud*, Sanhedriah 96b).

The question to be asked is if not now, when?

References

Barach, P., (1996), "100 km/h: What have we gained? Impact of raising speed limit on interurban highways on accidents, deaths and injuries in Israel." unpublished MPH thesis, Hebrew University-Hadassah School of Public Health and Community Medicine, Jerusalem.

Casey, S.M. and Lund, A.K., (1987), "Three field studies of drive speed adaptation" *Human Factors*, 29, 541-550.

____ (1992), "Changes in speed and speed adaptation following increase in national maximum speed limit" *Journal of Safety Research*, 23, 135-146.

Central Bureau of Statistics, (1996), *Statistical Abstract of Israel No. 47*, Government of Israel.

____ (1997), *Annual Report 1996* (and supplements) Government of Israel.

Fletcher, E. and Garb, Y., (1997) "ADVA report on Transportation in Israel" forthcoming.

Forkenbrock, D., Foste, N. and Pogue, T., (1993), *Safety and Highway Investment* University of Iowa Public Policy Center, Iowa.

Friedman, M.S. (1997), *Pers. comm.*

Gallagher, S., (1989), "Effects of the 65 mph speed limit on rural interstate fatalities in New Mexico" *JAMA*, 262, 2243-2245.

Garb, Y., (1997), "The Trans-Israel Highway: Do we know enough to proceed?" Working Paper No. 5, Floersheimer Institute for Policy Studies, Jerusalem. Available through floerins@actcom.co.il

Garber, S. and Graham, J.D., (1990), "The effect of the new 65 mph speed limit on rural highway fatalities: A state-by-state analysis" *Acc Anal Prev* Vol. 22, No. 2, 137-149.

Hauer, E., (1997), "Safety review of Highway 407: Lessons and uses" Presented at the 4th International Conference on Saftey and the Environment in the 21st Century, 23-27 November, Tel-Aviv.

IIHS, (1997), "Limits up, speeds up, deaths up" Status Report 32, Insurance Institute For Highway Safety (U.S.A.).

International Road Federation, (1994), *World Road Statistics 1989-1993* IRF, Geneva.

Leathley, A., (1997), "Police fight for more cameras as road deaths fall" *The Times*, London, 10 September.

Livneh, M., *et al.*, (1993), "Report of the Exper Committee Appointed by the Minister of Transportation, Israel Kessar, to Examine permitted speed limits in Israel" (31 pages an appendices in Hebrew).

MacKenzie, J., (1995), "The peaking of global o production: Implications for global transport" (Working paper) World Resources Institute, Washington DC.

Mathews, M.L., (1978), "A field study of the ef of drivers' adaptation to automobile velocity" *Human Factors*, 20, 709-716.

McDermott, J., Cordner, S.M. and Temayne, A. (1996), "Evaluation of the medical managem and preventability of death in 137 road traffi fatalities in Victoria, Australia: an overview" *Journal of Trauma, Injury, Infection and Criti Care* Vol. 40, No. 4, 520-535.

Nilsson, G., (1982), *The effect of speed limits o traffic accidents in Sweden* (VTI Report 68) National Road and Traffic Institute, Linkopin

Nilsson, G., (1990), *Reduction in the speed lim from 110 km/h to 90 km/h during Summer 19* (VTI Report 358) National Road and Traffic Institute, Linkoping.

Richter, E.D., Barach, P., Krikler, S., Damian, D Ben-David, G. and Weinberger, Z., (1997), "S Kills: Effect of 100 km/h Speed Limit on Roa Deaths in Israel" *Abstracts of the Israel Statistical Society*.

Robertson, L., (1992), *Injury Epidemiology* Oxfo University Press, Oxford.

Schmidt, D.F. and Tiffin, J., (1969), Distortion o drivers' estimate of automobile speed as a function of speed adaptation" *Journal of App Psychology*, 53, 536-539.

SACTRA, (1994) *Trunk Roads and the Generat of Traffic* Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment/HMSO, London.

T&E, (1993) *Getting the Prices Right (Short Version)* European Federation for Transport a Environment, Stockholm.

Trans-Israel Highway Company, (1994), "Vehic flow analysis and economic evaluation" Fina Report, Matat, Tel-Aviv.

Trans-Israel Highway Company and Sonol Oil (n.d.), "The Road which will rescue you from Traffic Jam" Brochure and National road map

03-5104896

בית מאיר

מושב עובדים של המזרחי להתישבות שתופית בע"מ
דאר נע הרי יהודה מיקוד 90865 טלפון: 02-5344487 ירושלים פקס: 02-5332184

בס"ד"ו סיון תשנ"ח

9.6.98

מספרנו 292

לכבוד
מר א. שגיא
מהנדס מחוז ירושלים
מע"צ

3153 / כרישים

א.נ.,

הנדון: מחלף שורש - נוה אילן

מאז הישיבה שהתקיימה בצומת שואבה בתאריך 23.2.98 ועד היום, לא קבלנו שום הודעה על התקדמות בנושא כאוב זה. לצערינו היציאה והכניסה בשתי כניסות אלה הופכת מיום ליום קשה יותר והסיוט לעבור בצמתים אלה, צומת שואבה וצומת נוה-אילן הינן בגדר של סכנת נפשות ממש.

עד מתי יהיו חיינו תלויים לנו מנגד. נערינו וזקנינו שמים יום יום נפשם בכפם וחוצים כביש מספר אחד יום יום שעה שעה. הנהגים נלחצים מאוד וכל יום אנו שומעים על תאונה וכל שעה כמעט תאונה, עד מתי? בישיבה הנ"ל יצאו כל המשתתפים בתחושה שהנה הפתרון בהישג יד. לצערי הגדול בפגישה שלי עם ראש המועצה מר מאיר ויזל נמסר לי כי לועדה המחוזית עדיין אין תכנית מוסכמת ויש ויכוח יוקרתי ע"ח חיי אדם, עד מתי? כל הישובים הסכימו לתכנית שהוצגה לפנינו במפגש והיא שתי מנהרות ולא התכנית הגרנדיוזית של מחלף אחד. מושב שואבה הביע הסכמתו בכתב לפתרון שהוצע.

אני פונה אליך בשם כל תושבי האיזור לעשות הכל לפתרון בעיה כאובה זו. התושבים נקעה נפשם ממצב בלתי נסבל זה והחשש שלי שהם יצאו מכלל שליטה ויערכו הפגנות דוגמת צומת מוצא ואף חריף יותר וחבל.

בית מאיר

מושב עובדים של המזרחי להתישבות שתופית בע"מ

דאר נע הרי יהודה מיקוד 90865 טלפון: 02-5344487 ירושלים פקס: 02-5332184

בס"ד.....

אין יתכן שבכביש מספר אחד העמוס מאוד יחצו אנשים בכל שעות היום כביש סואן, אין אפשר לנוח או לשבת בשלווה ולהלחם מלחמות יוקרה על גבם של אזרחים שכל בקשתם היא לחצות כביש בבטחון.

אנא ממך זרז נושא כאוב זה כפי שהנך יודע ויכול.

בברכה,

סעדיה חדד

יו"ר הועד

• בית מאיר •
מושב עובדים של המזרחי
להתישבות שתופית בע"מ

העתקים: שר התחבורה מר שאול יהלום

שר התשתיות מר אריאל שרון

שר האוצר מר יעקב נאמן

ראש המועצה מר מאיר ויזל

סגן ראש המועצה מר יגאל אבדר

מושב שרש

מושב שואבה

15.6.98

לשכת שר האוצר

יואל נוה,

לידיעתכם.

עו"ד מרלם שטילמן
יועצת השר

מרום,
רק לגדולה
שלמה

צעדים משלימים להאצת צמיחה - תגובה על הצעת האוצר

לעניין
מנכ"ל
מילוא רוח
פלל
מל - יס
ימימה

3153

1) אני מבקש להוסיף להחלטת הממשלה כדלקמן:

במסגרת התוכנית להשקעות ותשתית התחבורה יכללו קטעי הכבישים החיוניים במסגרת הערכות לשנת 2000 כפי שיקבעו ע"י משרד האוצר, התחבורה, התשתיות והתיירות.

א. תשתיות באחריות מע"צ בסכום של 130 מיליון ש"ח.
ב. תשתיות באחריות משרד התחבורה בעיר נצרת 31.5 מיליון ש"ח.

רצ"ב הצעת מע"צ ומשרד התחבורה בנדון.

ההצעה אינה מחייבת תוספת תקציב מעבר להצעת שר האוצר בנדון.

מוגש על ידי שר התיירות

י"ד באייר התשנ"ח
10.05.98

תוספת ד' לנספח 603

כביש מע"צ וכבישי משרד התחבורה לנצרת ובנצרת עד 2000

1. **משרד התחבורה**

א. כביש עוקף פאולוס בקטע ליד המעוין -	3.5 מיליון ש"ח.
ב. כביש ביר אל אמיר מחבר כביש 75 עם כביש 60 -	3.5 מיליון ש"ח.
ג. ביכר וחיבור כביש 60 לכביש אבו אלגיזש -	2.5 מיליון ש"ח.
ד. כביש ואדי אלגואני - מחבר פאולוס עם כביש חרבס -	3 מיליון ש"ח.
ה. רח' פאולוס קטע בי"ח איטלקי לצומת 721 -	3 מיליון ש"ח.
ו. כביש מחבר רח' 721 בי"ח איטלקי -	3 מיליון ש"ח.
ז. מרכז תחבורה דרומי חנה וסע -	3 מיליון ש"ח.
ח. כביש טבעת מערבי מכביש 79 ועד כפר החורש -	10 מיליון ש"ח.
סה"כ	31.5 מיליון ש"ח

רשימת פרויקטים לביצוע ע"י אפג

מס' סל'	מס' כפים	שם הפרוייקט	אורך מקטע	אומדן פרוייקט במיליון ש"ח	מצב הביצוע	התייחסות לאסוף מסרד האוצר	תקציב דרוש ל- 98 במיליון ש"ח
1	60	צומת עדשים - נצרת	5	80	התחלת ביצוע 7/98. תקציב 98 - 4 מליון ש"ח. משך ביצוע שנתיים	תעבודות יתחל ב- 7/98 – הביצוע יחיה מעבר לשנת 2000	10 נוסף לתקציב הקיים
2	60	עוקף נצרת מזרחי	15	90	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	אינו ומין לביצוע	–
3	65	עוקף עפולה	10	65	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 8/98 ולסיים מסלול אחד עד 11/99	15
4	75	נצרת - מגדל העמק	6	40	מצע קטע יפתע + צמתים. לא מתוכנן המשך ביצוע ב- 98	ניתן לקדם הביצוע ולסיים קטעים עד 11/99	15 –
5	77	צומת הטבעיל - צומת בית רימון	13	70	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 7/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	20 –
6	77	צומת בית רימון - צומת גולני	8	50	בשנת 98 יותל בביצוע צומת גולני בתקציב 2 מליון ש"ח.	ניתן להחיל בביצוע ב- 7/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
7	77	צומת גולני - טבריה	10	60	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 8/98 ולסיים קטעים מהכביש עד 11/98 ועיי כך לשפר כושר העברת של הכביש	15
8	79	עוקף נצרת צפוני כולל עליה לנצרת עילית	9	80	עוקף נצרת צפוני - התחנים. עליה לנצרת - היקף 50 מליון ש"ח, יוחל - 5/98, משך ביצוע שנתיים	אין הערות	10 נוסף לתקציב הקיים
9	87	גשר אריק		10	בביצוע נסתיים ב- 12/98	אין הערות	2
10	90	סימוב בית ירח	1.5	4	הסתיים	אין הערות	–
11	754	נצרת - צומת בית רימון	8	40	ביצוע בקטעים בהיקף 2 מליון ש"ח ב- 98	ניתן לקדם הביצוע ולסיים קטעי כביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
12	70	מחלף זכרון - צומת יקנעם	22	95	קטע בת שלמה - אליקים הסתיים. קטע אליקים - יקנעם יסתיים ב- 8/98. קטע בת שלמה - זכרון בביצוע יסתיים ב- 2001.	בסידרה ונקבל תוספת של 35 מליון ש"ח ניתן לסיים קטע בת שלמה – שפיה עד 11/99	35
13	722	צומת הוחשבי - צומת השומרים	5	40	לא מתוכנן לביצוע בשנת 98	ניתן להתחיל בביצוע ב- 7/98 ולסיים קטעים בכביש עד 11/99 ועיי כך לשפר כושר העברה של הכביש	15
		באחריות תמ"ת				אין הערות	–
14	87	שיפור הסיבוב מול הכניסה הבנדיקטיות					
15	90	צומת צמח	2	15	בהתאם לתכנון יש להעתיק הצומת דרומה - לא לביצוע בשנת 98. נבדקת אפשרות לביצוע בשנת 99-98 צומת מעגלית במקום חקיים.	אין הערות	2
						סה"כ דרוש תקציב נוסף ל- 98	169 מליון ש"ח

972 03 [redacted]

architect

דחוף !

פ ק ס

To:	שר האוצר	אל:
Company:		חברה:
Fax Number:	+972 (02) 02-5635769	מספר פקס:
		מספר טלפון במשרד:
From:		מאת:
Fax Number:	+972 [redacted]	מספר פקס:
Business Phone:		מספר טלפון במשרד:
Home Phone:	[redacted]	מספר טלפון בבית:
Pages:	2	עמודים:
Date/Time:	09/05/98 20:15:35	תאריך/שעה:
Subject:		נושא:

לשכת שר האוצר
10-05-1998
מס' מסמך
אל

3157

איזה

לא יש רק הפעם.

972[redacted]

[redacted]
רמת-גן 52424

לכבוד
שר האוצר
רח' קפלן 1
קריית בן גוריון
ירושלים

9.5.98

הנדון: ביטול כביש חוצה ישראל

אדוני השר,

חייבים לבטל את כביש חוצה ישראל כי:

1. כביש זה יגרום לחיסול עתודות הקרקע והשטחים הפתוחים ,לפגיעה בערכי טבע, סביבה ונוף , ולירידה באיכות החיים שלנו ושל הדורות הבאים.
2. כביש חוצה ישראל לא יפתור את בעיות התחבורה במדינה.
3. כביש חוצה ישראל יגדיל את התלות במכונית הפרטית ויגרום לפגיעה בקידום פתרונות להסעת המונים (רכבת).

כאזרחית אינני מקבלת מציאות בלתי רצויה זו !!

עדיין לא מאוחר - כל עוד לא נחתם החוזה עם הזכיין ועוד לא החלו העבודות לסלילת הכביש.

אני פונה אליך וקוראת לנקוט עמדה ולפעול למען החלטת ממשלה לעצירת הפרוייקט , תוך בדיקה מחדש של עלות - תועלת פרוייקט כביש חוצה ישראל בראייה לאומית כוללת לטווח הרחוק.

בכבוד רב ובתקווה להתקדמות חיובית

[redacted]

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

לכבוד
ח"כ אבי יחזקאל -
יו"ר וועדת הכלכלה של הכנסת
הכנסת
ירושלים

א.נ.,

3153

הנדון: אישור וועדת הכלכלה - סעיף 3(ג)

לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל) התשנ"ה - 1995

1. בהתאם לסעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל) התשנ"ה - 1995 (להלן - חוק כביש אגרה), ובהתאם להחלטת הממשלה מס' 903 מיום 2.6.96 המצורפת בזאת, התקופה המירבית של חוזה הזכיון וכן סכום האגרה המירבי או הנוסחה לאישור סכום האגרה המירבי והדרך לעדכונם טעונים אישור וועדת הכלכלה של הכנסת.

2. לפיכך, מתבקשת וועדת הכלכלה לאשר:

א. תקופת חוזה הזכיון - 30 שנה מהמועד הקובע כהגדרתו בחוזה הזכיון.
קביעה זו תואמת את החלטת הממשלה מיום 2.6.96.

ב. סכומי האגרה המירביים, ואופן עדכונם כמפורט בנספח III לחוזה הזכיון המצורף ומסומן כנספח א' ובתקציר המצורף ומסומן כנספח ב'.

3. דברי הסבר:

א. בהתאם לחוק כביש אגרה, ובהתאם להחלטת הממשלה מס' 151 (כל/2) מיום 3.12.95 (בנוגע לתנאי הליך המיון המוקדם) והחלטת הממשלה מס' 903 מיום 2.6.96 (בנוגע לתנאי המכרז ואופן ניהולו - שלב בחירת בעל הזכיון), מנהלת וועדת המכרזים - אשר מונתה ע"י החשב הכללי ביום 7.1.96 [בהתאם להחלטת ממשלה 359 (כל/4) מיום 7.1.96] הליך של מכרז פומבי לבחירת בעל הזכיון אשר יתכנן, יממן, יבנה, יתחזק ויפעיל את הקטע מכביש חוצה ישראל כהגדרתו בסעיף 2 לחוק כביש אגרה.

ב. וועדת המכרזים בחרה ביום 26.1.98 זוכה ("מציע מועדף") במכרז.

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

יעקב,
לזכרון.

דוד.
20/5/98.

31/3/98 דיון

אם היה נכון

שמיני היה

ישמה ע"י ועל

הבלבלה עד לדיון.

אבי

6.4.98

יום רביעי

8/4/98

09:30

חדר 66

יגאל לי

שולי, 20.4.98.

נא בדעתך
מה קרה בדיון
בוועדת הכלכלה
בנושא.
תודה,
רוני

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

ביום 16.2.98 נחתם חוזה הזכיון ע"י החשב הכללי.
על פי תנאי המכרז נדרשים הצדדים להשלים מספר תנאים הנקובים בחוזה בתוך תקופה שלא תעלה על 6 חודשים, ועם השלמתם יחול ה"מועד הקובע" (Effective Date) - בו ייכנס החוזה לתוקפו. בין היתר על הזכיין להשלים ולהציג לאישור הרשות הממונה את הסכמי המימון, ההקמה וההפעלה, והמדינה מצידה מחוייבת להביא מרכיבים מסויימים של הסכם הזכיון לאישור וועדות הכלכלה והכספים של הכנסת בהתאם למסמכי המכרז.

ג. בהתאם לסעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה, כפי שצוין בהחלטת הממשלה מיום 2.6.96, וכפי שהותנה במסמכי המכרז - התקופה המירבית של חוזה הזכיון וכן סכום האגרה המירבי או הנוסחה לחישוב סכום האגרה המירבי והדרך לעדכונם - כפי שיכללו בתנאי המכרז - טעונים אישור וועדת הכלכלה של הכנסת.

ד. תקופת הזכיון נקבעה ל- 30 שנה החל מהמועד הקובע.

ה. מבנה החיוב באגרה מפורט בנספחים המצורפים כנספחים א' וב'.

4. וועדת הכלכלה מתבקשת לאשר את תקופת חוזה הזכיון, סכומי האגרה המירביים ואופן עדכונם - כמפורט לעיל.

בכבוד רב,

משה לוי

יו"ר וועדת המכרזים

העתק: מר אריאל שרון - שר התשתיות הלאומיות.
מר יעקב נאמן - שר האוצר
מר שאול יהלום - שר התחבורה
מר שי טלמון - החשב הכללי.

18/3/98

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

נספח א'

נספח III - קביעת האגרה ופרטי הסיוע הממשלתי

מבוא

הממשלה מציעה לבעל הזכיון מנגנון להבטחת הפדיון השנתי בהתאם להיקף התנועה, סיוע בגיוס הון (ע"י מתן התחייבות למיחזור החוב) ואופציה לתשלום דמי החזר בסיום תקופת הזכיון.

כרקע לנספח זה (ומבלי, לשנות מהוראותיו כמפורט בגוף הנספח) מובהר בזאת כי היעד הוא להגיע לאגרה נמוכה כדי שייעשה שימוש מירבי בתשתית החיונית של כביש האגרה. הסיוע הממשלתי נועד להפחית את סיכוני אי הודאות לגבי היקף התנועה בכביש האגרה.

המדינה תערוב לכך שבעל הזכיון יהיה זכאי לשמונים אחוזים (80%) מהפער בין הפדיון הצפוי לפדיון בפועל.
במידה שהיקף התנועה יעלה על התחזית, עודף הפדיון ("העודף" כהגדרת המונח להלן) יתחלק בחלקים שווים בין המדינה לבעל הזכיון.

הממשלה תהיה מוכנה להענות לבקשה לתשלומים חצי שנתים בגין הבטחת הפדיון השנתי כהגדרתו בסעיף 2 להלן ובלבד שיהיו על בסיס הדדי הכולל התאמה בתום כל שנת זכיון. פרטי ההסדר יסוכמו עם קבלת בקשה כאמור.

להלן פרטי ההסדר:

1. **הגדרות (לפי סדר א-ב)**

1.1 בנספח זה:

"אופנוע" - כהגדרתו בתקנות התעבורה, התשכ"ו-1961.

"דו"ח שנתי מיוחד" - הדו"ח השנתי בדבר היקף הנסיעות בכביש האגרה ("מספר הנסיעות בפועל"), והפדיון השנתי בפועל מאושרים ע"י רואה החשבון של בעל הזכיון במתכונת שתקבע מעת לעת על-ידי הרשות הממונה. מבלי לגרוע מהאמור לעיל אישור רואה החשבון יתיחס באופן מיוחד לסכום של פער ההכנסות או העודף.

"הפדיון בפועל המצטבר לתקופת העידכון" - סך כל הפדיון השנתי בפועל במשך כל השנים של תקופת העידכון הרלבנטית כאשר כל הפדיון השנתי בפועל צמוד למחיר הסל בשנת הזכיון הרלבנטי ועד לזה של חודש דצמבר בתום תקופת העידכון הרלבנטית.

"הפדיון החודשי בפועל" - סך כל ההכנסות המירביות מהאגרה שבעל הזכיון היה זכאי לגבות מכלי הרכב שנסעו בפועל בכביש האגרה, בחודש הרלבנטי, לרבות חלק מהפדיון הנובע מאזורי השרות כמשמעותם בסעיף 13 לחוזה הזכיון וממקורות הכנסה אחרים כמתואר בסעיף 13.4 לחוזה הזכיון, כפי שיסוכמו בין בעל הזכיון לבין הרשות הממונה.

"**הפדיון השנתי בפועל**" - סך כל הפדיון החודשי בפועל במשך כל החודשים של שנת הזכיון הרלבנטית, כאשר כל הפדיון החודשי בפועל צמוד למחיר הסל מהחודש הרלבנטי ועד לזה של חודש דצמבר בתום שנת הזכיון הרלבנטית.

"**הפדיון השנתי החזוי**" - לשנת זכיון כלשהי תחזית הקטעים לגביה כפול במחיר הבסיס המתואם לקטע, בחודש דצמבר של אותה שנה.

"**הפדיון השנתי לייחוס**" - רכיב התמורה הקבוע ועוד "התמורה לבעל הזכיון בגין נסיעה אחת" כפול מספר הנסיעות בפועל במהלך אותה שנת זכיון.

"**הפדיון התקופתי לייחוס**" - סך כל הפדיון השנתי לייחוס המצטבר לתקופת העדכון כאשר הפדיון השנתי לייחוס של כל אחת משנות תקופת העדכון צמוד למחיר הסל של תום תקופת העידכון הרלבנטית.

"**התמורה לבעל הזכיון בגין נסיעה אחת**" - רכיב התמורה המשתנה מחולק בתחזית הנסיעות השנתית.

"**מחיר בסיס לקטע**" - סך של 1.33 ש"ח (שקל חדש אחד ושלושים ושלוש אגורות) (ללא מע"מ) עבור רכב פרטי בגין השימוש בקטע, כפי שהוצע על-ידי בעל הזכיון במכרז.

"**מחיר בסיס מתואם לקטע**" - מחיר הבסיס לקטע כשהוא צמוד למדד הבסיסי ועד למדד האחרון הידוע במועד הקובע ומן המועד הקובע צמוד למחיר הסל. למחיר זה תיווסף תוספת ריאלית ("מצטברת") של 1.5% לשנה מדי ה-1 באפריל של כל שנה החל מ מ-1 באפריל 2002 ועד תום תקופת הזכיון.

"**המחיר בפועל לקטע**" - המחיר לקטע לרכב פרטי שאותו בעל הזכיון רשאי לגבות בכל עת, בהתאם להוראות סעיף 1.2 להלן. המחיר בפועל לקטע יעודכן בעידכון תקופתי בהתאם להוראת סעיף 1.3 להלן.

"**מדד**" - מדד המחירים לצרכן (כולל פירות וירקות) כפי שפורסם על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה או כל מדד אחר שיבוא במקומו.

"**מחיר הסל**" - הצמדה לסל מטבעות שיקבע עפ"י העקרונות שלהלן:

1. בעל הזכיון יהיה רשאי לבחור בכל הרכב של מטבעות מבין המטבעות הבאים: שקל חדש, דולר של ארה"ב, לירה שטרלינג, פרנק צרפתי, מרק גרמני ויין יפני, ובלבד שמשקל הש"ח בסל המטבעות לא יפחת מ- 1/3 (שליש), משקלו של דולר של ארה"ב לא יעלה על 1/2 (חצי), ומשקלו כל מטבע אחר לא יעלה על 1/3 (שליש).

2. כל סכום בשקלים חדשים אשר עפ"י נספח זה יש לתאמו למחיר הסל, יחושב באופן שאותו סכום יוצמד לשינוי מהתיאום האחרון בערכו של כל אחת מאותן המטבעות המרכיבות את "סל המטבעות" למול הש"ח , לפי משקלה היחסי בסל המטבעות. ההצמדה לכל מטבע תקבע באופן שיתווספו לשינוי בשער המטבע או גם שינוי ה- C.P.I. החל לגבי אותו מטבע בארץ המטבע (הכל כמוגדר בנספח IIIג' להלן).

3. א. בעל הזכיון יהיה רשאי לשנות את הרכב סל המטבעות ומשקלו של כל מטבע בסל המטבעות בכל עת עד למועד הקובע.[1]

ב. בשנה הראשונה לאחר ההשלמה ופעם אחת לאחר 15 שנים מהמועד הקובע יהיה רשאי בעל הזכיון לשנות את המשקל, היחס וההרכב של סל המטבעות בכפוף לאישור של הרשות הממונה וועדת הכספים של הכנסת ובתנאי שאין הדבר פוגע ברווחת המשתמשים בכביש האגרה.

"**מספר הנסיעות בפועל**" - מספר הנסיעות המשוקלל של כל כלי הרכב שנסעו בפועל בכביש האגרה (ללא תלות במספר הקטעים שנסעו בהם) בשנת זכיון כלשהי. לצורך זה נסיעה של רכב פרטי תחשב לנסיעה אחת, נסיעה של אופנוע תיחשב למחצית נסיעה, ונסיעה של כל כלי רכב אחר תחשב לשלוש נסיעות.

"**נסיעה**" - כל כניסה של כלי רכב לכביש האגרה לרבות כלי רכב הפטורים מחובת תשלום אגרה על פי חוק כביש האגרה.

"**רכב פרטי**" - רכב ארבעה גלגלים שמשקלו פחות מ-4 טון.

"**רכיב התמורה המשתנה**" - 10% מהפדיון השנתי החזוי.

"**רכיב התמורה הקבוע**" - 90% מהפדיון השנתי החזוי.

"**שנת זכיון**" - שנה קלנדרית כלשהי החל מ-1 בינואר שלאחר ההשלמה עפ"י הקבוע בחוזה הזכיון.

"**תחזית הקטעים לגביה**" - תחזית של סה"כ מספר הקטעים לגביה (כמפורט בסעיף 1.2.6 להלן **<u>ובנספח III ב'</u>**) במהלך כל שנת זכיון.

"**תחזית נסיעות שנתית**" - תחזית של מספר הנסיעות השנתי בכביש האגרה לכל שנת זכיון לאחר ההשלמה , על פי המפורט **<u>בנספח III ב'</u>**.

---

[1] בהצעת ההרכב הראשון של סל המטבעות רשאי בעל הזכיון לקבוע הרכב מטבעות שונה לכל מועד עדכון ובלבד שלא יקבע יותר מסל מטבעות אחד לכל שנת זכיון.

"**תקופת העדכון**" -

(א) פרק הזמן שחלף החל מיום קביעת האגרה הראשונית ועד תום שתי שנות זכיון מתום אותה שנה בה נקבעה האגרה הראשונית.

(ב) פרק הזמן שחלף החל מתום התקופה הנקובה בס"ק (א) לעיל ועד תום שלוש שנות זכיון מתום המועד האמור וחוזר חלילה כל שלוש שנים עד תום תקופת הזכיון.

1B. <u>הגדרות</u> (לפי רצף מתמטי)

1.1B <u>בנספח זה:</u>

"**מחיר בסיס לקטע**" - סך של 1.33 ש"ח (שקל חדש אחד ושלושים ושלוש אגורות) (ללא מע"מ) עבור רכב פרטי בגין השימוש בקטע , כפי שהוצע על-ידי בעל הזכיון במכרז.

"**מחיר בסיס מתואם לקטע**" - מחיר הבסיס לקטע כשהוא צמוד למדד הבסיסי ועד למדד האחרון הידוע במועד הקובע ומן המועד הקובע צמוד למחיר הסל. למחיר זה תיווסף תוספת ריאלית ("מצטברת") של 1.5% לשנה מדי ה-1 באפריל של כל שנה החל מ מ-1 באפריל 2002 ועד תום תקופת הזכיון.

"**המחיר בפועל לקטע**" - המחיר לקטע לרכב פרטי שאותו בעל הזכיון רשאי לגבות בכל עת, בהתאם להוראות סעיף 1.2 להלן. המחיר בפועל לקטע יעודכן בעידכון תקופתי בהתאם להוראת סעיף 1.3 להלן.

"**נסיעה**" - כל כניסה של כלי רכב לכביש האגרה לרבות כלי רכב הפטורים מחובת תשלום אגרה על פי חוק כביש האגרה.

"**תחזית נסיעות שנתית**" - תחזית של מספר הנסיעות השנתי בכביש האגרה לכל שנת זכיון לאחר ההשלמה , על פי המפורט <u>בנספח III ב'</u>.

"**תחזית הקטעים לגביה**" - תחזית של סה"כ מספר הקטעים לגביה (כמפורט בסעיף 1.2.6 להלן <u>ובנספח III ב'</u>) במהלך כל שנת זכיון.

"**הפדיון השנתי החזוי**" - לשנת זכיון כלשהי תחזית הקטעים לגביה כפול במחיר הבסיס המתואם לקטע, בחודש דצמבר של אותה שנה.

"**רכיב התמורה המשתנה**" - 10% מהפדיון השנתי החזוי.

"**רכיב התמורה הקבוע**" - 90% מהפדיון השנתי החזוי.

"**התמורה לבעל הזכיון בגין נסיעה אחת**" - רכיב התמורה המשתנה מחולק בתחזית הנסיעות השנתית.

"**מספר הנסיעות בפועל**" - מספר הנסיעות המשוקלל של כל כלי הרכב שנסעו בפועל בכביש האגרה (ללא תלות במספר הקטעים שנסעו בהם) בשנת זכיון כלשהי. לצורך זה נסיעה של רכב פרטי תחשב לנסיעה אחת, נסיעה של אופנוע תיחשב למחצית נסיעה, ונסיעה של כל כלי רכב אחר תחשב לשלוש נסיעות.

"**הפדיון השנתי לייחוס**" - רכיב התמורה הקבוע ועוד "התמורה לבעל הזכיון בגין נסיעה אחת" כפול מספר הנסיעות בפועל במהלך אותה שנת זכיון.

"**הפדיון החודשי בפועל**" - סך כל ההכנסות המירביות מהאגרה שבעל הזכיון היה זכאי לגבות מכלי הרכב שנסעו בפועל בכביש האגרה, בחודש הרלבנטי, לרבות חלק מהפדיון הנובע מאזורי השרות כמשמעותם בסעיף 13 לחוזה הזכיון וממקורות הכנסה אחרים כמתואר בסעיף 13.4 לחוזה הזכיון, כפי שיסוכמו בין בעל הזכיון לבין הרשות הממונה.

"**הפדיון השנתי בפועל**" - סך כל הפדיון החודשי בפועל במשך כל החודשים של שנת הזכיון הרלבנטית, כאשר כל הפדיון החודשי בפועל צמוד למחיר הסל מהחודש הרלבנטי ועד לזה של חודש דצמבר בתום שנת הזכיון הרלבנטית.

"**רכב פרטי**" - רכב ארבעה גלגלים שמשקלו פחות מ-4 טון.

"**אופנוע**" - כהגדרתו בתקנות התעבורה, התשכ"ו-1961.

"**שנת זכיון**" - שנה קלנדרית כלשהי החל מ-1 בינואר שלאחר ההשלמה עפ"י הקבוע בחוזה הזכיון.

"**מדד**" - מדד המחירים לצרכן (כולל פירות וירקות) כפי שפורסם על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה או כל מדד אחר שיבוא במקומו.

"**מחיר הסל**" - הצמדה לסל מטבעות שיקבע עפ"י העקרונות שלהלן:

1. בעל הזכיון יהיה רשאי לבחור בכל הרכב של מטבעות מבין המטבעות הבאים: שקל חדש, דולר של ארה"ב, לירה שטרלינג, פרנק צרפתי, מרק גרמני ויין יפני, ובלבד שמשקל הש"ח בסל המטבעות לא יפחת מ- 1/3 (שליש), משקלו של דולר של ארה"ב לא יעלה על 1/2 (חצי), ומשקלו כל מטבע אחר לא יעלה על 1/3 (שליש).

2. כל סכום בשקלים חדשים אשר עפ"י נספח זה יש לתאמו למחיר הסל, יחושב באופן שאותו סכום יוצמד לשינוי מהתיאום האחרון בערכו של כל אחת מאותן המטבעות המרכיבות את "סל המטבעות" למול הש"ח , לפי משקלה היחסי בסל המטבעות. ההצמדה לכל מטבע תקבע באופן שיתווספו לשינוי

בשער המטבע או גם שינוי ה- C.P.I. החלים לגבי אותו מטבע בארץ המטבע (הכל כמוגדר בנספח IIIג' להלן).

3. א. בעל הזכיון יהיה רשאי לשנות את הרכב סל המטבעות ומשקלו של כל מטבע בסל המטבעות בכל עת עד למועד הקובע.[2]

ב. בשנה הראשונה לאחר ההשלמה ופעם אחת לאחר 15 שנים מהמועד הקובע יהיה רשאי בעל הזכיון לשנות את המשקל, היחס וההרכב של סל המטבעות בכפוף לאישור של הרשות הממונה וועדת הכספים של הכנסת ובתנאי שאין הדבר פוגע ברווחת המשתמשים בכביש האגרה.

"דו"ח שנתי מיוחד" - הדו"ח השנתי בדבר היקף הנסיעות בכביש האגרה ("מספר הנסיעות בפועל"), והפדיון השנתי בפועל מאושרים ע"י רואה החשבון של בעל הזכיון במתכונת שתקבע מעת לעת על-ידי הרשות הממונה. מבלי לגרוע מהאמור לעיל אישור רואה החשבון יתיחס באופן מיוחד לסכום של פער ההכנסות או העודף.

"תקופת העדכון" -

(א) פרק הזמן שחלף החל מיום קביעת האגרה הראשונית ועד תום שתי שנות זכיון מתום אותה שנה בה נקבעה האגרה הראשונית.

(ב) פרק הזמן שחלף החל מתום התקופה הנקובה בס"ק (א) לעיל ועד תום שלוש שנות זכיון מתום המועד האמור וחוזר חלילה כל שלוש שנים עד תום תקופת הזכיון.

"הפדיון התקופתי לייחוס" - סך כל הפדיון השנתי לייחוס המצטבר לתקופת העדכון כאשר הפדיון השנתי לייחוס של כל אחת משנות תקופת העדכון צמוד למחיר הסל של תום תקופת העידכון הרלבנטית.

"הפדיון בפועל המצטבר לתקופת העידכון" - סך כל הפדיון השנתי בפועל במשך כל השנים של תקופת העידכון הרלבנטית כאשר כל הפדיון השנתי בפועל צמוד למחיר הסל בשנת הזכיון הרלבנטי ועד לזה של חודש דצמבר בתום תקופת העידכון הרלבנטית.

1.2 <u>**השיטה לקביעת המחיר בפועל לקטע במהלך תקופת הזכיון**</u>

1.2.1 במועד פתיחת כביש האגרה כולו עפ"י הוראות חוזה הזכיון יקבע המחיר בפועל לקטע הראשון ("האגרה הראשונית").

1.2.2 האגרה הראשונית תהיה שווה למחיר הבסיס המתואם לקטע ביום פתיחת כביש האגרה.

---

[2] בהצעת ההרכב הראשון של סל המטבעות רשאי בעל הזכיון לקבוע הרכב מטבעות שונה לכל מועד עדכון ובלבד שלא יקבע יותר מסל מטבעות אחד לכל שנת זכיון.

1.2.3 במועד פתיחת קטע בהתאם להוראות חוזה הזכיון יהיה בעל הזכיון זכאי לגבות אגרה בסכום שאינו עולה על מחיר הבסיס המתואם לקטע ביום פתיחת הקטע האמור, ובאופן שאינו שונה מן האמור בסעיף 1.2.6 להלן.

1.2.4 החל ממועד קביעת האגרה הראשונית יעודכן המחיר בפועל לקטע פעמיים בשנה, ב-1 באפריל וב-1 באוקטובר של כל שנה באופן הבא:

<u>בכל 1 באפריל</u> - יתואם "המחיר בפועל לקטע" בהתאם לשינוי בין מחיר הסל הידוע במועד בו נקבע "המחיר בפועל לקטע" הקודם ולזה הידוע ב-1 באפריל הרלבנטי, בתוספת 1.5% משנת 2002 ואילך.

<u>בכל 1 באוקטובר</u> - יתואם "המחיר בפועל לקטע" בהתאם לשינוי במחיר הסל מן הידוע במועד בו נקבע "המחיר בפועל לקטע" הקודם ולזה הידוע ב-1 באוקטובר הרלבנטי.

1.2.5 מבלי לגרוע מהאמור לעיל, פעם אחת בכל תקופת עדכון יעשה עידכון נוסף של המחיר בפועל לקטע על בסיס היחס בין הפדיון התקופתי ליחוס לבין הפדיון בפועל המצטבר לתקופת העדכון, והכל בהתאם לאמור בס"ק 1.3 להלן.

1.2.6 התשלום שזכאי בעל הזכיון לגבות עבור נסיעה של רכב פרטי יהא בהתאם למספר הקטעים ויקבע על ידי הכפלה של המחיר בפועל לקטע כפי שנקבע על-פי הוראות סעיף 1.2 זה, במספר הקטעים לגביה כדלקמן:

<u>מספר קטעי הנסיעה בפועל</u>	**מספר הקטעים <u>לגביה בגין כל נסיעה</u>**
בגין נסיעה בקטע אחד	עד 3
בגין נסיעה בשני קטעים	עד 3
בגין נסיעה בשלושה קטעים	3
בגין נסיעה בארבעה קטעים	4
בגין נסיעה בחמישה קטעים ומעלה	5

בעל הזכיון יקבע עד לשישה חודשים לפני המועד המשוער לפתיחת כביש האגרה כולו את מספר הקטעים לגביה לנסיעה באחד או בשני קטעים . בעל הזכיון לא יוכל לשנות קביעה זו ללא אישור מראש ובכתב של הרשות הממונה.

המחיר בפועל לקטע שזכאי בעל הזכיון לגבות מכלי רכב למעט רכב פרטי, לא יעלה על פי שלושה מהמחיר בפועל לקטע. . ניתן לקבוע את היחס בין המחיר בפועל לקטע לבין המחיר לקטע לרכב אחר, בכל עת, עד לששה חודשים לפני פתיחתו של הקטע הראשון ולא ניתן לשנותו לאחר מכן ללא אישור מראש ובכתב של הרשות הממונה.

1.3 <u>עידכון תקופתי של המחיר בפועל לקטע עפ"י היקף התנועה</u>

1.3.1 המחיר בפועל לקטע יעודכן ב-1 באפריל שלאחר תום כל "תקופת עדכון" וזאת על ידי הכפלת המחיר בפועל לקטע הקיים בפדיון התקופתי לייחוס , מחולק בפדיון בפועל המצטבר לתקופת העדכון. על אף האמור לעיל, בעל הזכיון אינו מחוייב להעלות את המחיר בפועל לקטע במלוא השיעור או בחלקו כנובע מנוסחת העדכון המפורטת לעיל. בחר בעל הזכיון שלא להעלות את המחיר בפועל לקטע במלוא השיעור כנובע מנוסחת העדכון יהיה המחיר שקבע בעל הזכיון המחיר שהוא רשאי לגבות ויהפוך, לאחר קביעה זו, למחיר בפועל לקטע.

1.3.2 המדינה תהא רשאית להורות לבעל הזכיון כל הוראה הקשורה באגרה ובאופן חיובה ובכלל זה, אך לא רק, להורות לבעל הזכיון מעת לעת להוריד או להעלות את המחיר בפועל לקטע ובלבד שאם הוראה כזו תגרום לכך שחלקו של בעל הזכיון בפדיון יהא נמוך יותר מחלקו אלמלא ההוראה - תפצה המדינה את בעל הזכיון בהפרש כאמור.

1.3.3 בעל הזכיון יעמיד עד ליום 15 בפברואר של כל שנה את המידע שידרש ע"י המדינה לאפשר בדיקת אופן חישוב עידכון האגרה בהתאם לנספח III זה והמדינה תודיע על מתן האישור, או אי מתן האישור לאופן ביצוע חישוב העידכון כאמור לעיל וזאת תוך 45 יום מקבלת כל המידע כאמור.

2. <u>הבטחת הפדיון השנתי לייחוס</u>

2.1 בכפוף להוראות סעיף 6.1.4.2 לחוזה הזכיון ובלבד שנכון למועד ההשלמה ולפתיחת כביש האגרה בשלמותו לתנועה, לא מתקיים ארוע המאפשר למדינה ליתן הודעות הפחתה עפ"י סעיף 6.1.4.3 לחוזה הזכיון תבטיח המדינה לבעל הזכיון את הפדיון השנתי לייחוס באופן כדלקמן:

2.1.1 היה ויתברר מן הדו"ח השנתי המיוחד בגין שנה כלשהי, כי הפדיון השנתי בפועל נמוך מהפדיון השנתי לייחוס יקרא ההפרש הנ"ל "פער ההכנסות" (the "Shortfall") והמדינה תעביר לבעל הזכיון בתוך ארבעים וחמישה (45) יום מקבלת הדו"ח השנתי המיוחד הנ"ל שמונים אחוז (80%) מפער ההכנסות. הסכום שיועבר כאמור יקרא "סכום ההעברה" (the "Advancement").

2.1.2 היה ויתברר מן הדו"ח השנתי המיוחד בגין שנה כלשהי כי הפדיון השנתי בפועל גבוה מהפדיון השנתי לייחוס יקרא ההפרש הנ"ל "העודף" (the "Surplus"). ובעל הזכיון יעביר למדינה בתוך ארבעים וחמישה (45) יום מיום הגשת הדו"ח השנתי המיוחד הנ"ל חמישים אחוז (50%) מן העודף למדינה.

2.1.3 חלקה הרשות הממונה על המידע הכלול בדו"ח שנתי מיוחד או על מידע אחר אשר שימשו בסיס להתחשבנות דלעיל, יכריעו בכך הבוררים כאמור

בסעיף 23.2 לחוזה הזכיון ובלבד שהמדינה או בעל הזכיון, לפי הענין, יעביר לצד השני את הסכומים שאינם במחלוקת במועדים הקבועים בנספח זה.

2.1.4 כל תשלום של פער הכנסות או עודף, לפי הענין, יעשה בצירוף ריבית בשיעור המפורסם על ידי החשב הכללי בתוספת 1.5% לשנה מיום 1 בינואר של השנה שלאחר שנת הזכיון לגביה ניתן הדו"ח השנתי המיוחד ועד מועד התשלום בפועל.

היה ובעל הזכיון איחר בהגשת דו"ח שנתי מיוחד כלשהו , כי אז:

2.1.4.1 כל תשלום של העודף למדינה, אם וככל שהיא זכאית לו על פי הדו"ח השנתי המיוחד , יעשה בצרוף ריבית בשיעור המפורסם על ידי החשב הכללי בתוספת 3% לשנה מהמועד שבו היה על בעל הזכיון להגיש את הדו"ח השנתי המיוחד ועד למועד התשלום בפועל.

2.1.4.2 כל תשלום של פער הכנסות לבעל הזכיון, אם וככל שהוא זכאי לו לפי הדו"ח השנתי המיוחד, יעשה בצרוף ריבית בשיעור המפורסם על ידי החשב הכללי ללא תוספת כלשהיא ממועד הגשת הדו"ח השנתי המיוחד ועד למועד התשלום בפועל.

2.1.5 בעל הזכיון יגיש את הדו"ח השנת המיוחד לא יאוחר מ-15 בפברואר בשנה שלאחר שנת הזכיון הרלוונטית.

3. <u>חישוב לחלק משנה</u>

לענין נספח זה כל החישובים, הרי שלגבי התקופה שממועד ההשלמה ועד (לא כולל) ה-1 בינואר שלאחריו, וכן לגבי התקופה שמיום ה-1 בינואר (כולל) של שנת הזכיון האחרונה ועד לתום תקופת הזכיון, יבוצע חישוב שיותאם לחלק היחסי בשנה הרבלנטית, באופן פרופורציונלי.

נספח III א'

Toll Road Sections - קטעי כביש האגרה

1. Road 3 to Road 44
2. Road 44 to Road 1
3. Road 443 to Road 471
4. Road 471 to Road 5
5. Road 5 to Road 531
6. Road 531 to Road 551
7. Road 551 to Road 57
8. Road 57 to Road 9
9. Road 9 to Road 65

נספח III ב'

שנה	תחזית הקטעים לגביה (במליונים)	תחזית נסיעות שנתית (במליונים)
2002	100.4	27.6
2003	108.0	29.7
2004	116.3	32.0
2005	125.4	34.5
2006	135.3	37.2
2007	146.2	40.2
2008	159.3	43.8
2009	175.2	48.1
2010	194.5	49.5
2011	214.0	54.3
2012	233.2	59.0
2013	251.9	63.8
2014	269.5	68.1
2015	285.7	72.0
2016	300.0	75.4
2017	312.0	78.2
2018	324.5	81.1
2019	337.4	84.1
2020	348.4	86.7
2021	351.9	87.5
2022	355.4	88.4
2023	358.8	89.5
2024	362.4	90.4
2025	365.9	91.3
2026	369.5	92.2
2027	373.2	93.1
2028	373.2	93.1
2029	373.2	93.1

מובהר ומוסכם במפורש כי תחזית זו ניתנת אך ורק לצרכי קביעת האגרה ועדכונה ולצרכי הבטחת הפדיון הכל כמפורט **בנספח III**. התחזית אינה מהווה מצג או התחייבות כלשהיא מטעם המדינה או הרשות הממונה ובעל הזכיון לא יהא רשאי להסתמך על התחזית לכל דבר וענין (מלבד לענין קביעת האגרה ועדכונה ולענין הבטחת הפדיון כאמור **בנספח III**).

נספח III ג'

לצורך חישוב "מחיר הסל" כמוגדר בסעיף 1.1.16 לנספח III יהא ל-CPI החל לגבי סל המטבעות שקבע בעל הזכיון המשמעות הבאה:

ארה"ב - CPI, מפורסם ע"י הלשכה לסטטיסטיקה של מחלקת העבודה האמריקאית.

בריטניה - RPI, מפורסם ע"י המשרד הלאומי לסטטיסטיקה.

צרפת - CPI, המפורסם ע"י INSEE (הגוף הלאומי לסטטיסטיקה).

גרמניה - ה-CPI הגרמני (Pan German), מפורסם ע"י הלשכה הפדרלית לסטטיסטיקה.

יפן - ה-CPI הלאומי המפורסם ע"י הלשכה לניהול וסטטיסטיקה, טוקיו.

(XII)

26 January 1998

Mr. Nitzan Yotzer,
Tender Selection Committee Coordinator,
Cross Israel Highway
13 Noach Moses Street,
Tel Aviv.

Dear Mr. Yotzer,

re: Reduction of Cost of Senior Debt

Notwithstanding the financing plan we submitted on 19 January 1998, this is to confirm that we shall use our best efforts in any possible and legal manner (prior to the Effective Date and thereafter) to reduce our financing costs, (including the restructuring of a substantial part of the senior debt into a public offering of bonds in the local or international markets) without requiring any change to the Concession Contract or its Annexes, and eighty percent (80%) of our savings achieved as a result of such reduction of our financing costs shall be used solely to lower the toll rate.

We shall forthwith commence with our efforts required in order to implement the foregoing and carry it out together with you, and we shall consult with you and advise you on a regular basis of the developments in achieving such structuring.

Yours sincerely,

Ehud Savion
Authorised Representative

nk024-98.doc

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

נספח ב'

18 מרץ, 1998

סכומי האגרה ואופן עדכונה

האגרה - **1.33 ש"ח + מע"מ לקטע במונחי יוני 96.**

מבנה התעריף -
- **א.** התשלום יעשה עבור 5 קטעים לכל היותר (מתוך 9 קיימים); באופן כזה תנתן העדפה לתושבי הפריפריה ולנסיעות ארוכות.
- **ב.** הזכיין רשאי לחייב עבור עד 3 קטעים, גם עבור נסיעות קצרות יותר. כך ניתן יהיה למנוע "סתימת" הכביש על ידי נסיעות קצרות.

כלי רכב שונים -
- **א.** התעריף שלעיל יחול על רכב בעל 4 גלגלים שמשקלו עד 4 טון.
- **ב.** אופנועים ישלמו מחצית התעריף.
- **ג.** כלי רכב שמשקלם מעל 4 טון ישלמו עד פי שלשה.

עדכון -
- **א.** האגרה תגדל ריאלית ב- 1.5% בשנה החל משנת 2002 .
- **ב.** אחת לשלש שנים תעודכן האגרה בשיעור השווה לשיעור ההפרש שבין הפדיון החזוי לפדיון בפועל.
- **ג.** אם תושג הוזלה של המימון תתורגם 80% מההוזלה להפחתת האגרה.
- **ד.** אם שינוי בדין, לאחר מועד השלמת הכביש, יחייב שינוי תכולה שיגרום להרעה מהותית במצב הכלכלי של בעל הזכיון, תוכל הרשות לאשר פיצוי גם באמצעות העלאת האגרה.

הצמדה - האגרה צמודה לסל מטבעות שהרכבו יקבע מראש על ידי הזכיין ובלבד שהחלק היחסי של השקל בו לא יפחת משליש; משקל כל אחד מהמטבעות האחרים לא יעלה על שליש ומשקל הדולר האמריקאי לא יעלה על חצי.

חיובים נוספים -
- **א.** הזכיין רשאי לגבות פקדון של עד 100 ש"ח עבור משיב.
- **ב.** משתמשים שלא יצטידו במשיב יחוייבו בתוספת "דמי-טיפול" בגובה שיאושר על ידי הרשות הממונה וישקף את עלות הטיפול.

doc.76952

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

מזכירות הממשלה

עמוד

החלטה מס. 903 של הממשלה מיום 02.06.96.

"903. **חוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995, תנאי המכרז ואופן ניהולו - שלב בחירת בעל הזכיון**

מ ת ל י ס י ם (ברוב קולות):

בהמשך להחלטות הממשלה מס. 151(כל/2) מיום 3.12.95 ומס. 349(כל/4) מיום 7.1.96, ובהתאם לסעיף 3(א) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995, לאשר את תנאי המכרז ואופן ניהולו בהתייחס לשלב בחירת בעל הזכיון כמפורט במסמך המצורף (דפים 13-15)."

* נוסח סופי בלי גידון ארוך ב מסלול 8 ב.

תנאי המכרז ואופן ניהולו

1. **מהות הזכיון ותקופתו**

בעל הזכיון יתחייב לתכנן, לממן, לבנות, לתחזק ולהפעיל את חקטע מכביש חוצה ישראל כהגדרתו בסעיף 2 לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995 (להלן - החוק) ככביש אגרה, לרבות הרחבה או השלמה שלו (בתנאים שייקבעו בחוזה הזכיון) (להלן - כביש האגרה), וזאת למשך תקופה של עד 30 שנה, כפי שתקבע ועדת המכרזים שהתמנתה על ידי חחשב הכללי ביום 7.1.96 על פי החלטת ועדת השרים לכלכלה מאותו יום (להלן - ועדת המכרזים) ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

2. **תכנון ובניית כביש האגרה**

בעל הזכיון יתחייב לתכנן ולבנות את כביש האגרה בהתאם לתכנון ולהנחיות שיצורפו למסמכי המכרז. תינתן אפשרות להציע תכנון חליפי (לרבות תכנון חליפי למערכות גביית האגרה) בנושאים ובאופן שיאושרו על ידי ועדת המכרזים. בעל הזכיון יהא רשאי להתקשר עם קבלן לבניית כביש האגרה בהתאם לתנאי חוזה הזכיון.

3. **תחזוקה והפעלה של כביש האגרה**

בעל הזכיון יתחייב לתחזק ולהפעיל את כביש האגרה (בין בעצמו ובין באמצעות צד שלישי מטעמו כפי שייקבע בחוזה הזכיון) במשך תקופת הזכיון. תנאי התחזוקה והחפעלה ייקבעו בחוזה הזכיון. בעל הזכיון יתחייב כי אם יידרש לכך יפעיל את מערכת גביית האגרה גם לגבי קטעים נוספים של חכביש אם יוחלט כי אלו יהיו כבישי אגרה, בין אם יופעלו על ידו ובין אם על ידי אחר.

4. **החזרת כביש האגרה**

בתום תקופת הזכיון יחזיר בעל הזכיון את הזכויות בכביש האגרה למדינה בתנאים כפי שייקבעו בחוזה הזכיון.

5. **זכויותיו וחובותיו של בעל הזכיון**

חוזה הזכיון יקבע, בין היתר, את זכויותיו וחובותיו של בעל הזכיון, לרבות כל אלה:

א. התחייבות להתחיל בנית כביש האגרה ולסיימה לא יאוחר ממועדים שייקבעו בחוזה הזכיון, לרבות הוראות בדבר הארכת מועדים;

ב. הזכות לקבוע ולגבות את סכומי האגרה שלא יעלו על סכום מירבי שייקבע במסגרת המכרז, ובהתאם לסעיף 6 לחוק ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. סכום האגרה המירבי או הנוסחה לחישוב סכום האגרה המירבי במועד פתיחת כביש האגרה או כל חלק הימנו יהיו כפי שייקבע כאמור לעיל.

מנגנון העדכון של סכום האגרה חמירבי ייקבע על ידי ועדת המכרזים באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. סכום האגרה המירבי יכול שייקבע בגין כל קטע של כביש האגרה בנפרד ויכול שייקבע חיוב בגין מספר קטעים מינימלי ו/או מקסימלי ויכול שיהיה שונה בשעות מסויימות, בימים מסויימים או בהתאם לסוג הרכב. הכל בכפוף לתנאי חוזה הזכיון ולסכומים המירביים שנקבעו בו;

ג. הזכות להחזיק ולהשתמש במקרקעי כביש האגרה בתנאים כפי שייקבעו בחוזה הזכיון;

ד. התחייבות להתקין ולהפעיל מנגנון אגרה אלקטרוני, מלא או חלקי, כפי שייקבע במסמכי המכרז;

ה. התחייבות להרחיב את כביש האגרה בהתקיים תנאים שייקבעו בחוזה הזכיון;

ו. הוראות בדבר פיקוח וביקורת על תכנון ובניית כביש האגרה, תחזוקתו, הפעלתו, בניית האגרה וקיום יתר תנאי חוזה הזכיון, וזאת באמצעות חברת כביש הוצה ישראל בע"מ;

ז. הוראות בדבר ביטול חוזה הזכיון;

ח. הוראות בדבר ערבויות לחבטחת מילוי התחייבויותיו של בעל הזכיון ודרכי מימושן. כפי שייקבע בחוזה הזכיון;

ט. זכויות והתחייבויות נוספות כפי שייקבעו בחוזה הזכיון, בהתאם להוראות החוק ודרישותיה של ועדת המכרזים.

6. <u>פרטי חוזה הזכיון</u>

פרטי המכרז וחוזה הזכיון ייקבעו על ידי ועדת המכרזים לפי שיקול דעתה ובכפיפות להוראות החוק והחלטות הממשלה. נוסח המכרז וחוזה הזכיון שיצורף לו יועברו לעיונו ולאישורו של היועץ המשפטי לממשלה, בהתאם להנחייה מס' 60.008, ויאושרו מראש גם על ידי החשב הכללי במשרד האוצר.

7. <u>סיוע ממשלתי למימון הפרוייקט</u>

במסגרת המכרז יוצע סיוע ממשלתי לבעל הזכיון באופנים המפורטים להלן או בחלק מהם:

א. השתתפות בסיכוני התנועה של בעל הזכיון.

לענין זה יתבקש כל מתמודד לחציע את היקף ההכנסה השנתי המבוקש על ידו (להלן - ההכנסה השנתית המבוקשת) אשר הינו תוצאה של מכפלת סכום האגרה המוצע על ידו (בגין כל קטע מקטעי כביש האגרה, בגין שעות, ימי הנסיעה או סוג הרכב) בהיקף תנועה חזוי.

חוזה הזכיון יקבע, כי אם ההכנסה השנתית בפועל תהיה פחות מההכנסה השנתית המבוקשת, תשלם המדינה לבעל הזכיון שיעור מסויים מן ההפרש שבין ההכנסה השנתית בפועל לבין ההכנסה השנתית המבוקשת. אם ההכנסה השנתית בפועל תעלה על ההכנסה השנתית המבוקשת, תתחלק היתרה בין המדינה לבין בעל הזכיון בשיעורים שייקבעו בידי ועדת המכרזים.

ב. התחייבות המדינה למחזר כבעל הזכיון חלק מחובו בגין עלויות הקמת כביש האגרה (Re-Financing), במועד ובסכום שייקבעו בחוזה הזכיון ואשר לא יעלה על 1.7 מיליארד ש"ח, צמוד למדד המחירים לצרכן, ובתנאים שייקבעו על ידי ועדת המכרזים באישור שר תאוצר וועדת הכספים של הכנסת.

ג. תשלום כספי בתום תקופת הזכיון עבור החזרת כביש האגרה למדינה, בתנאים שייקבעו בחוזה הזכיון, בסכום אשר לא יעלה על 1.5 מיליארד ש"ח, צמוד למדד המחירים לצרכן.

ההצעות שיוגשו במכרז בנוגע לסיוע הממשלתי המוצע יכללו לפחות שתי חלופות, כשלפחות אחת מהן תכלול סיוע כאמור בסעיף קטן ג' לעיל. והאחרת - לא תכלול סיוע כאמור.

8. <u>אופן ניהול שלב בחירת בעל הזכיון</u>

א. ועדת המכרזים תקיים התמודדות בין המתמודדים שנכללו ברשימה המצומצמת, כאשר ההתמודדות תהיה, בין היתר, ביחס לאמות המידה המפורטות להלן, כולן או חלקן, כפי שיפורט במסמכי המכרז:

1. גובה האגרה המירבי;

2. התכנסח השנתית המבוקשת כאמור בסעיף 7א' לעיל;

3. התחייבות המדינה למיחזור חוב בעל הזכיון, כאמור בסעיף 7ב' לעיל;

4. התשלום הכספי בתום תקופת הזכיון כאמור בסעיף 7ג' לעיל;

5. איכות התכנון לרבות התכנון החליפי המוצע (אם יוצע) כאמור בסעיף 2 לעיל והתאמתו לדרישות ועדת המכרזים;

6. איכות מערכת גביית האגרה המוצעת;

7. חלוקת הסיכונים בין בעל הזכיון לבין הממשלה;

8. אמות המידה המפורטת בתקנה 22 לתקנות חובת המכרזים התשנ"ג-1993, כולן או חלקן.

ב. ועדת המכרזים תהיה רשאית לשקול הצעה חליפית לסיוע הממשלתי למימון הפרוייקט המוצע כאמור בסעיף 7 לעיל, והצעה חליפית לתכנון כאמור בסעיף 2 לעיל.

ג. ועדת המכרזים לא תהיה רשאית לאשר הצעה הכוללת הצעה חליפית לסיוע ממשלתי למימון הפרוייקט או תכוללת סיוע כאמור בסעיף 7ג' לעיל, אלא באישור מראש מאת שר האוצר.

ד. ועדת המכרזים, בהנחיית החשב הכללי, תהיה רשאית (בין בעצמה ובין באמצעות נציגים מטעמה) לנהל משא ומתן עם המתמודדים. אך לא פחות

ה. ועדת המכרזים תהיה רשאית לקבוע מעת לעת תנאים משלימים ונוהלים לגבי המכרז ואופן ניהולו, בכפוף להוראות החוק והחלטות הממשלה.

CROSS ISRAEL

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

טופס פקסימליה

תאריך : 1.3.98

אל : גב' אסתי אבן-בראלם
לשכת שר התחבורה

מס' פקס: 02-563576

3153

מס' דפים 3 (כולל דף זה)

מאת: שולמית מלכא

אסתי שלום,

בהמשך לשיחתנו הטלפונית רצ"ב
נתונים "טכניים" בנדון.

במידה ונתרשם לך עוד חומר
אנא לרשום.

בברכה,

שולמית מלכא
מזכירת החברה

אם לא קיבלת את כל הדפים נא להתקשר לטל': 03-6969889

13, Noach Moses st. Tel-Aviv 67442 נח מוזס 13, תל-אביב
Fax. 972-3-6961192-3 .פקס Tel. 03-6969889 .טל

CROSS ISRAEL

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

תוכנית ישראל 2020

לאחרונה הוצגה בפני המועצה הארצית תוכנית "ישראל 2020 - תכנית אב לישראל בשנות האלפיים". תוכנית זו הוכנה במשך 6 שנים עבור משרד ראש הממשלה ומשרדי הממשלה על ידי גופים חוץ ממסדיים, ועמלו עליה מיטב אנשי האקדמיה והמקצוע בישראל בתחומים שונים. הכנת התכנית לוותה על ידי וועדה בהשתתפות נציגות בכירה של כל משרדי הממשלה ובראשות נציגי מינהל התכנון.
בהתייחס לכביש 6 - ממצאיה של התכנית מאשרים ומחזקים את ממצאי החברה בנוגע לחיוניותו של כביש מס' 6 כציר תחבורה מרכזי:

בתכנית נקבע חד משמעית כי כביש חוצה ישראל חיוני ככלי לפיתוחה העתידי של ישראל כפי שרואים אותה הוגי תכנית האב, בכל פתרונות התחבורה, ההתיישבות ופריסת האוכלוסין המוצעים בתכנית, בהיותו אמצעי המחבר בין שלושת המרחבים המעוירים ומכשיר לביצוע מדיניות כלכלית, חברתית ועוד.

אגרות גודש:

הכביש סולל את הדרך: טכנית, כלכלית, חקיקתית, ארגונית וציבורית לקראת ישום "אגרות- גודש". כזכור הממשלה החליטה לקדם נושא זה במסגרת חוק ההסדרים. ספק רב אם ניתן יהיה לעשות זאת ללא קיומו של כביש חוצה ישראל ככביש אגרה אלקטרוני, ואגרות גודש הינן, לדעת כל מומחי התחבורה אמצעי מרכזי להיוצרות רציונליזציה בתחבורה היבשתית.

סדרי עדיפויות בפיתוח התחבורה

הכביש ממומן באופן חוץ תקציבי ולפיכך איננו מתחרה בפרויקטים תקציביים אחרים.

השפעה על תאונות דרכים

לכבישים מהירים בעלי מאפייני תכן מתקדמים כמו כ.ח.י תרומה להקטנת תאונות דרכים: שיעור תאונות הדרכים בכבישים מהירים נמוך משמעותית בהשואה לכבישים רגילים. חישוב משוקלל שנעשה בארץ ובחו"ל מראה שהתוצאה הסופית היא תרומה לבטיחות.

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

CROSS ISRAEL

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

עלות וכדאיות כלכלית למשק

הנושא נבחן ביסודיות; הבחינה נעשתה בהנחיית צוות היגוי של אנשים מהאקדמיה ואגף התקציבים באוצר. העבודה אף נבחנה בחלקיה העיקריים על ידי מחלקת המחקר של בנק ישראל.

סלילת הכביש תיצור כ-2000 מקומות עבודה ישירים כבר בשנה הראשונה ועוד כ-10,000 מקומות עבודה בלתי ישירים.

הכביש יתרום תרומה ישירה לצמיחה במשק. בנק ישראל קבע שסלילת הכביש כדאית מאוד ושעור התשואה שלו הינו 35% - אבדן התועלת למשק בשל דחיית הפרוייקט בשנה יגיע לכ-750 מיליון ש"ח.

זיהום אויר

הכביש תורם להקטנת נזקי זיהום האויר על ידי הסטה של חלק מהתנועה מהמטרופולין המיושב בצפיפות לחלקים דלילים בהרבה; כמו כן יש תרומה להקטנת הזיהום על ידי צמצום תופעת הפקקים שבהם נגרמת פליטת מזהמים מיותרת.

משמעות הצעת החוק לגבי המשקיעים

הליכי המכרז הבינלאומי שארכו כשנתיים הסתיימו. עלויות הכנת המכרז עד כה לכל אחת משתי הקבוצות שנותרו בתחרות מוערכות בסכום העולה על 10 מליון דולר.

לכביש היו 13 - משתתף בשיר.
משתתף מרכזי.

רחי נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

CROSS ISRAEL

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

טופס פקסימליה

26.2
אלמה
הגב' הלר
לשולמית לפני חודש
היא (בקלה) ושאל
שאלה בדברים
שהיו מדאה שאלו
לה ובעיה שבטרם
יצא דרך לבר

תאריך : 26.2.98

אל : יונה - רשות שר האוצר מס' פקס: 02-5635769

מס' דפים 2 (כולל דף זה)

רשות שר האוצר
26 -02- 1998
מס' מסמך יונה
3153

מאת: שולמית מלכא

יונה שלום,

בהמשך לשיחתנו הטלפונית רבה
הפעתי לדבר שר האוצר בטרם
מסרת תוצה הצריין ש כביש תודה
בנשבל לרבולת "דרך אל".
כאמור, זהו נוסח ראשוני ואני משוכנעת
שאפשר בקלה להתפש/לגרוע מהנו.
אשמח לעמוד לרשותך בפרטים נוספים
בהזדמנות הקרובה

בברכה,
שולמית
שולמית מלכא
מזכירת החברה

אם לא קיבלת את כל הדפים נא להתקשר לטל': 03-6969889

13, Noach Moses st. Tel-Aviv 67442 נח מוזס 13, תל-אביב
Fax. 972-3-6961192-3 פקס. Tel. 03-6969889 .טל

דברי שר האוצר טקס ראש הממשלה

הטקס הנערך היום הינו ציון דרך ביעדיה של הממשלה להפרטת תשתיות.

אין מחלוקת בין הכלכלנים שפיתוח תשתיות בכלל ותשתיות תחבורה בפרט, הינו מסד לכלכלה משגשגת ופורחת.הפרטת תשתיות מאפשרת למדינה לבנות תשתיות גם בימים של מצוקה תקציבית ומכאן חשיבותו של מעמד זה.

תחשיבים כלכליים שנעשו מוכיחים את תרומתו הגדולה של כביש חוצה ישראל למשק הלאומי; בקיצור זמני נסיעה, בחסכון בדלק ובבלאי של כלי הרכב ובסיוע בהגשמתם של יעדים לאומיים כמו פיזור אוכלוסיה וצמצום ממדי האבטלה.

חברת "דרך ארץ", שזכתה במכרז, מורכבת מחברות מנוסות ומיומנות מקנדה, ארה"ב, צרפת וישראל, דבר המבטיח את סלילתו ותפעולו של הכביש במירב היעילות.

השתתפותן של חברות בינלאומיות ונכונותן לבוא להשקיע בישראל ולקחת חלק בכלכלתה, מוכיחות את איתנותה הכלכלית של ישראל ואמינותה ברחבי העולם.

אני מאמין שכביש חוצה ישראל יתרום לכלכלת המדינה, לרווחת תושביה, לחיזוק מעמדה הכלכלי ולשיתוף פעולה עם חברות רבות נוספות מחו"ל.

544

לשכת שר האוצר

22.2.99

3153

שלי אין

שלי שלום,

ני מד את המצב.

לירושלים.

בברכה,

איציק

איציק פריד

יועץ השר

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

י"ד בשבט התשנ"ח
10 בפברואר 1998
ת.98-16009

לשכת שר האוצר
18-02-1998
מס' מסמך 98-15567
אל

אל
מר יעקב נאמן
שר האוצר

הנדון: **כביש גישה לבית עלמין תל-רגב - הסתייגות שר התשתיות הלאומיות מהחלטת ועדת שרים לעניני קבורה**

בעקבות הסתייגות שר התשתיות הלאומיות מהחלטת ועדת השרים לעניני קבורה (מס. קבר/3 מיום 27.10.97) בנדון, החליטה להעביר הממשלה את הנושא לועדת השרים לעניני כלכלה. להלן עמדתנו בנושא:

1. על פי ההחלטה המקורית, יבוצע כביש הגישה לבית העלמין בתל-רגב באחריות משרד התשתיות הלאומיות (מע"צ) ובמסגרת המקורות הקיימת של הגורמים האחראים למימונו (מע"צ - 50%, חברות הקדישא והרשויות המקומיות - 50%).

2. אין לנו התנגדות לשינוי ההחלטה בדבר מקורות המימון לכביש, ובלבד שישמר העקרון שביצוע הפרוייקט, במידה ותאשרר אותו הועדה, יהיה במימון המשרדים והגופים הנוגעים בדבר ולא מתוספת תקציב. בהתאם לכך ניתן לקבל את הסתייגות שר התשתיות רק אם הוא יציע מקור תקציבי חלופי.

ב ב ר כ ה,
אבשלום פלבר
סגן הממונה על התקציבים

העתק:
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים אגף התקציבים
גב' שולי גורן - הלשכה לתפקידים מיוחדים
מר יואל נוה - רכז תחבורה אגף התקציבים

יעקב,
לפעמים.
20/2

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

מזכיר הממשלה

ירושלים, א' בשבט התשנ"ח
28 בינואר 1998

אל : שר האוצר
שר המשפטים
שר התשתיות הלאומיות

שלום רב,

הנני מתכבד להביא לתשומת-לבכם את החלטה מס. 3194 של הממשלה מישיבתה ביום א', כ"ז בטבת התשנ"ח (25.1.98):

"3194. <u>כביש גישה לבית העלמין בתל-רגב - הסתייגות מהחלטת ועדת השרים לעניני קבורה</u>

מ ח ל י ט י ם, להעביר לועדת השרים לעניני כלכלה את נושא כביש הגישה לבית העלמין בתל-רגב וערר שר התשתיות הלאומיות על החלטה מס. קבר/3 מיום 27.10.97 של ועדת השרים לעניני קבורה.

ועדת השרים תחליט בנושא על דעת הממשלה."

ב ב ר כ ה,

דן מיה

מדינת ישראל
משרד האוצר

היועצת המשפטית

י"ט בשבט התשנ"ח
15 בפברואר 1998

ת.98-7410

לכבוד
מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

3153

הנדון: **תיקצוב כביש 423/עוקף רחובות**
סימוכין: מכתבך אל שר האוצר מיום 2.2.98

מכתבך שבסימוכין הועבר אלי על מנת שאשיבך.

כפי שכבר הובהר בתשובות שקיבלת לפניותיך הקודמות ע"י הנציגים השונים של משרד האוצר, לרבות שני שרי אוצר, אין כל בעיה חוקית ביצירת תקציב לסלילת הכביש שבנדון.

למיטב ידיעתנו אין כל איסור בחוק יסודות התקציב או בחוק אחר על מימון כביש עירוני מתקציב המדינה.

כמו-כן, קיומו של סעיף, תכנית או תקנה בתקציב המדינה יש בו משום הרשאה בלבד למשרד הרלוונטי להוצאת הכספים, ואין די בו בכל מקרה כדי לאפשר הוצאת הכספים. לגבי חלק גדול מסעיפי התקציב נדרש קיומם של תנאים חוקיים נוספים (מלבד עצם התיקצוב) על מנת שניתן יהיה להוציא את הסכום שתוקצב.

במקרה הנדון תוקצב סכום מסויים בתקציב מע"צ לסלילת הכביש, אך מע"צ לא תוכל להוציאו כל עוד לא יתקיימו התנאים שיאפשרו זאת (ואשר היום אינם מתקיימים). במצב דברים זה, איננו רואים כל חובה לבטל את התקציב למטרה זו, שהרי אין להניח כי זה יוצא שלא כדין.

בכבוד רב,

ימימה מזוז, עו"ד

העתק: שר האוצר
מבקרת המדינה
היועץ המשפטי לממשלה
הממונה על התקציבים
החשב הכללי

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13195 טל' 5317318 פקס 6514836

לשכת שר האוצר

תאריך: 3.2.98.

אל: אבשלום פלבר

מאת: רוני שוורץ

1. מועבר לעיונך מסמך של: אלי שרטר

בנדון: בקיש מקל רחבות! (קיבוץ!)

מספרו:

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר:

אבשלום,
יש טעם להמשיך?

3. מועד התשובה: 10 / 2 / 98

4. העבר התיחסותך ל:

בברכה,
רוני.

העתק: תיק מעקב

לשכת שר האוצר
02 -02- 1998
מס' מסמך 98-12424

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

ו' בשבט תשנ"ח
2 בפברואר 1998

א.נ.

הנדון : תקצוב כביש 423 / עיקוף רחובות
תשובתכם 98-11809.ת למכתבי מ- 18/1/09

מאחר ולא קבלתי תשובה עניינית בעניין התקצוב הבלתי חוקי לכביש 423 בתקציב 1998 ולאור תשובתו האחרונה של מר אבשלום פלבר סגן הממונה על התקציבים, אין בידי כל אפשרות אחרת אלא פנייה לבג"צ.

טענתי היא לגבי כשרות התקצוב של כביש 423 מתקציב המדינה. עפ"י החוק הנך כשר האוצר וע"י החשב הכללי אחראי לפקח על חוקיות התקצוב. לכן שאלתי היא :
מאחר וכביש אזורי נפסל ע"י בית המשפט ומאחר וכביש עירוני אינו מסמכותה של מע"צ לממן, לכן מדוע לא יבוטל או יועבר התקציב המיועד לכביש זה עד אשר יאושר הכביש כחוק ?

שאלה זו גם נשאלה בשאילתא ע"י ח"כ גוז'נסקי לשר התשתיות וכן בתלונה ליועץ המשפטי

על רקע זה הנני מתכוון לפנות לבג"צ כדי לקבל את תשובתך ותשובת שר התשתיות בעניין זה.

בכבוד רב

אלי שכטר

העתק
מר אליקים רובינשטיין - היועץ המשפטי
גב' מרים בן פורת - מבקרת המדינה
עו"ד מלכה אנגלסמן

אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 טל': 08-9423798 08-9458443 פקס : 08-9423775

עיריית ירושלים

Municipality of Jerusalem

بلدية اورشليم-القدس

ראש העיר

Mayor of Jerusalem

رئيس البلدية

ראש האוצר

01-02-1998

מס' נושא .....

אי .....

600

ירושלים, כ"ה בטבת התשנ"ח
23 בינואר 1998

לכבוד
חה"כ אופיר פינס
כנסת ישראל
ירושלים

3153

חה"כ פינס הנכבד,

קיבלתי את מכתבך בעניין תוואי כביש מס' 9 על מדרון ליפתא בירושלים ואני מודה לך על פנייתך.

התוואי שהינך מציע, כחלופה לתוואי שתוכנן ע"י קק"ל בהסכמת העירייה, נבחר בשעתו כחלק ממספר חלופות.

חסרונותיו היו כדלקמן:

- התוואי נצפה מבתי התושבים בשכונת רמות. כלל ידוע הוא שגלי הרעש נעים כגלי ראייה. לכן עדיף תוואי כביש שאינו נצפה מכביש נצפה.
- התוואי שנבחר יעבור אמנם מתחת לבתי התושבים, אולם בגלל תוואי הטופוגרפיה הוא לא יהא נצפה ולכן מטרדי הרעש יהיו מופחתים.
- התוואי עובר קרוב לבתי ליפתא וחוצץ בינם ובין העמק הנהדר המהווה המשך של האגף החזותי של ליפתא. לכן הוא יגרום למפגע רציני באחד מאתרי הנוף היפים ביותר של ירושלים.
- התוואי עובר במדרון הדרומי והמיוער של עמק הארזים ויגרום לפגיעה גדולה ביער הנטוע לאורך מדרון זה.
- בהמשכו ועל מנת להתחבר לכביש מס' 9 הקיים (רח' יגאל ידין), הוא "פוצע" את רכס הר החוצבים ויוצר מפגע נופי חמור.

אלו היו עיקרי השיקולים שהביאו לפסילת חלופה זו.

העובדה היא שבתוואי זה תומכים קק"ל, אדריכל שלמה אהרונסון הידוע כאדריכל נוף מהמעולים שישנם והוא אבי התוואי, חברי הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית בה ישנו ייצוג נכבד לגופים הירוקים וחברי וועדת המשנה שליד המועצה הארצית. גופים אלה אישרו את התוכנית.

כיכר ספרא 1, ת.ד. 775, ירושלים, 91007, טלפון 02-6297997, פקס' 02-6296014

1 Safra Square, POB 775, Jerusalem, 91007, Tel. 02-6297997, Fax. 02-6296014

ميدان سفرا ١، ص.ب. ٧٧٥، اورشليم-القدس ٩١٠٠٧، هاتف ٠٢-٦٢٩٧٩٩٧، فاكس ٠٢-٦٢٩٦٠١٤

עיריית ירושלים
Municipality of Jerusalem
بلدية اورشليم-القدس

ראש העיר
Mayor of Jerusalem
رئيس البلدية

לאור זאת, בהיותנו משוכנעים כי התוואי שנבחר הוא הטוב ביותר מבחינה נופית, סביבתית ותחבורתית בכוונתנו להביאו לכלל אישור סופי בוועדה המחוזית.

כל טוב ובהצלחה.

בברכה,

אהוד אולמרט

העתק: הרב יצחק לוי, שר התחבורה
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אלי סויסה, שר הפנים
מר משה ריבלין, יו"ר דירקטוריון קק"ל
מר עוזי וכסלר, יו"ר הרשות לפיתוח ירושלים
מר רענן דינור, מנכ"ל העירייה
מר מוטי וינטר, יו"ר מינהל קהילתי רמות

ב / 671

כיכר ספרא 1, ת.ד. 775, ירושלים, 91007, טלפון 02-6297997, פקס' 02-6296014
1 Safra Square, POB 775, Jerusalem, 91007, Tel. 02-6297997, Fax. 02-6296014
ميدان سفرا ١، ص.ب. ٧٧٥، اورشليم-القدس ٩١٠٠٧، هاتف ٠٢-٦٢٩٧٩٩٧، فاكس ٠٢-٦٢٩٦٠١٤

2.2.98

לשכת שר האוצר

יעקב נאמן
פרופ' מילמרום
8.2.98

הרבה לעניכם.

רונית

רונית שוורץ
מנהלת מטה

ירושלים
עיריית ירושלים
Municipality of Jerusalem
بلدية أورشليم - ألقدس

לשכת ראש העיר
Mayor's Office
ديوان رئيس البلدية

ירושלים, כ"ג בטבת התשנ"ח
21 בינואר 1998

לכבוד
פרופ' יעקב נאמן
שר האוצר
ירושלים

לידי מירי פקס-02-5317530

כבוד השר,

להלן המסלול החדש המוצע על ידינו לסיור שיתקיים ביום שישי כה' בטבת תשנ"ח (23.1.98).

* מע"ר מזרח (ירידה מהאוטובוס - מתנ"ס בית דוד).
* רחוב שמואל בן הדיה.
* רבה אל-עדוויה.
* דרך הכהנים (תצפית).
* שכונת ראס אל עמוד (תצפית).
* כביש עין אל-לוזה.
* שכונת אבו-טור (תצפית).

הסיור יתקיים בין השעות 08:00-10:00 לערך ולאחריו תתקיים פגישת עבודה בלשכת ראש העיר עד לשעה 11:00.

ב ב ר כ ה,

שולה זקן
יועצת בכירה לראש העיר

העתק: מר רענן דינור - מנכ"ל העיריה
מר איתן מאיר - משנה למנכ"ל
מר יששכר בן חיים - גזבר העיריה
מר חגי אליאס - דובר העיריה
מר יעקב אדרי - מנכ"ל מוריה
מר עוזי וכסלר - יו"ר הרל"י
מר מאיר ניצן - מנכ"ל הרל"י
מר שלום גולדשטיין - יועץ ראש העיר
מר מיקי כהן - מנהל יחידת הטקסים

כיכר ספרא 1, ת.ד. 775, ירושלים, 91007, טלפון 02-297997, פקס' 02-296014
1 Safra Square, POB 775, Jerusalem, 91007, Israel, Tel. 02-297997 Fax. 02-296014
ميدان سفرا ١، ص.ب. ٧٧٥، أورشليم - ألقدس ٩١٠٠٧، هاتف ٠٢-٢٩٧٩٩٧. فاكس ٠٢-٢٩٦٠١٤.

26.11.97

לכבוד
מר אהוד אולמרט, רה"ע יו
עירית ירושלים
כיכר ספרא 1, ירושלים

לשכת שר הפנים
17 -12- 1997
מס' מסמך .....
אל .....

א.נ.,

הנדון: תואי כביש מס' 9 משולב בכביש מס' 4 ועל מדרון ליפתא בירושלים.

בעקבות פניות רבות אלי בנושא תואי כביש מס' 9 ולנוכח אפשרות פגיעה אמיתית וחמורה בתושבי שכונת רמות כתוצאה מהתואי המוצע על ידי העיריה וכן מטעמי חסכון ניכר בעלות הכביש, אודה לך אם תורה על בחינה חיובית של התואי המוצע בזה על מדרון ליפתא והבאתו לדיון בפני ועדות התכנון (מצ"ב מפת התואי על רקע השטחים הפתוחים באגן נחל שורק ומפת קטע כביש מס' 9 בחיבור לכביש מס' 4 ובמשולב).

יתרונות תואי זה בין השאר הינם:

א. התואי עובר במקום ריק מתושבים והרחק מבתי תושבים.
ב. ההתויה מנצלת את נתוני המדרון הטבעי לירידה וכן לטיפוס, הכל באופן מתון עד להתחברות עם כביש מס' 4 ליד מתקן חברת החשמל.
ג. התואי קצר, מונח על הקרקע ללא פעילות בניה ומינהור כבהצעת תואי העיריה בגשר ובמנהרה באורך של כ- 450 מ' דבר שצפוי בו חסכון ניכר של עשרות רבות מיליוני שקלים ולנוכח הוצאות העתק הצפויות בסביבה בגין כבישים (כ- 750,000,000 ש"ח על כביש מס' 4 וכן העברת 60,000,000 ש"ח נוספים מתקציב משרד התחבורה לאחרונה) וכן בחסכון המחלפים הקרובים לבתי התושבים בשכונת רמות.
ד. התואי עובר בשולי פארק קק"ל צפון עליו הוחלט על ידך לאחרונה ואינו חוצה את שטח הפארק כהצעת העיריה ה[illegible] כי בגשר).
ה. התואי נסחר [illegible] עיקריות מירושלים אל אגן ליפתא, אגן נוף
ו [illegible] רמות, הכפר בית איכסה, מבשרת ציון ונבי
נ
כ
ו. הו [illegible] רו ועוצמתו.
מכ [illegible] כבישים ראשיים ושאר מתקנים בנויים
ז. הת [illegible] סכון תחת להתפזר במרחב כולו.
הקי [illegible] מאושרות בשטח ונאמן למצב התכנון
ח. למינ [illegible] התכנון בירושלים, דבר המאשש את
נכונו [illegible]

משרד האוצר
נתקבל
16 -12- 1997
התקיון המרכזי

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

כ' בטבת התשנ"ח
18 בינואר 1998
ת.98-11192

לכבוד
איתן גידליזון
מנכ"ל החברה להגנת הטבע

3153

הנדון: **הצעת תקציב 1998 - כביש חוצה ישראל**
מתייחס למכתבך בנדון לשר האוצר, מיום 14.12.97

מכתבך בנדון לשר האוצר הועבר לטיפולי ולהלן התייחסותי:

1. **תקצוב כביש חוצה ישראל ביחס לעלות האמיתית של הפרויקט למשק הלאומי**

פרויקט כביש חוצה ישראל נבחן בבחינת כדאיות כלכלית, על פיה נמצא כי הפרויקט הינו חיוני לרשת התחבורה המתוכננת, בה הוא עתיד לשמש כציר תחבורה מרכזי. ההחלטה על ביצוע הפרויקט התקבלה בהתאם לסדרי העדיפות הלאומיים בנושאי תחבורה. הבדיקה ככל בדיקת כדאיות אחרת נעשתה ביחס למלוא עלות הפרוייקט ללא תלות בדרך המימון שלו והוא נמצא כדאי מאד למשק.

כידוע לך, הפרויקט ממומן בעיקרו על ידי גורמים פרטיים, לפיכך הוא אינו מתחרה ואף מפנה תקציבי מדינה לפרויקטים אחרים בפיתוח תשתית התחבורה. הסיוע הממשלתי שנקבע לכביש הוא מינורי ביחס לעלות הכוללת של הכביש. על פי התכניות, ימומן רובן המכריע של עלויות הפרויקט על ידי המשתמשים בו (כביש אגרה) ולא על ידי המדינה. דברי החסבר בהצעת התקציב 1998 מנוסחים ברוח זו.

תנאי המכרז, כולל נושא קביעת האגרה ופרטי הסיוע הממשלתי, אושרו על ידי הממשלה ולפיכך ידועים למקבלי ההחלטות. בכל מקרה, נושא זה אינו צריך למצוא את ביטויו לפני התחלת הפעלת הפרויקט על ידי הזכיין (שנת 2003) וגם אז לא בהכרח ידרש לו תקצוב, שכן:

א. לפי התחזיות ותוצאות הבדיקות שנעשו, בהסתברות גבוהה מאד לא יהיה צורך בהפעלת מנגנון הבטחת הפדיון.

ב. נושאי מחזור החוב והחזר השקעה בסכום של 1.5 מיליארד ש"ח הם אופציונליים ותלויים בתוצאות המכרז.

2. **חוסר תקצוב פתרונות תחבורה מסילתית - "רכבת הפרברים"**

האחריות לפיתוח הרכבת והכבישים הבינעירוניים הינה של משרד התשתיות הלאומיות. במסגרת אחריות זו, יעדה הממשלה למשרד, בשנת 1998, תקציב של כמיליארד ש"ח לפיתוח כבישים בינעירוניים ומסילות ברזל.

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

החלוקה הפנימית של תקציב 1998 בין פיתוח כבישים לבין פיתוח מסילות ברזל נעשתה על פי החלטת משרד התשתיות הלאומיות. בהתאם לכך, הוקצו לנושא פיתוח הרכבת 195 מליוני ש"ח. הקצאת התקציב בין הפרוייקטים המסילתיים השונים, נקבעה אף היא בהתאם לסדר העדיפויות של משרד התשתיות הלאומיות.

בהתאם לסדר עדיפויות זה, לא תוקצב אף אחד ממרכיבי פרויקט רכבת הפרברים, כולל פרויקט הקו ת"א-פ"ת-כ"ס (שעלותו העדכנית נאמדת ב-700 מליון ש"ח). במקום זאת, העדיף משרד התשתיות הלאומיות ליעד 60 מליון ש"ח לפרויקט ת"א-ב"ש.

בכבוד רב,

אבשלום פלבר
סגן הממונה על התקציבים

העתק:
לשכת השר - שולה פסה

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

לשכת שר האוצר

תאריך: 5.1.98

אל: [illegible]

מאת: [illegible]

1. מועבר לעיונך מסמך של : _____

בנדון : _____

מספרו : _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך [illegible]

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 11 / 1 / 98

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

[illegible]

העתק: תיק מעקב

לשכת מנכ"ל

רח' השפלה 4,
תל אביב 66183,
טל. 03-6388648/9
פקס. 03-6390580

החברה להגנת הטבע

לשכת שר האוצר
31-12-1997
97-93538
מס' מסמך
א

לכבוד,

ח"כ יעקב נאמן
שר האוצר

ט"ו כסלו, תשנ"ח
14 דצמבר, 1997
B964

הנדון: הצעת תקציב המדינה לשנת הכספים 1998

תקצוב כביש חוצה ישראל - חוסר בהשקעות בתחבורה ציבורית ומסילתית

לקראת הדיון בתקציב משרד התשתיות, אנו רוצים להפנות את תשומת לבך לכמה עובדות בלתי מתקבלות על הדעת, הבאות לידי ביטוי בהצעת התקציב.

1) **תקצוב כביש חוצה ישראל ביחס לעלות האמיתית של הפרוייקט למשק הלאומי**

בדומה לשנת התקציב 1997, סעיף התקציב הנוגע לכביש חוצה ישראל לשנת הכספים 1998, עומד על סך של 90.5 מיליון ש"ח, וזאת לצורך מימון פעולות חברת כביש חוצה ישראל, השלמת הקמת מחלף קסם, רכישת בעלות על קרקעות מפונות ופינוי והעתקת תשתיות לאורך תוואי הכביש. תחילת העבודות לסלילת הכביש בקטע המרכזי צפויות להתחיל באביב 1998 מיד לאחר חתימת החוזה עם הזכיין.

בהצעת התקציב לשנת 1998, אין כל ביטוי ואזכור לסכום האמיתי הכולל שהכביש צפוי לעלות למשק המדינה. ברצוננו להבהיר ולהדגיש כי התחייבויות וערבויות המדינה כלפי היזם הצפוי לזכות במכרז לסלילת הכביש עומדות על סכום בסך של כ- **2.8** מיליארד ש"ח (עלות הפרוייקט נאמדת בדו"ח מבקר המדינה 1997 בסך של כ- 3.5 מיליארד ש"ח). סכום אדיר זה, מייצג את העלות האמיתית של פרוייקט סלילת הכביש למשק הלאומי כתקציב ציבורי לכל דבר, והוא נובע מהחלטת הממשלה (מס' 903 מיום 2/6/1996) אשר מציעה לבעל הזיכיון מנגנון להבטחת הפדיון השנתי בהתאם להיקף התנועה, סיוע בגיוס הון (ע"י מתן התחייבות למיחזור החוב) ואופציה להחזר השקעה ע"י תשלום דמי החזר בסיום תקופת הזכיון. החלטה זו, מטרתה לסייע ליזם ב- 3 אופנים (להלן ציטוט מהמכרז ליזמים "נספח מס' III - קביעת האגרה ופרטי הסיוע הממשלתי - דברי הסבר"):

א) המדינה תערוב לכך, שבעל הזיכיון יהיה זכאי ל- 80% מהפער בין ההכנסה הצפוייה להכנסה בפועל הצפויה.
ב) ליזם תהייה אפשרות למחזור החוב בהיקף של עד 1.7 מיליארד ש"ח (צמוד לסל המטבעות אשר ייבחר ע"י בעל הזיכיון) תעמוד לרשות בעל הזיכיון החל מהשנה החמש עשרה.
ג) יעמוד לרשות בעל הזיכיון החזר השקעה בסכום של 1.5 מיליארד ש"ח, צמוד למדד הבסיסי בסוף תקופת הזיכיון.

לפיכך, התחייבות המדינה כלפי היזם חייבת להופיע בתקציב המדינה או לפחות בדברי ההסבר לתקציב, מכיוון שמדובר בצורך להקצאת ערבויות ממשלתיות וכן בהרשאה להתחייבות לגבי פרוייקט העומד בפני תחילת ביצוע כבר באביב - 1998.

אי הצגת עלותו האמיתית של הכביש למקבלי ההחלטות, מונעת ביקורת כנגד הפרוייקט בכנסת במסגרת חובת הצגת מלוא המידע וכמקובל במסגרת הדיונים לאישור התקציב, ובעיקר גורמת להטעיית חברי הממשלה, חברי הכנסת והציבור, ומונעת פתיחת דיון ציבורי בכדאיות ההשקעה הציבורית בכביש לעומת קידום פתרונות חליפיים של תחבורה המונית כגון רכבת הפרברים.

2) **חוסר תקצוב פתרונות תחבורה מסילתית - "רכבת הפרברים".**

לפיתוח תשתית מסילות ברזל בכל הארץ הוקצב במסגרת תקציב 1998 סכום של כ- 110 מיליון ש"ח בלבד, השווה בגדלו לעלות של בניית מחלף קסם בלבד, שהינו רק מחלף אחד מתוך עשרות מחלפים המתוכננים להיבנות לאורך תוואי כביש חוצה ישראל - זהו חוסר איזון משווע.

יתרה מכך, לא הוקצב אף לא שקל אחד לפיתוח "פרוייקט **רכבת הפרברים**" - אשר לכל הדעות מהווה פתרון חיוני ודחוף להקלת בעיות הגודש בדרכים, מניעת אבדן שעות עבודה יקרות, צמצום מפגעי זיהום אויר ורעש, ופתרון לבעיות חנייה ומפגעי תאונות דרכים במטרופולין ת"א כולו.

קו "רכבת הפרברים" שבין: **ת"א - פ"ת - ראש העין - כפ"ס** ארכו כ- 29 ק"מ ועלות הפרוייקט עפ"י תכניות "פיתוח רכבת 2000" כ- 500 מיליון ש"ח בלבד. התכנון לביצוע קו זה הושלם ואין מגבלות לגבי "זכויות הדרך". נותרה רק שאלת התקצוב ולוח הזמנים לביצוע.

לאור עובדות אלה, אנו קוראים בזאת לתמיכתך ופעילותך הנמרצת, בדרישה לשינוי סעיפי תקציב המדינה לשנת 1998 במטרה לעודד פיתוח משמעותי של תשתיות מסילתיות בכלל ושל רכבת הפרברים בפרט.

אנו דורשים הקפאת חתימת החוזה עם הזכיין לסלילת כביש חוצה ישראל, במטרה למנוע מצב המכניס את המדינה להתחייבות רב-שנתית על פרוייקט שחשיבותו שנוייה במחלוקת ושאינו בסדר הדחיפות, העדיפות והצורך הלאומי.

יש לבצע במקביל בדיקה חוזרת מחודשת ומקיפה של הכדאיות והעלות האמיתית הכוללת של פרוייקט כביש חוצה ישראל למשק הלאומי ולתקציב המדינה.

בברכה.

איתן גידליזון - מנכ"ל

מזכר

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

אל: שר האוצר

התאריך: 5/2

מאת: הממונה על התקציבים

תיק מס':

הנדון: הערכה

סימוכין:

לידיעתו

בכוונתנו לחקק הוראה

במסגרת המאמץ הכולל

של הספרים

בכבוד רב

לשכת שר האוצר
08-02-1998
מס' מסמך 98-12735
אל שר

מדף סוסו

לשכת שר האוצר

13.1.98

לעיבה נילמן

דודו מילדרים

לידיעתכם.

אל: דודו מילדרים

מה היה קרין? שלו.

13.1.98

ד"ר שולה פסח

Prime Minister's Office
Division For Policy Implementation

משרד ראש הממשלה
אגף תאום מעקב ובקרה

לשכת שר האוצר
18 -01- 1998
מס' מסמך .....
אל .....

בס"ד

ירושלים,י"ד בטבת התשנ"ח
12 בינואר 1998
1-דש 1582

לכבוד
מר יצחק מרדכי
שר הבטחון

כבוד השר,

הנדון: **תקציב לכבישים עוקפים**

בדיונים שנערכו ערב אישור תקציב המדינה סוכם על תיקצוב 30 מלש"ח עבור כבישים עוקפים ביניהם עוקף אל ערוב שיתוקצב בסך 10-12 מלש"ח לשנת 98.

ב ב ר כ ה,

יאיר מעין
ראש האגף

העתק: מר בנימין נתניהו, ראש הממשלה
מר אריאל שרון, שר התשתיות הלאומיות
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר משה ליאון, מנכ"ל משרד רה"מ

משרד האוצר
נתקבל
15 -1- 1998
התקיון המרכזי

אגף תקציבים
21 -01- 1998
נתקבל

רח' קפלן 3, הקריה, ירושלים 91919 טל: 02-670 5442 פקס. 02-563 5487
3 Kaplan St. Hakirya, Jerusalem 91919, Israel. Tel: 972-2-6705442 FAX: 972-2-5635487

לשכת שר האוצר

17.1.99

ליעקב נאמן

דודו אבלבוים

מסקנה שרה

מיוחדים

לדוגמא.

אלי: דודו אבלבוים

מה דיה קרין? אלי.

17.1.99

ד"ר שולה פסח

Prime Minister's Office
Division For Policy Implementation

משרד ראש הממשלה
אגף תאום מעקב ובקרה

לשכת שר האוצר
14 -01- 1998
מס' ...
אל .....

בס"ד

ירושלים,י"ד בטבת התשנ"ח
12 בינואר 1998
1-דש 1582

לכבוד
מר יצחק מרדכי
שר הבטחון

כבוד השר,

הנדון: **תקציב לכבישים עוקפים**

בדיונים שנערכו ערב אישור תקציב המדינה סוכם על תיקצוב 30 מלש"ח עבור כבישים עוקפים ביניהם עוקף אל ערוב שיתוקצב בסך 10-12 מלש"ח לשנת 98.

ב ב ר כ ה,

יאיר מעין
ראש האגף

העתק: מר בנימין נתניהו, ראש הממשלה
מר אריאל שרון, שר התשתיות הלאומיות
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר משה ליאון, מנכ"ל משרד רה"מ

משרד האוצר
נתקבל
15 -1- 1998
התקיון המרכזי

רח' קפלן 3, הקריה, ירושלים 91919 טל: 02-670 5442 פקס. 02-563 5487
3 Kaplan St. Hakirya, Jerusalem 91919, Israel. Tel: 972-2-6705442 FAX: 972-2-5635487

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

לשכת שר האוצר
08 -01- 1998
מס' מסמך .....
אל .....

ו' בטבת התשנ"ח
4 בינואר 1998
ת.98-2185

לכבוד
חיים לבנה
מזכיר תקוע

הנדון: **כביש עוקף זעתרה**
מתייחס למכתבך בנדון לשר האוצר, מיום 23.12.97

מכתבך בנדון לשר האוצר הועבר לטיפולי ולהלן התייחסותי:

מע"צ היא הגוף האחראי על תכנון ופיתוח רשת הכבישים הבינעירוניים, כולל הכביש שבנדון.

כביש עוקף זעתרה אינו מופיע בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 1998 או בתכנית שהגיש משרד התשתיות הלאומיות לפיתוח הכבישים העוקפים ולפיכך לא תוקצב.

אני מציע כי תפנה למע"צ לברור תכניותיה בנוגע לפרויקט.

בכבוד רב,

אבשלום פלבר
סגן הממונה על התקציבים

העתק:
לשכת השר - רונית

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

לאורנים

דוד

11.1.98

בס"ד

ישוב תקוע
אגודה שיתופית להתישבות קהילתית בע"מ

אגודה שיתופית
להתישבות קהילתית בע"מ

תאריך בכסלו תשנ"ח
23 בדצמבר 1997

לשכת שר האוצר
23 -12- 1997
97-89968
מס' מסמך .....
אל .....

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

נכבדי,

הנדון: **כביש עוקף זעתרה**

העתק המכתב שהוצאנו לשר הבטחון, המצורף בזאת, מסביר את מצוקת הישובים בציר המזרחי של גוש עציון.

אנחנו פונים אליך כי תעשה את כל אשר לעיל ידך כדי לקדם את ביצועו של הכביש הנ"ל עוד בשנת התקציב 98.

אנחנו מלאי חששות ממה שעלול להתרחש באזור ללא הכביש הנ"ל.
ההכבדה תהיה קשה מנשוא והישובים עלולים למצוא עצמם ללא קליטה ואף עם בעיה של בריחת תושבים.

אנחנו מודים לך מראש על מאמציך.

חג אורים שמח,
חיים לבנה
חיים לבנה
מזכיר תקוע בשם הוועד

ק\5425

ד.נ. הרי ירושלים 90908 טל: 02-9964568 02-9964521 פקס: 02-9962396 FAX:
TEKOA, DOAR-NA HAREI YERUSHALAYIM 90908 TEL. 02-9964568 02-9964521

ב"ה

ישוב תקוע
אגודה שיתופית להתישבות קהילתית בע"מ

אגודה שיתופית
להתישבות קהילתית בע"מ

תאריך: ד בכסלו תשנ"ח
23 בדצמבר 1997

ק\5424

לכבוד
מר יצחק מרדכי
שר הבטחון

נכבדי,

הנדון: **כביש עוקף זעתרה**

אנחנו פונים אליך בדחיפות בשם ישובי הגוש המזרחי גוש עציון, הכוללים מאות בתי אב ואלפי ילדים.
הישובים סובלים מבעיות קשות בדרכי גישה הן לישובי הגוש והן לירושלים.
הבעיות הן גם בטחוניות וגם בטיחותיות, הכביש הצר והמפותל עובר דרך כפרים ערבים על כל המשתמע מכך.
אנחנו מרבים להיפגע מזריקות אבנים ובקבוקי תבערה. מידי פעם יש גם ירי באזור - תבר ישוב תקוע נרצח ע"י ערבים כ - 2 ק"מ מהישוב.
בנוסף לכך - תאונות והתהפכויות רכבים בכביש הן ענין שבשגרה וזאת גם בגלל המצב הבטיחותי של הכביש, אבל גם כי אנשים מאבדים שליטה כתוצאה מהשלכת אבנים, שפיכת שמן באופן מכוון על הכביש, פיזור מסמרים וכו'.
כיום קיים כבר תכנון לגבי כביש עוקף זעתרה שיקל על תושבי האיזור לפתות את החיבור לירושלים.
בבדיקה שערכנו התברר לנו שהוצאת הכביש לביצוע תלויה בשני גורמים עיקריים:
א.אישור תוואי הכביש.
ב.הקצאת תקציבים לכביש הנ"ל.
הכביש הינו עורק הקיום של הישובים. מידי יום נוסעים בו מאות רכבים, תחבורה ציבורית, הסעות ילדים וכו'.
אם הכביש לא יבוצע בהקדם, ובמיוחד נוכח הפעימה השניה המתקרבת, אנחנו עלולים להיפגע קשות עד כדי תוסר יכולת להתקיים.

הננו סמוכים ובטוחים שמצוקתנו האמיתית תמצא אצלך אוזן קשבת וכי במהרה יחלו בבניית הכביש שהוא עבורנו לא פחות מאויר לנשימה.

בכבוד רב
חיים לבנה
חיים לבנה
מזכיר תקוע בשם מזכירות הישוב

העתקים: אלי כהן - עוזר שר הבטחון
עופר לאופמן - מנהל חבל ירושלים, ההסתדרות הציונית
זאב חבר (זמביש) - אמנה

לשכת שר האוצר

תאריך: 25/12/97

אל: לפקד אילמלה גלר אשר

מאת: רוני שוורל

1. מועבר לעיונך מסמך של : _____

בנדון : בנוש ערך נלרה.

מספרו : _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

X מכתב תשובה בשמך עם העתק אלינו

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 4 / 1 / 98

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

רוני.

העתק: תיק מעקב

לשכת שר האוצר

תאריך: 25/12/97

אל: דוד אילת

מאת: רוני שוהל

1. מועבר לעיונך מסמך של : _____

בנדון : בקשת ערך נלווה

מספרו : _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

X מכתב תשובה בשמך עם הלחץ אלינו

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 4 / 1 / 98

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

רוני

העתק: תיק מעקב

ב"ה

ישוב תקוע
אגודה שיתופית להתישבות קהילתית בע"מ

אגודה שיתופית
להתישבות קהילתית בע"מ

תאריך בכסלו תשנ"ח
23 בדצמבר 1997

לשכת שר האוצר
23 -12- 1997
97-89968
מס' מסמך .....
אל .....

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

נכבדי,

הנדון: **כביש עוקף זעתרה**

העתק המכתב שהוצאנו לשר הבטחון, המצורף בזאת, מסביר את מצוקת הישובים בציר המזרחי של גוש עציון.

אנחנו פונים אליך כי תעשה את כל אשר לעיל ידך כדי לקדם את ביצועו של הכביש הנ"ל עוד בשנת התקציב 98.

אנחנו מלאי חששות ממה שעלול להתרחש באזור ללא הכביש הנ"ל.
ההכבדה תהיה קשה מנשוא והישובים עלולים למצוא עצמם ללא קליטה ואף עם בעיה של בריחת תושבים.

אנחנו מודים לך מראש על מאמציך.

חג אורים שמח,
חיים לבנה
חיים לבנה
מזכיר תקוע בשם הוועד

ק\5425

TEKOA, DOAR-NA HAREI YERUSHALAYIM 90908 TEL. 02-9964568 02-9964521 FAX: 02-9962396 :פקס 02-9964521 02-9964568 :טל 90908 ד.נ. הרי ירושלים

ב"ה

ישוב תקוע
אגודה שיתופית להתישבות קהילתית בע"מ

אגודה שיתופית
להתישבות קהילתית בע"מ

תאריך: בכסלו תשנ"ח
23 בדצמבר 1997

ק\5424

לכבוד
מר יצחק מרדכי
שר הבטחון

נכבדי,

הנדון: **כביש עוקף זעתרה**

אנחנו פונים אליך בדחיפות בשם ישובי הגוש המזרחי גוש עציון, הכוללים מאות בתי אב ואלפי ילדים.
הישובים סובלים מבעיות קשות בדרכי גישה הן לישובי הגוש והן לירושלים.
הבעיות הן גם בטחוניות וגם בטיחותיות, הכביש הצר והמפותל עובר דרך כפרים ערבים על כל המשתמע מכך.
אנחנו מרבים להיפגע מזריקות אבנים ובקבוקי תבערה. מידי פעם יש גם ירי באזור - חבר ישוב תקוע נרצח ע"י ערבים כ - 2 ק"מ מהישוב.
בנוסף לכך - תאונות והתהפכויות רכבים בכביש הן ענין שבשגרה וזאת גם בגלל המצב הבטיחותי של הכביש, אבל גם כי אנשים מאבדים שליטה כתוצאה מהשלכת אבנים, שפיכת שמן באופן מכוון על הכביש, פיזור מסמרים וכו'.
כיום קיים כבר תכנון לגבי כביש עוקף זעתרה שיקל על תושבי האיזור לפתוח את החיבור לירושלים.
בבדיקה שערכנו התברר לנו שהוצאת הכביש לביצוע תלויה בשני גורמים עיקריים:
א.אישור תוואי הכביש.
ב.הקצאת תקציבים לכביש הנ"ל.
הכביש הינו עורק הקיום של הישובים. מידי יום נוסעים בו מאות רכבים, תחבורה ציבורית, הסעות ילדים וכו'.
אם הכביש לא יבוצע בהקדם, ובמיוחד נוכח הפעימה השניה המתקרבת, אנחנו עלולים להיפגע קשות עד כדי תוסר יכולת להתקיים.

הננו סמוכים ובטוחים שמצוקתנו האמיתית תמצא אצלך אוזן קשבת וכי במהרה יחלו בבנית הכביש שהוא עבורנו לא פחות מאויר לנשימה.

בכבוד רב,
חיים לבנה
חיים לבנה
מזכיר תקוע בשם מזכירות הישוב

העתקים: אלי כהן - עוזר שר הבטחון
עופר לאופמן - מנהל חבל ירושלים, ההסתדרות הציונית
זאב חבר (זמביש) - אמנה

ד.נ. הרי ירושלים 90908 טל: 02-9964568 02-9964521 פקס: 02-9962396 FAX: TEKOA, DOAR-NA HAREI YERUSHALAYIM 90908 TEL. 02-9964568 02-9964521

ארכיון

נמחק: 606

שר האוצר

ירושלים, ו' בטבת התשנ"ח
4 בינואר 1998

ת.98-2182

לכבוד
אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

3153

מר אלי יגנדי,

הנדון: **כביש עוקף רחובות מזרח (423)**
מתייחס למכתבך בנדון, מיום 23.12.97

בתחילת שנת התקציב 1997, אושר לביצוע כביש עוקף רחובות מזרח (423), בהתאם לנהלים המקובלים בממשלה על ידי אגף התקציבים במשרדי. רק לאחר שתוקצב הפרויקט, קבע בית המשפט המחוזי כי במסגרת האישורים הסטטוטוריים הנוכחיים, ניתן לסלול בו כביש מקומי בלבד.

קיומו של תקציב לפרויקט אינו מהווה תנאי הכרחי לביצועו. ביצוע הפרויקט, במתכונת בה יוגדר, הוא באחריות מע"צ, בתאום עם כל הגורמים הנוגעים בדבר ובכפוף לאישורים הנדרשים לה לשם כך.

כפי שכתבתי במכתבי הקודם, הכביש נבחן בבחינת כדאיות כלכלית, אך יתכן וחלופות מסוימות נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים.

בכל נושא אחר, כגון ביצוע איחוד תשתיות, אני מציע, כי תפנה, בשיתוף עירית רחובות, אל הגופים המקצועיים, האחראים לקביעת מתכונת ביצוע הפרויקט.

בכבוד רב,

יעקב נאמן

גב' מרים בן-פורת - מבקרת המדינה,
ד"ר אלייקים רובינשטיין - יועץ משפטי לממשלה, משרד המשפטים
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים, אגף התקציבים

לשכת שר האוצר

אל: ~~[illegible]~~ אלי פן ד"ר תאריך: 25/12/97

מאת: רוני שוורץ

1. מועבר לעיונך מסמך של: אלי שרטר

בנדון: רביש 423

מספרו: _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

X מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

הזמנה אין אישור לרביש?

3. מועד התשובה: ____ / ____ / ____ בדחיפות!

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

רוני

העתק: תיק מעקב

יעקב,

לתרגם.

דליה

6.1.98

לשכת שר האוצר

23 -12- 1997

97-93009

מס' מסמך .....

אל .....

כ"ד בכסלו תשנ"ח
23 בדצמבר 1997

אגף תקציבים

28 -12- 1997

נתקבל

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

אדוני,

הנדון: תשובתך בעניין כביש עוקף רחובות 423
מתייחס למכתבך סימוכין 84851 - 97 .ת

כביש 423 לא אושר מעולם !
תשובתך נובעת כנראה מטעות עקב מידע שגוי בנושא.
כביש 423 נפסל ע"י בית המשפט המחוזי בתאריך 15/9/1997 והוגדר כבלתי חוקי.
טרם זאת וללא אישור הכביש תוקצב הכביש ע"י משרד האוצר בשנת 1997.
מעבר לכך תקצוב כביש עירוני לביצוע ע"י מע"צ היא עבירה על יסודות חוק התקציב !
גם כיום אין אישור לכביש ע"י מוסדות התכנון, ולכן המשך תיקצובו בשנת התקציב 1998, אינו חוקי.
בנוסף לא נערכה בדיקת עלות תועלת מול תלופות כנדרש וכן לא נשקל בצוע איחוד תשתיות.

לכן הנני מוצא לנכון לפנות אליך אישית ולבקשך לא לתת יד לתקצוב כביש לא חוקי, ולהעביר תקציב זה (כ65- מיליון ש"ח) למטרות חוקיות ותיוניות אחרות.

בברכת חג אורים שמח

אלי שכטר

אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 08-9458443 2-944136

ירושלים, ט' בכסלו התשנ"ח
8 בדצמבר 1997

ת.97-84851

לכבוד
ווארן יונג
אוניברסיטת בר-אילן
המחלקה לכלכלה
ר"ג 52900

מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

הנדון: <u>כביש עוקף רחובות מזרח (423)</u>
מתייחס למכתבכם בנדון, מיום 26.11.97

כביש עוקף רחובות מזרח נכלל בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 97' וזאת לאחר שאושר בהתאם לנהלים המקובלים בממשלה על ידי אגף התקציבים במשרדי.

למיטב הבנתי, יתכן והחלופות המוצעות על ידכם נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים. המלצתי כי תפנו אל מע"צ לברור נושא זה.

עוד אני מציע, כי תפעלו בתאום עם עירית רחובות מול גופי התכנון, בנוגע לחששכם כי אלה ינסו לאשר את הכביש כאזורי.

בכבוד רב,

יעקב נאמן

גב' מרים בן-פורת - מבקרת המדינה,
ד"ר אלייקים רובינשטיין - יועץ משפטי לממשלה, משרד המשפטים
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים, אגף התקציבים

18/3 ת"ר

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

ח' בכסלו התשנ"ח
7 בדצמבר 1997
ת.97-84637

לכבוד
פרופ' וארן יונג
אוניברסיטת בר-אילן
המחלקה לכלכלה
ר"ג 52900

מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

הנדון: <u>כביש 423 - עוקף רחובות מזרח</u>
מתייחס למכתביכם בנדון מיום 26.11.97

מכתביכם למנכ"ל משרד האוצר ולממונה על התקציבים, בנושא שבנדון, הועברו לטיפולי ולהלן התייחסותי:

1. כביש 423, כפי שתוכנן במקור, אושר לביצוע, על ידי אגף התקציבים, וזאת לאחר שהוגשה עליו בדיקת כדאיות כלכלית, על פי הנוהל המחייב. הכביש נכלל בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 97' וזאת בהתאם לסדר העדיפויות שלה.

2. כפי שהעלנו בעבר, יתכן וחלק מהחלופות נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים. בנושא זה, המלצתנו כי תפנו ישירות אל מע"צ.

3. בהתייחס לחששכם כי מוסדות התכנון ינסו לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, הצעתי כי תפעלו מולם בשיתוף עם עירית רחובות.

בכבוד רב,

יואל נוה
רכז תחבורה

העתק:
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
גב' הילה איל - רפרנטית תחבורה אגף התקציבים

לשכת מנכ"ל האוצר
דאר נבנס
3 -11- 1997
מספרנו: 33823

לכבוד
מר שמואל סלבין
מנכ"ל משרד האוצר

בס"ד
26 בנובמבר 1997
כ"ו בחשון תשנ"ח

הנדון : מניעת המשך בזבוז כספי ציבור ובזיון שלטון החוק בכביש 423 - עוקף רחובות מזרח

פתח דברים

4 מיליון שקל (מתוך 65 מיליון - עלות הכביש) הוציאה מע"צ עד כה לביצוע עבודות, זאת בלא שום בסיס חוקי תוך ניסיון ליצירת עובדות בשטח אשר יצדיקו לאחר מכן את הביצוע.

ב - 15/9/1997 פורסם פסק הדין בעתירה המינהלית שהוגשה בענין כביש עוקף רחובות מזרח, בפסק הדין קבע כב' השופט גורן : "**בפועל החליטו עירית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור ...**"

במילים אחרות, פסק הדין הפך אף את תקציב הכביש ללא חוקי, תקציב אשר היה בכוונת מע"צ לעשות בו שימוש לסלילת כביש 423 כעוקף רחובות מזרח.

סקירת ארועים

ב - 18/12/1994 אושרה תוכנית רח 2111 לכביש עוקף מזרח רחובות. ב - 26/5/1995 פורסמה התוכנית ברשומות. התוכנית קבעה : כביש עוקף מקומי לרחובות.

ב- 12/1995 התקיימה ישיבה במשרד מנכ"ל מע"צ. בפרוטוקול נכתב : מע"צ הסכימה לסלול את הכביש עפ"י תב"ע קיימת, כלומר מע"צ מסכימה לסלול כביש מקומי.
כדי להצדיק את התקציב לכביש ואת מעורבות מע"צ החליטו **עירית רחובות ומע"צ** לסלול דרך ברמה של דרך אזורית **בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור**, תוך ידיעה שהדרך **אינה עומדת בקריטריונים של תמא 3.**

במהלך 1996 תפסה מע"צ את השטח, גדרה והחלה בהכנות לסלילה תוך התעלמות מהבעיות הקיימות שהובאו לידיעתם במכתבים מהתושבים ופגישות אתם.

ב - 18/11/1996 התקימה במע"צ ישיבה נוספת לקדום הכביש (כנראה ביוזמת ר"ע רחובות המרגיש שהקרקע בוערת מתחת לרגליו וידע כי תתקיים ישיבה במועצת העיר בנושא הכביש).
הוחלט בישיבה : **לצאת למכרז לעבודות עפר ונקוז.** (החפזון נובע כנראה מהצורך לנצל תקציב 96)

ב - 25/11/1996 התקימה בעירית רחובות ישיבה ובה עלה נושא הכביש העוקף והצורך לפתור את הבעייה הנוצרת מסלילתו. בישיבה אומר מר סנדלר ראש העיר : " הכביש הינו עורקי עירוני".
בישיבה הוחלט : **להקים ועדה עם התושבים למציאת פתרון, בזמן זה לא לבצע עבודות בחלק גדול של התוואי וכי יש צורך להודיע למע"צ להערך בהתאם** (כלומר להמתין עד למציאת פתרון!)

למרות זאת ב - 15/12/1996 **יצאה מע"צ במכרז** ותתמה על חוזה ב - 5/1/1997.

ב - 16/12/1996 כותב מר סלמן מנכ"ל מע"צ לח"כ רביץ כי כביש ארצי הנו באחריות מע"צ, נערכה בדיקת עלות תועלת (אולי נערכה אבל ללא בחינת חלופות !).
כמו כן הכביש אינו יכול להסלל ע"י קו מתח גבוה כמוצע וכמתבקש מהצורך לאיחוד תשתיות.

ב - 23/2/1997 כתבה הגב' הילה אייל רפרנטית משרד האוצר כי החלופות שהוצעו לכביש 423 אינן מוכרות לה ויתכן כי נפסלו מטעמים אחרים, שאינם כלכליים.

ב - 31/3/1997 כותב שר האוצר מר דן מרידור, כי לא נבחנה הכדאיות כלכלית של חלופות.

ב - 9/3/1997 כותב ראש עירית רחובות כי גם אם ישתנה תוואי הכביש הרי יעבור במקום כביש ברמה נמוכה יותר. **כלומר** זה "בסדר". גם אם לא יאושר כביש אזורי אז מה ? מע"צ תבצע עבודות עבור עירית רחובות ובכך תזכה העיריה הכושלת בכביש ע"ח משלם המיסים.

ב - 19/3/1997 עונה שר התשתיות מר שרון לשאילתא בכנסת ומצהיר : **זהו כביש בינעירוני בעל חשיבות לאומית, תוואי הכביש אושר ע"י מוסדות התכנון התוואי עובר במקביל לקו המתח והכביש מצוי עתה בביצוע.** (יתכן כי שר התשתיות הוטעה ומטעה)

ב - 22/3/1997 הוגשה עתירה מינהלית בתביעה לעצירת העבודות והכרזת הכביש בלתי חוקי.

במהלך המשפט התברר :

- הכביש אושר ככביש עירוני ועבר שינוי לאזורי לפי מהנדס העיר ומכתבים אחרים.
- ההליכים לאישור הכביש האזורי לא הושלמו, התוכנית לפני הפקדה בתמא 3.
- ועדת העורכים החליטה לאמץ את התוואי ולהמליץ להכלילו בתמא 3.
- מנהלת מנהל התכנון הגב' רצ'בסקי ומע"צ מודעים לאי עמידתו בתנאי ודרישות תמא 3.
- למרות זאת הנו מבוצע בפועל כדרך אזורית, כדי ליצור עובדות בשטח.
- המתכננים (מנהל התיכנון) והמבצעים (מע"צ) מודים כי כאשר יבואו לאשר את הכביש בתמא 3 ויתגלו החריגות שהם עצמם מודעים להם, יבקשו הקלות.
- עירית רחובות מודה כי בגלל קשיי תקציב בקשה ממע"צ למרות שזו אינה סוללת כביש מקומי.

פסק הדין בעתירה המנהלית קובע :

הכביש והתוכניות **אינם חוקיים**, **העיריה** רשאית לסלול **כביש מקומי** בלבד, **לא יפתח** כביש ללא **מגון אקוסטי** המקובל על איכות הסביבה, במקרה של **כביש אזורי יש לאשרו כחוק** טרם הביצוע, יתכן ולא יסלל כביש אזורי כלל בגלל המגבלות הקיימות, מוסדות התכנון התבקשו לשקול להענות לדרישות התושבים **להסטת התוואי.**

לסיכום

- **מע"צ** החלה לבצע **כביש מקומי** בנגוד לחוק.
- לפי **הצהרת מע"צ** : הם **עבדו כחוק** (מכתבים ותצהירים ממע"צ, ע. רחובות, מ. התחבורה)
- בוצע **בפועל ככביש אזורי** ולכן כפוף להוראות תמא 3, אך לא עומד בדרישות תמא 3.
- לא בוצע **תסקיר השפעת סביבה** כנדרש.
- **לא נבחנו חלופות** (הכביש ארוך יותר בתוואי זה ויקר בגלל המעבר ע"י בתים).
- לא נבחן **איחוד תשתיות** (עם קוו מתח על 400/161 ק"ו) למרות ששר התשתיות מודע לקיומו.
- חייב להשמר **מרחק מינימלי של 40 מ'** מקו בנין לציר הדרך (לפי תמא 3) בפועל יש כ - 25 מ'.
- העובדות **היו ידועות לגורמי התכנון והביצוע** והם יודעים כבר עתה כי יצטרכו לבקש **הקלות.**
- שר התשתיות הכריז בתשובה לשאילתא בכנסת כי הפרויקט **(כביש 423) הנו לאומי**, לכן יהיה צורך **באישור הממשלה** כולה למתן הקלות.
- **קיים בית קברות צבאי** צמוד לתוואי המחייב רגישות, התחשבות ותאום.
- **אין מספיק מקום** לסלול את הכביש ע"י בית הקברות הצבאי (הכביש 48 מ',בפועל יש 46 מ').
- **הכביש עולה** בתכנון על **חצרות הבתים** מול בית הקברות.
- לפי משרד הפנים **אין התחייבות** של העיריה בנושא **המגון האקוסטי.**
- במע"צ לא הביאו בחשבון מימון מיגונים דירתיים וקירות אקוסטיים.
- **עלות** פתרון אקוסטי כ- **16 מיליון ש"ח**, שכן לאורך התוואי נבנו מאות יחידות דיור.
- **מימון** הפתרון האקוסטי יפול על **תקציב המדינה.**
- מעשה זה גרם עד עתה **בזבוז** של יותר מ - **4 מיליון ש"ח.**

גם כיום מנסה מע"צ להמשיך ולבזבז כספי ציבור תוך עבירה על חוק התקציב.
מע"צ טוענת כי יש צורך לשמר את העבודות שבוצעו (ושהוכרזו כבלתי חוקיות ע"י בית המשפט), עד לשלב בו יתוכנן הכביש מחדש ככביש עירוני .
ומאידך עד עתה לא הוחזרה החזקה על השטח לעיריית רחובות זאת כדי שמע"צ תוכל להמשיך להיות מעורבת ולקבל תקצוב להמשך העבודות במקום.

החשש שלנו כי לאור השתלשלות הארועים בעבר והעובדה כי ההליכים אינם מוקפאים,

ינסו מוסדות התכנון לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי. למרות

שאינו עומד בדרישות תמא 3.

אנו מבקשים **בזאת** את התערבותך **למניעת תיקצוב ואישור חפוז של כביש 423** ובכך תהיה תרומתך לחסכון בתקציב המדינה וביזיון שילטון החוק ע"י מוסדות התכנון והבצוע, אשר עד היום עשו בפרשה זו כרצונם וללא בסיס חוקי.

הננו מבקשים פגישה קצרה איתך על מנת להציג בפניך את עמדתינו.

רצ"ב שתי כתבות שפורסמו בעניין :
הארץ - מוסף נדל"ן 17/9/1997
גלובס - נדל"ן 22/9/1997

בכבוד רב

פרופ' וארן יונג אלי שכטר

העתק :

הגב' בן פורת - מבקרת המדינה
עו"ד דורות - נציב פניות הציבור
מר א. רובינשטיין - היועץ המשפטי לממשלה

פרופ' ו. יונג אוניברסיטת בר-אילן המחלקה לכלכלה ר"ג 52900 פקס 03-5353180
אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 טל' 052-944136 פקס 08-9423775

הארץ 17.9.97

ביהמ"ש: הכביש העוקף ממזרח לרחובות אינו חוקי ונסלל בניגוד לתוכניות האזור

מאת רונית מרדנשטרן

כביש עוקף רחובות מזרח, הנ"כלל בימים אלו על ידי מע"צ, אינו חוקי, מאחר שלא אושר על ידי מוסדות התכנון בכביש אזורי, אך מבוצע ככה בפועל. עיריית רחובות ומע"צ החליטו לסלול דרך אזורית בלא כל בסיס חוקי, ובניגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור – כך קבע שופט ביהמ"ש המחוזי בת"א אריה גורן בפסק דין שניתן אתמול בתביעה של תושבי האזור.

מרובר בכביש העוקף את רחובות ממזרח, שאמור לקשר בין כיל"ז לרמלה, ומיועד להעלות את התנועה בין הרחוב לצפון כביש תנועה מרכזי. כיום מתנקזת תנועה זו ברחוב הראשי של רחובות, רחוב הרצל.

כ-700 תושבים מהאזור, המתבטאים ע"י 5 עותרים באמצעות עו"ד מלכה אנגלסמן, טענו כי תוואי הכביש עובר בתחום הפרסיות, וכי הכביש הוכן מראש כבכביש עירוני ולא אזורי. עוד טענו, כי הפיכת הדרך לאזורית אינה הוגנת. בכביש מושקעים 60 מיליון שקל, מהם הושקעו עד כה 4 מיליון שקל.

השופט גורן קבע בפסה"ד, כי גישת המשיבים, מע"צ ועיריית רחובות, המקדימים בנייה לתכנון ושבעים עובדות בשטח, אינה נראית לביהמ"ש ומותרת את סדרי התכנון הנכונים.

"למען הסר ספק, הדגיש השופט בקשר לדח"ח האקוסטי הנדרש לסלילת הכביש, "הכביש לא יפתח עד שתינתן הצגה האקוסטית כנדרש וכדין, כאשר פיתרון יהיה מקובל אף על המסדר לאיכות הסביבה".

העותרים מתבונים לתביע מהמשיבים ומזור הוצאות בסכום בסך 70 אלף שקל.

השופט גורן על מע"צ:

"לעקוף ולהשלים את הגשה המקדימה בצעד לתכנון"

כארבעה מיליון שקל הגיבה עד כה, מע"צ מכספי הציבור על סלילת כביש עוקף רחובות ממזרח. בפסק הדין של הכופס המחוזי בתל אביב, אורי גורן, בעתירה של תושבי הסביבות לאורך הכביש, התברר כי הכביש נסלל בכביש אזורי, כעור הוא אר סר בכביש מקומי.

גורן ציווה להפסיק את הסלילה על לקי בלת אישור, אם יינתן, לכביש אזורי, ולהחיד את הוצאות העותרים בסך של 70 אלף שקל.

* * *

להלן קטעים נבחרים מפסק הדין, הנוגעים לתפלידה של מע"צ. בסיפור: "...לפיכך, נשאלת השאלה, מדוע בעצם נדרשה כי הביצוע תכננו לסלילה דרך ברמה של דרך אזורית. החלו בסלילת דרך כזו? לשם אלה זו לא מצאתי תשובה. "המצב המבוסס ייר לענין כביש עוקף מזרחי לרחובות הוא שכוסדות התכנון תכננו ואישרו תוואי דרך מקומית. עוד בתכנית רח/2000 כוכון עורק תנועה עירוני. בתכניות הנוגעות המאושרות הרלוונטיות מאושרות דרך מקומית. אך במועל החליטו עיריית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא כוח בסיס חוקי לכך ובניגוד מוחלט לתכניות התקפות באזור.

"בפועל, מתקיימים הליכים תכנוניים להפיכת הדרך לדרך אזורית. הליכים אלה יכולים סיהבסו את הדרך לאזורית ויכול שלא. המשיבים עצמם מגדירים הליכים אלה כנמצאים בשלבים מוקדמים.

* * *

"...כל עוד לא אושרה דרך אזורית במקום – אין לסלול דרך כזו. גישת המשיבים המקדימים את הכנתה לתכנון, והקובעים "עובדות בשטח", אינה נראית לי. גישה זו מותרת את סדרי ומושכלות התכנון הנכונים, ומובילה למצבים בהם נגרמים נזקים שתכנון מוקדם וחסיבה פרוספקטיבית יכלה למנוע. סדרי מנהל הולמים וראויים גוזרים את הצורך בביצוע התלטה תכנונית שקולה בלא להקדים "העובדות בשטח", והק לאחר ביצוע החלטה מושכלת, ביצוע העבודות הנדרשות להוצאתה לפועל של התכנית. את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון יש לעקוף מן השורש".

אלון כס 22.9.97

4/4

לשכת שר האוצר

תאריך: 25/12/97

אל: דוד מולארסקי

מאת: רונית שוורץ

1. מועבר לעיונך מסמך של : אלי שרטר

בנדון : רביט 423

מספרו : _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

X מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

הבעיה אין אישור לרביט?

3. מועד התשובה: ____ / ____ / ____ בהקדם!

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

רונית

העתק: תיק מעקב

לשכת שר האוצר
23 -12- 1997
מס' מסמך 97-93009
אל

כ"ד בכסלו תשנ"ח
23 בדצמבר 1997

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

אדוני,

הנדון : תשובתך בעניין כביש עוקף רחובות 423
מתייחס למכתבך סימוכין 84851 - 97 .ת

כביש 423 לא אושר מעולם !
תשובתך נובעת כנראה מטעות עקב מידע שגוי בנושא.
כביש 423 נפסל ע"י בית המשפט המחוזי בתאריך 15/9/1997 והוגדר כבלתי חוקי.
טרם זאת וללא אישור הכביש תוקצב הכביש ע"י משרד האוצר בשנת 1997.
מעבר לכך תקצוב כביש עירוני לביצוע ע"י מע"צ היא עבירה על יסודות חוק התקציב !
גם כיום אין אישור לכביש ע"י מוסדות התכנון, ולכן המשך תיקצובו בשנת התקציב 1998, אינו חוקי.
בנוסף לא נערכה בדיקת עלות תועלת מול חלופות כנדרש וכן לא נשקל בצוע איחוד תשתיות.

לכן הנני מוצא לנכון לפנות אליך אישית ולבקשך לא לתת יד לתקצוב כביש לא חוקי, ולהעביר תקציב זה (כ65- מיליון ש"ח) למטרות חוקיות וחיוניות אחרות.

בברכת חג אורים שמח

אלי שכטר

אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 08-9458443 2-944136

ריקי,
נא להתיר
אלי למעקב.

ירושלים, ט' בכסלו התשנ"ח
8 בדצמבר 1997

ת.97-84851

לכבוד
ווארן יונג
אוניברסיטת בר-אילן
המחלקה לכלכלה
ר"ג 52900

מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

הנדון: **כביש עוקף רחובות מזרח (423)**
מתייחס למכתבכם בנדון, מיום 26.11.97

כביש עוקף רחובות מזרח נכלל בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 97' וזאת לאחר שאושר בהתאם לנהלים המקובלים בממשלה על ידי אגף התקציבים במשרדי.

למיטב הבנתי, יתכן והחלופות המוצעות על ידכם נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים. המלצתי כי תפנו אל מע"צ לברור נושא זה.

עוד אני מציע, כי תפעלו בתאום עם עירית רחובות מול גופי התכנון, בנוגע לחששכם כי אלה ינסו לאשר את הכביש כאזורי.

בכבוד רב,

יעקב נאמן

גב' מרים בן-פורת - מבקרת המדינה,
ד"ר אלייקים רובינשטיין - יועץ משפטי לממשלה, משרד המשפטים
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים, אגף התקציבים

תיק
18/3

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

ח' בכסלו התשנ"ח
7 בדצמבר 1997
ת.97-84637

לכבוד
פרופ' וארן יונג
אוניברסיטת בר-אילן
המחלקה לכלכלה
ר"ג 52900

מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

הנדון: <u>כביש 423 - עוקף רחובות מזרח</u>
מתייחס למכתביכם בנדון מיום 26.11.97

מכתביכם למנכ"ל משרד האוצר ולממונה על התקציבים, בנושא שבנדון, הועברו לטיפולי ולהלן התייחסותי:

1. כביש 423, כפי שתוכנן במקור, אושר לביצוע, על ידי אגף התקציבים, וזאת לאחר שהוגשה עליו בדיקת כדאיות כלכלית, על פי הנוהל המחייב. הכביש נכלל בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 97' וזאת בהתאם לסדר העדיפויות שלה.

2. כפי שהעלנו בעבר, יתכן וחלק מהחלופות נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים. בנושא זה, המלצתנו כי תפנו ישירות אל מע"צ.

3. בהתייחס לחששכם כי מוסדות התכנון ינסו לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, הצעתי כי תפעלו מולם בשיתוף עם עירית רחובות.

בכבוד רב,

יואל נוה
רכז תחבורה

העתק:
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
גב' הילה איל - רפרנטית תחבורה אגף התקציבים

לכבוד
מר שמואל סלבין
מנכ"ל משרד האוצר

בס"ד
26 בנובמבר 1997
כ"ו בחשון תשנ"ח

לשכת מנכ"ל האוצר
דאר נכנס
30 -11- 1997
מספרנו: 33823

הנדון : מניעת המשך בזבוז כספי ציבור ובזיון שלטון החוק בכביש 423 - עוקף רחובות מזרח

פתח דברים

4 מיליון שקל (מתוך 65 מיליון - עלות הכביש) הוציאה מע"צ עד כה לביצוע עבודות, זאת בלא שום בסיס חוקי תוך ניסיון ליצירת עובדות בשטח אשר יצדיקו לאחר מכן את הביצוע.

ב - 15/9/1997 פורסם פסק הדין בעתירה המינהלית שהוגשה בענין כביש עוקף רחובות מזרח, בפסק הדין קבע כב' השופט גורן : "**בפועל החליטו עירית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור ...**"

במילים אחרות, פסק הדין הפך אף את תקציב הכביש ללא חוקי, תקציב אשר היה בכוונת מע"צ לעשות בו שימוש לשלילת כביש 423 כעוקף רחובות מזרח.

סקירת ארועים

ב - 18/12/1994 אושרה תוכנית רח 2111 לכביש עוקף מזרח רחובות. ב - 26/5/1995 פורסמה התוכנית ברשומות. התוכנית קבעה : כביש עוקף מקומי לרחובות.

ב- 12/1995 התקיימה ישיבה במשרד מנכ"ל מע"צ. בפרוטוקול נכתב : מע"צ הסכימה לסלול את הכביש עפ"י תב"ע קיימת, כלומר מע"צ מסכימה לסלול כביש מקומי.
כדי להצדיק את התקציב לכביש ואת מעורבות מע"צ החליטו **עירית רחובות ומע"צ** לסלול דרך ברמה של דרך אזורית **בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור**, תוך ידיעה שהדרך **אינה עומדת בקריטריונים של תמא 3.**

במהלך 1996 תפסה מע"צ את השטח, גדרה והחלה בהכנות לסלילה תוך התעלמות מהבעיות הקיימות שהובאו לידיעתם במכתבים מהתושבים ופגישות אתם.

ב - 18/11/1996 התקימה במע"צ ישיבה נוספת לקדום הכביש (כנראה ביוזמת ר"ע רחובות המרגיש שהקרקע בוערת מתחת לרגליו וידע כי תתקיים ישיבה במועצת העיר בנושא הכביש).
הוחלט בישיבה : **לצאת למכרז לעבודות עפר ונקוז.** (החפזון נובע כנראה מהצורך לנצל תקציב 96)

ב - 25/11/1996 התקימה בעירית רחובות ישיבה ובה עלה נושא הכביש העוקף והצורך לפתור את הבעייה הנוצרת מסלילתו. בישיבה אומר מר סנדלר ראש העיר : " הכביש הינו עורקי עירוני".
בישיבה הוחלט : **להקים ועדה עם התושבים למציאת פתרון, בזמן זה לא לבצע עבודות בחלק גדול של התוואי וכי יש צורך להודיע למע"צ להערך בהתאם** (כלומר להמתין עד למציאת פתרון!)

למרות זאת ב - 15/12/1996 **יצאה מע"צ במכרז** ותתמה על חוזה ב - 5/1/1997.

ב - 16/12/1996 כותב מר סלמן מנכ"ל מע"צ לח"כ רביץ כי ככביש ארצי הנו באחריות מע"צ, נערכה בדיקת עלות תועלת (אולי נערכה אבל ללא בחינת חלופות !).
כמו כן הכביש אינו יכול להסלל ע"י קו מתח גבוה כמוצע וכמתבקש מהצורך לאיחוד תשתיות.

ב - 23/2/1997 כתבה הגב' הילה אייל רפרנטית משרד האוצר כי החלופות שהוצעו לכביש 423 אינן מוכרות לח ויתכן כי נפסלו מטעמים אחרים, שאינם כלכליים.

ב - 31/3/1997 כותב שר האוצר מר דן מרידור, כי לא נבחנה הכדאיות כלכלית של חלופות.

ב - 9/3/1997 כותב ראש עירית רחובות כי גם אם ישתנה תוואי הכביש הרי יעבור במקום כביש ברמה נמוכה יותר. **כלומר** זה "בסדר". גם אם לא יאושר כביש אזורי אז מה ? מע"צ תבצע עבודות עבור עירית רחובות ובכך תזכה העיריה הכושלת בכביש ע"ח משלם המיסים.

ב - 19/3/1997 עונה שר התשתיות מר שרון לשאילתא בכנסת ומצהיר : **זהו כביש בינעירוני בעל חשיבות לאומית, תוואי הכביש אושר ע"י מוסדות התכנון התוואי עובר במקביל לקו המתח והכביש מצוי עתה בביצוע.** (יתכן כי שר התשתיות הוטעה ומטעה)

ב - 22/3/1997 הוגשה עתירה מינהלית בתביעה לעצירת העבודות והכרזת הכביש בלתי חוקי.

במהלך המשפט התברר :

- הכביש אושר ככביש עירוני ועבר שינוי לאזורי לפי מהנדס העיר ומכתבים אחרים.
- ההליכים לאישור הכביש האזורי לא הושלמו, התוכנית לפני הפקדה בתמא 3.
- ועדת העורכים החליטה לאמץ את התוואי ולהמליץ להכלילו בתמא 3.
- מנהלת מנהל התכנון הגב' רצ'בסקי ומע"צ מודעים לאי עמידתו בתנאי ודרישות תמא 3.
- למרות זאת הנו מבוצע בפועל כדרך אזורית, כדי ליצור עובדות בשטח.
- המתכננים (מנהל התיכנון) והמבצעים (מע"צ) מודים כי כאשר יבואו לאשר את הכביש בתמא 3 ויתגלו התריגות שהם עצמם מודעים להם, יבקשו הקלות.
- עירית רחובות מודה כי בגלל קשיי תקציב בקשה ממע"צ למרות שזו אינה סוללת כביש מקומי.

פסק הדין בעתירה המנהלית קובע :

הכביש והתוכניות **אינם חוקיים**, **העיריה** רשאית לסלול **כביש מקומי** בלבד, **לא יפתח** כביש ללא **מגון אקוסטי** המקובל על איכות הסביבה, במקרה של **כביש אזורי יש לאשרו כחוק** טרם הביצוע, יתכן ולא יסלל כביש אזורי כלל בגלל המגבלות הקיימות, מוסדות התכנון התבקשו לשקול להענות לדרישות התושבים **להסטת התוואי.**

לסיכום

- **מע"צ** החלה לבצע **כביש מקומי** בנגוד לחוק.
- לפי **הצהרת מע"צ** : הם **עבדו כחוק** (מכתבים ותצהירים ממע"צ, ע. רחובות, מ. התחבורה)
- בוצע **בפועל ככביש אזורי** ולכן כפוף להוראות תמא 3, אך לא עומד בדרישות תמא 3.
- לא בוצע **תסקיר השפעת סביבה** כנדרש.
- **לא נבחנו חלופות** (הכביש ארוך יותר בתוואי זה ויקר בגלל המעבר ע"י בתים).
- לא נבחן **איחוד תשתיות** (עם קוו מתח על 400/161 ק"ו) למרות ששר התשתיות מודע לקיומו.
- חייב להשמר **מרחק מינימלי של 40 מ'** מקו בנין לציר הדרך (לפי תמא 3) בפועל יש כ - 25 מ'.
- העובדות **היו ידועות לגורמי התכנון והביצוע** וחם יודעים כבר עתה כי יצטרכו לבקש **הקלות.**
- שר התשתיות הכריז בתשובה לשאילתא בכנסת כי הפרויקט **(כביש 423) הנו לאומי**, לכן יהיה צורך **באישור הממשלה** כולה למתן הקלות.
- **קיים בית קברות צבאי** צמוד לתוואי המחייב רגישות, התחשבות ותאום.
- **אין מספיק מקום** לסלול את הכביש ע"י בית הקברות הצבאי (הכביש 48 מ',בפועל יש 46 מ').
- **הכביש עולה בתכנון על חצרות הבתים** מול בית הקברות.
- לפי משרד הפנים **אין התחייבות** של העיריה בנושא **המגון האקוסטי.**
- במע"צ לא הביאו בחשבון מימון מיגונים דירתיים וקירות אקוסטיים.
- **עלות** פתרון אקוסטי כ- **16 מיליון ש"ח**, שכן לאורך התוואי נבנו מאות יחידות דיור.
- **מימון** הפתרון האקוסטי יפול על **תקציב המדינה.**
- מעשה זה גרם עד עתה **בזבוז** של יותר מ - **4 מיליון ש"ח.**

גם כיום מנסה מע"צ להמשיך ולבזבז כספי ציבור תוך עבירה על חוק התקציב.
מע"צ טוענת כי יש צורך לשמר את העבודות שבוצעו (ושהוכרזו כבלתי חוקיות ע"י בית המשפט),
עד לשלב בו יתוכנן הכביש מחדש ככביש עירוני.
ומאידך עד עתה לא הותזרה התזקה על השטח לעיריית רחובות זאת כדי שמע"צ תוכל להמשיך
להיות מעורבת ולקבל תקצוב להמשך העבודות במקום.

<u>החשש שלנו כי לאור השתלשלות הארועים בעבר והעובדה כי ההליכים אינם מוקפאים,</u>

<u>ינסו מוסדות התכנון לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, למרות</u>

<u>שאינו עומד בדרישות תמא 3.</u>

אנו **מבקשים בזאת** את התערבותך **למניעת תיקצוב ואישור חפוז של כביש 423** ובכך תהיה תרומתך <u>לחסכון בתקציב המדינה</u> וביזיון שילטון החוק ע"י מוסדות התכנון והבצוע, אשר עד היום עשו בפרשה זו כרצונם וללא בסיס חוקי.

<u>הננו מבקשים פגישה קצרה איתך על מנת להציג בפניך את עמדתינו.</u>

<u>רצ"ב שתי כתבות שפורסמו בעניין</u> :
הארץ - מוסף נדל"ן 17/9/1997
גלובס - נדל"ן 22/9/1997

בכבוד רב

פרופ' וארן יונג אלי שכטר

<u>העתק</u> :

הגב' בן טורת - מבקרת המדינה
עו"ד דורות - נציב פניות הציבור
מר א. רובינשטיין - היועץ המשפטי לממשלה

פרופ' ו. יונג אוניברסיטת בר-אילן המחלקה לכלכלה ר"ג 52900 פקס 03-5353180
אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 טל' 052-944136 פקס 08-9423775

הארץ 17.9.97

ביהמ"ש: הכביש העוקף ממזרח לרחובות אינו חוקי ונסלל בניגוד לתוכניות האזור

מאת רונית מורגנשטרן

כביש עוקף רחובות מזרח, הנ"כלל בימים אלו על ידי מע"צ, אינו חוקי, מאחר שלא אושר על ידי מוסדות התכנון ככביש אזורי, אך מבוצע ככזה בפועל. עיריית רחובות ומע"צ החליטו לסלול דרך אזורית בלא כל בסיס חוקי, ובניגוד מוחלט לתכניות התקפות באזור – כך קבע שופט ביהמ"ש המחוזי בת"א אריה גורן בפסק דין שניתן אתמול בתביעה של תושבי האזור.

מרובר בכביש העוקף את רחובות ממזרח, שאמור לקשר בין בילו"ו לרמלה, ומיועד להמליך את התנועה בין הדרום לצפון כציר תנועה מרכזי. כיום מתנקזת התנועה זו ברחוב הראשי של רחובות, רחוב הרצל.

כ-700 תושבים מהאזור, המיוצגים ע"י 5 עותרים באמצעות עו"ד מלכה אנגלסמן, טענו כי תוואי הכביש עובר בחברת תיתם הפרטיות, וכי הכביש תוכנן מראש ככביש עירוני ולא אזורי. עוד טענו, כי הפיכת הדרך לאזורית אינה רעיקת. בכביש מושקעים 60 מיליון שקל, מהם הושקעו עד כה 4 מיליון שקל.

השופט גורן קבע בפסה"ד, כי גישת המשיבים, מע"צ ועיריית רחובות, המקדימים בניית לתכנון וקובעים עובדות בשטח, אינה נראית לביהמ"ש וסותרת את סדרי התכנון הנכונים.

"למען הסר ספק", הדגיש השופט בעקר לדו"ח האקוסטי הנדרש לסלילת הכביש, "הכביש לא ייפתח עד שתינתן ההגנה האקוסטית כנדרש וכדין, כשהפיתרון יהיה מקובל אף על המסדר לאיכות הסביבה".

העותרים מתכוונים לתבוע מהמשיבים החזר הוצאות בסך 70 אלף שקל.

השופט גורן על מע"צ:

"לעקוף מהשורש את הגישה המלקדמת ביצוע לתכנון"

כארבעה מיליון שקל הוציאה עד כה. מע"צ מבספי הציבור על סלילת כביש עוקף רחובות ממזרח. בפסק הדין של השופט המחוזי בתל אביב, אורי גורן, בעתירה של תושבי השכונות לאורך הכביש, התברר כי הכביש נסלל ככביש אזורי, כעור הוא אר סר ככביש מקומי.

גורן ציווה להפסיק את הסלילה על לקי בלת איסור, אם יינתן, לכביש אזורי, ולהחזיר את הוצאות העותרים בסך של 70 אלף שקל.

■ ■ ■

להלן קטעים נבחרים מפסק הדין, הנוגעים לתפקידה של מע"צ בסיפור:

"...לפיכך, נשאלת השאלה, מדוע בעצם גרם כי הביצוע תכננו לסלילה דרך ברמה של דרך אזורית הוחלו בסלילת דרך כזו? לשאלה זו לא מצאתי תשובה. "המצב המבוי" ייר לענין כביש עוקף מזרחי לרחובות הוא שמוסדות התכנון ואישרו תוואי דרך מקומית. עוד בתכנית רח/2000 כומן עורק תנועה עירוני. בתכניות השונות המאושרות הרלוונטיות מאושרות דרך מקומית. אך בפועל החליטו עיריית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא כוח בסיס חוקי לכך ובניגוד מוחלט לתכניות התקפות באזור.

"בפועל, מתקיימים הליכים תכנוניים להפיכת הדרך לדרך אזורית. הליכים אלה יכולים סיתפכו את הדרך לאזורית ויסלל כלא. המשיבים עצמם מגדירים הליכים אלה כנמצאים בשלבים מוקדמים.

■ ■ ■

"...כל עוד לא אושרה דרך אזורית במקום – אין לסלול דרך כזו. גישת המשיבים המקדימים את הכניית לתכנון, והקובעים "עובדות בשטח", אינה נראית לי. גישה זו סותרת את סדרי ומושכלות התכנון הנכונים, ומובילה למצבים בהם נגרמים נזקים שתכנון מוקדם וחשיבה פרוספקטיבית יכלה למנע. סדרי מנהל הולמים וראויים גוזרים את הצורך בביצוע הוללסה תכנונית שקולה בלא לתן "העובדות בשטח", ורק לאחר ביצוע החלטה מושכלת, ביצוע העבודות הנדרשות להוצאתה לפועל של התכנית. את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון יש לעקוף מן השורש".

22.9.97 אלונים

4/4

מדינת ישראל

מ.ע.צ.

משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
לשכת המנכ"ל

תאריך : 01 בינואר 1998

ישיבה מס' : 608

אל / לכבוד

גב' הילה אייל
רפרנטית תחבורה, אגף התקציבים משרד האוצר
משרד האוצר ירושלים

סיכום ישיבה מיום 29/12/97 מיקום ישיבה : לשכת מנכ"ל מע"צ

בנושא : כביש בר יהודה בנשר (חוצה נשר)

משתתפים :

מר בן ציון סלמן	מנכ"ל מע"צ
מר רפי לב-ארי	אגף תאום מעקב ובקרה - משרד רוה"מ
גב' רחל עמרם	ממונה פרויקטים תחבורתיים ארצית, משרד התחבורה
מר עופר דפני	מנהל חב' נתיבי כרמל
מר פטר קובצ'י	מהנדס הפרויקט, חב' נתיבי כרמל
גב' הילה אייל	רפרנטית תחבורה, אגף התקציבים משרד האוצר
מר יוסי קופ	סמנכ"ל לתכנון
מר מנחם קניגסברג	סמנכ"ל לגשרים ומבנים
מר אהרון אינשטיין	סמנכ"ל לפיתוח
מר מרדכי גולדברג	מהנדס מחוז חיפה

סיכומים / החלטות :

1. נושא משני: כביש בר יהודה בנשר - שלב ב'

החלטה : סקירה:

תואי הכביש עובר בשטח בית קברות מוסלמי כאשר בפועל, למעט קבר אחד שנראה לעין, התואי (לאחר ששונה), לא עלה על קברים ובכל מהלך העבודות עד היום לא התגלה דבר לאורך התואי.
בזמנו, בית המשפט אישר את הביצוע, ביטל צו מניעה ופסק שבמידה ויתגלה קבר, ייעשה בו טיפול.
נציגי העדה דרשו גשר שיעבור מעל לבית הקברות, בתחילה היתה דרישה לגשר תלוי שעלותו יקרה מאוד ולאחר מכן הסכימו לגשר עם עמודים, כאשר העמודים יוצבו לאורך השביל של בית הקברות.

המשרד הראשי: קרית הממשלה שייח ג'ראח ת.ד. 13198 ירושלים מיקוד: 91131
טל': 02-5847915, 02-5847517, 02-5823523 פקס: 02-5823438

מדינת ישראל

מ.ע.צ.

משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
לשכת המנכ"ל

חב' נתיבי אילון בדקה את נושא הגשר הנדסית וערכה תכנון מפורט, על פיו גובה הגשר מעל פני הקרקע (ברוטו) באזור הקבר 3.70 מ', בהמשך גובהו 2.0 מ' מעל פני הקרקע ובהמשך 80 ס"מ מעל פני הקרקע. רוחב הגשר (ברוטו) 25 מ' והאומדן הכספי לביצועו מסתכם בכ- 10.0 מיל' ש"ח.

הענות לבניית הגשר תיצור שתי בעיות עיקריות:

א. בניתו תהווה תקדים לדרישות נוספות דומות בעתיד;
ב. בניתו תייקר את עלות הפרויקט מעבר למתוכנן. ההשקעה הנוספת שתידרש אינה מצוייה במקורות התקציביים של המשרדים (מע"צ ומשרד התחבורה) ויהיה צורך במציאת מקור תקציבי ע"י אגף התקציבים.

סיכום והמלצות:

א. במע"צ, הפרויקט אינו בסדר עדיפות גבוה וניתן בהחלט להשתמש באלטרנטיבה הקיימת (נסיעה במעקף) בשלב זה. אולי כך יופעל לחץ ותוסר הדרישה לגשר.
ב. מוצע לבדוק אלטרנטיבה להסטת התואי, למרות שהדבר יגרום לרמת כביש ובטיחות נחותים יותר.
ג. אפשרות נוספת היא לבצע במקום חפירות הצלה ולהעתיק את הקבר.
ד. מוצע להקים צוות לניהול מו"מ בנושא.

חברי הצוות המוצע:

מר בן ציון סלמן, מנכ"ל מע"צ
מר מוטי זקן, יועץ רוה"מ לעניני ערבים
מר עמרם קלעג'י, יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובניה
מר עופר דפני, מנהל חב' נתיבי כרמל
ראש מועצת כפר ברא
שייח ראיד
ראש העיר שפרעם

מסקנות הצוות תוגשנה לראש הממשלה תוך פרק זמן של כשלושה חודשים.

רשמ/ה: סיבוני עידית
ע/מנכ"ל מע"צ

העתקים:
למשתתפים בדיון

המשרד הראשי: קרית הממשלה שייח ג'ראח ת.ד. 13198 ירושלים מיקוד: 91131
טל: 02-5847915, 02-5847517, 02-5823523 פקס: 02-5823438

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

כ"ג בכסלו התשנ"ח
22 בדצמבר 1997
ת.97-91021

לשכת שר האוצר
24 -12- 1997
מס' מסמך .....
אל .....

לכבוד
דני בכרך
רח' בלפור 16
ירושלים

3153

הנדון: **כביש מס' 9 בירושלים**
מתייחס למכתבך בנדון, מיום 12.12.97

שר האוצר העביר לטיפולי את מכתבך שבנדון ולהלן התייחסותנו:

1. פרויקט כביש מס' 9 בירושלים אינו מופיע בתכנית העבודה ובהצעת תקציב משרד התחבורה לשנת 1998. לפיכך, הוא אינו "תופס" מקורות, אותם ניתן היה ליעד, כהצעתך, למטרות בריאות הציבור.

2. בנושא שינוי תוואי הכביש, אני מציע כי תפנה ישירות למשרד התחבורה ולמוסדות התכנון העוסקים בדבר.

בכבוד רב,

יואל נוח
רכז תחבורה

העתק:
לשכת השר - רונית

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

ריקי, 24/2

לדרל' התומר

מה מעקב

ואחר

לארכיון

ריקי

97425

לשכת שר האוצר

תאריך: 14/12/97

אל: מיכלמלם

מאת: דוניה

1. מועבר לעיונך מסמך של: אפי דניאל ברכה

בנדון: _____

מספרו: _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

X מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 21 / 12 / 97

4. העבר התיחסותך ל: _____

אגף תקציבים
15 -12- 1997
נתקבל

בברכה,
דוניה

העתק: תיק מעקב

[illegible]

[illegible]: _____

[illegible]: _____

[illegible]: _____

1. [illegible] _____

[illegible]: _____

[illegible]: _____

2. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

3. X [illegible]

[illegible]

[illegible]: _____

4. [illegible] _____

5. [illegible] _____

[illegible]

[illegible]

[illegible]

דניאל בכרך אדריכל ומתכנן ערים רח' בלפור 16 ירושלים טל' 02-5631967

12.12.97

לכבוד
מר יעקב נאמן, שר האוצר
משרד האוצר, קרית הממשלה
ירושלים

לשכת שר האוצר
14-12-1997
97-87991
מס' מסמך .....
אל .....

אדוני הנכבד,

בהתייחס למופיע בכותרות עיתוני יום שישי, 12.12.97:

"יהיו גזירות חדשות אם תקציב הבריאות יוגדל", לוטה בזה מכתבי אל הרב יצחק לוי שר התחבורה בנושא כביש מס' 9 בירושלים, מכתב המפריח כותרות אלו מכל וכל כאשר ניתן לחסוך עשרות מליוני שקלים וליעדם למטרות בריאות הציבור, זאת בהתווית כביש מס' 9 כהצעתי על נוֹדרון ליפתא ולא בגשר ובמנהרה כמוצע ע"י עירית ירושלים תוך פגיעה בתושבי שכונת רמות, פגיעה בטבע ובתכניות המאושרות במקום - באופן בומבסתי ורהבתני רק כדי לרצות קומץ יזמים.

בכבוד רב,

דני בכרך

העתק:
מר יהושע מצא, שר הבריאות
מר שלמה בניזרי, סגן שר הבריאות
מר אהוד אולמרט, ראש עירית ירושלים

דניאל בכרך אדריכל ומתכנן ערים רח' בלפור 16 ירושלים טל' 02-5631967

11.12.97

לכבוד
הרב יצחק לוי, שר התחבורה
בנין כלל, רח' יפו 97
ירושלים

אדוני הנכבד,

הנדון: ניתן לחסוך מליונים ולהעבירם לרפואת חולים ולהצלת חיי אדם / כביש מס' 9 בירושלים משולב בכביש מס' 4, בחיסכון על מדרון ליפתא ולא כהצעת עירית ירושלים בעלות כ- 200,000,000 ש"ח - כעת כאשר כל הארץ בוכה על 150,000,000 ש"ח תוספת לסל הבריאות (ועוד כאשר עירית ירושלים קבלה לפני כחודש תוספת של 60,000,000 ש"ח עבור כביש מס' 4 בשימושו באופן בלתי יעיל .

אבקשך לצאת בדרישה מטעמך להתוות בחסכנות את כביש מס' 9 במשולב בכביש מס' 4 על מדרון ליפתא בירושלים ולא כהצעת העיריה הנוגדת את טובת התושבים בשכנות, נוגדת את החלטת רה"ע ירושלים ליעד את בקעת נחל שורק (עמק הארזים) כפארק קק"ל, נוגדת את דעת כל אבות התכנון בירושלים ונוגדת את הטבע ואת התכניות המאושרות בשטח.

הכל יש לעשות בדחיפות גם משום שעירית ירושלים מתכוונת לסכל אפשרות זו של תואי כביש מס' 9 החסכוני באמצעות תכנית בינוי מחדש של הכפר ליפתא ע"ג שטח התואי כנ"ל (תב"ע 6036).

בכבוד רב,

דני בכרך

העתק:
מר יהושע מצא, שר הבריאות
מר שלמה בניזרי, סגן שר הבריאות
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אלי סויסה, שר הפנים
ח"כ דן תיכון, יו"ר הכנסת
ח"כ אופיר פינס-פז, ראש שדולת ירושלים בכנסת
מר משה ריבלין, יו"ר דירקטוריון הקק"ל
מר דוד מילגרום, הממונה על התקציבים במשרד האוצר
מר יואל נוה, רכז תחבורה במשרד האוצר
מר פסקואל ברויד, מתכנן המחוז במשרד הפנים
מר אהוד אולמרט, ראש עירית ירושלים

לשכת שר האוצר

תאריך: 14/12/97

אל: מיכאל

מאת: רונית

1. מועבר לעיונך מסמך של: אבי דניאל בברכה.

בנדון: _____

מספרו: _____

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

X מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 97 / 12 / 21

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

רונית

עתק: תיק מעקב

דניאל בכרך אדריכל ומתכנן ערים רח' בלפור 16 ירושלים טל' 02-5631967

12.12.97

לכבוד
מר יעקב נאמן, שר האוצר
משרד האוצר, קרית הממשלה
ירושלים

לשכת שר האוצר
14-12-1997
מס' מסמך 97-87991
אל

אדוני הנכבד,

בהתייחס למופיע בכותרות עיתוני יום שישי, 12.12.97:
"יהיו גזירות חדשות אם תקציב הבריאות יוגדל", לוטה בזה מכתבי אל הרב יצחק לוי שר התחבורה בנושא כביש מס' 9 בירושלים, מכתב המפריח כותרות אלו מכל וכל כאשר ניתן לחסוך עשרות מליוני שקלים וליעדם למטרות בריאות הציבור, זאת בהתווית כביש מס' 9 כהצעתי על מדרון ליפתא ולא בגשר ובמנהרה כמוצע ע"י עירית ירושלים תוך פגיעה בתושבי שכונת רמות, פגיעה בטבע ובתכניות המאושרות במקום - באופן בומבסתי ורהבתני רק כדי לרצות קומץ יזמים.

בכבוד רב,

דני בכרך

העתק:
מר יהושע מצא, שר הבריאות
מר שלמה בניזרי, סגן שר הבריאות
מר אהוד אולמרט, ראש עירית ירושלים

דניאל בכרך אדריכל ומתכנן ערים רח' בלפור 16 ירושלים טל' 02-5631967

11.12.97

לכבוד
הרב יצחק לוי, שר התחבורה
בנין כלל, רח' יפו 97
ירושלים

אדוני הנכבד,

הנדון: ניתן לחסוך מליונים ולהעבירם לרפואת חולים ולהצלת חיי אדם / כביש מס' 9 בירושלים משולב בכביש מס' 4, בחיסכון על מדרון ליפתא ולא כהצעת עירית ירושלים בעלות כ- 200,000,000 ש"ח - כעת כאשר כל הארץ בוכה על 150,000,000 ש"ח תוספת לסל הבריאות (ועוד כאשר עירית ירושלים קבלה לפני כחודש תוספת של 60,000,000 ש"ח עבור כביש מס' 4 בשימושו באופן בלתי יעיל .

אבקשך לצאת בדרישה מטעמך להתוות בחסכנות את כביש מס' 9 במשולב בכביש מס' 4 על מדרון ליפתא בירושלים ולא כהצעת העיריה הנוגדת את טובת התושבים בשכנות, נוגדת את החלטת רה"ע ירושלים ליעד את בקעת נחל שורק (עמק הארזים) כפארק קק"ל, נוגדת את דעת כל אבות התכנון בירושלים ונוגדת את הטבע ואת התכניות המאושרות בשטח.

הכל יש לעשות בדחיפות גם משום שעירית ירושלים מתכוונת לסכל אפשרות זו של תואי כביש מס' 9 החסכוני באמצעות תכנית בינוי מחדש של הכפר ליפתא ע"ג שטח התואי כנ"ל (תב"ע 6036).

בכבוד רב,

דני בכרך

העתק:
מר יהושע מצא, שר הבריאות
מר שלמה בניזרי, סגן שר הבריאות
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אלי סויסה, שר הפנים
ח"כ דן תיכון, יו"ר הכנסת
ח"כ אופיר פינס-פז, ראש שדולת ירושלים בכנסת
מר משה ריבלין, יו"ר דירקטוריון הקק"ל
מר דוד מילגרום, הממונה על התקציבים במשרד האוצר
מר יואל נוה, רכז תחבורה במשרד האוצר
מר פסקואל ברויד, מתכנן המחוז במשרד הפנים
מר אהוד אולמרט, ראש עירית ירושלים

דניאל בכרך אדריכל ומתכנן ערים רח' בלפור 16 ירושלים טל' 02-5631967

12.12.97

לכבוד
מר יעקב נאמן, שר האוצר
משרד האוצר, קרית הממשלה
ירושלים

לשכת שר האוצר
17 -12- 1997
97-89343
מס' מסמך .....
אל .....

אדוני הנכבד,

בהתייחס למופיע בכותרות עיתוני יום שישי, 12.12.97:
"יהיו גזירות חדשות אם תקציב הבריאות יוגדל", לוטה בזה מכתבי אל הרב יצחק לוי שר התחבורה בנושא כביש מס' 9 בירושלים, מכתב המפריח כותרות אלו מכל וכל כאשר ניתן לחסוך עשרות מליוני שקלים וליעדם למטרות בריאות הציבור, זאת בהתווית כביש מס' 9 כהצעתי על מדרון ליפתא ולא בגשר ובמנהרה כמוצע ע"י עירית ירושלים תוך פגיעה בתושבי שכונת רמות, פגיעה בטבע ובתכניות המאושרות במקום - באופן בומבסתי ורהבתני רק כדי לרצות קומץ יזמים.

בכבוד רב,

דני בכרך

העתק:
מר יהושע מצא, שר הבריאות
מר שלמה בניזרי, סגן שר הבריאות
מר אהוד אולמרט, ראש עירית ירושלים

משרד האוצר
נתקבל
16 -12- 1997
התקיון המרכזי

כבר הסיע
בשקס
אבל לחומר
במעקב

דניאל בכרך אדריכל ומתכנן ערים רח' בלפור 16 ירושלים טל' 02-5631967

11.12.97

לכבוד
הרב יצחק לוי, שר התחבורה
בנין כלל, רח' יפו 97
ירושלים

אדוני הנכבד,

הנדון: ניתן לחסוך מליונים ולהעבירם לרפואת חולים ולהצלת חיי אדם / כביש מס' 9 בירושלים משולב בכביש מס' 4, בחיסכון על מדרון ליפתא ולא כהצעת עירית ירושלים בעלות כ- 200,000,000 ש"ח - כעת כאשר כל הארץ בוכה על 150,000,000 ש"ח תוספת לסל הבריאות (ועוד כאשר עירית ירושלים קבלה לפני כחודש תוספת של 60,000,000 ש"ח עבור כביש מס' 4 בשימושו באופן בלתי יעיל .

אבקשך לצאת בדרישה מטעמך להתוות בחסכנות את כביש מס' 9 במשולב בכביש מס' 4 על מדרון ליפתא בירושלים ולא כהצעת העיריה הנוגדת את טובת התושבים בשכנות, נוגדת את החלטת רה"ע ירושלים ליעד את בקעת נחל שורק (עמק הארזים) כפארק קק"ל, נוגדת את דעת כל אבות התכנון בירושלים ונוגדת את הטבע ואת התכניות המאושרות בשטח.

הכל יש לעשות בדחיפות גם משום שעירית ירושלים מתכוונת לסכל אפשרות זו של תואי כביש מס' 9 החסכוני באמצעות תכנית בינוי מחדש של הכפר ליפתא ע"ג שטח התואי כנ"ל (תב"ע 6036).

בכבוד רב,

דני בכרך

העתק:
מר יהושע מצא, שר הבריאות
מר שלמה בניזרי, סגן שר הבריאות
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר אלי סויסה, שר הפנים
ח"כ דן תיכון, יו"ר הכנסת
ח"כ אופיר פינס-פז, ראש שדולת ירושלים בכנסת
מר משה ריבלין, יו"ר דירקטוריון הקק"ל
מר דוד מילגרום, הממונה על התקציבים במשרד האוצר
מר יואל נוה, רכז תחבורה במשרד האוצר
מר פסקואל ברויד, מתכנן המחוז במשרד הפנים
מר אהוד אולמרט, ראש עירית ירושלים

שם ב

שר האוצר

606

ירושלים, ט' בכסלו התשנ"ח
8 בדצמבר 1997

ת.97-84851

לכבוד
ווארן יונג
אוניברסיטת בר-אילן
המחלקה לכלכלה
ר"ג 52900

מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

3153

הנדון: **כביש עוקף רחובות מזרח (423)**
מתייחס למכתבכם בנדון, מיום 26.11.97

כביש עוקף רחובות מזרח נכלל בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 97' וזאת לאחר שאושר בהתאם לנהלים המקובלים בממשלה על ידי אגף התקציבים במשרדי.

למיטב הבנתי, יתכן והחלופות המוצעות על ידכם נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים. המלצתי כי תפנו אל מע"צ לברור נושא זה.

עוד אני מציע, כי תפעלו בתאום עם עירית רחובות מול גופי התכנון, בנוגע לחששכם כי אלה ינסו לאשר את הכביש כאזורי.

בכבוד רב,

יעקב נאמן

גב' מרים בן-פורת - מבקרת המדינה,
ד"ר אלייקים רובינשטיין - יועץ משפטי לממשלה, משרד המשפטים
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים, אגף התקציבים

מזכר

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

אל: שלה פפה	התאריך: 8/12
מאת: אורשלים	תיק מס':

הנדון: המכון

סימוכין:

לקשרים מבוקר מבורך מברכה לחרוטים
חשר.
מבלבד הדברים בלתי טוב שמבוץ אותו
המברכים למלה משרד.
מבורכים גם תשמרו לאורו מברכה בבין
ישראל למכון ולמאור על הקבעים
אורשלים

מדף 1010

9.12.97

יעקב

לכבוד יעקב

שלום

לשכת שר האוצר
27 -11- 1997
97-8700
מס' מסמך .....
אל .....

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

בס"ד
26 בנובמבר 1997
כ"ו בחשון תשנ"ח

הנדון : מניעת המשך בזבוז כספי ציבור ובזיון שלטון החוק
בכביש 423 - עוקף רחובות מזרח

פתח דברים

4 מיליון שקל (מתוך 65 מיליון - עלות הכביש) הוציאה מע"צ עד כה לביצוע עבודות, זאת בלא שום בסיס חוקי תוך ניסיון ליצירת עובדות בשטח אשר יצדיקו לאחר מכן את הביצוע.

ב - 15/9/1997 פורסם פסק הדין בעתירה המינהלית שהוגשה בענין כביש עוקף רחובות מזרח, בפסק הדין קבע כב' השופט גורן : "**בפועל החליטו עירית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור ...**"

במילים אחרות, פסק הדין הפך אף את תקציב הכביש ללא חוקי, תקציב אשר היה בכוונת מע"צ לעשות בו שימוש לסלילת כביש 423 כעוקף רחובות מזרח.

סקירת ארועים

ב - 18/12/1994 אושרה תוכנית רח 2111 לכביש עוקף מזרח רחובות. ב - 26/5/1995 פורסמה התוכנית ברשומות. התוכנית קבעה : כביש עוקף מקומי לרחובות.

ב- 12/1995 התקיימה ישיבה במשרד מנכ"ל מע"צ. בפרוטוקול נכתב : מע"צ הסכימה לסלול את הכביש עפ"י תב"ע קיימת, כלומר מע"צ מסכימה לסלול כביש מקומי.
כדי להצדיק את התקציב לכביש ואת מעורבות מע"צ החליטו **עירית רחובות ומע"צ** לסלול דרך ברמה של דרך אזורית **בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור**, תוך ידיעה שהדרך **אינה עומדת בקריטריונים של תמא 3.**

במהלך 1996 תפסה מע"צ את השטח, גדרה והחלה בהכנות לסלילה תוך התעלמות מהבעיות הקיימות שהובאו לידיעתם במכתבים מהתושבים ופגישות אתם.

ב - 18/11/1996 התקימה במע"צ ישיבה נוספת לקדום הכביש (כנראה ביוזמת ר"ע רחובות המרגיש שהקרקע בוערת מתחת לרגליו וידע כי תתקיים ישיבה במועצת העיר בנושא הכביש).
הוחלט בישיבה : **לצאת למכרז לעבודות עפר ונקוז.** (החפזון נובע כנראה מהצורך לנצל תקציב 96)

ב - 25/11/1996 התקימה בעירית רחובות ישיבה ובה עלה נושא הכביש העוקף והצורך לפתור את הבעייה הנוצרת מסלילתו. בישיבה אומר מר סנדלר ראש העיר : " הכביש הינו עורקי עירוני".
בישיבה הוחלט : **להקים ועדה עם התושבים למציאת פתרון, בזמן זה לא לבצע עבודות בחלק גדול של התוואי וכי יש צורך להודיע למע"צ להערך בהתאם** (כלומר להמתין עד למציאת פתרון!)

למרות זאת ב - 15/12/1996 **יצאה מע"צ במכרז** וחתמה על חוזה ב - 5/1/1997.

ב - 16/12/1996 כותב מר סלמן מנכ"ל מע"צ לח"כ רביץ כי ככביש ארצי הנו באחריות מע"צ, נערכה בדיקת עלות תועלת (אולי נערכה אבל ללא בחינת חלופות !).
כמו כן הכביש אינו יכול להסלל ע"י קו מתח גבוה כמוצע וכמתבקש מהצורך לאיחוד תשתיות.

ב - 23/2/1997 כתבה הגב' חילה אייל רפרנטית משרד האוצר כי החלופות שהוצעו לכביש 423 אינן מוכרות לה ויתכן כי נפסלו מטעמים אחרים, שאינם כלכליים.

ב - 31/3/1997 כותב שר האוצר מר דן מרידור, כי לא נבחנה הכדאיות כלכלית של חלופות.

ב - 9/3/1997 כותב ראש עירית רחובות כי גם אם ישתנה תוואי הכביש הרי יעבור במקום כביש ברמה נמוכה יותר. **כלומר** זה "בסדר". גם אם לא יאושר כביש אזורי אז מה ? מע"צ תבצע עבודות עבור עירית רחובות ובכך תזכה העיריה הכושלת בכביש ע"ח משלם המיסים.

ב - 19/3/1997 עונה שר התשתיות מר שרון לשאילתא בכנסת ומצהיר : **זהו כביש בינעירוני בעל חשיבות לאומית, תוואי הכביש אושר ע"י מוסדות התכנון התוואי עובר במקביל לקו המתח והכביש מצוי עתה בביצוע.** (יתכן כי שר התשתיות הוטעה ומטעה)

ב - 22/3/1997 הוגשה עתירה מינהלית בתביעה לעצירת העבודות והכרזת הכביש בלתי חוקי.

במהלך המשפט התברר :

- הכביש אושר ככביש עירוני ועבר שינוי לאזורי לפי מהנדס העיר ומכתבים אחרים.
- החליכים לאישור הכביש האזורי לא הושלמו, התוכנית לפני הפקדה בתמא 3.
- ועדת העורכים החליטה לאמץ את התוואי ולהמליץ להכלילו בתמא 3.
- מנהלת מנהל התכנון הגב' רצ'בסקי ומע"צ מודעים לאי עמידתו בתנאי ודרישות תמא 3.
- למרות זאת הנו מבוצע בפועל כדרך אזורית, כדי ליצור עובדות בשטח.
- המתכננים (מנהל התיכנון) והמבצעים (מע"צ) מודים כי כאשר יבואו לאשר את הכביש בתמא 3 ויתגלו התריגות שהם עצמם מודעים להם, יבקשו הקלות.
- עירית רחובות מודה כי בגלל קשיי תקציב בקשה ממע"צ למרות שזו אינה סוללת כביש מקומי.

פסק הדין בעתירה המנהלית קובע :

הכביש והתוכניות **אינם חוקיים**, **העיריה** רשאית לסלול **כביש מקומי** בלבד, **לא יפתח** כביש ללא **מגון אקוסטי** המקובל על איכות הסביבה, במקרה של **כביש אזורי יש לאשרו כחוק** טרם הביצוע, יתכן ולא יסלל כביש אזורי כלל בגלל המגבלות הקיימות, מוסדות התכנון התבקשו לשקול להענות לדרישות התושבים **להשטת התוואי.**

לסיכום

- **מע"צ** החלה לבצע **כביש מקומי** בנגוד לחוק.
- לפי **הצהרת מע"צ** : הם **עבדו כחוק** (מכתבים ותצהירים ממע"צ, ע. רחובות, מ. התתבורה)
- בוצע **בפועל ככביש אזורי** ולכן כפוף להוראות תמא 3, אך לא עומד בדרישות תמא 3.
- לא בוצע **תסקיר השפעת סביבה** כנדרש.
- **לא נבחנו חלופות** (הכביש ארוך יותר בתוואי זה ויקר בגלל המעבר ע"י בתים).
- לא נבתן **איחוד תשתיות** (עם קוו מתח על 400/161 ק"ו) למרות ששר התשתיות מודע לקיומו.
- חייב להשמר **מרחק מינימלי של 40 מ'** מקו בנין לציר הדרך (לפי תמא 3) בפועל יש כ - 25 מ'.
- העובדות **היו ידועות לגורמי התכנון והביצוע** והם יודעים כבר עתה כי יצטרכו **לבקש הקלות.**
- שר התשתיות הכריז בתשובה לשאילתא בכנסת כי הפרויקט **(כביש 423) חנו לאומי**, לכן יהיה צורך **באישור הממשלה** כולה למתן הקלות.
- **קיים בית קברות צבאי** צמוד לתוואי המחייב רגישות, התחשבות ותאום.
- **אין מספיק מקום** לסלול את הכביש ע"י בית הקברות הצבאי (הכביש 48 מ',בפועל יש 46 מ').
- **הכביש עולה** בתכנון על **חצרות הבתים** מול בית הקברות.
- לפי משרד הפנים **אין התחייבות** של העיריה בנושא **המגון האקוסטי.**
- במע"צ לא הביאו בחשבון מימון מיגונים דירתיים וקירות אקוסטיים.
- **עלות** פתרון אקוסטי כ- **16 מיליון ש"ח**, שכן לאורך התוואי נבנו מאות יחידות דיור.
- **מימון** הפתרון האקוסטי יפול על **תקציב המדינה.**
- מעשה זה גרם עד עתה **בזבוז** של יותר מ - **4 מיליון ש"ח.**

גם כיום מנסה מע"צ להמשיך ולבזבז כספי ציבור תוך עבירה על חוק התקציב.
מע"צ טוענת כי יש צורך לשמר את העבודות שבוצעו (ושהוכרזו כבלתי חוקיות ע"י בית המשפט), עד לשלב בו יתוכנן הכביש מחדש ככביש עירוני.
ומאידך עד עתה לא הוחזרה החזקה על השטח לעיריית רחובות זאת כדי שמע"צ תוכל להמשיך להיות מעורבת ולקבל תקצוב להמשך העבודות במקום.

החשש שלנו כי לאור השתלשלות הארועים בעבר והעובדה כי ההליכים אינם מוקפאים,

ינסו מוסדות התכנון לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, למרות

שאינו עומד בדרישות תמא 3.

אנו **מבקשים בזאת** את התערבותך **למניעת תיקצוב ואישור חפוז של כביש 423** ובכך תהיה תרומתך לחסכון בתקציב המדינה וביזיון שילטון החוק ע"י מוסדות התכנון והבצוע, אשר עד היום עשו בפרשה זו כרצונם וללא בסיס חוקי.

הננו מבקשים פגישה קצרה איתך על מנת להציג בפניך את עמדתינו.

רצ"ב שתי כתבות שפורסמו בענייין :
הארץ - מוסף נדל"ן 17/9/1997
גלובס - נדל"ן 22/9/1997

בכבוד רב

פרופ' וארן יונג אלי שכטר

העתק :

הגב' בן פורת - מבקרת המדינה
עו"ד דורות - נציב פניות הציבור
מר א. רובינשטיין - היועץ המשפטי לממשלה

פרופ' ו. יונג אוניברסיטת בר-אילן המחלקה לכלכלה ר"ג 52900 פקס 03-5353180
אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 טל' 052-944136 פקס 08-9423775

הארץ 17.9.97

ביהמ"ש: הכביש העוקף ממזרח לרחובות אינו חוקי ונסלל בניגוד לתוכניות האזור

מאת רונית מורגנשטרן

כביש עוקף רחובות מזרח, הנסלל בימים אלו על ידי מע"צ, אינו חוקי, מאחר שלא אושר על ידי מוסדות התכנון בכביש אור ר, אך מבוצע כמה בפועל. עיריית רחובות ומע"צ החליטו להוליך דרך אזורית בלא כל בסיס חוקי, ובניגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור – כך קבע שופט ביהמ"ש המחוזי בת"א אר ר גורן בפסק דין שניתן אתמול בתביעה של תושבי האזור.

מרובר בכביש העוקף את רחובות ממזרח, שאמור לקשר בין בילו לרמלה, ומיועד להוליך את התנועה בין הדרום לצפון כציר תנועה מרכזי. כיום מתנקז זת תנועה זו ברחוב הראשי של רחובות, רחוב הרצל.

כ-700 תושבים מהאזור, המיוצגים ע"י 5 עותרים באמצעות עו"ד מלכה אנגלסמן, טענו כי תוואי הכביש עובר בחברון תיתם הפרטיות, וכי הכביש תוכנן מראש בכביש עירוני ולא אזורי. עוד טענו, כי הפיכת הדרך לאזורית אינה חוקית. בכביש מושקעים 60 מיליון שקל, מהם הושקעו עד כה 4 מיליון שקל.

השופט גורן קבע בפסה"ד, כי גישת המשיבים, מע"צ ועיריית רחובות, המקדימים בנייה לתכנון וקובעים עובדות בשטח, אינה נראית לביהמ"ש וסותרת את סדרי התכנון הנכונים.

"למען הסר ספק", הדגיש השופט בקשר לדו"ח האקוסטי הבדוק לסלילת הכביש, "הכביש לא ייפתח עד שתיכתן הבנה האקוסטית כנדרש ובדין, כשהפיתרון יהיה מקובל אף על המשרד לאיכות הסביבה".

העותרים מתבוננים לתבוע מהמשיבים הזור הוצאות משפט בסך 70 אלף שקל.

השופט גורן על מע"צ:

"לעקוף מהשורש את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון"

כארבעה מיליון שקל הוביאה עד כה מע"צ מכספי הציבור על סלילת כביש עוקף רחובות ממזרח. בפסק הדין של השופט המחוזי בתל אביב, אורי גורן, בעתירה של תושבי השכונות לאורך הכביש, התברר כי הכביש נסלל ככביש אזורי, בעוד הוא אר שר ככביש מקומי.

גורן ביטוה להפסיק את הסלילה על לקי בלת אישור, אם יינתן, לכביש אזורי, ולהחזיר את הוצאות העותרים בסך של 70 אלף שקל.

■ ■ ■

להלן קטעים נבחרים מפסק הדין, הנוגעים לתפקידה של מע"צ בסיפור:

"...לפיכך, נשאלת השאלה, מדוע בעצם גר כי הביצוע תכננו לסלילה דרך ברמה של דרך אזורית והחלו בסלילת דרך כזו? לשאלה זו לא מצאתי תשובה. "המצב המצ ייר לענין כביש עוקף מזרחי לרחובות הוא שמוכרות התכנון תכננו ואישרו הוואי דרך מקומית. עוד בתכנית רח/2000 סומן עורק תנועה עירוני. בתכניות השונות המאושרות הרלוונטיות מאושרות דרך מקומית. אך בפועל החליטו עיריית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובניגוד מוחלט לתכניות התקפות באזור.

"בפועל, מתקיימים הליכים תכנוניים להפיכת הדרך לדרך אזורית. הליכים אלה יכולים שיחפצו את הדרך לאזורית ויכול שלא. המשיבים עצמם מגדירים הליכים אלה כנמצאים בשלבים מוקדמים.

■ ■ ■

"...כל עוד לא אושרה דרך אזורית במקום – אין לסלול דרך כזו. גישת המשיבים המקדימים את הבנייה לתכנון, וה"קובעים" "עובדות בשטח", אינה נראית לי. גישה זו סותרת את סדרי ומושכלות התכנון הנכונים, ומובילה למצבים בהם נגרמים נזקים שתכנון מוקדם וחשיבה פרוספקטיבית יכלה למנוע. סדרי מנהל הולמים וראויים מחייבים את הצורך בביצוע החלטה תכנונית שקולה בלא להקדים "העובדות בשטח", ורק לאחר ביצוע החלטה מושכלת, ביצוע העבודות הנדרשות להוצאתה לפועל של התכנית, את הגדרה המקדימה ביצוע לתכנון יש לעקור מן השורש".

22.9.97 אלון

4/4

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

ח' בכסלו התשנ"ח
7 בדצמבר 1997
ת.97-84637

לכבוד
פרופ' וארן יונג
אוניברסיטת בר-אילן
המחלקה לכלכלה
ר"ג 52900

מר אלי שכטר
רח' ברקת 28
רחובות 76227

הנדון: <u>כביש 423 - עוקף רחובות מזרח</u>
מתייחס למכתביכם בנדון מיום 26.11.97

מכתביכם למנכ"ל משרד האוצר ולממונה על התקציבים, בנושא שבנדון, הועברו לטיפולי ולהלן התייחסותי:

1. כביש 423, כפי שתוכנן במקור, אושר לביצוע, על ידי אגף התקציבים, וזאת לאחר שהוגשה עליו בדיקת כדאיות כלכלית, על פי הנוהל המחייב. הכביש נכלל בתכנית העבודה של מע"צ לשנת 97' וזאת בהתאם לסדר העדיפויות שלה.

2. כפי שהעלנו בעבר, יתכן וחלק מהחלופות נפסלו מטעמים הנדסיים או משיקולים אחרים שאינם כלכליים. בנושא זה, המלצתנו כי תפנו ישירות אל מע"צ.

3. בהתייחס לחששכם כי מוסדות התכנון ינסו לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, הצעתי כי תפעלו מולם בשיתוף עם עירית רחובות.

בכבוד רב,

יואל נוה
רכז תחבורה

העתק:
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
גב' הילה איל - רפרנטית תחבורה אגף התקציבים

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

לשכת שר האוצר
27 -11- 1997
97-8700
מס' מסמך .....
אל .....

לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר

בס"ד
26 בנובמבר 1997
כ"ו בחשון תשנ"ח

הנדון : מניעת המשך בזבוז כספי ציבור ובזיון שלטון החוק בכביש 423 - עוקף רחובות מזרח

פתח דברים

4 מיליון שקל (מתוך **65 מיליון** - עלות הכביש) הוציאה מע"צ עד כה לביצוע עבודות, זאת בלא שום בסיס חוקי תוך ניסיון ליצירת עובדות בשטח אשר יצדיקו לאחר מכן את הביצוע.

ב - 15/9/1997 פורסם פסק הדין בעתירה המינהלית שהוגשה בענין כביש עוקף רחובות מזרח, בפסק הדין קבע כב' השופט גורן : "**בפועל החליטו עירית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור ...**"

במילים אחרות, פסק הדין הפך אף את תקציב הכביש ללא חוקי, תקציב אשר היה בכוונת מע"צ לעשות בו שימוש לסלילת כביש 423 כעוקף רחובות מזרח.

סקירת ארועים

ב - 18/12/1994 אושרה תוכנית רח 2111 לכביש עוקף מזרח רחובות. ב - 26/5/1995 פורסמה התוכנית ברשומות. התוכנית קבעה : כביש עוקף מקומי לרחובות.

ב- 12/1995 התקיימה ישיבה במשרד מנכ"ל מע"צ. בפרוטוקול נכתב : מע"צ הסכימה לסלול את הכביש עפ"י תב"ע קיימת, כלומר מע"צ מסכימה לסלול כביש מקומי.
כדי להצדיק את התקציב לכביש ואת מעורבות מע"צ החליטו **עירית רחובות ומע"צ** לסלול דרך ברמה של דרך אזורית **בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור**, תוך ידיעה שהדרך **אינה עומדת בקריטריונים של תמא 3.**

במהלך 1996 תפסה מע"צ את השטח, גדרה והחלה בהכנות לסלילה תוך התעלמות מהבעיות הקיימות שהובאו לידיעתם במכתבים מהתושבים ופגישות אתם.

ב - 18/11/1996 התקימה במע"צ ישיבה נוספת לקדום הכביש (כנראה ביוזמת ר"ע רחובות המרגיש שהקרקע בוערת מתחת לרגליו וידע כי תתקיים ישיבה במועצת העיר בנושא הכביש).
הוחלט בישיבה : **לצאת למכרז לעבודות עפר ונקוז.** (החפזון נובע כנראה מהצורך לנצל תקציב 96)

ב - 25/11/1996 התקימה בעירית רחובות ישיבה ובה עלה נושא הכביש העוקף והצורך לפתור את הבעייה הנוצרת מסלילתו. בישיבה אומר מר סנדלר ראש העיר : " הכביש הינו עורקי עירוני".
בישיבה הוחלט : **להקים ועדה עם התושבים למציאת פתרון, בזמן זה לא לבצע עבודות בחלק גדול של התוואי וכי יש צורך להודיע למע"צ להערך בהתאם** (כלומר להמתין עד למציאת פתרון!)

למרות זאת ב - 15/12/1996 **יצאה מע"צ במכרז** ותתמה על חוזה ב - 5/1/1997.

ב - 16/12/1996 כותב מר סלמן מנכ"ל מע"צ לח"כ רביץ כי ככביש ארצי הנו באחריות מע"צ, נערכה בדיקת עלות תועלת (אולי נערכה אבל ללא בחינת חלופות !).
כמו כן הכביש אינו יכול להסלל ע"י קו מתח גבוה כמוצע וכמתבקש מהצורך לאיחוד תשתיות.

ב - 23/2/1997 כתבה הגב' הילה אייל רפרנטית משרד האוצר כי החלופות שהוצעו לכביש 423 אינן מוכרות לה ויתכן כי נפסלו מטעמים אחרים, שאינם כלכליים.

ב - 31/3/1997 כותב שר האוצר מר דן מרידור, כי לא נבחנה הכדאיות כלכלית של חלופות.

ב - 9/3/1997 כותב ראש עירית רחובות כי גם אם ישתנה תוואי הכביש הרי יעבור במקום כביש ברמה נמוכה יותר. **כלומר** זה "בסדר". גם אם לא יאושר כביש אזורי אז מה ? מע"צ תבצע עבודות עבור עירית רחובות ובכך תזכה העיריה הכושלת בכביש ע"ח משלם המיסים.

ב - 19/3/1997 עונה שר התשתיות מר שרון לשאילתא בכנסת ומצהיר : **זהו כביש בינעירוני בעל חשיבות לאומית, תוואי הכביש אושר ע"י מוסדות התכנון התוואי עובר במקביל לקו המתח והכביש מצוי עתה בביצוע.** (יתכן כי שר התשתיות הוטעה ומטעה)

ב - 22/3/1997 הוגשה עתירה מינהלית בתביעה לעצירת העבודות והכרזת הכביש בלתי חוקי.

במהלך המשפט התברר :

- הכביש אושר ككביש עירוני ועבר שינוי לאזורי לפי מהנדס העיר ומכתבים אחרים.
- ההליכים לאישור הכביש האזורי לא הושלמו, התוכנית לפני הפקדה בתמא 3.
- ועדת העורכים החליטה לאמץ את התוואי ולהמליץ להכלילו בתמא 3.
- מנהלת מנהל התכנון הגב' רצ'בסקי ומע"צ מודעים לאי עמידתו בתנאי ודרישות תמא 3.
- למרות זאת הנו מבוצע בפועל כדרך אזורית, כדי ליצור עובדות בשטח.
- המתכננים (מנהל התיכנון) והמבצעים (מע"צ) מודים כי כאשר יבואו לאשר את הכביש בתמא 3 ויתגלו החריגות שהם עצמם מודעים להם, יבקשו הקלות.
- עירית רחובות מודה כי בגלל קשיי תקציב בקשה ממע"צ למרות שזו אינה סוללת כביש מקומי.

פסק הדין בעתירה המנהלית קובע :

הכביש והתוכניות **אינם חוקיים**, **העיריה** רשאית לסלול **כביש מקומי** בלבד, **לא יפתח** כביש ללא **מגון אקוסטי** המקובל על איכות הסביבה, במקרה של **כביש אזורי יש לאשרו כחוק** טרם הביצוע, יתכן ולא יסלל כביש אזורי כלל בגלל המגבלות הקיימות, מוסדות התכנון התבקשו לשקול להענות לדרישות התושבים **להסטת התוואי.**

לסיכום

- **מע"צ** החלה לבצע **כביש מקומי** בנגוד לחוק.
- לפי **הצהרת מע"צ** : הם **עבדו כחוק** (מכתבים ותצהירים ממע"צ, ע. רחובות, מ. התחבורה)
- בוצע **בפועל ككביש אזורי** ולכן כפוף להוראות תמא 3, אך לא עומד בדרישות תמא 3.
- לא בוצע **תסקיר השפעת סביבה** כנדרש.
- **לא נבחנו חלופות** (הכביש ארוך יותר בתוואי זה ויקר בגלל המעבר ע"י בתים).
- לא נבחן **איחוד תשתיות** (עם קוו מתח על 400/161 ק"ו) למרות ששר התשתיות מודע לקיומו.
- חייב להשמר **מרחק מינימלי של 40 מ'** מקו בנין לציר הדרך (לפי תמא 3) בפועל יש כ - 25 מ'.
- העובדות **היו ידועות לגורמי התכנון והביצוע** והם יודעים כבר עתה כי יצטרכו לבקש **הקלות**.
- שר התשתיות הכריז בתשובה לשאילתא בכנסת כי הפרויקט **(כביש 423) הנו לאומי**, לכן יהיה צורך **באישור הממשלה** כולה למתן הקלות.
- **קיים בית קברות צבאי** צמוד לתוואי המחייב רגישות, התחשבות ותאום.
- **אין מספיק מקום** לסלול את הכביש ע"י בית הקברות הצבאי (הכביש 48 מ',בפועל יש 46 מ').
- **הכביש עולה** בתכנון על **חצרות הבתים** מול בית הקברות.
- לפי משרד הפנים **אין התחייבות** של העיריה בנושא **המגון האקוסטי**.
- במע"צ לא הביאו בחשבון מימון מיגונים דירתיים וקירות אקוסטיים.
- **עלות** פתרון אקוסטי כ- **16 מיליון ש"ח**, שכן לאורך התוואי נבנו מאות יחידות דיור.
- **מימון** הפתרון האקוסטי יפול על **תקציב המדינה**.
- מעשה זה גרם עד עתה **בזבוז** של יותר מ - **4 מיליון ש"ח**.

גם כיום מנסה מע"צ להמשיך ולבזבז כספי ציבור תוך עבירה על חוק התקציב.
מע"צ טוענת כי יש צורך לשמר את העבודות שבוצעו (ושהוכרזו כבלתי חוקיות ע"י בית המשפט), עד לשלב בו יתוכנן הכביש מחדש ככביש עירוני.
ומאידך עד עתה לא הוחזרה החזקה על השטח לעיריית רחובות זאת כדי שמע"צ תוכל להמשיך להיות מעורבת ולקבל תקצוב להמשך העבודות במקום.

החשש שלנו כי לאור השתלשלות הארועים בעבר והעובדה כי ההליכים אינם מוקפאים,

ינסו מוסדות התכנון לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, למרות

שאינו עומד בדרישות תמא 3.

אנו **מבקשים בזאת** את התערבותך **למניעת תיקצוב ואישור חפוז של כביש 423** ובכך תהיה תרומתך לחסכון בתקציב המדינה וביזיון שילטון החוק ע"י מוסדות התכנון והבצוע, אשר עד היום עשו בפרשה זו כרצונם וללא בסיס חוקי.

הננו מבקשים פגישה קצרה איתך על מנת להציג בפניך את עמדתינו.

רצ"ב שתי כתבות שפורסמו בענייין :
הארץ - מוסף נדל"ן 17/9/1997
גלובס - נדל"ן 22/9/1997

בכבוד רב

פרופ' וארן יונג אלי שכטר

העתק :

הגב' בן פורת - מבקרת המדינה
עו"ד דורות - נציב פניות הציבור
מר א. רובינשטיין - היועץ המשפטי לממשלה

פרופ' ו. יונג אוניברסיטת בר-אילן המחלקה לכלכלה ר"ג 52900 פקס 03-5353180
אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227 טל' 052-944136 פקס 08-9423775

הארץ 17.9.97

ביהמ"ש: הכביש העוקף ממזרח לרחובות אינו חוקי ונסלל בניגוד לתוכניות האזור

מאת רונית מורגנשטרן

כביש עוקף רחובות מזרח, הנסלל בימים אלו על ידי מע"צ, אינו חוקי, מאחר שלא אושר על ידי מוסדות התכנון ככביש אזורי, אך מבוצע כמו בפועל. עיריית רחובות ומע"צ החליטו להסול דרך אזורית בלא כל בסיס חוקי, ובניגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור – כך קבע שופט ביהמ"ש המחוזי בת"א ארי גורן בפסק דין שניתן אתמול בתביעה של תושבי האזור.

מדובר בכביש העוקף את רחובות ממזרח, שאמור לקשר בין בילו לרמלה, ומיועד להליך את התנועה בין הדרום לצפון כציר תנועה מרכזי. כיום מתנקז את תנועה זו בחתוך הראשי של רחובות, רחוב הרצל.

כ-700 תושבים מהאזור, המיוצגים ע"י 5 עותרים באמצעות עו"ד מלכה אנגלסמן, טענו כי תוואי הכביש עובר בחברון תיחום הפרטיות, וכי הכביש תוכנן מראש בכביש עירוני ולא אזורי. עוד טענו, כי הפיכת הדרך לאזורית אינה חוקית. בכביש מושקעים 60 מיליון שקל, מהם תושקעו עד כה 4 מיליון שקל.

השופט גורן קבע בפסה"ד, כי גישת המשיבים, מע"צ, ועיריית רחובות, המקדימים בנייה לתכנון וקובעים עובדות בשטח, אינה נראית לביהמ"ש וסותרת את סדרי התכנון הנכונים.

"למען הסר ספק", הדגיש השופט בקשר לדו"ח האקוסטי הנדרש לסלילת הכביש, "הכביש לא ייפתח עד שתינתן התכנה האקוסטית כנדרש וכדין, כשהפיתרון יהיה מקובל אף על המשרד לאיכות הסביבה".

העותרים מתכוונים לתבוע מהמשיבים החזר הוצאות משפט בסך 70 אלף שקל.

השופט גורן על מע"צ:

"לעקור מהשורש את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון"

כארבעה מיליון שקל הוציאה עד כה מע"צ מכספי הציבור על סלילת כביש עוקף רחובות ממזרח. בפסק הדין של השופט המחוזי בתל אביב, אורי גורן, בעתירה של תושבי השכונות לאורך הכביש, התברר כי הכביש נסלל ככביש אזורי, בעוד הוא אר שר ככביש מקומי.

גורן ציווה להפסיק את הסלילה על לקבלת אישור, אם יינתן, לכביש אזורי, ולהחזיר את הוצאות העותרים בסך של 70 אלף שקל.

■■■

להלן קטעים נבחרים מפסק הדין, הנוגעים לתפקידה של מע"צ בסיפור:

"...לפיכך, נשאלת השאלה, מדוע בעצם גרפי הביצוע תכננו לסלילה דרך ברמה של דרך אזורית והחלו בסלילת דרך כזו? לשאלה זו לא מצאתי תשובה. "המצב המצוי" לענין כביש עוקף מזרחי לרחובות הוא שמוסדות התכנון תכננו ואישרו תוואי דרך מקומית. עוד בתכנית רח/2000 סומן עורק תנועה עירוני. בתכניות השונות המאושרות הרלוונטיות מאושרות דרך מקומית. אך כפועל התליטו עיריית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובניגוד מוחלט לתכניות התקפות באזור.

"בפועל, מתקיימים הליכים תכנוניים להפיכת הדרך לדרך אזורית. הליכים אלה יכולים שיחפכו את הדרך לאזורית ויכול שלא. המשיבים עצמם מגדירים הליכים אלה כנמצאים בשלבים מוקדמים.

■■■

"...כל עוד לא אושרה דרך אזורית במקום – אין לסלול דרך בזו. גישת המשיבים המקדימים את הבנייה להתכנון, וה"קובעים" "עובדות בשטח", אינה נראית לי. גישה זו מותרת את סדרי ומושכלות התכנון. תכנונים, ומובילה למצבים בהם נגרמים נזקים שתכנון מוקדם וחשיבה פרוספקטיבית יכלה למנוע. סדרי מנהל הולמים וראויים גוזרים את הצורך בביצוע הוללה הכנונית שקולה בלא להקן "העובדות בשטח", והק לאחר ביצוע החלטה מושכלת, ביצוע העבודות הנדרשות להוצאתה לפועל של התכנית. את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון יש לעקור מן השורש".

22.9.97 אלון

4/4

3153

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

ה' בכסלו התשנ"ח
4 בדצמבר 1997
ת.97-84634

604

לשכת שר האוצר
10 -12- 1997
מס' מסמך .....
.....

לכבוד
יוסף פרץ, ראש עירית טבריה
חיים צורי, ראש עירית ק.מוצקין
שמואל אבואב, ראש מועצת ק.טבעון
משה ששון, ראש עירית חולון

הנדון: <u>עתידה ומעמדה של חברת נתיבי איילון</u>
מתייחס למכתבכם בנדון לשר האוצר, מיום 24.11.97

מכתבכם בנדון לשר האוצר הועבר לטיפולי ולהלן התייחסותי:

1. בימים אלה בוחן צוות בינמשרדי את עתידה ומעמדה של חברת נתיבי איילון. הצוות מונה על ידי מנכ"ל משרד התחבורה וחברים בו נציגי משרד התחבורה, משרד האוצר ורשות החברות.

2. למיטב ידיעתי, הצוות צפוי להגיש המלצותיו במהלך התקופה הקרובה, וזאת לאחר שבחן חלופות שונות לעתידה ומעמדה של החברה, תוך התיעצות עם גורמים מקצועיים שונים.

3. לפיכך, אני סבור כי יהיה זה נכון להמתין להמלצות הצוות המקצועי ובמידת הצורך, להגיב עליהן.

בכבוד רב,

אבשלום פלבר
סגן הממונה על התקציבים

העתק:
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים אגף התקציבים
ד"ר שולה פסח - יועצת כלכלית לשר האוצר לשכת שר האוצר

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 ת.ד. 13185 טל' 5317495 פקס' 5317496

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

ג' כסלו התשנ"ח
2 דצמבר, 1997

לשכת שר האוצר
14 -12- 1997
מס' מסמך 97-87873
אל .....

לכבוד
פרופ' יעקב נאמן
שר האוצר
הקריה
ירושלים

מכובדי,

3153

לקראת פגישתנו הצפויה, אני מתכבד להעביר לעיונך הצגה תמציתית של פרוייקט דרך מס' 6 ע"ש יצחק רבין (כביש חוצה ישראל).

נשמח להעביר לך נתונים נוספים אם נתבקש.

בכבוד רב,

משה לוי

יו"ר מועצת המנהלים

משרד האוצר
נתקבל
11 -12- 1997
התקיון המרכזי

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

doc.10042

13/1/98

ילדי: דין-איין.

אלה

יעוד לחיוך לכם

המטמטמים

שולה

הילה ובראשון 15/12

16/12 – עלים

כריס חולה ישמעאל

הגיון לבית ל - 12.1

רשלה 10.

1. בדקו את כל הקבלות הבדלות השונות.

2. לתת. לתרגיל 12/1

3. לקבוץ לם שלה את כל הטבה.

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.

2 דצמבר, 1997

רקע

תוואי כביש 6 (לימים כביש חוצה ישראל) נקבע לראשונה עוד בשנת 1976 - במסגרת תכנית מתאר ארצית (תמ"א) 3. אורכו כ - 300 ק"מ. קצהו הדרומי, מדרום לב"ש ובצפון הוא מגיע עד לגליל בשתי שלוחות. הוגי רעיון הכביש ראו בו צורך תחבורתי וצורך חברתי - כלכלי, כמגשר בין חלקי הארץ לאורכה ולרוחבה, בשמשו ציר תחבורה מרכזי עיקרי, לצד שתי דרכי אורך קיימות (כביש 2 וכביש 4) ברמה פחותה.

עם גלי העלייה בסוף שנות השמונים, שבה ועלתה התוכנית במסגרת תמ"א 31 לקליטת העליה.

כדי לבדוק את התאמתה של התוכנית למציאות החדשה, ערכה מע"צ סקר היתכנות כולל שתוצאותיו פורסמו ב- 1991 והוכיחו בעליל את כדאיותו הכלכלית של הכביש ואת נחיצותו ברמת דחיפות גבוהה.

חברת כביש חוצה ישראל הוקמה בשנת 1993 ע"י הממשלה כחברה ייעודית במטרה לקדם ולזרז ככל הניתן את סלילת הכביש .

עם הקמתה החליטה החברה לשוב ולבדוק את הצורך בכביש ובמאפייניו.

חברת מתת - מרכז תכנון תחבורה בע"מ - ערכה נתוחי תנועה והערכות כלכליות שחזרו ואשרו את ממצאי סקר מע"צ בדבר נחיצותו של הכביש ותועלותיו התחבורתיות והכלכליות.

עלות וכדאיות כלכלית למשק

הנושא נבחן ביסודיות; הבחינה נעשתה בהנחיית צוות היגוי של אנשים מהאקדמיה ואגף התקציבים באוצר. העבודה אף נבחנה בחלקיה העיקריים על ידי מחלקת המחקר של בנק ישראל, שפרסמה בדצמבר 1994 מסמך בו נאמר, כי בבדיקת הכדאיות נמצא, שסלילת הכביש כדאית מאוד וכי שעור התשואה הפנימי הוא כ - 35%. אובדן התועלת למשק בשל דחיית הפרוייקט בשנה, יגיע לכ- 750 מיליון ש"ח.

ממצאי הסקר והמלצות החברה הובאו בפני כל הגורמים המתאימים כולל הממשלה, האוצר, בנק ישראל, וועדת הכספים של הכנסת, המועצה הארצית לתכנון ולבניה וכל אלה - לאחר בדיקה ודיונים מקיפים סמכו את ידם על ממצאי הסקר.

אחת המטלות שהטילה הממשלה על החברה היתה להציע לה גם אפשרויות לסלילת הכביש באמצעים חוץ תקציביים.

13, Noach Moses st. Tel-Aviv 67442 רח' נח מוזס 13, תל-אביב
Fax. 972-3-6961192-3 .פקס Tel. 03-6969889 .טל

החברה הגישה לאוצר את תוצאות הבדיקות והאפשרויות השונות. לאחר דיונים החליטה הממשלה שהקטע המרכזי של הכביש (בין גדרה לחדרה) באורך של כ-90 ק"מ, יסלל באמצעים חוץ תקציביים ע"י גורם שיממן, יסלול, יתחזק ויתפעל את הכביש ככביש אגרה.
אומדן עלות ההקמה הינו כ-700 מיליון $.

במקביל, תכננה החברה את תוואי הכביש עד לרמה של תוכניות מפורטות, אשר הוגשו לאישור המועצה הארצית לתכנון ולבניה.

המועצה דנה בתוכניות לפרטי פרטים, שמעה מומחים בתחומים שונים, כולל נציגי הגופים הירוקים ומינתה חוקר מיוחד ששמע מאות הסתיגויות והניח המלצותיו לפניה.
בתום התהליך החליטה המועצה הארצית לאשר את תוואי הכביש לאורך 90 הק"מ.

כדי להבטיח את סלילתו של הכביש, תוך התחשבות מירבית בגורמי הטבע, הנוף, איכות החיים והסביבה - מינתה המועצה הארצית צוות ליווי מטעמה לפקח ולאשר - מראש ותוך כדי ביצוע - כל עבודה שנעשית בכביש. זאת, בנוסף ובכפוף לתסקירי השפעה על הסביבה הנעשים בכל קטע ע"פ דרישות המועצה.

חקיקה

במקביל דנה וועדת הכספים של הכנסת, במספר רב של ישיבות, ב"חוק כביש ארצי לישראל" המסדיר את נושא הפקעת הקרקעות, שהתקבל בכנסת בחודש דצמבר 1994.
חוק נוסף שהתקבל בכנסת בקשר לכביש הינו החוק המאפשר את גביית האגרה בכביש.
ממשלות ישראל אשרו - כנדרש - את כל קטעי הכביש שאושרו במועצה הארצית וכל הליך שנקטה החברה.

עמותת אדם טבע ודין הגישה עתירה לבג"צ כנגד המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואחרים, בטענה כי המועצה הארצית אינה רשאית לדון בתכניות הכביש בתמ"א / 31 א', עד שיוגש לה תסקיר השפעה כולל על הסביבה בהתייחס לכביש חוצה ישראל כולו. העתירה נדחתה פה אחד על ידי הבג"צ.

המכרז הבינלאומי

כשבידיה כל האישורים ולאחר שעברה את כל הבדיקות והבחינות הכלכליות והסביבתיות, יצאה החברה במכרז בינלאומי לבחירת זכיין שיממן, יסלול, יתפעל את הכביש ויגבה את האגרה, בקטע המרכזי של הכביש (90 ק"מ).

13, Noach Moses st. Tel-Aviv 67442 רח' נח מוזס 13, תל-אביב
Fax. 972-3-6961192-3 .פקס Tel. 03-6969889 .טל

בפני המתמודדים במכרז הבינלאומי הופיעו, בהזדמנויות שונות, השרים בנימין בן-אליעזר, ישראל קיסר ודן מרידור שקראו להם להשתתף במכרז וציינו את תועלותיו לזכיין ואת החשיבות והתועלות בסלילת הכביש בהקדם האפשרי.

שש קבוצות בינלאומיות נגשו למכרז. לאחר תהליך מיון מוקדם נותרו ארבע קבוצות הכוללות חברות בינלאומיות וחברות ישראליות

מסמכי המכרז נמסרו למתמודדים בספטמבר 1996, בטקס במעמד ראש הממשלה מר בנימין נתניהו והשר אריאל שרון.

ארבע הקבוצות הגישו את הצעותיהם בחודש מאי האחרון. מתוך 4 ההצעות בחרה וועדת הזכיון שהוקמה ע"י החשב הכללי, את 2 ההצעות הטובות ביותר להמשך התמודדות עד לבחירת זכיין.

בימים אלו אנו נפגשים עם הקבוצות המתמודדות ונציגי הממנים למו"מ על מנת להגיע לסיכומים לקראת הגשת הצעה כספית נוספת בימים הקרובים.

להערכת החברה במהלך החודשים הראשונים של 1998 יושלם המכרז הבינלאומי, והעבודות יתחילו במחצית 1998. משך הביצוע לסלילת כל 90 הק"מ הוא 5 שנים מחתימת החוזה עם הזכיין.

החברה החלה בפעולות תפיסת החזקה בקרקע לכל אורך 90 הק"מ המאושרים.

החברה ממשיכה בפעילות הסדרת תשתית המים החקלאית, פינוי תשתיות לאומיות, ביצוע חפירות בדיקה והצלה באתרים ארכיאולוגיים לאורך תוואי הכביש.
החברה החלה בגידור לצורך תפיסת החזקה.

בד בבד ממשיכה החברה בפעולות התכנון וקבלת האישורים הסטטוטוריים לקטעים הצפוניים והדרומיים - מעבר ל - 90 הק"מ המאושרים.

<u>הקדמת הקמת מחלפים</u>

על מנת לקדם את סלילת הכביש החליטה הממשלה על ביצוע שני מחלפים מרכזיים - מחלף בן שמן ומחלף קסם - ולצורך כך הקציבה כ-250 מיליון ש"ח מהתקציב.

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

באפריל 97 נפתח לתנועה מחלף בן שמן (שלב א') בהשתתפות ראש הממשלה, שר האוצר ושר התשתיות הלאומיות.
המחלף מאפשר נסיעות ללא עיכוב בכל הכיוונים תוך ביטול הצמתים המרומזרים שהיו במקום.

בסוף 96 הוחל בעבודות במחלף קסם, המחבר בין כביש חוצה שומרון, כביש 6 העתידי וכביש 444.
בשנת 97 ממשיכים בעבודה אינטנסיבית במחלף. העבודה מיועדת להסתיים בתחילת 1999.

הכביש ע"ש יצחק רבין ז"ל

אחד התומכים בכביש והדוחפים לסלילתו בהקדם, היה ראש הממשלה יצחק רבין ז"ל.
כאות הוקרה לפעילותו החליטה ממשלת ישראל לקרוא לכביש, "דרך מס' 6 ע"ש יצחק רבין".

המודל הפיננסי

רקע כללי

עיקר התרומה של כביש חוצה ישראל למשק הוא בשיפור השרות בכל הרשת. ככל שהאגרה המוטלת על המשתמשים בכביש 6 גבוהה יותר כן גדלה הסטת התנועה ממנו אל שאר חלקי הרשת ואיתה הירידה בתרומת הכביש משק.

מטרות המודל הפיננסי

א. מימון הכביש באופן חוץ תקציבי.
ב. קביעת אגרה הנמוכה ביותר האפשרית, תוך עמידה בדרישות איכות שרות ובטיחות מוכתבים.
ג. מיצוי היעילות של הסקטור הפרטי.

חלוקת הסיכונים

על מנת להשיג את המטרות שלעיל נבנה מודל פיננסי שביסודו העקרונות הבאים:

א. הסקטור הפרטי ישא בכל הסיכונים המצויים בשליטתו:
- עלות ולו"ז להקמה
- עלות תפעול ותחזוקה
- עלות ועיתוי הרחבות
- תפעול מערכת הגביה האלקטרונית ואכיפת הגביה.

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.

ב. המדינה תשא ברוב אי הודאות הנובעת מהקושי לחזות בדייקנות את התנועה במהלך חיי הזכיון (30 שנה). כתוצאה מכך, אם יתממשו התחזיות האופטימיות הכביש יכול להיות מקור הכנסה למדינה בעוד שאם יתממשו התחזיות הפסימיות המדינה תצטרך לסבסד חלקית את הכביש במהלך חיי הזכיון.
להערכתנו ולהערכתם, הבלתי תלויה, של הקבוצות המתמודדות, תחזיות התנועה וההכנסה המראות כיסוי מלא של ההשקעה הינן מבוססות ואף שמרניות.

ג. למציעים ניתנה הזדמנות להציע שיפורים לתכנון הכביש ולאופן הרחבתו. הזדמנות זו נוצלה על ידם ונתקבלו ואושרו לכל קבוצה הצעות לשינויי תכנון בהיקף של כ- 300 מליון ש"ח.

אגרות גודש

אגרות גודש הינן הפתרון האולטימטיבי לתאום יעיל בין הביקוש להצע בתחבורה היבשתית. מאחר שהטלת אגרות גודש הן בבחינת "סדר חברתי/כלכלי חדש" קבילותן הפוליטית מהווה מחסום בלתי עביר למימושן.

גבית האגרה בכביש תעשה, בלעדית, באופן אלקטרוני. כתוצאה מכך כביש חוצה ישראל מניח את התשתית הטכנולוגית, הכלכלית, שיווקית, תחזוקתית, חוקית ובעיקר ציבורית לכניסה לעידן אגרות הגודש.

רח' נח מוזס 13, תל-אביב 67442 13, Noach Moses st. Tel-Aviv
טל. 03-6969889 Tel. פקס. 972-3-6961192-3 Fax.