

דו"ח תת"ל 91

**חוות דעת בנוגע לתוכנית להקמת תחנת כוח מופעלת בגז באזור השרון
אלוף (במיל') גיורא איילנד**

יוני 2020

ראשי פרקים

3.....	הקדמה ורקע.....
4.....	חלק א' – הקמת תחנות כוח מופעלות בגז בישראל.....
5.....	1) תהליך בחירת מיקום תחנות כוח חדשות.....
6.....	2) נחיצות תחנות כוח חדשות מופעלות בגז.....
11.....	חלק ב' – תת"ל 91.....
11.....	3) כללי.....
13.....	4) השלכות ביטחוניות.....
16.....	5) הבנות מול הרשות הפלשתינית.....
17.....	6) תסקיר השפעה על הסביבה של היזם.....
19.....	7) היעדר תסקיר השפעה על בריאות הציבור.....
20.....	8) בעיות תכנון: הולכת סולר ותוכנית מחלף 55.....
22.....	סיכום ומסקנות.....

נספחים

- נספח א' - צרכי תכנון משק החשמל סטטוס תוכניות הווה (2019) ועתיד (2040)
- נספח ב' - חקר התכנות של עמותת אקופיס Water Energy Nexus
- נספח ג' - התנגדות הרשויות בשרון לתת"ל 91
- נספח ד' - דו"ח חוקר ות"ל בנוגע להשגות על תת"ל 91
- נספח ה' - קטעים רלוונטיים מהסכמי אוסלו בנוגע לשת"פ אזרחי
- נספח ו' - מכתב התנגדות של עיריית קלקיליה לתוכנית תת"ל 91
- נספח ו'2- מכתב התנגדות של עיריית חבלה לתוכנית תת"ל 91
- נספח ז' - מכתב מפרופסור איתמר גרוטו לשר שטייניץ
- נספח ח' - החלטת בג"צ בנוגע לעתירה כנגד החציבה בשדה בריר
- נספח ט' - מכתב מתשתיות נפט ואנרגיה בע"מ
- נספח י' - מכתב מנתיבי ישראל בנוגע למחלף חיבור בין כביש 55 לכביש 6

הקדמה ורקע

1. אני אלוף (במיל') גיורא איילנד נתבקשתי מאת עיריית כפר סבא לתת חוות דעת מקצועית בנוגע להקמתם של תחנות כוח מופעלות בגז חדשות במרכז הארץ ושל תוכנית הקמת תחנת הכוח (תת"ל 91) מזרחית לכפר סבא בפרט.
2. להבנתי, על אף השגות מרובות מצד רשויות גורמים פרטיים וציבוריים אשר הצביעו על בעיות רבות באישור תוכנית ההקמה של תת"ל 91 ועל ההשלכות הסביבתיות, בריאותיות וביטחוניות, אושרה התוכנית בות"ל.
3. הן בתפקידי האחרון בצה"ל כראש אג"ת ובעיקר בתפקידי כראש המועצה לביטחון לאומי עסקתי והייתי אחראי על תהליכים ותפישות בכל הקשור להיבטים ביטחוניים מדיניים וכלכליים של מתקני תשתית במדינת ישראל. במסגרת חברת הייעוץ שאני מנהל כיום עסקתי בפרויקטים רבים הקשורים לאישורים של הקמת מתקני תשתית לאומיים ומתקני אנרגיה בפרט. מתוך כך אני סבור שיש לי את הידע והרקע המתאים לתת חוות דעת מהימנה בנושא שאליו נדרשתי.
4. מעבר לידע והמומחיות שלי הסתמכתי גם על חומרים ומסמכים שקיבלתי מעיריית כפר סבא וכן מפגישות שקיימתי עם גורמים רלוונטיים.
5. בחלק א' של הדו"ח אעסוק בסוגיית אישור והקמה של תחנות כוח מופעלות בגז באופן כללי ואילו בחלק ב' אעסוק באופן פרטני בתת"ל 91.
6. מסקנותיי העיקריות מחלק א' הן שהליך תכנון ואישור הקמתן של תחנות כוח מופעלות בגז חדשות במדינת ישראל הוא בעייתי ביסודו. זאת מפני שהוא מאפשר אישור תוכניות בשני מסלולים מקבילים תוך כדי תחרות שווה ביניהם. מסלול ראשון רצוי שבו תוכניות אשר מיקומן נבחר בקפידה על ידי המדינה תוך התחשבות במכלול היבטים לאומיים אך בנוסף מסלול שני (שבמסגרתו אושרה תת"ל 91) שבו היזם בוחר את המיקומים על פי האינטרסים הצרים שלו. אין כל העדפה או תמריץ חיובי לגבי המסלול הראשון שהוא עדיף בראייה לאומית וציבורית.
7. בנוסף לכך יש מספיק נתונים וטיעונים המטילים ספק בצורך להקים תחנות כוח חדשות בכלל. נראה כי ההשפעות המזיקות הסביבתיות וגם הכלכליות של הקמת תחנות גזיות חדשות תוך יצירת יתירות מוגזמת לא נלקחות מספיק בחשבון.
8. מסקנותיי העיקריות מחלק ב' הן שלמיקום המיועד של תת"ל 91 ישנן השלכות שליליות בתחומים רבים החל מביטחון והבנות עם הרשות הפלשתינית ועד השפעות סביבתיות ובריאותיות. אף על פי שהתנגדויות מנומקות מבחינה מקצועית בתחומים הנ"ל הוגשו, התוכנית אושרה בות"ל ללא בחינה מעמיקה מספיק של הדברים וללא לקיחה בחשבון שהאפקט המצטבר של כלל הציונים השליליים/גבוליים בתחומים השונים אמור להספיק כדי לדחות את אישור הקמת התחנה במקום המיועד.

חלק א': הקמת תחנות כוח מופעלות בגז בישראל

1) תהליך בחירה ואישור מיקום תחנות כוח חדשות

9. ישנן שתי גישות בתכנון המוביל לקבלת החלטות במערכות ארגוניות הירארכיות - האחת מלמטה למעלה (bottom-up) והשנייה מלמעלה למטה (top-down). מתי נכון להשתמש בכל שיטה? ובכן, השיטה מלמטה למעלה מתאימה יותר כאשר מתקיימים שני תנאים: תנאי ראשון - הידע ברמה הנמוכה הוא משמעותית טוב יותר מאשר ברמה הגבוהה. התנאי השני - אין השפעות רוחב משמעותיות בין תכנון בגזרה אחת לתכנון בגזרה מקבילה. תכנון כזה, מלמטה למעלה מתאים בדרך כלל לתכנון עירוני. נניח שיש כוונה להקים שכונה חדשה בעיר. משתי הסיבות שצוינו, נכון לקיים את התהליך מלמטה למעלה, דהיינו הנושא יאושר בוועדת תכנון מקומית, יעלה לוועדה המחוזית, ועל פי צורך גם לרמה הארצית. הדבר מאד שונה כאשר מדובר על תכנון של תשתית לאומית, בין אם של אתרי אנרגיה או של כל תחום אחר. הסיבה היא כפולה. בתחום זה הידע ברמה הלאומית (באשר לצרכים ובאשר להשפעות הגיאוגרפיות) הוא גבוה יותר מאשר ברמה המקומית. דבר שני, בתחום הזה של תשתיות לאומיות ישנן השפעות רוחב מהותיות בין הפרויקטים השונים, החל מהצורך לקחת בחשבון חיבור לתשתיות לאומיות אחרות (קווי מתח גבוה, תשתית צנרת גז וכו') וכן משמעותיות ביטחוניות שונות.

10. למרות שברור כי התכנון של תשתית לאומית חייב להיעשות מלמעלה למטה, לא זה מה שקרה בפועל. בפועל, היזמה תמיד הגיעה ממלטה ע"י היזם (בין אם פרטי ובין אם ציבורי). כך למשל כשיזם רצה להקים תחנת כוח הוא חיפש את המיקום שימקסם את האינטרסים שלו. שיקול מרכזי מבחינתו הוא מחיר הקרקע עליה הוא מעוניין לבנות כמו גם ההתכנות וקלות התהליך בהשגת הזיקה בקרקע. בקשתו להקים את האתר במקום מסוים הוצגה לוועדה המחוזית. הועדה לא בחנה האם המיקום שנבחר הוא האופטימאלי מבחינה לאומית. הועדה בחנה האם הבקשה עומדת בדרישות רגולטוריות שונות ואם אינה מוצאת לנכון לדחות את ההצעה היא העלתה אותה לוועדת תשתיות לאומיות (ות"ל). כשהפרויקט הגיע לאישור בות"ל כבר השקיעו היזמים הן זמן רב בביצוע ההליך מול הרגולטורים השונים והן מיליונים רבים בתכנון פרטני. הות"ל שקל באופן הדומה לוועדה המחוזית. הוא אינו שאל האם זוהי התכנית האופטימאלית מבחינה לאומית, אלא בוחן האם יש מקום לאשר או לפסול הצעה קונקרטית זו. מרחב האפשרויות של הות"ל היה דיכוטומי - או לאשר את מה שהוצע או לפסול. ברור כי גם אם כל היזמים שפועלים בנפרד מנסים כל אחד למצוא את האופטימום של עצמו הרי התוצאה היא איננה אופטימום לאומי.

11. הדרך הנכונה היא כאמור לפעול בשיטה של top down. אם מדובר לדוגמא על הקמה של תחנות כוח הרי שנכון לפעול בשלושה שלבים:

שלב א' - משרד האנרגיה צריך להכין תכנית אב לשנים הבאות. בתוכנית יוגדר כמה תחנות נכון להקים, מה הגודל שלהן, מה סוג הטכנולוגיה שלהן ומהם האזורים הגיאוגרפים שנבחרו. בנוסף יוגדרו תנאים נוספים כמו למשל מרחק מינימום מתחנת כוח קיימת או מאתר תשתית לאומי אחר.

שלב ב' - היזמים יוכלו להגיש הצעות אבל אך ורק כאלה שמתכנסות לתוך תכנית האב הלאומית. ההצעות יוגשו לוועדת תשתית לאומית (ות"ל). היות ומדובר רק על "רעיון מרכזי" הרי שלא נדרש הליך ארוך ומסורבל להגשת בקשה כזו.

שלב ג' - אחרי שהות"ל אישר את הרעיון המרכזי יגיש היזם לוועדה המחוזית את התוכנית הפרטנית. הוועדה המחוזית תעסוק מטבע הדברים רק בפרטים - היא תבדוק שהחברה עומדת בכל הדרישות הרגולטוריות בהיבטי איכות הסביבה, בטיחות וכו'.

12. פעולה בדרך זו תבטיח ארבעה הישגים :

- א. מקסום תועלת לאומית - הנובע מהתחשבות בצרכים לאומיים עוד בשלב התכנון.
- ב. הקטנת אי הודאות - כל יזם ידע כי אם הוא מציג הצעה שמתכנסת להגדרות הלאומיות הרי שתוכניתו תאושר.
- ג. מקסום יתרונות יחסיים - כל דרג יעסוק ביתרוננו היחסי- הות"ל יעסוק ברמה הלאומית בעוד שהוועדה המחוזית תדאג לפרטים.
- ד. קיצור התהליך.

הגישה החדשה בתהליכי אישור תשתיות לאומיות

13. ב-2014 החלו הממשלה ורשות החשמל לגבש מתודולוגיה חדשה, שלכאורה תואמת את גישת top down הרצויה. תחילתה בהחלטה להכין תוכנית מתאר ארצית לאיתור מתחמים לתחנות כוח (תמ"א 11/ב/10) אשר במסגרתה נסקרו עשרות אתרים וסוננו בקפדנות עד כדי אישור מפורט ל-5 מתחמים גיאוגרפיים צמודים לאזורי פיתוח בנויים ושעתידיים לספק עד 10,000 מגה וואט. בנוסף קבעה המדינה את היקף הדרישה לתוספת ייצור החשמל על בסיס גז העתיד. במצב זה אכן אמור להיות שיפור בפיזור הגיאוגרפי של תחנות הכוח ושמירה על השטחים הפתוחים.

14. אך עם זאת, במרץ-אפריל 2017 החליטה הממשלה (החלטה 2592) על קידום נוסף של הקמת תחנות כוח (החלטה 2592) בתכנון מזורז שאינו מחויב לכללי התכנון הארציים, ולמעשה אושרו מיקומים חדשים להקמת תחנות כוח בגז אשר נבחרו על ידי יזמים כמו בשיטה הישנה, במקביל למתחמים למרות שהאחרונים כבר נועדו לספק את מלוא התצרוכת הנדרשת. (תת"ל 91 היא אחת מאותם מיקומים שאושרו לאור החלטה זו)

15. באיתור חמשת המתחמים במסגרת תמ"א 11/ב/10 ניתן משקל לא רק להיבט הכלכלי אלא גם למספר שיקולים לאומיים הכוללים את הנושא הביטחוני, את הצורך לפזר תשתיות, את היבטי הגנת הסביבה ואת הרצון להימנע מקונפליקטים עם תוכניות תשתית אחרות.

לעומת זאת, מיקומי תחנות הכוח החדשות שאושרו בהליך המזורז נבחרו על ידי היזמים משיקולי רווחיות ואינטרסים פרטיים כמו בשיטה הישנה ולמעשה הות"ל שמאשר אותם אינו עוסק כלל בהיבטים ברמה הלאומית.

16. יתרה מכך, בשיטה הישנה היה צריך היזם לעבור אישורים של וועדות תכנון מחוזיות שדאגו לפקח על האינטרס הציבורי ועל ההיבטים המקומיים הפרטניים בטרם הגעתם לות"ל. אך לאחר ההחלטה, עברו התוכניות החדשות לתחנות כוח במסלול ישיר לות"ל. הות"ל במקום הרמה הלאומית, עוסק באותם היבטים מקומיים פרטניים אך באופן שטחי ולא מעמיק כמו הרמות המחוזיות ומקומיות כך שכל התהליך בנוגע לתחנות אלו לקוי ביסודו לעומת השיטה הישנה ולכאורה ללא הצדקה.

17. בסוף התהליך עתיד להתבצע מכרז שבמסגרתו יתחרו כל התוכניות הן אלה שמוקמו במתחמים הלאומיים והן אלה שמיקומם נבחר על ידי היזמים ואושרו בות"ל ורק התוכניות שיזכו ימומשו בסופו של דבר. הקריטריונים המדויקים לקביעת הזוכים טרם גובשו סופית למיטב ידיעתי. עם זאת ידוע שיזמים אשר ישאפו להקים תחנות כוח במתחמים הלאומיים ייאלצו לשלם סכום כסף ניכר כתוספת למכרז רק בכדי ליצור תחרות הוגנת אל מול היזמים שהשקיעו בהשגת האישורים וההחזקה בקרקעות שלא אושרו על ידי המדינה.

18. ניתן היה להשלים עם המהלך הכפול הנ"ל זה אם המדינה הייתה דואגת לתת תמריץ חיובי גבוה לזים שיבחר לבנות בתוך המתחמים המסומנים. מטבע הדברים המקומות אותם בחרה המדינה הם מרוחקים יחסית מתשתיות של צנרת גז או רשת חשמל מרכזית. היזמים לעומת זאת מחפשים את המקומות הקרובים ביותר לשני אלה בכדי להוריד עלויות. ככל שהמדינה מאפשרת להם למצוא ולהציע מקומות כדאיים יותר מבחינתם-הם יעדיפו מקומות אלה על האתרים אותם הציעה המדינה. בנוסף, ה"תשלום מיוחד" שמשיטה המדינה על מי שבכל זאת יבחר לבנות תחנת כוח במתחמים שהיא בחרה, מגדילה את התמריץ השלילי. זהו מהלך מוזר שבפועל "דוחף" יזמים לחזור ולנסות ולבנות תחנות כוח באזורים הכי מיושבים במדינה ללא כל התחשבות בבריאות הציבור בסביבה ובשיקולים לאומיים שאינם כלכליים גרידא.

2) נחיצות תחנות כוח חדשות המופעלות בגז

19. במשרד האנרגיה קיימת תוכנית רב שנתית לפיתוח משק החשמל העתידי. התוכנית מתבססת על תחזית הביקוש, על הגידול בשימוש באנרגיה ירוקה, על סגירת תחנות פחמיות, ובהתאם לכך על הצורך להגדיל את ייצור החשמל בעזרת גז.

20. על פי הנתונים במצגת של משרד האנרגיה שברשותי ועוסקת בנושא¹, סך ההספק המותקן נכון ל-2018 היה 17,200 מגוואט. ביקוש שעת השיא המוערך ב-2018 עמד של 12,900 מגוואט, כלומר שהיקף היתירות בשנה זה עמד על 33%. זאת למרות שתוכניות הפיתוח מלפני עשור קובעות שיעור יתירות של 17%-20% בלבד. שיעור יתירות של 17%-20% מגלם את נקודת האופטימום שבין ההשקעה הנדרשת ביתירות ובין תוחלת הנזק מאי-הספקה.

21. לעומת זאת, לשיעור יתירות גבוהה מכך ומוגזם יש עלויות עודפות גבוהות המושתות על הציבור וקיימת ביקורת רבה בנושא הן ציבורית והן כזו אשר הופיעה בדו"חות מבקר המדינה לאורך העשור (בייחוד בכל הקשור לתקצוב מוגזם של רזרבות בנושא פיתוח משק החשמל והגז הטבעי)². עוד טוענים המבקרים, כי חישוב היתירות הרצויה נעשה ביחס לנקודות השיא המקסימליות הבודדות בביקוש כך שהיקף היתירות ביחס לרוב ימות השנה גבוהה בהרבה. זאת במקום לחשב את היתירות מנקודת ה"ביקוש הסביר" כדי שתיתן מענה למקרים של שיא³.

¹ "צרכי תכנון משק החשמל סטטוס תוכניות הווה (2019) ועתיד (2040) עקרונות תכנון ונחיצות"

² דו"ח מבקר המדינה 63א מ-2012 ואחר כך דו"ח מבקר המדינה 68ב' מ-2017

³ ראה גם מאמר בTheMarker

https://www.themarker.com/blogs/aviv-moses/BLOG-1.8802834?utm_source=Web_Share&utm_medium=Whatsapp&utm_campaign=Share

22. ב-2030 ביקוש שעת השיא המוערך הוא של 17,500 מגוואט, על פי הנתונים שבמצגת משרד האנרגיה והיקף היתירות המתוכננת היא כשל 20% כנדרש. לפיכך ההספק המותקן ב 2030 עם 20% יתירות אמור לעמוד על 21,000 מגוואט כלומר גידול של 3,800 מגוואט בהספק המותקן לעומת 2018.
23. התוכנית מייעדת לאשר תוכניות הקמה של תחנות גזיות אשר יספקו באופן כולל 6,700 מגוואט לפחות עד ל2030 היות והתוכנית לוקחת גם בחשבון את השבתתן של תחנות חשמל פחמיות.
24. התוכנית אינה לוקחת בחשבון בחישוב הגידול הנדרש בחשמל קונבנציונלי את יעדי השימוש באנרגיות מתחדשות שהציבה הממשלה שלאחרונה דווקא עודכנו וגדלו משמעותית לכדי 30% מכלל הייצור בשנת 2030 ע"פ מפת הדרכים החדשה⁴.
25. ניכר כי שוב עלולה להיווצר יתירות מוגזמת בייצור חשמל (באמצעות גז טבעי) עליה הציבור ישלם. ההפסד הכלכלי במקרים אלו לא נובע לא רק מהעלות וההשקעה בהקמתן של תחנות כוח חדשות וחיבורן אלא מכך שאותן יזמים פרטיים בעלי התחנות מקבלים תשלום מהמדינה במחיר ידוע מראש על הזמינות. כלומר התשלום עבור ייצור החשמל לא נעשה כנגד הצריכה בפועל וכנגד הביקוש אלא כנגד היכולת הפוטנציאלית של התחנה לייצר ולכן **יתירות מוגזמת מביאה לבזבז גזול של כספים המשולמים למשך שנים על ידי המדינה רק עבור הזמינות**.
26. ע"פ הנתונים ישנן כיום כמה וכמה תוכניות לגבי הרחבת הייצור בתחנות גזיות בסטטוסים שונים של תהליכי אישור והסמכה על פי חלוקת הבאה:
- א. במתחמים הלאומיים במסגרת תמ"א 11/ב/10 (ראה פסקה 10): סה"כ 5075 מגוואט.
- ב. ביוזמות פרטיות (כגון תת"ל 91, ראה פסקה 11): סה"כ 4,460 מגוואט.
- ג. בהרחבות של אתרי חברת חשמל קיימים: סה"כ 1,352 מגוואט.
- סה"כ 10,887 מגוואט שעל פי הבנתי, לאחר תוצאות המכרז, רק חלקן בסופו של דבר ייבחר לייצר.
27. בנוסף לכל זאת ועל פי טענות רבות, מסתמכות הערכות של הצורך בהגדלת ייצור החשמל בגז על מקדם הנצילות הנוכחי של התחנות הקיימות. מקדם הנצילות הינו היחס בין מספר השעות שהתחנה עובדת בהספק מלא למספר השעות בשנה. רבות מהתחנות כיום עובדות עם מקדמי נצילות נמוכים של כ-40%.
28. בנוסף, בהחלטת ממשלה הוצב יעד של התייעלות אנרגטית של לפחות 17% עד שנת 2030 אשר אמור להוריד בצורה ניכרת את הגידול בצריכת החשמל לאורך השנים (גידול של 1.7% בלבד במקום 2.47% - הנתון שבה השתמשה רשות החשמל לתכנון משק החשמל).
29. לפיכך, במידה והתחנות המופעלות בגז שכבר מותקנות וכאלה שכבר אושרו (ועתידות לפעול מ-2023) יעבדו במקדמי נצילות גבוהים יותר של 70%-80% ותושג התייעלות אנרגטית על פי היעדים אזי יוכלו תחנות הכוח הגזיות בישראל לייצר הרבה יותר חשמל מהיעדים שהוגדרו כך שניתן לוותר באופן מוחלט הצורך בהקמתן של תחנות כוח גזיות חדשות⁵.

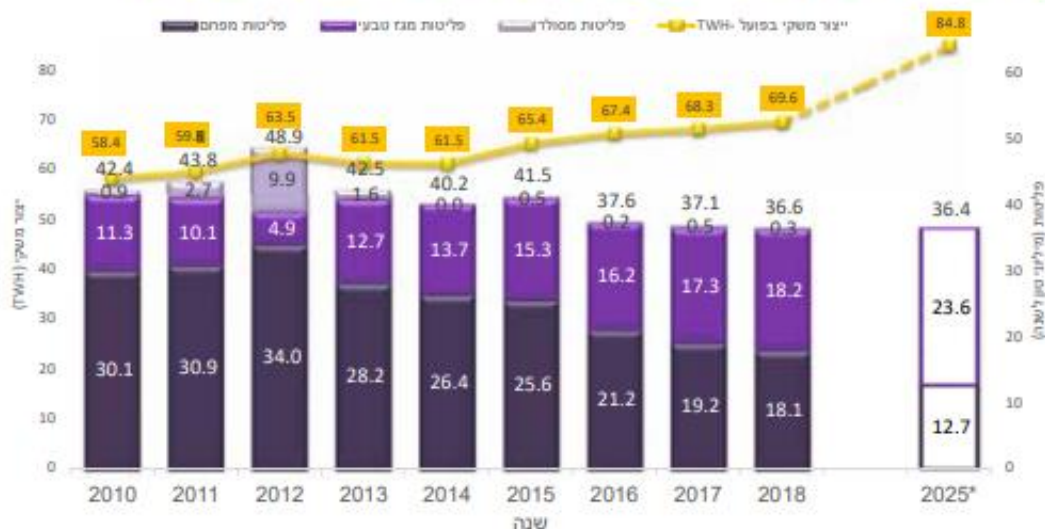
⁴ <https://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-5740288,00.html>

⁵ ראה מאמר של אמנון פורטוגולי בנושא: <https://www.zman.co.il/58182>

30. הטענות הנ"ל מותנות גם בהשגת היעדים לגבי יכולת הייצור באנרגיות מתחדשות. הבעיה היא שאנרגיות מתחדשות ובעיקר אנרגיה סולרית אינן מייצרות חשמל באופן רציף לכל שעות היום ולכן הן לא יכול להוות תחליף זמין לייצור חשמל באמצעות גז אלא רק בשעות מסוימות.
31. הבעיה עולה בעיקר בשעות הערב והלילה בתנאי מזג האוויר קיצוניים שבהם כאמור אין ייצור סולרי של חשמל אך קיים ביקוש גבוהה עקב השימוש באמצעי חימום או קירור. מדובר בעשרות שעות בודדות בשנה שבהן יש חשש כי הביקוש לחשמל הצפוי גובר וחורג ממה שהתחנות הגזיות הקיימות והמאושרות מסוגלות לייצר.
32. היכולת לשנות מצב זה הינו ביישום טכנולוגיות אגירה (שכבר קיימות כיום). אגירת חשמל המיוצר באנרגיות מתחדשות (וגם בתחנות מופעלות על גז) יאפשר יעילות מקסימלית של התאמת הייצור לביקוש ובמצב כזה צודקים אלו הטוענים שאין צורך בהקמה של תחנות מופעלות בגז חדשות.
33. אך גם ללא אגירה, נשאלת השאלה האם עשרות שעות בודדות בשנה של חריגת הביקוש מהיכולת לייצר מצדיקה את הקמתן של תחנות כוח גז חדשות (שכל אחת מהן מסוגלת לייצר עשרות אלפי שעות) על כל המשמעויות הכלכליות, סביבתיות ומזהמות הכרוכות בהקמתן.
34. הרבה מן הוויכוח אם כן בין מתווי המדיניות של משרד האנרגיה/רשות החשמל אל מול ארגונים ירוקים ומתנגדי המתווה הדורש הקמת תחנות גזיות חדשות הוא באשר לארבע שאלות: (א) מהי נקודת האופטימום של יתירות בייצור חשמל אליה צריך לשאוף? (ב) עד כמה ניתן להסתמך על כך שהגידול בייצור חשמל באנרגיה מתחדשת בישראל ישיג את יעדיו? (ג) מה תהיה מידת ההצלחה והיכולת ליישם את נושא האגירה? (ד) בהנחה שאין אגירה, מהי כמות שעות צריכת השיא בהן צפוי הביקוש לעלות על הייצור של חשמל בגז (בהיעדר אפשרות לנצל אנרגיות מתחדשות) והאם הדבר מצדיק הקמת תחנות גז חדשות שלא נועדו אלא רק להשלים את החסר בנקודות הזמן הבודדות הללו?
35. על כל פנים, תוכנית משרד האנרגיה מתבססת בין היתר על שתי הנחות: האחת, ייצור חשמל מגז מזהם מעט. הנחה שנייה היא שישראל היא משק אוטרקי, שצריך להתבסס רק על ייצור חשמל מקומי. שתי ההנחות אינן נכונות לדעתי.
36. גרף המצורף למשל מתאר את פליטות פחמן דו חמצני (אחד מהגזים העיקריים המזהמים אוויר) מסקטור החשמל לפי סוג דלק על פני שנים⁶. הצבע הכהה יותר מייצג את הפליטה מפחם בעוד החלק הבהיר מייצג את הפליטה מגז. נכון שעם השנים כאשר גדל השימוש בגז טבעי על חשבון פחם, כמות הפליטות המצרפית קטנה מעט אך לא באופן דרמטי במיוחד.

⁶ מתוך דו"ח מצב משק החשמל 2018 של רשות החשמל

פליטות CO₂ מסקטור החשמל לפי סוג דלק



37. סוגייה קריטית יותר הנה זיהום חלקיקי. פליטת חלקיקים נשימתיים עדינים (PM2.5) לאוויר הינו אחד מהגורמים הקטלניים בזיהום אוויר המוביל באופן ישיר לתמותה מוקדמת בקרב האוכלוסייה. מדינת ישראל כבר עכשיו (בעיקר באזורי המרכז והאזורים המיושבים בצפיפות) נמצאת בחריגה גדולה ברמות ה-PM2.5 מהתקן המומלץ. על פי מחקר של משרד הבריאות, בשנת 2015 מתו בין 1609 ל-2253 איש כתוצאה מחשיפה לזיהום חלקיקי !

38. בייצור חשמל, בדומה לפליטת CO₂, שריפת גז טבעי עדיפה אומנם על ייצור חשמל בפחם אך היא עדיין מייצרת 0.2 גרם של חלקיקים לקוט"ש (לעומת שריפת פחם המייצרת כ-0.7 גרם לקוט"ש).

39. במובנים אלה, השימוש בגז קרוב יותר לשימוש בפחם מאשר השימוש באנרגיה ירוקה. אין שום סיבה לשמוח על השימוש הגובר בגז כאשר יש לישראל הזדמנות לייצר יותר ויותר חשמל מאנרגיה ירוקה שלא מזהמת כלל. נכון שלא ניתן להתבסס רק על אנרגיה ירוקה, שכן המקור העיקרי הוא אמצעים סולריים, ואנרגיה סולרית מיוצרת במקרה הטוב במשך 8-12 שעות ביממה אך אין סיבה שלא להגדיל מקור זה למקסימום.

40. כשבוחנים את אשר קורה באירופה רואים שם מגמה ברורה. רוב המדינות נמצאות הרבה לפנינו בכל הקשור לשימוש באנרגיה ירוקה, ובהשוואה של היעדים שלנו, מול היעדים שלהם הפער ילך ויגדל. יותר מכך, לישראל ישנה סיבה נוספת להעדיף אנרגיה ירוקה. בין אם מדובר בטורבינות רוח או בשדות סולריים הרי שאתרים אלה אינם "מטרות אסטרטגיות" אטרקטיביות בעיני אויב שיש לו נשק מדויק. מדובר על מטרה מפורזת ללא מרכז כובד, וזאת בניגוד לתחנות כוח על בסיס גז שלהם טורבינה אחת (או שתיים) הנמצאות במקום גיאוגרפי קטן ומהוות יעד קלאסי לאויב.

41. עד לפני מספר שנים נהגו מדינות אירופה לייבא נפט גולמי מחו"ל ולהפוך אותו למוצרי נפט (בנזין וסולר) בעזרת בתי זיקוק. בשנים האחרונות התהפכה המגמה. סעודיה, יצואנית הנפט הגדולה בנתה על החוף

המערבי שלה (על שפת ים סוף) במקום בשם YANBOO מערכת גדולה של בתי זיקוק, ועתה היא מייצאת לאירופה יותר ויותר מוצרי נפט במקום נפט גולמי. למעלה מ-20% מייצוא הנפט הסעודי הוא מוצרי נפט מזוקקים וייצוא מוצרי נפט מזוקקים לאירופה מגיע כבר למחצית מכמות הנפט הגולמי המיוצא לאירופה. ההיגיון האירופאי אינו כלכלי אלא סביבתי. מדינות אירופה הצפופות מעדיפות "לייצא" את זיהום האוויר לחו"ל. כאשר בתי זיקוק פועלים יותר ויותר בסעודיה ופחות באירופה, האוויר באירופה נעשה יותר נקי.

42. ישראל יכולה לפעול באופן דומה. נכון לעכשיו ישראל מספקת לירדן הן מים והן גז. ירדן בתמורה, כמעט ולא מייצאת דבר לישראל. הדבר מייצר תלות חד צדדית שאינה תורמת ליציבות. הירדנים כמהים לייצר בעצמם ולייצא לישראל. זו הסיבה העיקרית שהם מתעקשים על פרויקט ה "DEAD-RED", פרויקט שאמור להתפיל את מי ים סוף ולמכור חלק ממנו (במחיר מופקע) לישראל. ישנו דבר יעיל יותר שהירדנים יוכלו לייצא לישראל- חשמל סולרי. ובכן ירדן נהנית משלושה יתרונות גדולים בכל הקשור לייצור חשמל סולרי ויצואו לישראל: האחד, לאורך כל הגבול הישראלי ירדני ישנם שטחים פתוחים וזולים עליהם ניתן לבנות חוות סולריות ענקיות. שתיים, אזור זה בירדן הוא חם ויבש, אידיאלי לייצור חשמל סולרי. על פי סקר התכנות של עמותת אקופיס בנושא, קיים בירדן פוטנציאל ייצור סולרי מהגדולים בעולם של עד כ- 2800 קילוואט למטר מרובע⁷. שלוש, ירדן צמודה לישראל (ולגדה המערבית) ולכן עלות ההתחברות למערכת החשמל הישראלית היא זניחה.

43. מצב זה מאפשר הגדלה משמעותית של ייצור חשמל סולרי ויבוא מירדן. על פי הסקר של אקופיס לירדן יש פוטנציאל לייצא כ-22,000 מגוואט⁸. הדבר ימקסם את היתרונות היחסיים בין המדינות. אנחנו נמכור להם יותר מים וגז והם ימכרו לנו חשמל סולרי נקי. למעשה על פי הערכת אקופיס יוכל פרויקט כזה להביא למצב שב-2030 כ-20% מתצרוכת החשמל בישראל ייוצר באנרגיות מתחדשות מירדן⁹. לא מדובר רק במחשבה תיאורטית, הירדנים הביעו רצון רב להתחיל בפעילות כזו, ולו בפיילוט ראשוני. מי שמנע זאת עד כה זו מדינת ישראל.

44. להערכתנו, תוכל מדינת ישראל לעמוד בקלות ביעדים שהציבה לגבי הספקת חשמל מאנרגיות מתחדשות ביחוד אם ייבוא של חשמל סולרי מירדן ישולב אף הוא בתוכנית. במצב זה יהיה ניתן להפחית באופן משמעותי אם לא לוותר בכלל על הצורך בהקמת תחנות חשמל גזיות חדשות.

⁷ ראה נספח ב' – חקר התכנות בנושא חילופי אנרגיה ומים ירדן ישראל פלשתינאים של עמותת אקופיס פרק 5 סעיף 5.3

⁸ ראה נספח ב' – חקר התכנות בנושא חילופי אנרגיה ומים ירדן ישראל פלשתינאים של עמותת אקופיס פרק 6 סעיף 6.3

⁹ ראה נספח ב' – סקר ייתכנות בנושא חילופי אנרגיה ומים ירדן ישראל פלשתינאים של עמותת אקופיס פרק 6 סעיף 6.3

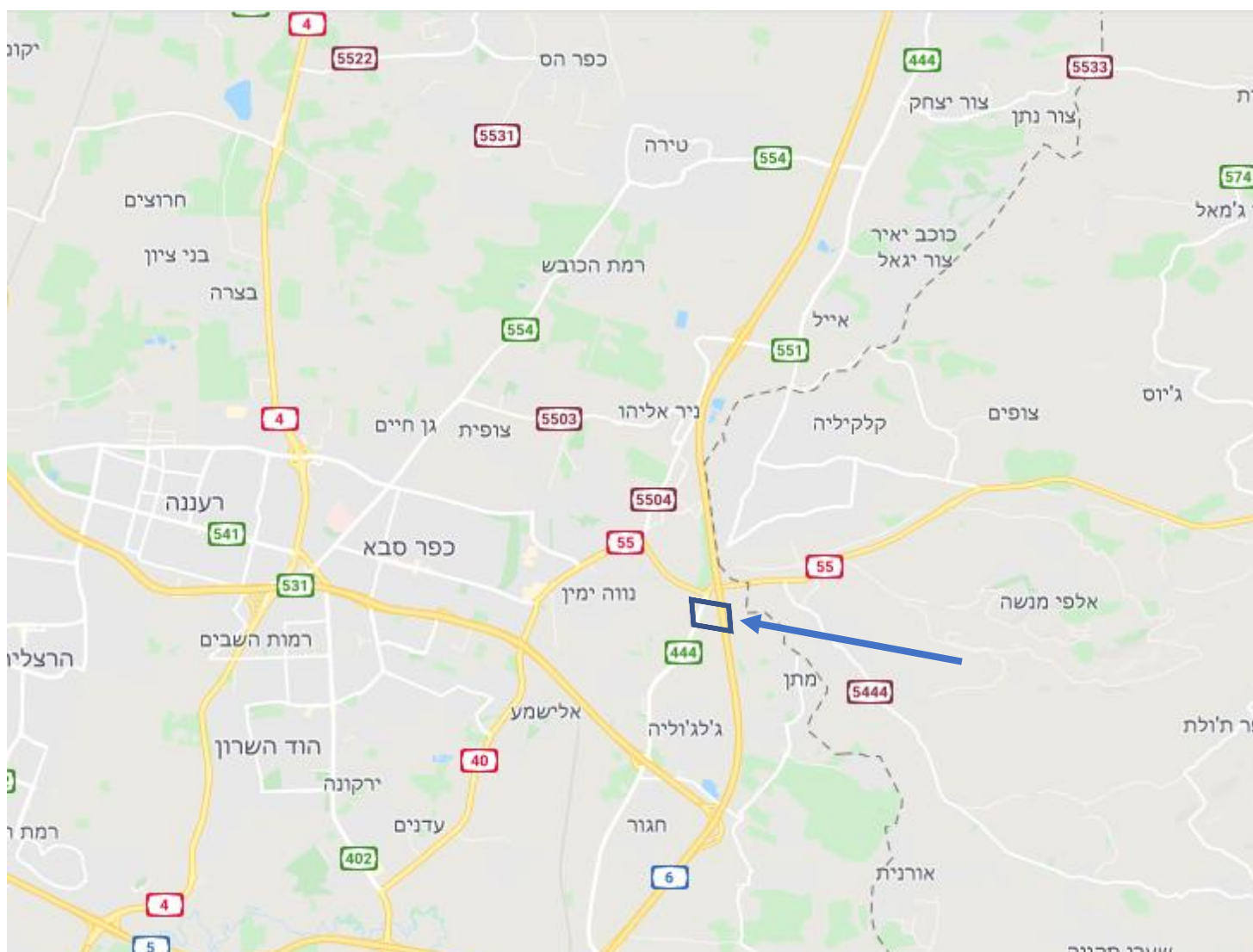
חלק ב' – תת"ל 91

(3 כללי

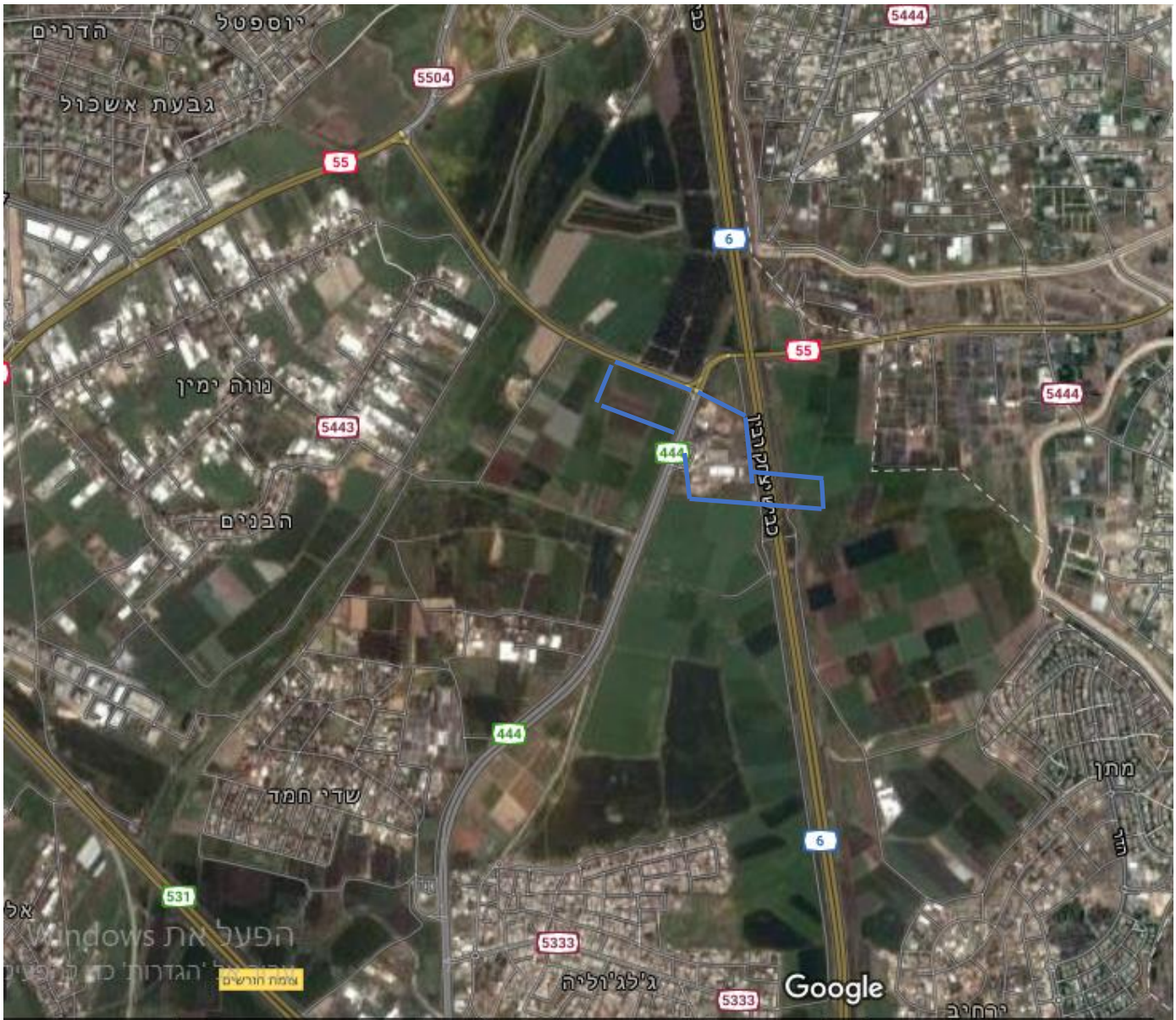
45. תת"ל 91 הינה תכנית להקמת תחנת כוח מוסקת בגז טבעי בגיבוי סולר בהספק של כ- 1300 מגה ואת נטו. התוכנית ממוקמת במשולש הכבישים 444, 6 ו-55 והיזם הינה חברת ריינדניר אנרגיה בע"מ.

התוכנית צומצמה בשל חוסר זיקת היזם לשטח של כ- 15 דונם בחלק הצפוני, ולכן היא כוללת יחידת ייצור אחת ולא שתיים, אך ההספק המירבי לא צומצם בשל הצורך להתאימה לשכלולים טכנולוגיים שעשויים להגדיל ההספק.

התחנה נמצאת בסמיכות למערכת ההולכה של הגז הטבעי, מתוכננת להתחבר לתחנת הגפה "אייל" כ 3.5 ק"מ מצפון, ובסמיכות לפרוזדור הולכת חשמל במתח 400 ק"ו.



תרשים 1 : מיקום מיועד לתת"ל 91 על גבי מפה



תרשים 2 : מיקום מיועד של תת"ל 91 על גבי תצ"א

42. במאי 2019 הוגש תסקיר השפעה על הסביבה של התוכנית מטעם היזם ואושר על ידי הות"ל. התוכנית פורסמה בסוף יוני 2019 ובמשך 60 יום שלאחר מכן הוגשו לה 1841 השגות פרטניות מהן 18 של רשויות מקומיות וארגונים מקומיים וציבוריים. הרשויות המתנגדות לתוכנית כוללות את עיריית כפר סבא, עיריית הוד השרון, מועצה אזורית דרום השרון, גילגוליה, כוכב יאיר צור יצחק, אלפי מנשה, מועצה

אזורית שומרון וכן וועדה מקומית הוד השרון¹⁰. בנוסף הוגשו התנגדויות מטעם עיריית קלקיליה וחבלה השייכות לרשות הפלסטינית.

43. ב-24.10.2019 הוגש דו"ח של מר ברוך יוסקוביץ' אשר התמנה כחוקר לטענות המשיגים מטעם הות"ל¹¹. בדו"ח שלו, דחה מר יוסקוביץ' את כל ההשגות והתנגדויות. ברוב הפעמים באופן מלא ובמקרים בודדים באופן חלקי.

44. ההתנגדויות וההשגות שהוגשו התייחסו לתחומים רבים- נושאי הגנת הסביבה, בריאות, ביטחון, יחס מפלה לתושבי קלקיליה ועוד'. לרוב ההתנגדויות צורפו חוות דעת מנומקות של גורמים מקצועיים שונים, גורמים אשר הנם מומחים כל אחד בתחומו.

45. לעומת זאת החוקר מטעם הות"ל אשר דחה, בין אם באופן מלא או באופן חלקי את כל ההתנגדויות הוא אדריכל ומתכנן ערים. אינני מטיל ספק במקצועיותו בתחום הנ"ל, אך עולה התהייה הבאה: כאשר הוא ממליץ שלא לקבל חוות דעת מקצועית של מומחה לאקוסטיקה או מומחה לזיהום אוויר או כל מומחה אחר בתחומו אך אינו מציג חוות דעת מקצועית של מומחה באותו תחום, על בסיס מה קבע את אשר קבע?

46. **דו"ח החוקר אין הפניות למקורות מידע או גורמים מקצועיים כלשהם בסוגיות ההתנגדות הרלוונטיות כך שלא ברור מה מקור הסמכות המקצועית לדחיית הטענות המנומקות של המתנגדים.**

47. ההשגות וההשלכות הרבות בנוגע לתת"ל 91 אשר יפורטו לעיל נובעות לא רק מהמאפיינים הנקודתיים של מיקום התחנה אלא גם בשל הקרבה לאזורים מיושבים רבים, לעיר כפר סבא וליישובים אחרים כך שכל נזק או סיכון שגלום בהקמת התחנה (בין אם בטחוני או סביבתי) למעשה משפיע ישירות על מרחב אוכלוסין גדול ומשמעותי של כ-500,000 נפש.

(4) השלכות ביטחונית

48. השגות ביחס לשיקולים ביטחוניים אשר על פיהם יש לעצור את הקמת התחנה במיקומה המיועד, נדחו על ידי החוקר בטענה שישראל כולה ככללה מאוימת מבחינה ביטחונית ולכן אין מיקום תת"ל 91 שונה ביחס למיקומים אחרים¹². בסוגיה זו במיוחד אני מרגיש נוח להשיב שכן אני בהגדרתי המקצועית והניסיונית ובליבת העיסוק שלי מומחה לביטחון ברמה הלאומית ופה אינני זקוק להסתמך על חוות דעתם של אחרים. בנושא זה אני חולק לחלוטין עם קביעתו של החוקר.

49. תחנת הכוח מתוכננת להיבנות במפגש בין שלושה כבישים ראשיים: כביש 6, כביש 55 המגיע ממזרח וכביש 444. בנוסף, התחנה אמורה להיבנות במרחק של כ-600 מטר מבתי הקיצוניים של קלקיליה. החיבור בין שני משתנים אלה - **צומת הכבישים יחד עם הקירבה לקלקיליה יוצרים סכנה ביטחונית משמעותית.**

50. חשיבות כביש 6 ונקודות התורפה הביטחונית שלו.

כביש 6 נבנה בכדי להקל על עומס התנועה בשני צירי האורך העיקריים של המדינה- כביש 2 (כביש החוף) וכביש 4. בשל הצפיפות הרבה הצפויה על שני צירים אלה הפך כביש מספר 6 לציר התנועה העקרי שצה"ל

¹⁰ ראה נספח ג' - התנגדות הרשויות בשרון לתת"ל 91

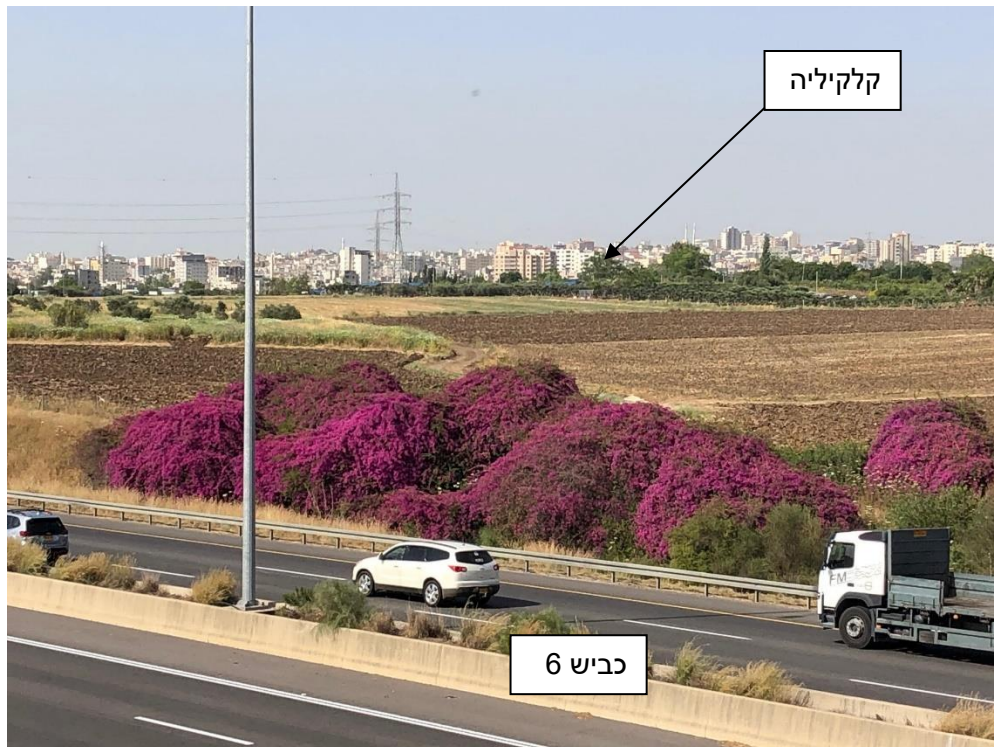
¹¹ ראה נספח ד' - דו"ח חוקר ות"ל בנוגע להשגות על תת"ל 91

¹² ראה נספח ד' - דו"ח חוקר, עמ' 15-16

מתכנן להעביר בו כוחות מדרום לצפון (או הפוך) במצבי חירום שונים, בדגש על מלחמה מלאה בצפון. יתרונו של הכביש הוא רוחבו, ריחוקו היחסי מערים גדולות והעדר צמתים (מרומזרים) לכל אורכו. חסרונו העיקרי, כציר בטחוני עיקרי הוא הקרבה הגדולה לשטח שממזרח לקו הירוק. חיסרון זה מתעצם עקב המבנה הטופוגרפי. כביש 6 עובר בשטח נמוך כאשר ממנו ומזרחה השטח מתרומם. הדבר מאפשר שליטה בנשק שטוח מסלול לאורך קילומטרים רבים. כל עוד השטח שממזרח לכביש מיושב על ידי ישובים ישראלים או שאינו מיושב כלל הבעיה הנה קטנה יחסית, שכן במצב חירום יכול צה"ל לתפוס שטחים שולטים אלה. בעיית הביטחון מתחדדת מאד כאשר הכביש עובר בצמוד לשתי ערים פלשתיניות גדולות-טול-כרם וקלקיליה.

51. בשני מקרים אלה הכביש הוא מאות מטרים ספורים מבתי העיר, בשני המקרים השטח מתרומם ממערב למזרח, כך שלמרות קיומה של חומה (ולא גדר) באזורים אלה, הרי בתיה הגבוהים של העיר הפלשתינים שולטים בטווח נק"ל וטילי נ.ט על קטעים מהכביש. בעיה ביטחונית זו עלולה אפילו להחריף אם וכאשר יגיעו ישראל והפלשתינים להסכם קבע או אפילו אם ישראל תספח שטחים באופן חד צדדי. כך למשל, לפי "תוכנית המאה" יהיו שטחים רבים באזור המותנניים הצרות של ישראל שיופחו אליה, הרי הדבר לא כולל את שתי הערים האלה. הסיבה היא כמובן דמוגרפית בלבד- אי רצון לספח מאות אלפים, וזאת למרות שמבחינה ביטחונית הדבר דווקא נדרש.

52. תת"ל 91 מתוכננת להיבנות בדיוק בקטע הרגיש ביותר- בתוך המותנניים הצרות", צמוד לכביש 6 ובמקום בו מיקומה נשלט באש שטוחת מסלול מקלקיליה. לא זו בלבד אלא שדווקא מול כביש 6 בדרום מערב קלקיליה מסתיימת החומה ומתחדשת רק באזור שבין חבלה ליישוב מתן. הפיתחה מול הבתים הדרומיים של קלקיליה עד האזור המיועד של התחנה הוא ללא חומת הפרדה ומהווה מבחינה זו נקודת תורפה בכל הנוגע לחדירה או ירי. ראה תמונה להלן שצולמה מאזור התחנה לכיוון מזרח / צפון-מזרח:



53. מפגעים רגליים מסוגלים להגיע לאזור התחנה תוך דקות ספורות ללא התרעה מספק אשר תאפשר לכוח תגובה ישראלי להתערב או לעצור אותם. מרחק הבתים של קלקיליה מהתחנה מהווה טווח יעיל עבור ירי שטוח מסלול על ידי מקלעים כבדים, עבור ירי טילי נ"ט, ועבור טיווח של אש תלולת מסלול באמצעות מרגמות.

54. המשמעות של צומת הכבישים

בין אם יוקם מחלף שיחבר את כביש 55 לכביש 6 ובין אם לא, ברור שהאזור בו מתחברים שלושה כבישים אלה עלול ליצור פקק קשה במצב חירום. המרחב הצר בו אמורה להיבנות תחנת הכוח יגרום לכך שחלקים רגישים שלה יהיו צמודים הן לכביש 6 והן לכביש 444. בניגוד לאתרים אחרים לא ניתן במקרה זה להתבסס על דרך ארוכה יחסית מהכביש אל מתקני התחנה עצמה. כל פגיעה בתחנה, ובוודאי התלקחות של סולר או גז תגרום קרוב לוודאי לסתימה לא רק בציר אחד אלא בשני הצירים, וכתוצאה אי יכולת להעביר כוחות במהירות בין הצפון לדרום.

באותה מידה, אם כביש 55 ייחסם מסיבה דומה עלול להיפגע היכולת לפנות נפגעים מהשומרון לעבר בתי החולים בכפר סבא ופתח תקוה, ולחילופין היכולת להזרים כוחות לאיו"ש דרך ציר חיוני זה.

55. השפעת מכלי הסולר

בהתאם להנחיה לשמר אפשרות של הפעלת תחנות הכוח בסולר למצב בו אספקת הגז תיפסק, יוקמו על פי התוכנית מכלים על קרקעים בנפח כולל של 28,000 מ"ק לטובת אגירת הסולר. מכלי סולר גדולים באזור נפוץ זה יפגעו בסבירות גדולה ויעצימו את התורפה הביטחונית של מיקום זה.

56. איום הרחפנים

לשימוש ברחפנים כאמצעי לביצוע פיגועים יתרוונות רבים. מדובר באמצעי אזרחי לכאורה וזול יחסית שבקלות ניתן להשיגו. ניתן לחמש אותם באמצעים קטלניים כמו רימונים וחומר נפץ ולנווט אותם במהירות וקלות אל עבר המטרה. למדינת ישראל אומנם אמצעים וטכנולוגיות להתמודדות עם רחפנים, אך ככל שהטווח אותו הרחפן צריך לעבור קצר וככל שזמן ההתרעה קצר, כך גם קשה ליירטו. הבניינים הגבוהים הצופים מקלקיליה על אזור התחנה בעלי קרבה של מאות מטרים ספורים, והיותה של תחנת חשמל כמתקן תשתית לאומי חיוני עם מתקני סולר בולטים מהווים יחד פוטנציאל גבוהה למימוש פיגועים בתחנה באמצעות רחפן וללא מענה יעיל.

57. איום של טילים מדויקים מצד חיזבאללה.

כל גורמי מערכת הביטחון מסכימים כי האיום הביטחוני הכבד ביותר על ישראל הוא המספר העצום של טילים ורקטות בידי חיזבאללה. מתוך איום כללי זה מובעת דאגה ספציפית מהימצאותם של טילים מדויקים בידי הארגון. כיום כנראה רק כמה עשרות אך בעתיד המספר יכול להגיע למאות ויותר. טיל שיכולת הדיוק שלו היא עשרה מטר או פחות לא ישוגר לעבר רכוזי אוכלוסין אלא לעבר מטרות אסטרטגיות במדינת ישראל. מטרות אסטרטגיות כוללות, ואולי בעקר, תחנות כוח ומתקני התפלה. היות ולא ניתן להבטיח סיכולם של כל הטילים האלה סביר שחלקם יפגעו בתחנות הכוח.

היות וזהו המצב נכון לעשות שלושה דברים :

א. לפזר את תחנות הכוח על פני כל שטח המדינה גם אם כלכלית הדבר פחות כדאי.

ב. להימנע מהקמת תחנות גדולות, גם אם השיקול הכלכלי כן מצדיק זאת.

ג. להרחיק את תחנות הכוח גם מישובים וגם מכבישים מרכזיים כמו כביש 6.

58. הסמכות באישורים ביטחוניים של תחנות כוח

תחום תחנות הכוח שייך בעיקרו למשרד האנרגיה. במיקומים סטנדרטיים של תחנות כוח, רוב העיסוק בהגנת המתקן מתרכז סביב שאלות אבטחה כנגד איומים פליליים מקומיים ועל כן ככל הידוע לי הגורם המנחה והמאשר את תחנות הכוח מבחינה ביטחונית הנו משרד האנרגיה ובמקרים מסוימים נדרש גם שת"פ עם פיקוד העורף.

59. כך קרה גם לגבי נושא אישור תת"ל 91 בכל הקשור להיבט הבטחוני. בפגישות שעסקו בסוגיה הביטחונית השתתפו יועצים מטעם משרד האנרגיה המומחים לתחומי אבטחה וסייבר. זאת ללא לקיחה בחשבון שהמיקום המיועד של תת"ל 91 באזור קו התפר הוא רגיש במיוחד מבחינה ביטחונית אל מול איומי טרור שחלקן נושא אופי צבאי ורגישות ברמה של בטחון לאומי, כפי שפירטתי לעיל. במצב כזה כאשר יש שילוב של מתקן תשתיות לאומי עם מיקום רגיש מבחינה ביטחונית לאומית, הרי ברור שאג"ת ומשרד הבטחון צריכים להיות מעורבים יותר ובעלי הסמכות בבחינה ואישור הקמת התחנה. למיטב ידיעתי מבנים אזרחיים (בעלי סיכון נמוך יותר כמטרות) באותו מרחב קו התפר מותנים בהשגות ובבחינה מחמירה של אג"ת ומשרד הבטחון בעוד שתחנת כוח לייצור חשמל עם מכלי סולר ואגירה באותו מרחב מאושרים ביטחונית על ידי משרד האנרגיה ופיקוד העורף בלבד ברמה של אבטחה מקומית. אם אכן כך המצב הרי שמדובר באבסורד ויש לשנותו.

60. סיכום ההיבט הביטחוני

זה נכון שכל מדינת ישראל נמצאת תחת איום ביטחוני כזה או אחר, אך רמת הסיכון שונה, ולעיתים שונה באופן דרמטי בין אזור לאזור.

הקמה של תחנת כוח עם מתקני סולר במקום המוצע, מייצרת סיכון ביטחוני הגבוה בהרבה ממקומות אחרים אשר אינם בתחום של "המותניים הצרות" של המדינה, אינם צמודים לעיר פלשתינית גדולה כמו קלקיליה ואינם נמצאים בקרבה כה רבה לכבישים מרכזיים.

5) **הבנות מול הרשות הפלשתינאית**

61. ההשלכות הסביבתיות של הקמת תחנת חשמל מופעלת בגז, תת"ל 91 במיקומה המיועד משפיעות בהכרח על המרחב הפלשתיני. המיקום המיועד הוא סמוך לקו התפר עם הרשות הפלשתינאית ושטחי C עם קרבה של מאות מטרים ספורים מהעיר קלקיליה. ההשלכות הסביבתיות של רעש, זיהום אוויר וכו' הצפויים מתחנת הכוח, סביר להניח שיחולו על קלקיליה במידה לא פחותה ואף רבה יותר מאשר על הישובים בצד הישראלי.

62. על פי הסכמי הביניים במסגרת הסכמי אוסלו בין ישראל לרשות הפלשתינית, כל עניין אזרחי בנוגע לתשתיות המשפיע על שטחי C חייב לעבור ולהיות מאושר דרך ועדה אזרחית משותפת (וע"א) כאשר שני הצדדים מתחייבים לעריכת תסקיר מקיף של השפעה סביבתית¹³.
63. למיטב ידיעתי, לא הרשות ולא עיריות קלקיליה וחבלה הסמוכות שותפו בהחלטות ובדיונים ולא הוגשו להם התסקירים לעיון כמתבקש. עיריות קלקיליה וחבלה אף הגישו את הסתייגויותיהם בנושא ולא קיבלו מענה¹⁴.
64. יתרה מכך, גם נתוני התסקיר הסביבתי בנוגע למיזם ושקלקיליה לכאורה נכללת בו, לא נאספו על ידי מדידות ממשיות מקלקיליה עצמה או בשת"פ עם הרשות הפלשתינית. ככל הנראה הם נרשמו בהתבסס על הערכות או נקודות קרובות אליהן הייתה לעורכי התסקיר גישה ולכן אינן משקפות את ההשפעה האמיתית שתהיה על קלקיליה.
65. מזה שנים ישראל נמצאת תחת "זכוכית מגדלת" של הקהילה הבינלאומית בכל הנוגע לפגיעה באוכלוסייה פלשתינית. מדובר הן על פגיעה של אזרחים ישראלים בשכניהם הפלשתינים אך בעקר בפעולות הנעשות או מאושרות על ידי הממשלה. הדבר נוגע לכל תחומי החיים, מניצול קרקעות, דרך ניצול מים או משאבים אחרים ועד פגיעה באיכות הסביבה. נכון הוא שהדגש העיקרי מתייחס למה שקורה בשטחי יהודה ושומרון, אבל גם פעולה המתרחשת בתחומי הקו הירוק ומשפיעה על אוכלוסייה פלשתינית זוכה למעקב צמוד.
66. ככל שאני מבין המרחק של הקצה הצפוני של תחנת הכוח קרוב יותר לבתי העיר קלקיליה הוא כ-600 מטר. קרבה גדולה יותר מאשר לבתים בשטח בישראל. מעבר להיבט הביטחוני של קרבה זו יש בכך כדי לטעון שישראל מקרבת תשתית מזהמת לעיר פלשתינית צפופה אך מרחיקה אותה מכל ישוב ישראלי, גם כשמדובר על ישוב קטן. במילים אחרות, החיבור שבין המרחק לבין מספר האנשים שיושפעו ממנו קשה יותר ביחס לקלקיליה בהשוואה לכל ישוב או שכונת מגורים בישראל.
67. לא מדובר רק בכעס בינלאומי שגם אם יתעורר הוא יחלוף, בבחינת "הכלבים נובחים והשיירה עוברת". לישראל יש אינטרס עליון שמדינות אירופה ימשיכו לתרום לפרויקטים סביבתיים של הרשות הפלשתינית. במקרים רבים מתעקשות המדינות התורמות כי ישראל תשנה או תבטל פרויקט ישראלי כתנאי לביצוע פרויקטים של טיהור מים בשטחי הרשות הפלשתינית. אם תקום צעקה פלשתינית בעקבות מה שיוצג כפגיעה מכוונת ישראלית באוכלוסייה פלשתינית, הדבר עלול לסכן פרויקטים חיוניים של איכות הסביבה.

6) תסקיר השפעה על הסביבה של היזם

68. בהליכים הסטנדרטיים בעבר כאשר הקמת תשתית לאומית עברה קודם דרך הועדות המחוזיות, היו הנחיות מטעם המשרד להגנת הסביבה בהן היזם אמור היה לעמוד ביחס למיזם הספציפי. לאורך של הנחיות אלו היה היזם אמור להכין את התסקיר ביחס להשפעה הסביבתית.
69. היות ואישורי תוכנית תת"ל 91 נעשו במסגרת המסלול המזורז ללא ועדה מחוזית וישירות בות"ל, נוצר תהליך הפוך. היזם הכין תסקיר סביבתי, הנושא הוצג בות"ל ולכאורה קיבל אישור שם ללא שילוב של

¹³ ראה נספח ה' – קטעים רלוונטיים מהסכמי ביניים ישראלים/פלשתינאים
¹⁴ ראה נספח ו' ונספח ו'2 – התנגדות קלקיליה וחבלה

הנחיות המשרד להגנת הסביבה. זהו תהליך הדומה ליריית חץ ולסימון המטרה סביבו, במקום שיעשה באופן הפוך.

70. דו"חות מומחים מקצועיים בתחומי סביבה שונים אשר הגישו המשיגים הצביעו על כשלים וליקויים רבים בתסקיר היזם. חלקם שגיאות מקצועיות ואי דיוקים במדידות הנתונים ומידולם וחלקם באי עמידה בהגבלות הנדרשות. החוקר מטעם הות"ל מצידו דחה את ההשגות אך כאמור ללא מסמך מנחה מראש של המשרד להגנת הסביבה, לא ניתן באמת להבין על סמך מה ניתנו האישורים לתסקיר. להלן כמה דוגמאות לליקויים בתסקיר כפי שהועלו על ידי המשיגים:

71. זיהום אוויר

על פי תסקיר היזם ביחס להשפעות סביבתיות נמצא, כי השפעת התחנה על זיהום האוויר באזור היא זניחה וכזו העומדת בתקן הנדרש. במסמך ההתנגדויות של רשויות בשרון לתת"ל 91 לעומת זאת, קיים דו"ח של יועץ הסביבה מר יוסף באזיס המצביע מצביע על ליקויים רבים ומשמעותיים באופן שבו נמדד והוערך נושא זיהום האוויר בתסקיר היזם. לדוגמה, המדידות נעשו ביחס לגובה הארובה המיינמלי שאושר לתחנה, 67 מטר (למעשה במדידות הניחו 65 מטר) אך לא נלקחו בחשבון התנאים הטופוגרפיים של האזור והגובה של המיקומים שנבדקו. היות וחלק מהיישובים הקרובים לתחנה הנם גבוהים יותר (למשל מתן) הם אינם "רואים" ארובה בגובה של 67 מטר אלא ארובה נמוכה יותר שלה השפעות מזיקות יותר ולכן במדידות מסוג זה יש להתחשב בגובה היחסי של הארובה לעומת גובה המיקום שנבחן. בנוסף, כך נטען, תגביל גובה הארובה את הגובה המותר של הקמת בניינים חדשים בסביבה ברדיוס של 3.5 ק"מ. בדו"ח החוקר מטעם הות"ל לבדיקות ההתנגדויות נדחתה התנגדות זו בטענה שגובה היישובים כן נלקח בחשבון בתסקיר¹⁵. לא ברור לי כיצד הסיק זאת החוקר מאחר ובטבלאות התסקיר באשר ליישובים מופיעים רק נקודות ציון X וY שמייצגים אורך ורוחב ולא את ממד הגובה.

72. רעש ואקוסטיקה

בדומה לנושא זיהום האוויר גם בסוגייה זו הגישו המתנגדים חוות דעת מנומקת ומקצועית של מהנדס מומחה, מר מיכאל זלבה. בדו"ח שלו הצביע זלבה על ליקויים רבים ועל בעייתיות במהימנות הנתונים שנמדדו והוצגו בתסקיר היזם כמו כן אי עמידה בהנחיות הות"ל בנידון. גם השגותיו של זלבה נדחו ע"י החוקר של הות"ל למעט ההסכמה שבמקומות מסוימים ישנן אי אילו חריגות אשר הומלץ על ידו וגם היזם הבטיח להתקין מיגונים אקוסטיים כנדרש אשר יפתרו לכאורה את הבעיה¹⁶. גם מתוך ניסיוני שלי במקרים בהם נדרשתי לסייע באישור מתקני תשתית לעולם לא הסתפק הגורם המאשר בהבטחה כללית להנחת אמצעי מיגון אקוסטי שיתנו מענה לחריגות. אמירה זו חייבת להיות תמיד מגובה במפרט מדויק של אמצעי המיגון, אופן התקנתו ומידול של התוצאות לאור הפתרונות הספציפיים. כל זאת נעדר מתסקיר היזם ואף החוקר מטעם הות"ל וויתר עד דרישה זו.

¹⁵ ראה נספח ד', דו"ח חוקר עמ' 7-9

¹⁶ ראה נספח ד', דו"ח חוקר עמ' 10-11

הן על פי הקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה והן על פי הקריטריונים שהכתיב משרד האנרגיה בעצמו בנוגע להקמת תחנות כוח חדשות¹⁷, **לא יוקמו תחנות כוח חדשות במקומות בהן ישנה רגישות הידרולוגית גבוהה וסיכוי לזיהום מי-תהום**. הרשויות בשרון הגישו דו"ח מקצועי בנידון הקובע כי הרגישות ההידרולוגית במיקום המיועד לתת"ל 91 הנה גבוהה-גבוהה מאד¹⁸. תסקיר היזם לעומת זאת קבע כי הרגישות ההידרולוגית היא בינונית-גבוהה בלבד ועמדתו התקבלה ואושרה על ידי הות"ל. בכל מקרה ברור הוא כי עניין זה דורש עוד בדיקה מעמיקה גם לנוכח החמרה בתקנות העוסקות בתחום.

למיטב ידיעתי, על פי נתוני תמ"א 1 – תוכנית המתאר העדכנית של מדינת ישראל נכלל האזור המיועד של התחנה בשטחים המוגדרים ככאלה בעלי רגישות הידרולוגית גבוהה אשר לא מאפשרת הקמת מתקני תשתית כגון תחנות כוח.

74. קרינה

גם בתחום זה, הגישו המתנגדים דו"ח מומחה הטוען שמסקנותיו הן כי בתחום הקרינה הבלתי מייננת מרשת החשמל נמצאות בתוכנית תת"ל 91 חריגות מעבר למה שמומלץ במשרד להגנת הסביבה. **ללא הטמנה של קווי המתח (חלופה שלא נידונה בתוכנית) תיגרם חשיפה מסוכנת של אוכלוסיית האזור למתח גבוה במיוחד**¹⁹.

7) היעדר תסקיר השפעה על בריאות הציבור

75. בשנים האחרונות גדלה המודעות לחשיבות ההשפעה של מתקנים, מבנים וטכנולוגיות על בריאות הציבור. בימים אלו (תקופת משבר הקורונה) אין צורך להסביר עד כמה סוגיית בריאות הציבור משפיעה על מקבלי ההחלטות במדינת ישראל ועד כמה השיקולים הבריאותיים גוברים על כל שיקול אחר לרבות שיקולים כלכליים וכו'.

76. לכן בתכנון מתקני תשתית לרבות תחנות כוח, לא ניתן יותר להסתפק בתסקיר השפעה על הסביבה בלבד אלא ישנו צורך גם לעמוד באישורים ובסטנדרטים מחייבים אשר יבטיחו פגיעה מינימלית בבריאות הציבור בייחוד כאשר מתכננים מתקנים באזורי מרכז הארץ המיושבים בצפיפות. לשם כך יש צורך בהכנת תסקיר בריאות אשר יעמוד בסטנדרטים כתנאי מחייב לאישור.

77. במכתב לשר האנרגיה מ-2017, המליץ המשנה למנכ"ל משרד הבריאות, פרופסור איתמר גרוטו כי לגבי הקמת תחנות גז המגובות בהפעלה בסולר באזור חדרה והשרון **"...יש לבחון את ההשפעות האפשריות של תחנות אלו על הבריאות באזורים צפופי אוכלוסייה סמוכים. ביצוע הערכת סיכונים בריאותית על ידי משרד הבריאות... על מנת להעריך האם צפויה תוספת תחלואה ותמותה וכדי שניתן יהיה להתייחס לשיקול הבריאותי בעת קבלת ההחלטות**²⁰

¹⁷ "צרכי תכנון משק החשמל סטטוס תוכניות הווה (2019) ועתיד (2040) עקרונות תכנון ונחיצות"

¹⁸ ראה נספח ג' - חברת אמפיביו, התנגדות הרשויות בשרון, מסומן 11 (160-182)

¹⁹ ראה נספח ג' - ד"ר אהוד נאמן, התנגדות הרשויות בשרון, מסומן 13 (187-224)

²⁰ ראה נספח ז' – מכתב מפרופסור איתמר גרוטו לשר שטייניץ

78. בנוסף קיים תקדים מ-2019 שבעקבות עתירה שהוגשה לבג"צ ביחס למחצבות בשדה בריר (סמוך לערד) הוציא בג"צ צו על תנאי וחייב את הרשויות והממשלה לנמק מדוע לא הוחזרה התוכנית לדיון לאחר "שלא נקבעה בה מתודולוגיה לבחינת השפעות בריאותיות שייגזרו ממנה, ואף לא הונח לפני המועצה מסמך הסוקר את ההשפעה הבריאותית הפוטנציאלית של התוכנית"²¹.

79. למרות כל הנאמר לעיל, ועל פי מסמך ההתנגדויות של הרשויות בשרון לתת"ל 91, התוכנית אושרה ללא קיומו של תסקיר השפעה בריאותית וללא סקר סיכונים או כל ממסמך מחייב משרד הבריאות. הסימוכין הנ"ל בסוגיה זו כבר הועלו במסמך ההתנגדות של הרשויות בשרון על ידי ד"ר חגית אולנבסקי²² כטיעון נוסף שבגיניו יש לעצור את הקמת תת"ל 91 ואני מקבל את הטיעון.

(8) בעיות תכנון: הולכת סולר ותוכנית המחלף של כביש 55

80. תכנון קווי סולר – על פי דרישות משרד האנרגיה וכתנאי מחייב, כל תחנת כוח המופעלת בגז בישראל, חייבת להיות מגובה ביכולת הפעלה בדלק נוזלי להבטחת רציפות הפעלה. הספקת הדלק הנוזלי (סולר) יכולה להתבצע באחת משתי תצורות:

(א) על ידי התחברות בצינורות לתשתית קווי הולכת הדלק הקיימים.

(ב) שינוע הדלק במשאיות.

81. ליישום אפשרות א' יש משמעויות רבות הן סטטוטוריות והן מבחינת העלות למדינה של חיבור ומשיכת הקווים מהתשתית הקיימת. אפשרות זו לא תוכננה בפירוט הראוי במסגרת התוכנית שהופקדה. יותר מכך, במכתב עדכני מה-19.3.2020 עבר עיריית כפר סבא מאת חברת תשתיות נפט ואנרגיה בע"מ (הגוף הממלכתי שאמון על נושא זה בישראל)²³ נמסר כי אין כיום צינור המסוגל להעביר דלק לתת"ל 91 וכל תוואי רצועה שבו אמור לעבור צינור שכזה אם יתוכנן, צריך להיבדק ולהבחן בהיבטים סטטוטוריים, עלויות הקרקע, ערכי טבע וסביבה, רדיוסי מגן מקידוחים שואבים וכו'.

82. גם בדו"ח החוקר אשר מונה מטעם הות"ל לדון בהתנגדויות ולמסור את המלצותיו, אין דיון או התייחסות כלל לאפשרות א', וההנחה בדו"ח מתבססת על קיומה של אפשרות ב' בלבד. המסקנה הבלתי נמנעת אם כן שהולכת הדלק לתת"ל 91 כפי שאושרה תהיה חייבת להתבצע באמצעות משאיות בלבד.

83. תוספת תנועת משאיות מובילות דלק באזור התחנה התחום על ידי שלושה כבישים ראשיים וללא כביש גישה ארוך דיו עלול ליצור בעיות תחבורה ונקודות תורפה בטיחותיות רבות.

84. תוכנית מחלף 55 - כביש 55 הינו כביש רוחב עיקרי המנקז את תנועתם של אלפי רכבים אל ומיישובי השומרון אל מרכז הארץ. אף על פי כן, הוא אינו מתחבר ישירות באמצעות מחלף לכביש 6 כמו יתר כבישי הרוחב הראשיים ממזרח למערב בישראל (כבישי 1, 3, 5, 443, 57 וכו'). נוסעי כביש 55 נאלצים לבצע עיקוף ולנסוע על כבישים משניים עד לחיבור למחלפים של כביש 6 (מחלף אייל מצפון או מחלף חורשים מדרום) והדבר יוצר עיכובי תנועה מיותרים ופקקי תנועה קשים ברבות משעות היום.

²¹ ראה נספח ח' - החלטת בג"צ בנוגע לעתירה כנגד החציבה בשדה בריר

²² ראה נספח ג'- ד"ר חגית אולנבסקי, התנגדות הרשויות בשרון, מסומן 9 (145-146), 27.9.2019,

²³ ראה נספח ט' – מכתב מתשתיות נפט ואנרגיה בע"מ

85. הדבר משמעותי עוד יותר במקרי חירום בהם נדרשת גישה מהירה מאזורים סמוכים בשומרון לכביש 55 אל בתי חולים במרכז הארץ, אשר נחסמת מהעומס התנועתי ומהיעדר מחלף ישיר לכביש 6. קיים אפוא צורך ממשי כמו גם ביקוש רב מצד תושבי יישובי השומרון בבניית מחלף אשר יחבר את כביש 55 עם כביש 6 אף על פי שלא קיימת כרגע תוכנית סטטוטורית בנושא.
86. הקמת תת"ל 91 על השטח הצמוד מדרום מערב למפגש הכבישים 55 ו-6 תסכל את האפשרות ליישם תוכנית להקמת מחלף שכזה. במילים אחרות, במידה והתחנה תוקם, אזי גם אם בעוד כמה שנים תהיה אפשרות ותוכנית למחלף הנחוץ הזה, היא לא תתממש בשל התחנה.
87. במכתב מנתיבי ישראל לעיריית כפר סבא בנושא, הודתה נתיבי ישראל שתוכנית למחלף חיבור כביש 55 לכביש 6 אינה קיימת ואינה על הפרק בשל האישור שניתן לתת"ל 91. נתיבי ישראל, על פי המכתב, אף הביעה את התנגדותה הרשמית בשעתו להקמת התחנה בשל סיבה זו.²⁴

²⁴ ראה נספח י' – מכתב תשובה מנתיבי ישראל בנוגע למחלף חיבור כביש 55 עם כביש 6

סיכום ומסקנות

בחירת מיקום תחנות כוח

88. לבחירת מיקום מתקני תשתית במדינת ישראל ובייחוד לתחנות כוח ישנן השלכות ושיקולים רבים ברמה הלאומית מעבר לשיקולים הכלכליים. שיקולים ביטחוניים, סביבתיים, בריאותיים ותכנוניים חייבים להילקח בחשבון. מסיבה זו, התהליך הנכון והרצוי הוא זה שהמדינה היא זו שתבחר ותכשיר את המיקומים האופטימליים עבור היזמים בהתחשב במכלול הפרמטרים.
89. למרות מסגרת תמ"א 10/ב/11 שעבדה בדיוק על פי התהליך זה וקבעה חמשה מתחמים המיועדים להקמת תחנות חשמל על גז (אשר ניצולם המלא היה אמור להספיק את דרישות משק החשמל על פי התכנון), הוחלט במקביל ובתחרות שווה (החלטה 2592) לאפשר גם ליזמים לאשר תוכניות להקמת תחנות גזיות חדשות במיקומים שהם יבחרו לנכון. כל זאת בתהליך מזורז בות"ל ללא צורך באישור וועדות מחוזיות.
90. בתהליך השני (לאור החלטה 2592), כאשר בחירת המיקום נעשית על ידי היזם, השיקולים היחידים העומדים לנגד עיניו הם כלכליים בעלות ויכולת השגת זיקה לקרקע והתועלת ובמציאת מקומות הקרובים להתחברות עם הרשת. תוכניות להקמת תחנות גז חדשות כמו תת"ל 91 במפגש השלום בכפר סבא ותחנת קסם אושרו בהליך זה ולא בכדי, הן תחנות הממוקמות במרכז הארץ בלב אזורים מיושבים ללא ראייה לאומית רחבה וללא התחשבות ציבורית.

נחיצות הקמת תחנות כוח גזיות חדשות בישראל

91. משק החשמל בישראל עובד כיום ביתירות שהיא מעל נקודת האופטימום ומעבר למה שתוכנן. גם התכנון העתידי לוקח רזרבות חריגות ביחס למה שצריך תוך לקיחת נקודת השיא בצריכה כנקודת הייחוס לחישוב היתירות הנדרשת. בהתאם לכך מתכננת המדינה לאשר ולהקים תחנות גז חדשות אשר תהיינה ערוכות לספק את כמות החשמל העודף הזה בעוד שהתחנות הקיימות אינן עובדות במקדמי ניצולת גבוהות.
92. נראה שהשגת יכולת מלאה של ישראל בייצור עצמי של גז טבעי גרמה למדינה להיות "קלה על ההדק" בכל הקשור לתכנון ואישור עודף של תחנות כוח בגז אשר בניגוד לעבר, כבר לא נמצא במחסור. מעבר לבזבז הכלכלי בקיום יתירות מוגזמת של ייצור חשמל באמצעות גז, הרי שהשימוש בגז עדיין מזהם ובעל השפעות מזיקות וכל הקמת תחנה חדשה יוצר השפעות לוואי מזיקות נוספות על הסביבה ועל בריאות הציבור. רבים מטילים ספק בנחיצות האמיתית של תחנות כוח חדשות המופעלות בגז בייחוד לאור האפשרויות הגלומות בטכנולוגיות אגירה וניצול מירבי של אנרגיות מתחדשות שאינן פוגעות בסביבה.
93. אחת מן האופציות השימוש למשל שלא נלקחת בחשבון למשל, היא רכישת חשמל סולרי מירדן אשר גם יכול לחזק את הקשר בין שתי המדינות וגם לחסוך את ההוצאות וכלל ההשפעות המזיקות שבהקמת תחנות חשמל חדשות המופעלות בגז.
94. גם אם יתירות מסוימת בהספקת החשמל היא הכרחית, (למצבי חירום ביטחוניים וכו') הרי שנקודת האופטימום הידועה היא 20% מנקודת שיא הביקוש ויש להימנע ככל האפשר מחריגות כלפי מעלה ויצירת רזרבות מוגזמות אשר לא רק כרוכות בעלויות כבוהות אלא בהקמה לא מוצדקת של תחנות כוח גזיות חדשות שהשפעתן מזיקה.

אישור תת"ל 91 והתייחסות להתנגדויות

95. תוכנית תת"ל 91 להקמת תחנת כוח חדשה מופעלת ובגיבוי בסולר אושרה במסגרת החלטה 2592 במסלול ישיר בות"ל. מיקומה המיועד במרכז הארץ מזרחית לכפר סבא בשטח הכלוא בין שלושה כבישים ראשיים וסמיכות לעיר קלקיליה ברשות הפלשתינית ולישובים ישראלים רבים. כאמור מיקומה נבחר על ידי היזם מתוך שיקולים כמו יכולת השגת זיקה לקרקע וקרבה לנקודות ההלכה ולא מתוך ראייה לאומית רחבה.
96. לתוכנית תת"ל 91 הוגשו השגות והתנגדויות רבות ובתחומים שונים, הן פרטיות והן מטעם רשויות ציבוריות ומקומיות. חוקר אשר התמנה מטעם הות"ל בנושא, דחה את כל ההתנגדויות ברוב המקרים באופן מוחלט. זאת ללא שיתוף או הסתמכות רשמית על צוות מומחים בתחומים כמו בטחון או תחומי סביבה ספציפיים עם ידע מקצועי מעמיק הנדרש להשיב לטענות המשיגים.

השלכות ביטחוניות

97. תת"ל 91 כמתקן תשתית המכיל מאגרי סולר מהווה נקודת תורפה ביטחונית. מיקום התחנה הנו אחת משתי הנקודות הרגישות ביותר לאורך כביש 6 ו"המותניים הצרות" של המדינה בשל הסמיכות לעיר הפלסטינית קלקיליה השולטת על אזור התחנה.
98. תת"ל 91 באם תוקם עלולה להוות מטרה מועדפת ונוחה למפגעי ירי, חדירה או שימוש ברחפנים נושאי חומר נפץ מאזור קלקיליה.
99. תחנות כוח ישראליות הינן מטרה אסטרטגית מבחינת ארגון החיזבאללה. זהו אחד מהאיומים הביטחוניים הגדולים ביותר על מדינת ישראל בשל יכולותיו של החיזבאללה לירות טילים קטלניים ומדויקים. מיקום תת"ל 91 במרכז הארץ וסמוך לכביש 6 מגביר את הסיכון של התחנה להיפגע מאיום זה.
100. הנזק העלול להגרם מפיגוע בטחוני במרחב המיועד של תת"ל 91 הוא רב ולו רק בשל חסימת שלושת הכבישים התוחמים את התחנה ופקקי התנועה אשר ייווצרו במקום בייחוד במצבי חירום.

הבנות מול הרשות הפלשתינית

101. הרשות הפלסטינית והעיר קלקיליה לא שותפו בדיונים ולא ניתנה להם האפשרות להשפיע על אישור תת"ל 91 על אף שההשפעה הסביבתית של התחנה בבירור חלה על המרחב הפלשתיני. זאת בניגוד להבנות והסכמים המחייבים את ישראל לשתף בתכנון את הרשות הפלשתינית בתוכניות פיתוח של תשתית המשפיעה עליה ועל תושביה לרבות תחנות כוח מופעלות בגז.
102. קיימת רגישות בינלאומית יוצאת דופן ביחס ליחס של ישראל לרשות הפלסטינית בייחוד בתחומי איכות הסביבה ותחומים שבהם ישראל עלולה להיתפס כגורם אשר מייצר זיהום אוויר ופגיעה בבריאותם ורווחתם של הפלשתינים.

סביבה ובריאות הציבור

103. האישור המזורז בות"ל ללא צורך בוועדות מחוזיות "פסח" על פיקוח והנחיות מחייבות של משרד הגנת הסביבה (שלובר ניתנו בשלב הועדה המחוזית) ולאורן היה אמור היזם להכין את התסקיר של השפעת הסביבה. מומחים מקצועיים מטעם המתנגדים לתוכנית הצביעו על ליקויים רבים בתסקיר היזם ועל

מהימנות הנתונים, אופן הבדיקות וחוסר עמידה בנדרש. כל זאת בתחומים סביבתיים שונים כמו זיהום אוויר, רעש ואקוסטיקה, קרינה, הידרולוגיה וכו'. אף על פי כן אושר התסקיר בות"ל.

104. על אף חשיבות קיומו של תסקיר השפעה על בריאות הציבור בנוסף לתסקיר הסביבתי ועל תקדימים משפטיים והמלצות של גורמים בכירים בנחיצותו, נעדר תסקיר שכזה באישור תוכנית תת"ל 91. כל זאת למרות שמיקום התוכנית הוא בלב אזורים מיושבים ואוכלוסייה רחבה אשר עתידה להיות מושפעת ממנו.

בעיות תכנון

105. בתוכנית תת"ל 91 אשר מחייב גיבוי של הפעלה בסולר, לא קיימת תוכנית של התחברות לקווי הולכת דלק וכל תכנון שכזה יחייב אישורים סטטוטוריים וסביבתיים מחודשים כך שכרגע האפשרות היחידה להעברת דלקים היא באמצעות משאיות אשר עלולות ליצור ולהוסיף ולהגביר את העומס התחבורתי שגם ככה רב באזור ואף להחמיר את הסיכון בפקקים וחסימות כבישים בייחוד במצבי חירום.

106. מימוש תת"ל 91 יסכל תוכנית עתידית של חיבור כביש 55 עם כביש 6 באמצעות מחלף. קיים צורך ממשי וביקוש ציבורי רב לתוכנית זו אשר תקל את תעבורתם בעיקר של יישובי השומרון ותפחית באופן ניכר את עומסי התחבורה באזור.

סיכום

107. לאור האמור נחיצותן של תחנות כוח גזיות חדשות ככלל מוטל בספק גדול אך גם אם יש בהן צורך, הרי שכבר קיימים בארץ מתחמים מיועדים שהמדינה אשרה תוך התחשבות בכל ההיבטים. המדיניות הנכונה לדעתי הייתה צריכה לייצר תמריצים חיוביים כדי שמתחמים אלה ינוצלו כנדרש ללא פתיחת האפשרות להקמת תחנות חדשות שמיקומם ייבחר על ידי היוזם.

108. מיקומם של התוכניות חדשות על פי בחירת היוזם בייחוד במרכז הארץ מתעלם מכל שיקול ציבורי ולאומי. כך נוצר מצב שאושרה תוכנית כדוגמת תת"ל 91 במקום רגיש במיוחד מבחינה ביטחונית מדינית ותחבורתית, ללא בדיקה נאותה של ההשלכות הסביבתיות, הבריאותיות וללא התחשבות בתוכניות תשתית עתידיות.

109. לדעתי, יש לדאוג שהמתחמים הלאומיים ינוצלו עד תומם בהקמת תחנות כוח חדשות, דבר שלהערכתי יספק את תכנון משק החשמל כולל היתירות הנדרשת ולפסול את הקמתן של תחנות כוח כדוגמת תת"ל 91.

אלוף (במיל') גיורא איילנד