

בעניין:

תושבים למען איכות החיים ביואב, ע"ר 580497543  
ע"י ב"כ עו"ד רועי שחר  
מדרך מנחם בגין 132  
תל-אביב-יפו 67021  
(מרכז עזריאלי, מגדל עגול, קומה 30)  
טל': 03-7165200 פקס: 03-7165201

העותרת

- נגד -

1. הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות
2. ממשלת ישראל
3. ועדת השרים לענייני פנים ושירותים
4. משרד המשפטים - מערכת רשומות  
כולם ע"י ב"כ מפרקליטות המדינה  
טל. 02-6466590/1 - 02-6467011 פקס.

המשיבים

5. דליה אנרגיות כוח בע"מ, ח.פ. 513708818
6. מבוא דליה, ח.פ. 514096437  
שתייהן מרחוב מיטב 11 תל-אביב יפו  
טל. 03-6233611 - 03-6233679 פקס.

7. בינת שוורץ  
ממינהל התכנון – משרד הפנים  
רחוב קפלן 2 ירושלים  
טל. 6701453 - 02-5670617 פקס.

8. מינהל מקרקעי ישראל  
ע"י ב"כ מפרקליטות המדינה  
טל. 02-6466590/1 - 02-6467011 פקס.

9. מבוא בית"ר – מושב שיתופי חקלאי בע"מ, 570008508  
ד.נ. האלה מיקוד 99878  
טל. 02-5345791 - 02-5340838 פקס.

משיבים פורמליים

# עתירה למתן צווים על-תנאי בקשה לקיום דיון דחוף ולחילופין למתן צווי ביניים

בית המשפט הנכבד מתבקש להוציא מלפניו צווים על תנאי המופנים למשיבים המורים להם להתייצב וליתן טעם כדלקמן:

1. צו על תנאי המורה למשיבה 1 (הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות (להלן – "הות"ל)) ולמשיבים 2 ו-3 (ממשלת ישראל, וועדת השרים לענייני פנים ושירותים) לנמק מדוע לא יבוטל המיקום הנבחר של תחנת הכוח המתוכננת לקום על פי תוכנית תשתיות לאומיות 29א (להלן – "תת"ל 29א" ו-"תחנת הכוח" בהתאמה), נוכח הפגמים המתוארים בעתירה.  
תת"ל 29א כפי שהועברה להערות הוועדות המחוזיות והציבור מצ"ב כנספח 1/ע  
החלטת ממשלת ישראל בעניין מיום 21.7.11 שהומצאה למשרד הח"מ ביום 31.7.11 מצ"ב כנספח 2/ע  
החלטת מליאת הות"ל מיום 28.2.2011 מצ"ב כנספח 3/ע
2. צו על תנאי המורה לות"ל (משיבה 1) לנמק מדוע לא הורתה היא עצמה על אמות מידה לבחירת חלופות- המאקרו למיקומה של תחנת הכוח (למעט קרבה לקווי גז וקווי חשמל 400 ק"ו), ומדוע הפקידה סמכויות שלטוניות אלה בידי היזם ששיקולים כלכליים לנגד עיניו.
3. צו על תנאי המורה לות"ל (משיבה 1) לנמק מדוע לא תכתוב היא עצמה מה הם השיקולים להשוואה בין חלופות המאקרו הנבחרות, כך שהיזם לא יוכל לבחור בעצמו את השיקולים להשוואה בין חלופות המאקרו על מנת להגיע לתוצאה הרצויה (והזולה) מבחינתו.
4. צו על תנאי המורה לות"ל (משיבה 1) לנמק מדוע לא תכתוב היא עצמה מה משקלו של כל שיקול (באחוזים) בין חלופות המאקרו הנבחרות, כך שהיזם לא יוכל "לשחק" עם משקלו היחסי של כל שיקול על מנת להגיע לחלופה הרצויה (והזולה) מבחינתו.
5. צו על תנאי המורה לות"ל (משיבה 1) לנמק מדוע לא יכללו בשיקולים לבחירת חלופות המאקרו לתחנת הכוח ולבחירה בין חלופות המאקרו גם שיקולים ביטחוניים וביטחוניים, לרבות שיקולים ביטחוניים בדבר הפחתת הסיכון מטילי קרקע-קרקע והרחקת תחנת כוח ממצבורי נשק ומאזורים נוספים בעלי רגישות ביטחונית מיוחדת; ובכלל זה גם הפרדה המתבקשת בין מתקני תשתית כך שיפוזר הסיכון הנובע מהקמת התחנה בטווח רקטות הגראד הנורות מרצועת עזה.
6. צו על תנאי המורה לות"ל (משיבה 1) להתייצב וליתן טעם מדוע קיבלו שיקולים כלכליים בעיקרם – בדמות הצמדת תחנות כוח זו לזו וחיבור לתשתיות – משקל רב וחסר פרופורציה לחלוטין, בסך כולל של 60% מבין השיקולים התכנוניים בטבלת ההשוואה בין חלופות המאקרו למיקום התחנה, ואילו שיקולים של התאמה לתוכניות מתאר ארציות (לרבות תמ"א 35 המכריזה על האזור לשימור) קיבלו משקל זניח של 7% בלבד מהשיקולים התכנוניים.

## פרק א' – פתח דבר

7. עתירה מניחה לפתחו של בית המשפט זה את אי החוקיות בהליך בחירת המיקום של תחנת כוח פרטית בהספק מתוכנן של 870 מגה-וואט העתידה לספק 8% מתצרוכת החשמל של מדינת ישראל. התוכנית (תת"ל 29א) אושרה בות"ל ביום 28.2.11 ובמשלת ישראל ביום 21.7.11 (והומצאה למשרד הח"מ ביום 31.7.11).
8. מיקומה הנבחר של התחנה הוא בשפלת יהודה, בצמידות לתחנת כוח קיימת של חברת חשמל, באזור בעל ערכי טבע ונוף גבוהים, אזור המוגדר כאזור ביוספרי, ובמרחק לא רב ממקומות התקהלותם של בני נוער (בתי ספר, גני ילדים, ומחנות קיץ של תנועות הנוער).
9. בהליך בחירת מיקום תחנת הכוח – כלפיו מופנית עתירה זו – ערב-רב של פגמים.
10. בניגוד לדין המחייב כי בחירת מיקומה של תחנת הכוח, ישקלל מגוון רחב ביותר של שיקולים – חובה הנובעת ממהות התוכנית כתוכנית תשתיות לאומית, מאופייה של הות"ל ומהרכבה המגוון, ומהיעדרה של תוכנית מתאר ארצית לתשתיות – מגוון השיקולים שנשקלו למעשה בבחירת מיקומה של תחנת הכוח, הוא צר עד מאוד.
11. מהליך בחירת מיקום תחנת הכוח, נעדרים שיקולי ביטחון דוגמת פיזורם של מתקני תשתית. שיקולים התומכים דווקא באי בחירת המיקום הנוכחי של התחנה.
12. מהליך בחירת מיקום תחנת הכוח, נעדרים גם שיקולי בטיחות – לרבות קרבת התחנה לריכוזי בני נוער (בתי ספר, גני ילדים ויער חרובית המשמש מקום מחנה קיץ של תנועות הנוער). שיקולים התומכים דווקא באי בחירת המיקום הנוכחי של התחנה. העותרת תוסיף ותטען כי בנקודה זו, תומכים שורה של גופים בעמדתה: בראש ובראשונה, משרד החינוך, וכן מועצת תנועות הנוער בישראל, ונציבות כבאות והצלה.
13. מהליך בחירת מיקום תחנת הכוח, נעדרים שיקולים ציבוריים נוספים שהיה מקום לשקול אותם. הדבר נובע, בין היתר, מנפקדותו המתמשכת של נציג ציבור בות"ל. במיוחד לא נשקלו בהליך בחירת מיקומה של התחנה, שיקולים של צדק חלוקתי, התומכים דווקא במיקומה של תחנת הכוח במקום אחר – וזאת נוכח קיומה של תחנת אחרת של חברת החשמל במקום זה המעיבה על הציבור והסביבה הסובבים את תחנת הכוח הקיימת של חברת חשמל, שאין להשית עליהם את ההחצנות השליליות גם של תחנת הכוח המתוכננת.
14. זאת ועוד: בהליך הבחירה בין חלופות המאקרו לתחנת הכוח, קיבלו שיקולים כלכליים של היזם משקל עצום וחסר פרופורציה בהליך בחירת החלופה. שיקולים בדבר "איחוד תשתיות וצמידות דופן" זכו למשקל אדיר של 35% מתוך 60% המוקדשים לקריטריונים תכנוניים. שיקולים של "חיבור לתשתיות" זכו לציון גבוהה של 25% מתוך 60% המוקדשים לקריטריונים תכנוניים.
15. מנגד, שיקולים בדמות התאמה לתוכניות מתאר ארציות קיבלו משקל מזערי של 7% בלבד מבין 60% המוקדשים לקריטריונים תכנוניים, באופן המאפשר למיקום התחנה לרמוס את תמ"א 35 המגדירה את האזור כאזור בעל רגישות נופית-סביבתית גבוהה, ואת תמ"א 22, המגדירה חלק משטח תחנת הכוח לייעור. פגם זה מקבל משנה עוצמה, נוכח היעדרה של תכנית מתאר ארצית העוסקת במשק האנרגיה והגז והיעדר מערך תכנוני כולל של משק האנרגיה והגז במדינת ישראל.
16. הליך הבחירה בין חלופות המאקרו למיקום התחנה מאופיין גם בעיוות קיצוני בין השיקולים המופיעים בטבלת השיקולים של היזם. כך, קריטריון סביבתי אחד ויחיד קיבל משקל גבוהה וחסר פרופורציה של 45% מכלל הקריטריונים הסביבתיים. קריטריון בו זכתה החלופה הנבחרת בניקוד המקסימלי. ומנגד – משקל אפס (!) ניתן לשיקול בדבר הקרבה לאתרים ארכיאולוגיים בה זכתה החלופה הנבחרת בניקוד נמוך.

17. מבחינה ראייתית – ושלא כבמקרים אחרים בהם קיים צורך לשער מה הם השיקולים שנשקלו בהליך המינהלי ומה המשקל הניתן לכל שיקול – בעתירה זו התמונה ברורה: היות וממסמכי היזם מתגלים טבלת השיקולים שנשקלו בהליך הבחירה והמשקל שהוענק לכל שיקול.
18. הליך הבחירה בין חלופות המאקרו לוקה גם באי הצגת חלופות מאקרו אמיתיות בדרום הארץ. חלופות המתבקשות מאליהן, שהן מעט פחות נוחות, וכנראה גם מעט יותר יקרות, עבור היזם.
19. חלוקת העבודה בין הות"ל לבין היזם, מגלה התפרקות הות"ל משיקול דעתה לעניין הבחירה בין החלופות. הן כעניין של מדיניות העולה מנוהלי הות"ל והן כעניין ספציפי בהקשרן של העובדות שבעתירה זו, כאשר על הליך אישורה של תת"ל 29א, מעיבה, בין היתר, העובדה כי מתכנתת הות"ל וחברת הות"ל לשעבר, היא שייצגה את היזם בפני הות"ל, בשלבים השונים של אישור התוכנית.
20. ודוקו: העותרת תדגיש כי העתירה אינה מבקשת להעביר את תת"ל 29א כולה תחת ביקורתו השיפוטית של בית משפט נכבד זה. העותרת אינה מתיימרת להכניס את בית המשפט לעובי הקורה בהיבטיה התכנוניים של התוכנית. העתירה מכוונת עצמה ל"שורש הטעות" בבחירת מיקומה של תחנת הכוח, ולפגמים המשפטיים המובהקים שנפלו בהליך זה.
21. על אף תחושת העוול המכוננת בחברי העמותה העותרת על הפיכתה של שפלת יהודה – סביבה כפרית ופסטורלית משופעת בצמחייה, בבעלי חיים, ובממצאים ארכיאולוגיים – לאבן שואבת לבעלי הממון, כל טיעוני העתירה הינם משפטיים מובהקים מעולם התוכן של המשפט המינהלי.

## **פרק ב' – בקשה לדיון דחוף ולחילופין לצווי ביניים**

### **פרק ב'1 – הבקשה לדיון דחוף**

22. לצד הצווים על-תנאי המבוקשים, בית המשפט הנכבד יתבקש לקבוע את העתירה לדיון דחוף ולתת לה עדיפות דיונית מחוץ לסדר הרגיל של המשפטים.
23. הטעם עליו נשענת הבקשה לקיום דחוף הוא מהותה של העתירה העוסקת בבחירת מיקומה של תחנת כוח העתידה לספק חלק נכבד מתצרוכת החשמל במדינת ישראל. מושא העתירה (תחנת הכוח) היא עניין בעל חשיבות לאומית ולא לחינם הוא נדון בות"ל ובממשלת ישראל, וככזה – ולכן ההכרעה בחוקיות ההליך הנוגע לבחירת מקום התחנה מחייב הכרעה מהירה.
24. לפיכך, קבלת העתירה (ואף דחייתה) היא עניין בעל השלכות ניכרות על "מעגלים" רבים. השלכותיה חורגות מהצדדים לעתירה, ונוגעות, למעשה, גם לציבור בכללותו.
25. העותרת תציין כי על פניו בירור העתירה בדחיפות הינו גם אינטרס של המשיבים ושל כלל הציבור. מדובר באינטרס של המשיבים להתחיל בהליך מחודש לבחירת מיקום תחנת הכוח (או אם תידחה העתירה – להמשיך ולהוציא לפועל את התוכנית).
26. מטעם זה גם הזדרזה העותרת להגיש את העתירה בסמוך, ככל הניתן לפרסום אישורה בממשלת ישראל (תוך הקפדה על מיצוי הליכים מלא), וזאת חרף "גרירת הרגליים" של היזם (המשיבה 5) במשך כ-5 שנים במוסדות התכנון.
27. אשר על כן יתבקש בית המשפט להורות על קביעת מועד מוקדם לשמיעת העתירה.

## פרק ב' – הבקשה החלופית לצווי ביניים

ככל שבית המשפט לא ייעתר לבקשה לדיון דחוף – הוא יתבקש להוציא מלפניו צווי ביניים כדלקמן:

28. **צו ביניים המופנה למשיבה 4 – משרד המשפטים: מערכת רשומות – לפיו לא תפורסם תת"ל 29א ברשומות עד להכרעה בעתירה זו או עד להחלטה אחרת.**

29. **צו ביניים המופנה לות"ל לפיו לא תוציא תחת ידה כל אישור בניה בקשר עם תת"ל 29א, עד להכרעה בעתירה זו.**

30. הבקשה לצו ביניים מעוגנת הן במבחן מאזן הנוחות והן במבחן סיכויי העתירה, שהם – כידוע – שני השיקולים לעניין הוצאתו של צו הביניים (בשג"צ 2598/95 אדם טבע ודין נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה, תק-על 95(2) 147 (1995)) כמפורט להלן.

31. אשר למבחן מאזן הנוחות, צווי הביניים נחוצים על מנת "להקפיא" את המצב הקיים ערב הגשת העתירה באופן שימנע מצב בלתי הפיך בדמות פגיעה באינטרסים של היזם העשוי להסתמך על תת"ל 29א להתקשר בחוזים, ולבצע עבודות על סמך התוכנית תת"ל 29א, טרם הכרעה בעתירה זו, כך שעד לקבלתה – אם תתקבל – יוצבו עובדות בשטח.

32. יישומה של תת"ל 29א הינו עניין בלתי הפיך. עניין לו קיימות השלכות ארוכות טווח על הסביבה, על מערכות אקולוגיות, על ערכי טבע מוגנים, ובכלל זה, צמחייה, יונקים ובעלי כנף.

33. העותרת תוסיף ותציין כי בעניין זה פנתה העותרת ליזם והתריע על כי בכוונתה להעמיד את תת"ל 29א למבחן שיפוטי, ועל כן היזם נדרש שלא להיחפז ולהסתמך על התוכנית טרם אישורה בממשלה וטרם המבחן השיפוטי (נספח ע/27).

34. אשר למבחן סיכויי העתירה, הרי שכמפורט לעיל בפרק א' לעתירה זו וכמפורט להלן, ההחלטה על מיקומה של תחנת הכוח, לוקה בשורה ארוכה של פגמים. העותרת תפנה את בית המשפט הנכבד לעניין זה לפרק א' לעתירה הסוקר את טענות העותרת בעתירה זו. העותרת תדגיש בעניין זה, כי בניגוד למקרים אחרים – דווקא בהקשר זה, התבוננות בטבלת החלופות שהכין היזם מאפשר להתרשם בקלות יתרה ממסכת השיקולים החסרה בבחירת חלופות המאקרו; מהמשקל יתר שניתן לאינטרסים הכלכליים של היזם, ולמשקל החסר או היעדר המשקל שניתן לשיקולים חשובים אחרים.

35. אשר על כן, הן מבחן מאזן הנוחות והן מבחן סיכויי העתירה – תומכים בבקשה למתן צו ביניים.

## פרק ג' – בעלי הדין

36. **העותרת** – הינה עמותה הפועלת שלא למטרת רווח. היא הוקמה בחודש יולי 2008 על מנת לשמר את איכות החיים והסביבה של תושבי המועצה האזורית יואב והאזור, וחבריה הם תושבי האזור. בין היתר, פעילה העותרת בנושא תחנת הכוח המתוכננת, מושא עתירה זו. העותרת חרדה לסכנות הצפויות מבחירת מיקומה של תחנת הכוח ולהשלכות הסביבתיות, הביטחוניות, והבטיחותיות של בחירה זו כמתואר בהרחבה בעתירה זו.
37. **המשיבה 1** – הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות (להלן – "הות"ל") – הינה מוסד תכנון ארצי הפועלת מכוח חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965. התוכנית מושא העתירה נדונה בות"ל ואישרה אותה בהחלטתה מיום 18.2.11 (נספח ע/3).
38. **המשיבה 2** – ממשלת ישראל – היא שהסמיכה את המשיבה הפורמלית להכין תכנית לתשתיות לאומית והיא גם שאישרה תוכנית זו – ביום 21.7.11. החלטת הממשלה טרם פורסמה והומצאה למשרד הח"מ ביום 31.7.11 (נספח מע/2).
39. **המשיבה 3** – ועדת השרים לענייני פנים ושירותים – הוסמכה על ידי ממשלת ישראל לדון, בין היתר, באישור תוכניות תשתיות לאומיות. המשיבה 3 דנה בתוכנית ביום 3.7.11 ואישרה אותה.
40. **המשיבה 4** – משרד המשפטים מערכת רשומות – צורפה לעתירה כבעל דין כלפיו מופנה צו הביניים החלופי לפיו לא תפורסם התוכנית במערכת הרשומות.
41. **המשיבה (הפורמלית) 5** – "היזם" – הינה חברה פרטית בעירבון מוגבל. היזם הוא מגיש התוכנית, בעל העניין המרכזי בהקמת תחנת הכוח. היזם צורף לעתירה כצד העלול להיפגע מקבלתה.
42. **המשיבה (הפורמלית) 7** – הגב' בינת שוורץ – מצד אחד, כיהנה בתפקיד בכיר בות"ל כמתכננת הות"ל; חברה בות"ל בתאריכים יוני 2002-מרס 2006 (לפי דו"ח מבקר המדינה) ואחראית על הצוות המקצועי של הות"ל, וכן מונתה על ידי ממשלת ישראל ביום 31.7.11 למנהלת מינהל התכנון במשרד הפנים; ומצד שני, ייצגה את היזם בהליכים בפני הות"ל מטעם חברת אביב תשתיות תעשייה וסביבה, בה כיהנה כמנכ"ל. הגב' שוורץ צורפה לעתירה כמשיבה פורמלית, כצד כלפיו מופנות אחדות מהטענות בעתירה.
43. **המשיבים (הפורמליים) 6, 8, ו-9** – מבוא דליה בע"מ (המשיבה 6), מינהל מקרקעי ישראל (המשיב 8), מבוא בית"ר מושב שיתופי חקלאי בע"מ (המשיבה 9), הינם בעלי זכויות במקרקעין מושא תת"ל 29א כמצוין בתוכנית זו. הם צורפו כמשיבים פורמליים וככל שהדבר תלוי בעותרת אין מניעה למחקם מהעתירה, ולענינת דעתה של העותרת, התייחסותם לעתירה כלל אינה דרושה.

## פרק ד' – תא השטח

### פרק ד'1 – כללי

44. מיקומה המתוכנן של תחנת הכוח מושא העתירה בתא שטח הנמצא בשפלת יהודה, כ-7.5 ק"מ דרומית מזרחית לצומת ראם, כ-1500 מטרים דרומית לקיבוץ כפר מנחם (מספרי הגושים והחלקות עליהם משתרעת התוכנית מפורטים בתוכנית המצ"ב לעתירה זו כנספח ע/1).
45. שפלת יהודה, הינו אזור משופע בצמחייה ובאטרקציות נוספות. זה הוא אזור מובהק של תיירות, נופש ופנאי, וככזה משמש אבן שואבת למטיילים מכל רחבי ישראל: רוכבי אופנים רבים פוקדים את האזור בסופי שבוע.

- מאות משפחות מבלות במקום מידי שבוע בחיק הטבע: עורכות טיולים בשבילי קק"ל המסומנים ופיקניקים במקומות המיועדים לכך. ילדים ופעוטות נוהרים לפארקי השעשועים הפזורים בפנינות חמד בין הצמחייה העבותה המאפיינת את האזור. תנועת נוער עורכות ביער חרובית הסמוך מחנות קיץ האורכים כחודש ימים.
46. קשה לחלוק על כך שמדובר באחד האזורים היפים בישראל שחלקו אף הוכרז על ידי רשות הטבע והגנים כגן לאומי תל צפית (תוכנית מפורטת מס' 1/225/03/6). האזור משופע בצמחייה טבעית מגוונת ביותר, בבעלי כנף – לרבות אוכלוסיית עופות דורסים גדולה במיוחד – וכן ביונקים רבים.
47. עבודת מטה נרחבת שנערכה על ידי מספר רב של נציגים מגופים ציבוריים ופרטיים – לרבות המשיבה 7 – כפי שסוכמה בחודש ינואר 2004, ורוכזה על ידי פרופ' אליהו שטרן, הביאה למסקנה כי נכון לתמוך בקידומה של תוכנית עבודה של פיתוח מרחב זה כמרחב ביוספרי שמטרתו הוגדרה: **"הגדרת חבל ארץ כבעל חשיבות מבחינת שמירה וטיפוח של ערכי טבע והתיישבות על ידי הכנת תכנית לשימור ופיתוח בני קיימא במרחב ביוספרי (שמורה ביוספרית)"** (סביבותכנון בע"מ, דו"ח מסכם: שיטה, מתווה ומבנה, 2004).
48. בהתאם אזור זה אף נתפס על ידי מומחים מטעם הרשויות – ואף מטעם היזם – כ"מרחב ביוספרי":

**"תחנת הכוח צפית כלולה עדיין במרחב הביוספרי [...] האתר לתחנה המוצעת, הגובל בו מצפון, נמצא בתחומי חיץ מבוקר, שערכיותו גבוהה יותר"**  
 (עמוד 131 לתסקיר ההשפעה על הסביבה מטעם היזם; מצטט מ: שטרן, אלי וחוב' (2004) מרחב ביוספרי בשפלת יהודה: הנחיות תכנון. סביבותכנון, בהשתתפות מנהל מקרקעי ישראל, משרד הפנים, המשרד להגנת הסביבה, רשות הטבע והגנים והקרן הקיימת לישראל).

מצ"ב הפרק הרלוונטי מתסקיר ההשפעה על הסביבה מטעם היזם, כנספח ע/4(1)

וכן תמונות של תא השטח המאפשרות התרשמות ויזואלית ממנו כנספח ע/4(2)

49. זה הוא תא שטח המאופיין גם כאתר בעל חשיבות ארכיאולוגית. בין היתר, בשל תל-צפית הנכלל בו ומרכז חפירות ארכיאולוגיות חשובות. החל מהעידן הפרה-היסטורי, דרך גת הכנענית והפלישתית, וכלה בימי הביניים והעת החדשה. בנוסף לאתר החפירות הארכיאולוגי בתל-צפית, האזור משופע באתרי חפירה ארכיאולוגיים רבים נוספים הפזורים באזור.
50. השילוב הנדיר בין נוף, צמחייה, ארכיאולוגיה וקירבה למרכז הארץ, הופך אזור זה לאטרקציה כמעט בכל דבר ומובן כך שארגון "אונסקו" של האומות המאוחדות בוחן הכרזה על סביבה זו כעל אתר מורשת עולמית. אם כן, אין זה פלא כי האזור מרכז אליו טיילים רבים בסופי שבוע ובמועדי ישראל, במספרים הנעמדים באלפי בני אדם בשבוע.

## **פרק ד'2 – תחנת הכוח הקיימת של חברת חשמל**

51. והינה, בלב אזור קסום זה ניצבת לה כעורה, כפצע בנוף הציורי, כנטע זר, תחנת כוח של חברת החשמל הפועלת מאז שנת 1990 לערך, היא תחנת הכוח "צפית" (להלן – **"תחנת חח"י"**). תחנת חח"י משתרעת על 235 דונם ועתידה לספק 600 מגה-וואט חשמל.

52. גווני הירוק של הצמחייה באזור מתחלפים בבת-אחת ב"מפלצות" מתכת כסופות, ה"שוברת" את קו הנוף, ויוצרת מפגעים סביבתיים שונים לבעלי החיים ולצמחייה באזור. המבקר במקום – גם זה שאינו מומחה לתכנון ולבניה – מגיע מעצמו למסקנה כי מדובר בטעות תכנונית המהווה בכייה לדורות.
53. ברבות השנים, למדו התושבים, "למדה" הצמחייה ו"למדו" היונקים ובעלי הכנף בסביבה הביוספרית של שפלת יהודה "להכיל" את תחנת חח"י כ"רעה חולה". כגוף חי שנשתל בו טוטב, השלימה הסביבה הביוספרית עם העוול הגדול שנעשה לה וקיבלה עליה את רוע הגזירה.

### פרק ד'3 – התחנה המתוכננת

54. עתה, במסגרת תת"ל 29א מבקש היזם "לשתול" בסמיכות ובצמידות לתחנת חח"י, תחנת כוח נוספת. היא תחנת הכוח מושא העתירה העתידה להיפרס על פני 445 דונם.
55. לפי פרסומי היזם – תחנה זו עתידה להיות תחנת כוח מהגדולות בישראל, ותכלול שתי טורבינות של גז בהספק של 435 מגאוואט כל אחת כך שתחנה כולה תספק 870 מגוואט חשמל ולספק כ-8% מתצרוכת האנרגיה של המדינה.
- ראו עמוד 2 לתת"ל 29א המצ"ב כנספח 1/ע
- כן ראו הדפס עמוד השער ועמוד "חזון ומטרות" מאתר האינטרנט של היזם כנספח 5/ע
56. כך, שתי התחנות יחדיו – תחנת חח"י והתחנה מושא עתירה זו – יספקו יחדיו 1470 מגה-וואט. ביחד, מיקומה הנבחר של התחנה עתיד ליצור נזק סביבתי כפול ומכופל לסביבה ולסובבים את תחנת הכוח בהשוואה לנזקים הנגרמים מתחנת חח"י הקיימת: הן סכנות בטיחותיות וביטחוניות לבני האדם, והן השפעות שליליות על תא השטח בתוכה תוקם.
57. כפי שיבואר ויתואר בהרחבה להלן, בחירת מיקומה של התנה היא בחירה מצערת, שיכולה להיות מוסברת רק מטעמים כלכליים טהורים של יזם, ורק על רקע הליך תכנוני שגוי (משפטית) מיסודו.

### פרק ד'4 – סיכום ביניים

58. לסיכום ביניים, בהקשר לתוכנית לשתילת תחנת הכוח בתא השטח המיועד, יביאו העותרות מדברי מומחי היזם עצמם:

"האתר המוצע נמצא בתחומי המרחב הביוספרי בשפלת יהודה, במרחק כ-500 מ' משולי הצפון-מערביים. [...] האתר לתחנה המוצעת, הגובל בו מצפון, מצא בתחומי חיץ מבוקר, שערכיותו גבוהה יותר.

אזורי חיץ במרחב הביוספרי נועדו לבלום הפרעות מחוץ למרחב הביוספרי על מנת להבטיח הגנה על אזור הגלעין. באזורי חיץ ניתן לקיים פעילויות של חקלאות מסורתית, ופעילויות חינוך, נופש ותיירות. אזור חיץ מבוקר מתאים לפיתוח בר-קיימא תוך הישענות על משאבי הטבע שבו, לקידום כלכלי וחברתי



של התושבים. לפיכך, הוא מתאים לפעילות מדעית וחינוכית, ליעוד לחקלאות אורגנית, למחקר ולפנאי ונופש. [...]

הגלעין הקרוב – גלעין מבוקר – מתחיל בתל צפית, מדרום-מזרח לנחל האלה, וממשיך משם מזרחה ודרומה.

הן התחנה הקיימת והן האתר המוצע נמצאים במכלול עמקי נחלים בשל קרבתם לנחל האלה. עמקי נחלים מהווים מכלול נופי באזור שנחלים גדולים חוצים את גבעות השפלה, ויוצרים עמקים רחבים המהווים יחידה נופית ואקולוגית רציפה החוצה את יחידות הנוף ואת אזורי הביוספרה השונים. מכלול זה מיועד לשימור או לשיקום, וכן לשימוש בדגש על תיירות, נופש ופנאי. במכלול עמקי נחלים התוכנית מאפשר פיתוח למטרות תיירות ונופש בלבד, תוך שמירה על אגנים חזותיים פתוחים.

האתר, כמו גם תחנת הכוח הקיימת, נמצאים בשולי מסדרון של דרך היסטורית בעל חשיבות בינונית העוברת מתל צפית צפונה לאורך תוואי הדרך הסלולה. במכלול דרכים היסטוריות מוצע לבחון כל בינוי ופיתוח על בסיס שיקול נראות מאתרי מורשת ומדרכים היסטוריות, עם עדיפות לפיתוח באגנים מופנמים והסתרת קווי תשתית עיליים הקיימים בשטח.

ככלל, בהתייחס לתשתיות, תכנית המרחב הביוספרי מציינת כי יש להימנע ממוקדי תשתיות הנדסיות ואחרות באזורי חיץ. בהמשך מפורט כי יש להימנע מהקמת תשתיות מוקדיות כגון מבני תחמ"ש, וכן להימנע מתאורת לילה, למעט תאורה מקומית הכרחית בצמתים או בתוך אתרים".  
[ההדגשות בקו תחתון – במקור; ההדגשות בגופן מוגדל של הח"מ].

(מתוך תסקיר השפעה על הסביבה, נספח 1/4; עמודים 131-132)

ומחוות הדעת הסביבתית של ראש צוות סביבה בות"ל מיום 23.8.10:

"מיקומה של התוכנית בתחומי חיץ מבוקר של המרחב הביוספרי הנה בעיתית משום הקונפליקט בינה לבין מטרותיו המוגדרות של חיץ זה ויצירת תקדימים" (נספח 14/ע, עמוד 16).

ובהמשך:

"מיקום תחנת הכוח איננו מטבי בשל היותה ממוקמת בלב שטחים פתוחים בעלי ערכיות גבוהה, המטויילים כבר היום במידה רבה ובעלי פוטנציאל לפיתוח נופשי נוסף לאורך נחל האלה ובתל צפית. התחנה ממוקמת באזור חיץ מבוקר, במרחב הביוספרי של שפלת יהודה. אזור זה לא מתאים בהגדרתו לקליטת תשתיות מסוג זה" (נספח 14/ע, עמוד 22)

## פרק ד'5 – מפה מספר 1

59. על מנת להקל על הקורא את ההתמצאות במפגעים שתחנת הכוח יוצרת, והשיקולים שהיו צריכים להישקל ולא נשקלו, מצוינים על גבי המפה להלן נקודות ההתייחסות הבאות:



## פרק ה' – הות"ל וההליך הסטטוטורי לאישור תוכנית תשתיות

### לאומיות

## פרק ה'1 – הוועדה לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות (הות"ל)

60. הות"ל הוקמה בתיקון מספר 60 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965 (להלן – "חוק התו"ב"), בשנת 2002. הרכבה, תפקידיה שמכויותיה, וועדות המשנה שלה, הוסדרו כולם במסגרת תיקון זה שהוסיף את סעיפים 6א-6ב לחוק התו"ב.

61. מדובר במוסד תכנון ארצי הפועל ליד המועצה הארצית לתכנון ולבניה ודן "כערכאה ראשונה" בתוכניות בעלת חשיבות לאומית: מתקני תשתית, נמלי תעופה, תחנות כוח, מחלפים וכיוצא באלה.
62. אישורה של תכנית כלשהי בות"ל מהווה **מסלול מקוצר ומהיר ביותר העוקף את מדרג התוכניות הקונבנציונלי**. בין היתר הוא עוקף גם ועדות ברמת התכנון הארצית כגון, הוועדה לשמירה על קרקע חקלאית ושטחים פתוחים הפועלת לפי סעיף 156(א) והתוספת הראשונה לחוק התו"ב (ראו סעיף 76ג(11) לחוק התו"ב), וביכולתו לאשר תוכניות הגוברות על תכניות מתאר ארציות.
63. לעניינה של עתירה זו קיימת רלוונטיות לשלושת הנתונים הבאים:
- 63.1. **אחד**, הרכב הות"ל הינו מגוון וכולל 15 נציגים שונים המפורטים בסעיף 6א(א) לחוק התו"ב. הרכב זה מעיד על המגוון הרחב של השיקולים שעל הות"ל לשקול כאשר היא דנה בתוכנית לתשתיות לאומיות, לרבות בבחירת מיקום התחנה.
- 63.2. **השני**, למהותה של הוועדה כוועדה העוסקת בנושאים בעלי חשיבות לאומית – נושאים שיש בהם כדי להקרין גם על מגוון השיקולים הרחב שהיה עליה לשקול, וגם על הדקדוק באמות המידה המשפטיות המצופות ממנה.
- 63.3. **השלישי**, לדרישה הסטטוטורית למינוי נציג ציבור שתמנה הממשלה כחבר בות"ל. נציג זה לא מונה מעולם (למרות שחלפו כמעט 9 שנים מיום הקמת הות"ל), וממילא גם לא היה נוכח בדיונים באשר לתוכנית מושא עתירה זו, ולהליך בחירת מיקומה.

## **פרק ה'2 – ההליך הסטטוטורי לאישור תוכנית לתשתיות לאומיות**

64. נוסף להרכב הות"ל, קבע תיקון 60 לחוק התו"ב בסעיפים 76ב-76ג מה היא תכנית לתשתיות לאומיות ומה הוא ההליך הסטטוטורי הנדרש לאישורה של תוכנית כזו.
65. בנסיבותיה של עתירה זו – כאשר **העתירה מופנית בעיקרה לאופן בחירת מיקום התחנה** – העותרת סבורה כי לא יהא נכון להשחית מילים באשר לשלבים ולשלבי המשנה הרבים העוברת תוכנית לתשתיות לאומיות (ובכלל זה תת"ל 29א). שלביו הרבים של ההליך התכנוני מפורטים לפרטי-פרטים בחוק, ומבוארים כדבעי על ידי הות"ל במסמך מטעמה המקל על המעיין בו גם באמצעות תרשים זרימה.
- מצ"ב לנוחות בית המשפט כנספח ע/7
66. ייאמר רק כי במבט-על, חלקו העיקרי של ההליך התכנוני נערך בות"ל, בוועדות המשנה שלה ועל ידי נושאי משרה נוספים בות"ל. לקראת סופו של ההליך התכנוני, אם מאושרת התוכנית במליאת הות"ל, היא עוברת לאישור ועדת השרים לענייני פנים ושירותים ולאישור הממשלה.
67. העותרת תדגיש כי התנהלות הות"ל והיזם, שהכריעו בשלב מוקדם מאוד (בשנים 2006 – תחילת 2007) מה היא חלופת המאקרו הנבחרת, ורק לאחר מכן נערכו הבדיקות השונות, לרבות תסקיר השפעה על הסביבה, **רק** לגבי חלופת מאקרו זו – הופכות את כל הליך הבדיקה **להליך עקר במובן זה שאין כל אמת מידה להשוואה בין החלופות. ביקורת ברוח זו נכתבה רק לאחרונה על ידי מבקר המדינה** בחודש אוקטובר 2010 (מבקר המדינה, דוחות על הביקורת בשלטון המקומי לשנת 2009; להלן – "דו"ח מבקר המדינה").
- העמודים הרלוונטיים מדו"ח מבקר המדינה מצ"ב כנספח ע/8

## פרק ו' – ההליכים התכנוניים

### פרק ו'1 – כללי

68. ההליכים התכנוניים לאישורה של תת"ל 29א (לשעבר תת"ל 29) נפרסים על פני כחמש שנים. הם מחזיקים מסמכים עבי כרס שמרביתם המכריע אינו רלוונטי לעתירה, שכן הם עוסקים בהיבטים רבים של התוכנית שאינם קשורים לבחירת מיקומה. מה גם שמלוא "התמונה" התהליכית אינה ביד העותרת, אלא בידן של רשויות התכנון והיזום.
69. על כן, העותרת לא תאריך היכן שניתן לקצר (אלא אם בית המשפט יבקש ממנה לעשות כן).

### פרק ו'2 – ההליכים התכנוניים עד מרץ 2007

70. לפי פרסומי היזום, הוקמה המשיבה 7 (היזום) בשנת 2005 במטרה להקים תחנת כוח בסמיכות לנחל דליה – ומכאן גם שמה של המשיבה הפורמלית.
71. עקב התנגדויות שונות של בעלי עניין בזיכרון יעקב שסירבו להקמת התחנה במיקום זה, הפנה היזום את מאמציו לכיוונים אחרים.
72. לדברי המשיבה 7, כפי שמצאו ביטוי בפרוטוקול ישיבת הות"ל מיום 31.3.08, במחצית הראשונה של שנת 2006 נערך שלב בחירת חלופות המאקרו על ידי היזום (ראו נספח ע/12).
73. יודגש כי עיון בנספח ע/7 לעתירה (שהינו מסמך בשם "נהלים והנחיות לקידום תכנית לתשתית לאומית") מגלה את חלוקת האחריות בתתי השלבים בהליך תכנון בות"ל ובפרט בנושא החלופות. מגיש התוכנית או יזום התוכנית אחראי על תתי-שלבים הצבועים בצבע ירוק; צוות הות"ל אחרי על תתי שלבים הצבועים בצבע ורוד. עיון בנספח ע/7 לעתירה מגלה כי "הגדרת מסמכי רקע לבחינת חלופות" היא באחריות מגיש התוכנית או יזום התוכנית (תת שלב 2.1). וגם "הצגת בחינת החלופות" היא באחריות מגיש התוכנית או יזום התוכנית (תת שלב 2.6), ואילו באחריות צוות הות"ל אך להגיב לחלופות המוצעות על ידי היזום או מגיש התוכנית.
74. בהקשר הספציפי של תת"ל 29א מטבלת ההשוואה בין חלופות המאקרו (להלן – "הטבלה") נראה כי היזום הציג בפני הות"ל חמש חלופות מאקרו למיקומה המיועד של תחנת הכוח: (1) חלופת חגית; (2) חלופת מבוא כרמל; (3) חלופת צפית; (4) חלופת כפר מנחם; (5) חלופת גת.

סיכום שלב ב' - בחינה של 5 אתרים - דו"ח חלופות 21.12.06

מבוא  
שלב א'  
שלב ב'  
שלב ג'  
המחיר 77 הקע

קבוצה	סעיף	קבוצה	משקל				סעיף
			חגיגת	מבוא כרמל	צפית	כפר מנחם	
קריטריונים טכניים	שימושי קרקע	40%	2.00	3.00	3.00	3.00	15%
	התאמה לתכניות ארציות		2.00	1.00	2.00	1.00	7%
	התאמה לתכניות מחוזיות		1.00	2.00	2.00	2.00	7%
	התאמה לתכניות מקומיות		1.00	1.00	5.00	5.00	6%
	נגישות		3.00	1.00	5.00	4.00	5%
	איחוד תשתיות וצמידות רופן		5.00	1.00	5.00	3.00	35%
	חיבור לתשתיות		5.00	2.00	5.00	5.00	25%
	<b>ציון משוקלל</b>		<b>3.58</b>	<b>4.14</b>	<b>3.39</b>	<b>2.03</b>	
קריטריונים סביבתיים	קירבה לערכי טבע	60%	3.00	1.00	2.00	2.00	10%
	פגיעה באתרים ארכיאולוגיים		5.00	4.00	3.00	3.00	0%
	חזות נוף ונצפות		3.00	2.00	3.00	3.00	30%
	היבט רעש		2.00	2.00	3.00	4.00	15%
	היבט זיהום אוויר		3.00	3.00	5.00	4.00	45%
			<b>ציון משוקלל</b>	<b>2.85</b>	<b>2.35</b>	<b>3.80</b>	<b>3.95</b>
	<b>ציון סופי משוקלל</b>	<b>3.14</b>	<b>2.11</b>	<b>3.91</b>	<b>3.73</b>	<b>3.03</b>	

עפ"י תוצאות הבחינה של 5 אתרים נפסלו האתרים הצפוניים (חגיגת ומבוא כרמל) בשל קריטריונים סביבתיים. צוות הות"ל המליץ להתכנס לתאי שטח דרומיים (צפית וגת) ולהציגם בקונגרס.

לתוך לפירוט

75. כיצד נבחרו חמשת חלופות המאקרו? (שבחירתם כבר מצביעה על התוצאה הסופית בבחירה בין חלופות מאקרו אלה לבין עצמן). ודאי שהן לא נבחרו על בסיס תוכנית מתאר ארצית להקמת תשתיות אנרגיה שאינה קיימת. ודאי שהן לא נבחרו על בסיס קריטריונים ברורים מטעם הות"ל לבחירת חלופות ולבחירתן (למעט קירבה לקווי גז ולקווי חשמל 400 ק"ו). היעדרה של תוכנית מתאר כאמור, והיעדרם של קריטריונים כאמור "זכו" לביקורת קשה מצד מבקר המדינה (דו"ח מבקר המדינה, עמ' 637-639; נספח ע/8).

76. כל מאמצי העותרת, לא הצליחו לפזר את הערפל הסמיך האופף את הליך בחירת חמשת חלופות המאקרו: מדוע נבחרו אלה ולא אחרות? מדוע נמנע היזם מלהציג חלופות רחוקות יותר ממרכז הארץ? מדוע נמנע היזם מלהציג חלופות הנחזות על פניהן כחלופות הטובות מאלה שהוצגו שאינן לוקות בחסרונות המשמעותיים שיוצגו להלן?

77. היזם אמנם מתיימר להציג את עבודת מטה מסודרת ויסודית של בחירת חלופות. את עבודתו היסודית הוא דחק לשולי התסקיר מטעמו לנספח – הוא נספח 7 לתסקיר – בו מצגת המציגה את הליך בחירת מיקום התחנה.

מצ"ב כנספח ע/9

78. דא עקא, שעיון בנספח 7 נראה אולי במבט ראשון כעבודת מטה יסודית. אלא, שהחוסרים בו רבים. הוא אינו עוסק באיתור תאי שטח פוטנציאליים. הוא מכונה "בדיקת 5 חלופות בות"ל". למעשה הינו מצגת העוסקת ברובה בבחינת חמשת חלופות המאקרו (שקפים 24-93) ומיעוטה (שקפים 13-21) באיתור תאי שטח פוטנציאליים.

79. למעשה, עיון בנספח 7 לתסקיר – נספח ע/9 לעתירה – מגלה היזם לקח לעצמו את החירות לקבוע בעצמו שלוש קביעות שעוד ידובר ויורחב בכל אחת מהן: ראשית, קבע היזם את חלופות-המאקרו עצמן; שנית, קבע היזם את הקריטריונים לאורם תנוקד כל חלופת-מאקרו (מה הם השיקולים הרלוונטיים בטרמינולוגיה המשפטית



המוכרת של עילת הסבירות); **שלישית**, קבע היזם את המשקל היחסי (באחוזים) של כל שיקול במארג השיקולים הכולל (כלומר, מה המשקל שיינתן לכל שיקול, בטרמינולוגיה המשפטית המוכרת של עילת הסבירות).

80. טבלת החלופות "לעושה היטב" על ידי היזם: על החלופות והשיקולים הוצגה בפני הות"ל.

81. הדברים עולים גם מדואר אלקטרוני שהוחלף בין יו"ר העותרת לבין מרכז הפרוייקטים בות"ל ביום 19.12.10. ותשובת האחרון הובאה מייל חוזר באותו היום כדלקמן:

**"אין מסמך גנרי של הות"ל לבחינת חלופות לתחנות כוח. לכל תחנה נעשית בחינת חלופות משל עצמה, והיא כלולה בתסקיר ההשפעה על הסביבה, המופקד ופתוח לעיון הציבור ביחד עם מסמכי התוכנית. בכרך ב' של התסקיר נמצא נספח מס' 7, הכולל את תיאור בחינת החלופות, כולל טבלת השוואת החלופות שהוצגה בפני צוות הות"ל (21.12.06), בהתאם להנחייתם, ובפני חברי הות"ל, במסגרת הקונגרס (17.1.2007)."**

ובהמשך:

**"הטבלה כפי שמופיעה בתסקיר על ערכיה היא זו שאושרה ע"י צוות הות"ל (לאחר התיקונים שנדרשו)"**

82. מתשובה זו – בצירוף עם נספח 7/ע לעתירה – ברור כי הליך בחירת החלופות נעשה **בעיקרו** על ידי היזם. לכל היותר, בהנחיית הות"ל.

83. מכל מקום, מתמצית פרטי התוכנית כפי שמוצגת באתר משרד הפנים, הוגשה התוכנית לות"ל ביום 3.9.2006 (אז תוכנית תשתיות לאומיות מספר 29).

ראו תמצית התוכנית כנספח 10/ע

84. ביום 17.1.2007 התקיימה ישיבת "קונגרס" בות"ל והוחלט למקד את היזם בשלוש החלופות הדרומיות (צפית, כפר מנחם, וגת).

מצ"ב כנספח 11/ע

85. לפי פרסומי היזם בתאריך 1.3.2007 נבחרה חלופת "צפית".

### **פרק ו'3 – ההליכים התכנוניים ממרץ 2007 עד אפריל 2010**

86. עיון בתמצית פרטי תוכנית תשתיות לאומיות 29 מגלה כי החל ממרץ 2007 ובמהלך שנה זו לא התקדם ההליך התכנוני בות"ל (ראו נספח 10/ע), ואילו בחודשים מרץ-נובמבר 2008 קודמה התוכנית.

פרוטוקול דיון במליאת הות"ל מיום 31.3.2008 מצ"ב כנספח 12/ע.

87. אולם בסופו של יום, התוכנית (בגרסתה כתוכנית תשתיות לאומיות 29) לא אושרה בסבב זה (ראו נספח 10/ע). למיטב ידיעת העותרת, החל מסוף שנת 2008 ועד לחודש אפריל 2010 התוכנית גם לא התקדמה בהליך התכנוני.

### **פרק ו'4 – ההליכים התכנוניים מאפריל 2010 ואילך**

88. בחודש אפריל 2010, "התעוררה לחיים" התוכנית ולמספר התוכנית והוצמדה האות א' רבתי (תת"ל 29א). עיון התמצית הרישום ממשרד הפנים מגלה כי התוכנית התקבלה בות"ל ביום 7.4.2010.

89. למרות שחלפו כשלוש וחצי שנים ממועד אישור בחירת מיקומה של התחנה, אף לא אחד בות"ל וביתר הגופים המעורבים, לא העלה על דעתו כי חלוף הזמן בין בחירת מיקומה של התחנה מחייב חשיבה נוספת על בחירת המיקום נוכח חלוף הזמן ושינוי הנסיבות המשמעותי בתחום משק האנרגיה ומשק הגז הטבעי בין שנת האישור (2007) לשנת התחייה מחדש (2010).

(תת"ל 29 כפי שעודכנה ביום 20.10.2010 (מהדורה 4.0) מצ"ב כנספח ע/1).

90. אף חבר מחברי הות"ל לא נתן דעתו לכך כי בפרק זמן זה, נערכה – או למצער, צריכה הייתה להיערך – עבודת מטה בשאלת מפת משק תשתיות האנרגיה של מדינת ישראל, וכי ראוי לבחון את בחירת מיקומה של תחנת הכוח הפרטית הגדולה בישראל, העתידה לייצר כ-8% ממשק האנרגיה בישראל בראייה לאומית רחבה.

91. וכך יצא לדרך סבב נוסף (אחרון בשלב זה) של הליכים תכנוניים (הכל כאמור ללא כל התייחסות לשאלת בחירת מיקום התחנה): תחנת הכוח הוכרזה כתוכנית תשתיות לאומית (7.4.2010); היזם הוסמך מחדש על ידי ממשלת ישראל להגיש את התוכנית (החלטת ממשלה מספר 1679 (חכפ) (5.5.2010)); התוכנית הוגשה לבדיקה תכנונית מוקדמת (9.5.2010); נמסר דו"ח תיקונים ליזם (12.5.2010); התוכנית הוגשה פעם נוספת לבדיקה תכנונית מוקדמת (18.5.2010); לתוכנית הועברו תסקיר השפעה על הסביבה (25.5.2010); הוגש תסקיר השפעה על הסביבה (28.6.2010); הועבר מסמך דרישה להשלמות (4.7.2010); הועבר תסקיר מתוקן (15.8.2010); הומלץ להעביר את התוכנית להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור (בכפוף לתנאי מסויימים) (23.8.2010); הוחלט להעביר את התוכנית להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור (30.8.2010); נערך סבב ישיבות בפני חוקר מטעם הות"ל (ינואר 2011), התוכנית אושרה בות"ל (28.2.2011), בוועדת השרים לעניינים פנים ושירותים (3.7.11) ובממשלת ישראל (21.7.11).

לוח זמנים מפורט לתקופה אפריל-אוגוסט 2010 מפורט בחוות הדעת הסביבתית, המצ"ב כנספח ע/14 (ראו גם בתמצית הרישום ממשרד הפנים (נספח ע/13))

## **פרק ז' – פעילות העותרת נגד מיקום התחנה ומיצוי הליכים**

92. על התוכנית מושא הליך זה למדו חברי העותרת באפריל 2008 מסיקורה בעיתונות. ממועד זה פעלו חברי העותרת באינטנסיביות הסברתית ותקשורתית על מנת למנוע את הטעות לדורות בדבר הקמת התחנה במקום הנבחר.

93. בחודש יולי 2008 הוקמה העמותה-העותרת. העמותה יזמה אירועים וכנסים בהשתתפות מאות אנשים, תושבי האזור שתכליתם שתכליתם העלאת הנושא על סדר היום והתנגדות להקמת תחנת הכוח. כמו כן, ביום 16.9.08 יזמו חברי העותרת דיון פגרה מיוחד בעניין בוועדת הפנים האיכות הסביבה של הכנסת; כן נערכו בעניין זה פניות מטעם יחידי העותרת למנכ"ל משרד הפנים, מטעם העותרת לשרים ולחברי כנסת; פגישות וסיורים בשטח עם חלק מנציגי הות"ל; במקביל פעלה העותרת אל מול המועצה האזורית יואב – היא המועצה האזורית בשטחה מוקמת תחנת הכוח – על מנת שתתנגד להקמת התחנה במקום הנבחר שבעקבות הלחץ הציבורי החליטה להתנגד להקמת התחנה.

94. אשר למיצוי ההליכים המשפטיים טרם הגשת עתירה זו, הרי שזה החל במקביל ובשלהי סבב ההליכים התכנוניים האחרון המפורט לעיל.

95. בראשית ינואר 2011 הגישה העותרת לות"ל מסמך התנגדויות מפורט, בו היא שוטחת את טעמיה למיקום התחנה ולאופן בו נבחרה.  
מצ"ב מכתב ההשגה מיום 26.12.10 כנספח ע/15
96. נוסף לערוץ הקבוע בחוק התו"ב, פנתה העותרת ביום 26.1.2011 בבקשה להתערבותו של שר הביטחון נוכח הסכנות הביטחוניות הצפויות מהתחנה.  
מצ"ב כנספח ע/16
97. פנייתה של העותרת לשר הביטחון לא זכתה למענה עד ליום הגשת העתירה.
98. כך גם פנתה העותרת ביום 26.1.2011 לשר החינוך בבקשה להתערבותו נוכח הסכנות הביטחוניות בהקמת התחנה.  
מצ"ב כנספח ע/17
99. עוד פנתה העותרת ביום 26.1.2011 לנציב כבאות והצלה בבקשה להתערבותו נוכח הסכנות הביטחוניות בהקמת התחנה. במיוחד לאור אסון הכרמל משנת 2010 ולאור שריפה נוספת שארעה באזור בעל רגישות ביטחונית במועצה האזורית מטה יהודה, כ-2-3 ק"מ ממקום התחנה המיועדת.  
מצ"ב פניית העותרת כנספח ע/18
100. ביום 31.1.2011 הופיעו נציגי העותרת בפני חוקר מטעם הות"ל ושבּו על טיעוניהם כמפורט במכתב ההתנגדות, בליווי מצגת מפורטת המציגה בצורה מילולית וויזואלית את טענותיהם.
101. ביום 14.2.2011 נערכה ישיבה של ועדת המשנה להתנגדויות בות"ל. רובן ככולן נדחו, כפי שעולה מפרוטוקול ישיבת ועדת המשנה.  
מצ"ב כנספח ע/19 הכולל גם את דו"ח החוקר לתת"ל 29א
102. באותו היום (14.2.2011) התקיים גם דיון במליאת הות"ל.  
הפרוטוקול מצ"ב כנספח ע/20
103. התוכנית אושרה בות"ל ביום 28.2.2011.
104. עוד הובא לידיעת העותרת כי ביום 1.3.2011 פנתה ר' תחום חומרים מסוכנים וחילוץ מיוחד בנציבות כבאות והצלה לות"ל בבקשה לקיים דיון בסיכונים על סביבת התחנה.  
מצ"ב כנספח ע/21
105. ביום 3.3.2011 פנתה העותרת ליועץ המשפטי לממשלה ולממשלת ישראל (באמצעות מזכיר הממשלה), והתריעה על הפגמים הרבים שנפלו בבחירת החלופות כפי שמפורט בהרחבה בעתירה זו, וביקשה להימנע מלאשר את התוכנית ולהחזירה לבחינת חלופות המאקרו.  
מצ"ב כנספח ע/22
106. פניית העותרת לממשלת ישראל (באמצעות מזכיר הממשלה) – לא נענתה. פניית העותר ליועץ המשפטי לממשלה הועברה למשנה ליועמ"ש (אזרחי), שהעבירה אותה ליועץ המשפטי למשרד הפנים; תגובת היועץ המשפטי למשרד הפנים לא התקבלה עד למועד הגשת העתירה, חרף תזכורת בעניין מיום 26.4.11.  
מצ"ב המשך ההתכתבויות מול היועמ"ש והיועץ המשפטי למשרד הפנים כנספח ע/23
107. ביום 8.3.2011 פנה משרד החינוך (מ"מ מנהל מינהל חברה ונוער) לות"ל בהקשר לסכנות שבהקמת תחנת הכוח המתוכננת לות"ל **בבקשה לשוב ולשקול את הקמת התחנה במקום הנבחר**.  
מצ"ב כנספח ע/24
108. למחרת, ביום 9.3.2011, השיב משרד החינוך לעותרת תשובה שעיקרה **תמיכה בעמדתה**.



חלופת התכתובת עם משרד החינוך מצ"ב כנספח ע/25

109. ביום 10.3.2011 פנתה העותרת גם לראש הממשלה ושבה על טענותיה באשר לפגמים האמורים, תוך בקשה להימנע מלאשר את התוכנית ולהחזירה לדיון מחודש בעניין חלופות המאקרו, או לכל הפחות להמתין לעמדת היועץ המשפטי לממשלה בעניין.

מצ"ב כנספח ע/26

110. למען שלמות התמונה יצויין כי ביום 14.6.11 פנתה העותרת למנכ"ל היזם, תוך שהיא מיידעת את היזם כי טענותיה הוצגו בפני גורמי ממשלה שונים ועתידות במידת הצורך גם לעמוד למבחנו של בג"צ. כל זה על מנת שהיזם ימנע מהסתמכות על התוכנית טרם אושרה בממשלה, טרם הועמדה לביקורת שיפוטית.

מצ"ב פניית העותרת ותגובת היזם כנספח ע/27

111. ביום 21.7.11 אישרה ועדת השרים לענייני פנים ושירותים את תת"ל 29א, וביום 21.7.11 אישרה ממשלת ישראל את התוכנית (נספח ע/2). החלטת הממשלה טרם פורסמה והומצאה למשרד הח"מ ביום 31.7.11.

112. טרם פרסומה של התוכנית ברשומות, והפיכתה לחלק מהדין במדינת ישראל הוגשה עתירה זו.

## פרק ח' – השיקולים בבחירת מיקום התחנה

### פרק ח'1 – השיקולים שהיו צריכים להישקל

113. הלכה פסוקה, מושרשת וידועה היא כי על הרשות לשקול את מלוא השיקולים הרלוונטיים ולערוך איזון ראוי ביניהם (בג"צ 389/80 דפי זהב בע"מ נ' רשות השידור, פ"ד לה (1) 421 (1980)).

114. כיצד נלמד על השיקולים הרלוונטיים כאשר שותק המחוקק כבעניינה של הות"ל? כיצד נלמד על השיקולים הרלוונטיים באשר לתוכנית לתשתיות לאומיות ובכלל זה באשר לחלופות לבחירת מיקומה של תחנת כוח? (נוסף לשיקול של קרבה לקווי גז וקווי חשמל).

115. אחת הדרכים לעשות זאת הוא הרכב הרשות המקבלת את ההחלטה. ראו בג"צ 387/76 בן ציון נ' שר המשטרה, פ"ד לא (1) 484, עמ' 488-489 (1976); וכן יצחק זמיר הסמכות המינהלית 748-749 (מהדורה ראשונה, 1996).

116. הות"ל הינו גוף קולגיאלי שאמור למנות 15 חברים. זה הוא גוף שחבריו מגיעים מתחומים שונים ומגוונים כך שהוא אמור לייצג אינטרסים שונים ומגוונים. ראו גם בג"צ 8425/04 אדם, טבע ודין אגודה ישראל להגנת הסביבה נ' הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות, בפסקה 9 (מיום 8.7.2008): "גוף קולגיאלי המורכב מנציגים המייצגים אינטרסים שונים".

117. כלומר, מדובר בשיקולים רבים ומגוונים עליהם יש ללמוד מההרכב ההטרוגני של הוועדה הכוללת את נציגים רבים כאמור בסעיף 6א(א) לחוק התו"ב:

"(א) תקום ועדה ארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות (להלן - הועדה לתשתיות), וזה הרכבה:

- (1) נציג שר הפנים, והוא יהיה היושב ראש;
- (2) נציג ראש הממשלה;
- (3) נציג שר המשפטים;
- (4) נציג השר לתשתיות לאומיות;
- (5) נציג שר התחבורה;

- (6) נציג שר האוצר ;  
 (7) נציג שר הבינוי והשיכון ;  
 (8) נציג השר לאיכות הסביבה ;  
 (9) נציג שר החקלאות ופיתוח הכפר ;  
 (10) נציג רשות מקרקעי ישראל ;  
 (11) נציג שר הביטחון ;  
 (12) בעל הכשרה מקצועית בענייני תכנון ובניה שימנה שר הפנים - והוא יהיה מתכנן הועדה ;  
 (13) נציג ציבור שתמנה הממשלה ;  
 (14) נציג ארגון הגג של הגופים הציבוריים שענינם בשמירת איכות הסביבה, שימנהו שר הפנים מתוך רשימת מועמדים שהארגון יגיש לו ;  
 (15) נציג השלטון המקומי שימנה שר הפנים."

118. **דרך נוספת** ללמוד על השיקולים הנדרשים, היא **מהות התוכנית**. כלומר, כאשר מדובר בתוכנית להקמת תחנת כוח העתידה להוות את תחנת הכוח הפרטית הגדולה בישראל – מחויבת המסקנה כי היקף השיקולים שיש לשקול בבחירת מיקומה של התחנה הוא רחב מיני רחב.

119. **דרך שלישית** ללמוד על כי מדובר בערב-רב של שיקולים היא מיקומה של התוכנית במדרג התכנוני, כתוכנית שיש בה כדי לכלול הוראות הנוגדות תוכנית מתאר ארצית.

120. כך גם **היעדרה של תוכנית מתאר ארצית לתשתיות** מחייבת משנה זהירות בכל החלטה נקודתית העתידה להשפיע על מפת התשתיות של מדינת ישראל, ומחייבת שקילה של מלוא השיקולים הרלוונטיים.

121. אין זה מתפקידה של העותרת להציג את מלוא השיקולים שצריכים להישקל בבחירת מיקומה של תחנת כוח הנחשבת כתוכנית תשתיות לאומיות. אולם, מאלי מובן כי שיקולים אלה צריכים להיות רבים ומגוונים: שיקולים לאומיים, שיקולים אזוריים ושיקולים מקומיים; שיקולי עלות ליזם ולצרכני החשמל ושיקולי תועלת לציבור; שיקולי התאמה לתוכניות מתאר שונות; שיקולים של פגיעה בסביבה, בחי, בצומח ובדומם; שיקולים של הטווח הקצר ושיקולים של הטווח הארוך; שיקולים של הציבור בכללותו, שיקולים של הציבור המתגורר בסמיכות לתחנה; שיקולים בטיחותיים ושיקולים בטחוניים; ועוד ועוד שיקולים, שיש לשקול כאשר מקבלים החלטה בלתי הפיכה להפקיע כברת קרקע באזור כה רגיש לטובת הקמתה של תחנת כוח. דברים ברורים ברוח זו הובאו גם בדוח מבקר המדינה, בעמ' 643:

**"קבלת החלטות בתחום התכנון מחייבת כי יובאו בחשבון כל השיקולים הענייניים הנוגעים לנושא הנדון לרבות בחינת חלופות שצריכות להיבחן על פי משקלות ותבחינים מוגדרים" (נספח ע/8).**

122. קל וחומר כאשר מדובר בפגיעה קשה בערכי טבע ונוף (גם לפי תסקיר הות"ל עצמו), וודאי שמדובר במתקן שמטבעו הוא בעל פוטנציאל לסכנות שונות.

123. אלא, שרק מיעוט שבמיעוט מהשיקולים שהיה מצופה למצוא בבחירת מיקום התחנה נמצאים בה: כך באשר להחלטה כיצד יבחרו חמשת חלופות המאקרו; וכך באשר להחלטה על הבחירה בין חלופות המאקרו לבין עצמן.

124. הדבר עולה במובהק מהטבלה שלהלן.

## פרק ח'2 – השיקולים שנשקלו בפועל

125. קלה מלאכתה של העותרת בהוכחת השיקולים שנשקלו למעשה בבחירה בין החלופות השונות. השיקולים פרוסים בטבלה הבאה:

קבוצה	סעיף	קבוצה	משקל		ציוני האתר (1=גחע, 5=טוב)			
			סעיף	קבוצה	חגיגת	מבוא כרמל	צפית	כפר מנחם
קריטריונים תכנוניים	שימושי קרקע	40%	15%	2.00	3.00	3.00	3.00	3.00
	התאמה לתכניות ארציות		7%	2.00	1.00	2.00	1.00	1.00
	התאמה לתכניות מחוזיות		7%	1.00	5.00	2.00	2.00	2.00
	התאמה לתכניות מקומיות		6%	1.00	1.00	5.00	5.00	4.00
	נגישות		5%	3.00	1.00	5.00	4.00	5.00
	איחוד תשתיות וצמידות דופן		35%	5.00	1.00	5.00	3.00	2.00
חיבור לתשתיות	25%	5.00	5.00	5.00	5.00	1.00		
	<b>ציון משוקלל</b>			<b>3.58</b>	<b>1.76</b>	<b>4.14</b>	<b>3.39</b>	<b>2.03</b>
קריטריונים סביבתיים	קרבה לערכי טבע	60%	10%	3.00	1.00	2.00	2.00	4.00
	פגיעה באתרים ארכיאולוגיים		0%	5.00	4.00	3.00	3.00	5.00
	חזות נוף ונצפות		30%	3.00	2.00	3.00	3.00	4.00
	היבט רעש		15%	2.00	2.00	3.00	4.00	2.00
	היבט זיהום אוויר		45%	3.00	3.00	5.00	5.00	4.00
	<b>ציון משוקלל</b>				<b>2.85</b>	<b>2.35</b>	<b>3.80</b>	<b>3.95</b>
	<b>ציון סופי משוקלל</b>			<b>3.14</b>	<b>2.11</b>	<b>3.91</b>	<b>3.73</b>	<b>3.03</b>

**עפ"י תוצאות הבחינה של 5 אתרים נפסלו האתרים הצפוניים (חגיגת ומבוא כרמל) בשל קריטריונים סביבתיים. צוות הות"ל המליץ להתכנס לתאי שטח דרומיים (צפית וגת) ולהציגם בקונגרס.**

לחץ לפירוט

126. עיון בטבלה מגלה מספר מצומם ביותר של שיקולים להשוואה בין החלופות: שיקולים תכנוניים (שימושי קרקע, התאמה לתוכניות מתאר, נגישות ואיחוד תשתיות וצמידות דופן) ושיקולים סביבתיים (קרבה לערכי טבע, חזות נוף ונצפות, היבט רעש והיבט זיהום אוויר).

127. זה הוא "אוסף" השיקולים שנשקל בהחלטה על פרויקט תשתיות לאומיות בקנה מידה לאומי!!

128. די במבט חפוז בטבלה המצורפת, כדי להבין כי ספקטרום השיקולים שנשקל במועד קבלת ההחלטה על בחירת החלופות **דל מעין כמותו**.

129. שיקולים חשובים ביותר שהיה מצופה כי ישקלו – נוכח הרכב הות"ל – לא נכנסו ל"סל השיקולים" שהיה על הות"ל לשקול.

## פרק ח'3 – נפקדותם של שיקולי ביטחון בהליך בחירת מיקום התחנה

130. **בולטים בחסרונם בטבלה שיקולי ביטחון. לבחירת מיקומה של התחנה משמעויות ביטחוניות בתרחישים בעלי אופי ביטחוני כגון, הפצצת מתקני התשתית של מדינת ישראל או פעילות חבלנית נגדם.**
131. לשיקולי ביטחון מספר היבטים בהקשר זה, שהיה בהם כדי להפוך על פיה את הבחירה בין החלופות השונות המופיעות בטבלה:
132. **האחד** נובע מהצמדת שתי תחנות כוח זו לזו (תחנה אחת קיימת של חברת החשמל ואחת מתוכננת, מושא התת"ל 29א). אין כל צורך במומחיות ביטחונית מיוחדת על מנת להבין שהצמדת שתי תחנות כוח זו לזו יוצרת סיכון שאינו נחוץ ושניתן להימנע ממנו.
- 132.1. **מצד אחד**, תחנת הכוח הן "יעד אטרקטיבי" לתקיפה מצד מבקשי רעתה של מדינת ישראל. הצמדת שתי התחנות זו לזו במקום המתוכנן, מגדיל את מטרת התקיפה באופן שיקל על הפגיעה בה, ואף עלול לגרום לסדרת פיצוצים בין שתי תחנות כוח, באופן שיעצים את עוצמת הפיצוץ והנזק.
- 132.2. **מצד שני**, מטעמים של פיזור סיכון קיים הגיון רב בריחוק גיאוגרפי של תחנות כוח זו מזו, כך שבמקרה של פגיעה באחת מהשתיים – התחנה השנייה תמשיך ותספק אנרגיה.
133. **השני**, נובע מהרגישות הביטחונית המיוחדת של אזור התחנה הנבחר – לרבות, מצבורי תחמושת בסמיכות לתחנה הנבחרת – שחזקה על נציגו של שר הביטחון בות"ל שהינו ער למשמעויות הביטחוניות בהן מדובר; מדינת ישראל משופעת במתקנים ביטחוניים – ואלו מחויבים לבוא במניין השיקולים כאשר מתקבלות החלטות בקנה מידה לאומי.
134. **השלישי**, נובע מקרבתה של התחנה המתוכננת לריכוזי אוכלוסיה בכלל ולריכוזי פעילות של ילדים בפרט: במרחק של כ-1500 מטרים פועל **בית הספר תינוני** בו לומדים כ-800 ילדים שחלקם אף לנים בבית הספר בתנאיי פנימייה בחלק מימות השבוע. כך גם פועלים בטווח זה **בית ספר יסודי וגני ילדים**. במרחק של כ-300 מטרים נמצא יער חרובית בו שוהים בין 5,000-6,000 חניכי תנועות נוער במשך כחודש בכל קיץ. כך שהתחנה הינה בעלת פוטנציאל של חבית נפץ במקרה של אירוע בטחוני (ראו מפה מספר 1 לעיל).
135. כל אלה הינם שיקולים שלא הוצגו ולא נשקלו. לא על ידי הות"ל ערב ההכרעה כיצד יבחרו חלופות המאקרו, ולא על ידי היזם שערך השוואה בין חמשת חלופות המאקרו. ודאי שלא על ידי ועדת השרים לענייני פנים ושירותים ועל ידי ממשלת ישראל.
136. צורמת במיוחד העובדה כי הות"ל המורכבת גם מנציגת שר הביטחון שהיתה אמורה, לכל הפחות, להעלות את הנושא על סדר יומה של הות"ל, ולא עשתה כן.
137. העותרת תדגיש כי בנסיבות העניין אין מדובר בחששות בעלמא. מדינת ישראל משופעת באירועים בעלי אופי בטחוני. מטחי טילים על דרום הארץ הם עניין כמעט שבשגרה. כך לדוגמה, רק במבצע "עופרת יצוקה" נפל בסמיכות טיל גראד שנורה מרצועת עזה (ראו מיקום נפילת הטיל במפה דלעיל).
138. במדינת ישראל, בכל הקשר בעל קנה מידה לאומי נכון לשקול שיקולים ביטחוניים. קל וחומר, כאשר החוק קובע כי נציג שר הביטחון ישב בות"ל, ובן-בנו של קל וחומר כאשר בסמיכות לתחנה המתוכננת נמצאים בתי ספר, גני ילדים ומרוכזת פעילות רבה של בני נוער.
139. האם מצאו שיקולים אלה את דרכם אל ההחלטה בדבר מיקומה של תחנת הכוח? עיון בטבלה מצביע באופן חד-משמעי כי התשובה לכך היא לאו מוחלט.
140. יש להדגיש כי שיקולי ביטחון היו צריכים להישקל בתחילת דרכה של התוכנית, עת הוכרע מיקומה, בשלב הצגת הקריטריונים להצגת חלופות המאקרו, ובשלב הבחירה בין חלופות המאקרו.
141. **היא אינה משווה את המשמעויות הביטחוניות של כל אחת מהחלופות האפשריות לתחנת כוח.**

142. לכן, טענת העותרת אינה רק כי קיימות בעיות ביטחוניות בהקמת תחנת הכוח (על כך אמונות רשיות הביטחון וייתכן כי ניתן להעניק לבעיות אלה פתרון כלשהו). טענת העותרת היא כי שיקולי בטחון צריכים להכתיב מלכתחילה את מיקום התחנה, וכי שיקולים אלה צריכים למצוא ביטוי בהחלטה כיצד יבחרו חלופות מאקרו וכיצד תיבחר חלופה אחת מבין חלופות המאקרו.
143. אם וככל שקיימת התייחסות מצד גורמי הביטחון למיקום התחנה הנבחר שהעותרת אינה ערה לקיומם, ואם וככל שימצאו לפתע שיקולי בטחון לצרכי התשובה לעתירה, תשיב העותרת כי העלאת שיקולי בטחון לאחר שנעשתה עבודה תכנונית רבה רק באשר לחלופה אחת, היא בבחינת לעג לרש.
144. כאשר בוחנים רק חלופה אחת מבחינה ביטחונית – כפי שנעשה, אם בכלל ובדיעבד, במצב הדברים הנוכחי – לא ניתן לדעת מה הבעיות הביטחוניות שיוצרות (או שלא יוצרות) חלופות מאקרו אחרות.
145. במילים אחרות: לא בוחרים חלופה, ואחר כך מוצאים את הפתרונות לבעיות שהיא יוצרת, אלא בוחרים מראש את החלופה שיוצרת את מיעוט הבעיות האפשרי.

## פרק ח'4 – נפקדותם של שיקולי בטיחות בהליך בחירת מיקום התחנה

146. בולטת בהיעדרה מהטבלה – וממילא גם מהצגת חלופות המאקרו – קבוצת שיקולי בטיחות.
147. למיקום התחנה, משמעויות כבדות משקל, לא רק בתרחישי קיצון ביטחוניים בהם אויביה של מדינת ישראל יבקשו לפגוע במתקן התשתית, אלא גם בתרחישים בטיחותיים – חלילה וחס – שאין מאחוריהם יד אדם מכוונת או זדון, כגון שריפות ורעידות אדמה.
148. שיקולים בטיחותיים חייבים היו למצוא את דרכם אל מערך השיקולים גם בשלב ההנחיות כיצד לבחור בחלופות מאקרו, וגם בשלב השוואה בין חלופות המאקרו הנבחרות בינן לבין עצמן.
149. מחדל זה צורם במיוחד על רקע השריפה בהר הכרמל, כפי שהתרחשה בסוף שנת 2010.
150. מחדל זה צורם במיוחד על רקע האסון שהתרחש בפברואר 2010 בתחנת כוח שבעיר Middletown שבקונטיקט שבארצות הברית, שם נהרגו 6 אנשים ונפצעו למעלה מחמישים, בפיצוץ שארע בתחנת כוח.
151. מחדל זה צורם במיוחד על רקע הפגיעה במתקני תשתית ביפן כפי שנגרמו כתוצאה מרעידת האדמה שארעה במרץ 2011.
152. האם אין מקום לבודד תחנת כוח ככל הניתן מריכוזי אוכלוסיה? האם אין להרחיקה את המרחק המקסימלי האפשרי מאזורים המאופיינים בצמחייה עבותה? האם השיקול בדבר פגיעות אפשריות בחיי אדם וברכוש אינם שיקולים ראויים בבחירת מיקום התחנה? האם אין מקום לבחון את החלופות למיקום התחנה, גם על בסיס שיקולים בטיחותיים? או לכל הפחות, לבחון שיקול זה במארג השיקולים בבחירת פרויקט תשתיות לאומי? התשובה לכך ברורה: מדובר במחדל נוסף בשרשרת המחדלים.
153. התוצאה של התעלמות מוחלטת משיקול זה בשלב בחירת מיקום התחנה היא קרבה לריכוזי אוכלוסין (לרבות ריכוזי בני נוער). וקרבה ליער חרובית ולמטע שקדיות הפרוס על שטח של כ-10,000 דונם.
154. יודגש כי גם נציבות כבאות והצלה פנתה לות"ל בעניין זה, לאחר פניית העותרת (נספח ע/21).
155. גם עמדתו של משרד החינוך בעניין זה היא כעמדתה העקרונית של העותרת (ראו נספחים ע/24 ו-ע/25) בעניין הצורך בהעקת מקום התחנה משיקולי בטיחות. הדברים עולים הן מכתבו של מ"מ מנהל מינהל חברה ונוער במשרד החינוך מיום 8.3.11 לות"ל:

"לא יתכן שתאונה לא מכוונת או כל מקרה מצער אחר בעקבות הקמת התחנה באזור, יאיימו על פעילויות אלה. אנו מבקשים מהוועדה לשקול החלטתה בנושא ייעוד התחנה לאזור זה, אל לנו להצטער בדיעבד אלא לשמור על בריאות ושלומם של ילידנו".

156. וגם עם עמדת מזכ"ל מועצת תנועות הנוער בישראל, כפי שבאה לידי ביטוי במכתבו מיום 30.12.10 לות"ל:

"אך מיקום התחנה, בצמוד ליער חרובית ותל-צפית, הפעלתה האפשרית גם בסולר, המשך שינוי אופי האזור אשר יועד בתחילה לפארק ביוספרי ובעיקר השפעותיה הבטיחותיות חס וחלילה במקרה תאונה על חניכי תנועות הנוער השוהים מידי קיץ ביער הצמוד, מטרידים את מנוחתנו ומביאים לדאגה רבה. במיוחד על רקע אירועי בטיחות בתחנות כוח/גז אשר אירעו בעולם ראה אירוע קונטיקט פברואר 2010. לאור זאת אנו קוראים לוועדה לשקול שוב את החלטתה באשר למיקום התחנה זאת כדי בראש ובראשונה להבטיח את בטיחות חניכינו המשתמשים ביער, ובכדי למנוע את המשך הפגיעה באופיו המיוחד של האזור" (ההדגשות הוספו – הח"מ).

157. יודגש כי עמדתו של מזכ"ל מועצת תנועות הנוער בישראל, נמצאה כמתואמת ומקובלת על משרד החינוך (ראו נספח ע/25).

158. עם זאת, בשונה מעמדתה של נציבות כבאות והצלה, סבורה העותרת כי את בחינת הסכנות יש לערוך **טרם בחירת מיקום התחנה, כאחד השיקולים לבחירת המיקום ולא לאחריה**. ברור כי בכל הקמה של תחנת כוח כרוכות סכנות שונות. לכן יש להציב מראש אמות מידה להפחתת הסיכוי.

159. זו היא נקודה הדרושה הדגשה: עריכת תסקיר בדבר סיכונים הנובעים מהפעלתה של תחנת כוח רק באשר לחלופה אחת, לאחר בחירת מיקומה של תחנת הכוח, ולאחר שנעשתה עבודה תכנונית רבה, מעקרת במידה רבה את תסקיר הסיכונים. משום שהיא אינה בוחנת חלופות טובות יותר ומסוכנות פחות, אלא מעניקה פתרונות במקומות אליהם לא היה מקום להיכנס מלכתחילה.

#### להלן דוגמה –

160. אחד השינויים הבודדים שקיבלה הות"ל באשר לטענות המועלות לסכנות בהפעלת התחנה, נבעו מחשש מפיצוץ בתחנה. הות"ל החליטה לאמץ "נוהל חירום" למקרים של פיצוץ בתחנה (נספח ע/20, עמ' 12).

161. במקום להימנע מראש מכניסה למצב בעייתי ולהרחיק מראש את התחנה ממקומות בהם מתקהלים בני אדם ובני נוער – נמצא הפתרון המאולץ של "נוהל פינוי" שיופעל בישובים הסמוכים ועל ידי תנועות הנוער העורכות מחנות קיץ בסמוך, שגם הות"ל מכירה בכך שהוא אינו ישים בהקשרם של מאות מטיילים מזדמנים שאינם מאורגנים. וספק רב גם כיצד ניתן ליישמו הלכה למעשה.

162. דוגמה זו ממחישה את האבסורד באי שקילת שיקולים מראש, ומתן פתרונות מאולצים בדיעבד.

163. סיכומה של נקודה: השיקול הבטיחותי הוא שיקול שצריך היה למצוא את מקומו **טרם** בחירת חלופות המאקרו ובשלב הבחירה בין חלופות המאקרו. משלא נעשה כך – לוקה הבחירה בפגם נוסף.

## פרק ח'5 – נפקדותם של שיקולים ציבוריים נוספים והיעדר נציג ציבור

164. אין כלל ספק כי קיימים שיקולים נוספים שהיו צריכים להישקל בהחלטה כה משמעותית המשפיעה על מדינת ישראל בכללותה. חלקם שיקולים ציבוריים שהעותרת אף אינה ערה להם. לשם כך קבע המחוקק כי בות"ל ישב גם נציג ציבור. דא עקא, למרות שהות"ל הוקם כבר בשנת 2002 – נציג ציבור כאמור **טרם** מונה.

### **צדק חלוקתי –**

165. השיקול בדבר צדק חלוקתי נתפס בפסיקתו של בית משפט נכבד זה כשיקול-על (בג"צ 244/00 **עמותת שיח חדש נ' שר התשתיות הלאומיות**, פ"ד נו (6) 25, עמ' 64-65 (2002)) בהקשרים קרובים, כגון הקצאת מקרקעי ציבור, היטלי השבחה ופיצויים כספיים בגין תכנית פוגעת; ובהקשרים רחוקים כגון הסדרת המשטר הרכושי בין בני זוג (ראו פירוט **בפסק הדין בעניין עמותת שיח חדש** דלעיל). בפסק הדין האמור כותב השופט ת' אור כי:

**"הערך של צדק חלוקתי הינו ערך כבד משקל, אשר כל רשות מינהלית חייבת לתת לו משקל ראוי בכל החלטה שלה בדבר חלוקת משאבים ציבוריים".**

ובהמשך:

**"[...] למשפט תפקיד חשוב בכל הנוגע לפיקוח על החלטות שעניינן חלוקת עושר בחברה, וכי תפקיד זה הוא לפתח מערכת נורמטיבית המבטיחה כי החלטות בעלות השלכות חלוקתיות יהיו תוצאה של הליך צודק ופתוח, בייחוד לנוכח הסכנה שהחלוקה תיטיב רק עם קבוצות לחץ מאורגנות היטב".**

166. כך גם באשר לנשיאה בנטל של הסיכונים וההחצנות השליליות הנוצרים כתוצאה מצרכי החברה האנושית: הן הנטל המוטל על תושבי הסביבה ואין הנטל המוטל על הסביבה עצמה. ראו דניאל פיש "צדק סביבתי בישראל: המפגש בין דיני זכויות האדם ודיני איכות הסביבה **משפט וממשל ז'**, 911 (תשס"ה) בעמ' 914:

**"שני יסודות עומדים בבסיס הרעיון של צדק סביבתי. הראשון, הנחה שלכל אזרח הזכות להינות מתנאים סביבתיים הולמים במובן זה שלא יהיה חשוף לזיהום סביבתי מזיק, והשני שיש להחיל עקרונות של הגינות, יושר, צדק ושיוויון הזדמנויות בחלוקת החשיפה לנטל סביבתי וסיכונים סביבתיים ובאפשרות לנצל משאבים סביבתיים ציבוריים. הגשמת הערך של צדק סביבתי מחייבת חלוקה חברתית צודקת של משאבי סביבה ציבוריים ושל נטל סביבתי וסיכונים**

**סביבתיים הנוצרים ע"י פעילות אנושית".** [ההדגשות הוספו – הח"מ]

(וגם השופטת מ' אגמון-גונן בעמ"ן 318/07 טייטו נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה ראשון לציון, פורסם בנבו, 2010)

167. הקמת מתקן תשתית מסוג תחנת כוח, היא בעלת השלכות שליליות על הסביבה ועל האוכלוסייה הסובבת אותה: מטרדי רעש, סכנות ביטחוניות ובריאותיות, פגיעה נופית, פגיעה בחי ובצומח, ועוד (הגם שניתן להתווכח על עוצמתן של החצנות אלה).

168. שיקול-העל של צדק חלוקתי גורס כי נכון לפזר את המפגעים הנוצרים מתחנות כוח (וממתקני תשתית אחרים) בחלוקה צודקת בין קבוצות אוכלוסייה שונות. כך על דרך העיקרון, וכך על דרך המעשה.
169. בעניינה של תת"ל 29א, **בולט בחסרונו בטבלה השיקול של צדק חלוקתי**. זכרו של שיקול הצדק החלוקתי לא בא במניין השיקולים.
170. העותרת תטען כי **לאור פסיקתו של בית משפט נכבד זה, לא יכול להיות ספק כי צדק החלוקתי הוא שיקול** מבין השיקולים שעל מוסד תכנון ארצי לשיקול בבואו לבחור את מיקומה של תחנת כוח מסוימת; בבואו להכתיב כיצד תיבחר חלופות מאקרו למיקום התחנה; בבואו להשוות בין חלופות מאקרו; ובבואו לאשר (או שלא לאשר) תכנית מתאר בקנה מידה לאומי, המטיבה עם כלל האוכלוסייה על חשבון קבוצה מצומצמת; יתרה מכך, **שיקול הצדק החלוקתי הוא שיקול הנוגד שיקול אחר בדמות "צמידות הדופן" שנשקל וזכה למעמד-על בטבלה**.
171. בנסיבות המקרה, יוצרת התחנה המתוכננת חוסר צדק-חלוקתי וחוסר הגינות משוועים, משום שקבוצת אוכלוסייה קטנה (שחברי העותרת נמנים עימה) כבר נושאים בהחצנות שליליות הנובעות מפעילותה של תחנת הכוח של חברת חשמל הפועלת במקום. הם כבר נושאים במשמעויות "הבלתי סימפטיות" הנובעות מהצורך החברתי ביצירת מקורות אנרגיה, וסובלים עבור כלל האוכלוסייה. עתה, במקום לפזר את ההחצנות השליליות על החברה בכללותה – מוספת פגיעה דווקא בעותרת ובחבריה.
172. לכן, תטען העותרת כי **שיקול הצדק החלוקתי היה צריך לבוא במניין השיקולים כאשר נבחרו אמות המידה לבחירתן של חלופות המאקרו, ואף בהכרעה בין חלופות המאקרו לבין עצמן**. מהטבלה ברור כי כך לא נעשה (ואף קשה היה לצפות שגורם פרטי עסקי, כגון היזם, יביא שיקול זה במכלול שיקוליו).
173. במצב הדברים הנתון, ברור כי בשל קיומה של תחנת כוח קיימת, הרי שלו היה מוצגים שיקולים של צדק חלוקתי היה שיקול זה פועל לרעתה של החלופה הנבחרת.

#### **כיסאו הריק של נציג הציבור בות"ל –**

174. ייתכן והשיקול בדבר הצדק החלוקתי היה מוצג בות"ל, אם היה מאויש כיסאו של נציג הציבור בוועדה נכבדה זו. העותרת תטען כי מינוי נציג ציבור בות"ל הוא המינימום הדרוש בהקשרים בהם יזמים עתירי ממון מבקשים לקדם פרויקטים בתחום האנרגיות, בוועדה ש-12 מתוך 15 חברי הם נציגי ממשלה. אולם, כך לא נעשה והות"ל מתכנסת בהרכב חסר, אין זה פלא כי היא "זכתה" לקיטונות של ביקורת מצד משרד מבקר המדינה בהקשר זה:

**"מיולי 2007 לא מכהן בוועדה נציג ציבור. לדעת משרד מבקר המדינה, לחברותו של נציג ציבור בוועדה יש חשיבות מיוחדת נוכח הרוב המוחלט שיש בה לנציגי הממשלה, [...]"**

וכן:

**"על משרד הפנים, האחרי לתפעול הוועדה להביא לאישורה של הממשלה את המינוי של נציג הציבור בוועדה ללא דיחוי"**  
 (דו"ח מבקר המדינה, עמ' 640, נספח ע/8).

175. אולם, מכל מקום, היה מצופה מהות"ל כי תידון בשיקולים ציבוריים נוספים, אם אין נציג ציבור במליאה.



## פרק ח'6 – השיקולים הכלכליים

176. בניגוד, לשיקולים שבטובת הציבור, ביטחונו ובטיחותו שנפקדו מהטבלה (ומהליך הצגת חלופות המאקרו שקדם לה) תפסו בטבלה "מקום של כבוד" שיקולים כלכליים של היזם: 35% (מתוך 60% המוקדשים ל"קריטריונים תכנוניים") ניתנו לשיקול של "איחוד תשתיות וצמידות דופן" ו-25% נוספים (מתוך אותם 60%) ניתנו לשיקול של "חיבור לתשתיות".

177. גם אלו וגם אלו הם קריטריונים המאפשרים ליזם להפחית עלויות ולמקסם רווחים. כך לגבי הפחתת עלויות הולכת החשמל כאשר לא נדרש קו מתח ארוך לצורך חיבור לרשת החשמל הארצית, וכך לגבי יכולת להשתמש במתקנים הקיימים בתחנות חשמל קיימות. שני אלה מאפשרים ליזם לחסוך בהוצאות ההקמה.

178. כך גם בדבריה של הגב' שורץ כפי שהוצגו ב-31.3.2008 :

**"ואפשר לראות מייד שהמשקל הגדול ביותר בקריטריונים התכנוניים ניתן לאיכות תשתית וצמידות דופן וחיבור לתשתיות, [...] מי שמקבל את הציונים המאד נמוכים של נבו כרמל [מבוא כרמל – הח"מ] וגת. גת נמצא במרחק של 2.5 קילומטר מקו חשמל, זאת אומרת היה צריך להעביר קו 400 באורך של 2.5 קילומטר כדי להתחבר לרשת ההולכה [...]. נבו כרמל לא צמוד לשום דבר, [...] יחידת הוא רחוק יותר גם למערת החשמל וגם למערכת הגז".**

(נספח ע/12, עמוד 47, שורות 10-19).

179. אכן, אין לכחד כי קיים גם שיקול "ירוק" בהקשר זה, בדמות הפחתת כמות קווי ההולכה. אולם, משקל כה משמעותי ניתן – ועוד על ידי היזם הפרטי – לשיקול הכלכלי. די בו כדי ללמד על עיוות בלתי סביר בעליל של הליך הבחירה בין החלופות.

180. שני הפרמטרים האמורים – כלומר: איחוד תשתיות וצמידות דופן (35%) וחיבור לתשתיות (25%) – "מזכים" את חלופת צפית בציון המקסימלי (5 בסולם של 1-5) וכך משאירות הרחק מאחור את יתר החלופות וגזרות את התוצאה הרצויה ליזם.

181. והרי לנו אינדיקציה ברורה לסימון המטרה סביב החץ שנורה.

## פרק ט' – המשקל המעוות שניתן לשיקולים הנבחרים

182. הטבלה מצביעה גם על פגם של משקל מעוות בין השיקולים השונים, שבחר היזם להכריע על פיהם בחלופה הנבחרת.

183. אם לא די בכך בהיקף השיקולים המצומצם, הרי שמבט נוסף בטבלה מגלה גם עיוותים במשקל שניתן לכל שיקול.

## פרק ט'1 – עיוות קיצוני של הקריטריונים התכנוניים

184. עיון בטבלה מגלה כי מצד אחד, כל השיקולים שעניינם התאמה לתוכניות ארציות, מחוזיות ומקומיות, קיבלו משקל מצטבר של 20% מכלל השיקולים התכנוניים. כל זאת, במצב דברים בו חסרה תוכנית מתאר ארצית העוסקת בתשתיות לאומיות, במקום ליחס חשיבות רבה ביותר לתוכניות המתאר המעטות הקיימות, ניתן לכל תוכניות המתאר במצטבר משקל נמוך מזה של "איחוד התשתיות וצמידות הדופן" (35% מהקריטריונים התכנוניים), ומשקל נמוך מזה של "חיבור לתשתיות" (25% מהקריטריונים התכנוניים).
185. מצד שני, כנזכר, שיקול צמידות הדופן קיבל משקל של 35% מכלל השיקולים התכנוניים ושיקול ה"חיבור לתשתיות" קיבל אף הוא משקל אדיר (25%).
186. כך למעשה, שיקול צמידות הדופן הפך מבחינה מעשית לשיקול המסיג מפניו את כל השיקולים הסביבתיים, והדברים באו לידי ביטוי גם במסמך שהוציא ראש צוות הסביבה בות"ל ביום 23.8.2010:

**"מיקום תחנת הכוח איננו מטבי בשל היותה ממוקמת בלב שטחים פתוחים בעלי ערכיות גבוהה, המטויילים כבר היום במידה רבה ובעלי פוטנציאל לפיתוח נופשי נוסף לאורך נחל האלה ובתל צפית. התחנה ממוקמת באזור חיץ מבוקר, במרחב הביוספרי של שפלת יהודה. אזור זה לא מתאים בהגדרתו לקליטת תשתיות מסוג זה."**

**יחד עם זאת, השיקול הנופי המכריע כאן הוא היותה של התחנה צמודת דופן ונקראת כחלק מהקומפלקס הגדול של תחנת המיתוג הקיימת"** (נספח ע/14, עמוד 22)

187. העצמה מכוונת של שני קריטריונים במשקל הכולל של הקריטריונים המצומצמים ממילא, בעיקר באשר ל"צמידות הדופן" ומתן ניקוד מקסימלי לחלופת צפית – מנביעה מעצמה את הבחירה בחלופה העולה בקנה אחד עם איחוד תשתיות, צמידות דופן וחיבור לתשתיות. כך נהג היזם שביקש לעטוף את בחירתו הכלכלית במסווה של בחירה מסודרת.
188. היזם – ובעקבותיו גם הות"ל – מבקשים להדגיש ולהעצים את עקרון צמידות הדופן כעקרון המשיג למעשה כל שיקול נופי ואחר.
189. ודוק: צמידות דופן אינו בהכרח "שיקול ירוק", ודאי שאינו רק "שיקול ירוק". צמידות דופן ואיחוד תשתיות הינם טומנים בחובם משמעויות כלכליות אדירות ליזם מבחינת הפחתת עלויות. לכן זה הוא שיקול שלפחות חלקים ממנו הינם כלכליים. יתרה מכך – כפי שכבר הוזכר, שיקול צמידות הדופן עומד במתח עם עקרון העל בדבר צדק חלוקתי וגם מטעם זה יש לגרוע במשקלו.
190. יתרה מכך, במציאות אין תמיד יישום מעשי של עקרון צמידות הדופן. להלן דוגמה צורמת ביותר: אחת הסכנות הגדולות בתחנת כוח היא עמדת הפחתת הלחץ – המכונה בשפה המקצועית ה-PRMS. זה הוא מתקן הסמוך לתחנה בו מתבצעת הפחתת הלחץ. כאשר מעלים על נס את נושא צמידות הדופן, היה מקום לסבור כי לא יוקמו שתי עמדות הפחתת לחץ כאלו לשתי תחנות כוח צמודות שכן הדבר יוצר סיכון כפול ומיותר ושיקול צמידות הדופן אמור לתמוך בכך. הלכה למעשה? לכל תחנה עמדת הפחתת לחץ משלה וכך מאיינים את היתרונות הגלומים בשיקול צמידות הדופן. רק בסוף שנת 2009 שודרגה עמדת הפחתת הלחץ של תחנת חח"י – אולם היא תוכננה עבור תחנה אחת ולא עבור שתיים.

191. כך רמסו השיקולים הכלכליים את כל תוכניות המתאר הקיימות – לרבות תוכניות מתאר ארציות. כאשר לתוכניות מתאר ארציות קיימות בתוקף, ניתן משקל קטן (7%) עד כדי גיחוך. להלן שתי דוגמאות:
192. דוגמה ראשונה: לפי תוכנית מתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ושימור (להלן – "תמ"א 35") משנת 2005 הוגדר האזור מושא העתירה כאזור בעל רגישות נופית-סביבתית גבוהה (גיליון מספר 3); והינה זמן קצר אחר מכן, באה תת"ל 29א ו"נוגסת" בתמ"א 35; והמשקל הניתן לתמ"א 35 בבחירת מיקומה של תחנת הכוח הוא אפסי (משקל של 7% לכל תוכניות המתאר הארציות מתוך 40% שניתנו לשיקולים תכנוניים).
193. דוגמה שניה: היא מתאר ארצית לייעור, תמ"א 22, המגדירה כיער חלק משטחה של תחנת הכוח המתוכננת. גם כאן מדובר על תוכנית מתאר ארצית בתוקף, עליה כתב בית משפט נכבד זה:
- "הכול מסכימים כי תמא 22 הסדירה לראשונה את מכלול נושא היער והייעור בישראל, ובתחום היער והייעור נתקשה למצוא נושא שלא עלה ברשתה. ואמנם, תמא 22 מבקשת להסדיר את נושא היער והייעור מכל צדדיו ומכל בחינה של עניין".**
- (בג"ץ 288/00 אדם טבע ודין נ' שר הפנים, פ"ד נה(5) 673, עמ' 683 (2001))
194. תת"ל 29א שמה גם את תמ"א 22 ללעג ולקלס בכך שהעניקה לכלל תוכניות המתאר הארציות משקל של 7% בלבד מתוך 40% שניתנו לשיקולים התכנוניים.

## פרק ט'2 – עיוות בקריטריונים הסביבתיים

195. היזם בחר להעניק לקריטריון אחד – הוא קריטריון זיהום אוויר – משקל אדיר וחסר פרופורציה של 45% מכלל הקריטריונים הסביבתיים. עיון בטבלה מגלה כי הציון שניתן לשתי חלופות המאקרו ה"תאומות" (חלופת צפית וחלופת כפר מנחם) לגבי קריטריון זיהום האוויר הוא הציון המקסימלי בקריטריון זה. הוא שהכריע את הכף באופן ברור "לטובתן" בהקשר של הקריטריונים הסביבתיים.
196. כאן, עולה ונשאלת השאלה האם שיקול זה צריך לקבל 45% מכלל הקריטריונים הסביבתיים כאשר מדובר בתחנת כוח "ירוקה"(!?) שכל הרעיון העומד מאחוריה הוא מינימום פגיעה סביבתית באיכות האויר.
197. ודאי שהתשובה לכך היא כי מדובר בהפרזה מכוונת. וגם בכך יש בכך כדי להצדיק את הבחירה העדיפה על היזם.

### **ולהלן עיוות נוסף –**

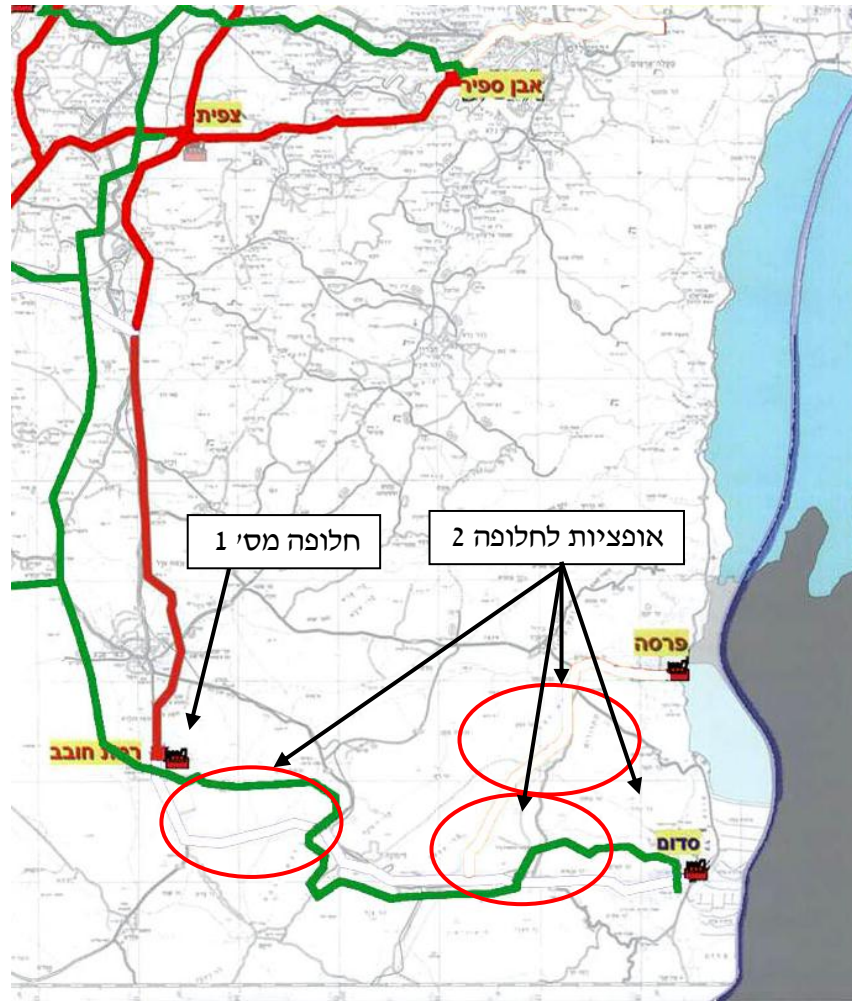
198. עיון בטבלה מגלה באחת משורותיה שיקול בדבר פגיעה באתרים ארכיאולוגיים. שיקול זה, קיבל את המשקל "אפס עגולי".
199. חלופת המאקרו צפית (וחלופת המאקרו התאומה כפר מנחם) משופעים באתרים ארכיאולוגיים חשובים ופעילים והציון שניתן להם בנקודה זו (ציון 3) נמוך מיתר שלוש חלופות המאקרו (ציונים 4 ו-5). אלה הם שיקולים שייכתן וניתן להתווכח על משקלם, אולם ודאי שאין לגרוע אותם ממארג השיקולים.
200. ככל הנראה, מכיוון ששכלולם הפריעה ליזם להגיע לתוצאה הרצויה מבחינתו – משקלו של שיקול זה בטבלה אופס (0% אחוזים), וכך קיבלו חלופת צפית (והחלופה התאומה כפר מנחם) ניקוד גבוה יותר, ויתר החלופות ניקוד נמוך יותר.

## פרק י' – מניפולציות נוספות בהצגת חלופות המאקרו

201. טשטוש הגבולות והדיפוזיה הבלתי מתקבלת על הדעת בין הות"ל לבין היזם אפשרו ליזם ל"שחק", עם טבלת החלופות, על מנת להשיג את התוצאה הכלכלית הטובה ביותר מבחינתו.
202. הוא עשה זאת בשלוש דרכים שונות. עד כה עמדנו על שתיים מהן:
- 202.1. **הדרך האחת**, קביעת ספקטרום מצומצם של קריטריונים הנוחים לו, לאורם תיבחנה חלופות-המאקרו (במקום להרחיב עד מאוד את מגוון הקריטריונים לבחירה כפי שמתבקש מהרכבה המגוון של הות"ל).
- 202.2. **הדרך השנייה**, הכרעה – של היזם – מה הוא המשקל שינתן לכל חלופה מתוך החלופות שהציג תוך עיבוי המשקל של קריטריונים המשרתים טוב יותר את החלופה הכלכלית מבחינתו.
- 202.3. **הדרך השלישית** בה נהג היזם, היא מניפולציות בהצגת חלופות המאקרו. כזכור, הציג היזם **לכאורה** חמש חלופות מאקרו שונות: (1) חלופת חגית; (2) חלופת מבוא כרמל; (3) חלופת צפית; (4) חלופת כפר מנחם; (5) חלופת גת.
203. דא עקא, שמדובר בשלוש חלופות בלבד, בשל שתי המניפולציות הבאות.
204. **מניפולציה ראשונה**: חלופת קיבוץ גת – היא למעשה חלופה על גדר קיבוץ גת. מדובר בחלופה המרוחקת עד מאוד מתחנת גפת הגז (4.7 ק"מ), ו-1.8 ק"מ מקו 400. קרבתה של חלופה זו לישוב, הופכת אותה לבלתי אפשרית לפי כל קריטריון שהוא. כך שהצגתה כחלופה, היתה בבחינת "תפאורה" בלבד.
205. **מניפולציה שנייה**: שתי חלופות המאקרו ה"תאומות" (חלופת צפית וחלופת כפר מנחם), שהמרחק ביניהן הוא 900 מטרים בלבד. הצגת שתי "חלופות" כחלופות בראיית מאקרו, הינה עלבון לאינטליגנציה. שתיהן נמצאות באותו תא שטח, בעלות מאפיינים כמעט זהים, ולמעט עובדה אחת – לפיה חלופת צפית היא צמודת דופן לתחנת חח"י הקיימת – אין ביניהן כל הבדלי-מאקרו.

## פרק יא' – חלופות-מאקרו אמיתיות שלא נשקלו

206. הות"ל – והיזם – התעלמו מחלופות מאקרו המתבקשות מאליהן לבחינה: חלופות שיש בהן, על פני הדברים כדי לנצל תא שטח תוך הפחתת כלל המפגעים התכנוניים, הבטיחותיים והסביבתיים. הגם שאין זה מתפקידה של העותרת להציג חלופות מאקרו נוספות, תתכבד ותעשה כן (כפי שהציגה לות"ל):
207. **חלופת רמת חובב** – (חלופה המסומנת 1 במפה דלמטה) – קרובה דיה לצינור הולכת הגז ולקו 400 ק"מ (שני הקריטריונים היחידים שכביכול הוצגו על ידי הות"ל). ואם כה חשוב ליזם ולות"ל נושא צמידות הדופן הרי שחלופה זו ניתנת לביצוע בסמיכות לתחנת כוח של חברת חשמל הפועלת במקום.
208. **מקבץ חלופות לאורך צינור הגז מרמת-חובב לסדום** – (חלופות המסומנות 2 במפה דלמטה) – מדובר באזור משופע בשטחים נרחבים, מישוריים, ללא בולטות מיוחדת, ללא פגיעה נופית משמעותית ורחוק מאוד משמורות טבע. חלופות אלה רחוקות מאוד מריכוזי אוכלוסיה ומכאן גם ההפחתה המשמעותית בסכנות בטיחותיות, זיהום ורעש. כך, לדוגמה באזור מישור רותם הנמצא צפונית לכביש דימונה-סדום, מוקמת תחנת כוח פרטים שעתידיה לספק 390 מגאוואט. צינור גז כבר פרוס באזור וישמש את התחנה מיד עם סיום הקמתה. כך שניתן להקים לאורך צינור זה את תחנת הכוח שמבקש היזם להקים.



209. אולם, ככל הנראה, אינטרסים כלכליים בדמות הפחתת עלויות הקמה ואחזקה הביאו את היזם לבחון אך ורק חלופות מאקרו שכולן רחוקות מרחק של כ-45 דקות נסיעה מתל-אביב, ולהימנע מלהניח על שולחן הדיונים חלופות מאקרו הרחוקות מרחקים גדולים יותר.

210. כבר עתה ייאמר כי למיטב ידיעתה של העותרת, ולפי כל הנתונים שבידיה, אין כל מניעה מעשית להקמת תחנות כוח במרחקים גדולים יותר ממרכז הארץ ושינוע החשמל למרכז הארץ, וכך אף נעשה הלכה למעשה. כמו כן, ככל הידוע לעותרת – המשמעויות הכספיות הנובעות מכך הינן זניחות, אם בכלל קיימות.

### **פרק יב' – התפרקות הות"ל משיקול הדעת בעניין בחירת חלופות המאקרו**

211. כיצד התרחשו עיוותים כה מהותיים בהליכי איתור תא השטח להקמת תחנת הכוח הפרטית מושא תת"ל 29א? העותרת סבורה כי הדברים נובעים הן מהתפרקות הות"ל משיקול דעתה בעניין בחירת חלופות המאקרו, כמוצגים בפרק זה, והן מקשרים פסולים בין הות"ל-יזם כפי שיוצגו בפרק הבא.

212. על הות"ל להפעיל שיקול דעת עצמאי ומקצועי. הות"ל אינה רשאית להתפרק מסמכויותיה. קל וחומר, שהיא אינה רשאית להעביר, כולן או חלקן, לגורם פרטי בעל אינטרס כלכלי בהזלת עלויותיו. על מושכלת יסוד זו נכתב בבג"צ 8425/04 אדם טבע ודין נ' הוועדה הארצית לתשתיות לאומיות, פורסם בתקדין, בפיסקה 9 (2008):

**"משום שבהתאם לכללי המשפט המינהלי – ובהיותה של הוועדה לתשתיות לאומיות גוף קולגיאלי המורכב מנציגים המייצגים אינטרסים שונים – נדרשת הות"ל להפעיל שיקול דעת עצמאי ומקצועי ביחס להחלטות המתקבלות על ידה".**

213. אלא, שבכל האמור להצגת החלופות ולבחירה ביניהן, התפרקה הות"ל מתפקדיה והוא הופקע – לפחות בחלקו הארי – לטובת היזם. נספח 7/ע – העוסק בנוהל הות"ל וחלוקת האחריות בין הות"ל לבין יזם או מגיש התוכנית. נוהל המטיל חובה זו דווקא על יזם התוכנית או על מגיש התוכנית.

214. הדברים עולים גם מהליך איתור תאי השטח המתואר על ידי הגבי' בינת שוורץ המנהלת את הפרויקט מטעם היזם, בפרוטוקול מיום 31.3.2008, בעמ' 45 ואילך: "זיהינו [...] ביחד עם מנהל התכנון ניסינו לזהות בתוך תאי השטח האלה אתרים ספציפיים [...] "(נספח 12/ע).

215. העותרת תטען כי, לכל הפחות, מתפקידה של הות"ל היה להורות כיצד לבחור את חלופות המאקרו. מה הם הקריטריונים לבחירת מיקומה של תחנת כוח בישראל היא שאלה מתבקשת מאליה. קל וחומר, שבהיעדרה של תוכנית מתאר ארצית לתשתיות, היא חייבת להישאל על ידי הגוף התכנוני הבכיר.

216. ודאי שבין אמות מידה אלה, צריכות להיכלל אמות מידה רבות ומגוונות המביאות בחשבון **שיקולים ברמה ארצית, וברמה המקומית; שיקולים לטווח הקצר ושיקולים לטווח הארוך; שיקולים סביבתיים ותכנוניים; שיקולים בטיחותיים וביטחוניים. שיקולי עלות ותועלת, ועוד שיקולים רבים כגון שיקולים של צדק חלוקתי** (ולא רק שיקולים בדמות הקירבה לקווי הולכה של גז וחשמל).

217. עם כל הכבוד ליזם – חכם ומוכשר ככל שיהיה – הוא אינו הרגולטור והוא אינו מוסד תכנון. הוא לא נושא באחריות הציבורית להקמתה של תחנה כזו. עיקר – אם לא כל – שיקוליו הם שיקולים כלכליים טהורים ומקסום רווחים.

218. ואכן – גם הלכה למעשה, הופעלו על ידי היזם שיקולים כלכליים בבחירה בין חלופות המאקרו (עמ' 47 לפרוטוקול המצ"ב כנספח 12/ע, שורות 10-14) וכפי שכבר הודגש.

219. לאמור: אמות המידה לגבי הצגת החלופות, צריך היה להיעשות על ידי הות"ל. הוא ולא אחר. לא בצוותא עם היזם (וודאי שלא תוך מעורבותה של המשיבה 7). אין היזם הפרטי בעל האינטרס הכלכלי רשאי להיכנס (ולו באופן חלקי) בנעליו של מוסד תכנון ברמה הארצית.

220. יש לשוב ולהזכיר כי התפרקות שלטונית זו מהסמכויות מקוממת במיוחד כאשר מדובר בפרויקט בסדר גודל לאומי דוגמת תחנת כוח העתידה לספק כ-8% מתצרוכת החשמל של מדינת ישראל, כאשר אין בנמצא תוכנית מתאר לתשתיות לאומיות, וכאשר מדובר בהקמת תחנת כוח בתא שטח בעלת חשיבות סביבתית.

## פרק יג' – חשש לפגיעה בטוהר המידות ובאמון הציבור נוכח מעורבותה של

### המשיבה 7

221. העותרת תוסיף ותטען כי על הליך אישור תת"ל 29א מעיבה מערכת יחסים "חולה" בין הות"ל מצד אחד, לבין היזם, מצד שני. מערכת יחסים זו יוצרת חשש לפגיעה בטוהר המידות בות"ל ובאמון הציבור בשירות הציבורי בכלל ובות"ל בפרט.
222. הכוונה היא ל"שני כובעיה" של המשיבה 7: "כובע" אחד – כמתכנת הות"ל וחברת הות"ל; "כובע" שני – כמנהלת הפרויקט מטעם היזם הפועלת מול הות"ל.

#### **מצד אחד –**

223. המשיבה 7 כיהנה כמתכנתת הות"ל בין יוני 2002 לבין מרס 2006, וכחברת הוועדה וכפי שהיא מציגה את עצמה באתר האינטרנט של החברה "אביב תשתיות וסביבה". המשיבה 7 מתפארת ברזומה מרשים לכלל הדעות. בין היתר החלק הרלוונטי לענייננו כפי שמופיע באתר זה:

**"בין תפקידיה הקודמים: מתכנתת הועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות, וחברת הועדה. ייסוד והקמת הועדה, ניהול הצוות המקצועי, גיבוש שיטת עבודה. ניהול קידום השלב הסטטוטורי של תכניות לתשתית לאומית".**

וכן:

**"הקמת המערך המקצועי של הועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות. גיבוש שיטת עבודה לועדה ולצוות המקצועי, בחירה, הדרכה ואימון של הצוות המקצועי, בניית נהלי עבודה ושיטות דיווח ובקרה, קידום מהיר של השלב הסטטוטורי של פרויקטי תשתית מורכבים [...]"**

#### מצ"ב כנספח ע/28

224. אכן, מתכנן הות"ל הינו תפקיד בכיר ביותר בות"ל. שני בחשיבותו ליושב הראש הות"ל. מתכנן הות"ל הינו יושב הראש של ישיבות מסוימות. מתכנן הוועדה הוא אחד משני עובדי המדינה היחידים בות"ל (דו"ח מבקר המדינה, עמ' 620, נספח ע/8). בתפקיד זה למעשה בנתה המשיבה 7 בשתי ידיה את הות"ל, הכשירה את צוות עובדיו ובמידה רבה הפכה אותה מרעיון למעשה.
225. יש לחזור ולהזכיר כי בהקשר זה כי הות"ל הינה מוסד תכנוני המצוי בראש המדרג של מוסדות התכנון ומעמדה דומה למעמדה של המועצה הארצית לתכנון ובניה. הות"ל הוא גוף בעל סמכויות רחבות ביותר לרבות עריכת שינויים בתוכניות מתאר ארציות תקפות.
226. זאת ועוד: גם בתקופות מאוחרות יותר, המשיבה 7 מכהנת מאז חודש יוני 2009 כראש צוות התכנון לעריכת סקר וקביעת מדיניות לטיפול בחומרי חפירה עבור מינהל התכנון במשרד הפנים. זאת כאשר בפרויקט זה משתתפים חלק מהגורמים אשר מעורבים בשלבים שונים של הדיונים בנושא תת"ל 29א (כגון חבר הות"ל שחר סולר מהמשרד לאיכות הסביבה וכן הגברת רונית מזר, מנהלת האגף לתכנון נושאי במשרד הפנים).
227. אם לא די בכל אלו, שימים אחדים טרם הגשת העתירה, המשיבה 7 מונתה לתפקיד הבכיר של ראש מינהל התכנון במשרד הפנים, ונעמדה ב"קודקוד" ההיררכיה התכנונית כולה, באופן שחברי הות"ל ועובדיה, נדרשו לקבל הכרעות הנוגעות למי שעשויה להיות אמונה עליהם מקצועית, נוכח מועמדותה בחודשים שקדמו

למינויה. לכן, חלק מההחלטות בעניין התת"ל 29 נעשו תחת הידיעה כי המשיבה 7 המייצגת את היזם עשויה להיות גם האחראית העליונה עליהם תוך פרק זמן קצר.

#### מצד שני –

228. המשיבה 7 ייצגה את היזם – גוף פרטי בעל אינטרסים כלכליים – בכל ההליכים בפני הות"ל ובפני יתר הרשויות. כך גם בישיבת מליאת הות"ל מיום 31.3.2008 (ישיבה מספר 4/2008), נספח ע/12 הציגה עצמה **"מנהל התכנון עבור דליה [היזם]"** עמוד 44 לפרוטוקול, שורה 19).

229. כפי שהציגה המשיבה 7 את עצמה, תחילת הליך בחינת החלופות נערך בות"ל **במחצית הראשונה של שנת 2006** (ויש להניח כי עוד קודם לכן ב"גלגולה" הקודם של התוכנית שיועדה לקום במעין-צבי הסמוך זיכרון יעקב). גם אם באופן פורמלי הוגש כתוכנית לות"ל רק בחודש ספטמבר 2006.

230. בחלק מתקופה זו היתה המשיבה 7 מתכנתת הות"ל, כך שלא הייתה רשאית לייצג גופים פרטיים בתוכניות שהיו על שולחן הות"ל לרבות התוכנית מושא עתירה זו.

231. בנסיבות אלה, המשיבה 7 לא הייתה רשאית להופיע בפני הות"ל, מוסדותיו ובעלי התפקידים בו. כאשר היא היתה אך לפני זמן קצר חלק ממנו. היא ש"ניהלה את הצוות המקצועי" והיא שגיבשה את שיטת העבודה בות"ל. הדברים ברורים מלשונו של סעיף 2 לחוק שירות הציבור (הגבלות לאחר פרישה), תשכ"ט-1969:

**"מי שטיפל, אגב מילוי תפקידו בשירות הציבור, בענין פלוני של אדם פלוני, לא ייצג אחרי פרישתו מהשירות את האדם באותו ענין כלפי המוסד של שירות הציבור שבו שירת".**

232. ככל הנראה, לא בכדי ממאנים המשיבים "לפזר את הערפל" סביב הליך בחירת החלופות שהייתה מעורבת בו המשיבה 7 עד מעל הראש.

233. מעט נקודות האור הקיימות בהקשר זה מגלות כי אכן "כובעיה" שימשו אותה לסירוגין בתוכנית תת"ל 29 א:

**"איך הגענו לצפית? שלב ראשון לקח בערך חצי שנה, מינואר 06, [...] עד יוני או יולי 06. זהינו בשלב ראשון את התשתית שמשרתת את תחנות הכוח שפועלות על גז [...] בשלב הזה יחד עם מנהל התכנון ניסינו לזהות בתוך תאי השטח האלה אתרים ספציפיים" (נספח ע/12, עמוד 45, שורות 11-5).**

וגם:

**"עברנו הליך של בדיקה מאוד מאוד מדוקדק וכמו שאמרתי הוא לקח חצי שנה והוא היה בצמוד עם צוות הות"ל" (נספח ע/12, עמוד 47, שורות 7-6).**

234. איזה "כובע" חבשה לראשה בשלב זה? את "כובעה" הפרטי? את "כובעה" הציבורי?

235. עם מי התייעצה המשיבה 7 במחצית הראשונה של שנת 2006? עם מינהל התכנון? והרי המשיבה 7 היא-היא מתכנתת הות"ל עד לחודש מרס 2006.

236. שני "כובעיה" של המשיבה 7, תרמו לטשטוש הגבולות בין תפקידה הציבורי לבין תפקידה הפרטי. בין תפקידי הות"ל לתפקידי היזם, כפי שעולה מעתירה זו. להופעתה של המשיבה 7 בפני חבריה ועובדיה לשעבר בות"ל פוטנציאל ממשי להשפעה זרה על השיקולים הנשקלים על ידי חברי הות"ל.



237. תפקידה הבכיר של המשיבה 7 בות"ל, מצד אחד, וייצוג היזם בפני הות"ל מצד, שני, יוצרים חשש כבד לפגיעה בטוהר המידות בהליכי התכנון אל מול הות"ל ופגיעה באמון הציבור במוסד חשוב זה.
238. העותרת תוסיף ותטען כי בנסיבות עתירה זו, כאשר מדובר בתחנת הכוח הפרטית מהגדולות בישראל, הכוללת הקרבה של תאי שטח בעלי חשיבות סביבתית עליונה לטובתם של בעלי ממון במסלולים תכנוניים "מקוצרים", יש להקפיד ולדקדק שבעתיים בכל כללי התקינות השלטונית, לרבות בהפרדה בין נושאי משרה שעברו לייצג גורמים פרטיים.
239. כך לא נעשה. הפרדה לא נשמרה, ובפועל ייצוג היזם על ידי בכירה לשעבר בות"ל, השפיע על ההליך בכללותו, ועל בחירת מיקום התחנה בפרט, כמפורט בעתירה זו.
240. כלומר, **ההליך התכנוני של תת"ל 29 אפוף בריח חריף של קשרי יזם-ות"ל**.

## **פרק יד' – חלוף הזמן ושינוי הנסיבות המהותי בין מועד אישור החלופה**

### **לבין מועד אישור התוכנית**

241. העותרת תוסיף ותדגיש את חלוף הזמן הרב בין ההכרעה על מיקומה של התחנה (בשנים 2006 ותחילת 2007) לבין אישור תת"ל 29 א (בשנת 2011).
242. כמעט מחצית העשור חלפה. התוכנית "פשטה ולבשה" צורות שונות. היא הפכה מתת"ל 29 לתת"ל 29 א. היקף אספקת החשמל המתוכנן הוגדל. וכן, התוכנית שינתה את גרסאותיה.
243. בארבע שנים אלה לעיתים התקדמה תת"ל 29 א בעצלתיים, לעיתים נעצרה ולעיתים אצה הדרך לזים והיא קודמה במהירות הבזק.
244. בפרק זמן זה **חלו תמורות של ממש במשק הגז בפרט ובמשק האנרגיה בישראל**: נתגלו עתודות גז טבעי משמעותיות, הוקמו תשתיות חדשות, ושונה המיסוי על תגמולי הגז הטבעי.
245. גם הות"ל מסכימה עם קיומם של שינויים משמעותיים כאמור, ומודה כי הבחירה בחלופות המאקרו נערכה בשנת 2006, וכי לאחר מכן חלו שינויים מפליגים במשק האנרגיה – שחייבו החלטות ממשלה חדשות – והסמכה מחודשת של המשיבה הפורמלית. וגם שינוי מתכונת התחנה (מסמך ות"ל מ – 23.8.2010, **נספח 14/ע**). כלומר, גם לגישת הות"ל חלו שינויים דרמטיים. ובחירת החלופות נעשתה על בסיס נתונים אחרים.
246. לצערינו, חלו גם אסונות שהיה בהם כדי להשפיע על התוכנית ובחירת מיקומה: בעיירה מידלטאון שבמדינת קונטיקט שבארצות הברית, ארע פיצוץ בתחנת גז הפועלת על גז טבעי, שגבה מחיר בגוף ובנפש; באסון הכרמל הובהרו מה הן המשמעויות של שריפת ענק, וכן הובהר הצורך לנקוט צעדים מונעים כדי שמקרה כזה לא יישנה; פיצוצים בכורי גרעין ביפן הבהירו את המשמעויות הקשות של הקשר בין רעידת אדמה לבין מתקני תשתית.
247. וגם: בתקופה זו נערך מבצע עופרת יצוקה, במסגרת מבצע זה ובתקופה שקדמה לו, התחדדו איומים ביטחוניים חדשים-ישנים בדמות ירי מאסיבי של טילי קרקע-קרקע על מדינת ישראל. גם – אבל לא רק – מרצועת עזה.
248. כך גם הממשל המצרי, הידידותי לישראל המספק גז טבעי התחלף ואספקת הגז לישראל אינה עוד כסדרה.
249. **רק דבר אחד לא השתנה לאורך תקופה זו: מיקום תחנת הכוח**.

250. על אנומליה זו – בקידום תוכניות כוח בות"ל – עמד גם מבקר המדינה בדו"ח מטעמו בהקשר לתוכניות לתחנות כוח מסוימות:

"יוצא אפוא שהליך קידומן של תכניות אלה [תוכניות לתחנות כוח שאושרו בשנים 2003, 2006 ו-2007 – הח"מ] נמשך שנים מספר, יותר מן הזמן הממוצע שבו אושרו תכניות אחרות לתחנות כוח".

וגם:

"הימשכותם של הליכי התכנון אינה רצויה כיוון שעלויותיה למשק גבוהות וכיוון שעם חלוף הזמן התכניות עלולות לאבד מעדכניותן" (נספח ע/8; עמ' 634-632).

251. העותרת תטען כי חלוף הזמן הרב ושינוי הנסיבות הדרמטי המתואר לעיל בין מועד אישור המיקום לבין מועד אישור התוכנית אינם סבירים באופן קיצוני באופן המחייב גם הוא – לצד יתר הפגמים באישור התוכנית – דיון מחודש על מקום התוכנית. זו הפעם על בסיס אמות המידה שיקבעו על ידי הות"ל.

### פרק טו' – סיכום

252. לפי אחת ההשערות מיקומה המיועד של תחנת הכוח נמצא בסמוך לעיר הפלישתית גת, ולמקום התרחשות הקרב התנכ"י בין דוד המלך לבין גוליית הפלישתי (שמואל א', פרק יז) בעמק האלה הסמוך (ראו אהרן מאיר, הפרוייקט הארכיאולוגי בתל-צפית/גת, המחלקה ללימודי א"י וארכיאולוגיה, אוניברסיטת בר-אילן, רמת גן. <http://faculty.biu.ac.il/~maeira/hebrew.html>).

253. גוליית יצא מהעיר הפלישתית גת – שיש המייחסים את מיקומה לתל-צפית הסמוך לתחנת הכוח המיועדת – גבה קומה, ממוגן היטב ומצויד במיטב כלי הנשק ובנושא כלים; מולו ניצב דוד (לימים המלך דוד), אדמוני וקטן קומה, חמוש בקלע וחלוקי נחל.

254. מיקומה המתוכנן של תחנת הכוח מושא העתירה, ומקום הקרב המקראי, יוצרים את ההשוואה המתבקשת מאליה לפיה העותרת ניצבת, אל מול גוף התכנון הבכיר ביותר, המלווה במומחים בתחום התשתיות, ואל מול היזם המצויד בממון רב וברצון עז להשיא את רווחיו.

255. העותרת מחזיקה בידה עתירה זו ומכוונת אותה ל"מצחה" של תוכנית הקמת תחנת הכוח: היא מכוונת את טענותיה להליך בחירת חלופות המאקרו העמוס בפגמים משפטיים מעולם התוכן של המשפט המינהלי: טשטוש בין הגוף השלטוני ליזם, היעדר אמות מידה להצגת חלופות-מאקרו; מגוון המצומצם עד מאוד של השיקולים בבחירה בין חלופות המאקרו הנעדר אינטרסים ציבוריים מובהקים כדוגמת ביטחון ובטיחות, ושיקולים של צדק חלוקתי; למשקל המעוות שניתן לשיקולים השונים השם דגש כביר על האינטרסים הכלכליים של היזם (הכל כפי שעולה מטבלת ההשוואה בין החלופות).

256. סופו של הסיפור המקראי – ידוע.

257. סופה של עתירה זו טרם נכתב, אולם העותרת תבקש כי גורלה של תת"ל 29 יהא כזה שההליך יפסל על ידי בית המשפט זה, ובחירת החלופות להקמת תחנת כוח הפרטית מהגדולות בישראל יערך על בסיס אמות מידה עקרוניות ומגוונות שיוכתבו על ידי הות"ל. שלא לומר – חלילה וחס – על בסיס ראייה כוללת של מדיניות תכנון לאומית בתחום התשתיות בכלל והגז בפרט.

258. אשר על כן יתבקש בית המשפט להוציא מלפניו את הצווים על-תנאי המבוקשים ברישא העתירה ולהפוך אותם למוחלטים.

259. כן מבקשת העותרת כי בית המשפט יטיל על המשיבים את הוצאות הליך זה ואת שכר טרחת עורך-דינה.

260. והערה אחרונה בשולי העתירה: העותרת מבקשת להבהיר כי היא אינה מתנגדת למעבר מייצור חשמל מסורתי לייצור חשמל מגז טבעי. ההפך הוא הנכון: היא מכירה, תומכת ומברכת על מעבר זה. היא מכירה גם בתרומה האפשרית של התחנה מושא העתירה למשק החשמל; אולם, בחירת מיקומה של תחנת כוח בקנה מידה ארצי בהקשר זה שהינו צעד בלתי הפיך, חייבת להתבצע תוך מינימום סיכון ומינימום פגיעה בערכים נוספים, ולא תוך העדפת נוחות היזם על חשבון שיקולים אלה.

---

שחר רועי, עו"ד  
ב"כ העותרת

תל-אביב יפו, 31 יולי 2011

## תצהיר העותרת 1

אני, אביב קוחל, ת.ז. 023772551 לאחר שהוזהרתי כי עליי לומר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת כדלקמן:

1. אני יו"ר העותרת בעתירה המופנית נגד בחירת מיקומה של תחנת הכוח לפי תת"ל 29א.
2. תצהירי זה ניתן לצורך העתירה וכתמיכה בה.
3. האמור בסעיפים 7-21, 24, 31-32, 36, 44-46, 49-53, 59, 68, 92-94, 134, 150, 153, 190, 199, 207-208, 227, 243-244, 246-248, לעתירה הוא בידיעתי האישית.
4. האמור ביתר סעיפי העתירה, נכון לפי ייעוץ משפטי שקיבלתי ומעיון במסמכי הות"ל ובתכתובות המצורפות לעתירה.

אני מצהיר כי זה שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.

---

**אביב קוחל**

## אישור

אני, רועי שחר, עו"ד מאשר בזאת כי ביום 31.7.11 התייצב בפני מר אביב קוחל, שזיהיתיו לפי ת.ז. 023772551, ולאחר שהוזהרתי כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות תצהירו לעיל וחתם עליו בפני.

---

עורך דין