

רכבת קלה לגיהנום - תל אביב תיהפך בקרוב לעיר נצורה

התעקשות חולדאי לבנות ארבע תחנות תת-קרקעיות לרכבת הקלה בציר אבן גבירול, בניגוד לדעת המומחים, תוביל בשנה הקרובה להפקעת שטחים נרחבים בעיר לתקופה של עשור ולחסימות תנועה מסיביות. תגידו שלום לכיכר רבין, לצומת הקסטל ולגינת לוינסקי. "הקלה אחר כך"? לא בטוח

[דור זומר](#) 19:2704.12.20 **כלכליסט**

כשקוראים את מסמכי תוכניות הרכבת הקלה, את הפרוטוקולים ואת תמלילי הדיונים, קשה להישאר אדישים. חוקר ההתנגדויות ואנשי מקצוע נוספים מצהירים ומדגישים פעם אחר פעם - אין צורך לחפור את הרכבת הקלה מתחת לפני הקרקע. לטענתם, הניסיון להפוך את הרכבת הקלה לסמי-רכבת תחתית הוא בזבז כסף, זמן ואנרגיה. לטענת מומחי תחבורה ששוחחו עם "כלכליסט", הדבר יפגע גם בתפקוד השירות, והשלכות הירידה לתת-הקרקע יהיו חמורות משניתן לדמיין. ארבע שנים אחרי שאושרו התוכניות ונדחו ההתנגדויות, ורגע לפני שמתחילים לחפור את המנהרות, חזרנו להתוכנית שעומדת לשנות את תל אביב.

הבלגן עם הרכבת הקלה רק עומד להתחיל

הקו הירוק והקו הסגול הן תוכניות לקווי הרכבת הקלה, שאושרו כבר ב-2016, אך העבודות להקמתם מתחילות ממש עכשיו. הן יחלו במוקדים שונים במהלך השנה הקרובה ברחבי תל אביב וגוש דן. הקמת שני קווים במקביל צפויה לייצר בלגן מאסיבי - ועוד לא אמרנו מילה על המטרו.

נתיב הקו הסגול עתיד לעבור מבר אילן וקריית אונו עד למסוף ארלוזורוב בת"א, ובדרכו יעבור את קריית שלום, שכונת התקווה, והרחובות ההגנה, לוינסקי, אלנבי, בן יהודה וארלוזורוב. מדובר בקו שכולו עילי, אמנם, אך שיבושי התנועה שייגרמו בעקבות העבודות עתידים לחנוק את העיר שעוד לא השתחררה מעבודות הקו האדום. שטחי ההתארגנות יפקיעו לשבע שנים לפחות חלקים מגבעת הטייסים, את כל פארק התקווה, את גן סלמה בשכונת שפירא ואת מה שנותר מהפארק הצמוד למסוף ארלוזורוב.

הקו הירוק מסובך הרבה יותר - הוא עתיד לחבר בין ראשון לציון והרצליה, כאשר מרביתו על פני הקרקע. אך עסקה תמוהה מאי-שם ב-2012 הפכה אותו לאחד הפרויקטים שעוד יכניסו את תל אביב לעשור מהגיהנום. תתכוננו.

בעבור העבודות על ארבע תחנות תת-קרקעיות בלבד יופקעו אזורים בעיר והשיבושים יורגשו במקומות רבים. במהלך החודשים הקרובים תופקע גינת לוינסקי, הריאה היחידה בשכונה הסובלת מחריגות זיהום האוויר הגבוהות בגוש דן. בהמשך יופקעו, לצורך שטחי

התארגנות, פארק הרציפים במתחם התחנה הישנה; חניון צקל"ג הצמוד לפארק קריית ספר; בצומת הרחובות קפלן ואבן גבירול תוקם תחנה - והקמתה תשבש לחלוטין את סדרי התנועה ותחסום את רחוב אבן גבירול; וגם כיכר רבין תיהפך כולה לאתר התארגנות והכניסה לרחוב המלך דוד תיחסם. בהמשך יופקעו חלקים ממתחם סומייל, כיכר מילנו, כיכר הקסטל וחלקים נרחבים מפארק הירקון והספורטק - כולם עבור שטחי ההתארגנות לצורך חפירת התחנות התת-קרקעיות. האם העוול הזה הכרחי? או כמו שאומר הסלוגן: קשה עכשיו, הקלה אחר כך? תלוי את מי שואלים.

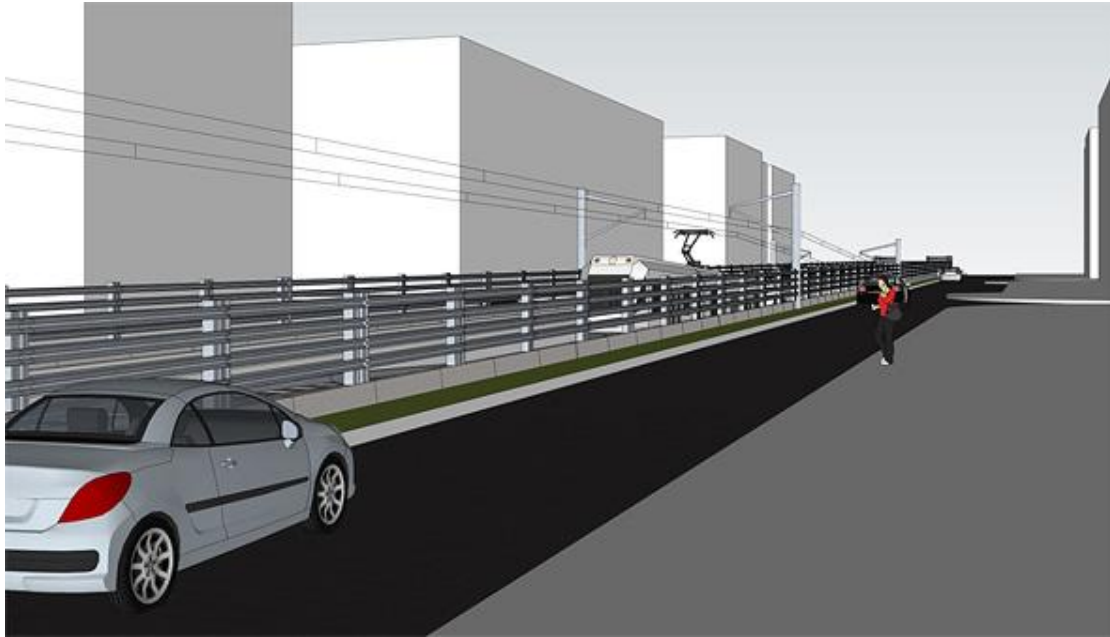


תוואי הקו הירוק בת"א - ארבע תחנות בלבד בתת הקרקע

הפורטל - מילה תמימה למכשול גדול

בשפה המקצועית נקראת הכניסה והיציאה של הרכבת אל מתחת לפני הקרקע פורטל. אחת הכניסות האלה של הקו הירוק לתת-הקרקע מתוכננת להיבנות בנווה שאנן - בשדרות הר ציון. אותה ירידה שאורכה יהיה 300 מטרים מהצומת עם סלמה ועד צומת מטלון, תחייב הקמת גדר בטיחות, שתחסום את האפשרות לחצות את שדרות הר ציון על פני שלושה רחובות, שינותקו דה-פאקטו משאר השכונה. פורטל דומה אך קצר יותר ייבנה בצפון אבן גבירול -משדרות נורדאו ועד הצומת עם הרחובות יהודה מכבי והורקנוס, שם תהיה תחנה עילית.

ברחוב לוינסקי תוקם הירידה לתחנה משוקעת - לא תת-קרקעית ולא עילית. עבורה יופקעו חלקים נרחבים בגינת לוינסקי גם לאחר סגירת שטחי ההתארגנות, ובחסותה גם תיחסם אפשרות המעבר על שדרות הר ציון בין לוינסקי לרחוב הגדוד העברי. בקיצור, חוצים שכונה קיימת לשניים, ללא יכולת כמעט לעבור בין צד אחד לאחר.



כך הפורטל חוצה את רחובות שלמים ולא מאפשר מעבר. הדמיה: מטה המאבק להעתקת הפורטל וכוח לקהילה

גטו נווה שאנן

בין שדרות הר ציון במערב לתחנה המרכזית החדשה ממזרח, ובין רחוב לוינסקי מצפון ודרך סלמה מדרום עתיד, למעשה, להיווצר גטו. האזור הנכשל, שסוכל את זיהום האוויר החריג של התחנה המרכזית, את המרקם העירוני הגס והכעור שהיא מביאה עימה ואת הפעילות העבריינית שהיא מצמיחה כבר 30 שנה, עתיד להיכלא כעת מאחורי חומה בצורה שתוקם עבור הרכבת הקלה. התושבים התנגדו, התלוננו והפגינו, אך גם הפעם ההתנגדויות נדחו, והשכונה תעוצב מחדש עבור מערך תחבורתי לאומי.

התוכנית לשיקוע הקו הירוק

כבר בשנת 2012 פורסם שיתוף פעולה בין עיריית תל אביב, רשות מקרקעי ישראל, משרד התחבורה ומשרד האוצר, שיצר את העסקה הבאה: זכויות בנייה בשטח צפון הקריה, בבעלות משותפת של קק"ל ורמ"י, עברו ליזמים שיבנו את פרויקט "קרן הקריה" ובו שלושה מגדלים. העסקה הזו אמורה היתה לממן את דרישת העירייה לשיקוע תוואי הקו הירוק באבן גבירול. מדוע חשוב כל כך לעירייה לשקע את פסי הרכבת, אף שמרבית המומחים טוענים כי מדובר בהשקעה מיותרת? למה מה שטוב לנווה שאנן לא טוב לאבן גבירול?

מ"מ יו"ר הוות"ל, נאווה אלינסקי, הודתה כי ב-2012 המדינה הגיעה להסכם בין משרד האוצר, רמ"י והעיר ת"א, ונת"ע מיישמת אותו בתוכנית. זאת נקודת המוצא שלנו. היא מפצירה בחברי הוועדה לחדול מלהעיר על עצם השיקוע התת-קרקעי. "אנחנו לא פותחים

הכל מהתחלה, והמשכנו מאותה נקודת תכנון שכבר כללה את המינהור החלקי ואת הפורטלים".



בין התחנה המרכזית לפורטל יוצר גטו הדמיה: באדיבות סימפלס פתרונות מיפוי ב 3

עד לאחרונה בתוכנית של הות"ל ההתנגדויות הושמעו בפני חוקר התנגדויות. לא מדברים מספיק על התפקיד הזה, אבל מדובר בפונקציה חשובה בעולם התכנון. בחוק התכנון והבניה, בסעיף 107, מעוגנת הזכות של מוסד תכנון למנות חוקר התנגדויות, שעליו יכולה הוועדה הרלוונטית להטיל את שמיעת ההתנגדויות במרוכז ואת הפקת הדו"ח עם המלצותיו.

היי חוקר, על מי אתה שומר?

על פניו, מטרתו של כל תחום ההתנגדויות, המעוגן בחוק, הוא לתת לציבור הזדמנות להשמיע את דברו ולתרום מהידע היומיומי של המשתמשים במרחב לתכנוניות שנהגות ומשורטטות מתחת לאור הפלורסנטים של מערכת התכנון. אך האם קולו של הציבור נשמע? לא בטוח. ראשית, משום שהחוק - בהיותו תוצר לוואי של פקודת בניין ערים הבריטית (כן, מימי המנדט) - נותן זכות התנגדות רק לאלה שבבעלותם נכס שעלול להיפגע ישירות מהתוכנית. אך מה קורה כשמדובר בתוכנית רחבת היקף, שלפגיעתה יש השלכות ציבוריות-חברתיות רחבות? מה קורה כאשר ידו של הנפגע אינה משגת לשכור את הייצוג המשפטי ואת הידע התכנוני הדרוש, כדי לעמוד בפני פרופ' לאדריכלות ומומחה בתכנון?

כיום יש רשימה אקסקלוסיבית של 58 חוקרי התנגדויות, הממונים בידי המדינה ובמקביל היא גם מעסיקה רבים מהם כמתכננים פרטיים בפרויקטים אחרים. כך נוצר מצב שבו משרד התחבורה מפיק תוכנית תשתית רבת חשיבות, מינהל התכנון - שלו אינטרס להעביר את התוכניות ולהימנע מהליך מסורבל וארוך - שוכר את שירותיו של חוקר ההתנגדויות, כדי לשמוע את טענות הציבור, ובמקביל - בידה השנייה של המדינה יכול לדוגמה משרד השיכון והבינוי לפנות אל אותם חוקרים בדיוק עם הצעת עבודה לתכנון אזור, שכונה או פרויקט אחר. עבירה על החוק אין כאן, אבל ייצוג של האינטרס הציבורי? לא ממש.

ובכן, חוקר ההתנגדויות דמיטרי מזו, בעל משרד אדריכלים ורקע עשיר של עבודות בשירות המדינה כבעל מקצוע או כעובד ציבור של ממש, הוא זה שחקר את ההתנגדויות בעניין הקו הירוק והקו הסגול. תמלילי הדיונים בות"ל לא מותירים מקום לספק, פרופ' אדריכל דמטרי מזו מאמין בצורה חד-משמעית כי ירידת הרכבת אל מתחת לפני הקרקע היא טעות: "עמדתי היא שהרכבת צריכה להיות רכבת קלה על פני הקרקע, משולבת בתנועה בלי הפרדה מפלסית. במצב כזה היא נותנת שירות טוב הרבה יותר, היא יכולה להכפיל את כמות התחנות ולשרת הרבה יותר אוכלוסייה מצד אחד, ומן הצד השני, היא אינה יוצרת מצבים קשים מבחינת הביצוע בשלב ההקמה".

אך דעתו המקצועית של מזו לא הובאה בחשבון בשיקוליו לדחות 107 התנגדויות מתוך 147, בין היתר כאלה שביקשו לתזמן את זמני הגעת הרכבת הקלה עם רכבת ישראל והאוטובוסים, התקנה של שבילי אופניים, הימנעות מכריתת עצים שלא לצורך וגם - שינוי מיקומי הפורטלים.



אפילו סרטון ההסברה של נת"ע מדלג על נווה שאנן ועובר היישר ללב העיר. את התושבים בדרום לא סופרים צילום: מתוך אתר נת"ע

תושבי השכונה יוצאים למאבק כנגד כל הסיכויים

כיום מדובר כבר בתוכנית מאושרת, ומבחינה משפטית התושבים כבר אינם יכולים לעשות דבר. אבל בשיחות עמם הם מספרים על התקווה האחרונה להציל את השכונה, ולו בשם ההיגיון הבריא. יש בידיהם חוות דעת של מומחים לתכנון, לתחבורה, לתשתיות. אבל הנקודה שהחזירה את הסיכוי לשנות את מיקום הפורטל התרחשה ביוני האחרון.

הקבלן הבינלאומי של חברת נת"ע, זה שזכה במכרז להקמת הקו הירוק, הגיע לשטח ושאל שאלת תם: "מדוע לא לנצל את הטופוגרפיה של האזור?". כלומר, מבחינת יעילות, הזזת הפורטל צפונה תקצר את תוואי החפירה, את משך העבודות, תוזיל את העלויות ותחסוך בשני שלישים כמעט את אורך הפורטל, וזאת בחסות העלייה של הקרקע בחיבור הרחובות בגין והשומרון.

עיריית תל אביב ראתה ושמעה, התושבים יזמו סיור במקום בנוכחות כל הנוגעים בדבר, והמשנה למנכ"ל משרד התחבורה יעקב בליטשטיין. ולבסוף חברת נת"ע הפיקה דו"ח שמציג שחורות. לטענתם, שינוי מיקום הפורטל יאריך את ההליך בארבע שנים וחצי וייקר את העלויות. למה? הם לא מפרטים.

בינתיים, אף שכולם אומרים בפירוש כי מיקום הפורטל שגוי ועתיד להסב נזק לתושבי דרום תל אביב, אין איש שמוכן להיחלץ לעזרתם. גם לא שרת התחבורה, מירי רגב, שבעבר התייחסה לתושבי השכונה בסוגיית מבקשי המקלט, אך כעת - כאשר היא עומדת בראש המשרד האחראי במידה רבה לאיכות חיי התושבים - השקט ממשרד התחבורה מחריש אזניים.



מחאת התושבים. גם שרת התחבורה, מירי רגב, שבעבר גילתה רגשות עזים לתושבי השכונה שותקת

החלופות שהוצעו נדחו על הסף

אם כבר פורטל ושיקוע תוואי הרכבת, אז לפחות שמיקומי הפורטל יהיו פוגעניים פחות. כך, לדוגמה, את פורטל לוינסקי - זה שימנע מאישה קשישה לחצות את הכביש, ויאלץ אותה להקיף מכשול כפול של 300 מטר - הוא סירב להעביר לפארק החורשות מדרום, מפני החשש לפגיעה בשטחים הפתוחים של הפארק.

מזו חוזר ומסביר בפני חברי הו"ל בישיבה על מסקנות הדו"ח: "קודם כל אני חושב שהפתרון התת-קרקעי הוא רע - הוא רע גם מבחינת השירות. אבל העתקה של הפורטל דרומה משמעה ביטול תחנת סלמה. זהו מצב שמשאירים את האוטובוסים שם על פני הקרקע במקביל לקו הרכבת, כדי להשלים את השירות". מזו מוסיף "פורטל בפארק החורשות יצריך אתר התארגנות בסמיכות לפורטל. העבודות התת-קרקעיות דורשות כלים

כבדים, הרבה עפר, הרבה התארגנות, וכהשלכה מזה היינו פוגעים בפארק בצורה הרבה יותר משמעותית".

הוועדה המחוזית תל אביב בעצמה הגישה כבר בשנת 2017 התנגדות לתוכנית וביקשה לבחון את החלופה הצפונית לפורטל במתחם השומרון. ממש כפי שטען הקבלן של נת"ע. חוקר ההתנגדויות של הות"ל גם במקרה הזה קיבל את עמדתה של נת"ע, לא בדק את השגותיהם של מומחי עיריית תל אביב ואישר את מיקום הפורטל, כשהטענות הן אותן טענות ביחס לפגיעה בשירות.

העיון המאלף בתמלילי ישיבות הוועדות מאיר נושא ברור. התוואי לרכבת כתת-קרקעית אושר שלא במסגרת דיוני הוועדה, וכפי שיו"ר הוועדה טוענת בעצמה - זו מציאות מוגמרת שהגיעה לפתחיהם. כעת כל שנותר הוא לאשר, ויפה שעה אחת קודם. למעשה, כל ההתנגדויות, עורכי הדין, החוקר ומעמד שמיעת ההשגות, הם בבחינת הצגה, שכל מטרתה לשוות לתוכנית מעמד חוקי. כך צריך - לשמוע התנגדויות. אבל החוק ממש לא מחייב להתייחס אליהן ברצינות.

חולדאי עם העיניים לירושלים, משאיר את הכאוס מאחור

בינתיים, כאשר רון חולדאי פוזל לכיוון ירושלים, הוא משאיר את תל אביב עם עשור של כאוס בלתי נתפס, שרק עומד להתחיל. בשיחה עם חברת מועצת העיר ת"א ויושבת ראש ועד תושבי נווה שאנן, שולה קשת, אמר חולדאי "התחנה המרכזית, יחד עם תחנת הרכבת, ויחד עם תחנת הרכבת הקלה, יהפכו את האזור לאחד המבוקשים בארץ. זה יקרה בעוד 20 שנה, כיום זה המצב הגרוע ביותר. מי שמסתכל על ת"א במהותה - התחנה המרכזית עוד תהיה בדיוק כמו הפן סטיישן במנהטן, ניו יורק". בינתיים, לרגל 100 שנים להקמתה, הוא מקריב שוב את תושבי השכונה על מזבח התשתיות הלאומיות.

הנבואה אמנם ניתנה לשוטים, אבל התכנון? התכנון מצופה שיינתן לבעלי מקצוע, אך גם למשתמשי המרחב - לציבור, לארגונים החברתיים, לארגונים הסביבתיים. מקור הידע, שבחסותו מתכננים תוכניות שנהנות מחזות סמי-מדעית, רוויית חישובים ושפה מקצועית, המשווה לה תוקף ודאי, לא חייב להיות הנדסי-מקצועי בלבד. רבים החוקרים שיטענו כי אותן תוכניות, שמעצבות את המרחב הישראלי, מלאות בהנחות לא מבוססות, דעות קדומות, ערכים שהמתכנן נושא בלבו וגם - ידע שלא תמיד מצליח לצאת מהאקדמיה ולהתאים את עצמו לחיי הרחוב בעיר, לצרכים של התושבים ולמגבלות המרחב.

להלן תגובת עיריית תל אביב- יפו :

פרויקט הרכבת הקלה הינו פרויקט לאומי אשר מטרתו בין היתר לאפשר נגישות תחבורתית ולשדרג את איכות חיי התושבים ובעלי העסקים, כולל בשכונת נווה שאנן, כאשר לצורך ביצועו נדרשים שינויים תחבורתיים ותנועתיים משמעותיים. תכנית הקו הירוק אושרה בוועדה לתשתיות לאומיות בשנת 2017, שם נדונו גם התנגדויות התושבים, אשר נבחנו בתשומת לב מרבית לפני מתן ההיתר. יש לציין כי בהתאם לעמדת העירייה, בחלק מהרחוב הקו יהיה תת קרקעי, וזאת על מנת לצמצם את הקושי שבמעבר קו עילי במרחב הציבורי הצפוף. העירייה מברכת על כך שבשנים האחרונות המדינה הבינה את נחיצות ההשקעה בתשתית מסילתית רבת קיבולת, כולל בפתרונות מינהור, ומשקיעה כעת משאבים משמעותיים לקידום. בניגוד לנטען, לתוואי תת קרקעי ישנם יתרונות, על אף שתקופת ההקמה הינה קשה יותר; במצב הסופי, מלבד קיצור זמני הנסיעה ברכבת והגדלת קיבולת הנוסעים בקו, הציבור יהנה גם ממדרכות רחבות להולכי רגל, שבילי אופניים מופרדים ואפשרות לנת"צ. בשונה מרכבות על פני הקרקע, קווים תת קרקעיים אינם עומדים ברמזורים ובצמתים ואינם מגבילים חציית הולכי רגל ורוכבי אופניים ברחוב. העירייה עשתה מאמצים להאריך את המינהור ולהעתיק את מיקום הפורטל מדרום לצומת קיבוץ גלויות. בסופו של דבר, התכנון שאושר בוועדה לתשתיות לאומיות מהווה פשרה בין רצונות העירייה ובין עמדת המדינה בשלב התכנון המוקדם. ראוי לציין כי בתכנון הנוכחי, עם הפורטל מדרום לרחוב מטלון, נשמרים מעברי חציה להולכי רגל. בצמתים מטלון- הר ציון ושלמה- הר ציון יישמרו מעברי חציה, כך שמרחק ההליכה המקסימלי לחציה לאורך מקטע הפורטל יהיה עד 130 מטר. לצורך כריית המנהרות, נדרשים שטחי התארגנות בשני קצותיה, בדומה לצד הצפוני של המנהרות בצפון רחוב אבן גבירול. העירייה פועלת באופן רציף מול חברת נת"ע למציאת חלופות לשטח התארגנות בגינת לוינסקי, כך שלפחות חלק מהגינה ישמר לשימוש התושבים בתקופת ביצוע עבודות מנהור הקו הירוק בשנים הקרובות. נוסף כי עיריית תל אביב- יפו השקיעה השנה 3 מיליון ₪ בעבודות לשיפור חזות שכונת נווה שאנן, בהקמת פינות ירוקות הכוללות מתקני משחק וכושר ובנטיעת עצים, בהתאם לבחירת התושבים. כמו כן, העירייה החלה בתהליך תכנון של מדרחוב נווה שאנן, שהיווה אבן שואבת בשכונה וזאת בשאיפה להחזיר עטרה ליושנה ולהפוך את המדרחוב לליבה הפועם של השכונה בשנית.

מהות"ל נמסר :

"הוועדה לתשתיות לאומיות דוחה את הטענות לפיהן החוקר והוועדה סברו כי מיקום הפורטל ברח' הר ציון שגוי, אולם דחו את ההשגות משיקולים של הימנעות מעיכוב הל"ז. העובדות הן כי החוקר בחן באופן מעמיק את כל החלופות שהוצעו על ידי המשיגים, לרבות הסטה של הפורטל צפונה או דרומה, והגיע למסקנה כי המיקום שהוצע בתוכנית הוא המיטבי. השיקולים העיקריים שעמדו לנגד עיניו היו הבטחת קישוריות מיטבית עם תחנת הקו הסגול, שמירה על מרחקים נחוצים בין תחנות לטובת השירות לנוסע, ואי פגיעה

בתפקוד התנועתי של צומת הרחובות הר ציון ולוינסקי. הוועדה קיימה דיון בהמלצות החוקר, וביתרונות ובחסרונות של כל החלופות, והחליטה לאמץ את המלצותיו."

תגובת שולה קשת, חברת המועצה ויו"ר ועד שכונת נווה שאנן

"פורטל לוינסקי הוא אירוע קפקאי, ואם זה לא היה אירוע טרגי, הייתי אפילו אומרת שזה סוג של 'תעלת בלאומליך'. בא מישהו, החליט להעביר בטעות פורטל מפלצתי בלב שכונת מגורים, כשיש חלופות עדיפות. אנשי מקצוע מטעם המדינה, העירייה, הקבלן המבצע, המתכננים מהמגזר הפרטי, כולם כולם יודעים, ואומרים ומראים, איך לבצע חלופה זולה יותר, פשוטה יותר, מהירה יותר, ובעיקר - פחות פוגענית כלפי העיר, וטובה יותר למשתמשות ולמשתמשי התחבורה הציבורית. ובכל זאת - אף גורם פוליטי אינו מוכן לקבל החלטה לתקן את העוול הזה. כולם מתחמקים מאחריות."

גם סטטוטורית התיקון אפשרי, אך חברת נת"ע מסרבת להודות בטעותה, וזוכה לגיבוי מוחלט ממשרד התחבורה. נראה שכאשר מדובר בשכונה מוחלשת, ובמסלול תחבורה ציבורית שקיבל את הכותרת הפומפוזית 'תשתית לאומית', אז לא דחוף לפוליטיקאים לחסוך מיליארד שקלים. לא אכפת להם זירוז הליך הבנייה, וכנראה גם לא דחוף להם לעצור הקמת מפגע מזעזע בלב שכונת נווה שאנן. התחושה היא שכולם מפחדים מנת"ע, והעיקר שנת"ע תהיה מרוצה ושיוכלו לסמן 'ווי'. לזכות מינהל ההנדסה של עיריית תל אביב-יפו ייאמר, שהיה לאחרונה ניסיון מצד גורמי המקצוע לשכנע את נת"ע לתקן את הטעות. לצערי, ברמה הפוליטית זה לא בסדר העדיפויות של ראש העירייה, ולכן הוחלט לא לנהל על זה מאבק ציבורי. אנחנו, התושבות והתושבים, נמשיך במאבק, ואם יעלו עלינו להרסנו, נעצור בגופנו את הדחפורים."

תגובת חברת נת"ע:

"הוות"ל כבר דן בעבר בהשגות התושבים על מיקום הפורטל, ואף מינה חוקר מטעמו שהמליץ לדחות את ההשגות בנושא זה ולא לשנות את מיקום הפורטל. עמדת החוקר היא שמיקום הפורטל הוא מיטבי, וכי לשינוי מיקום הפורטל ולהזזתו - חסרונות משמעותיים. בוות"ל כאמור קיבלו עמדה זו. זאת ועוד, דו"ח בעניין לא הופק על ידי נת"ע, ולא נמצאו כל 'ממצאים חדשים' כנטען. למרות טענת ה'מומחים' לעיל, העתקת הפורטל תגרור בוודאות עיכוב של שנים בסיום הקמת קו הרכבת הקלה."