

Η θέση μας για την κατασκευή των νέων αυτοκινητοδρόμων του ΥΜΗΤΤΟΥ είναι αρνητική. Επιμένουμε στις γενικές αρχές ότι η λειτουργία σύγχρονων δικτύων ΜΜΜ είναι αποτελεσματικότερη, οικονομικότερη και λιγότερο επιβαρυντική για το περιβάλλον, ότι είναι επιβεβλημένη πολιτική περιορισμού της οικιστικής επέκτασης στα Μεσόγεια και η εφαρμογή σχεδίου αποκέντρωσης από το λεκανοπέδιο και θεωρούμε λανθασμένη την κατασκευή δημοσίων έργων με συμβάσεις παραχώρησης καθώς και την επιβολή διοδίων για τη δήθεν ρύθμιση του κυκλοφοριακού φόρτου. Ζητάμε από το ΥΠΕΧΩΔΕ να εγκαταλείψει το σχέδιο για τους παρακάτω λόγους:

1. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα βελτιωθεί η σύνδεση περιοχών και θα φέρει αποσυμφόρηση** εκτιμούμε ότι σε τελική ανάλυση η σύνδεση δεν θα βελτιωθεί, παρά μόνο όσον αφορά τις ώρες χαμηλής κυκλοφορίας. Στις ώρες αιχμής, οι περιοχές γύρω από τους κόμβους, αλλά και όλο το υπόλοιπο δίκτυο δρόμων και χώρων στάθμευσης της Αθήνας, που θα παραμείνει το ίδιο με το σημερινό, δεν έχει την απαιτούμενη χωρητικότητα για την εξασφάλιση απρόσκοπτης σύνδεσης με το ΙΧ πόρτα-πόρτα. Εξάλλου, η πρόσκαιρη ενθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ θα προκαλέσει αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ (ο οποίος έχει ακόμα περιθώρια σε σχέση με το εξωτερικό) και ακόμα μεγαλύτερη συμφόρηση από τη σημερινή, τόσο εντός των νέων αυτοκινητοδρόμων, όσο και πολύ περισσότερο εκτός αυτών.

Παράδειγμα προς αποφυγή αποτελεί το κορεσμένο τμήμα Δ. Πλακεντίας - Κόμβος Κηφισίας της Αττικής Οδού, Η Αττική Οδός παρουσιάστηκε σαν αναγκαίο έργο για την τέλεση των ολυμπιακών αγώνων και δεν δόθηκε στους πολίτες η ευκαιρία να επιλέξουν μεταξύ αυτοκινητοδρόμων και ΜΜΜ. Το αποτέλεσμα ήταν η κατασκευή του φαραωνικού αυτού δικτύου εις βάρος της πόλης και του φυσικού περιβάλλοντος χωρίς τελικά να αντιμετωπίσει βασικές μεταφορικές ανάγκες του πληθυσμού. Επίσης, σε μόλις 5 χρόνια αστόχησε κυκλοφοριακά, καθώς παρουσιάζει μεγάλη συμφόρηση σε κρίσιμα σημεία του με πάνω από τις μισές μέρες του χρόνου το πιο νευραλγικό σημείο της Αττικής οδού να βρίσκεται σε συμφόρηση. Όσον αφορά την έξοδο για εθνική οδό, αυτή βρίσκεται καθημερινά σε συμφόρηση.

Καμία αποσυμφόρηση δεν θα φέρουν οι νέοι αυτοκινητοδρόμοι, όπως δεν έφερε η Αττική Οδός. Μόνο αυταπάτες ευκολότερης μετακίνησης, η οποία αφενός κοστίζει ακριβά, αφετέρου κοστίζει κοινωνικά και περιβαλλοντικά και τελικά δεν εξυπηρετεί συγκοινωνιακά γιατί μέσα σε 5 χρόνια επαναφέρει την πόλη στο ίδιο αδιέξοδο. Ειδικά στις γειτο-

νιές απ' όπου θα περάσουν οι νέοι αυτοκινητοδρόμοι, οι κόμβοι εισόδου θα λειτουργήσουν ως μαγνήτες για τα ΙΧ όσων δεν έχουν άλλη (φθηνότερη) λύση, ενώ όσοι εκτιμούν ότι θα εξυπηρετηθούν καλύτερα από τους υφιστάμενους δρόμους θα συνεχίσουν να τους χρησιμοποιούν. Στην πάροδο του χρόνου και όσο ο κόσμος βλέπει ότι η κίνηση είναι πρόσκαιρα μειωμένη, τόσο στους υφιστάμενους δρόμους όσο και στους νέους, θα αρχίσει να προτιμά το ΙΧ του έναντι άλλων μέσων (λεωφορείο, ΜΕΤΡΟ, τραμ), θα αγοράζει πιο εύκολα 2ο και 3ο αυτοκίνητο και τελικά σε λίγα χρόνια θα είναι περισσότερα τα αυτοκίνητα που θα κυκλοφορούν στους δρόμους απ' ότι σήμερα. Συνεπώς, η αρχικά πλεονάζουσα προσφορά σε οδικό χώρο σύντομα θα καλυφθεί από πρόσθετη ζήτηση και σύντομα θα φτάσουμε στο σημείο που είμαστε σήμερα. Το φαινόμενο αυτό έχει παρατηρηθεί σε εκατοντάδες πόλεις του εξωτερικού που ξεκίνησαν τη δεκαετία του 60 να πραγματοποιούν ανάλογα οδικά έργα και σύντομα έφτασαν σε αδιέξοδο, οπότε και εγκατέλειψαν τη λογική αυτή και στράφηκαν στα ΜΜΜ, το ποδήλατο, το περπάτημα. Δυστυχώς, για να το καταλάβουν έπρεπε πρώτα να έχουν καταστρέψει την πόλη τους με άπειρους οδικούς άξονες και απέραντους χώρους στάθμευσης, οι οποίοι και σήμερα βρίσκονται σε συμφόρηση και δεν θα πάνε ποτέ να είναι. Εμείς έχουμε την τύχη να το γνωρίζουμε αυτό πριν την ολοκληρωτική καταστροφή της Αθήνας.



2. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα μειωθεί η διερχόμενη κυκλοφορία.** Οι περιοχές που περνάει η Κατεχάκη (όπως και οι περισσότερες περιοχές της Αθήνας πχ Καισαριανή) αντιμετωπίζουν σήμερα πρόβλημα διερχόμενης κυκλοφορίας. Το πρόβλημα αυτό υπάρχει χρόνια και δεν μπορεί να επιλυθεί παρά μόνο με την ανάπτυξη νέων γραμμών ΜΜΜ, οι οποίες θα συνδέουν όλες τις περιοχές μεταξύ τους (πχ τα νότια με τα βόρεια προάστια). Τότε και μόνο τότε υπάρχει η δυνατότητα για περιορισμό της διερχόμενης κυκλοφορίας, αφαιρώντας χώρο από το αυτοκίνητο και δίνοντάς τον για αστικές αναπλάσεις (πεζόδρομους, ποδηλατόδρομους, φυτεύσεις, πλατείες κτλ).