

3. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι η Αθήνα θα επεκταθεί έτσι κι αλλιώς προς τα Μεσόγεια.** Ο παραπάνω ισχυρισμός δηλώνει πλήρη απουσία χωροταξικού πολεοδομικού σχεδιασμού και πολιτικών αποκέντρωσης. Η Αθήνα δεν είχε κανένα λόγο να επεκταθεί στα Μεσόγεια, αλλά αυτό προωθήθηκε με την μεταφορά του Αεροδρομίου στα Σπάτα και την κατασκευή της Αττικής Οδού. Το ίδιο θα προκαλέσουν και οι νέοι αυτοκινητόδρομοι γιατί θα κάνουν πρόσκαιρα ευκολότερη την πρόσβαση στην ανατολική Αττική. Επίσης, δεν λαμβάνεται συγχρόνως κανένα μέτρο χωροταξικής πολιτικής ώστε να οριοθετηθούν αυστηρά οι υπάρχοντες οικισμοί και να μην επιτρέπεται η εκτός σχεδίου δόμηση. Αντίθετα, το νέο διάταγμα «προστασίας» του Υμηττού συνεχίζει να ενθαρρύνει τη διάχυτη οικοδόμηση στις παρυφές του Υμηττού. Η επέκταση της Αθήνας στα Μεσόγεια αποτελεί την πλέον αντιπεριβαλλοντική πολιτική για την Αθήνα και καθορίζει με ιδιαίτερα μελανά χρώματα το μέλλον της για όλες τις επόμενες γενεές. Για αυτό οι νέοι αυτοκινητόδρομοι έρχονται να διασφαλίσουν ένα καταστροφικό μέλλον για την πόλη μας.

4. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα βελτιωθεί η σύνδεση των νοτιών περιοχών με την εθνική οδό.** Η έξοδος του Σαββατοκύριακου και των αργιών δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί με την αύξηση του οδικού δικτύου, γιατί θα πρέπει να ισοπεδωθεί όλη η πόλη ώστε να αποκτηθεί ο οδικός χώρος που απαιτείται για κάτι τέτοιο. Στόχος μας πρέπει να είναι η ευρεία επέκταση των σιδηροδρόμων σε όλη την ύπαιθρο ώστε κατ' αρχάς να μπορούμε να φτάνουμε εύκολα στα περιφερειακά αστικά κέντρα και στις κωμότητες και από εκεί με οδικά μέσα στα χωριά μας. Εξάλλου, αν η Αττική Οδός κατασκευαζόταν για να εξυπηρετήσει την πρόσβαση των Αθηναίων στην Εθνική Οδό δεν θα κατασκευαζόταν με μόνο 1 λωρίδα εξόδου προς αυτήν, με αποτέλεσμα να φρακάρει καθημερινά.

5. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα φέρει περιβαλλοντική αποσυμφόρηση και στο ότι οι υπογειοποιήσεις περιορίζουν τις επιπτώσεις.** Είναι σωστό ότι τα αυτοκίνητα παράγουν λιγότερο καυσαέριο και θόρυβο όταν κινούνται με μια μέση σχετικά χαμηλή ταχύτητα, αντί με πολύ μικρή ή πολύ μεγάλη. Αυτό όμως αφενός δεν το εξασφαλίζουν τελικά οι νέοι αυτοκινητόδρομοι αφενός και αφετέρου λόγω της γενικότερης αύξησης των κινούμενων ΙΧ που θα επιφέρουν, το καυσαέριο και ο θόρυβος

θα αυξηθεί. Ειδικά στις περιοχές των κόμβων το καυσαέριο θα είναι συγκεντρωμένο από όλο το μήκος των σηράγγων και η ρύπανση που θα δέχονται οι παρόδιες γειτονιές θα ξεπερνά κάθε όριο. Επίσης, η συνολική υποβάθμιση του περιβάλλοντος που θα φέρουν (αποψίλωση του Υμηττού και των ελεύθερων χώρων, αύξηση των ασφάλτινων και τσιμεντένιων επιφανειών, δημιουργία τάσεων επέκτασης της πόλης κτλ), θα περιορίσει τη δυνατότητα απορρόφησης του διοξειδίου του άνθρακα και μετατροπής του σε οξυγόνο.

Οι υπογειοποιήσεις αμβλύνουν κυρίως τις επιπτώσεις στο τοπίο (δηλαδή στο «μάτι») και όχι στην ουσία του ζητήματος διότι δημιουργούν άλλες (υπόγειος υδροφόρος ορίζοντας φαινόμενο καμινάδας, μόνιμες αρνητικές επιπτώσεις κατά την κατασκευή του έργου στις θέσεις των εργοταξίων). Τα περιβαλλοντικά προβλήματα της ρύπανσης και της αποψίλωσης δασών (πχ αισθητικό δάσος Καισαριανής), τα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά προβλήματα που θα προκληθούν από την αύξηση της αυτοκίνησης και από την καταστροφή ελεύθερων χώρων (πχ πρώην αεροδρόμιο) δεν αναιρούνται, αλλά αντίθετα αυξάνονται και συγκεντρώνονται πολλαπλάσια σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης.

Η Αττική Οδός, παρότι μετά από περιορισμένες διεκδικήσεις των κατοίκων έγινε με κάποιες σήραγγες, δεν απέφυγε να κατακερματίσει την πόλη και τον Υμηττό. Η επίδραση της στην πόλη είναι καταγιστική και ουσιαστικά έχει αλλάξει άρδην το τοπίο και την πολεοδομική δομή της Αθήνας προς το χειρότερο. Έχει λειτουργήσει τόσο ως μαγνήτης και διαφημιστής της αυτοκίνησης, όσο και ως στοιχείο προσέλκυσης επιχειρηματικών και εμπορικών χρήσεων σε περιοχές ήπιας κατοικίας, γεωργικών χρήσεων και αδόμετων εκτάσεων. Έχει μετατοπίσει το κέντρο βάρους των εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων από το κέντρο της πόλης στις παρυφές της ή ακόμα μακρύτερα, δημιουργώντας έτσι ένα νέο πλέγμα μετακινήσεων αλλά και νέες τάσεις στην επέκταση της πόλης προς διάφορες κατευθύνσεις, έξω από κάθε ανάγκη των κατοίκων, αντίθετα προς κάθε σύγχρονη πολεοδομική και συγκοινωνιακή θεωρία που σέβεται το περιβάλλον. Την όλη αυτή διαδικασία διέπουν αποκλειστικά οι νόμοι της αγοράς, χωρίς να υπάρχει κανένας είδους πολεοδομικός ή περιβαλλοντικός περιορισμός.

