

6. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα οριοθετήσουν τον Υμηττό.** Το αποτέλεσμα θα τον περιορίσει και θα τον αποκόψει υποβαθμίζοντας τις νησίδες πρασίνου (Παν/πολης – Σκοπευτήριο) που διεισδύουν μέχρι το κέντρο της Αθήνας με ευεργετικές επιπτώσεις για την ατμόσφαιρα και το κλίμα. Η περιβαλλοντική υποβάθμιση των τμημάτων από όπου διέρχονται οι αυτοκινητόδρομοι επηρεάζει τις γεινιάζουσες περιοχές δάσους κλπ. Οριοθέτηση του Υμηττού με αυτό τον τρόπο σημαίνει οριοθέτηση από τους πολίτες και τελικά όχι από τους καταπατητές του. Αυτό που έχει ανάγκη ο Υμηττός και η πόλη μας είναι αποκατάσταση, αναδάσωση, πυροπροστασία και απόλυτη προστασία από κάθε επίδοξο καταπατητή. Εξάλλου, οι μέχρι σήμερα δρόμοι ουδέποτε «οριοθέτησαν» και «προστάτησαν» τη φύση, αλλά αντίθετα επέφεραν την επέκταση του χτισμένου περιβάλλοντος τουλάχιστον μέχρι το όριο τους, ενώ σε πολλές περιπτώσεις οδήγησαν σε νέες οικιστικές επεκτάσεις, εμπορικές γραμμικές αναπτύξεις, επιχειρηματικές αναπτύξεις γύρω από τους κόμβους κτλ. Η Αττική Οδός όχι μόνο δεν οριοθέτησε την πόλη, αλλά την επέκτεινε προς κάθε κατεύθυνση. Όσον αφορά τον Υμηττό, η Αττική Οδός διέρχεται σε τόσο μεγάλη απόσταση από το σχέδιο πόλης που μεσολαβεί ένα ολόκληρο δάσος. Το δάσος αυτό αν κινδύνευε πριν μία φορά, σήμερα κινδυνεύει δέκα !!!

7. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι ο Υμηττός είναι ήδη υποβαθμισμένος.** Ο Υμηττός είναι υποβαθμισμένος εδώ και χρόνια από τις πολιτικές όλων των κυβερνήσεων και των δημάρχων. Ωστόσο δεν έχει χάσει κάθε αξία του και κάθε δυνατότητα αποκατάστασης. Διαθέτει ακόμα πλούσιο οικοσύστημα, δασώδεις περιοχές, αρχαία μνημεία, σπήλαια, μονοπάτια περιπάτου και ποδηλάτου, σημεία δασικής αναψυχής, σημεία λαϊκών εκδηλώσεων και ένα μοναδικής φυσικής ομορφιάς τοπίο. Συμβάλει στην ανανέωση του ατμοσφαιρικού αέρα της πόλης και διαμορφώνει ένα ιδιαίτερο και εύκρατο μικροκλίμα. Όλα αυτά μας τα προσφέρει δίπλα στα σπίτια μας. Εξάλλου, ακόμα και τα βραχώδη σημεία του έχουν τη δική τους αισθητική και οικολογική αξία, αρκεί να θυμίσουμε ότι ένα από τα πιο ξερά

και βραχώδη ορεινά σημεία της Ελλάδας (το άκρο του Ταύγετου που διασχίζει την περιοχή της Μάνης) είναι χαρακτηρισμένο ως απόλυτης προστασίας, τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, NATURA κτλ. Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι έρχονται όμως να πλήξουν το καλύτερο και όχι το χειρότερο σημείο του Υμηττού. Καταστρέφουν πλήρως το δάσος του Κουταλά στον Σακέτα, τμήμα του αισθητικού δάσους Καισαριανής.

8. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι εξασφαλίζει οδική ασφάλεια.** Στην προκειμένη περίπτωση, των υπόγειων οδικών έργων, η επικινδυνότητα αυξάνεται σε σχέση με το αν οι αυτοκινητόδρομοι κατασκευάζονταν επιφανειακοί. Αυξάνεται τόσο ως προς την πιθανότητα εμφάνισης ατυχήματος (λόγω περιορισμένης ορατότητας, κλειστοφοβικού περιβάλλοντος κτλ), όσο και ως προς τις πιθανές συνέπειες ενός ατυχήματος, όπου η καραμπόλα και η ανάπτυξη φωτιάς μπορεί να είναι καταστροφική στο εσωτερικό της σήραγγας. Επίσης, στο βαθμό που οι ταχύτητες θα αυξηθούν, τα ατυχήματα ενδέχεται να είναι περισσότερο θανατηφόρα. Αν θέλουμε όμως να συγκρίνουμε τη γενικότερη ασφάλεια που παρέχουν οι νέοι αυτοκινητόδρομοι στον πληθυσμό της Αθήνας, θα πρέπει να τους συγκρίνουμε με άλλα μέσα μεταφοράς που θα μπορούσαν να κατασκευαστούν στη θέση τους. Οι 16 σταθμοί μετρό που μπορούν να γίνουν με το κόστος των αυτοκινητοδρόμων, έχουν εξαιρετικά μικρότερη επικινδυνότητα.

9. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι απελευθερώνεται χώρος για αναπλάσεις.** Χώρος για αναπλάσεις δεν απελευθερώνεται με τους αυτοκινητόδρομους γιατί πολύ απλά δεν μπορεί το κράτος να υποχρεώσει κανέναν να πηγαίνει από την Αττική Οδό (εφόσον έχει διόδια) και πρέπει να συνεχίσει να του παρέχει δωρεάν εναλλακτική διαδρομή. Επίσης, οι νέοι αυτοκινητόδρομοι δεν μπορούν να δουλέψουν αν πριν και μετά από αυτούς δεν υπάρχει ένα υπερεπαρκές τοπικό δίκτυο να παραλάβει τους φόρτους που αυτοί διακινούν. Επίσης, οι συγκεκριμένοι αυτοκινητόδρομοι αφαιρούν δημόσιο χώρο και φυσικό περιβάλλον από την πόλη που δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από καμία ανάπτυξη και καμία υποτιθέμενη δενδροφύτευση.

