

10. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι στη ΜΠΕ δίνονται εναλλακτικές λύσεις.** Όλες οι εναλλακτικές λύσεις που δίνονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι στην κατεύθυνση του να γίνουν οι δρόμοι. Δεν δίνεται καμία εναλλακτική λύση για το ενδεχόμενο μη κατασκευής των δρόμων και ανάπτυξης των ΜΜΜ.

11. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα φέρει ανάπτυξη, θα κάνει τουριστικό προορισμό την Αθήνα.** Το θέμα είναι πρώτα απ' όλα τι ανάπτυξη θέλουμε και τι μοντέλο ζωής και πόλης επιδιώκουμε. «Ανάπτυξη» εις βάρος του περιβάλλοντος και της πόλης δεν θέλουμε, ούτε και «ανάπτυξη» για τα κέρδη των εργολάβων, των επιχειρηματιών, του real estate, της αυτοκινητοβιομηχανίας, της πετρελαιοβιομηχανίας και των ασφαλιστικών, εις βάρος της ποιότητας ζωής των εργαζομένων, των κατοίκων αυτής της πόλης. Μια Αθήνα όπως η σημερινή, ή ακόμα χειρότερα όπως η αυριανή, δεν θα αποτελεί τουριστικό προορισμό, όπως δεν αποτελεί η μετα-ολυμπιακή Αθήνα των εγκαταλελειμμένων αθλητικών εγκαταστάσεων, του ανύπαρκτου πρασίνου, της κυριαρχίας του ΙΧ, των Mall.

12. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση της κρίσης και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας.** Η όποια «κρίση» δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί με επιζήμια για το λαό έργα κατασκευών, αλλά με συνολικότερες ανατροπές στο σύστημα, που σίγουρα δεν έχουν σε τίποτα να κάνουν με κάποιους τόνους τσιμέντου και ασφάλτου στον Υμηττό. Μην ξεχνάμε, εξάλλου, ότι οι νέοι αυτοκινητόδρομοι έρχονται να ολοκληρώσουν ένα ιδιωτικό οδικό δίκτυο για λίγους, το οποίο όποιος δεν μπορεί να πληρώσει για να το χρησιμοποιεί θα καταδικάζεται σε αποκλεισμό και μειωμένη κινητικότητα. Αν με τα ίδια λεφτά κατασκεύαζαν λεωφορειόδρομους, μέσα σταθερής τροχιάς και πυκνωναν τα δρομολόγια σε όλο το λεκανοπέδιο περισσότερες μόνιμες θέσεις θα δημιουργούνταν.

13. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι τα λεφτά θα δώσει ο εργολάβος και η ΕΕ.** Το ερώτημα είναι επί πόσο θα τους τα επιστρέψουμε με τα διόδια. Αυτό που καλούμαστε όμως εμείς να δώσουμε επιπλέον είναι ο ελεύθερος χρόνος μας, η υγείας μας, το φυσικό περιβάλλον μας και η ποιότητα ζωής μας. Εξάλλου, λεφτά από προγράμματα της ευρωπαϊκής ένωσης μπορεί το κράτος να εξασφα-

λίσει αν θέλει και για ΜΜΜ και άλλα έργα που περιγράψαμε.

14. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι θα επεκταθεί το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και στη συνέχεια με τα λεφτά από τα διόδια θα επεκταθεί και το ΜΕΤΡΟ** Η εξυπηρέτηση με ΜΜΜ πρέπει να προηγείται της εξυπηρέτησης των ΙΧ για να είναι αποτελεσματική. Με τον προϋπολογισμό του έργου μπορούν να κατασκευαστούν 16 σταθμοί ΜΕΤΡΟ. Αναρωτιόμαστε, λοιπόν, γιατί δεν κάνει μια προσπάθεια το Υπουργείο να επεκτείνει πρώτα τα ΜΜΜ όσο χρειάζεται για να εξυπηρετούνται όλοι οι πολίτες και μετά ας κρίνουμε αν χρειάζονται κι άλλοι δρόμοι. Εξάλλου, ξέρουμε καλά, ότι στις συμβάσεις παραχώρησης αυτών των δρόμων υπάρχουν ρήτρες για την περίπτωση ανάπτυξης γραμμών ΜΜΜ παράλληλα με τους δρόμους. Πέραν τούτου όταν διατίθεται ένας αυτοκινητόδρομος σε έναν άξονα το πιο πιθανό είναι η εταιρεία του ΜΕΤΡΟ να μην θέλει να φτιάξει γραμμή στον ίδιο άξονα. Συνεπώς, οι νέοι αυτοκινητόδρομοι όχι μόνο δεν βοηθούν στην ανάπτυξη των ΜΜΜ, αλλά την ανταγωνίζονται!

15. **Απέναντι στο επιχείρημα ότι η χρέωση θα είναι μικρή γιατί θα είναι με το χιλιόμετρο.** Η πολιτική της τιμολόγησης από ότι φαίνεται θα επεκταθεί και σε άλλους δρόμους (βλ πρόσφατα δημοσιεύματα για Λεωφόρο Κηφισού και κέντρο Αθήνας για διόδια ως μέτρο για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση). Δεν καταστρατηγείται με αυτό τον τρόπο η ισότητα στην πρόσβαση. Η χρέωση θα είναι μεγαλύτερη από αυτήν που πληρώνει κανείς σήμερα στην Αττική Οδό γιατί πρόκειται για ένα ξεχωριστό έργο που θα πρέπει να βγάλει γρήγορα τα αυξημένα κόστη κατασκευής του. Η σήραγγα Υμηττού θα έχει ένα μεγάλο αντίτιμο διέλευσης (πχ γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου) και όλο το άλλο δίκτυο θα χρεώνεται πιθανά με το χιλιόμετρο. Επειδή όμως το ύψος του διοδίου καθορίζει και την κυκλοφοριακή επιβάρυνση του δρόμου (όσο πιο φτηνό διόδιο τόσο πιο πολλοί πελάτες), αν η εταιρεία εκμετάλλευσης θέλει λιγότερους πελάτες προκειμένου να εξασφαλίζει καλύτερη εξυπηρέτηση θα αναγκαστεί να βάλει αυξημένο διόδιο. Το ίδιο συμβαίνει σήμερα και με την Αττική Οδό, παρόλο που έχει ήδη βγάλει τα λεφτά της, πολύ νωρίτερα από τις προβλέψεις τις σύμβασης.

