

# Ο ΥΜΗΤΤΟΣ ΘΑ ΜΕΙΝΕΙ

## ΤΣΙΜΕΝΤΟ ΔΕ ΘΑ ΓΙΝΕΙ

Σε κάθε μεγάλο αστικό κέντρο του ανεπτυγμένου δυτικού κόσμου αργά ή γρήγορα εμφανίζεται το εξής κομβικό πρόβλημα: πώς μπορεί να συμφιλιωθεί η διαρκώς αυξανόμενη δόμηση και συγκέντρωση κατοίκων/οχημάτων με την εύκολη και γρήγορη μετακίνηση. Η γνωστή και πολυδοκιμασμένη συνταγή είναι η συνεχής κατασκευή περιφερειακών δρόμων ταχείας κυκλοφορίας όπου το κυρίως κέντρο της πόλης περικυκλώνεται από οδικά “δαχτυλίδια”. Μόλις ο περιφερειακός συμφορείται από οχήματα, δημιουργείται ο επόμενος ‘έξω απ’ αυτόν, ο οποίος συμφορείται με τη σειρά του, κατασκευάζεται άλλος και ούτω καθεξής.

Στην αθηναϊκή περίπτωση αυτού του μοντέλου αντιστοιχεί ένα από τα πιο φιλόδοξα και μεγαλειώδη κατασκευαστικά σχέδια που έχουμε γνωρίσει: η δημιουργία νέων αυτοκινητόδρομων περίξ του Υμηττού. Η έμπνευση του έργου ανήκει στους συνήθεις υπόπτους και καθ’ ύλην αρμόδιους: το υπουργείο πεχωδέ. Τα 62 χιλιόμετρα νέων αυτοκινητόδρομων που προβλέπονται από τα πλάνα (και τις μακέτες) του υπουργείου θα επεκτείνονται απ’ την Αγ. Παρασκευή μέχρι το Ελληνικό κατά μήκος του Υμηττού, ενώ θα συνδέονται με το κέντρο της Αθήνας μέσω Πανεπιστημιούπολης και με το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος μέσω του κόμβου Σακέτα στην Καισαριανή. Φυσικά αυτοί οι δρόμοι ούτε χωματόδρομοι θα είναι, ούτε γραφικά σοκάκια. Το σχέδιο για την κατασκευή του φαραωνικού τύπου έργου των νέων περιφερειακών θα πρέπει να υπερπηδήσει μια σειρά από “φυσικά εμπόδια” που υψώνονται μπροστά του. Εκτός από τα χιλιάδες δέντρα που θα κοπούν έτσι κι αλλιώς κατά τη διάνοιξη των δρόμων, η κατασκευή των ανισόπεδων κόμβων και μόνο θα “κοστίσει” 4.000 δέντρα στο Σακέτα (επί της Κατεχάκη) και θα αφανίσει πλήρως το άλσος Πανεπιστημιούπολης, το άλσος Ιλισίων και το αισθητικό δάσος Καισαριανής. Η λεηλασία συμπληρώνεται με το νέο προεδρικό διάταγμα που προβλέπει τον κερματισμό του Υμηττού σε 8 ζώνες χρήσης και την μετατροπή του από δάσος σε περιαστικό πάρκο (πράγμα όχι και τόσο δύσκολο μετά τη “βολική σύμπτωση” της καταστροφής των συγκεκριμένων αξιοποιήσιμων ζωνών από τις πυρκαγιές του καλοκαιριού). Με λίγα λόγια από ζώνη υψηλού πρασίνου μετατρέπεται σε πράσινο ντεκόρ για την αθηναϊκή τσιμεντούπολη, ανοίγοντας τον ασκό του Αιόλου για την περαιτέρω εκμετάλλευση του Υμηττού από επιχειρηματικές δραστηριότητες που θα βαφτίζονται.. κοινωφελείς χρήσεις. Κάθε υπουργός, δήμος ή επιχειρηματίας θα μπορεί να χτίσει αναψυκτήρια, αθλητικά κέντρα, εκπαιδευτήρια, πολιτιστικά κέντρα κλπ, ενώ όσοι είχαν χτίσει ήδη παράνομα θα μπορούν να κοιμούνται (ακόμα πιο) ήσυχοι.

Πίσω όμως απ’ το συγκεκριμένο έργο, πίσω απ’ τους κατασκευαστές, τα προεδρικά διατάγματα, τις κοινωφελείς χρήσεις και τους αποχαρακτηρισμούς δασών διαφαίνεται κάτι πολύ βαθύτερο. Όχι κάποιο σατανικό σχέδιο κάποιων διεφθαρμένων κρατικών λειτουργών ή αιμοβόρων επιχειρηματιών, αλλά η ίδια η λογική που κινεί τον καπιταλιστικό κόσμο. Πρόκειται για την λογική που συμπυκνώνεται στις αξίες της απεριόριστης ανάπτυξης και της λεηλασίας της φύσης στο βωμό της εμπορευματικής αξιοποίησης. Κάθε δάσος, πάρκο και αδόμητη έκταση, κάθε ελεύθερος και δημόσιος χώρος αντιμετωπίζεται ως άλλη μια αναξιοποίητη, ακόμα, ευκαιρία για οικονομικό κέρδος. Τα πάρκα γίνονται πάρκινγκ στο Κέντρο, τα δάση γίνονται περιφερειακοί στον Υμηττό, οι αλάνες γίνονται γήπεδα στο Βοτανικό.

Κι αν για τη φύση η ανάπτυξη σημαίνει υπερεκμετάλλευση, παρόμοια τύχη επιφυλάσσεται για τον ίδιο τον άνθρωπο. Η κατασκευή καινούργιων, γρηγορότερων αυτοκινητόδρομων εναρμονίζεται τέλεια με την απαίτηση να γίνει πιο παραγωγικός και πιο καταναλωτικός. Εφόσον οτιδήποτε πέρα απ’ την εργασία και την κατανάλωση θεωρείται χαμένος, “νεκρός” χρόνος, θα πρέπει οι αποστάσεις (χωρικές και χρονικές) να μηδενιστούν ώστε ο άνθρωπος-εμπόρευμα να φτάνει γρήγορα-γρήγορα είτε στην εργασιακή μιζέρια είτε στον καταναλωτικό παράδεισο. Και βέβαια το μεταφορικό μέσο της προτίμησής του δε θα είναι ούτε το μετρό, ούτε το λεωφορείο, ούτε το ποδήλατο. Χωρίς την μαζική χρήση του αυτοκινήτου και την ατομικιστική κουλτούρα του Ι.Χ. η κατασκευή των νέων αυτοκινητόδρομων θα έχανε κάθε νόημα. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση αντιμετωπίζεται με περισσότερους αυτοκινητόδρομους που υπόσχονται ταχύτερες μετακινήσεις, παράγονται και καταναλώνονται περισσότερα αυτοκίνητα, αυτά μετά από κάποιο διάστημα ξαναμποτιλιάρονται, δημιουργούνται νέοι δρόμοι, και πάει λέγοντας.. Ο πυρήνας του παραλογισμού βρίσκεται στο γεγονός ότι στα πολλά αυτοκίνητα απαντάμε με περισσότερα αυτοκίνητα και ο κερδισμένος εν τέλει είναι η ίδια η ιδιωτική μετακίνηση.

Ηδη απ' την πλευρά της κοινωνίας έχουν αρχίσει να διαφαίνονται οι πρώτες αντιστάσεις στην ολοκληρωτική καταστροφή του δάσους του Υμηττού και το αυτοκινητιστικό μεγαθήριο των νέων περιφερειακών. Τα πρώτα “ανθρώπινα θύματα” του έργου, οι κάτοικοι των περιοχών γύρω απ' τον Υμηττό που πρόκειται να πληγούν έντονα, οργανώνονται και κινητοποιούνται μέσα από ανοιχτές επιτροπές και πρωτοβουλίες (όπως σε Καισαριανή, Βύρωνα, Άλιμο, Αγ. Παρασκευή, Ηλιούπολη, Γλυφάδα, Καρέα, Ελληνικό και αλλού) ενάντια στη λεηλασία της φύσης και την περαιτέρω υποβάθμιση των ζώων τους.

Μέχρι στιγμής παρ' όλα αυτά φαίνεται να απουσιάζει απ' το φάσμα των τοπικών δράσεων το ενδιαφέρον για το χώρο της Πανεπιστημιούπολης, παρ' όλο που αποτελεί νευραλγικό σημείο για το σχεδιασμό του έργου. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρουμε ενδεικτικά ότι η σύνδεση των περιφερειακών με το κέντρο της Αθήνα θα γίνεται μέσω της κατασκευής ανισόπεδου κόμβου στην πύλη της Ούλωφ Πάλμε, ο οποίος θα μετατρέψει την Πανεπιστημιούπολη σε εργοτάξιο και θα καταστρέψει τις δασικές εκτάσεις μέσα και γύρω απ' αυτήν. Η εν λόγω αδιαφορία οφείλεται στην ιδιαιτερότητα της Πανεπιστημιούπολης σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές γύρω απ' τον Υμηττό. Ως επί το πλείστον αυτοί που κινούνται στην Πανεπιστημιούπολη είναι “επισκέπτες”, κυρίως φοιτητές/τριες και εργαζόμενοι/ες στους πανεπιστημιακούς χώρους, οι οποίοι έρχονται απλά για να κάνουν τη δουλειά τους και να φύγουν, χωρίς ποτέ να αποκτούν σταθερή αναφορά ή ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το χώρο. Εμείς απ' την πλευρά μας, βλέποντας την Πανεπιστημιούπολη σαν έναν προνομιακό φυσικό και δημόσιο χώρο και τους εαυτούς μας σαν ζωντανό κομμάτι του, δε μπορούμε να μείνουμε αδιάφοροι μπροστά στην καταστροφή της ή να περιμένουμε από κάποιον πεφωτισμένο σωτήρα να δράσει αντί για εμάς τις ίδιες και τους ίδιους. Πάνω σ' αυτήν την κατεύθυνση προσπαθούμε με ό,τι μέσα μας αναλογούν να ευαισθητοποιήσουμε όσους κινούνται μέσα σ' αυτό το χώρο και καλούμε όλους αυτούς – φοιτητές/τριες, εργαζόμενους/ες και οποιονδήποτε άλλο ενδιαφέρεται – σε δημιουργία ανοιχτής συνέλευσης χωρίς ιεραρχίες και ειδικούς για να οργανωθούμε και να δράσουμε αποτελεσματικά ενάντια στους νέους περιφερειακούς αυτοκινητόδρομους είτε γύρω είτε πάνω είτε κάτω απ' τον Υμηττό, ενάντια στην εργοταξιοποίηση της Πανεπιστημιούπολης, ενάντια στην κυριαρχία πάνω στη φύση και τις ζωές μας.

## ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗ ΛΕΗΛΑΣΙΑ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ

### ΟΧΙ ΣΤΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΣΡΟΜΟΥΣ

**ΑΝΟΙΧΤΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥΠΟΛΗΣ ΤΕΤΑΡΤΗ 3-6 1μ.μ. ΣΤΟ ΑΙΘΡΙΟ  
ΦΙΛΟΣΟΦΙΚΗΣ**

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΑΝ/ΠΟΛΗΣ ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗ ΛΕΗΛΑΣΙΑ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ