

## ΘΕΣΣΑΛΟΙ ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ

### ΤΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΗΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΓΟΡΔΙΟΥ

Οικονομολόγου

Εἰς πολυτελεστάτην καὶ καλλιτεχνικὴν ἔκδοσιν ἐκυκλοφόρησε μόλις ἡ μελέτη τοῦ κ. Νικολάου Γ. Γορδίου «Τὸ Συγκοινωνιακὸν Πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης». Ὁ συγγραφεὺς εἶναι ἤδη γνωστὸς ἐκ προηγουμένων κοινωνικοοικονομικῶν μελετῶν του καὶ μάλιστα ἐκ τῆς πρωτοτύπου ἐργασίας του ἐπὶ τῆς «Παραγωγικότητος τῶν ὁδῶν» (1961).

Εἰς τὴν νέαν του μελέτην ὁ κ. Γορδιος διεξέρχεται λεπτομερῶς τὰ τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς Πρωτευούσης καὶ ἐν τῇ ὑποδεικνύει προσφόρους καὶ ρεαλιστικὰς λύσεις. Ἐκθέτει ἐν ἀρχῇ τὴν οικονομικὴν λειτουργίαν τῶν συγκοινωνιῶν, σκιαγραφεῖ ἀκολουθῶς τὴν γενικὴν εἰκόνα τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς περιοχῆς Πρωτευούσης καὶ ἀναφέρων τὰς διὰ τὴν λύσιν του προσφάτους προσπάθειαις.

Εἰς τὴν «Εἰσαγωγὴν» ὁ συγγραφεὺς, ἐκθέτων τὴν σκοπιὰν ἀφ' ἧς χωρεῖ εἰς τὴν ἐξέτασιν τοῦ θέματος, ὡς καὶ τὰ κύρια μέρη τῆς μελέτης του, παρατηρεῖ:

Τὰ ζητήματα τῆς περικλεοῦς πρωτευούσης τοῦ Ἑλληνισμοῦ τῆς Ἑλλάδος, ὡς εὐστόχως ἀπεκλήθησαν ἐν τῇ ἀρχαιοτάτῃ αἱ Ἀθῆναι, προσεῖλκυσαν πάντοτε, καὶ δικαίως, τὸ διαφέρον καὶ τὴν ζοηρὰν μέριμναν πασῶν τῶν ἐμφορουμένων τῆς ἰδέας τοῦ Ἑθνικοῦ ἑλληνικῶν κυβερνήσεων. Μίαν τῶν πρώτων θέσεων εἰς τὰ ζητήματα ταῦτα κατέχει, εἴπερ ποτὲ καὶ σήμερον, τὸ αὐτοδηλῶς μεγίστην σημασίαν προβλημα τῶν συγκοινωνιῶν τῆς Πρωτευούσης.

Ὅντως αἱ Ἀθῆναι ἀντιμετωπίζουν σήμερον ὀξὺν συγκοινωνιακὸν καὶ κυκλοφοριακὸν πρόβλημα, τοὺς ἀντικτύπους τοῦ κλίματος καὶ τοῦ μικροκλίματος, τῆς οικονομίας, τῆς ἀτομικῆς ὑγείας καὶ τῆς ἀτομικῆς καὶ κοινωνικῆς ψυχολογίας. Ἄνευ τῶν καταβληθεισῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους προσπαθειῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν του τὸ πρόβλημα τοῦτο θὰ εἶχε λάβει, κατὰ τὰ τελευταῖα ἰδίαι ἐτη, τὴν μορφήν πλήρους ἀδιεξόδου.

Αἱ συναφεῖς μὲ τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα δυσκολία εἶναι ἀφορμὴ ἠδὲ μόνον παραγωγικοῦ, κοινωνικοῦ καὶ ψυχικοῦ κόστους, ἀλλὰ καὶ μίας ἀγχώδους ψυχολογίας μὲ προεκτάσεις κοινωνικὰς καὶ πολιτικὰς. Ἡ ὑπαρξίς καλοῦ συστήματος συγκοινωνιῶν μὲ ὑψηλὴν τεχνικὴν παραγωγικότητα καὶ μικρὸν κόστος διὰ τὴν μετακίνησιν τῶν ἀτόμων οὐ μόνον ἀποδοτικὸν ἀλλὰ καὶ σημαντικὴ ἀναλογία τοῦ ὅπου εἶναι παραγωγικὸς πληθυσμὸς ὑποχρεωμένος νὰ διανῆ καθημερινὰς μεγάλας ἀποστάσεις - ἔχει σχέσιν μόνον μὲ τὴν εὐημερίαν ἀλλὰ, πρωτίστως, μὲ τὴν ἐθνικὴν παραγωγὴν καὶ παραγωγικότητα ὡς καὶ μὲ τὴν ἀποτελεσματικότητα τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ, κατὰ συνέπειαν καὶ μὲ τὴν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἐθνικοῦ προϊόντος. Ὡς ἐκ τούτου ἡ διερεύνησις τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς περιφερείας Πρωτευούσης παρουσιάζει γενικώτερον ἐνδιαφέρον.

Ἀντικείμενον τῆς παρουσίας μελέτης εἶναι ἡ ἀναλυτικὴ ἔρευνα τοῦ ἀνωτέρω προβλήματος καὶ ἡ συμβολὴ εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ φορέως τῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς διὰ τὴν ἀρίστην ὀργανωτικὴν καὶ τεχνικοοικονομικὴν ἀντιμετώπισιν του.

Ὡς γνωστὸν, τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης, συνδεόμενον μὲ πλῆθος προβλημάτων, εἶναι σύνθετον. Ἡ ἀνά χειρὰς ἐργασία περιορίζεται μόνον εἰς τὸ πρόβλημα τῆς μεταφορᾶς ἀνθρώπων διὰ συγκοινωνιακῶν μέσων δημοσίας χρήσεως.

Τὸ Κράτος κατέβαλε ἀξιόλογον προσπάθειαν ἐπεκτάσεως ὅσον καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων τῆς περιφερείας Πρωτευούσης, χάρις εἰς τὴν ὁποίαν ἐπετεύχθη αἰσθητὴ βελτίωσις τῆς καταστάσεως. Οἱ διαμορφώνοντες ὅμως τὸ πρόβλημα παράγοντες δὲν ἐδαμάσθησαν, εἰσέτι, διὰ τῶν ληφθέντων μέτρων ὀλοσχερῶς. Τὸ πρόβλημα ἐξακολουθεῖ ἀκόμη νὰ ὑπάρχει, θὰ ἀπαιτηθῶν δὲ πρὸς λύσιν του ἐτι μεταλῦτεραι καὶ πρὸς πλείονας κατευθύνσεις προσπάθειαι.

Τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης δὲν εἶναι ἁπλῶς τεχνικὸν ἀλλὰ σύνθετον ἀνθρώπινον πρόβλημα. Κατὰ συνέπειαν ἡ περαιτέρω προσπάθεια φωτισμοῦ του, ἀπὸ τῆς συνθετικῆς του ἰδίας πλευρᾶς, εἶναι ἀναγκαία καὶ πολλαπλῶς χρήσιμος τὸσον διὰ τὴν καθαρὰν ἔρευναν ὅσον καὶ διὰ τὴν πολιτικὴν τῆς ἀντιμετωπίσεώς του.

Ὁρισμένα πλευρὰ τοῦ προβλήματος ἀπησχόλησαν κατὰ καιροὺς τὴν ἔρευναν, διάφορα δὲ μέτρα, ἀξιόλογα, ὑπεδείχθησαν. Παρὰ ταῦτα,



ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΓΟΡΔΙΟΣ

Ἐγεννήθη ἐν Μορφοβουνίῳ τῶν Θεσσαλικῶν Ἀγρῶν ἐν ἔτει 1924. Υἱὸς τῆς ἑκαταετηθῆς ἐθνικῆς οἰκογενείας Γεωργίου Γορδίου, ἡ ὁποία ὑπεβλήθη εἰς παντοειδεῖς θυσίας ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν Ἰδεῶν περιλαμβανομένης καὶ τῆς θυσίας τοῦ αἵματος μίας ἀδελφῆς, τῆς Μαρίας Γορδίου, ἡ ὁποία ἐσφάγη ὑπὸ τῶν Κομμουνιστῶν κατὰ Μάρτιον 1963. Γόνος τῆς ἀρχοντικῆς οἰκογενείας τῶν Γορδιῶν τῶν Ἀγρῶν, τῆς ὁποίας παλαιότερον εὐκλεεῖς πρόγονοι (Ἀναστάσιος, Εὐγένιος καὶ Ἀθανάσιος) ἀνεδείχθησαν σοφοὶ διδάσκαλοι τοῦ γένους, θαυμασθέντες διὰ τὴν πολυμαθειαν καὶ τὴν διαλάμπουσαν ἀρετὴν των, ἀποτελέσαντες τὸν πνευματικὸν φάρον εἰς ὀλόκληρον τὴν περιοχὴν τῶν Ἀγρῶν. Ἐχει νὰ παρουσιάσῃ ποικίλην ἐθνικὴν, κοινωνικὴν καὶ ἐπιστημονικὴν δράσιν. Ἐσπούδασε Νομικὴν καὶ Οἰκονομικὰς ἐπιστήμας εἰς τὸ Πανεπιστήμιον Ἀθηνῶν. Κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἐχθρικής κατοχῆς ἐνετάχθη εἰς τὴν Ἑθνικὴν Ἀντίστασιν (ΕΔΕΣ), κατὰ δὲ τὰ Δεκεμβριανὰ ἠγωνίσθη μετὰ τῶν Ἑθνικῶν Δυνάμεων εἰς τὴν μάχην τοῦ Μακρυγιάννη. Μετὰ τὰ Δεκεμβριανὰ, καὶ δὴ κατὰ τὰ ἔτη 1945-1946, μετέχων ἐνεργότατα τῆς ἐθνικῆς ὁργανώσεως EBEN εἰργάσθη ἐντόνως, δι' ὁμιλιῶν, ἀρθρῶν κλπ., ὑπὲρ ἐπανόδου τοῦ Βασιλέως εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ὑπηρέσια εἰς τὸν Ἑθνικὸν Στρατὸν προσηχθήθησαν ὑπ' αὐτοῦ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ Συμμοριτοπολέμου. Διετέλεσε Διευθυντὴς τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ Ἀποστόλου Ἀλεξανδρῆ ὡς Ὑπουργοῦ εἰς τὰ Ὑπουργεῖα Ἑθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Δικαιοσύνης, ἀπὸ δὲ τοῦ Μαρτίου 1960 Οἰκονομικὸς Σύμβουλος εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων μέχρι τέλους τοῦ 1962. Τυχάνει ἐπιστημονικὸς συνεργάτης ἐπὶ οικονομικῶν θεμάτων εἰς ἐφημερίδας καὶ οἰκονομολογικὰ περιοδικὰ. Δημοσιεύοντα ἔργα: 1. Ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῆς δραχμῆς. 2. Ἀπασχόλησις καὶ Παραγωγικότης εἰς τὰς Ὑπαναπτύκτους χώρας. 3. Προϋποθέσεις οικονομικῆς ἀναπτύξεως τῶν ὑπαναπτύκτων χωρῶν. 4. Τὸ ὕψος τῶν ἐπενδύσεων καὶ ἡ οικονομικὴ ἀνάπτυξις. 5. Ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Ἀγορὰν. 6. Ἡ κινητοποίηση τῆς λιμναζούσης ἀποταμιεύσεως δι' ἔργα ὑποδομῆς τῆς ἀναπτύξεως. 7. Τὸ πρῶτον Πενταετὲς Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως τῆς χώρας. (Κριτικὴ ἀνάλυσις). 8. Ἡ Παραγωγικότης τῶν ὁδῶν. 9. Τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτευούσης. 10. Ἡ ἐνίσχυσις τῆς ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας καὶ τὸ Κοινοβούλιον (τὸ τελευταῖον ὑπὸ ἐκτύπωσιν).

\*

δὲν ὑπάρχει συνθετικὴ μελέτη τοῦ προβλήματος, τὰ συμπεράσματα τῆς ὁποίας νὰ δύνανται νὰ ἀποτελέσουν βάσιν συνεποῦς καὶ ὀλοκληρωμένης πολιτικῆς ὡς καὶ ὀρθοῦ προγραμματισμοῦ.



Πρός εκπλήρωση των ανωτέρω σκοπών, την εξαγωγή δηλαδή ὀρθῶν ἀναλυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἐφαρμοσίμων ἐν ταύτῳ, κανονιστικῶν συμπερασμάτων, ἀπαιτεῖται ἀπακριβῆς τοποθέτησις τοῦ προβλήματος καὶ ἀνάλυσις τῶν πληθυντικῶν, τεχνικῶν, κοινωνικῶν, οικονομικῶν, ὀργανωτικῶν καὶ θεσμικῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι τὸ συνθέτουν.

Ἡ προκειμένη μελέτη περιλαμβάνει τὰ ἑξῆς κύρια μέρη: α) Τὸ κυρίως πρόβλημα β) Ἀνάλυσιν τῶν παραγόντων οἱ ὅποιοι τὸ συνθέτουν γ) Τὰς ἑλλείψεις οἰκιστικοῦ προγραμματισμοῦ καὶ συγκοινωνιακῶν μέσων, τὰς ὀργανωτικὰς ἀνεπάρκειας τῶν ἐπιχειρηματικῶν καὶ λοιπῶν φορέων, ὡς καὶ τὴν στάθμην τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος δ) Ὁλοκληρώσιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ συστήματος δι' ὑπογείου σιδηροδρομικοῦ δικτύου (Metro), μετὰ τῶν σχετικῶν ἀπόψεων τῶν κ.κ. L. Devillers καὶ H. Aguzou τὴν περιλαμβανομένην εἰς «Μελέτην ἐπὶ τῶν Δημοσίων Μεταφορῶν τῆς πόλεως τῶν Ἀθηνῶν» ε) Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς «Ἐρευνῆς καὶ Μελέτης Κυκλοφορίας Λεκανοπέδιου Ἀθηνῶν» τῶν κ.κ. Wilbur Smith and Associates ς) Τὰ πρόκύπτοντα συμπεράσματα, ὡς καὶ σχετικὰς εἰσηγήσεις.

Ἄξιζει ἰδιαιτέρως νὰ σημειωθῇ ὅτι ὁ κ. Γόρδιος, πρὶν ἢ χωρήσει εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν αἰτίων τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος, ἐκθέτει ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ κατὰ τὴν τελευταίαν δωδεκαετίαν ληφθέντα σχετικὰ μέτρα καὶ παρέχει πλήρη ἀπογραφήν τῶν ἐκτελεσθέντων ἐν τῇ περιοχῇ Πρωτεύουσος ἔργων κατὰ τὴν δεκαετίαν 1953-1962». Ἡ τοιαύτη «ἀπογραφή» εἶναι λιαν πολῦτιμος, ἀλλὰ δὲν εἶναι ἐφικτὴ ἡ καταχώρησις τῆς ἀπὸ τὰς στήλας τοῦ περιορισμένου χώρου τοῦ Λευκώματος.

Διὰ τῶν ἔργων τῆς ὀκταετίας τῶν Κυβερνήσεων τῆς ΕΡΕ ἀπεσοβήθησαν τὰ ἄμεσα ἀδιέξοδα τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς Πρωτεύουσος καὶ παρεσχέθησαν τὰ ἀναγκαῖα χρονικὰ περιθώρια πρὸς οὐσιαστικὴν μελέτην αὐτοῦ καὶ ἀντιμετώπισίν του διὰ ριζικῶν μέτρων μακροπρόου προγραμματισμοῦ.

Τὸ δεύτερον μέρος τοῦ βιβλίου εἶναι ἀφιερωμένον εἰς τὴν ἐνδελεχῆ ἀνάλυσιν τῶν αἰτίων τοῦ προβλήματος. Συγκεκριμένως ἀναλύει τὰς πληθυσμιακὰς πιέσεις εἰς τὸν ἄνθρωπον τῆς Πρωτεύουσος, διεξερχόμενος τὰ ἱστορικά, τὰ δημογραφικὰ καὶ πολιτικά, ὡς καὶ τὰ κοινωνικοοικονομικὰ αἴτια τῆς δημιουργίας τῶν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰδικὴν μορφήν τοῦ κυκλοφοριακοῦ φόρτου τῆς περιοχῆς ἐκ τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τῶν ἄλλων ὀχημάτων.

Οἱ συνθέτοντες τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς Πρωτεύουσος παράγοντες — γράφει ὁ κ. Γόρδιος — ἀποτελοῦν πλέγμα πολλῶν καὶ ποικίλων αἰτίων, ἧτοι αἰτίων ἱστορικῶν, δημογραφικῶν, οικονομικῶν, ἀνθρωπογεωγραφικῶν, διοικητικῶν, ὀργανωτικῶν, μορφῆς ἀγορᾶς, θεσμῶν καὶ συνθηκῶν. Τὰ αἴτια ταῦτα διαπλέκονται καὶ διαμορφῶνουν σειρὰν θετικῶν καὶ ἀρνητικῶν παραγόντων οἵτινες, κατὰ μίαν ἄδράν ταξινόμησιν, θὰ ἠδύναντο νὰ ἐκφωρηθοῦν ὡς ἀκολουθῶς: α) Ἡ πληθυσμιακὴ καὶ οἰκιστικὴ ὑπεράπτυξις τῆς Πρωτεύουσος καὶ ὁ διοικητικὸς καὶ πνευματικὸς συγκεντρωτισμὸς β) Ἡ ἑλλειψὶς δυναμικοῦ ρυθμιστικοῦ σχεδίου, οἰκιστικοῦ προγραμματισμοῦ καὶ ὀρθῆς χωρονομικῆς κατανομῆς τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος τῆς Χώρας καὶ χωροταξικῆς διαρθρώσεως τοῦ χώρου τῆς Πρωτεύουσος ὡς καὶ ἡ κακὴ διάρθρωσις τῶν οἰκισμῶν γ) Ἡ «ὑστέρησις» τῆς ἀναπτύξεως τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ αἱ μεταβολαὶ τοῦ ὄγκου καὶ τῆς πυκνότητος αὐτῶν δ) Αἱ ὀργανωτικαὶ καὶ διοικητικαὶ ἀνεπάρκειαι τῶν συγκοινωνιακῶν φορέων καὶ τοῦ Κράτους ε) Ἡ μορφή τῆς ἀγορᾶς τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων ὡς ἀτελῶς ἀνταγωνιστικῆς ς) Ἡ χαμηλὴ στάθμη τοῦ ἀνθρώπινου παράγοντος καὶ τῶν θεσμῶν.

Ἀκολουθεῖ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀνάλυσις ἑνὸς ἐκάστου τῶν παραγόντων τούτων καὶ τὸ δεύτερον τοῦτο μέρος τῆς μελέτης κλείει μετὰ τὴν παρατήρησιν ὅτι:

Τὰ ὄρια τῆς ἀναμενομένης ἀξίσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως εἰς τὴν Πρωτεύουσαν εἶναι πολὺ μέγала λόφω: α) τῆς ἀξίσεως τοῦ συγκεντρωμένου πλοῦτου καὶ τῆς ὑπάρξεως ὑπερπληθυσμῶν εἰς ὀρισμένα στρώματα τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Πρωτεύουσος τὰ ὅποια διαφεύγουν τὴν φορολογικὴν σύλληψιν β) τῶν μεγάλων διεθνῶν καὶ ἐσωτερικῶν μμητικῶν ἐπιδράσεων εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ αὐτοκινήτου ἰδιωτικῆς χρήσεως γ) τῆς ἀξίσεως τῶν τουριστικῶν αὐτοκινήτων καὶ τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος δ) τῆς ὑψηλῆς ροπῆς πρὸς εἰσαγωγήν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐλευθερίαν τῶν εἰσαγωγῶν, τροφοδοτουμένην ὑπὸ τῶν ὑψηλῶν εἰσοδημάτων καὶ τοῦ διεθνoῦς Demonstration Effect ε) τῆς μεγάλης διασπορᾶς τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς μετακινήσεώς του ἀπὸ τὸ Κέντρον πρὸς τὰ ἄκρα τῆς περιοχῆς.

Ἡ γενικὴ αὕτη ἀνάλυσις χαράσσει τὸ πλαίσιον ἐντὸς τοῦ οἴου ὁ συγγραφεὺς δύναται νὰ ταξινομήσῃ τὰς συγκεκριμένας του διαπιστώσεις ὡς πρὸς τὴν παρούσαν ἀσφικτικὴν κατάστασιν τῶν συγκοινωνιῶν τῆς περιοχῆς. Οὕτω εἰς τὸ τρίτον μέρος τῆς μελέτης ἐξετάζονται λεπτομερῶς αἱ ὑστερήσεις καὶ ἀνεπάρκειαι αἱ ὅποια ἀναφέρονται τόσον εἰς τὴν ἑλλειψιν δυναμικοῦ ρυθμιστικοῦ σχεδίου καὶ οἰκιστικοῦ προγραμματισμοῦ, ὅσον καὶ εἰς τὴν πλημμελῆ ἀνάπτυξιν τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ τὰς ὀργανωτικὰς

ἀνεπάρκειας τῶν ἐπιχειρηματικῶν φορέων καὶ τοῦ κράτους. Ἄξιζει νὰ τονισθῇ ἰδιαιτέρως ὅτι ὁ συγγραφεὺς εἰς τὸ κεφάλαιον τοῦτο, ὡς ἄλλωστε καὶ εἰς τὴν ὅλην τὴν μελέτην του, ἀντιμετωπίζει τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῶν Ἀθηνῶν ὡς «ἀνθρώπινον πρόβλημα», ἧτοι τὸ ἐξετάζει ἀπὸ πολλαπλῆς καὶ συνθέτου σκοπιᾶς, τόσον ὡς πρὸς τὰ αἴτια ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰ ἀποτελέσματα καὶ τὰς ἐν γένει ἐπιπτώσεις του, διαφεύγων οὕτω τὸν κίνδυνον υἱοθετήσεως τῆς περιορισμένης καὶ μυωπικῆς ὀπτικῆς τεχνικῆς, ὡς συμβαίνει εἰς πολλὰς τοιαύτας ἐργασίας. Δὲν ἀποστέρει, ἐπὶ πλέον, ὁ συγγραφεὺς νὰ συνδυάσῃ διάφορα «λεπτομερειακὰ» ζητήματα πρὸς τὸ ὅλον πρόβλημα καὶ νὰ ὑπογραμμίσῃ τὰς ἐπιπτώσεις τῶν. Οὕτω, ἀναφερόμενος εἰς τοιαῦτα ζητήματα (ὡς λ.χ.): μὴ ἀκριβῆς τήρησις τῶν δρομολογίων, ἀνυπαρξία κενῶν θέσεων κατὰ τὴν ἀναχώρησιν ἐκ τῶν ἀφιετηρίων πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναμενόντων εἰς τὰς ἐνδιαμέσους στάσεις ἐπιβατῶν, πλημμελῆς συντήρησις καὶ ἐν γένει ἡ ὑπαρξίς τοιούτων ζητημάτων εἶναι τεραστία ὄχι μόνον ἀπὸ ὀργανωτικῆς ἀπόψεως καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀποτελεσματικότητος τοῦ συστήματος τῶν συγκοινωνιῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ νόημα τῆς Δημοκρατίας, ἡ ὅποια δὲν εἶναι δογματικὴ ἀρχὴ ἢ θεωρητικὸν σχῆμα ἀλλ' ἐμπειρία καὶ τρόπος ζωῆς (Experience). Ἡ ἀντιδημοκρατικὴ διαφοροποίησις τῶν πολιτῶν ἐμπροσθεν τῶν λεωφορείων εἰς πολίτας ἐμπροσθίας καὶ πολίτας ὀπισθίας θύρας, ἡ ὅποια παρετηρεῖτο μέχρι πρό τινος, ἀπέτελε κατὰφορον παραβίασιν τῆς βασικῆς δημοκρατικῆς ἀρχῆς τῆς ἰσῆς μεταχειρίσεως τῶν πολιτῶν καὶ τῆς δημοκρατικῆς εὐπρεπείας. Ἡ ἀντιμετώπισις τῆς ἀντιδημοκρατικῆς ταύτης καταστάσεως ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων Ὑπουργείων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπῆρξε θετικὴ συμβολὴ εἰς τὴν ἐνεργὸν Δημοκρατίαν διὰ τῆς καλλιεργείας αὐτοῦ τούτου τοῦ «βιώματος τῆς Δημοκρατίας». Τὸ μέτρον ὅμως τοῦτο ὡς καὶ ἄλλα μέτρα ἐξ ἴσου οὐσιαστικά — τὰ ὅποια ὀδηγοῦν εἰς τὴν παγίωσιν δημοκρατικῆς κοινωνικῆς συμπεριφορᾶς, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν δημοκρατικοῦ κλίματος καὶ εἰς τὴν προστασίαν τῆς κοινωνικῆς τάξεως, ἔχουν ἀνάγκην νομικῆς κατοχυρώσεως διὰ τῆς δημιουργίας μῆς εἰδικῆς κατηγορίας «ἰδίων» ἀντικοινωνικῶν ἀδικημάτων (Delicta Propria) διωκομένων αὐτεπαγγέλτως καὶ κολαζομένων δι' ἰδιαιτέρως ἀστηρῶν ποινῶν, ὡς στρεφόμενον κατὰ τὸ κοινωνικὸν σύνολον. Πράγματι ἡ ἐμπέδωσις, εἰς τὴν καθημερινὴν πρακτικὴν, τῆς δημοκρατικῆς κοινωνικῆς συμπεριφορᾶς τοῦ ἐπιβατικοῦ κοιντοῦ παρίσταται ἐπιγόντως ἀναγκαῖα καὶ δὲν δύναται νὰ ἐπαφῆ εἰς τὴν αὐτόματον καὶ αὐτοδύναμον ἀνάπτυξιν τῆς ὑπὸ μόνην τὴν πίεσιν τῆς σταθιακῆς συνειδητοποιήσεως τῆς ἀναγκαιότητος τῆς παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων. Διότι, εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν, θὰ ἦτο κατ' ἀνάγκην βραδεία, ἀνεπάρκῆς καὶ ἀτελής, ἐν συγκρίσει μάλιστα πρὸς τὸν καλαστικόν ρυθμὸν μετὰ τὸν ὅποιον ἐπεκτείνεται ἡ χρῆσις τῶν συγκοινωνιακῶν τούτων μέσων, λόφω τῆς ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν πληθυσμιακῆς καὶ οἰκιστικῆς αὐξήσεως τῆς Πρωτεύουσος καὶ τῆς παραλλήλου ἀναπτύξεως τοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου. Καὶ δὲν πρέπει νὰ ἀγνοηθῇ ὅτι ἡ Πρωτεύουσα εἶναι τὸ ἐπίκεντρον τῆς ἐξέσεως πληθυσμοῦ ἀπὸ τὴν ὑπαίθρου, ἧτοι πληθυσμοῦ ὁ ὅποιος δὲν εἶναι εἰθισμένος εἰς τὴν καθημερινὴν καὶ συνεχῆ χρῆσιν τῶν μαζικῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ εἰς τὴν συστοιχὸν κοινωνικὴν συμπεριφορᾶν. Καλεῖται, ὅθεν, ἡ ὀργανωμένη κοινωνία, ἧτοι ὁ κρατικὸς μηχανισμὸς, νὰ ἐπισπεύσῃ τὴν συνειδητοποιήσιν τῶν κοινωνικῶν ἀξιών, ἐφ' ὧν ἐπιστηρίζεται ἡ συμπεριφορὰ αὕτη, καὶ νὰ τὴν ἐπιβάλλῃ διὰ θεσπίσεως εἰδικῶν νομικῶν κανόνων καὶ εἰδικῶν διοικητικῶν μέτρων. Τοιοῦτοτρόπος ὁ ρόλος τοῦ Κράτους θὰ εἶναι, εἰς τὸν τομέα τοῦτον, κατ' ἐξοχὴν ἐκπαιδευτικὸς, ὡστε νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπισθοῦν ἐπιτυχῶς τὰ ἐκ τῆς ἀκαθῆκτου εἰσβολῆς τῶν μαζικῆς χρήσεως συγχρόνων τεχνολογικῶν μέσων ἀνακύπτοντα προβλήματα. Τοῦτ' αὐτὸ ἰσχύει, ἐξ ἴσου καὶ παραλλήλως, καὶ διὰ τὴν ἐπιγόντως ἀναγκαῖαν ἐπαγγελματικὴν καὶ κοινωνικὴν ἐπιμόρφωσιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν συγκοινωνιῶν.

Ἐπὶ πλέον ὁ συγγραφεὺς δὲν ἐπιθυμεῖ νὰ ἐμφανίσῃ εἰς τὸ ἀναγνώστην τὰς ἀπόψεις του μονοπλευρῶς, ἀγνοῶν τὰς ἀπόψεις ἄλλων ἐρευνητῶν τοῦ προβλήματος. Ἀντιθέτως, ἐκδηλῶς ἡ εἶναι προσπάθεια τοῦ συγγραφέως νὰ παρουσιάσῃ ἀντικειμενικῶς πᾶν ὅτι ἔχει ἐπὶ τοῦ προβλήματος ὑποστηριχθῆ, διὰ τοῦτο καὶ ἐνημερᾶναι, κατὰ συνοπτικὸν ἀλλὰ πλήρη τρόπον, τὸν ἀναγνώστην τόσον ἐπὶ τῆς μελέτης τῶν Devillers καὶ Agezou διὰ τὸν ὑπόγειον σιδηρόδρομον ὅσον καὶ ἐπὶ τῆς εὐρύτερας ἐρευνῆς τοῦ Wilbur Smith καὶ τῆς ὁμάδος του περὶ τῶν σημερινῶν συνθηκῶν κυκλοφορίας, τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς καὶ τῶν προτεινομένων λύσεων.

Τὸ τελευταῖον μέρος τῆς μελέτης περιλαμβάνει τὰ συμπεράσματα καὶ τὰς εἰσηγήσεις διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς Πρωτεύουσος.

Θὰ ἀπετέλει παράλειψιν ἀσυγχώρητον ἐὰν δὲν ἀνεγνωρίζετο ἡ ἐξαιρετικὴ ἐπιμέλεια καὶ πρωτοφανὴς διὰ τὴν Ἑλλάδα καλαισθητος παρουσίας τῶν Πινάκων, Διαγραμμάτων καὶ Χαρτῶν, οἱ ὅποιοι συνοδεύουν τὴν μελέτην, ὡς ἄλλωστε καὶ τοῦ ὅλου βιβλίου.

Ἄξιζει λοιπὸν τῶν πλεόν θερμῶν συγχαρητηρίων ὁ ἐπιμεληθεὶς τὴν ἐκδόσιν κ. I. Σκαζίκης, ὁ Καθηγητὴς τῆς Ἀναστάτης Σχολῆς Καλῶν Τεχνῶν κ. K. Γραμματόπουλος, ὅστις ἐφιλοτέχνησεν τὸ ὄψιμο τῶν ἐξώφυλλων, καθὼς καὶ τὸ Τυπογραφεῖον Φ. Κωνσταντινίδου καὶ K. Μιχαλᾶ ὅπου ἐξετυπώθη τὸ ἐξαιρετικὸν τοῦτο βιβλίον τὸ ὅποιον δικαίως ἐχαρκτηρίσθη ὑπὸ τῆς Κριτικῆς ὡς «ἐκδοτικὸν ἀριστούργημα».