

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΥΠΡΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΣΠΟΥΔΩΝ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ



## Πτυχιακή διατριβή

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΡΕΝΟΥ Ή ΚΑΙ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ  
ΚΥΠΡΟ

Πόλα Παρτέλλα

Λεμεσός 2011

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΥΠΡΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΣΠΟΥΔΩΝ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

## Πτυχειακή διατριβή

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΡΕΝΟΥ Ή ΚΑΙ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ  
ΚΥΠΡΟ

Πόλα Παρτέλλα

Επιβλέπων καθηγητής Επίκουρος Καθηγητής

Χριστόφορος Κυριακίδης

Λεμεσός 2011

## **Πνευματικά δικαιώματα**

Copyright © Πόλα Παρέλλα, 2010

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής διατριβής από το Τμήμα Επικοινωνίας και Σπουδών Διαδικτύου του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Επίκουρο Καθηγητή Χριστόφορο Κυριακίδη, του Τμήματος Επικοινωνίας και Σπουδών Διαδικτύου, για την επίβλεψη, την παροχή χρήσιμων επιστημονικών πληροφοριών και συμβουλών για την εκπόνηση αυτής της μελέτης, καθώς και την πολύ καλή συνεργασία που είχαμε σε όλο αυτό το διάστημα. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, φίλους, συνάδελφους και όσους προσφέρθηκαν να βοηθήσουν για την πραγματοποίηση της έρευνας και που με στήριξαν στις ατελείωτες ώρες μελέτης και συγγραφής. Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την φίλη και αδελφή Αθηνά Χατζιωσήφ, για την αμέριστη στήριξη, βοήθεια και συμπαράσταση της καθόλη τη διάρκεια της εκπόνησης της μελέτης.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο «Η δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο» εκπονήθηκε από την Πόλα Παρτέλλα, φοιτήτρια του Τμήματος ΕΣΔ του ΤΕΠΑΚ, υπό την επίβλεψη του Επίκουρου καθηγητή Χριστόφορου Κυριακίδη και ολοκληρώθηκε το Μάιο του 2011.

Το θέμα της συγκεκριμένης εργασίας πηγάζει μέσα από την «Τεχνολογία, Κουλτούρα και την Κοινωνία». Αφορμή της έρευνας αυτής, αποτέλεσε η ανακοίνωση για ένα διαγωνισμό που πραγματοποίησε το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων, το Νοέμβριο του 2009, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών και την τεχνοοικονομική μελέτη για την δημιουργία γραμμών μέσου σταθερής τροχιάς, διερευνώντας το θέμα των δημόσιων συγκοινωνιών μεταξύ των αστικών κέντρων της χώρας. Για την διεξαγωγή της έρευνας έπαιξαν καθοριστικό ρόλο οι δηλώσεις που έκανε η Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων κυρία Κοζιάκου-Μαρκουλλή, για τα σχέδια που γίνονται σήμερα για την δημιουργία τρένου ή τραμ στην Κύπρο.

Μέσα από την μελέτη αυτή, εξετάζεται εις βάθος το νέο μεταφορικό μέσο και γίνεται μια εντεταμένη προσπάθεια να ερμηνευτούν οι απόψεις και οι στάσεις του Κύπριου πολίτη για το μέσο αυτό, με κύριο σκοπό την παροχή βελτίωσης των σχεδίων που προτείνονται. Η μελέτη απαντά σε ερωτήματα όπως αν το μεταφορικό μέσο αυτό θα είναι αποδεκτό από τους πολίτες, κατά πόσο θα τους διευκολύνει ή θα τους δημιουργήσει προβλήματα στον τρόπο μεταφοράς τους, ποιες θα είναι οι συνέπειες της λειτουργίας του σε διάφορους τομείς (π.χ. οικονομικό), ή πως το φαντάζονται εσωτερικά, εξωτερικά και λειτουργικά. Το γεγονός ότι η πλειοψηφία του δείγματος της έρευνας, έχει χρησιμοποιήσει κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς σε άλλες χώρες παίζει καθοριστικό ρόλο στις απόψεις τους για το πώς αναμένουν να είναι το μέσο αυτό στην Κύπρο.

Στην προσπάθεια του ο ερευνητής να δώσει απαντήσεις στα ερευνητικά του ερωτήματα, πρόβηκε στην συλλογή δεδομένων μέσα από ποιοτικές μεθόδους και συγκεκριμένα μέσα από ημιδομημένες συνεντεύξεις 30 ατόμων όλων των ηλικιών από τους οποίους οι 14 ήταν άντρες και οι 16 γυναίκες. Στην συνέχεια ανέλυσε τα δεδομένα των συνεντεύξεων του διατυπώνοντας κάποιους ισχυρισμούς που αντιπροσωπεύουν και γενικεύουν τα δεδομένα της έρευνας του, τεκμηριώνοντας τα κάθε φορά με αποσπάσματα από τις συνεντεύξεις.

Για την πραγματοποίηση της ποιοτικής έρευνας αυτής, μελετήθηκαν αρκετά άρθρα και βιβλία ούτως ώστε να αποκτήσει ο ερευνητής κάποιες γνώσεις και να θέσει κάποια γερά θεμέλια πάνω στα οποία θα κτίσει την δική του έρευνα, εντοπίζοντας μάλιστα τα κενά που

υπάρχουν στην βιβλιογραφία για το θέμα αυτό και που χρήζουν περαιτέρω διερεύνηση. Με το πέρας της βιβλιογραφικής του επισκόπησης, έκανε την δική του κριτική για αυτή, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για περαιτέρω μελέτη. Στην συνέχεια με βάση την βιβλιογραφική ανασκόπηση και τα αποτελέσματα των συνεντεύξεων, ο ερευνητής παρουσίασε τα τελικά συμπεράσματα που συμπίπτουν με την διασταύρωση τους και τέλος παραθέτει τις δικές του εισηγήσεις για βελτίωση της κατάστασης .

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	iii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	iv
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ .....	vi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	viii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ .....	ix
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	x
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	x
1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
2 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	3
2.1 Η Κύπρος στην ΚΤΠ .....	3
2.1.1 Αξία της Διαπροσωπικής Επικοινωνίας.....	5
2.1.2 Μικροκοινωνιολογία και Μάκροκοινωνιολογία.....	6
2.1.3 Τεχνολογικές Εξελίξεις.....	7
2.2 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	8
2.2.1 Μέσα μεταφοράς με σταθερή τροχιά.....	10
2.3 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην Ευρώπη .....	11
2.3.1 Μέσα μεταφοράς με σταθερή τροχιά στην Ευρώπη.....	11
2.4 Σιδηρόδρομος .....	13
2.5 Ιστορική αναδρομή σιδηροδρόμου στην Κύπρο 1905-1951 .....	14
2.6 Αναφορές για το μέσο σταθερής τροχιάς για την Κύπρο.....	15
2.6.1 Αναφορά- Υπουργού.....	15
2.6.2 Αναφορά- Διαδικτυακή Έρευνα Περιοδικού “InBussinessNews” .....	17
2.6.3 Αναφορά- Έγγραφα Διαγωνισμού .....	18
3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ .....	20

4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	21
4.1 Σκοπός έρευνας.....	21
4.2 Σχεδιάγραμμα πλαισίου μελέτης .....	22
4.3 Συλλογή δεδομένων.....	22
4.4 Συνεντεύξεις .....	23
4.5 Δειγματοληψία.....	24
4.6 Ανάλυση Δεδομένων .....	25
5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ .....	26
Ισχυρισμοί και Τεκμηριώσεις.....	28
6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	45
7 ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	47
8 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΜΕΛΕΤΗ .....	48
9 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	49
10 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....	52
10.1 Χάρτης 1 .....	52
10.2 Χάρτης 2 .....	53
10.3 Φωτογραφικό Υλικό για το σιδηρόδρομο 1905 – 1951 .....	54
10.4 Ερωτηματολόγιο .....	60



# ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Δείγμα .....	27
-------------------------	----

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Καλαβασσός, Plymouth Diesel No.3 shunts the copper mine yard a few weeks before closure in 1976 .....	54
Εικόνα 2: Καλαβασσός, A Plymouth Diesel arrives at the copper mine with a train of empties from the coast 1976 .....	54
Εικόνα 3: Καλαβασσός, a train of empties returns to the mine in 1976 .....	54
Εικόνα 4: Αμμόχωστος, CGR No.1 outside Famagusta Station Famagusta December 8th 2003 .....	54
Εικόνα 5: Ξερό, A view over the old Cyprus Mines Corporation yard at Xeros, North Cyprus .....	55
Εικόνα 6: Ξερό, A herd of goats roaming around the Cyprus Mines Corporation yard at Xeros, North Cyprus, with 0-4-0 diesel no. 9, Vulcan Iron Works petrol tractor no. 6 and Baldwin 0-8-2T no. 4. The CMC appears to have run two separate loco lists, one for the steam engines and line diesels and another for the petrol tractors used only for shunting the Xeros yard and the jetty.....	55
Εικόνα 7: Ξερό An unidentified 0-6-0 diesel stands at the head of a lengthy line of hopper wagons at the Cyprus Mines Corporation yard at Xeros, North Cyprus.....	55
Εικόνα 8: Αμμόχωστος, <i>Famagusta harbour works</i> .....	56
Εικόνα 9: Ευρύχου, <i>Evrykhou railway station</i> .....	56
Εικόνα 10: <i>Hunslet 0-6-0 No 1 (1904)</i> .....	56
Εικόνα 11: <i>THIRD CLASS wagon 1920</i> .....	56
Εικόνα 12:Καλαβασσός, copper ore to the coast on the Kalavassos Copper Mine Railway in 1976 .....	57
Εικόνα 13:Αμμόχωστος, <i>Famagusta harbour 1905</i> .....	57
Εικόνα 14: <i>Engine on Pedios River 1905</i> .....	57
Εικόνα 15: Οι διαδρομές του κυπριακού κυβερνητικού σιδηροδρόμου (1905-1951) .....	58
Εικόνα 16: Διάφορα αντικείμενα που σχετίζονται με το ΚΚΣ .....	58

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Παρουσιάζονται συνοπτικά όλες οι σημαντικές συντομογραφίες που έχουν χρησιμοποιηθεί στο κείμενο της πτυχιακής:

MMM:	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
ΥΣΚΕ:	Υπουργείο Συγκοινωνιών Και Έργων
ΚΤΠ:	Κοινωνία Της Πληροφορίας
ΕΕ:	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΤΠΕ	Τεχνολογίες Πληροφόρησης και Επικοινωνίας
Ε&ΤΑ	Έρευνα και Τεχνολογική Ανάπτυξη
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΠΜ	Περιοχή Μελέτης
BART	Bay Rapid Transit
R.E.R.	Reseau Express Regional
TGV	Train à Grande Vitesse

# 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κυπριακή κυβέρνηση αναγνωρίζοντας τα πολλαπλά οφέλη που προκύπτουν μέσα από τη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, προωθεί τη μελέτη εισαγωγής μέσων σταθερής τροχιάς, στις πόλεις και ελαφρού τύπου σιδηροδρόμου (light rail) για υπεραστικές διακινήσεις. Είναι γεγονός πως η πρόταση της Κυβέρνησης δεν είναι θεωρητική και αόριστη, αλλά έχει συγκεκριμένα και μετρήσιμα χαρακτηριστικά.

Η μεγάλη κυκλοφοριακή κίνηση, τα καυσαέρια, η ταλαιπωρία χιλιάδων οδηγών και τα μη επαρκή μέσα μαζικής μεταφοράς, έθεσαν προβληματισμούς στα αρμόδια σώματα της Κυβέρνησης για την δημιουργία εναλλακτικού τρόπου διακίνησης των πολιτών. Υστερώντας σε μεγάλο βαθμό στα μέσα μαζικής μεταφοράς, αναζητεί άμεσες λύσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών της που διακινούνται καθημερινά εντός και εκτός των πόλεων. Οι σκέψεις οδεύουν προς τη δημιουργία τρένου ή/και τραμ που να συνδέει τις πόλεις με τα λιμάνια και τα αεροδρόμια στο νησί. Η σιδηροδρομική γραμμή θα δώσει μια άλλη εικόνα στη μεγαλόνησο προς τους ξένους επισκέπτες, οι οποίοι δυστυχώς δεν έχουν επιλογή μεταφοράς εκτός από το ταξί και το λεωφορείο.

Είναι φανερό, ότι σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές πόλεις το τρένο είναι το πιο εύκολο μέσο για τη μετακίνηση των πολιτών, αφού μπορεί κανείς να διανύσει μεγάλες αποστάσεις με λιγότερα χρήματα, λιγότερο χρόνο και χωρίς να επιβαρύνει το περιβάλλον με τα καυσαέρια. Σε μια εποχή που η ανάγκη για επικοινωνία, μεταφορές, και ανάπτυξη είναι μεγάλη, τα μέσα σταθερής τροχιάς, προσφέρουν αυτή την προοπτική, παρέχοντας μεγάλη ταχύτητα, ασφάλεια και λιγότερη ρύπανση.

Το νησί δυστυχώς, δεν έχει γνωρίσει ακόμα τα οφέλη του μέσου αυτού, παρόλα που είχε την τύχη να γευτεί για λίγο τα οφέλη του σιδηροδρόμου το χρονικό διάστημα 1905-1951. Ο σιδηρόδρομος αυτός, ήταν πολιτισμός και είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την πρόσφατη ιστορία αυτού του τόπου, γι' αυτό η ανάγκη για την επαναλειτουργία του κρίνεται επιτακτική. Ο Κύπριος πολίτης έχει δικαίωμα όχι μόνο στην ιστορική του μνήμη, αλλά και στην ανάπτυξη της χώρας του σε πολλαπλούς τομείς.

Αρμόδια άτομα του ΥΣΚΕ ανακοινώνουν πως είναι έτοιμοι να αλλάξουν άρδην τη νοοτροπία των πολιτών σε σχέση με τη μετακίνησή τους με δημόσια μέσα μεταφοράς. Ο λόγος της προκήρυξης αυτής της μελέτης, είναι η διαπίστωση του εύρους, των μέσων και το μέγεθος μιας τέτοιας πιθανής γραμμής και βεβαίως των πιθανών δρομολογίων των

σιδηροδρομικών γραμμών. Με βάση τα συμπεράσματα που διεξάχθηκαν, θα μπορούσε να προγραμματίσουν μια εναλλακτική λύση μέσου μεταφοράς, όπως είναι το τρένο ή/και το τραμ. Στόχος τους είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των Κυπρίων και η σύνδεση των αστικών περιοχών και της υπαίθρου. Γνώμονάς τους είναι η προστασία του περιβάλλοντος, η εξοικονόμηση χρόνου και ενέργειας (Κοζάκου-Μαρκουλλή, 2010α).

Τα αποτελέσματα της Δημόσιας Διαβούλευσης (Πράσινη Βίβλος) του ΥΣΚΕ για τις Δημόσιες Επιβατικές Μεταφορές, συνέβαλαν επίσης στην σκέψη για την δημιουργία τέτοιου έργου και έδειξαν πως οι Κύπριοι πολίτες επιθυμούν την αναβάθμιση των μαζικών επιβατικών μεταφορών στην Κύπρο. Συγκεκριμένα 8000 περίπου συμμετοχές στο δημόσιο διάλογο, δηλαδή εννέα στους δέκα Κυπρίους, είχαν την άποψη ότι η Κύπρος υστερεί στον τομέα της μεταφοράς ενώ οι επτά στους δέκα πιστεύουν ότι η υλοποίηση του στόχου για μαζικές μεταφορές είναι εφικτή. Παράλληλα 8 στους 10 συμμετέχοντες, δήλωσαν την ετοιμότητά τους στο να χρησιμοποιήσουν κάποιο δημόσιο μέσο μεταφοράς, όπως το λεωφορείο. Η έρευνα αυτή έδειξε ότι οι δημόσιες μεταφορές αφορούν κατά κύριο λόγο την κυπριακή κοινωνία στο σύνολό της και αυτή έχει και τον καθοριστικότερο λόγο. Η πρόοδος χρειάζεται τόλμη και αποφασιστικότητα και το τέλος της ημέρας, εκείνο που έχει σημασία είναι το κοινό καλό, το δημόσιο συμφέρον και όχι τα οποιαδήποτε ατομικά και πρόσκαιρα συμφέροντα (Νικολαΐδης, 2009).

Η κύρια έννοια του υπουργείου και των υπεύθυνων του, είναι το πώς θα αντιμετωπίσει η κυπριακή κοινωνία το έργο αυτό, αν θα το αποδεχτεί με βάση την κουλτούρα της προς τα ΜΜΜ και τι αντίκτυπο θα έχει στον καθιερωμένο τρόπο επικοινωνίας και μεταφοράς των πολιτών της χώρας.

## **2 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ**

### **2.1 Η Κύπρος στην ΚΤΠ**

Η Κυπριακή Δημοκρατία είναι από τις χώρες που εισήγαγαν με καθυστέρηση στρατηγικές για την ανάπτυξη της ΚΤΠ, δηλαδή, την πρόσβαση στις ΤΠΕ, τις διαδικτυακές δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες κ.ο.κ.. Το 1987 η Κυπριακή κυβέρνηση εγκαινίασε τη «Στρατηγική Πληροφοριακών Συστημάτων», η οποία εξακολουθεί να υπάρχει σε διάφορους τομείς. Στο πλαίσιο αυτό, υλοποιήθηκαν ορισμένα έργα, όχι πάντοτε με ταχείς ρυθμούς, σε στοχευμένες περιοχές στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα. Η πλειονότητα αυτών των έργων ξεκίνησε μετά το 1996, καθώς η επερχόμενη είσοδος στην ΕΕ απαιτούσε μεγαλύτερη εναρμόνιση. Έκτοτε η παροχή υπηρεσιών ΤΠΕ αυξήθηκε ραγδαία. Δεδομένου ότι η Κυπριακή Δημοκρατία ήταν ήδη μια εκσυγχρονισμένη κοινωνία πλήρως ενσωματωμένη στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, δεν μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι η καθυστερημένη είσοδος της στην ψηφιακή εποχή λειτούργησε ως μια διεργασία αλματώδους ανάπτυξης (leap frog), δηλαδή ως μια ευκαιρία για τη μείωση του χάσματος οικονομικής ανάπτυξης. Αυτή η μεταφορά ταιριάζει καλύτερα σε λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες όπου οι τηλεπικοινωνιακές πολιτικές υιοθετήθηκαν ως καταλύτες για μια γοργή μετάβαση στην οικονομία της γνώσης.

Όπως επισημαίνουν οι Δεμερτζή κ.ά.(2010), η βελτίωση της θέσης της Κυπριακής Δημοκρατίας για το μέσο επίπεδο παραγωγικότητας και τον δείκτη απασχόλησης στην ΕΕ εξαρτάται από την αναβάθμιση των βασικών υποδομών της και την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού της. Αυτές οι εξελίξεις είναι συνάρτηση της αξιοποίησης των ευκαιριών που προσφέρονται από την ΚΤΠ. Παρά την αύξηση στις δαπάνες για Ε&ΤΑ την τελευταία δεκαετία, τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, η Κυπριακή Δημοκρατία υπολείπεται σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο στις δαπάνες σε ΤΠΕ, καθώς αυτές αντιπροσωπεύουν μόνο το 0.1% της συνολικής ευρωπαϊκής δαπάνης. Παρόλα αυτά, οι μεγάλες επενδύσεις που έγιναν σε τηλεπικοινωνιακές τεχνολογίες αιχμής έχουν καταστήσει την Κύπρο ένα από τους σημαντικότερους τηλεπικοινωνιακούς κόμβους της Μέσης Ανατολής, μια θέση που ενισχύεται από την δραστήρια εφαρμογή προγραμμάτων Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και την παροχή ευρωζωνικών υπηρεσιών σε όλη την χώρα.

Σύμφωνα με την κουλτούρα της Κύπρου και την ανάπτυξη της τεχνολογίας, σήμερα, η Κύπρος, όπως αναφέρετε και πιο πάνω, βρίσκεται σε μια ΚΤΠ. Μέσα σε ένα χρόνο, η χρήση του διαδικτύου έχει αυξηθεί ραγδαία στην Κύπρο σε 58% έναντι 48% το 2008. Αυτό σημαίνει ότι σταδιακά εμπεδώνεται μια κουλτούρα χρήσης του μέσου στην Κύπρο, καθώς περισσότεροι χρήστες του δικτύου αναγνωρίζουν τα οφέλη της χρήσης του και μένουν σταθεροί στην επιλογή τους (Δεμερτζή κ.ά., 2010). Η καθημερινότητα του Κύπριου πολίτη έχει αλλάξει κατά πολύ, αφού δραστηριότητες που τον έκαναν να έρχεται σε επαφή με τους συνανθρώπους του, έχουν αντικατασταθεί με ηλεκτρονικά και τεχνολογικά μέσα. Πλέον η καθημερινότητα του ανθρώπου κατακλύζεται με τεχνολογικά μέσα, όπως συμβαίνει στην επικοινωνία (τηλέφωνο, γραπτά μηνύματα στο κινητό), στην εργασία (ηλεκτρονικός υπολογιστής, φαξ, εκτυπωτής, διαδίκτυο) και στην διασκέδαση του (μουσική διαδικτύου, βίντεο μέσω διαδικτύου, παιχνίδια στο διαδίκτυο). Οι Δεμερτζή κ.ά.(2010) επισημαίνουν, ότι το διαδίκτυο αποτελεί σημαντική πηγή ψυχαγωγίας για τους χρήστες του, όσο η τηλεόραση αλλά και το ραδιόφωνο (σελ. 42-45). Αυτός ο τρόπος ζωής έχει σαν αποτέλεσμα να απομακρύνει τον άνθρωπο από την πραγματική ζωή, με αποτέλεσμα να ζει σε ένα τεχνολογικό κόσμο. Είναι γεγονός πως, οι τρόποι με τους οποίους ο άνθρωπος βιώνει την καθημερινή του ζωή, επηρεάζονται πολύ από το ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο.

Είναι φανερό πως οι Κύπριοι πολίτες ασχολούνται με το διαδίκτυο συνεχώς, είτε εργάζονται, επικοινωνούν ή ψυχαγωγούνται. Με βάση την έρευνα που έγινε από τους Δεμερτζή κ.ά.(2010) υπογραμμίζεται πως οι Κύπριοι στην πλειονότητα τους αισθάνονται ότι οι δραστηριότητες τους στο διαδίκτυο δεν έχουν επηρεάσει τις κοινωνικές τους σχέσεις και το χρόνο που περνούν με την οικογένεια και τους φίλους τους. Στην πραγματικότητα αυτή η πεποίθηση μεταξύ των Ελληνοκυπρίων χρηστών έγινε ισχυρότερη το 2010. Οι παραδοσιακοί οικογενειακοί δεσμοί παραμένουν ισχυροί στην κυπριακή κοινωνία, ενώ η κοινωνική δικτύωση πραγματοποιείται ακόμη κυρίως μέσω προσωπικών επαφών, μια καθιερωμένη πρακτική που θα μπορούσε να αποδεχθεί ανθεκτική στην αναδυόμενη κουλτούρα της τεχνολογικά διαμεσολαβούμενης ανάπτυξης των κοινωνικών σχέσεων.

### 2.1.1 Αξία της Διαπροσωπικής Επικοινωνίας

Στις σύγχρονες κοινωνίες, άτομα διαντιδρούν συνεχώς με άλλους, τους οποίους δεν είδαν ούτε συνάντησαν ποτέ. Σχεδόν όλες οι καθημερινές δοσοληψίες, όπως αγορά στα σουπερμάρκετ ή οι καταθέσεις χρημάτων σε τράπεζες, τους φέρνουν σε έμμεση επαφή, με ανθρώπους που μπορεί να ζουν χιλιάδες μίλια μακριά. Το ερώτημα που τίθεται είναι αφού η επικοινωνία είναι σχετικά εύκολη σήμερα, γιατί οι άνθρωποι δεν κάνουν τις διαντιδράσεις τους με τους άλλους έμμεσα; Γιατί δεν χρησιμοποιούν το τηλέφωνο, φαξ ή άλλο μέσο; Επειδή οι άνθρωποι των επιχειρήσεων εξακολουθούν να μετέχουν σε διασκέψεις, μερικές φορές πετώντας πάνω από το μισό σχεδόν κόσμο για να το κάνουν, ενώ θα έμοιαζε πολύ πιο εύκολο και αποτελεσματικό να κάνουν την δουλειά τους μέσω ενός υπολογιστή ή μιας τηλεφωνικής γραμμής πολλαπλών συνδιαλέξεων.

Οι Ντέηρντε Μποντεν και Χάρβεη Μόλοτς (1994), αναφέρουν ότι οι άνθρωποι θα μετακινηθούν προκειμένου να μετάσχουν σε διασκέψεις, γιατί οι καταστάσεις συμπαρουσίας τους, για λόγους που τεκμηριώθηκαν από τις μελέτες του Γκόφμαν για την διαντίδραση παρέχουν πιο πλούσιες πληροφορίες για το πως σκέφτονται και αισθάνονται και για την σοβαρότητα των προθέσεων τους, σε σχέση με κάποια μορφή ηλεκτρονικής επικοινωνίας. Όταν ο άμεσα ενδιαφερόμενος βρίσκεται πραγματικά μπροστά στους ανθρώπους, οι οποίοι παίρνουν αποφάσεις που τον αφορούν ιδιαίτερα, αισθάνεται πως είναι σε θέση να μάθει τι γίνεται και πιστεύει ότι μπορεί να τους προκαλέσει την προσοχή τους για τις απόψεις του και για την σοβαρότητα των προθέσεων του. «Η συμπαρουσία», λένε οι Μποντεν και Μόλοτς, «επιτυγχάνει την πρόσβαση μας στο σωματικό στοιχείο που “ποτέ δεν ψεύδεται”, στα μάτια, “τα παράθυρα της ψυχής”. Η οπτική επαφή σηματοδοτεί από μόνη της ένα βαθμό οικειότητας και εμπιστοσύνης. Οι συμπαρευρισκόμενοι που διαντιδρούν παρακολουθούν συνεχώς τις λεπτές κινήσεις του πιο λεπτού μέρους του σώματος μας» (Boden and Molotch, 1994).

Αυτή η άποψη τεκμηριώνεται και μέσα από τα αποτελέσματα της έρευνας «*Το διαδίκτυο στην Κύπρο 2010*», σε μια από τις ερωτήσεις που αφορούσε την σημασία των διαπροσωπικών σχέσεων ως πηγή πληροφόρησης για τους Κύπριους. Το 70% των χρηστών του διαδικτύου της έρευνας, απάντησε πως αποτελεί την πιο σημαντική πηγή πληροφόρησης (Δεμερτζή κ.ά., 2010). Επίσης τείνουν να μην μοιράζονται στο διαδίκτυο προσωπικές λεπτομέρειες όπως με την πρόσωπο - με - πρόσωπο επικοινωνία και έτσι ουσιαστικά, το διαδίκτυο δεν αίρει τους προσωπικούς φραγμούς. Αυτή η τάση ενισχύεται μέσα από τα



δεδομένα του 2010, αφού ένα μεγαλύτερο ποσοστό των χρηστών του διαδικτύου δηλώνει ότι διαφωνεί με την άποψη ότι η αποκάλυψη προσωπικών στοιχείων ενισχύεται από την χρήση του διαδικτύου (Δεμερτζή κ.ά., 2010, σελ.80) και ότι αν και είναι φανατικοί χρήστες του διαδικτύου και άλλων τεχνολογικών μέσων δεν θέλουν να χαθούν οι διαπροσωπικές σχέσεις αφού τις θεωρούν ιερά θεμέλια για την καλύτερη επικοινωνία και πληροφόρηση.

### **2.1.2 Μικροκοινωνιολογία και Μακροκοινωνιολογία**

Η μελέτη της καθημερινής συμπεριφοράς σε καταστάσεις διαντίδρασης πρόσωπο με πρόσωπο ονομάζεται συνήθως μικροκοινωνιολογία. Η μακροκοινωνιολογία είναι η ανάλυση κοινωνικών συστημάτων μεγάλης κλίμακας, όπως είναι το πολιτιστικό σύστημα ή η οικονομική τάξη. Εκ πρώτης όψεως φαίνεται ότι η μικροκοινωνιολογία διαφέρει από την μακροκοινωνιολογία, αλλά στην πραγματικότητα είναι και οι δύο στενά συνδεδεμένες (Knorr-Cetina and Cicourel 1981· Giddens 1984). Η μακροκοινωνιολογική ανάλυση είναι ουσιαστική προκειμένου να καταλάβει καθένας το θεσμικό υπόβαθρο της καθημερινής του ζωής. Οι τρόποι με τους οποίους οι άνθρωποι βιώνουν την καθημερινή τους ζωή επηρεάζονται πολύ από το ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο. Στις σύγχρονες κοινωνίες, όπως υπογραμμίστηκε, έρχονται σε επαφή με αγνώστους, η οποία μπορεί να είναι έμμεση και απρόσωπη. Πάραυτα, σε όσες έμμεσες επαφές και αν έρθουν σήμερα, και στις πιο σύνθετες κοινωνίες, η παρουσία των άλλων είναι αποφασιστική. Ενώ μπορούν αν αποφασίσουν να στείλουν σε ένα γνωστό ένα μήνυμα με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο μέσω Ίντερνετ, μπορούν επίσης να πετάξουν χιλιάδες μίλια μακριά για να περάσουν ένα σαββατοκυρίακο με ένα φίλο (Giddens, 1984, σελ.149 ¶2). Βάση αυτού, τείνουν να συμφωνήσουν και οι Κύπριοι χρήστες του διαδικτύου ότι δεν είναι πιο εύκολο να γνωρίζεις ανθρώπους στο διαδίκτυο σε σχέση με την διαπροσωπική επικοινωνία. Δεν θεωρούν ότι το διαδίκτυο υποκαθιστά τη διαπροσωπική επαφή και δεδομένου ότι αυτή η τάση ενισχύεται από τα δεδομένα του 2010, δεν φαίνεται να αντιστραφεί στο μέλλον (Δεμερτζή κ.ά., 2010, σελ.81).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα και με τον Γκόφμαν, κάθε άτομο επικοινωνεί τόσο με εκφράσεις του προσώπου, κινήσεις και χειρονομίες όσο και με τα λόγια που ανταλλάσσονται. Ο Γκόφμαν διακρίνει μεταξύ των εκφράσεων που τα άτομα <<προσφέρουν>> και εκείνων τις οποίες <<εκπέμπουν>>. Οι πρώτες είναι οι λέξεις και οι εκφράσεις του προσώπου που χρησιμοποιούν για να δημιουργήσουν κάποια εντύπωση

στους άλλους. Οι δεύτερες είναι οι ενδείξεις που οι άλλοι μπορούν να επισημάνουν για να ελέγξουν την ειλικρίνεια ή την αξιοπιστία τους (Goffman, σελ. 138 ¶4 -139¶1, 1971).

Οι μικροκοινωνιολογικές μελέτες είναι με τη σειρά τους απαραίτητες, προκειμένου να κατανοήσει ο καθένας τα ευρέα θεσμικά σχήματα. Η διαντίδραση πρόσωπο με πρόσωπο αποτελεί σαφώς την κύρια βάση όλων των μορφών κοινωνικής οργάνωσης, όσο μεγάλης κλίμακας και αν είναι (Giddens, 1984, σελ.149 ¶2).

### 2.1.3 Τεχνολογικές Εξελίξεις

Σύμφωνα με τον Freud γνώριζε πολύ καλά ότι οι τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις δεν πρέπει να υποτιμώνται, όσα προβλήματα και να δημιουργούν γιατί έχουν και τα πλεονεκτήματά τους, γι' αυτό και το συγκεκριμένο απόσπασμα αρχίζει με την αναγνώριση της αξίας τους. Τελειώνοντας όμως υπενθυμίζει και τι έχουν υποκαταστήσει:

«Αν δε υπήρχε ο σιδηρόδρομος να ελαχιστοποιήσει τις αποστάσεις, το παιδί μου δεν θα έφευγε ποτέ από την πόλη που γεννήθηκε κι εγώ δεν θα χρειαζόταν να του τηλεφωνώ για να ακούω την φωνή του. Αν δεν υπήρχαν τα υπερπόντια ταξίδια, ο φίλος μου δε θα μπαρκάριζε κι εγώ δεν θα χρειαζόμουν τη βοήθεια ενός καλωδίου για να μετριάζω την ανησυχία μου γι' αυτόν. ....Και τελικά σε τι μας οφείλει μια πολύχρονη ζωή αν είναι δύσκολη χωρίς χαρές, και αν είναι τόσο γεμάτη από θλίψεις, έτσι ώστε μόνο το θάνατο να μπορούμε να καλωσορίσουμε σαν λυτρωτή » (Freud, 1961, σελ. 38-39).

Κοιτάζοντας από την αρχή την ιστορία της επικοινωνίας παρατηρείται πως υπήρχε μια ποικιλία στα μέσα και χρησιμοποιούνταν συγκεκριμένα είδη πληροφοριών, για παράδειγμα πλάκες από πηλό. Αρχικά υπήρχαν διάφοροι τρόποι επικοινωνίας, όπως σημάδια καπνού και τύμπανα. Οι αρχαίοι Έλληνες έκαναν σημάδια από φως, για να μεταφέρονται μηνύματα σε μεγάλες αποστάσεις.

Χρόνια μετά, ο τομέας της επικοινωνίας αναπτύχθηκε και είχε σαν αποτέλεσμα με την ανακάλυψη του ηλεκτρισμού να εμφανιστεί ο τηλεγράφος και ακολούθως το τηλέφωνο, τα οποία έγιναν το κύμα μιας επανάστασης για την επικοινωνία. Τα μηνύματα μεταφέρονταν γρηγορότερα από το ένα μέρος στο άλλο, χωρίς να χάνεται χρόνος στέλνοντας γράμματα. Συγκεκριμένα το 1840 ανακαλύφθηκε ο τηλεγράφος, όπου τα μηνύματα στέλνονταν με τελείες και παύλες. Την ίδια χρονιά ο τηλεγράφος γίνεται από τα πιο σπουδαία μέσα επικοινωνίας που χρησιμοποιούνταν στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη

Μετά τον τηλεγράφο το επόμενο μέσο που ανακαλύφθηκε ήταν το τηλέφωνο. Εμφανίστηκε γύρω στα τρία-τέταρτα του 19<sup>ου</sup> αιώνα βασισμένο στην μετάδοση φωνής. Ήταν καλύτερο από τον τηλεγράφο, αφού μπορούσαν να μεταφερθούν όλα τα χειρόγραφα ενώ στο τηλεγράφο ορισμένα απαγορευόταν. Στον τηλεγράφο χρειαζόταν να γνωρίζεις τα σήματα Μορς και δεν μπορούσε να τον έχει ο καθένας σπίτι του. Με το τηλέφωνο υπήρχε αλληλεπίδραση στην ομιλία, αφού μιλούσαν και οι δύο συγχρόνως, γεγονός που εξοικονομεί χρόνο (Crowley & Heyer, 2007, σελ.118-120).

Με τις τεχνολογικές και επιστημονικές εξελίξεις καθένας μπορεί να αντιληφθεί, πως υπάρχει μία μεγάλη αλλαγή από το πρότυπο μεταφορών της επικοινωνίας σε ένα πρότυπο μετάδοσης (a transportation model of communication to a transmission). Αυτή η τεχνολογική ανάπτυξη γίνεται μέχρι σήμερα τόσο στο τομέα της επικοινωνίας αλλά και σε άλλους τομείς για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού, καλύτερη επικοινωνία αλλά και εξοικονόμηση χρόνου. Γεγονός που βοηθά η ανάπτυξη της τεχνολογίας την επικοινωνία να μην χαθεί μεταξύ των ανθρώπων. Με αυτή την τεχνολογική ανάπτυξη των κυμάτων, δεν συνεπάγει πως πρέπει να χαθεί και ο παραδοσιακός τρόπος επικοινωνίας, πρόσωπο με πρόσωπο. Αλλά αντίθετα, σημειώνεται και μεγάλη ανάπτυξη και στον τομέα των μέσων μεταφορών για να φέρνει τα άτομα κοντά, εύκολα και πιο γρήγορα.

## **2.2 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**

Είναι γεγονός, πως η απόσταση διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, αφού είναι ένας από τους σημαντικότερους λόγους που δυσκολεύει τον καθένα να μετακινηθεί και προτιμά να επικοινωνεί μέσα από τεχνολογικά μέσα, αλλά αυτό δεν πρέπει να προκαλεί ανησυχία γιατί όπως προαναφέρεται η τεχνολογία αναπτύσσεται και στον τομέα των μέσων μεταφορών. Έτσι, ο καθένας για δική του ευκολία μπορεί να χρησιμοποιεί τα διάφορα μέσα μεταφοράς για να πάει στο προορισμό του εάν επιθυμεί να συναντήσει από κοντά κάποια άτομα. Αν και με την εμπειρία μισού και πλέον αιώνα αλόγιστης χρήσης του ιδιωτικού οχήματος, σήμερα, καθένας μπορεί να αντιληφθεί πως γίνεται μια επαναστροφή προς τα μέσα σταθερής τροχιάς. Στόχος κάθε χώρας είναι η βελτίωση της κινητικότητας και του περιβάλλοντος στα κέντρα των πόλεων και η αναζωογόνηση των αστικών περιοχών. Επίσης, στόχος είναι η μείωση της κατανάλωσης των μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η μείωση των οδικών δυστυχημάτων

και η καλύτερη επικοινωνία μεταξύ των πολιτών, όπου τέτοιους στόχους έχει θέσει και η Κύπρος.

Τα μέσα μαζικής μεταφοράς αποτελούν ένα αναπόσπαστο στοιχείο της καθημερινότητας των πολιτών είτε χρησιμοποιώντας τα είτε βλέποντας τα ενώ κινούνται με άλλο μέσο. Η διαχείριση των καθημερινών μετακινήσεων είναι ένα συνεχές πρόβλημα στην Κύπρο αφού οι ανάγκες για μεταφορά αυξάνονται ολοένα και περισσότερο και δεν ανταποκρίνονται στα σημερινά δίκτυα. Οι μεταφορές αποτελούν σημείο αναφοράς στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων, για αυτό και παρουσιάστηκε άνθηση στις υποδομές που σχετίζονται με αυτή και για αυτό σε κάθε σύγχρονη κοινωνία, η πολιτική που εφαρμόζεται στον τομέα των μεταφορών παίζει καθοριστικό ρόλο. Στο πλαίσιο της διαδικασίας σχεδιασμού ενός συστήματος μαζικών συγκοινωνιών, αξιοποιείται μια σειρά πληροφοριών, σχετική με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τέτοιου είδους πληροφορίες αφορούν το δίκτυο των διάφορων μέσων, όπως οι στάσεις, τα δρομολόγια, η συχνότητα και η αξιοπιστία αυτών, πιθανές καθυστερήσεις, οι αιτίες που τις προκαλούν, ο αριθμός των επιβατών που εξυπηρετούνται και ο μέσος χρόνος αναμονής τους. Όλες αυτές οι πληροφορίες μελετώνται στο πλαίσιο του σχεδιασμού των μεταφορών, με απώτερο σκοπό την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Κατά την διαδικασία σχεδιασμού ενός συστήματος μεταφορών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη επίσης και η παράμετρος της χρονικής κατανομής των μετακινήσεων, αφού κατά τις ώρες αιχμής της κίνησης, πρέπει να υπάρχουν και οι κατάλληλες συνθήκες. Στην Κύπρο, για παράδειγμα, παρατηρείται έντονη κινητικότητα τις πρωινές ώρες καθοδόν προς την εργασία, τα απογεύματα όπου γίνεται η επιστροφή από την εργασία και τις νυχτερινές ώρες που οι νέοι πηγαίνουν στα κέντρα αναψυχής.

Ο όρος “Μέσα Μαζικής Μεταφοράς” συμπεριλαμβάνει όλα τα μέσα που καθημερινά προσφέρονται για τη υπηρεσία του πολίτη, προκειμένου να μετακινηθεί. Τα μέσα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στα μέσα με σταθερή τροχιά και στα μέσα που δεν έχουν σταθερή τροχιά. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι υπεραστικοί σιδηρόδρομοι, οι οποίοι εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο διεθνείς και μεταξύ πόλεων επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, οι προαστικοί και μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό), τα ελαφρά μετρό και οι σύγχρονοι τροχιοδρόμοι (τραμ). Τα τελευταία αυτά μέσα αξιοποιούνται στο πλαίσιο προαστιακών και αστικών μετακινήσεων επιβατών, ενώ στην άλλη κατηγορία των MMM ανήκουν μεταφορικά μέσα όπως το ταξί, το λεωφορείο και το τρόλεϊ.

Κάθε μέσο έχει τα δικά του χαρακτηριστικά που το καθιστούν καταλληλότερο για την εξυπηρέτηση κάποιων συγκεκριμένων αναγκών. Στην σημερινή Κύπρο έχουμε μόνο μέσα που ανήκουν στην δεύτερη κατηγορία-λεωφορείο και ταξί- μέσα τα οποία δεν έχουν σταθερή τροχιά.

### **2.2.1 Μέσα μεταφοράς με σταθερή τροχιά**

Τα μέσα σταθερής τροχιάς, τραμ και σιδηρόδρομοι, εισχώρησαν δυναμικά στον τομέα μεταφορών και ανθρώπων κατά τη βιομηχανική επανάσταση. Η ιστορία των μέσων σταθερής τροχιάς, αρχίζει το 1604 με τις πρώτες καρότσες πάνω σε επιφανειακές γραμμές που ρυμουλκόντουσαν από άλογα και μετέφεραν άνθρακα από τα ορυχεία στα ποταμόπλοια, κοντά στο Nottingham της Βρετανίας.

Πέρασαν σχεδόν 80 χρόνια, προτού χρησιμοποιηθεί ο ηλεκτρισμός ως κινητήριος δύναμη. Το ίδιο χρονικό διάστημα περίπου, αναπτύχθηκε και ο σιδηρόδρομος για μεταφορά αγαθών και ανθρώπων σε μεγαλύτερες αποστάσεις με μεγαλύτερες ταχύτητες. Μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα τα τραμ είχαν διαδοθεί στις πλείστες μεγαλουπόλεις ανά το παγκόσμιο, όπως επίσης και οι σιδηρόδρομοι που εξυπηρετούσαν τις υπεραστικές διαδρομές.

Συγκεκριμένα, οι προαστικοί σιδηρόδρομοι αξιοποιούνται στο πλαίσιο κάλυψης των αναγκών για μετακινήσεις μεταξύ κέντρων και προαστίων, συνήθως για λόγους εργασίας. Συνήθως χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με άλλα μέσα για να φτάσει ο μετακινούμενος στο τελικό προορισμό του, ενώ οι σταθμοί βρίσκονται μεταξύ τους σε μεγάλες αποστάσεις, σε σχέση με αυτούς του μετρό. Οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι έχουν μια πορεία συνεχούς ανάπτυξης, επειδή υπάρχει μια ταχεία και αξιόπιστη εξυπηρέτηση του μεγάλου αριθμού επιβατών τους. Όσο αφορά το τραμ, μπορεί να ειπωθεί ότι είναι ένα μέσο που τα τελευταία χρόνια έχει επανέλθει στο παρασκήνιο των μεταφορών των αστικών περιοχών.

Η εξυπηρέτηση που παρέχουν τα ΜΜΜ καθημερινά σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού, η αναζήτηση τρόπων βελτίωσής τους και η διαμόρφωση τους ώστε να είναι πιο φιλικά στο περιβάλλον, να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πολιτών και να μην δημιουργούν σύγχυση στο οδικό δίκτυο που ήδη υπάρχει, είναι θέματα που απασχολούν συχνά τους ερευνητές. Στην προκειμένη περίπτωση έγινε μια μελέτη που ασχολείται με τα παραπάνω αντικείμενα, τονίζοντας όμως την σημασία των μέσων σταθερής τροχιάς και διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις τα διαθέτουν.

## **2.3 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην Ευρώπη**

Αναφορά πρέπει να γίνει στο καθεστώς που ισχύει στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, σχετικά με τα ΜΜΜ και ιδιαίτερα με τα μέσα σταθερής τροχιάς, αφού η Κύπρος από το 2004 είναι επίσημα μέλος της ΕΕ. Είναι γεγονός πως σε πολλές πόλεις της Ευρώπης, εμφανίζεται το φαινόμενο της στροφής προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς και δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στα επιφανειακά μέσα σταθερής τροχιάς, με άξονες το τραμ και το ελαφρύ μετρό. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν πόλεις της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας κ.ά.

Στις μέρες μας, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη χρήση οχημάτων στις αστικές μεταφορές που είναι φιλικά προς το περιβάλλον και με όσο το δυνατόν λιγότερο θόρυβο. Έτσι, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις συναντώνται δίκτυα μεταφορών ενώ υπάρχει και η προοπτική της εφαρμογής εναλλακτικών προτάσεων, όπως η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Σε αυτό το πλαίσιο παρατηρείται η πρόταση εφαρμογής διαφόρων μοντέλων σχετικών με τον τομέα των μεταφορών. Ένα τέτοιο παράδειγμα συναντάται στο Άμστερνταμ, όπου γίνεται αξιοποίηση των μέσων σταθερής τροχιάς και συγκεκριμένα του υπάρχοντος δικτύου τραμ. Πρόκειται για ένα μοντέλο διανομής στο οποίο χρησιμοποιείται το δίκτυο τραμ της πόλης και το οποίο παραλαμβάνει τα αγαθά από κέντρα διανομής στα περίχωρα της πόλης κάθε τραμ αντιστοιχεί σε φορτίο τεσσάρων φορτηγών οχημάτων και τα μεταφέρει σε συγκεκριμένες θέσεις εντός της πόλης, από όπου μικρά ηλεκτρικά οχήματα τα μεταφέρουν στους τελικούς προορισμούς (Μολινδρέτος, 2009).

### **2.3.1 Μέσα μεταφοράς με σταθερή τροχιά στην Ευρώπη**

Είναι σημαντικό να γίνει μια σύντομη αναφορά και στα μέσα σταθερής τροχιάς που μπορεί να συναντήσει κανείς την Ευρώπη. Έτσι, σχετικά με το υπεραστικό σιδηροδρομικό της δίκτυο, ιδιαίτερα η Δυτική Ευρώπη, έχει στη διάθεση της σύγχρονα δίκτυα, τα οποία παρέχουν πολλές δυνατότητες στον τομέα των μεταφορών. Μεταξύ των πιο γνωστών παραδειγμάτων είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Γαλλίας, συγκεκριμένα του Παρισιού, το οποίο περιλαμβάνει το συρμό «Υψηλών Ταχυτήτων» (TGV), με μέση ταχύτητα 254,5 km/h.

Ένα άλλο είδος μέσων σταθερής τροχιάς αποτελούν οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό), οι οποίοι έκανα για πρώτη φορά την εμφάνισή τους στο Λονδίνο το 1963. Κινούνται υπέργεια, επίγεια, σε όρυγμα ή σε σήραγγα, ενώ οι σταθμοί τους είναι βασικό συστατικό του δικτύου τους. Από τα μεγαλύτερα δίκτυα μετρό είναι του Λονδίνου, με μήκος 1.137 km. Μια άλλη

κατηγορία είναι οι προαστικοί σιδηρόδρομοι, που κατά κύριο λόγο συνδέουν αστικές περιοχές με τα προαστικά τους κέντρα σε απόσταση 80- 100 χλμ. Τα δίκτυα τροχιοδρόμων (τραμ) είναι η τελευταία περίπτωση μέσων σταθερής τροχιάς. Είναι γεγονός ότι οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, (περισσότερες από 240), διαθέτουν δίκτυο τραμ, μεταξύ των οποίων οι πόλεις της Ιταλίας, της Σουηδίας, της Γαλλίας, της Ισπανίας, κ.ά., ενώ δεν είναι λίγες εκείνες που το κατασκευάζουν ή που βρίσκονται στο στάδιο σχεδιασμού της κατασκευής του, όπου στην περίπτωση αυτή βρίσκεται η Κύπρος. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, στο γεγονός ότι η κατασκευή δικτύου τραμ έχει μικρότερο κόστος σε σύγκριση με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς καθώς επίσης και στο γεγονός ότι το τραμ έχει μεγάλη μεταφορική ικανότητα με πολύ χαμηλότερο λειτουργικό κόστος ακόμα κι από αυτό των λεωφορείων.

Σχετικά με τους πολίτες της, η Ένωση αναφέρεται στο δικαίωμα τους για ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο θα έχει υψηλές επιδόσεις, θα είναι αξιόπιστο και ασφαλές. Αυτή η αναφορά οφείλεται στο γεγονός ότι οι μεταφορές αποτελούν υπηρεσία με δημόσιο συμφέρον και επομένως τίθενται στη διάθεση των πολιτών. Παράλληλα, υπάρχει η πρόθεση για ενίσχυση και προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες εμφανίζουν προβλήματα. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της κατασκευής κατάλληλων υποδομών, οι οποίες θα επιτρέπουν τη μεταβίβαση από τα αυτοκίνητα στις δημόσιες μεταφορές και το αντίστροφο. Έτσι, προωθείται και η χρήση μέσων που είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Επιπλέον, σε αυτό το στόχο συμβάλλουν η χρήση των σύγχρονων τεχνολογιών για την πληροφόρηση των επιβατών σχετικά με τις συνθήκες μεταφοράς, αλλά και η διευκόλυνση της πρόσβασης τους στα διάφορα μέσα, με ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, όπως άτομα με κινητικές δυσκολίες, ηλικιωμένοι, γυναίκες με καρτόσια κ.ά.

Οι επιβάτες των μέσων μεταφοράς δίνουν μεγάλη σημασία όχι μόνο στην ταχύτητα αλλά και στην ακρίβεια των δρομολογίων τους. Κάτι τέτοιο μπορεί εύκολα να επιτευχθεί στα μέσα σταθερής τροχιάς. Αυτό οφείλεται σε δύο βασικές παραμέτρους, πρώτον στο ότι τα μέσα αυτού του είδους επηρεάζονται πιο δύσκολα από τις όποιες δύσκολες καιρικές συνθήκες και δεύτερον, στο γεγονός ότι διαθέτουν δικό τους διάδρομο κίνησης. Έτσι, γίνεται αντιληπτή η διαφορά τους σε σχέση με τα λεωφορεία και τα τρόλλεϊ, για τα οποία χρειάζονται συγκεκριμένες υποδομές και ρυθμίσεις για να γίνει κάτι ανάλογο.

Από την οικογένεια των μέσων σταθερής τροχιάς, ο σιδηρόδρομος είναι εκείνος που έχει τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στις περιπτώσεις μαζικών μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων. Επιπλέον, μπορεί να εξυπηρετήσει σε ώρες αιχμής την ανάγκη για μεταφορά επιβατών. Για το λόγο αυτό, παρατηρείται στις μεγάλες πόλεις, η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων των προσώπων να γίνεται από τροχιοδρόμους ή μητροπολιτικά και προαστικά δίκτυα σιδηροδρόμων.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί μια ακόμα περίπτωση, μέσου σταθερής τροχιάς, το οποίο αποτελεί ένα συνδυασμό του υπογείου μητροπολιτικού σιδηροδρόμου, που κατά κύριο λόγο εξυπηρετεί αστικές περιοχές, με προαστικό σιδηρόδρομο. Συγκεκριμένα είναι τα λεγόμενα συστήματα ταχέων προαστικών μεταφορών (regional rapid transit systems). Πρόκειται για ένα μίγμα λειτουργίας μετρό και προαστικού σιδηροδρόμου, όπου οι γραμμές εκτείνονται μέχρι και 50-60 χλμ. Έξω από το κέντρο. Το πιο γνωστό παράδειγμα τέτοιου συστήματος είναι το BART (Bay Rapid Transit) του San Francisco των ΗΠΑ. Πολλά άλλα παραδείγματα τέτοιων συστημάτων υπάρχουν και στην Ευρώπη όπως π.χ. η Metropolitan Line στο Λονδίνο και το Reseau Express Regional (R.E.R.) στο Παρίσι (Φραντζεσκιάς & Γιαννόπουλος, 1986).

## 2.4 Σιδηρόδρομος

Ο σιδηρόδρομος ως κοινωνικό αγαθό, είναι ο πυλώνας της βιώσιμης κινητικότητας, γιατί συμπυκνώνει μέσα του σε ένα ενιαίο ασφαλές, αξιόπιστο, άνετο, σύγχρονο και οικονομικό πακέτο, ιδιαίτερα από πλευράς Εθνικής Οικονομίας και εξωτερικού κόστους, συγκοινωνιακής και μεταφορικής εξυπηρέτησης, πολιτισμού, οικολογίας, ενεργειακής, κατάληψης χώρου, ασφαλούς μετακίνησης κλπ, και ευκαιρίες για ήπια και οργανωμένη πολεοδομική, χωροταξική, κοινωνική και οικονομική περιφερειακή ανάπτυξη και αποκέντρωση. Για το λόγο αυτό σε όλο τον πολιτισμένο κόσμο έχουν προωθήσει ως βασική επιλογή την κατά προτεραιότητα ανάπτυξή του, και την επιδότηση της λειτουργίας του κατά το 60% περίπου του συνόλου των εσόδων των εταιρειών που ασκούν την εκμετάλλευσή του. Δεν γίνεται τυχαία αυτό, αλλά ως αναγνώριση της μεγάλης συμβολής του στη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, όπως, κόστη συμφόρησης, ποσοτικοποίηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, επιπτώσεων από ατυχήματα κλπ, που αξιολογούνται σε επίπεδο Εθνικής Οικονομίας. Παντού κατά προτεραιότητα κατασκευάζονται νέες σύγχρονες σιδηροδρομικές υποδομές τρένων μεγάλης ταχύτητας, καθώς και αστικών και προαστιακών σιδηροδρόμων και τραμ, ενώ ανακαινίζονται και βελτιώνονται οι υπάρχουσες περιφερειακές γραμμές για επιδοτούμενη κατά βάση τοπική, προαστιακή και περιφερειακή επιβατική, εμπορευματική και τουριστική εξυπηρέτηση (Ναθένας, 2011).



## 2.5 Ιστορική αναδρομή σιδηροδρόμου στην Κύπρο 1905-1951

Δεν είναι άγνωστος ο σιδηρόδρομος για την Κύπρο αφού υπήρχε τέτοιο μέσο σταθερής τροχιάς πριν χρόνια αλλά πλέον έχει καταστραφεί. Η Σιδηροδρομική γραμμή δημιουργήθηκε στην Κύπρο επί εποχή Αγγλοκρατίας. Το πρώτο της κομμάτι ήταν, από το λιμάνι της Αμμοχώστου μέχρι τη Λευκωσία, το οποίο τέθηκε σε λειτουργία το 1905. Το δεύτερο μέρος από Λευκωσία μέχρι το Καραβοστάσι, μέσω Μόρφου, ολοκληρώθηκε το 1907, το οποίο επεκτάθηκε μέχρι και την Ευρήχου το 1915. Το συνολικό δίκτυο είχε μήκος 122 χιλιόμετρα και συμπεριελάμβανε 39 σταθμούς. Η υπηρεσία εργοδοτούσε τότε γύρω στα 200 άτομα.

Η σιδηροδρομική υπηρεσία λειτούργησε για 46 χρόνια. Μέρος της γραμμής που εξυπηρετούσε τους σκοπούς των μεταλλίων που ανήκαν στην εταιρεία Cyprus Mines Corporation, Αμερικανικών συμφερόντων, λειτουργούσε μέχρι και την Τουρκική εισβολή στο νησί, τον Ιούλιο του 1974.

Ο Κυπριακός σιδηρόδρομος χρησιμοποιήθηκε για την μεταφορά αγαθών και ταχυδρομείου που διακινούνταν μέσω του λιμανιού της Αμμοχώστου, για μεταφορά επιβατών και μεταφορά ξυλείας από το Τρόδος προς στις πόλεις και κωμοπόλεις που βρίσκονταν κατά μήκος της γραμμής του. Επιπρόσθετα, εξυπηρετούσε τη διακίνηση ορυκτών της εταιρείας Cyprus Mines Corporation. Στα 46 χρόνια λειτουργίας του, ο κυπριακός σιδηρόδρομος μετέφερε 3,2 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων και 7,4 εκατομμύρια επιβάτες.

Παρά ταύτα δεν ήταν κερδοφόρος και αφέθηκε να παρακμάσει πολύ νωρίς, περιορίζοντας την έκταση της διαδρομής του, τον αριθμό των σταθμών του και δεν έγιναν περαιτέρω επενδύσεις σε τροχαίο υλικό. Ο κυπριακός σιδηρόδρομος ήταν δύσκολο να ανταγωνιστεί την αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού οχήματος. Μεγάλο μέρος του διαδρόμου του κυπριακού σιδηροδρόμου έχει τώρα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή δρόμων. Σε κάποιες άλλες περιοχές έχει μετατραπεί σε γραμμικό πάρκο, όπως στην Έγκωμη και το Καϊμακλί (Χατζηλύρας, 2006).

Σχετικές εικόνες με το σιδηρόδρομο, που υπήρχε στην Κύπρο το 1905-1951, και πως είναι σήμερα οι τοποθεσίες από ορισμένες περιοχές, παρουσιάζονται στο παράρτημα της εργασίας (Narrow Gauge Heaven).

## 2.6 Αναφορές για το μέσο σταθερής τροχιάς για την Κύπρο

Μέχρι στιγμής έχουν γίνει πολλές λίγες αναφορές και μια έρευνα για την δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο, όπου οι πιο σημαντικές είναι οι πιο κάτω:

1. Ομιλία Υπουργού « Δημιουργία Τρένου ή/και Τραμ στην Κύπρο (Κοζάκου-Μαρκουλλή, 2010 α).
2. Εφημερίδα Αλήθεια (Κοζάκου- Μαρκουλλη, 2010 β)
3. Έρευνα του περιοδικού “*InBussiness news*” (InBussiness news, 2010).
4. Έγγραφο Διαγωνισμού (Κυπριακή Δημοκρατία & Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, 2009).

### 2.6.1 Αναφορά- Υπουργού

Περίληπτικά, οι πρώτες δύο, σχετίζονται με αναφορές που έκανε η Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων. Η πρώτη είναι από μια ομιλία που έκανε, σχετικά με το αναμενόμενο έργο και η δεύτερη είναι η συγγραφή άρθρου σε εφημερίδα και συγκεκριμένα στην εφημερίδα Αλήθεια. Σύμφωνα με αυτές τις δύο αναφορές η υπουργός ανακοινώνει, πως η Κυπριακή Κυβέρνηση προωθεί τη μελέτη εισαγωγής μέσων σταθερής τροχιάς, τραμ στις πόλεις και ελαφρού τύπου σιδηροδρόμου για υπεραστικές διακινήσεις, αναγνωρίζοντας τα πολλαπλά οφέλη που θα προκύψουν από τη χρήση τέτοιων ΜΜΜ. Απαρίθμησε σαν παράδειγμα μερικά πλεονεκτήματα των μέσων σταθερής τροχιάς για να παρουσιάσει πόσο σημαντικό είναι ένα τέτοιο έργο στην Κύπρο και πόσο πολύ θα εξυπηρετήσει τον Κύπριο πολίτη αλλά και τους επισκέπτες:

- Επιτυγχάνεται βελτίωση της ποιότητας των δημοσίων μεταφορών και η αύξηση των διακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες.
- Βελτιώνεται η προσβασιμότητα και το περιβάλλον της πόλης. Αυξάνεται η εμπορική κίνηση και προσελκύονται νέες επενδύσεις που οδηγούν σε περαιτέρω αναπλάσεις και αναζωογόνηση αστικών περιοχών.
- Μειώνεται η χρήση του ιδιωτικού οχήματος και επομένως η κατανάλωση μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, με αντίστοιχη μείωση των ρύπων στην ατμόσφαιρα.
- Μειώνονται η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα τροχαία ατυχήματα.

Ως μέρος του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Κινητικότητας για τη Λευκωσία, που ολοκληρώθηκε πρόσφατα με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει γίνει προκαταρκτική

τεχνοοικονομική μελέτη για την εισαγωγή του Τραμ. Η μελέτη προτείνει τη δημιουργία τριών γραμμών, δημιουργώντας έτσι ένα δίκτυο εξυπηρέτησης μεταξύ των πιο κάτω τεσσάρων κεντρικών σημείων της πόλης:

- Την Πλατεία Σολωμού, όπου θα εξυπηρετείται η πόλη εντός των τειχών, η εκτός των τειχών εμπορική δραστηριότητα και τα κυβερνητικά αλλά και ιδιωτικά γραφεία που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση.
- Το Νέο Γενικό Νοσοκομείο, όπου έχει δημιουργηθεί και σταθμός μετεπιβίβασης για τα αγροτικά και αστικά λεωφορεία.
- Το Μακάριο Στάδιο όπου επίσης υπάρχει σταθμός μετεπιβίβασης για τα αγροτικά και αστικά λεωφορεία και προωθείται η ανάπτυξη χώρου Park & Ride και η δημιουργία κτηριακών εγκαταστάσεων για κυβερνητικές υπηρεσίες.
- Το κέντρο του Στροβόλου, όπου υπάρχει ψηλή εμπορική δραστηριότητα και οικιστική ανάπτυξη.

Το πολυκεντρικό σύστημα λεωφορείων που θα αναπτυχθεί, με βάση το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Μελέτη Κινητικότητα για τη Λευκωσία, μπορεί εύκολα να προσαρμοστεί ώστε να τροφοδοτεί μια νέα υπηρεσία Τραμ. Η νέα υπηρεσία, με συχνότητα επτά λεπτά περίπου, προβλέπεται να προσελκύσει 4,5 εκατομμύρια επιπρόσθετες διακινήσεις το χρόνο, αυξάνοντας έτσι το συνολικό ποσοστό διακινήσεων με δημόσιες μεταφορές. Το κόστος για την προτεινόμενη ανάπτυξη του Τραμ στη Λευκωσία εκτιμάται στα 335 εκ. ευρώ. Η τεχνοοικονομική ανάλυση δείχνει ότι τα οικονομικά κριτήρια είναι θετικά για την επιλογή προώθησης του έργου, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος υλοποίησης, λειτουργικά έξοδα, έσοδα και εξοικονόμηση χρόνου ταξιδιού.

Για τους πιο πάνω λόγους, το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων προωθεί μια λεπτομερή τεχνοοικονομική μελέτη που θα αναδειξεί το κόστος και τα οφέλη από την εισαγωγή του τραμ στη Λευκωσία και αναμένεται να υλοποιηθεί εντός του 2011. Μια προκαταρκτική τεχνοοικονομική μελέτη για την εισαγωγή του τραμ και στη Λεμεσό θα γίνει τα επόμενα 2-3 χρόνια, ως μέρος του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Κινητικότητας της πόλης, η οποία έχει μεγάλο παραλιακό μέτωπο και αρκετούς ξένους επισκέπτες.

Παράλληλα, είναι σε εξέλιξη η διαδικασία προσφοροδότησης τεχνοοικονομικής μελέτης για δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς ελαφρού τύπου που να ενώνει τους πιο κάτω κόμβους:

- Λευκωσία με Λεμεσό (κέντρο και λιμάνι),
- Λευκωσία με Λάρνακα (κέντρο και αεροδρόμιο),
- Λεμεσό με Λάρνακα.

Η μελέτη αυτή αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης μελέτης για υπεραστικές δημόσιες συγκοινωνίες που χρησιμοποιούν τους άξονες του υπεραστικού διευρωπαϊκού δικτύου της Κύπρου. Η όλη μελέτη συγχρηματοδοτείται κατά 50% από το ταμείο των Διευρωπαϊκών Δικτύων και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι τον Οκτώβριο του 2011.

Υπογραμμίζει ότι η δημιουργία μέσων σταθερής τροχιάς αποτελεί μέρος ενός μακροχρόνιου οράματος για υλοποίηση υψηλής ποιότητας δημοσίων συγκοινωνιών, οι οποίες αποτελούν ουσιαστική κοινωνική προσφορά. Πολλά από τα οφέλη δημιουργίας τέτοιων μέσων δεν μπορούν να ποσολογηθούν στο πλαίσιο της μελέτης, όμως είναι εμφανή σε χώρες που έχουν υλοποιήσει τέτοια συστήματα.

### **2.6.2 Αναφορά- Διαδικτυακή Έρευνα Περιοδικού “InBusinessNews”**

Η έρευνα του περιοδικού έγινε το διάστημα μεταξύ 17 /3/2010- 24/3/2010, υποβάλλοντας την εξής ερώτηση στους αναγνώστες: «Θα θέλατε να δείτε τη λειτουργία Μετρό στην Κύπρο; ». Οι τρεις επιλογές που είχε το κοινό να επιλέξει για απάντηση ήταν, « Ναι, θα βοηθούσε στην απάμβλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος», «Όχι, είναι αχρείαστο αφού οι αποστάσεις είναι μικρές», «Δεν ξέρω/Δεν απαντώ».

Υπέρ της λειτουργίας Μετρό στην Κύπρο, τάσσεται η συντριπτική πλειοψηφία των αναγνωστών του InBusinessNews. Συγκεκριμένα, από τα 293 άτομα που απάντησαν στο κατά πόσον θα ήθελαν να δουν Μετρό στη χώρα μας τα 245 ή ποσοστό 84% έδωσαν θετική απάντηση, ενώ αντίθετη απάντηση έδωσε το 16%, αφού θεωρεί ότι οι αποστάσεις της Κύπρου είναι τόσο μικρές που δεν δικαιολογούν κάτι τέτοιο.

Μεταξύ άλλων οι Κύπριοι τονίζουν πως το Μετρό δεν σημαίνει κατανάγκη την κατασκευή υπόγειου σιδηρόδρομου αλλά και τραμ το οποίο είναι πιο εφικτό. Μάλιστα εκφράζεται η άποψη ότι άλλες μικρότερες πόλεις από τη Λευκωσία όπως η Πάτρα σχεδιάζουν την κατασκευή τραμ (InBusinessNews, 2010).

### **2.6.3 Αναφορά- Έγγραφα Διαγωνισμού**

Ιδιαίτερη έμφαση δίνετε στα έγγραφα του διαγωνισμού που έχουν λεπτομέρειες για το έργο μέσου σταθερής τροχιάς, συγκεκριμένα δίνεται έμφαση στα εξής:

#### **□ Γενικός στόχος**

Βασικός γενικός στόχος τίθεται η σημαντική βελτίωση της εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, με παράλληλη μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μεταφορικών μέσων, με τρόπο που θα συνεισφέρει σε μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος.

#### **□ Εθνικό πλαίσιο αναφοράς**

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν την πολιτική μεταφορών στην Κύπρο, τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε συνεχής αύξηση κυκλοφορίας επιβατικών αυτοκινήτων και αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση ειδικά στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου αυξήθηκε από 0,2 εκατομμύρια που ήταν στις αρχές της δεκαετίας του '80, σε 0,52 εκατομμύρια το 2004 και αναμένεται ότι θα υπάρξει μια επιπλέον σημαντική αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων στα επόμενα έτη, λαμβανόμενης υπόψη και την αύξηση του πληθυσμού. Είναι προφανές ότι μια τέτοια αύξηση θα επιδεινώσει σημαντικά τα ήδη υφιστάμενα προβλήματα οδικής αστικής κυκλοφορίας και στάθμευσης. Τα προβλήματα αυτά εντοπίζονται στην δυσχέρεια της κυκλοφορίας, στην αύξηση του χρόνου κίνησης και, ως συνέπεια, στην ατμοσφαιρική, ακουστική, αλλά και την αισθητική επιβάρυνση του αστικού κέντρου.

#### **□ Περιβάλλον του αντικειμένου της σύμβασης**

Το περιβάλλον του αντικειμένου της παρούσης σύμβασης θα εξασφαλίσει την περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του τομέα και του θεσμικού πλαισίου στους οποίους εντάσσεται το υπό μελέτη δίκτυο σταθερής τροχιάς. Επισημαίνεται ιδιαίτερα η σημαντική ανάγκη αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος των εμπλεκόμενων τριών βασικών αστικών κέντρων της Κύπρου, μέσω της δημιουργίας νέας γραμμής ή δικτύου γραμμών μέσου σταθερής τροχιάς. Το νέο προτεινόμενο σύστημα σταθερής τροχιάς θα πρέπει να εξασφαλίσει αξιόπιστη, γρήγορη, ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον συγκοινωνία, γεγονός που επιβάλλει την διερεύνηση της σκοπιμότητας και εφικτότητα δημιουργίας του νέου δικτύου γραμμών σταθερής τροχιάς η οποία θα ενταχθεί στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον

προσφέροντας καλύτερη ποιότητα εξυπηρέτησης.

Περιοχή Μελέτης , ορίζεται η υπεραστική ζώνη υφιστάμενης οδικής υπεραστικής σύνδεσης των τριών εμπλεκόμενων αστικών κέντρων, του Αεροδρομίου της Λάρνακας και του λιμανιού της Λεμεσού. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στον βαθμό διείσδυσης του υπό ανάλυση δικτύου στο κέντρο των ανωτέρω πολεοδομικών συγκροτημάτων το οποίο θα οριοθετήσει ο Σύμβουλος οριοθετώντας ένα εσωτερικό δακτύλιο μέγιστης διείσδυσης σε κάθε επί μέρους αστικό κέντρο με νοητό όριο την εξυπηρέτηση του λιμανιού, του αεροδρομίου, τις πλέον σημαντικές αστικές ή περιαστικές ανθρωπογενείς αναπτύξεις σε υπεραστικό τμήμα σύνδεσης καθώς και την εξυπηρέτηση όλων των άλλων σημαντικών χρήσεων γης (βιομηχανική ζώνη, πόλοι ψυχαγωγίας, ξενοδοχεία, μεγάλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, νοσοκομεία, κ.ά.) της πόλης.

Θα αξιολογηθεί η υπάρχουσα κατάσταση σε ότι αφορά εσωτερικές, όσο και εξωτερικές συγκοινωνίες σύνδεσης της ΠΜ καθώς και η εξυπηρέτηση που παρέχουν τα υπάρχοντα με βάση υπάρχοντα στοιχεία. Η ενδεικτική περιοχή μελέτης δίνεται στο σχετικό σκαρίφημα σε δορυφορικό υπόβαθρο που δίνεται στο τέλος του παρόντος Παραρτήματος.

#### **□ Εκτιμήσεις μελλοντικών αναγκών**

Στο στάδιο αυτό θα ολοκληρωθούν οι αναγκαίες προβλέψεις της εξέλιξης της ζήτησης των μετακινήσεων για τους χρονικούς ορίζοντες 2015 και 2025 με βάση τις τάσεις εξέλιξης του πληθυσμού, την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής μελέτης και τις τάσεις εξέλιξης των οικονομικών μεγεθών και με την χρήση κατάλληλων και επιστημονικά αποδεκτών μεθοδολογιών εκτίμησης της ζήτησης.

Θα καταγραφούν και θα εξεταστούν όλες οι σχετικές μελέτες και τα αναπτυξιακά προγράμματα, τα οποία έχουν εκπονηθεί, εκπονούνται ή προβλέπεται να εκπονηθούν στο εγγύς μέλλον. Από την επισκόπηση των συγκεκριμένων προγραμμάτων θα εξαχθούν τυχόν συνεργασίες ή αλληλεπιδράσεις σε σχέση με το υπό μελέτης σύστημα. Θα προσδιοριστούν οι μελλοντικές προοπτικές και συγκοινωνιακές ανάγκες στην περιοχή μελέτης λαμβάνοντας υπόψη τις προβλεπόμενες μεταβολές και τις εκτιμήσεις της ζήτησης των μετακινήσεων για τα μελλοντικά έτη στόχους (2015 και 2015).

Τέλος, θα γίνει προκαταρχική διατύπωση των προτάσεων εφαρμογής γραμμής/ γραμμών του νέου συστήματος σταθερής τροχιάς στη βάση του «Συγκοινωνιακού διαδρόμου» με καθορισμό του βαθμού διείσδυσης του μέσου στα αστικά κέντρα. Είναι επομένως ιδιαίτερα σημαντικό να εξεταστεί κατά πόσον η εισαγωγή του νέου μέσου, σε διάφορες πιθανές περιοχές, διέλευσης αστικές ή/ και υπεραστικές είναι συμβατή και ποιες είναι οι αλληλοεπιδράσεις της και οι πιθανοί

περιορισμοί που θέτει ή δέχεται από προγραμματισμένα μελλοντικά έργα και προγράμματα ανάπτυξης.

#### Προβλέψεις κοινωνικοοικονομικών και δημογραφικών μεγεθών

Προκειμένου να τροφοδοτηθούν οι διαδικασίες εκτίμησης της ζήτησης των μετακινήσεων, θα γίνουν για τα έτη , στόχους 2015 μέχρι 2025.

α) Προβλέψεις όλων των απαραίτητων για την εκτίμηση της ζήτησης Δημογραφικών και Κοινωνικοοικονομικών Μεγεθών (π.χ. πληθυσμός, ΑΕΠ, απασχόληση, μέγεθος νοικοκυριού, κλπ.)

β) Προβλέψεις της εξέλιξης των μεγεθών που αφορούν σημαντικές χρήσεις γης (π.χ. λιμάνια, αθλητικούς χώρους, εκπαιδευτικά ιδρύματα, βιομηχανία, εμπόριο, κ.ο.κ.)

γ) Προβλέψεις εξέλιξης της κινητικότητας

### **3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ**

Η έρευνα αυτή προσπαθεί να δώσει απαντήσεις σε δύο συγκεκριμένα ερωτήματα

- ποιες επιδράσεις θα έχει στην κυπριακή κοινωνία με βάση την κουλτούρα της, η δημιουργία του νέου μέσου σταθερής τροχιάς στην Κύπρο;
- πώς ο Κύπριος πολίτης φαντάζεται το νέο μέσο σταθερής τροχιάς στην Κύπρο;

## 4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

### 4.1 Σκοπός έρευνας

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να διερευνήσει ποιες είναι οι κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές, τεχνολογικές, και επικοινωνιακές επιδράσεις που θα έχει η δημιουργία τρένου ή/ και τραμ στην Κύπρο, σύμφωνα με την κοινωνική κουλτούρα της χώρας προς τα ΜΜΜ. Παράλληλα η μελέτη διερευνά πώς ο μελλοντικός επιβάτης φαντάζεται πως θα είναι το μέσο αυτό στην Κύπρο για να κάνει πιο εύκολη την μετακίνηση του σύμφωνα και με τα μέσα σταθερής τροχιάς που έχει συναντήσει σε άλλες χώρες. Η έρευνα αυτή εξετάζει κατά πόσο θα εξυπηρετεί το τρένο ή το τραμ τους επιβάτες, όπως επίσης πόσο πιο οικολογικό θα είναι σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς και αν θα προκαλέσει «προβλήματα».

Το θέμα της έρευνας αφορά όλους τους Κύπριους πολίτες, αλλά και όσους τυχάνει να επισκεφτούν το νησί. Οι κυριότερες έννοιες που υπάρχουν στην έρευνα είναι αυτή της «εξυπηρέτησης των επιβατών», η έννοια του «οικολογικού μέσου», καθώς αυτή των «προβλημάτων» και «επιδράσεων».

Έτσι, με τον όρο «εξυπηρέτηση των επιβατών» εννοούμε το πόσο τακτικά θέλουν να είναι τα δρομολόγια, ποιες ώρες θα λειτουργεί, πώς πρέπει να είναι οι στάσεις για να είναι κατάλληλα χωροθετημένες ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πολιτών. Επίσης, περιλαμβάνει την παράμετρο της λειτουργίας των εκδοτηρίων εισιτηρίων, πώς θέλουν να είναι τα βιγκόνια για να είναι κατάλληλα και διαμορφωμένα για να προσφέρουν εύκολη πρόσβαση σε όλες τις κοινωνικές ομάδες. Με την έννοια του «οικολογικού μέσου» αναφέρεται κυρίως στον τρόπο με τον οποίο θα κινείται (καύσιμο) και τις πιθανές εκπομπές αερίων. Ακόμα, με τον όρο «προβλήματα» εννοεί τις όποιες επιπτώσεις μπορεί να έχει η έλευση του μέσου στο οδικό δίκτυο που προϋπάρχει, στα άτομα, στο τρόπο μετακίνησης, κ.ά. Δεν πρέπει βέβαια να παραβλεφθεί από το περιεχόμενο του όρου αυτού, το θέμα της ασφάλειας των δρόμων από τους οποίους θα διέρχεται το τραμ ή το τρένο, τόσο για τους πεζούς, όσο και για τους οδηγούς.



## 4.2 Σχεδιάγραμμα πλαισίου μελέτης

Προκειμένου να αποπερατωθούν οι ερευνητικοί στόχοι, είναι απαραίτητο να βρεθεί ένα όχημα το οποίο θα κατευθύνει και θα καθοδηγεί την ερευνητική διαδικασία. Το όχημα αυτό, ή ο σκελετός πάνω στον οποίο βασίζεται η έρευνα είναι η μεθοδολογία. Κατά τους Cohen & Manion (2000), η μεθοδολογία αποσκοπεί στην περιγραφή και ανάλυση των μεθόδων που χρησιμοποιούνται κατά την πορεία συλλογής των δεδομένων, ούτως ώστε να διαφωτίσει τους περιορισμούς και τις πηγές τους όπως επίσης και να διασαφηνίσει τις προϋποθέσεις και τις συνέπειες επιλογής τους. Όπως υποστηρίζει ο Kaplan (όπ. αναφ. στους Cohen & Manion, 2000), η μεθοδολογία συμβάλλει στην όσο το δυνατό ευρύτερη κατανόηση της ίδιας της ερευνητικής πορείας και όχι των προϊόντων της επιστημονικής έρευνας.

Για την εκπλήρωση του σκοπού της έρευνάς, αποφασίστηκε να αξιοποιηθεί ποιοτική προσέγγιση και συγκεκριμένα οι ημιδομημένες συνεντεύξεις 30 ατόμων. Η ποιοτική μεθοδολογία είναι μια στοχευμένη ενέργεια, η οποία τοποθετεί τον παρατηρητή μέσα στον κόσμο και εμπλέκει στη διαδικασία αυτή ερμηνευτικές και εμπειρικές διαδικασίες, οι οποίες καθιστούν τον κόσμο αντιληπτό. Όπως μάλιστα επισημαίνουν οι Strauss & Corbin (1990), η ποιοτική έρευνα διαφοροποιείται από τις ποσοτικές προσεγγίσεις, αφού τα ευρήματά της δεν βασίζονται σε στατιστικές μεθόδους και ποσοτικοποιήσεις, αλλά αντίθετα έχουν ως αφητηρία τον πραγματικό κόσμο, όπου το υπό διερεύνηση φαινόμενο εκτυλίσσεται μέσα σε φυσικά πλαίσια.

## 4.3 Συλλογή δεδομένων

Για τη διεκπεραίωση των ερευνητικών στόχων και την απάντηση των επιμέρους ερωτημάτων, επιστρατεύτηκε από τον ερευνητή η συλλογή δεδομένων με προσωπικές συνεντεύξεις έχοντας ως πρόθεση να προσδώσει μια ερμηνευτική διάσταση στο υπό μελέτη θέμα. Οι ποιοτικές μέθοδοι σύμφωνα με τον Ιωσηφίδη (2003), αποσκοπούν στη *«διερεύνηση των νοημάτων και των αναπαραστάσεων που αποδίδουν τα υποκείμενα σε κοινωνικά φαινόμενα και διαδικασίες»* (σ.17).

Τα εργαλεία συλλογής δεδομένων που αξιοποίησε ο ερευνητής ήταν κατά κύριο λόγο οι ημιδομημένες συνεντεύξεις. Ο χώρος συνάντησης με το δείγμα της έρευνας για την πραγματοποίηση των συνεντεύξεων αποφασίστηκε να είναι σε τοποθεσίες που επιθυμούν οι ίδιοι ερωτώμενοι. Επίσης έπρεπε να φροντίσει έτσι ώστε η συνέντευξη να πάρει τη μορφή μιας ευχάριστης συνομιλίας (Παπαναστασίου & Παπαναστασίου, 2005). Στην προκειμένη περίπτωση κάθε συνέντευξη διήρκεσε περίπου 30-40 λεπτά, αφού ήταν μια φιλική συζήτηση, χωρίς να νιώσει ο ερωτώμενος πως το πιέζει ο ερευνητής να απαντήσει αυτά που θέλει να μάθει. Πολύ απλά ο ερευνητής έφερνε την συζήτηση στο σημείο που ο ερωτώμενος θα του απαντούσε της ερωτήσεις. Μάλιστα, ο ερευνητής προνόησε έτσι ώστε οι ερωτήσεις που θα ετοιμάσει να είναι κατάλληλες και κατανοητές στους νέους, μεσήλικες αλλά και στους ηλικιωμένους, αφού σύμφωνα με τους Ψαρρού και Ζαφειρόπουλος (2001) οι ερωτήσεις της συνέντευξης πρέπει να απευθύνονται στο πνευματικό επίπεδο των συνεντευξιζόμενων.

Αξίζει να αναφερθεί ότι προτού πραγματοποιηθούν οι συνεντεύξεις, ο ερευνητής πραγματοποίησε από μια δοκιμαστική-πilotική συνέντευξη σε άτομα του οικείου περιβάλλοντός του, προκειμένου να ελεγχθούν οι τυχόν αδυναμίες και ασάφειες στη διατύπωση των ερωτήσεων που περιλάμβανε το πρωτόκολλο των συνεντεύξεων.

#### **4.4 Συνεντεύξεις**

Η επιλογή των συνεντεύξεων στην παρούσα έρευνα κρίνεται ως η καταλληλότερη, αφού αποσκοπεί στην βαθύτερη κατανόηση των απόψεων και αντιλήψεων, ιδεών που έχουν οι πολίτες του νησιού σχετικά με το θέμα.

Εξάλλου, όπως αναφέρουν οι Cohen & Manion (2000), η άμεση αλληλεπίδραση που επιτυγχάνεται με τις συνεντεύξεις παρέχει το πλεονέκτημα της εις βάθος διεξόδου στο υπό μελέτη θέμα, σε σύγκριση με άλλα μέσα συλλογής δεδομένων που προσεγγίζουν επιφανειακά ένα φαινόμενο ή γεγονός. Επιπρόσθετα, οι Bodgan & Biklen (2006), υποστηρίζουν ότι στις ποιοτικές συνεντεύξεις ακόμα κι αν υπάρχει κάποιος οδηγός, ο ερευνητής έχει στη διάθεσή του ένα εύρος επιλογής θεμάτων, ενώ παράλληλα έχει ανά πάσα στιγμή την ευελιξία αναδιαμόρφωσης του περιεχομένου. Επιπλέον, αναφέρουν ότι οι καλές συνεντεύξεις πρέπει να χαρακτηρίζονται από την υπομονή του συνεντευκτή απέναντι στους συμμετέχοντες. Αρκετές φορές ίσως οι συνεντευκτές να μην βρίσκονται στη θέση να

κατανοήσουν τις απαντήσεις των συμμετεχόντων. Για αυτό τον λόγο είναι αναγκαίο να μπορούν να συνδέσουν και να εναρμονίσουν τις πληροφορίες που αντλούνται από αυτούς και οι οποίες αφορούν τις προσωπικές τους εμπειρίες, βιώματα και τις συζητήσεις.

#### **4.5 Δειγματοληψία**

Στην παρούσα εργασία, χρησιμοποιείτε η δειγματοληψία χιονοστιβάδας προκειμένου ο ερευνητής να συγκεντρώσει άτομα που θα συμμετείχαν στις συνεντεύξεις του. Επίλεξε συγκεκριμένο δείγμα διότι εξαιτίας του περιορισμένου χρόνου που είχε στη διάθεσή του για την πραγματοποίηση της έρευνας. Αρχικός στόχος του ερευνητή ήταν το δείγμα της έρευνας να αποτελείται από 30 άτομα, συγκεκριμένα 10 νεαρούς (16-39 χρόνων), 10 μεσήλικες (40-59 χρονών) και 10 ηλικιωμένους (60+ χρονών) και κάθε κατηγορία να αποτελείται από 5 γυναίκες και από 5 άντρες. Γενικά, τέθηκε ως βασικός παράγοντας οι ερωτώμενοι να είναι και των δύο φύλων, από διαφορετικές ηλικιακές ομάδες και διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, με αποτέλεσμα να μαζευτούν διάφορες απόψεις με βάση την ηλικία και φύλο και τις εμπειρίες του κάθε ατόμου.

Λόγο του περιορισμένου χρόνου που είχε ο ερευνητής, όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, αντιμετώπισε κάποια προβλήματα για την εύρεση ατόμων. Είχε στόχο να βρει ίσο αριθμό και από τις τρεις κατηγορίες ατόμων και να είναι από διαφορετικές πόλεις αλλά αντιμετώπισε δυσκολία, για το λόγο πως δεν δέχονταν ή δεν είχαν χρόνο τα άτομα που τους ζήτησε να τον βοηθήσουν για την έρευνα. Επίσης δεν δέχονταν οι περισσότεροι να τους ηχογραφήσει ο ερευνητής και αναγκάστηκε την κάθε απάντηση να την γράφει ο ίδιος, που αυτό ήταν ακόμα πιο δύσκολο και χρονοβόρο. Ακόμη στην ανάλυση δεδομένων δεν έκανε απομαγνητοφώνηση αφού υπήρχαν ήδη οι απαντήσεις γραπτές, επειδή τις σημείωνε την ώρα που του τις έδιναν.

Επίσης, δεν μπόρεσε να βρει άτομα από όλες τις πόλεις, γιατί ο ερευνητής μένει Λευκωσία, έτσι το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος του είναι από την πόλη του. Αλλά κατάφερε και βρήκε μερικούς από Λάρνακα και Λεμεσό. Άλλο πρόβλημα που αντιμετώπισε ο ερευνητής, ήταν η δύσκολη εύρεση ηλικιωμένων και μεσήλικων, γι' αυτό και οι περισσότεροι του δείγματος, συγκεκριμένα οι 15 είναι νέοι ηλικίας 16- 39, ακολουθούν 8 μεσήλικες ηλικίας 40- 59 και τέλος 7 ηλικιωμένοι ηλικίας 60+.

Στην μελέτη αυτή, η έρευνα απευθύνεται σε διαφορετικές ομάδες πληθυσμού, οι οποίες ανήκουν στη γενική κατηγορία των μελλοντικών επιβατών του τρένου ή και τραμ. Τέτοια παραδείγματα είναι , οι εργαζόμενοι, οι ιδιωτικοί και δημόσιοι υπάλληλοι, οι μαθητές που δεν έχουν άδεια οδήγησης , οι στρατιώτες, οι φοιτητές, οι συνταξιούχοι, οι ηλικιωμένοι που δυσκολεύονται να οδηγήσουν, κ.ά.

#### **4.6 Ανάλυση Δεδομένων**

Κατά τους Bodgan & Biklen (2006), η ανάλυση δεδομένων έχει να κάνει με τη διαδικασία της συστηματικής αναζήτησης και δέσμευσης απέναντι στις καταγεγραμμένες συνεντεύξεις, τις σημειώσεις πεδίου και οποιουδήποτε άλλου υλικού που αξιοποιείται ως εργαλείο που θα συμβάλει στη διατύπωση των ευρημάτων μιας έρευνας. Το στάδιο αυτό καταπιάνεται με τα ίδια τα δεδομένα, την οργάνωση και την τμηματοποίηση τους σε διαχειρίσιμα κεφάλαια, την κωδικοποίηση και τη σύνθεσή τους, όπως επίσης και με την αναζήτηση μοτίβων.

Η ανάλυση δεδομένων, είναι μια συνεχής διαδικασία η οποία αρχίζει από την στιγμή που ο ερευνητής προβληματίζεται για το θέμα της έρευνας του και τελειώνει με το πέρας της μελέτης του. Στην ποιοτική έρευνα η ανάλυση δεδομένων συσχετίζεται με την ανάλυση του «υποκειμενικού» νοήματος (Erickson, 1986).

## 5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Αφού ο ερευνητής μελέτησε αρκετές φορές τα δεδομένα που έχει συλλέξει, προσπάθησε να βρει κοινούς άξονες που επαναλαμβάνονται στην εργασία του και διατύπωσε έτσι σχετικούς ισχυρισμούς. Οι ισχυρισμοί είναι με λίγα λόγια προτάσεις που δηλώνουν κάποια μορφή γενίκευσης μέσα στην εργασία. Διατυπώνοντας τους ισχυρισμούς του, προχώρησε στην τεκμηρίωση τους με τις σχετικές συνεντεύξεις που σύλλεξε. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές από τις απαντήσεις του δείγματος που είχαν δοθεί, αφορούσαν σε περισσότερες από μια ερωτήσεις και ήταν αλληλένδετες μεταξύ τους. Στην αρχή, με βάση τον τρόπο που έχει διαμορφωθεί το ερωτηματολόγιο, υπάρχει μια ενότητα με ερωτήσεις για προσωπικά χαρακτηριστικά του κάθε ερωτώμενου, βάσει των οποίων προσδιορίζεται η περιγραφική εικόνα του δείγματος. Δηλαδή, οι ερωτήσεις ένα μέχρι έξι αφορούν το φύλο, τη πόλη, την ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, την επαγγελματική κατάσταση και τους λόγους χρήσης των ΜΜΜ. Τέτοιου είδους ερωτήσεις αποτελούν σταθερό κορμό σε μια έρευνα ανεξάρτητα από το αντικείμενο της. Τα αποτελέσματα αυτών των έξι ερωτήσεων από τις συνεντεύξεις είναι τοποθετημένα στο πίνακα που βρίσκεται πιο κάτω. Στην συνέχεια αναλύονται οι δέκα ισχυρισμοί και οι τεκμηριώσεις τους .

Πίνακας 1: Δείγμα

ΔΕΙΓΜΑ	ΦΥΛΟ	ΠΟΛΗ	ΗΛΙΚΙΑ	ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΛΟΓΟΙ ΧΡΗΣΗΣ Μ.Μ *
1	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	16	ΑΠ.ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	ΜΑΘΗΤΗΣ	2,3,4
2	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	16	ΑΠ.ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	ΜΑΘΗΤΗΣ	2,3,4
3	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	18	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	ΣΤΡΑΤΙΩΤΗΣ	2,4,5
4	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΜΕΣΟΣ	19	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ	2,3,4
5	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΜΕΣΟΣ	19	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ	2,3,4
6	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	20	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ	2,3,4
7	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΑΡΝΑΚΑ	21	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	ΦΟΙΤΗΤΗΣ	1,2,3,4
8	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΜΕΣΟΣ	23	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,3,4
9	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	24	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,3,4
10	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	28	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,4
11	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΑΡΝΑΚΑ	31	ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ	Δ.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,4
12	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	25	ΑΠ. ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,4
13	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	27	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,4
14	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	35	ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑΣ	1,4
15	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	37	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,5
16	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	40	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,3,5
17	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	51	ΑΠ.ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	ΟΙΚΙΑΚΑ	2,5
18	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	53	ΑΠ.ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	Δ.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,5
19	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	45	ΑΠ.ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,5
20	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	58	ΑΠ.ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	ΟΙΚΙΑΚΑ	2,4,5
21	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	50	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,5
22	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	42	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑΣ	1,2,4,5
23	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	59	ΑΠ.ΛΥΚΕΙΟΥ	Ι.ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ	1,2,5
24	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	62	ΑΠ.ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6
25	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	69	ΑΠ.ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6
26	ΑΝΤΡΑΣ	ΛΕΜΕΣΟΣ	78	ΑΛΛΟ**	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6
27	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΜΕΣΟΣ	61	ΑΠ.ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6
28	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΜΕΣΟΣ	79	ΑΛΛΟ**	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6
29	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΜΕΣΟΣ	66	ΑΠ.ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6
30	ΓΥΝΑΙΚΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	70	ΑΛΛΟ**	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ	2,5,6

\*1=Εργασία, 2=Βόλτα, 3=Σπουδές, 4=Διασκέδαση, 5=Οικογενειακές υποχρεώσεις, 6=Άλλο(π.χ νοσοκομείο,εκκλησία)

\*\*Άλλο= δεν τελείωσε ή δεν πήγε σχολείο

## Ισχυρισμοί και Τεκμηριώσεις

### 1. Οι περισσότεροι Κύπριοι πολίτες του δείγματος αυτής της έρευνας έχουν άδεια οδήγησης για ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Ένας ισχυρισμός που έχει εντοπιστεί μέσα από τις συνεντεύξεις, είναι το γεγονός ότι από τα 30 άτομα, οι 22 έχουν άδεια οδήγησης ενώ οι άλλοι 8 δεν έχουν. Από τους 22, οι 3 ηλικιωμένοι άντρες παρόλο που έχουν εξασφαλισμένη άδεια οδήγησης, δεν χρησιμοποιούν καθόλου το αυτοκίνητο για λόγους υγείας .

Από το δείγμα που έχει απαντήσει θετικά στην ερώτηση αν έχουν άδεια οδήγησης, οι πλείστοι μας ανέφεραν ότι δεν προτιμούν να χρησιμοποιούν κάποιο ΜΜΜ, αλλά το ιδιωτικό τους όχημα, παρόλο που μπορεί να δυσκολευτούν στην εύρεση κάποιου χώρου στάθμευσης ή να μην συμφέρει τόσο οικονομικά τον Κύπριο πολίτη. Για παράδειγμα στη σχετική συνέντευξη που είχε ο ερευνητής με μια φοιτήτρια από τη Λεμεσό, δόθηκε η πιο κάτω απάντηση:

*«Εμ..οι εν νομίζω...Πάλι θα χρησιμοποιούσα το δικό μου όχημα .Προτιμώ να δυσκολευτώ παρά να περιμένω τόσην ώρα μέστες βροχές ή μέστον ήλιο ώσπου να έρτει το λεωφορείο, για να πάω κάπου τζαι όσον αφορά το ταξί, νομίζω εν πολλά ακριβό και έν θα έδινα τόσο πολλά λεφτά για να πάω κάπου και εν συμφέρει.»*

Παράλληλα μέσα από την συνέντευξη μιας άλλης φοιτήτριας από την Λευκωσία, έρχεται να ενισχύσει την πιο πάνω άποψη, λέγοντας μάλιστα ότι τα λεωφορεία είναι αργοπορημένα και έχουν πολλούς αλλοδαπούς, πράγμα που δεν της αρέσει. Συγκεκριμένα η φοιτήτρια απάντησε:

*«Προτιμώ να χρησιμοποιώ το αυτοκίνητο μου γιατί υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση με τα λεωφορεία τζαι εκτός τούτου υπάρχουν πολλοί αλλοδαποί τζαι εκτός του ότι μυρίζουν πολλά άσχημα, πειράζουν θέμας. Μια φορά θυμούμαι, έκατσεν ένας μαύρος δίπλα μου τζαι ενοχλούσε με. Όσο για το ταξί , no comment»*

Από τα πιο πάνω, φαίνεται ότι οι πλείστοι Κύπριοι πολίτες του δείγματος είναι δυσαρεστημένοι με τα ΜΜΜ της Κύπρου και προτιμούν να κάνουν χρήση του ιδιωτικού

οχήματος τους και να αντιμετωπίσουν έτσι τις αντίστοιχες δυσκολίες του (π.χ. χώρος στάθμευσης, ατυχήματα, οικονομικό).

Από την άλλη πλευρά, από τους οχτώ Κύπριους πολίτες του δείγματος που απάντησαν αρνητικά στην ερώτηση αν έχουν άδεια οδήγησης, εκ των οποίων οι τρεις είναι μαθητές, οι τέσσερις ηλικιωμένοι και η άλλη μια οικοκυρά, φαίνεται ότι είναι ευχαριστημένοι με την χρήση των λεωφορείων σε αντίθεση με τα ταξί, τα οποία δεν τα χρησιμοποιούν σχεδόν καθόλου. Αυτό, φαίνεται μέσα από τις δηλώσεις μιας ηλικιωμένης γυναίκας και ενός 16 χρόνου μαθητή οι οποίοι έχουν δηλώσει αντίστοιχα τα πιο κάτω:

*«Κόρη μου, τόσον τζαιρό εσυνήθισα να χρησιμοποιώ για δική μου ευκολία το λεωφορείο. Εν θέλω να δυσκολεύω τα παιθικά μου. Εν κάμνω κάτι ούλλη μέρα τζαι εν ευκαιρία να πάω περίπατο. Η στάση εν τζαι κοντά στο σπίτι μου τζαι πάω τζαι πιο εύκολα στο νοσοκομείο τζαι στον μπακάλη.»*

*«Οι γονείς μου τις πιο πολλές ώρες είναι απασχολημένοι και έτσι δεν έχω άλλη επιλογή τζαι χρησιμοποιώ το λεωφορείο. Δεν με χαλά, μεν σου πω ότι το προτιμώ τζαι δεν θέλω να φαίνεται ότι οι γονείς μου με μεταφέρουν, τζαι έτσι νιώθω τζαι πιο μεγάλος τζαι ανεξάρτητος και αρέσκω σε κορούες. Εξάλλου χρησιμοποιώ το για να παένω σχολείο, για καφέ τζαι τωρά τελευταία ευκολύνειμε την ώρα που φεύκω που τα clubs».*

Συμπερασματικά φάνηκε ότι περισσότερο από το μισό δείγμα, δεν είναι ικανοποιημένο με τα MMM, ενώ ένα μικρό μέρος του δείγματος αυτού όχι μόνο είναι ευχαριστημένοι αλλά τα χρησιμοποιούν καθημερινά.

## **2. Οι πλείστοι Κύπριοι πολίτες του δείγματος, ανέφεραν ότι δεν είναι ευχαριστημένοι με τα MMM που υπάρχουν στην Κύπρο και ότι κρίνονται αναγκαίες κάποιες αλλαγές στον τομέα των Συγκοινωνιών.**

Συγκεκριμένα μέσα από αυτή την έρευνα, φάνηκε ότι ένα μεγάλο ποσοστό των νέων και των μεσήλικων του δείγματος αυτού, δεν είναι ικανοποιημένο με τις υπάρχουσες συγκοινωνίες στην Κύπρο και έτσι αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τα ιδιωτικά τους οχήματα. Παράλληλα προτείνουν κάποιες αλλαγές που πρέπει να γίνουν έτσι ώστε να βελτιωθούν τα MMM για να μπορούν και αυτοί με την σειρά τους να τα χρησιμοποιούν. Το δείγμα πρότεινε τις πιο συχνές διαδρομές των λεωφορείων ανά 10' (λεπτά) για την αποφυγή καθυστερήσεων προς τους



προορισμούς των Κύπριων πολιτών, την εφαρμογή ζωνών ασφαλείας σε όλα τα καθίσματα, την πιστή εφαρμογή των ωραρίων τους και την άμεση καθημερινή ενημέρωση στο διαδίκτυο τόσο για το ωράριο λειτουργίας τους όσο και για άλλα τυχόν απρόοπτα που μπορούν να υπάρχουν, ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ηλεκτρονικές ανακοινώσεις σε κεντρικά σημεία της πόλης ή σε κάθε στάση σχετικά με τις διαδρομές και τα ωράρια λειτουργίας. Ένα άλλο σημείο που θίχτηκε από το δείγμα μας αφορά το εισιτήριο των λεωφορείων, το οποίο προτείνεται να ισχύει για κάποιο χρονικό διάστημα(1-2 ώρες μετά). Όσο αφορά τα ταξί, το δείγμα συστήνει την μείωση των τιμών τους, εκφράζοντας το παράπονο ότι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένοι από το συγκεκριμένο μέσο μαζικής μεταφοράς και ότι είναι πανάκριβα.

Συγκεκριμένα, η 28χρονη πτυχιούχος ιδιωτικός υπάλληλος αναφέρει ότι δεν είναι ευχαριστημένη ούτε από το ταξί αλλά ούτε και από το λεωφορείο, δίνοντας τις δικές τις εισηγήσεις για βελτίωση της κατάστασης:

*«Με το λεωφορείο δεν είμαι ικανοποιημένη γιατί υπάρχει καθυστέρηση και υπάρχουν πολλοί αλλοδαποί...Η μόνη περίπτωση για να χρησιμοποιήσω το μέσο αυτό είναι αν βάλουν σε όλα τα καθίσματα ζώνες ασφαλείας, να υπάρχουν πιο πολλά λεωφορεία έτσι για να μην υπάρχει καθυστέρηση και να υπάρχει συχνή ενημέρωση για τις διαδρομές. Αντίθετα το ταξί είναι πιο ασφαλές, σε παίρνει εκεί που θέλεις στην ώρα σου, αλλά είναι πιο ακριβό και για αυτό πρέπει να γίνει πιο φτηνό».*

Από την άλλη πλευρά, η 79χρονη συνταξιούχος από την Λεμεσό, ανέφερε ότι είναι πολύ ικανοποιημένη με το λεωφορείο και εκτός του ότι την βοηθά στον τρόπο μετακίνησης της, το βρίσκει πολύ οικονομικό. Συγκεκριμένα δήλωσε:

*«Αγάπη μου, είμαι πολλά ικανοποιημένη με το λεωφορείο αφού βοηθά με καθημερινά να πηγαίνω εκεί που θέλω, είναι φτηνό τζαι εκτός που τούτα έχω την ευκαιρία να γνωρίσω τζαι άλλα άτομα και να κάμουμε παρέα και έτσι περνά και η ώρα.»*

Γενικά, μέσα από τις πλείστες συνεντεύξεις που έχουν γίνει για τους σκοπούς αυτής της έρευνας, ενισχύεται ο ισχυρισμός που έχουμε παραθέσει πιο πάνω.

- 3. Οι Κύπριοι πολίτες του δείγματος αυτού, συμφωνούν με την δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο και πιστεύουν ότι θα βοηθήσει κατά πολύ τον τρόπο μεταφοράς στο νησί μας .**

Σχεδόν όλοι ερωτώμενοι του δείγματος, συγκεκριμένα οι 28, συμφωνούν με την δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στην Κύπρο αφού είναι σίγουροι πως αυτό θα βοηθήσει σε πολλούς τομείς την χώρα μας και ιδιαίτερα στον τρόπο μετακίνησης των πολιτών. Εκφράζουν πως υπάρχει μεγάλο πρόβλημα κυκλοφορίας καθημερινά στους δρόμους της χώρας μας και πως το τρένο ή το τραμ θα είναι μια πολύ καλή διεξοδος για το πρόβλημα αυτό. Συγκεκριμένα ανέφεραν πως θα υπάρχει πιο λίγη κίνηση στους δρόμους ιδιαίτερα τις πρωινές και τις απογευματινές ώρες που είναι οι ώρες αιχμής στους δρόμους. Επίσης δήλωσαν πως η δημιουργία του νέου αυτού μέσου σταθερής τροχιάς θα συντελέσει στην μείωση ή την αποφυγή πολλών ατυχημάτων που πραγματοποιούνται καθημερινά στους δρόμους, θα είναι πιο οικονομικό και πιο γρήγορο μέσο σε σχέση με το ιδιωτικό όχημα τους, θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της αρχιτεκτονικής της χώρας μας και οι συγκοινωνίες μας θα έχουν πιο ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος υπογράμμισε το γεγονός ότι η μετακίνηση θα είναι πλέον πιο εύκολη και πιο γρήγορη.

Οι πιο πάνω πληροφορίες τεκμηριώνονται μέσα από τις δηλώσεις που έχει κάνει το δείγμα μας, ενώ χαρακτηριστική είναι η απάντηση του 37χρονου Ιδιωτικού Υπάλληλου απο την Λευκωσία, ο οποίος είπε:

*«Μα σοβαρά θα γίνει έτσι μέσο στην Κύπρο; Δεν το περίμενα(!) Αφού το δήλωσαν και το αποφάσισαν εν πολλά καλά. Σίγουρα αν γίνει τέτοιο μέσο στην Κύπρο θα είναι γεγονός, για πολλούς λόγους. Αλλά πιο πολλά θα βοηθήσει την χώρα μας και στο τρόπο μεταφοράς όλων μας, γιατί αν το χρησιμοποιούν οι Κύπριοι πολίτες δεν θα έχει τόση κίνηση στο δρόμο με αποτέλεσμα να μην γίνονται και πολλά ατυχήματα. Θα είναι πιο οικονομικό για όλους γιατί εν θα θέλουμε 10 ευρώ, το λιγότερο, την ημέρα στην βενζίνη και εκτός τούτου και το πιο σημαντικό πιστεύω θα πηγαίνουμε και πιο νωρίς στις δουλειές μας ή στον προορισμό μας και πιο εύκολα. Έτσι η Κύπρος θα έχει άλλη και πιο εξελιγμένη εικόνα στο τρόπο μετακίνησης και στις συγκοινωνίες της».*

Αντίθετα όμως δύο άτομα του δείγματος μας, έχουν κάπως διαφορετική άποψη για την δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στην Κύπρο. Συγκεκριμένα, δεν κρίνουν πως είναι αναγκαίο να γίνει τέτοιο μέσο στην Κύπρο και θεωρούν πως δεν θα είναι χρήσιμο αλλά ανώφελο για τα δεδομένα της Κύπρου αφού οι αποστάσεις είναι κοντινές, και έτσι θα ταλαιπωρείται ο κόσμος ενώ θα αποτελέσει ένα επιπλέον έξοδο για την κυβέρνηση μας. Επίσης, το ένα εκ των δύο ατόμων του δείγματος μας, εκτός του ότι πιστεύει τα πιο πάνω,

αναφέρει πως οι Κύπριοι σύμφωνα με την κουλτούρα τους προς τα MMM έχουν μάθει να μην τα χρησιμοποιούν, με εξαίρεση τους ηλικιωμένους και τα παιδιά που δεν έχουν άδεια οδήγησης και έτσι αναγκάζονται να τα χρησιμοποιούν. Αναφέρει ακόμα πως ένας Κύπριος πολίτης δεν θα καταδεχτεί να χρησιμοποιήσει ένα MMM για δική του ευκολία, επειδή ο ένας επηρεάζεται από τον άλλο και κάνουν μεγαλύτερη χρήση του ιδιωτικού οχήματος. Παράλληλα δήλωσε πως προτιμά να ταλαιπωρείτε μέσα στην κίνηση και να μην βρίσκει χώρο στάθμευσης παρά να χρησιμοποιήσει κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς και να περιμένει στη στάση του λεωφορείου για ώρα ή να πληρώνει πολλά λεφτά για ταξί. Παρόλα αυτά, αναφέρει πως αν γίνει μέσο σταθερής τροχιάς στην Κύπρο και πολλοί αρχίσουν να το χρησιμοποιούν τότε θα κάνει καλό στην κοινωνία και στην χώρα μας ιδιαίτερα στο τρόπο μετακίνησης όλων μας, αφού ο Κύπριος πολίτης επηρεάζεται από τον συμπολίτη του. Για αυτό πρέπει να γίνουν εκστρατείες που να πείσουν τους πολίτες της Κύπρου να χρησιμοποιούν τα MMM.

**4. Η δημιουργία του νέου μέσου σταθερής τροχιάς στο νησί μας, θα βοηθήσει, όπως αναφέρει ενδεικτικά το δείγμα μας, στην βελτίωση και ανάπτυξη στους τομείς της οικονομίας, της κοινωνίας, του οικολογικού τομέα και τέλος θα βοηθήσει τον τουριστικό τομέα.**

Ο σημαντικότερος λόγος που κρίνει το ΥΣΚΕ και οι ερωτώμενοι του δείγματος για την δημιουργία ενός μέσου σταθερής τροχιάς στην Κύπρο, είναι για την πιο εύκολη και γρήγορη μετακίνηση των πολιτών της χώρας μας. Γεγονός είναι, πως με την δημιουργία αυτού του έργου θα υπάρξει ανάπτυξη και σε άλλους τομείς εκτός από τις συγκοινωνίες. Το δείγμα της έρευνας εξέφρασε τις απόψεις του για το πώς θα βοηθηθεί ο κάθε τομέας ξεχωριστά, αφού οι περισσότεροι συγκλίνουν με όμοιες ιδέες. Παρακάτω ομαδοποιούνται οι απόψεις τους για τους ανάλογους τομείς :

- **Οικονομικός τομέας:** Το δείγμα για αυτό τον τομέα, ενστερνίζεται την άποψη ότι θα αναπτυχθεί η χρήση του πολύ γρήγορα στο νησί μας λόγω της μεγάλης αγοράς φτηνών εισιτηρίων που θα υπάρχει. Ο πολίτης θα χρησιμοποιεί το μέσο σταθερής τροχιάς, εξοικονομώντας παράλληλα χρήματα από τα καύσιμα του ιδιωτικού τους οχήματος. Έτσι, θα μειωθεί η αγορά καυσίμων για τα ιδιωτικά οχήματα και θα υπάρξει μεγαλύτερη κίνηση στα εμπορικά κέντρα, καταστήματα και στις καφετερίες, αφού δεν θα ταλαιπωρούνται οι Κύπριοι πολίτες για το χώρο στάθμευσης. Ακόμη θα μειωθούν τα προστήματα και οι παρανομίες στο δρόμο.

- **Κοινωνικός τομέας:** Το δείγμα αναφέρει πως μεγάλη βοήθεια θα παρέχεται και στην κοινωνία μας, ιδιαίτερα στα άτομα που ανήκουν στις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες. Συγκεκριμένα δήλωσαν ότι το μέσο αυτό θα προσφέρει μεγάλη βοήθεια στην μεταφορά των ηλικιωμένων που δεν οδηγούν ή δεν μπορούν να οδηγήσουν λόγο υγείας, αφού αποτελεί τον πιο εύκολο, γρήγορο και πιο οικονομικό τρόπο μεταφοράς τους σε σχέση με τα λεωφορεία ή τα ταξί. Τα άτομα με αναπηρία δεν μπορούν με ευκολία να μετακινηθούν με τα ΜΜΜ αφού δεν υπάρχουν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις, και ούτε τους παρέχετε κάποια βοήθεια για την μεταφορά τους και έτσι πολύ δύσκολα και σπάνια χρησιμοποιούν τα υπάρχουσα μαζικά μέσα του νησιού μας. Με το νέο μέσο σταθερής τροχιάς όμως, όπως δήλωσε το δείγμα, θα παρέχει ειδικά βαγόνια ή ειδικές μπάρες για να τους βοηθούν έτσι ώστε να εισέρχονται και να εξέρχονται με ευκολία από το μέσο αυτό. Το δείγμα πρότεινε να εργάζονται άτομα μέσα στα ΜΜΜ που να βοηθούν τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες για την μεταφορά τους και την ασφάλεια τους. Έτσι δεν θα νιώθουν οι κοινωνικές αυτές ομάδες υποχρεωμένοι σε δικά τους άτομα για την μετακίνησή τους. Ακόμη το δείγμα αναφέρει πως θα είναι ένα ασφαλές μέσο για την μεταφορά των παιδιών, γι' αυτό προτείνουν να περνά κοντά από στάσεις και σχολεία.

- **Οικολογικός τομέας:** Όσο αφορά το τομέα του περιβάλλοντος, οι περισσότεροι πιστεύουν πως η δημιουργία τρένου ή και τραμ θα εξασφαλίσει ένα πιο υγιές περιβάλλον χωρίς πολλά καυσαέρια στον ατμόσφαιρα, αφού θα μειωθεί η αγορά αυτοκινήτων και έτσι δεν θα υπάρχουν τόσα πολλά αυτοκίνητα για να μολύνουν το περιβάλλον, εξοικονομώντας μάλιστα ενέργεια. Για παράδειγμα ένας μεσήλικας του δείγματος υποστήριξε την προηγούμενη αναφορά με το ακόλουθο παράδειγμα *« Πες 100 άτομα θέλουν να παν στον ίδιο τόπο, και μπαίνουν όλοι στο τρένο ξέρεις πόση εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμου θα υπάρχει και θα προστατεύεται και το περιβάλλον αφού δεν θα μολύνεται τόσο πολύ;»*.

Ακόμη αναφέρουν πως θα μειωθεί η ρύπανση του περιβάλλοντος και οι αιτίες για πυρκαγιά γιατί όπως μας είπε χαρακτηριστικά ένας φοιτητής *«Το περιβάλλον μας θα προστατευτεί από την μεγάλη ρύπανση!. Γιατί το λέω αυτό; Σπουδάζω Λεμεσό ενώ μένω Λάρνακα. Κατά την διαδρομή μου από και προς τις δυο πόλεις, βλέπω πολλούς να ρίχνουν αντικείμενα έξω από το παράθυρο που μολύνουν το περιβάλλον και εκτός αυτού πολλοί καπνίζουν και πετάνε τα αναμμένα αποτσίγαρα έξω...έτσι θα μειωθούν και οι αιτίες για πυρκαγιά»*.

- **Τουριστικός Τομέας:** Επιπλέον ένας άλλος τομέας που προβλέπεται να σημειώσει ανάπτυξη είναι ο τουριστικός, αφού όπως δηλώνει το δείγμα της έρευνας αυτής, οι τουρίστες δεν θα αναγκάζονται πια να ενοικιάζουν

αυτοκίνητα ή να χρησιμοποιούν ταξί που είναι πολύ ακριβά. Θα χρησιμοποιούν το νέο αυτό μέσο μεταφοράς που θα έχει καθορισμένες διαδρομές, οι οποίες είναι άγνωστες γι' αυτούς, ενώ οι μακρινές αποστάσεις θα μειωθούν και θα έχουν έτσι περισσότερο χρόνο να απολαύσουν την διαδρομή τους, παρά να ψάχνουν να βρουν το σωστό δρόμο για το προορισμό τους. Θα μπορούν επίσης να επισκεφτούν όλη την Κύπρο σε μικρό χρονικό διάστημα χωρίς δυσκολίες, ενώ θα μπορούν να δουν τα αξιοθέατα της χώρας μας και να μάθουν για την ιστορία από τα μνημεία, τους ιστορικούς χώρους, τον πολιτισμό και τα ήθη και έθιμα του νησιού μας. Οι συγκοινωνίες που προσφέρει η Κύπρος σύμφωνα με το δείγμα, δεν διευκολύνουν τους τουρίστες, τόσο οικονομικά όσο και μεταφορικά και αποτελούν τους κύριους λόγους για την μείωση του τουρισμού της χώρας. Προτείνουν να υπάρχει στο αεροδρόμιο ή στο λιμάνι της χώρας στάση τρένου ή τραμ, έτσι ώστε με την άφιξη τους στο νησί να υπάρχει ευκολία και γρήγορη μεταφορά στους προορισμούς τους. Έτσι δεν θα αναγκάζονται να περιμένουν κάποιο λεωφορείο μέχρι να έρθει ή μέχρι να γεμίσει επιβάτες, αλλά ούτε κάποιο ταξί που θα τους στοιχήσει πιο ακριβά, δημιουργώντας τους μάλιστα κακές εντυπώσεις για τις συγκοινωνίες του νησιού μας.

- 5. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες της έρευνας, εξέφρασαν την άποψη ότι παρόλο που στην αρχή θα διστάζουν να το χρησιμοποιήσουν για διάφορους λόγους, με τον καιρό επηρεάζοντας ο ένας τον άλλο και συνειδητοποιώντας την γρήγορη και εύκολη υπηρεσία που θα προσφέρει θα το χρησιμοποιούν επί καθημερινής βάσεως. Παράλληλα οι περισσότεροι, ισχυρίστηκαν ότι θα το συνδυάζουν με κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς, όταν κρίνεται ανάγκη.**

Σύμφωνα με την κυπριακή κουλτούρα και τις απόψεις των Κύπριων πολιτών του δείγματος προς τα MMM, φαίνεται ότι οι περισσότεροι νέοι και μεσήλικες του νησιού δεν θα χρησιμοποιούν το νέο μέσο. Αυτοί που φαίνεται να κάνουν χρήση του μέσου αυτού είναι οι νεαροί που δεν έχουν άδεια οδήγησης, οι ηλικιωμένοι συνταξιούχοι, όπου σύμφωνα με την έρευνα αυτή θα το χρησιμοποιούν λόγο οικονομικού συμφέροντος ή επειδή δεν έχουν την ευχέρεια να μετακινηθούν με άλλο μέσο. Μεγάλο ποσοστό του δείγματος της έρευνας, πιστεύει πως στην αρχής της λειτουργίας του τρένου ή τραμ στο νησί μας, οι περισσότεροι θα το χρησιμοποιήσουν από περιέργεια γιατί θα αποτελεί κάτι πρωτότυπο για τα δεδομένα της Κύπρου αλλά δεν θα το χρησιμοποιούν για την καθημερινή μετακίνηση τους παρά μόνο αν αναγκαστούν και δεν έχουν άλλη επιλογή. Επίσης δεν κρίνουν αναγκαίο να το χρησιμοποιήσουν από την στιγμή που δεν συνηθίζουν να πηγαίνουν καθημερινά σε μέρη

που δεν υπάρχει μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση, αφού μπορούν να πάνε κοντινές αποστάσεις με το ιδιωτικό τους όχημα ή με λεωφορείο. Σε αντίθεση με τα πιο πάνω, κάποιοι αναφέρουν ότι στην περίπτωση που θέλουν να μεταφερθούν σε άλλη πόλη, τότε μπορεί να το χρησιμοποιήσουν αφού η μακρινή απόσταση θα μειωθεί και θα μεταφερθούν πιο εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, χωρίς ταλαιπωρία.

Όπως προαναφέρθηκε, οι πιο πάνω απόψεις αναφέρονται στο μεγαλύτερο μέρος του δείγματος. Χαρακτηριστική είναι η απάντηση της 51χρονης γυναίκας οικιακού βοηθού από την Λευκωσία, η οποία αναφέρει πώς με το λεωφορείο μπορεί να μετακινηθεί πολύ εύκολα, γιατί δεν κάνει μακρινές αποστάσεις εκτός από την περιοχή της. Επίσης αναφέρει πως ο Κύπριος είναι περίεργος και έτσι αρχικά θα χρησιμοποιήσει το νέο μέσο αυτό για περιέργεια αλλά δύσκολα θα το χρησιμοποιεί για καθημερινή χρήση. Παρακάτω, παρατίθενται οι δικές τις απόψεις:

*« Εγώ Πόλα μου, δεν πηγαίνω κάπου εκτός την περιοχή μου επειδή είναι όλα κοντά μου, εκτός και αν θέλω να πάω στο Νοσοκομείο ή στην Υπεραγορά, τότε θα με πάρει ο άντρας μου αν είναι σπίτι...εεε.. ειδαλιώς μπορεί τότε να πιάσω το λεωφορείο. Εν το χρειάζομαι το τρένο εγώ όπως και άλλες γειτόνισσες μου γιατί εν πηγαίνουμε κάπου μακριά και εν όλα κοντά μας. Τωρά, όσο ξέρω τους Κυπραίους, εν νομίζω να το χρησιμοποιούν. Μπορεί στην αρχή επειδή θα είναι κάτι καινούργιο, αλλά όχι καθημερινά μόνο για τις βόλτες τους. Οι Κυπραίοι θέλουν χρόνο μέχρι να συνηθίσουν να χρησιμοποιούν έτσι μέσο όπως στις άλλες χώρες που ούλος ο κόσμος εν με τρένα που οδηγά. Εσυνηθίσαν και θέλουν να γίνονται όλα με ευκολία, να μην περπατούν πολλά, να μην περιμένουν πάνω που δέκα λεπτά στην στάση γιατί βαριούνται και εν έμαθαν να κουράζονται ή ντρέπονται επειδή θα χρησιμοποιήσουν λεωφορείο....για το ταξί εν το συζητώ εν πληρώνουν τόσα για να τους πάρει ...προτιμούν να πάρουν το δικό τους αυτοκίνητο.....Τωρά, ο μόνος λόγος που θα χρησιμοποιούσα τρένο ή τραμ ήταν αν πήγαινα σε άλλες πόλεις που εν μακριά....εν να είναι πιο εύκολο και πιο γρήγορο...αλλά για να πάω να πιάσω τρένο να πάω σε άλλη πόλη θα πήγαινα στο σταθμό με το λεωφορείο ή με το αυτοκίνητο και τον άντρα μου»*

Επίσης άλλο μέρος του δείγματος, αναφέρει πως σύμφωνα με την κυπριακή κουλτούρα των πολιτών του νησιού προς τα ΜΜΜ, ο Κύπριος πολίτης θα χρησιμοποιεί το μέσο αυτό αρχικά για βόλτες, αλλά αν ένα μεγάλο ποσοστό από αυτούς θα συνεχίσει να το χρησιμοποιεί για καθημερινή του χρήση, τότε θα γίνει συνήθεια και θα επηρεάσει πολλούς άλλους.

Παράλληλα, το δείγμα αναφέρει πως θα χρησιμοποιεί το νέο μέσο αυτό γιατί οι αποστάσεις της Κύπρου εντός της πόλης είναι πολύ μικρές και το νέο μέσο δεν θα συναντά κίνηση όπως συμβαίνει με τα άλλα υπάρχουσα MMM του νησιού ή με τα ιδιωτικά οχήματα. Ακόμη αναφέρει πως είναι πολύ πιο οικονομικό μέσο σε σύγκριση με τα ιδιωτικά τους οχήματα. Προσθέτει πως οι μακρινές αποστάσεις όπως Πάφος και Αμμόχωστος, θα γίνουν πιο μικρές και έτσι θα τις επισκέπτονται πιο συχνά. Επιπρόσθετα το δείγμα αναφέρει πως θα είναι πιο ξέγνοιαστο αν το χρησιμοποιεί το νέο αυτό μέσο παρά να οδηγεί, ενώ παράλληλα θα είναι πιο ασφαλές, θα μπορεί να ξεκουράζεται ή να κοιμηθεί σε περίπτωση που νυστάζει και δεν έχει δύναμη να οδηγήσει όταν έχει κίνηση ή ταξιδεύει για άλλη πόλη, αποτρέποντας έτσι και τυχόν ατυχήματα. Επίσης αναφέρει πως θα έχει παρέα καθώς ταξιδεύει προς τον προορισμό του εντός και εκτός της πόλης.

Γενικά προτείνουν να γίνουν εκστρατείες από το ΥΣΚΕ έτσι ώστε να γνωρίσουν οι πολίτες το νέο μέσο αυτό, να πειστούν να το χρησιμοποιούν και να να αντιληφθούν πως θα επιφέρει πολύ θετικά αποτελέσματα προς την κοινωνία μας αλλά και σε άλλους τομείς.

**6. Το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος, έχοντας καλές εμπειρίες από τα μέσα σταθερής τροχιάς που έχει χρησιμοποιήσει σε διάφορες άλλες χώρες, φαντάζεται την δημιουργία ενός υπερσύγχρονου έργου με ευρωπαϊκές προδιαγραφές στην Κύπρο, τόσο εσωτερικά και εξωτερικά όσο και στον τρόπο λειτουργίας του.**

Από το δείγμα της έρευνας αυτής, μόνο 2 άτομα δεν έχουν ταξιδέψει σε άλλη χώρα και δεν έχουν χρησιμοποιήσει το τρένο, ενώ οι υπόλοιποι 28 ταξίδεψαν και ανέφεραν στον ερευνητή τί τους έχει εντυπωσιάσει από τα MMM των άλλων χωρών. Αρχικά να σημειώσουμε ότι το δείγμα έχει ταξιδέψει, σε Αγγλία, Γαλλία, Μαρόκο, Ελλάδα, Ολλανδία, Ηνωμένες Πολιτείες, Ιταλία και Σουηδία. Γενικά τους έχουν κάνει εντύπωση τα υπερσύγχρονα μέσα με τις υψηλές προδιαγραφές, αφού μπορούσαν να κλείσουν τα εισιτήρια μέσω διαδικτύου πριν καιρό ενώ υπήρχαν ενημερώσεις για τις στάσεις και τις διαδρομές των μέσων αυτών με τις ακριβείς ώρες λειτουργίας τους. Επίσης τους άρεσαν οι ειδικές μηχανές που υπάρχουν στους σταθμούς, στις οποίες ο επιβάτης έχει την ευχέρεια να επιλέξει πόση θα είναι η διάρκεια του εισιτηρίου του. Παράλληλα τους εντυπωσίασαν οι υπόγειοι σταθμοί και η ειδική προφύλαξη με τις ειδικές στέγες πάνω από την γη. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ένα παράδειγμα μιας 31χρονης δημόσιου υπαλλήλου από την Λάρνακα, στην

οποία έκανε εντύπωση ένα θερμαινόμενο ειδικό δωμάτιο σε ένα σταθμό του Manchester της Αγγλίας, στο οποίο οι επιβάτες είχαν την ευχέρεια να περιμένουν εκεί μέσα το τρένο τις μέρες που είχε πολύ παγωνιά. Επίσης, μέρος του δείγματος ανέφερε πως του έκανε εντύπωση, οι μεγάλες οθόνες που υπήρχαν στους σταθμούς των τρένων, όπου αναγράφονταν εκεί οι διαδρομές και η ακριβής ώρα που θα ερχόταν το επόμενο τρένο ή τραμ.

Παράλληλα πολλοί από τους συνεντευξιαζόμενους δήλωσαν ότι τους προκάλεσε μεγάλο ενθουσιασμό, το γεγονός ότι μόλις έρθει το μέσο μεταφοράς αυτό, οι διπλές υπερσύγχρονες πόρτες με το άνετο εσωτερικό τους σαλόνι ανοίγουν, αντικρίζοντας αμέσως τα αναπαυτικά καθίσματα και τις ειδικές μπάρες που υπάρχουν για να εισέρχονται τα άτομα που ανήκουν στην ευαίσθητη ομάδα με σωματικά προβλήματα. Επιπρόσθετα πολλοί δήλωσαν την αρέσκεια τους προς τις οθόνες του τρένου, μέσω των οποίων ανακοινώνεται στους επιβάτες η επόμενη στάση του μέσου καθώς και οι άλλες διαδρομές που ακολουθούν. Το δείγμα εντυπωσιάστηκε επίσης από τον κλιματισμό του χώρου, από τις πρίζες που υπήρχαν σε κάθε κάθισμα για την χρήση ηλεκτρικών συσκευών και από τον χώρο που υπήρχε για την τοποθέτηση των αποσκευών του. Μεγαλύτερη εντύπωση παρουσιάζει ο 35χρονος επιχειρηματίας από την Λευκωσία, στο γεγονός ότι υπήρχαν ιδιωτικά βαγόνια με την αγορά του αντίστοιχου εισιτηρίου, όπου για να εισέλθει κάποιος μέσα έπρεπε πρώτα να ζητήσει άδεια. Ακόμη πολλοί ανέφεραν πως υπήρχαν τουαλέτες και ειδικό προσωπικό με ειδικό καρότσι που πουλούσε σνακ και ροφήματα για τους επιβάτες. Παρόλα αυτά η μεγαλύτερη εντύπωση των Κυπρίων πολιτών σε τρένα άλλων χωρών ήταν η γρήγορη και εύκολη μεταφορά τους στον προορισμό τους .

Όσο αφορά στην ερώτηση για το πώς φαντάζεται το δείγμα της έρευνας το νέο μέσο σταθερής τροχιάς στο νησί μας, εκφράστηκαν πολλές ιδέες και απόψεις. Καταρχάς, όλοι δήλωσαν ότι θέλουν να υπάρχουν υπερσύγχρονες και ευρωπαϊκές προδιαγραφές στο μέσο μεταφοράς που θα δημιουργηθεί, όπως ακριβώς αυτές που προαναφέρθηκαν ( π.χ. εξωτερικά κλειστοί χώροι που να προστατεύονται οι επιβάτες από τις βροχές και τον ήλιο). Οι συνεντευξιαζόμενοι δήλωσαν την σημαντικότητα της πιστής τήρησης του ωραρίου λειτουργίας του, που πιστεύουν πως θα πρέπει να ξεκινά από τις 6 το πρωί και να σταματά μέχρι τις 12 το βράδυ, ενώ θα μπορούσε τα Σαββατοκύριακα να υπάρχει μια παράταση του ωραρίου μέχρι και τις πρωινές ώρες, όπου η νεολαία πηγαίνει σε κέντρα ψυχαγωγίας και χρειάζεται κάποιο εύκολο και φθινό μέσο μεταφοράς. Επίσης, οι ερωτούμενοι θέλουν να αγοράζουν τα εισιτήρια τους μέσω διαδικτύου, ελέγχοντας μάλιστα αν υπάρχει διαθέσιμη



θέση για την διαδρομή που θέλουν να κάνουν. Έπειτα, ζητούν να υπάρχουν μηχανές όπου θα μπορούν να αγοράζουν τα εισιτήρια τους, τα οποία μπορούν να είναι διαφορετικής διάρκειας όπως μιας ώρας, μισής μέρας, ολοήμερα, εβδομαδιαία ή μηνιαία. Παράλληλα, προτείνουν την ανάθεση κάποιου αρμόδιου ατόμου στο σταθμό, από το οποίο να μπορούν να παίρνουν εισιτήρια σε περιπτώσεις τεχνικού προβλήματος με τις μηχανές και ένα δεύτερο άτομο που να μπορεί να ελέγχει τις παραβιάσεις που πιθανός να υπάρχουν από την πώληση των εισιτηρίων. Το δείγμα θέλει να υπάρχει ασφάλεια εντός, εκτός του σταθμού και μέσα στα τρένα με κάμερες και άντρες ασφαλείας, οι οποίοι θα προστατεύουν τους πολίτες από πιθανά προβλήματα. Επιπρόσθετα, ελπίζουν στην εγκατάσταση κατάλληλων οθονών, οι οποίες θα ενημερώνουν το κοινό για τις διαδρομές του μέσου μεταφοράς και σε πόση ώρα ακριβώς (ώρα, λεπτά, δευτερόλεπτα) έρχεται και φεύγει το επόμενο τρένο ή τραμ, για να γνωρίζουν έτσι πόση ώρα θα περιμένουν. Καθώς είναι σε αναμονή αναφέρουν πως καλή ιδέα θα ήταν να υπάρχει στους σταθμούς κυλικείο που να πουλά σνακ και ροφήματα όπως και μέσα στο τρένο ή τραμ με ειδικό καρότσι.

Το δείγμα τόνισε ότι θέλει το νέο μέσο μεταφοράς να έχει ωραία και έντονα χρώματα τόσο εξωτερικά αλλά και εσωτερικά για να ξεχωρίζει και να κάνει εντύπωση. Επιπρόσθετα θέλει να υπάρχουν άνετα και πολλά καθίσματα, να υπάρχει ειδικός χώρος για να τοποθετούν οι επιβάτες τις αποσκευές τους και τραπεζάκια ή κάτι αντίστοιχο για να τοποθετούν κάποια από τα αντικείμενα τους. Επίσης συστήνουν την εφαρμογή οθονών με τηλεόραση, οθόνες με ανακοινώσεις για την επόμενη στάση ή την διαδρομή που θα κάνει το μέσο καθώς και την ηχητική και εικονική ανακοίνωση για το πού βρίσκονται κάθε φορά. Ακόμη κρίνουν αναγκαίο να υπάρχει τουαλέτα και χώρος καπνιστών και μη καπνιστών. Επίσης, θέλουν να υπάρχει κλιματισμός με ζεστό και κρύο αέρα ενώ το σημαντικότερο για αυτούς, είναι να υπάρχει γρήγορη, εύκολη και ασφαλή μεταφορά.

Αυτές ήταν οι ομόφωνες και οι γενικές ιδέες που έδωσε το δείγμα στον ερευνητή, και ευελπιστούν να βοηθήσουν στο να γίνει όσο το δυνατό καλύτερο το έργο. Στόχος είναι να βοηθά τους πολίτες της Κύπρου και γενικά την χώρα σε διάφορους τομείς, έτσι ώστε να καταταχθεί μέσα στις καλύτερες ευρωπαϊκές συγκοινωνίες με τις πλέον υπερσύγχρονες προδιαγραφές.

7. Το δείγμα της έρευνας αυτής, δήλωσε ομόφωνα ότι το νέο αυτό μέσο μεταφοράς θα διακρίνεται από μεγάλη ασφάλεια, αποτρέποντας έτσι διάφορα ατυχήματα που

**συμβαίνουν καθημερινά στους δρόμους και προστατεύοντας την σωματική ακεραιότητα των πολιτών .**

Ο ομόφωνος ισχυρισμός που έχει εντοπιστεί γενικά μέσα από τις συνεντεύξεις των 30 ατόμων του δείγματος αυτού, εκφράζει πως το νέο μέσο μεταφοράς πιστεύει πως θα διακρίνεται για την ασφάλεια του, αποτρέποντας έτσι τα διάφορα ατυχήματα ή και τα δυστυχήματα που συμβαίνουν καθημερινά στους δρόμους με τα οχήματα, έχοντας σαν οδυνηρό αποτέλεσμα να θρηνούμε καθημερινά θύματα ή τραυματίες. Πρέπει να τονιστεί πως ασφάλεια θα προσφέρεται τόσο εντός όσο και γύρω από το σταθμό των μέσων σταθερής τροχιάς αφού το δείγμα επιθυμεί να υπάρχουν κάμερες ασφαλείας αλλά και άτομα που θα επιτηρούν για την ασφάλεια του κόσμου.

Για παράδειγμα σε μία απο τις συνεντεύξεις που είχε ο ερευνητής και συγκεκριμένα με την ιδιωτικό υπάλληλο από την Λευκωσία, δόθηκε η πιο κάτω απάντηση στο ερώτημα για την ασφάλεια:

*«Η ασφάλεια δεν είναι καθόλου σίγουρη σε κανένα μέσο γιατί πάντα κάτι συμβαίνει αλλά πιστεύω πως το τρένο και ιδιαίτερα στην Κύπρο θα μας την προσφέρει σε μεγάλο βαθμό και αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση των ατυχημάτων στους δρόμους με αποτέλεσμα να θρηνούμε άτομα. Αλλά για να γίνει αυτό πρέπει ο κόσμος να χρησιμοποιήσει το μέσο και να συνειδητοποιήσει πως προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια από το αυτοκίνητο. Ακόμη όλα να καταγράφονται με κάμερες ασφαλείας και ελπίζουμε πως θα υπάρχουν άτομα που θα έχουν υπο την ευθύνη τους την ασφάλεια των επιβατών στα τρένα»*

- 8. Σύμφωνα με τις συνεντεύξεις του δείγματος, ειπώθηκε ότι η σύνδεση με κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς όλων των ελεύθερων πόλεων του νησιού μας είναι επιτακτική, τόσο για τον εκσυγχρονισμό όλων των πόλεων της Κύπρου όσο για την πιο εύκολη και γρήγορη μεταφορά των κατοίκων τους. Επιπρόσθετα κρίνουν πολύ άδικο το γεγονός ότι οι άλλοι συμπολίτες τους από τις άλλες πόλεις δεν θα έχουν την ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν αυτό το νέο μέσο και να επισκέπτονται πιο γρήγορα και εύκολα τις άλλες πόλεις .**

Στην αρχή αναφέρθηκε στο δείγμα πως το έργο για το νέο μέσο μεταφοράς θα ξεκινήσει από την Λευκωσία, στην συνέχεια θα γίνει σύνδεση με την Λεμεσό και Λάρνακα και έτσι θα σχηματιστεί ένα τρίγωνο επικοινωνίας. Παράλληλα η ερευνήτρια δήλωσε πως θα γίνουν

διαδρομές και στάσεις στις πιο πολυσύχναστες τοποθεσίες της κάθε πόλης, όπως στο κέντρο της κάθε πόλης, νοσοκομεία, διεθνή αεροδρόμιο Λάρνακας, εμπορικά κέντρα, παραλίες, βιομηχανικές ζώνες, πόλοι ψυχαγωγίας, ξενοδοχεία, κ.ά.. Παρόλα αυτά τόνισε ότι δεν έχει γίνει καμία αναφορά για σύνδεση του τριγώνου επικοινωνίας σε άλλες πόλεις του νησιού, όπως σε Πάφο, Αμμόχωστο, Πόλη Χρυσοχούς, βουνά ή κατεχόμενα.

Αυτή η απόφαση του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων ανακοινώθηκε από την ερευνήτρια, και έτσι το δείγμα εξέφρασε τις διάφορες απόψεις του. Ομόφωνο ήταν το παράπονο όλων για την αδικία που θα συμβεί προς τις άλλες πόλεις, αφού έχουν και αυτές δικαίωμα χρήσης του νέου μέσου σταθερής τροχιάς. Επίσης πιστεύουν πως θα είναι πιο χρήσιμο για τις άλλες πόλεις, όπως ελεύθερη Αμμόχωστο, βουνά και Πόλη Χρυσοχούς, οι οποίες βρίσκονται μακριά από τα αστικά κέντρα, τις κεντρικές τοποθεσίες και είναι υποανάπτυκτες. Επιπρόσθετα θα μπορούν πιο εύκολα να πηγαίνουν στην πρωτεύουσα ή και στις άλλες πόλεις που είναι πλέον πιο ανεπτυγμένες και βρίσκονται μακριά από τις πόλεις τους.

Οι πιο πάνω πληροφορίες φαίνονται και μέσα από τις δηλώσεις του 69χρονου συνταξιούχου από την Λευκωσία:

*«Εεε..πρέπει να γίνει σύνδεση πιστεύω του τρένου ή του τραμ, με όλες στις ελεύθερες περιοχές της Κύπρου ή τουλάχιστον με τα κεντρικά σημεία της κάθε πόλης. Έχουν δικαίωμα και οι άλλες Επαρχίες, θα είναι άδικο για τις άλλες πόλεις να πάρουν ανάπτυξη και οι άλλες να παραμείνουν υποανάπτυχτες...αν γίνει έτσι πράμα θα είναι μεγάλο λάθος, γιατί δηλαδή να διαλέξουν την Λευκωσία, την Λεμεσό και την Λάρνακα; Οι άλλες ένεν πόλεις της Κύπρου; Επειδή εν πιο αναπτυγμένες τούτες οι τρείς; Εεε έχουν και οι άλλες πόλεις δικαίωμα.»*

Όσο αφορά την σύνδεση του μέσου με τα κατεχόμενα, εδώ είχαμε τους 27 ερωτώμενους να πιστεύουν πως δεν πρέπει να γίνει η σύνδεση με κατεχόμενα γιατί θα δημιουργηθούν πιο πολλά προβλήματα ενώ αρκούνται μόνο με την σύνδεση όλων των ελεύθερων περιοχών της Κύπρου.

Για τεκμηρίωση των πιο πάνω απόψεων, παρατίθεται η απάντηση που έδωσε η 40χρονη Ιδιωτικός Υπάλληλος από την Λευκωσία:

*«Να γίνει σύνδεση με τα κατεχόμενα; Εν μας φτάνουν τα προβλήματα που έχουμε επειδή ανοίξαν τα σύνορα, τωρά πρέπει να συνδεθεί και το τρένο μαζί τους; Εγώ σαν (όνομα) δεν συμφωνώ καθόλου να γίνει τούτη η σύνδεση...εξάλλου θα πρέπει να σταματά στα σύνορα να*

*γίνεται έλεγχος, θα πηγαίνει και θα έρχεται όποιος θέλει και θα γίνουν χειρότερα τα πραματα. Μακάρι πρώτα να γίνει έτσι νέο μέσο στην Κύπρο να συνδεθούν όλες οι ελεύθερες περιοχές της Κύπρου και με τα κατεχόμενα έχει καιρό να το σκεφτεί το Υπουργείο, αν υπάρχει περίπτωση όμως ποτέ να γίνει έτσι πράμα πρέπει να το μελετήσουν πολλά αν και διαφωνώ.»*

Σε αντίθεση με τους πιο πάνω, τρία από τα άτομα του δείγματος και συγκεκριμένα δύο φοιτήτριες από την Λεμεσό και ένας συνταξιούχος από την Λευκωσία, πιστεύουν πως η σύνδεση με τα κατεχόμενα θα ωφελήσει το νησί μας αν και στην αρχή θα υπάρχουν πολλές αντιδράσεις και προβλήματα. Πιστεύουν πως σιγά-σιγά ο κόσμος θα το συνηθίσει και θα το χρησιμοποιεί, για να πηγαίνει στη μη ελεύθερες περιοχές, παρόλο που τονίζουν ότι για να γίνει αυτό χρειάζονται πολλές μελέτες μεταξύ της κυβέρνησης των ελευθέρων περιοχών και αυτής των κατεχομένων. Αναφέρουν επίσης, πως οι νέοι του νησιού και γενικά όλοι οι πολίτες θα γνωρίσουν πιο εύκολα τόσο τις περιοχές στα κατεχόμενα όσο και τις ελεύθερες περιοχές. Για το καλύτερο αποτέλεσμα αυτής της σύνδεσης πιστεύουν πως πρέπει να έχουν σαν κύριο γνώμονα την ασφάλεια των Κύπριων πολιτών.

Χαρακτηριστική ήταν η απάντηση μιας φοιτήτριας από την Λεμεσό:

*«Ένα τέτοιο μέσο για την Κύπρο θα είναι ότι καλύτερο για πολλούς λόγους, ελπίζουμε να γίνει σύνδεση με όλες τις ελεύθερες περιοχές της χώρας μας. Τώρα όσο αφορά τη σύνδεση με τα κατεχόμενα εμένα δεν μου ακούγεται καθόλου κακό...γιατί θα υπάρξει μεγαλύτερη επικοινωνία με την άλλη πλευρά, θα μπορούσαμε να γνωρίσουμε καλύτερα τους τόπου στα κατεχόμενα αφού δεν ξέρουμε που βρίσκονται τα περισσότερα ή μπορεί να είναι μακριά. Το ίδιο μπορεί να κάνουν και οι κάτοικοι στα κατεχόμενα...απλά για να γίνει αυτό πρέπει να μελετηθεί κατά πολύ το έργο και θα υπάρχουν και πολλές αντιδράσεις και από τις δύο πλευρές, αλλά αν υπάρξει ποτέ τέτοια περίπτωση σύνδεσης, θα αργήσει πολύ να γίνει ».*

- 9. Η σύνδεση με τις άλλες πόλεις της Κύπρου, αποτελεί ένα λόγο που παροτρύνει το δείγμα να χρησιμοποιεί το νέο μέσο πιο συχνά γιατί οι μακρινές αποστάσεις μικραίνουν, αποφεύγοντας έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση που επικρατεί καθημερινά στους δρόμους .**

Ομόφωνη ήταν και εδώ η άποψη των ερωτώμενων του δείγματος, οι οποίοι πιστεύουν πως η η σύνδεση με όλες τις πόλεις της ελεύθερης Κύπρου θα είναι ένας λόγος που θα τους παροτρύνει να χρησιμοποιούν το νέο μέσο σταθερής τροχιάς πιο συχνά, αφού οι μακρινές

αποστάσεις θα γίνουν μικρές, δεν θα ταλαιπωρούνται με το αυτοκίνητο και θα εξοικονομούν καύσιμα και ώρα. Θα μπορούν να βλέπουν δικά τους άτομα που βρίσκονται σε άλλες πόλεις πιο συχνά και πιο γρήγορα παρά να κρατούν επικοινωνία μέσω τηλεφώνου. Επίσης τα άτομα που δυσκολεύονται να μετακινηθούν ή δεν έχουν άδεια οδήγησης θα πηγαίνουν πιο συχνά και πιο εύκολα στις πόλεις αφού θα τους είναι πολύ χρήσιμη αυτή η σύνδεση. Έπειτα άτομα που εργάζονται ή σπουδάζουν σε άλλες πόλεις δεν θα χρειάζονται καθημερινά να είναι στον αυτοκινητόδρομο και θα γίνεται έτσι η εξοικονόμηση καυσίμων και χρημάτων.

Οι τεκμηριώσεις που αποδεικνύουν τα πιο πάνω δεδομένα, φαίνονται μέσα από τις απαντήσεις της 58χρονη οικοκυράς από την Λευκωσία και της 24χρονης Ιδιωτικού Υπαλλήλου επίσης από την Λευκωσία:

*«Βεβαίως, θα είναι ένας από τους σημαντικότερους λόγους πιστεύω που θα χρησιμοποιώ το μέσο αυτό πιο συχνά, αφού δεν έχω άδεια οδήγησης και οι πιο πολλοί συγγενείς μου βρίσκονται στη Λεμεσό, και κάνω καιρό να τους δω. Είναι και η αδερφή μου Λεμεσό που ούτε εκείνη την βλέπω συχνά γιατί ούτε εκείνη έχει άδεια αυτοκίνητου και δεν μπορεί κάθε φορά να λαλεί σε παιδί της ή στον άντρα της να την φέρει Λευκωσία αλλά ούτε εγώ να λέω του άντρα μου που δουλεύει να με πάρει Λεμεσό. Θα βρεθούμε πιο συχνά και από κοντά παρά να μιλούμε συνέχεια που το τηλέφωνο. Αλλά θα είναι και ευκαιρία να πηγαίνω με τον (όνομα συζύγου) βόλτα και για διακοπές στις άλλες πόλεις πιο συχνά παρά να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο του, αφού δυσκολεύεται και τις νύχτες να οδηγά, θα μας είναι πιο εύκολο »*

*«Κατά την άποψη μου, νομίζω πως θα χαρούν όλοι αν γίνει πρώτα τρένο ή τραμ στην Κύπρο, και ειδικά αν γίνει σύνδεση και με άλλες πόλεις, θα το χρησιμοποιούμε πιο πολλά. Καταρχήν, γιατί εν ευκαιρία να είμαστε μαζί όλοι μέσα σε ένα μέσο, να πηγαίνουμε μαζί παρέα, να μην μένουμε στην πόλη μας αφού θα έχουμε την ευκαιρία να κάνουμε βόλτα ή να πίνουμε το καφέ μας και το ποτό μας και σε άλλη πόλη. Σε περίπτωση που πάμε για ποτό σε άλλη πόλη εν θα έχουμε έννοια να θα πιούμε πολύ ποτό για να μην μας πιάσει η αστυνομία για αλκοτέστ. Επίσης έχω συμφοιτήτριες, φίλους και συγγενείς που άλλες πόλεις και θα είναι ευκαιρία να συναντούμαστε πιο συχνά παρά να μιλούμε συνέχεια που το τηλέφωνο».*

**10. Όλο το δείγμα, ισχυρίζεται ότι το τρένο ή το τραμ θα συντελέσει στην ανάπτυξη της πραγματικής επικοινωνίας των ανθρώπων (διαντίδραση), αφού είναι από όλους αποδεκτό ότι ζούμε σε μια κοινωνία της πληροφορίας, όχι βέβαια όπως**

**συμβαίνει στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, αλλά έχουμε επηρεαστεί κατά πολύ από την τεχνολογική ανάπτυξη.**

Σύμφωνα με το δείγμα μας, όλοι πιστεύουν πως ζούμε σε μια Κοινωνία της Πληροφορίας, αλλά όχι όπως οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Η χώρα μας έχει αναπτυχθεί κατά πολύ στο τεχνολογικό τομέα αλλά όχι όσο έχουν αναπτυχθεί οι υπόλοιπες χώρες της ΕΕ. Η Κύπρος χρειάζεται ακόμα να πάρει ανάπτυξη για να εξελιχθεί και να ζει σε μια ΚΤΠ όπως οι άλλες χώρες, αλλά με αυτό δεν σημαίνει πως όλα σχεδόν δεν γίνονται με τεχνολογικά μέσα, αφού όπως η επικοινωνία γίνεται μέσω τηλεφώνου ή διαδικτύου, η ενημέρωση μέσω τηλεόρασης ή διαδικτύου, η διασκέδαση μέσω ηλεκτρονικών παιχνιδιών ή μέσω διαδικτύου, ραδιοφώνου κ.ά.

Στην ερώτηση αν το νέο μέσο σταθερής τροχιάς θα βοηθήσει στο να κρατηθεί η πραγματική επικοινωνία, οι συμμετέχοντες ισχυρίστηκαν ότι το τρένο ή το τραμ θα συντελέσει στην ανάπτυξη της πραγματικής επικοινωνίας, δηλαδή να γίνεται από κοντά η επικοινωνία και οι συναντήσεις παρά να επικοινωνούν συνεχώς μέσω τηλεφώνου, μηνυμάτων, με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή γενικά μέσω διαδικτύου. Θα είναι μια ευκαιρία να γίνονται όλα από κοντά αλλά αυτό δεν σημαίνει πως θα σταματήσει η επικοινωνία μέσω τηλεφώνου ή διαδικτύου, αλλά θα μειωθεί και θα αναπτυχθεί η επικοινωνία και η κοινωνικοποίηση των πολιτών της Κύπρου.

Για παράδειγμα στη σχετική συνέντευξη που είχε η ερευνήτρια με τον 27χρονο Ιδιωτικό Υπάλληλο από την Λευκωσία, δόθηκε η πιο κάτω ολοκληρωμένη απάντηση, η οποία ενισχύει τις πιο πάνω απόψεις όλου του δείγματος:

«Δεν ήξερα πως αυτή η επικοινωνία και η χρήση τεχνολογιών που κάνουμε και ζούμε καθημερινά λέγεται ΚΤΠ, έμαθα και κάτι...πέρα από αυτό... πιστεύω πως ζούμε σε μια τέτοια κοινωνία αφού όλα σχεδόν που κάνουμε είναι με την βοήθεια τεχνολογικών μέσων, η επικοινωνία μας, αφού χρησιμοποιούμε συνέχεια το τηλέφωνο, τα μηνύματα στο κινητό, το διαδίκτυο με το msn, το Skype, το facebook και μιλώ με φίλους και συγγενείς που μπορεί να μένουμε κοντά, σε άλλη πόλη ή χώρα. Επίσης ενημερωνόμαστε πλέον μέσω των blogs, την ηλεκτρονική εφημερίδα και την τηλεόραση... μέχρι και τον ελεύθερο μου χρόνο χρησιμοποιώ όπως και άλλους που ξέρω το internet, ή το play station, wii, το κινητό μου για να περάσει η ώρα μου...ούλοι εξαρτόμαστε πλέον που την τεχνολογία...αλλά δεν έχουμε τόση ανάπτυξη όσο οι άλλες χώρες της Ευρώπης...Νομίζω το τρένο ή το τραμ, όποιο γίνει στην Κύπρο θα

βοηθήσει να κρατηθεί η πραγματική επικοινωνία, αφού θα μπορώ να πηγαίνω σε άλλες πόλεις να βρεθούμε με φίλους μου παρά να τους μιλώ συνέχεια που το internet ή το τηλέφωνο, παρά να παίζω συνέχεια ηλεκτρονικά παιχνίδια θα έχω ευκαιρία να πηγαίνω βόλτες σε άλλες πόλεις...αλλά δεν σημαίνει πως θα σταματήσω να χρησιμοποιώ το τηλέφωνο, το internet ή να παίζω ηλεκτρονικά παιχνίδια απλά θα μειώσω την χρήση τους».

## 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Γενικά, με βάση την βιβλιογραφική ανασκόπηση και τα αποτελέσματα της έρευνας είναι φανερό πως υπάρχουν κοινοί άξονες και από τις δύο πλευρές αλλά και κάποιες αντιπαραθέσεις. Το κοινό σημείο και των δύο, που είναι το σημαντικότερο από όλα είναι η ομόφωνη αποδοχή της δημιουργίας του νέου μέσου σταθερής τροχιάς. Αφού όσο οι αρμόδιοι του ΥΣΚΕ αλλά και οι πολίτες του δείγματος συμφωνούν με την δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο, πιστεύουν ότι θα βοηθήσει κατά πολύ τον τρόπο μεταφοράς και επικοινωνίας στο νησί. Επί το πλείστον, θα βοηθήσει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των Κυπρίων και τη σύνδεση των αστικών περιοχών και της υπαίθρου, την προστασία του περιβάλλοντος, την εξοικονόμηση χρόνου και ενέργειας. Οι δύο πλευρές πιστεύουν πως η δημιουργία του νέου μέσου σταθερής τροχιάς στο νησί, θα βοηθήσει, στην βελτίωση και ανάπτυξη στους τομείς της οικονομίας, της κοινωνίας, της οικολογίας και τέλος θα βοηθήσει τον τουριστικό τομέα.

Επίσης υπολογίζεται, πως αρχικά οι Κύπριοι θα διστάσουν να το χρησιμοποιήσουν γιατί δεν έμαθαν να κάνουν μεγάλη χρήση των ΜΜΜ. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι προϋπήρχε γραμμή μέσου σταθερής τροχιάς παλαιότερα, αλλά δυστυχώς δεν βρήκαν οι Κύπριοι την υποδομή και δεν έμαθαν ποτέ να χρησιμοποιούν τα δημόσια μέσα μεταφοράς, γι' αυτό και οι πλείστοι διακινούνται με τα ιδιωτικά οχήματά τους. Αλλά με τον καιρό θα επηρεαστεί ο ένας από τον άλλο και συνειδητοποιώντας την γρήγορη και εύκολη υπηρεσία που θα προσφέρει θα το χρησιμοποιούν επί καθημερινής βάσεως. Παράλληλα οι περισσότεροι, ισχυρίστηκαν ότι θα το συνδυάζουν με κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς, όταν κρίνεται ανάγκη. Σε αυτό τον ισχυρισμό συμβάλλει η χρήση των σύγχρονων τεχνολογιών για την πληροφόρηση των επιβατών σχετικά με τις συνθήκες μεταφοράς, αλλά και η διευκόλυνση της πρόσβασης τους στα διάφορα μέσα, με ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων.

Επιπρόσθετα, στην βιβλιογραφία γίνεται αναφορά πως σε πολλές πόλεις της Ευρώπης, εμφανίζεται το φαινόμενο της στροφής προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς και δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στα επιφανειακά μέσα σταθερής τροχιάς, με άξονες το τραμ και το ελαφρύ μετρό. Επίσης παρουσιάζονται τα διάφορα ΜΜΜ της Ευρώπης και γιατί οι ευρωπαίοι κάνουν συχνή χρήση των μέσων αυτών και όχι του ιδιωτικού οχήματος τους αντίθετα με τους Κύπριους. Παράλληλα, οι Κύπριοι επηρεασμένοι από τα ταξίδια τους σε άλλες χώρες και βλέποντας την κουλτούρα των Ευρωπαίων προς τα ΜΜΜ, έχουν καλές εμπειρίες από τα μέσα σταθερής τροχιάς που έχουν



χρησιμοποιήσει σε αυτές φαντάζονται την δημιουργία ενός υπερσύγχρονου έργου με ευρωπαϊκές προδιαγραφές μέσου στην Κύπρο, τόσο εσωτερικά και εξωτερικά όσο και στον τρόπο λειτουργίας του.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη χρήση οχημάτων στις αστικές μεταφορές που είναι φιλικά προς το περιβάλλον και με όσο το δυνατόν λιγότερο θόρυβο. Έτσι, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις συναντώνται δίκτυα μεταφορών ενώ υπάρχει και η προοπτική της εφαρμογής εναλλακτικών προτάσεων, όπως η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, κάτι που επιθυμούν και οι περισσότεροι ερωτώμενοι της έρευνας να γίνει και στην Κύπρο. Έπειτα η έρευνα αλλά και σύμφωνα με την βιβλιογραφική ανασκόπηση, δηλώνεται ομόφωνα ότι το νέο αυτό μέσο μεταφοράς πρέπει να διακρίνεται από μεγάλη ασφάλεια, αποτρέποντας έτσι διάφορα ατυχήματα που συμβαίνουν καθημερινά στους δρόμους και προστατεύοντας την σωματική ακεραιότητα των πολιτών.

Σύμφωνα με δηλώσεις του ΥΣΚΕ και των εγγράφων του διαγωνισμού το νέο έργο θα δημιουργηθεί Λευκωσία, Λεμεσό και Λάρνακα αν και οι ίδιοι δηλώνουν πως θέλουν να εξυπηρετηθεί καλύτερα ο Κύπριος πολίτης. Το γεγονός αυτό το κρίνουν πολύ άδικο οι πολίτες που μένουν στις τρεις αυτές πόλεις, γιατί δεν θα έχουν την ευχέρεια να χρησιμοποιήσουν αυτό το νέο μέσο και να επισκέπτονται πιο γρήγορα και εύκολα τις άλλες επαρχίες της Κύπρου. Περισσότερο δυσαρεστημένοι όμως, προβλέπεται να είναι οι κάτοικοι των πόλεων που δεν έχουν πρόσβαση στο συγκεκριμένο μέσο λόγω της μη ύπαρξης του στις πόλεις τους. Επίσης θεωρούν πως η σύνδεση του μέσου της Κύπρου με αυτές, αποτελεί ένα λόγο που παροτρύνει το δείγμα να χρησιμοποιεί το νέο μέσο πιο συχνά γιατί οι μακρινές αποστάσεις μικραίνουν, αποφεύγοντας έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση που επικρατεί καθημερινά στους δρόμους .

Τέλος, όλο το έργο κρίνεται ομόφωνα πολύ σημαντικό για τα δεδομένα της Κύπρου, για τους λόγους που αναφέρονται πιο πάνω αλλά και γιατί το τρένο ή το τραμ θα συντελέσει στην ανάπτυξη της πραγματικής επικοινωνίας των ανθρώπων, τη διαπροσωπική επικοινωνία. Είναι από όλους αποδεκτό ότι η Κύπρος ανήκει σε μια ΚΤΠ, όχι βέβαια όπως συμβαίνει στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, αλλά έχει επηρεαστεί κατά πολύ από την τεχνολογική ανάπτυξη. Μέσα από έρευνα που υπάρχει στην βιβλιογραφική ανασκόπηση και στηριζόμενοι στο δείγμα της έρευνας, οι πλείστοι επιθυμούν την διαπροσωπική επικοινωνία παρά την τεχνολογική και τείνουν στο ότι το νέο μέσο θα τους βοηθήσει να κρατηθεί αυτή τη επικοινωνία, που θα γίνεται πιο εύκολα και οικονομικά.

## 7 ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η σπουδαιότητα της παρούσας ερευνητικής μελέτης, έγκειται στο γεγονός ότι η Κυπριακή κοινωνία σήμερα έρχεται αντιμέτωπη με μια νέα κοινωνική αναγκαιότητα, την εισαγωγή νέων μέσων σταθερής τροχιάς. Η σπουδαιότητα, έγκειται στο ότι, μέχρι στιγμής δεν έχει πραγματοποιηθεί επίσημη έρευνα για τη δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο, εκτός από μια διαδικτυακή έρευνα που έκανε το περιοδικό *Inbusiness news*, όπως έχει γίνει αναφορά πιο πάνω, τα αποτελέσματα της ήταν ποσοτικά. Επίσης γίνεται αναφορά μέσα από τα έγγραφα του ΥΣΚΕ για μελλοντική ποσοτική έρευνα σε μεγάλο δείγμα ατόμων.

Είναι γεγονός πως δεν ενδιαφέρει τον ερευνητή να πραγματοποιήσει μία έρευνα η οποία να διερευνά πόσα άτομα συμφωνούν ή όχι με τη δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο, γιατί η απόφαση πλέον πάρθηκε πως θα δημιουργηθεί από το ΥΣΚΕ. Έτσι, το μόνο που πρέπει να ενδιαφέρει το υπουργείο, στην προκειμένη περίπτωση είναι αυτό που ενδιαφέρει τον ερευνητή. Δηλαδή πώς ο Κύπριος πολίτης φαντάζεται το τρένο ή τραμ στην Κύπρο και ποιες θα είναι οι επιδράσεις των πολιτών προς αυτό, σύμφωνα με την κουλτούρα της κοινωνίας προς τα ΜΜΜ. Σημαντικό είναι το γεγονός πως είναι η πρώτη έρευνα που ασχολείται ποιοτικά με αυτό το θέμα. Διερευνά για την ποιότητα των απαντήσεων που δίνουν οι πολίτες και όχι για την ποσότητα των πολιτών που απάντησαν, γεγονός που ενισχύει την σπουδαιότητα και την αξία της έρευνας.

## 8 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΜΕΛΕΤΗ

Με την ολοκλήρωση της συγκεκριμένης έρευνας, έχουμε οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι κρίνεται αναγκαία η πραγματοποίηση παρόμοιων ερευνών στον Κυπριακό χώρο, αφού μέσα από τη μελέτη της υπάρχουσας βιβλιογραφίας διαπιστώσαμε ότι δεν έχουν πραγματοποιηθεί παρόμοιου τύπου έρευνες στην Κύπρο και υπάρχει ένα κενό. Θα ήταν καλό αν πραγματοποιούνταν άλλες παρόμοιες έρευνες με το θέμα αυτό, που αφορούν για παράδειγμα τις απόψεις των Κυπρίων για να ερευνηθούν αν είναι εφικτό τέτοιο έργο στην Κύπρο. Επίσης ποιές είναι αναλυτικά οι απαιτήσεις των Κυπρίων πολιτών για το μέσο, με σκοπό να το διαμορφώσουν οι ίδιοι ανάλογα με τις ιδέες τους. Τι πρέπει να γίνει για να το χρησιμοποιούν καθημερινά ή πολύ συχνά. Όλα αυτά και άλλα είναι πληροφορίες που αναφέρονται μέσα στην παρούσα έρευνα. Αλλά η παρούσα έρευνα έγινε σε ένα μικρό δείγμα ατόμων. Πρέπει και χρειάζεται να γίνουν περαιτέρω μελέτες με μεγαλύτερο δείγμα από όλες τις πόλεις της Κύπρου, ακόμα και από τουρίστες, για να εκφέρουν την άποψη τους για τα MMM του νησιού.

Θα γίνουν ποσοτικές αλλά και ποιοτικές έρευνες. Η ερευνήτρια της παρούσας έρευνας πιστεύει πως οι μελέτες που θα γίνουν για το παρόν θέμα και για άλλα παρόμοια θέματα, πρέπει να γίνονται με ποσοτικές έρευνες. Ακόμα αναφέρει πως οι αρμόδιοι των περαιτέρω ερευνών να προτιμήσουν τις ποιοτικές μελέτες γιατί έχουν μεγαλύτερη αξία για τέτοια θέματα, επειδή εκφέρουν οι ίδιοι οι ερωτώμενοι τις απόψεις τους και ιδέες τους, που είναι η ουσία.

## 9 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

Δεμερτζής κ.α. *Το διαδίκτυο στην Κύπρο* 2010. *Τελική έκθεση*. Λεμεσός: Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου, 2010.

Ιωσηφίδης, Θ. (2003). *Ανάλυση Ποιοτικών Δεδομένων στις Κοινωνικές Επιστήμες*. (εκδ. 1η). Αθήνα: Κριτική Επιστημονική Βιβλιοθήκη.

Κοζάκου-Μαρκουλλή, Ε. (2010 α, 23 Σεπτεμβρίου). Δημιουργία Τρένο ή/και τραμ στην Κύπρο. Ομιλία.

Κοζάκου-Μαρκουλλή, Ε. (2010 β, 18 Σεπτεμβρίου). Τρένο ή/και τραμ στην Κύπρο;. ΑΛΗΘΕΙΑ, 38.

Κυπριακή Δημοκρατία & Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (2009). Προσφορά για παροχή υπηρεσιών για τεχνοοικονομική μελέτη δημιουργίας γραμμών μέσου σταθερής τροχιάς. *Έγγραφο Διαγωνισμού*. Λευκωσία

Μαλινδρέτος, Γ. (2009). *Σύγχρονες Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές - Εφοδιαστική Προσέγγιση*. City Logistics.

Νικολαΐδης, Ν.(2009, 25 Ιουνίου). Ωρα αποφάσεων για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Φιλελεύθερος.

Παπαναστασίου, Κ. & Παπαναστασίου, Ε. (2005). *Μεθοδολογία Εκπαιδευτικής Έρευνας*. Λευκωσία: συγγραφέας.

Φραντζεσκάκης Ι.Μ. - Γιαννόπουλος Γ.Α., (1986) Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική: βασικές έννοιες, κόμβοι, κυκλοφοριακή ικανότητα, σήμανση, σηματοδότηση, κυκλοφοριακές μετρήσεις, τόμος 1, γ' έκδοση, εκδόσεις: παρατηρητής.

Χατζηλύρας, Α. (2006). *Ο Κυπριακός Κυβερνητικός Σιδηρόδρομος (1905- 1951)*. Λευκωσία: Δήμος Λατσιών.

Ψαρρού, Μ. & Ζαφειρόπουλος, Κ. (2001). *Επιστημονική Έρευνα: Θεωρία και Εφαρμογές στις Κοινωνικές Επιστήμες*. Αθήνα: Μεταίχμιο.

### **Αγγλική**

Boden, Deirdre and Molotch, Harvey (1994), «The compulsion of proximity», in Deirdre Boden and Roger Friedland (eds), *Nowhere: Space, Time and Modernity* (Berkeley: University of California Press)

Bodgan, C., & Biklen, K. (2006). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*. MA: Allyn & Bacon.

Cohen, L., & Manion, L. (2000). *Μεθοδολογία Εκπαιδευτικής Έρευνας*, (Επιμ.): Ν. Παπαγεωργίου. Αθήνα: Μεταίχμιο.

Creswell, J.W. (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches*. USA: Sage Publications.

Crowley, D. & Heyer, P. (2007). *Communication in History: Technology, Culture, Society* (5<sup>th</sup> ed.), Boston: Pearson

Freud, S. (1961). *Civilization and Its Discontents*. New York: W. W. Norton & Co.

Giddens, A. (1984), *The Constitution of Society* (Cambridge: Polity Press)

Goffman, Erving (1971), *Relations in Public: Microstudies of the Public Order* (London: Allen Lane).

Strauss, A., & Corbin, J. (1990). *Basics of qualitative research: Grounded theory procedures and techniques*. Newbury Park. CA: Sage Publications. Inc..

## Διαδίκτυο

InBusiness news (2010). Μετρό εδώ και τώρα θέλουν οι Κύπριοι. Ανακτήθηκε 24, Μαρτίου, 2010 από <http://www.sigmalive.com/inbusiness/news/services/250678>

Ναθένας, Γ. (2010). ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ «ΕΛΛΑΔΑ ΧΩΡΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ» (OPERATION RAIL-A-WAY), ΠΡΑΣΙΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΑΛΟΓΑ ΤΗΣ ΤΡΟΙΚΑΣ..Ανακτήθηκε 25, Φεβρουαρίου, 2011 από [http://www.babylonia.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2975&Itemid=](http://www.babylonia.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=2975&Itemid=).

Narrow Gauge Heaven, Gallery-Railwayws-Cyprus, Ανακτήθηκε από <http://www.narrow-gauge.co.uk/gallery/52>



## 10 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### 10.1 Χάρτης 1



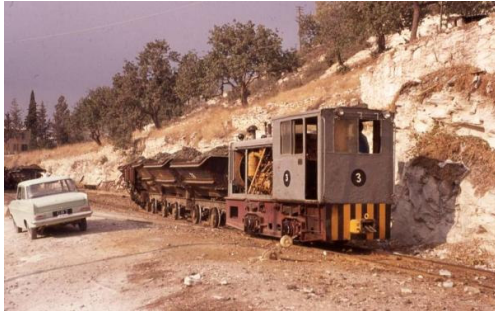


## 10.2 Χαρτης 2





### 10.3 Φωτογραφικό Υλικό για το σιδηρόδρομο 1905 – 1951



**Εικόνα 1:** Kalavassos, Plymouth Diesel No.3 shunts the copper mine yard a few weeks before closure in 1976



**Εικόνα 2:** Καλαβασσός, A Plymouth Diesel arrives at the copper mine with a train of empties from the coast 1976



**Εικόνα 3:** Καλαβασσός, a train of empties returns to the mine in 1976



**Εικόνα 4:** Αμμόχωστος, CGR No.1 outside Famagusta Station Famagusta December 8th 2003



**Εικόνα 5:** Ξερό, A view over the old Cyprus Mines Corporation yard at Xeros, North Cyprus



**Εικόνα 6:** Ξερό, A herd of goats roaming around the Cyprus Mines Corporation yard at Xeros, North Cyprus, with 0-4-0 diesel no. 9, Vulcan Iron Works petrol tractor no. 6 and Baldwin 0-8-2T no. 4. The CMC appears to have run two separate loco lists, one for the steam engines and line diesels and another for the petrol tractors used only for shunting the Xeros yard and the jetty.



**Εικόνα 7:** Ξερό, An unidentified 0-6-0 diesel stands at the head of a lengthy line of hopper wagons at the Cyprus Mines Corporation yard at Xeros, North Cyprus.



**Εικόνα 8:** Αμμόχωστος, *Famagusta harbour works*



**Εικόνα 9:** Ευρύχου, *Evrykhou railway station*

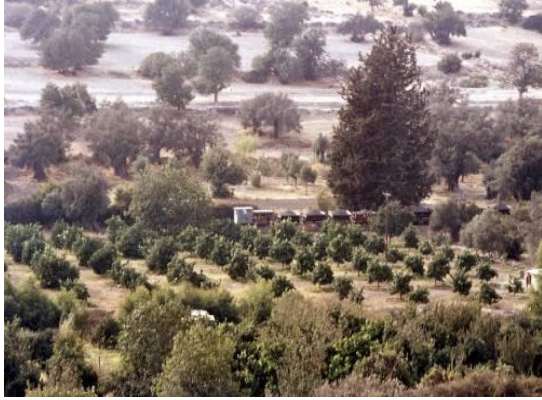


**Εικόνα 20:** *Hunslet 0-6-0 No 1 (1904)*



**Εικόνα 11:** *THIRD CLASS wagon 1920*

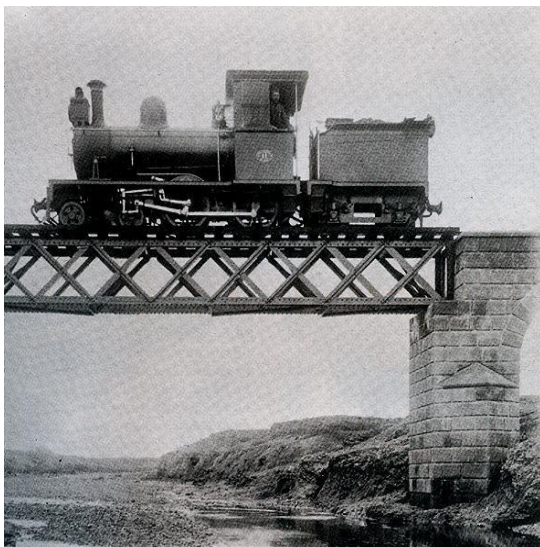




**Εικόνα 12:**Καλαβασσός, copper ore to the coast on the Kalavassos Copper Mine Railway in 1976

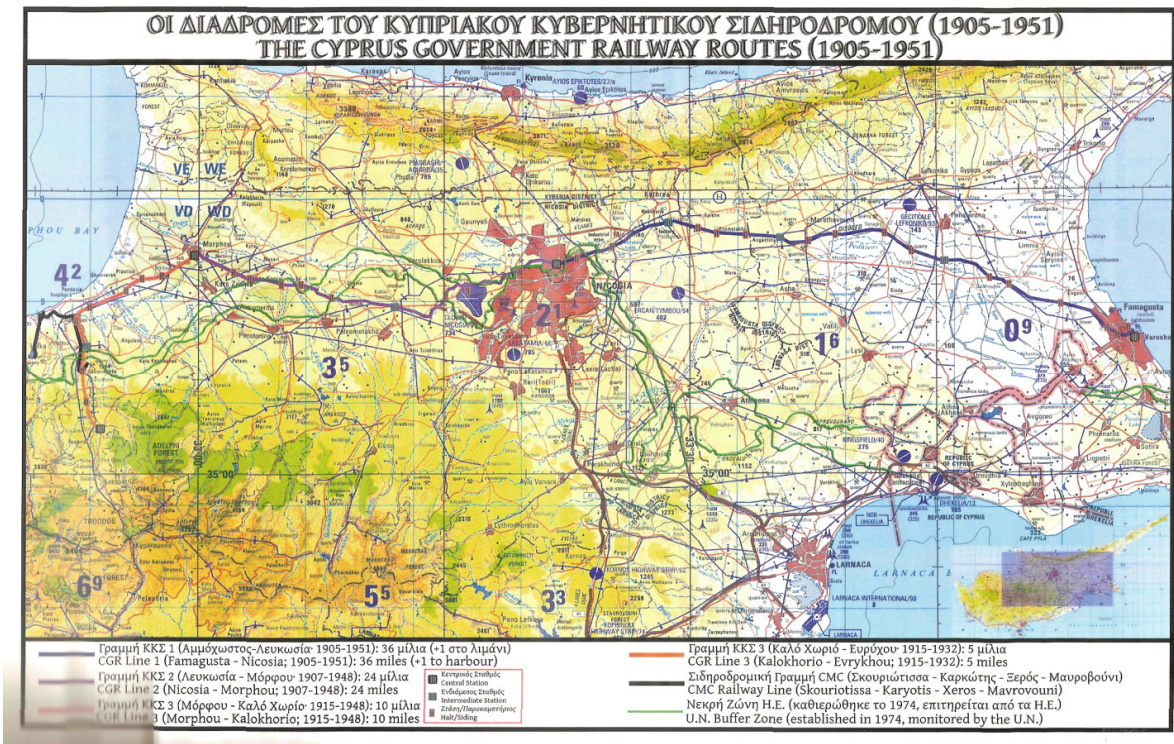


**Εικόνα 13:**Αμμόχωστος, *Famagusta harbour* 1905

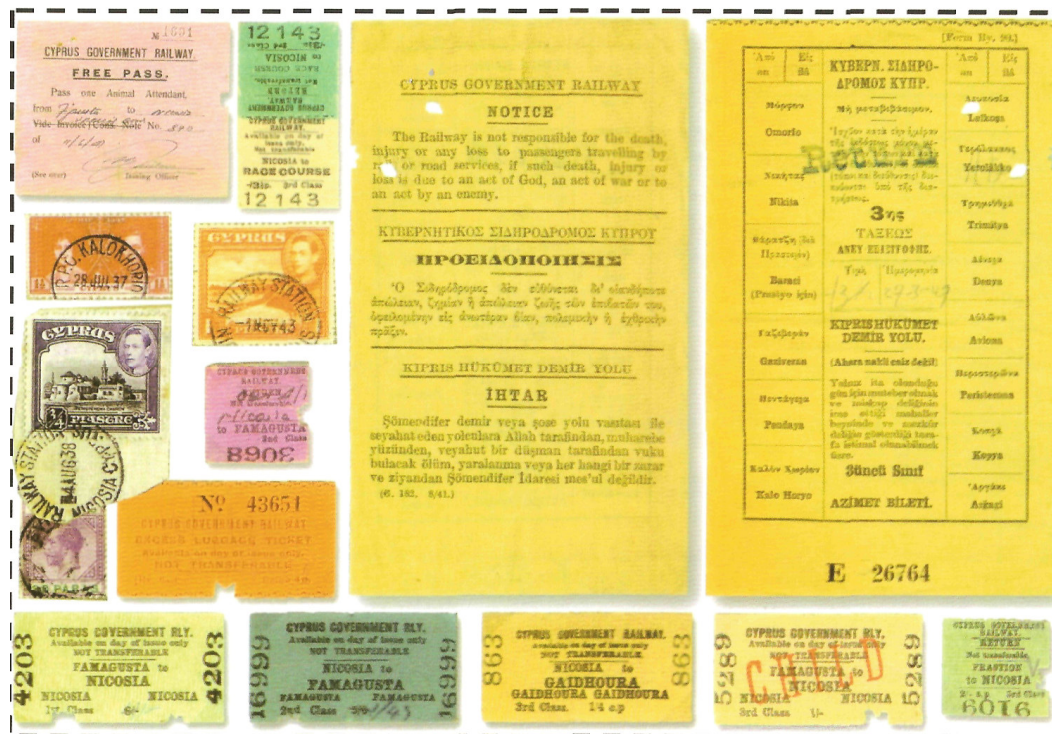


**Εικόνα 14:** *Engine on Pedios River* 1905





Εικόνα 15: Οι διαδρομές του κυπριακού κυβερνητικού σιδηροδρόμου (1905-1951)



Εικόνα 16: Διάφορα αντικείμενα που σχετίζονται με το ΚΚΣ

## 10.4 Ερωτηματολόγιο

Σκοπός της έρευνας, της οποίας μέρος είναι το ερωτηματολόγιο αυτό, είναι να μελετήσει τις επιδράσεις (θετικές- αρνητικές) που θα υπάρξουν στο μέλλον με την δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο, βάση τη κυπριακή κουλτούρα της κοινωνίας για το τομέα των ΜΜΜ. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 16 ερωτήσεις και θα απαντηθούν σε μορφή συνέντευξης η οποία θα είναι ανώνυμη.

1) Φύλο: Άνδρας  Γυναίκα

2) Ηλικία:.....

3) Ποιό είναι το μορφωτικό σας επίπεδο;

Απόφοιτος δημοτικού  Απόφοιτος Γυμνασίου   
Απόφοιτος Λυκείου  Πτυχιούχος

Άλλο.....

4) Επαρχία

Λευκωσία  Λεμεσός  Πάφος  Λάρνακα  Ελεύθερη Αμμόχωστος

Άλλο.....

5) Ποιά η επαγγελματική σας κατάσταση;

Δημόσιος Υπάλληλος  Ιδιωτικός Υπάλληλος

Επιχειρηματίας  Φοιτητής

Στρατιώτης  Μαθητής

Οικιακά  Συνταξιούχος

Άλλο.....

- 6) Ποιοί είναι οι συνηθέστεροι λόγοι που χρησιμοποιείτε κάποιο μέσο μεταφοράς; (Θα προτιμούσα να μου πείτε με σειρά προτεραιότητας )

Εργασία (1) Βόλτα (2) Σπουδές (3) Διασκέδαση (4)

Οικογενειακές Υποχρεώσεις (5) Άλλο..... (6)

- 7) Έχετε άδεια οδήγησης; Ναι  Όχι

α) (Σε περίπτωση που η απάντηση είναι Ναι)

Προτιμάμε να κάνετε χρήση ιδιωτικού οχήματος παρά να χρησιμοποιείτε κάποιο ΜΜΜ; Θα χρησιμοποιούσατε κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς για να αποφύγετε τις δυσκολίες που συναντάτε κατά την μετακίνησή σας προς το προορισμό σας (π.χ. ατυχήματα, δύσκολη εύρεση χώρου στάθμευσης, οικονομικό μέσο) και γιατί;

β) (Σε περίπτωση που η απάντηση είναι Όχι)

Είναι αιτία αυτή για να χρησιμοποιείτε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς για δική σας ευκολία στην μεταφορά, ή προτιμάτε να σας μεταφέρει κάποιο δικό σας άτομο για δική σας ευκολία και γιατί;(λόγο εμπιστοσύνης, δεν θα σας καθυστερήσει)

- 8) Γενικά, είστε ικανοποιημένοι με τα ΜΜΜ που υπάρχουν στην Κύπρο (λεωφορείο, ταξί); Κρίνετε πως πρέπει να γίνουν κάποιες αλλαγές και αν ναι, ποιες είναι αυτές και γιατί;
- 9) Έγιναν δηλώσεις από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων πως γίνονται σχέδια για δημιουργία τρένου ή και τραμ στην Κύπρο, εσείς νομίζετε πως πρέπει να γίνει τέτοιο μέσο στην Κύπρο; Αυτό το νέο μέσο θα βοηθήσει την χώρα μας στο τρόπο μεταφοράς; Πως; Γιατί;
- 10) Πώς νομίζετε πως θα βοηθήσει το νέο μέσο σταθερής τροχιάς (τρένο ή τραμ) τους διάφορους τομείς της Κύπρου;

- οικονομικό τομέα (πχ. αλλαγές στην νέα εμπορική κίνηση των καταστημάτων)
- κοινωνικό τομέα ( π.χ. δυσκολίες στην κίνηση των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, άτομα με ειδικές ανάγκες, παιδιά, ηλικιωμένοι)

- περιβαλλοντικό τομέα( πχ. επιβαρύνει το τομέα ή συμβάλει στην βελτίωση του)
- τουριστικό τομέα (μνημεία, ιστορικοί χώροι)

- 11) Κατά την γνώμη σας, γνωρίζοντας την κουλτούρα της Κύπρου προς τα ΜΜΜ, πιστεύετε πως ο Κύπριος πολίτης θα χρησιμοποιούσε το μέσο αυτό; Θα το χρησιμοποιούσε συχνά ή απλά στην αρχή επειδή θα είναι κάτι καινούργιο για τα δεδομένα της Κύπρου; Εσείς θα χρησιμοποιούσατε σε συνδυασμό με άλλα μέσα (λεωφορείο, ταξί, ιδιωτικό όχημα) για την μετακίνησή σας ή όχι, και γιατί ;
- 12) Έχετε χρησιμοποιήσει ξανά κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς σε άλλες χώρες(που); (Αν απαντήσει ναι τότε του γίνεται και η εξής ερώτηση) «Τι σας έκανε τόσο εντύπωση που θα θέλατε να το έχει και το νέο μέσο της Κύπρου;» Πώς φαντάζεστε πως θα είναι αυτό το νέο μέσο στην Κύπρο; (εξωτερικά, εσωτερικά, τρόπος λειτουργίας του, κλπ.)
- 13) Πιστεύεται πως το νέο μέσο θα είναι πιο ασφαλές (πεζούς, οδηγούς, μείωση ατυχημάτων);
- 14) Αρχικά έχει γίνει ενημέρωση σχετικά με το έργο πως η έναρξη του θα γίνει από την Λευκωσία, στην συνέχεια θα γίνει σύνδεση με Λεμεσό και Λάρνακα (τρίγωνο επικοινωνίας) με στάσεις τους πιο πολυσύχναστους τόπους της κάθε πόλης(κέντρο πρωτεύουσας, νοσοκομείο, εμπορικά κέντρα, παραλίες, βιομηχανική ζώνη, πόλοι ψυχαγωγίας, ξενοδοχεία). Αλλά δεν έγινε καμία αναφορά για σύνδεση με την Πάφο, Αμμόχωστο ή και με τα Κατεχόμενα. Ποια η άποψη σας σχετικά με αυτές τις συνδέσεις και τι νομίζεται πως είναι το πιο σωστό για την Κύπρο και τους πολίτες της;
- 15) Νομίζετε πως η σύνδεση με άλλες πόλεις είναι λόγοι που θα σας παροτρύνουν να χρησιμοποιήσετε το νέο μέσο πιο συχνά και γιατί;
- 16) Πιστεύετε πως ζούμε σε μια κοινωνία της πληροφορίας; Νομίζετε πως πρέπει να έχουμε πραγματική επικοινωνία παρά τεχνολογική; Το νέο μέσο σταθερής τροχιάς θα βοηθήσει να κρατηθεί η πραγματική επικοινωνία; (αρχικά γίνεται μια επεξήγηση για τον όρο ΚΤΠ)