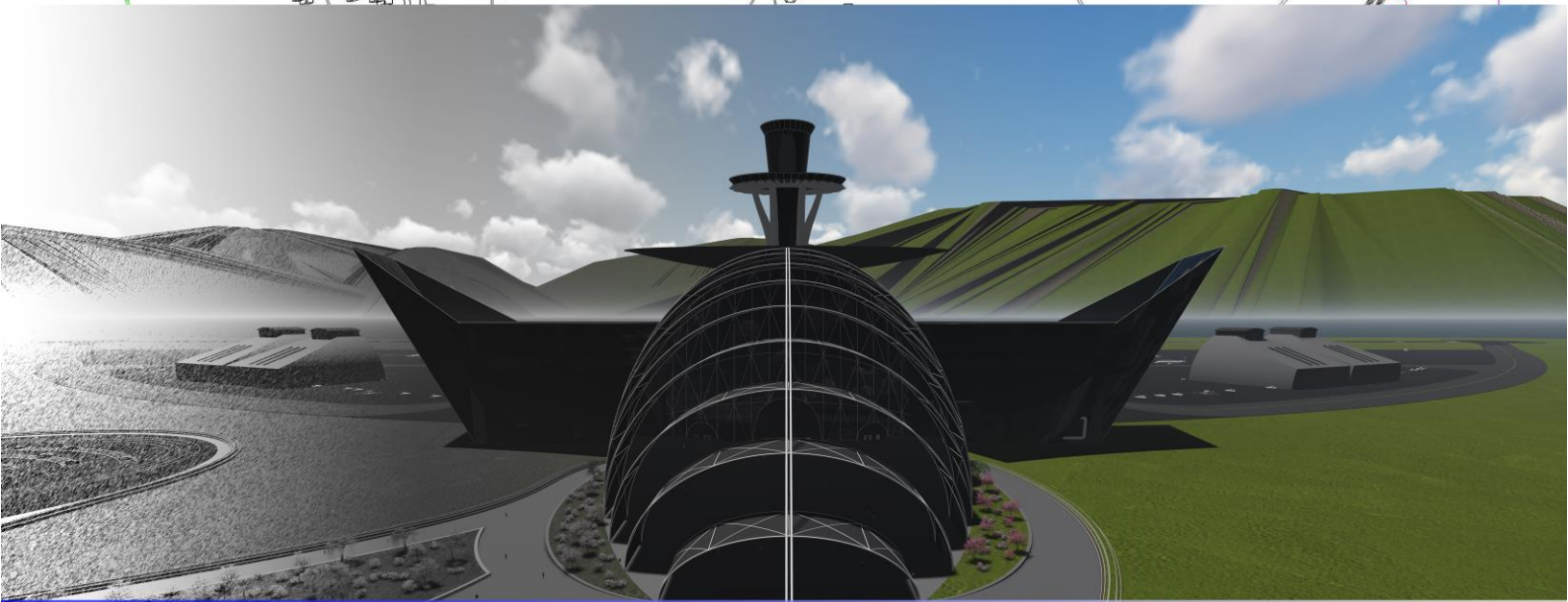
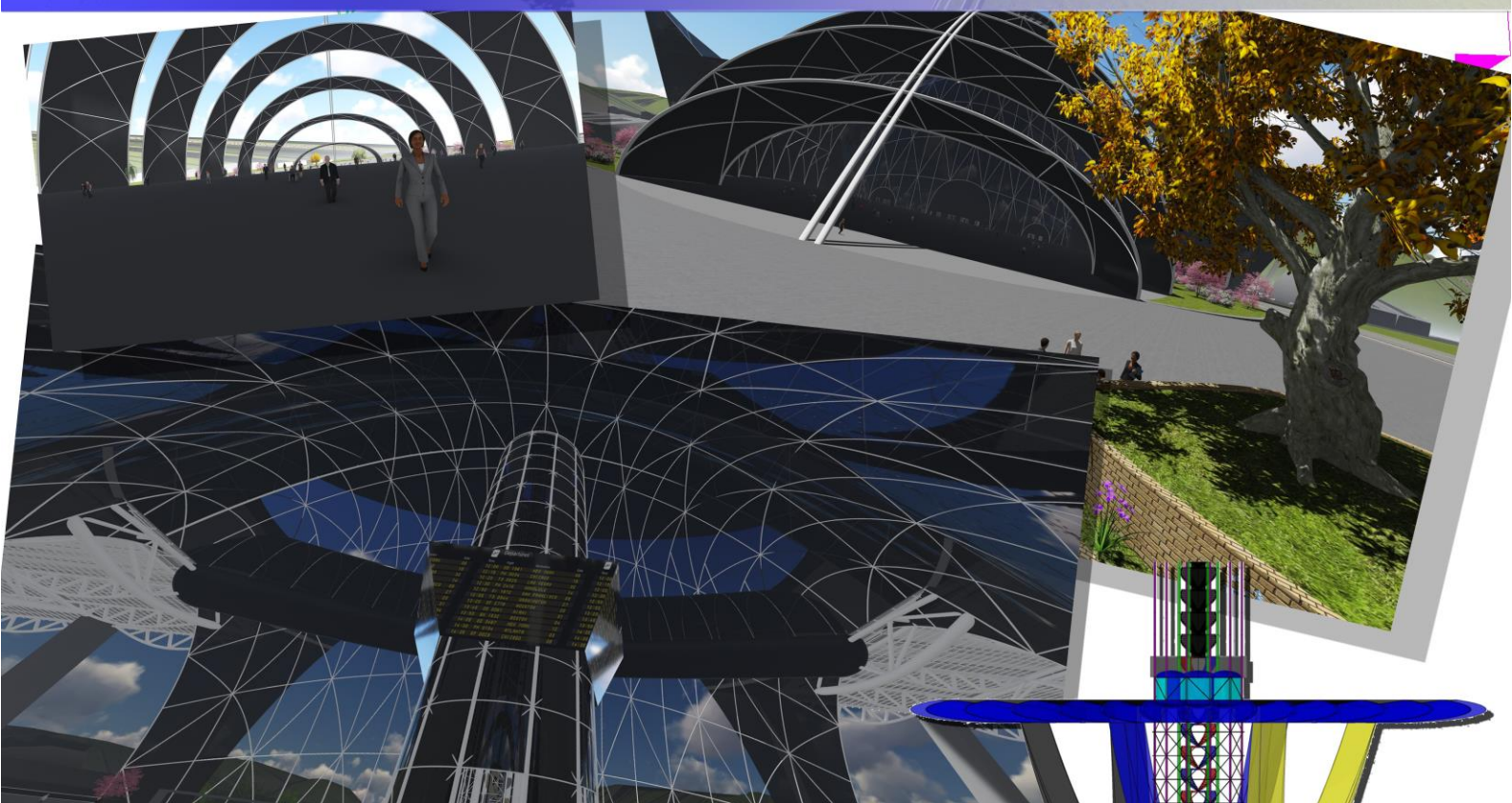


# Α.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ Τ.Τ.

Σ.Τ.ΕΦ. - Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Τ.Ε.



## ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ



Εκπόνηση: Οδυσσέας Κάντας (Α.Μ. 35752)

Επίβλεψη: Γεώργιος Μιχαήλ Εξαρχάκος

Μάρτιος 2016



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Αφιερώνεται

...στην Ιωάννα,

στους γονείς μου,

στον Μπιλάκο

και φυσικά... στον εμπνευστή και καθηγητή μου Μιχαήλ Γιώργο  
Εξαρχάκο.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Ευχαριστίες

Ευχαριστώ όλους όσους με βοήθησαν και με στήριξαν για να ολοκληρωθεί αυτή η πτυχιακή εργασία, είτε παρέχοντάς μου γνώσεις, υλικά και διευκολύνσεις είτε με στήριξαν ψυχικά.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Περίληψη

Στην παρούσα εργασία εκπονήθηκε αρχιτεκτονική μελέτη του νέου αερολιμένα Κέρκυρας προβλέποντας τις απαραίτητες εγκαταστάσεις ώστε να υποστηρίζεται όχι μόνο η υφιστάμενη κίνηση επιβατών στο νησί αλλά και η πρόβλεψη μελλοντικών αναγκών. Στη μελέτη της κατασκευής δόθηκε έμφαση στο πολιτισμικό χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής.

Αποτελείται από δύο μέρη, τη βιβλιογραφική ανασκόπηση και την πρόταση αρχιτεκτονικής μελέτης. Στο πρώτο κεφάλαιο του πρώτου μέρους αναφέρονται τα ιστορικά και οικονομικά στοιχεία του νησιού αλλά και της πόλης της Κέρκυρας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο του πρώτου μέρους περιλαμβάνονται η διοικητική διάρθρωση και πληθυσμιακά - δημογραφικά στοιχεία του Δήμου Κέρκυρας, η τουριστική κίνηση του νησιού, οι δυνατότητες πρόσβασης στο νησί και οι μεταφορές από και προς αυτό. Τέλος, δίνονται στοιχεία σχετικά με το υπάρχον οδικό δίκτυο.

Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο του μέρους αυτού περιγράφεται η κατάσταση που επικρατεί σχετικά με τον υφιστάμενο αερολιμένα του νησιού, «Ιωάννης Καποδίστριας». Δίδονται ιστορικά και στατιστικά στοιχεία αλλά και πληροφορίες για τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές αυτού.

Το δεύτερο μέρος περιέχει την πρόταση της παρούσας μελέτης αλλά και τις διαδικασίες υπολογισμού διαφόρων μεγεθών με στόχο τον προσδιορισμό του μεγέθους των εγκαταστάσεων. Επίσης, περιγράφεται η διαδικασία με την οποία η πρωταρχική ιδέα έγινε προϊόν σχεδίασης καθώς και η ανάλυση της χωροθέτησης του κτιριολογικού προγράμματος που περιλαμβάνει το κυκλοφοριακό δίκτυο με τους χώρους στάθμευσης, το κυρίως κτίριο και την πίστα ελιγμών.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## **Abstract**

This work is an architecture study of the new Corfu Airport which provides the necessary facilities to support not only the existing passenger traffic on the island but predicts future needs. The study of the structure was emphasized by a cultural character of the region.

It consists of two parts, the literature review and the architectural design proposal. The first chapter of the first part referred to the historical and financial data of the island.

The second chapter of the first part contained the administrative structure and population - demographics of the Municipality of Corfu, the tourist development, ways to access the island and transport to and from it. Finally, details are given on the existing road network.

The third and final chapter of this part describes the situation on the existing island's airport "Ioannis Kapodistrias". Historical and statistical data and information on the facilities and infrastructure of this has been given.

The second part contains the proposal of this study and calculation procedures of various sizes in order to determine the size of the premises. It also describes the procedure by which the primary idea has been designed and the analysis of locating the building program that includes the traffic network with parking areas, the main building and the apron.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Περιεχόμενα

A. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	7
1. Κέρκυρα.....	7
1.1. Ιστορικά στοιχεία.....	7
1.2. Η Κέρκυρα.....	12
1.3. Η πόλη της Κέρκυρας.....	13
1.4. Οικονομικά στοιχεία.....	22
2. Πληθυσμιακά στοιχεία.....	25
2.1. Διοικητική διάρθρωση – πληθυσμιακά στοιχεία Δήμου Κέρκυρας.....	25
2.2. Τουρισμός.....	26
2.3. Προσβάσεις - Μεταφορές.....	29
2.4. Οδικό δίκτυο.....	33
3. Υφιστάμενος Αερολιμένας «Ιωάννης Καποδίστριας».....	35
3.1. Ιστορικά.....	35
3.2. Εγκαταστάσεις - Υποδομές Αερολιμένα.....	36
3.3. Στατιστικά στοιχεία.....	38
B. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	41
1. Πρόταση.....	41
2. Επιλογή.....	44
3. Κτιριολογικό Πρόγραμμα.....	56
3.1. Από την ιδέα στην υλοποίηση.....	56
3.2. Ανάλυση χωροθέτησης - κτιριολογικού προγράμματος.....	63
3.2.1. Κυκλοφοριακό δίκτυο – Χώροι στάθμευσης.....	63
3.2.2. Κυρίως κτίριο.....	73
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	100
Ελληνική Βιβλιογραφία.....	100
Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....	101
Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία.....	102
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	103

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Α. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

### 1. Κέρκυρα

#### 1.1. Ιστορικά στοιχεία

Το νησί της Κέρκυρας από ιστορικά ευρήματα φαίνεται να είχε κατοικηθεί από την παλαιολιθική εποχή (70.000-40.000 π.Χ.). Κατά την ομηρική εποχή οι κάτοικοι του νησιού ήταν Φοινικικής καταγωγής και ονομάζονταν **Φαίακες**. Περίπου το 734 π.Χ. η Κέρκυρα έγινε αποικία της Κορίνθου, σημαντικό είναι ότι η προσπάθεια της πόλης να ανεξαρτητοποιηθεί από τη μητρόπολή της αποτέλεσε μία από τις **αφορμές του Πελοποννησιακού Πολέμου**. Το 338 π.Χ. το νησί κατακτήθηκε από τους Κορίνθιους, το 303 π.Χ. από τους Λακεδαιμονίους, από τον Πύρρο το 295 π.Χ. και από τους Ιλλυριούς το 229 π.Χ..



Στη συνέχεια, το νησί βρέθηκε κάτω από τη **Ρωμαϊκή ηγεμονία**. Την περίοδο εκείνη οι Ρωμαίοι χρησιμοποίησαν το λιμάνι της Κέρκυρας. Για το λόγο αυτό είχαν παραχωρήσει κάποια σχετική αυτονομία και προνόμια. Μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η Κέρκυρα έγινε μέρος του Βυζαντίου. Κατά τη περίοδο εκείνη, το νησί είχε συνεχώς επιδρομές από πειρατές. Τον 9ο Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

αίωνα ιδρύθηκε, το **Σχήμα της Κεφαλονιάς** , που περιλάμβανε όλα τα Ιόνια νησιά.

Το νησί της Κέρκυρας μετά από πολλές περιόδους κατοχής από Φράγκους και Ανδεγαύους το **1386** έρχεται στα χέρια των **Βενετών**, αρχίζοντας έτσι μια μακράιωνη περίοδος **ενετοκρατίας**. Ο αέρας και το χρώμα της Κέρκυρας που μέχρι και σήμερα μπορούμε να διαπιστώσουμε οφείλονται στην περίοδο αυτή κατά την οποία σημειώθηκε μεγάλη ανάπτυξη και οικονομική άνθιση.





# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Αρχικά, η πόλη της Κέρκυρας βρισκόταν μέσα από το **φρούριο**, την περίοδο αυτή όμως λόγω της ανάπτυξης αρχίζει να δημιουργείται και μία νέα πόλη, έξω από τα τείχη. Μετά όμως από την καταστροφή που υπέστη το νησί το 1537 από τους Τούρκους με αρχηγό τον Βαρβαρόσσα χτίζεται το **νέο φρούριο**, για να προστατέψει την πόλη που συνεχώς απλώνονταν.





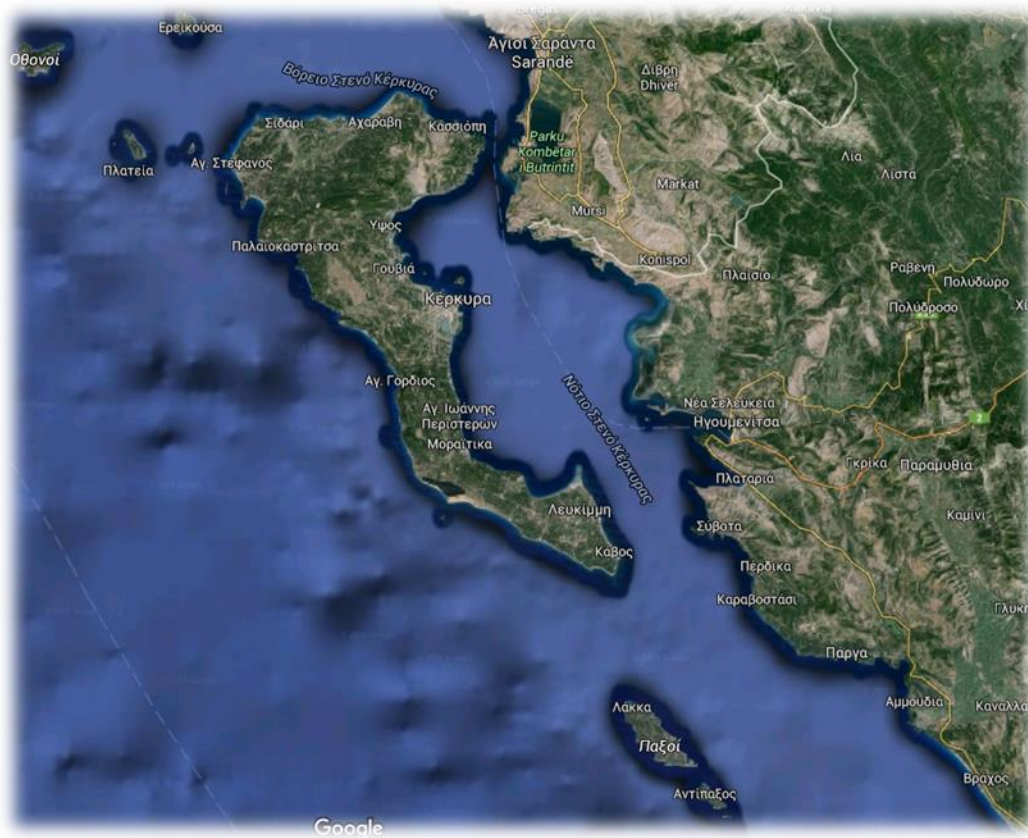
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Από το 1797 αρχίζει μία εναλλαγή Γαλλικής και Ρωσικής κατοχής. Αργότερα, ιδρύεται η **Επτάνησος Πολιτεία**. Κατά τη περίοδο αυτή η Κέρκυρα αναπτύσσεται σε σημαντικό βαθμό. Το **1807 ο Μέγας Ναπολέων** καταλαμβάνει το νησί. Με την κατάρρευση όμως των αυτοκρατορικών Γάλλων του Ναπολέοντα, **αγγλικός στρατός** καταλαμβάνει την Κέρκυρα το 1815 παραμένοντας εκεί ως το **1864**, που το νησί ενσωματώθηκε στην **Ελλάδα μαζί με τα άλλα Επτάνησα**.

Το νησί πλέον ενταγμένο στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος λαμβάνει μέρος στους πολέμους του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Το 1922, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή και την Ανταλλαγή πληθυσμών, η Κέρκυρα αποτέλεσε ένα από τα κυριότερα κέντρα υποδοχής Ελλήνων προσφύγων από τη Μικρά Ασία και την Ανατολική Θράκη.

Το β' μισό του 20ου αιώνα δίνει μία νέα πνοή στο νησί, που θα επουλώσει τα τραύματα του πολέμου. Οι κάτοικοι προσανατολίζονται σε παραγωγικές δραστηριότητες αξιοποιώντας το ιστορικό της παρελθόν. Από το 1960 και μετά ο **τουρισμός** γίνεται για την Κέρκυρα μια από τις δύο πιο σημαντικές πλουτοπαραγωγικές της πηγές. Σταδιακά η οικονομία του νησιού ανακάμπτει επιφέροντας άνοδο του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. Το 1984 ιδρύεται το Ιόνιο Πανεπιστήμιο, το οποίο στεγάζεται στο ανακαινισμένο πλέον κτίριο της Ιονίου Ακαδημίας.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 1.2. Η Κέρκυρα

Το νησί της Κέρκυρας βρίσκεται στα βοριοδυτικά σύνορα της Ελλάδας, στο Ιόνιο Πέλαγος στην είσοδο της Αδριατικής Θάλασσας, πολύ κοντά στις Ηπειρωτικές ακτές. Γειτνιάζει με τις ακτές των Αγίων Σαράντα της Αλβανίας στο βορειοανατολικό της άκρο απέχοντας μόλις δύο χιλιόμετρα καθώς και με τις Ηπειρωτικές ακτές της Ελλάδας.

Το σχήμα της είναι μακρόστενο, πεπλατυσμένο στο βόρειο τμήμα της, ενώ αντίθετα ιδιαίτερος στενό στο νότιο. Το συνολικό μήκος της ακτογραμμής του νησιού είναι 217 χιλιόμετρα σχηματίζοντας αρκετούς όρμους και ακρωτήρια. Στο βόρειο μέρος του νησιού το έδαφος είναι ορεινό, ενώ αντίθετα στο νότιο είναι πιο ομαλό. Οι υψηλότερες κορυφές είναι ο Παντοκράτορας (η αρχαία Ιστώνη, 914 μ.) και το Στραβοσκιάδι (849 μ.) που εδράζονται στο βόρειο τμήμα.



### 1.3. Η πόλη της Κέρκυρας

Η πρωτεύουσα του νομού Κέρκυρας και της περιφέρειας Ιόνιων νησιών είναι σήμερα η ομόνυμη πόλη που εδράζεται στο κεντρικό μέρος της ανατολικής ακτής του νησιού. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 οι μόνιμοι κάτοικοί της είναι 24.838. Το έντονο Βενετσιάνικο στοιχείο, με πολλές Αγγλικές και Γαλλικές επιρροές είναι τα βασικά αρχιτεκτονικά της χαρακτηριστικά. Η αρχοντιά και η μεγαλοπρέπια είναι διάχυτες στον επισκέπτη, καθώς τα αξιοθέατα είναι πολλά και ενδιαφέροντα.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 1 Πλατεία Σπιανάδα

Εντυπωσιακή είναι η πλατεία **Σπιανάδα**, στο κέντρο της πόλης η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη πλατεία των Βαλκανίων. Επίσης, **το Παλιό και το Νέο Φρούριο**, το **Κανόνι**, το Δημαρχείο (Θέατρο Σαν Τζιάκομο), το **Μον Ρεπό** αλλά και τα Μουσεία Βυζαντινής και Μεταβυζαντινής Ιστορίας αποτελούν πολύ σποδαία αξιοθέατα της πόλης.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 2. Κανόνι



## 3. Μον Ρεπό

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 4. Παλιό Φρούριο



## 5. Νέο Φρούριο

Οδυσσέας Κάντας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Το **ποντικονήσι**, το μικρό νησάκι που βρίσκεται μπροστά στο Κανόνι, και ενώνεται με αυτό μέσω μιας μικρής λωρίδας στεριάς, είναι από τα πιο ξακουστά αξιοθέατα του νησιού. Εκεί είναι χτισμένη η εκκλησία του Παντοκράτορα του 11ου ή 12ου αιώνα.



## 6. Ποντικονήσι



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Η Κέρκυρα είναι χωρισμένη σε δύο συνοικίες, την παλιά και τη νέα πόλη. Η τοπική αρχιτεκτονική δεν χαρακτηρίζει τη νέα πόλη η οποία είναι χτισμένη με βάση τα σημερινά πρότυπα, αν και διαθέτει αρκετά κτίρια με τις χαρακτηριστικές καμάρες. Σε αυτή την περιοχή βρίσκονται όλες οι σύγχρονες υπηρεσίες της πόλης.



## 7. Νέα πόλη

Το τουριστικό ενδιαφέρον συγκεντρώνεται στην παλιά πόλη που συνδιάζει με εντυπωσιακό τρόπο φρούρια, ανάκτορα, καντούνια (στενά σοκάκια) και ψηλά κτίρια δυτικού τύπου. Το Καμπίελλο είναι η παλαιότερη συνοικία της παλιάς πόλης με έντονο το βενετσιάνικο στοιχείο την αρχιτεκτονική της. Κέντρικό σημείο της παλιάς πόλης είναι η πλατεία Σπιανάδα και το **Λιστόν**, τον περίφημο δρόμο όπου για να τον διανύσει κάποιος έπρεπε να είναι εγγεγραμμένος σε λίστα ευγενών, εξ ου και το όνομα. Από παντού ξεπροβάλλουν αψίδες και φανάρια με πρώτο το διάσημο «Πεντοφάναρο», σημείο κατατεθέν για τους Κερκυραίους . Ο δρόμος κατασκευάστηκε από τον Mathieu de Lasseps το 1807.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 8. Λιστόν

Πολιούχος του νησιού και τοποθετημένος σε κεντρικό σημείο της παλιάς πόλης είναι ο ναός του **Αγίου Σπυρίδωνα**, του θαυματουργού. Το σκήνωμα αποτελεί πόλο έλξης για όλον τον Ορθόδοξο Χριστιανικό κόσμο. Η μνήμη του Αγίου γιορτάζεται από τους κατοίκους του νησιού πολλές φορές μέσα στο χρόνο. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει την κουλτούρα του νησιού αποτελώντας αφορμή για μουσικές εκδηλώσεις με τις φιλαρμονικές (μπάντες) των απανταχού Δημοτικών Ενωτήτων. Κορύφωση των εκδηλώσεων θρησκευτικής λατρείας είναι το διάσημο σε όλους **Πάσχα στην Κέρκυρα**. Με αυτό ξεκινά η τουριστική σεζόν για το νησί καθώς υποδέχεται κυρίως εγχώριους τουρίστες. Στη συνέχεια δίνει τη σκυτάλη σε τουρισμό από όλον τον κόσμο. Το νησί έχει τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα τον μήνα Αύγουστο, καθώς διαθέτει αμέτρητες καταπληκτικές παραλίες ιδανικές για κάθε επισκέπτη.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



**9. Εκκλησία του Αγίου Σπυρίδωνα**



**10. Πάσχα στην Κέρκυρα, Μικρή Ανάσταση το Μεγάλο Σάββατο**

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 11. Φιλαρμονικές



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 1.4. Οικονομικά στοιχεία

Από τον το Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά η οικονομία του νησιού βασίζεται κυρίως στον τουρισμό. Αποτελεί ένα από πιο προσφιλή μεσογειακά θέρετρα. Πολλές τουριστικές επιχειρήσεις αρχίζουν να αναπτύσσονται από τη δεκαετία του 1960 και μετά, καθώς ο αριθμός των επισκεπτών αυξάνεται με μεγάλους ρυθμούς. Σε αυτή την εξέλιξη σημαντικό ρόλο έπαιξε η ευνοϊκή θέση σε σχέση με τις θαλάσσιες επικοινωνίες με τις ευρωπαϊκές χώρες αλλά και το διεθνές αεροδρόμιο που διέθετε.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Η χρήση της αγροτικής γης για τουριστικές ανάγκες κατά την τριακονταετία 1951– 81 μετέτρεψε βίαια το περιβάλλον σε αστικό-τουριστικό. Το γεγονός αυτό είχε αρνητικές επιπτώσεις, προκαλώντας καταστροφές στο παραδοσιακό ανθρωπογενές αλλά και στο φυσικό περιβάλλον.



## 12. Εικόνα της πολεοδομικής ανάπτυξης του νότιου τμήματος

Οδυσσεάς Κάντας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Η κρατική παρέμβαση ήταν απαραίτητη για την επίλυση αυτού του προβλήματος. Με μία σειρά πολεοδομικών ρυθμίσεων την τελευταία εικοσαετία έγινε μία προσπάθεια ρύθμισης της οικιστικής ανάπτυξης (Π.Δ. 24-4-85). Η εφαρμογή του Π.Δ. αφορούσε κατά πρώτο λόγο σε ανάγκες πρώτης κατοικίας. Η αλόγιστη εφαρμογή του όμως έφερε αντίθετα αποτελέσματα. Η ανάμιξη των τουριστικών καταλυμάτων και μόνιμων ή και παραθεριστικών κατοικιών προκάλεσε υποβάθμιση του φυσικού τοπίου. Έτσι, τα τελευταία χρόνια ο τουρισμός άρχισε να βρίσκεται σε φθίνουσα πορεία.

Παρά την κρίση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας ο Νομός της Κέρκυρας αποτελεί ακόμα έναν δημοφιλή τουριστικό προορισμό παρουσιάζοντας υψηλά μεγέθη τουριστικών αφίξεων. Έχει επίσης ένα σημαντικό δυναμικό τουριστικών κλινών, κατατάσσοντάς τον σε εθνικό επίπεδο αμέσως μετά το Νομό Δωδεκανήσου και το Νομό Ηρακλείου.



## 2. Πληθυσμιακά στοιχεία

### 2.1. Διοικητική διάρθρωση – πλυθισμιακά στοιχεία Δήμου Κέρκυρας

Η Κέρκυρα, με έκταση 592 τ.χλμ. αποτελεί το έβδομο μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας. Βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της χώρας, πολύ κοντά στις Ηπειρωτικές ακτές και τις ακτές της Αλβανίας. Ανήκει στο σύμπλεγμα των Ιονίων Νήσων και μαζί με τους Παξούς, Αντίπαξους και τα Διαπόντια νησιά (Οθωνοί, Ερεϊκούσα, Μαθράκι) αποτελούν τη Περιφερειακή Ενότητα Κέρκυρας. Σύμφωνα με τις μετρήσεις της Ελληνικής Στατιστικής Εταιρείας (ΕΛΣΤΑΤ) του 2011 ο πληθυσμός της Περιφέρειας Ιόνιων Νησιών είναι 204.316 άτομα, ενώ της Κέρκυρας 101.113. Κατά την απογραφή του 2001 που πραγματοποιήθηκε από την ΕΣΥΕ, ο πληθυσμός του Νομού ήταν 111.975, φαίνεται δε να ακολουθεί σχετικά σταθερή πορεία μεταξύ 1971-2001.

Ο πληθυσμός Περιφερειακής Ενότητας Κέρκυρας κατανέμεται σε δύο Δήμους, το Δήμο Κέρκυρας και τον Δήμο Παξών. Ο πρώτος χωρίζεται σε δεκαπέντε Δημοτικές Ενότητες, ενώ ο δεύτερος είναι ενιαίος. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ο πληθυσμός ανά Δήμο και ανά Περιφερειακή Ενότητα όπως καταγράφηκαν από την Ελληνική Στατιστική Εταιρεία (ΕΛΣΤΑΤ) στην απογραφή του 2011 :

<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ 101.113</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ 98.754</b>
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΡΚΥΡΑΙΩΝ 37.611
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 3.867
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΧΙΛΛΕΙΩΝ 8.926



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΡΕΙΚΟΥΣΣΗΣ 400

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΣΠΕΡΙΩΝ 6.756

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΙΝΑΛΙΟΥ 4.783

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΣΣΩΠΑΙΩΝ 2.519

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΟΡΙΣΣΙΩΝ 5.228

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΕΥΚΙΜΜΑΙΩΝ 6.523

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΘΡΑΚΙΟΥ 494

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΕΛΙΤΕΙΕΩΝ 5.408

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΘΩΝΩΝ 560

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΩΝ 4.148

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΡΕΛΙΩΝ 5.931

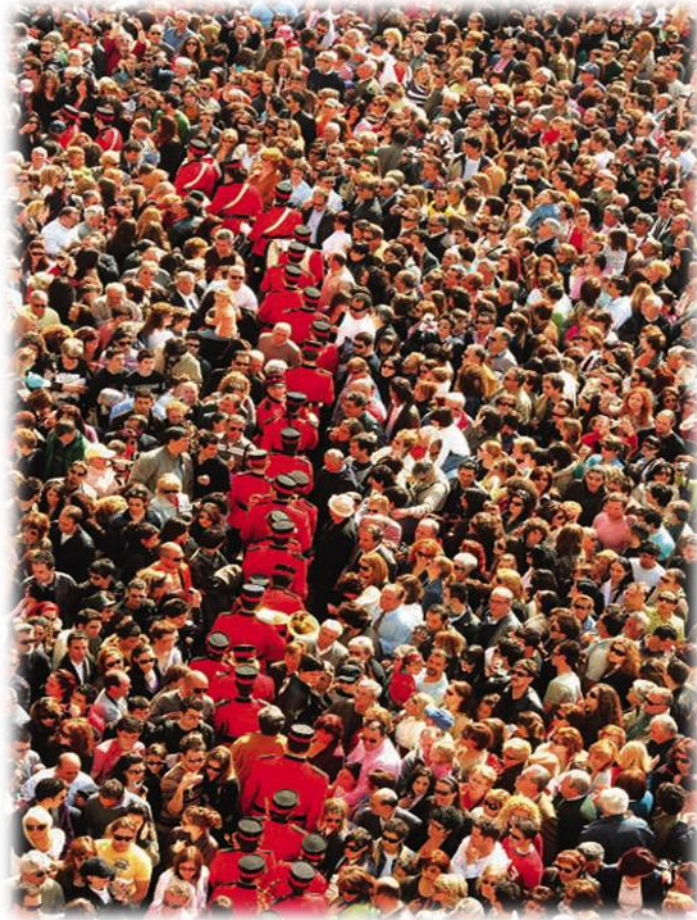
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΦΑΙΑΚΩΝ 5.600

**ΔΗΜΟΣ ΠΑΞΩΝ 2.359**

## 2.2. Τουρισμός

Οι καταγραμμένες τουριστικές κλίνες σύμφωνα με το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος το 2007 ανέρχονταν σε 91.190 στο νησί της Κέρκυρας. Το 61,5% των κλινών αυτών αφορούν σε ενοικιαζόμενα δωμάτια με την πλειοψηφία αυτών να συγκεντρώνεται στα δημοτικά διαμερίσματα της Κερκύρας και των Φαιάκων. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και την άνοιξη και κατά κύριο λόγο τις γιορτές του Πάσχα Έλληνες και ξένοι τουρίστες επισκέπτονται το νησί.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



### 13. Εικόνα της Πόλης κατά τις Γιορτές του Πάσχα

Τα πιο εντυπωσιακά και αναπτυσσόμενα τουριστικά θέρετρα βρίσκονται κυρίως στο βόρειο μέρος του νησιού. Επίσης, η νότια και η ανατολική πλευρά του νησιού είναι αρκετά ανεπτυγμένες τουριστικά, ενώ η δυτική λιγότερο.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 14. Διάσημη ξενοδοχειακή μονάδα στην Κέρκυρα



## 15. Διάσημη μονάδα στην Κέρκυρα ξενοδοχειακή

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το νησί της Κέρκυρας καθώς και όλος ο Νομός έχει όλες τις προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη, αφού όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω υπάρχουν πολλά αξιοθέατα και φυσικές ομορφιές που μπορούν να προσελκύσουν ακόμα περισσότερους τουρίστες. Παρακάτω παρουσιάζονται τα στοιχεία του Οδυσσέας Κάντας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος σχετικά με τον αριθμό των τουριστών ανά νομό, στους νομούς με την μεγαλύτερη τουριστική δύναμη στην Ελλάδα.

## ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΠΛΗΝ CAMPING

ΝΟΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΚΛΙΝΩΝ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ
Ν. Δωδεκανήσου	1.304.333	
Ν. Ηρακλείου	764.104	
Ν. Κέρκυρας	528.205	
Ν. Αθηνών	1.986.648	

### 2.3. Προσβάσεις - Μεταφορές

Σήμερα, οι μεταφορές από και προς την Κέρκυρα εξυπηρετούνται από τον Κρατικό Αερολιμένα, Ιωάννης Καποδίστριας, ο οποίος εδράζεται νοτιοδυτικά της πόλης σε απόσταση πέντε χιλιομέτρων. Πτήσεις πραγματοποιούνται καθημερινά με στόχο τη σύνδεση με την Αθήνα, μέσω του Εθνικού Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος. Επίσης, συνδέεται με τη Θεσσαλονίκη αλλά και με το εξωτερικό με διεθνείς πτήσεις τσάρτερ κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 16. Αερολιμένας Κέρκυρας "Ιωάννης Καποδίστριας"

Για ένα μικρό χρονικό διάστημα με απόφαση του υπουργείου Υποδομών, λειτούργησε στο νησί αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας (υδατοδρόμιο) στη θαλάσσια περιοχή του λιμένα της Κέρκυρας, για τη χρήση της από υδροπλάνο. Η άδεια λειτουργίας δόθηκε στον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας. Λόγω όμως μη αδειοδότησης άλλων υδατοδρομίων στα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου και στις ηπειρωτικές ακτές της χώρας η λειτουργία εταιριών δρομολόγησης τακτικών και τουριστικών πτήσεων υδροπλάνων έχει καταστεί μη βιώσιμη με αποτέλεσμα τη διακοπή τους.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 17. Υδροπλάνο

Έτσι, η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται κυρίως από το λιμάνι της Κέρκυρας. Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις του νησιού πραγματοποιούνται κυρίως σε σύνδεση με την Ηγουμενίτσα, την Πάτρα και τα λιμάνια της Ιταλίας. Καθημερινά και συχνά είναι τα δρομολόγια Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας αλλά και Ηγουμενίτσας – Λευκίμμης, όπου και βρίσκεται το δεύτερο λιμάνι του νησιού στο νότιο – νοτιοανατολικό άκρο του.



## 18. Λιμάνι της Κέρκυρας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Οι μετακινήσεις των κατοίκων νησιού εξυπηρετούνται με αστικά λεωφορεία αλλά και υπεραστικά όλη τη διάρκεια του έτους με τα δρομολόγια να ενισχύονται κατά την τουριστική περίοδο. Ο επισκέπτης μπορεί να επιλέξει ταξί για τις μετακινήσεις του είτε να ενοικιάσει αυτοκίνητο ή μηχανή. Τα τελευταία χρόνια οριοθετήθηκε ποδηλατοδρόμιο στη παλιά πόλη προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα χρήσης ποδηλάτου για τις μετακινήσεις. Ο κύριος όγκος των μετακινήσεων των κατοίκων γίνεται με οχήματα ιδιωτικής χρήσης. Με το οδικό δίκτυο του άξονα βορρά – νότου να χρήζει άμεσης εξυγίανσης και σίγουρα καινούριας χάραξης. Μόνιμο πρόβλημα όλων των νησιών.



## 19. Αστικά λεωφορεία



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



## 20. ΚΤΕΛ Νομού Κέρκυρας

### 2.4. Οδικό δίκτυο





# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Το οδικό δίκτυο αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του νησιού. Οι δρόμοι είναι εξαιρετικά στενοί και η χάραξη παρουσιάζει πολλές αλλαγές καμπής κάνοντας τις μετακινήσεις αρκετά δύσκολες.

Η συντήρηση είναι μηδαμινή, δυσκολεύοντας ακόμα περισσότερο την υφιστάμενη κατάσταση σε συνδυασμό με τη σήμανση που είναι ελλιπής.

Εδώ και αρκετά χρόνια γίνονται προσπάθειες για την κατασκευή του οδικού δικτύου που συνδέει τον άξονα Βορρά-Νότου (Σκριπερό-Κέρκυρα-Λευκίμμη). Το έργο όμως δεν έχει υλοποιηθεί.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 3. Υφιστάμενος Αερολιμένας «Ιωάννης Καποδίστριας»



### 3.1. Ιστορικά

Το αεροδρόμιο Ιωάννης Καποδίστριας αποτελεί το υφιστάμενο αεροδρόμιο της Κέρκυρας από το 1937. Ο Ευστράτιος Ξύδης στις 22 Μαρτίου του ίδιου έτους πραγματοποίησε την πρώτη προσγείωση σε αυτό με ένα αεροσκάφος τύπου Heston Phoenix. Χρησιμοποιήθηκε όμως για στρατιωτικούς σκοπούς από τις δυνάμεις του «άξονα» κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.



Αρχικά, το μήκος του αεροδιαδρόμου άγγιζε τα 600 μέτρα. Αργότερα, με τη χρήση υλικών που προέκυψαν από τα κατεστραμμένα κτίρια της πόλης λόγω των βομβαρδισμών ο αεροδιάδρομος επεκτάθηκε φτάνοντας τα 800 μέτρα.

Μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, το 1949 ξεκίνησε να λειτουργεί ως επιβατικό αεροδρόμιο με λίγες πτήσεις να πραγματοποιούνται σε αυτό. Με την ίδρυση όμως της Ολυμπιακής Αεροπορίας από τον Αριστοτέλη Ωνάση, το 1957 οι πτήσεις από και προς το αεροδρόμιο αρχίζουν να πληθαίνουν και το 1965 Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

πραγματοποιείται η πρώτη διεθνής πτήση σημαίνοντας έτσι και την έναρξη της τουριστικής ανάπτυξης του νησιού.



## 3.2. Εγκαταστάσεις - Υποδομές Αερολιμένα

Ο αερολιμένας Ιωάννης Καποδίστριας που τοποθετείται στα 3 χλμ. Νοτιοδυτικά της πόλης της Κέρκυρας απαρτίζεται από 16.000 τ.μ. στεγασμένων χώρων για την εξυπηρέτηση των επιβατών και 1.200 τ.μ. για τα γραφεία των αεροπορικών εταιρειών και της (ΥΠΑ) Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στον ημιώροφο. Στεγάζονται επίσης καταστήματα, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, ταξιδιωτικά γραφεία, Τραπεζικά μηχανήματα αυτόματης ανάληψης (ATM), καφετέρια και εστιατόριο με ελεύθερη σύνδεση στο διαδίκτυο (WiFi).

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις με τα απαραίτητα ψυκτικά μηχανήματα αλλά και αποθηκευτικοί χώροι βρίσκονται στο υπόγειο χώρο των εγκαταστάσεων καταλαμβάνοντας 10.000 τ.μ.

Ο αεροδιάδρομος (17-35) σήμερα έχει μήκος 2375 μ. και πλάτος 45 μ. ενώ έχει τοποθετηθεί τροχόδρομος από το κατώφλι του 17, μήκους 800 μ. και 3 συνδετήριои. Είναι κατασκευασμένος κατά ένα πολύ μεγάλο τμήμα του, εντός της λιμνοθάλασσας Χαλικιόπουλου.

Παρακάτω φαίνονται αναλυτικά κάποια στοιχεία για τον υφιστάμενο αερολιμένα, σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

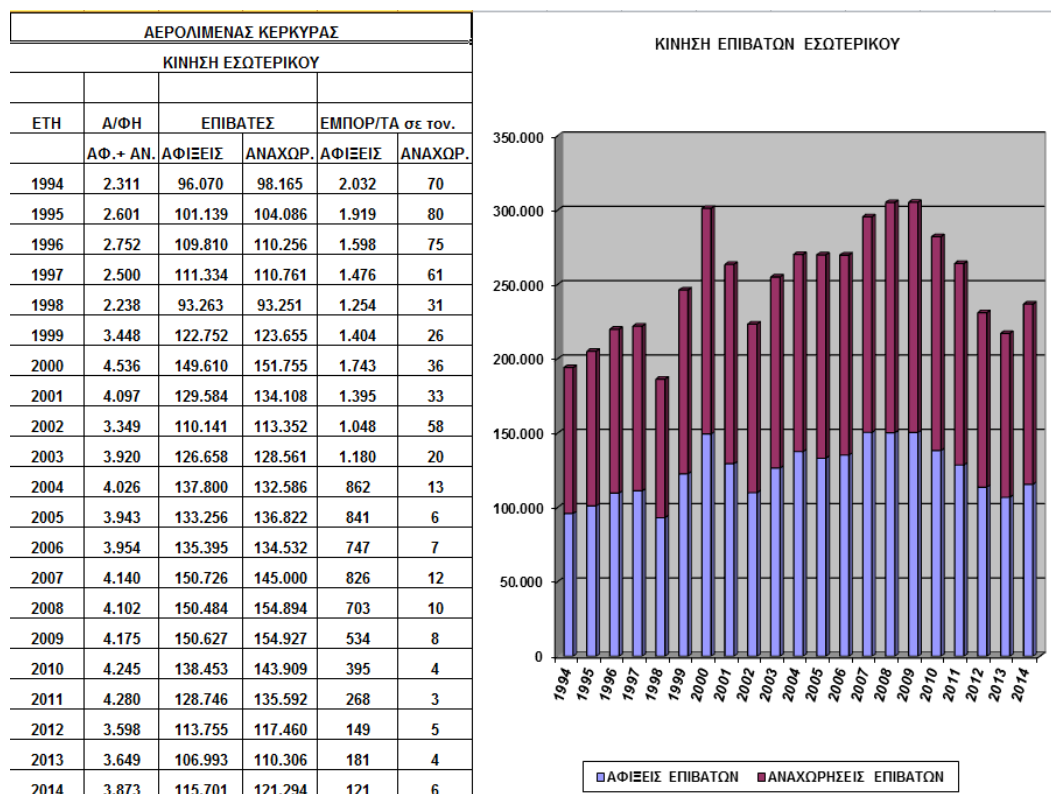
Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»			
Γενικά			
IATA	CFU	ICAO	LGKR
Τύπος Αεροδρομίου	Πολιτικό		
Χειριστής	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας		
Εξυπηρετεί	Αεροπορικές εταιρείες και προορισμοί		
Γεωγραφικές Συντεταγμένες	39° 38' 10" Βόρεια 19° 54' 48" Ανατολικά		
Υψόμετρο	8 πόδια 2 μέτρα		
Απόσταση από κέντρο πόλης			
3 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά			
Διάδρομοι			
Κατεύθυνση	Μήκος		Επιφάνεια
	Πόδια	Μέτρα	
17 / 35	7.792	2.375	Άσφαλτος
α. Ο Αερολιμένας έχει ταξινομηθεί από την ΥΠΑ ως: "Διεθνών Συγκοινωνιών".			
β. Η επίσημη διατύπωση του τίτλου του Αερολιμένα (κατά την ΥΠΑ) είναι: «Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας "Ι. Καποδίστριας"».			

### 3.3. Στατιστικά στοιχεία

Σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) οι αφίξεις ελλήνων επιβατών φαίνεται να παρουσίαζαν σταθερά ανοδική πορεία μέχρι το 2000 παρουσιάζοντας μία μικρή πτώση μέχρι το Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

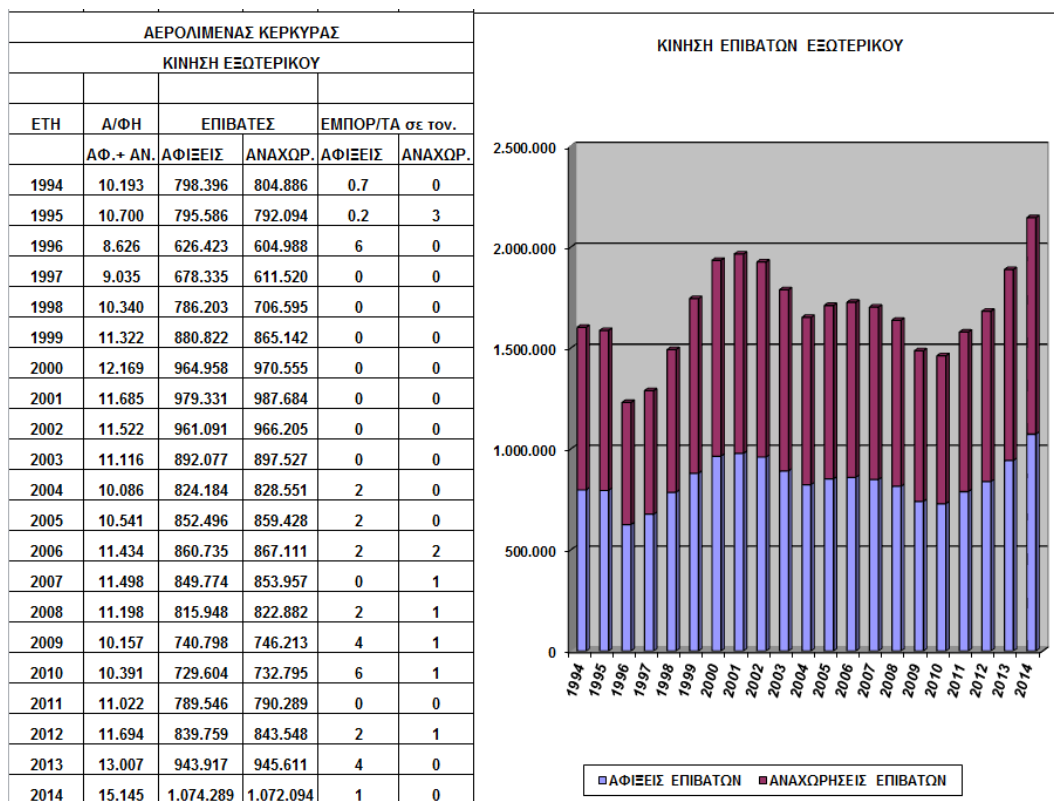
2007. Τα επόμενα 3 χρόνια η κίνηση αυξήθηκε και πάλι φτάνοντας το 2009 τις 150.627 αφίξεις. Από το 2010 όμως και έπειτα η εγχώρια μετακίνηση άρχισε να μειώνεται δραματικά επηρεασμένη από την οικονομική κρίση και την είσοδο της χώρας στο «μνημόνιο». Παρακάτω φαίνονται αναλυτικά τα στατιστικά στοιχεία της κίνησης του εσωτερικού από το έτος 1994 ως το 2014.



Από την άλλη πλευρά οι αφίξεις των πτήσεων εξωτερικού αυξάνονταν μέχρι το 2002 παρουσιάζοντας καθοδική πορεία τα επόμενα έτη. Από το 2010 και μετά όμως με την έναρξη της οικονομικής κρίσης η κίνηση άρχισε να αυξάνει κλιμακωτά με κορύφωση το 2014 που οι αφίξεις έφτασαν τις 1.074.094, δίνοντας σημαντική ώθηση στην οικονομία του νησιού. Παρακάτω φαίνονται Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

αναλυτικά τα στατιστικά στοιχεία της κίνησης του εξωτερικού από το έτος 1994 ως το 2014.





## **B. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

### **1. Πρόταση**

Ο αερολιμένας «Ιωάννης Καποδίστριας» πληροί τις βασικές προδιαγραφές όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, αλλά υπολείπεται σε πολλά σημεία. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις είναι αρκετά μικρές για τις ανάγκες των καλοκαιρινών μηνών, καθώς οι χώροι υποδοχής και αναμονής δεν μπορούν να υποστηρίξουν το συνεχώς αυξανόμενο επιβατικό κοινό του νησιού. Επίσης, οι κτιριακές υποδομές είναι παλιές, όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα χωρίς να έχουν ανακαινιστεί σοβαρά εδώ και αρκετά χρόνια με αποτέλεσμα οι βασικοί χώροι όπως οι τουαλέτες να βρίσκονται σε κακή κατάσταση.

Η Κέρκυρα όπως αναφέρθηκε νωρίτερα αποτελεί το κέντρο της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων. Έτσι, κρίνεται αναγκαία η ενίσχυσή της και στον τομέα των αερομεταφορών. Η οικονομία της περιφέρειας στηρίζεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό στον τουρισμό, συνδυαστικά με τον νησιωτικό της χαρακτήρα εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις αερομεταφορές. Για τους λόγους αυτούς κρίνεται αναγκαία η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών με την υπόλοιπη Ελλάδα και την Ευρώπη.

Για τους παραπάνω λόγους υπάρχει αίτημα από το 2004 για κατασκευή νέου Αερολιμένα στο νότιο τμήμα του νησιού στην περιοχή της Λευκίμμης, γεγονός που αποτελεί και την πρόταση της παρούσας μελέτης.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Προτείνεται λοιπόν ένας Νέος Διεθνής Αερολιμένας στην περιοχή Λευκίμμης, στο νότιο - νοτιοανατολικό τμήμα του νησιού (περιοχή Αλυκές).

Στα πλαίσια μίας συνολικής αναβάθμισης των μεταφορών του νησιού και ειδικότερα της σύνδεσης του άξονα βορρά-νότου, προτείνεται συνδυαστικά η ένωση Λευκίμμης – Κέρκυρας - Σιδαρίου διά θαλάσσης, με τη χρήση τακτικών δρομολογίων υδροπτερυγών (ιπτάμενα δελφίνια).



Η εν λόγω πρόταση προβλέπεται να συμβάλλει στην άρση των ανισοτήτων ανάμεσα στις διάφορες Περιφερειακές Ενότητες και στην ανάπτυξη του νότιου τμήματος του νησιού.

Δεν προβλέπεται από την παρούσα εργασία πρόβλεψη για χρηματοδότηση αλλά μία ολοκληρωμένη αρχιτεκτονική μελέτη του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Κέρκυρας καθώς και  
Οδυσσέας Κάντας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

αποκατάσταση/τροποποίηση το οδικού δικτύου που επηρεάζει την πρόσβαση στον αερολιμένα και την σύνδεσή του με το λιμάνι της Λευκίμμης.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 2. Επιλογή

Σύμφωνα με το Airport Planning Manual του ICAO (1987), το Air Traffic Services Planning Manual του ίδιου οργανισμού (1984) αλλά και το Medium Term Forecast of European Scheduled Passenger του Association of European Airlines (1993) για την σχεδίαση των εγκαταστάσεων ενός αερολιμένα είναι απαραίτητη η μελέτη της σχέσης επισκεψιμότητας – μεγέθους. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιείται η έννοια της **Τυπικής Ώρας Αιχμής Σχεδιασμού**.

Το εν λόγω μέγεθος συμβολίζει τον *ωριαίο φόρτο επιβατών και αεροσκαφών το οποίο χρησιμοποιείται για τη διαστασιολόγηση ή την αξιολόγηση της επάρκειας των εγκαταστάσεων του αερολιμένα*. Ο σχεδιασμός του δηλαδή πρέπει να γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα χρονικά διαστήματα που η επισκεψιμότητα του αερολιμένα βρίσκεται στο ανώτερο σημείο καμπής της, η λειτουργία του θα είναι επαρκώς ικανοποιητική. Αντιστοίχως, όταν η επισκεψιμότητα βρίσκεται στα κατώτερα επίπεδα η λειτουργία του πρέπει να μην κρίνεται αντιοικονομική.

Με τη μεθοδολογία της IATA και της ICAO η ΤΩΑΣ προσδιορίζεται από τη μαθηματική σχέση διαφόρων συντελεστών (ισοδύναμης ροής κίνησης αιχμής, μέσος χρόνος παραμονής επιβατών, αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης) και διαφόρων παραδοχών. Έτσι λοιπόν, για **επίπεδο εξυπηρέτησης Β**, κατά IATA (Υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκη σταθερής ροής. Πολύ μικρές καθυστερήσεις. Υψηλό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.) και αξιοποιώντας τα στοιχεία της ΥΠΑ για την κίνηση επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού, η **ΤΩΑΣ** για τον Αερολιμένα της Κέρκυρας με έτος στόχο το 2020 φτάνει τους **3.000 επιβάτες**.

Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Στην παρούσα εργασία κρίνεται απαραίτητος ο υπολογισμός διαφόρων μεγεθών με στόχο τον προσδιορισμό του μεγέθους των εγκαταστάσεων του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Κέρκυρας. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκαν τα στατιστικά στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) που παρουσιάστηκαν νωρίτερα.

Παρακάτω λοιπόν φαίνεται πως η αναλογία των επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού κατά την περίοδο αιχμής (Αύγουστος) είναι 1/11. Αυτό σημαίνει πως με ΤΩΑΣ 3.000 επιβάτες αναλογούν σε 272 επιβάτες πτήσεων εσωτερικού και σε 2.728 επιβάτες πτήσεων εξωτερικού.

## ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

### ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΤΗΝ ΤΥΠΙΚΗΣ ΩΡΑΣ ΑΙΧΜΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΤΩΑΣ = 3000      ΕΠΙΒΑΤΕΣ

ΕΠΙΒΑΤΕΣ<sub>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</sub> = 37.500

Αυγούστου

(Πηγή Υ.Π.Α.)

ΕΠΙΒΑΤΕΣ<sub>ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</sub> = 425.000

Αυγούστου

Διακύμανση μηνιαίας επιβατικής κίνησης Κ.Α.Κ.Κ.

$$\text{Λόγος} = \frac{\text{ΕΠΙΒΑΤΕΣ}_{\text{ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ}}}{\text{ΕΠΙΒΑΤΕΣ}_{\text{ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ}}} = \frac{37.500}{425.000} = \frac{1}{11} = 0,091$$

Άρα για ΤΩΑΣ = 3.000

επιβάτες η αντιστοιχία εσωτερικού προς εξωτερικού 1/11 είναι :

272 επιβάτες πτήσεις εσωτερικού

2.728 επιβάτες πτήσεις εξωτερικού

Έτσι, το εμβαδόν προσδιορίζεται στα 14 τ.μ. ανά επιβάτη εσωτερικού και στα 18 τ.μ. ανά επιβάτη εξωτερικού.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4. Προσδιορισμός μικτού εμβαδού κτηρίου επιβατών

	Επιβάτες εσωτερικού		Επιβάτες εξωτερικού	
Έλεγχος εισιτηρίων :	1,0	m <sup>2</sup>	1,0	m <sup>2</sup>
Παραλαβή αποσκευών :	1,5	m <sup>2</sup>	2,0	m <sup>2</sup>
Αίθουσα αναχωρήσεων :	2,0	m <sup>2</sup>	2,0	m <sup>2</sup>
Έλεγχος διαβατηρίων :			1,0	m <sup>2</sup>
Γραφεία αεροπορικών εταιριών :	1,0	m <sup>2</sup>	1,0	m <sup>2</sup>
Χώροι υγιεινής :	0,5	m <sup>2</sup>	0,5	m <sup>2</sup>
Bag :	0,5	m <sup>2</sup>	0,5	m <sup>2</sup>
H/M εξοπλισμός :	0,5	m <sup>2</sup>	0,5	m <sup>2</sup>
επιβίβαση-αποβίβαση, αστυνόμευση, πυρόσβεση, υποστήριξη υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (handling) :	7,0	m <sup>2</sup>	9,5	m <sup>2</sup>
<b>ΣΥΝΟΛΟ :</b>	<b>14,0</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>18,0</b>	<b>m<sup>2</sup></b>

Ενώ, ο προσδιορισμός του μικτού εμβαδού κτηρίου επιβατών ανέρχεται στα 26.100 τ.μ. κατανεμημένο με την αναλογία 1/11 για τις εγκαταστάσεις των πτήσεων εσωτερικού και εξωτερικού αντίστοιχα. Έτσι, οι χώροι εξυπηρέτησης των επιβατών εσωτερικού θα ανέρχονται στα 1.996 τ.μ. ενώ των επιβατών εξωτερικού στα 24.104 τ.μ.

	Επιβάτες εσωτερικού		Επιβάτες εξωτερικού	
Έλεγχος εισιτηρίων :	272,0	m <sup>2</sup>	2728,0	m <sup>2</sup>
Παραλαβή αποσκευών :	408,0	m <sup>2</sup>	5456,0	m <sup>2</sup>
Αίθουσα αναχωρήσεων :	544,0	m <sup>2</sup>	5456,0	m <sup>2</sup>
Έλεγχος διαβατηρίων :	0,0	m <sup>2</sup>	2728,0	m <sup>2</sup>
Γραφεία αεροπορικών εταιριών :	272,0	m <sup>2</sup>	2728,0	m <sup>2</sup>
Χώροι υγιεινής :	136,0	m <sup>2</sup>	1364,0	m <sup>2</sup>
Bag :	136,0	m <sup>2</sup>	1364,0	m <sup>2</sup>
H/M εξοπλισμός :	136,0	m <sup>2</sup>	1364,0	m <sup>2</sup>
επιβίβαση-αποβίβαση, αστυνόμευση, πυρόσβεση, υποστήριξη υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης (handling) :	92,0	m <sup>2</sup>	916,0	m <sup>2</sup>
<b>ΣΥΝΟΛΟ :</b>	<b>1996,0</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>24104,0</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
	<b>26100</b>		<b>m<sup>2</sup></b>	

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Η ράμπα Αφίξεων /Αναχωρήσεων σύμφωνα με τη μεθοδολογία της IATA και της ICAO, χρησιμοποιώντας τον μαθηματικό τύπο που φαίνεται πιο κάτω θα πρέπει να καταλαμβάνει 131 μ.

## 4.1.1.1 Ράμπα Αφίξεων / Αναχωρήσεων

a =	1,95	: αριθμός αφικνούμενων/αναχωρούντων επιβατών στην ΤΩΑΣ
b =	0,5	: ποσοστό επιβατών που χρησιμοποιούν αυτοκίνητο
c =	0,1	: ποσοστό επιβατών που χρησιμοποιούν ταξί
d =	0,4	: ποσοστό επιβατών που χρησιμοποιούν λεωφορείο
e =	2	: μέσος αριθμός επιβατών ανά αυτοκίνητο
f =	1	: μέσος αριθμός επιβατών ανά ταξί
g =	40	: μέσος αριθμός επιβατών ανά λεωφορείο
h =	10	: μέσος χρόνος κατάληψης της ράμπας από το αυτοκίνητο (mim)
i =	7	: μέσος χρόνος κατάληψης της ράμπας από το ταξί (mim)
j =	5	: μέσος χρόνος κατάληψης της ράμπας από το λεωφορείο (mim)
k =	1500	: απαιτούμενο μήκος ανά αυτοκίνητο (m)
l =	300	: απαιτούμενο μήκος ανά ταξί (m)
m =	1200	: απαιτούμενο μήκος ανά λεωφορείο (m)

$$L = \frac{a}{60} * \left( \frac{b*h*k}{e} + \frac{c*i*l}{f} + \frac{d*j*m}{g} \right)$$

$$L = \frac{1,95}{60} * \left( \frac{0,5*10*1500}{2} + \frac{0,1*7*300}{1} + \frac{0,4*5*1200}{40} \right)$$

$$L = 0,03 \left[ 3750 + 210 + 60 \right]$$

$$L = 131 (m)$$

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Με βάση την ίδια μεθοδολογία ο προθάλαμος αναχωρήσεων θα πρέπει να καταλαμβάνει 4.389,25 τ.μ. για την σωστή εξυπηρέτηση των επιβατών σε όλη τη διάρκεια του έτους.

## 4.1.1.2 Προθάλαμος Αναχωρήσεων

- a = 2000 : αριθμός αναχωρούντων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
b = 8,78 : απαιτούμενος χώρος ανα επιβάτη ( σε m<sup>2</sup>)  
c = 15 : μέσος χρόνος παραμονής στον θάλαμο αναχωρήσεων (σε min)  
d = 0 : αριθμός συνοδών ανά επιβάτη

$$A = a * b * \frac{[c*(1+d)]}{60}$$

$$A = 2000 * 8,78 * \frac{[15*(1+0)]}{60}$$

$$A = 2000 * 8,779 * 0,25$$

$$A = 4.389,25 \text{ (m}^2\text{)}$$

Ακόμα για την ομαλή λειτουργία του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα κρίνονται απαραίτητα 35 Ελεγκτήρια Εισιτηρίων (check in).



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4.1.1.3 Ελεγκτήρια Εισητηρίων ( check in )

a =	1050	: αριθμός αναχωρούντων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών στην ΤΩΑΣ
b =	0,95	: ποσοστό των αεροσκαφών Ευρείας Ατράκτου στην ΤΩΑΣ
c =	0,05	: ποσοστό των αεροσκαφών Κατηγορίας A και Στενής Ατράκτου στην ΤΩΑΣ
d =	2	: χρόνος απασχόλησης ελεγκτηρίου εισητηρίων ανά επιβάτη αεροσκάφους Κατηγορίας A και Στενής Ατράκτου
e =	2	: χρόνος απασχόλησης ελεγκτηρίου εισητηρίων ανά επιβάτη αεροσκάφους Ευρείας Ατράκτου
f =	150	: μέσος αριθμός θέσεων ανά αεροσκάφος Κατηγορίας A και Στενής Ατράκτου
g =	200	: μέσος αριθμός θέσεων ανά αεροσκάφος Ευρείας Ατράκτου

$$N = \frac{a}{60} * \left( \frac{b*f*d + c*g*e}{b*f + c*g} \right)$$

$$N = \frac{1050}{60} * \left( \frac{0,95*150*1,5 + 0,05*200*1,5}{0,95*150 + 0,05*200} \right)$$

$$N = 17,5 \left[ \frac{285}{142,5} + \frac{20}{10} \right]$$

$$N = 35$$

Ως προς τον έλεγχο των διαβατηρίων στις αφίξεις αλλά και τις αναχωρήσεις κρίθηκαν αναγκαία 2 σημεία ελέγχου από την Ελληνική Αστυνομία.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4.1.1.4 Έλεγχος Διαβατηρίων αφίξεων/αναχωρήσεων

- a = 50,51 : αριθμός αναχωρούντων/αφικνουμένων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
b = 2 : χρόνος (σε min) απασχόλησης ελεγκτηρίου διαβατηρίων ανά επιβάτη

$$N = \frac{a \cdot b}{60}$$

$$N = \frac{0,5 \cdot 1}{60}$$

$$N = \frac{50,51 \cdot 2}{60}$$

$$N = 2$$

Επίσης, οι χώροι ελέγχου ασφαλείας που θεωρούνται απαραίτητοι για την ομαλή εξυπηρέτηση των μετακινούντων είναι 7.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4.1.1.5 Έλεγχος Ασφαλείας

a = 1050 : αριθμός αναχωρούντων και μετεπιβιβαζόμενων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
w = 1 : αριθμός χειραποσκευών ανά επιβάτη  
y = 150 : απόδοση ( σε τεμάχια/ώρα ) κάθε μονάδας X-Rays

$$N = \frac{a \cdot w}{y}$$

$$N = \frac{1050 \cdot 1}{150}$$

$$N = \frac{1050 \quad * \quad 1}{150}$$

$$N = 7$$

Η αίθουσα αναχωρήσεων που απαιτείται για τον λειτουργικό σχεδιασμό του παρόντος Αερολιμένα είναι της τάξεως των 2.195 τ.μ.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4.1.1.6 Αίθουσα Αναχωρήσεων

$c = 1000$  : αριθμός αναχωρούντων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
 $s = 8,78$  : απαιτούμενος χώρος ανά επιβάτη ( σε  $m^2$  )  
 $u = 15$  : απόδοση ( σε τεμάχια/ώρα ) κάθε μονάδας X-Rays

$$A = c * s * \frac{u}{60}$$

$$A = c * s * \frac{u}{60}$$

$$A = 1000 * 8,78 * \frac{15}{60}$$

$$A = 2.195,00 \text{ (} m^2 \text{)}$$

Επίσης, φαίνεται να χρειάζεται ένας μόνο χώρος υγειονομικού ελέγχου αφίξεων εξωτερικού.

## 4.1.1.7 Υγειονομικός Έλεγχος Αφίξεων Εξωτερικού

$m = 5$  : απαιτούμενος χρόνος ( σε min ) εξυπηρέτησης ανά επιβάτη  
 $t = 25$  : απαραίτητος χρόνος για τον καθαρισμό ενός αεροσκάφους  
 $y = 250$  : αριθμός θέσεων του μεγαλύτερου αεροσκάφους που εξυπηρετείται στο αεροδρόμιο

$$N = \frac{m * t}{y}$$

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

$$N = \frac{5 \cdot 25}{250}$$

$$N = \frac{5 \quad * \quad 25}{250}$$

$$N = 1$$

Ακόμα, η αίθουσα παραλαβής αποσκευών θα πρέπει να φτάνει τα 4.280 τ.μ. περιλαμβάνοντας δύο ταινίες παραλαβής αποσκευών.

## 4.1.1.8 Αίθουσα Παραλαβής Αποσκευών

e = 1950 : αριθμός αφικνουμένων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
s = 8,78 : απαιτούμενος χώρος ανά επιβάτη ( σε m<sup>2</sup> )  
w = 15 : χρόνος ( σε min ) παραμονής επιβατών στην αίθουσα αναχωρήσεων

$$A = e * s * \frac{w}{60}$$

$$A = c * s * \frac{u}{60}$$

$$A = 1950 \quad * \quad 8,78 \quad \frac{15}{60}$$

$$A = 4.280,25 \quad (m^2)$$

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4.1.1.9 Αριθμός Ταινιών Παραλαβής Αποσκευών

e = 1950 : αριθμός αφικνουμένων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
y = 7 : χρόνος ( σε min ) εξυπηρέτησης ανά επιβάτη  
n = 150 : αριθμός θέσεων του μεγαλύτερου αεροσκάφους που εξυπηρετείται στο

$$N = \frac{e*y}{60*n}$$

$$N = \frac{1950*7}{150}$$

$$N = \frac{1950 * 7}{9000}$$

$$N = 2$$

Η αίθουσα αφίξεων θα πρέπει να καταλαμβάνει περίπου 285 τ.μ. για την ομαλή λειτουργία του Αεροδρομίου. Τέλος, κρίνεται απαραίτητος ο σχεδιασμός ενός μόνο αεροδιαδρόμου με εκατέρωθεν δυνατότητα απογείωσης – προσγείωσης.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 4.1.1.10 Αίθουσα Αφίξεων

- a = 1950 : αριθμός αφικνουμένων επιβατών στην ΤΩΑΣ  
b = 8,78 : απαιτούμενος χώρος ανά επιβάτη ( σε m<sup>2</sup> )  
c = 1 : μέσος χρόνος παραμονής επιβατών στον προθάλαμο αφίξεων ( min )  
d = 0 : αριθμός επισκεπτών ανά επιβάτη  
e = 30 : μέσος χρόνος παραμονής επισκεπτών στον προθάλαμο αφίξεων ( min )

$$A = a * b * \frac{(c+d*e)}{60}$$

$$A = 1950 * 8,78 * \frac{(1+0*30)}{60}$$

$$A = 1950 * 8,78 * \frac{1 + 0 * 30}{60}$$

$$A = 285,35 \text{ (m}^2\text{)}$$

Έτσι λοιπόν συγκεντρωτικά έχουμε:

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Συγκεντρωτικός Πίνακας

Για ΤΩΑΣ = 3000 επιβάτες και συγκεκριμένα κατανομημένοι σε πτήσεις : 272 εσωτερικού  
2.728 εξωτερικού

4.1.1	Προσδιορισμός μικτού εμβαδού κτηρίου επιβατών = 26100	m <sup>2</sup>
4.1.1.1	Ράμπα Αφίξεων / Αναχωρήσεων = 131	m
4.1.1.2	Προθάλαμος Αναχωρήσεων = 4.389,25	m <sup>2</sup>
4.1.1.3	Ελεγκτήρια Εισιτηρίων ( check in ) = 35	
4.1.1.4	Έλεγχος Διαβατηρίων αφίξεων/αναχωρήσεων = 2	
4.1.1.5	Έλεγχος Ασφαλείας = 7	
4.1.1.6	Αίθουσα Αναχωρήσεων = 2.195,00	m <sup>2</sup>
4.1.1.7	Υγειονομικός Έλεγχος Αφίξεων Εξωτερικού = 1	
4.1.1.8	Αίθουσα Παραλαβής Αποσκευών = 4.280,25	m <sup>2</sup>
4.1.1.9	Αριθμός Ταινιών Παραλαβής Αποσκευών = 2	
4.1.1.10	Αίθουσα Αφίξεων = 285,35	m <sup>2</sup>

## 3. Κτιριολογικό Πρόγραμμα

### 3.1. Από την ιδέα στην υλοποίηση

Όλα ξεκίνησαν από την παιδική μου ηλικία και την αγάπη μου για τα αεροπλάνα. Μία εικόνα ενός Boeing 737 να τροχοδρομείται προς απογείωση στον αεροδιάδρομο του υφιστάμενου αερολιμένα του νησιού μου αποτέλεσε το έναυσμα για την κεντρική ιδέα της σχεδίασης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα της Κέρκυρας στη θέση





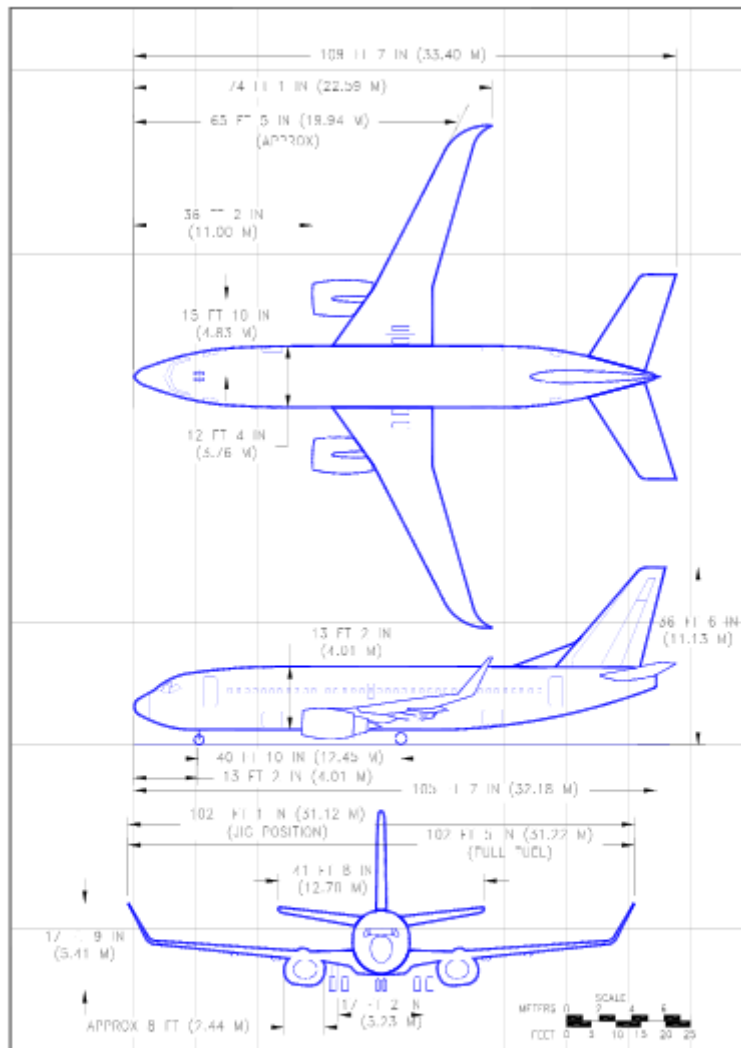
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Λευκίμμης.



Ψάχνοντας στην ιστοσελίδα της Boeing βρήκα με μαγνήτισε το τριπλό σχέδιο ενός 737.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



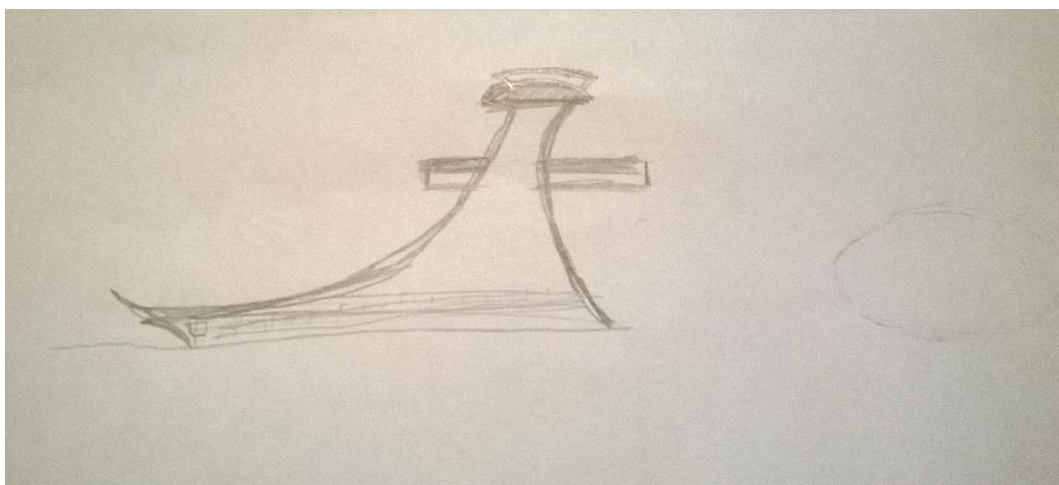
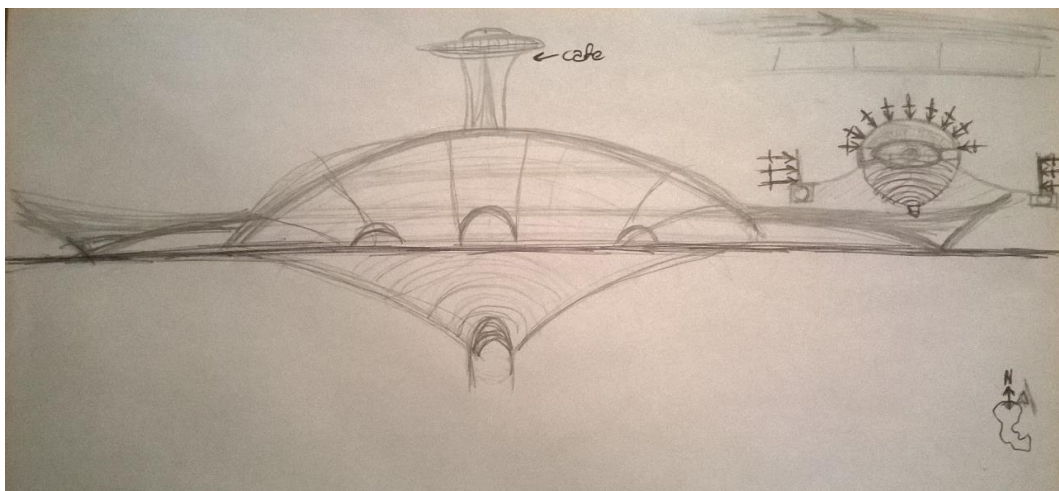
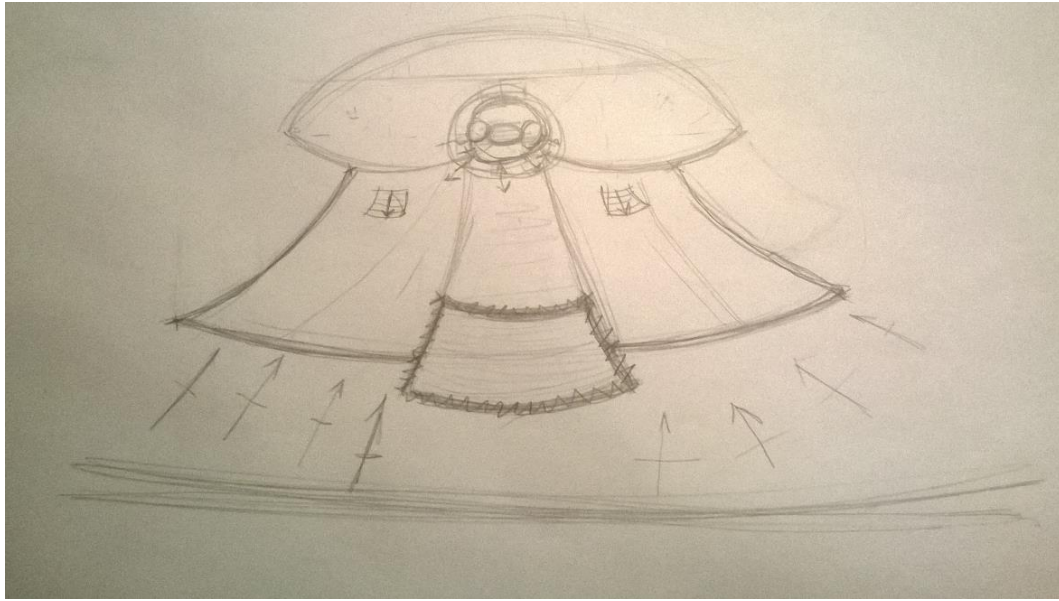
## 2.2.4 GENERAL DIMENSIONS MODEL 737-300 WITH WINGLETS

D6-58325-6

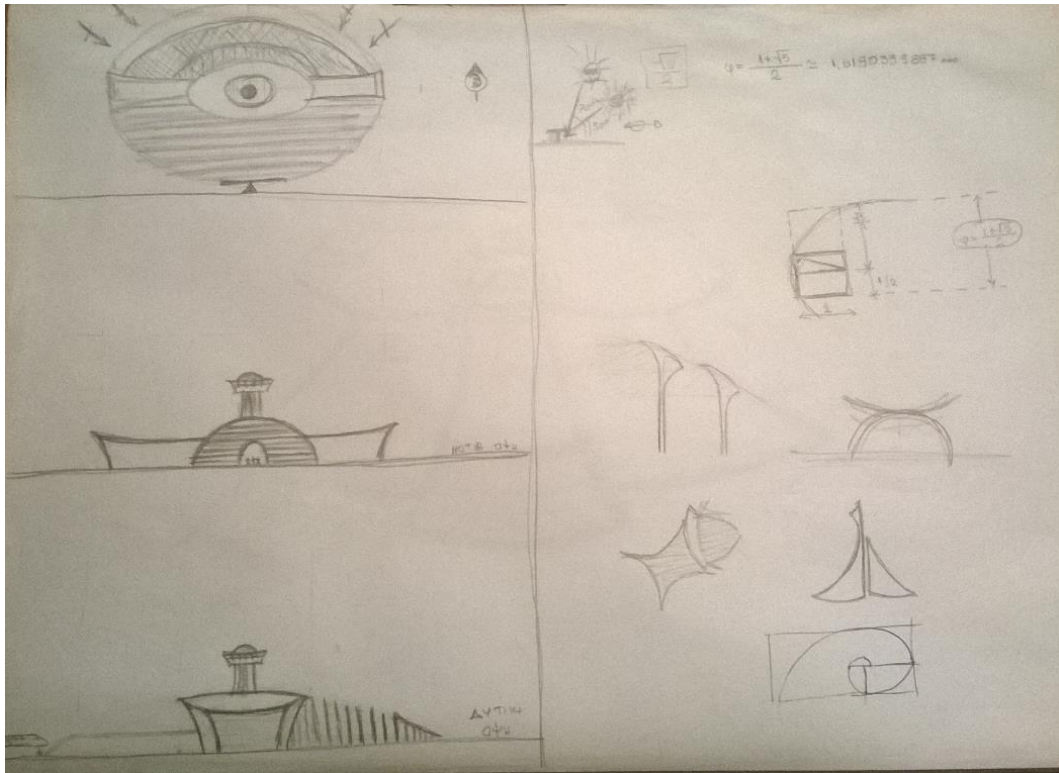
JULY 2007 31

Έτσι, λοιπόν η κεντρική ιδέα άρχισε να σκιτσάρεται.

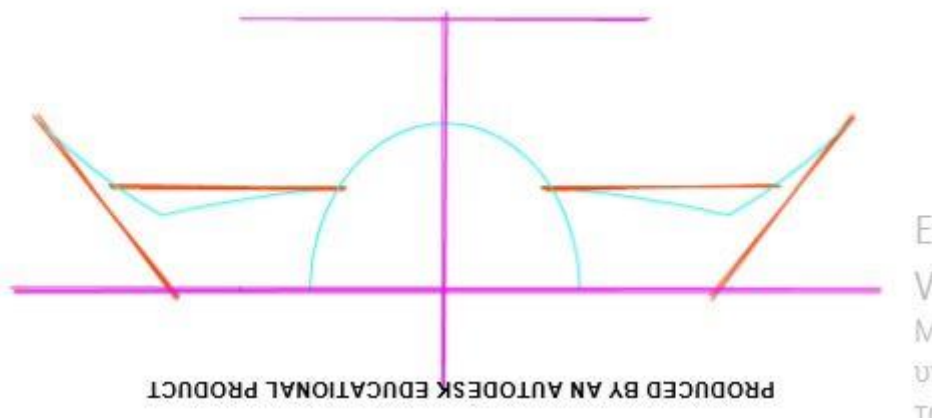
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



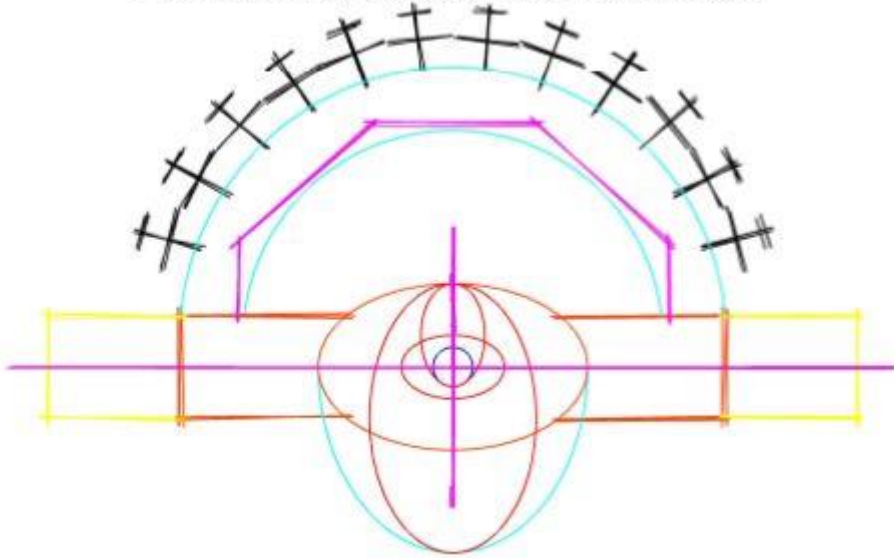
Τα προσχέδια ψηφιοποιούνται ξεκινώντας έτσι ο σχεδιασμός αεροδρομίου με σχεδιαστικά προγράμματα.





# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

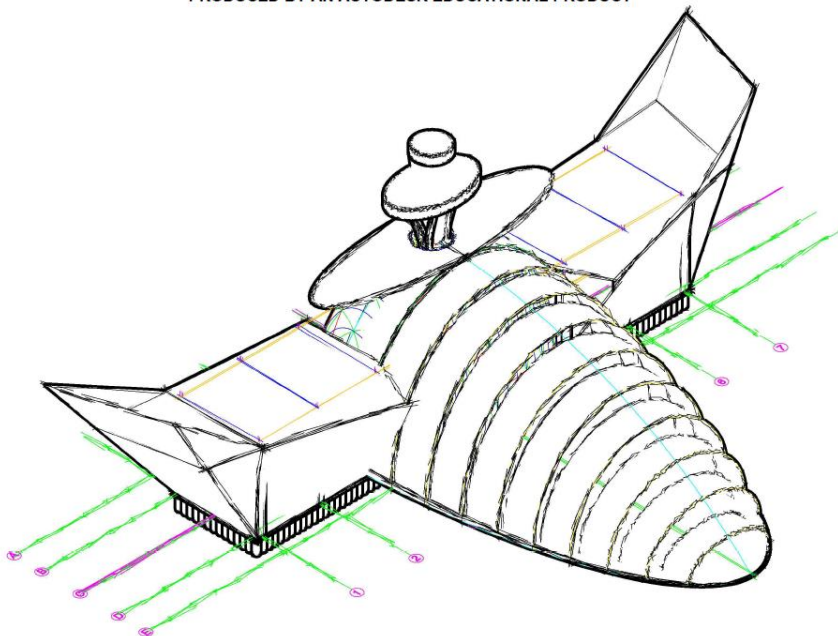
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT



Με συνεχή επεξεργασία, μελέτη και σχεδιασμό έφτασε στο σημείο που φαίνεται πιο κάτω.

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT



PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

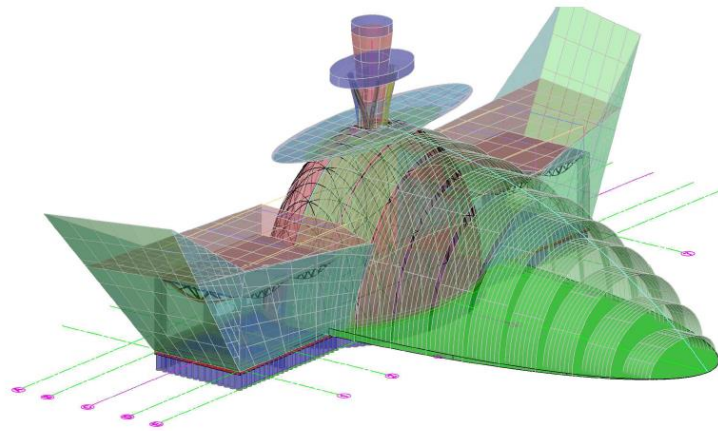
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

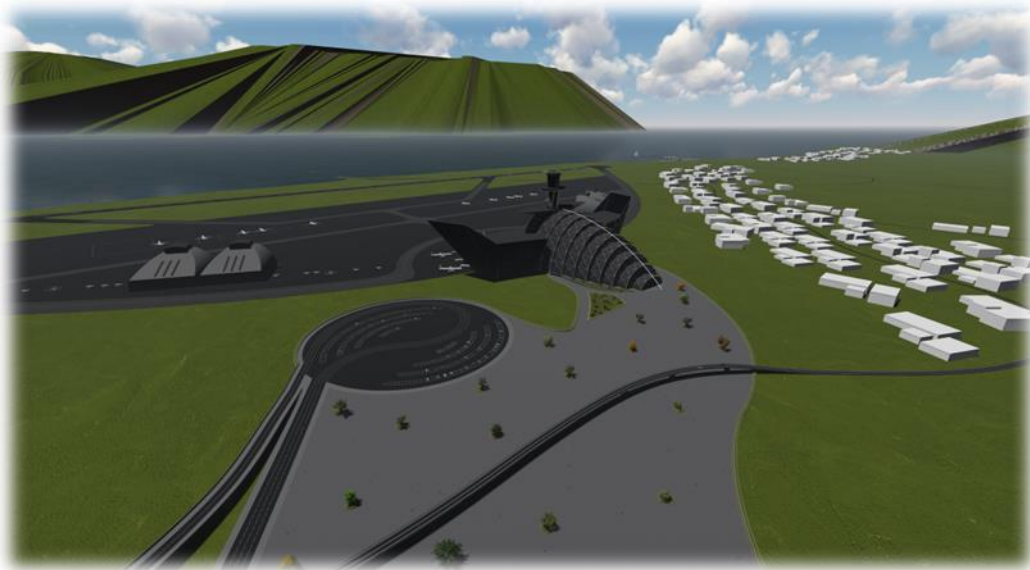
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT



PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

Μέχρι που πήρε την τελική του μορφή...

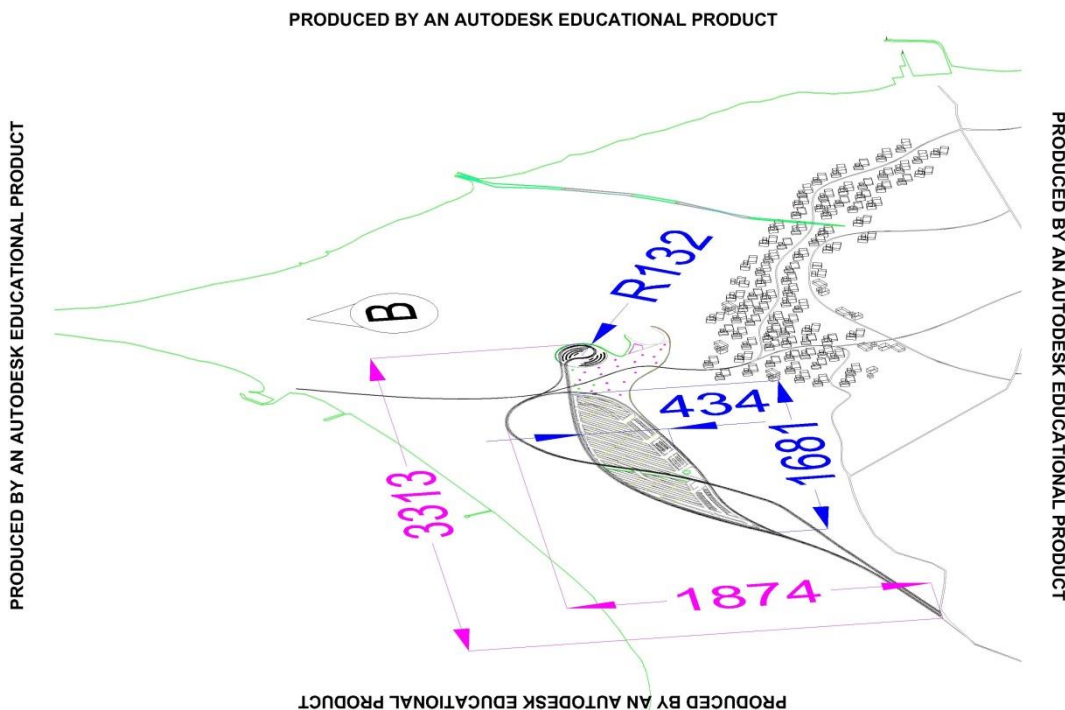


## 3.2. Ανάλυση χωροθέτησης - κτιριολογικού προγράμματος

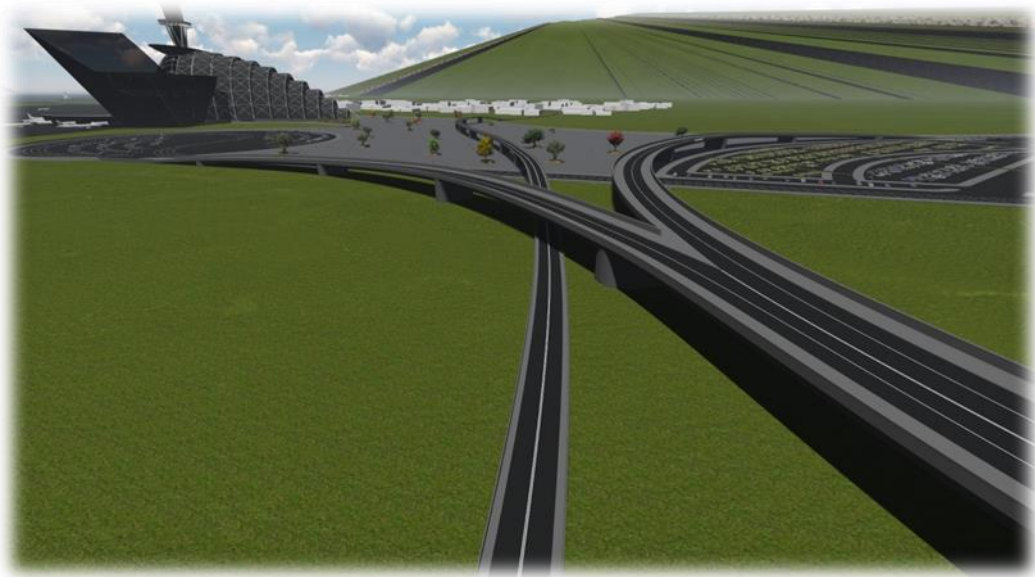
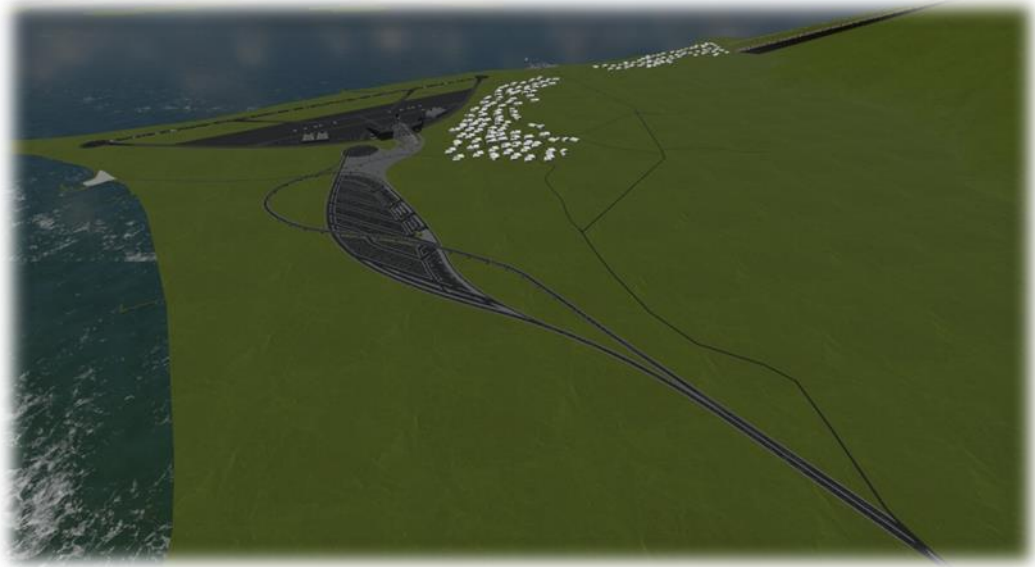
### 3.2.1. Κυκλοφοριακό δίκτυο – Χώροι στάθμευσης

Οι ανάγκες που πρέπει να καλύπτονται από έναν σύγχρονο αερολιμένα επιπέδου εξυπηρέτησης Β, σύμφωνα με τον ΙΑΤΑ (Υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκη σταθερής ροής. Πολύ μικρές καθυστερήσεις. Υψηλό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.) θα πρέπει να έχει ένα σύμπλεγμα κτιριακών εγκαταστάσεων.

Αρχικά, θα πρέπει να τροποποιηθεί το υφιστάμενο κυκλοφοριακό δίκτυο για να υποδεχτεί την νέα εγκατάσταση. Έτσι, για τον σκοπό αυτό σχεδιάστηκαν ανισόπεδοι κόμβοι με σκοπό τη εξυπηρέτηση της υφιστάμενης και νέας κυκλοφοριακής κατάστασης.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

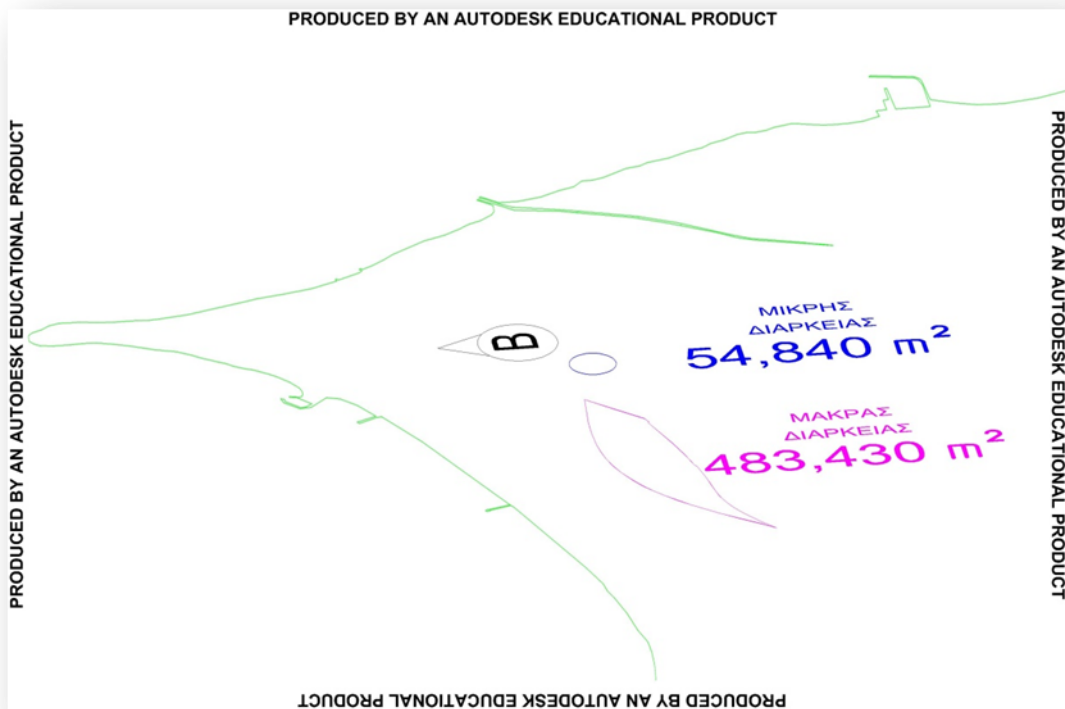


Επίσης, πραγματοποιήθηκε αρχιτεκτονική μελέτη για στάθμευση μικρής και μακράς διάρκειας, τόσο για αφίξεις όσο και για αναχωρήσεις. Έχουν χωροθετηθεί ακόμα, θέσεις στάθμευσης αστικών, υπεραστικών και τουριστικών λεωφορείων, ταξί και οχημάτων ιδιωτικής χρήσης. Το εμβαδό στάθμευσης μικρής διάρκειας



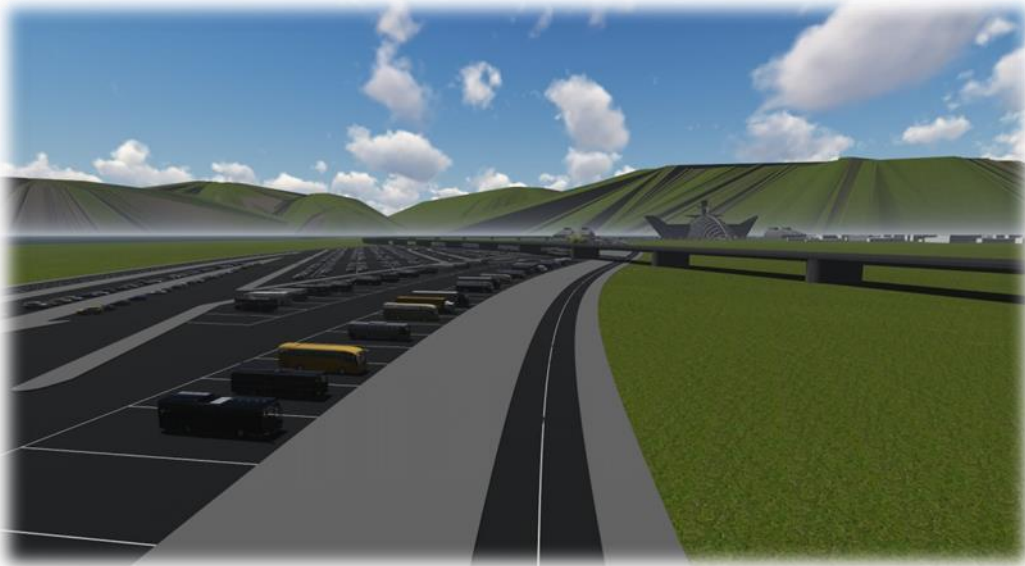
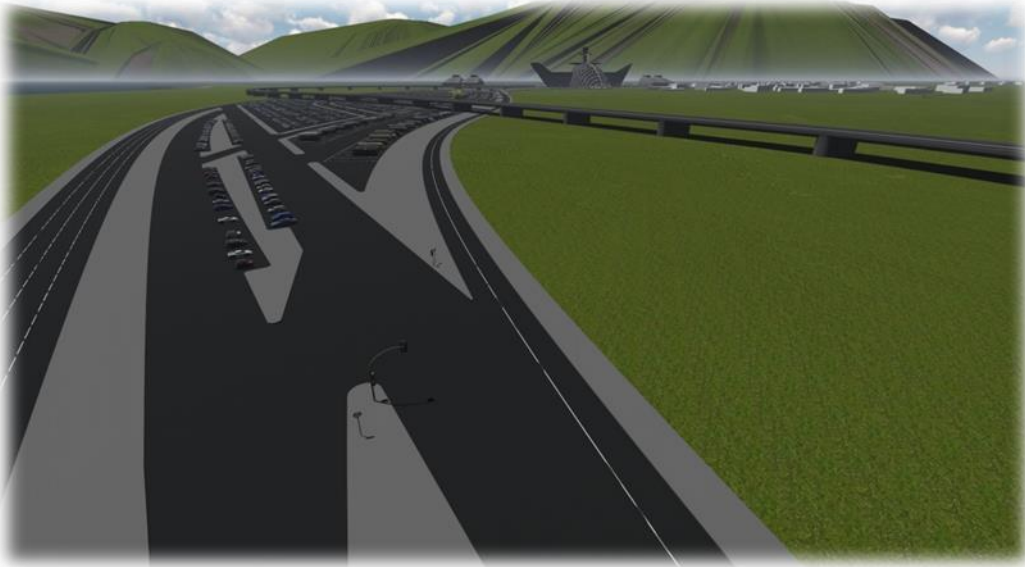
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

φτάνει τα 54.840τ.μ., ενώ το εμβαδό στάθμευσης μακράς διάρκειας μαζί με τους χώρους στάθμευσης αστικών, υπεραστικών και τουριστικών λεωφορείων καθώς και των ταξί είναι 483.430 τ.μ.

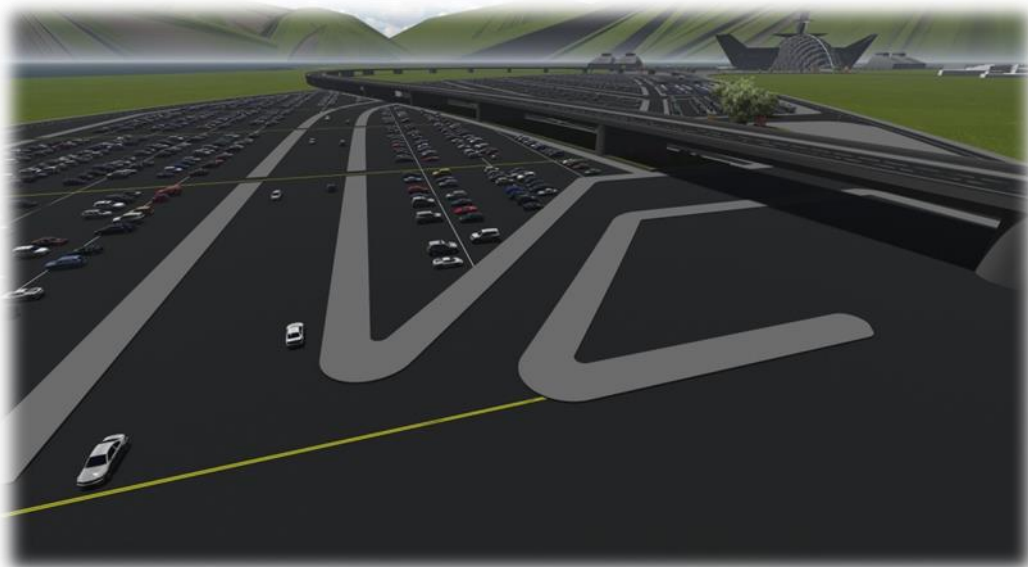




# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



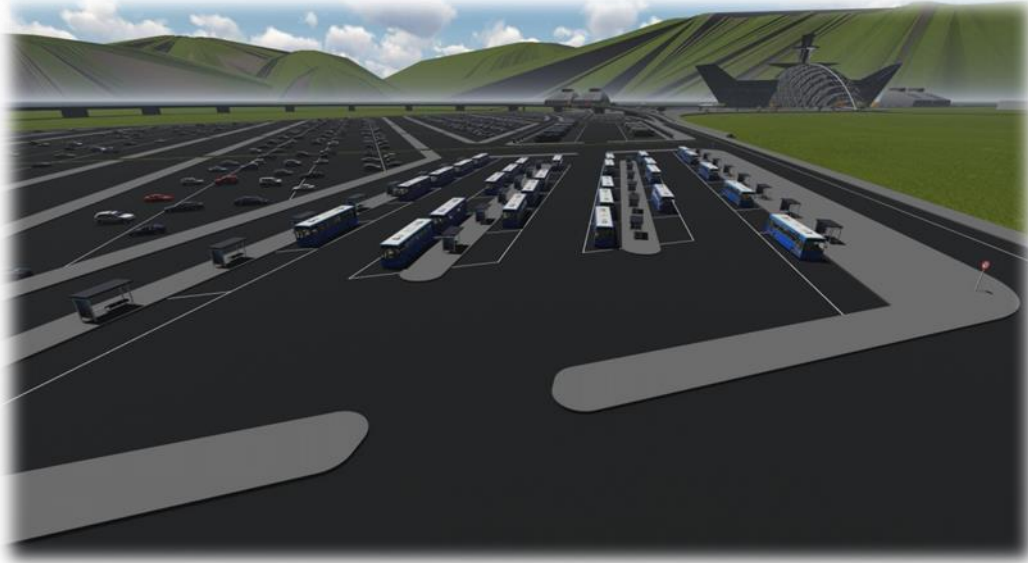


# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

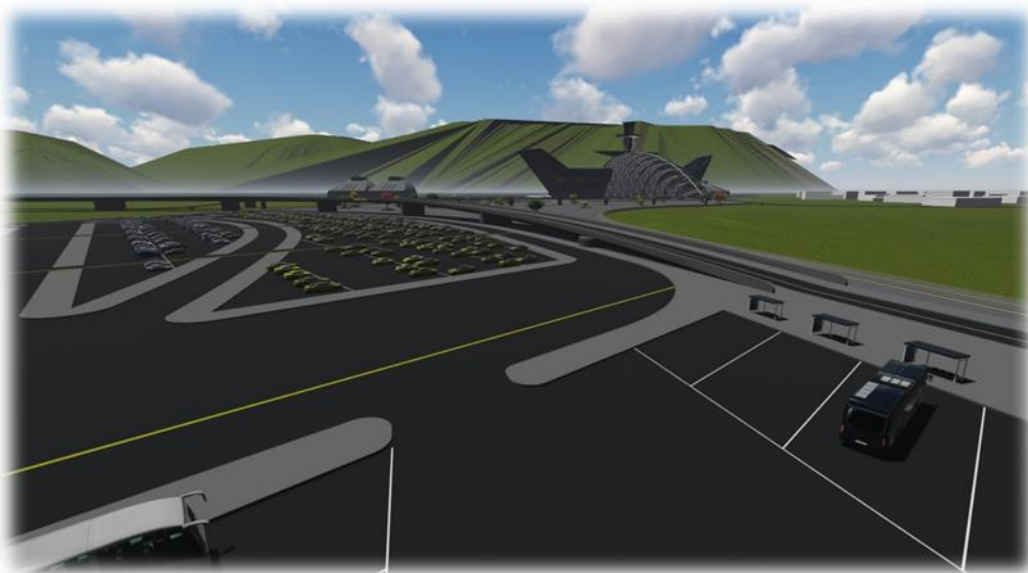
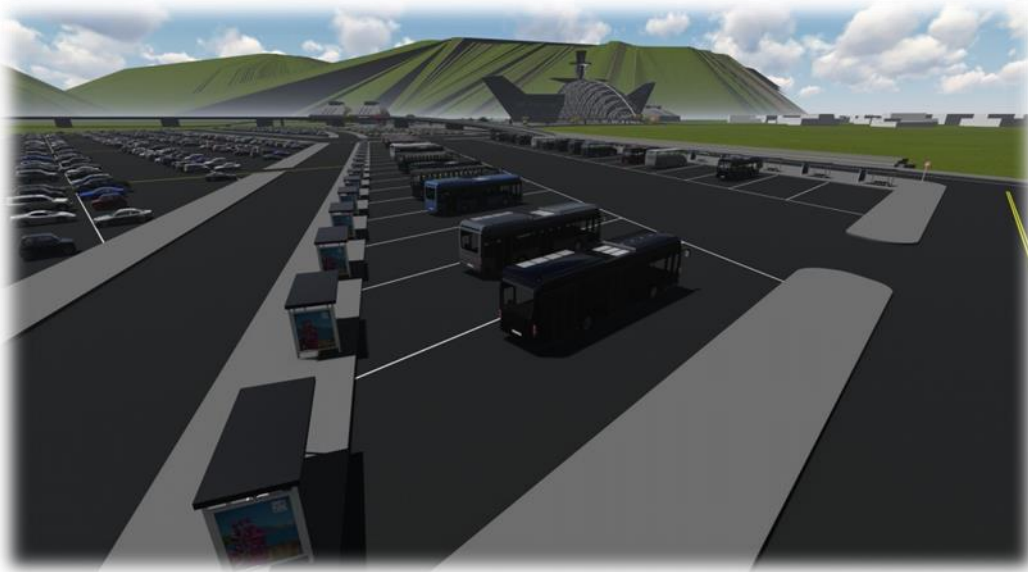




# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



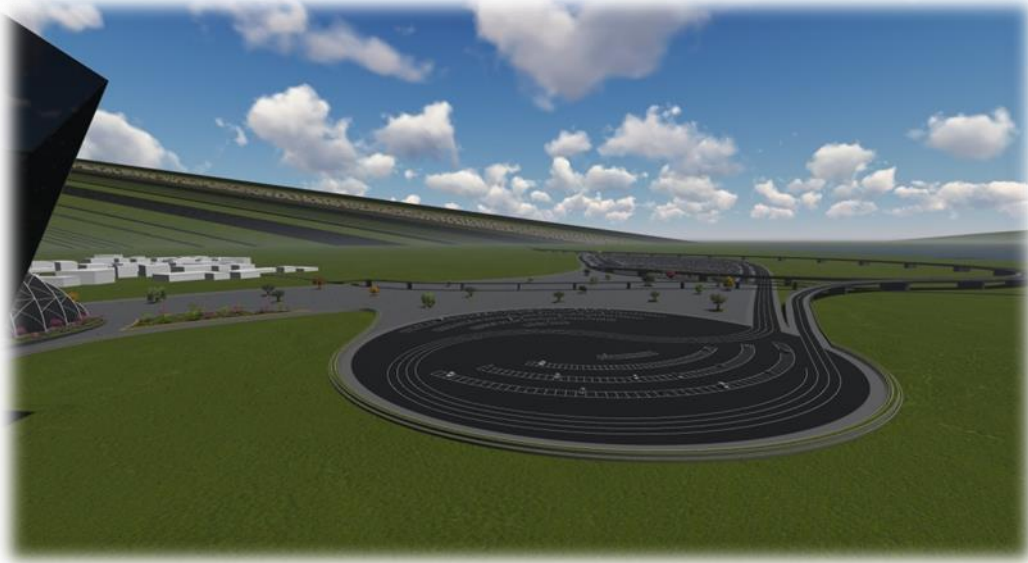
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Ακόμα, σχεδιάστηκε πεζόδρομος που ενώνει τους χώρους στάθμευσης με την κεντρική είσοδο του αερολιμένα στον οποίο η διέλευση των επιβατών μπορεί να πραγματοποιηθεί ανεμπόδιστα, καθώς τα οχήματα κινούνται σε ανισόπεδους κόμβους.



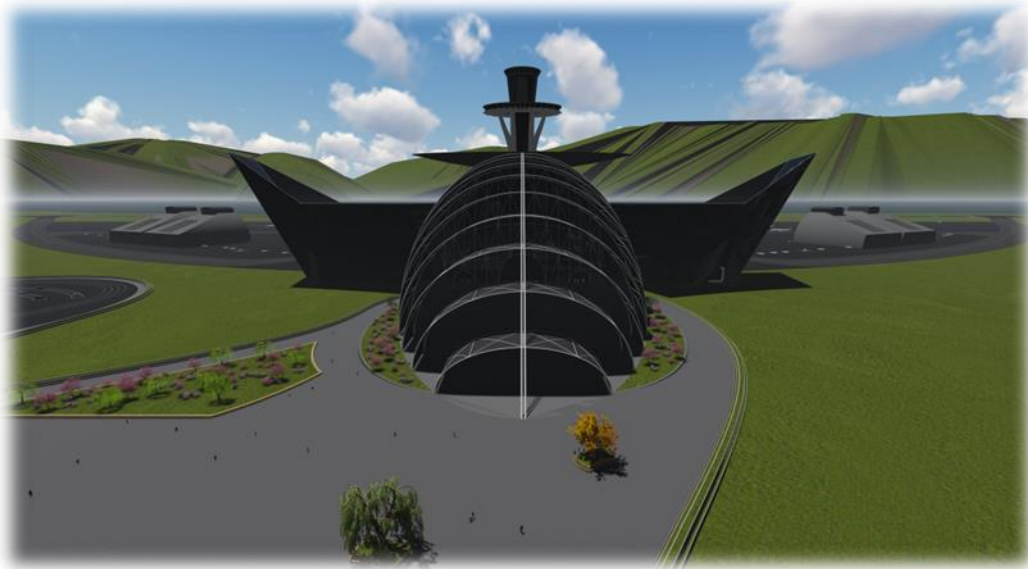


# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## 3.2.2. Κυρίως κτίριο

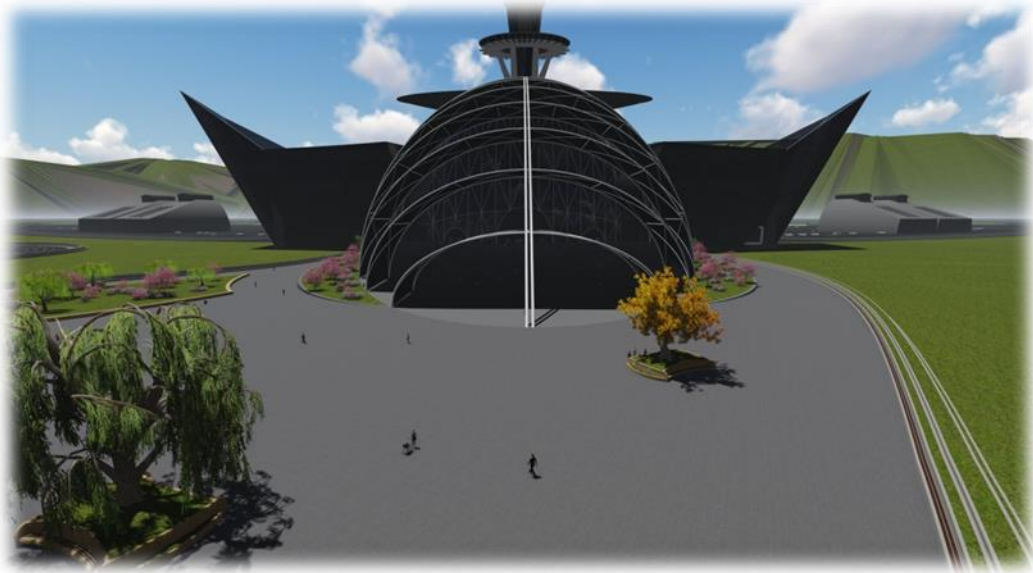
Το κυρίως κτίριο του αερολιμένα, με επιφάνεια 26.000 τ.μ., αποτελείται από έξι επίπεδα, που ενώνονται μεταξύ τους με ανελκυστήρες σχεδιασμένους από μέταλλο και γυαλί που απορροφά την ηλιακή ακτινοβολία αλλά και ένα ελικοειδές κλιμακοστάσιο έκτακτης ανάγκης.

Η κεντρική είσοδος, είναι εμπνευσμένη από το ρύγχος της ατράκτου ενός αεροσκάφους τύπου boeing 737 , που αποτελεί και την κύρια ιδέα της συνολικής σχεδίασης των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.

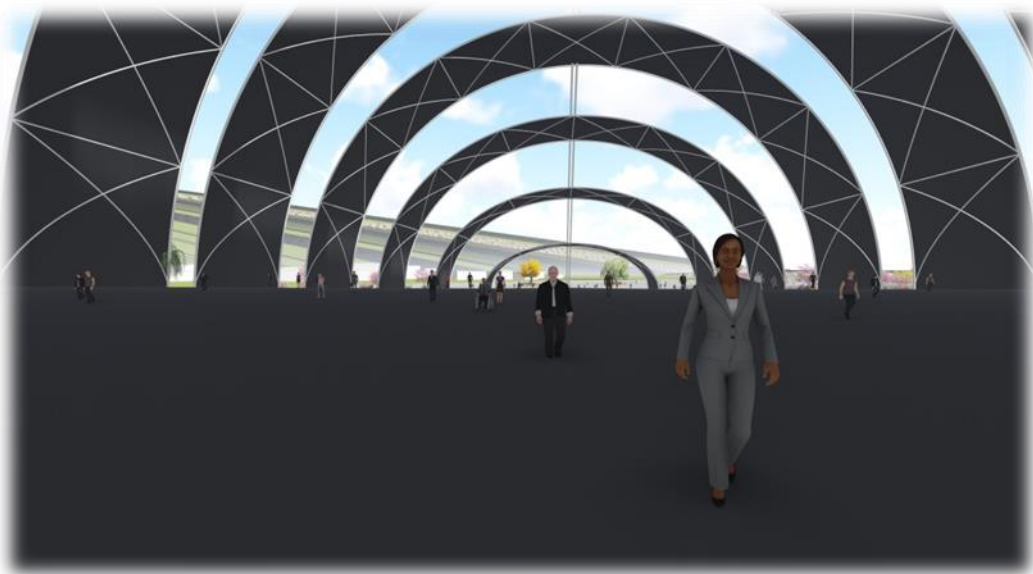


Το στέγαστρο είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να προφυλάσσει τους χρήστες από τον ήλιο, τον άνεμο, τη βροχή κλπ. προσφέροντας ανεμπόδιστη θέα όταν βρεθεί κάποιος στο εσωτερικό του, καθώς αποτελεί τον προθάλαμο για να εισέλθει κανείς στο κεντρικό κτίριο εναρμονίζοντάς τον κλιμακωτά, μέσω μίας μεγάλης ράμπας κλίσης 2,6% από τον εξωτερικό στον εσωτερικό χώρο του πρώτου επιπέδου.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

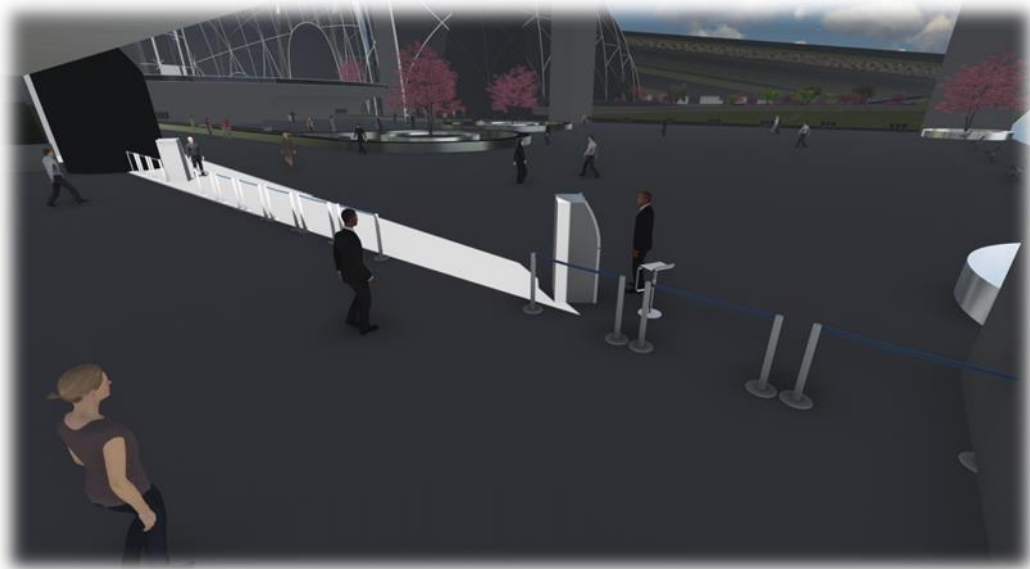


Στόχος είναι η εύκολη προσέγγιση από αναπηρικά αμαξίδια, με την ανωτέρω κλίση να προσφέρει άνεση στον χρήστη του αμαξιδίου. Η δημιουργία επιπέδων έχει μελετηθεί έτσι ώστε η κλιμάκωση να γίνει σταδιακά και ανεπαίσθητα.

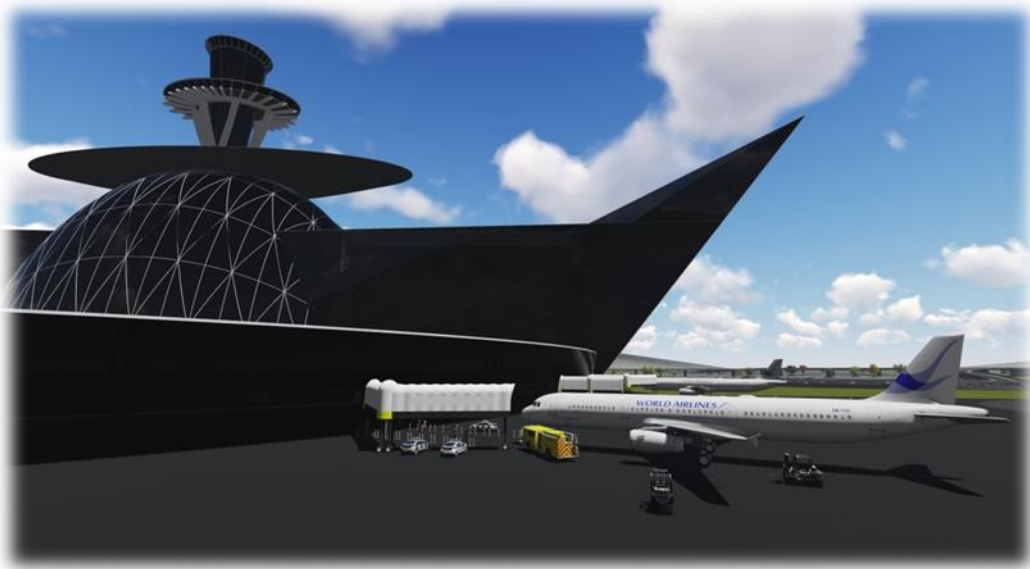


# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

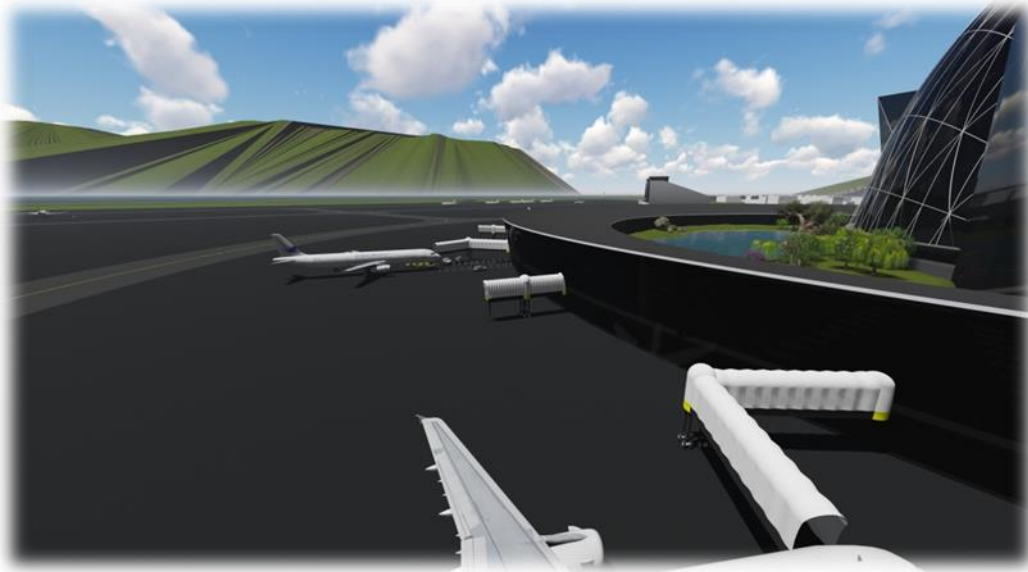
Αρχικό και **πρώτο επίπεδο** είναι εκείνο των αφίξεων το οποίο μπορεί να χαρακτηριστεί υψομετρικά ως ισόγειο.



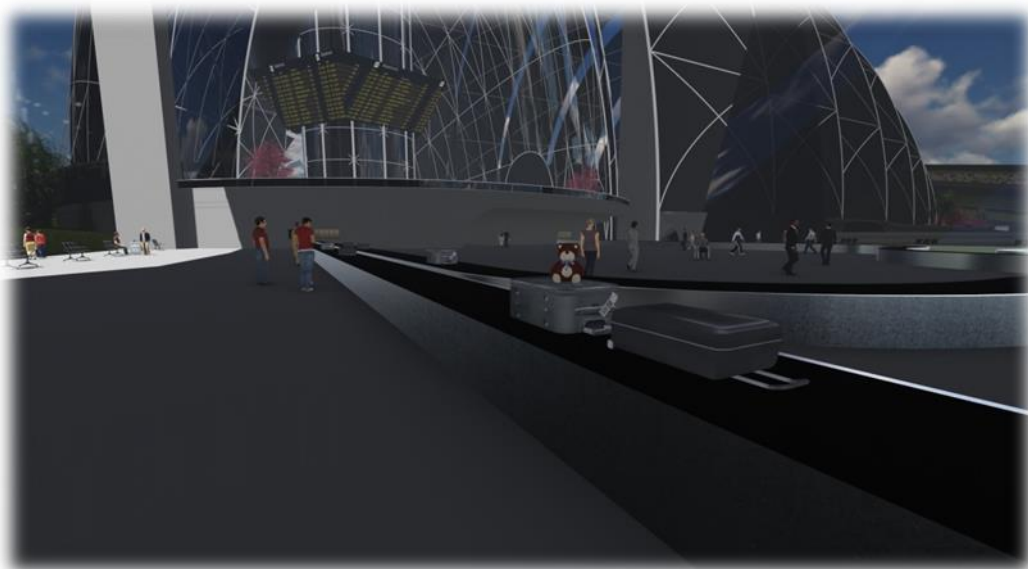
Περιλαμβάνει την αίθουσα αφίξεων στην οποία οι επιβάτες αφού ελεγχθούν τα διαβατήριά τους, εισέρχονται μέσω ενός ημικυκλικού προθάλαμου, αφού αποβιβασθούν από το αεροσκάφος.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



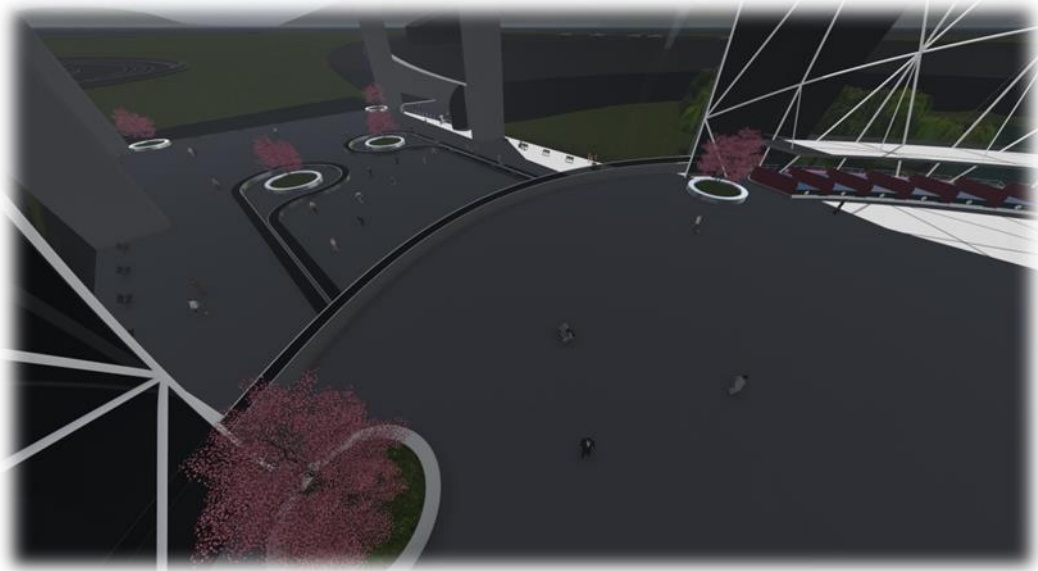
Όλοι συγκεντρώνονται στο χώρο που υπάρχουν δύο ταινίες παραλαβής αποσκευών 131μ. έκαστος, προκειμένου να παραλάβουν τις αποσκευές τους.



Η αίθουσα φυλάσσεται ώστε να επιτρέπεται μόνο η έξοδος από αυτή και ποτέ η είσοδος. Η αρχιτεκτονική είναι τέτοια που η Οδυσσέας Κάντας

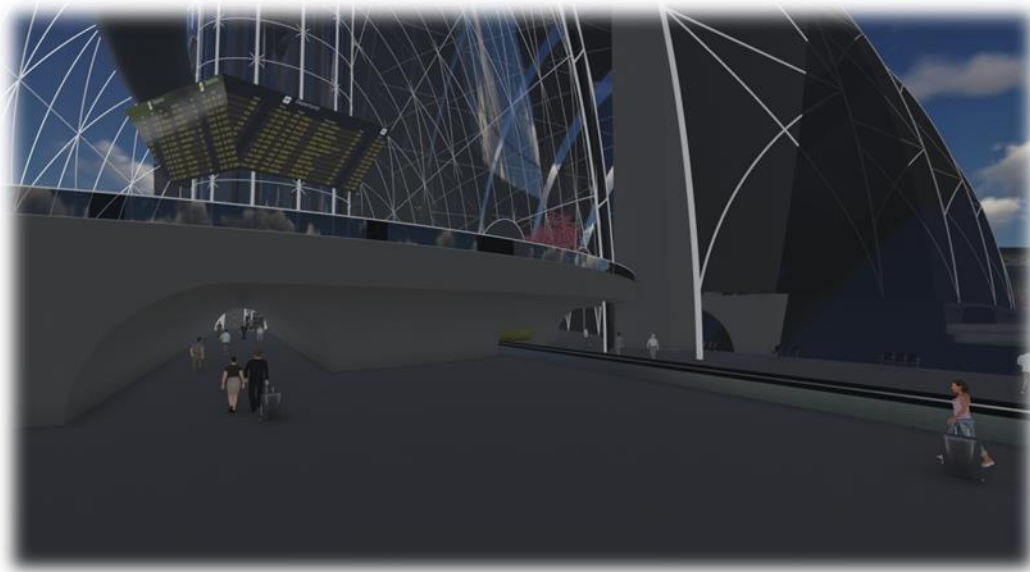
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

αλληλουχία των επιπέδων δίνει τη δυνατότητα οπτικής επαφής, αλλά ποτέ της προσέγγισης, καθώς υψομετρικά διαφέρουν κατά πέντε μέτρα.



Στην πύλη της αίθουσας αφίξεων μπορεί κάποιος να περιμένει ανεμπόδιστα και από εκεί με δύο στοές να οδηγηθεί στους κεντρικούς ανελκυστήρες και συνολικά οπουδήποτε επιθυμεί στο κτίριο, είτε να εξέλθει από αυτό περιφερειακά της κεντρικής ράμπας εισόδου εκατέρωθεν αυτής και να μεταβεί σε οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο της επιλογής του.

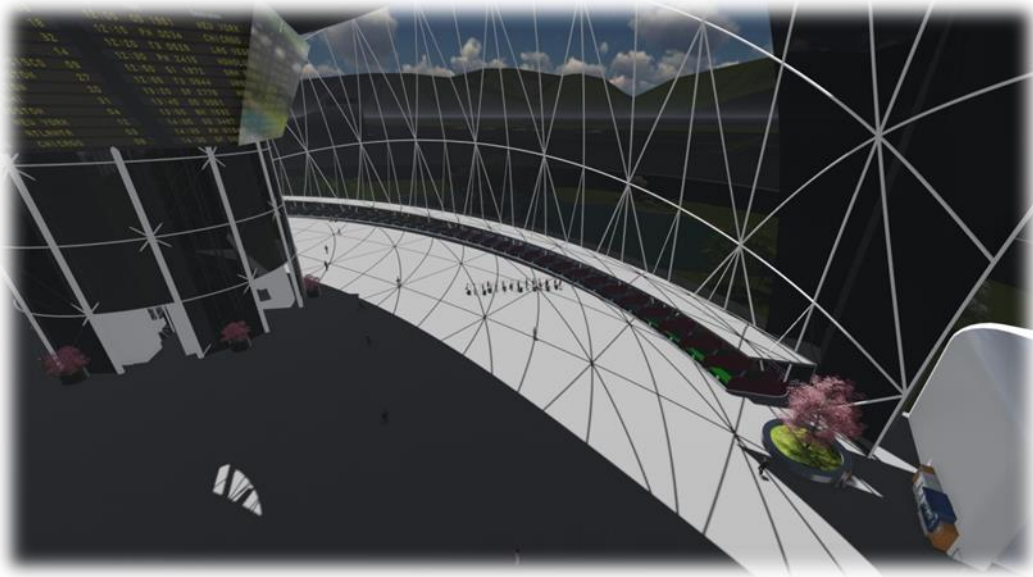
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



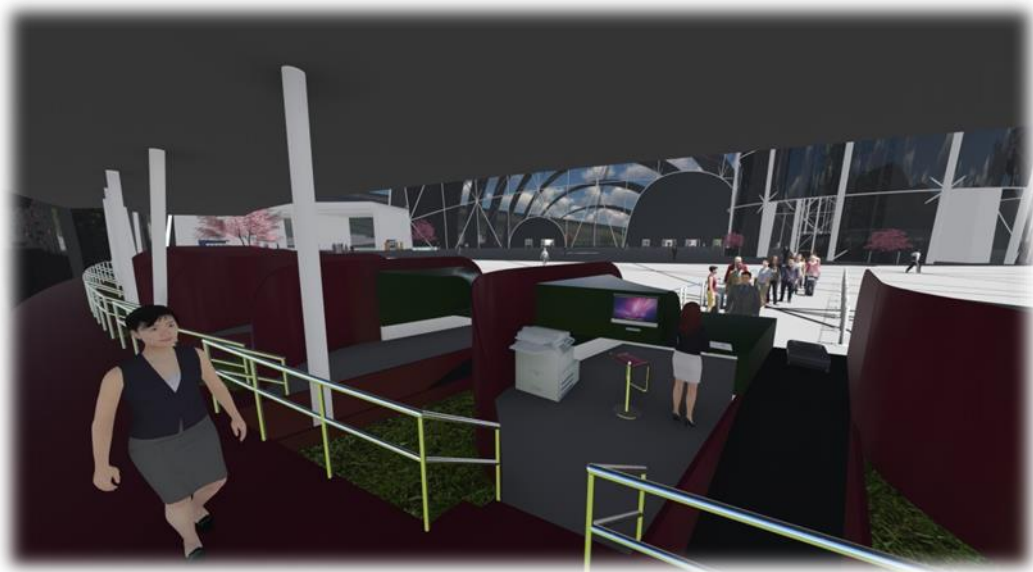
Σε αυτό το επίπεδο υπάρχει όλη η μηχανολογική υποστήριξη. Εδώ θα γίνονται η διακίνηση και διαλογή των αποσκευών από τα εκδοτήρια στα αεροσκάφη και από τα αεροσκάφη στις δύο ταινίες παραλαβής της αίθουσας αφίξεων.

Το **δεύτερο επίπεδο** είναι αυτό του προθάλαμου αναχωρήσεων στον οποίο βρίσκονται και τα εκδοτήρια εισιτηρίων. Εδώ θα συναντήσουμε 35 εκδοτήρια εισιτηρίων (check in), στα οποία έχουν αποδοθεί τα παραδοσιακά χρώματα του νησιού της Κέρκυρας, το Μπορντό Βουργουνδίας αλλά και το σκούρο πράσινο.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



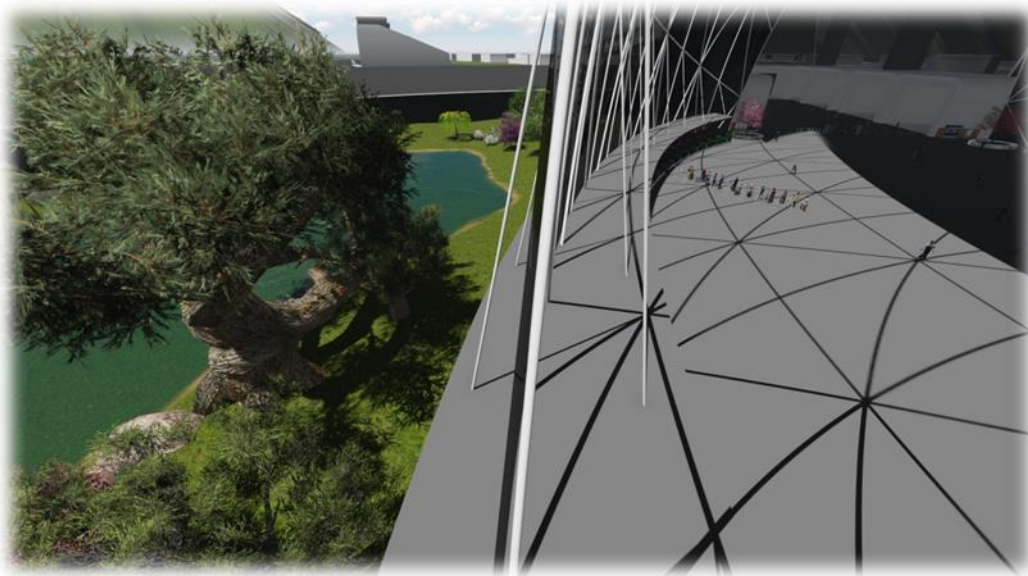
Τα 35 εκδοτήρια επικοινωνούν μεταξύ τους με διάδρομο στο πίσω μέρος ώστε να μπορούν να εισέρχονται σε αυτά οι εργαζόμενοι.



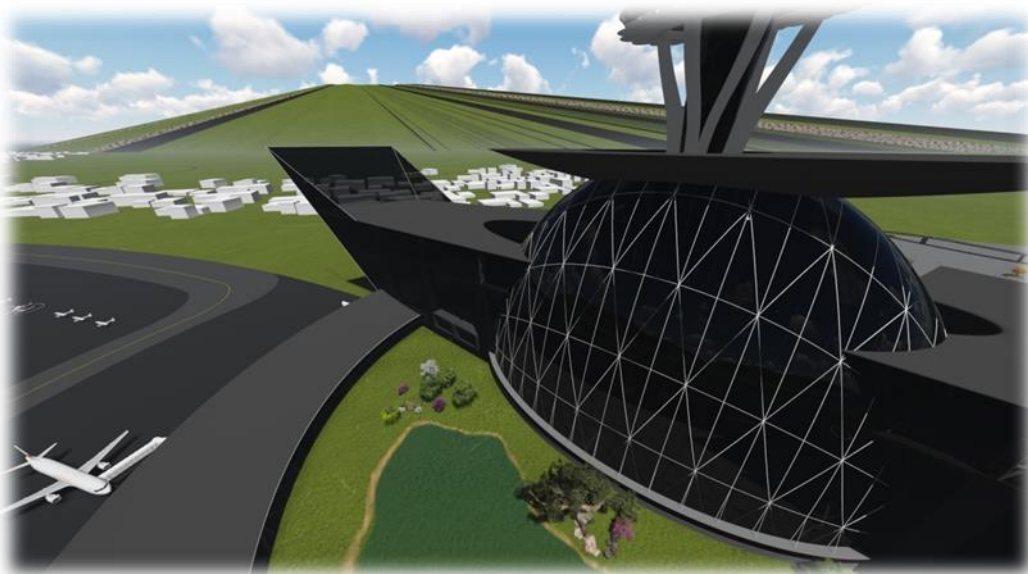
Ο κατασκευαστικά υπερυψωμένος υπαίθριος χώρος που βρίσκεται ακριβώς πίσω τους αποτελεί φόντο , έχοντας στο κέντρο μια ελιά, σήμα κατατεθέν του νησιού, η οποία περιβάλλεται από μια τεχνητή μικρή λίμνη, τονίζοντας τα δύο εντονότερα στοιχεία, αυτά του νερού και του πράσινου, τα οποία συναντούνται σε πολλές παραλλαγές, σε κάθε γωνία της Κέρκυρας.

Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

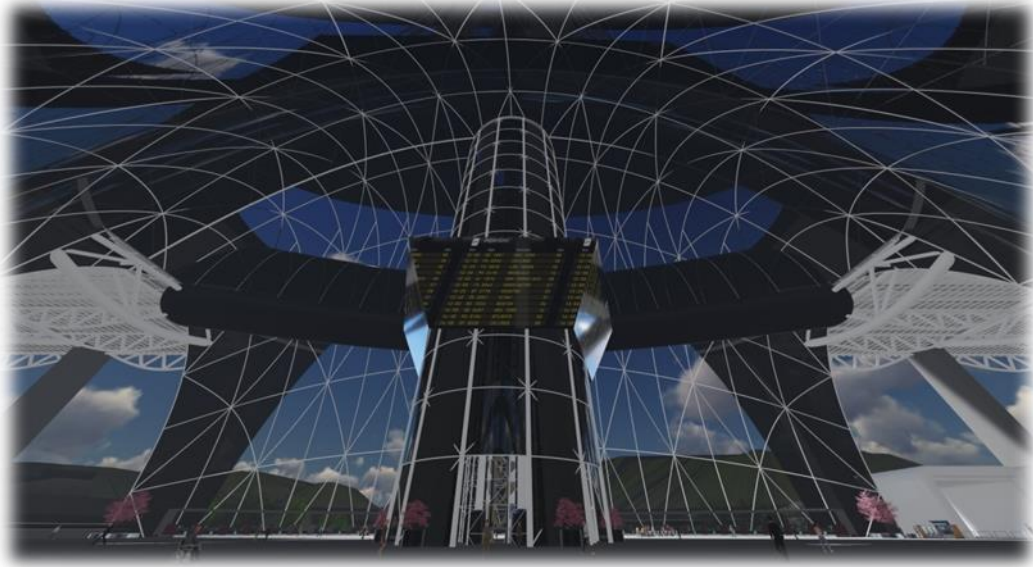


Ο προθάλαμος αναχωρήσεων, αποτελεί και το σήμα κατατεθέν του αεροδρομίου, καθώς είναι εξ ολοκλήρου σχεδιασμένος από ένα μεταλλικό δικτύωμα, ελλειψοειδούς κάτοψης στο οποίο συναρμολογείται γυαλί, δίνοντας έτσι στον επισκέπτη την αίσθηση ότι βρίσκεται σε εξωτερικό περιβάλλον.

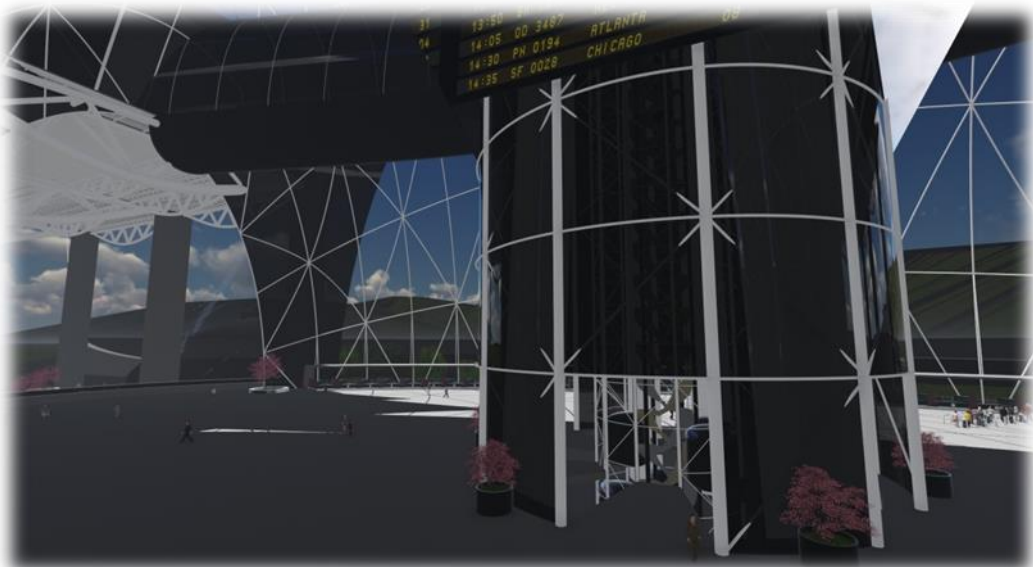




# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



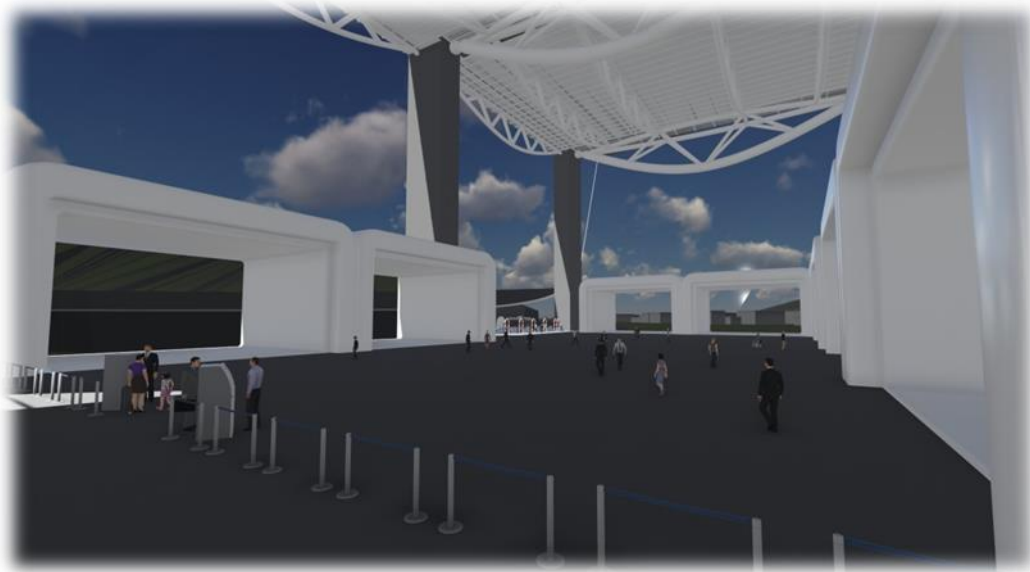
Στο κέντρο της αίθουσας βρίσκεται ο μεγάλος πίνακας ανακοινώσεων αφίξεων – αναχωρήσεων καθώς και η είσοδος στο χώρο των ανελκυστήρων και του κλιμακοστασίου.



Επίσης, περιλαμβάνονται Κέντρα Αυτόματων Συναλλαγών (ATM), περίπτερα συναλλάγματος και μηχανήματα αυτόματων Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

πωλήσεων. Στον ίδιο χώρο βρίσκεται ο έλεγχος διαβατηρίων αναχωρήσεων.



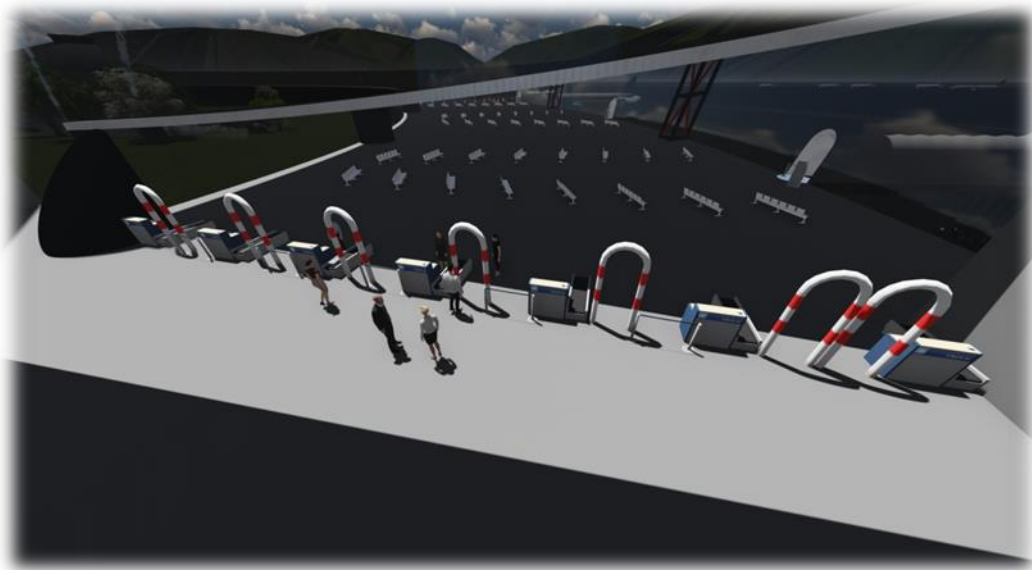
Περνώντας από εκεί ο επιβάτης μπορεί να επισκεφθεί τα διάφορα καταστήματα που προβλέπονται στο χώρο ενός διεθνούς αερολιμένα, όπως εμπορικά καταστήματα, καταστήματα με είδη πρώτης ανάγκης, φαρμακείο, χώρους εστίασης, τουριστικά καταστήματα αλλά και περίπτερο ενοικίασης οχημάτων.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

Καθώς επίσης σε κάθε επίπεδο θα συναντήσουμε τουαλέτες και χώρους υγιεινής για το κοινό.

Από τον χώρο των εμπορικών καταστημάτων του επιπέδου ο επισκέπτης περνώντας από το σημείο ελέγχου ασφαλείας εισέρχεται στην αίθουσα αναχωρήσεων, στην οποία τμηματοποιούνται επιμέρους οι πύλες από όπου θα γίνονται οι αναχωρήσεις για τους διάφορους προορισμούς.

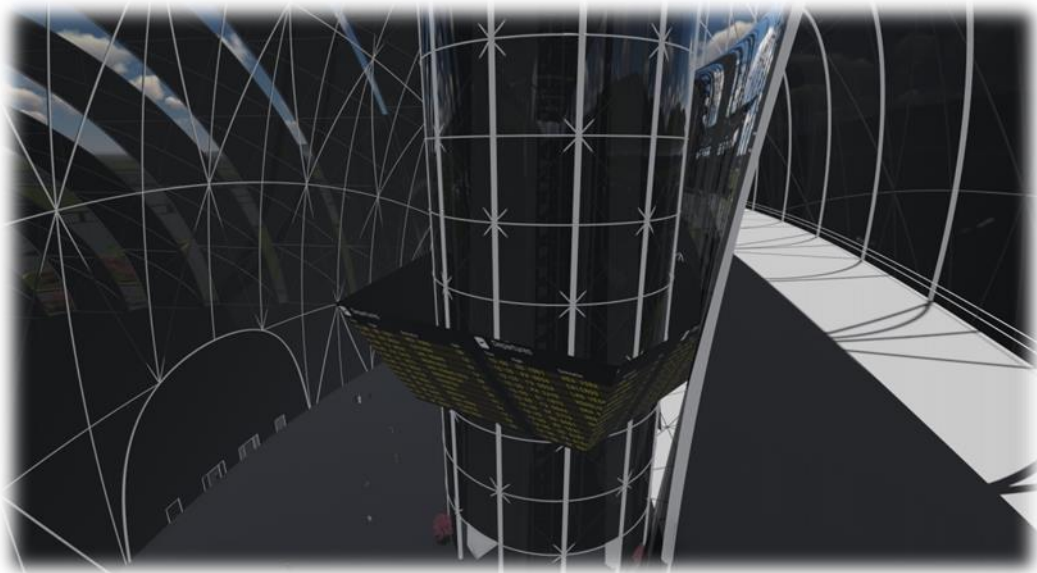


Στην αίθουσα υπάρχουν καθίσματα προκειμένου να κυλά ομαλά η ροή προς την επιβίβαση στα αεροσκάφη με τηλεσκοπικές φουσούνες. Ο χώρος αυτός, δίνει πάλι τη δυνατότητα μέσω τζαμαρίας να υπάρχει οπτική επαφή με το υπόλοιπο κτίριο αλλά και με την πίστα ελιγμών, τον αεροδιάδρομο και τη θάλασσα.

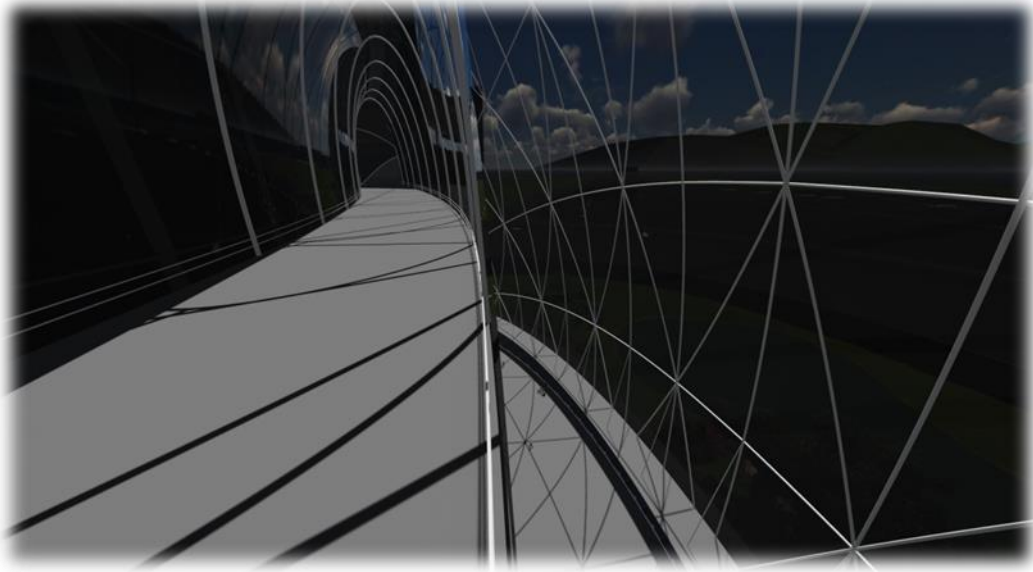
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Στο **τρίτο επίπεδο**, βρίσκονται τα γραφεία του αεροδρομίου και των αεροπορικών εταιριών και επικοινωνούν μεταξύ τους με μία γυάλινη γέφυρα η οποία διαπερνά τον θόλο του χώρου των εκδοτηρίων, δημιουργώντας για ακόμη μία φορά την αίσθηση του συνόλου μέσω της οπτικής επαφής.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



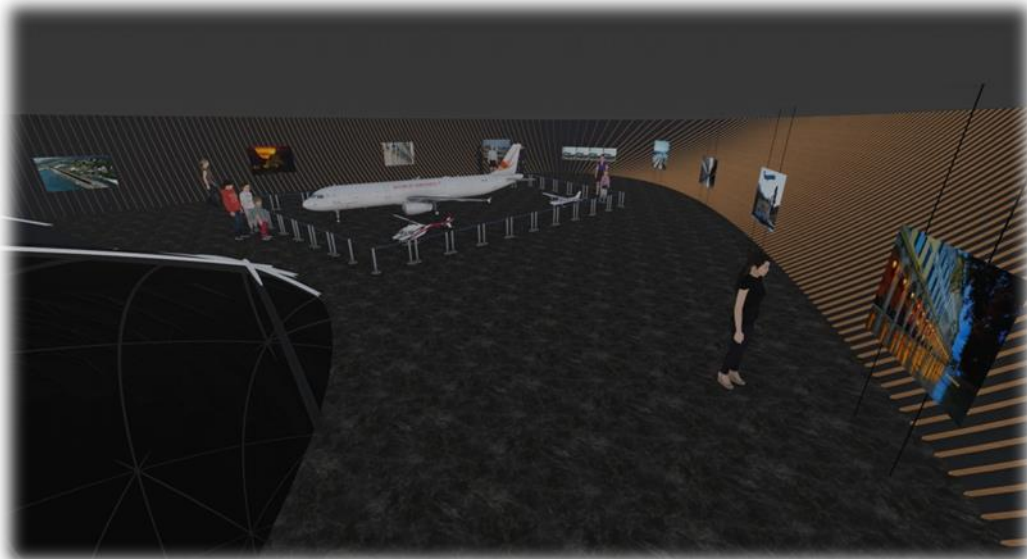
Ανεβαίνοντας λίγο πιο πάνω, στο **τέταρτο επίπεδο** του κτιρίου προτείνεται η κατασκευή ενός χώρου πολιτισμού, που θα δώσει την ευκαιρία στον επισκέπτη να γνωρίσει περισσότερα πράγματα για το νησί, αλλά και το αγαθό που πολύ πριν τον τουρισμό αποτέλεσε τη βασική πηγή ενασχόλησης των κατοίκων. Ένα «**Μουσείο ελιάς**» με βιντεοπροβολές σχετικά με την παραγωγή και τη συγκομιδή του καρπού της μεσογειακής διατροφής δίνει μία ευχάριστη νότα στο ταξίδι των επισκεπτών.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



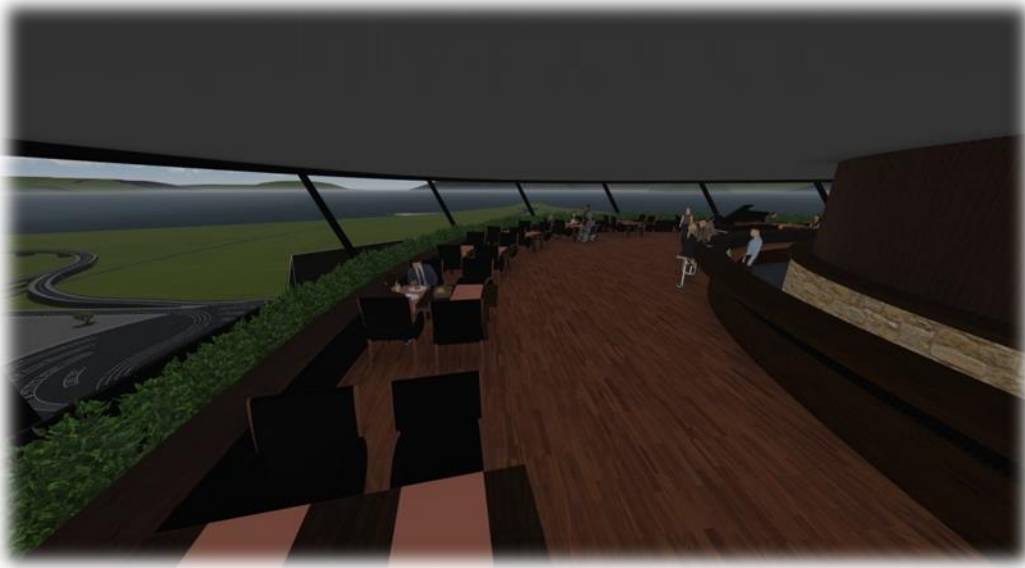
Επίσης, στον ίδιο όροφο προτείνεται και η δημιουργία ενός «**Μουσείου Παλιού Αεροδρομίου**» με εικόνες από το υφιστάμενο αεροδρόμιο καθώς και εκθέματα από διάφορα είδη αεροσκαφών και ελικοπτέρων.



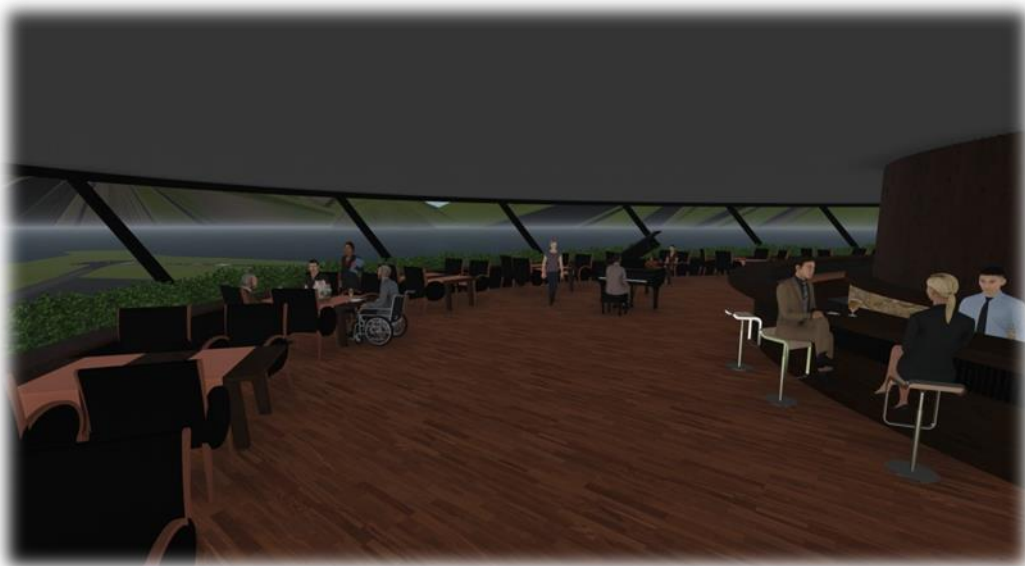
Στο **πέμπτο επίπεδο**, έχει σχεδιαστεί ένα υπερπολυτελές καφέ, μπαρ, εστιατόριο με απεριόριστη θέα σε όλο το νησί και την ηπειρωτική Ελλάδα.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

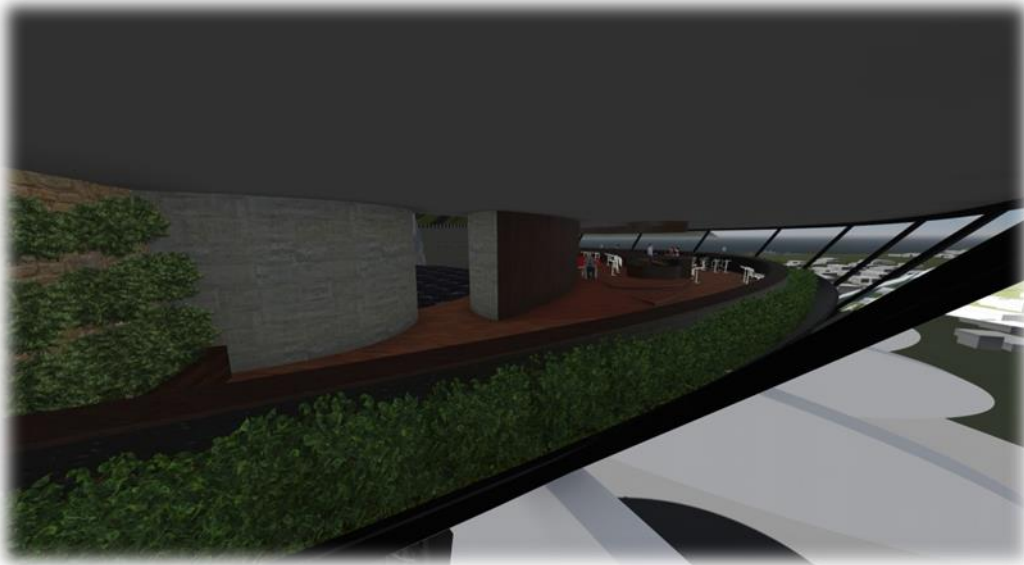
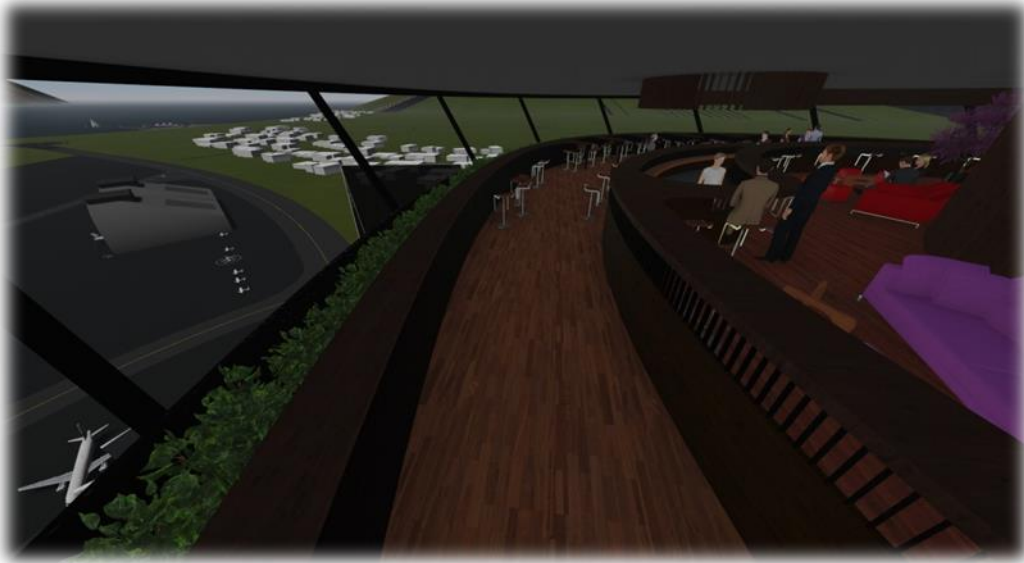


Στη βορινή όψη έχει τοποθετηθεί ένα εστιατόριο στο οποίο θα σερβίρεται ελληνική κουζίνα υπό τη συνοδεία πιάνο.



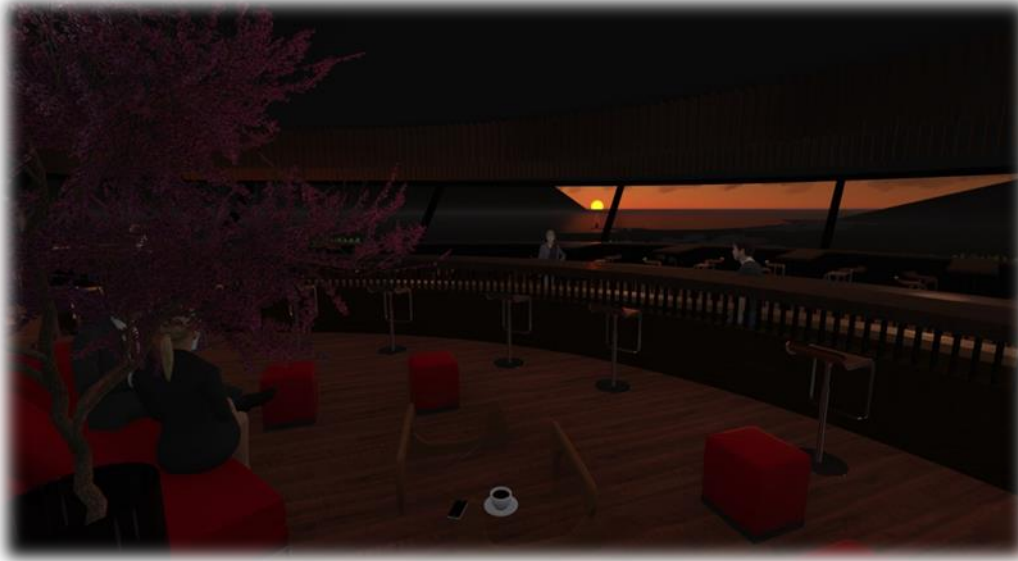
Στη νότια όψη έχει σχεδιαστεί το καφέ – μπαρ τριών επιπέδων, με απεριόριστη θέα.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας





# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

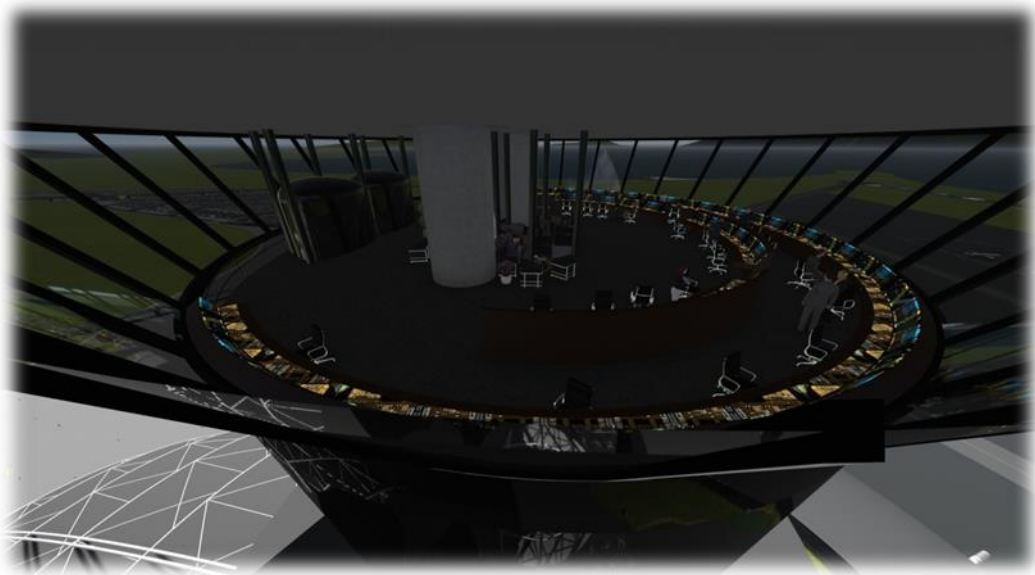
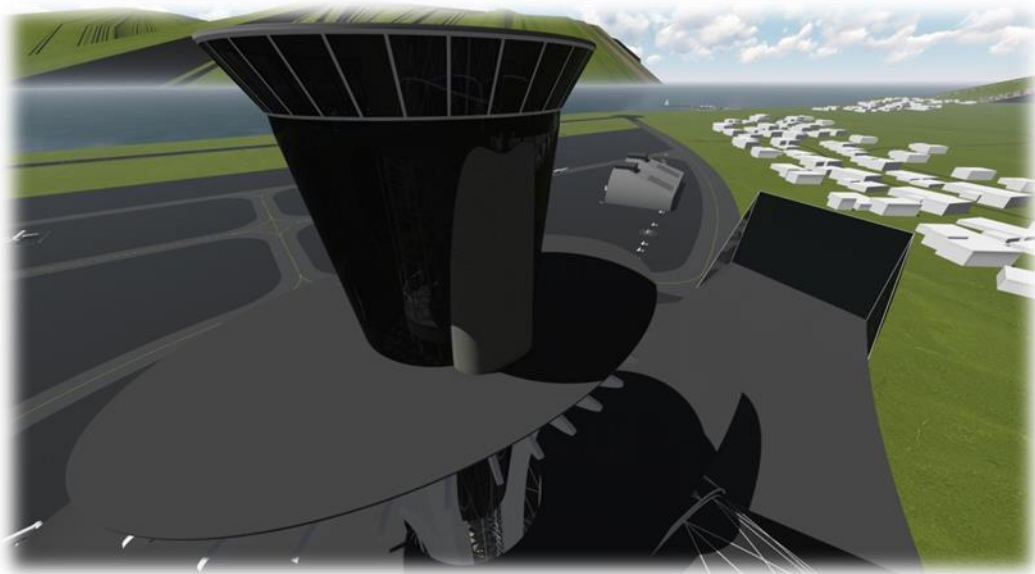


Οι δύο χώροι επικοινωνούν μόνο από ένα σημείο με στόχο να μπορούν να λειτουργήσουν μεμονωμένα.

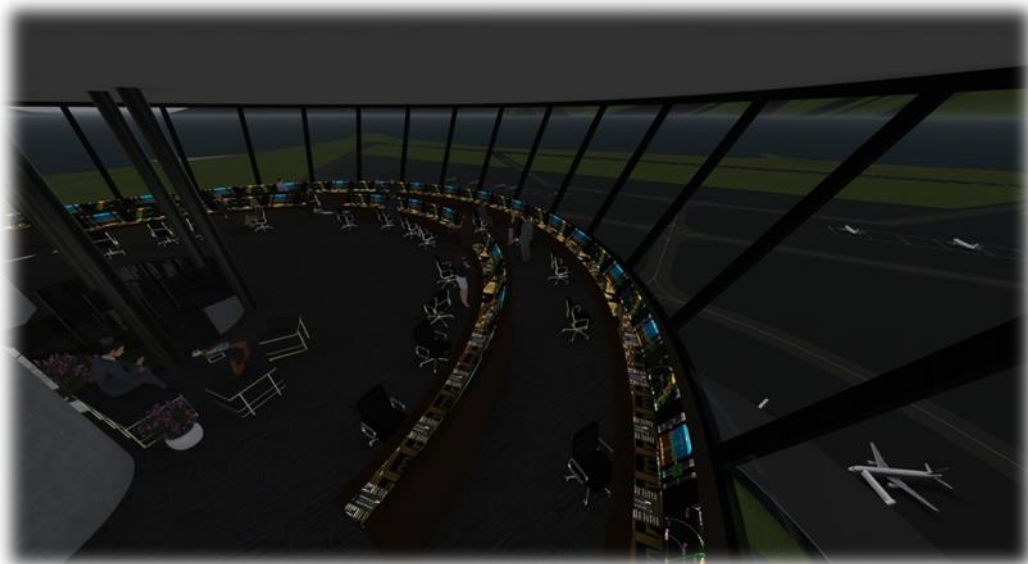
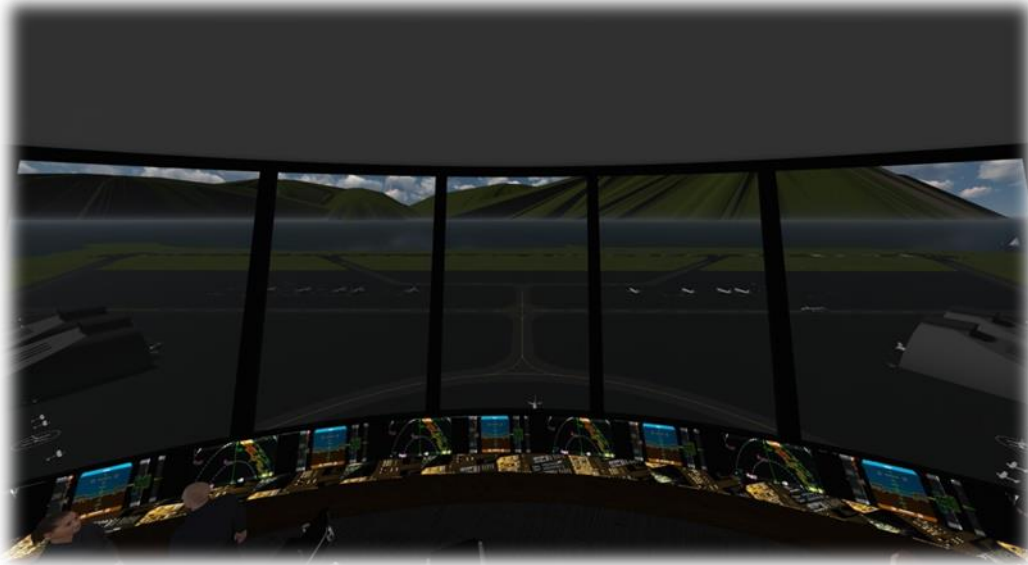


Στο **έκτο και κορυφαίο επίπεδο** εντός ιδεατού στερεού βρίσκεται ο **πύργος ελέγχου**.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

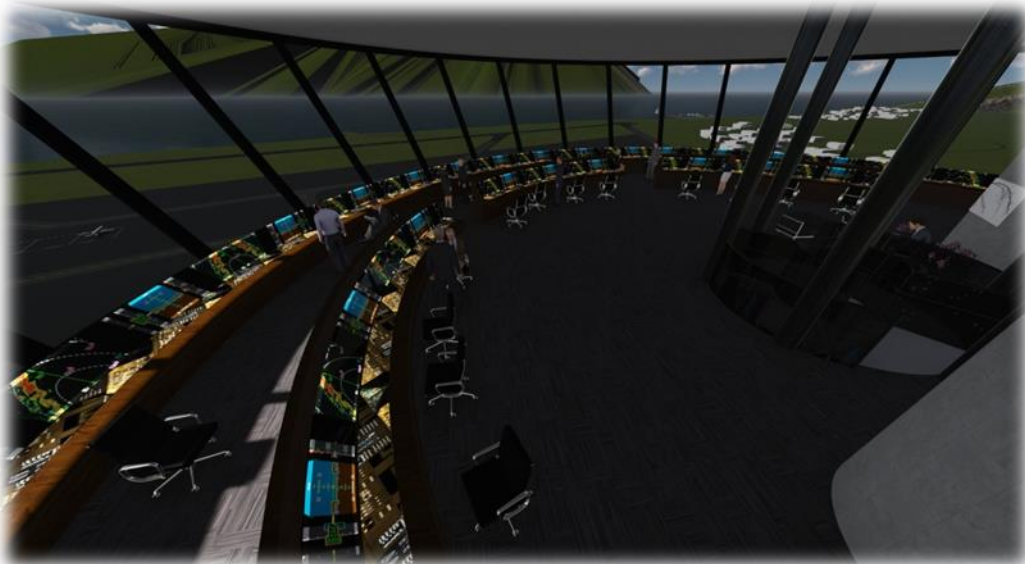
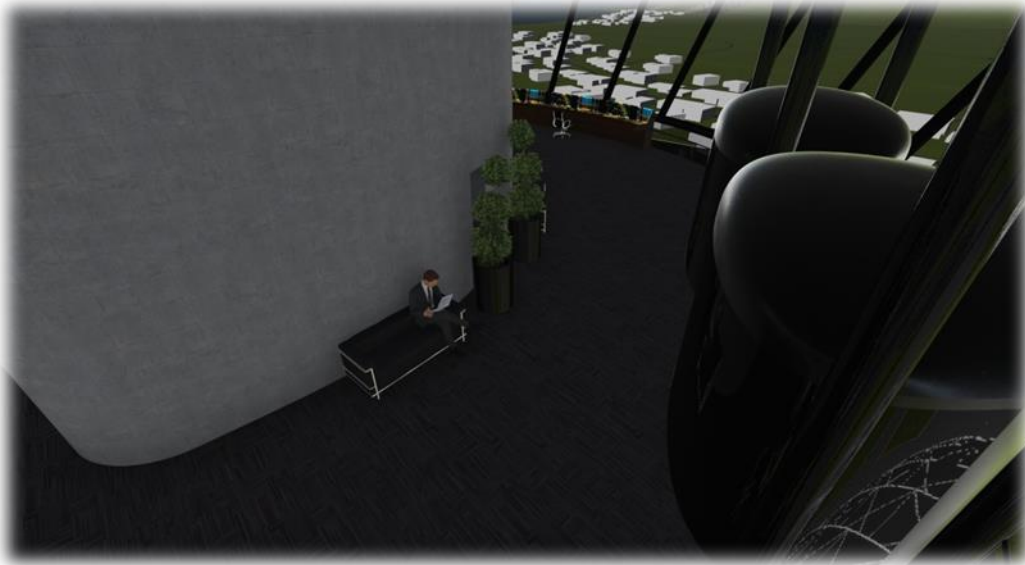


# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



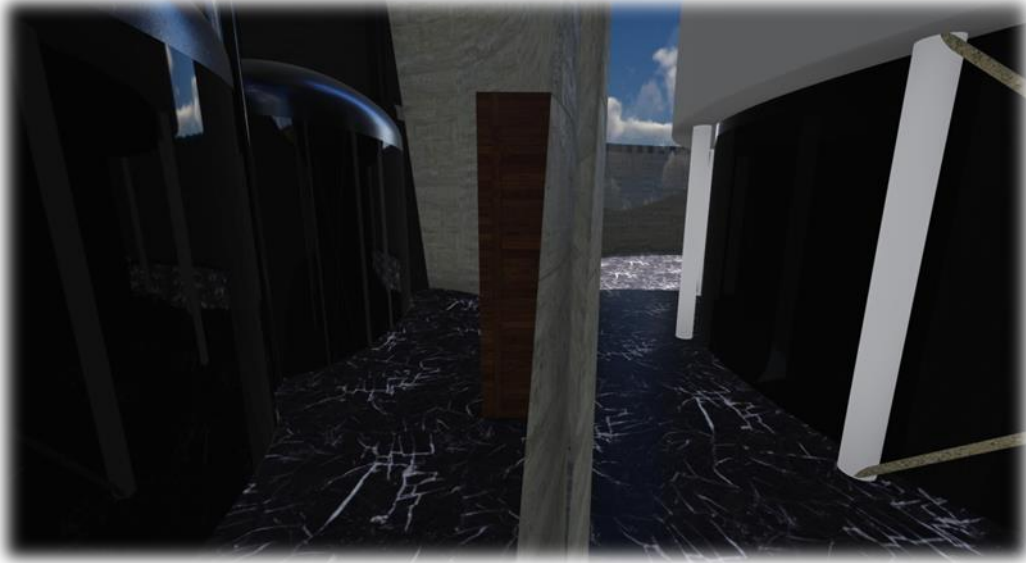
Η πρόσβαση σε αυτόν πραγματοποιείται με τη χρήση δύο ξεχωριστών ανελκυστήρων αλλά και από το κλιμακοστάσιο.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Για την ασφάλεια, η είσοδος στον χώρο ανόδου είναι ανεξάρτητη από την κεντρική είσοδο του κοινού και απαιτεί τη χρήση συγκεκριμένου κωδικού, γνωστό μόνο στο προσωπικό.

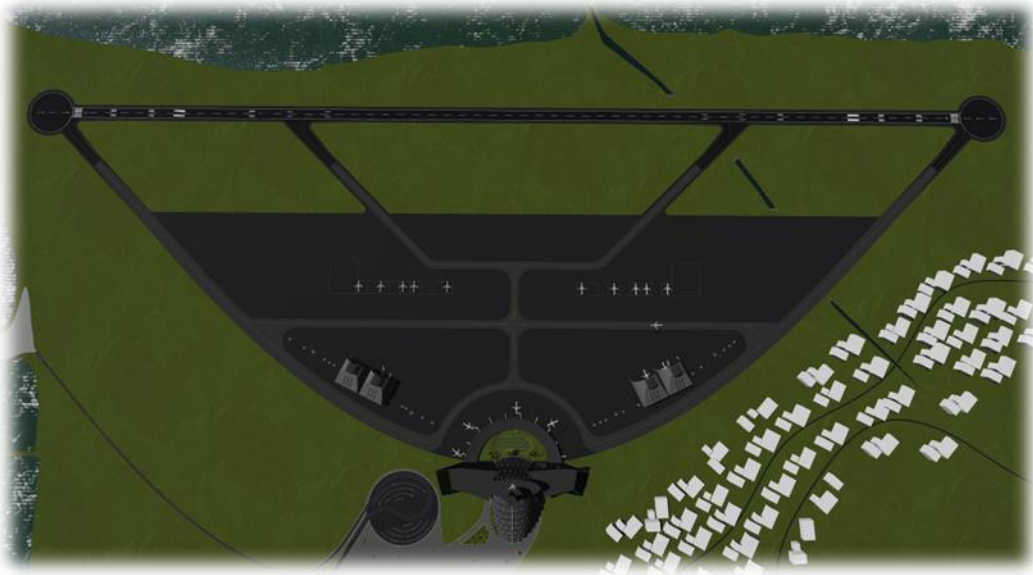
# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



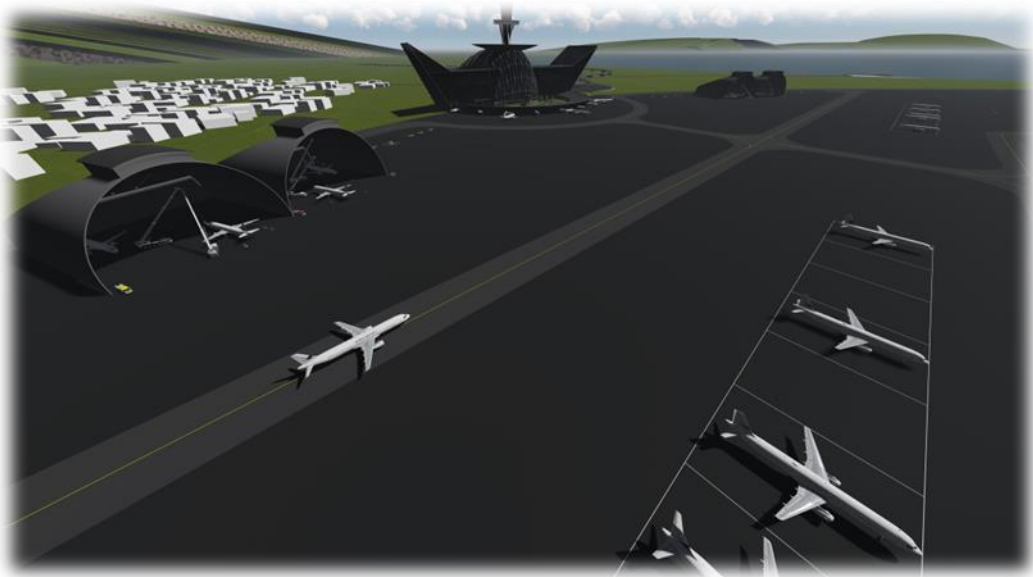
## 3.2.3. Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών - αεροδιάδρομος



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

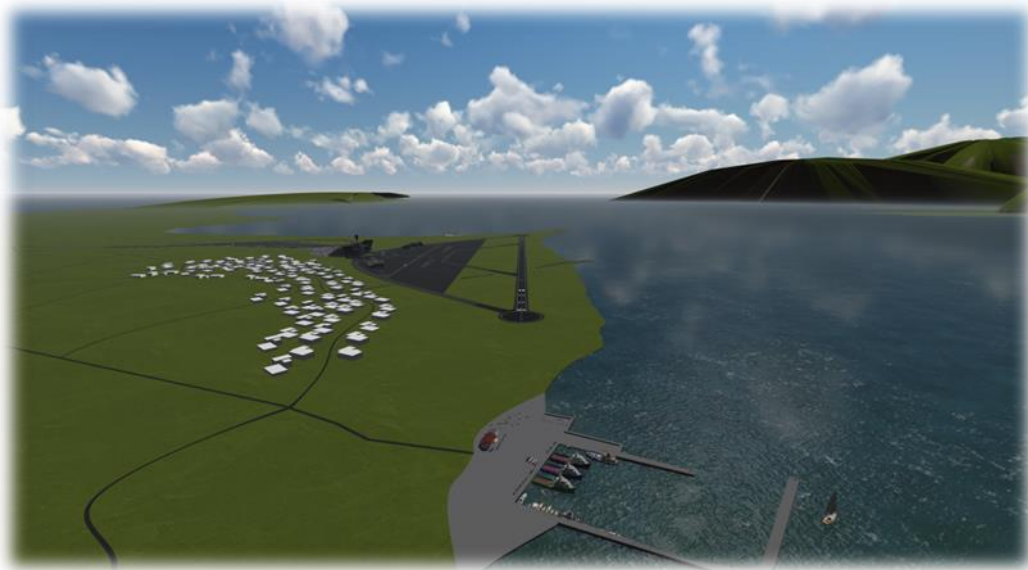
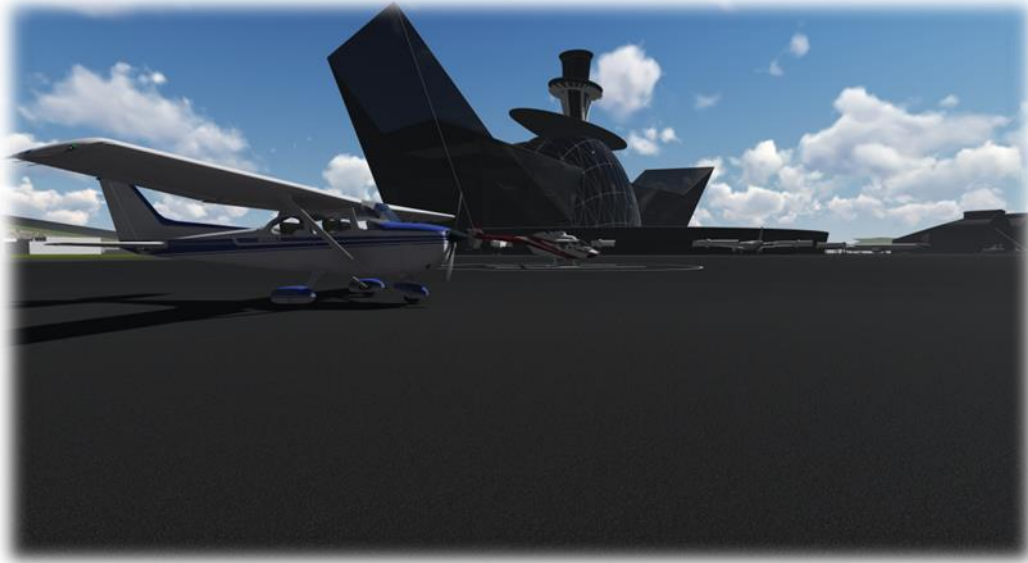


Έχει προβλεφτεί χώρος ανεφοδιασμού και συντήρησης αεροσκαφών καθώς και χώρος στάθμευσης αεροσκαφών.



Ακόμα υπάρχουν θέσεις για στάθμευση μικρών μονοκινητήριων ελικοφόρων, τύπου Cessna, είτε μεγαλύτερων ιδιωτικών στα πλαίσια φιλοξενίας αερολεσχών. Επίσης, υπάρχουν ελικοδρόμια για την εξυπηρέτηση ελικοπτέρων.

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Ο αεροδιάδρομος έχει κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΦΕΚ 177/2002 ΤΟΜΟΣ Ι για τα αεροδρόμια, στο οποίο περιγράφονται αναλυτικά οι συντομογραφίες και τα σύμβολα.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας





## 4. Αναμενόμενα αποτελέσματα

Η κατασκευή του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα της Κέρκυρας στην τοποθεσία Αλυκές της Λευκίμμης αναμένεται να φέρει θετικά αλλά και αρνητικά αποτελέσματα. Στόχος είναι αρθούν οι δυσκολίες που θα προκύψουν προτείνοντας κάποιες λύσεις.

Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα η εν λόγω πρόταση προβλέπεται να συμβάλλει στην άρση των ανισοτήτων ανάμεσα στις διάφορες Περιφερειακές Ενότητες και στην ανάπτυξη του νότιου τμήματος του νησιού. Ως γνωστόν το νότιο τμήμα του νησιού είναι λιγότερο ανεπτυγμένο τουριστικά και οικονομικά, με τον κύριο όγκο των τουριστικών καταλυμάτων να βρίσκεται στο βόρειο μέρος.

Στα πλαίσια μίας συνολικής αναβάθμισης των μεταφορών του νησιού και ειδικότερα της σύνδεσης του άξονα βορρά-νότου, προτείνεται συνδυαστικά η ένωση Λευκίμμης – Κέρκυρας - Σιδαρίου διά θαλάσσης, με τη χρήση τακτικών δρομολογίων υδροπτερυγων (ιπτάμενα δελφίνια).

Επίσης, η εδραίωση ενός διεθνούς αερολιμένα στη Δυτική Ελλάδα προσφέρει νέες προοπτικές στην τουριστική και γενικότερα στην οικονομική ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Επίσης, η σύνδεση του λιμένα της Λευκίμμης με την Ηγουμενίτσα και την Εγνατία Οδό αλλά και την επικείμενη Ιονία Οδό προσφέρουν ποικίλες προοπτικές ανάπτυξης. Σε συνδυασμό με τη δημιουργία του δια θαλάσσης άξονα μεταφορών θα ενισχυθεί η «εξωτερική» και «εσωτερική» προσπελασιμότητα.

Μία από τις αρνητικές επιπτώσεις της κατασκευής του νέου αερολιμένα είναι το γεγονός πως η περιοχή Αλυκές όπου έχει Οδυσσέας Κάντας

# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

χωροθετηθεί περιλαμβάνεται κατά ένα μέρος της στην περιοχή NATURA 2000: Αλυκή Λευκίμμης (κωδικός GR2230003). Η ορνιθοπανίδα της περιοχής είναι υψηλής οικολογικής αξίας, καθώς φαίνεται φιλοξενεί περισσότερα από 100 είδη πτηνών. Είναι γνωστό επίσης ότι το νησί της Κέρκυρας βρίσκεται στη δυτική οδό μετανάστευσης των πτηνών στην ελληνική χερσόνησο του Αίμου.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας



Το βασικό πρόβλημα προβλέπεται ότι θα προκύψει κατά την περίοδο κατασκευής των έργων. Με την έναρξη όμως της λειτουργίας του Νέου Αερολιμένα προτείνεται αντιστάθμιση με την οικολογική αποκατάσταση του υγροτόπου της λιμνοθάλασσας Χαλκιάουλου, Οδυσσέας Κάντας



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

του υφιστάμενου αεροδρομίου, με στόχο της διατήρησης του περιβαλλοντικού ισοζυγίου. Αρνητικές επιπτώσεις θα προκύψουν επίσης και στο ηχητικό περιβάλλον της περιοχής χωροθέτησης.

Τέλος, σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι τα θετικά αποτελέσματα που θα προκαλέσει η εδραίωση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα στην περιοχή Αλυκές Λευκίμμης προβλέπονται να είναι περισσότερα, μετά και από την κατάλληλη αντισταθμιστική μελέτη των οικολογικών μεταβολών με στόχο την διατήρηση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

Το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο της περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα, Χρίστος Απ. Λαδιάς, εκδόσεις Παπαζήση

ΕΙΔΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ, *Σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης*, Αθήνα, 2 Μαΐου 2007

Εφημερίς της Κυβερνήσεως Αριθ.Φύλλου 56, Ιανουάριος 2004, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

Εφημερίς της Κυβερνήσεως Αριθ.Φύλλου 177, Φεβρουάριος 2002, ΤΟΜΟΣ Ι ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑ

ΣΕΠΟΧ, Θέσεις επί του Σχεδίου ΚΥΑ για το Εθνικό Χωροταξικό, 30/10/07



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

ΥΠΑ. «ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Ι. ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (ΚΑΚΚ), Διεθνείς Αερολιμένες». Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας / Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

## **Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

International Civil Aviation Authority (ICAO), *Airport Planning Manual – Part 1: Master Planning*, 1987.

International Civil Aviation Organization (ICAO), *Air Traffic Services Planning Manual*, 1984.

International Airport Transport Association (IATA), *Airport Terminals Reference Manual*, 1990.

Association of European Airlines (AEA), *Medium Term Forecast of European Scheduled Passenger Traffic*, Brussels, 1993.



# Αρχιτεκτονική μελέτη νέου Αερολιμένα Κέρκυρας

## Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

<http://www.statistics.gr>

[www.tee.gr](http://www.tee.gr)

[www.keta-ionion.gr](http://www.keta-ionion.gr)

[www.pepionia.gr](http://www.pepionia.gr)

[www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)

[www.gnto.gr](http://www.gnto.gr)

<http://www.ypa.gr/our-airports>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΦΕΚ 177

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

σελίδα 1981

### **Διαστάσεις Αεροδρομίου και σχετικές πληροφορίες**

\* για κάθε ευκολία που υπάρχει στο αεροδρόμιο, θα πρέπει να υπολογίζονται ή να περιγράφονται τα παρακάτω δεδομένα:

#### **α) Διάδρομος**

- Αληθής Διόπτυση, με ακρίβεια εκατοστού
- Αριθμός διεύθυνση,
- Μήκος, πλάτος,
- Θέση μεταποτισμένου κατωφλίου, με ακρίβεια μέτρου ή ποδιού
- Κλίση, τύπος οδοστρώματος, τύπος διαδρόμου και
- Ζώνη ελεύθερα εμποδίων για την περίπτωση διαδρόμου προσέγγισης ακριβείας Κατηγορίας I (εφόσον προβλέπεται αυτή.)

#### **β) Ζώνη Ασφαλείας (STRIP)**

- Περιοχή Ασφαλείας Πέρατος Διαδρόμου (RESA)
- Περιοχή Ακινητοποίησης (STOPWAY)  
(μήκος, πλάτος με ακρίβεια μέτρου ή ποδιού, τύπος επιφανείας)

#### **γ) Τροχοδρόμος.**

- Διεύθυνση
- Πλάτος
- Τύπος επιφανείας

#### **δ) Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών**

- Τύπος επιφανείας
- Θέσεις στάθμευσης

#### **ε) Τα όρια της Υπηρεσίας Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.**

#### **στ) Περιοχή Ελεύθερα Εμποδίων (Clearway).**

- Μήκος, με ακρίβεια μέτρου ή ποδιού
- Διαμόρφωση εδάφους

#### **ζ) Οπτικά Βοηθήματα για διαδικασίες προσέγγισης.**

- Διαγράμμιση και φωτισμός διαδρόμων, τροχοδρόμων και χώρων στάθμευσης,
- Άλλα οπτικά βοηθήματα καθοδήγησης και ελέγχου στους τροχοδρόμους και στο χώρο στάθμευσης (περιλαμβανομένων των σημείων κράτησης τοχοδρόμησης και φωτεινών σηματοδοτών),,
- Θέση και ο τύπος των οπτικών συστημάτων καθοδήγησης για προσόρμιση σε γέφυρες επιβίβασης.

#### **η) Θέση και ραδιοσυχνότητα κάθε σημείου ελέγχου του VOR του αεροδρομίου.**

#### **θ) Θέση και διεύθυνση των καθορισμένων διαδρόμων για τροχοδρόμηση.**

#### **ι) Αποστάσεις από τα άκρα του αντίστοιχου διαδρόμου των στατατικών μερών ενός συστήματος ILS (localizer και glide path), καθώς και των μερών ενός συστήματος MLS (κεραία αζιμουθίου και υψομέτρου), με ακρίβεια μέτρου ή ποδός.**