



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΛΕΥΚΙΜΜΗ ΝΗΣΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ



ΑΘΗΝΑ, 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ - ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ

ΚΕΦ 1. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΔΙΑΘΡΩΣΗΣ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1.3 ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ.

1.4 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.

1.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.

1.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΗ.

ΚΕΦ 2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ

2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ

2.3 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΡΓΟΥ.

2.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.

2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Υπομνήματα Τ.Κ./Τ.Ε.Ε. και Επιμελητηρίου Κέρκυρας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2. Φωτογράφιση της περιοχής.

ΚΕΦ 3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ

3.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΗ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. Φωτογραφικό Υλικό

ΚΕΦ 4. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ – ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΚΟΣΤΟΙ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

4.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ.

4.3 ΔΙΑΤΑΞΗ – ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.4 ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Στατιστική ανάλυση τουριστικής και αεροπορικής κίνησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: Πίνακες

5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

5.2 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

5.3 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΘΕΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

5.4 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Το εργαλείο της αντιστάθμισης και η έννοια του Περιβαλλοντικού ισοζυγίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 : Φωτογραφικό υλικό

6. ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ – ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

6.1 ΓΕΝΙΚΑ.

6.2 ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.

6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥΣΤΗ ΘΕΣΗ ΛΕΥΚΙΜΜΗ

7.1 ΓΕΝΙΚΑ

7.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

7.3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

7.4. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

7.5. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

7.6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

7.7. ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ – ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ανέθεσε σε διεπιστημονική ομάδα έρευνας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, την προκαταρκτική εκτίμηση των δυνατοτήτων για τη χωροθέτηση Νέου Διεθνούς Αερολιμένα στην περιοχή της Λευκίμμης, στο νότιο τμήμα της νήσου Κέρκυρας, καθώς και την περιγραφή των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων της συγκεκριμένης αυτής επιλογής. Η ακριβής θέση του Νέου Αεροδρομίου δόθηκε από την ΥΠΑ και βασίζεται στην προμελέτη που διενεργήθηκε από την Εταιρεία Συμβούλων Μηχανικών «Φρανκ Ε. Μπεϊζιλ Α.Ε.» το Φεβρουάριο του 1974. Η διάταξη και η γεωμετρία του διαδρόμου, οι ανάγκες σε χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, καθώς και οι ανάγκες σε κτιριακές εγκαταστάσεις και χώρους στάθμευσης οχημάτων, βασίστηκαν στην ίδια προμελέτη και στις υφιστάμενες προβλέψεις επιβατικής κίνησης, όπως αυτές παρουσιάζονται στο Master Plan του υπάρχοντος αεροδρομίου. Πρέπει να τονιστεί ότι η διερεύνηση, όπως ανατέθηκε στο ΕΜΠ, αφορά μόνο τη συγκεκριμένη θέση και όχι πιθανά εναλλακτικά σενάρια άλλων περιοχών χωροθέτησης στη νήσο Κέρκυρα.

Πρόκειται για έργο μεγάλης εμβέλειας, όχι μόνο για την περιοχή της Λευκίμμης, αλλά και για τη συνολική χωρική οργάνωση της Κέρκυρας και τις σχέσεις της με την ηπειρωτική Ελλάδα, καθώς και την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοδυτικής Ηπείρου. Ταυτόχρονα, με δεδομένη τη σημασία των υποδομών πρόσβασης για έναν προορισμό όπως η Κέρκυρα, γίνεται σαφές ότι η επιλογή χωροθέτησης του Νέου Αεροδρομίου και η ένταξή του στο δίκτυο μεταφορών και συγκοινωνιών του νησιού, θα έχει καθοριστικό ρόλο στις μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης των συγκεκριμένων περιοχών.

Επισημαίνεται ότι, η προσέγγιση αυτή γίνεται σε μια συγκυρία όπου έχουν αναδειχθεί με εμφαντικό τρόπο τα κρίσιμα ζητήματα της αιεφόρου ανάπτυξης, της προστασίας / ανάδειξης των περιβαλλοντικών και πολιτιστικών πόρων, αλλά και της ανάγκης για τη μέγιστη δυνατή κοινωνική σύγκλιση στα ζητήματα προγραμματισμού, σχεδιασμού και ανάπτυξης.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η εκτίμηση των δυνατοτήτων χωροθέτησης και των επιπτώσεων από την κατασκευή του Νέου Αεροδρομίου έγινε μέσω διεπιστημονικής, πολυκριτηριακής προσέγγισης η οποία αφορά : τις χωροταξικές και πολεοδομικές παραμέτρους, την κατάσταση του οδικού δικτύου και τις δυνατότητες προσβάσεων, τη δυνατότητα κάλυψης των αναγκών αεροπορικής κίνησης, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου και τις γεωλογικές – γεωτεχνικές συνθήκες της περιοχής.

Η έρευνα οργανώθηκε σε έξι κεφάλαια, τα οποία καλύπτουν τις προαναφερθείσες θεματικές περιοχές. Στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο επιχειρείται η σύνθεση των παραπάνω προσεγγίσεων με την εκτίμηση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων της συγκεκριμένης χωροθέτησης. Η διερεύνηση βασίστηκε σε πρωτογενή και διαθέσιμα στοιχεία, όπως προκύπτουν από μελέτες δημόσιων φορέων και μελετητών, καθώς και από τη σχετική βιβλιογραφία. Οι πηγές, η σχετική

βιβλιογραφία, καθώς και τα παραρτήματα με επιλεγμένο φωτογραφικό υλικό, παρατίθενται στο τέλος του κάθε κεφαλαίου.

Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στις επί τόπου επισκέψεις για τη συλλογή στοιχείων και την ανταλλαγή απόψεων με τοπικούς φορείς. Για την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης τα μέλη της ερευνητικής ομάδας του ΕΜΠ πραγματοποίησαν τρεις επισκέψεις στην Κέρκυρα και ιδιαίτερα στη θέση του υπό διερεύνηση έργου. Οι δύο πρώτες (2008), είχαν σαν στόχο την αυτοψία και συλλογή στοιχείων για την περιοχή της Λευκίμμης και για το οδικό δίκτυο του νησιού. Στην τρίτη (2009), εκτός από τη μετάβαση στη θέση του υπό διερεύνηση έργου και στην περιοχή του σημερινού αεροδρομίου, πραγματοποιήθηκαν σειρά συσκέψεων:

- **Στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων**, με τη συμμετοχή των
κ. Σ. Βόσδου, Γ.Γ. της Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
κ. Ν. Δένδια, βουλευτή Κέρκυρας
κ. Κ. Κασταμονίτη, Αντιπροέδρου του Επιμελητηρίου Κέρκυρας
κ. Ι. Ροδίτη, Δ/ντή Έργων Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
κ. Ε. Σαμοΐλη, Δ/ντή ΔΙΣΑ της Περιφέρεια Ιονίων Νήσων
κ. Ι. Χαλμούκη, Αγρ. Τοπογράφου Μηχ. ΠΕ.ΧΩ.
κας Μ. Αργυρού, Πολιτικού Μηχ.
κας Μ. Αρμενιάκου, Αγρ. Τοπογράφου Μηχ.
- **Στη Νομαρχία**, με τη συμμετοχή των
κ. Σ. Πουλημένου, Νομάρχη Κέρκυρας
κ. Κ. Καρβούνη, Γ.Γ. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κέρκυρας
κας Μ. Παπαναστασίου, Γενικής Διευθύντριας της Ν.Α. Κέρκυρας
κ. Α. Πανδή, Δ/ντή Χωροταξίας και Περιβάλλοντος Ν.Α. Κέρκυρας
- **Στο ΤΕΕ Κέρκυρας**, με τη συμμετοχή των
κ. Ν. Σπίγγου, Προέδρου Διοικούσας Επιτροπής Τ.Κ./ΤΕΕ
κ. Σ. Κορωνάκη, Αντιπροέδρου Διοικούσας Επιτροπής Τ.Κ./ΤΕΕ
κ. Α. Ρίγγα, Αρχιτέκτονα Μηχ., μέλους της Διοικούσας Επιτροπής Τ.Κ./ΤΕΕ
κ. Γ. Αρμένη, Πολιτικού Μηχ., μέλους της Διοικούσας Επιτροπής Τ.Κ./ΤΕΕ
- **Στο Δήμο Λευκίμμης**
κ. Σ. Γατσούλη, Δήμαρχο

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ερευνητική ομάδα θέλει ιδιαίτερα να ευχαριστήσει όλους τους συμμετέχοντες για τη συνεργασία και τη συμβολή στον επιστημονικό και δημόσιο διάλογο, καθώς και για την παροχή των απαραίτητων στοιχείων και πληροφοριών.

ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ

Η ερευνητική ομάδα περιέλαβε ειδικούς επιστήμονες εξειδικευμένους στην Χωροταξία, Πολεοδομία, Μεταφορές και Συγκοινωνιακές Υποδομές, Αερομεταφορές, Γεωτεχνική και σε Περιβαλλοντικά θέματα. Συγκεκριμένα απαρτίστηκε από τους:

Σοφία Αυγερινού-Κολώνια
(Υπεύθυνη του κεφαλαίου 1)

Καθηγήτρια ΕΜΠ
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Ιωάννη Πολύζο
(Υπεύθυνος του κεφαλαίου 2)

Καθηγητή ΕΜΠ
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας
Αντιπρύτανη ΕΜΠ

Ιωάννη Γκόλια
(Υπεύθυνος του κεφαλαίου 3)

Καθηγητή ΕΜΠ
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής
Υποδομής

Ματθαίο Καρλαύτη
(Υπεύθυνος του κεφαλαίου 4)

Επίκουρο Καθηγητή ΕΜΠ
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής
Υποδομής

Κίμων Χατζημπίρο
(Υπεύθυνος του κεφαλαίου 5)

Αναπληρωτή Καθηγητή ΕΜΠ
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος

Γεώργιο Τσιαμπάο
(Υπεύθυνος του κεφαλαίου 6)

Αναπληρωτή Καθηγητή ΕΜΠ
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Γεωτεχνικής

Συνεργάτες:

Ελένη Βλαχογιάννη

Πολιτικός Μηχανικός
Διδάκτορας ΕΜΠ

Πασχάλης Σαμαρίνης

Αρχιτέκτονας Μηχανικός
Υποψήφιος διδάκτορας ΕΜΠ

Συνεργάτες στην Κέρκυρα:

Αντώνης Ζήβας

Αρχιτέκτονας Μηχανικός

Μιχάλης Πανδής

Αρχιτέκτονας / Πολεοδόμος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να προσεγγίσει:

- Τη χωρική διάρθρωση της νήσου Κέρκυρας, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί ιστορικά κατά τη μεταπολεμική περίοδο, με τις επιρροές της τουριστικής δραστηριότητας και το ρόλο του υφιστάμενου αεροδρομίου.
- Να διερευνήσει και να καταγράψει τις υφιστάμενες στρατηγικές και κατευθύνσεις καθώς και άλλες τυχόν προτάσεις, αναφορικά με την διαχείριση και ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Κέρκυρα.

1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Η Κέρκυρα είναι το έβδομο σε μέγεθος ελληνικό νησί, με έκταση 592 τ.χλμ. Αναπτύσσεται στο βορειοδυτικό άκρο της χώρας, στην είσοδο της Αδριατικής θάλασσας κοντά στις Ηπειρωτικές ακτές. Το στενό του Αγίου Στεφάνου χωρίζει το νησί από τις ακτές της γειτονικής Αλβανίας.

Η Κέρκυρα μαζί με τους Παξούς, Αντίπαξους και τα Διαπόντια νησιά (Οθωνοί, Ερεϊκούσα, Μαθράκι) αποτελούν το Νομό Κέρκυρας.

Σύμφωνα με την απογραφή 2001 από την ΕΣΥΕ, ο πληθυσμός του Νομού είναι 111.975 κάτοικοι (50% της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων), ακολουθεί δε σταθερά θετική πορεία μεταξύ 1971-2001. Το νησί της Κέρκυρας διαθέτει 107.879 κατοίκους και είναι ένα από τα πλέον πυκνοκατοικημένα νησιά της Μεσογείου (193κ/τ.χλμ). Ο πληθυσμός του νησιού κατανέμεται σε δώδεκα δήμους ως εξής:

- Δήμος Κερκυραίων (39.987 κάτοικοι από τους οποίους οι 28.185 στην έδρα του Νομού και πρωτεύουσα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων πόλη της Κέρκυρας).
- Δήμος Αγίου Γεωργίου (4.958 κατ.)
- Δήμος Αχιλλείων (10.319 κατ.)
- Δήμος Εσπερίων (8.136 κατ.)
- Δήμος Θιναλίων με έδρα την Αχαράβη (5.512 κατ.)
- Δήμος Κασσωπαίων (2.787 κατ.)
- Δήμος Κορισσίων (5.206 κατ.)
- Δήμος Λευκιμμαίων (6.704 κατ.)
- Δήμος Μελιτειέων (6.690 κατ.)
- Δήμος Παλαιοκαστριτών (4.395 κατ.)
- Δήμος Παρελίων (7.197 κατ.)
- Δήμος Φαιάκων (6.488 κατ.)



Σχήμα 1: Διοικητική διάρθρωση Νομού Κέρκυρας.

Όσον αφορά στις υφιστάμενες μεταφορές η Κέρκυρα εξυπηρετείται από τον Κρατικό Αερολιμένα, Ιωάννης Καποδίστριας, που βρίσκεται πέντε χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της πόλης. Το αεροδρόμιο συνδέεται με καθημερινές πτήσεις από και προς το Ελευθέριος Βενιζέλος στην Αθήνα και Μακεδονία στη Θεσσαλονίκη, καθώς και με διεθνείς πτήσεις τσάρτερ. Πρόσφατα το νησί άρχισε να εξυπηρετείται με υδροπλάνα.

Το λιμάνι της Κέρκυρας εξυπηρετεί κυρίως την επιβατική κίνηση. Ακτοπλοϊκά συνδέεται με την Πάτρα, τα υπόλοιπα Ιόνια, την Ηγουμενίτσα και τα ιταλικά λιμάνια της Αδριατικής. Εκτελούνται επίσης καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας και Λευκίμμης.

Η οικονομία της Κέρκυρας βασίζεται κυρίως στον τουρισμό. Παραθεριστικό ενδιαφέρον εκδηλώνεται για το νησί από το τέλος του 19^{ου} αιώνα και ήδη μέχρι το Β' Παγκόσμιο πόλεμο η Κέρκυρα, το Κάπρι και η Μαγιόρκα αποτελούσαν τα προσφιλή μεσογειακά θέρετρα των υψηλών ευρωπαϊκών κοινωνικών τάξεων.

Το νησί της Κέρκυρας αποτέλεσε από την πρώτη μεταπολεμική περίοδο έναν δημοφιλή τουριστικό προορισμό για τον εσωτερικό και εξωτερικό τουρισμό της χώρας. Η Κέρκυρα παρουσιάζει από τη δεκαετία του εξήντα υπολογίσιμα μεγέθη αλλοδαπής τουριστικής ζήτησης και προσελκύει το ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον. Ο δυναμισμός της ενισχύεται από το διεθνούς χαρακτήρα αεροδρόμιό της και την ευνοϊκή της θέση στις θαλάσσιες επικοινωνίες με τις ευρωπαϊκές χώρες.

Η πολιτική κινήτρων τουριστικής ανάπτυξης κατά την επταετία 1967-1973 συμπεριλαμβάνει την Κέρκυρα στην «περιοχή Α» μαζί με την Αττική, την επαρχία Θεσσαλονίκης και τη Ρόδο. Το γεγονός δεν αναστέλλει, όπως αναμενόταν από αυτήν την πολιτική, την αύξηση της τουριστικής ζήτησης, τη διάδοση επίσης της παραξενοδοχίας και του παραθερισμού. Συνακόλουθα παρατηρείται μία αυξανόμενη παραγωγή τουριστικών καταλυμάτων, ενοικιαζομένων δωματίων και παραθεριστικών κατοικιών.

Οι αναπτυξιακοί νόμοι, που ακολούθησαν, συμπεριλαμβάνουν τη Βόρεια Κέρκυρα μεταξύ των τουριστικά «κορεσμένων περιοχών», με στόχο να περιοριστεί το φαινόμενο της παρατηρούμενης υπερσυγκέντρωσης στην προσφορά τουριστικών καταλυμάτων. Ωστόσο, οι αρνητικές επιπτώσεις από την τουριστική συχνότητα και την πίεση στο αστικό και φυσικό περιβάλλον της Κέρκυρας είναι πλέον σοβαρές.

Βασικό στοιχείο της υφιστάμενης κατάστασης είναι η μετατροπή της αγροτικής γης, η οποία αποδίδεται στην τουριστική χρήση.

Η κατάσταση που διαμορφώθηκε κατά την τριακονταετία 1951 – 81 συντέλεσε στη βίαιη μετατροπή ενός αγροτικού περιβάλλοντος σε αστικό – τουριστικό, χωρίς να συνοδεύεται από μία προγραμματισμένη κατασκευή της απαραίτητης υποδομής, προκαλώντας μη αναστρέψιμες αρνητικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία, στο παραδοσιακό δομημένο και φυσικό περιβάλλον.

Καθοριστική για την έκβαση αυτών των εξελίξεων ήταν τέλος η κρατική παρέμβαση δια μέσου των πολεοδομικών ρυθμίσεων της τελευταίας εικοσαετίας: με επεκτάσεις σε σχηματιζόμενες ζώνες πυκνής αυθαίρετης δόμησης (π.χ Αγ.Γεώργιος Αργυράδων), αλλά κυρίως μέσω της «διεύρυνσης» των ορίων οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων (Π.Δ. 24-4-85). Η εφαρμογή του προαναφερόμενου Π.Δ. αφορούσε κατά πρώτο λόγο σε ανάγκες πρώτης κατοικίας. Σύντομα όμως η αλόγιστη εφαρμογή του είχε σαν αποτέλεσμα τη μετατροπή πολλών μικρών παραλιακών οικισμών κυρίως της Βόρειας Κέρκυρας σε πυκνοδομημένες τουριστικές-παραθεριστικές οικιστικές ενότητες (Σιδάρι, Ρόδα, Αρίλας, Αχαράβη, Αγ.Γόρδιος, Παλαιοκαστρίτσα). Οι όροι δόμησης, που θεσπίστηκαν γι' αυτούς, στη συνέχεια, αποτέλεσαν το βασικό μηχανισμό για τη χωρίς έγκριση του ΕΟΤ παραγωγή χιλιάδων ενοικιαζομένων (τουριστικών) δωματίων.

Στο πλαίσιο αυτό δημιουργήθηκαν τελικά περιοχές, όπου κυριαρχεί η παραξενοδοχία και η έντονη ανάμιξη των τουριστικών καταλυμάτων με τη μόνιμη, ή και παραθεριστική κατοικία, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του φυσικού και τουριστικού χώρου.

Η σοβαρότερη επίπτωση από τα παραπάνω είναι τα παρατηρούμενα κατά τα τελευταία χρόνια συμπτώματα υποχώρησης των μεγεθών της τουριστικής κίνησης στο νησί της

Κέρκυρας, παρά το γεγονός ότι παραμένει μεταξύ των δημοφιλέστερων τουριστικών προορισμών της χώρας.

Πράγματι, παρά την κρίση των τελευταίων ετών ο Νομός της Κέρκυρας εξακολουθεί να παρουσιάζει υψηλά μεγέθη τουριστικών αφίξεων και δυναμικού τουριστικών κλινών, σύμφωνα με τα οποία κατατάσσεται σε εθνικό επίπεδο αμέσως μετά το Νομό Δωδεκανήσου και το Νομό Ηρακλείου.

ΠΙΝ.1 – ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ 2005

ΝΟΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΚΛΙΝΩΝ
Ν.Δωδεκανήσου	115.471
Ν.Ηρακλείου	61.031
Ν.Κέρκυρας	43.009
Αθήνα	30.436

Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος

ΠΙΝ.2 – ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΠΛΗΝ CAMPING

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

Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος

Συγκεκριμένα, οι συνολικά καταγεγραμμένες τουριστικές κλίνες (2007) ανέρχονται σε 91.190 στο νησί της Κέρκυρας, από τις οποίες το 61,5% αφορούν σε ενοικιαζόμενα δωμάτια. Η πλειοψηφία των τουριστικών κλινών συγκεντρώνεται στους δήμους Κερκύρας και Φαιάκων.

Η Κέρκυρα εξακολουθεί ως σήμερα να αποτελεί προσφιλή ταξιδιωτικό προορισμό Ελλήνων και ξένων, οι οποίοι την επισκέπτονται κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, αλλά και την άνοιξη με αποκορύφωμα τις γιορτές του Πάσχα.

Η βόρεια Κέρκυρα διαθέτει τα πιο εντυπωσιακά και γοργά αναπτυσσόμενα τουριστικά θέρετρα. Η νότια και ανατολική πλευρά του νησιού αποτελούν δημοφιλείς μεσογειακούς προορισμούς ενώ η δυτική είναι η λιγότερο ανεπτυγμένη τουριστικά.

Ωστόσο, οι τουριστικοί πόροι του νησιού είναι αξιόλογοι και ποικίλοι, παρέχοντας δυνατότητες υπέρβασης του επικρατούντος προτύπου μαζικού τουρισμού. Επιτρέπουν τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, αλλά και την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Η εύστοχη διαχείριση και ανάδειξη τους δημιουργούν, μάλιστα,

ευνοϊκές προϋποθέσεις για την παραπέρα άνοδο του τουριστικού ενδιαφέροντος για την Κέρκυρα. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Η παλιά πόλη της Κέρκυρας (Παγκόσμια Κληρονομιά UNESCO 2007) που αναπτύχθηκε πυκνά εντός των τειχών με τον ιδιότυπο πολυπολιτισμικό της χαρακτήρα,
- 49 παραδοσιακοί οικισμοί,
- αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία, διάσπαρτα στο νησί,
- συμπλέγματα πολιτιστικών και φυσικών πόρων, όπως είναι τα συστήματα του δικτύου Natura 2000 (Λιμνοθάλασσες Αντινιώτη, Κορισσίων, Χαλκιοπούλου Αλυκή Λευκίμμης, δάσος Αρκουδίλα).

Σε κάθε περίπτωση όμως θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων χαρακτηρίζεται στο σύνολο της (επιπλέον της Κέρκυρας) κατά την τελευταία εικοσαετία από έναν δυναμισμό της τουριστικής δραστηριότητας. Μπορεί μάλιστα να υποθέσει κανείς ότι η Περιφέρεια στα πλαίσια της ευρύτερης ενότητας της Ν-Α Ευρώπης έχει δυνατότητες να εξελιχθεί σε ανταγωνιστικό προορισμό άλλων ευρωπαϊκών, με προσανατολισμό στον ποιοτικό περιηγητικό τουρισμό του ευρύτερου πολιτιστικού χώρου της Μεσογείου-Αδριατικής. Από τις τάσεις αυτές προβλέπεται ότι ενισχύεται ο κεντρικός ρόλος της Κέρκυρας, ως πύλη εισόδου της περιφέρειας, ενώ επιπλέον απαιτήσεις προκύπτουν ως προς τις δυνατότητες εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης από το αεροδρόμιο και τα λιμάνια της.

1.3 ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Τα πλαίσια οικονομικού προγραμματισμού και κατευθύνσεων χωροταξικού σχεδιασμού για την περιφέρεια Ιονίων Νήσων και ειδικότερα για την Κέρκυρα, εντάσσονται σε ευρύτερες αποφάσεις, που αφορούν συνολικά στην ελληνική επικράτεια. Εναρμονίζονται επίσης με κοινοτικές αποφάσεις και κατευθύνσεις.

Ειδικότερα:

Α. Οι αναπτυξιακοί στόχοι της χώρας για τη χρονική περίοδο 2007-2013, τα αντίστοιχα οικονομικά δεδομένα και οι περιφερειακές κατανομές τους καθορίζονται από το *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-13 (ΕΣΠΑ)*. Το ΕΣΠΑ εξειδικεύεται από τα *Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)* και υιοθετήθηκε από την Βουλή των Ελλήνων, μετά από την προβλεπόμενη διαδικασία, με ευθύνη του Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών, τον Νοέμβριο 2007 με το νόμο 3614 (Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007-13).

Β. Η υλοποίηση των προκρινόμενων από το ΕΣΠΑ έργων υποδομής σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, προβλέπεται να πραγματοποιείται από τις Περιφερειακές Διαχειριστικές Αρχές και τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε πρωτοβάθμιο και δευτεροβάθμιο επίπεδο. Συνεπώς, καθοριστικής σημασίας είναι η αυτοδιοικητική οργάνωση του χώρου. Σύμφωνα με τις εξαγγελίες του Υπ.Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης, του τακτικού συνεδρίου της ΚΕΔΚΕ (Νοέμβριος 2007) και τις συνακόλουθες διαδικασίες, αυτή πρόκειται να εναρμονιστεί με την περιφερειακή

διάρθρωση της χώρας, όπως προτείνεται από το ΕΣΠΑ και την αντίστοιχα προβλεπόμενη **Διοικητική Μεταρρύθμιση ή Νέος Καποδίστριας ή Καποδίστριας 2**.

Γ. Όσον αφορά στον καθαυτό σχεδιασμό του χώρου, του οποίου η αρμοδιότητα εναπόκειται στο ΥΠΕΧΩΔΕ, υπενθυμίζεται ότι το θεσμικό πλαίσιο διαμορφώνεται αντίστοιχα με το χωρικό επίπεδο ως εξής:

- Ν.2742/99 Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη
- Ν.2508/97 Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις.

Σημειώνεται επίσης ότι η στοχοθεσία του προαναφερομένου χωροταξικού και πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου εναρμονίζεται μεν προς αυτήν του **Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ 1997)**, διαμορφώνεται όμως σύμφωνα με το εθνικό συνταγματικό πλαίσιο.

Σύμφωνα με το Ν.2742/99 λοιπόν ο χωροταξικός σχεδιασμός αναπτύσσεται σε τρεις άξονες. Στο ανώτατο επίπεδο βρίσκεται το **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)**, από το οποίο προβλέπεται ο μακροχρόνιος σχεδιασμός του εθνικού χώρου. **Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ)** αφορούν σε ιδιαίτερους Τομείς (π.χ τουρισμός, βιομηχανία κ.ά), ή και ειδικές περιοχές του εθνικού χώρου (π.χ ορεινός ή νησιωτικός χώρος, πληγείσες από θεσμικές περιοχές κ.ά). Τέλος διαμορφώνονται τα **Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ)**, τα οποία θεσμοθετούνται για κάθε Περιφέρεια της χώρας.

Ο Ν.2508/97 συμπληρώνει και εξειδικεύει στο επίπεδο των πόλεων και οικισμών τον 2742/99.

Τα επίπεδα οικονομικού προγραμματισμού και σχεδιασμού του χώρου καταγράφονται από τον επισυναπτόμενο πίνακα, όπου εμφανίζονται επίσης οι διοικητικές αρμοδιότητες των αρμοδίων Υπουργείων.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΑ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΘΝΙΚΟ	Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών	Υπουργείο Εσωτερικών και Δ.Διοίκησης	ΥΠΕΧΩΔΕ	
	Οικονομικός προγραμματισμός	Διοικητική Οργάνωση και Διοίκηση	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ Χωροταξία-Πολεοδομία	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ – ΑΠΟΦΑΣΗ
	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-13 (ΕΣΠΑ) (εγκρίθηκε)		ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ (Ν.2742/99) Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης 2008 ΓΠΧΣΑΑ-ΚΥΑ	Έγκριση - ΚΥΑ
ΤΟΜΕΑΚΟ	1. ΕΠ «Περιβάλλον-Αειφόρος Ανάπτυξη» 2. ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» 3. ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα» 4. ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση» 5. ΕΠ «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας Δημόσιας Διοίκησης» 6. ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» 7. ΕΠ «Εκπαίδευση και δια Βίου Μάθηση» 8. ΕΠ «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής» (εγκρίθηκαν)		Ειδικά Πλαίσιο Τουρισμού Ειδικά Πλαίσιο Βιομηχανίας Ειδικά Πλαίσιο ΑΠΕ (υπό διαβούλευση) ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό-ΚΥΑ	Έγκριση - ΚΥΑ
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ 5 περιφέρειες ΕΣΠΑ (εγκρίθηκαν 2007)	13 περιφέρειες Ν.1622/86 5 περιφέρειες Ν.Καποδίστρια	12 Περιφερειακά Σχέδια (πλην Αττικής) (αντίστοιχα των 13 περιφερειών Ν.1622/86) ΠΠΧΣΑΑ – ΚΥΑ	Έγκριση - ΚΥΑ
ΤΟΠΙΚΟ	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση-Καποδιστριακοί Δήμοι	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση-Καποδιστριακοί Δήμοι	ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΜΙΚΡΗΣ ΚΑΙΜΑΚΑΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΕΧΜ-ΖΟΕ ΕΠΜ, ΠΟΑΠΔ, ΠΕΧΠ, ΣΟΑΠ, ΣΧΑΠ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΟΤΑ, ΒΕΠΕ, ΠΕΡΠΟ	ΥΠΕΧΩΔΕ-Περιφέρεια (έγκριση) ΝΟΜΑΡΧΙΑ Κ' ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ (γνωμοδότηση) ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ (εισήγηση)
	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση- Καποδιστριακοί Δήμοι	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση-Καποδιστριακοί Δήμοι	Πολεοδομική μελέτη	ΥΠΕΧΩΔΕ (έγκριση) ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ (γνωμοδότηση-εισήγηση)
	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση- Καποδιστριακοί Δήμοι	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση-Καποδιστριακοί Δήμοι	ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, ΖΕΕ, ΖΑΑ, ΖΕΠ	ΥΠΕΧΩΔΕ-Περιφέρεια (έγκριση) ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟΙ ΔΗΜΟΙ (γνωμοδότηση-εισήγηση)
	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση- Καποδιστριακοί Δήμοι	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση-Καποδιστριακοί Δήμοι	Πράξη Εφαρμογής	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση (έγκριση)

Σημειώνεται ότι το 2003 εκδόθηκαν οι αποφάσεις για τα Περιφερειακά Σχέδια των 12 από τις 13 περιφέρειες της χώρας (εκτός της Αττικής), κατά τον Ν.1622/86, μεταξύ των οποίων και αυτό της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

Το γεγονός ότι τα Περιφερειακά Σχέδια θεσμοθετήθηκαν τότε χωρίς να έχει εγκριθεί το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού δημιουργεί την υποχρέωση αναθεώρησής τους.

Συνοψίζοντας, επισημαίνεται ότι οι αποφάσεις, που δεσμεύουν ένα πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και σχεδίων δράσης, τόσο για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, όσο ειδικά για την Κέρκυρα, επιβάλλονται από το ΕΣΠΑ 2007-13, το ΠΕΠ Δ.Ελλάδος Πελοποννήσου, Ι.Νήσων, το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης 2008 και τους Νόμους 2742/99 και 2508/97. Το προτεινόμενο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον τουρισμό δεν έχει ακόμη θεσμοθετηθεί. Τέλος, το θεσμοθετημένο από το 2003 Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Ιονίων Νήσων τίθεται σε μία προοπτική αναθεώρησης και εναρμόνισής του με το ΕΣΠΑ και το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού 2008.

Το κεφάλαιο, που ακολουθεί προσεγγίζει τις κατευθύνσεις, που προκύπτουν για τη διαχείριση και ανάπτυξη των μεταφορών στο νησί της Κέρκυρας, από το υφιστάμενο αναπτυξιακό και χωροταξικό πλαίσιο.

1.4 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το ΕΣΠΑ αποτελεί το έγγραφο αναφοράς για τον προγραμματισμό των Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο για την περίοδο 2007-13. Βασικός προορισμός του ΕΣΠΑ είναι να εξασφαλίσει τη διασύνδεση των κοινοτικών στρατηγικών προτεραιοτήτων και των εθνικών αναπτυξιακών στόχων.

Βασικός του στόχος είναι «η διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας, η διατήρηση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και η αύξηση της παραγωγικότητας σε επίπεδα υψηλότερα του μέσου κοινοτικού όρου για την τόνωση της απασχόλησης, την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών χωρίς αποκλεισμούς».

Όσον αφορά στην περιοχή Δ.Ελλάδας και της Περιφέρειας των Ιονίων Νήσων, το ΕΣΠΑ και το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα προβλέπουν: *«Επιτάχυνση της ολοκλήρωσης των συγκοινωνιακών υποδομών, αύξηση επενδύσεων σε τομείς έντασης γνώσης» μέσα από την «αξιοποίηση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της περιοχής, εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων με έμφαση στην καινοτομία και νέες τεχνολογίες, δημιουργία καινοτόμων προϊόντων, ανάπτυξη ποιοτικού ειδικού-εναλλακτικού τουρισμού, τον εντοπισμό και προώθηση καινοτόμων αγροτικών προϊόντων, παρεμβάσεις βελτίωσης και προστασίας δομημένου-αστικού περιβάλλοντος».*

Από την ανάλυση εξάλλου του ΕΣΠΑ και του Π.Ε.Π. για τα ισχυρά σημεία, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που αναδεικνύονται για την Περιφέρεια (*SWOT Ανάλυση*), προκύπτει ως κυρίαρχο θετικό στοιχείο η κεντρική γεωγραφική θέση της

Περιφέρειας στον άξονα Αδριατικής - Ιονίου και ο ισχυρός ρόλος, με διεθνή επίσης αναγνώριση τομέας του τουρισμού.

Εκτός από τη γεωγραφική θέση, στην κατεύθυνση αυτή εκτιμάται ότι έχουν συμβάλλει οι σημαντικοί περιβαλλοντικοί και πολιτιστικοί πόροι της περιοχής, αλλά και η σχετική ποσοτική επάρκεια της περιοχής (σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο) σε βασικές υποδομές και ιδιαίτερα σε λιμενικές υποδομές σύνδεσης των νησιών. Η δυναμική της τουριστικής ανάπτυξης θεωρείται ότι έχει αποφέρει πολλαπλά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη συμβάλλοντας στη δημιουργία υψηλών ποσοστών απασχόλησης στο σύνολο, αλλά και σε ιδιαίτερες κοινωνικές ομάδες (γυναίκες, ηλικιωμένοι).

Στις αδυναμίες επισημαίνονται τα προβλήματα που προκύπτουν από τη νησιωτικότητα της περιοχής και τις ποιοτικές ελλείψεις σε βασικές υποδομές, μεταξύ των οποίων και αυτές που αφορούν τις «εσωτερικές», χερσαίες και ακτοποϊκές συνδέσεις της περιοχής. Σημαντικές αδυναμίες προκύπτουν και από το μοντέλο ανάπτυξης της περιοχής, οι οποίες οφείλονται αφενός στην εξάντληση των ορίων του μαζικού τουρισμού, αφετέρου στον εποχικό του χαρακτήρα. Οι συνέπειες εκτείνονται από την επιβάρυνση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, και κατά συνέπεια την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων αλλά και της ελκυστικότητας του τόπου ως τουριστικού προορισμού, μέχρι την εποχιακά αυξημένη ανεργία που προκύπτει από την εποχικότητα της αγοράς εργασίας.

Στο παραπάνω πλαίσιο αναδεικνύονται οι ευκαιρίες και οι απειλές για την Περιφέρεια των Ιονίων Νήσων και ειδικότερα για την Κέρκυρα. Η υλοποίηση σημαντικού μεγέθους μεταφορικών έργων σε γειτονικές περιφέρειες της ηπειρωτικής Ελλάδας, όπως η Ιόνια Οδός, αλλά και η δημιουργία του άξονα θαλάσσιων μεταφορών Αδριατικής - Ιονίων, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την εδραίωση και ενίσχυση του ρόλου της στον εθνικό και τον ευρύτερο χώρο της λεκάνης της Μεσογείου.

Η προοπτική αυτή θεωρείται ότι μπορεί να ενισχυθεί με την αξιοποίηση των δικτύων ευρω - μεσογειακής συνεργασίας σε θέματα αειφόρου τουρισμού, καθώς και με την αξιοποίηση των περιβαλλοντικών και πολιτιστικών πόρων, στην κατεύθυνση της προσφοράς αναβαθμισμένης ποιότητας τουριστικού προϊόντος. Η ένταξη σε εθνικά και ευρύτερα δίκτυα μπορεί επίσης να ενισχυθεί με την αξιοποίηση της πλήρους λειτουργίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, των νέων τεχνολογιών και της καινοτομίας.

Αντίθετα, απειλές για τη μελλοντική πορεία της Περιφέρειας αποτελούν η σημαντική εξάρτηση της τουριστικής ανάπτυξης από δύο ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και οι σημαντικές πιέσεις που ασκεί το έως τώρα μοντέλο ανάπτυξης στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον. Σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό, είναι ανησυχητική η πληθυσμιακή εκροή από τα μικρότερα νησιά, ή από την ενδοχώρα των μεγαλύτερων, ενώ η αυξανόμενη εισροή οικονομικών μεταναστών ενισχύει το δυναμισμό της περιοχής, πρέπει όμως να εκτιμηθεί και να αντιμετωπιστεί η πιθανή ένταση των φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού.

Τελικά ο στρατηγικός αναπτυξιακός στόχος που τίθεται από το ΕΣΠΑ συγκεκριμένα για την Περιφέρεια Ιονίων Νησιών κατά τη νέα Προγραμματική Περίοδο είναι: **να καταστεί η Περιφέρεια Ιονίων Νησιών ένας διεθνής προορισμός με χαρακτηριστικά βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης.** Παραπέρα, ο βασικός αναπτυξιακός στόχος της Περιφέρειας Ιονίων Νησιών εξειδικεύεται στους παρακάτω ειδικότερους στόχους:

- Ανάπτυξη ενεργητικού ρόλου στον ευρύτερο χώρο Αδριατικής & Ιονίου για την εδραίωση της κεντρικότητας,
- Διαφοροποίηση και ποιοτική αναβάθμιση του παραγωγικού συστήματος για την ενίσχυση της Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας,
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής και διαφύλαξη του περιβαλλοντικού πόρου για την τόνωση της περιφερειακής ελκυστικότητας,
- Βελτίωση της γενικής προσπελασιμότητας για την ενίσχυση της περιφερειακής συνοχής και ανταγωνιστικότητας,
- Προώθηση της «πολικής» και «ενδογενούς» τοπικής ανάπτυξης για την ενίσχυση του δυναμισμού και τη βελτίωση της χωρικής συνοχής της Περιφέρειας.

Όσον αφορά **στις υποδομές αεροδρομίων των Ιονίων Νήσων, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα αναφέρει:** *“με δεδομένη τη χωροθέτησή τους, αυτές γενικά κινούνται σε ικανοποιητικά επίπεδα και μετά από τις βελτιώσεις και συμπληρώσεις τους την τελευταία περίοδο, οι ανάγκες τους έχουν περιοριστεί σημαντικά”*. Στόχος του περιφερειακού σχεδιασμού και σημαντική μεσοπρόθεσμη προτεραιότητα αποτελεί: *“η δημιουργία και λειτουργία ενός ασφαλούς, γρήγορου και άνετου ενδοπεριφερειακού άξονα συνδυσμένων μεταφορών, που θα ενισχύει την «εξωτερική» και «εσωτερική» προσπελασιμότητά της, εντάσσοντας τις βασικές υποδομές μεταφορών, σε ένα ενιαίο πλαίσιο”*. Υπογραμμίζεται ότι ο άξονας αυτός θα πρέπει να συνδέεται και να λειτουργεί στο πλαίσιο των δικτύων μεταφορών της ευρύτερης περιοχής (απέναντι ελληνικές ηπειρωτικές περιοχές) και γενικότερα του θαλάσσιου άξονα Αδριατικής – Ιονίου.

1.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Σύμφωνα με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο (Ν.2742/99) για το Χωροταξικό Σχεδιασμό προωθήθηκαν σε διαβούλευση κατά το 2007 τα Ειδικά Πλαίσια για τον Τουρισμό, τη Βιομηχανία και τις ΑΠΕ και τέλος το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), το οποίο ήδη θεσμοθετήθηκε, παρά την πολύπλευρη κριτική, που ασκήθηκε και ασκείται από τους επιστημονικούς φορείς, μετά από τη σχετική συζήτηση στη Βουλή τους πρώτους μήνες του 2008.

Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ, όσον αφορά στην υφιστάμενη κατάσταση θεωρείται ότι *«η συνεχής αύξηση των διεθνών τουριστικών μετακινήσεων σε σταθερή βάση, το άνοιγμα νέων τουριστικών αγορών στην Ασία με μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και η πύκνωση των διεθνών μεταφορών, συνθέτουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τη δυναμική ανάπτυξη του ελληνικού τουριστικού τομέα. Για όλα τα παραπάνω, προϋπόθεση είναι η δημιουργία στη χώρα μας των αναγκαίων υποδομών σε λιμάνια, αεροδρόμια και μεγάλους οδικούς άξονες»*.

Ειδικότερα, έως το τέλος της 15ετούς προγραμματικής περιόδου του πλαισίου, εκτιμάται ότι ο κλάδος των μεταφορών και των συγκοινωνιών θα εξυπηρετεί, με αυξημένη ποιότητα, ταχύτητα και μειωμένο κόστος, πολλαπλάσια από σήμερα μεταφορικά βάρη. Το σύνολο του κλάδου προβλέπεται να λειτουργήσει σε πιο ανταγωνιστικό και διεθνοποιημένο περιβάλλον και να διαδραματίσει κομβικό ρόλο για

τις μεταφορές όλων των Βαλκανίων και της νοτιοανατολικής Ευρώπης γενικότερα. Η προώθηση, επομένως, πολιτικών συνδυασμένων συστημάτων μεταφορών και δημοσίων συγκοινωνιών θα καταστήσει ανταγωνιστικότερη την ελληνική οικονομία και θα βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών.

Όσον αφορά ειδικότερα στην Κέρκυρα το ΠΠΧΣΑΑ (άρθρο 3, παράγραφος Β) “Χωρική οργάνωση των υποδομών στο επίπεδο της Περιφέρειας”, όπως άλλωστε ήταν αναμενόμενο λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα και της σημασίας του τουρισμού στην οικονομία της νήσου, επισημαίνεται η αυξημένη εξάρτησή της από τις αερομεταφορές.

Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας θεωρείται ως συμπληρωματική διεθνής είσοδος-πύλη της χώρας μαζί με αυτά της Ρόδου και του Ηρακλείου, μετά από τα αεροδρόμια Θεσ/νίκης και Αθήνας. Στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αεροδρόμια διαθέτουν όλες οι πρωτεύουσες των νομών, πλην της Λευκάδας που εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο του Ακτίου. Η διαφορά της κίνησης των αεροδρομίων μεταξύ των τριών νομών είναι πολύ μεγάλη, με την Κέρκυρα να καταλαμβάνει την πρώτη θέση με μεγάλη διαφορά, τη Ζάκυνθο τη δεύτερη και την Κεφαλονιά την τρίτη. Επίσης ο αριθμός των έκτακτων δρομολογίων που αφορούν πτήσεις charters είναι εμφανώς μεγαλύτερος των τακτικών δρομολογίων και υποδηλώνει οργανωμένα τουριστικά «πακέτα». Υπάρχουν αεροπορικές συνδέσεις όλων των νησιών με Αθήνα και της Κέρκυρας με Θεσσαλονίκη. Στις πηγές ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος της περιφέρειας περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η αυξημένη κίνηση των αεροδρομίων κατά την τουριστική περίοδο.

Το ΓΠΧΣΑΑ, στο άρθρο 5 “Χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης, καθώς και των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων-πυλών και συνδέσεων της χώρας” συγκαταλέγει στους Δευτερεύοντες εθνικούς πόλους ανάπτυξης τη νήσο Κέρκυρα. Στους εν λόγω πόλους προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών. Ενώ, στους πρωτεύοντες συγκαταλέγεται η πόλη των Ιωαννίνων, για την οποία προτείνεται η ενίσχυση της συνεργασίας με τα νησιά του Ιονίου και κυρίως με Κέρκυρα και Λευκάδα.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 “Χωρική διάρθρωση των στρατηγικών σημασίας δικτύων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, ενέργειας, επικοινωνιών και τεχνολογίας” βασική επιδίωξη αποτελεί **η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια**. Ειδικότερα, για τις αερομεταφορές οι γενικές κατευθύνσεις είναι:

- Διαρκής αναβάθμιση των αεροπορικών και αερολιμενικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια. Περαιτέρω αναβάθμιση επιλεγμένων αερολιμένων σε διεθνούς κατηγορίας αερολιμένες. Μετατροπή απαξιωμένων ή μειωμένης δραστηριότητας στρατιωτικών αερολιμένων σε (ή και σε) πολιτικούς αερολιμένες τακτικών ή έκτακτων (charter) πτήσεων ή σε αερολιμένες γενικής αεροπορίας (δηλ. εξυπηρέτηση ελαφρών αεροσκαφών και ελικοπτέρων).
- Δημιουργία νέων αερολιμένων και ελικοδρομίων κατά προτεραιότητα σε μειονεκτικές και απομονωμένες περιοχές αλλά και σε μεγάλα αστικά κέντρα. Ενίσχυση της πολιτικής των επιδοτήσεων για την εξυπηρέτηση των περιοχών αυτών.
- Επέκταση και ενίσχυση της υπηρεσίας των υδροπλάνων και δημιουργία αυτόνομων περιφερειακών δικτύων αερομεταφορών με υδροπλάνα.
- Διερεύνηση της δυνατότητας επιδοτούμενου φορέα παροχής επιβατικών μεταφορών σε απομονωμένες περιοχές (ορεινές και νησιωτικές) με εξειδικευμένα ελικόπτερα σε

σταθερά δρομολόγια καθ' όλο το έτος με τη χρήση υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος.

Επιπρόσθετα, στις ειδικές κατευθύνσεις για τις αερομεταφορές, προτείνονται τα ακόλουθα που αφορούν και τον αερολιμένα της Κέρκυρας:

- **Ενίσχυση του ρόλου των διεθνών αεροπορικών κόμβων της χώρας** (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) και των κυρίων διεθνών αερολιμένων (Ηράκλειο, Κέρκυρα, Ρόδος, Αλεξανδρούπολη).
- Απαιτείται η ενίσχυση των υποδομών (χωρητικότητας, τεχνολογίας, τηλεπικοινωνιών, ραδιοβοηθημάτων κ.ά) και των υπηρεσιών των αερολιμένων Ηρακλείου (με την κατασκευή νέου αερολιμένα) σε συνδυασμό με τον αερολιμένα Χανίων, ο οποίος μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, Ρόδου και Κέρκυρας. Οι αερολιμένες αυτοί μπορεί να λειτουργήσουν ως διεθνή τουριστικά αεροδρόμια περιοδικής κίνησης και ως κέντρα εξυπηρέτησης τακτικών αερογραμμών και παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών σε ελαφρά ιδιωτικά αεροσκάφη, ενδεχομένως δε, εφόσον εξοπλισθούν και με τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, και ως σταθμοί των υδροπλάνων που εξυπηρετούν τα μικρότερα νησιά. Κυρίως, προτείνεται η προώθηση, σε πρώτη φάση, τακτικών αεροπορικών συνδέσεων της Ρόδου με την Κύπρο, το Ισραήλ και τις Σκανδιναβικές Χώρες, της Κέρκυρας με την Βρετανία, του Ηρακλείου και των Χανίων με το Βέλγιο και τη Γερμανία, κ.λπ. Οι αερολιμένες αυτοί, μπορεί να αναλάβουν, παραλλήλως προς τους αερολιμένες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μερίδιο από τη διερχόμενη διεθνή αεροπορική κίνηση. Η ανάληψη ενός τέτοιου ρόλου μπορεί να συνδυαστεί με την προώθηση εξειδικευμένων προγραμμάτων σύντομης τουριστικής ξενάγησης.
- **Διαρκής αναβάθμιση των υφισταμένων και κατασκευή νέων αερολιμενικών υποδομών και ελικοδρομιών** σε όλη την κατοικημένη νησιωτική επικράτεια, καθώς και στις πολύ απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές.
- **Υποστήριξη της ανάπτυξης νέων, ανεξάρτητων από το κέντρο, αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ προορισμών της νησιωτικής Ελλάδας** (π.χ. Κέρκυρα – Ζάκυνθος – Κεφαλληνία).

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί η κατεύθυνση που δίνει το Γενικό Πλαίσιο για τις περιοχές του παράκτιου και νησιωτικού χώρου που κατοικούν ή/και επισκέπτονται μεγάλα τμήματα πληθυσμού. Σε αυτές τις περιοχές όταν αναπτύσσονται πολλές δραστηριότητες, που συχνά δεν είναι συμβατές μεταξύ τους και επακόλουθα, οι περιοχές αυτές βρίσκονται υπό καθεστώς υψηλών πιέσεων πρόταση είναι η αποφυγή χωροθέτησης, κοντά στην παραλία, εγκαταστάσεων που δεν απαιτούν γειτνίαση με τη θάλασσα, καθώς και αποφυγή εγκαταστάσεων πολύ μεγάλης κλίμακας.

Το **Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον τουρισμό** δεν έχει ακόμη θεσπιστεί. Επειδή όμως ο τουρισμός αποτελεί κύρια δραστηριότητα για την Κέρκυρα, για τις ανάγκες της παρούσας έρευνας σταχυολογούνται οι ακόλουθες σχετικές κατευθύνσεις.

Προτείνεται η ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού υπό προϋποθέσεις, αυτές κυρίως έχουν να κάνουν με την επαρκή συγκοινωνιακή σύνδεση- κυρίως αεροπορική- και τη γειτνίαση με αεροδρόμιο. Τέτοιες μορφές είναι ο συνεδριακός τουρισμός, ο αστικός και αθλητικός τουρισμός. Επίσης, μια από τις 10 ενότητες θαλάσσιου τουρισμού που προτείνει το χωροταξικό είναι το δίπολο Κέρκυρα και Λευκάδα, με ακτίνα επιρροής τις

ακτές της Δυτικής Ελλάδας, της Β.Δ. Πελοποννήσου και των νησιών του Ιονίου. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων πέρα από την ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας αποτελεί και η γειτνίαση με αεροδρόμιο.

Ειδικότερα, για τις μεταφορικές υποδομές με έμφαση στις αερομεταφορές ακολουθούνται οι προτεραιότητες του ΓΠΧΣΑΑ και επιπρόσθετα δίνονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

- **Αξιοποίηση του συνόλου των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας**, με τη συμμετοχή τους στα ευρύτερα δίκτυα υποδοχέων πτήσεων low cost καθώς και ενεργοποίηση όσο το δυνατό περισσότερων ανενεργών αεροδρομίων και η λειτουργία ορισμένων από αυτά ως έδρες εταιρειών χαμηλού κόστους.
- **Δημιουργία τοπικών δικτύων σύνδεσης τουριστικών προορισμών μέσω της χρήσης υδροπλάνων**, με στόχο την ικανοποίηση αναμενόμενης μεγάλης τουριστικής ζήτησης σε παράκτιες, παραλίμνιες περιοχές και νησιά, που υποεξυπηρετούνται σήμερα.

Επίσης, να υπογραμμιστεί ότι απαιτείται η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών των σταθμών εισόδου της χώρας.

Όσον αφορά στις προτάσεις του **Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού Ιονίων Νήσων** στους βασικούς άξονες ανάπτυξης της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων συγκαταλέγεται ο *διαμήκης άξονας βορρά-νότου* για την ανάπτυξη της ενδοπεριφερειακής συνοχής. Το πρότυπο ανάπτυξης κατά μήκος του άξονα αυτού περιλαμβάνει την ενδοπεριφερειακή / διανομαρχιακή σύνδεση στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών (σύνδεση του οδικού διαμήκους άξονα των μεγάλων νησιών με τους λιμένες - αεροδρόμια) και τη διασύνδεση των αεροδρομίων Κέρκυρας, Ακτίου, Κεφαλονιάς και Ζακύνθου με (επιδοτούμενη) αρθρωτή πτήση. Επίσης, βασικοί άξονες είναι οι *διαπεριφερειακοί άξονες* οικονομικής συνεργασίας με τις γειτονικές περιφέρειες της ηπειρωτικής χώρας (Ηπειρος, Δυτ. Ελλάδα) για την προώθηση και της κοινής εξυπηρέτησης των περιφερειών Ιονίων Νήσων, Ηπείρου και Δυτ. Ελλάδας από τα αεροδρόμια Κέρκυρας και Ακτίου.

Σχετικά με τα Βασικά Δίκτυα Μεταφορικής Υποδομής και ειδικότερα τις αεροπορικές μεταφορές εκτιμάται ότι η Περιφέρεια χαρακτηρίζεται γενικά από επάρκεια στις αεροπορικές εσωτερικές και διεθνείς συνδέσεις, που θα ενισχυθούν περαιτέρω από τα προγραμματισμένα για την αναβάθμιση των αερολιμένων έργα του Υπ. Μεταφορών / ΥΠΑ. Επιπλέον για τη βελτίωση των περιφερειακών, διανομαρχιακών και ενδονομαρχιακών συνδέσεων και την άρση της περιφερειακότητας περιοχών προτείνεται η εξέταση της σκοπιμότητας δημιουργίας νέων ελικοδρομίων (προτείνονται ενδεικτικά στη Βόρεια και Νότια Κέρκυρα, στη Νότια Λευκάδα και στη Βόρεια Κεφαλονιά).

Τέλος σημειώνεται ότι το Περιφερειακό Σχέδιο κατατάσσει τον οικισμό Λευκίμμη στα εξαρτημένα κέντρα 3^{ου} επιπέδου, ως δυναμικό κέντρο του νομού (ενδιάμεση οικιστική βαθμίδα μεταξύ δήμων και πρωτευουσών νομών με αποκεντρωμένες υπηρεσίες νομαρχιακής εμβέλειας).

Προτείνεται επίσης η δημιουργία ΒΕΠΕ νομαρχιακής σημασίας στη θέση της ευρύτερης περιοχής της Λευκίμμης.

1.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΗ

Όπως φαίνεται συμπερασματικά από τη διερεύνηση του προτεινομένου Χωροταξικού Σχεδιασμού, του Οικονομικού Προγραμματισμού και της Περιφερειακής Οργάνωσης, κοινή συνισταμένη αποτελεί η ανάγκη για την ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων στον εθνικό και ευρύτερο γεωγραφικό χώρο, ενώ ειδικότερα, αναδεικνύεται ο κεντροβαρικός ρόλος της Κέρκυρας, η οποία αποτελεί και διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας.

Η ιδιαίτερη σημασία του τουρισμού στην οικονομία της Περιφέρειας, σε συνδυασμό με το νησιωτικό χαρακτήρα της, έχουν ως αποτέλεσμα την αυξημένη εξάρτησή της από τις αερομεταφορές. Σε αυτή την κατεύθυνση κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και ιδιαίτερα αυτών που αφορούν τις αερομεταφορές και τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, τις συνδέσεις δηλαδή με τον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο και την Ευρώπη.

Ωστόσο, «και το οδικό δίκτυο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο συνολικό σύστημα των μεταφορών εντός των νησιών, αφού συμβάλλει στην αντιμετώπιση των ενδονομαρχιακών ανισοτήτων με συγκράτηση του πληθυσμού σε απομονωμένες περιοχές, όπως και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού στη ενδοχώρα παράλληλα με την τουριστική δραστηριότητα της παράκτιας ζώνης». (ΠΠΧΣΑΑ, 2003)

- **Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στην περιοχή της Λευκίμμης στο πλαίσιο ενός συνολικού συστήματος μεταφορών, μαζί με τον Άξονα Β-Ν θα μπορούσε να συμβάλει στην άρση των ενδονομαρχιακών ανισοτήτων και στην ανάπτυξη του νότιου τμήματός του νησιού**
- **Δεν διατυπώνεται από το υφιστάμενο αναπτυξιακό και χωροταξικό πλαίσιο σαφής πρόβλεψη για ένα νέο αεροδρόμιο, ούτε πρόβλεψη για χρηματοδότηση. Εντούτοις δίδεται σαφής κατεύθυνση για βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών.**
- **Παράλληλα θεωρείται ότι είναι επιβεβλημένη η προστασία των περιβαλλοντικών πόρων.**
- **Επιβεβλημένες διαδικασίες ουσιαστικής συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων και συναίνεσης από τοπικούς φορείς και τοπική κοινωνία.**
- **Επιβεβλημένη ανάγκη για ενημέρωση – Περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδίου και συντονισμού με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού**

ΠΗΓΕΣ

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

Γενική Γραμματεία Επενδύσεων και Ανάπτυξης, *ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2007 – 2013*, Αθήνα, Ιανουάριος 2007

Γνώμη τις Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής τις Ελλάδας (ΟΚΕ) επί του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 – Δ' ΚΠΣ, Απρίλιος 2006

Νόμος 3614/2007 «*Διαχείριση, Έλεγχος και Εφαρμογή Αναπτυξιακών Παρεμβάσεων για την Προγραμματική Περίοδο 2007 – 2013*», Συνεδρίαση τις Ολομέλειας τις Βουλής, 21/11/07

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος - Διεύθυνση Χωροταξίας, *ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ*, Σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης, Αθήνα, Φεβρουάριος 2008.

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

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ, Α' Φάση, 2001

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ, Περίληπτικό κείμενο, 2001

ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ, Επικαιροποίηση, 2003

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

ΚΕΔΚΕ

Πρακτικά Συνεδρίασης του Διοικητικού Συμβουλίου τις Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων τις Ελλάδας (ΚΕΔΚΕ), 25/07/07

Απόφαση Ετήσιου Τακτικού Συνεδρίου τις Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων τις Ελλάδας (ΚΕΔΚΕ), Νοέμβριος 2007

ΤΕΕ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΕΕ

No 2441, *Η Ήπειρος που γίνεται Στερεά Ελλάδα και η δημόσια διοίκηση που ξεκινά από μηδενική βάση*, 28/5/07

No 2444, *Δεν υπάρχει αναπτυξιακό σχέδιο στην Περιφέρεια*, 18/6/07

No 2457, *Οι Αναπτυξιακές Προοπτικές τις Χώρας*, 1/10/07

No 2460, *Διατηρούνται οι δαιδαλώδεις διαδικασίες διαχείρισης και ελέγχου για το ΕΣΠΑ*, 22/10/07

No 2462, Στα χνάρια του ΚΠΣ και ΕΣΠΑ, 5/11/07

No 2464, Οι Θέσεις του ΤΕΕ για την Διαχείριση του ΕΣΠΑ, 19/11/07

No 2467, Αόριστο και Αποσπασματικό το Γενικό Χωροταξικό, 10/12/07

No 2469, Παρατηρήσεις για το Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο, 24/12/07

No 2470, Δεν υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός για τα αντιπλημμυρικά έργα, 31/12/07

No 2470, Αποσπασματικές οι δράσεις για τις πυρόπληκτες περιοχές, 31/12/07

No 2472, Σκέψεις για το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, 21/1/08

No 2472, Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο – Διαπιστώσεις και Κριτική, 21/1/08

No 2472, Να δοθεί χρόνος για την διαβούλευση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, 21/1/08

Πρακτικά Συνεδρίου «Οι Αναπτυξιακές Προκλήσεις στην 4^η Προγραμματική Περίοδο (2007 – 2013) και ο Ρόλος των Μηχανικών», Ιούνιος 2007

www.tee.gr

ΣΕΠΟΧ

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

ΑΡΘΡΑ

Εφημερίδα Καθημερινή, Εθνικό Χωροταξικό Χωρίς Σχέδιο, Γ. Λιάλιος, 30/12/07

Εφημερίδα Καθημερινή, Σαρωτικές Αλλαγές με τον Καποδίστρια 2, Ε. Χατζηϊωαννίδου, 07/10/07

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- www.keta-ionion.gr
- www.pepionia.gr
- www.minenv.gr
- www.gnto.gr
- www.statistics.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στα πλαίσια της διερεύνησης για την χωροθέτηση νέου διεθνούς αερολιμένα στην περιοχή της Λευκίμμης, επιχειρείται στο παρόν κεφάλαιο η προσέγγιση των πολεοδομικών παραμέτρων του έργου. Η πολεοδομική προσέγγιση του ζητήματος είναι εξαιρετικά σημαντική δεδομένου ότι ένα τέτοιας κλίμακας έργο, είναι βέβαιο ότι θα έχει επιπτώσεις για το οικιστικό δίκτυο και τη συνολική οργάνωση της περιοχής, μετασχηματίζοντας τα φυσικά, κοινωνικά και οικονομικά της χαρακτηριστικά. Είναι καίριας σημασίας, λοιπόν, να αναγνωριστούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής στην παρούσα φάση, να εκτιμηθούν οι τάσεις, οι δυναμικές της και ο ρόλος του έργου σε σχέση με τις προοπτικές αειφόρου ανάπτυξης της. Η δημιουργία νέου αερολιμένα στο νότιο τμήμα της Κέρκυρας, θα επηρεάσει, εξάλλου, τη χωρική οργάνωση του συνόλου του νησιού, όπως και τις σημερινές ισορροπίες μεταξύ της πόλης της Κέρκυρας και της περιφέρειάς της, καθώς και μεταξύ του ανεπτυγμένου τουριστικά Βορρά και του Νότου.

Σε αυτή την κατεύθυνση, πρέπει να αξιολογηθεί και το ισχύον πολεοδομικό πλαίσιο της περιοχής, οι συνθήκες εφαρμογής του, οι πιθανές ανεπάρκειες του σχεδιασμού και οι ανάγκες εκσυγχρονισμού των εργαλείων του.

Χωροθέτηση του έργου στην ευρύτερη περιοχή

Το υπό αξιολόγηση έργο χωροθετείται στο νότιο άκρο της Νήσου Κέρκυρας στην περιοχή του δήμου Λευκίμμης. Ο οικισμός της Λευκίμμης, πρωτεύουσα του ομώνυμου δήμου βρίσκεται σε απόσταση 42 km νότιοανατολικά της πόλης της Κέρκυρας (σχήμα 1). Η υπό αξιολόγηση αερολιμενική εγκατάσταση, σύμφωνα με το τοπογραφικό διάγραμμα της μελέτης Φρανκ Μπέιζιλ του 1974, χωροθετείται βορειοανατολικά του οικισμού και κατά μήκος της ακτογραμμής, από την περιοχή των Αλυκών στα βόρεια μέχρι και την περιοχή του λιμένα της Λευκίμμης προς Νότο (σχήματα 2,3). Σημειώνεται ότι στην «Τεχνοοικονομική έκθεση καθορισμού οριστικής θέσης διαδρόμου» της «ΦΡΑΝΚ ΜΠΕΙΖΙΛ Α.Ε.» μελετήθηκαν τρία εναλλακτικά σενάρια για την ακριβή θέση του αεροδιαδρόμου:

- Η θέση Α' που είναι και η τελικά προτεινόμενη (Για μια αναλυτική περιγραφή των στοιχείων χωροθέτησης του διαδρόμου βλ. το κεφάλαιο 4: «ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ»).
- Η θέση Β', με κατεύθυνση σχεδόν παράλληλη προς την Α', παράλληλη με το νότιο τμήμα της δυτικής ακτής της περιοχής και με την οδό που συνδέει τους οικισμούς της Λευκίμμης και του Κάβου και σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα.
- Η θέση Γ', κάθετη προς τις παραπάνω θέσεις, η οποία αναπτύσσεται κατά μήκος των νοτίων ακτών του κόλπου της Λευκίμμης, σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα.

Από την σύνθετη αξιολόγηση των διερευνηθεισών θέσεων βάσει

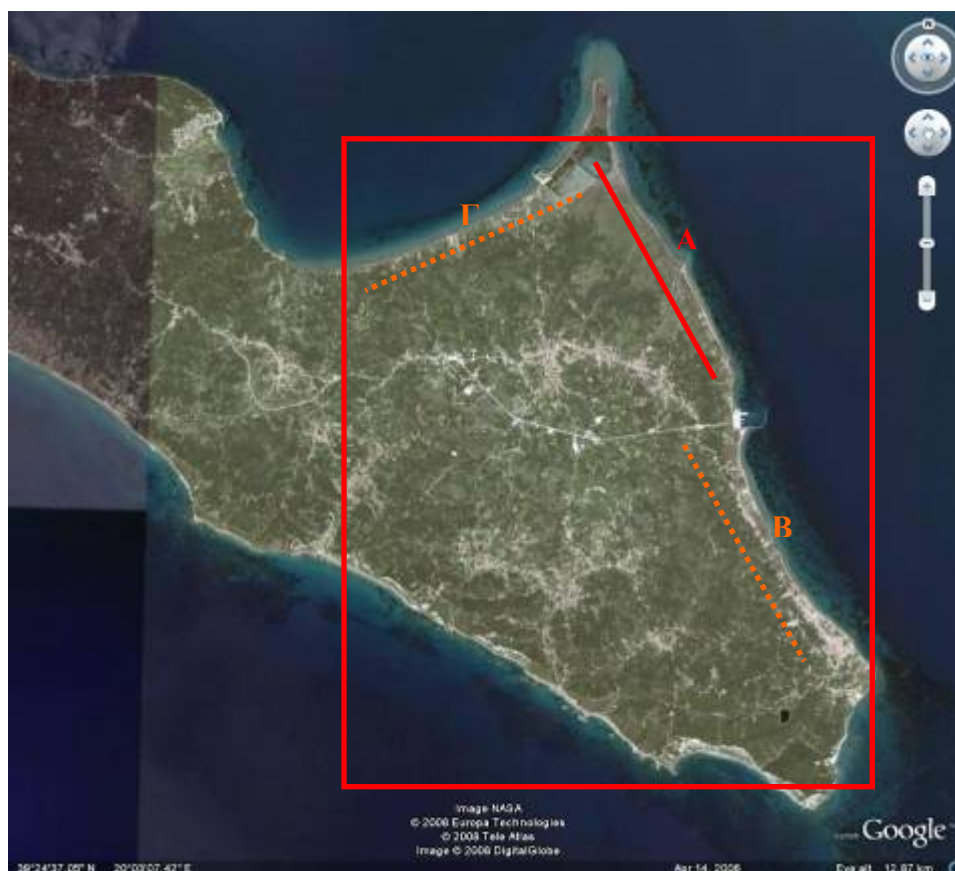
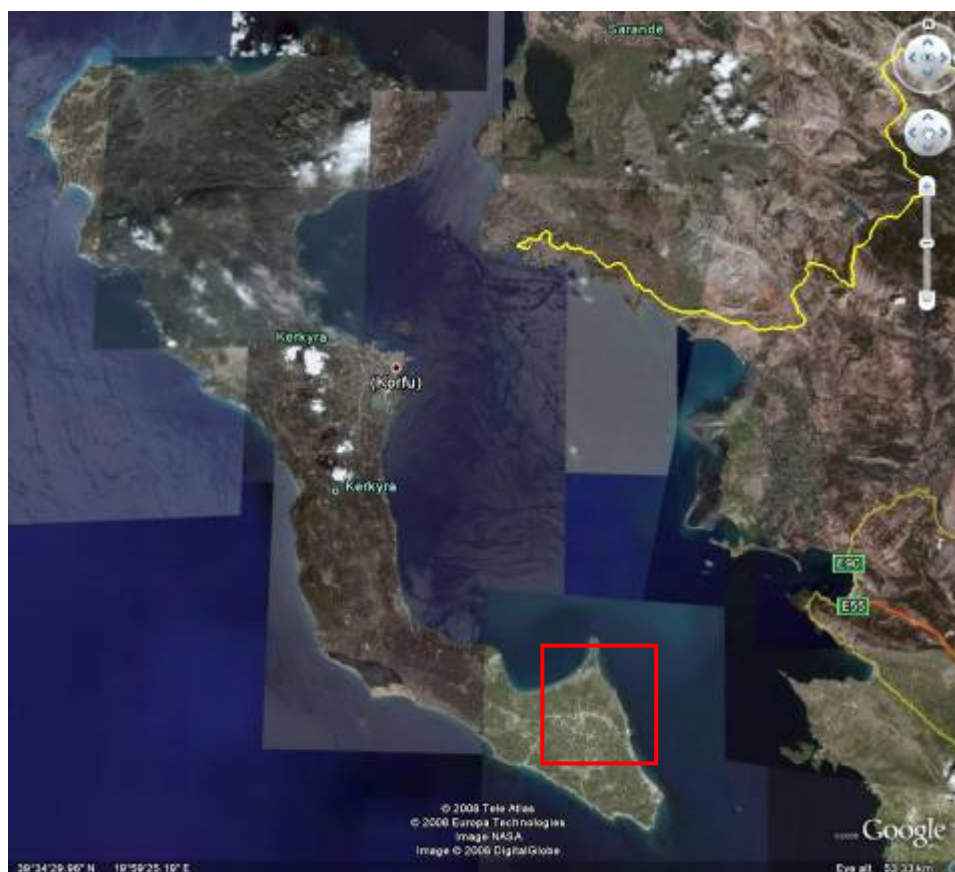
- της μορφολογίας, του ανάγλυφου και της σύστασης του εδάφους,

- των προσπελάσεων
- των δαπανών για την απόκτηση γης
- των επιπτώσεων στην οικονομική και κοινωνική δομή της περιοχής (γεωργική γη, περιοχές με τάσεις τουριστικής ανάπτυξης)
- των οχλήσεων
- της συνολικής ζημίας

η μελέτη κατέληγε στην άνευ ενδοιασμού επιλογή της θέσης Α', επί της οποίας γίνεται και η παρούσα διερεύνηση.



Εικ. 1: Κέρκυρα και περιοχή Λευκίμμη: οικιστικό και οδικό δίκτυο.



Εικ. 2, 3: Η περιοχή μελέτης σε σχέση με το σύνολο του νησιού και με το γειτνιάζων οικιστικό δίκτυο.

2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ

Διοικητική οργάνωση της περιοχής

Στην νεώτερη του εκδοχή ο Δήμος Λευκιμμαίων ιδρύθηκε το 1986, ύστερα από την εθελοντική συνένωση των κοινοτήτων Λευκίμμης και Άνω Λευκίμμης. Την επόμενη δεκαετία με τη διοικητική αναδιάρθρωση του Ν. 2539/1997 ο Δήμος Λευκιμμαίων περιέλαβε και τις πρώην όμορες κοινότητες Νεοχωρίου και Βιταλάδων. Αποτελείται σήμερα από 4 Δημοτικά Διαμερίσματα:

- Στο Δ.Δ. Λευκίμμης ανήκουν ο ομώνυμος οικισμός και ο οικισμός του Κάβου.
- Στο Δ.Δ. Άνω Λευκίμμης ανήκει ο Μώλος.
- Στο Δ.Δ. Βιταλάδων ανήκουν οι οικισμοί Βιταλάδες και Γαρδένος.
- Στο Δ.Δ. Νεοχωρίου ανήκουν οι οικισμοί Νεοχώριον, Δραγωτινά, Κρητικά, Παλαιοχώριον και Σπαρτερά.

Δημογραφικά στοιχεία - Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά

Συνολικά ο Δήμος έχει πληθυσμό 6.694 κατοίκους. Αναλυτικά η κατανομή του πληθυσμού στα δημοτικά διαμερίσματα και στους οικισμούς έχει ως εξής

ΠΙΝ. 1: - ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΗΜΟΥ ΛΕΥΚΙΜΜΑΙΩΝ, 1991 – 2001

	1991	2001
ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΙΜΜΑΙΩΝ	6.537	6.694
Δ.Δ.Λευκίμμης	4257	4.397
Λευκίμμη,η	3.471	3.570
Κάβος,ο	676	827
Δ.Δ.Άνω Λευκίμμης	110	133
Μώλος,ο	110	133
Δ.Δ.Βιταλάδων	532	528
Βιταλάδες,οι	532	466
Γαρδένος,ο	-	62
Δ.Δ.Νεοχωρίου	1.748	1.636
Νεοχώριον,το	271	224
Δραγωτινά,τα	293	266
Κρητικά,τα	409	427
Παλαιοχώριον,το	681	605
Σπαρτερά,τα	94	114

(Πηγή: ΕΣΥΕ). Σημ.: Για το 1991 υπολογίζεται το άθροισμα του τότε Δήμου Λευκιμμαίων με τις κοινότητες Βιταλάδων και Νεοχωρίου.

Από την παραπάνω απογραφή αναδεικνύεται ο κεντρικός ρόλος του οικισμού της Λευκίμμης, ο οποίος είναι το πληθυσμιακό κέντρο όλης της περιοχής και ο μόνος οικισμός αυτού του μεγέθους. Σε συνδυασμό μάλιστα με τον Κάβο με τον οποίο αναπτύσσει μια σειρά λειτουργικών συνεργιών διαμορφώνουν μια ζώνη σχετικά υψηλής πληθυσμιακής συγκέντρωσης, η οποία χαρακτηρίζεται και από έντονες εποχικές διακυμάνσεις. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εκτιμάται ότι μόνο ο πληθυσμός του Κάβου και της γύρω περιοχής ανέρχεται, μαζί με τους επισκέπτες στις 10.000 περίπου.

Όσον αφορά τις πληθυσμιακές μεταβολές, μετά τη σημαντική αποδυνάμωση των δεκαετιών του '60 και '70, ο μόνιμος πληθυσμός φαίνεται να παρουσιάζει συνολικά τάσεις σταθεροποίησης. Μεταβολές παρουσιάζονται στην σύνθεση του πληθυσμού ακολουθώντας τις γενικότερες τάσεις του νομού και αφορούν την γήρανση του πληθυσμού, αλλά και την αναλογική αύξηση της παρουσίας των ανδρών, που εν μέρει οφείλεται και στην έλευση των οικονομικών μεταναστών.

Παραγωγική δομή – Οικονομία της περιοχής

Η κατανομή του πληθυσμού σε κλάδους παραγωγικής δραστηριότητας δίνεται από τον πίνακα.2.

ΠΙΝ. 2:- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ, ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ/ΤΟΜΕΑ

Δήμος / Δ.Δ.	οικονομικώς ενεργοί						άνεργοι σύνολο	Οικονομικώς Μη-ενεργοί
	σύνολο	σύνολο	Α' γενής	Β' γενής	Γ' γενής	Δεν δήλωσαν		
ΔΗΜΟΣ ΛΕΥΚΙΜΜΑΙΩΝ	2 . 6 5 1	2 . 0 3 1	796	278	868	89	620	3.391
Δ.Δ.Λευκίμμης	1 . 5 9 2	1.227	368	198	586	75	365	2.362
Δ.Δ.Άνω Λευκίμμης	7 2	56	8	7	37	4	16	43
Δ.Δ.Βιταλάδων	2 7 6	230	146	21	55	8	46	198
Δ.Δ.Νεοχωρίου	7 1 1	518	274	52	190	2	193	788

(Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2001)

Η οικονομία της περιοχής παραδοσιακά βασίζονταν στην αγροτική παραγωγή (εκμετάλλευση των ελαιώνων, αμπελουργία καλλιέργεια οπωροκηπευτικών) και λιγότερο στην αλιεία, τη μεταποίηση και το διαμετακομιστικό εμπόριο. Η μεταπολεμική πολιτική στον τομέα της γεωργίας, η περιορισμένη εκμηχάνιση του τομέα και η ανυπαρξία επενδύσεων και πολιτικής για την έγγεια διάρθρωση, είχαν σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή εγκατάλειψη του αγροτικού τομέα ήδη από τη δεκαετία του 1960. Η τάση αυτή αναπτύχθηκε σε συνάρτηση με το κύμα εσωτερικής και εξωτερικής μετανάστευσης που έλαβε μεγάλες διαστάσεις την ίδια δεκαετία. Μεγάλο τμήμα του πληθυσμού της περιοχής στράφηκε προς άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, ιδιαίτερα στους παράκτιους οικισμούς όπου και παρουσιάστηκαν προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης.

Σήμερα, η οικονομία της περιοχής συγκεντρώνεται κυρίως γύρω από την τουριστική δραστηριότητα και σε μικρότερο ποσοστό γύρω από τις λοιπές δραστηριότητες του Γ' γενή Τομέα, αν και, όπως φαίνεται και από τον πίνακα 2, υπάρχουν εσωτερικές διαφοροποιήσεις ως προς την παραγωγική διάρθρωση της περιοχής: ο τουρισμός και οι διάφορες υπηρεσίες κυριαρχούν στους οικισμούς της Λευκίμμης, του Κάβου και του Μώλου, ενώ οι υπόλοιποι οικισμοί στα Δ.Δ. Βιταλάδων και Νεοχωρίου διατηρούν τον κατά βάση αγροτικό τους χαρακτήρα.

Όσον αφορά στον τουρισμό, η ανεξέλεγκτη ανάπτυξή του οδήγησε στην υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδιαίτερα στην περιοχή του Κάβου και κατά συνέπεια στον περιορισμό της ανταγωνιστικότητάς του στην ελληνική και διεθνή τουριστική αγορά. Κυριαρχεί η μορφή του μαζικού οργανωμένου τουρισμού, των package tours με αναφορά σε περιορισμένες κοινωνικές ομάδες και ιδιαίτερα στην αγορά της Μ. Βρετανίας. Χαρακτηριστική είναι η έλλειψη τεχνικής υποδομής ενώ, όσον αφορά τις υποδομές φιλοξενίας, κυριαρχούν οι μικρής κλίμακας μονάδες και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια.

Ο τομέας της γεωργίας, σήμερα, συνεχίζει να είναι σε πορεία υποβάθμισης. Μεγάλες εκτάσεις του κατεξοχήν παραγωγικού χώρου στον κάμπο της Λευκίμμης παραμένουν ακαλλιέργητες ή είναι υποκαλλιεργούμενες. Χαρακτηρίζονται από την έλλειψη υποδομής και από το μικρό μέγεθος των καλλιεργειών, όπως φαίνεται και από τον πίνακα 3, στοιχεία ανασταλτικά για την αναδιάρθρωση, τον εκσυγχρονισμό και εν τέλει την αποδοτικότητα του αγροτικού τομέα.

ΠΙΝ. 3: - ΑΓΡΟΤΙΚΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΕΜΑΧΙΑ

	Εκμ/σεις με χρησιμοποιούμε- νη γεωργική έκταση	Χρησιμοποιούμε- νη γεωργική έκταση	Μέση έκταση ανά εκμετάλλευση	Αριθμός αγροτεμαχίων	Μέση έκταση ανά αγροτεμάχιο
Σύνολο χώρας	811.318	35.831.852,7	44,16	5.130.527	6,98
Ν.Κέρκυρας	15.653	241.883,5	15,45	76.250	3,17
Δ. Λευκιμμάϊων	1.429	21.644	15,15	6.981	3,10
Δ.Δ. Λευκιμμάϊων	912	12.580,2	13,79	4443	2,83
Δ.Δ. Βιταλάδων	126	2.888,4	22,92	566	5,10
Δ.Δ. Νεοχωρίου	391	6.175,4	15,79	1972	3,13

(Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Γεωργίας – Κτηνοτροφίας 1999-2000)

Ιδιαίτερο στοιχείο της κοινωνικής, της οικονομικής ζωής και της παράδοσης της περιοχής, αποτέλεσαν οι Αλυκές της Λευκίμμης, στις οποίες εποχικά απασχολούνταν πληθυσμός από όλη τη γύρω περιοχή. Οι Αλυκές σταμάτησαν τη λειτουργία τους στα τέλη της δεκαετίας του '80. Στα μέσα της δεκαετίας, ωστόσο, η ιδέα του εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης της λειτουργίας τους ήταν ακόμα ισχυρή, αποτελούσε μάλιστα κατεύθυνση και του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, ενώ στην περιοχή νοτίως των Αλυκών προτείνονταν, ακόμα, η ανάπτυξη μονάδας ιχθυοκαλλιέργειας. Σήμερα, οι βενετσιάνικες αλαταποθήκες έχουν αναπαλαιωθεί και λειτουργούν πλέον ως χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων του Δήμου.



Εικ. 4-6: Η περιοχή της Αλυκής τη δεκαετία του '60, τη δεκαετία του '80 και σήμερα, μετά την παύση της λειτουργίας της και τη αναπαλαίωση των αλαταποθηκών.

Οικιστικό δίκτυο

Σε αντίθεση με την υπόλοιπη Κέρκυρα η περιοχή δεν είναι ορεινή αλλά χαρακτηρίζεται από λοφώδεις και πεδινές εκτάσεις. Οι περισσότεροι από τους παλαιούς οικισμούς είναι κτισμένοι στην ενδοχώρα και συνήθως στην κορυφή κάποιου υψώματος. Τα σημαντικότερα οικιστικά κέντρα είναι η Λευκίμμη, πρωτεύουσα του Δήμου και ο παραθαλάσσιος οικισμός του Κάβου, κυρίως λόγω της έντονης τουριστικής δραστηριότητας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Οι δύο αυτοί οικισμοί αντιπροσωπεύουν τις αντιφάσεις αλλά και τις διαφορετικές ταχύτητες και μορφές ανάπτυξης που χαρακτηρίζουν την περιοχή. Αποτελούν, εξάλλου, τους οικισμούς με την αμεσότερη γειτνίαση με το χώρο του προτεινόμενου έργου και για τούτο η διερεύνηση επικεντρώνεται σε αυτούς.

▪ Ο οικισμός της Λευκίμμης

Ο οικισμός δημιουργήθηκε εξελικτικά από αρχικούς πυρήνες με υψηλή δόμηση, που διατηρούν την ταυτότητά τους ως παραδοσιακές γειτονιές (Ριγγλάδες, Αναπλάδες, Άγιοι Θεόδωροι, Ποτάμι, Μελίκια). Οι πυρήνες αυτοί αναπτύχθηκαν κατά μήκος του οδικού άξονα που συνέδεε τη νότια με την κεντρική Κέρκυρα. Η ανάπτυξή τους οδήγησε στην προοδευτική συνένωση ώστε, πλέον, λειτουργούν ως ενιαίο οικιστικό σύνολο. Χαρακτηριστικό στοιχείο της οργάνωσης του οικισμού καθίσταται έτσι η γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του κεντρικού δρόμου, ο οποίος βρίσκεται στην κορυφογραμμή των υψωμάτων εκατέρωθεν του ποταμιού. Επί του κεντρικού δρόμου αναπτύσσονται η κοινωνική ζωή και οι σημαντικότερες λειτουργίες του οικισμού (εμπόριο - κοινωνικές υποδομές) με αμφίπλευρη δόμηση και πυκνώσεις στις θέσεις των αρχικών πυρήνων, οι οποίοι διατηρούν το ρόλο των τοπικών κέντρων. Αποτέλεσμα της γραμμικής ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών είναι ότι σε όλο το μήκος του οικισμού παρατηρείται ανάμειξη των λειτουργιών η οποία συμβάλλει στη συγκρότηση ενδιαφέροντος φυσιογνωμικά και «ζωντανού» δημόσιου χώρου. Ταυτόχρονα, ωστόσο, λείπει ένας κεντρικός χώρος με αναφορά στο σύνολο του οικισμού.

Ο οικισμός της Λευκίμμης ως διοικητικό κέντρο του Δήμου και κέντρο αναφοράς για τους γύρω οικισμούς, συγκεντρώνει μια σειρά από υπηρεσίες όπως υποκαταστήματα του Ο.Α.Ε.Δ. των ΕΛ.ΤΑ. του Ι.Κ.Α. και του Ο.Τ.Ε., Πυροσβεστική Υπηρεσία, Γραφείο γεωργικής ανάπτυξης, Αστυνομικό Τμήμα, Λιμενικό Σταθμό, Υποθηκοφυλακείο. Ως προς την περίθαλψη λειτουργεί Κέντρο Υγείας, ενώ όσον αφορά την εκπαίδευση στο δήμο λειτουργούν Λύκειο, Γυμνάσιο, πέντε δημοτικά σχολεία, δύο νηπιαγωγεία και δύο παιδικοί σταθμοί. Υπάρχουν ακόμα τρία υποκαταστήματα τραπεζών, μεγάλος αριθμός καταστημάτων λιανικού εμπορίου, εστίασης και λοιπές υπηρεσίες (δικηγορικά γραφεία, ιατρεία, κτηματομεσιτικά γραφεία, φροντιστήρια κ.λ.π.), ενώ υπάρχουν ελάχιστα τουριστικά καταλύματα. Μεγάλη συγκέντρωση καταλυμάτων κάθε είδους όπως και χώρων αναψυχής, εντοπίζεται στην περιοχή του Κάβου και κατά μήκος της οδού που συνδέει Κάβο και Λευκίμμη μέχρι και την περιοχή του Λιμανιού.

Αρχιτεκτονικά πρόκειται για ενδιαφέρον σύνολο, το οποίο χαρακτηρίζεται, εκτός από την ποιότητα του φυσικού του περιβάλλοντος, και από αξιόλογα δείγματα παραδοσιακής και λαϊκής αρχιτεκτονικής. Η γραμμική ανάπτυξη του οικισμού έχει διασφαλίσει την άμεση συσχέτισή του με την ύπαιθρο. Η αρχιτεκτονική των κτιρίων ενισχύει αυτή τη λειτουργικότητα: η τυπική λευκιμμιώτικη κατοικία είναι διαμπερής με

πρόσωπα στο κοινόχρηστο χώρο του δρόμου αλλά και στην αγροτική γη που τον περιβάλλει. Αποκοτούσε, έτσι, έναν ενδιάμεσο ρόλο μεταξύ της κοινωνικής και παραγωγικής ζωής του οικισμού.

Λειτουργικά, η σύνδεση με την ύπαιθρο γίνεται μέσω πυκνού δικτύου συνήθως χωματόδρομων που ξεκινούν ακτινικά από τον κεντρικό δρόμο του οικισμού και διατρέχουν τις γύρω αγροτικές εκτάσεις. Στα ιδιαίτερα φυσιογνωμικά στοιχεία του οικισμού πρέπει να αναφερθεί το 'Ποτάμι', το κανάλι που ξεκινώντας από τη θάλασσα διεισδύει μέχρι το κέντρο της ομώνυμης γειτονιάς. Πέρα από τη λειτουργικότητά του ως καταφύγιο μικρών σκαφών, αποτελεί στοιχείο οργάνωσης του δημόσιου χώρου, λειτουργιών αναψυχής, και κυρίως, στοιχείο της ταυτότητας – αναγνωρισιμότητας του οικισμού. (βλ. σχετικές φωτογραφίες).

Ο οικισμός της Λευκίμμης υπήρξε παραδοσιακά αγροτικός οικισμός και παρά τη σταδιακή εγκατάλειψη του πρωτογενούς τομέα και τη στροφή προς τις τριτογενείς δραστηριότητες, η χωρική του οργάνωση δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι οι όποιες πιέσεις τουριστικής ανάπτυξης εκτονώθηκαν στην περιοχή του Κάβου, στον οποίο διατηρούν επιχειρήσεις πολλοί Λευκιμμιώτες. Έτσι, στα θετικά χαρακτηριστικά του οικισμού, πρέπει να προσμετρηθούν η συνεκτικότητα του αστικού ιστού και η μικρή διάχυση προς τις γύρω περιοχές, ιδιαίτερα στα βορειοανατολικά, όπου και η θέση του υπό διερεύνηση έργου. Σημειώνεται ωστόσο ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια περιορισμένη έστω δόμηση στην περιφέρεια του οικισμού εξυπηρετώντας τις ανάγκες πρώτης αλλά και δεύτερης κατοικίας. Στοιχεία που διαμορφώνουν νέες τάσεις για τον οικισμό αποτελούν το λιμάνι και η περιφερειακή οδός της Λευκίμμης, η οποία καταλήγει σε αυτό. Στο τμήμα μεταξύ οικισμού και περιφερειακής υπάρχουν κάποιες τάσεις επέκτασης του οικισμού, ενώ κατά μήκος του δρόμου αναπτύσσονται παρόδιες χρήσεις, κυρίως εμπορικές, με αναφορά στην ευρύτερη περιοχή.

▪ Ο οικισμός του Κάβου

Η παραλιακή ζώνη του Κάβου αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης των παράκτιων οικισμών της Κέρκυρας, με ιδιαίτερα αρνητικές συνέπειες στην ποιότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και κατά συνέπεια στην ποιότητα ζωής των μόνιμων κατοίκων αλλά και στην ελκυστικότητα του τόπου ως τουριστικού προορισμού.

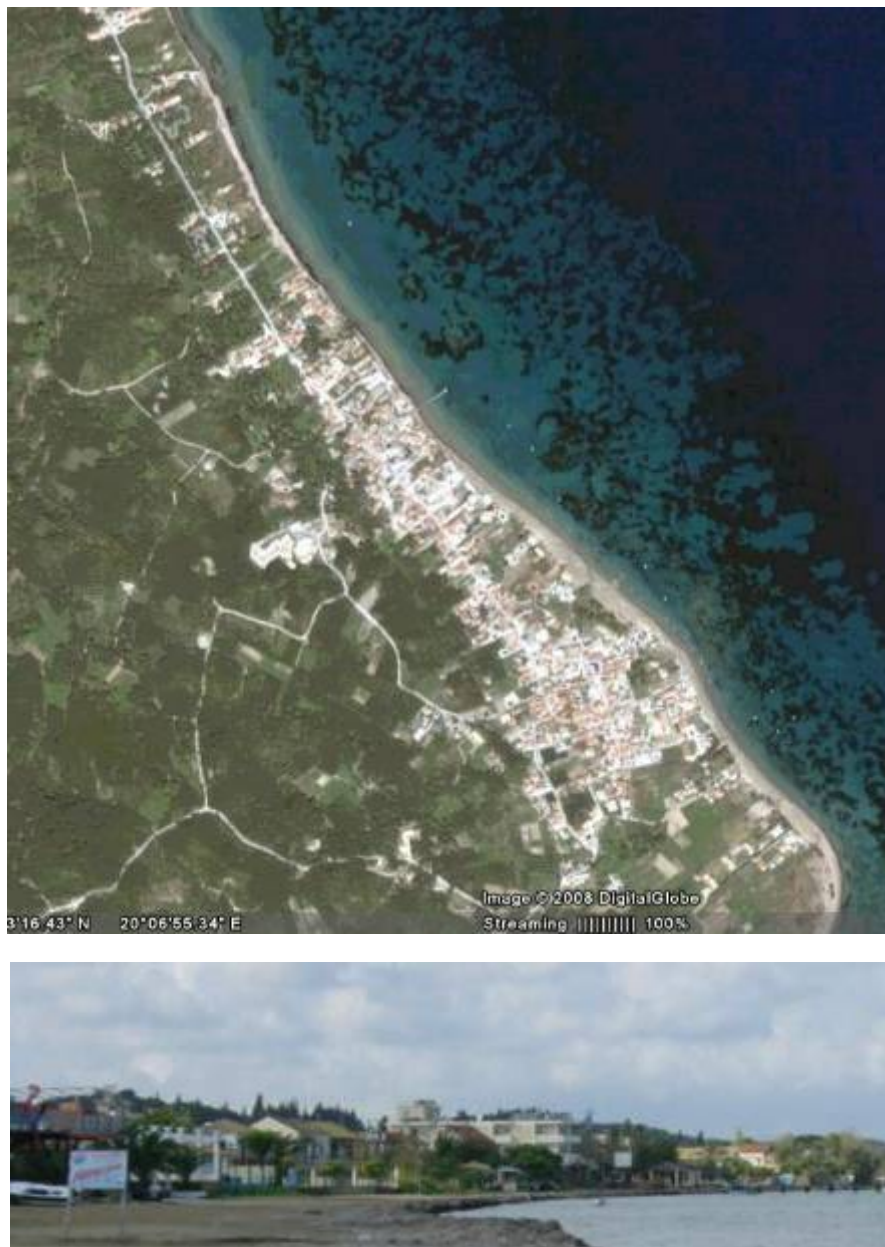
Ιστορικά ο Κάβος ήταν ένα μικρό ψαροχώρι, επίνειο της Λευκίμμης. Στην δεκαετία του 70 εντοπίζονται στην περιοχή του Κάβου δυο μικροί οικισμοί, προϋφιστάμενοι του 23, ο Κάβος και η Κοκκινιά, με πλήθος αγροτεμαχίων, στενομέτωπων προς την θάλασσα, στην περιοχή ανάμεσα τους. Η γραφικότητα των οικισμών αυτών, η ομορφιά του φυσικού τοπίου με τον αιωνόβιο ελαιώνα και την πανέμορφη παραλία ήταν τα χαρακτηριστικά εκείνα που κατέστησαν την περιοχή πόλο έλξης οικογενειακού, εγχώριου κυρίως τουρισμού κατά την περίοδο αυτή.

Από τα τέλη της δεκ. του '70 η περιοχή προσελκύει το ενδιαφέρον των μεγάλων τουριστικών πρακτόρων (tour operators) και γίνεται δέκτης ενός μεγάλου ρεύματος ξενόφερτου οργανωμένου τουρισμού, που προκάλεσε τη σταδιακή μετατροπή της από αγροτική σε αστική, ανεξέλεγκτα και χωρίς σχεδιασμό. Το θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 80, στα πλαίσια μιας προσπάθειας ελέγχου

της κατάστασης, δυστυχώς δεν εφαρμόστηκε ολοκληρωμένα. Το πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής αν και έχει θεσμοθετηθεί από το 1992, εντούτοις δεν έχει εφαρμοστεί μέχρι σήμερα.



Εικ. 7,8: Αεροφωτογραφία της περιοχής του Κάβου στα τέλη της δεκαετίας του '60 και άποψη της παραλίας του οικισμού.



Εικ. 9,10: Η περιοχή του Κάβου σήμερα: επέκταση σε βάρος του αγροτικού χώρου και υποβάθμιση του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος.

Παρατηρείται μεγάλη ποικιλία τουριστικών χρήσεων, όπως ξενοδοχείο τυπικής μορφής, ξενοδοχεία επιπλωμένων διαμερισμάτων, άτυπα ξενοδοχειακά καταλύματα, χρήσεις εστίασης και αναψυχής καθώς και ανάμιξη όλων των παραπάνω. Σύμφωνα με σχετική μελέτη, η μόνιμη κατοικία και οι λοιπές χρήσεις εμφανίζονται σε ένα ποσοστό μόλις 13% και 18% αντίστοιχα. Το υπόλοιπο 69% αφορά χρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ο εξαιρετικά μεγάλος αριθμός άτυπων ξενοδοχειακών καταλυμάτων, η συγκέντρωση των χρήσεων αναψυχής κατά μήκος του κεντρικού οδικού άξονα καθώς και η ύπαρξη μεγάλου αριθμού υπαιθρίων χρήσεων αναψυχής (πισίνες, μπαρ κλπ.)¹.

Από αισθητική άποψη, ο οικισμός εμφανίζεται έντονα υποβαθμισμένος. Ο παραδοσιακός χαρακτήρας έχει αλλοιωθεί ανεπανόρθωτα και έχει σχεδόν εξαφανιστεί από τη μαζική κατασκευή κτιρίων τουριστικών χρήσεων. Η πολυπλοκότητα των όγκων, η ποικιλία στην μορφολόγηση των όψεων, στην χρήση των υλικών και την επιλογή των χρωμάτων, και η προχειρότητα κατασκευής, κυρίως των προσθηκών, είναι τα στοιχεία εκείνα που συνθέτουν ένα οικισμό με χαρακτηριστικά που θα μπορούσε να συναντήσει κανείς σε άλλα μέρη της Κέρκυρας, της Ελλάδας, ακόμα και του εξωτερικού, σε τόπους όπου φιλοξενείται μαζικός τουρισμός θερινών διακοπών.

Πολεοδομική οργάνωση και λειτουργική συγκρότηση δεν υπάρχουν στον οικισμό, δεδομένου ότι απουσιάζουν οι βασικές τεχνικές υποδομές. Δεν υπάρχουν κοινόχρηστοι χώροι και εξυπηρετήσεις όπως χώροι στάθμευσης, πλατείες και πεζοδρόμια. Το υπάρχον οδικό δίκτυο είναι σε κακή κατάσταση και δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες των χρηστών του. Ο κεντρικός διαμήκης άξονας του οικισμού είναι ο δέκτης όλου του κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ οι κάθετοι δρόμοι σύνδεσης με τα μεσόγεια και κυρίως την παραλία λιγοστοί. Δεν υπάρχει επίσης αποχέτευση ούτε αντιπλημμυρικά έργα. με αποτέλεσμα τα λύματα να διοχετεύονται είτε στην θάλασσα είτε σε παράνομες ιδιωτικές χωματερές, γεγονός που υποβαθμίζει την παραλία του οικισμού και έχει εν γένει αρνητικές επιπτώσεις στο ευρύτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

Οι λοιποί οικισμοί που ανήκουν στο δήμο της Λευκίμμης έχουν κυρίως αγροτικό χαρακτήρα. Πρόκειται για τα χωριά Βιταλάδες, Νεοχώρι, Δραγωνιά, Κρητικά, Παλαιοχώρι και Σπαρτερά. Περιορισμένης έκτασης τουριστική κίνηση και λειτουργίες αναψυχής εντοπίζονται στην περιοχή Γαρδένο στους Βιταλάδες, καθώς και στην παραλία του Αι-Γόρδη πλησίον των οικισμών του Παλαιοχωρίου και των Κρητικών. Εξαίρεση, όπως έχει αναφερθεί, αποτελεί ο παραλιακός οικισμός του Μώλου στον οποίο έχει δημιουργηθεί μια συγκέντρωση τουριστικών καταλυμάτων και Β' κατοικίας. Θεωρούμε ότι πρέπει να τονιστεί η ιδιαιτερότητα της ανάπτυξης στην περιοχή του Μώλου, και η διαφοροποίησή της από την γειτονική περιοχή του Κάβου. Στον Μώλο είναι εγκατεστημένη η μεγαλύτερη ξενοδοχειακή μονάδα της Λευκίμμης (ξενοδοχείο Άττικα), ενώ συνολικά η περιοχή απευθύνεται σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, και διατηρεί σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος.

¹ Βλ. σχετικά: *Ο τουρισμός – παραθερισμός στις παράκτιες περιοχές της Κέρκυρας: αρνητικός συντελεστής η παράγοντας βιώσιμης ανάπτυξης;* Συλλογική ανακοίνωση, Πρακτικά Β' Πανελληνίου Συνεδρίου για τη Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Περιοχών, Ε.Μ.Π. – Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα 25-28 Νοεμβρίου 2002.

2.3 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΡΓΟΥ

Η χωροθέτηση του αεροδιαδρόμου σύμφωνα με την πρόταση ΜΠΕΙΖΙΑ και η σχέση της με τα στοιχεία του φυσικού χώρου φαίνεται στο διάγραμμα 6. Πρόκειται για την ευρύτερη περιοχή Λευκίμμης και Άνω Λευκίμμης και αποτελεί τμήμα της αγροτικής τους ενδοχώρας. Η περιοχή καλύπτεται από τμήματα υψηλής βλάστησης κυρίως ελαιόδεντρα και κυπαρίσσια, από περιορισμένες εκτάσεις λοιπών καλλιεργειών και από χέρσες εκτάσεις στο τμήμα εγγύτερα της ακτής. Διακρίνεται η γραμμική ανάπτυξη του οικισμού της Λευκίμμης και οι τάσεις επέκτασης του ιστού προς την περιφερειακή και, λιγότερο, προς την περιοχή του Μώλου. Κάποιες τάσεις οικιστικής ανάπτυξης, κυρίως Β' κατοικία, εντοπίζονται κατά μήκος του Ποταμιού και στην παραθαλάσσια περιοχή μεταξύ της εκβολής του (Μπούκα) και της περιοχής του λιμανιού. Στο μεγαλύτερο μέρος της έκτασης εντοπίζεται μικρός αριθμός διάσπαρτων οικημάτων (εκτός σχεδίου δόμηση ή αυθαίρετες κατασκευές) (Βλ. και τη φωτογράφιση της περιοχής στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1). Η μικρότερη απόσταση του αεροδιαδρόμου από τον οικισμό στην περιοχή σύγκλισής τους (περιοχή Ποταμιού και Μελικίων) είναι της τάξης των 500 μ.



Εικ. 6: Διαγραμματική απεικόνιση του αεροδιαδρόμου, του οικισμού και των στοιχείων της ευρύτερης περιοχής.

Η περιφερειακή οδός Λευκίμμης μαζί με το λιμάνι συγκροτούν ένα ιδιαίτερα δυναμικό σύστημα για την περιοχή, δεδομένης της σημασίας τους ως μεταφορικής συγκοινωνιακής υποδομής, αλλά και της προσέλκυσης παρόδιων λειτουργιών. Διαμορφώνεται δηλαδή μια νέα συγκέντρωση λειτουργιών με αναφορά όχι μόνο στη Λευκίμμη, αλλά και στους γύρω οικισμούς. Η δημιουργία αεροδρομίου στην περιοχή θα ενίσχυε σημαντικά αυτό το ρόλο δημιουργώντας έναν πόλο υπερτοπικού χαρακτήρα, με αναφορά στο σύνολο του νησιού.

Στο διάγραμμα 6 αναδεικνύεται, εξάλλου, και η σχέση του αεροδιαδρόμου με τα αξιόλογα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής:

- η περιοχή της Αλυκής, στην οποία καταλήγει ο αεροδιάδρομος, είναι χαρακτηρισμένη ως περιοχή Natura (GR 2230003) και ως βιότοπος Corine (AG 0010305) (βλ. **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**)
- σημαντικά ζητήματα ανακύπτουν σε σχέση με το Ποτάμι, το κανάλι που ξεκινώντας από τη θάλασσα διεισδύει μέχρι το κέντρο της ομώνυμης γειτονιάς και το οποίο τέμνεται από τον αεροδιάδρομο.
- η ζώνη της ακτής επηρεάζεται σε ένα μήκος τουλάχιστον 3.500 μ., όσο και το μήκος του αεροδιαδρόμου, με δεδομένη και την ανάγκη λιμενικών έργων για την προστασία της περιοχής του έργου από τη διάβρωση των κυμάτων. (βλ. **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**)
- σε σχέση με τις καλλιέργειες και τον ελαιώνα, η θέση του αεροδιαδρόμου φαίνεται να τις επηρεάζει σε μικρό βαθμό, καθώς αυτός καταλαμβάνει κυρίως τις χέρσες εκτάσεις πλησίον της ακτής (Η προμελέτη Μπέιζιλ υπολόγιζε σε περίπου 5.000 ελαιόδενδρα τη ζημία στην αγροτική παραγωγή). Πρέπει να συνεκτιμηθούν, ωστόσο, η τελική διαμόρφωση του αεροδρομίου με τις υποστηρικτικές υποδομές (προσβάσεις, χώροι στάθμευσης κλπ.), αλλά και οι τάσεις συγκέντρωσης νέων δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή αυτού.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς η περιοχή συγκροτείται κυρίως από μικροϊδιοκτησίες (βλ. και ΠΠΝ.3 του παρόντος κεφαλαίου). Ιδιοκτησίες του δημοσίου (Κ.Ε.Δ., Δήμος) εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή της Αλυκής και την παράκτια ζώνη.

2.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λευκίμμης – Άνω Λευκίμμης.

Το Γ.Π.Σ. Κέρκυρας, Λευκίμμης / Άνω Λευκίμμης, Μπενιτσών ανατέθηκε στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ 82-84) και η τελική πρόταση κατατέθηκε τον Απρίλιο του 1986. Ειδικότερα το Γ.Π.Σ. του οικισμού της Λευκίμμης εγκρίθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ το 1987² και είχε γενικά ως αντικείμενο:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση του οικιστικού συγκροτήματος Λευκίμμης / Άνω Λευκίμμης, με την ένταξη του προϋφιστάμενου του 1923 οικισμού και την επέκταση του σχεδίου πόλης σε αραιοδομημένες εκτάσεις. Προτείνεται η χωροθέτηση των

² Φ.Ε.Κ. 1173Δ/87.

κεντρικών λειτουργιών σε αδόμητη έκταση στη νότια πλευρά του οικισμού και σε κεντροβαρική θέση, στο σημείο συνάντησης των δύο οικισμών. Η συγκεκριμένη θέση θεωρούνταν από το Γ.Π.Σ. ότι θα μπορούσε να εξελιχθεί σε «ανοιχτό επαρχιακό εμπορικό-διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο» για όλη την περιοχή. Ταυτόχρονα διατηρούνταν και η παραδοσιακή γραμμική δομή του οικισμού, με τη διατήρηση των κέντρων των παλιών πυρήνων. Για την εφαρμογή του σχεδιασμού προτεινόταν ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων (Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας για το νέο κέντρο, Ζώνες Ειδικών Κινήτρων στα τοπικά κέντρα και Ζώνη κανονιστικών όρων δόμησης για όλη την υπόλοιπη περιοχή του οικισμού).

Όσον αφορά στην αναπτυξιακή προοπτική της περιοχής προτεινόταν εκτός από την αναδιάρθρωση της αγροτικής παραγωγής, η ελεγχόμενη ανάπτυξη του τουρισμού και των χρήσεων αναψυχής. Παράλληλα με την αναβάθμιση της περιοχής του Κάβου, προβλέπονταν δύο ζώνες συγκέντρωσης των τουριστικών δραστηριοτήτων, η μια στην περιοχή μεταξύ των εκβολών του Ποταμιού και του λιμένα και η άλλη στην περιοχή του Μώλου. Ακόμα προβλέπονταν η ανάπτυξη παραποτάμιας ζώνης αναψυχής κατά μήκος των δύο πλευρών του Ποταμιού. Τέλος, για την ενίσχυση των άλλων παραγωγικών τομέων προτεινόταν από το Σχέδιο ο εκσυγχρονισμός των αλυκών, η δημιουργία ζώνης ιχθυοκαλλιέργειας σε επαφή με αυτές καθώς και ζώνης ΒΙΠΑ νοτίως της περιοχής των Μελικίων και σε επαφή με τον άξονα διέλευσης του οικισμού.

Β. Προτάσεις για λήψη μέτρων για την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος. Καθορίζονται ζώνες προστασίας για τον οικισμό και την ευρύτερη περιοχή και ειδικότερα:

- Ζώνες προστασίας αρχιτεκτονικών συνόλων ιστορικής και παραδοσιακής κληρονομιάς στους παλιούς πυρήνες του οικισμού.
- Ζώνες προστασίας ακτών στις περιοχές εκβολών του Ποταμιού και στις ακτές Κάβου και Κοκκινιάς.
- Ζώνη προστασίας οικοσυστημάτων ειδικού ενδιαφέροντος στη χερσαία απόληξη των Αλυκών και στην υδάτινη περιοχή βόρεια της εκβολής του ποταμού.
- Ζώνες προστασίας υποβαθμισμένων οικοσυστημάτων στο Ποτάμι της Λευκίμμης
- Ζώνες προστασίας γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας στην ευρύτερη περιοχή της Λευκίμμης.

Γ. Προτάσεις για έργα και μελέτες δικτύων υποδομής. Η κυκλοφοριακή οργάνωση χαρακτηρίζεται από τη διάνοιξη αρτηρίας διέλευσης η οποία καταλήγει στο λιμάνι. Στο εσωτερικό του οικισμού προτείνεται η χάραξη νέου συλλεκτήριου δρόμου και η δημιουργία εκτεταμένου συστήματος πεζοδρόμων.

Γίνεται σαφές από τα παραπάνω η έμφαση του Γ.Π.Σ. στην δημιουργία ενός πλέγματος μέτρων προστασίας των φυσικών πόρων, οι οποίοι γίνονται αντιληπτοί τόσο σαν στοιχείο της ποιότητας κατοίκησης, όσο και σαν αναπτυξιακοί πόροι της περιοχής. Σημειώνεται επίσης ότι στο πρώτο στάδιο εκπόνησης του Γ.Π.Σ. προτεινόταν **Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου** στα όρια του οικισμού προκειμένου να αποφευχθούν φαινόμενα άναρχης οικοδόμησης και επέκτασης του οικισμού. Ακόμα, προτεινόταν ζώνες στον περιαστικό χώρο, οι οποίες περιελάμβαναν κρίσιμες περιοχές εκτός των ορίων της προβλεπόμενης επέκτασης. Πρόκειται για τις περιοχές στα δύο άκρα του οικισμού

καθώς και τις βασικές εξόδους του οικισμού προς τη θάλασσα και τη γεωργική ενδοχώρα. Η προτεινόμενη περιαστική περιοχή της Ζ.Ο.Ε συμπληρώνεται με μια ζώνη πλάτους 200 μ. εκατέρωθεν του Ποταμιού καθώς και με ζώνες πλάτους 500 μ. στις παράκτιες περιοχές της Μπούκας και του Μώλου, οι οποίες προβλέπονταν για οργανωμένη αγροτουριστική ανάπτυξη, αναψυχή και παραθεριστική κατοικία σε συνδυασμό με καλλιεργήσιμη γη.

Τελικά προκρίνονταν ένα μοντέλο βασισμένο στην αναδιάρθρωση της αγροτικής παραγωγής σε συνδυασμό με την ενίσχυση της μεταποίησης και μια ελεγχόμενη ήπια τουριστική ανάπτυξη. Σε αυτή την κατεύθυνση αποκτούσε κεντρική σημασία η προστασία της αγροτικής ενδοχώρας και των φυσικών στοιχείων του οικισμού. Για το θέμα του αεροδρομίου, θεωρούνταν από τη μελέτη του Γ.Π.Σ. ότι το έργο μπορούσε να αποβεί επιζήμιο και ερχόταν σε σύγκρουση με τους παραπάνω στόχους. Προτεινόνταν να αναζητηθούν άλλες εναλλακτικές λύσεις για τη χωροθέτησή του.

Επιχειρώντας μια σύντομη αποτίμηση, σχεδόν εικοσιπέντε χρόνια μετά την εκπόνηση του Γ.Π.Σ., πρέπει να επισημανθεί ότι η περιοχή ακολούθησε σε μεγάλο βαθμό τις ήδη διαμορφωμένες δυναμικές ανάπτυξης. Οι προτεινόμενες αναπτυξιακές κατευθύνσεις του Γ.Π.Σ. αλλά και οι συγκεκριμένες επιλογές ως προς τις χρήσεις γης και τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων δεν υποστηρίχθηκαν πολιτικά και δεν απέκτησαν δεσμευτικό χαρακτήρα. Η τάση εγκατάλειψης του αγροτικού τομέα συνεχίστηκε, ο τομέας της μεταποίησης αποδυναμώθηκε, ενώ η ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη σε μεγάλο βαθμό συνεχίστηκε. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της μη-εφαρμογής του σχεδιασμού οι Ζ.Ο.Ε. που, παρά την επισήμανση της σημασίας τους για την οργάνωση της περιοχής, ουδέποτε θεσμοθετήθηκαν.

Ο καθαυτό χώρος που προβλέπονταν για τη χωροθέτηση του αεροδρομίου διατήρησε σε αυτό το διάστημα το χαρακτήρα του, καθώς οι τουριστικές πιέσεις κατευθύνονταν στον Κάβο και η οικοδόμηση παραθεριστικής κατοικίας στην περιοχή του Μώλου. Σημαντικό στοιχείο για την εξέλιξη της περιοχής ήταν και η δέσμευση (μη-έκδοσης οικοδομικών αδειών) ενός τμήματος, ακριβώς λόγω του σχεδιασμού για δημιουργία αεροδρομίου από το Υπουργείο Μεταφορών. Η περιοχή αποδεσμεύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 και έκτοτε ισχύει το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης. Τα τελευταία χρόνια νέες οικοδομές, κυρίως Β' κατοικία, δημιουργήθηκαν σποραδικά στις περιοχές κατά μήκος του Ποταμιού.

Κάβος και λοιποί οικισμοί του Δήμου Λευκιμμαίων.

Για την αναβάθμιση της τουριστικής ζώνης του Κάβου αναφερόταν από το Γ.Π.Σ. η ανάγκη για πολεοδομική μελέτη της περιοχής. Στον Κάβο ίσχυε τότε το καθεστώς των προϋφιστάμενων του 1923 οικισμών. Το 1990 έγινε η οριοθέτηση του οικισμού (βάσει του Π.Δ. 24-4-85) ενώ το 1992 θεσμοθετήθηκε το Πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής, του οποίου, ωστόσο, η Πράξη εφαρμογής είναι μέχρι σήμερα σε εκκρεμότητα.

Τέλος, στους υπόλοιπους οικισμούς του σημερινού δήμου Λευκιμμαίων έχουν προσδιοριστεί όρια οικισμών βάσει του Δ/τος 181-85. Εξαίρεση αποτελεί ο Μώλος (ο οποίος δεν έχει όρια οικισμού, ούτε εντάσσεται στο καθεστώς των προϋφιστάμενων του 1923 οικισμών) και στον οποίο ισχύουν το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης και των παρεκκλίσεων της παρόδιας δόμησης.

2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση του οικιστικού δικτύου, των χρήσεων γης και του θεσμικού πλαισίου πολεοδόμησης προκύπτει ότι στην περιοχή του δήμου Λευκιμμαίων, τις τελευταίες δεκαετίες διαμορφώνεται μια κατάσταση ως αποτέλεσμα των διαδικασιών αρχικά εγκατάλειψης του αγροτικού τομέα και πληθυσμιακής αποδυνάμωσης και, εν συνεχεία, ανεξέλεγκτης ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας. Οι διαδικασίες αυτές δεν παράγουν έναν χώρο ενιαίο και ομοιογενή σε όλη την επικράτεια του δήμου. Η επιβάρυνση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα έντονη στην παράκτια ζώνη του Κάβου, η οποία αναπτύχθηκε απρογραμματίστα σε βάρος της γεωργικής γης. Αντίθετα, οι οικισμοί της ενδοχώρας και σε μεγάλο βαθμό και ο οικισμός της Λευκίμμης διατήρησαν τα χαρακτηριστικά του δομημένου χώρου, αλλά και της περιαστικής αγροτικής γης. Αυτό δεν ήταν αποτέλεσμα κάποιας πολιτικής σχεδιασμού, ούτε βέβαια της ζωτικότητας του αγροτικού τομέα, ο οποίος χαρακτηρίζεται και σήμερα από τάσεις εγκατάλειψης. Προέκυψε περισσότερο από τα μεγέθη και τα πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της τουριστικής δραστηριότητας που προσέελκυσε η περιοχή.

Σε κάθε επίπεδο η περιοχή φαίνεται να είναι σε κρίσιμη καμπή, καθώς το σημερινό μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης είναι πρακτικά μη βιώσιμο, υποβαθμίζοντας την περιοχή περιβαλλοντικά και μειώνοντας την ελκυστικότητα της ως τουριστικού-παραθεριστικού προορισμού. Συνεχίζει, όμως, σε μεγάλα τμήματά της να διατηρεί ποιότητες και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που μπορούν να αποτελέσουν στοιχεία ενός άλλου μοντέλου ανάπτυξης. Πρόκειται για τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος: για την παραγωγική αγροτική γη, τις ακτές, τα ευαίσθητα οικοσυστήματα της περιοχής (Αλυκή, το Ποτάμι και η περιοχή της εκβολής του). Πρόκειται, επίσης, για τους παραδοσιακούς οικιστικούς πυρήνες, που χρήζουν αναβάθμισης και ανάδειξης. Στις προοπτικές της περιοχής συμβάλλει και η θέση της στην ευρύτερη περιοχή, η εγγύτητα με την ηπειρωτική δυτική ακτή της χώρας και η ύπαρξη της μεταφορικής υποδομής του λιμένα Λευκίμμης.

Σε αυτά τα πλαίσια πρέπει να γίνουν κατανοητά και να αξιολογηθούν ο ρόλος και τα αποτελέσματα μιας ενδεχόμενης χωροθέτησης νέου αερολιμένα στην περιοχή. Καταρχήν, είναι ένα έργο με σαφή υπερτοπικό χαρακτήρα και συνέπειες στο σύνολο του νησιού, δεδομένης και της απόλυτης ανάγκης δημιουργίας του νέου οδικού άξονα Β-Ν (βλ. σχετικά ΚΕΦ.1 και ΚΕΦ.4). Πρόκειται δηλαδή για μια αναδιάρθρωση της μεταφορικής υποδομής της Κέρκυρας συνολικά, η οποία καθιστά επιτακτική ανάγκη την ενεργοποίηση και το συντονισμό των εργαλείων ρύθμισης του χώρου σε χωροταξικό (βλ. σχετικά ΚΕΦ.1) και πολεοδομικό επίπεδο.³

Για την περιοχή της Λευκίμμης, η ύπαρξη του λιμένα, του αεροδρομίου και των υποδομών πρόσβασης θα σημαίνει και τη σημαντικότερη βελτίωση της προσπελασιμότητάς της με άμεσες συνέπειες και στις χρήσεις γης. Υψηλότερη προσπελασιμότητα αυξάνει την ελκυστικότητα της περιοχής για ένα φάσμα χρήσεων γης, και άρα διαμορφώνει την κατεύθυνση της αστικής ανάπτυξης. Πρέπει να θεωρείται

³ Σε αυτή την κατεύθυνση, κρίνεται απαραίτητη και η αξιολόγηση σεναρίων για πιθανές εναλλακτικές χωροθετήσεις του αεροδρομίου, εκτός από αυτή της Λευκίμμης. Βλ. και επισήμανση του Τ.Ε.Ε. Τμήματος Κέρκυρας στο παράρτημα 2)

δεδομένο ότι θα ασκηθούν ιδιαίτερες πιέσεις, από μια σειρά δραστηριότητες, προς την αγροτική γη και τις υπόλοιπες ελεύθερες εκτάσεις, ενώ ταυτόχρονα θα αυξηθούν οι τιμές κτήσης γης και θα επιταχυνθεί η οικοδομική δραστηριότητα. Στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου είναι αναμενόμενο να απομακρυνθούν χρήσεις που υπάρχουν και παρουσιάζουν τάσεις εγκατάστασης σήμερα, όπως η Β' κατοικία ή τα τουριστικά καταλύματα και να ενθαρρυνθούν άλλες, όπως εμπορικές συγκεντρώσεις και λοιπές δραστηριότητες του Γ' γενή τομέα.

Η ίδια η εγκατάσταση του αεροδρομίου και των υποστηρικτικών υποδομών (προσβάσεις, λιμενικά έργα) στην υπό διερεύνηση θέση θα έχει σαν αναπόφευκτο αποτέλεσμα τη σχετική επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής. Η συγκεκριμένη χάραξη, όπως επισημάνθηκε στην αρχή, εξασφαλίζει τις ελάχιστες συνέπειες σε σχέση με την αγροτική γη. Δημιουργεί, ωστόσο, σοβαρά ζητήματα σε σχέση με τις περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές της ακτής, των Αλυκών και του Ποταμιού (σχετικά με την προστατευόμενη περιοχή των Αλυκών βλ. ΚΕΦ.5). Για το Ποτάμι κρίνεται απαραίτητη η προστασία του ως οικοσυστήματος και ως ιδιαίτερου φυσιογνωμικού στοιχείου του οικισμού της Λευκίμμης. Αυτό θα σήμαινε μια ειδική μελέτη - διερεύνηση τεχνικών και αρχιτεκτονικών λύσεων, ώστε να αποφευχθεί μια καταστροφική λύση, όπως αυτή της κάλυψης με δίδυμο κιβωτοειδή οχετό που προτεινόταν από τη μελέτη Μπέιζιλ. Σημειώνεται ότι από τη μελέτη απορρίπτονταν η λύση της γέφυρας συνεχών ακραίων βάθρων ως οικονομικώς ασύμφορη.

Γίνεται φανερό, ότι η πιθανή χωροθέτηση νέου αεροδρομίου στη Λευκίμμη θα έχει καθοριστικές επιπτώσεις συνολικά στο χαρακτήρα και το είδος ανάπτυξης της περιοχής, δημιουργώντας αναπτυξιακές προοπτικές, αλλά και κινδύνους για απώλεια των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων και υποβάθμιση του φυσικού της περιβάλλοντος και της ποιότητας διαβίωσης στην εγγύτερη περιοχή. Είναι βέβαιο ότι οι αρνητικές συνέπειες θα είναι σοβαρότερες αν δεν **προωθηθεί έγκαιρα ένα πλαίσιο θεσμικής θωράκισης της περιοχής**. Η προώθηση του έργου του αεροδρομίου πρέπει να έχει ως αδιαχώριστη παράμετρο την πολεοδομική ρύθμιση της περιοχής, μέσω της εκπόνησης νέου Γ.Π.Σ. για το σύνολο της έκτασης του δήμου Λευκίμμης και με τη χρήση εργαλείων που προσφέρει ο νέος οικιστικός νόμος⁴ -καθορισμός - θεσμοθέτηση των Περιοχών Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.), των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) κ.ο.κ – ώστε να διαφυλαχθούν οι ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές και να προσδιοριστούν οι ζώνες οικιστικής ανάπτυξης και παραγωγικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων και των εγκαταστάσεων που συσχετίζονται με τον αναπτυξιακό ρόλο του αεροδρομίου.

Τονίζεται, τέλος, ότι μια τέτοιας εμβέλειας κίνηση για τη χωρική οργάνωση και το μέλλον του νησιού, μπορεί και πρέπει να προχωρήσει μέσα από διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν την πληροφόρηση και τη μέγιστη κοινωνική σύγκλιση διοίκησης, φορέων και τοπικής κοινωνίας.

⁴ Ο Ν2508/1997 περιλαμβάνει στις κατευθυντήριες αρχές και τους βασικούς του στόχους την βιώσιμη ανάπτυξη με την επέκταση του σχεδιασμού στον περιαστικό αλλά και στον μη-αστικό αγροτικό χώρο.

ΠΗΓΕΣ

Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος

ΕΠΑ 1982-84, *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου, Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης*, Αθήνα, 1983.

ΕΠΑ 1982-84, ΚΕΡΚΥΡΑ. ΛΕΥΚΙΜΜΗ, ΑΝΩ ΛΕΥΚΙΜΜΗ, ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ, ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ, Α' Φάση – Α' Στάδιο: Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου.

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΚΕΡΚΥΡΑ. ΛΕΥΚΙΜΜΗ, ΑΝΩ ΛΕΥΚΙΜΜΗ, ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ, ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ, Τελική πρόταση, Απρίλης 1986.

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως Αριθ. Φύλλου 1173, Δεκέμβριος 1987, *ΕΓΚΡΙΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ*.

Υπουργείο Μεταφορών, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

ΠΕΔΙΟ ΕΛΙΓΜΩΝ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ. Προμελέτη έργων Πολιτικού Μηχανικού, Φρανκ Μπεϊζιλ Α.Ε., Φεβρουάριος 1974.

Λοιπές μελέτες - Βιβλιογραφία

Ο τουρισμός – παραθερισμός στις παράκτιες περιοχές της Κέρκυρας: αρνητικός συντελεστής ή παράγοντας βιώσιμης ανάπτυξης; Συλλογική ανακοίνωση, Πρακτικά Β' Πανελληνίου Συνεδρίου για τη Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Περιοχών, Ε.Μ.Π. – Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα 25-28 Νοεμβρίου 2002.

Ν. Ασπιώτης, Μ. Καμονάχου, *Οι Αλυκές της Λευκίμμης στη νεότερη εποχή. Το αλάτι – ο χώρος – οι άνθρωποι*, Οργανισμός Πολιτισμού Αθλητισμού Δήμου Λευκιμμαίων, Κέρκυρα, 2006.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1.

Α. Θέσεις του Τμήματος Κέρκυρας του Τ.Ε.Ε. για τη δημιουργία νέου αεροδρομίου στη Λευκίμμη (όπως παρουσιάστηκαν στην ερευνητική ομάδα του Ε.Μ.Π. κατά την επίσκεψη στην Κέρκυρα)

- Για την κατασκευή νέου διεθνούς αεροδρομίου στη Λευκίμμη απαιτείται να υπάρξει μεγάλη κοινωνική και πολιτική συμμαχία διότι αλλάζουν τα δεδομένα του χωροταξικού και του γενικότερου αναπτυξιακού σχεδιασμού για τον Νομό της Κέρκυρας.
- Η διερεύνηση της χωροθέτησης από την επιτροπή του ΕΜΠ θα πρέπει να θεωρήσει ως δεδομένο ότι αυτή η λύση είναι η βέλτιστη για το νησί. Αυτό όμως θα πρέπει να τεκμηριωθεί επιστημονικά και προς αυτή την κατεύθυνση το ΤΚ/ΤΕΕ θα συμβάλλει με συμβουλευτική Ομάδα Εργασίας, εξετάζοντας όλες τις πιθανές λύσεις.
- Όλες οι προγραμματισμένες ενέργειες για την αναβάθμιση του υπάρχοντος αεροδρομίου πρέπει να εκτελεστούν με το δεδομένο ότι μέχρι να ολοκληρωθεί η νέα κατασκευή πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της τουριστικής και όχι μόνο κίνησης.
- Υπάρχει αναγκαιότητα να μελετηθεί το σύνολο των απαιτούμενων έργων στη βάση των αλλαγών που θα επέλθουν στο χωροταξικό σχεδιασμό όλου του νησιού. Κυρίως θα πρέπει να υπάρχει δέσμευση για την ολοκλήρωση του Άξονα Βορρά – Νότου

Β. Υπόμνημα του Επιμελητηρίου Κέρκυρας σχετικά με το θέμα της διερεύνησης δυνατοτήτων χωροθέτησης διεθνούς αερολιμένα στη θέση Λευκίμμη νήσου Κέρκυρας.

Η λειτουργία του υπάρχοντος αεροδρομίου αντιμετωπίζει σειρά προβλημάτων ου μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ύπαρξη του στο μέλλον ως διεθνούς Αερολιμένα και πιο συγκεκριμένα:

Α. Λόγω της τοποθεσίας του (εντός κατοικημένης περιοχής) από το 2010 και μετά κινδυνεύουν οι πτήσεις των charter μετά τις 12 τη νύχτα, για λόγους κοινής ησυχίας.

Β. Ο διάδρομος είναι μικρός και δεν μπορεί να υποδεχθεί τα νέα μεγάλα σύγχρονα αεροπλάνα.

Γ. Λόγω της θέσης που έχει κατασκευαστεί, υπάρχουν προβλήματα καθίζησης του αεροδιαδρόμου και του χώρου στάθμευσης των αεροπλάνων.

Δ. Η λειτουργία του ουσιαστικά εντός της πόλης της Κέρκυρας συνιστά μια οχλούσα χρήση, η οποία καταλαμβάνει έναν τεράστιο χώρο, η απελευθέρωση του οποίου θα μπορούσε να δώσει πολλές λύσεις στην πόλη που ασφυκτιά. (parking, σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.λ.π.)

Το Επιμελητήριο της Κέρκυρας καταρχήν τάσσεται θετικά στη διερεύνηση χωροθέτησης του αεροδρομίου σε νέα τοποθεσία.

Δεν έχει την τεχνογνωσία να απαντήσει αν κατάλληλη για αυτό είναι μόνο η περιοχή της Λευκίμμης ή υπάρχουν και κοντινότερες περιοχές όπου θα μπορούσε να κατασκευαστεί.

Ωστόσο, αποδέχεται την αναγκαιότητα ενός νέου αεροδρομίου που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες προδιαγραφές και, εφόσον δεν υπάρχει άλλος χώρος, συναινεί στην κατασκευή του στη Λευκίμμη.

Σε αυτή την περίπτωση θέτει ως πρώτη και αδιαπραγμάτευτη προϋπόθεση την κατασκευή οδικών αρτηριών ικανών να ικανοποιούν την ασφαλή και γρήγορη προσέγγιση στο νέο αεροδρόμιο όλων των κατοίκων του νησιού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2. Φωτογράφιση της περιοχής.





Εικ.1. Λευκίμμη



Εικ.2. Λευκίμμη



Εικ.3. Λευκίμμη



Εικ.4. Λευκίμμη



Εικ.5. Λευκίμμη



Εικ.6. Λευκίμμη



Εικ.7. Λευκίμμη: το 'Ποτάμι' στο σημείο συνάντησης με τον οικισμό.



Εικ.8. Λευκίμμη: το 'Ποτάμι' στο σημείο συνάντησης με τον οικισμό.



Εικ.9. Λευκίμμη: το ‘Ποτάμι’.



Εικ.10. Λευκίμμη: το ‘Ποτάμι’ στο σημείο συνάντησης με τη θάλασσα (Κοιτάζοντας προς Βορρά)



Εικ.11. Λευκίμμη: η παραλία της ‘Μπούκας’, στην αρχή του ‘Ποταμιού’



Εικ.12. Διάσπαρτη δόμηση κατά μήκος του ‘Ποταμιού’.



Εικ.13. Η περιοχή νότιοανατολικά του 'Ποταμιού': ελαιώνες.



Εικ.14. Η περιοχή βορειοδυτικά του 'Ποταμιού': ελαιώνες.



Εικ.15. Η περιοχή βορειοδυτικά του ‘Ποταμιού’: αμπέλια.



Εικ. 16. Η περιοχή βορειοδυτικά του ‘Ποταμιού’: οικήματα στην παράκτια ζώνη.



Εικ. 17. Η περιοχή βορειοδυτικά του 'Ποταμιού': η ακτή.



Εικ. 18. Η παράκτια περιοχή πλησίον της Αλυκής.



Εικ. 19. Η περιοχή της Αλυκής και τα ‘αλατόσπιτα’



Εικ. 20. Τα ‘αλατόσπιτα’ (έχουν αναπλασθεί σε χώρους εκδηλώσεων)



Εικ. 21. Η μαρίνα αλιευτικών σκαφών στην περιοχή της Αλυκής.



Εικ.22. Περιοχή Αλυκής – Μώλου.



Εικ. 23. Περιοχή Αλυκής – Μώλου.



Εικ. 24. Νεόδμητα κτίρια στον άξονα Λευκίμμης – Αλυκής.



Εικ. 25,26. Η περιφερειακή οδός της Λευκίμμης και το λιμάνι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

3.1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΗΥΦΙΑΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΠΑΡΧΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ – ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ

Εισαγωγή

Η οδός που συνδέει την πόλη της Κέρκυρας με τη Λευκίμμη είναι επαρχιακή οδός μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση με ύπαρξη ερείσματος σε κάποια μόνο τμήματα. Η οδός έχει μήκος περίπου 40 km και διέρχεται τόσο από αστικές όσο και από εκτός αστικού ιστού περιοχές του νησιού. Μέσω της οδού Κέρκυρας – Λευκίμμης εξυπηρετείται η σύνδεση της πόλης της Κέρκυρας, του λιμένα και του αεροδρομίου του νησιού με όλο το νότιο τμήμα αυτού, την κωμόπολη και τον λιμένα της Λευκίμμης καθώς και αστικές περιοχές με μεγάλη τουριστική δραστηριότητα (Μπενίτσες, Μωραΐτικα, Κάβος). Σε μεγάλο τμήμα της η οδός διέρχεται από την ανατολική ακτή της Κέρκυρας, στην οποία επίσης παρουσιάζεται συνεχής και αυξημένη τουριστική δραστηριότητα. Υπό κανονικές συνθήκες, η διαδρομή απαιτεί τουλάχιστον 45 λεπτά για να πραγματοποιηθεί. Κατά περιοχές η οδός έχει αυξημένες κλίσεις και έντονες αλληλουχίες καμπυλών (ανακάμπτοντες ελιγμοί). Η οδός εξυπηρετεί κυκλοφορία τόσο ΙΧ όσο και βαρέων οχημάτων (τουριστικών λεωφορείων, λεωφορείων ΚΤΕΛ και φορτηγών τροφοδοσίας).

Αναλυτική Παρουσίαση Τμημάτων Οδού

Τμήμα 1: 3 Γέφυρες – Βρυώνη:

Πρόκειται για το τμήμα της οδού από το υπάρχον αεροδρόμιο μέχρι και την διασταύρωση για Μπενίτσες. Διέρχεται ουσιαστικά από προαστιακή περιοχή της πόλης της Κέρκυρας, όπου υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων και σημαντικές παρόδιες χρήσεις γης. Σε σημεία της η οδός είναι αρκετά στενή ενώ υπάρχει κατά μήκος της (συνήθως παράνομη) στάθμευση.

Στη θέση Βρυώνη υπάρχει ισόπεδος μη σηματοδοτούμενος κόμβος προς Μπενίτσες (αριστερά) ή Κυνοπιάστες (ευθεία), εντός του αστικού ιστού, με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά και περιορισμένο χώρο.

Τμήμα 2: Βρυώνη – Πέραμα - Μπενίτσες

Το τμήμα αυτό κινείται παράλληλα στην ανατολική ακτή της νότιας Κέρκυρας. Έχει μικρό πλάτος, έλλειψη ερεισμάτων, αλληλουχία καμπυλών μικρής ακτίνας ενώ χαρακτηρίζεται από αυξημένη παρόδια τουριστική δραστηριότητα. Στην περιοχή των Μπενιτσών η οδός διέρχεται ανάμεσα από την παραλία και το χωριό – σημειώνεται η παραλία κατά τους καλοκαιρινούς μήνες προσελκύει πληθώρα επισκεπτών. Μέρος της οδού διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό των Μπενιτσών – στο τμήμα αυτό υπάρχει σημαντικός αριθμός δραστηριοτήτων διασκέδασης.

Τμήμα 3: Μπενίτσες – Άγιος Ιωάννης Στρογγυλής – Μωραΐτικα

Το τμήμα από τις Μπενίτσες μέχρι και τα Μωραΐτικα έχει σχετικά λιγότερες παρόδιες δραστηριότητες. Σε σημεία έχει αυξημένο πλάτος αλλά και πάλι παρουσιάζει αλληλουχία στροφών μικρής ακτίνας και αρκετά μεγάλες κλίσεις. Βασικό πρόβλημα του τμήματος είναι η διέλευση του μέσα από τον οικισμό Μωραΐτικα, όπου και παρατηρείται αυξημένη συγκέντρωση εμπορικών και ιδιαίτερα τουριστικών δραστηριοτήτων, με αποτέλεσμα το ιδιαίτερα μειωμένο πλάτος της οδού αλλά και την παράνομη στάθμευση. Το τμήμα καταλήγει στη διασταύρωση προς Λευκίμμη (δεξιά) και Μεσογγή (ευθεία) – η διασταύρωση έχει επίσης περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αλλά σχετικά λίγες χρήσεις γης γύρω της. Παρόλα αυτά το πλάτος της οδού είναι μικρό.

Τμήμα 4: Μωραΐτικα (Διασταύρωση Μεσογγής) – Λευκίμμη

Το τμήμα αυτό διέρχεται από τμήμα εκτός αστικού ιστού (μέχρι το χωριό των Αργυράδων), με μικρούς οικισμούς σε σημεία. Χαρακτηρίζεται από αυξημένες κλίσεις σε σημεία και αλληλουχίες καμπυλών μέχρι κάποιο σημείο (περιοχή Βραγκανιώτικα) ενώ στη συνέχεια ο δρόμος έχει μεγαλύτερο πλάτος και μεγάλο έρεισμα, ενώ δεν υπάρχουν παρόδιες χρήσεις γης στο τμήμα αυτό. Από το χωριό των Αργυράδων και μετά η οδός έχει σε ένα τμήμα στρόφες και μικρό πλάτος, ενώ στη συνέχεια και μέχρι τη Λευκίμμη το πλάτος είναι ικανοποιητικό (μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και πλατύ έρεισμα), ενώ η χάραξη είναι σε γενικές γραμμές ευθυγραμμία. Εντός του οικισμού της Λευκίμμης, η οδός είναι πολύ στενή με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

3.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΗ

Η λειτουργία διεθνούς αεροδρομίου στην περιοχή της Λευκίμμης προϋποθέτει απαραίτητως ότι θα εξασφαλισθεί ικανοποιητική πρόσβαση σε αυτό με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης εκείνων της ολοκλήρωσης του αεροδρομίου.

Σύμφωνα με την απογραφή της υπεραστικής οδού που συνδέει την πόλη της Κέρκυρας με την Λευκίμμη η υπάρχουσα οδός χαρακτηρίζεται από διελεύσεις μέσα από κατοικημένες περιοχές αλλά και από περιοχές με σημαντικές παρόδιες χρήσεις σε σημαντικό μήκος της οδού. Παράλληλα τα χαρακτηριστικά της είναι στο μεγαλύτερο τμήμα της ανεπαρκή όπως μικρό πλάτος, έλλειψη ερεισμάτων, αλληλουχίες στροφών με μικρές ακτίνες κλπ. (λεπτομέρειες δίνονται στο Παράρτημα 1).

Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ Κέρκυρας και Λευκίμμης να είναι τουλάχιστον 45 λεπτά για το ΙΧ και να υπερβαίνει σαφώς την 1 ώρα για τα τουριστικά λεωφορεία. Είναι προφανές ότι η υφιστάμενη οδός δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετήσει αεροδρόμιο στην Λευκίμμη τόσο από πλευράς μέσης ταχύτητας όσο και από πλευράς οδικής ασφάλειας.

Οι προωθούμενες βελτιώσεις της υφιστάμενης υπεραστικής οδού περιλαμβάνουν την βελτίωση του τμήματος Αεροδρόμιο – Τρία Γεφύρια – Ποντή, την παράκαμψη στις Μπενίτσες από περιοχή Ποντή μέχρι περιοχή Τσάκι, την παράκαμψη των Μωραΐτικων και την παράκαμψη Αργοράδων που ήδη ολοκληρώθηκε. Οι βελτιώσεις όμως αυτές έχουν προγραμματισθεί με λογική τελείως διαφορετική από εκείνη που υπαγορεύει η λειτουργία της υπεραστικής οδού για εξυπηρέτηση διεθνούς αεροδρομίου στη Λευκίμμη.

Είναι φανερό ότι ο χρόνος διαδρομής μεταξύ της πόλης της Κέρκυρας και του αεροδρομίου στην Λευκίμμη δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει τα 30 λεπτά. Επομένως απαιτείται απαραίτητως μια νέα υπεραστική οδός με τελείως νέα χάραξη που δεν θα προσεγγίζει τις παράλιες περιοχές. Λαμβάνοντας υπόψη ότι μια τέτοια χάραξη υπολογίζεται ότι θα έχει μήκος περίπου 35 – 40 χιλιόμετρα η απαιτούμενη ταχύτητα μελέτης εκτιμάται ότι θα είναι της τάξεως των 80 – 90 χλμ / ώρα.

Με βάση το ανάγλυφο του εδάφους και υπολογίζοντας διατομή 2+2 λωρίδων στο μεγαλύτερο τμήμα του οδικού άξονα το κόστος κατασκευής για την νέα αυτή υπεραστική οδό εκτιμάται σε 40 περίπου εκατομμύρια ευρώ. Σημειώνεται βέβαια ότι το συνολικό τελικό κόστος θα εξαρτηθεί σε σημαντικό βαθμό και από τις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις, που λόγω και του ισχύοντος ιδιοκτησιακού καθεστώτος πρέπει να υπολογισθεί προσεκτικά.

Πρέπει πάντως να τονιστεί εδώ ότι ακόμη και αν κατασκευαστεί η νέα αυτή υπεραστική οδός μεταξύ της πόλης της Κέρκυρας και της Λευκίμμης, ο πρόσθετος, έστω και σημαντικά μειωμένος σε σχέση με σήμερα, χρόνος για την πρόσβαση στο νέο αεροδρόμιο από την πόλη της Κέρκυρας καθιστά "μακρινή" την νέα θέση αεροδρομίου για την βόρεια Κέρκυρα.

Για να είναι αποδεκτή η νέα θέση του αεροδρομίου και για την βόρεια Κέρκυρα είναι απαραίτητο να κατασκευασθεί εξωτερικός δακτύλιος της πόλης της Κέρκυρας που θα συνδέει την υπεραστική οδό Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας με τον νέο προτεινόμενο υπεραστικό οδικό άξονα Κέρκυρα – Λευκίμμη. Με τον τρόπο αυτό ο χρόνος ταξιδιού μεταξύ Βόρειας Κέρκυρας και αεροδρομίου στη Λευκίμμη θα είναι περίπου ίδιος με τον σημερινό χρόνο για το σημερινό αεροδρόμιο αφού σήμερα ο χρόνος από τις παρυφές της πόλης της Κέρκυρας (περιοχή προτεινόμενου δακτυλίου) μέχρι το αεροδρόμιο είναι της τάξεως των 20 λεπτών, περίπου δηλαδή όσος και ο χρόνος ταξιδιού στον νέο οδικό άξονα που θα συνδέει την πόλη της Κέρκυρας (περιοχή προτεινόμενου δακτυλίου) με το αεροδρόμιο στη Λευκίμμη.

Παράλληλα είναι σκόπιμη η αναβάθμιση τμημάτων του οδικού δικτύου της βόρειας Κέρκυρας που θα βελτιώσει την σύνδεση με την υπεραστική οδό Κέρκυρα – Παλαιοκαστρίτσα (πέραν της αναβάθμισης του τμήματος προς Σκριπερό και της σχετικής παράκαμψης) ώστε να μειωθούν οι χρόνοι πρόσβασης για την πόλη της Κέρκυρας και τον προτεινόμενο δακτύλιο από την κατεύθυνση αυτή.

Σημειώνεται βέβαια ότι οι παραπάνω αναβαθμίσεις αλλά κυρίως ο δακτύλιος της πόλης της Κέρκυρας είναι έργα απαραίτητα ανεξάρτητα της κατασκευής νέου αεροδρομίου στην Λευκίμμη. Επομένως το κόστος κατασκευής δεν θεωρείται πρόσθετο κόστος για την λειτουργία του νέου αεροδρομίου στην Λευκίμμη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Φωτογραφικό Υλικό

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικές φωτογραφίες των συνθηκών που επικρατούν στην οδό:



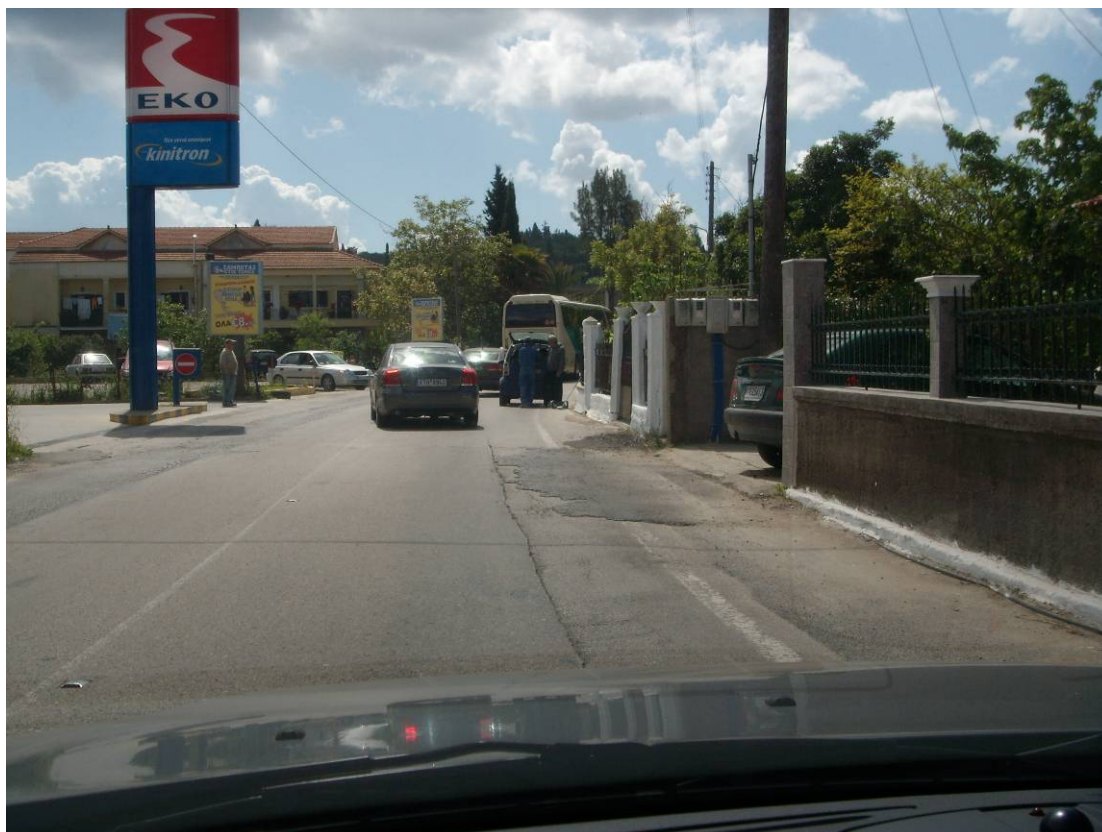
Εικ. 27. Τμήμα «Τρεις Γέφυρες» - «Βρυώνη»: Έντονες -παρόδιες χρήσεις



Εικ. 28. Τμήμα «Τρεις Γέφυρες» - «Βρυώνη»: Έντονες παρόδιες χρήσεις, παράνομη στάθμευση – έλλειψη ερείσματος



Εικ. 29. Διασταύρωση προς Μπενίτσες (Περιοχή Βρυώνη): Ανυπαρξία διαμόρφωσης κόμβου, έντονες παρόδιες χρήσεις, παράνομη στάθμευση



Εικ. 30. Τμήμα «Βρυώνη» - «Πέραμα» - «Μπενίτσες»: Κυκλοφοριακές συνθήκες - οδός μικρού πλάτους.



Εικ. 31. Τμήμα «Βρυώνη» - «Πέραμα» - «Μπενίτσες»: Καμπύλη μικρής ακτίνας με ανεπαρκή ορατότητα.



Εικ. 32. Τμήμα «Βρυώνη» - «Πέραμα» - «Μπενίτσες»: Καμπύλη μικρής ακτίνας με ανεπαρκή ορατότητα.



Εικ. 33. Τμήμα «Βρυώνη» - «Πέραμα» - «Μπενίτσες»: Οδός εντός του οικισμού των Μπενιτσών.



Εικ. 34. Τμήμα «Μπενίτσες» - «Μωραϊτικά»: Χαρακτηριστικό σημείο της χάραξης



Εικ. 35. Τμήμα «Μπενίτσες» - «Μωραϊτικά»: Κυκλοφοριακές συνθήκες



Εικ. 36. Τμήμα «Μπενίτσες» - «Μωραΐτικα»: Χαρακτηριστικό σημείο της χάραξης



Εικ. 37. Τμήμα «Μπενίτσες» - «Μωραΐτικα»: Οδός εντός του οικισμού «Μωραΐτικα»



Εικ. 38. Τμήμα «Μπενίτσες» - «Μωραϊτικά»: Κυκλοφοριακές συνθήκες εντός του οικισμού «Μωραϊτικά»



Εικ. 39. Διασταύρωση προς Λευκίμμη: Ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά – έλλειψη διαμόρφωσης ισόπεδου κόμβου



Εικ. 40. Τμήμα «Μωραϊτικά» - «Λευκίμμη»: Στενή γέφυρα



Εικ. 41. Τμήμα «Μωραϊτικά» - «Λευκίμμη»: Τμήμα οδού με σχετικά καλύτερη χάραξη.



Εικ. 42. Τμήμα «Μωραϊτικά» - «Λευκίμμη»: Διέλευση από το χωριό «Αργυράδες» - παράνομη στάθμευση, παρόδιες χρήσεις



Εικ. 43. Τμήμα «Μωραϊτικά» - «Λευκίμμη»: Διέλευση από το χωριό «Αργυράδες» - χαρακτηριστικό τμήμα της χάραξης



Εικ. 44. Τμήμα «Μωραϊτικά» - «Λευκίμμη»: Τμήμα της χάραξης με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.



Εικ. 45. Τμήμα «Μωραϊτικά» - «Λευκίμμη»: Τμήμα της χάραξης με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.



Εικ. 46. Διασταύρωση Λευκίμμης



Εικ. 47. Οδικό δίκτυο εντός της Λευκίμμης



Εικ. 48. Οδικό δίκτυο εντός της Λευκίμμης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ : ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΚΟΣΤΟΙ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στα πλαίσια της διερεύνησης δυνατοτήτων χωροθέτησης του νέου Διεθνούς Αερολιμένα της Νήσου Κέρκυρας στην τοποθεσία Λευκίμμη, η παρούσα έκθεση αφορά στον τομέα των αερομεταφορών. Ως δεδομένα λαμβάνονται η μελλοντική προβολή του όγκου του αερομεταφορικού έργου στο εν λόγω αεροδρόμιο, καθώς και η προμελέτη που διενεργήθηκε από την Εταιρεία Συμβούλων Μηχανικών «ΦΡΑΝΚ Ε. ΜΠΕΪΖΙΑ Α.Ε.» το Φεβρουάριο του 1974 και τα Σχέδια Γενικής Διάταξης του υφιστάμενου αεροδρομίου.

Η έκθεση αποτελείται από τρία Κεφάλαια και δύο Παραρτήματα. Στο **Κεφάλαιο 4.2** αξιολογούνται οι υφιστάμενες προβλέψεις επιβατικής κίνησης όπως αυτές παρουσιάζονται στο Master Plan του υπάρχοντος αεροδρομίου. Η αξιολόγηση βασίζεται στη Στατιστική Ανάλυση της τουριστικής και αεροπορικής κίνησης που παρουσιάζεται αναλυτικά στο **Παράρτημα 1**. Στο **Κεφάλαιο 4.3** υπολογίζονται η διάταξη και η γεωμετρία του διαδρόμου, οι ανάγκες σε χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, καθώς και οι ανάγκες σε κτιριακές εγκαταστάσεις και χώρους στάθμευσης οχημάτων. Προκειμένου να γίνουν οι απαραίτητοι υπολογισμοί χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία των ICAO και IATA, που αναλυτικά δίνονται σε πίνακες στο **Παράρτημα 2**. Ακολουθεί στο **Κεφάλαιο 4.4** ένας αδρομερής υπολογισμός του κόστους κατασκευής του νέου αεροδρομίου και του γενικού χρονοδιαγράμματος εργασιών.

4.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η πρόβλεψη της αεροπορικής κίνησης και της εξέλιξής της για ένα αεροδρόμιο, νέο ή υφιστάμενο, είναι βασικής σημασίας στη διαδικασία Σχεδιασμού. Δεδομένων των στοιχείων που αναλυτικά παρατίθενται στο Παράρτημα Α', οι προβλέψεις που παρουσιάζονται στο Σχέδιο Γενικής Διάταξης του υπάρχοντος αερολιμένα, δεν καλύπτουν εξ' ολοκλήρου την ανάγκη προσδιορισμού της μελλοντικής ζήτησης ώστε να γίνει η μελέτη του έργου. Οι βασικές αδυναμίες που εντοπίστηκαν αφορούν:

- Στην εφαρμογή μιας μεθόδου τάσεων εξελίξεως αντί άλλης (π.χ. οικονομετρικής) με συνέπεια να μη λαμβάνονται υπόψη διάφορες οικονομικές, κοινωνικές και λειτουργικές συνθήκες που επηρέασαν και επηρεάζουν την αύξηση ή μείωση της κίνησης.
- Στη στήριξη της μεθόδου σε σύντομη χρονοσειρά. Η ιστορική βάση δεδομένων που χρησιμοποιήθηκε είναι 15 ετών (1983-1997) ενώ οι προβλέψεις γίνονται για 23 έτη.
- Στην επεξεργασία ετήσιων στοιχείων και όχι σε μηνιαία βάση, αγνοώντας την έντονη εποχικότητα που παρουσιάζει η τουριστική κίνηση, από την οποία εξαρτάται ένα πολύ σοβαρό ποσοστό του αερομεταφορικού έργου του αεροδρομίου της Κέρκυρας.

Η επιλογή μιας μεθόδου που στηρίζεται κυρίως στη μελέτη των ιστορικών στοιχείων και την ανάλυση του σημειωθέντος ρυθμού ανάπτυξης, χωρίς να σταθμίζει παραμέτρους που καθορίζουν την εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών και των

αεροπορικών κινήσεων για ένα αερολιμένα όπως της Κέρκυρας, μειονεκτεί εξ' αρχής. Το 85 % περίπου της επιβατικής κίνησης στον Κ.Α.Κ.Κ. από το 1989 έως το 2006 χαρακτηρίζεται από κινήσεις από και προς το εξωτερικό, οι οποίες οφείλονται σχεδόν αποκλειστικά στις τουριστικές υπηρεσίες που προσφέρει το νησί ως προορισμός. Σαφώς λοιπόν εξαρτώνται, τόσο από τη θέση της χώρας στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη και τις διεθνείς πολιτικές-οικονομικές εξελίξεις, ειδικά στις χώρες προέλευσης, όσο και από τον εσωτερικό ανταγωνισμό των άλλων ελληνικών προορισμών. Ακόμα, μέχρι το 1991 ο αερολιμένας της Κέρκυρας (μαζί με της Αθήνας, του Ηρακλείου και της Ρόδου) συγκέντρωναν το 72% της συνολικής έκτακτης κίνησης της Ελλάδας (ενώ μέχρι το 1983 το 92%), ποσοστό που συνέχισε να μειώνεται λόγω προσθήκης νέων διεθνών αερολιμένων στην Ελλάδα (έως το 1983 μόλις 10 ήταν ανοιχτοί σε διεθνείς πτήσεις). Γεγονός που δηλώνει την εξάρτηση της κίνησης από τον εσωτερικό ανταγωνισμό. Η ποσοστιαία πτώση της κίνησης εξωτερικού συγκριτικά με το σύνολο της Ελλάδας καταδεικνύεται στα διαγράμματα 6 και 8 (Επιβατική Κίνηση Εξωτερικού §2.1).

Ακόμη, όπως σημειώθηκε και στο Master Plan, οι προβλέψεις γίνονται περισσότερο ανακριβείς όσο γίνονται πιο μακροχρόνιες. Προβλέψεις για περισσότερα από 15 χρόνια δύσκολα γίνονται με σημαντικό επίπεδο αξιοπιστίας ειδικά όταν το πλήθος των παραμέτρων επιρροής είναι μεγάλο και εξαρτώμενο από αστάθμητους παράγοντες. Για την ικανοποιητικότερη απεικόνιση των πραγματικών τάσεων εξελίξεως επιθυμητή είναι η λεπτομερειακή γνώση του αερομεταφορικού έργου που εκτελέστηκε τα προηγούμενα χρόνια. Συνοπτικά αναφέρονται : ο όγκος κυκλοφορίας κάθε έτους κατά τύπο α/φ, κατά είδος δρομολογίου (τακτική γραμμή charter κτλ), κατά προέλευση-προορισμό. Ο αριθμός επιβατών, τόνοι/κυβικά εμπορευμάτων, τόνοι ταχυδρομείου και με διάκριση αφιχθέντων/αφίξεως-αναχωρούντων/αποστολής, εσωτερικού-εξωτερικού. Ενώ η κατανομή των παραπάνω θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ανά μήνα, συνήθως απαιτείται ανά ημέρα και ανά ώρα για τις ~100 πιο φορτισμένες ώρες(ώρες και ημέρες αιχμής-μεταξύ των οποίων επιλέγεται και η ώρα υπολογισμού). Άλλωστε από το διάγραμμα 9 του Παραρτήματος Α' (Επιβατική Κίνηση Εξωτερικού §2.2) φανερό είναι η έντονη εποχικότητα που διέπει την επιβατική κίνηση εξωτερικού στον αερολιμένα της Κέρκυρας για όλα τα έτη. Ομοίως, η τουριστική κίνηση αλλοδαπών αυξάνεται έντονα από τον Μάιο έως τον Οκτώβρη, ενώ ταυτόχρονα οι Έλληνες επισκέπτες εισέρχονται ομοιόμορφα κατά την διάρκεια όλου του χρόνου (Τουριστική Κίνηση Εξωτερικού §1-2 Παραρτήματος Α'). Συνεπώς η εξέταση της επιβατικής κίνησης ανά μήνα κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική για την πληρέστερη εξαγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά στο έργο που εξυπηρετεί ένα αεροδρόμιο.

Εν συνεχεία παρουσιάζεται η πρόταση εγκαταστάσεων νέου αεροδρομίου στην θέση Λευκίμμη. Ελλείπει άλλων προβλέψεων της αεροπορικής ζήτησης στον αερολιμένα, τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν είναι από το υπάρχον Σχέδιο Γενικής Διάταξης. Παρατίθενται συγκεκριμένα :

Έτος	Αισιόδοξη πρόβλεψη	Βασική πρόβλεψη	Απαισιόδοξη πρόβλεψη
2000	12.348	11.798	10.618
2005	12.740	11.888	10.700
2010	13.141	11.961	10.765
2015	13.523	12.023	10.820
2020	13.914	12.075	10.868

Πίνακας 1 : Πρόβλεψη κινήσεων 2000-2020

Έτος	Αισιόδοξη πρόβλεψη	Βασική πρόβλεψη	Απαισιόδοξη πρόβλεψη
2000	1.823.857	1.753.915	1.578.524
2005	1.992.947	1.829.820	1.646.838
2010	2.162.037	1.893.110	1.703.799
2015	2.331.127	1.947.652	1.752.887
2020	2.50.217	1.995.741	1796.167

Πίνακας 2 : Προβλεπόμενοι επιβάτες 2000-2020

Έτος	Αισιόδοξη πρόβλεψη	Βασική πρόβλεψη	Απαισιόδοξη πρόβλεψη
2000	26.678	17.947	16.153
2005	34.077	20.723	18.650
2010	41.476	23.257	20.932
2015	48.875	25.610	23.049
2020	56.274	27.820	25.038

Πίνακας 3 : Προβλεπόμενοι επιβάτες transit 2000-2020

4.3 ΔΙΑΤΑΞΗ – ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

1. Διάταξη διαδρόμου

Οι υφιστάμενες τοπογραφικές δυνατότητες της περιοχής Λευκίμμης της Νήσου Κέρκυρας σε συνδυασμό με το ανεμολόγιο της περιοχής και του όγκου της κυκλοφορίας επιτρέπουν την ικανοποιητική λειτουργία του αεροδρομίου με ένα μονοδιάδρομο.

Γενικά, όσον αφορά στον προσανατολισμό ενός διαδρόμου ισχύουν τα ακόλουθα:

- Ο προσανατολισμός του διαδρόμου θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να μην αναπτύσσονται ισχυροί πλευρικοί άνεμοι κατά την προσγείωση, απογείωση και τροχοδρόμηση του αεροσκάφους. Πλευρικός άνεμος ορίζεται αυτός που δρα κάθετα προς τη διεύθυνση κίνησης του αεροσκάφους. Η μέγιστη επιτρεπτή ισχύς του πλευρικού ανέμου είναι κυρίως συνάρτηση του μήκους του διαδρόμου, όπως φαίνεται και στον πίνακα 1.

Πίνακας 1: Επιτρεπτές τιμές πλευρικών ανέμων

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ	ΜΑΧ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΛΕΥΡΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ
>1500 m	37km/h (20kt)
1200 m – 1500 m	24km/h (13kt)
<1200 m	19km/h (10kt)

Φυσικά, η ασφαλής ένταση του ανέμου για προσγείωση ή απογείωση διαφέρει ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους. Ο προσανατολισμός του διαδρόμου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ICAO σε ένα διεθνές αεροδρόμιο θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε κατά το 95% τουλάχιστον του έτους να μην αναπτύσσονται πλευρικοί άνεμοι μεγαλύτερης ισχύος των τιμών που δίνονται στον πίνακα 2.

Για την επιλογή του κατάλληλου προσανατολισμού του διαδρόμου χρειάζεται μακρόχρονη συλλογή (τουλάχιστον για 5-10 χρόνια) ανεμολογικών στοιχείων της περιοχής. Τα ανεμολογικά στοιχεία που συλλέγονται, ταχύτητα ανέμου ανά κατεύθυνση, ομαδοποιούνται σε κατηγορίες κατεύθυνσης ανέμου και κατηγορίες ταχύτητας ανέμου. Για κάθε κατηγορία υπολογίζονται τα αντίστοιχα ποσοστά επί του συνόλου των μετρήσεων. Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 1.2 κατασκευάζεται το ανεμολόγιο από το οποίο καθορίζεται ο βέλτιστος προσανατολισμός του διαδρόμου.

Πίνακας 2: Δεδομένα ανέμου για κατασκευή ανεμολογίου στην περιοχή Λευκίμμη

Άνεμοι	B	BA	A	NA	N	ΝΔ	Δ	ΒΔ	Σύνολο
Νηνεμία									40,79%
1-3	1,30	1,60	3,80	2,60	2,20	0,90	3,10	1,30	16,80%
4-7	0,70	1,10	3,30	4,80	2,20	1,30	3,30	2,40	19,10%
8-12	0,30	0,20	1,00	4,00	1,90	1,60	1,90	2,50	13,40%
13-18	0,10	0,04	0,50	2,40	1,10	0,60	0,70	1,40	6,84%
19-24	0,02	0,01	0,10	0,90	0,50	0,20	0,09	0,30	2,12%
25-31	-	-	0,03	0,40	0,10	0,09	0,05	0,06	0,73%
32-38	-	-	-	0,08	0,06	0,02	0,01	0,01	0,18%
39-46	-	-	0,01	0,01	-	-	-	-	0,02%
47-54	-	-	-	0,01	-	-	-	-	0,01%
55-63	-	-	-	-	-	0,01	-	-	0,01%
Σύνολο	2,42	2,95	8,74	15,20	8,06	4,72	7,97	7,97	100,00%

Το ανεμολόγιο κατασκευάζεται ως εξής :

Σε ορισμένη κλίμακα σχεδιάζονται τρεις ή περισσότεροι ομόκεντροι κύκλοι (όσοι οι κατηγορίες ταχύτητας ανέμου) και διαιρούνται σε 16 ή 36 τομείς (κάθε τομέας αντιστοιχεί σε τόξο 22,5° ή 10° αντίστοιχα). Οι περιφέρειες των κύκλων αντιστοιχούν στην ανώτατη τιμή της ταχύτητας των ανέμων και οι τομείς αντιστοιχούν στις διευθύνσεις των ανέμων.

Στην τομή του κυκλικού δακτυλίου και του κυκλικού τομέα αναγράφεται το αντίστοιχο μέσο ετήσιο ποσοστό ανέμων.

Για τον καθορισμό του βέλτιστου προσανατολισμού χαράσσονται δύο παράλληλες προς τη διάμετρο ευθείες.

Η διάμετρος συμβολίζει τον άξονα του διαδρόμου και η απόσταση της κάθε παραλλήλου από τη διάμετρο τη μέγιστη επιτρεπτή ένταση ανέμου. Η περιοχή που καλύπτεται μεταξύ των δύο παραλλήλων καθορίζει το ποσοστό του χρόνου κατά το οποίο θα πνέουν οι άνεμοι που έχουν συνιστώσα κάθετη προς την κίνηση μικρότερη

από τη μέγιστη επιτρεπτή. Αυτό επιτυγχάνεται αθροίζοντας τα ποσοστά που περικλείονται από την παραπάνω επιφάνεια.

Για τυχούσα κατεύθυνση διαδρόμου, καθορίζεται και ένα ποσοστό. Το ποσοστό αυτό, όπως προαναφέρθηκε, θα πρέπει να είναι για διεθνή αεροδρόμια μεγαλύτερο από 95%. Ακόμα και στην περίπτωση που επιτυγχάνεται τιμή >95% σε τυχούσα κατεύθυνση διαδρόμου, ελέγχονται και άλλες κατευθύνσεις, επαναλαμβάνοντας τη διαδικασία, έτσι ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή τιμή.

Σε περίπτωση που καμία κατεύθυνση διαδρόμου δε δίνει ποσοστό χρήσης διαδρόμου >95%, απαιτείται να κατασκευασθεί και δεύτερος διάδρομος σε κατεύθυνση τέτοια ώστε το σύνολο των ποσοστών χρήσης να υπερβαίνει το 95%. Σημειώνεται ότι με την κατασκευή και δεύτερου διαδρόμου είναι συνήθως υπερβολικά εύκολο να επιτευχθούν ποσοστά χρήσης μεγαλύτερα του 95%, με αποτέλεσμα η κατεύθυνση του δεύτερου διαδρόμου ουσιαστικά να καθορίζεται από άλλες παραμέτρους, όπως διαθεσιμότητα χώρου, εμπόδια κ.τ.λ. και όχι αποκλειστικά από τα ανεμολογικά δεδομένα της περιοχής.

Τέλος, αφού καθοριστεί η βέλτιστη διεύθυνση διαδρόμου, καθώς και η διεύθυνση του δεύτερου διαδρόμου (εάν κριθεί σκόπιμο να κατασκευασθεί) με βάση το μαγνητικό βορρά, το τελικό αποτέλεσμα διορθώνεται ανάλογα με το αζιμούθιο της τοποθεσίας.

- Με βάση τα παραπάνω και δεδομένου ότι τα τοπογραφικά και ανεμολογικά στοιχεία της περιοχής δεν έχουν αλλάξει, οι άνεμοι που επικρατούν στην επιφάνεια του εδάφους δεν είναι ισχυροί, συχνά υπάρχει νηνεμία, οι άνεμοι μέχρι τριών μιλίων ανά ώρα καλύπτουν το 57,59% του χρόνου, ενώ οι μέχρι 19 μιλίων την ώρα καλύπτουν το 96,93% του χρόνου και το συνολικό ποσοστό χρόνου που καθίσταται δυνατή η διακίνηση αεροσκαφών επί του διαδρόμου ξεπερνά το 99%, ο διάδρομος θα κατασκευασθεί με απόκλιση 153ο 02' 36,5'' από το βορρά (βλ. Προμελέτη Έργων Πολιτικού Μηχανικού της ΦΡΑΝΚ Ε. ΜΠΕΪΖΙΑ Α.Ε.).

2. Στοιχεία γεωμετρίας διαδρόμου

Το μήκος του διαδρόμου εξαρτάται τόσο από τις χαρακτηριστικές αποδόσεις των αεροσκαφών που πρόκειται να τον χρησιμοποιήσουν, όσο και από :

- το βάρος του αεροσκάφους κατά την προσγείωση και απογείωση,
- το υψόμετρο και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος και
- την κλίση του διαδρόμου

Σημειώνεται ότι σαν αντιπροσωπευτική θερμοκρασία περιβάλλοντος του αεροδρομίου για τον υπολογισμό του μήκους του διαδρόμου λαμβάνεται η μέγιστη μέση ημερήσια θερμοκρασία των μηνών του έτους.

Το μήκος του διαδρόμου μπορεί να υπολογισθεί από το μήκος αναφοράς του διαδρόμου χρησιμοποιώντας τη σχέση :

Μήκος διαδρόμου = Μήκος αναφοράς διαδρόμου * F_e * F_t * F_g , όπου

$F_e = 0,07 * E + 1$, E = υψόμετρο αεροδρομίου (σε χιλιάδες πόδια)

$F_t = 0,01 * [T^{\circ}\text{C} - (15 - 1,981 * E)] + 1$

$F_g = 0,10 * G + 1$, G = κλίση του διαδρόμου (%).

Ως μήκος διαδρόμου αναφοράς ορίζεται το μήκος διαδρόμου ανηγμένο στο επίπεδο της θάλασσας, σε θερμοκρασία 15°C και κλίση διαδρόμου 0%. Το μήκος αναφοράς διαδρόμου λαμβάνεται από γενικούς πίνακες. Η τιμή που προκύπτει χρησιμοποιώντας την παραπάνω σχέση είναι ενδεικτική και χρησιμοποιείται στο στάδιο της προμελέτης. Το ακριβές και τελικό μήκος διαδρόμου υπολογίζεται πάντοτε από νομογραφήματα βάσει των χαρακτηριστικών ιδιοτήτων των αεροσκαφών που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, το υψόμετρο και τη θερμοκρασία της θέσης.

Για $E = 0$, $G = 0$ και $T = 30^{\circ}\text{C}$

$F_e = 1$

$F_t = 1,15$

$F_g = 1$, άρα

Μήκος διαδρόμου = $1,15 * \text{Μήκος αναφοράς διαδρόμου}$

Σύμφωνα με τον ICAO για B-737-300, Airbus A320-200 και B-747-100 και τον Πίνακα 1 του Παραρτήματος Β' επιλέγουμε μήκος διαδρόμου **3.520m**.

Τα απαιτούμενα πλάτη διαδρόμων κατά ICAO, ανάλογα με την κατάταξη του αεροδρομίου δίνονται στον Πίνακα 2 του Παραρτήματος Β' σύμφωνα με τον οποίο επιλέγουμε να είναι **45m**.

Κατά τον ICAO ερείσματα θα πρέπει να κατασκευάζονται σε διαδρόμους αεροδρομίων με κωδικό γράμμα D ή E και πλάτος διαδρόμου μικρότερο από 60m. Το πλάτος των ερεισμάτων πρέπει να είναι τέτοιο ώστε το συνολικό πλάτος του διαδρόμου και των ερεισμάτων να μην είναι μικρότερο των 60m. Επιλέγονται λοιπόν εκατέρωθεν ερείσματα πλάτους **7,50m** έκαστο.

Κατά ICAO η ελάχιστη απαιτούμενη εγκάρσια κλίση του διαδρόμου είναι 1% ενώ η μέγιστη 2%, επιτρέπεται μόνο σε μικρά αεροδρόμια με κωδικό γράμμα A ή B. Για κατηγορία αεροδρομίων με κωδικό γράμμα C, D ή E η μέγιστη και πιο συνηθισμένη εγκάρσια κλίση είναι **1,5%** και αυτή επιλέγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Κατά ICAO επίσης, η μέγιστη επιτρεπτή κλίση του διαδρόμου καθορίζεται διαιρώντας την υψομετρική διαφορά του υψηλότερου και χαμηλότερου σημείου κατά μήκος του άξονα του διαδρόμου με το συνολικό μήκος του, και στη συγκεκριμένη περίπτωση επιλέγεται **1,0%**.

3. Δάπεδο ή ποδιά στάθμευσης

Το δάπεδο ή ποδιά στάθμευσης είναι ο πιο νευραλγικός χώρος ενός αεροδρομίου. Στο χώρο αυτό, που συνήθως βρίσκεται μπροστά στο κτίριο των επιβατών, τα αεροσκάφη

σταθμεύουν για την αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών, για τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα και αναλώσιμο υλικό, για την εκφόρτωση – φόρτωση αγαθών, για τον καθαρισμό του εσωτερικού χώρου του αεροσκάφους, για τον οπτικό έλεγχο του αεροσκάφους κ.τ.λ. Έτσι λοιπόν, ο χώρος αυτός θα πρέπει να είναι κατάλληλα σχεδιασμένος ώστε να επιτρέπει την ταυτόχρονη κίνηση και εξυπηρέτηση των αεροσκαφών. Οι χώροι στάθμευσης διαιρούνται σε δύο κατηγορίες : (α) στους χώρους ανοικτής στάθμευσης και (β) στους χώρους στάθμευσης με «πύλες» και γέφυρες επιβίβασης / αποβίβασης. Στην πρώτη περίπτωση οι επιβάτες μεταφέρονται στο κτίριο επιβατών με λεωφορείο (ή περπατώντας στην περίπτωση μικρού αεροδρομίου), ενώ στη δεύτερη η επιβίβαση και αποβίβαση γίνεται με τηλεσκοπικούς διαδρόμους (γέφυρες επιβίβασης / αποβίβασης), οι οποίοι προσαρτώνται στην πόρτα εξόδου του αεροσκάφους. Και στις δύο περιπτώσεις θα πρέπει να διασφαλίζεται η ασφαλής διακίνηση του αεροσκάφους, του λεωφορείου και των επιβατών στον ενιαίο χώρο στάθμευσης. Στην περίπτωση που εξετάζεται επιλέγεται χώρος ανοικτής στάθμευσης. Ο σχεδιασμός του δαπέδου στάθμευσης των αεροσκαφών εξαρτάται κυρίως από τους παρακάτω παράγοντες :

- τη διάταξη του κτιρίου των επιβατών (αεροσταθμός),
- τα χαρακτηριστικά κίνησης και στάθμευσης του αεροσκάφους, όπως η γωνία στροφής του αεροσκάφους, αν το αεροσκάφος θα κινείται με δική του ισχύ ή με τη βοήθεια τράκτορα και η γωνία και ο τρόπος στάθμευσης σε σχέση με το κτίριο των επιβατών,
- τα φυσικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών (διαστάσεις) και
- τους τύπους και τις διαστάσεις των οχημάτων εξυπηρέτησης των αεροσκαφών που διαθέτει το αεροδρόμιο.

Βασική προϋπόθεση στο σχεδιασμό του χώρου στάθμευσης είναι να υπάρχει μια ελάχιστη καθαρή απόσταση μεταξύ των ακραίων σημείων του αεροσκάφους (άκρο φτερού, μύτης ή ουράς) και των κτιριακών εγκαταστάσεων ή άλλου αεροσκάφους. Η ελάχιστη καθαρή απόσταση μεταξύ των χαρακτηριστικών σημείων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως ο τύπος του αεροσκάφους, ο τύπος των οχημάτων εξυπηρέτησης, η διάταξη του αεροσταθμού κ.τ.λ.

Ο συνολικός χώρος που καταλαμβάνει ένα αεροσκάφος στο χώρο στάθμευσης εξαρτάται τόσο από τις διαστάσεις του και τη γωνία στροφής του, όσο και από τον τρόπο κίνησης προς και από το χώρο στάθμευσης. Η κίνηση με κινητήρες απαιτεί πάντοτε μεγαλύτερη επιφάνεια απ' ότι με τράκτορα. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι απαιτούμενες διαστάσεις για B-737 και B-747 είναι:

Τύπος α/φ	Ελκόμενο			Αυτοκινούμενο		
	L (ft)	W (ft)	Επιφάνεια(yd ²)	L (ft)	W (ft)	Επιφάνεια(yd ²)
B – 747	241,10	215,80	5.795	328,00	240,80	8.771
B – 737	120,00	113,00	1.507	145,40	138,00	2.228

Με δεδομένο ότι στον υπάρχοντα αερολιμένα της Κέρκυρας υπάρχουν έντεκα θέσεις στάθμευσης, βάσει της αύξησης της κίνησης των αεροσκαφών στο έτος στόχο και

χρησιμοποιώντας ως αεροσκάφος αναφοράς το B-737, για δεκαεπτά θέσεις στάθμευσης προκύπτει μία επιφάνεια $17 * 2.228 = 37.876 \text{yd}^2$ ήτοι **31.670m²**.

Τα αεροσκάφη σταθμεύουν είτε με τη «μύτη» προς τον αεροσταθμό, είτε παράλληλα προς τον αεροσταθμό, είτε υπό γωνία. Η κάθε διάταξη στάθμευσης επηρεάζει τη χωρητικότητα του χώρου στάθμευσης. Όταν τα αεροσκάφη κινούνται στον ίδιο χώρο στάθμευσης με τους κινητήρες τους είναι προτιμότερο η διάταξη στάθμευσης να είναι παράλληλη προς τον αεροσταθμό. Μεταξύ των σταθμευμένων αεροσκαφών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι απαιτείται και ένας χώρος διακίνησης των αυτοκινήτων. Ο χώρος αυτός έχει τη μορφή διαδρόμου και είναι συνήθως πλάτους 7 έως 10m.

Όλη η επιφάνεια του χώρου στάθμευσης θα πρέπει να έχει πολύ μικρές κλίσεις. Οι κλίσεις αυτές δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 1%. Ειδικά για τις περιοχές του ανεφοδιασμού οι κλίσεις καλό είναι να μην ξεπερνούν το 0,5%. Γενικά η κατεύθυνση της κλίσης του χώρου στάθμευσης για λόγους ασφαλείας είναι προτιμότερο να μην είναι προς τον αεροσταθμό.

4. Αναγκαιότητα σε κτιριακές εγκαταστάσεις

Ο αεροσταθμός είναι ένα από τα κύρια υποσυστήματα του αερολιμένα και η διαθέσιμη χωρητικότητα αυτού καθορίζει την ικανότητα εξυπηρέτησης συγκεκριμένης ζήτησης και κατανομής αυτής κατά τη διάρκεια των 24ώρων αιχμής της θερινής περιόδου αιχμής, σε συνδυασμό με το αντίστοιχο προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Για τη διαστασιολόγηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων, αλλά και για τον υπολογισμό της χωρητικότητας των επιμέρους υποσυστημάτων του αεροδρομίου απαιτείται ο προσδιορισμός της κίνησης αιχμής σχεδιασμού που προσδιορίζεται είτε με βάση στατιστικές αναλύσεις δεδομένων κίνησης, είτε εκτιμάται με βάση το πρόγραμμα δρομολογίων που καταγράφηκαν κατά το έτος βάση. Για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας των αεροδρομιακών υποδομών, η κίνηση αιχμής σχεδιασμού δεν αντιστοιχεί στη μέγιστη κίνηση αιχμής αλλά σε κάποια άλλη μικρότερη και περισσότερο αντιπροσωπευτική τομή.

Η κίνηση αιχμής σχεδιασμού χρησιμοποιείται για τους σχετικούς υπολογισμούς που αφορούν στο πεδίο ελιγμών, στον αεροσταθμό αλλά και στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Για τη διαστασιολόγηση των αεροσταθμών ως κίνηση αιχμής σχεδιασμού λαμβάνεται η ωριαία κίνηση τυπικής ώρας αιχμής (ΤΩΑΣ). Για το αεροδρόμιο της Κέρκυρας η **ΤΩΑΣ** για το έτος στόχο 2020 είναι **3.000 επιβάτες**.

Η τυπική ωριαία επιβατική κίνηση σχεδιασμού (ΤΩΑΣ) χρησιμοποιείται για τη διαστασιολόγηση και τον προσδιορισμό της χωρητικότητας των επιμέρους υποσυστημάτων του αεροσταθμού. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της ΙΑΤΑ, η ΤΩΑΣ υπεισέρχεται σε μαθηματικές σχέσεις που περιλαμβάνουν παραδοχές και κατάλληλους συντελεστές (συντελεστές ισοδύναμης ροής κίνησης αιχμής, κριτήρια λειτουργικής απόδοσης επιμέρους υποσυστημάτων και αντίστοιχους δείκτες, μέσος χρόνος παραμονής / εξυπηρέτησης, αποδεκτό προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης). Στο σύνολό τους οι σχέσεις αυτές περιγράφουν τη ροή της επιβατικής κίνησης και τη φόρτιση των επιμέρους υποσυστημάτων του αεροσταθμού και του αερολιμένα και αναφέρονται σε ένα καθορισμένο σύνολο κριτηρίων που ορίζουν τη χωρητικότητα

(στατική, δυναμική, μέγιστη, παρατεταμένη, δηλούμενη) σε συνδυασμό με το προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης και το αποδεκτό φάσμα οριακών θέσεων μετάπτωσης / αλλαγής αυτού, σύμφωνα με το οποίο παρέχεται η δυνατότητα του δυναμικού σχεδιασμού. Λόγω του ότι στη φάση αυτή τα υπάρχοντα δεδομένα δεν επιτρέπουν τη χρήση των εν λόγω μαθηματικών τύπων, ο υπολογισμός της χωρητικότητας θα γίνει με βάση το προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Το προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης (LOS, Level of Service), απεικονίζει την ποιότητα και τις συνθήκες εξυπηρέτησης που προσφέρονται σε ένα ή περισσότερα επιμέρους αεροδρομιακά υποσυστήματα, όπως αυτά γίνονται αντιληπτά από τους επιβάτες. Βασίζεται κυρίως σε κριτήρια χρόνου και χώρου και γενικά περιγράφεται ως συνάρτηση παραμέτρων όπως χρόνος βαδίσματος, χρονική καθυστέρηση, επίπεδο άνεσης και αντίληψης επιβάτη, αποδοτικότητα μηχανημάτων και εξοπλισμού και προσδιορίζεται με αντίστοιχους δείκτες. Διακρίνεται σε έξι κατηγορίες (πίνακας 3, Παράρτημα Β') σύμφωνα με τη διεθνώς εφαρμοσμένη μέθοδο κατά IATA. Ισχύει τόσο για το σύστημα του αεροσταθμού, όσο και για το σύστημα επιφανειακής πρόσβασης.

Διεθνώς συνίσταται επίπεδο εξυπηρέτησης C ως ένας στόχος μίας κατ' ελάχιστον απαίτησης σχεδιασμού, καθώς αντιπροσωπεύει ένα καλό επίπεδο εξυπηρέτησης που αντιστοιχεί σε λογικό κόστος, ενώ το επίπεδο D αντιπροσωπεύει ένα αποδεκτό επίπεδο περιόδων αιχμής συνωστισμού μικρής όμως διάρκειας. Παράλληλα υπάρχει μια άμεση αντιστοιχία μεταξύ του επιπέδου εξυπηρέτησης και ποσοτικών κριτηρίων χώρου, τα οποία κατά την IATA ορίζεται σε m^2 ανά επιβάτη / συνοδό και δίνονται στον πίνακα 4 του Παραρτήματος Β'.

Άρα για ΤΩΑΣ 3.000 επιβάτες και : επίπεδο εξυπηρέτησης **B** απαιτούνται **26.100m²**, επίπεδο εξυπηρέτησης **C** απαιτούνται **20.700m²**, επίπεδο εξυπηρέτησης **D** απαιτούνται **17.100m²**.

5. Αναγκαιότητα σε χώρους στάθμευσης οχημάτων (ΙΧ, ταξί και πούλμαν)

Το εξωτερικό περιβάλλον επίδρασης του αεροδρομίου είναι πολυδιάστατο και αναφέρεται τόσο στην αγορά ζήτησης του εξυπηρετούμενου αερομεταφορικού έργου και στη ζώνη επιρροής του αεροδρομίου, όσο και στην επηρεαζόμενη περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο. Ενώ η αγορά ζήτησης εξαρτάται από την πολιτική των αεροπορικών εταιρειών και των τουριστικών και ξενοδοχειακών πρακτόρων, την εμβέλεια πτήσης αεροσκαφών, το ρόλο των κομβικών αερολιμένων κ.τ.λ., η ζώνη επιρροής ενός αεροδρομίου προσδιορίζεται με βάση την προσπελασιμότητα του εξεταζόμενου αεροδρομίου και την ενσωμάτωση αυτού στο χωροταξικό, κοινωνικό, οικονομικό και συγκοινωνιακό περιβάλλον αυτού.

Οι χώροι στάθμευσης του αεροδρομίου θα πρέπει να μελετώνται σε σχέση με την περιοχή και τις κατηγορίες οχημάτων που εξυπηρετούν. Οι βασικές αρχές που θα πρέπει να διέπουν τη μελέτη των χώρων στάθμευσης είναι δύο. Κατ' αρχήν να τοποθετούνται το δυνατόν πλησιέστερα στην περιοχή που εξυπηρετούν και κατά δεύτερον να καταλαμβάνουν όσο μικρότερο χώρο γίνεται. Όσο μικρότερη είναι σε έκταση το μέρος που καταλαμβάνουν, τόσο πλησιέστερα θα βρίσκεται κάθε τμήμα τους στις λειτουργικές μονάδες του αεροδρομίου. Αυτό είναι ακόμα πιο σημαντικό όταν απαιτείται η κίνηση των πεζών μεταξύ του χώρου στάθμευσης και του αεροσταθμού,

αλλά είναι επίσης βασικό διότι έτσι μειώνονται οι κινήσεις των οχημάτων και κατ' επέκταση οι οδικές απαιτήσεις και επιταχύνονται οι χρόνοι εξυπηρέτησης. Για τους παραπάνω λόγους είναι συχνά σκόπιμη η δημιουργία πολυεπίπεδων χώρων στάθμευσης.

Για την τοποθέτηση του χώρου στάθμευσης των οχημάτων όσο πιο κοντά γίνεται στις λειτουργικές περιοχές του αεροδρομίου, θα πρέπει να προηγηθεί ανάλυση του είδους και του αριθμού των οχημάτων που σχετίζονται με αυτές. Όσον αφορά στην τοποθέτηση και χρήση του χώρου στάθμευσης, συχνά καθορίζεται από τη διάρκεια στάθμευσης. Όσο αυξάνεται η διάρκεια στάθμευσης τόσο πιο απομακρυσμένα θα πρέπει να βρίσκεται ο χώρος στάθμευσης, στην περίμετρο του αεροδρομίου για παράδειγμα. Τα ΙΧ αυτοκίνητα και λεωφορεία που παραμένουν στο χώρο του αεροδρομίου περιορισμένο χρόνο, προκειμένου να αφήσουν ή να παραλάβουν επιβάτες θα πρέπει να τοποθετούνται όσο πιο κοντά γίνεται στο χώρο του αεροσταθμού.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση στη χωροθέτηση και στον υπολογισμό του χώρου στάθμευσης των οχημάτων θα πρέπει να συνυπολογίσουμε ότι η περιοχή της Λευκίμμης βρίσκεται 42km μακριά από την πόλη της Κέρκυρας, γεγονός που ενισχύει τη χρήση ΙΧ και ταξί για τη μετακίνηση από και προς αυτό, σε σχέση με τη χρήση τοπικών μέσων μαζικής μεταφοράς. Εκτός αυτού, η αεροπορική σύνδεση του νησιού, που χαρακτηρίζεται από πολλές πτήσεις charter απαιτεί την πρόβλεψη χώρων στάθμευσης για τα απαιτούμενα πούλμαν, λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε μία από αυτές τις πτήσεις μπορεί να εξυπηρετηθεί από τρία τουλάχιστον. Τέλος, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η περιοχή της Λευκίμμης συνδέεται ακτοπολοϊκά με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, γεγονός που καθιστά την ταυτόχρονη ύπαρξη αεροδρομίου στη συγκεκριμένη περιοχή, πύλη πραγματοποίησης συνδυασμένων μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων από και προς την ηπειρωτική Ελλάδα.

4.4 ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Το κόστος κατασκευής φαίνεται στους πίνακες υπολογισμού δαπάνης που ακολουθούν. Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι οι ποσότητες των εργασιών βασίζονται ως επί το πλείστον στις προμετρήσεις και στην τεχνική περιγραφή που συμπεριελάμβανε το τεύχος της **ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ** της ΦΡΑΝΚ Ε. ΜΠΕΪΖΙΑ Α.Ε. και όπου ήταν εφικτό στις **παραπάνω εξαγόμενες επιφάνειες** και στην **κατασκευαστική εμπειρία**. Οι τιμές μονάδος που χρησιμοποιήθηκαν προέρχονται από τα πιο πρόσφατα τιμολόγια της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων και αφορούν σε εργασίες οδοποιίας, έργων άνω των 10.000.000€. Όπου κάτι τέτοιο δεν ήταν εφικτό, έγινε αναγωγή του από την ΦΡΑΝΚ Ε. ΜΠΕΪΖΙΑ Α.Ε υπολογιζόμενου κοστολογίου, στα σημερινά δεδομένα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ (με μεταφορά)

α/α	ΕΝΔΕΙΞΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	Μ.Μ.	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΟΣ	ΔΑΠΑΝΗ
	ΚΕΦ. Α. ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ				
1.1	Εκσκαφή σε έδαφος γαιώδες-ημιβραχώδες	m3	482.000,00	7,34	3.537.880,00
1.2	Εκσκαφή ακατάληλων εδαφών	m3	271.000,00	7,25	1.964.750,00
1.3	Δάνεια θραυστών επίλεκτων υλικών λατομείου Ε4	m3	3.373.000,00	46,11	155.529.030,00
1.4	Κατασκευή επιχωμάτων	m3	3.373.000,00	0,55	1.855.150,00
				ΣΥΝΟΛΟ Α	162.886.810,00
	ΚΕΦ. Β. ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ				
2.1	Τάφροι αποχέτευσης	m	11.000,00	300,00	3.300.000,00
2.2	Τσιμεντοσωλήνες Φ600 με εγκιβωτισμό C12/15 και πλέγμα S500s	m	500,00	60,00	30.000,00
2.3	Οχετοί διαστάσεων 1,50μ.*1,50μ.	m	600,00	500,00	300.000,00
2.4	Οχετοί διαστάσεων 1,00μ.*1,50μ.	m	1.000,00	400,00	400.000,00
2.5	Τεχνικό κάλυψης ποταμού	m	500,00	5.000,00	2.500.000,00
2.6	Φρεάτια επίσκεψης	τεμ.	20,00	2.000,00	40.000,00
2.7	Φρεάτια υδροσυλλογής	τεμ.	80,00	310,00	24.800,00
2.8	Περίφραξη	m	13.000,00	8,90	115.700,00
				ΣΥΝΟΛΟ Β	6.710.500,00
	ΚΕΦ. Γ. ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ - ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ				
3.1	Υπόβαση πάχους 0,10m	m2	1.750.000,00	5,00	8.750.000,00
3.2	Βάση πάχους 0,10m	m2	1.050.000,00	5,02	5.271.000,00
3.3	Ασφαλτική προεπάλειψη	m2	350.000,00	0,75	262.500,00
3.4	Ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη	m2	1.400.000,00	0,24	336.000,00
3.5	Ασφαλτική στρώση βάσης πάχους 0,05m (A260)	m2	350.000,00	3,90	1.365.000,00
3.6	Ασφαλτική ισοπεδωτική στρώση πάχους 0,05m(A265)	m2	350.000,00	3,90	1.365.000,00
3.7	Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05m (A265) με χρήση τροποποιημένης ασφάλτου	m2	350.000,00	6,10	2.135.000,00
3.8	Αντιολισθηρή στρώση πάχους 0,04m με χρήση κοινής ασφάλτου	m2	190.000,00	4,70	893.000,00
3.9	Αντιολισθηρή στρώση πάχους 0,04m με χρήση τροποποιημένης ασφάλτου	m2	160.000,00	5,95	952.000,00
3.10	Σκυρόδεμα πάχους 0,35m	m3	24.500,00	85,00	2.082.500,00
				ΣΥΝΟΛΟ Γ	23.412.000,00
	ΚΕΦ. Δ . ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ				
4.1	Ειδικές εγκαταστάσεις ηλεκτροφωτισμού αεροδρομίου				2.000.000,00
				ΣΥΝΟΛΟ Δ	2.000.000,00
	ΚΕΦ. Ε . ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ				
5.1	Κτίριο αεροσταθμού	m2	26.100,00	1.500,00	39.150.000,00
				ΣΥΝΟΛΟ Ε	39.150.000,00
	ΚΕΦ. ΣΤ . ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ				
6.1	Χώρος στάθμευσης ΙΧ, ταξί, πούλμαν κ.τ.λ.	m2	2.000,00	25,00	50.000,00
				ΣΥΝΟΛΟ ΣΤ	50.000,00
			ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		234.209.310,00
			ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ 18%		42.157.675,80
			ΣΥΝΟΛΟ		276.366.985,80

	ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ 15%	41.455.047,87
	ΣΥΝΟΛΟ	317.822.033,67
	ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ	26.715.781,46
	ΣΥΝΟΛΟ	344.537.815,13
	Φ.Π.Α. 19%	65.462.184,87
	ΔΑΠΑΝΗ	410.000.000,00

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 : ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ (χωρίς μεταφορά)

α/α	ΕΝΔΕΙΞΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	Μ.Μ.	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΟΣ	ΔΑΠΑΝΗ
	ΚΕΦ. Α. ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ				
1.1	Εκσκαφή σε έδαφος γαιώδες-ημιβραχώδες	m3	482.000,00	0,34	163.880,00
1.2	Εκσκαφή ακατάληλων εδαφών	m3	271.000,00	0,25	67.750,00
1.3	Δάνεια θραυστών επίλεκτων υλικών λατομείου Ε4	m3	3.373.000,00	4,11	13.863.030,00
1.4	Κατασκευή επιχωμάτων	m3	3.373.000,00	0,55	1.855.150,00
				ΣΥΝΟΛΟ Α	15.949.810,00
	ΚΕΦ. Β. ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ				
2.1	Τάφροι αποχέτευσης	m	11.000,00	300,00	3.300.000,00
2.2	Τσιμεντοσωλήνες Φ600 με εγκιβωτισμό C12/15 και πλέγμα S500s	m	500,00	60,00	30.000,00
2.3	Οχετοί διαστάσεων 1,50μ.*1,50μ.	m	600,00	500,00	300.000,00
2.4	Οχετοί διαστάσεων 1,00μ.*1,50μ.	m	1.000,00	400,00	400.000,00
2.5	Τεχνικό κάλυψης ποταμού	m	500,00	5.000,00	2.500.000,00
2.6	Φρεάτια επίσκεψης	τεμ.	20,00	2.000,00	40.000,00
2.7	Φρεάτια υδροσυλλογής	τεμ.	80,00	310,00	24.800,00
2.8	Περίφραξη	m	13.000,00	8,90	115.700,00
				ΣΥΝΟΛΟ Β	6.710.500,00
	ΚΕΦ. Γ. ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ - ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ				
3.1	Υπόβαση πάχους 0,10m	m2	1.750.000,00	0,80	1.400.000,00
3.2	Βάση πάχους 0,10m	m2	1.050.000,00	0,82	861.000,00
3.3	Ασφαλτική προεπάλειψη	m2	350.000,00	0,75	262.500,00
3.4	Ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη	m2	1.400.000,00	0,24	336.000,00
3.5	Ασφαλτική στρώση βάσης πάχους 0,05m (A260)	m2	350.000,00	2,70	945.000,00
3.6	Ασφαλτική ισοπεδωτική στρώση πάχους 0,05m(A265)	m2	350.000,00	2,70	945.000,00
3.7	Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05m (A265) με χρήση τροποποιημένης ασφάλτου	m2	350.000,00	4,90	1.715.000,00
3.8	Αντιολισθηρή στρώση πάχους 0,04m με χρήση κοινής ασφάλτου	m2	190.000,00	3,50	665.000,00
3.9	Αντιολισθηρή στρώση πάχους 0,04m με χρήση τροποποιημένης ασφάλτου	m2	160.000,00	4,75	760.000,00
3.10	Σκυρόδεμα πάχους 0,35m	m3	24.500,00	85,00	2.082.500,00
				ΣΥΝΟΛΟ Γ	9.972.000,00
	ΚΕΦ. Δ . ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ				
4.1	Ειδικές εγκαταστάσεις ηλεκτροφωτισμού αεροδρομίου				2.000.000,00

				ΣΥΝΟΛΟ Δ	2.000.000,00
	ΚΕΦ. Ε . ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ				
5.1	Κτίριο αεροσταθμού	m2	26.100,00	1.500,00	39.150.000,00
				ΣΥΝΟΛΟ Ε	39.150.000,00
	ΚΕΦ. ΣΤ . ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ				
6.1	Χώρος στάθμευσης ΙΧ, ταξί, πούλμαν κ.τ.λ.	m2	2.000,00	25,00	50.000,00
				ΣΥΝΟΛΟ ΣΤ	50.000,00
				ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	73.832.310,00
				ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ 18%	13.289.815,80
				ΣΥΝΟΛΟ	87.122.125,80
				ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ 15%	13.068.318,87
				ΣΥΝΟΛΟ	100.190.444,67
				ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ	9.053.252,81
				ΣΥΝΟΛΟ	109.243.697,48
				Φ.Π.Α. 19%	20.756.302,52
				ΔΑΠΑΝΗ	130.000.000,00

Το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου, που φαίνεται στο δεύτερο συνημμένο πίνακα, συντάχθηκε με βάση τις ποσότητες του πίνακα κοστολόγησης. Θα πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι η χρονική διάρκεια κατασκευής ενός έργου τέτοιας φύσης και σημασίας, είναι ζήτημα πολυπαραγοντικό, που εξαρτάται τόσο από τους ιθύνοντες της επίβλεψης και κατασκευής του, όσο και από τις πολιτικοοικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που θα επικρατήσουν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Χ Ρ Ο Ν Ο Δ Ι Α Γ Ρ Α Μ Μ Α Ε Κ Τ Ε Λ Ε Σ Η Σ Ε Ρ Γ Α Σ Ι Ω Ν

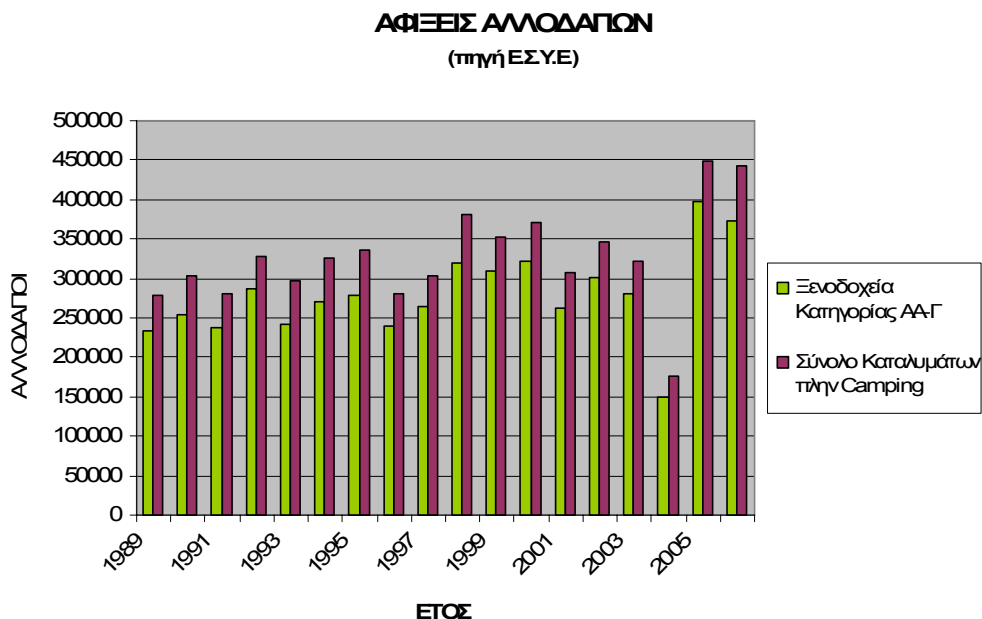
		1ο ΕΤΟΣ				2ο ΕΤΟΣ				3ο ΕΤΟΣ			
Ε Ρ Γ Α Σ Ι Ε Σ		Α΄ τρίμηνο	Β΄ τρίμηνο	Γ΄ τρίμηνο	Δ΄ τρίμηνο	Α΄ τρίμηνο	Β΄ τρίμηνο	Γ΄ τρίμηνο	Δ΄ τρίμηνο	Α΄ τρίμηνο	Β΄ τρίμηνο	Γ΄ τρίμηνο	Δ΄ τρίμηνο
ΚΕΦ. Α. ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ													
1	Εκσκαφή σε έδαφος γαιώδες-ημιβραχώδες												
2	Εκσκαφή ακατάληλων εδαφών												
3	Δάνεια θραυστών επίλεκτων υλικών λατομείου Ε4												
4	Κατασκευή επιχωμάτων												
ΚΕΦ. Β. ΤΕΧΝΙΚΑ													
1	Τάφροι αποχέτευσης												
2	Τσιμεντοσωλήνες Φ600 με εγκιβωτισμό C12/15 και πλέγμα S500s												
3	Οχετοί διαστάσεων 1,50μ.*1,50μ.												
4	Οχετοί διαστάσεων 1,00μ.*1,50μ.												
5	Τεχνικό κάλυψης ποταμού												
6	Φρεάτια επίσκεψης												
7	Φρεάτια υδροσυλλογής												
8	Περίφραξη												
ΚΕΦ. Γ . ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ													
1	Υπόβαση πάχους 0,10m												
2	Βάση πάχους 0,10m												
3	Ασφαλτική προεπάλειψη												
4	Ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη												
5	Ασφαλτική στρώση βάσης πάχους 0,05m (Α260)												
6	Ασφαλτική ισοπεδωτική στρώση πάχους 0,05m(Α265)												
7	Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05m (Α265) με χρήση τροποποιημένης ασφάλτου												
8	Αντιολισθηρή στρώση πάχους 0,04m με χρήση κοινής ασφάλτου												
9	Αντιολισθηρή στρώση πάχους 0,04m με χρήση τροποποιημένης ασφάλτου												
10	Σκυρόδεμα πάχους 0,35m												
ΚΕΦ. Δ . ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ													
1	Ειδικές εγκαταστάσεις ηλεκτροφωτισμού αεροδρομίου												

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α 1

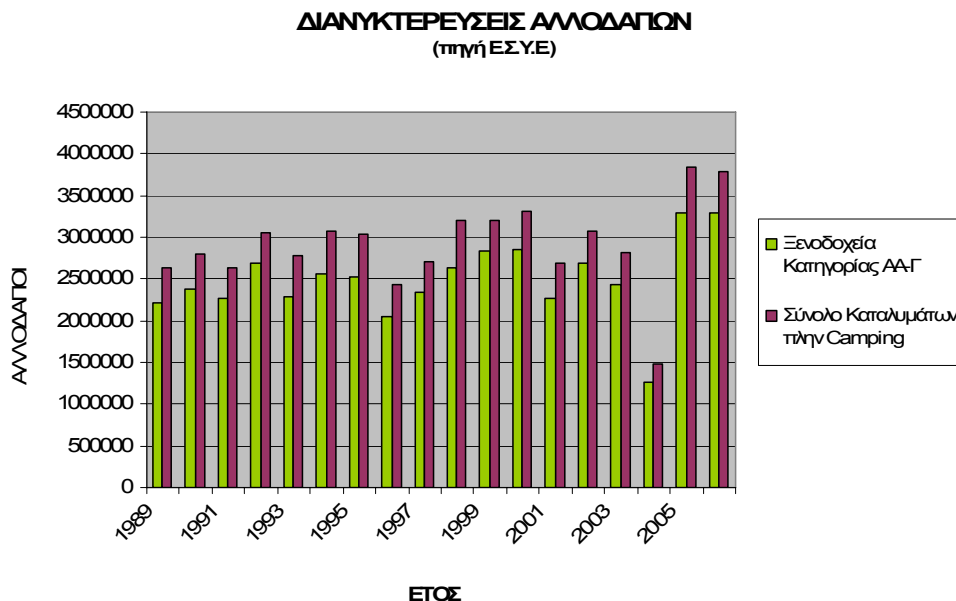
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

1.Αλλοδαποί (Αφίξεις-Διανυκτερεύσεις)

Το 2006 442.033 αλλοδαποί αφίχθησαν στην Κέρκυρα και έλαβαν χώρα 3.789.221 διανυκτερεύσεις στο σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων του νησιού, εκτός των camping. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το 1989 ήταν 278.588 αφίξεις και 2.630.864 διανυκτερεύσεις. Η αύξηση σε αυτά τα 17 χρόνια είναι της τάξης του 58,67 % και 44,03 %. Μία συνοπτική εικόνα της τουριστικής κίνησης των αλλοδαπών στην Κέρκυρα για τα έτη 1989-2006 που αφορά στο σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων πλην camping, αλλά και στα ξενοδοχεία κατηγορίας ΑΑ έως Γ φαίνεται στα πιο κάτω γραφήματα (Διαγράμματα 1 και 2).

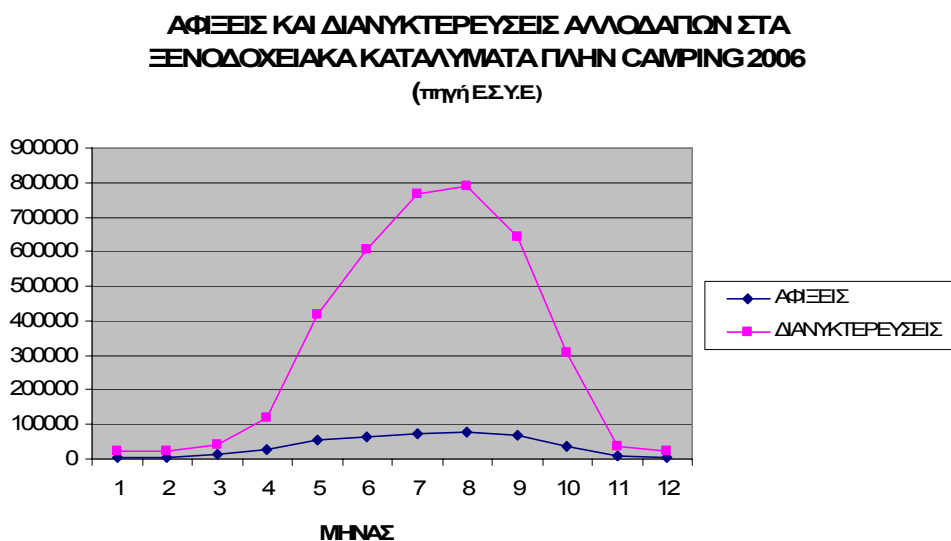


Διάγραμμα 1: Αφίξεις αλλοδαπών στα ξενοδοχεία κατηγορίας ΑΑ-Γ και στο σύνολο των καταλυμάτων πλην κάμπινγκ για τα έτη 1989-2006 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).



Διάγραμμα 2: Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών στα ξενοδοχεία κατηγορίας ΑΑ-Γ και στο σύνολο των καταλυμάτων πλην κάμπινγκ για τα έτη 1989-2006 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

Η διασπορά των μεγεθών αυτών στους μήνες του χρόνου ακολουθεί κατανομή της οποίας το σημείο αιχμής εντοπίζεται στους καλοκαιρινούς μήνες και είναι όμοια για όλα τα έτη για τα οποία υπάρχουν στοιχεία. Το φαινόμενο αυτό της εποχικότητας του τουρισμού στην Ελλάδα, αποδεικνύεται με την κατανομή των αφίξεων και διανυκτερεύσεων αλλοδαπών, στο σύνολο των καταλυμάτων πλην camping, για την Κέρκυρα το έτος 2006 (Διάγραμμα 3).



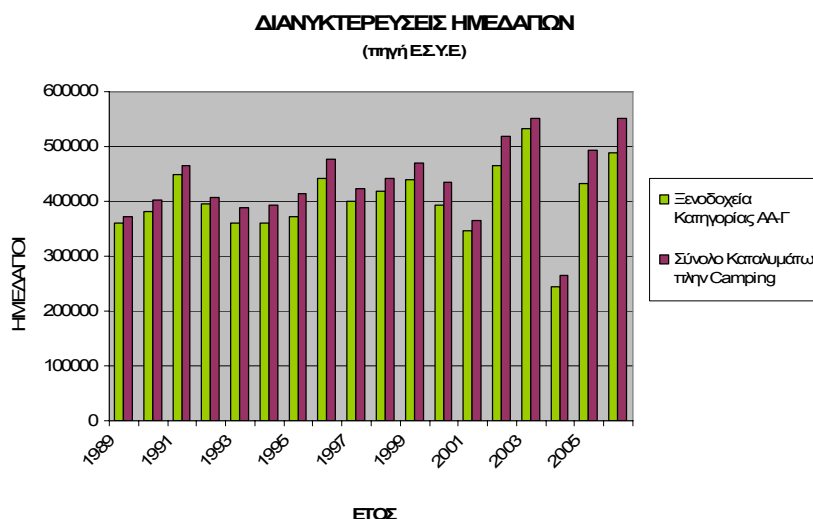
Διάγραμμα 3: Αφίξεις και Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών στο σύνολο των καταλυμάτων πλην κάμπινγκ για το έτος 2006 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

2. Ημεδαποί (Αφίξεις-Διανυκτερεύσεις)

Το 2006 122.603 ημεδαποί αφίχθηκαν στην Κέρκυρα και έλαβαν χώρα 372.184 διανυκτερεύσεις στο σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων του νησιού, εκτός των camping. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το 1989 ήταν 122.603 αφίξεις και 550.355 διανυκτερεύσεις. Σε αυτά τα 17 χρόνια οι αφίξεις αυξήθηκαν 36,31 % ενώ οι διανυκτερεύσεις κατά 47,87 %. Μία συνοπτική εικόνα της τουριστικής κίνησης των ημεδαπών στην Κέρκυρα για τα έτη 1989-2006 που αφορά στο σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων πλην camping, αλλά και στα ξενοδοχεία κατηγορίας ΑΑ έως Γ φαίνεται στα πιο κάτω γραφήματα (Διαγράμματα 4 και 5).



Διάγραμμα 4: Αφίξεις ημεδαπών στα ξενοδοχεία κατηγορίας ΑΑ-Γ και στο σύνολο των καταλυμάτων πλην κάμπινγκ για τα έτη 1989-2006 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

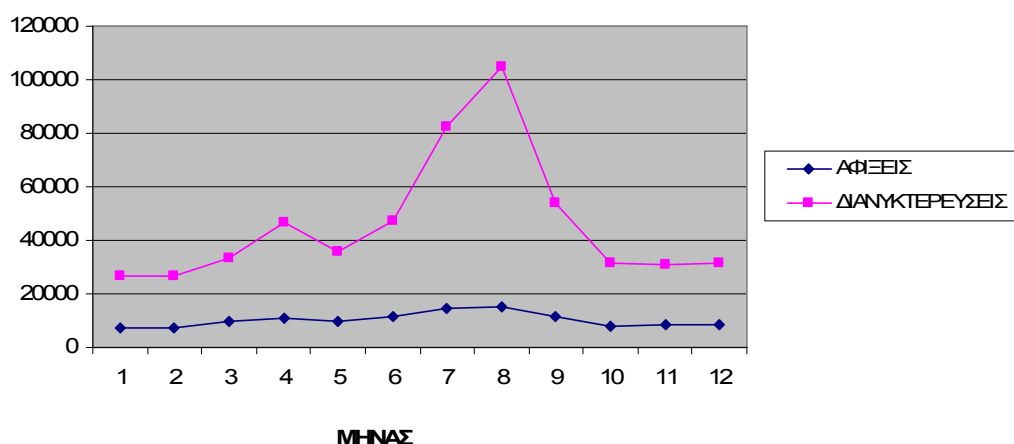


Διάγραμμα 5: Διανυκτερεύσεις ημεδαπών στα ξενοδοχεία κατηγορίας ΑΑ-Γ και στο σύνολο των καταλυμάτων πλην κάμπινγκ για τα έτη 1989-2006.

Παρατηρείται πως, ενώ οι αφίξεις των ημεδαπών πολιτών είναι ομοιόμορφα καταναμημένες στη διάρκεια του έτους (εξαιρώντας το δεκαπενθήμερο των διακοπών του Πάσχα – Μεγάλη Εβδομάδα και Εβδομάδα της Διακαινησίμου), αυξάνεται

δραματικά ο αριθμός των διανυκτερεύσεων τους μήνες Ιούλιο έως Σεπτέμβριο, γεγονός που πιστοποιείται από το πιο κάτω γράφημα. Σημειώνεται πως η κατανομή των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων έχει την ίδια μορφή σε όλη τη διάρκεια των εξεταζόμενων ετών. Για το λόγο αυτό και παρατίθενται ενδεικτικά τα δεδομένα από το έτος 2006 (Διάγραμμα 6).

**ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ ΣΤΑ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΠΛΗΝ CAMPING 2006**
(πηγή ΕΣ.Υ.Ε.)



Διάγραμμα 6: Αφίξεις και Διανυκτερεύσεις ημεδαπών στο σύνολο των καταλυμάτων πλην κάμπινγκ για το έτος 2006 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

Από τα πιο πάνω γραφήματα μπορεί επίσης να κατανοήσει κανείς ότι στην Κέρκυρα υπάρχει αδιάλειπτη και ομοιόμορφη εισροή κατά την διάρκεια του έτους με Έλληνες επισκέπτες, οι οποίοι πραγματοποιούν κατά μέσο όρο 4,49 διανυκτερεύσεις. Οι αλλοδαποί αντίθετα, επισκέπτονται το νησί τους μισούς μήνες του έτους (Μάιο έως Οκτώβριο) και πραγματοποιούν κατά μέσο όρο 8,57 διανυκτερεύσεις (ή 8,79 για τους μήνες Μάιο έως Οκτώβριο) .

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

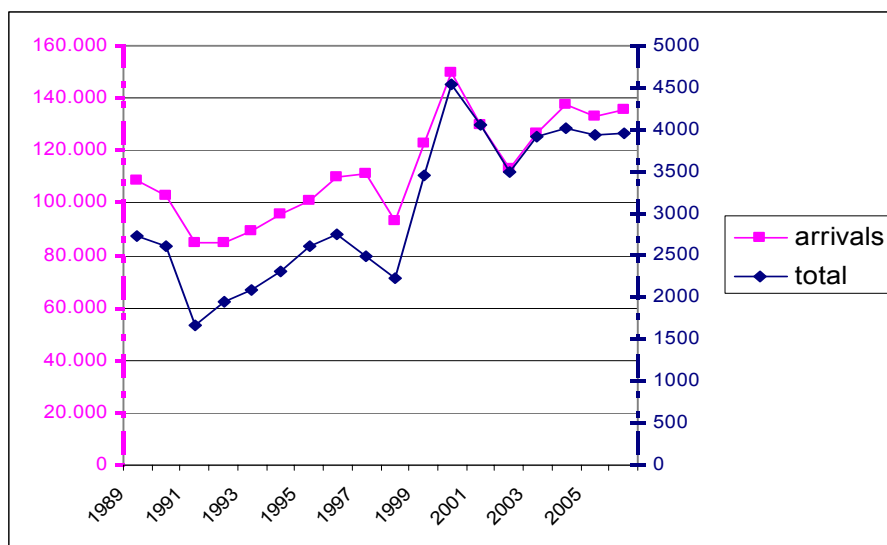
1. Επιβατική Κίνηση Εσωτερικού, Περίοδου 1989-2006

1.1 Ετήσια Διακύμανση

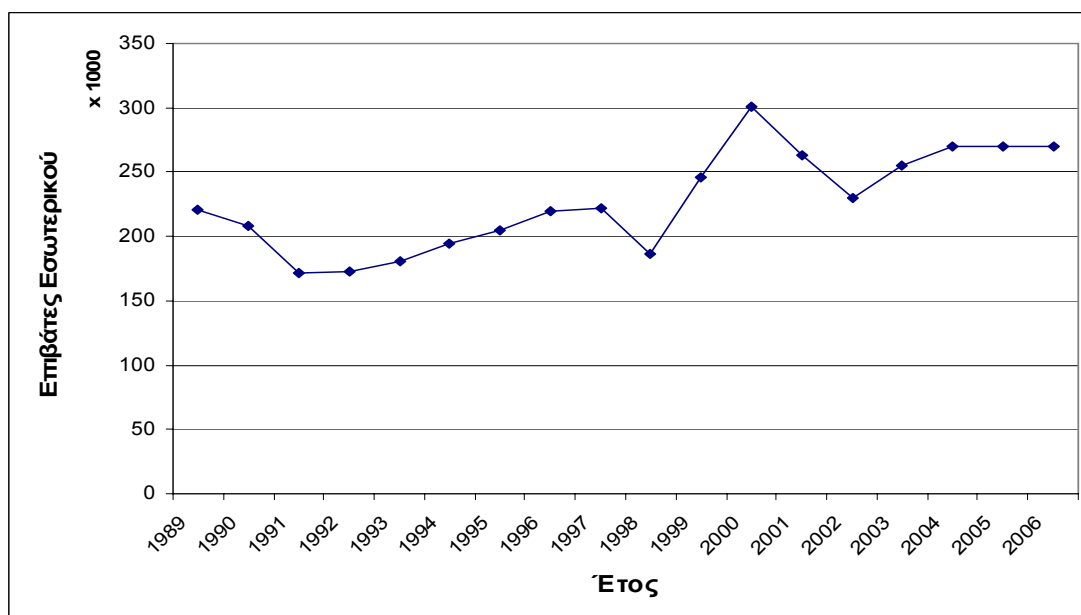
Η αεροπορική σύνδεση της Κέρκυρας με την υπόλοιπη Ελλάδα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο με πτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Aegean Airlines, από και προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Στον Πίνακα 1 και το Διάγραμμα 1 δίνεται η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης εσωτερικού στην εξεταζόμενη περίοδο. Στον Πίνακα 2 και το Διάγραμμα 2 δίνεται η εξέλιξη και το ποσοστό συμμετοχής του Διεθνούς Αεροδρομίου της Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» (Κ.Α.Κ.Κ.) , στη συνολική επιβατική κίνηση εσωτερικού, στο σύνολο των ελληνικών αερολιμένων. Στο Διάγραμμα 3 τέλος, δίνεται η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή της κίνησης στην Ελλάδα και στην Κέρκυρα.

Πίνακας 1: Εξέλιξη Κίνησης Εσωτερικού στο Κ.Α.Κ.Κ. (Πηγή: Υ.Π.Α.).

	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Σύνολο	Αεροσκάφη
1989	108345	112348	220693	2730
1990	103027	104717	207744	2605
1991	84752	86599	171351	1668
1992	84873	87615	172488	1951
1993	89577	91141	180718	2081
1994	96030	98165	194195	2311
1995	101139	104086	205225	2601
1996	109810	110256	220066	2752
1997	111334	110761	222095	2500
1998	93263	93251	186514	2238
1999	122752	123655	246407	3448
2000	149610	151755	301365	4536
2001	129958	132958	262917	4059
2002	113310	116230	229541	3488
2003	126658	128561	255219	3920
2004	137800	132586	270386	4026
2005	133256	136822	270078	3943
2006	135398	134532	269930	3954



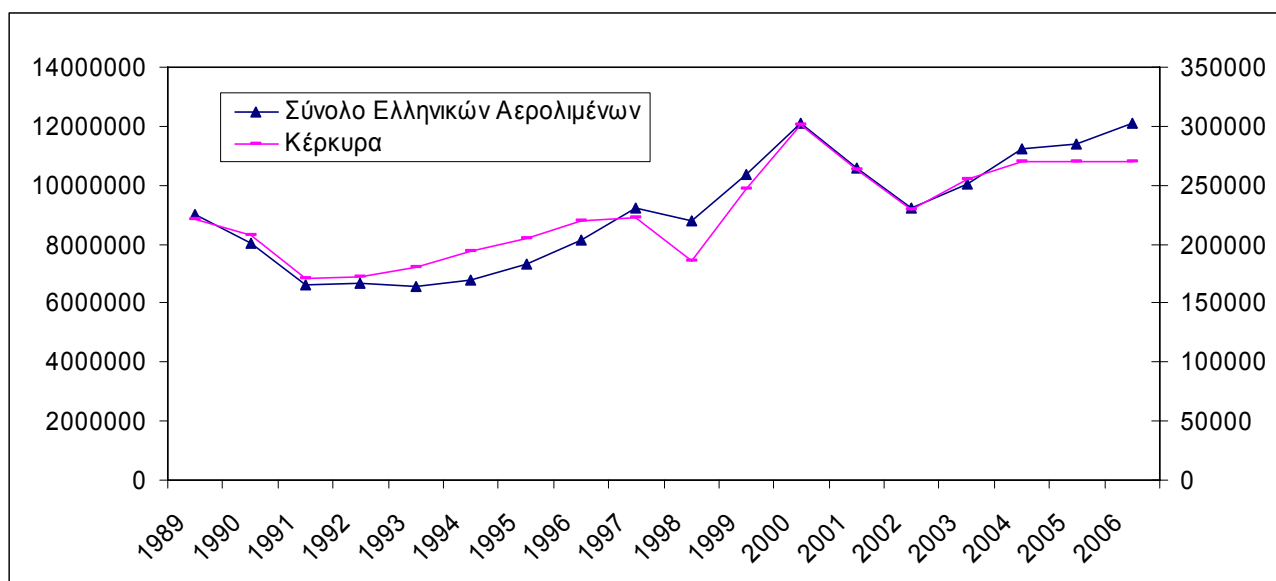
Διάγραμμα 1α: Αριθμός αφιχθέντων επιβατών εσωτερικού και συνολικών κινήσεων α/φ 1989-2006 (Πηγή: Υ.Π.Α.).



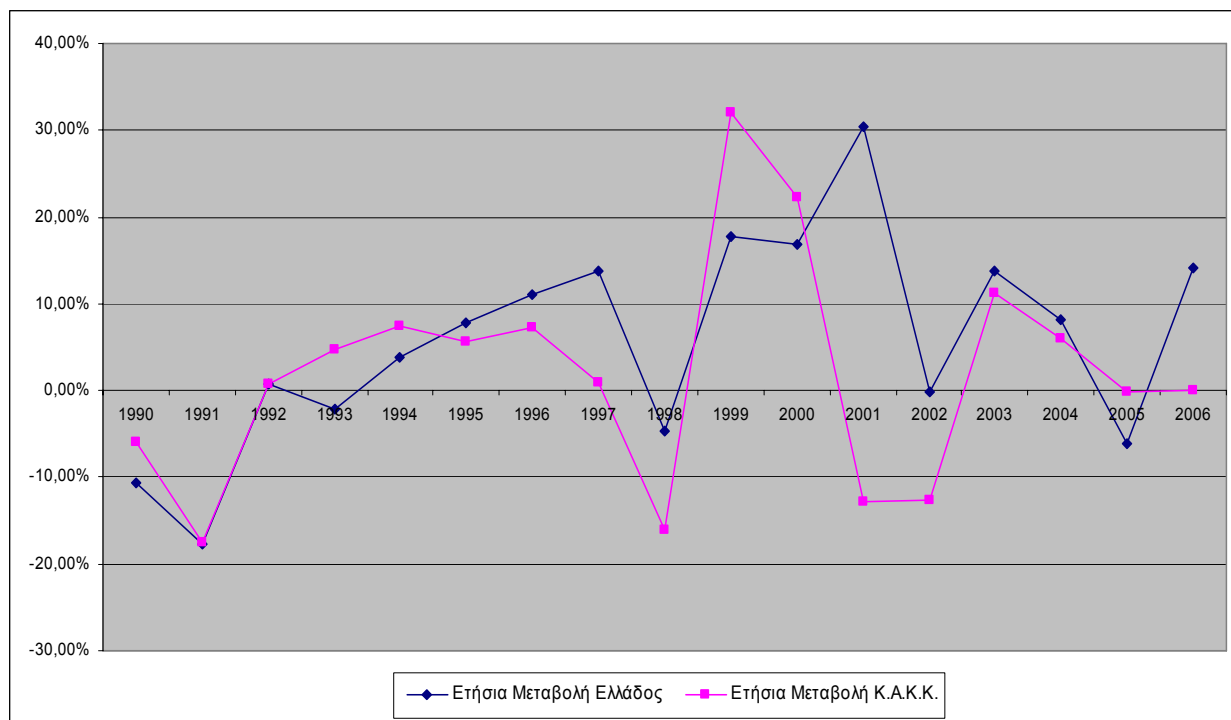
Διάγραμμα 1β: Αριθμός επιβατών εσωτερικού 1989-2006 (Πηγή: Υ.Π.Α.).

Πίνακας 2: Εξέλιξη Επιβατικής Κίνησης Εσωτερικού στην Ελλάδα και τον ΚΑΚΚ» (Πηγή: Υ.Π.Α.)

	Σύνολο Ελλάδας	Ετήσια Μεταβολή	Κέρκυρα	Ετήσια Μεταβολή	% ΚΑΚΚ ως προς σύνολο Ελλάδας
1989	9015866		220693		2,45%
1990	8056992	-10,64%	207744	-5,87%	2,58%
1991	6637558	-17,62%	171351	-17,52%	2,58%
1992	6681878	0,67%	172488	0,66%	2,58%
1993	6543490	-2,07%	180718	4,77%	2,76%
1994	6788333	3,74%	194195	7,46%	2,86%
1995	7314542	7,75%	205225	5,68%	2,81%
1996	8119789	11,01%	220066	7,23%	2,71%
1997	9242560	13,83%	222095	0,92%	2,40%
1998	8817180	-4,60%	186514	-16,02%	2,12%
1999	10382024	17,75%	246407	32,11%	2,37%
2000	12125069	16,79%	301365	22,30%	2,49%
2001	10584565	30,36%	262917	-12,76%	2,48%
2002	9235252	-0,08%	229541	-12,69%	2,49%
2003	10030377	13,76%	255219	11,19%	2,54%
2004	11235234	8,22%	270386	5,94%	2,41%
2005	11385907	-6,10%	270078	-0,11%	2,37%
2006	12080086	14,13%	269930	-0,05%	2,23%



Διάγραμμα 2 : Εξέλιξη Επιβατών Εσωτερικού στην Κέρκυρα και την Ελλάδα.



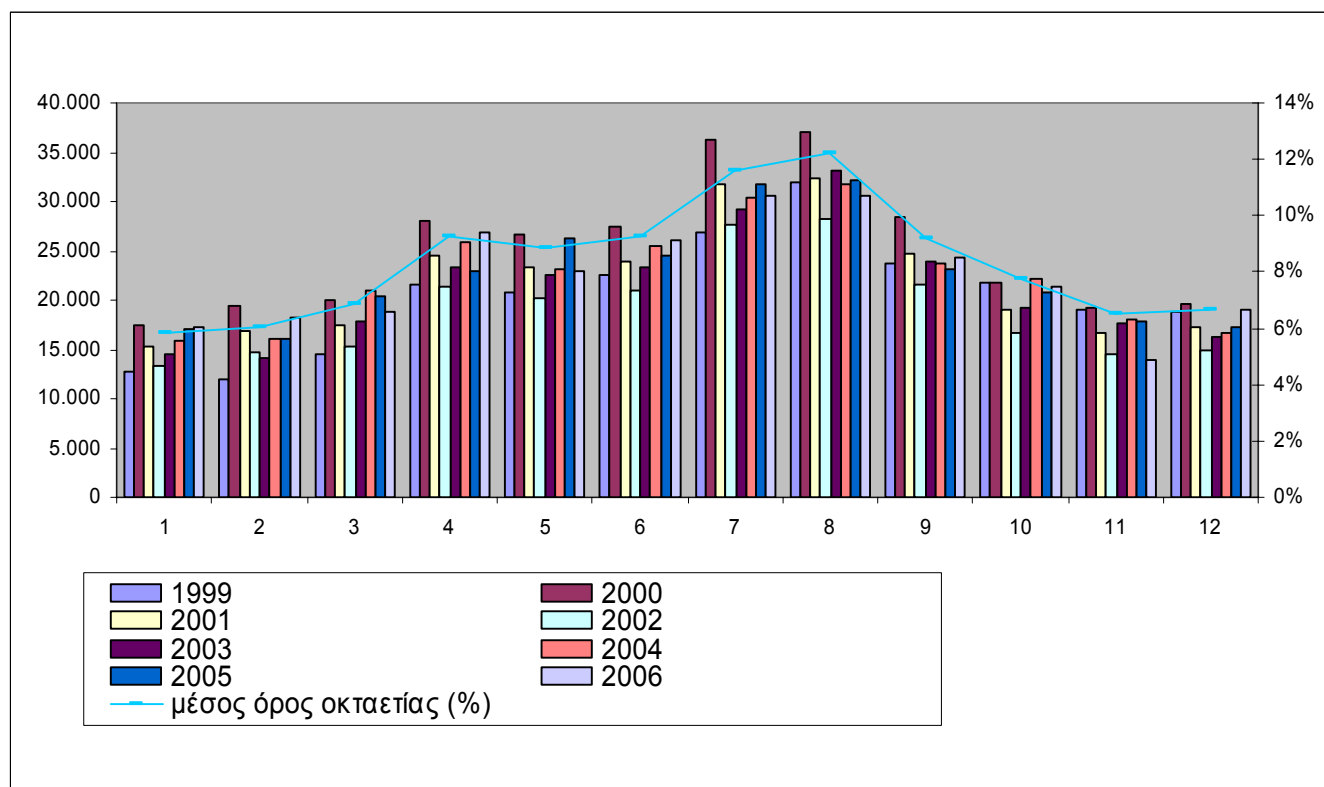
Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία Μεταβολή της Ετήσιας Κίνησης Εσωτερικού.

1.2. Μηνιαία Διακύμανση

Στον Πίνακα 3 και το Διάγραμμα 4 παρουσιάζεται η διακύμανση της μηνιαίας επιβατικής κίνησης εσωτερικού της περιόδου 1999-2006.

Πίνακας 3: Μηνιαία Διακύμανση επιβατικής κίνησης εσωτερικού (Πηγή: Υ.Π.Α.)

Μήνας	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Μέσος όρος 8ετίας
1	12.825	17.516	15.282	13.342	14.546	15.899	17.078	17.173	5,86 %
2	11.984	19.333	16.865	14.724	14.179	16.062	16.076	18.312	6,04 %
3	14.432	19.960	17.411	15.200	17.753	20.942	20.309	18.777	6,86 %
4	21.559	28.061	24.461	21.350	23.392	25.904	23.027	26.778	9,23 %
5	20.802	26.625	23.240	20.293	22.639	23.226	26.253	22.847	8,83 %
6	22.539	27.524	24.008	20.959	23.331	25.570	24.432	26.146	9,23 %
7	26.817	36.316	31.674	27.651	29.123	30.354	31.699	30.510	11,59 %
8	32.034	37.057	32.340	28.238	33.061	31.670	32.115	30.679	12,23 %
9	23.641	28.341	24.733	21.595	23.972	23.733	23.154	24.339	9,20 %
10	21.839	21.808	19.031	16.616	19.212	22.218	20.827	21.401	7,75 %
11	19.041	19.148	16.708	14.587	17.657	18.060	17.877	14.005	6,52 %
12	18.894	19.676	17.164	14.985	16.354	16.748	17.231	18.963	6,66 %
ΣΥΝΟΛΟ	246.407	301.365	262.917	229.541	255.219	270.386	270.078	269.930	100 %



Διάγραμμα 4 : Η διακύμανση της μηνιαίας επιβατικής κίνησης εσωτερικού του Κ.Α.Κ.Κ.

2. Επιβατική Κίνηση Εξωτερικού, Περιόδου 1989-2006

2.1. Ετήσια Διακύμανση

Γενικά, η επιβατική κίνηση εξωτερικού διαχωρίζεται σε εκείνη των τακτικών και σε εκείνη των έκτακτων πτήσεων (charter). Με τις τελευταίες ανακατατάξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι πτήσεις εξωτερικού διαχωρίζονται περαιτέρω σε εκείνες από-προς τις χώρες της Συνθήκης Σένγκεν (εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης) από τις υπόλοιπες. Ουσιαστικά δηλαδή προκύπτουν τέσσερις υποκατηγορίες στην ομάδα των επιβατών εξωτερικού. Η κίνηση εξωτερικού στον Κ.Α.Κ.Κ. αποτελεί το 80 % και πλέον της συνολικής κίνησης του αερολιμένα. Η τακτική κίνηση εξωτερικού αποτελεί μικρό μόνο ποσοστό, της τάξης του 2 % της κίνησης εξωτερικού. Έχει όμως παρατηρηθεί ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες έχουν κατά καιρούς καταγράψει με διαφορετικό τρόπο τα στοιχεία που αφορούν την επιβατική κίνηση εξωτερικού, με αποτέλεσμα τα δεδομένα των αρχείων της κίνησης αυτής να θεωρούνται αναξιόπιστα.

Για το λόγο αυτό, στην παρούσα Μελέτη ως επιβατική κίνηση εξωτερικού λαμβάνεται εκείνη που έχει προέλευση ή/και προορισμό εκτός Ελλάδας, ανεξάρτητα αν είναι τακτική ή έκτακτη πτήση, από ή προς χώρες εντός ή εκτός της Συνθήκης Σένγκεν.

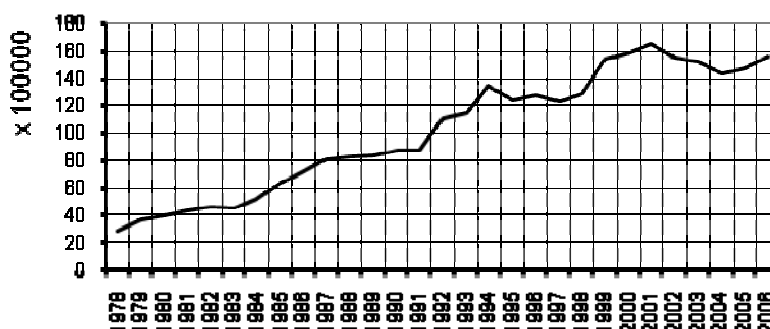
Η επιβατική κίνηση εξωτερικού στον Κ.Α.Κ.Κ. οφείλεται σχεδόν σε απόλυτο βαθμό στις τουριστικές υπηρεσίες που προσφέρει ως προορισμός. Για το λόγο αυτό και επειδή η κίνηση εξωτερικού στον Κ.Α.Κ.Κ. αποτελεί σημαντικότερο μερίδιο της συνολικής του κίνησης, παρουσιάζεται ξεχωριστά η εξέλιξη της έκτακτης κίνησης εξωτερικού στην Ελλάδα, καθώς και η θέση του Κ.Α.Κ.Κ. σε σχέση με τους υπόλοιπους αερολιμένες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι επεξεργασμένα στοιχεία για το σύνολο της έκτακτης κίνησης εξωτερικού υπάρχουν μόνο μέχρι το 2006. Η διακίνηση επιβατών με έκτακτες πτήσεις παρουσίασε σημαντικούς ρυθμούς αύξησης τα τελευταία είκοσι χρόνια. Η κίνηση των charter για το σύνολο των ελληνικών αερολιμένων δίνεται στον Πίνακα 4 και το Διάγραμμα 5.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι με βάση τα επίσημα στοιχεία της ΥΠΑ, το 1997 είχαν καταγραφεί μόνο 9,022,078 επιβάτες έκτακτων πτήσεων εξωτερικού. Από έλεγχο διαπιστώθηκε πως η καταγραφή αυτή είναι λανθασμένη. Για κάποιο λόγο ένας σημαντικός αριθμός έκτακτων πτήσεων σε πολλούς αερολιμένες, καταγράφηκαν ως τακτικές.

Η κίνηση του 1997 στον Πίνακα 5 και το Διάγραμμα 6 αποτελεί εκτίμηση του Μελετητή με βάση τη συνολική αύξηση της κίνησης εξωτερικού (τακτικές και έκτακτες πτήσεις μεταξύ 1997 και 1998).

Πίνακας 4: Εξέλιξη Έκτακτης Επιβατικής Κίνησης Αερολιμένων της Ελλάδος.

	Επιβάτες	Αεροσκάφη	Επιβάτες / αεροσκάφος
1978	2941265	32211	91,3
1979	3750182	36936	101,5
1980	4023555	39169	102,7
1981	4399634	41180	106,8
1982	4656589	43094	108,1
1983	4551467	41218	110,4
1984	5201744	45883	113,4
1985	6427426	55181	116,5
1986	7220554	59565	121,2
1987	8112188	64241	126,3
1988	8317003	65881	126,2
1989	8417729	67102	125,4
1990	8811045	68295	129,0
1991	8782766	69752	125,9
1992	11035415	84477	130,6
1993	11478355	87180	131,7
1994	13456926	98028	137,3
1995	12380265	92155	134,3
1996	12771158	100422	127,2
1997	12317877	98930	124,5
1998	12871345	103380	124,5
1999	15340592	114950	133,5
2000	15825917	115137	137,5
2001	16509688	106543	155,0
2002	15456154	97594	158,4
2003	15170111	108593	139,7
2004	14293815	103763	137,8
2005	14724089	104240	141,3
2006	15587269	113433	137,4



Διάγραμμα 5: Εξέλιξη Έκτακτης Επιβατικής Κίνησης Αερολιμένων της Ελλάδος.

Παρατηρώντας πιο προσεκτικά την κίνηση για το σύνολο της Ελλάδας, διακρίνονται τρεις υποπεριόδους για το διάστημα 1978-2006. Πιο συγκεκριμένα, σε όλη τη χρονική περίοδο της παρούσας ανάλυσης ο μέσος όρος της ετήσιας αύξησης ανήλθε σε 8%, και κρίνεται ως αρκετά υψηλός. Στη πρώτη περίοδο, 1978 - 1983, η κίνηση παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξης του 5%. Στο διάστημα εκείνο μόλις δέκα αερολιμένες ήταν ανοιχτοί σε διεθνείς πτήσεις, εκ των οποίων οι τέσσερις (Αθήνα, Ηράκλειο, Ρόδος και Κέρκυρα) συγκέντρωναν το 93% της συνολικής έκτακτης κίνησης. Για τον λόγο αυτό κρίθηκε σκόπιμο να παρατεθούν τα στοιχεία από το 1978, καθώς ο εξεταζόμενος αερολιμένας ήταν μέσα στους τέσσερις σημαντικότερους, σε ότι αφορά στις διεθνείς πτήσεις.

Η δεύτερη περίοδος, 1983 - 1991, έχει να επιδείξει υψηλούς ρυθμούς αύξησης της τάξης του 8,5% ετησίως. Από το 1983 και μετά άλλοι δεκατρείς αερολιμένες χαρακτηρίστηκαν ως διεθνείς, επιτρέποντας τις απευθείας πτήσεις από και προς τους ευρωπαϊκούς κυρίως προορισμούς. Η διευκόλυνση αυτή μείωσε το κόστος των τουριστικών προγραμμάτων, λόγω της απαλοιφής του σκέλους Αθήνα – προορισμός εσωτερικού και συνέτεινε στην αύξηση της τουριστικής κίνησης. Το ποσοστό των τεσσάρων μεγαλύτερων σε κίνηση charter αερολιμένων περιορίστηκε στο 72%. Τέλος, στην τρίτη περίοδο 1991 - 2006, ο αριθμός των επιβατών charter που διακινήθηκε στους ελληνικούς αερολιμένες σημείωσε σημαντικές αυξομειώσεις. Στους διεθνείς αερολιμένες προστέθηκε μόνο η Νέα Αγχίαλος. Χαρακτηριστικό της περιόδου αυτής είναι ότι το αεροδρόμιο του Ελληνικού αντικαταστάθηκε από την Κω στους τέσσερις μεγαλύτερους σε έκτακτη κίνηση αερολιμένες, το ποσοστό των οποίων μειώθηκε περαιτέρω στο 62%. Στο διάστημα αυτό η μέση ετήσια αύξηση ήταν της τάξης του 5,6%. Τα τελευταία χρόνια, 1995 – 2006, η κίνηση παρουσίασε αυξομειώσεις αλλά δείχνει να σταθεροποιείται με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 5%. Στον Πίνακα 5 δίνεται η κίνηση επιβατών εξωτερικού στον Κ.Α.Κ.Κ. ενώ στο Διάγραμμα 6 δίνεται εξέλιξη της έκτακτης κίνησης εξωτερικού στην Ελλάδα και στον Κ.Α.Κ.Κ.

Πίνακας 5: Εξέλιξη Έκτακτης Επιβατικής Κίνησης Αερολιμένων της Ελλάδος.

Έτος	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Σύνολο	Έτος	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Σύνολο
1989	555077	553869	1108946	1998	785312	705784	1491096
1990	611721	609046	1220767	1999	880560	864974	1745534
1991	641200	639717	1280917	2000	964864	970510	1935374
1992	737936	733731	1471667	2001	1010231	1008801	2019032
1993	728769	15016	743785	2002	945483	944705	1890188
1994	773650	779249	1552899	2003	891976	897413	1789389
1995	751056	748084	1499140	2004	823859	828108	1651967
1996	601684	583729	1185413	2005	852311	859208	1711519
1997	502485	455353	957838	2006	847833	852191	1700024



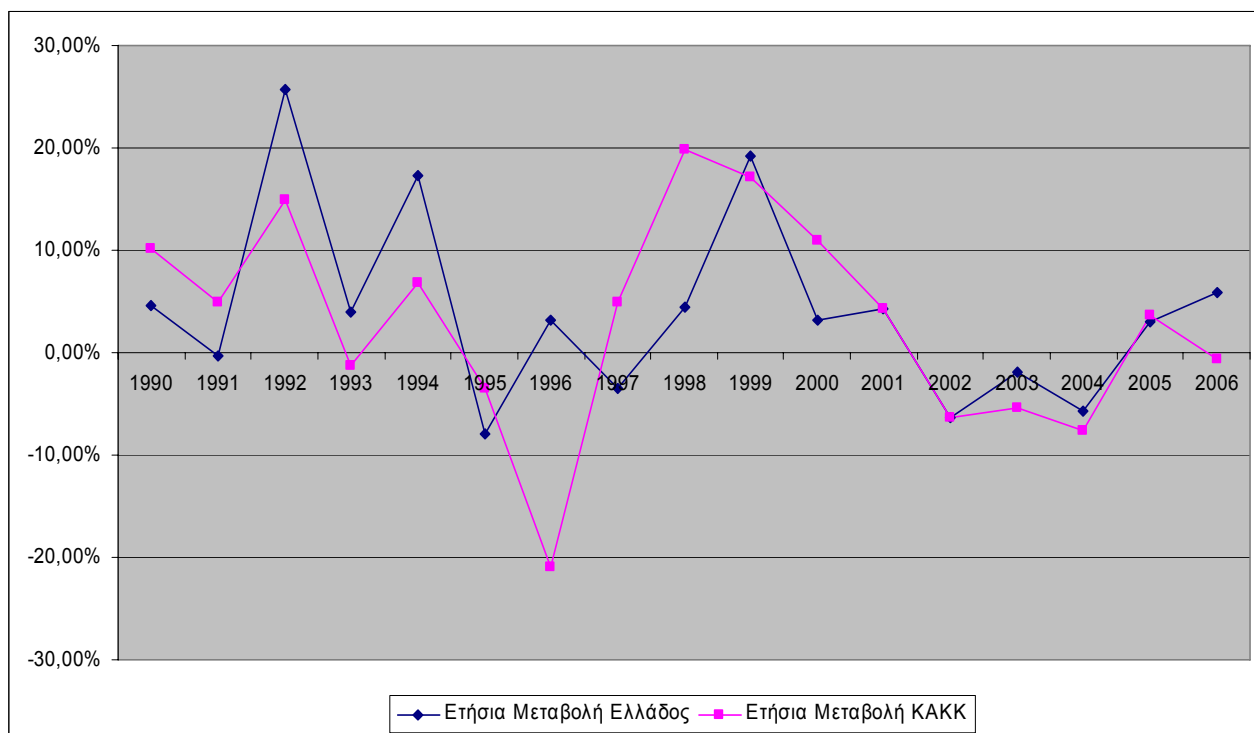
Διάγραμμα 6: Σύγκριση της κίνησης εξωτερικού στον Κ.Α.Κ.Κ. σε σχέση με την Ελλάδα.

Στον Πίνακα 6 δίνεται η ετήσια ποσοστιαία μεταβολή της έκτακτης επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα από το εξωτερικό, καθώς και το ετήσιο ποσοστό συμμετοχής του Κ.Α.Κ.Κ. στο σύνολο της Ελλάδας.

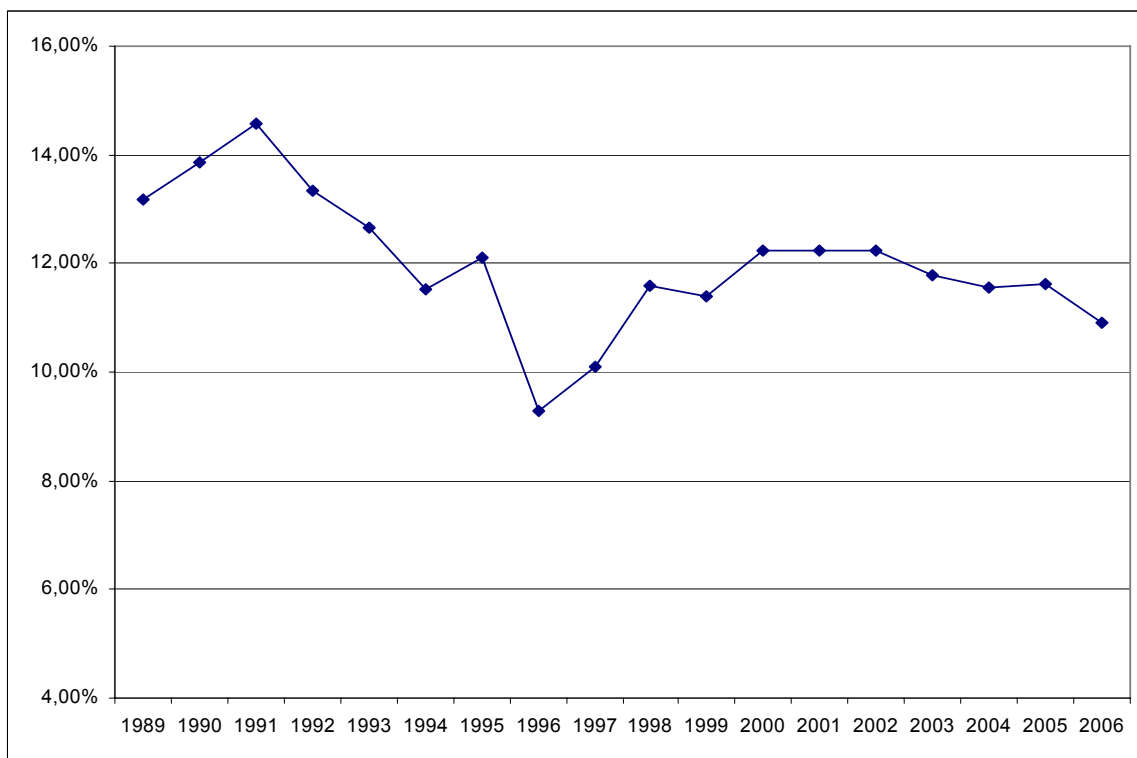
Πίνακας 6: Εξέλιξη Έκτακτης Επιβατικής κίνησης Εξωτερικού σε Ελλάδα και Κ.Α.Κ.Κ. (Πηγή: Υ.Π.Α.)

	Σύνολο Ελλάδας	Ετήσια Μεταβολή	Κέρκυρα	Ετήσια Μεταβολή	% ΚΑΚΚ ως προς σύνολο Ελλάδας
1989	8417729		1108946		13.17%
1990	8811045	4.67%	1220767	-10.08 %	13.85%
1991	8782766	-0.32%	1280917	-4.93%	14.58%
1992	11035415	25.65%	1471667	-14.89%	13.34%
1993	11478355	4.01%	743785	49.46%	6.48%
1994	13456926	17.24%	1552899	-108.78%	11.54%
1995	12380265	-8.00%	1499140	3.46%	12.11%
1996	12771158	3.16%	1185413	20.93%	9.28%
1997	12317877	-3.55%	957838	19.20%	7.78%
1998	12871345	4.49%	1491096	-55.67%	11.58%
1999	15340592	19.18%	1745534	-17.06%	11.38%
2000	15825917	3.16%	1935374	-10.88%	12.23%
2001	16509688	4.32%	2019032	-4.32%	12.23%
2002	15456154	-6.38%	1890188	6.38%	12.23%
2003	15170111	-1.85%	1789389	5.33%	11.80%
2004	14293815	-5.78%	1651967	7.68%	11.56%
2005	14724089	3.01%	1711519	-3.60%	11.62%
2006	15587269	5.86%	1700024	0.67%	10.91%

Ακόμα, στα Διαγράμματα 7 και 8 δίνονται, η ποσοστιαία μεταβολή της ετήσιας έκτακτης κίνησης εξωτερικού για την Ελλάδα και τον Κ.Α.Κ.Κ.



Διάγραμμα 7: Η ποσοστιαία μεταβολή της ετήσιας έκτακτης κίνησης εξωτερικού στην Ελλάδα και τον Κ.Α.Κ.Κ.



Διάγραμμα 8: Το ετήσιο ποσοστό συμμετοχής του Κ.Α.Κ.Κ. στο σύνολο της έκτακτης κίνησης εξωτερικού της Ελλάδος.

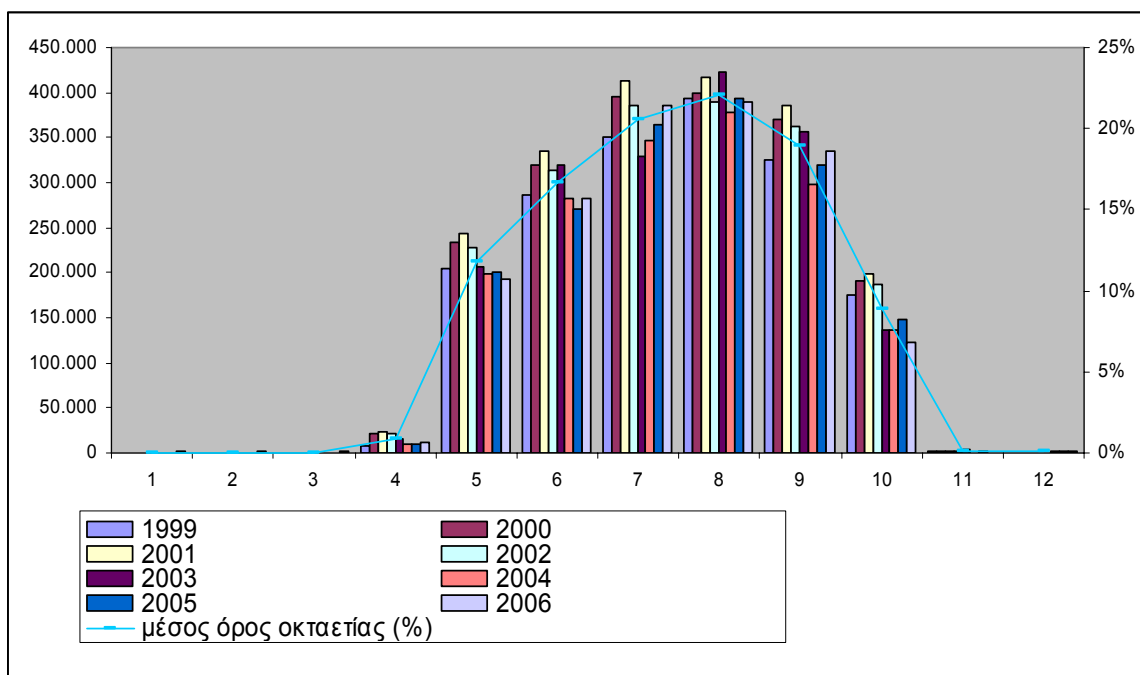
2.2. Μηνιαία Διακύμανση

Στον Πίνακα 7 και στο Διάγραμμα 9 παρουσιάζεται η διακύμανση της μηνιαίας επιβατικής κίνησης εξωτερικού της περιόδου 2001-2006.

Πίνακας 7: Εξέλιξη Επιβατικής Κίνησης Εξωτερικού σε Ελλάδα και Κ.Α.Κ.Κ.

Μήνας	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Μέσος όρος δετίας
1	604	589	615	575	434	565	558	2584	0,05
2	0	0	0	0	0	171	3	1450	0,01
3	0	721	753	705	164	353	284	1994	0,03
4	7593	21663	22631	21184	14745	10465	10028	12391	0,82
5	204578	232987	243228	227701	206975	198034	200686	191961	11,78
6	286914	320376	334258	312925	319302	282902	270265	281719	16,64
7	350694	395215	412358	386040	330104	346434	364940	386328	20,55
8	393647	399928	417175	390558	421971	377627	392627	389196	22,05
9	324976	370519	386495	361837	355682	297104	319079	334639	18,99
10	175186	191089	199130	186443	136064	137186	148513	123010	8,92
11	1154	1882	1963	1838	3317	578	2116	705	0,09
12	618	544	567	531	846	1316	2825	1869	0,06
ΣΥΝΟΛΟ	1745964	1935513	2019175	1890337	1789604	1652735	1711924	1727846	100

Τα μεγέθη που παρουσιάζονται καταδεικνύουν την εποχικότητα που παρουσιάζει η τουριστική κίνηση αλλοδαπών για τους μήνες Μάιο έως Οκτώβριο.



Διάγραμμα 9: Η διακύμανση της μηνιαίας επιβατικής κίνησης εξωτερικού του Κ.Α.Κ.Κ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2**Πίνακας 1:** Μήκος διαδρόμου κατά ICAO

Τύπος Α/Φ	Μήκος αναφοράς(m)	Μήκος διαδρόμου(m)
B-737-300	2.749	3.161
Airbus A320-200	2.480	2.852
B-747-100	3.060	3.519

Πίνακας 2: Πλάτος διαδρόμου κατά ICAO

ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ	ΚΩΔΙΚΟ ΓΡΑΜΜΑ				
	A	B	C	D	E
1 ^α	18	18	23	-	-
2 ^α	23	23	30	-	-
3	30	30	30	45	-
4	-	-	45	45	45

Πίνακας 3: Κατηγορίες επιπέδων εξυπηρέτησης και αντίστοιχα ποιοτικά χαρακτηριστικά κατά IATA

Επίπεδο εξυπηρέτησης	Χαρακτηριστικά
A	Εξαιρετικό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκες ελεύθερης και ανεμπόδιστης ροής. Καμία καθυστέρηση. Εξαιρετικό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.
B	Υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκες σταθερής ροής. Πολύ μικρές καθυστερήσεις. Υψηλό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.
C	Καλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκες σταθερής ροής. Αποδεκτές καθυστερήσεις. Καλό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.
D	Κατάλληλο επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκες μη σταθερής ροής. Αποδεκτές καθυστερήσεις για βραχυπρόθεσμα χρονικά διαστήματα. Αποδεκτό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.
E	Μη κατάλληλο επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκες μη σταθερής ροής. Μη αποδεκτές καθυστερήσεις. Μη αποδεκτό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.
F	Μη αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνθήκες διασταυρούμενων ροών. Κατάρρευση συστήματος και μη αποδεκτές καθυστερήσεις. Μη αποδεκτό επίπεδο προσφερόμενης άνεσης.

Πίνακας 4: Κριτήρια χώρου επιπέδου εξυπηρέτησης κατά IATA

Υποσύστημα	Κριτήρια χώρου επιπέδου εξυπηρέτησης (m ² / επιβάτη)					
	A	B	C	D	E	F
Περιοχή αναμονής στον έλεγχο εισιτηρίων	1,8	1,6	1,4	1,2	1,0	Κατάρρευση συστήματος
Παραμονή / κυκλοφορία	2,7	2,3	1,9	1,5	1,0	
Αναμονή / στάση	1,4	1,8	1,0	0,8	0,6	
Περιοχή παραλαβής αποσκευών (εξαιρούμενων των ταινιών)	2,0	1,8	1,6	1,4	1,2	
Κρατικοί έλεγχοι	1,4	1,2	1,0	0,8	0,6	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η περιβαλλοντική προσέγγιση του ζητήματος της χωροθέτησης νέου αεροδρομίου στην περιοχή Λευκίμμης Κέρκυρας περιλαμβάνει μια προκαταρκτική εκτίμηση, η οποία έχει στηριχτεί σε αναζήτηση βιβλιογραφικών στοιχείων και σε επιτόπου επίσκεψη. Στόχος ο εντοπισμός:

- Της τρωτότητας του φυσικού περιβάλλοντος (βιότοποι, παρουσία απειλουμένων ειδών, τοπία, προστατευτές περιοχές) και της ευαισθησίας του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος (θόρυβος, άλλες οχλήσεις) της περιοχής επιρροής του αεροδρομίου
- Της δυνατότητας λήψης μέτρων αποφυγής, μείωσης ή επανόρθωσης των αρνητικών επιπτώσεων ή και δημιουργίας θετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Είναι προφανές ότι οι επιπτώσεις του έργου στο φυσικό αλλά και στο ανθρώπινο περιβάλλον δεν μπορούν να εκτιμηθούν με ακρίβεια αν δεν εκπονηθεί μια τεκμηριωμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΜΠΕ). Το έργο είναι μεγάλο και, σύμφωνα με τη ειδική ευρωπαϊκή και ελληνική νομοθεσία, ανήκει στα έργα που ενδέχεται να έχουν τις βαρύτερες επιπτώσεις και απαιτείται γι' αυτά ΜΠΕ πρώτης κατηγορίας. Η αυστηρή τήρηση των περιβαλλοντικών διατάξεων και των κανόνων ασφαλείας πρέπει να θεωρηθεί αυτονόητη για ένα τέτοιο σημαντικό έργο.

Πολύ σημαντικό στοιχείο για την εκτίμηση των επιπτώσεων είναι ότι στην ευρύτερη περιοχή της Νότιας Κέρκυρας συναντώνται περιοχές με οικολογική αξία, οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί σε δίκτυα βιοτόπων. Περιοχές CORINE γειτονικές στην περιοχή του έργου είναι οι: Αλυκή Λευκίμμης (κωδικός A00010305) και Λιμνοθάλασσα Κορισσίων (κωδικός A00010303). Περιοχές που ανήκουν στο δίκτυο NATURA 2000 είναι οι: Αλυκή Λευκίμμης (κωδικός GR2230003) και Λιμνοθάλασσα Κορισσίων (κωδικός GR2230002). Το δίκτυο NATURA 2000 είναι πιο πρόσφατο και λαμβάνεται υπόψη με καθοριστικό τρόπο στη χωροθέτηση έργων. Η έκταση όπου θα κατασκευαστεί το υπ' όψη έργο περιλαμβάνεται κατά ένα μέρος στην έκταση της περιοχής NATURA 2000 με κωδικό GR2230003.

Ο βιότοπος της Λευκίμμης (περιοχή δικτύου Natura 2000, κωδικός GR2230003)

Ο συγκεκριμένος υγρότοπος έχει χρησιμοποιηθεί ως αλυκή μέχρι το 1988. Από τότε, στην περιοχή Λευκίμμης έχει συντελεστεί μεγάλη και γενικώς άναρχη τουριστική ανάπτυξη, η οποία τα τελευταία χρόνια έχει στραφεί κατά κύριο λόγο στον λεγόμενο «εκτονωτικό τουρισμό». Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι σημαντικές σε ό,τι αφορά κυρίως την δόμηση, τις χρήσεις γης (εκχερνώσεις, κατασκευή δρόμων και άλλων υποδομών), την παραγωγή στερεών και υγρών αποβλήτων, τον θόρυβο κ.λπ. Παρατηρούνται επίσης σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία.

Η βλάστηση είναι χαρακτηριστική των αμμωδών παραλιών και των παράκτιων Μεσογειακών υγροτόπων. Περιλαμβάνει ενδιαφέρουσα χλωρίδα αλοφυτικών ειδών, καθώς και χλωρίδα των λιμναίων τμημάτων, των υγρών ή των αλμυρών λιβαδιών και των μικρών ρεμάτων. Οι γύρω λόφοι περιλαμβάνουν γνωστά φυτικά είδη Μεσογειακής μακίας βλάστησης και, πιθανώς, διάφορα προστατευόμενα είδη χλωρίδας. Η πανίδα, πλην ορνιθοπανίδας, περιλαμβάνει περισσότερα από 10 είδη αμφιβίων και ερπετών τα οποία είναι προστατευτέα, βάσει της ευρωπαϊκής ή της ελληνικής νομοθεσίας. Τα

οικολογικά ενδιαυτήματα της περιοχής, αν και πιέζονται σημαντικά από τις αναπτυξιακές δραστηριότητες, έχουν διατηρηθεί μέχρι τώρα σε καλή κατάσταση. Η διατήρηση των φυσικών οικοσυστημάτων και του τοπίου απαιτεί όμως τον περιορισμό ή και την αναστροφή των ισχυρών περιβαλλοντικών πιέσεων που προέρχονται από την τουριστική ανάπτυξη. Η αειφόρος ανάπτυξη της περιοχής συμβιβάζεται μάλλον με ηπιότερες δραστηριότητες, όπως οικοτουρισμός, αγροτουρισμός, παραδοσιακή γεωργία και κτηνοτροφία. Ωστόσο, η μέχρι σήμερα πορεία δεν προδιαγράφει μια τέτοια αναπτυξιακή κατεύθυνση και κανένα ουσιαστικό μέτρο προστασίας δεν έχει ληφθεί στην περιοχή.

Η οικολογική αξία της περιοχής συνδέεται κυρίως με την ορνιθοπανίδα. Σύμφωνα με το απογραφικό δελτίο του δικτύου NATURA 2000 (1995) περιλαμβάνει περισσότερα από 100 είδη πτηνών. Είναι γνωστό ότι η Κέρκυρα βρίσκεται στην κύρια δυτική οδό μετανάστευσης των πουλιών στον ελληνικό χώρο. Για αυτό τον λόγο η περιοχή χαρακτηρίστηκε ως Σημαντική Περιοχή για τα Πουλιά, σύμφωνα με την Οδηγία 79/409 και εντάχθηκε στο δίκτυο NATURA 2000. Μεγάλη αρνητική επίπτωση στην ορνιθοπανίδα έχει και το κυνήγι (νόμιμο και παράνομο) που ασκείται.

5.2 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Οι περιοχές CORINE και NATURA 2000 περιλαμβάνουν προστατευτέα οικολογικά στοιχεία, όπως ποικίλα οικολογικά ενδιαυτήματα και σημαντικό αριθμό απειλούμενων ειδών χλωρίδας και πανίδας. Ιδιαίτερη σημασία στην συγκεκριμένη περίπτωση έχει η ορνιθοπανίδα, δεδομένου ότι αφ' ενός μεν τα πτηνά είναι σημαντική αιτία της ένταξης των περιοχών GR2230003 και GR2230002 στο δίκτυο NATURA 2000, αφ' ετέρου δε οι περιβαλλοντικές πιέσεις ενός αεροδρομίου θα ασκηθούν σε σημαντικό βαθμό στα πτηνά.

Ειδικότερα, κατά την φάση κατασκευής των έργων για τον διάδρομο και τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, θα υπάρξει πλήρης καταστροφή ενός τμήματος των οικολογικών ενδιαυτημάτων της περιοχής GR2230003, η οποία θα πλήξει περισσότερο τα πτηνά, λιγότερο άλλα είδη πανίδας και ακόμα λιγότερο τα σημαντικά είδη χλωρίδας της περιοχής. Επίσης θα διακοπεί η συνέχεια του πλωτού καναλιού (ποτάμι) που συνδέει τον οικισμό Λευκίμμης με την θάλασσα και το οποίο έχει πρακτική χρήση (κίνηση σκαφών), αισθητική αξία και οικολογική σημασία. Κατά την φάση λειτουργίας του αεροδρομίου, θα υπάρχει επίσης έντονη πίεση σε ορισμένα τουλάχιστον είδη ορνιθοπανίδας. Εξ άλλου, η παρουσία πτηνών κοντά στον διάδρομο απογείωσης προκαλεί κινδύνους για τις πτήσεις.

Ενδεχομένως θα υπάρξει αρνητική αλληλεπίδραση και με την ορνιθοπανίδα της Λιμνοθάλασσας Κορυσσίων (κωδικός GR2230002), εάν γίνονται χαμηλά οι πτήσεις από τα δυτικά. Το ζήτημα αυτό πρέπει να εξεταστεί και, εάν είναι υπαρκτό, θα πρέπει ν' αντιμετωπιστεί με ορισμένες κατάλληλες ρυθμίσεις.

Το αεροδρόμιο θα προκαλέσει επίσης σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο ηχητικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής. Οι επιπτώσεις αυτές δεν μπορούν να προληφθούν ή να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά, σημειώνεται όμως ότι η ανοχή στο θόρυβο είναι πολιτιστικό φαινόμενο και παρουσιάζει μεγάλες αποκλίσεις σε διάφορες

κοινωνίες. Η ένταση και η απόσταση στην οποία θα γίνεται αισθητός ο θόρυβος από την απογείωση ή την προσγείωση των αεροπλάνων δεν μπορούν να εκτιμηθούν παρά μόνο με την χρήση κατάλληλων μοντέλων.

Στην περιοχή Λευκίμμης δεν συναντώνται Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους σύμφωνα με την Τράπεζα Στοιχείων ΦΙΛΟΤΗΣ. Οποσδήποτε όμως το γενικό παράκτιο τοπίο της ευρύτερης περιοχής μπορεί να θεωρηθεί αξιόλογο και θα υπάρξει σημαντική αλλοίωσή του λόγω του έργου.

Οι αλλαγές στην οικονομική και κοινωνική ζωή της ευρύτερης περιοχής Λευκίμμης θα είναι επίσης σημαντικές.

Δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις από την διαχείριση των αποβλήτων της φάσης κατασκευής (αδρανή, τοξικά κ.λπ.) ή των υγρών και στερεών αποβλήτων της φάσης λειτουργίας του αεροδρομίου. Η τεχνολογία σήμερα προσφέρει λύσεις για την πλήρη αντιμετώπιση τέτοιων επιπτώσεων, η οποία μάλιστα είναι υποχρεωτική από την νομοθεσία. Αν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα και αξιοποιηθεί η αντιρρυπαντική τεχνολογία, δεν πρέπει να αναμένονται αξιόλογες επιπτώσεις από τα απόβλητα στην ποιότητα του περιβάλλοντος της περιοχής.

5.3 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΘΕΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Οι αναμφισβήτητες αρνητικές επιπτώσεις του νέου αεροδρομίου στην ορνιθοπανίδα του υγροτόπου Λευκίμμης μπορούν να αντισταθμιστούν με την οικολογική αποκατάσταση του υγροτόπου λιμνοθάλασσας Χαλκιάπουλου, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου περιβαλλοντικού ισοζυγίου.

Η αναβάθμιση του βιοτόπου της λιμνοθάλασσας Χαλκιάπουλου δεν είναι δυνατή εάν δεν απομακρυνθεί το υπάρχον αεροδρόμιο. Σε περίπτωση όμως μετεγκατάστασης του αεροδρομίου, η λιμνοθάλασσα Χαλκιάπουλου μπορεί να ξαναγίνει βιότοπος με εξαίρετη περιβαλλοντική κατάσταση και, παράλληλα, ένα φυσικό πάρκο που θα αποτελεί κόσμημα για την πόλη της Κέρκυρας και θα έχει μεγάλες δυνατότητες οικολογικής αναψυχής και τουρισμού.

Το φυσικό τοπίο και ο βιότοπος της λιμνοθάλασσας Χαλκιάπουλου (Τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, κωδικός ΑΤ1011032)

Η περιοχή είχε παλιότερα μεγάλη αξία, τόσο ως τοπίο, όσο και ως βιότοπος. Είναι σκόπιμο να προστατευτεί ό,τι έχει απομείνει, αλλά θα ήταν πολύ σημαντικό να επιχειρηθεί κάποτε και μια ουσιαστική προσπάθεια αποκατάστασης και αναβάθμισης αυτού του τόπου. Ωστόσο, δεν έχει περιληφθεί στο δίκτυο NATURA 2000, μάλλον επειδή θεωρήθηκε ότι η όχληση από το αεροδρόμιο δεν είναι αναστρέψιμη. Ο άλλοτε πανέμορφος υγρότοπος έχει αλλοιωθεί πολύ σημαντικά στην ανατολική του πλευρά, λόγω της κατασκευής και λειτουργίας του αεροδρομίου και των συνακόλουθων δραστηριοτήτων. Ωστόσο, παρά την μεγάλη υποβάθμιση που έχει υποστεί, η λιμνοθάλασσα διατηρεί αξιόλογο μέρος από τη μεγάλη οικολογική αξία της, ιδιαίτερα στο νότιο και δυτικό τμήμα. Οι όχθες με τους καλαμιώνες, οι δυνατότητες περιπάτου,

τα περιβόλια και τα δέντρα στη δυτική πλευρά δίνουν μια ιδιαίτερη γοητεία σε αυτό το φυσικό ιχθυοτροφείο.

Η γειτνίαση της λιμνοθάλασσας με την πόλη της Κέρκυρας και το Κανόνι (έντονη τουριστική κίνηση) προκαλεί μεγάλες πιέσεις στο οικοσύστημα. Ωστόσο, ο καθοριστικός παράγων υποβάθμισης της λιμνοθάλασσας είναι το αεροδρόμιο, που έχει μειώσει πολύ την δυνατότητά της να λειτουργεί ως βιότοπος (σταθμός αποδημητικών, τόπος διατροφής, διαχείμασης, φωλεοποίησης) για τα πουλιά. Η λιμνοθάλασσα έχει υποστεί και άλλες βλαβερές επεμβάσεις, όπως οι καταπατήσεις, εκχερσώσεις, περιφράξεις και παντοειδείς κατασκευές στις όχθες. Επίσης, η κατασκευή της πεζογέφυρας (η οποία στην πράξη λειτουργεί και ως δρόμος για μηχανοκίνητα δίκυκλα), έχει πρακτικά αποκόψει την λιμνοθάλασσα από την θάλασσα και τα 5 ανοίγματα που υπάρχουν δεν επιτρέπουν την ικανοποιητική κυκλοφορία του νερού. Ο ευτροφισμός απειλεί σοβαρά την λιμνοθάλασσα, λόγω της πολύ δύσκολης ανανέωσης του νερού, καθώς επίσης της υδατικής ρύπανσης από τις γύρω δραστηριότητες, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό συνδέονται, άμεσα ή έμμεσα, με το αεροδρόμιο. Παρ' όλ' αυτά, η λιμνοθάλασσα είναι ακόμα καταφύγιο μικρών αριθμών αλλά πολλών ειδών υδρόβιων πουλιών, πράγμα που αποτελεί σοβαρή ένδειξη ότι διατηρεί το οικολογικό δυναμικό της και ότι μια συγκροτημένη προσπάθεια αποκατάστασης μπορεί κατά πάσα πιθανότητα να στεφθεί από επιτυχία.

Σύγκριση των βιοτόπων Λευκίμμης και Χαλκιόπουλου

Και οι δύο βιότοποι είναι σήμερα υποβαθμισμένοι. Τα ενδιαίτηματα της Λευκίμμης βρίσκονται σε πιο φυσική κατάσταση, επειδή μεγάλα τμήματα έχουν ακόμα παραμείνει όπως είχαν διαμορφωθεί την περίοδο λειτουργίας των αλυκών. Ωστόσο, οι πιέσεις από την άναρχη τουριστική ανάπτυξη ασκούνται έντονα και πιθανώς θα αλλάξουν σημαντικά τις χρήσεις γης μεγάλων εκτάσεων του βιοτόπου στο μέλλον. Η δυνητική αλλά και η παρατηρηθείσα ποικιλότητα της ορνιθοπανίδας που συνδέεται με την λιμνοθάλασσα, μπορεί να φθάνει τα 55 είδη, εκ των οποίων τα 52 προστατευτέα, βάσει κάποιας νομοθεσίας ή διεθνούς σύμβασης. Περίπου 70 άλλα είδη πτηνών, τα περισσότερα προστατευτέα, έχουν παρατηρηθεί στην ευρύτερη περιοχή, με μόνιμη ή εποχική παρουσία.

Η λιμνοθάλασσα Χαλκιόπουλου υφίσταται τις έντονες πιέσεις από το αεροδρόμιο και ταυτόχρονα υποβαθμίζεται συνεχώς από τις, κυρίως αυθαίρετες, αλλαγές χρήσεων γης. Έχει πιθανώς επικρατήσει η εντύπωση ότι είναι καταδικασμένη ως βιότοπος, με αποτέλεσμα να μην γίνονται προσπάθειες σωστής διαχείρισης και να αφήνεται στις καταπατήσεις και στον ευτροφισμό. Όμως, μια προσεκτική εξέταση διαπιστώνει, πέρα από την ταχεία υποβάθμιση, την μέχρι τώρα επιβίωση ενός ζωντανού οικοσυστήματος. Η δυνητική αλλά και η παρατηρηθείσα ποικιλότητα της ορνιθοπανίδας που συνδέεται με την λιμνοθάλασσα και την γύρω περιοχή, μπορεί να φθάνει τα 138 είδη, εκ των οποίων τα 133 προστατευτέα, βάσει κάποιας νομοθεσίας ή διεθνούς σύμβασης.

Τα είδη ορνιθοπανίδας βρίσκονται γενικά σε υψηλές θέσεις των τροφικών αλυσίδων και έτσι αποτελούν αξιόλογους ενδείκτες της οικολογικής κατάστασης των οικοσυστημάτων. Λαμβάνοντας υπ' όψη την δυνητική ποικιλότητα ορνιθοπανίδας, μπορεί κανείς εύλογα να υποθέσει ότι οι δύο βιότοποι έχουν συγκρίσιμο οικολογικό δυναμικό. Βέβαια, τα ενδιαίτηματα εμφανίζουν αρκετές διαφορές και ορισμένα είδη

συχνάζουν μόνο στη μια ή στην άλλη λιμνοθάλασσα. Οι περιορισμένοι αριθμοί των παρατηρούμενων πτηνών υποδεικνύουν την κατάσταση υποβάθμισης που είναι κοινή και στους δύο βιοτόπους. Η υποβάθμιση της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου έχει ίσως πιο σταθερό χαρακτήρα, ενώ η αντίστοιχη της λιμνοθάλασσας Λευκίμμης οφείλεται σε πιο αναστρέψιμες οχλήσεις. Ένα σαφές πάντως συμπέρασμα από την σύγκριση των δύο είναι ότι η πρώτη έχει την δυνατότητα να γίνει τουλάχιστον ισότιμος ή και ανώτερος βιότοπος ορνιθοπανίδας σε σχέση με την δεύτερη. Επομένως, η ένταξη της δεύτερης στο δίκτυο NATURA 2000 και η μη ένταξη της πρώτης δεν σημαίνουν και δεν πρέπει να ερμηνευτούν ως κάποια ουσιαστική διαφορά στην οικολογική αξία τους.

5.4 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Ενδεχόμενες εναλλακτικές λύσεις που θα πρέπει να εξεταστούν από την ΜΠΕ

1. Εγκατάσταση αεροδρομίου στην Λευκίμμη και οικολογική αποκατάσταση λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου
2. Εγκατάσταση αεροδρομίου στην Λευκίμμη και συνέχιση λειτουργίας του υπάρχοντος αεροδρομίου
3. Εγκατάσταση του νέου αεροδρομίου ενδεχομένως σε άλλη περιοχή της Κέρκυρας
4. Μηδενική λύση (παραμονή του υπάρχοντος αεροδρομίου).

Πρώτη προσέγγιση πιθανών περιβαλλοντικών όρων του έργου στη Λευκίμμη

- Κατάργηση του υπάρχοντος αεροδρομίου αμέσως μόλις καταστεί δυνατή η λειτουργία του νέου
- Εκπόνηση μελέτης οριοθέτησης, οικολογικής διαχείρισης και αποκατάστασης της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου
- Αποξήλωση των εγκαταστάσεων του υπάρχοντος αεροδρομίου και εφαρμογή της μελέτης για οικολογική διαχείριση και αποκατάσταση των οικολογικών ενδιαιτημάτων της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου
- Κήρυξη της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου ως αστικό φυσικό πάρκο
- Κατάλληλη ρύθμιση του ύψους και της διεύθυνσης των πτήσεων πάνω από την λιμνοθάλασσα Κορισίων για την αποφυγή (ενδεχομένων) επιπτώσεων στην ορνιθοπανίδα
- Εκπόνηση ειδικής μελέτης με μοντέλο θορύβου και εφαρμογή κατάλληλων περιορισμών αν χρειάζονται
- Πρόβλεψη ειδικών διευθετήσεων και, ενδεχομένως, έργων για την διατήρηση των οικολογικών, κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών στο ποτάμι της Λευκίμμης.

ΠΗΓΕΣ

Ελληνόγλωσσες

1. Ευθυμίουπουλος, Η. (2008). Προσωπική επικοινωνία.
2. Ντάφης, Σ., Ε. Παπαστεργιάδου, Κ. Γεωργίου, Δ. Μπαμπαλώρας, Θ. Γεωργιάδης, Μ. Παπαγεωργίου, Θ. Λαζαρίδου και Β. Τσαούση (1997). *Το έργο οικοτόπων στην Ελλάδα: Δίκτυο Φύση 2000*, Ε.Ε.Κ., Μουσείο Γουλανδρή-Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων Υγροτόπων, Θεσσαλονίκη.
3. Περγαντής, Φ. (2008). Προσωπική επικοινωνία.
4. Χατζημπίρος, Κ. και Π. Παναγιωτίδης (1999). Παράγοντες υποβάθμισης των παράκτιων οικοσυστημάτων, ανάγκες και συστήματα προστασίας. *Πρακτικά Πανελληνίου Συνεδρίου «Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Ζωνών»*, Ε.Μ.Π., Αθήνα, σ. 1-8.

Ξενόγλωσσες

1. Cuperus, R., K. J. Canters, A. Helias, U. de Haes, D. S. Friedman (1999). Guidelines for ecological compensation associated with highways. *Biological Conservation*, 90: 41-51.
2. Hadjibiros, K. (1996). Sustainable development in a country with extensive presence of valuable biotopes. *The Environmentalist*, 16, 3-8.
3. Hadjibiros, K. (2003). Landscape conservation in Greece. Inventorying sites of natural and cultural interest (national paper), in: *Il Paesaggio nelle Politiche Europee*, Council of Europe and Presidenza Italiana del Consiglio dell'Unione Europea, Roma, p. 135-142.
4. Marsh, L. L., D. R. Porter and D. A. Salvesen (eds) (1996). *Mitigation Banking: Theory and Practice*. The Urban Land Institute, Island Press, USA
5. Mitchell, B. (2002). *Resource and Environmental Management*, Pearson, Prentice Hall.
6. O'Riordan, T. (2000). *Environmental Science for Environmental Management*, Pearson, Prentice Hall.
7. Ramade, F. (1990). *Des Systèmes Méditerranéens*. Les Fascicules du Plan Bleu, No 3, Economica, Paris.
8. Treweek, J. R. (1995). Ecological Impact Assessment, in F. Vanclay and D. Bronstein (eds): *Environmental and Social Impact Assessment*, Wiley, Chichester.
9. Unknown (1999). Mitigation banks as an endangered species conservation tool, Environmental Defense, Sustainable Conservation, California.
10. www.itia.ntua.gr/filotis/

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Το εργαλείο της αντιστάθμισης και η έννοια του περιβαλλοντικού ισοζυγίου

Η διόρθωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός έργου ορίζεται ως η διαδικασία πρόληψης, αποφυγής ή ελαχιστοποίησης βλαβών στο γενικότερο περιβάλλον με τις εξής παραλλαγές:

- Απόρριψης του έργου
- Περιορισμού των επιπτώσεων του έργου
- Αποκατάστασης του θιγόμενου περιβάλλοντος
- Δημιουργίας υποκατάστατου φυσικού πόρου (αντιστάθμιση)

Οι δύο πρώτες δυνατότητες μελετώνται κατά το σχεδιασμό του έργου. Οι άλλες δύο επιστρατεύονται εάν οι δυνατότητες σε επίπεδο εναλλακτικού σχεδιασμού έχουν εξαντληθεί.

Για την χρήση του εργαλείου της αντιστάθμισης εισάγεται η έννοια του περιβαλλοντικού ισοζυγίου. Απαραίτητος όρος είναι η γενική αποδοχή της υπόθεσης ότι οι βλάβες στο φυσικό περιβάλλον μπορούν να αναταχθούν με ανθρώπινες παρεμβάσεις και με διαχείριση. Η αρχή «μηδενικής απώλειας» ή και «θετικής αντιστάθμισης» μπορούν να υλοποιηθούν σε επιχειρησιακό επίπεδο. Είναι φανερό ότι για να επιτευχθεί η «μηδενική απώλεια» από την υποβάθμιση ενός οικολογικού ενδιαιτήματος είναι καλύτερα τα ενδιαιτήματα που θα αναβαθμιστούν να είναι όμοια. Η αντιστάθμιση με ενδιαιτήματα διαφορετικής μορφής μπορεί να ικανοποιήσει λιγότερο, επειδή η οικολογική συσχέτιση μεταξύ των θιγομένων ενδιαιτημάτων και αυτών που τα αντικαθιστούν είναι δύσκολη και απαιτεί μακροχρόνιες μετρήσεις και παρακολούθηση. Σε γενικές γραμμές πάντως, τα ενδιαιτήματα μπορούν να αντικαθίστανται εφαρμόζοντας μια συνεκτική στρατηγική προστασίας της φύσης, η οποία, πλην των εντολών προστασίας, θα εξετάζει και την δυνατότητα αναπλήρωσης οικολογικών αξιών.

Τα αντισταθμιστικά μέτρα επιστρατεύονται για έργα και παρεμβάσεις που έχουν αναμφισβήτητες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά που η φύση των έργων δεν επιτρέπει πλήρη άρση των επιπτώσεων (στη φύση, στο τοπίο, στην οικονομία των περιοχών, στις κοινωνικές δομές κλ.π.). Αντί η αποκατάσταση να γίνεται στο σημείο του έργου, ορίζεται μια ευρύτερη ζώνη στην οποία μπορούν να γίνουν παρεμβάσεις αντίστοιχου χαρακτήρα, έτσι ώστε το συνολικό αποτέλεσμα να είναι ουδέτερο ή και θετικό για το περιβάλλον. Όταν π.χ. τα έργα θίγουν την ποιότητα ή και την υπόσταση ενός υγροτόπου, απαιτείται ένα σχέδιο δημιουργίας νέου ή αποκατάστασης ενός υποβαθμισμένου υγροτόπου, έτσι ώστε να επιτελείται η ίδια οικολογική λειτουργία στην ίδια ή σε διαφορετική περιοχή. Είναι προτιμότερο, όταν είναι δυνατόν, τα σχέδια αντιστάθμισης να εφαρμόζονται πριν από την κατασκευή του έργου, έτσι ώστε να επιτρέψουν στις περιοχές αποκατάστασης να εποικισθούν από την πανίδα και τη χλωρίδα του αρχικού ενδιαιτήματος.

Η προσφυγή σε αντισταθμιστικά εργαλεία για την αντιμετώπιση απωλειών σε φυσικό περιβάλλον εγείρει ερωτηματικά και επιφυλάξεις. Πώς μπορεί για παράδειγμα να αξιολογηθεί με όρους ποσοτικούς και αντικειμενικούς η απώλεια ενός υγροτόπου ή ενός είδους; Και τί είναι εκείνο που θα αντικαταστήσει τη ζημιά; Το περιβαλλοντικό

ισοζύγιο δεν είναι εύκολο να συνταχθεί και πολλά πράγματα δεν είναι μετρήσιμα (όπως π.χ. ένα φυσικό τοπίο). Υπάρχουν επίσης ερωτηματικά σχετικά με τη βιωσιμότητα των σχεδίων αποκατάστασης, καθώς και φόβοι για την εκτροπή των χρημάτων σε αλλότρια έργα. Τα σχήματα αντιστάθμισης ως μέθοδος διατήρησης της βιοποικιλότητας υπόκεινται σε κριτικές. Η αποτελεσματικότητά τους ποικίλει από χώρα σε χώρα και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αξιοπιστία των μηχανισμών ελέγχου και αδειοδότησης. Η εμπειρία δείχνει ότι σε αρκετές περιπτώσεις, η διόρθωση δεν είναι δυνατόν να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί με τρόπο που να αντισταθμίσει ειδικού τύπου επιπτώσεις. Σε άλλες πάλι περιπτώσεις η διόρθωση παίρνει κάποιο χαρακτήρα που δεν προσιδιάζει στην απώλεια που έρχεται να καλύψει. Για παράδειγμα η φύτευση δέντρων μπορεί να είναι μια θετική περιβαλλοντική δράση, αλλά αν γίνεται ως αντιστάθμισμα της απώλειας ενός υγροτόπου είναι εκτός στόχου, με την έννοια ότι ένα δάσος έχει άλλα βιολογικά είδη και οικολογικά ενδιαιτήματα από έναν υγρότοπο.

Το σύστημα των «Τραπεζών Διόρθωσης» εφαρμόζεται σε πολλές χώρες και αφορά την δημιουργία, αποκατάσταση, αναβάθμιση υγροτόπων, για την αντιστάθμιση αναπόφευκτων απωλειών από αναπτυξιακά έργα, εφόσον αυτή η αντιστάθμιση δεν μπορεί να γίνει με όρους περιβαλλοντικά αποδεκτούς στην ίδια την περιοχή των έργων. Οι Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καθορίζουν το αναπόφευκτο ή μη των περιβαλλοντικών απωλειών (τοπίο, οικολογικά ενδιαιτήματα, είδη, βιοποικιλότητα κ.λπ.). Ο ανάδοχος του έργου αναλαμβάνει να κάνει τις αναγκαίες δράσεις για την αντιστάθμιση των επιπτώσεων, συνήθως σε περιοχή μακράν των έργων. Θα φροντίσει την αποκατάσταση ή την δημιουργία υγροτόπων, ενώ κάποιος κατάλληλος φορέας (κατά προτίμηση δημόσιος) θα εγγυηθεί την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των παρεμβάσεων. Είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι η αντιστάθμιση θα προχωρήσει και θα διαρκέσει. Χρειάζεται κατάλληλος μηχανισμός για να εξασφαλίσει την διαρκή συντήρηση του συστήματος στο μέλλον.

Στο θέμα της χρηματοδότησης αντισταθμιστικών έργων υπάρχει μεγάλη διεθνής εμπειρία. Στις χώρες που εφαρμόζονται, οι ανάδοχοι των έργων υπολογίζουν κατά προσέγγιση το κόστος των αντισταθμιστικών μέτρων σε μελέτες και έργα. Εν τούτοις, το πλήρες κόστος είναι δύσκολο να καθορισθεί από την αρχή, γιατί χρειάζεται περισσότερη γνώση στον τομέα της δημιουργίας οικολογικών ενδιαιτημάτων στις περιοχές αντιστάθμισης. Μια δυνατότητα είναι η εκπόνηση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην οποία οι εναλλακτικές λύσεις, συμπεριλαμβανομένων των αντισταθμιστικών μέτρων, συγκρίνονται και αποτιμώνται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Φωτογραφικό Υλικό

Α. Περιοχή λίμνης Χαλκιοπούλου.









Β. Λευκίμμη: Ποτάμι και περιοχή των Αλυκών.







ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ – ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

6.1. ΓΕΝΙΚΑ

Η γεωλογική – γεωτεχνική διερεύνηση καλύπτει την περιοχή του Κόλπου της Λευκίμμης στο Νότιο άκρο της Ν. Κέρκυρας όπου προτείνεται να κατασκευαστεί ο Νέος Αερολιμένας Κέρκυρας.

Ο Νέος Αερολιμένας της Κέρκυρας προβλέπεται να περιλαμβάνει: α) αεροδιάδρομο μήκους περίπου 3.600 μ. και πλάτους 45 μ. με εκατέρωθεν ερείσματα πλάτους 7,5 μ. και ζώνες ασφαλείας 150 μ. εκατέρωθεν του άξονα, β) δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών μήκους 500 μ. και πλάτους 200 μ. με περιμετρικά ερείσματα 3,5 μ., γ) παράλληλο τροχιόδρομο, μήκους 2.400 μ., ο άξονας του οποίου απέχει από αυτόν του διαδρόμου 184 μ., έχει πλάτος 23 μ. και εκατέρωθεν ερείσματα 3,5 μ.

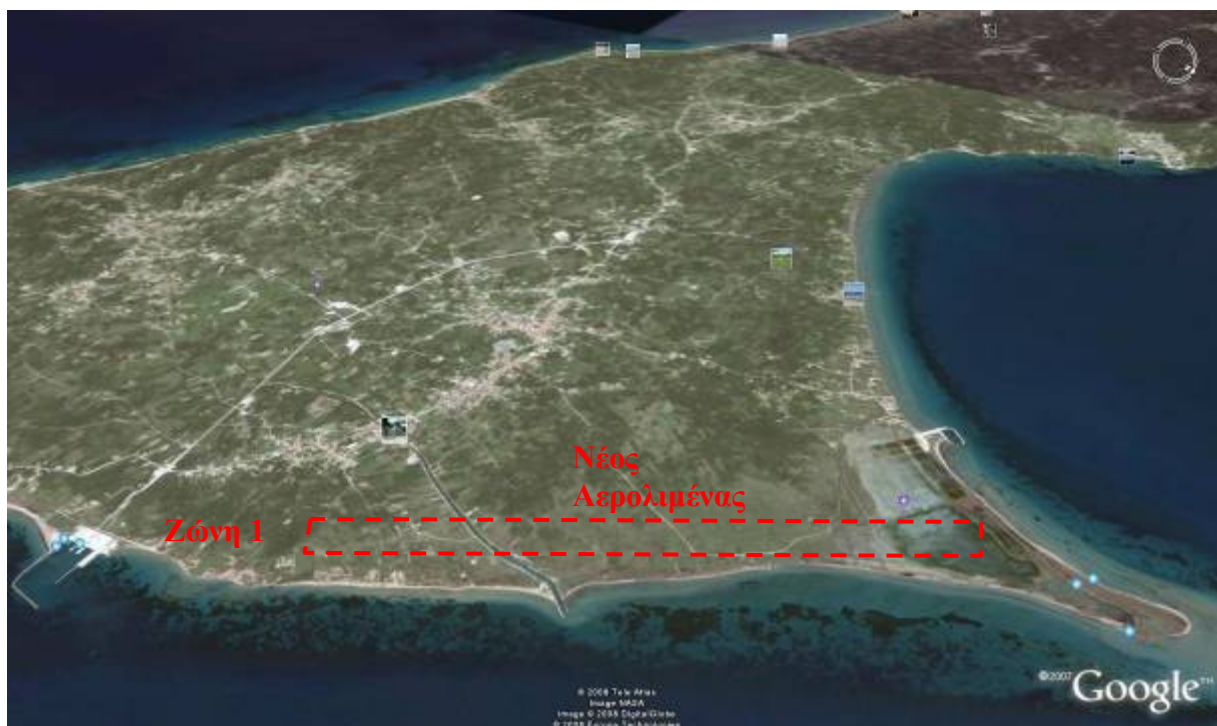
Με βάση την Προμελέτη "Πεδίο Ελιγμών Νέου Αερολιμένος Κέρκυρας. Προμελέτη έργων Πολιτικού Μηχανικού. Φρανκ Μπεϊζιλ Α.Ε., Φεβρουάριος 1974" προκύπτει ότι το ελάχιστο υψόμετρο του άξονα του διαδρόμου δεν είναι δυνατόν να είναι χαμηλότερο από 4.45 μ. με μονοκλινή διατομή προς τα ανατολικά για τον περιορισμό των εκσκαφών.

6.2. ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

2.1 Γεωμορφολογία

Η μορφολογία της βορειανατολικής παραθαλάσσιας περιοχής του ακρωτηρίου της Λευκίμμης είναι πεδινή με υψόμετρα που δεν ξεπερνούν τα 5 μ. περίπου. Στην δορυφορική εικόνα του Σχήματος 1 δίνεται η γενική άποψη της περιοχής, όπου σημειώνεται και η προτεινόμενη θέση του νέου Αερολιμένα. Στη νότιο-ανατολική προέκταση του Αερολιμένα (Ζώνη 1 στο σχήμα 1), όπου πρόκειται να εγκατασταθούν βοηθητικά συστήματα (φώτα προσπέλασης και ζώνη εγκαταστάσεως ραδιοβοηθημάτων σε μήκος 1200 μ.), υπάρχει λοφώδης έξαρση, με υψόμετρο περί τα 10 μ. Νοτιότερα του αεροδιαδρόμου το ανάγλυφο της περιοχής είναι ελαφρά λοφώδες.

Στο βόρειο - βορειοδυτικό τμήμα συναντώνται οι Αλυκές της Λευκίμμης, περιοχή που χαρακτηρίζεται ως βιότοπος, ενώ την περιοχή όπου πρόκειται να κατασκευαστεί ο αεροδιάδρομος διατρέχει το "Ποτάμι", κανάλι που ξεκινώντας από την ακτή φτάνει μέχρι το κέντρο της Λευκίμμης, το οποίο χρησιμοποιούν οι βάρκες και τα μικρά σκάφη (Φωτ. 1)



Σχήμα 1. Δορυφορική εικόνα της περιοχής του Νέου Αερολιμένα Κέρκυρας.



Φωτ. 1.

Άποψη του καναλιού
- «Ποταμού» - που
διατρέχει την περιοχή
του έργου

2.2 Γεωλογία

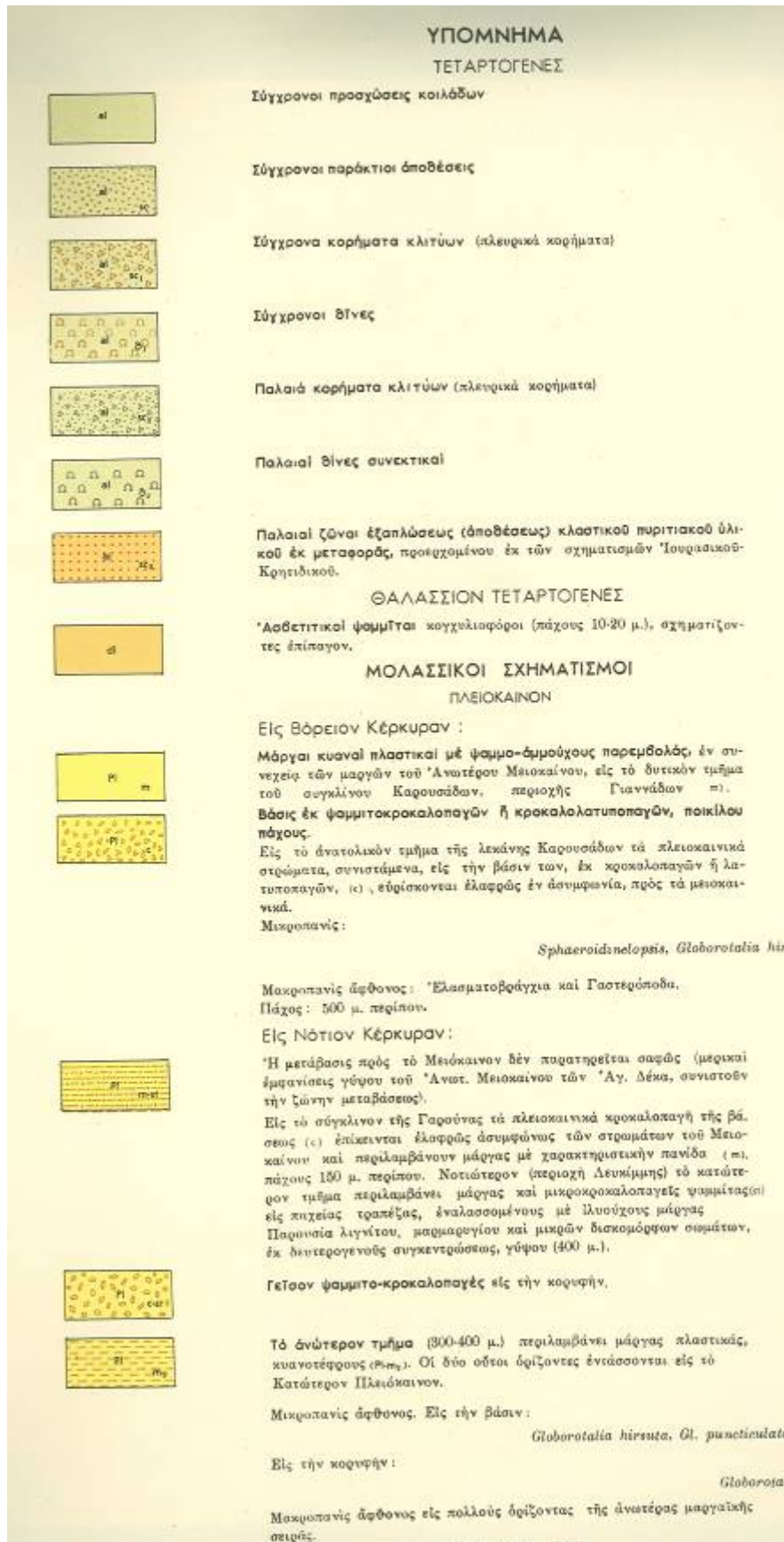
2.2.1. Γενικά

Η περιοχή του νοτίου άκρου της Κέρκυρας, όπου βρίσκεται ο κόλπος της Λευκίμμης, καλύπτεται επιφανειακά από Τεταρτογενείς προσχώσεις και από μαργαϊκούς σχηματισμούς Πλειοκαινικής ηλικίας.

Στο ακόλουθο σχήμα παρουσιάζεται απόσπασμα από το Γεωλογικό Χάρτη του Ινστιτούτου Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ι.Γ.Μ.Ε., Φύλλο Νότια Κέρκυρα, κλίμακα 1:50.000).



Σχήμα 2. Απόσπασμα από Γεωλογικό Χάρτη Ι.Γ.Μ.Ε. Φύλλο Νότια Κέρκυρα, Κλίμακα 1:50.000 και υπόμνημα χάρτη



2.2.2 Περιγραφή γεωλογικών σχηματισμών

Τεταρτογενείς προσχώσεις (al)

Πρόκειται για σύγχρονες προσχώσεις κοιλάδων που αποτελούνται κυρίως από αμμοχάλικα, άμμους και ιλύες. Στο ανώτερο τμήμα κοντά στην επιφάνεια συναντώνται εδαφικά υλικά με ρίζες (φυτική γη). Η παραλία είναι κυρίως αμμώδους σύστασης.

Σχηματισμοί, Πλειοκαινικής ηλικίας

Στην ευρύτερη περιοχή της Λευκίμμης, κάτω από τις προσχώσεις, συναντάται το γεωλογικό υπόβαθρο, που το αποτελούν οι νεογενείς σχηματισμοί, οι οποίοι στο γεωλογικό χάρτη του ΙΓΜΕ αναφέρονται και ως μολασσικοί σχηματισμοί. Οι νεογενείς (ηλικίας Πλειοκαίνου) αυτοί σχηματισμοί αποτελούνται, στο κατώτερο τμήμα τους, από κυανές μάργες και μικροκροκαλοπαγείς ψαμμίτες σε ορίζοντες σημαντικού πάχους, εναλλασσόμενους με μάργες. Ακόμα συναντώνται στρώματα λιγνίτη και δευτερογενείς συγκεντρώσεις γύψου.

Στην περιοχή όπου πρόκειται να κατασκευαστεί το αεροδρόμιο συναντάται κυρίως το ανώτερο τμήμα των νεογενών σχηματισμών, που αποτελείται από μάργες λευκότεφρου έως κυανότεφρου χρώματος (σχηματισμός Pl-m2) . Το πάχος του σχηματισμού ανέρχεται σε 300 – 400 μ.

2.3. Τεκτονική

Στο νοτιότερο άκρο (θέση Ασπρόκαβος) συναντώνται δυο συστήματα ρηξιγενών ζωνών. Το πρώτο έχει γενική διεύθυνση ΒΑ-ΝΔ και αποτελείται από δυο ρήγματα. Το δεύτερο σύστημα έχει γενική διεύθυνση ΝΑ-ΒΔ.

Στην ευρύτερη περιοχή έρευνας δεν έχουν εντοπιστεί ενεργά ρήγματα και έτσι δεν υπάρχει ο κίνδυνος πρωτογενούς διάρρηξης και μετακινήσεων του εδάφους λόγω σεισμού.

2.4 Στοιχεία σεισμικότητας

Σύμφωνα με τα βιβλιογραφικά δεδομένα, (Β.Παπαζάχος & Κ. Παπαζάχου 1989), που αφορούν όλα τα σεισμικά επίκεντρα του Ελληνικού χώρου, τα οποία έχουν δώσει ισχυρούς σεισμούς μεγέθους μεγαλύτερου από M=6 βαθμούς της κλίμακας Richter κατά την περίοδο από το 550 π.Χ. έως το 1986, τα επίκεντρα που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος έχουν καταγραφεί τα εξής σεισμικά γεγονότα (Πίνακας 1) :

Πίνακας 1 : Σεισμοί στην ευρύτερη περιοχή της Κέρκυρας (από Β.Παπαζάχος & Κ. Παπαζάχου, 1989)

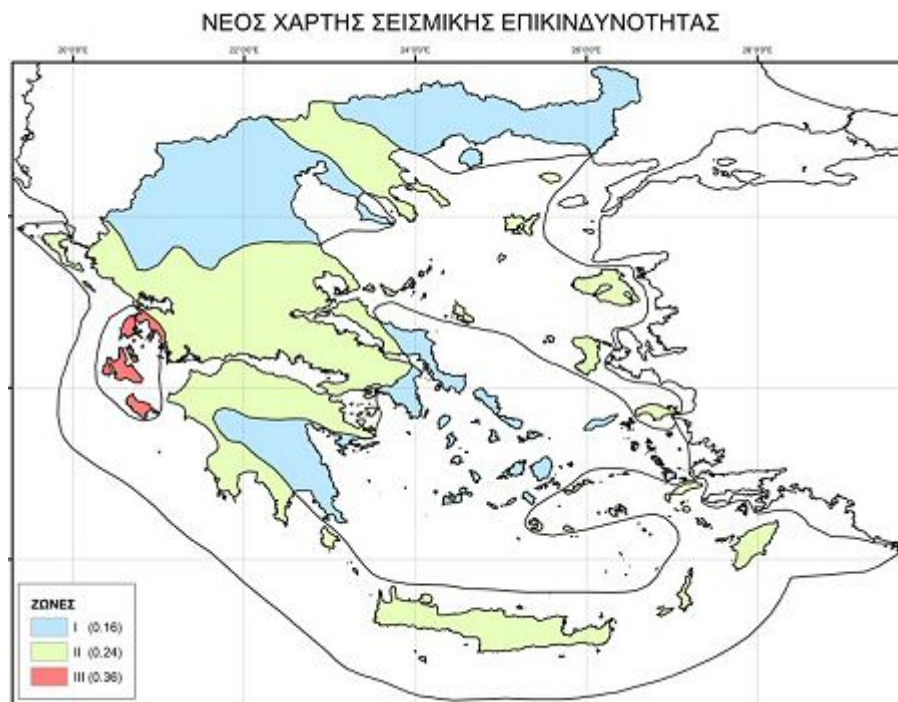
Ημ/νία	Σεισμικό επίκεντρο	Βάθος Σεισμού (km)	Μέγεθος (Richter)	Μέγιστη ένταση Mercalli	Περιοχή μέγιστης έντασης
1650	39.7 ⁰ N, 20.0 ⁰ E	10	6.2	VIII	Κέρκυρα
1666	39.6 ⁰ N, 19.8 ⁰ E	10	6.2	VIII	Κέρκυρα
1674	39.5 ⁰ N, 20.0 ⁰ E	10	6.5	IX	Κέρκυρα
1732	39.5 ⁰ N, 20.1 ⁰ E	10	6.6	VIII	Κέρκυρα
1743	39.0 ⁰ N, 20.4 ⁰ E	10	7.0	IX	Κέρκυρα
1745	39.7 ⁰ N, 19.9 ⁰ E	10	6.2	VIII	Κέρκυρα
1773	39.5 ⁰ N, 20.1 ⁰ E	10	6.4	VIII	Κέρκυρα
1786	39.5 ⁰ N, 19.9 ⁰ E	10	6.6	VIII	Κέρκυρα
1809	39.5 ⁰ N, 20.1 ⁰ E	10	6.1	VIII	Ήπειρος, Κονίσπολη
1813	39.6 ⁰ N, 20.6 ⁰ E	10	6.2	IX	Εκκλησοχώρι
1823	39.5 ⁰ N, 20.3 ⁰ E	10	6.4	IX	Σαγιάδα, Ιωάννινα
1858	39.7 ⁰ N, 20.7 ⁰ E	10	6.0	VIII	Ιωάννινα
1867	39.6 ⁰ N, 20.8 ⁰ E	10	6.2	VIII	Ιωάννινα
1871	39.5 ⁰ N, 20.1 ⁰ E	10	6.0	VIII	Κέρκυρα
1898	39.6 ⁰ N, 20.7 ⁰ E	10	6.3	VIII	Ιωάννινα
1917	39.0 ⁰ N, 20.5 ⁰ E	10	6.1	VI	Πρέβεζα

Σύμφωνα με το νέο χάρτη ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας (ΟΑΣΠ, 2004) η περιοχή έρευνας ανήκει στη ζώνη II.

Ο συντελεστής σεισμικής επιτάχυνσης για τη ζώνη II είναι $\alpha=0,24 g$.

Ειδικότερα οι πλησιέστερες πόλεις στην περιοχή ενδιαφέροντος κατατάσσονται με βάση μόνο σεισμολογικά κριτήρια στις παρακάτω ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας :

Ιωάννινα	Ζώνη II
Κέρκυρα	Ζώνη II
Πρέβεζα	Ζώνη II



Σχήμα 5. Χάρτης σεισμικής επικινδυνότητας (Από τον Οργανισμό Αντισεισμικής Προστασίας, 2004).

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται συγκεντρωτικά η αξιολόγηση και η κατάταξη των γεωλογικών σχηματισμών, που εμφανίζονται στην περιοχή έρευνας, ως προς την σεισμική επικινδυνότητα, σύμφωνα με τον ΕΑΚ 2000.

Πίνακας 2 : Σεισμική επικινδυνότητα σχηματισμών

α/α	ΓΕΩΛΟΓΙΚΟΣ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ	ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΕΑΚ 2000
1	Τεταρτογενείς Προσχώσεις	al	Γ
2	Μολασσικοί σχηματισμοί Πλειοκαινικής ηλικίας	Pl-m2	A

2.5 Γεωτεχνική συμπεριφορά σχηματισμών

Τεταρτογενείς Προσχώσεις

Οι πρόσφατες αυτές αποθέσεις χαρακτηρίζονται από μικρή συνοχή λόγω της κυρίαρχης κοκκώδους (αμμώδους) σύστασης τους. Όπου επικρατεί το λεπτόκοκκο στοιχείο (ιλύες, άργιλοι), και κυρίως στο επιφανειακό τμήμα του εδάφους της περιοχής Αλυκών, αναμένεται το έδαφος να έχει κάποια, έστω και μικρή συνοχή, αλλά γενικώς χαρακτηρίζεται ως μαλακό από άποψη αντοχής. Οι κλίσεις στα πρηνή των εκσκαφών (στους παρακείμενους λόφους) θα πρέπει να καθοριστούν με βάση την επικράτηση του κοκκώδους στοιχείου.

Ο σχηματισμός είναι γενικά υδροπερατός. Δεδομένου ότι η θάλασσα βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση, αναμένεται η ύπαρξη υδροφορίας, μικρού βάθους από την επιφάνεια.

Στο επιφανειακό τμήμα του σχηματισμού (πάχους 1 –2 μ) μπορεί να περιέχονται οργανικά στοιχεία. Αυτό το τμήμα πρόκειται να αφαιρεθεί με τις εκσκαφές και την εξυγίανση του εδάφους, η οποία κρίνεται απαραίτητη για την έδραση τόσο σημαντικών έργων.

Οι προσχώσεις της περιοχής του κόλπου της Λευκίμης και κυρίως η αμμώδης παραλιακή ζώνη, παρουσιάζουν μεγάλη πιθανότητα εμφάνισης φαινομένων ρευστοποίησης σε περίπτωση έντονης σεισμικής φόρτισης, λόγω της υψηλής περιεκτικότητας τους σε άμμο ή αμμώδη ιλύ αλλά και του μόνιμου κορεσμού τους.

Ο σχηματισμός χαρακτηρίζεται από εύκολη εκσκαψιμότητα (με συνήθη μηχανικά μέσα).

Μάργες

Ο σχηματισμός των μαργών έχει χαμηλή έως μέτρια αντοχή. Γενικά οι μάργες εμφανίζουν χαμηλή υδατοπερατότητα και χαρακτηρίζονται ως πρακτικώς στεγανές. Ο σχηματισμός χαρακτηρίζεται επίσης από εύκολη εκσκαψιμότητα (επιτυγχάνεται με συνήθη μηχανικά μέσα). Στις θέσεις όπου συναντάται στα πρηνή των εκσκαφών αναμένεται να έχει καλή συμπεριφορά, χωρίς την ανάγκη αντιμετώπισης προβλημάτων αστάθειας. Θα πρέπει όμως να προβλεφθεί η καλή επιφανειακή αποστράγγιση και προστασία των μαργαϊκών πρηνών από την διάβρωση με κατάλληλη φυτοκάλυψή τους.

Τα προϊόντα των εκσκαφών (εφόσον πρόκειται για γαιώδη εδαφικά υλικά) θα πρέπει να ελεγχθούν ως προς την καταλληλότητά τους για τη χρήση τους στα επιχώματα του κύριου διαδρόμου, των οδών τροχοπεδήσεως και των χώρων σταθμεύσεως. Ο έλεγχος θα γίνει με βάση τα αποτελέσματα της γεωτεχνικής έρευνας και των εργαστηριακών δοκιμών. Οι δοκιμές που κρίνεται απαραίτητο να εκτελεστούν θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τον χαρακτηρισμό των εδαφών (κοκκομετρική διαβάθμιση, όρια Atterberg), τον προσδιορισμό της μέγιστης πυκνότητας κατά την τροποποιημένη δοκιμή συμπίκνωσης Proctor, την δοκιμή CBR καθώς και τον προσδιορισμό της διογκωσιμότητας των εδαφών και της περιεκτικότητας αυτών σε οργανικά.

Στην περίπτωση που τα υλικά των εκσκαφών κριθούν ακατάλληλα, θα πρέπει να γίνει είτε ανάμειξη αυτών με άλλα κατάλληλα υλικά δανειοθαλάμων, ή να αποτεθούν σε περιοχές (αποθεσιοθαλάμους) οι οποίες θα εντοπιστούν μετά από σχετική γεωλογική διερεύνηση στην ευρύτερη περιοχή, με στόχο την ελάχιστη περιβαλλοντική επιβάρυνση.

6.3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Κατά τη φάση της γεωτεχνικής διερεύνησης και μελέτης θα πρέπει να γίνει έλεγχος για τον πιθανό κίνδυνο ρευστοποίησης των προσχώσεων και των άμμων της παραλιακής ζώνης, ενώ κρίνεται σκόπιμο να εκτελεστεί και μικρός αριθμός δοκιμών cross-hole, για τον προσδιορισμό της ταχύτητας διάδοσης των σεισμικών κυμάτων στις εδαφικές αυτές αποθέσεις.

Όπως αναφέρεται στη μελέτη "Πεδίο Ελιγμών Νέου Αερολιμένος Κέρκυρας. Προμελέτη έργων Πολιτικού Μηχανικού. Φρανκ Μπεϊζιλ Α.Ε., Φεβρουάριος 1974", η κάλυψη του καναλιού "Ποτάμι" που διασχίζει ο αεροδιάδρομος προτείνεται να γίνει με δίδυμο κιβωτοειδή οχετό, έναντι της λύσης γέφυρας συνεχών ακραίων βάθρων, η οποία κρίνεται οικονομικά ασύμφορη. Βέβαια, πρέπει να ληφθεί υπόψη η σημασία που έχει για την τοπική κοινωνία η δυνατότητα χρησιμοποίησης του καναλιού για τα μικρά σκάφη, γεγονός το οποίο απαιτεί την ύπαρξη ελεύθερου ύψους από τη επιφάνεια του νερού της τάξης περίπου των δυο (2) μέτρων. Αν αυτό δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί τεχνικώς, θα πρέπει να εξεταστούν και άλλες λύσεις, όπως π.χ. η κατασκευή «κινητής» γέφυρας για την, κατά περιόδους, ελεύθερη διέλευση των μικρών σκαφών. Αν όμως, για λόγους ασφαλείας χρήσης του αεροδιαδρόμου, τέτοιες λύσεις δεν είναι εφικτές, θα πρέπει να εξεταστεί η αλλαγή της πορείας του καναλιού, ώστε αυτό να παρακάμπτει τον αεροδιάδρομο και τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, πριν την εκβολή του στην θάλασσα.

Τέλος, η άμεση γειτνίαση του αεροδιαδρόμου με την αμμώδη παραλία, θα απαιτήσει την προστασία της ακτής από την διάβρωση των κυμάτων με την κατασκευή ειδικού λιμενικού έργου.

ΠΗΓΕΣ

Πεδίο Ελιγμών Νέου Αερολιμένος Κέρκυρας. Προμελέτη έργων Πολιτικού Μηχανικού. Φρανκ Μπεϊζιλ Α.Ε., Φεβρουάριος 1974.

Ελληνικός Αντισεισμικός Κανονισμός, 2002. Οργανισμός Αντισεισμικής Προστασίας.

Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών. Γεωλογικός Χάρτης Φύλλο Νότια Κέρκυρα, Κλίμακα 1:50.000.

Οργανισμός Αντισεισμικής Προστασίας (ΟΑΣΠ): Νέος Χάρτης Σεισμικής Επικινδυνότητας (2004). Συμπλήρωμα στον ΕΑΚ 2002.

Παπαζάχου Β., Παπαζάχου Κ., 1989. Οι σεισμοί της Ελλάδας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ : ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΛΕΥΚΙΜΜΗΣ

7.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στο κεφάλαιο αυτό **κωδικοποιούνται** με τη μορφή πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων, **τα συμπεράσματα της ερευνητικής ομάδας** σε σχέση με τη χωροθέτηση του Νέου Αεροδρομίου στην περιοχή Λευκίμμης της Νήσου Κέρκυρας.

Ειδικότερα, **έμφαση δίνεται στις προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν τον πολλαπλασιασμό των ωφελειών και τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων** από την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου στη συγκεκριμένη θέση.

Η Κέρκυρα αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό από τις αρχές του 20ού αιώνα, και παρουσιάζει από τη δεκαετία του 1960 υπολογίσιμα μεγέθη, τόσο εσωτερικής, όσο και εξωτερικής τουριστικής ζήτησης. Ταυτόχρονα, προσελκύει σημαντικές ιδιωτικές επενδύσεις, τάση που ενισχύθηκε και από τις πολιτικές κινήτρων που ακολουθήθηκαν τα τελευταία χρόνια για τον τουρισμό. Ο δυναμισμός του νησιού ενισχύθηκε από τις δυνατότητες θαλάσσιας επικοινωνίας με τις ευρωπαϊκές χώρες και από τη λειτουργία αεροδρομίου στη σημερινή του τοποθεσία, καθώς και την **ευνοϊκή του θέση σε σχέση με την πόλη της Κέρκυρας**.

Ο τουρισμός της Κέρκυρας συνετέλεσε:

- Στην ταχύρυθμη μετατροπή ενός νησιωτικού αγροτικού χώρου σε αστικό – τουριστικό. Αυτό έγινε χωρίς να συνοδεύεται από έναν ολοκληρωμένο χωροταξικό σχεδιασμό και τα απαραίτητα έργα υποδομής,
- Σε μια άνιση χωρική κατανομή της τουριστικής δραστηριότητας και των τουριστικών καταλυμάτων, με αποτέλεσμα η βόρεια Κέρκυρα να διαθέτει τα πιο δυναμικά αναπτυσσόμενα τουριστικά θέρετρα, η νότια και ανατολική πλευρά του νησιού να αποτελούν δημοφιλείς προορισμούς, ενώ η δυτική να είναι η λιγότερο ανεπτυγμένη τουριστικά.
- Σε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο παραδοσιακό δομημένο και φυσικό περιβάλλον. Προέκυψαν περιοχές όπου κυριαρχεί η παραξενοδοχία και η έντονη ανάμιξη των τουριστικών καταλυμάτων με τη μόνιμη ή και παραθεριστική κατοικία, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση μεγάλων γεωγραφικών ενοτήτων. Στο γεγονός αυτό οφείλονται τα παρατηρούμενα σήμερα συμπτώματα υποχώρησης των μεγεθών της τουριστικής κίνησης, παρά το γεγονός ότι η Κέρκυρα παραμένει μεταξύ των δημοφιλέστερων τουριστικών προορισμών της χώρας.

Εντούτοις, οι τουριστικοί πόροι του νησιού είναι αξιόλογοι και ποικίλοι, **παρέχοντας δυνατότητες υπέρβασης του επικρατούντος προτύπου μαζικού τουρισμού**. Επιτρέπουν τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, αλλά και την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Η εύστοχη διαχείριση και ανάδειξή τους δημιουργούν, μάλιστα, ευνοϊκές προϋποθέσεις για την παραπέρα άνοδο του τουριστικού ενδιαφέροντος για την Κέρκυρα. Επιπλέον, καθώς η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων παρουσιάζει δυνατότητες και τάσεις να εξελιχθεί σε ανταγωνιστικό προορισμό στον ευρύτερο χώρο της Ν-Α Μεσογείου-Αδριατικής, ο κεντρικός ρόλος της Κέρκυρας, ως πύλη εισόδου της περιφέρειας ενισχύεται.

Ταυτόχρονα, προκύπτουν νέες απαιτήσεις ως προς τις δυνατότητες εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης από ένα σύγχρονο αεροδρόμιο.

7.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Τα πλαίσια οικονομικού προγραμματισμού και κατευθύνσεων χωροταξικού σχεδιασμού για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων και ειδικότερα για την Κέρκυρα, εντάσσονται σε ευρύτερες αποφάσεις, που αφορούν συνολικά στην ελληνική επικράτεια και τα οποία εναρμονίζονται με κοινοτικές αποφάσεις και κατευθύνσεις. Πρόκειται συγκεκριμένα για το ΕΣΠΑ 2007-13, το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδος Πελοποννήσου, Ιονίων Νήσων, το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης 2008, το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό 2009, καθώς και οι Νόμοι περί Χωροταξικού Σχεδιασμού 2742/99 και περί Βιώσιμης Ανάπτυξης Πόλεων και Οικισμών 2508/97.

Οι κατευθύνσεις, που προκύπτουν συνολικά από το πλαίσιο αυτό συγκλίνουν στις ακόλουθες τρεις διαπιστώσεις:

- Ο στρατηγικός αναπτυξιακός στόχος είναι, **να καταστεί η Περιφέρεια ένας διεθνής προορισμός με χαρακτηριστικά βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης**. Παραπέρα, κοινή συνισταμένη αποτελεί η ανάγκη για την ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων στον εθνικό και ευρύτερο γεωγραφικό χώρο ενώ, ειδικότερα, αναδεικνύεται **ο κεντροβαρικός ρόλος της Κέρκυρας**, η οποία αποτελεί και διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας.
- Αναγνωρίζεται η ιδιαίτερη σημασία του τουρισμού στην οικονομία της Περιφέρειας που, σε συνδυασμό με το νησιωτικό χαρακτήρα, επιβάλλουν την αυξημένη εξάρτησή της από τις αερομεταφορές. Ταυτόχρονα, τονίζεται η αναγκαιότητα να αναπτυχθεί ένα περιφερειακό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Σημαντική μεσοπρόθεσμη προτεραιότητα αποτελεί **η δημιουργία και λειτουργία ενός ασφαλούς, γρήγορου και άνετου ενδοπεριφερειακού άξονα συνδυασμένων μεταφορών, που θα ενισχύει την «εξωτερική» και «εσωτερική» προσπελασιμότητα**.
- Προτείνεται, τέλος, η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών στη χώρα. **Ειδικότερα, όσον αφορά στον αερολιμένα της Κέρκυρας, προτείνεται η ενίσχυση του ρόλου του ως «κύριος διεθνής αερολιμένας».**

Με βάση τα προηγούμενα, μπορεί να κατατεθεί πρόταση για ένα Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στην περιοχή Λευκίμμης, **στο πλαίσιο ενός συνολικού συστήματος μεταφορών**. Ειδικότερα :

- Το Νέο Αεροδρόμιο, σε συνδυασμό με τον οδικό άξονα Β-Ν του νησιού, μπορεί να συμβάλλει στην **άρση των ενδονομαρχιακών ανισοτήτων και στην ανάπτυξη του νότιου τμήματος του νησιού**.

- Θετική είναι η προοπτική ανάπτυξης **σύνδεσης του Νέου Αεροδρομίου με την Ιονία Οδό μέσω της πορθμιακής σύνδεσης της Λευκίμμης με την Ηπειρωτική ακτή**. Η προοπτική αυτή θα συμβάλει θετικά και στην αεροπορική εξυπηρέτηση του Βορείου Τμήματος της Ηπείρου, με δεδομένο ότι δεν προβλέπεται αναβάθμιση του ρόλου του αεροδρομίου των Ιωαννίνων και ότι το Άκτιο παραμένει στρατιωτικό αεροδρόμιο. Ταυτόχρονα, μέσω της Ιονίας και της Εγνατίας Οδού, εξασφαλίζονται σημαντικές συνδέσεις με τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο.

Με το δεδομένο ότι από το υφιστάμενο αναπτυξιακό και χωροταξικό πλαίσιο δίδεται σαφής κατεύθυνση για βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών, χωρίς όμως να διατυπώνεται σαφής πρόβλεψη για ένα Νέο Αεροδρόμιο, ούτε πρόβλεψη για την αναγκαία χρηματοδότηση, **θα πρέπει άμεσα να μεθοδευτεί και να δρομολογηθεί ο σχετικός οικονομικός προγραμματισμός των αναγκαίων κονδυλίων** για την πραγματοποίησή τους, όσο και της κατασκευής των εγκαταστάσεων του Νέου Αεροδρομίου, προς τα αρμόδια Υπουργεία, Οικονομίας και Μεταφορών.

Μπορεί να προωθηθεί άμεσα η πρόταση του Νέου Αεροδρομίου και των συνδυασμένων με αυτό μεταφορικών υποδομών, προς τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ ενόψει της επικαιροποίησης του Περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδίου Ιονίου (2003).

Κωδικοποιώντας τα παραπάνω, **σε επίπεδο χωροταξικής οργάνωσης δεν προκύπτουν καταρχήν αρνητικές δεσμεύσεις**, για τη δημιουργία Νέου Αεροδρομίου στη θέση Λευκίμμη, με την προϋπόθεση ότι θα ενταχθεί το έργο στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού της Περιφέρειας. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να προωθηθούν άμεσα :

- Η λήψη μέτρων για την **προστασία και διατήρηση των περιβαλλοντικών πόρων** και του σχετικού ισοζυγίου τους.
- Οι διαδικασίες ουσιαστικής **συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων και συναίνεσης** από τοπικούς φορείς και τοπική κοινωνία.

7.3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Σε σχέση με το **θεσμοθετημένο πολεοδομικό πλαίσιο**, η θέση του Νέου Αεροδρομίου δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες δεσμεύσεις.

Το Νέο Αεροδρόμιο καταλαμβάνει τμήματα του ελαιώνα και άλλες εκτάσεις οι οποίες προτείνονταν από τη μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Λευκίμμης να ενταχθούν σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ). Οι προτεινόμενες ΖΟΕ τελικά δεν θεσμοθετήθηκαν.

Για την ευρύτερη περιοχή του Δήμου Λευκιμμαίων, η συνδυασμένη ανάπτυξη της μεταφορικής υποδομής (αεροδρόμιο, νέος οδικός άξονας Β-Ν, λιμένας) θα σημάνει και τη **σημαντική βελτίωση της προσπελασιμότητάς της και άρα της ελκυστικότητάς της για ένα φάσμα χρήσεων γης**.

Για τις επιμέρους χωρικές ενότητες που είναι οι οικισμοί Λευκίμμης, Κάβου, καθώς και μικρότεροι, μπορούν να κωδικοποιηθούν οι παρατηρήσεις ως εξής:

- **Οικισμός Λευκίμμης**

Στον οικισμό της Λευκίμμης, και σε σχέση με τους οδικούς άξονες, η κατασκευή του Νέου Αεροδρομίου θα συμπαρασύρει την ανάπτυξη κυρίως εμπορικών λειτουργιών, καθώς και λοιπών δραστηριοτήτων του Τριτογενή Τομέα.

Πρέπει να θεωρείται δεδομένη η **άσκηση πιέσεων προς την αγροτική γη και τις λοιπές ελεύθερες εκτάσεις**, με ταυτόχρονη **αύξηση των τιμών γης και της οικοδομικής δραστηριότητας**.

Επίσης, οι οχλήσεις από την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου αναμένεται να **μειώσουν ωστόσο, τις τάσεις εγκατάστασης δεύτερης κατοικίας στα περίχωρα του οικισμού**. Η συγκεκριμένη (βάσει της προμελέτης Φρανκ Μπέιζιλ) χάραξη του αεροδιαδρόμου εξασφαλίζει τις μικρότερες δυνατές απώλειες για την αγροτική γη και ειδικότερα για τον υπεραιωνόβιο ελαιώνα. Η θέση του αεροδιαδρόμου, ωστόσο, θα έχει σαν συνέπεια την **αποκοπή του οικισμού από την παραλιακή ζώνη**, με συνέπειες, τόσο στην καθημερινότητα των κατοίκων, όσο και στην προοπτική ήπιας ανάπτυξης της περιοχής με αξιοποίηση των φυσικών της πόρων.

- **Οικισμός Κάβου**

Για τον οικισμό του Κάβου, που αποτελεί σήμερα το βασικό τουριστικό πόλο της περιοχής, θα υπάρχουν οφέλη κυρίως από την βελτίωση της προσπελασιμότητας του.

Ωστόσο, η εγγύτητα με τον αεροδιάδρομο και η ηχορύπανση θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην προοπτική αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος.

- **Υπόλοιποι οικισμοί Δήμου Λευκίμμης**

Οι υπόλοιποι οικισμοί του Δήμου Λευκίμμης θα υποστούν, σε μικρότερο βαθμό, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη χωροθέτηση του Νέου Αεροδρομίου. Και εδώ αναμένεται να ευνοηθούν από τη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους και να δημιουργηθούν προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης.

Με βάση τα προηγούμενα και σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης, η εγκατάσταση του Νέου Αεροδρομίου και των υποστηρικτικών υποδομών του, προσβάσεις και λιμενικά έργα, θα έχει ως αποτέλεσμα τη **σχετική επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής**. Ιδιαίτερα για τις περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές των Αλυκών, της Ακτής και του Καναλιού «Ποτάμι».

Ειδικότερα, για την **περίπτωση του Ποταμιού**, το οποίο αποτελεί σημαντικό φυσιογνωμικό στοιχείο του οικισμού της Λευκίμμης, κρίνεται απαραίτητη η

διερεύνηση των τεχνικών και σχεδιαστικών λύσεων ώστε να **διατηρηθεί η σημερινή του μορφή και λειτουργία**. Η λύση του εγκιβωτισμού, αν και είναι η οικονομικότερη, θα έχει σημαντικές αρνητικές συνέπειες. Προτείνεται να διερευνηθούν οι δυνατότητες ευρείας παράκαμψης του αεροδιαδρόμου πριν την εκβολή του καναλιού στη θάλασσα, ή η υπερύψωση του αεροδιαδρόμου με την επιτρεπόμενη κλίση (1%).

Συνοψίζοντας, γίνεται φανερό ότι η χωροθέτηση Νέου Αεροδρομίου στη θέση Λευκίμμη θα έχει καθοριστικές επιπτώσεις στον χαρακτήρα και το είδος ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Λευκίμμης, δημιουργώντας αναπτυξιακές προοπτικές, αλλά και κινδύνους για απώλεια συγκριτικών της πλεονεκτημάτων και υποβάθμιση του φυσικού της περιβάλλοντος και της ποιότητας διαβίωσης στη γειτνιάζουσα περιοχή.

Επομένως, για την πρόληψη των αρνητικών συνεπειών είναι η έγκαιρη **προώθηση του κατάλληλου πλαισίου θεσμικής θωράκισης της περιοχής**. Η προώθηση του έργου του αεροδρομίου πρέπει να έχει ως βασική παράμετρο την πολεοδομική ρύθμιση της περιοχής, μέσω της **εκπόνησης νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) για το σύνολο της έκτασης του Δήμου Λευκίμμης**.

Απαραίτητη σε αυτή την κατεύθυνση είναι και η ενεργοποίηση των προσφερόμενων θεσμικών εργαλείων και, ειδικότερα, ο καθορισμός - θεσμοθέτηση:

- Των **Περιοχών Ειδικής Προστασίας** και
- Των **Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου**

Τα παραπάνω κρίνονται απαραίτητα ώστε να διαφυλαχθούν οι ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές και να προσδιοριστούν οι ζώνες οικιστικής ανάπτυξης και παραγωγικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων και των εγκαταστάσεων που συσχετίζονται με τον αναπτυξιακό ρόλο του αεροδρομίου.

Τονίζεται τέλος, ότι ένα έργο τέτοιας εμβέλειας για τη χωρική οργάνωση και το μέλλον του νησιού, μπορεί και πρέπει να προχωρήσει μέσα από διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν την πληροφόρηση/διαβούλευση και τη μέγιστη κοινωνική σύγκλιση διοίκησης, φορέων και τοπικής κοινωνίας.

7.4. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ικανοποιητική λειτουργία Νέου Αεροδρομίου στη Λευκίμμη είναι η **εξασφάλιση ικανοποιητικής πρόσβασης** σε αυτό. Οποιαδήποτε πρόταση κατ' αρχήν λειτουργίας αεροδρομίου στη θέση αυτή, χωρίς να εξασφαλισθεί πρώτα η αναβαθμισμένη πρόσβαση, πρέπει να αποκλειστεί.

Οι βελτιώσεις που προωθούνται σήμερα στην υφιστάμενη οδό που συνδέει την πόλη της Κέρκυρας με την Λευκίμμη, έχουν σχεδιασθεί με τη λογική μερικής αναβάθμισης ενός οδικού άξονα που περνά μέσα από κατοικημένες περιοχές και περιοχές με σημαντικές παρόδιες χρήσεις. **Οι προωθούμενες επεμβάσεις** παρέχουν βελτιωμένη πρόσβαση στις περιοχές αυτές, **δεν είναι όμως ικανές να εξασφαλίσουν**

ικανοποιητική πρόσβαση σε ένα διεθνές αεροδρόμιο που θα χωροθετηθεί στο νοτιοδυτικό άκρο του νησιού.

Η απαιτούμενη πρόσβαση στο Νέο Αεροδρόμιο προϋποθέτει:

- **Νέο οδικό άξονα** με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά, που θα σχεδιασθεί με ταχύτητα μελέτης της τάξεως των 80 – 90 χλμ/ώρα, κλειστός αυτοκινητόδρομος, με δύο λωρίδες/κατεύθυνση. **Ο άξονας αυτός θα εξασφαλίσει χρόνο διαδρομής μεταξύ του Νέου Αεροδρομίου και της πόλης της Κέρκυρας, σαφώς μικρότερο των 30 λεπτών.**
- **Την κατασκευή του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης της Κέρκυρας**, που θα συνδέει την υπεραστική οδό Κέρκυρας – Παλαιοκαστρίτσας με τον νέο προτεινόμενο οδικό άξονα Κέρκυρας – Λευκίμης.
- Κατ' οικονομία, και ως εναλλακτική πρόταση, μπορεί να εξεταστεί και **η κατασκευή νέου οδικού άξονα με πιο περιορισμένα χαρακτηριστικά**, δηλαδή μια συν μια διευρυμένη λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

Η κατασκευή του δακτυλίου, σε συνδυασμό με τις σχεδιαζόμενες αναβαθμίσεις και κάποιες πρόσθετες, τμημάτων του οδικού δικτύου της βόρειας Κέρκυρας, θα εξασφαλίσουν χρόνο πρόσβασης στο Νέο Αεροδρόμιο Λευκίμης από την βόρεια Κέρκυρα, που δεν θα διαφέρει σημαντικά από τον χρόνο πρόσβασης στο σημερινό αεροδρόμιο, η οποία απαιτεί διέλευση μέσα από την πόλη. Η διαφορά του χρόνου εκτιμάται περίπου σε 10-15 λεπτά. Με τον τρόπο αυτό αντιμετωπίζεται ικανοποιητικά το πρόβλημα πρόσβασης και της βόρειας Κέρκυρας στο Νέο Αεροδρόμιο.

Σε μια πρώτη προσέγγιση, **το κόστος κατασκευής των απαραίτητων οδικών υποδομών** για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας του Νέου Αεροδρομίου στη Λευκίμμη στη περίπτωση άξονα με δύο λωρίδες κυκλοφορίας / κατεύθυνση, **εκτιμάται σε 40.000.000 €**. Στο ποσό αυτό δεν περιλαμβάνονται οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις, το κόστος των οποίων εκτιμάται ότι θα είναι υψηλό.

7.5. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Ως βασική πηγή για την πρόβλεψη της αεροπορικής κίνησης και της εξέλιξής της χρησιμοποιήθηκε το υφιστάμενο Σχέδιο Γενικής Διάταξης που έχει εκπονήσει το Πανεπιστήμιο Πατρών. Αυτό, παρότι δεν καλύπτει επαρκώς την ανάγκη προσδιορισμού της μελλοντικής ζήτησης του Νέου Αεροδρομίου.

Οι υφιστάμενες **τοπογραφικές δυνατότητες** της περιοχής Λευκίμης, σε συνδυασμό με το **ανεμολόγιο** της περιοχής και τον **όγκο της κυκλοφορίας**, **επιτρέπουν την ικανοποιητική λειτουργία του Νέου Αεροδρομίου με ένα διάδρομο και μαζί με τις απαραίτητες υποστηρικτικές υποδομές.**

Με βάση τα τοπογραφικά και ανεμολογικά στοιχεία της περιοχής, οι άνεμοι που επικρατούν στην επιφάνεια του εδάφους δεν είναι ισχυροί. Μάλιστα, συχνά υπάρχει νηνεμία. Οι άνεμοι μέχρι τριών μιλίων ανά ώρα καλύπτουν το 57,59% του χρόνου, ενώ οι μέχρι 19 μιλίων την ώρα καλύπτουν το 96,93% του χρόνου. **Το συνολικό ποσοστό χρόνου που καθίσταται δυνατή η διακίνηση αεροσκαφών επί του διαδρόμου ξεπερνά το 99%.**

Το Νέο Αεροδρόμιο, θα πρέπει να κατασκευασθεί με τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Απόκλιση **153° 02' 36,5''** από το βορρά.
- Πλάτος διαδρόμου, κατά ICAO, **45m**.
- Εκατέρωθεν ερείσματα πλάτους **7,50m** έκαστο.
- Εγκάρσια κλίση είναι **1,5%** και αυτή επιλέγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- Κλίση του διαδρόμου **1,0%**.
- Προτείνονται δεκαεπτά θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, από τις οποίες προκύπτει επιφάνεια στάθμευσης **31.670m²**.
- Για το Νέο Αεροδρόμιο, η **ΤΩΑΣ** για το έτος στόχο 2020 είναι **3.000 επιβάτες** και, με βάση τους κανονισμούς του ICAO και επίπεδο εξυπηρέτησης **B** απαιτούνται κτηριακές εγκαταστάσεις συνολικής επιφάνειας **26.100m²**.

Το κόστος κατασκευής του Νέου Αεροδρομίου εκτιμάται σε **430.000.000 €**, με μεταφορά γαιών και σε **135.000.000 €**, χωρίς μεταφορά. Και εδώ δεν συμπεριλαμβάνονται οι απαλλοτριώσεις.

Οι υπολογισμοί αυτοί βασίστηκαν σε προμετρήσεις, καθώς και στην τεχνική περιγραφή που συμπεριελάμβανε το τεύχος της Προμελέτης της Φρανκ Μπεϊζιλ.

7.6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η περιβαλλοντική προσέγγιση του ζητήματος της χωροθέτησης Νέου Αεροδρομίου στην περιοχή Λευκίμμη, αποτελεί προκαταρκτική εκτίμηση, η οποία έχει στηριχτεί σε βιβλιογραφικά στοιχεία και σε επίπου επίσκεψη. Στόχος ο εντοπισμός της τρωτότητας του φυσικού περιβάλλοντος (βιότοποι, παρουσία απειλούμενων ειδών, τοπία, προστατευτές περιοχές), της ευαισθησίας του ανθρώπινου περιβάλλοντος (θόρυβος, άλλες οχλήσεις) και της δυνατότητας λήψης μέτρων αποφυγής, μείωσης ή επανόρθωσης των αρνητικών επιπτώσεων ή και δημιουργίας θετικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Προφανώς, οι επιπτώσεις του έργου στο φυσικό αλλά και στο ανθρώπινο περιβάλλον δεν μπορούν να εκτιμηθούν με ακρίβεια αν δεν εκπονηθεί μια τεκμηριωμένη **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)**. Η αυστηρή τήρηση των περιβαλλοντικών διατάξεων και των κανόνων ασφαλείας θεωρείται αυτονόητη.

Πολύ σημαντικό στοιχείο για την εκτίμηση των επιπτώσεων είναι οι περιοχές με οικολογική αξία. **Η έκταση όπου θα κατασκευαστεί το Νέο Αεροδρόμιο περιλαμβάνεται κατά ένα μέρος στην περιοχή NATURA 2000: Αλυκή Λευκίμμης (κωδικός GR2230003).** Η οικολογική αξία της περιοχής συνδέεται κυρίως με την ορνιθοπανίδα. Περιλαμβάνει περισσότερα από 100 είδη πτηνών. Είναι γνωστό ότι η Κέρκυρα βρίσκεται στην κύρια δυτική οδό μετανάστευσης των πουλιών στον ελληνικό χώρο. Για αυτό τον λόγο, η περιοχή χαρακτηρίστηκε ως Σημαντική Περιοχή για τα Πουλιά, σύμφωνα με την Οδηγία 79/409 και εντάχθηκε στο δίκτυο NATURA 2000.

- Οι περιβαλλοντικές πιέσεις του Νέου Αεροδρομίου θα ασκηθούν σε σημαντικό βαθμό στα πτηνά της άμεσης περιοχής επιρροής. Ειδικότερα, κατά την φάση κατασκευής των έργων θα υπάρξει πλήρης καταστροφή ενός τμήματος των οικολογικών ενδιαμιμάτων της περιοχής GR2230003, η οποία θα πλήξει περισσότερο τα πτηνά, λιγότερο άλλα είδη πανίδας και ακόμα λιγότερο τα σημαντικά είδη χλωρίδας. Κατά την φάση λειτουργίας του αεροδρομίου, θα υπάρχει επίσης έντονη πίεση σε ορισμένα τουλάχιστον είδη ορνιθοπανίδας.
- Το Νέο Αεροδρόμιο θα προκαλέσει επίσης σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο ηχητικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής. Η ένταση και η απόσταση στην οποία θα γίνεται αισθητός ο θόρυβος από την απογείωση ή την προσγείωση των αεροπλάνων δεν μπορούν να εκτιμηθούν παρά μόνο με την χρήση κατάλληλων μοντέλων.
- Δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις από την διαχείριση των αποβλήτων της φάσης κατασκευής (αδρανή, τοξικά κ.λπ.) ή των υγρών και στερεών αποβλήτων της φάσης λειτουργίας του αεροδρομίου.

Οι αναμφισβήτητες αρνητικές επιπτώσεις του Νέου Αεροδρομίου στην ορνιθοπανίδα του υγροτόπου Λευκίμμης μπορούν να αντισταθμιστούν με την οικολογική αποκατάσταση του υγροτόπου της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου περιβαλλοντικού ισοζυγίου.

Η αναβάθμιση του υγροτόπου **Χαλκιόπουλου** δεν είναι δυνατή εάν δεν απομακρυνθεί το υπάρχον αεροδρόμιο. Σε περίπτωση όμως μετεγκατάστασης του αεροδρομίου, **η λιμνοθάλασσα Χαλκιόπουλου μπορεί να ξαναγίνει βιότοπος** με εξαιρετική περιβαλλοντική κατάσταση και, παράλληλα, **ένα φυσικό πάρκο** που θα αποτελεί κόσμημα για την πόλη της Κέρκυρας και θα έχει μεγάλες δυνατότητες οικολογικής αναψυχής και τουρισμού. Ο υγρότοπος έχει αλλοιωθεί πολύ σημαντικά στην ανατολική του πλευρά, λόγω της κατασκευής και λειτουργίας του υπάρχοντος αεροδρομίου και των συνακόλουθων δραστηριοτήτων. Ωστόσο, παρά την μεγάλη υποβάθμιση που έχει υποστεί, η λιμνοθάλασσα διατηρεί αξιόλογο μέρος από τη μεγάλη οικολογική αξία της, ιδιαίτερα στο νότιο και δυτικό τμήμα. Ο ευτροφισμός την απειλεί σοβαρά λόγω της πολύ δύσκολης ανανέωσης του νερού που οφείλεται σε ανεπαρκή σχεδιασμό τεχνικών έργων, καθώς επίσης της υδατικής ρύπανσης από τις γύρω δραστηριότητες, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό συνδέονται, άμεσα ή έμμεσα, με το αεροδρόμιο. Παρόλα αυτά, η λιμνοθάλασσα είναι ακόμα καταφύγιο μικρών αριθμών αλλά πολλών ειδών υδρόβιων πουλιών, πράγμα που αποτελεί σοβαρή ένδειξη ότι διατηρεί το οικολογικό δυναμικό της και ότι μια συγκροτημένη προσπάθεια αποκατάστασης μπορεί κατά πάσα πιθανότητα να στεφθεί από επιτυχία.

Λαμβάνοντας υπόψη την δυνητική ποικιλότητα ορνιθοπανίδας, μπορεί κανείς εύλογα να υποθέσει ότι **οι λιμνοθάλασσες Λευκίμμης και Χαλκιόπουλου έχουν συγκρίσιμο οικολογικό δυναμικό**. Βέβαια, τα ενδιαιτήματα εμφανίζουν αρκετές διαφορές και κάποια είδη συχνάζουν μόνο στη μια ή στην άλλη λιμνοθάλασσα. Οι περιορισμένοι αριθμοί των παρατηρούμενων πτηνών υποδεικνύουν την κατάσταση υποβάθμισης που είναι κοινή και στους δύο βιοτόπους. Ένα σαφές συμπέρασμα από την σύγκριση των δύο είναι ότι **η λιμνοθάλασσα Χαλκιόπουλου έχει την δυνατότητα να γίνει τουλάχιστον ισότιμος ή και ανώτερος βιότοπος ορνιθοπανίδας σε σχέση με αυτή της Λευκίμμης**.

Επομένως, **η εγκατάσταση Νέου Αεροδρομίου, με ταυτόχρονη οικολογική αποκατάσταση της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου, προβάλλει ως λύση ενδιαφέρουσα από περιβαλλοντικής πλευράς**. Απαιτεί όμως την θέσπιση και αυστηρή τήρηση των κατάλληλων περιβαλλοντικών όρων, που θα περιλαμβάνουν:

- Την εκπόνηση μελέτης οριοθέτησης, οικολογικής διαχείρισης και αποκατάστασης της λιμνοθάλασσας Χαλκιόπουλου και την κήρυξη της ως **αστικό φυσικό πάρκο** της πόλης της Κέρκυρας
- Την **κατάργηση του υπάρχοντος αεροδρομίου** αμέσως μόλις καταστεί δυνατή η λειτουργία του νέου, την αποξήλωση των εγκαταστάσεών του και την άμεση εφαρμογή της μελέτης.
- Την **εκπόνηση ειδικής μελέτης** με μοντέλο θορύβου για την περιοχή Λευκίμμης και εφαρμογή κατάλληλων περιορισμών αν χρειαστούν.
- Την πρόβλεψη **ειδικών διευθετήσεων** και, ενδεχομένως, έργων για την διατήρηση των οικολογικών, κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών στο Ποτάμι της Λευκίμμης.

7.7. ΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ – ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Η περιοχή που προτείνεται να κατασκευαστεί ο Νέος Αερολιμένας καλύπτεται επιφανειακά από προσχώσεις μικρού πάχους, που υπέρκεινται του γεωλογικού υποβάθρου των μαργαϊκών σχηματισμών, ενώ η παραλιακή ζώνη είναι αμμώδους σύστασης.

Στην ευρύτερη περιοχή **δεν έχουν εντοπιστεί ενεργά ρήγματα**, αλλά οι μέγιστες σεισμικές εντάσεις που έχουν καταγραφεί στο νησί φθάνουν και τους IX βαθμούς της κλίμακας Mercalli. Η περιοχή ανήκει από άποψη σεισμικότητας στην ζώνη II, με συντελεστή σεισμικής επιτάχυνσης $a=0,24g$, ενώ οι μεν προσχώσεις ταξινομούνται, από άποψη σεισμικής επικινδυνότητας και σύμφωνα με τον ΕΑΚ-2000, στην κατηγορία Γ, οι δε μαργαϊκοί σχηματισμοί στην κατηγορία Α.

Οι εκσκαφές των προσχώσεων και των μαργών που προβλέπονται για την κατασκευή του αεροδιαδρόμου και των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, είναι δυνατόν να γίνουν με συνήθη συμβατικά μέσα, χωρίς την χρήση εκρηκτικών, ενώ **απαραίτητη κρίνεται η**

εξυγίανση του εδάφους σε σημαντικό βάθος, κυρίως εκεί όπου επικρατούν τα υλικά προσχώσεων καθώς και οι μαλακές αποθέσεις της περιοχής που γειτνιάζει με τις Αλυκές. Τα πρανή εκσκαφών που θα προκύψουν στο νότιο τμήμα του αεροδρομίου θα πρέπει να έχουν ήπια κλίση και να προστατευθούν από τη διάβρωση με φυτοκάλυψή τους.

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί κατά την γεωτεχνική διερεύνηση στην πιθανή ύπαρξη στρωμάτων αμμωδών αποθέσεων στην ευρύτερη παραλιακή ζώνη, γιατί, λόγω και της αναμενόμενης υψηλής στάθμης του υδροφόρου ορίζοντα, **υπάρχει ο κίνδυνος φαινομένων ρευστοποίησης**.

Επίσης, η άμεση γειτνίαση του αεροδιαδρόμου με την αμμώδη παραλία, θα απαιτήσει την **προστασία της ακτής από την διάβρωση των κυμάτων με την κατασκευή ειδικού λιμενικού έργου**.