

Σπύρος Αναγνώστου

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

και **ΧΩΡΙΚΗ**

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

5



οι Αεροπορικές υποδομές

-α



οι Αεροπορικές υποδομές

= Υποδομές με σημαντικό ρόλο στη **χωρική ανάπτυξη**

→ αλλά ιδιαίτερα ζωτικές για τον **νησιωτικό χώρο**





Οι αεροπορικές υποδομές έχουν πολύ πιο ζωτική σημασία σε ορισμένες χώρες απ' ότι σε άλλες ...

→ Αυτό έχει να κάνει κυρίως με τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της κάθε χώρας,

→ ...αλλά και με τα γεω-οικονομικά

→ ΟΥΓΓΑΡΙΑ → 2 αεροδρόμια



→ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ
→ 4 αεροδρόμια



- → Οι αεροπορικές μεταφορές εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια του **Μεσοπολέμου**, και από τότε χρονολογούνται και οι πρώτες **αεροπορικές υποδομές** που απευθύνονται στο ευρύ κοινό ...

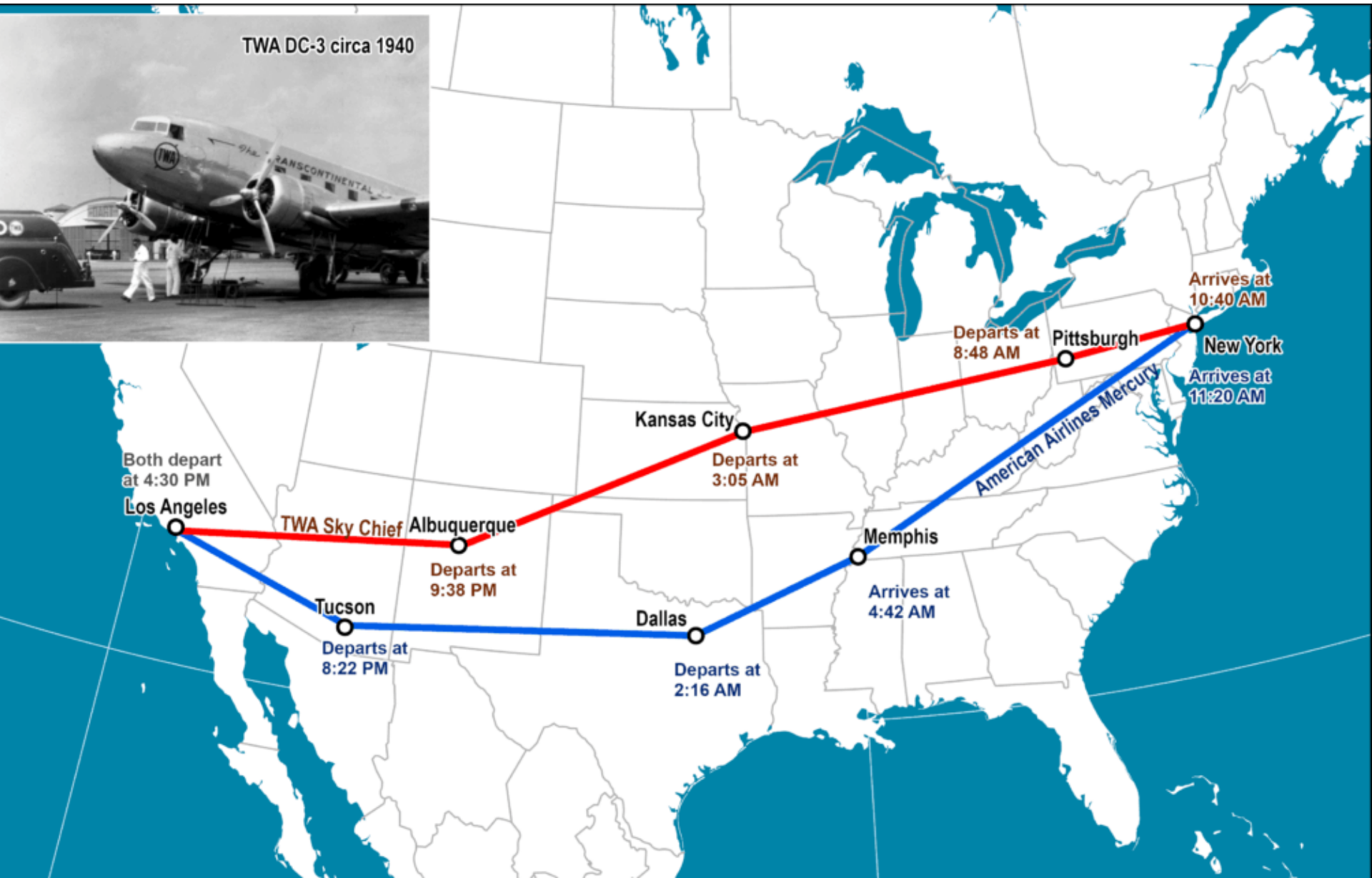
Πρώτος επιβατικός αεροσταθμός στον κόσμο
το **1920**, στο **Croydon** του Λονδίνου
(λειτουργήσε μέχρι το 1959)



Ανάπτυξη εμπορικών δρομολογίων από την δεκαετία του '30



TWA DC-3 circa 1940



Οι μεγάλες **διηπειρωτικές** αεροπορικές γραμμές, τη δεκαετία του 1930



Κατά την περίοδο αυτή, τα Υδροπλάνα
κατείχαν δεσπόζουσα θέση στην εμπορική
(επιβατική) αεροπορία

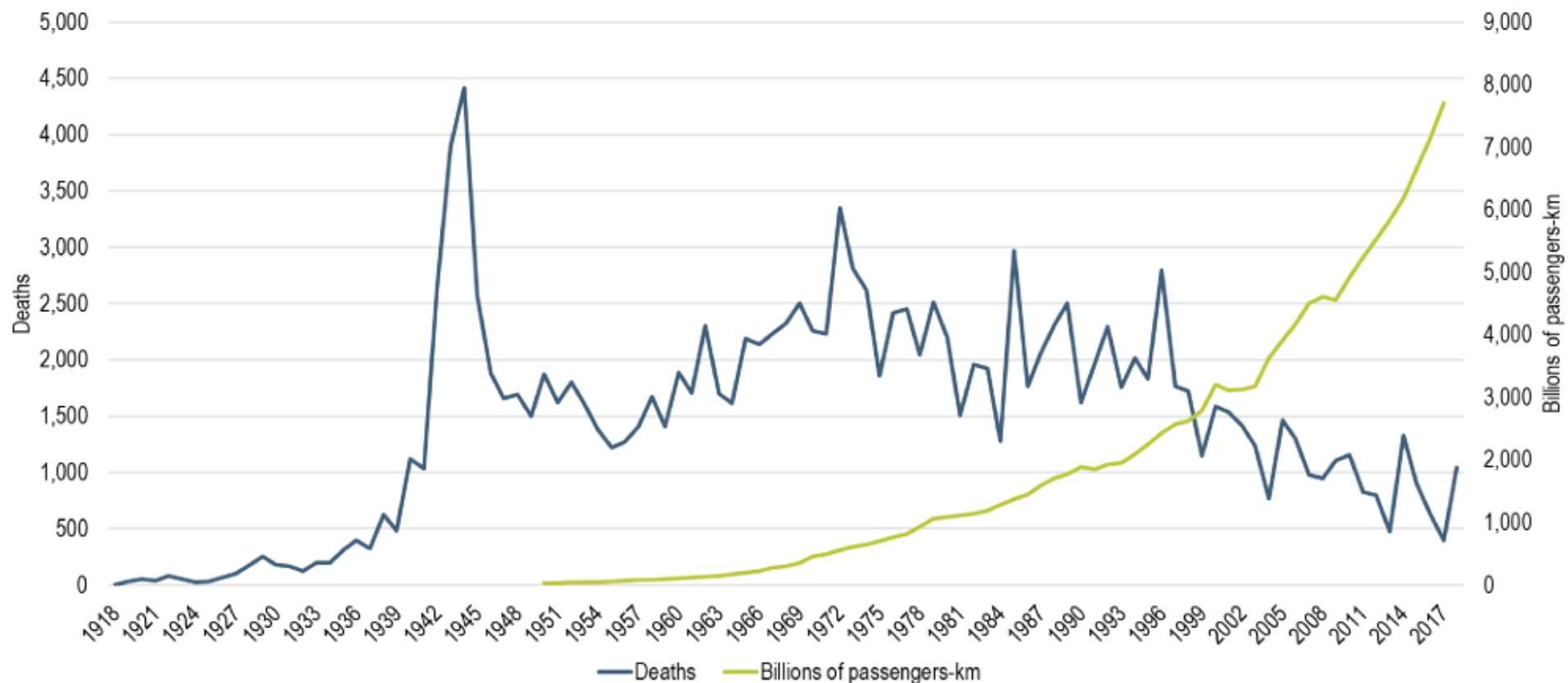
BOEING 314 clipper





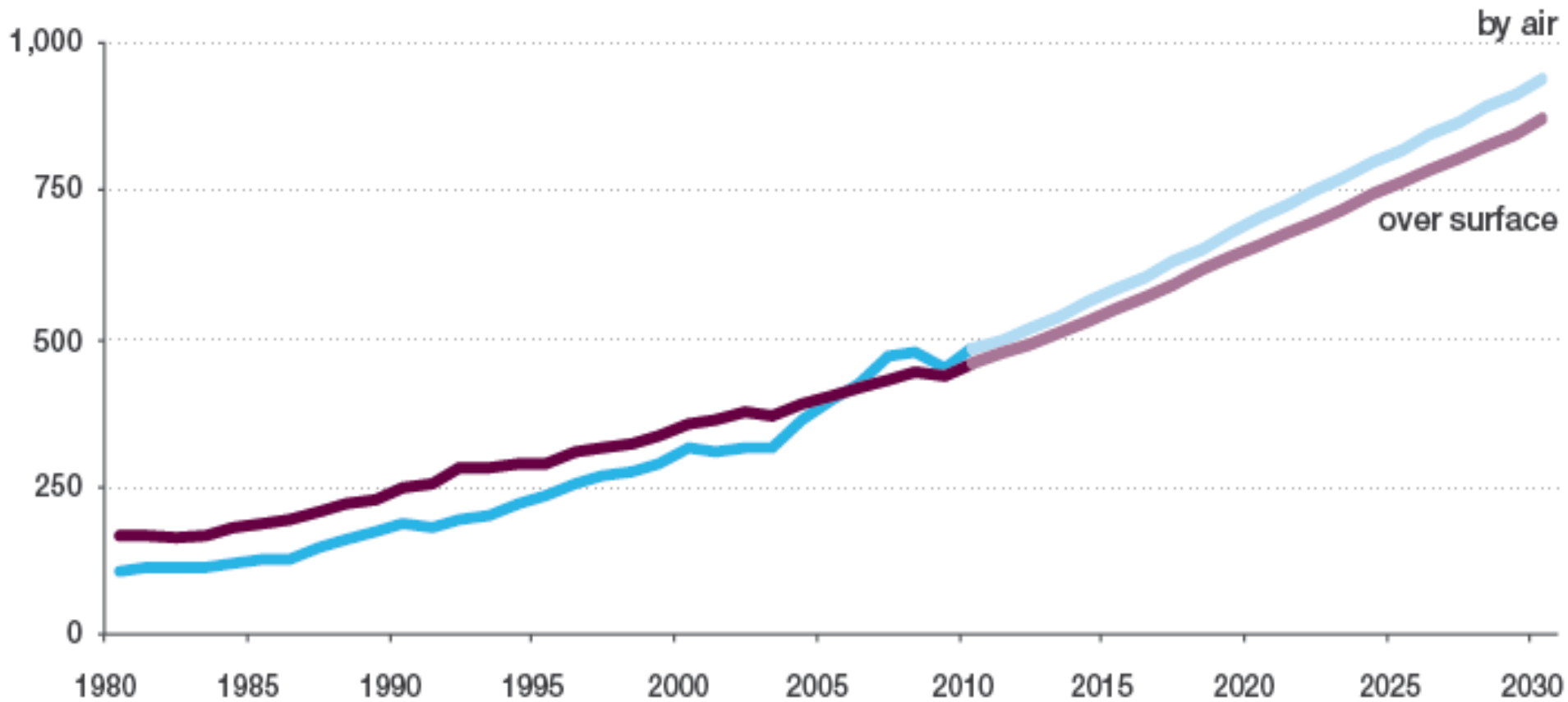
η μεταπολεμική εκτίναξη των αεροπορικών μεταφορών

ΠΗΓΗ : IATA



Διεθνής Τουρισμός κατά μέσο μεταφοράς, 1980-2030

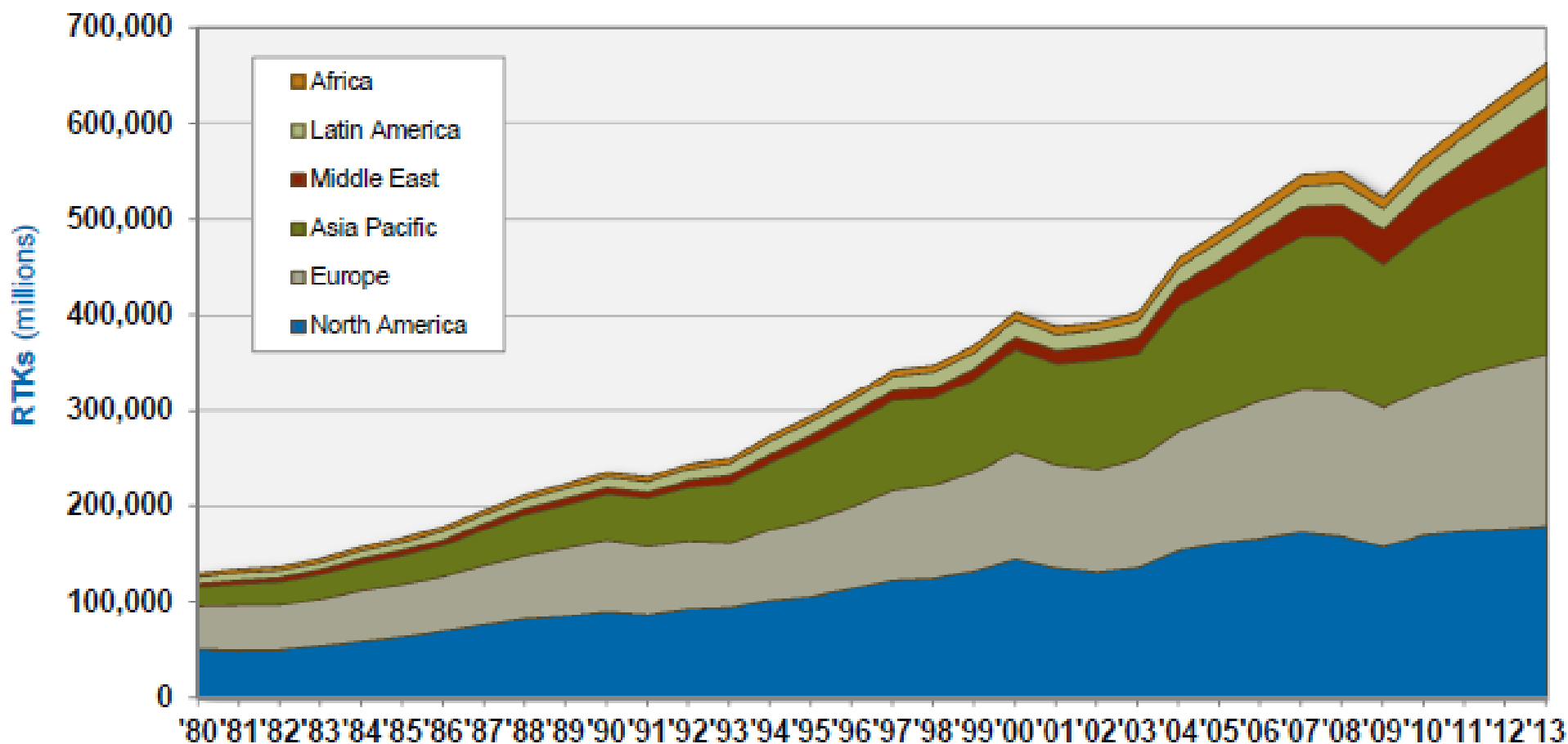
International Tourist Arrivals, million



Source: World Tourism Organization (UNWTO) ©

Τις 4 τελευταίες δεκαετίες,

θεαματική αύξηση και των αεροπορικών μεταφορών αγαθών



Παράγοντες που προσδιορίζουν τη χωροθέτηση ενός Αεροδρομίου:

- Περιφερειακός Αναπτυξιακός Σχεδιασμός
- Εγγύτητα με άλλα αεροδρόμια
- Προσπελασιμότητα του συγκεκριμένου χώρου
- Τοπογραφία
- Εμπόδια (φυσικά και μη)
- Ορατότητα
- Κυρίαρχοι άνεμοι
- Ηχορύπανση
- Χαρακτηριστικά εδάφους και απορροής υδάτων
- Μελλοντικές προοπτικές
- Ύπαρξη αναγκαίων υπηρεσιών στην παρακείμενη πόλη
- Οικονομικές εκτιμήσεις









ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Απεικόνιση της περιοχής του αεροδρομίου σε 3D



ΜΥΤΙΛΗΝΗ

ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

500 m



Image © 2017 CNES / Airbus

Google Earth



Σε ένα αεροδρόμιο

διακρίνουμε :

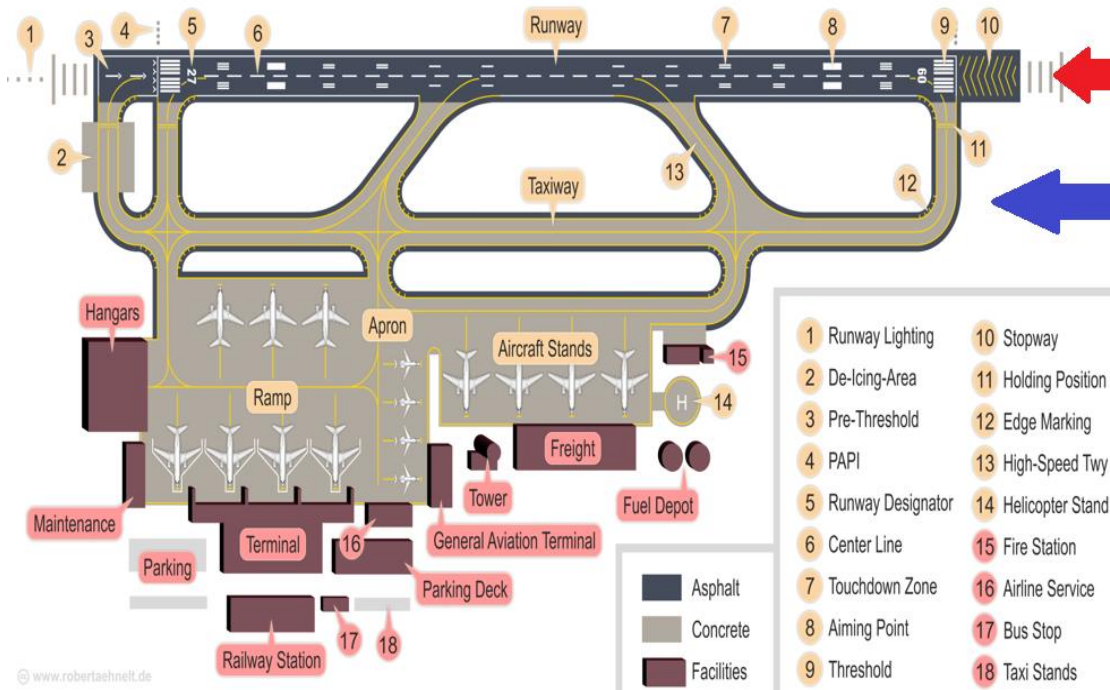
1. τη Ζώνη προσγείωσης

η οποία περιλαμβάνει :

1.1 διάδρομο προσγείωσης

1.2 τροχόδρομο

(δεν υπάρχει πάντα)



- **διάδρομος προσγείωσης**
- **Βασικές διατάξεις:**

- 1 διάδρομος
 - 2 ανεξάρτητα κοντινά ζευγάρια
- 2 μικρής απόστασης παράλληλοι
 - 2 τεμνόμενοι διάδρομοι
 - 2 ζευγάρια τεμνόμενων διαδρόμων
- 2 μεσαίας απόστασης
- 2 ανεξάρτητοι παράλληλοι
- 2 κοντινοί + 1 ανεξάρτητος

London Gatwick (LGW)



Ονομασία διαδρόμου:

Κάθε διάδρομος προσδιορίζεται από έναν διψήφιο αριθμό που φανερώνει το μαγνητικό αζιμούθιο κατά την κατεύθυνση λειτουργίας, (στρογγυλεμένη κατά 10° στην πλησιέστερη γωνία)

π.χ. Διάδρομος με μαγνητικό αζιμούθιο $224^\circ \rightarrow$ διάδρομος 22

- Όταν υπάρχουν παράλληλοι διάδρομοι:

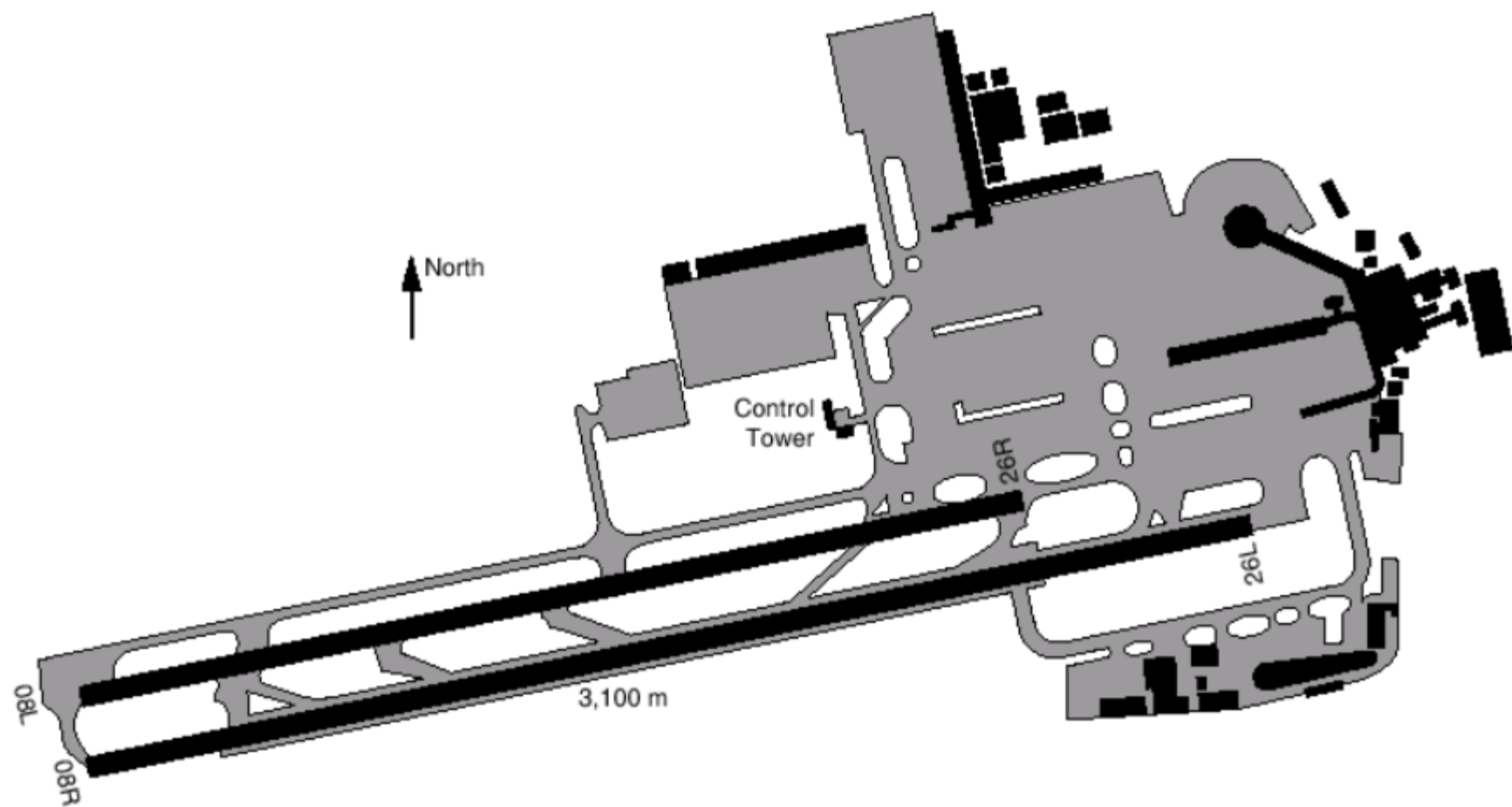
R (Right), L (Left) και C (Center)

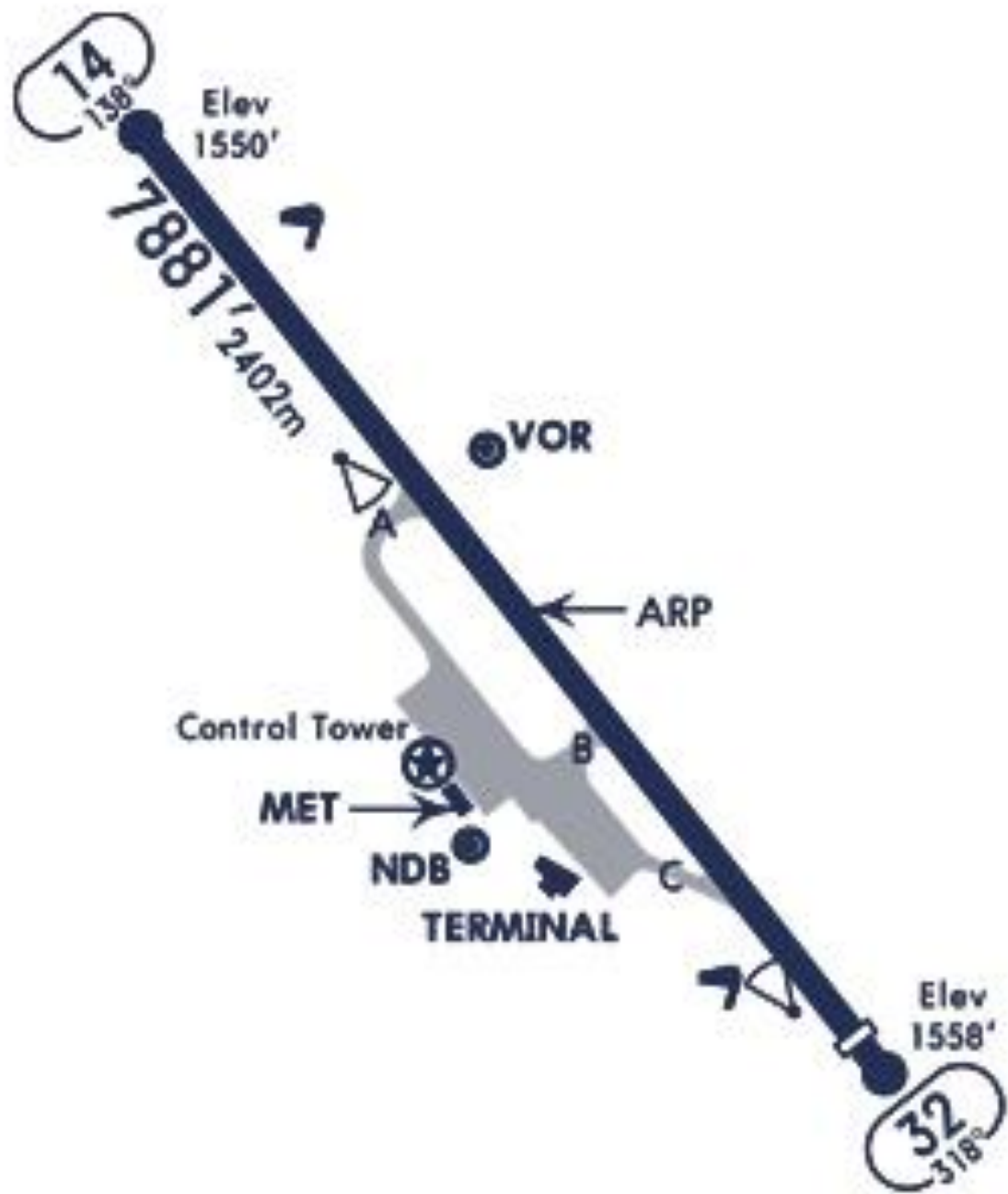
(π.χ., Runway 22R)

- Προφανώς, οι αριθμοί στα δυο άκρα θα διαφέρουν κατά 18

(π.χ. το άλλο άκρο του διαδρόμου 22 θα ονομάζεται 04)

London Gatwick (LGW)





MJT
32-14



Παράγοντες που καθορίζουν τον **προσανατολισμό** του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης:

η κατεύθυνση του ανέμου & η διαθεσιμότητα του χώρου

→ Ο προσανατολισμός ακολουθεί πάντα την κατεύθυνση των κυρίαρχων ανέμων στην περιοχή

→ Ο προσανατολισμός είναι βασικό στοιχείο του όλου σχεδιασμού ενός αεροδρομίου, διότι είναι με βάση τη χωροθέτηση του διαδρόμου προσγείωσης που χωροθετούνται στη συνέχεια όλες οι άλλες επί μέρους υποδομές (αεροσταθμοί επιβατών, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κλπ).

Μήκος διαδρόμου
προσγείωσης που
απαιτείται για
διάφορους
τύπους/μεγέθη
αεροσκαφών

50 επ. → 1.300



~50 passengers* 1,200m runway*

70 επ. → 1.500ώ



~70 passengers* 1,500m runway*

180 επ. → 1.900

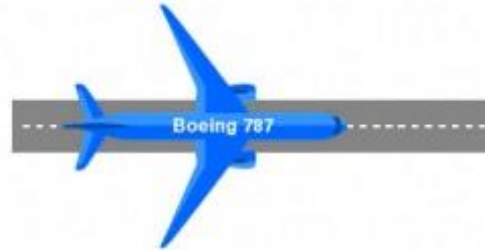


180 passengers* 1,900m runway*

αεροδρόμιο Μυτιλήνης :

2.450 m → → →

242-335 επ. → 2.600-2.800



242-335 passengers* 2,600-2,800m runway*

313-396 επ. → 2.500-3.000



313-396 passengers* 2,500-3,000m runway*

555 επ. → 3.000



555 passengers* 3,000m runway*

- **ΥΠΟΔΟΜΕΣ – Θέματα**

-

1. **Το τούνελ της Μάγχης**

2. **Εγνατία οδός**

3. **Μετρό Θεσσαλονίκης**

4. **Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών**

5. **Fraport – Περιφερειακά Αεροδρόμια**

6. **Η ανάπτυξη του TGV στη Γαλλία**

7. Νέος Αερολιμένας Κωνσταντινούπολης
8. Αθήνα: Μετρό, Τραμ, Προαστιακός
9. COSCO και ανάπτυξη του λιμανιού στον Πειραιά
10. Τα Διεθνή Αεροδρόμια της Βουλγαρίας
11. Τα Διεθνή αεροδρόμια της Κύπρου
12. Το σχέδιο του αγωγού East Med

13. Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος
14. Λιμάνι Θεσσαλονίκης
15. Αεροδρόμιο Ρόδου Διαγόρας
16. Ο Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος
17. Η Διώρυγα του Παναμά
18. Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης

19. Τα αεροδρόμια των Κυκλάδων
20. Οι αγωγοί Nord Stream I και Nord Stream II
21. Τα αεροδρόμια της περιφέρειας Ιονίων Νήσων
22. Αυτοκινητόδρομοι στην Ελλάδα
23. Το Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών – ΟΑΚΑ
24. Αεροδρόμιο Μυτιλήνης Οδυσσέας Ελύτης

- **Εργασία μαθήματος Υποδομές και Χωρική Ανάπτυξη**
- Μια εργασία μπορεί να περιλαμβάνει :
 - **Εισαγωγή**, με αναφορές γενικά **στις υποδομές στις οποίες ανήκει** η μελέτη περίπτωσης
 - Αναφορές στο **ευρύτερο γεωγραφικό πλαίσιο του χώρου**, και τον ρόλο της συγκεκριμένης υποδομής στην ανάπτυξη του
 - Το **ιστορικό** της κατασκευής της υποδομής
 - Διάφορα **στοιχεία για την υποδομή**, όπως π.χ. για τα τεχνικά της χαρακτηριστικά, όπως μέγεθος και άλλα, για τα οικονομικά της χαρακτηριστικά, για τον αριθμό των χρηστών, κλπ
 - Ενδεχομένως, **φωτογραφίες, χάρτες, ή σχεδιαγράμματα**
 - ** Οι πηγές μπορούν να είναι και εξ ολοκλήρου από το διαδίκτυο (λόγω της φύσης των θεμάτων)*
 - ** Μέγεθος εργασίας: 4-10 σελίδες (Είναι ενδεικτικό και μόνον...)*

