

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΠΟΠΤΗΣ : ΦΩΤΗΣ ΜΕΡΤΖΑΝΗΣ

ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΗΜΗΤΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗ
ΓΙΩΡΓΟΥ ΡΕΜΟΥΝΔΟΥ

ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 1993

Σ Υ Ν Ο Ψ Η

Η παρούσα εργασία έχει σα σκοπό την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, στην περιοχή της Πελοποννήσου, με τη δημιουργία νέου αεροδρομίου ή την επέκταση των ήδη υπαρχόντων στην περιοχή Αράξου και Καλαμάτας.

Στο Μέρος Α' αναφέρονται γενικά στοιχεία για την Πελοπόννησο, όσον αφορά τον πληθυσμό, την τουριστική κίνηση, τις τουριστικές εγκαταστάσεις και τη δυναμικότητα σε γεωργική και βιομηχανική παραγωγή.

Στο Μέρος Β' γίνεται η μελέτη σκοπιμότητας δημιουργίας νέου αεροδρομίου, όπου αποδεικνύεται η μη αναγκαιότητα κατασκευής αυτού.

Στο Μέρος Γ' παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των αεροδρομίων Αράξου και Καλαμάτας και γίνεται μελέτη ανάπτυξης των υπαρχόντων εγκαταστάσεών τους, για τις μελλοντικές απαιτήσεις.

SYNOPSIS

The purpose of this report is the further development of air transportation, in the area of Peloponnisos, by either creating a new airport or by extending the existing ones in the regions of Araxos and Kalamata.

Part A' of the report refers to general information about Peloponnisos, regarding its population, tourism, tourist establishments and the strength of it's agricultural and industrial production.

Part B' examines the fundamental need for developing a new airport however the study proves there is no necessity for one at the present time.

Part C' presents the characteristics of the airports in Araxos and Kalamata and coducts a study as to the improvement of the existing establishments in a means of meeting future demands.

Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

Η παρούσα εργασία συντάχθηκε από τους σπουδαστές του 9ου εξαμήνου του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Δημήτρη Οικονομίδη και Γιώργο Ρεμούνδο, με σκοπό τη μελέτη για την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών στην Πελοπόννησο.

Η εργασία είναι χωρισμένη σε τρία μέρη.

Στο **Μέρος Α'** παρουσιάζονται τα γενικά στοιχεία της Πελοποννήσου, που αφορούν τόσο τα γεωγραφικά και κλιματολογικά χαρακτηριστικά της, όσο και την εξέλιξη του πληθυσμού της, ανά νομό, την τουριστική κίνηση που παρουσιάζει, τη δυναμικότητα σε τουριστικές εγκαταστάσεις καθώς και τη γεωργική και βιομηχανική της παραγωγή.

Στην ενότητα αυτή γίνεται παράθεση των στοιχείων, παρουσιάζοντας έτσι την υπάρχουσα κατάσταση της Πελοποννήσου, στοιχείων που, στα επόμενα δύο μέρη, είναι απαραίτητη η γνώση τους για τη γενική μελέτη της περιοχής.

Στο **Μέρος Β'** γίνεται η μελέτη της σκοπιμότητας δημιουργίας νέου αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή της Πελοποννήσου. Η μελέτη αυτή βασίζεται στην εξυπηρέτηση που παρέχουν τα υπάρχοντα αεροδρόμια, Αράξου και Καλαμάτας, στην κίνηση των τουριστών, στις μετακινήσεις του πληθυσμού και στη τυχούσα μεταφορά γεωργικών και βιομηχανικών προϊόντων. Ο βαθμός εξυπηρέτησης υπολογίζεται από το μοντέλο των ισόχρονων καμπυλών, δηλαδή καμπυλών που ισαπέχουν από τα σημεία αναφοράς, τα οποία είναι τα δύο αεροδρόμια.

Με βάση το μοντέλο αυτό αποδεικνύεται ότι, από την άποψη της εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, τα δύο αεροδρόμια καλύπτουν σχεδόν όλη την Πελοπόννησο, με αποτέλεσμα τη μη αναγκαιότητα της δημιουργίας νέου αεροδρομίου.

Εξάλλου αυτό αποδεικνύεται και από την εξέταση του γεωγραφικού αναγλύφου της περιοχής για τον προσδιορισμό επιπέδων περιοχών,στις οποίες θα ήταν δυνατό να δημιουργηθεί ένα νέο αεροδρόμιο. Η προσφορότερη περιοχή είναι η πεδιάδα του νομού Ηλείας, που όμως λόγω της μικρής απόστασης από τα δύο υπάρχοντα αεροδρόμια αποκλείεται σα δυνατή θέση ανάπτυξης των εγκαταστάσεων ενός καινούργιου αερολιμένα.

Στο **Μέρος Γ'** γίνεται αναφορά στις εγκαταστάσεις των υπάρχόντων αεροδρομίων Αράξου και Καλαμάτας, με σκοπό την ανάπτυξη των εγκαταστάσεών τους για τις μελλοντικές απαιτήσεις.

Με έτος στόχο το 2021 και με βάση τα δεδομένα της κίνησης που παρουσίασαν τα αεροδρόμια μέχρι σήμερα γίνεται η πρόβλεψη της κίνησης των μελλοντικών αεροσκαφών και επιβατών, που θα εξυπηρετηθούν από τα δύο αεροδρόμια. Με βάση αυτά τα αποτελέσματα γίνεται βελτίωση των υπάρχόντων εγκαταστάσεων, καθώς και προτάσεις δημιουργίας νέων, για την καλύτερη και ασφαλή εξυπηρέτηση των διακινουμένων αεροσκαφών και επιβατών.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Ω Ν

Εισαγωγικό σημείωμα	1
---------------------------	---

Μ Ε Ρ Ο Σ Α

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ.....	2
Κλιματολογικά χαρακτηριστικά.....	2
Πληθυσμιακή εξέλιξη.....	4
Γενικά χαρακτηριστικά ταξιδιωτικής κίνησης.....	9
Τουρισμός.....	12
Τουριστική κίνηση.....	12
Λιμάνι Πάτρας.....	12
Κρατικός Αερολιμένας Αράξου.....	13
Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας.....	14
Τουριστικές εγκαταστάσεις.....	15
Γεωργικές καλλιέργειες.....	17
Βιομηχανία.....	19

Μ Ε Ρ Ο Σ Β

ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΟΥ Α/Δ ΣΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ.....	20
Οδικό δίκτυο.....	20
Σιδηροδρομικό δίκτυο.....	21
Ατμοπλοϊκό δίκτυο.....	21
Αεροπορικό δίκτυο.....	21
Ισόχρονες καμπύλες.....	22
Εξυπηρέτηση τουριστικής κίνησης.....	24
Εξυπηρέτηση πληθυσμού – γεωργική ανάπτυξη.....	26
Συμπεράσματα – Παρατηρήσεις.....	27

Μ Ε Ρ Ο Σ Γ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΑΡΑΞΟΥ – ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ.....	32
Εγγύτητα σε περιοχές γέννησης αεροπορικών ταξιδίων.....	32
Διαθεσιμότητα καταλλήλων οδικών προσβάσεων.....	32
Ανάλυση απαιτήσεων εγκαταστάσεων αεροδρομίου.....	33
Φυσικά χαρακτηριστικά θέσεως – περιβαλλοντικές συνθήκες....	33
Κρατικός Αερολιμένας Αράξου.....	34
Χαρακτηριστικά αεροσταθμού.....	34
Χαρακτηριστικά διαδρόμων.....	36
Χαρακτηριστικά δαπέδου στάθμευσης.....	36
Αεροπορική κίνηση αεροδρομίου.....	39
Μελέτη μελλοντικής πρόβλεψης κίνησης αεροδρομίου.....	40
Μελλοντική πρόβλεψη κίνησης αεροδρομίου.....	42
Μελλοντική πρόβλεψη αεροσκαφών.....	43
Μελλοντική πρόβλεψη επιβατών.....	44
Υπολογισμός κίνησης την ώρα αιχμής.....	45
Παρατηρήσεις – Συμπεράσματα.....	46
Υπολογισμός εμβαδού αεροσταθμού.....	47
Υπολογισμός θέσεων στάθμευσης οχημάτων.....	50
Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης οχημάτων.....	50
Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας.....	51
Διευκολύνσεις αεροσκαφών.....	53
Διάδρομος.....	53
Σήμανση.....	53
Προσέγγιση – Προσγείωση.....	53
Οριζόντια σήμανση.....	53
Φωτεινή σήμανση.....	54
Σήμανση διαδρόμου.....	54

Οριζόντια σήμανση.....	54
Φωτεινή σήμανση.....	54
Φωτεινή σήμανση κατωφλιού.....	55
Τροχοδρομικό σύστημα.....	56
Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών.....	56
Διευκολύνσεις κτιριακών εγκαταστάσεων.....	58
Αεροπορική κίνηση αεροδρομίου.....	60
Μελέτη μελλοντικής κίνησης αεροδρομίου.....	62
Πρόβλεψη αεροσκαφών.....	62
Πρόβλεψη επιβατών.....	63
Υπολογισμός αεροσταθμού.....	65
Υπολογισμός θέσεων στάθμευσης οχημάτων.....	67
Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης οχημάτων.....	67
Στοιχεία για το θόρυβο αεροσκαφών.....	68
Σκοπός NEF με περιφερειακές μετρήσεις.....	68
Ομαδοποίηση αεροσκαφών.....	68
Κλάσεις αεροσκαφών.....	68
Μέτρηση μεμονωμένου αεροπορικού θορύβου.....	69
Ορισμός ζωνών όχλησης.....	70
Περιγραφή μοντέλου αεροδρομίου Καλαμάτας.....	71
Κινήσεις αεροσκαφών.....	71
Κατανομή ημερήσιας – νυκτερινής κίνησης.....	72
Παρατηρήσεις – Συμπεράσματα.....	72
Επιλογή σημείων μέτρησης.....	74

Σ Υ Μ Π Ε Ρ Α Σ Μ Α Τ Α – Π Α Ρ Α Τ Η Ρ Η Σ Ε Ι Σ	76
--	-----------

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ιστορική και γεωγραφική περιοχή της Ελλάδας η Πελοπόννησος, η νοτιότερη και μεγαλύτερη χερσόνησος της χώρας και η νοτιότερη της Ευρώπης, χωρίζεται διοικητικώς σε επτά νομούς: Αργολίδας, Αρκαδίας, Αχαΐας, Ηλείας, Κορινθίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας.

Βασικό δίκτυο συγκοινωνιών είναι το οδικό και το σιδηροδρομικό με το οποίο εξασφαλίζεται η σύνδεσή της με τον υπόλοιπο Εθνικό χώρο, που όμως η επαρχαιομένη και η ελλειπής υποδομή του δημιουργεί προβλήματα στις μετακινήσεις, τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών.

Αντικείμενο της παρούσης μελέτης είναι η διερεύνηση της επιρροής της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών, με την δημιουργία νέου αεροδρομίου ή την ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων, σαν μέσω σύνδεσης της περιοχής με το διεθνή χώρο, αλλά και σαν πόλος γενικής οικονομικής και κοινωνικής ευρωστίας της ευρύτερης περιοχής του Ελλαδικού αυτού τμήματος, αφού η Πελοπόννησος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε Εθνικό επίπεδο, τόσο στον τουρισμό όσο και στην γεωργία και την βιομηχανία.

ΜΕΡΟΣ Α

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ

Η Πελοπόννησος ήταν πάντοτε ένας ζωτικός χώρος της Ελληνικής γης. Δεμένη με την υπόλοιπη χώρα, αλλά με έντονα δικό της χαρακτήρα και γεωγραφική διαμόρφωση, που ευνοούσε μια πολύμορφη ανάπτυξη του πολιτισμού, χωρίς όμως αυτός να χάνει την ενότητά του, ανοικτή από πολύ νωρίς στο Αιγαίο, υπήρξε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα, όπου ο Ελληνικός πολιτισμός δημιουργήθηκε και διατηρήθηκε γνήσιος για αιώνες. Κάθε περιοχή της είχε από την αρχή εκείνα τα ιδιαίτερα γνωρίσματα, που χαρακτήρισαν τη ζωή και την τέχνη της.

Είναι κατ' εξοχή ορεινή περιοχή: ένα συμπαγές ορεινό συγκρότημα καταλαμβάνει τα 2/3 περίπου της επιφάνειάς της. Τα όρη της θεωρούνται ότι αποτελούν συνέχεια των Ελληνίδων οροσειρών, λόγω της πετρογραφικής ομοιογένειας, (εναλλαγές σχιστολίθων, ασβεστολίθων και φλύσχη).

Τα παράλιά της είναι πολύ διαμελισμένα, με βαθείς κόλπους, που οφείλονται σε βαθιά ρήγματα κάθετα προς την ακτογραμμή. Κοντά στους μεγάλους κόλπους, πολλοί μικρότεροι και όρμοι δημιουργούν σε πολλά τμήματα δαντελωτές ακτές, που προσελκύουν τους τουρίστες.

Η οικονομία της στηρίζεται κυρίως στην αγροτική παραγωγή και παρουσιάζει αρκετά μεγάλες διαφορές από περιοχή σε περιοχή. Από άποψη βαθμού οικονομικής ανάπτυξης-μεγέθους εισοδήματος, χωρίζεται στο περισσότερο ανεπτυγμένο και με αξιόλογη σχετικά βιομηχανία, βόρειο βορειοανατολικό τμήμα (νομοί Αργολίδας, Κορινθίας, Αχαΐας, με το τρίτο σε μέγεθος αστικό και βιομηχανικό κέντρο της χώρας, την Πάτρα)· και στο αποκλειστικά σχεδόν αγροτικό νότιο νοτιοδυτικό τμήμα, με τους νομούς Αρκαδίας, Λακωνίας, Ηλείας και Μεσσηνίας. Μερικά χαρακτηριστικά στοιχεία υπογραμμίζουν τις μεγάλες διαφορές που παρουσιάζουν οι δύο αυτές περιοχές μεταξύ τους:

ενώ το βόρειο τμήμα καλύπτει το 37% της έκτασης όλης της Πελοποννήσου, συγκεντρώνει το 55% του πληθυσμού της και ενώ αυτός αυξήθηκε κατά 6% μεταξύ 1940-1971, την ίδια περίοδο, ο πληθυσμός του νοτίου τμήματος μειώθηκε κατά 26%. Στην συνέχεια, παρατηρήθηκε μια σταδιακή αύξηση, εκτός από τον νομό Αρκαδίας, όπου την δεκαετία μεταξύ των ετών 1981-1991 είχαμε νέα πτώση κατά 3.79%. Στη συνέχεια θα παρουσιάσουμε την πληθυσμιακή εξέλιξη ανά νομό, για τις δεκαετίες 1951 μέχρι 1991.

Η βιομηχανία και η γεωργία της Πελοποννήσου έχουν περισσότερο ανεπτυγμένους τους κλάδους ειδών διατροφής, για την αξιοποίηση της γεωργικής παραγωγής και της κλωστουφαντουργίας. Υπάρχουν όμως και αξιόλογες βιομηχανικές μονάδες άλλων κλάδων όπως τσιμέντου, χάρτου, χημικές, καπνού, που έχουν εγκατασταθεί σ' αυτήν, είτε λόγω μικρής απόστασης από την πρωτεύουσα (Κορινθία, Αργολίδα), είτε λόγω των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η περιοχή Πατρών-Αιγίου. Μεγάλο ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει από άποψη εκμετάλλευσης δομικών υλικών και ορυκτού πλούτου. Διάφορα είδη μαρμάρων και άλλων είναι γνωστά από την αρχαιότητα. Αρκετά αξιόλογος είναι και ο ορυκτός πλούτος, κυρίως τα μικτά θειούχα μεταλλεύματα, όπου γίνεται συστηματική εκμετάλλευση, όπως ο λυγνίτης της Μεγαλόπολης και σε μικρότερες ποσότητες μαγγανομεταλλεύματα, χαλκός, γύψος, θείο και άλλα σε διάφορες περιοχές.

ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να γνωρίζουμε, για την περαιτέρω ανάλυση, είναι οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν σ' αυτή.

Χωρίζεται σε τρία τμήματα: στο δυτικό, όπου επικρατεί στις παράκτιες περιοχές ο θαλάσσιος μεσογειακός τύπος· στο ορεινό τμήμα, που περιλαμβάνει του μεγάλου υψομέτρου ορεινά συγκροτήματα, όπου επικρατεί ο ορεινός τύπος κλίματος· στο ανατολικό και στο μεγαλύτερο εσωτερικό μέρος, όπου επικρατεί ο χερσαίος μεσογειακός τύπος. Πέρα όμως από αυτή την βασική διαίρεση, η Πελοπόννησος παρουσιάζει μεγάλη κλιματική ποικιλία: τα ανατολικά παράκτια τμήματα είναι πλούσια σε ηλιοφάνεια αλλά σχετικώς ξηρά· στο κεντρικό ορεινό συγκρότημα το κλίμα είναι δριμύ κατά την ψυχρή περίοδο με πολλούς παγετούς και άφθονα χιόνια, ενώ τα δυτικά τμήματα έχουν πολύ περισσότερες βροχές και είναι και θερμότερα τον χειμώνα από τα ανατολικά.

Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ $18.0^{\circ}\div 19.5^{\circ}\text{C}$. Κατά την διάρκεια του χειμώνα, η θερμοκρασία του αέρα σπανίως κατεβαίνει κάτω από το μηδέν στα δυτικά παράκτια μέρη, ενώ τα ανατολικά είναι ψυχρότερα. Αυτό οφείλεται στο ό,τι τα δυτικά τμήματα προστατεύονται από τους ορεινούς όγκους, οι οποίοι εκτείνονται ΒΒΔ-ΝΝΑ. Στα παράκτια τμήματα οι απολύτως ελάχιστες θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ $-3^{\circ}\div -4^{\circ}\text{C}$ στα δυτικά και νότια, μεταξύ $-4^{\circ}\div -5^{\circ}\text{C}$ στα ανατολικά και λίγο περισσότερο στα βόρεια. Κατά το θέρος, τα ανατολικά παράκτια τμήματα είναι δροσερότερα από τα δυτικά, λόγω των μελτεμιών.

Η μέση ετήσια νέφωση, στο μεγαλύτερο τμήμα της, κυμαίνεται μεταξύ $3.5 \div 4.0$ βαθμίδων, γεγονός που φανερώνει ό,τι η περιοχή

ανήκει στην ζώνη του ελαχίστου της νέφωσης. Στα δυτικά, η νέφωση είναι κάπως ανώτερη και αυξάνεται προς το ορεινό συγκρότημα. Την μεγαλύτερη νέφωση παρουσιάζει ο Φεβρουάριος.

Ο αριθμός των αιθρίων ημερών είναι μεγάλος, σε σχέση με τις νεφωσκεπείς, φαινόμενο του μεσογειακού κλίματος.

Η βροχή παρουσιάζει διαφορές στα διάφορα τμήματά της. Το μικρότερο ετήσιο ύψος παρατηρείται στο ανατολικό τμήμα της Λακωνίας, ενώ πολύ μεγαλύτερο παρατηρείται κατά την μετάβαση από τα παράκτια τμήματα προς τα ψηλότερα τμήματα των ορεινών όγκων. Το χιόνι εμφανίζεται με μεγαλύτερη συχνότητα στα ανατολικά, ενώ στα δυτικά και τα νότια παράκτια τμήματα είναι σπάνιο.

Επικρατέστεροι άνεμοι: παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές από περιοχή σε περιοχή, εξαρτώμενοι από συνδιασμό δυναμικών και τοπογραφικών παραγόντων. Γενικά στο εσωτερικό, κατά την θερμή εποχή, οι άνεμοι είναι πολύ ασθενείς ή επικρατούν νηνεμίες. Από τον Οκτώβριο μέχρι τον Μάρτιο, ως επί των πλείστων, επικρατούν οι άνεμοι του βόρειου τομέα και λιγότερο του νότιου, εκτός των δυτικών περιοχών, στις οποίες υπερέχουν οι άνεμοι του νοτιοδυτικού τομέα.

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να τονίσουμε ότι θεωρήθηκε σκόπιμη και απαραίτητη η γενική αυτή αναφορά στην Πελοπόννησο, έτσι ώστε να γίνει αντιληπτό ό,τι αυτή η περιοχή με την μακρόχρονη ιστορία της και την φυσική ομορφιά της, είναι ικανή να προσελκύσει τον ξένο τουρίστα στους κόλπους της.

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Με βάση τα επίσημα στοιχεία απογραφής από την Ε.Σ.Υ.Ε., η πληθυσμιακή εξέλιξη που παρατηρείται στην Πελοπόννησο είναι η εξής:

1951	1961	1971	1981	1991
1.129.022	1.096.390	986.908	1.012.528	1.077.002

Παρατηρούμε ότι η ποσοστιαία μεταβολή μεταξύ των ετών 1951-1961 και 1961-1971 είναι: -2.89% και -9.98% αντίστοιχα, ενώ μεταξύ των ετών 1971-1981 και 1981-1991 (βάση της τελευταίας απογραφής), η μεταβολή είναι: +2.59% και +6.36%, δηλαδή εμφανίζεται, κατά τις δύο τελευταίες απογραφές, μια μεγάλη αύξηση, η οποία οφείλεται στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και των συνθηκών διαβίωσης.

Όπως θα δούμε στην συνέχεια, η εξέλιξη του πληθυσμού ανά νομό, παρουσιάζει σημαντική ανομοιογένεια και γι' αυτό το λόγο θεωρήθηκε απαραίτητο να γίνει μια μικρή αναφορά στον κάθε νομό ξεχωριστά, έτσι ώστε να εντοπίσουμε τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα που την δημιουργούν.

Επεξεργάζοντας τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. παρατηρούμε τα εξής:

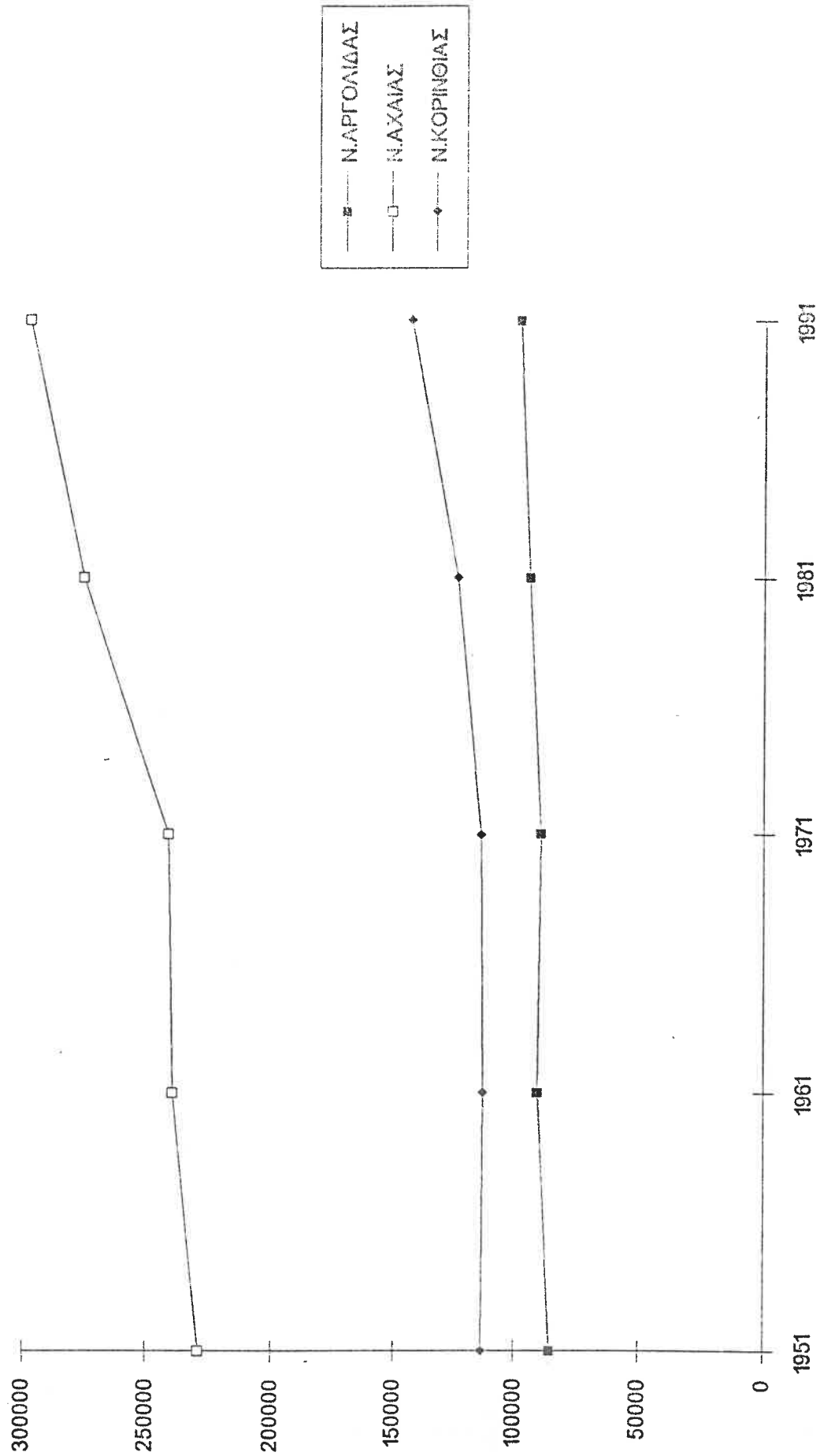
- Για τον νομό **Αχαΐας**: ο πληθυσμός του παρουσιάζει μια σταθερά αυξητική τάση, όπως παρατηρούμε και στο σχήμα 1, γεγονός που θεωρείται φυσικό, αφού η πρωτεύουσά του, η Πάτρα, συγκεντρώνει στους κόλπους της όλες τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται τη δεκαετία 1971-1981, περίπου 12.50%.
- Για τον νομό **Κορινθίας**: ο πληθυσμός του παρουσιάζει σε γενικές γραμμές αύξηση, (σχήμα 1), γεγονός που οφείλεται αφενός μεν στην γεωγραφική του θέση και αφετέρου στο ότι είναι ένας από τους ευφορότερους νομούς της Ελλάδος σε αγροτικά προϊόντα.

- Για τον νομό **Αργολίδας**:ο πληθυσμός παρουσιάζει σταδιακή αύξηση, όπως φαίνεται στο σχήμα 1, χωρίς όμως τις μεγάλες διακυμάνσεις που εμφανίζουν οι άλλοι νομοί.
- Για τον νομό **Αρκαδίας**:ο πληθυσμός του παρουσιάζει μια συνεχή πτώση, όπως φαίνεται στο σχήμα 2. Αυτό οφείλεται στον εκπατρισμό των κατοίκων του, λόγω της καθυστερημένης οικονομίας του, (κλειστή αγροτική, πως δείχνει και το υψηλό ποσοστό των ασχολουμένων με τις αγροτικές εργασίες $\approx 79\%$), και του ορεινού εδάφους του.
- Για τον νομό **Λακωνίας**:η οικονομία εξαρτάται αποκλειστικά σχεδόν από την γεωργία (80% του εργατικού δυναμικού). Παρόλο που δεν υπάρχουν στοιχεία για την κατανομή του εθνικού εισοδήματος ανά νομό, πολλές ενδείξεις δείχνουν ό,τι τόσο στην Αρκαδία όσο και στην Λακωνία διαμορφώνεται το χαμηλότερο μέσο ανά κάτοικο εισόδημα, μεταξύ όλων των νομών της Πελοποννήσου και από τα χαμηλότερα της χώρας. Συνέπεια του χαμηλού εισοδήματος είναι η μεγάλη μείωση του πληθυσμού, λόγω της μετανάστευσης στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Στο σχήμα 2 παρουσιάζεται η εξέλιξη του πληθυσμού του καθώς και η μεγαλύτερη πτώση του (-19.23% κατά την περίοδο 1961÷1971).
- Για τον νομό **Μεσσηνίας**:παρατηρούμε ό,τι κατά την περίοδο της δεκαετίας 1961-1971 παρουσίασε την μεγαλύτερη μείωση πληθυσμού: 18.35%. Από το 1981 και μετά όμως, παρουσιάζεται μια σταδιακή αύξηση, που για την Μεσσηνία είναι μεγαλύτερη, $+4.62\%$, απ' αυτή της Λακωνίας, $+1.82\%$, σχήμα 2.
- Για τον νομό **Ηλείας**:είναι ένας καθαρά αγροτικός νομός, με μεγάλες εκτάσεις θερμοκηπίων για την καλλιέργεια κηπευτικών, στην οικονομία του οποίου συμβάλλει ιδιαίτερα ο τουρισμός, που αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο χάρη στις αρχαιότητες (Ολυμπία, Ηλίδα, Φυγάλεια) στις ιαματικές πηγές της Κυλλήνης και του Καιάφα και στις ωραίες ακρο-

γιαλιές.Εντονη παρουσιάζεται η διακύμανση του πληθυσμού του και όπως φαίνεται στο σχήμα 2, έχουμε μια απότομη πτώση τη δεκαετία 1961-1971 περίπου 13,00 %,για να αρχίσει μια σταδιακή αύξηση,η οποία στο τέλος της δεκαετίας 1981-1991 ανέρχεται σε 8.50 %.

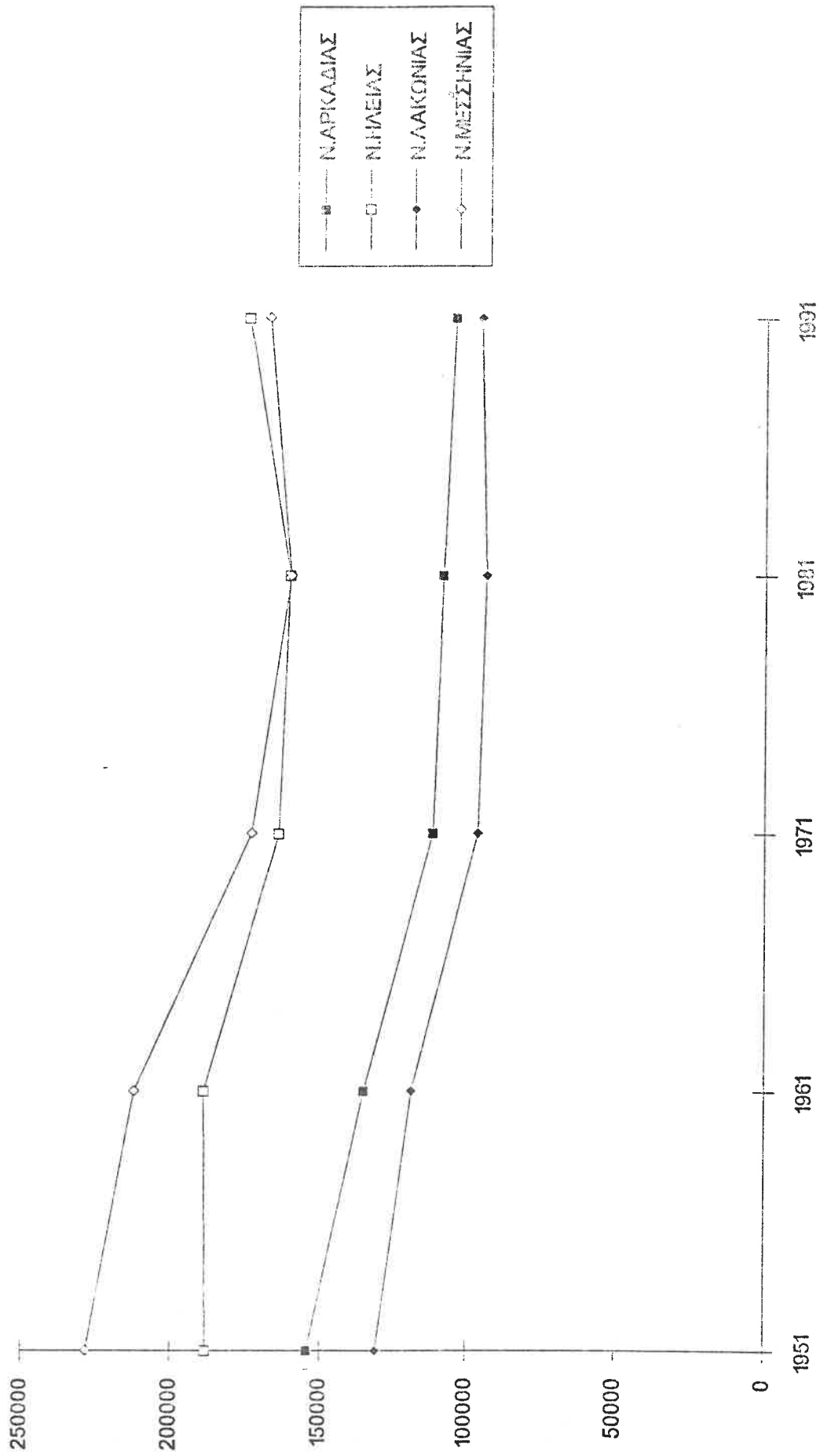
Παρατηρούμε ότι οι νομοί του βορείου τμήματος της Πελοποννήσου παρουσιάζουν σταθερή και ανοδική πληθυσμιακή εξέλιξη, έναντι των νομών του υπολοίπου τμήματός της, γεγονός που οφείλεται στο ότι στο τμήμα αυτό συγκεντρώνονται τα μεγαλύτερα βιομηχανικά και αστικά κέντρα,βρίσκονται πιο κοντά στην Αθήνα και παρουσιάζουν ευφορότερο έδαφος·λόγοι που ευνοούν την πληθυσμιακή μετακίνηση προς την περιοχή αυτή.

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ



ΣΧΗΜΑ 1

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ



ΣΧΗΜΑ 2

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Στον Ελλαδικό χώρο, κύρια πηγή των τουριστικών ρευμάτων είναι οι χώρες της Δ.Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Η συμμετοχή της Ευρώπης στη συνολική τουριστική κίνηση, αυξήθηκε από 88.1% το 1986 σε 90.0% το 1987. Αντίθετα, μείωση σημείωσαν οι χώρες της Ασίας και λιγότερο οι χώρες της Αμερικής, της Αφρικής και της Ωκεανίας.

Στο σχήμα 3 παρουσιάζεται η γενική κατανομή των περιηγητών στην Ελλάδα, κατά υπηκοότητα, για τα έτη 1986-1987.

Για τις πτήσεις CHARTERS, οι οποίες συστηματοποιήθηκαν κατά τα τελευταία χρόνια και απέκτησαν εξαιρετική σημασία για τον τουρισμό της χώρας, (αποτελούν το 53% του συνόλου των αφίξεων), παρατηρείται η εξής ποσοστιαία μεταβολή των ευρωπαίων περιηγητών, θεωρώντας ό,τι είναι υπήκοοι της χώρας αναχώρησης του αεροσκάφους.

Ε Τ Ο Σ	1985	1986	1987
Σύνολο Περιηγητών	25.560	30.162	32.506
Ευρωπαίοι Περιηγητές	25.108	29.218	31.460
ποσοστό επί συνόλου	98.23%	96.87%	96.78%

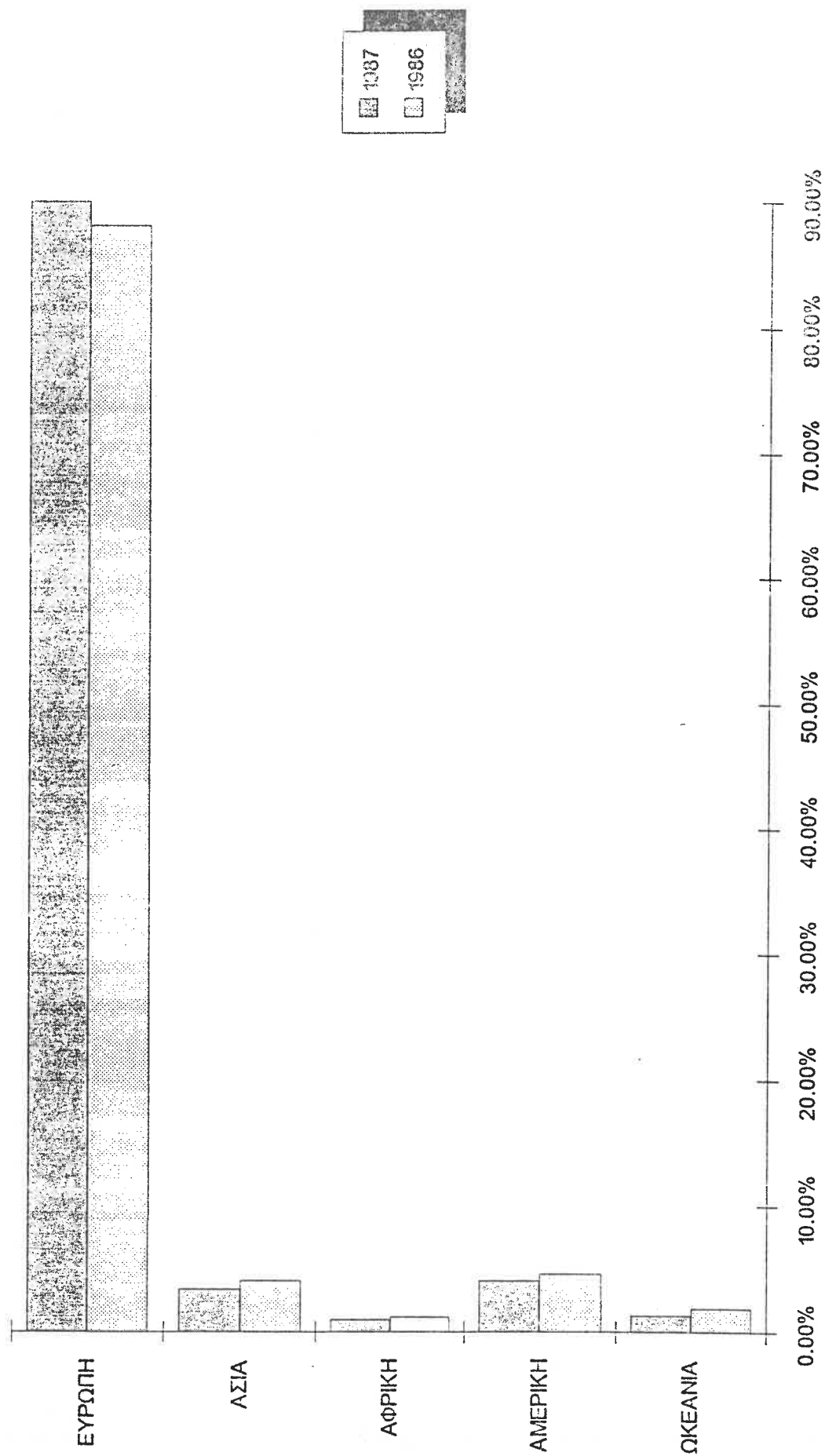
ΠΙΝΑΚΑΣ -1-

Το έτος 1990 το ποσοστό των περιηγητών ανέρχεται στο 99.40% επί του συνόλου.

Στον πίνακα 2, παρουσιάζεται η συμβολή των διαφόρων αεροδρομίων της χώρας στις αφίξεις με πτήσεις CHARTERS, για τα έτη 1989-1990. Παρατηρούμε ό,τι τόσο το α/δ του Αράξου, όσο και της Καλαμάτας, συμβάλουν σε μικρά ποσοστά. Το γεγονός αυτό οφείλεται, όπως θα παρουσιάσουμε και στην συνέχεια της εργασίας μας, σε ανασταλτικούς παράγοντες, μερικοί από τους οποίους είναι η

τεχνική υποδομή τους, η κακή διαχείρησή τους και γενικά η πολιτική που ακολουθείται, η οποία δεν αφήνει περιθώρια ανάπτυξης της ευρύτερης περιφέρειας της Πελοποννήσου.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΕΡΙΓΗΓΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ



ΣΧΗΜΑ 3

Συμβολή επί τοις % των διαφόρων αεροδρομίων της χώρας στις αφίξεις
με πτήσεις CHARTERS 1989-1990

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	1989	1990
ΕΛΛΗΝΙΚΟ	17.0	16.2
ΚΕΡΚΥΡΑ	13.2	13.3
ΧΑΝΙΑ	2.6	3.8
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	1.0	1.1
ΑΡΑΞΟΣ	0.7	0.7
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	24.2	24.4
ΡΟΔΟΣ	17.9	17.1
ΚΑΒΑΛΑ	0.6	0.6
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	3.7	3.3
ΚΩΣ	7.5	7.4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	0.9	1.1
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1.2	1.1
ΣΑΜΟΣ	2.4	2.2
ΠΡΕΒΕΖΑ	0.9	1.0
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	2.6	3.1
ΜΥΚΟΝΟΣ	1.0	0.9
ΣΚΙΑΘΟΣ	1.7	1.7
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	0.4	0.2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	0.2	0.4
ΧΙΟΣ	0.1	0.2
ΠΑΡΟΣ	0.1	0.1
ΛΗΜΝΟΣ	0.1	0.1

Τ Ο Υ Ρ Ι Σ Μ Ο Σ

α) ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Η κίνηση των τουριστών επηρεάζεται από τις φυσικές ομορφιές της περιοχής και περισσότερο, ειδικά για τους επισκέπτες της θερινής περιόδου, από τις όμορφες ακτές, που είναι έντονα διαμελισμένες γύρω από την Πελοπόννησο. Στις εσωτερικές ακτές των μεγάλων κόλπων βρίσκονται άλλοι μικρότεροι και αβαθής καθώς και όρμοι, των οποίων οι παραλίες προσφέρονται για τουριστική αξιοποίηση. Οι ξένοι τουρίστες που επισκέπτονται την Πελοπόννησο, έχουν την δυνατότητα να έλθουν σ' αυτή οδικός, αεροπορικώς και δια θαλάσσης. Από τα παραπάνω μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα:

1) ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ

Από το διεθνές λιμάνι της Πάτρας, που αποτελεί πύλη εισόδου στη χώρα μας, την τετραετία 1986-1989 διακινήθηκε ο εξής αριθμός επιβατών:

1986	1987	1988	1989
890.321	937.733	1.070.737	1.099.329

(Ελληνική αστυνομία, τμήμα ελέγχου διαβατηρίων λιμένος Πατρών)

Για το έτος 1991 τα στοιχεία ήταν ελλιπή (στοιχεία μόνο για μερικούς μήνες) και γι' αυτό δε συμπεριλαμβάνεται στον παραπάνω πίνακα. Μέχρι το μήνα Οκτώβριο, που επισκεφθήκαμε την περιοχή, η κίνηση του λιμανιού ήταν 821.896 επιβάτες.

2) ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ

Το α/δ του Αράξου είναι από τα πιο μικρά της χώρας, όσον αφορά την κίνηση των επιβατών (συμβολή 0.70%), όπως φαίνεται και στον πίνακα 2. Χαρακτηριστικό είναι ότι η λειτουργία του περιορίζεται μόνο κατά τους μήνες Απρίλιο-Οκτώβριο, δηλαδή με την έναρξη και λήξη της τουριστικής περιόδου και στο διάστημα αυτό δέχεται πτήσεις κυρίως Charters από Γερμανία, Αυστρία, Γαλλία και Ιταλία, ενώ οι τύποι των αεροσκαφών που μπορούν να προσγειωθούν σε αυτό είναι B737, DC9 και B727 καθώς και άλλα μικρότερα.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την κίνηση των επιβατών την τελευταία πενταετία και κατά τους μήνες λειτουργίας του, δηλαδή κατά την τουριστική περίοδο.

Δ Ι Α Κ Ι Ν Η Σ Η Ε Π Ι Β Α Τ Ω Ν

Ετος	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Transit	Σύνολο
1987	27.682	27.694	5.759	61.135
1988	27.613	27.571	4.424	59.608
1989	27.403	23.717	10.730	61.850
1990	26.600	26.550	3.415	56.565
1991	23.800	23.500	4.099	51.399

3) ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ (Κ.Α.ΚΛ.)

Η διακίνηση των επιβατών από τον Κ.Α.ΚΛ. παρουσιάζεται στον πιο κάτω πίνακα και οι πτήσεις Charters που εκτελούνται, έχουν ως χώρες προέλευσης την Αυστρία, Γαλλία, Δ.Γερμανία και Αγγλία (έτος 1990).

Δ Ι Α Κ Ι Ν Η Σ Η Ε Π Ι Β Α Τ Ω Ν

Ετος	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Transit	Σύνολο
1978	34.836	34.834	-	69.670
1979	40.216	39.408	-	79.624
1980	29.982	30.316	-	60.298
1981	30.543	32.206	-	62.749
1982	36.418	34.583	-	71.001
1983	38.955	38.153	-	77.108
1984	49.217	48.742	-	97.959
1985	47.353	46.722	-	94.075
1986	41.370	40.238	-	81.608
1987	41.000	39.504	-	80.504
1988	44.242	42.695	-	86.937
1989	50.094	48.547	-	98.641
1990	40.740	38.541	-	79.281

β)_ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ-ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ

Η Πελοπόννησος έχει φτάσει να διαθέτει, μέσα σε λίγα χρόνια, περίπου 42.000 νόμιμες κλίνες. Στον πίνακα 3 παρουσιάζεται η εξέλιξη της δυναμικότητας των καταλυμάτων σε μονάδες και κλίνες για τα έτη 1981-1990 (Βάση Ε.Σ.Υ.Ε.). Υπολογίζεται ό,τι μεγάλος αριθμός διανυκτερεύσεων έγινε στα ενοικιαζόμενα δωμάτια και τα επιπλωμένα διαμερίσματα, που λειτουργούν χωρίς άδεια του Ε.Ο.Τ. και για τα οποία δεν υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία. Τέλος, η Πελοπόννησος κατέχει τη τρίτη θέση σε τουριστική κίνηση από όλες τις άλλες περιοχές της χώρας, μετά την Κρήτη και τα Δωδεκάνησα.

Στους πίνακες 4 έως 11, παρουσιάζεται η δυναμικότητα των ξενοδοχειακών καταλυμάτων ανά κατηγορία, κατά νομό και συνολικά για την περιφέρεια της Πελοποννήσου. Με τον όρο "λοιπές κατηγορίες" εννοούμε τα συμπληρωματικά καταλύματα, όπως επιπλωμένα διαμερίσματα ξενοδοχειακού τύπου, τις πανσιόν, τους ξενώνες νεότητας, τα κέντρα παραθερισμού και διακοπών, τα κάμπινγκ και τέλος τα πανδοχεία.

Επίσης, από τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., οι διανυκτερεύσεις στα πάσης φύσεως ξενοδοχειακά καταλύματα για τα έτη 1985 έως και 1990, παρουσιάζονται στον πίνακα 12.

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ

ΝΟΜΟΣ	ΕΤΟΣ	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	Μονάδες	125	128	133	135	136	138	140	139	139	146
	Κλίνες	10376	10357	10419	10930	11197	11500	11683	11680	11683	11969
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	Μονάδες	47	48	51	52	55	55	56	57	55	46
	Κλίνες	1601	1697	1792	1822	1924	1922	1942	2034	1967	1814
ΑΧΑΪΑΣ	Μονάδες	84	87	89	92	92	95	94	96	95	98
	Κλίνες	5572	5658	6012	6229	6191	6164	6309	6446	6237	6414
ΗΛΕΙΑΣ	Μονάδες	73	74	77	80	79	81	81	83	85	92
	Κλίνες	4486	4680	4852	5103	4836	4872	4853	5219	5333	5754
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	Μονάδες	111	114	110	112	116	120	123	125	125	120
	Κλίνες	3634	3818	3820	4026	4171	4291	4401	4455	4489	4377
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	Μονάδες	50	52	53	55	56	57	60	63	62	63
	Κλίνες	1913	2136	2212	2270	2299	2318	2497	2547	2611	2687
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	Μονάδες	71	71	68	71	74	79	84	87	92	81
	Κλίνες	2789	2923	2914	3002	3062	3362	3608	3752	3988	3796

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

**ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (Ε.Ο.Τ. 31.12.90)**

ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0	0	0
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	0	0	0
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	2	96	177
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	17	479	886
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	19	273	525
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	9	66	123
Λοιπές	12	242	449
ΣΥΝΟΛΟ:	59	1156	2160
% του συνόλου της περιφέρειας	8.50%	5.20%	5.14%

ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0	0	0
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	4	633	1180
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	13	880	1658
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	28	1022	1919
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	23	300	604
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	10	133	253
Λοιπές	20	406	800
ΣΥΝΟΛΟ:	98	3374	6414
% του συνόλου της περιφέρειας	14.12%	15.17%	15.26%

ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	1	51	102
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	8	1396	2587
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	17	2458	4648
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	66	1725	3298
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	31	343	652
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	12	100	189
Λοιπές	11	251	493
ΣΥΝΟΛΟ:	146	6324	11969
% του συνόλου της περιφέρειας	21.04%	28.44%	28.48%

ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0	0	0
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	6	994	1877
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	8	406	766
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	37	1121	2093
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	14	194	401
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	14	124	256
Λοιπές	13	189	361
ΣΥΝΟΛΟ:	92	3028	5754
% του συνόλου της περιφέρειας	13.26%	13.62%	13.69%

**ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (Ε.Ο.Τ. 31.12.90)**

ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0	0	0
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	14	1063	2012
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	25	1081	1981
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	40	1292	2421
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	19	271	547
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	6	61	116
Λοιπές	26	799	1429
ΣΥΝΟΛΟ:	130	4567	8506
% του συνόλου της περιφέρειας	18.73%	20.54%	20.24%

ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0	0	0
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	2	107	209
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	5	258	477
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	14	594	1112
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	16	209	409
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	9	61	137
Λοιπές	21	233	485
ΣΥΝΟΛΟ:	67	1462	2829
% του συνόλου της περιφέρειας	9.65%	6.57%	6.73%

ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0	0	0
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	1	57	94
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	10	699	1336
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	31	812	1544
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	17	224	416
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	19	172	331
Λοιπές	24	361	674
ΣΥΝΟΛΟ:	102	2325	4395
% του συνόλου της περιφέρειας	14.70%	10.46%	10.46%

ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο δωματίων	Σύνολο Κλινών
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	1	51	102
Ξενοδοχεία Α' τάξεως	35	4250	7959
Ξενοδοχεία Β' τάξεως	80	5878	11043
Ξενοδοχεία Γ' τάξεως	233	7045	13273
Ξενοδοχεία Δ' τάξεως	139	1814	3554
Ξενοδοχεία Ε' τάξεως	79	717	1405
Λοιπές	127	2481	4691
ΣΥΝΟΛΟ:	694	22236	42027
% του συνόλου	100.00%	100.00%	100.00%

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΑΣΙΝ ΦΥΣΕΩΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ

ΝΟΜΟΣ	1985			1986			1987		
	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	316,034	934,753	1,250,837	273,922	922,136	1,196,058	241,825	1,040,792	1,282,617
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	139,969	19,194	159,163	132,070	16,345	148,415	152,296	16,246	168,542
ΑΧΑΪΑΣ	305,580	401,495	707,075	337,503	324,569	662,072	305,468	355,224	660,692
ΗΛΕΪΑΣ	244,799	379,731	624,530	274,005	346,328	620,333	220,060	416,998	637,058
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	240,770	566,461	807,231	198,875	467,596	666,471	182,192	537,827	720,019
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	115,663	93,760	209,423	120,798	94,411	215,209	115,499	88,142	203,641
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	153,801	111,378	265,179	100,650	74,983	175,633	125,554	124,666	250,220
ΣΥΝΟΛΟ	1,516,666	2,506,772	4,023,438	1,437,823	2,246,368	3,684,191	1,342,894	2,579,895	3,922,789

ΝΟΜΟΣ	1988			1989			1990		
	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	263,060	914,557	1,177,617	284,295	788,322	1,072,617	290,473	765,512	1,055,985
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	169,249	15,859	185,107	186,201	15,471	201,672	154,166	13,416	167,582
ΑΧΑΪΑΣ	328,567	333,311	661,877	351,665	311,397	663,062	354,742	332,770	687,512
ΗΛΕΪΑΣ	219,361	409,376	628,737	218,661	401,754	620,415	206,800	430,091	636,891
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	196,476	497,268	693,744	190,759	456,709	647,468	167,324	419,395	586,719
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	133,411	84,640	218,051	151,323	81,138	232,461	160,573	107,623	268,196
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	158,902	101,076	259,935	192,264	77,486	269,750	191,024	95,429	286,453
ΣΥΝΟΛΟ	1,459,031	2,356,086	3,815,117	1,575,168	2,132,277	3,707,445	1,525,102	2,164,236	3,689,338

Από τους προαναφερόμενους πίνακες,εξάγονται τα παρακάτω συμπε-
ράσματα:

1. Οι ξενοδοχειακές μονάδες πολυτελείας, αποτελούν το 0.14% του συνόλου των καταλυμάτων,γεγονός που φανερώνει ότι οι τουρίστες υψηλού εισοδήματος αντιπροσωπεύουν μικρό ποσοστό του συνόλου.

2. Ο νομός Αργολίδας έχει το 100 % των πολυτελών ξενοδοχείων.

3. Το 33,6% των μονάδων είναι Γ' κατηγορίας, γεγονός που υπο-
δηλώνει ότι οι επενδυτές προτιμούν καταλύματα που προσφέρουν άνεση και ικανοποιητική εξυπηρέτηση με χαμηλότερο κόστος.

4. Όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις των τουριστών, αυτές παρου-
σιάζουν μια μικρή πτώση η οποία οφείλεται, αφενός μεν στα χαμηλά τουριστικά εισοδήματα, αφετέρου δε στην προτίμηση περισσότερων διακοπών μέσα στον χρόνο, αλλά μικρότερης διάρκειας.

Ενδιαφέρων επίσης παρουσιάζει η ανάλυση των αιτήσεων που εγκρίθηκαν για την επιδότηση ξενοδοχειακών μονάδων,για την περίοδο 1990-1991.

ΝΟΜΟΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΛΙΝΕΣ
Αχαΐας	96	10328
Ηλείας	50	-
Μεσσηνίας	1	700

ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, τόσο στα γενικά χαρακτηριστικά της Πελοποννήσου, όσο και στα ανά νομό στοιχεία, η γεωργία διαδραματίζει τον σημαντικότερο ρόλο στην ανάπτυξή της. Το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού απασχολείται σ' αυτή και κατέχει μια σημαντική θέση στις εξαγωγικές μονάδες της χώρας.

Η γεωργική έκταση της Πελοποννήσου, ανέρχεται στα 4.248.061 στρέμματα σε σύνολο χώρας, περίπου 38.000.000. Η διάρθρωση της γεωργικής γης παρουσιάζεται στον πίνακα 13.

ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

(Ε.Σ.Υ.Ε. '88-'89)

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ (στρέμματα)	Ποσοστό % επί του συνόλου
Ν. Αργολίδας	412716	9.72
Ν. Αρκαδίας	300277	7.07
Ν. Αχαΐας	479487	11.29
Ν. Ηλείας	637765	15.01
Ν. Κορινθίας	477525	11.24
Ν. Λακωνίας	773529	18.21
Ν. Μεσσηνίας	1166762	27.46
Πελοπόννησος	4248061	100.00

ΠΙΝΑΚΑΣ -13-

Από τον πίνακα 13, παρατηρούμε ότι ο νομός Μεσσηνίας είναι ο κατ' εξοχή γεωργικός νομός, αφού συγκεντρώνει το 27,46% της γεωργικής γης της περιφέρειας. Από το 1960 και μετά, άρχισε να επεκτείνεται η καλλιέργεια πρώιμων κηπευτικών σε θερμοκήπια. Τα θερμοκήπια των Φιλιατρών, της Κορώνης, της Μεσσήνης, της Πύλου και της Κυπαρισσίας καλύπτουν έκταση μεγαλύτερη από 18.000 στρέμματα, γεγονός που φανερώνει το υψηλό ποσοστό παραγωγής των πρώιμων προϊόντων, 36.28%.

Από τα στοιχεία του Υπουργείου Γεωργίας(τμήμα προγραμματισμού) για τις βασικές καλλιέργειες των νομών,προκύπτει ο πίνακας 14,όπου παρουσιάζεται η παραγωγή σε τόννους και η αντίστοιχη έκταση σε στρέμματα καθώς και οι ποσότητες των πρώιμων κηπευτικών.

Από τον Κ.Α.ΚΛ.,είχε αρχίσει κάποιο σχέδιο εξαγωγής προϊόντων με μικτά αεροσκάφη. Οι πτήσεις τους όμως εκτελούνταν βραδυνές μόνο ώρες με αποτέλεσμα το εργατικό δυναμικό να ήταν ελλειπές και το ήδη υπάρχον,να ζητά υπέρογκες οικονομικές αποδοχές,με αποτέλεσμα οι εξαγωγές να πραγματοποιούνται είτε οδικός είτε δια θαλάσσης από το λιμάνι της Πάτρας.Αρα βλέπουμε ό,τι το σημαντικότερο πρόβλημα στην εξαγωγή των πρώιμων κηπευτικών,εκτός από την έλλειψη οργάνωσης,που δρα ανασταλτικά στην περαιτέρω ανάπτυξη της γεωργίας,παραμένει ο χρόνος μεταφοράς των προϊόντων αυτών, κυρίως στις χώρες μέλη της Ε.Ο.Κ., αφού αυτές απορροφούν το μεγαλύτερο ποσοστό των γεωργικών εξαγωγών,όπως άλλωστε παρουσιάζεται και στο σχήμα 4.Ετσι, οι καθυστερήσεις επηρεάζουν δυσμενώς την ποιότητα των νωπών προϊόντων,γεγονός που συνεπάγεται την πτώση της τιμής τους στην Ευρωπαϊκή Αγορά.

Ετσι κύριο μέλημα πρέπει να είναι η οργάνωση των αερομεταφορών των αγροτικών προϊόντων και κυρίως των πρώιμων κηπευτικών.

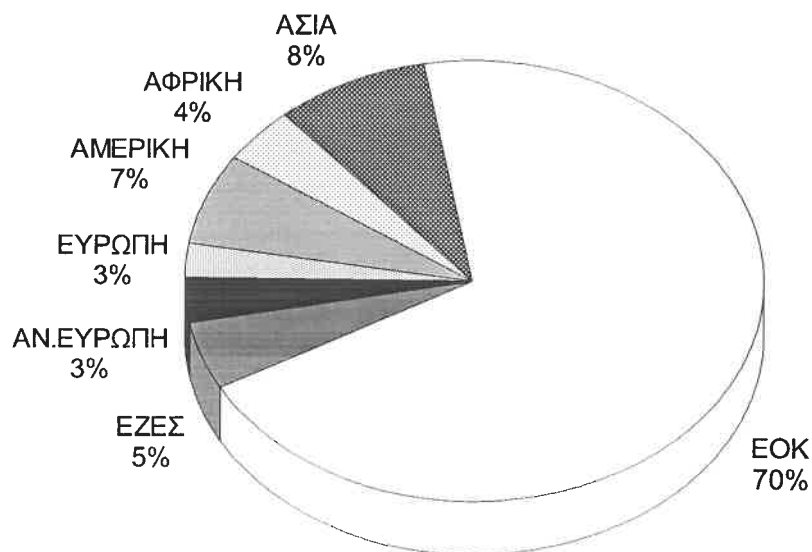
ΠΡΟΙΟΝ	ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	
	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΓΩΓΗ
Σιτάρι			70,000	15,400			145,000	46,400	55,440	11,456			53,000	8,000
Κριθάρι														
Αραβόσιτος			20,000	10,000	20,740						14,800	9,250	9,300	7,800
Καπνός	28,000	4,100												
Τομάτα νωπή	3,320	14,700	3,332	11,500	34,871		37,500	175,000	6,396	21,428	8,600	37,000	14,432	82,180
Αγκινάρες	14,500	17,000												
Λάδι	237,536	8,500	163,545	5,520	6,180		284,785	11,000	215,379	9,800	623,983	13,000	823,800	54,850
Πορτοκάλια	94,763	285,000												
Μανταρίνια	15,977	36,000												
Βερύκοκα	18,620	60,000												
Πατάτες			22,200	57,800	124,100		40,000	72,500			7,400	9,500	35,400	90,150
Μήλα			14,210	14,000										
Κεράσια			4,790	2,600										
Μαρούλια			2,200	6,500										
Μηδική					30,700	28,800					10,000	11,000		
Φασολάκια					6,205	5,015	4,500	6,000					5,915	6,357
Σταφίδα Κορινθιακή					64,500	57,100	50,500	13,000	40,960	10,800			165,500	79,700
Σταφύλια					73,500	59,200	39,200	21,000	89,490	95,800	9,780	4,200	7,940	6,500
Πιπεριές							4,500	14,000						
Αγγούρια θερμής							480	10,560					600	13,800
Πεπόνια							5,300	14,000					3,330	9,100
Καρπούζια							26,000	16,000					6,850	34,900
Σταφίδα														
Λεμόνια					33,718	23,000			46,914	73,000				
Πορτοκάλια									19,454	27,000	56,966	56,000		
Βερύκοκα									3,492	75,000				
Κρεμμύδια ξερά											5,000	12,000		
Συκα											37,000	3,300	40,595	10,056
Αχλάδια					5,869	5,200								
ΣΥΝΟΛΟ	412,716	405,300	300,277	123,320	364,206		637,765	399,460	477,525	324,284	773,529	155,250	1,166,762	403,393
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΩΙΜΩΝ														
ΚΗΠΕΥΤΙΚΩΝ	3,320	14,700	3,332	11,500	39,886		78,280	235,560	6,396	21,428	8,600	37,000	31,127	146,337
% του συνόλου	0.80%	3.63%	1.11%	9.33%	10.95%		12.27%	58.97%	1.34%	6.61%	1.11%	23.83%	2.67%	36.28%

ΕΞΑΓΩΓΕΣ 1988-1989

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΜΑΡΤΙΟΣ

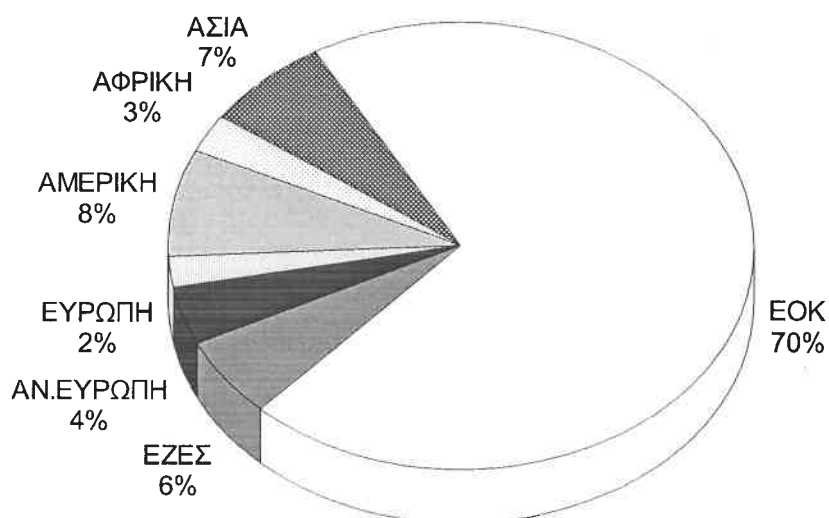
1988

	1988
ΕΟΚ	69.80%
ΕΖΕΣ	5.00%
ΑΝ.ΕΥΡΩΠΗ	3.40%
ΕΥΡΩΠΗ	2.50%
ΑΜΕΡΙΚΗ	6.70%
ΑΦΡΙΚΗ	4.20%
ΑΣΙΑ	8.40%



1989

	1989
ΕΟΚ	70.40%
ΕΖΕΣ	5.90%
ΑΝ.ΕΥΡΩΠΗ	4.10%
ΕΥΡΩΠΗ	2.30%
ΑΜΕΡΙΚΗ	7.70%
ΑΦΡΙΚΗ	2.80%
ΑΣΙΑ	6.81%



ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

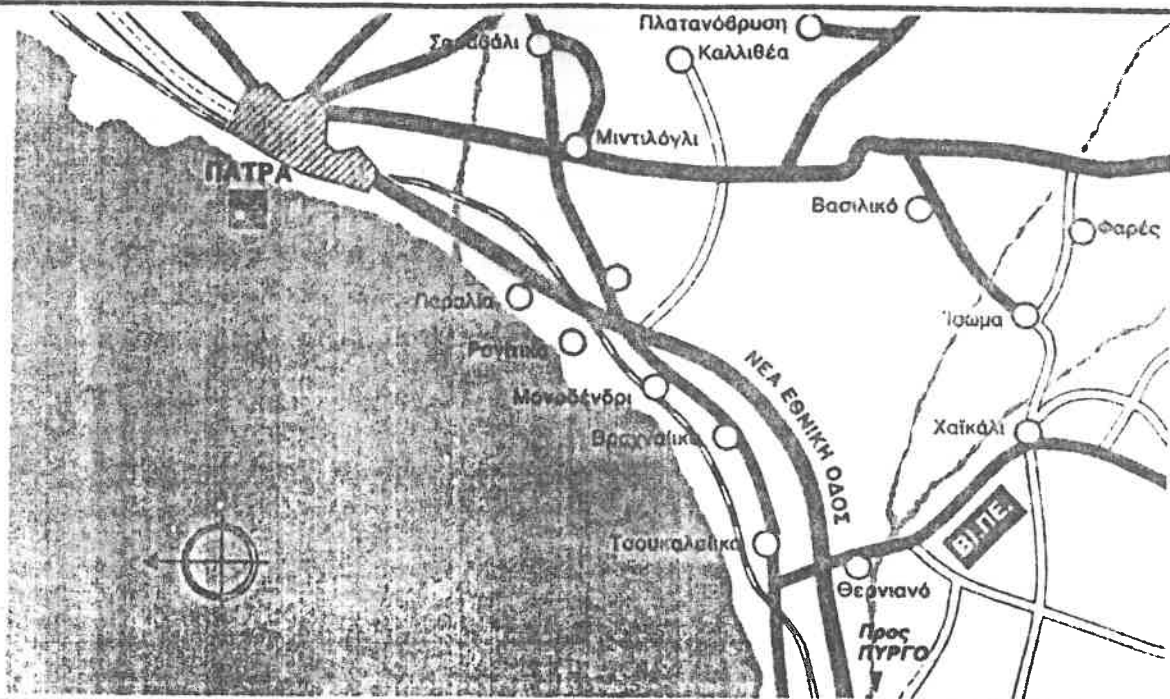
Εκτός από τη γεωργία που ήδη εξετάσαμε, βασικός παράγοντας ανάπτυξης της Πελοποννήσου, είναι η βιομηχανία. Τρεις βασικές βιομηχανικές περιοχές που βρίσκονται σε λειτουργία στους νομούς Αχαΐας, Αρκαδίας, Μεσσηνίας, τρεις βιομηχανικές περιοχές θεσμοθετημένες με τους νόμους Ν.4458/65 και 742/77 στους νομούς Αχαΐας, Κορινθίας, Ηλείας και Λακωνίας, μια βιομηχανική περιοχή θεσμοθετημένη με το Π.Δ. 136/86 στον νομό Αργολίδας και τέλος μια βιομηχανική μονάδα οριοθετημένη στον νομό Μεσσηνίας, καταρτίζουν την βιομηχανία της Πελοποννήσου.

Οι ήδη σε λειτουργία ΒΙ.ΠΕ. αποτελούν το 14.28% του συνόλου της χώρας και καταλαμβάνουν τις εξής εκτάσεις σε στρέμματα:

ΒΙ.ΠΕ.	Εκταση(στρ.)
ΑΧΑΪΑ	4050
ΤΡΙΠΟΛΗ (Ν.Ε.Ο.)	1620
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (ΜΕΛΙΓΑΛΑ)	1090

Για μια ακόμη φορά παρατηρούμε ότι η βόρεια Πελοπόννησος υπερέχει της νότιας, συγκεντρώνοντας στο τμήμα της μεγάλες βιομηχανικές περιοχές και επομένως ευνοείται για περαιτέρω ανάπτυξη.

Στο σχήμα που ακολουθεί φαίνεται η ακριβής τοποθεσία των ΒΙ.ΠΕ., όπου διαπιστώνει κανείς ότι οι εγκαταστάσεις αυτές βρίσκονται μακριά από τις θέσεις των αεροδρομίων του Αράξου και της Καλαμάτας και επομένως η βιομηχανική κάπνα που παράγουν δεν επηρεάζει την ορατότητα των αεροσκαφών κατά τις διαδικασίες προσέγγισης και απογείωσης.



ΜΕΡΟΣ Β

ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΝΕΟΥ Α/Δ ΣΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ

Από τα στοιχεία που παρουσιάσθηκαν στο Α' μέρος, διαπιστώνεται ότι η Πελοπόννησος αποτελεί πηγή πλούτου για την Ελλάδα όσον αφορά τον τομέα της γεωργίας, βιομηχανίας, αλλά και τουρισμού.

Βασικό στοιχείο για την περαιτέρω ανάπτυξη των παραπάνω αποτελεί το συγκοινωνιακό δίκτυο της περιοχής, μέσω του οποίου γίνεται διακίνηση προϊόντων αλλά και προσώπων. Η καλύτερη κατάσταση του δικτύου, αλλά και η συνεργασία των διαφόρων μέσων μεταφοράς μεταξύ τους, δημιουργεί προϋποθέσεις καλύτερης εξυπηρέτησης. Πιο συγκεκριμένα :

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το οδικό δίκτυο της περιοχής βρίσκεται σε ανάπτυξη. Η εθνική οδός Αθηνών - Κορίνθου διαπλάτυνεται και μετατρέπεται σε αυτοκινητόδρομο με τέσσερεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Στο ανατολικό τμήμα της Πελοποννήσου έχει ήδη δοθεί στην κυκλοφορία η νέα Εθνική οδός Αργους - Τριπόλεως μέσω της σήραγγας Αρτεμισίου, οδός που παρακάμπτει τη δύσβατη περιοχή του Αχλαδόκαμπου και μειώνει σημαντικά την απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων, αλλά και που με τη μελλοντική επέκτασή της μέχρι την Καλαμάτα δημιουργεί ένα νέο άξονα κινήσεως και εξυπηρετήσεως με κατεύθυνση βορρά-νότου, διασχίζοντας έτσι όλη την ανατολική Πελοπόννησο.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο παρουσιάζει προβλήματα και μελετάται η αντικατάστασή του με παράλληλη εγκατάσταση ταχείων αμαξοστοιχειών, έτσι ώστε να είναι δυνατή η κατευθείαν σύνδεση της περιοχής με το εξωτερικό χωρίς την αναγκαστική μετεπιβίβαση στην περιοχή των Αθηνών, μια και είναι γνωστό ότι το πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο δεν ανταποκρίνεται στους διεθνείς κανονισμούς.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το ατμοπλοϊκό δίκτυο υφίσταται μόνο μέσω του λιμένος Πατρών, όσον αφορά την κίνηση τουριστών αλλά και εμπορευμάτων. Το λιμάνι της Πάτρας - πύλη εισόδου στη χώρα μας - εξυπηρετεί ως επί των πλείστων τις ανάγκες διακίνησης από τη θάλασσα και για το λόγο αυτό η μεγάλη του κίνηση προκαλεί συμπτώματα κορεσμού, γεγονός που πρόκειται να αντιμετωπισθεί με τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων και λιμενοβραχίονα.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η αεροπορική συγκοινωνία γίνεται μέσω των α/δ που υπάρχουν στην περιοχή και που είναι τα εξής:

Δύο στην Τρίπολη και Ανδραβίδα, όπου και τα δύο χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από την πολεμική αεροπορία, ένα στο Πόρτο Χέλι, όπου είναι ιδιωτικό και εξυπηρετεί τις ανάγκες αερολέσχης, ένα στη Σπάρτη, όπου όμως το μικρό μήκος του διαδρόμου του δεν εξυπηρετεί παρά μόνο για αερολέσχη, και από ένα στην Καλαμάτα και στον Αράξο.

Αυτά που ενδιαφέρουν περισσότερο είναι τα α/δ του Αράξου και της Καλαμάτας, όπου το μέν πρώτο βρίσκεται στη βόρεια περιοχή της Πελοποννήσου, ενώ το δεύτερο καλύπτει το νότιο τμήμα αυτής. Και τα

δύο έχουν παραχωρηθεί από την πολεμική αεροπορία και έτσι επιτρέπεται η χρήση τους από πολιτικά αεροσκάφη.

Η αεροπορική κίνηση λοιπόν της περιοχής οφείλεται στην παρουσία και μόνο των δύο αυτών α/δ, τα οποία θα εξετασθούν για να βρεθεί η εξυπηρέτηση που παρέχουν στην κίνηση και στην τυχούσα μετακίνηση εμπορευμάτων.

ΙΣΟΧΡΟΝΕΣ ΚΑΜΠΥΛΕΣ

Βασικό στοιχείο για τη μελέτη των επιπτώσεων που προκαλούνται από τα παραπάνω α/δ είναι γενικά η ευρύτερη περιοχή που επηρεάζεται από αυτά. Για τον προσδιορισμό των περιοχών αυτών κατασκευάζουμε ισόχρονες καμπύλες, δηλαδή καμπύλες που ισαπέχουν χρονικά από τα σημεία αναφοράς, που είναι τα αεροδρόμια.

Κατασκευάζονται καμπύλες των 60', 90' και 120'. Για την εύρεση αυτών κάνουμε τις εξής θεωρήσεις - παραδοχές:

1) Δεχόμαστε την ισχύ της εφαρμογής του νόμου της γραμμικής ταχύτητας $U=s/t$ και

2) Θεωρούμε τις εξής ταχύτητες:

α) Μέση ταχύτητα στο εθνικό δίκτυο 100 Km/h

β) Μέση ταχύτητα στο επαρχιακό δίκτυο 70 Km/h

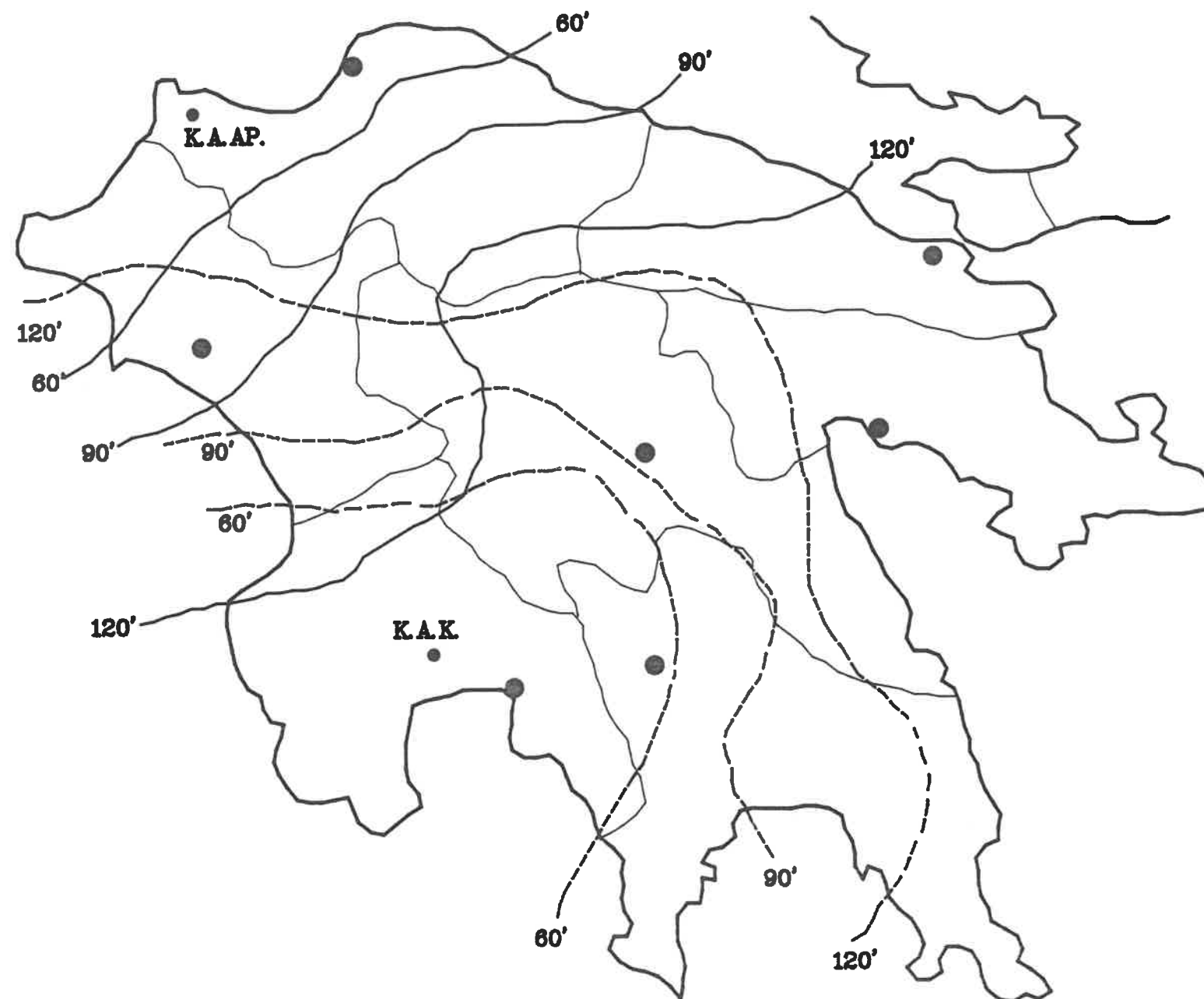
γ) Μέση ταχύτητα στο αγροτικό δίκτυο 40 Km/h

Επομένως έχουμε μέση ταχύτητα κίνησης στο οδικό δίκτυο 70 Km/h.

Με την ταχύτητα αυτή και με το χρόνο που θέλουμε φτιάχνουμε τις καμπύλες που φαίνονται στο σχήμα 5. Τα όρια των καμπυλών βρέθηκαν ακολουθώντας το υπάρχον οδικό δίκτυο, όπου αυτό φαινόταν, και την υφιστάμενη χιλιομέτρηση. Στο εσωτερικό μέρος οι καμπύλες χαράχθηκαν με παρεμβολή μεταξύ των οδών και βάση του γεωγραφικού αναγλύφου. Από το σχήμα λοιπόν έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

Το μεγαλύτερο τμήμα της Πελοποννήσου εξυπηρετείται από τα δύο αεροδρόμια. Η βόρεια περιοχή καλύπτεται σε ανάγκες μετακίνησης, σε χρόνο κάτω των δύο ωρών, από τον Αραξο. Το ίδιο ισχύει και για το μεγαλύτερο μέρος της νότιας περιοχής. Η δυτική Πελοπόννησος εξυπηρετείται και από τα δύο α/δ στον ανεκτό χρόνο των 120 λεπτών. Το μόνο τμήμα που δεν επηρεάζεται είναι το ανατολικό - νοτιοανατολικό, που όπως φαίνεται και στο σχήμα πρόκειται κυρίως για το νομό Αργολίδος και ένα τμήμα στα ανατολικά παράλια των νομών Αρκαδίας και Λακωνίας. Ουσιαστικά οι τελευταίες περιοχές είναι που ενδιαφέρουν μια και οι αποστάσεις των διαφόρων περιοχών του νομού Αργολίδος είναι μικρές από την Αθήνα κι έτσι είναι εύκολη και δυνατή η εξυπηρέτηση από αυτήν.

Αναλυτικότερα και με βάση τις ισόχρονες καμπύλες μπορεί να γίνει έλεγχος της εξυπηρέτησης των περιοχών από τα δύο α/δ
α) από τουριστικής άποψης και β) από άποψης εξυπηρέτησης του πληθυσμού και γεωργικής ανάπτυξης.



ΙΣΟΧΡΟΝΕΣ ΚΑΜΠΥΛΕΣ

ΑΠΟ ΑΡΑΕΟ —————

ΑΠΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑ - - - - -

α) ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Για την εξυπηρέτηση των τουριστών μελετήθηκαν κυρίως τα παράλια της Πελοποννήσου, στα όρια των ισόχρονων καμπυλών και αυτό διότι θεωρείται ότι οι παραλίες προσφέρονται για τουριστική αξιοποίηση και αποτελούν στοιχεία έλξεως αυτών.

Το μήκος των παραλιών μετρήθηκε σε χάρτη γενικής χρήσεως της Ε.Σ.Υ.Ε. κλίμακος 1:200000 και με βήμα 0.5 cm = 1000 m. Οσον αφορά την ακρίβεια των μετρήσεων, θεωρήθηκε ότι υπάρχει ακρίβεια οράσεως της τάξεως των 0.5 mm, που στην κλίμακα των 1:200000 αντιστοιχεί σε 100 m. Άρα τα μήκη μετρήθηκαν με ακρίβεια 100 m στα 1000 m, δηλαδή σε ποσοστό $\pm 10\%$. Επίσης στα σημεία του χάρτη όπου υπάρχουν κόλποι των οποίων το άνοιγμα ήταν μικρότερο του βήματος, χρησιμοποιήθηκε μικρότερο βήμα, πετυχαίνοντας έτσι την ίδια ακρίβεια στις μετρήσεις.

Έτσι έχουμε:

- 1) Ολικό μήκος παραλιών Πελοποννήσου 1.076.400 μέτρα
- 2) Ολικό μήκος παραλιών μεταξύ των άκρων της καμπύλης των 120'

α) Για τον Αράξο 325.000 μέτρα, ποσοστό 30.19 %

β) Για την Καλαμάτα 478.200 μέτρα, ποσοστό 44.43 %

γ) Υπόλοιπο μήκος παραλιών που βρίσκονται μακρύτερα, από τα δύο αεροδρόμια, του χρόνου των 120 λεπτών 273.200 μέτρα, ποσοστό 25.38 %.

Παρατηρείται λοιπόν ότι το 74.62 % των παραλιών της Πελοποννήσου εξυπηρετούνται σε χρόνο μέχρι 2 ώρες από τα α/δ Αράξου και Καλαμάτας.

Αναλυτικότερα τα μήκη των παραλιών και μεταξύ των ισόχρονων καμπυλών των 60', 90', και 120' παρουσιάζονται στον πίνακα 15. Θεωρώντας ότι οι παραλίες μέσα στο όριο των 60', εξυπηρετούνται

όλες, δηλαδή σε ποσοστό 100%, οι παραλίες μεταξύ των 60' και 90' σε ποσοστό 50%, οι παραλίες μεταξύ των 90' και 120' σε ποσοστό 25%, ενώ πάνω από το όριο των 120' καμία παραλία (0%), προσδιορίζονται νέα ποσοστά στην εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης (Πίνακας 16).

Λεπτά	60'	90'	120'	>120'
Αραξος	178.500	60.750	85.750	0
Καλαμάτα	232.500	142.200	103.500	0

Πίνακας 15

Λεπτά	Αραξος	Καλαμάτα
60'	$178.500 \cdot 100\% = 178.500$	$232.500 \cdot 100\% = 232.500$
90'	$60.750 \cdot 50\% = 30.375$	$142.200 \cdot 50\% = 71.100$
120'	$85.750 \cdot 25\% = 21.438$	$103.500 \cdot 25\% = 25.875$
Σύνολο	230.313	329.475

Πίνακας 16

Ακόμα λοιπόν και με την παραπάνω θεώρηση το συνολικό μήκος παραλιών που εξυπηρετούνται από τα δύο αεροδρόμια ξεπερνά, σε σύνολο Πελοποννήσου το 50% και για την ακρίβεια φθάνει το 52% του συνόλου. Επίσης πρέπει να παρατηρηθεί ότι και από τα δύο αεροδρόμια εξυπηρετείται όλο το δυτικό τμήμα της Πελοποννήσου που περιέχει τις μεγαλύτερες και αμμουδερές παραλίες. Πάνω σε αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι στον υπολογισμό του μήκους των παραλιών δεν έγινε διαχωρισμός σε προσπελάσιμες και μη παραλίες μια και στο μέλλον και με βάση τα διάφορα αναπτυξιακά προγράμματα δεν μπορεί να προσδιορισθεί ποιές από αυτές θα αναπτυχθούν και σε ποιο βαθμό και ποιές όχι. Αλλωστε δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου έχουν δημιουργηθεί τουριστικές μονάδες σε περιοχές όπου οι

παραλίες δεν είναι αμμουδερές.

β) ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ - ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Από το σχήμα που παρουσιάζονται οι ισόχρονες καμπύλες, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι τα δύο αεροδρόμια επηρεάζουν και τις μετακινήσεις πληθυσμών. Σαν απόσταση, ο μετρούμενος χρόνος μέχρι τις δύο ώρες δεν είναι βέβαια ικανοποιητικός, όμως στην περίπτωση μιας μετακίνησης προς τα αεροδρόμια είναι προτιμότερος, από τις τρεις και πλέον ώρες που θα χρειαζόταν κάποιος για να μεταβεί στην Αθήνα.

Από γεωργικής - βιομηχανικής άποψης η ύπαρξη αεροδρομίων είναι δυνατό να εξυπηρετήσει την παραγωγή της περιοχής. Η άμεση μεταφορά προϊόντων και κυρίως ευπαθών, όπως πρώιμων κηπευτικών, μπορεί να γίνει από τα υπάρχοντα αεροδρόμια.

Όπως φάνηκε και στο Α' μέρος της παρούσης εργασίας, οι νομοί της Πελοποννήσου έχουν αρκετά ικανοποιητικές παραγωγές σε γεωργικά προϊόντα. Ο νομός Μεσσηνίας έχει τη μεγαλύτερη γεωργική παραγωγή από τους υπολοίπους. Όλος ο νομός εξυπηρετείται σε χρόνο μικρότερο της μιας ώρας από τον αερολιμένα και επομένως είναι εύκολη η εξαγωγική δραστηριότητα του αεροδρομίου.

Ο νομός Αχαΐας εκτός από τη γεωργία έχει και ανεπτυγμένη τη βιομηχανία. Η βιομηχανία παραγωγής κρασιών, Achaia Clauss, έχει πλούσια εξαγωγική δραστηριότητα. Ο ρυθμός των εξαγωγών μπορεί να αυξηθεί εάν προτιμηθεί και η αερομεταφορά των προϊόντων αυτών από τον αερολιμένα Αράξου, στον οποίο ο χρόνος μεταφοράς είναι λιγότερος από μία ώρα.

Όμοια με τους δύο αυτούς νομούς μπορούν να εξυπηρετηθούν οι δυτικές και κεντρικές περιοχές της Πελοποννήσου, γιατί ο χρόνος μεταφοράς προϊόντων δεν ξεπερνά τις 2 ώρες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ένα αεροδρόμιο δεν είναι σήμερα μόνο ένα στοιχείο του συστήματος αερομεταφορών, αλλά και μία λειτουργία που επηρεάζει και επηρεάζεται σημαντικά από την οικονομία μιας ευρύτερης περιοχής, την περιφερειακή και οικιστική της ανάπτυξη και την κοινωνική της δομή. Μια τέτοια σύνθετη λειτουργία επιβάλλει ορισμένες απαιτήσεις και συγχρόνως δημιουργεί θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στο γύρω χώρο, τόσο σε τοπικό, αλλά και σε υπερτοπικό επίπεδο. Έτσι η δημιουργία ενός α/δ δεν πρέπει να εξετασθεί μόνο από την άποψη ενός μέσου μεταφοράς, αλλά και από την άποψη ενός πόλου που προκαλεί γύρω του δυσμενείς και ευμενείς επιδράσεις.

Στην Πελοπόννησο, όπως ήδη έχει αναφερθεί, η αεροπορική κίνηση προκαλείται και εξυπηρετείται από τα αεροδρόμια Αράξου και Καλαμάτας. Η απόσταση αυτών από την Αθήνα κυμαίνεται μεταξύ των 250 - 300 χλμ, απόσταση που θεωρείται σχετικά μικρή για να διανυθεί από οχήματα. Η βελτίωση των εθνικών οδών καθώς και η χάραξη νέων τμημάτων προσφέρουν γρηγορότερη και πιο άνετη μετάβαση μεταξύ των διαφόρων σημείων, που σε συνδιασμό με την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου δεν δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την προτίμηση μεταφοράς με αεροπλάνο.

Από την ανάλυση που έγινε πιο πριν για τα ποσοστά εξυπηρέτησης των αεροδρομίων Αράξου και Καλαμάτας με τις ισόχρονες καμπύλες, διαπιστώθηκε ότι όλη η Πελοπόννησος, πλην του βόρειου-ανατολικού της τμήματος, που και αυτό βρίσκεται κοντά στην Αθήνα και επομένως η μικρή απόσταση αυτή δίνει δυνατότητες εξυπηρέτησης από εκεί, εξυπηρετείται ικανοποιητικά από τα δύο αεροδρόμια.

Όσον αφορά τις παραλίες από τουριστικής άποψης, τη γεωργία αλλά και τη βιομηχανική παραγωγή η επιρροή τους στις διάφορες περιοχές είναι θετική. Συγκεκριμένα το αεροδρόμιο του Αράξου μπορεί να προκαλέσει μετακινήσεις από το νομό Κορινθίας μέχρι το νομό Ηλείας, ενώ της Καλαμάτας από το βόρειο τμήμα του νομού Ηλείας και από όλη την περιοχή των νομών Αρκαδίας και Λακωνίας.

Είναι φανερό ότι με την πρώτη ματιά η δημιουργία νέου αεροδρομίου θα προκαλούσε διάσπαση αυτών των μετακινήσεων χωρίς όμως να προκαλεί καινούργιες.

Από γεωγραφικής άποψης, η κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου απαιτεί μια επίπεδη περιοχή αρκετών δεκάδων χιλιάδων στρεμμάτων για τη δημιουργία των απαραίτητων εγκαταστάσεων.

Προσφορότερη περιοχή είναι το δυτικό μέρος της Πελοποννήσου και αυτό διότι υπάρχει εκεί μια μεγάλη πεδιάδα η έκταση της οποίας εξυπηρετεί τις ανάγκες. Αλλωστε στο κεντρικό τμήμα οι οροσειρές δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη ενός νέου αεροδρομίου και επίσης οι ανατολικές περιοχές βρίσκονται κοντά στην Αθήνα, όπως ήδη έχει αναφερθεί, και μπορούν να εξυπηρετηθούν από εκεί.

Ετσι πιθανή θέση είναι η πεδιάδα του νομού Ηλείας που όμως λόγω μικρής αποστάσεως των δύο υπάρχοντων, 250 χιλιομέτρα περίπου, ενός στο βορρά και ενός στο νότο, αποκλείει την δημιουργία ενός τρίτου στο ενδιάμεσο τμήμα. Ακόμα, η ανάπτυξη στη περιοχή αυτή ενός διεθνούς αεροδρομίου δε θα προκαλέσει νέες μετακινήσεις, αλλά απλώς θα τροποποιήσει τις ήδη υπάρχοντες. Αντί δηλαδή των σημερινών κινήσεων από το κέντρο προς τα άκρα, θα παρουσιασθεί κίνηση αντίθετη, δηλαδή από τα άκρα προς το κέντρο.

Αλλωστε, τα ήδη υπάρχοντα αεροδρόμια με τη μικρή κίνηση θα αποδυναμωθούν εντελώς, μια και ένα νέο σύγχρονο θα απορροφήσει

γύρω του όλες τις δραστηριότητες. Σκοπός δεν είναι η δημιουργία κάτι καινούργιου για να προκαλέσει προβλήματα στα υπάρχοντα, αλλά να προκαλέσει νέες δραστηριότητες, πράγμα που στην περιοχή αυτή δε φαίνεται να υπάρχουν αυτές οι προϋποθέσεις.

Πέρα των παραπάνω ένα νέο αεροδρόμιο δημιουργεί και άλλου είδους προβλήματα, οικονομικής, χωροταξιακής και κοινωνικής φύσεως. Τα υπέρογκα ποσά που απαιτούνται για την κατασκευή είναι ένα μεγάλο αρνητικό στοιχείο. Απαιτούνται πολλά χρήματα για απαλλοτριώσεις εκτάσεων γης, για εκχέρωση αυτών, για κατασκευή διαδρόμων προσγείωσης και τροχοδρόμων, κτιρίου α/σ, αλλά και για εξοπλισμό αυτού του αεροδρομίου με όλα τα απαραίτητα μηχανικά μέσα. Ακόμα το αεροδρόμιο επειδή δεν μπορεί να λειτουργεί αυτόνομα θα πρέπει να μελετηθεί και η σύνδεσή του με τα άλλα συστήματα μεταφορών. Η ανάπτυξη ενός νέου αεροδρομίου απαιτεί και παράλληλη ανάπτυξη των υπολοίπων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Δεδομένου ότι η κατασκευή θα γίνει για να εξυπηρετεί τις ανάγκες μετά από 30 χρόνια, είναι απαραίτητα για την ένταξη του νέου αεροδρομίου να έχει εξετασθεί η επιθυμητή ή προβλεπόμενη χωροταξιακή δομή της ευρύτερης περιφέρειας. Αν πάλι αυτό δεν είναι δυνατό, είναι δύσκολο τελικά να προσδιορίσει κανείς τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει αυτό.

Το αεροδρόμιο τελικά αποβαίνει καθοριστικός παράγοντας μιας εκτεταμένης περιοχής από άποψη επιρροής στο φυσικό περιβάλλον, την οικολογική ισορροπία δηλαδή, τις οικονομικές δραστηριότητες και κυρίως την ποιότητα ζωής των ανθρώπων που ζούν στην άμεση και ευρύτερη περιοχή επιρροής του. Ο δημιουργούμενος θόρυβος, η μόλυνση η διαταραχή της οικολογικής ισορροπίας με την καταστροφή

καλλιιεργειών, πρασίνου και κτηνοτροφίας και γενικά η παρενόχληση και αποθάρυνση ορισμένων χρήσεων στην περιοχή της άμεσης επιρροής του, είναι προβλήματα που δημιουργούνται από ένα νέο αεροδρόμιο.

Ας μην ξεχνάμε βέβαια ότι παράλληλα ένα αεροδρόμιο λειτουργεί σαν πόλος ανάπτυξης, γιατί προσελκύει δραστηριότητες που είτε έχουν άμεση σχέση με τη λειτουργία του (παραγωγή αερομεταφερόμενων προϊόντων, κατοικίας απασχολούμενων, βοηθητικές επιχειρήσεις), είτε επωφελούνται από την γενικότερη υποδομή (δίκτυο συγκοινωνίας και ενέργειας, ανθρώπινο δυναμικό).

Τα θετικά και αρνητικά σημεία ενός αεροδρομίου είναι γενικά γνωστά. Το πρόβλημα όμως είναι, οι αρνητικές επιπτώσεις να είναι λιγότερες των θετικών, για να βγει το συμπέρασμα της σωστής επένδυσης. Στην περιοχή αυτή με δύο αεροδρόμια, που ήδη λειτουργούν και μάλιστα στις σωστές θέσεις που βρίσκονται και με πιθανή τη δυνατότητα επεκτάσεως των ήδη υπάρχοντων εγκαταστάσεών τους για την περαιτέρω εξυπηρέτηση τουριστών, αλλά και εμπορευμάτων, η δημιουργία νέου αεροδρομίου πέρα της οικολογικής καταστροφής και της μετατροπής μιας γεωργικής περιοχής σε βιομηχανική με όλες τις επιπτώσεις, δε θα προσφέρει κάτι περισσότερο στην εξυπηρέτηση των σημερινών αλλά και μελλοντικών απαιτήσεων.

Έτσι δεν προτείνεται η δημιουργία ενός νέου αεροδρομίου, αλλά η μελέτη επεκτάσεως των δύο ήδη υπάρχοντων στον Αραξο και στην Καλαμάτα, με σκοπό να μην επιβαρυνθεί η περιοχή με τις επιπλέον δυσμενείς επιπτώσεις μιας νέας κατασκευής, διατηρώντας έτσι την ισορροπία που υπάρχει, αλλά και την εξασφάλιση των μελλοντικών απαιτήσεων της περιοχής από τις αερομεταφορές.

Η ανάπτυξη των αεροδρομίων αυτών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των υπολοίπων μέσων μεταφοράς, θα δημιουργήσει νέες μετακινήσεις καθώς ίσως και ανάπτυξη των εξαγωγών με συνέπεια την ανάπτυξη παραγωγής.

Έτσι ακολουθεί η μελέτη των αεροδρομίων από κατασκευαστικής άποψης, και δυνατότητα επεκτάσεώς των σύμφωνα με τις μελλοντικές απαιτήσεις.

ΜΕΡΟΣ Γ

Εξαιτίας του γεγονότος ό,τι δεν προτείνεται η δημιουργία νέου διεθνούς αεροδρομίου στην Πελοπόννησο, θα εξεταστεί η λειτουργία των υφιστάμενων αεροδρομίων. Οι εξεταζόμενες θέσεις είναι: τα αεροδρόμια του Αράξου και της Καλαμάτας. Για τις εναλλακτικές αυτές λύσεις θα καταγραφούν στοιχεία σχετικά με τα φυσικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της θέσεως, την παρουσία άλλου αεροδρομίου στην περιοχή, την δομή του εναέριου χώρου, τη δυνατότητα και θέση βοηθημάτων ραδιοναυτιλίας, παρούσες και μελλοντικές χρήσεις γης.

ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΕΝΝΕΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

Επειδή τα αεροπορικά ταξίδια αποτελούν ένα τμήμα ενός ταξιδιού μικτών μεταφορικών μέσων, τα αεροδρόμια θα πρέπει να βρίσκονται σε τοποθεσίες που να ελαχιστοποιούν τον χρόνο οδικής προσπέλασης και όσο το δυνατό πλησιέστερα στα κέντρα παραγωγής ζήτησης αεροπορικών ταξιδιών.

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ

Πρέπει να προτιμώνται θέσεις με καλή πρόσβαση σε ανοικτούς ελεύθερους δρόμους που να μπορούν να δώσουν άμεση περιφερειακή προσπέλαση.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις και τα στοιχεία που απαιτούν εξέταση είναι:

1. ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ: Μήκος, πλάτος, ανοχές, διεύρυνση επιφανειών, κλίση προσεγγίσεων, προσανατολισμός, χωρητικότητα.

2. ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΟΙ: Πλάτος, θέση, ανοχές, θέση και σχεδιασμός των εξόδων, κλίσεις, επίδραση στην χωρητικότητα του διαδρόμου.

3. ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ: Βασικές διαστάσεις, αριθμός πυλών-εξόδων, κατανομή λειτουργιών.

4. ΥΠΟΣΤΕΓΑ-ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ: Πύργος ελέγχου, κτίρια εξυπηρέτησης, εμπορευματικές εγκαταστάσεις, κτίρια εφοδίων πυρόσβεσης και διάσωσης.

5. ΕΜΠΟΔΙΑ: Ζώνη ασφαλείας, μεταβατικές επιφάνειες, επιφάνειες προσέγγισης-απογείωσης, εσωτερικός οριζόντιος κύκλος, κολουροκωνική επιφάνεια.

6. ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗ: Ελάχιστες κλίσεις.

7. ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ: Τύποι οδοστρωμάτων και κατασκευαστικές λεπτομέρειες.

8. ΦΩΤΙΣΜΟΣ-ΣΗΜΑΝΣΗ: Φωτισμός διαδρόμου και τροχοδρόμου.

9. ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: Απαιτήσεις θέσεως και κλίσεως.

ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΘΕΣΕΩΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Προτιμώνται οι επίπεδες επιφάνειες αλλά όχι οι πολύ χαμηλές, που μπορούν να παρουσιάζουν προβλήματα αποχέτευσης-αποστράγγισης.

Για μέγιστη χρησιμοποίηση πρέπει να αποφεύγονται περιοχές φτωχών ατμοσφαιρικών συνθηκών όπως ομίχλη, σκοτεινιά, βιομηχανική κάπνα.

Θέσεις κοντά σε θάλασσα είναι προτιμότερες από θέσεις σε φυσικές λεκάνες, όπου επικρατούν λιγότερο "καθαρές" συνθήκες.

Κ Ρ Α Τ Ι Κ Ο Σ Α Ε Ρ Ο Λ Ι Μ Ε Ν Α Σ Α Ρ Α Ξ Ο Υ

Ο κρατικός αερολιμένας Αράξου άρχισε να λειτουργεί μετά τη μεταφορά του από την περιοχή της Ανδραβίδας και την παραχώρηση του αεροδρομίου από την πολεμική αεροπορία.

Από τοπογραφικής απόψεως, το αεροδρόμιο βρίσκεται στην περιοχή του ομώνυμου ακρωτηρίου στην έξοδο του Πατραϊκού κόλπου. Το έδαφος είναι πεδινό, χωρίς ιδιαίτερους ορεινούς όγκους, με εξαίρεση στο βορειοδυτικό χώρο όπου υπάρχει το Μαύρο όρος, του οποίου το μέγιστο υψόμετρο δεν ξεπερνά τα 248 μέτρα.

Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο γίνεται οδικός μέσω του επαρχιακού δικτύου, που αποτελεί προέκταση της εθνικής οδού Πατρών - Πύργου.

Χαρακτηριστικό είναι ότι το αεροδρόμιο βρίσκεται σε απόσταση 32 χιλιομέτρων από την Πάτρα, δηλαδή χρονικά περίπου 30 λεπτά από το κέντρο της πόλεως.

Σιδηροδρομική απ' ευθείας σύνδεση δεν υπάρχει, όμως η υφιστάμενη γραμμή που απέχει περίπου 15 χλμ. από τον α/σ είναι εύκολο να συνδεθεί με αυτόν και έτσι να υπάρχει μια πλήρης σύνδεση του αεροδρομίου με τα χερσαία μεταφορικά μέσα, αλλά και με τα θαλάσσια, μια και το λιμάνι της Πάτρας βρίσκεται πολύ κοντά.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Ο α/σ έχει επιφάνεια συνολικού εμβαδού $45.20 \times 18.00 = 813.60 \text{ μ}^2$, όπως αυτό φαίνεται και στο σχέδιο της κατόψεως ισογείου που προμηθευτήκαμε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και βρίσκεται πενήντα περίπου μέτρα από την επαρχιακή οδό.

Από αρχιτεκτονικής απόψεως, χωρίζεται σε τρεις αίθουσες:

- α) Την αίθουσα αφίξεων, που εξυπηρετεί επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού και βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του αεροσταθμού.
- β) Την κεντρική αίθουσα διακίνησης επιβατών και

γ) Την αίθουσα αναχωρήσεων εσωτερικού και εξωτερικού, που καταλαμβάνει το δυτικό τμήμα του α/σ.

Οι υπηρεσίες που παρέχει ο αεροσταθμός είναι οι εξής:

α) Γραφείο Υ.Π.Α.

β) Γραφείο Ολυμπιακής αεροπορίας.

γ) Γραφείο Αστυνομικής δυνάμεως.

δ) Τελωνείο.

ε) Τράπεζα.

στ) Ο.Τ.Ε. και τέλος

ζ) Εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών με ταξί.

Οι υπηρεσίες αυτές δεν είναι ικανοποιητικές και αποδίδουν ανάλογα με το χρόνο που αναμένονται πτήσεις μια και αυτή τη στιγμή ο αερολιμένας Αράξου έχει κίνηση μόνο από επιβάτες πτήσεων Charter.

Ο περιβάλλον χώρος του α/σ δεν είναι διαμορφωμένος, έτσι ώστε να προσφέρει την κατάλληλη εξυπηρέτηση. Ο χώρος για τη στάθμευση οχημάτων δεν περιλαμβάνει ειδικές θέσεις για οχήματα εξυπηρέτησης του κοινού, όπως ταξί και λεωφορεία, ούτε έχει κατάλληλα διαγραμισθεί.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ολυμπιακή αεροπορία, παρά την ύπαρξη των εγκαταστάσεών της, δεν εκτελεί πτήσεις εσωτερικού προς τον Αράξο, ούτε κάνει ενδιάμεση στάση στις πτήσεις εξωτερικού, τη στιγμή που ξένοι επιχειρηματίες επενδύουν τα χρήματά τους στον Ελλαδικό αυτό χώρο και με δικές τους αεροπορικές εταιρείες και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, δημιουργούν κατάλληλες προϋποθέσεις για την απ' ευθείας εξυπηρέτηση τουριστών - περιηγητών, που έρχονται στη χώρα μας. Ίσως μεγαλύτερο ενδιαφέρον των αρμοδίων για πτήσεις Charters της Ολυμπιακής στον Αράξο, να αύξανε τα έσοδα

του εθνικού μας αερομεταφορέα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Τα από κατασκευαστικής απόψεως διαθέσιμα στοιχεία του αεροδρομίου δεν είναι αρκετά. Τα υπάρχοντα στοιχεία παραχωρήθηκαν από την Υ.Π.Α. και διατίθενται βάση προσωπικής αντίληψης, μετά από επίσκεψη στο χώρο του αεροδρομίου.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Το αεροδρόμιο διαθέτει δύο διαδρόμους τους RWY18-36 και RWY27-60. Ο διάδρομος που χρησιμοποιεί η πολιτική αεροπορία έχει διαστάσεις 2990 x 45. Το μέσο υψόμετρό του είναι 50 ft $\approx$ 17 μ, ενώ οι συντεταγμένες του σημείου αναφοράς του, δηλαδή του μέσου του μήκους του, είναι: γεωγραφικό μήκος $\varphi = 38^{\circ}09'00''$ και γεωγραφικό πλάτος $\lambda = 21^{\circ}25'00''$.

Από άποψη αντοχής του οδοστρώματος δεν υπάρχουν ικανοποιητικά δεδομένα. Το LCN είναι 40, δηλαδή έχει μικρή αντοχή, πράγμα που σημαίνει ότι η κατάσταση του οδοστρώματος δεν επιτρέπει τη χρήση του διαδρόμου από βαρεία αεροσκάφη, και συνάμα μεγαλύτερης χωρητικότητας, όπως τα B747, παρόλο που το μήκος του (2990 μέτρα) είναι επαρκές για τη χρήση από τα αεροσκάφη αυτά. Οι τεχνικές προδιαγραφές πάντως είναι για αεροσκάφη τύπου B737, B727, DC9 και μικρότερα, τα οποία πραγματοποιούν πτήσεις σήμερα.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Στα έργα υποδομής του αεροδρομίου συμπεριλαμβάνεται και το δάπεδο στάθμευσης των αεροσκαφών. Τον Απρίλιο του 1987 έγινε η οριστική μελέτη αυτής της κατασκευής. Διενεργήθηκε δημόσιος μειωδοτικός διαγωνισμός από τη 2η Δ.Ε.Κ.Ε. της 28ης Π.Υ.Δ.Ε.-Πάτρας για την ανάδειξη αναδόχου του έργου. Το έργο, μαζί με τα απρόβλεπτα και την προβλεπόμενη αναθεώρηση, κόστισε

98.000.000 δρχ, που αναλυτικά έχουν ως εξής:

Δαπάνη.....	61.427.530
Γενικά έξοδα.....	11.056.955
Απρόβλεπτα γενικά.....	7.515.515
Πιθανές αναθεωρήσεις.....	18.000.000
Σύνολο.....	98.000.000

Τα παραπάνω στοιχεία δόθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών ,
Υ.Π.Α. διεύθυνση έργων υποδομής (Γ3) τμήμα Β.

Το δάπεδο, το οποίο φαίνεται στο σχήμα 6, κατασκευάστηκε
ανατολικά του α/σ και σε απόσταση 17 μέτρων από αυτόν, ενώ οι
διαστάσεις του για επιχειρησιακή εκμετάλλευση είναι 90 x 150 μέτρα
χωρίς ερείσματα. Η νότια πλευρά απέχει από την περίφραξη του
αεροδρομίου 10 μέτρα. Επίσης το δάπεδο δεν έχει διαγράμμιση για
την ακριβή θέση στάθμευσης των αεροσκαφών.

Για τον υπολογισμό της αντοχής του οδοστρώματος χρησιμοποιήθηκε
σαν μοντέλο το αεροσκάφος τύπου A300. Ο υπολογισμός αυτός ενώ
έπρεπε να γίνει με βάση 1200 αναχωρήσεις αυτού του τύπου, μια και
το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται μόνο από α/σ που εκτελούν πτήσεις
Charter και αυτά κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου,
βασίσθηκε σε 30.000 αναχωρήσεις του A300, με αποτέλεσμα την αύξηση
του συνολικού απαιτούμενου πάχους του οδοστρώματος κατά 10
εκατοστά και αυτό για τους εξής λόγους:

1) Ανεπαρκή στοιχεία γιατί ο χρόνος λειτουργίας του
αεροδρομίου είναι μικρός με κίνηση μόνο από α/φ που
εκτελούν πτήσεις Charter.

2) Ελλειψη στοιχείων για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής

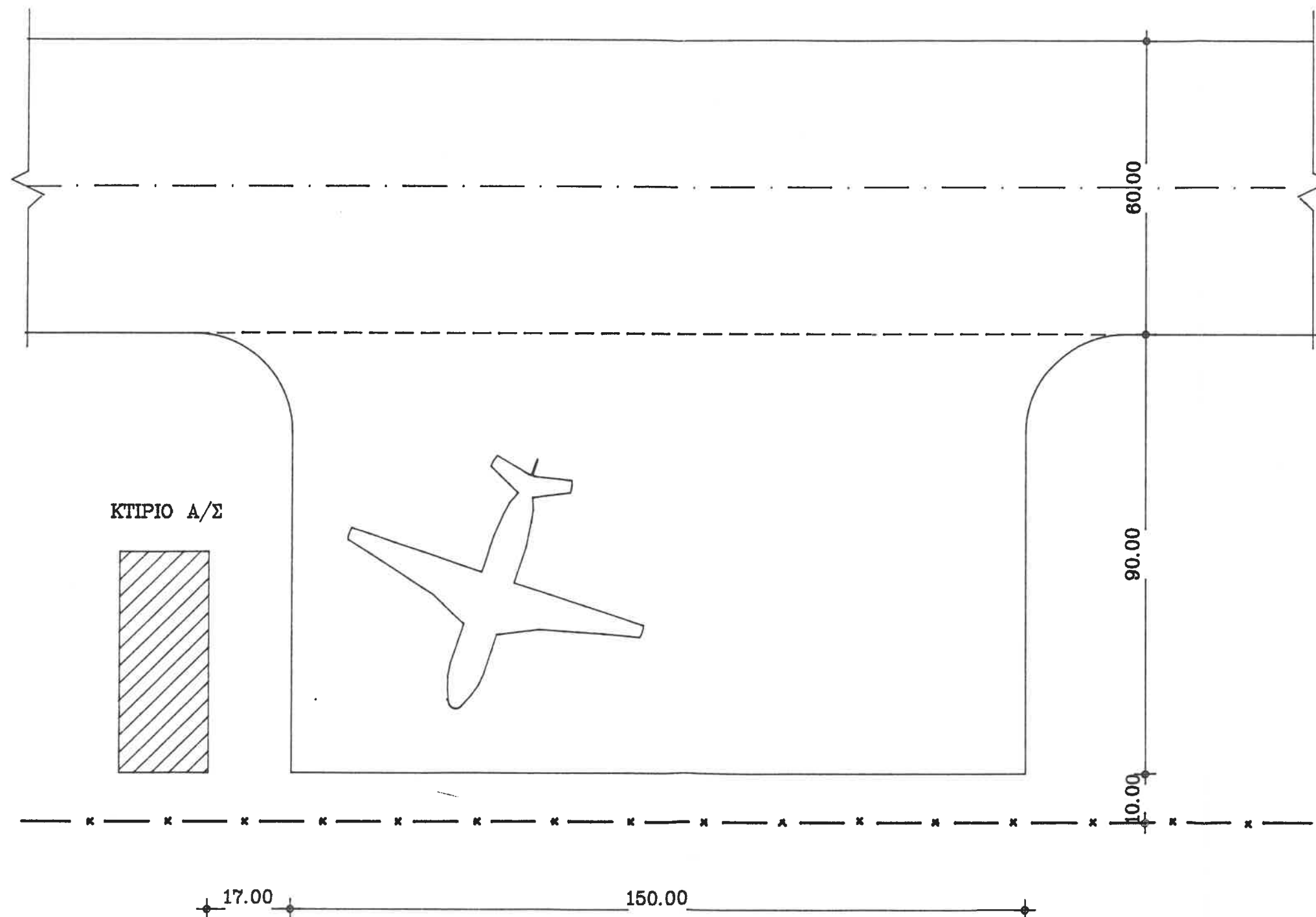
3) Απο σύγκριση τύπου α/φ πτήσεων Charter από άλλα αεροδρόμια
υπάρχει τάση:

- α) περιορισμού των μικρών αεροσκαφών
- β) περιορισμού της χρήσης α/φ τύπου WIDE BODY, A300, B757, B767 και
- γ) στα αεροδρόμια να γίνεται υπερδιαστασιολόγηση, γιατί υπάρχει δυσκολία στη συντήρηση.

Έτσι το οδόστρωμα του δαπέδου στάθμευσης του αεροδρομίου Αράξου, καθώς και του βορείου τμήματος μεταξύ δαπέδου και διαδρόμου διαστάσεων 27.50 x 150, κατασκευάστηκε ως εύκαμπτο, έχει δε συνολικό πάχος 115 εκατοστά.

ΔΑΠΕΔΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Κ. Α. ΑΡΑΒΟΥ



ΣΧΗΜΑ 6

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

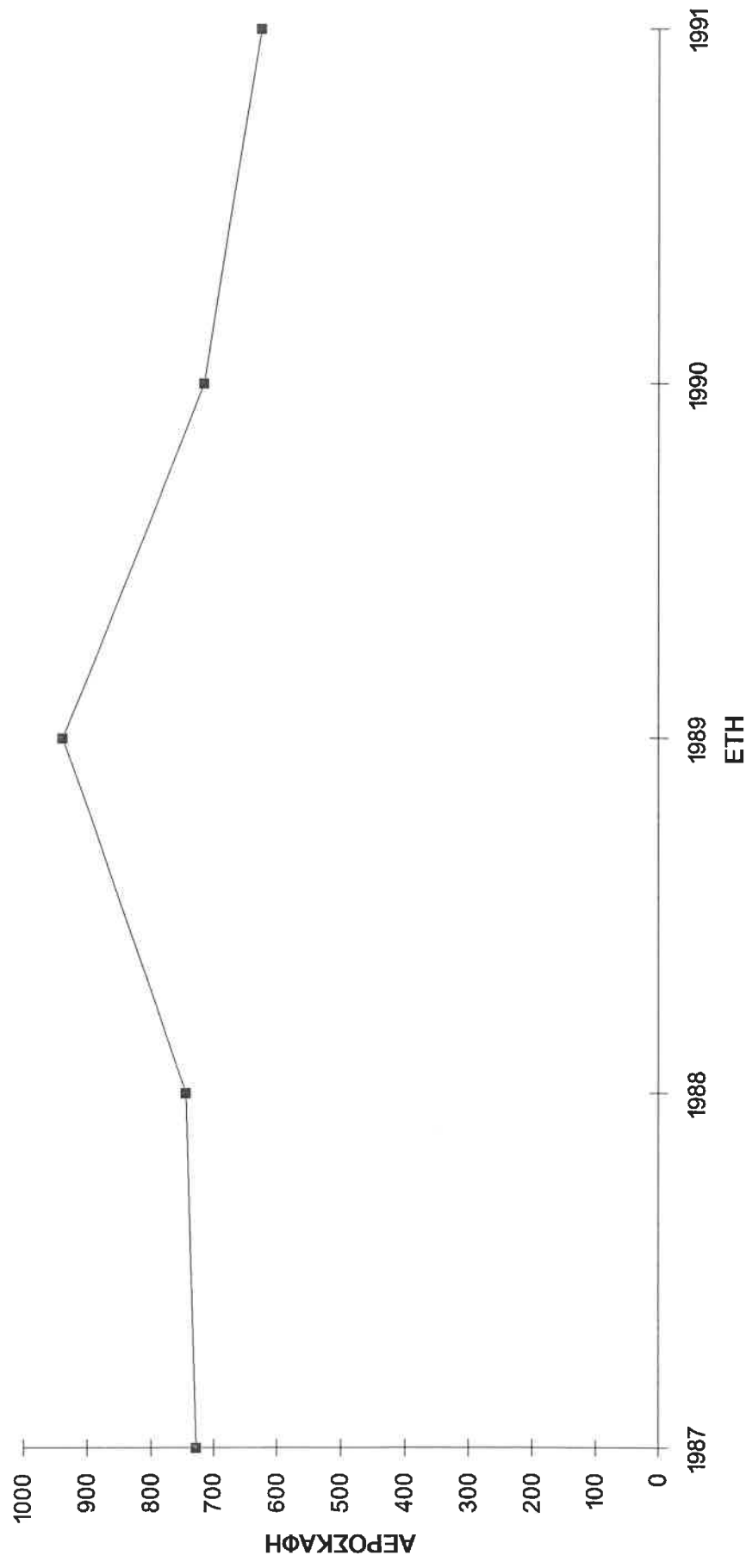
Το αεροδρόμιο του Αράξου, όπως ήδη έχει αναφερθεί, λειτουργεί τους μήνες από Απρίλιο μέχρι Οκτώβριο. Οι πτήσεις που δέχεται είναι πτήσεις Charter, που προέρχονται κυρίως από Γερμανία, Αυστρία, Γαλλία και Ιταλία.

Ο συνολικός αριθμός των τουριστών και α/φ που διακινήθηκαν συνολικά κατά τα έτη 1987 έως 1991 έχει ως εξής:

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ
1987	61.135	728
1988	59.608	744
1989	61.850	938
1990	56.565	715
1991	51.399	624

Η παραπάνω κίνηση, που παρουσίασε το αεροδρόμιο, φαίνεται διαγραμματικά στα σχήματα 7 και 8, που ακολουθούν.

ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΣΧΗΜΑ 8

ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Όπως φαίνεται στα σχήματα 7 και 8 (κίνηση επιβατών και α/φ στα έτη 1987 - 1991 αντίστοιχα), παρατηρείται μία απότομη πτώση μετά το έτος 1989. Λόγω της πτώσεως αυτής αλλά και των μικρών σε αριθμό δεδομένων, η μελλοντική πρόβλεψη της κινήσεως του αεροδρομίου Αράξου είναι αδύνατη μια και, λόγω της πτώσης, οποιοδήποτε μοντέλο χρησιμοποιηθεί για την πρόβλεψη αυτή θα δώσει αρνητικά αποτελέσματα.

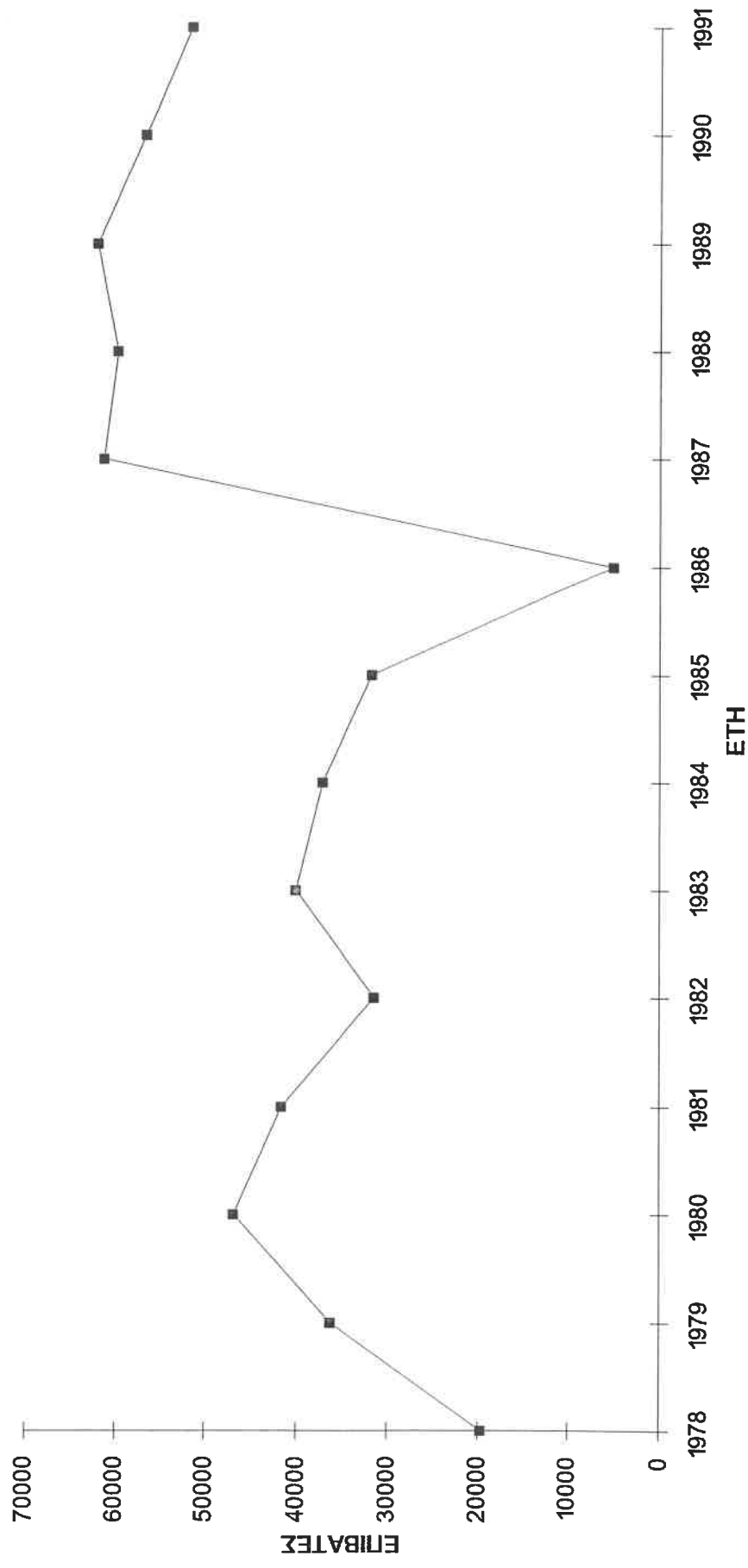
Για τον υπολογισμό όμως της μελλοντικής κίνησης του Αράξου χρησιμοποιούνται στοιχεία παρελθόντων ετών της κινήσεως που παρουσίασε το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, όταν αυτό λειτουργούσε και σαν πολιτικό αεροδρόμιο. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τα έτη 1978 έως 1986. Θεωρούμε λοιπόν, ότι με την αρχή της λειτουργίας του αεροδρομίου του Αράξου, όλη η κίνηση του αεροδρομίου της Ανδραβίδας μεταφέρθηκε στο πρώτο. Έτσι τα στοιχεία πληθαίνουν με αποτέλεσμα τη δυνατότητα της μελλοντικής πρόβλεψης. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι η κίνηση του αεροδρομίου Ανδραβίδας οφειλόταν και αυτή σε έκτακτες πτήσεις εξωτερικού, δηλαδή σε πτήσεις Charters, και έτσι η ενοποίηση των δεδομένων των δύο αεροδρομίων θεωρείται ορθή και ομοιογενής. Ο παρακάτω πίνακας 17 παρουσιάζει τα στοιχεία, βάση των οποίων θα γίνει η μελλοντική προβολή της κίνησης του α/δ του Αράξου, τόσο σε επιβάτες, όσο και σε αεροσκάφη. Τα στοιχεία για τα έτη 1978 έως 1986 αναφέρονται στη κίνηση του αεροδρομίου Ανδραβίδας, ενώ η αναφορά στην κίνηση του αεροδρομίου Αράξου ξεκινά από τα έτη 1987 έως 1991, όπου εμφανίζεται και κίνηση επιβατών Transit.

Ε Τ Η	Α / Φ	Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		TRANSIT	Σ Υ Ν Ο Λ Ο
	ΑΝ + ΑΦ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧ/ΣΕΙΣ		
1978	289	10.507	9.184	-	19.691
1979	298	18.221	18.023	-	36.244
1980	524	23.452	23.367	-	46.819
1981	442	20.744	20.846	-	41.590
1982	320	15.711	15.695	-	31.406
1983	403	20.061	19.967	-	40.028
1984	413	18.752	18.331	-	37.083
1985	353	15.915	15.756	-	31.671
1986	64	3.254	1.862	-	5.116
1987	728	27.682	27.694	5.759	61.135
1988	744	27.613	27.571	4.424	59.608
1989	938	27.403	23.717	10.730	61.850
1990	714	26.600	26.550	3.415	56.565
1991	624	23.800	23.500	4.099	51.399

Πίνακας 17

Τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα φαίνονται σε διάγραμμα στα σχήματα 9, 10, όπου μπορούμε να διαπιστώσουμε την αυξητική τάση της κίνησης.

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ



ΣΧΗΜΑ 9

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Για τον υπολογισμό της μελλοντικής κίνησης του αεροδρομίου χρησιμοποιούνται μοντέλα, που μας επιτρέπουν αυτό τον υπολογισμό. Έτσι από τα στοιχεία του πίνακα 17 μπορούμε να θεωρήσουμε ότι οι διακινούμενοι επιβάτες και τα αεροσκάφη είναι μια χρονολογική σειρά του τύπου:

$$Y=a+b \cdot X ,$$

όπου Y: η μελλοντική, αναμενόμενη κίνηση για το έτος στόχο

X: το έτος στόχος, και

a,b: παράμετροι που υπολογίζονται βάση της μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων και από τους τύπους:

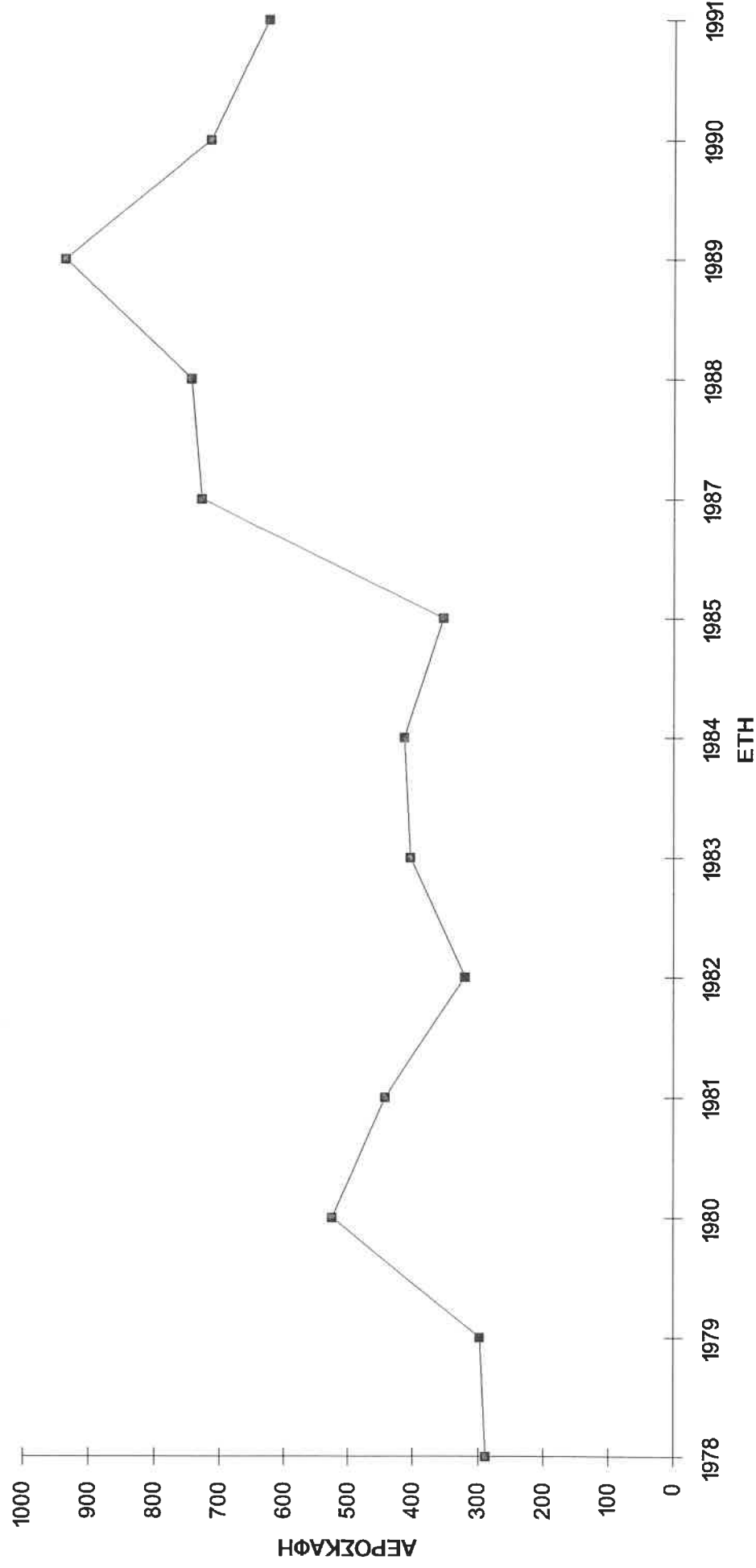
$$a = \frac{\sum y \cdot \sum x^2 - \sum x \cdot \sum [x \cdot y]}{n \cdot \sum [x^2] - [\sum x]^2}$$

$$b = \frac{n \cdot \sum [x \cdot y] - \sum x \cdot \sum y}{n \cdot \sum [x^2] - [\sum x]^2}$$

Παρατήρηση: Όπως φάνηκε στα σχήματα 9, 10 το έτος 1986 παρουσιάζεται απότομη πτώση σε αριθμό αεροσκαφών και επιβατών. Μετά το έτος αυτό σταμάτησε η λειτουργία του αεροδρομίου της Ανδραβίδας, ενώ άρχισε η λειτουργία του αεροδρομίου του Αράξου. Η κατάσταση αυτή λοιπόν δημιούργησε την απότομη πτώση.

Για καλύτερη επεξεργασία των δεδομένων αγνοούνται τα στοιχεία του έτους 1986 και χρησιμοποιούνται τα υπόλοιπα. Διαγραμματικά η κίνηση επιβατών και α/φ φαίνονται στα σχήματα 11, 12 αντίστοιχα

ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΣΧΗΜΑ 12

Η μελλοντική προβολή γίνεται για 30 χρόνια μετά, δηλαδή αφορά την κίνηση που θα παρουσιάσει το αεροδρόμιο του Αράξου το 2021.

α) ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Υπολογίζονται οι παράμετροι της σχέσης $Y=a+b \cdot X$

Ε Τ Η (x)	Α / Φ (y)	x*y	x ²	y ²
1	289	289	1	83521
2	297	594	4	88209
3	524	1572	9	274576
4	442	1768	16	195364
5	320	1600	25	102400
6	403	2418	36	162409
7	413	2891	49	170569
8	353	2824	64	124609
9	728	6552	81	529984
10	744	7440	100	553536
11	938	10318	121	879844
12	714	8568	144	509796
13	624	8112	169	389376
Σχ=91	Σy=6789	Σxy=54946	Σx ² =819	Σy ² =4064193

$$a = \frac{(6789 \cdot 819) - (91 \cdot 54946)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 236.73 \quad \text{και}$$

$$b = \frac{(13 \cdot 54946) - (91 \cdot 6789)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 40.79$$

ο δε συντελεστής συσχέτισης r, υπολογίζεται από τον τύπο:

$$r = \frac{n * \Sigma [x * y] - \Sigma x * \Sigma y}{\sqrt{\{ [n * \Sigma x^2 - (\Sigma x)^2] * [n * \Sigma y^2 - (\Sigma y)^2] \}}}$$

η δε τιμή του είναι $r = 0.76 < 1.00$

Έτσι το έτος στόχο, δηλαδή το 2021, αναμένονται στον Αραξο
 $Y = 236.73 + 40.79 * 30 \Rightarrow Y = 1460.32 \Rightarrow Y = 1461$ αεροσκάφη.

β) ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Με όμοιο τρόπο υπολογίζονται και οι προβλεπόμενοι επιβάτες

Ε Τ Η (x)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (y)	x*y	x ²	y ² (*10 ⁹)
1	19691	19691	1	0.388
2	36244	72488	4	1.320
3	46819	140457	9	2.190
4	41590	166360	16	1.730
5	31406	157030	25	0.980
6	40028	240168	36	1.600
7	37083	259581	49	1.375
8	31661	253288	64	1.000
9	61135	550215	81	3.740
10	59608	596080	100	3.550
11	61850	680350	121	3.830
12	56565	678780	144	3.200
13	51399	668187	169	2.640
Σχ= 91	Σy= 575079	Σxy= 4482675	Σχ ² = 819	Σy ² = 27.543*10 ⁹

$$a = \frac{(575079 \cdot 819) - (91 \cdot 4482675)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 26655.23,$$

$$b = \frac{(13 \cdot 4482675) - (91 \cdot 575079)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 2511.66$$

$$r = 0.74 < 1$$

Έτσι για το έτος στόχο, δηλαδή το 2021, αναμένεται να δικινηθούν:

$$Y = 26655.23 + 2511.66 \cdot 30 \Rightarrow Y = 102005.03 \Rightarrow Y \approx 102006 \text{ επιβάτες.}$$

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΝ ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ

Θεωρώντας 12ωρη λειτουργία του αεροδρομίου και ώρα σχεδιασμού το 1.3 της μέσης ώρας έχουμε:

α) Για τα αεροσκάφη

$$\frac{1461}{365 \cdot 12} \cdot 1.3 = 0.434 \Rightarrow 1 \text{ πτήση ανά ώρα} < 40 \text{ άρα εξακολουθεί να αρκεί ο ένας διάδρομος.}$$

β) Για τους επιβάτες

$$\frac{102006}{365 \cdot 12} \cdot 1.3 = 30.27 \Rightarrow 31 \text{ επιβάτες ανά ώρα}$$

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ :

Οι παραπάνω υπολογισμοί έχουν γίνει θεωρώντας ότι το αεροδρόμιο του Αράξου λειτουργεί όλο το χρόνο, και όχι 8 μήνες όπως λειτουργεί σήμερα, και επί 12ώρου βάσεως.

Συγκρίνοντας τον αριθμό πτήσεων με τον αριθμό των επιβατών συμπεραίνεται, ότι δεν είναι δυνατό μία πτήση να φέρει μόνο 31 επιβάτες. Με δεδομένο ότι δεν μπορεί να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Αράξου αεροσκάφος τύπου B747, λόγω ανεπάρκειας αντοχής οδοστρώματος, θεωρείται ότι η μοναδική πτήση αυτή ανταποκρίνεται σε αεροσκάφος τύπου B με 180 επιβάτες χωρητικότητας. Η τιμή αυτή λαμβάνεται ολόκληρη, δηλαδή θεωρείται ότι υπάρχει 100 % πληρότητα σε κάθε αεροσκάφος που προσγειώνεται, μια και τα αποτελέσματα της μελλοντικής κίνησης βασίσθηκαν σε δεδομένα πτήσεων Charters. Αυτό έχει σαν επακόλουθο την μέγιστη δυνατή πλήρωση του αεροσκάφους από επιβάτες.

Θεωρώντας λοιπόν ότι 100 επιβάτες εξωτερικού, μια και όλοι των πτήσεων Charters είναι επιβάτες αυτού του είδους, απαιτούν 3000 m², για να κινηθούν και να εξυπηρετηθούν μέσα στον αεροσταθμό, προκύπτει ότι οι 180 επιβάτες απαιτούν χώρο εμβαδού 5400 m².

Στα παραπάνω μέτρα συμπεριλαμβάνεται, εκτός του οφέλιμου χώρου κινήσεως των επιβατών, χώρος για γραφεία των αεροπορικών εταιρειών, εταιρειών ενοικιάσεως αυτοκινήτων, χώρος για bar, χώρος για αίθουσες επισκεπτών και λοιπές εγκαταστάσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Για την αντιμετώπιση της μελλοντικής κίνησης του αεροδρομίου απαιτείται επέκταση των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού.

- Πρόβλημα στο μήκος του διαδρόμου δεν εμφανίζεται, μια και όπως έχει αναφερθεί το μήκος του υπάρχοντος είναι επαρκές ακόμη και για αεροσκάφη τύπου B747.

- Οσον αφορά την αντοχή του οδοστρώματος απαιτείται ανακατασκευή του για τυχόν μελλοντική χρήση του διαδρόμου από α/φ τύπου B747.

- Το δάπεδο στάθμευσης επαρκεί για την εξυπηρέτηση των διακινουμένων αεροσκαφών και δεν απαιτείται επέκτασή του, αλλά η ανακατασκευή του για την αύξηση της αντοχής του, αφού μελλοντικά προβλέπεται η χρήση του από α/φ τύπου B747. Επίσης απαιτείται η άμεση διαγράμμισή του, αφού στην παρούσα κατάσταση αυτή είναι ανύπαρκτη.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΜΒΑΔΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Για την επέκταση του αεροσταθμού και τη σωστή μελέτη αυτού, απαιτείται γνώση της οριζοντιογραφίας του αεροδρομίου και αυτό για να είναι γνωστή η διάταξη των διαδρόμων σε σχέση με τον υπάρχον αεροσταθμό καθώς και με το υπάρχον οδικό δίκτυο και έτσι να είναι γνωστός ο υπολοίπον υπάρχων οφέλιμος χώρος για τις απαιτούμενες κατασκευές.

Επειδή όμως το αεροδρόμιο του Αράξου είναι στρατιωτικό και η θέση του κατέχει μεγάλη στρατηγική σημασία για την εθνική μας άμυνα, δεν ήταν δυνατό να πάρουμε την απαιτούμενη οριζοντιογραφία.

Έτσι οι προτάσεις, για επέκταση του αεροσταθμού, που ακολουθούν βασίζονται στις εξής παραδοχές:

1) Ο υπάρχον αεροσταθμός επεκτείνεται βάση του σχεδίου του δαπέδου στάθμευσης που υπάρχει, όπου εκεί φαίνεται και αυτός, καθώς και το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών.

2) Το απαιτούμενο εμβαδό γης, που θα καταλάβει ο αεροσταθμός, μετά την επέκτασή του, θεωρείται ότι χρησιμοποιήθηκε μετά από απαλλοτρίωσή του.

3) Η οδός με την οποία συνδέεται το αεροδρόμιο τοποθετείται σύμφωνα με τις ανάγκες επέκτασης του αεροσταθμού και του δαπέδου στάθμευσης των οχημάτων, ασχέτως της σημερινής, πραγματικής της θέσεως.

4) Η περίφραξη του αεροδρομίου κατασκευάζεται ανάλογα του χώρου ,που δημιουργείται μετά την επέκταση του αεροσταθμού.

5) Πληροφορία, η οποία δόθηκε προφορικά, διατυπώνει ότι έχει προβλεφθεί κατασκευή νέου αεροσταθμού, η θέση του οποίου, το εμβαδό καθώς και η γενική του διάταξη δεν έγιναν γνωστά.

Έτσι για το απαιτούμενο εμβαδό του αεροσταθμού έχουμε τα εξής:

Γίνεται προσθήκη κατ' επέκταση και καθ' ύψος. Όπως ήδη έχει αναφερθεί απαιτούνται συνολικά 5400 m².

Κατασκευάζεται ο αεροσταθμός σε 2 επίπεδα, δηλαδή ισόγειο, που υπάρχει, και ενός ορόφου, από $5400/2=2700$ m² το επίπεδο.

Για την εξασφάλιση αυτών των μέτρων έχουμε:

Επεκτείνεται βόρεια ο αεροσταθμός κατά 24 μέτρα αφήνοντας 20 μέτρα, για ασφάλεια, από το διάδρομο.

Τότε το ισόγειο γίνεται:

$$(45.20+24.00)*18.00 = 69.20*18.00 = 1245.60 \text{ m}^2.$$

Τα υπόλοιπα μέτρα εξασφαλίζονται από τη δυτική πλευρά του υπάρχοντος αεροσταθμού με επέκτασή αυτού, ως εξής:

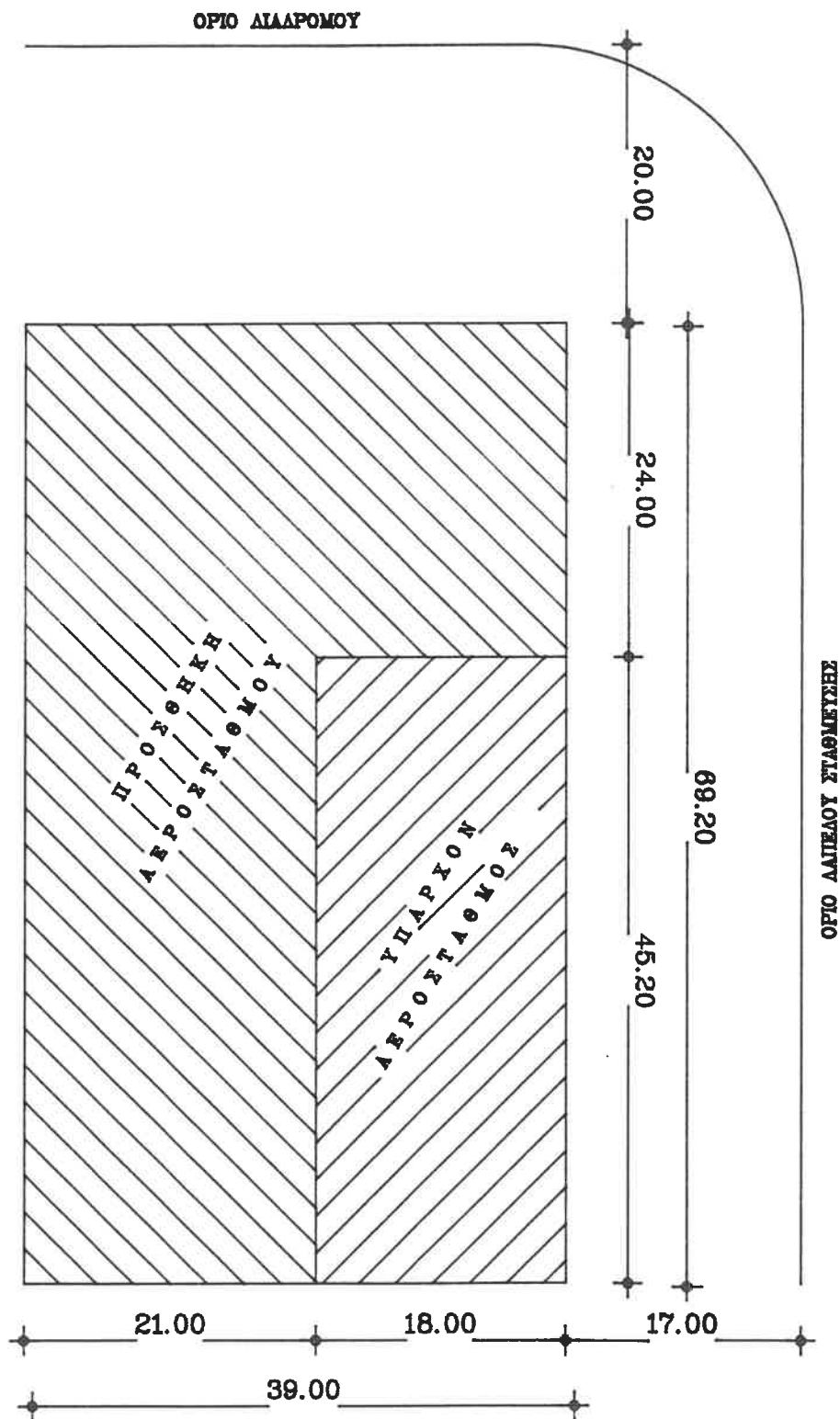
$$\text{Υπολοίπονται } 2700.00 - 1245.60 = 1454.40 \text{ m}^2$$

Απαιτείται επέκταση κατά δυσμής $1454.40 / 69.20 \approx 21.00$ μέτρα.

Έτσι ο αεροσταθμός του αεροδρομίου Αράξου, για την κάλυψη των αναγκών της κινήσεως του έτους 2021, αποκτά διαστάσεις $(45.20 + 24.00) * (18.00 + 21.00) = 69.20 * 39.00 = 2698.80 \text{ m}^2 \approx 2700 \text{ m}^2$ εκτεινόμενος σε δύο επίπεδα, με συνολικό εμβαδό $2 * 2700 = 5400 \text{ m}^2$. Στα σχέδια που ακολουθούν, εκτός του σχεδίου επεκτάσεως του αεροσταθμού, φαίνεται ενδεικτικά και η διάταξη του αεροσταθμού:

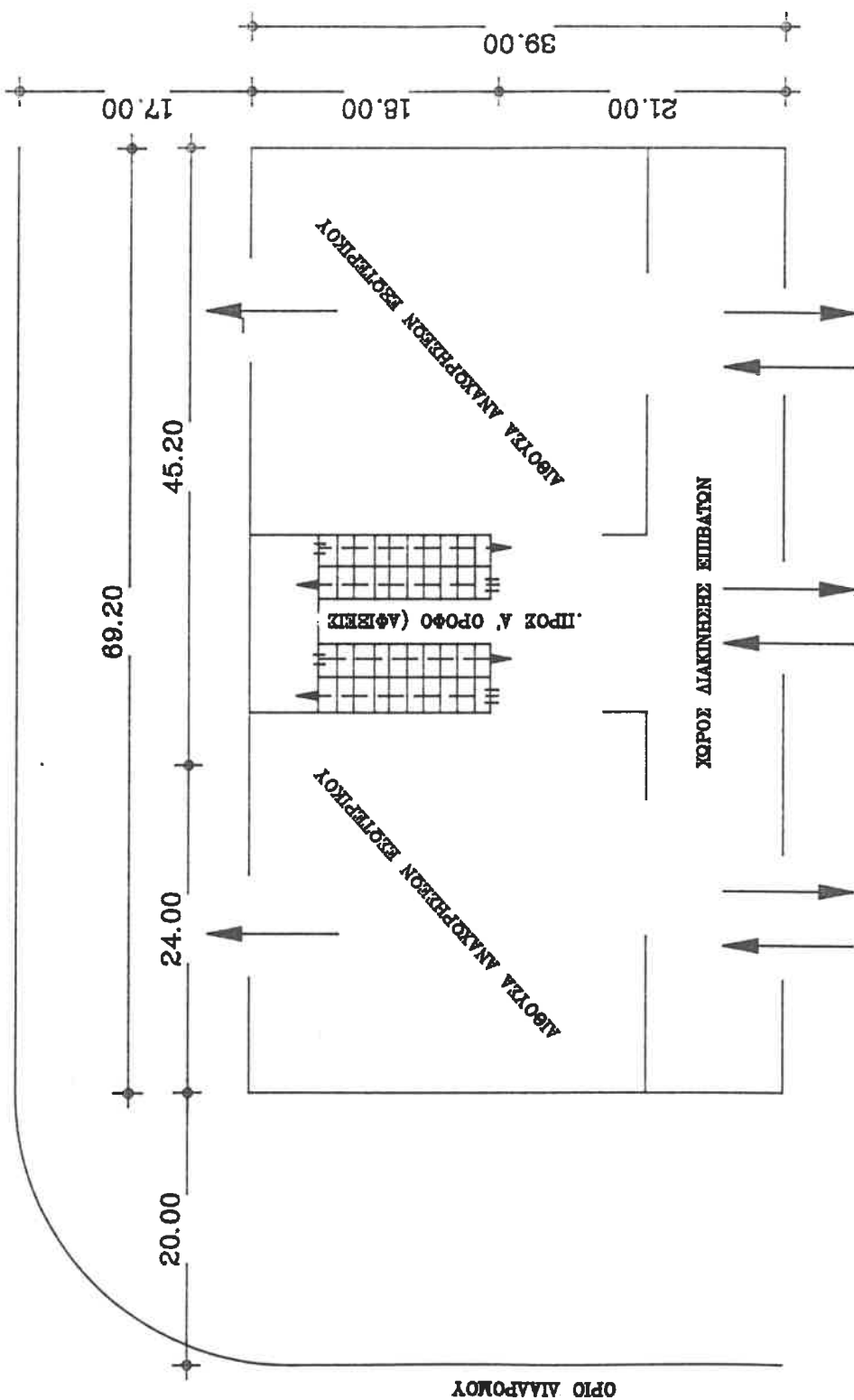
Το ισόγειο αποτελείται από τις αίθουσες αναχωρήσεων εσωτερικού και εξωτερικού. Στην είσοδο του αεροσταθμού εκτείνεται η αίθουσα διακίνησης επιβατών, που εξυπηρετεί τόσο τους επιβάτες όσο και τους επισκέπτες. Στο μέσον του ισογείου υπάρχουν κυλιόμενες σκάλες για τη μετάβαση των επισκεπτών από το ισόγειο στον όροφο και των αφικνουμένων επιβατών για τη διακίνησή τους προς την έξοδο του αεροσταθμού.

Στον όροφο σχεδιάσθηκαν οι αίθουσες αφίξεων εσωτερικού και εξωτερικού. Λόγω του ύψους του ορόφου οι αφικνούμενοι επιβάτες εισέρχονται εντός του αεροσταθμού, από τα αεροσκάφη, μέσω τηλεσκοπικών διαδρόμων.



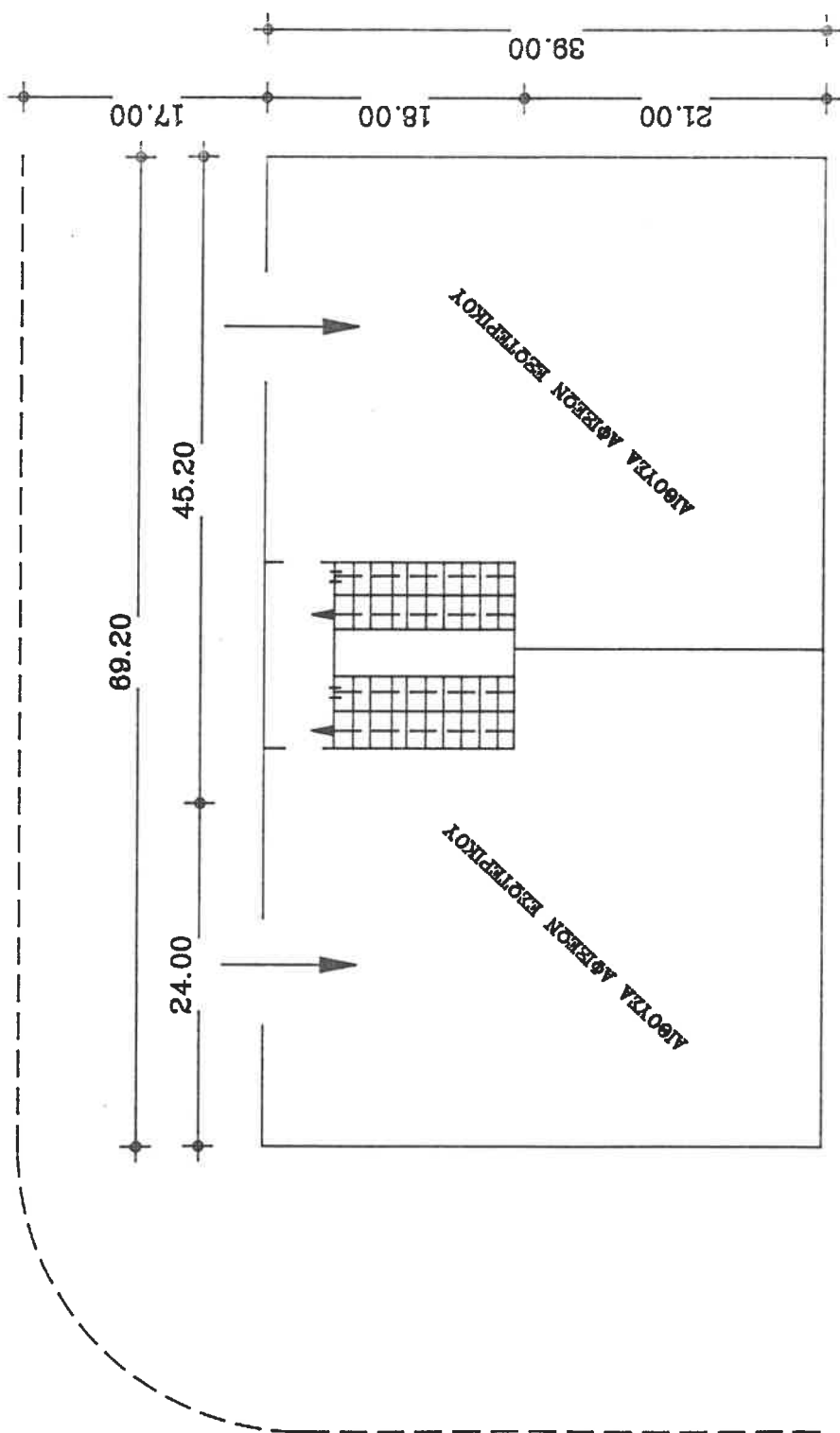
ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ

ΟΡΙΟ ΛΗΨΕΩΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΟΦΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ (ΑΝΕΥ ΚΑΙΜΑΚΟΣ)
ΑΕΡΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥ

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΟΦΗ ΟΡΟΦΟΥ (ΑΝΕΥ ΚΑΙΜΑΚΟΣ)
ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ



ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Για τον υπολογισμό των θέσεων στάθμευσης χρησιμοποιείται σαν πρότυπο το αεροδρόμιο Χίθροου του Λονδίνου, με λόγω ετήσιων επιβατών προς θέσεις στάθμευσης 2620 : 1.

Στο αεροδρόμιο του Αράξου με 110000 επιβάτες το 2021, απαιτούνται $110000/2620 = 41.98 \Rightarrow 42$ θέσεις στάθμευσης.

Δεδομένου ότι ένα αυτοκίνητο, για να κάνει τους απαραίτητους ελιγμούς και τελικά να παρκάρει, απαιτεί περίπου 20 m², απαιτούνται συνολικά $42 \cdot 20 = 840$ m² επιφάνειας για θέσεις στάθμευσης.

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Οι 42 θέσεις στάθμευσης, που απαιτούν 840 m², εξασφαλίζονται ως εξής:

Όλες οι θέσεις εκτείνονται εμπρός του αεροσταθμού και σε όλο το μήκος των 69.20 μέτρων του. Για την εξασφάλιση των 840 m² απαιτούνται $840/69.20 \approx 12.14$ μέτρα.

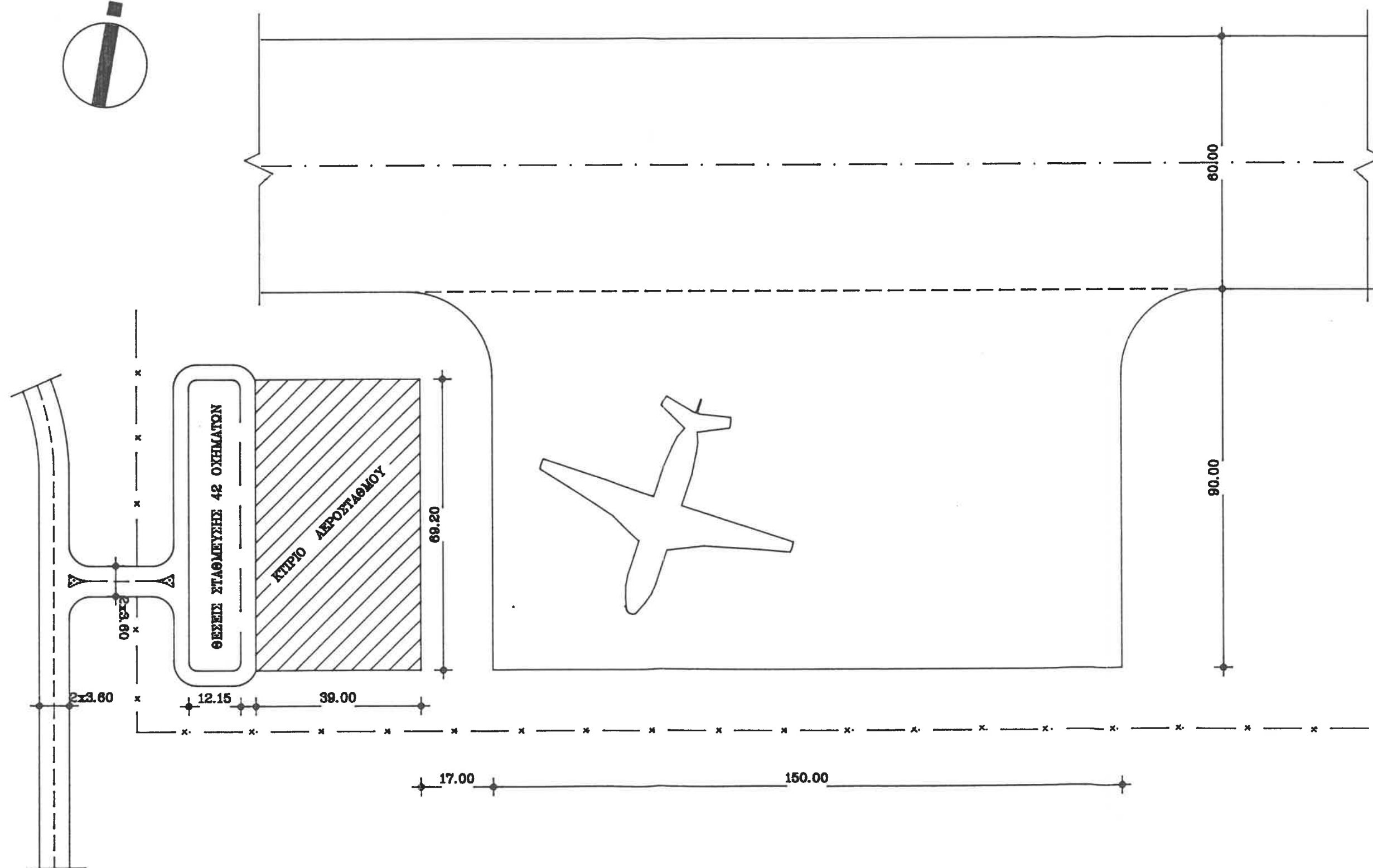
Επομένως κατασκευάζεται δάπεδο στάθμευσης αυτοκινήτων, εμπρός του αεροσταθμού, με διαστάσεις $69.20 \cdot 12.15 \approx 841$ m².

Τα παραπάνω στοιχεία φαίνονται στο σχέδιο γενικής διάταξης του αεροδρομίου, που ακολουθεί.

ΤΜΗΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΡΑΞΟΥ

ΚΛ. 1 : 1000



Κ Ρ Α Τ Ι Κ Ο Σ Α Ε Ρ Ο Λ Ι Μ Ε Ν Α Σ Κ Α Λ Α Μ Α Τ Α Σ

Ο Κ.Α.ΚΑΛ. είναι κατασκευασμένος στο κέντρο του νομού Μεσσηνίας, μεταξύ του βορείου τμήματος της οροσειράς του Ταυγέτου, του Τετραζίου και των Ορέων της Κυπαρισσίας, όπου σχηματίζεται η ευφορότερη πεδιάδα του νομού. Η πεδινή αυτή περιοχή είναι πλούσια σε νερά, επιφανειακά και υπόγεια, και διασχίζεται από πολλά ποτάμια, με μεγαλύτερο τον Πάμισο ποταμό. Το 1969 όμως, για την κατασκευή του αεροδρομίου, έγιναν έργα αποστράγγισης στην πεδιάδα και ειδικότερα στην περιοχή Ρωμαίικα, όπου και βρίσκεται η σημερινή θέση του α/δ.

Η ευρύτερη περιοχή του, που καλύπτει έκταση 2.500 στρεμμάτων, ανήκει στον στρατό (όπως άλλωστε όλα τα αεροδρόμια), και ο οποίος έχει παραχωρήσει στο α/δ της Καλαμάτας 40 στρέμματα. Μέχρι το 1989, ο αεροσταθμός στεγαζόταν σε ένα κτίριο πολύ μικρών διαστάσεων και λειτουργούσε μόλις τρεις ώρες. Από το 1989 και μετά, η λειτουργία του αεροδρομίου, ήρθε στα χέρια ικανών ανθρώπων, που με την υποστήριξη και την βοήθεια του αερολιμενάρχη πραγματοποίησαν την δημιουργία του νέου αεροσταθμού, ο οποίος πληρεί όλες τις προϋποθέσεις ενός σύγχρονου διεθνούς αεροδρομίου.

Πριν αρχίσουμε την καταγραφή των διαφόρων στοιχείων του αεροδρομίου, θα πρέπει να τονίσουμε ότι με το Π.Δ. 439/89 (ΦΕΚ/Α/190/29.08.89), ο Κ.Α.ΚΑΛ. επανεντάχθηκε στην κατηγορία Β' των Διεθνών Αεροδρομίων όπου και ανήκε. Για να γίνει πιο κατανοητή η πιο πάνω παρατήρηση, πρέπει να τονίσουμε ότι στην κατηγορία Α', το κλιμάκιο για τον έλεγχο των διαβατηρίων είναι εγκατεστημένο στο κτίριο του αεροσταθμού, ενώ στην κατηγορία Β' είναι κινητό. Στον πίνακα 18, παρουσιάζονται τα α/δ που ανήκουν στις κατηγορίες Α' και Β'. Χαρακτηριστικό πάντως του α/δ της Καλαμάτας είναι ότι διαθέτει ειδικό χώρο για να φιλοξενήσει κλιμάκιο ελέγχου διαβατηρίων, εγκατε-

στημένο πλέον στον αεροσταθμό, οπότε θα υπάρξει αυτόματη άνοδός του στην κατηγορία Α'.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α

Θεσσαλονίκη

Κέρκυρα

Ηράκλειο

Ρόδος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β

Ζάκυνθος

Αλεξανδρούπολη

Λήμνος

Καβάλα

Καλαμάτα

Κεφαλλονιά

Κως

Μυτιλήνη

Χανιά

Σάμος

ΠΙΝΑΚΑΣ 18

Το "κινητό" κλιμάκιο περιλαμβάνει: 1. Δύο αστυνομικούς, για τον έλεγχο διαβατηρίων αλλοδαπών επιβατών.

2. Δύο μέχρι τέσσερεις αστυνομικούς, για τον έλεγχο των αποσκευών.

3. Δύο αστυνομικούς, για τον έλεγχο της περιοχής του αεροδρομίου, εκτός από τους ανθρώπους της ασφάλειας.

4. Τέλος, δύο αστυνομικούς τελωνειακούς, για την παρακολούθηση των καυσίμων.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ

Ο Κ.Α.ΚΑΛ. έχει δύο διαδρόμους, οι οποίοι είναι παράλληλοι μεταξύ τους και σχεδόν κάθετοι στον Μεσσηνιακό κόλπο. Η διεύθυνσή τους είναι 17R/35L με διαστάσεις 2661μΧ45μ και 17L/35R με διαστάσεις 3010μΧ30μ. Ο RWY-17L/35R, χρησιμοποιείται κυρίως σαν πρωτεύων τροχόδρομος.

Για λόγους ασφαλείας, τόσο κατά την προσγείωση όσο και κατά την απογείωση, ο χώρος που περιβάλλει το αεροδρόμιο πρέπει να είναι ελεύθερος εμποδίων. Έτσι ορίζεται μια ζώνη ασφαλείας γύρω από τον διάδρομο διαστάσεων 2720 Χ 150 μ.

Τόσο ο διάδρομος όσο και ο τροχόδρομος παρουσιάζουν υψηλή κατασκευαστική αντοχή με $LCN=80$. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το αεροδρόμιο είναι σε θέση να δεχτεί πτήσεις α/σ τύπου B747.

ΣΗΜΑΝΣΗ

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ-ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ

ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ

Η οριζόντια σήμανση του α/δ επιτρέπει στον πιλότο να αναγνωρίζει εύκολα το αεροδρόμιο και τον διάδρομο όπου θα προσγειωθεί, όταν ο καιρός είναι κατάλληλος. Από τα στοιχεία που μας δόθηκαν στο α/δ, όσο και από την επιτόπου περιήγησή μας σ' αυτό, συμπεραίνουμε ότι η διαγράμμιση του RWY-17R/35L είναι πλήρης. Έτσι η αρχή του διαδρόμου επισημαίνεται με μια σειρά παραλλήλων γραμμών τοποθετημένων συμμετρικά ως προς τον άξονα του διαδρόμου. Ο διάδρομος είναι εφοδιασμένος με το σύστημα A.V.A.S.I.S. (Visual Approach Slope Indicator System) και στις δύο πλευρές του 17R/35L. Το σύστημα αυτό αποτελείται από δύο σειρές προβολέων τοποθετημένων στις πλευρές του διαδ-

ρόμου κοντά στην κορυφή, έτσι ώστε να σχηματίζονται δύο φωτεινά φράγματα. Από κάθε φράγμα εκπέπονται δύο φωτεινές σειρές επάλληλες, η κάτω κόκκινη και η πάνω άσπρη· όταν το α/σ βρίσκεται στη σωστή τροχιά, τότε ο πιλότος βλέπει ταυτόχρονα τόσο την κόκκινη όσο και την άσπρη δέσμη φωτός.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

Όταν η ορατότητα είναι περιορισμένη ή κατά την διάρκεια της νύκτας, η οριζόντια σήμανση δεν επιτελεί τον σκοπό της και κύριο ρόλο παίζει η φωτεινή σήμανση.

Η φωτεινή σήμανση που απαιτείται στη φάση προσέγγισης του αεροδρομίου χαρακτηρίζεται από φωτισμό υψηλής εντάσεως και έντονης ζωηρότητας. Το σύστημα σήμανσης που διαθέτει ο Κ.Α.ΚΑΛ. είναι τύπου CALVERT. Καλύπτει μήκος 900μ. και αποτελείται από 6 εγκάρσιες ισαπέχουσες σειρές φωτών. Στο σχήμα 13 παρουσιάζεται το σύστημα CALVERT φωτεινής σήμανσης προσέγγισης.

ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ

Ο διάδρομος επισημαίνεται με διακεκομμένη γραμμή στον άξονά του σ' όλο το μήκος του. Το πλάτος του ορίζεται με 2 πλευρικές παράλληλες γραμμές συνεχής καθώς και οι ζώνες επαφής των τροχιών των προσγειωμένων αεροσκαφών.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

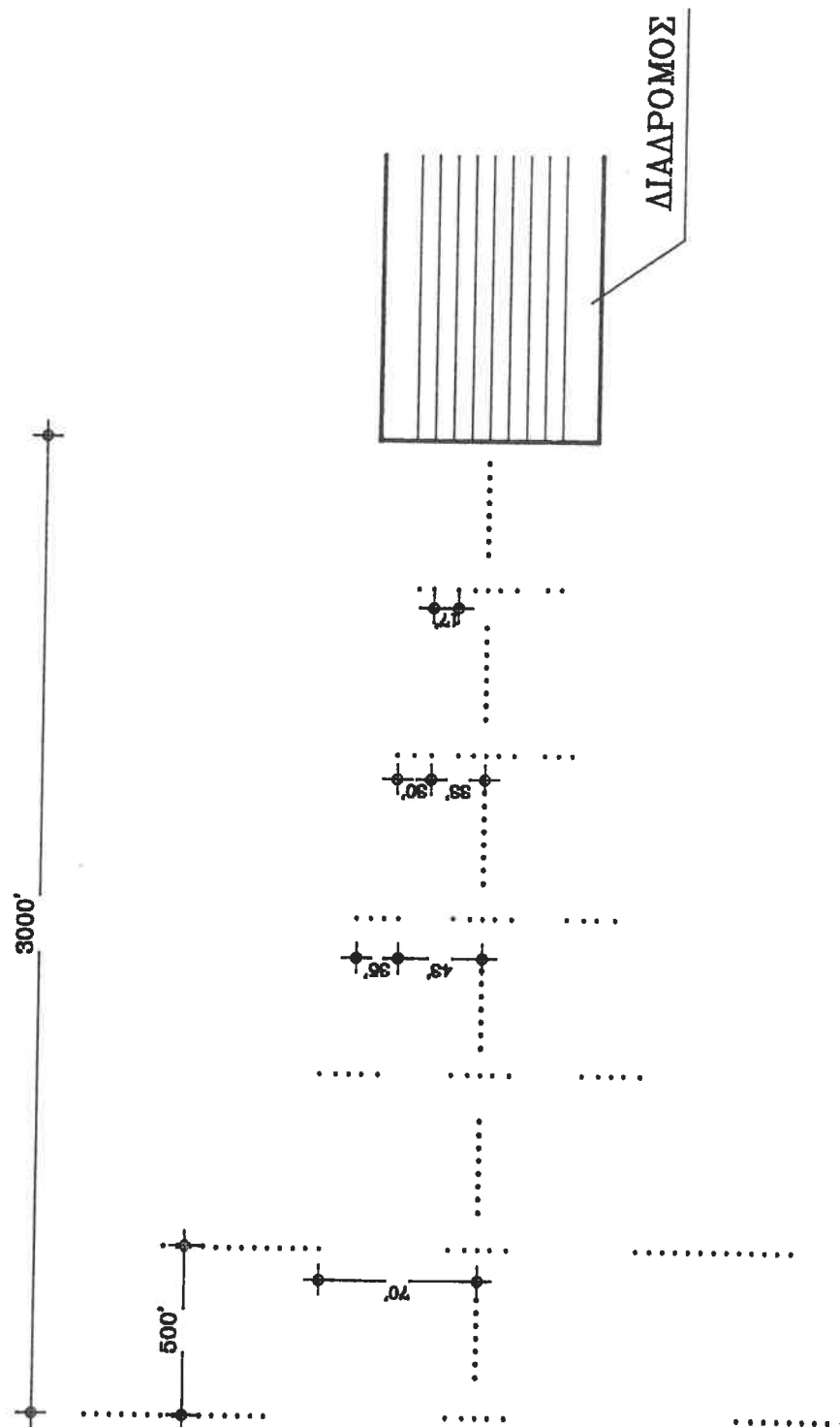
Η φωτεινή σήμανση του διαδρόμου είναι η πλέον σημαντική για τον πιλότο, γιατί τον καθοδηγεί κατά την επαφή των τροχών με το διάδρομο, κάνει εφικτή την ευθυγράμμιση του α/σ στις πλευρικές μετατοπίσεις και του παρέχει πληροφορίες για την διανυόμενη απόσταση. Αποτελείται από τα λευκά πλευρικά φώτα (runway edges) και τα λευκά φώτα της ζώνης επαφής (touchdown zone). Στο σχήμα 14 φαίνεται η

φωτεινή σήμανση του διαδρόμου του Κ.Α.ΚΑΛ.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΤΩΦΛΙΟΥ

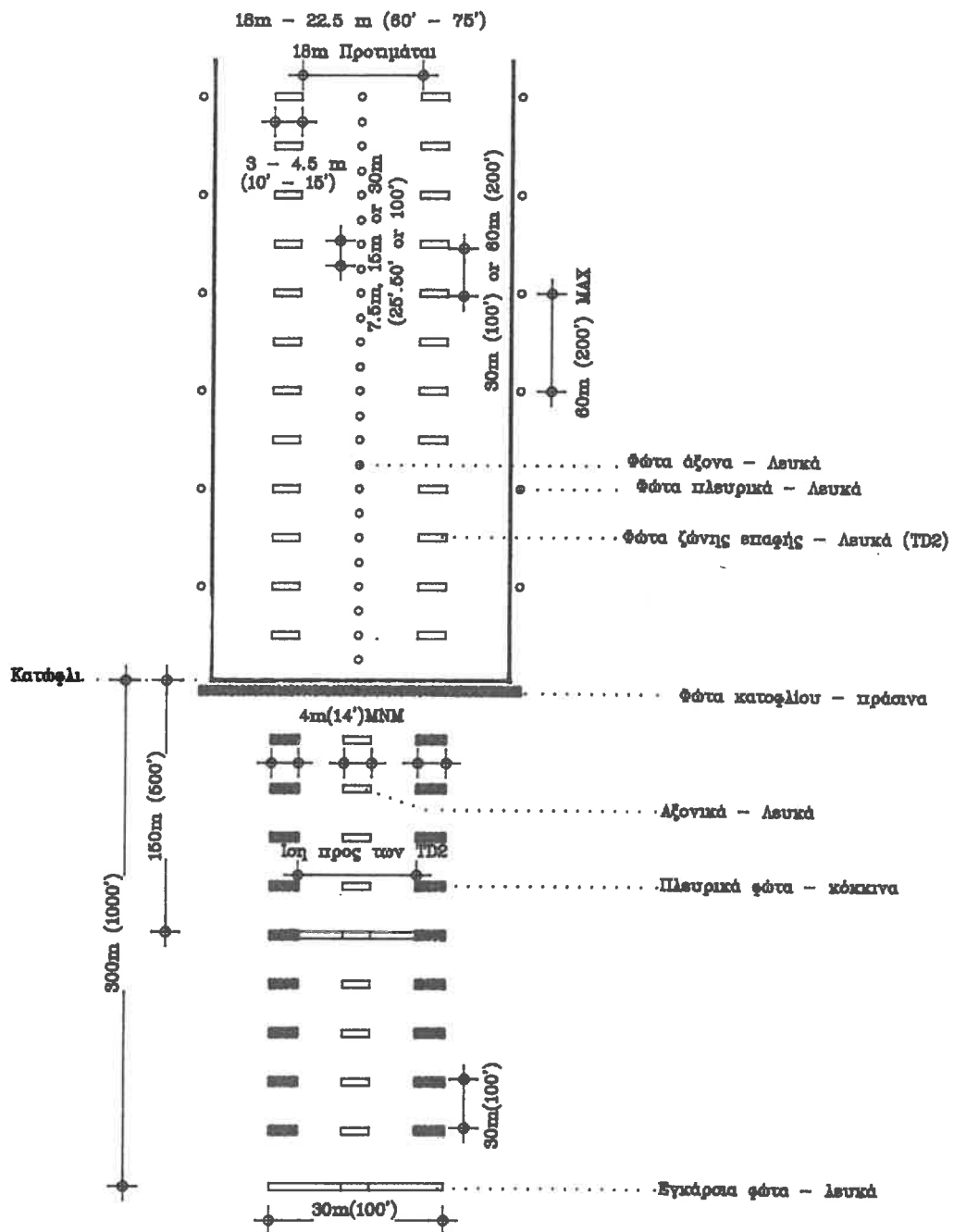
Η αναγνώριση του κατωφλίου γίνεται με διάταξη μιας σειράς φωτών πρασίνου χρώματος, η οποία εκτείνεται κατά μήκος του πλάτους του διαδρόμου. Στο σχήμα 14 παρουσιάζεται η σήμανση του κατωφλίου.

ΣΥΣΤΗΜΑ CALVERT



ΣΧΗΜΑ 13

ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΜΑΝΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



ΣΧΗΜΑ 14

ΤΡΟΧΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Ο RWY-17L/35R χρησιμοποιείται περισσότερο ως κύριος τροχόδρομος. Αυτό οφείλεται στις περιορισμένες πτήσεις που πραγματοποιούνται στον Κ.Α.ΚΑΛ. Παρόλα αυτά, είναι υψηλών προδιαγραφών (LCN 80), και είναι σε θέση να εξυπηρετήσει και α/σ τύπου BOING 747 (cargo 71.30t).

Η σύνδεσή του με τον διάδρομο γίνεται με έξι τροχοδρόμους πλάτους 28μ., από τους οποίους οι τέσσερις τέμνονται με τον διάδρομο υπό γωνία 90° οι υπόλοιποι δύο υπό γωνία 45°, όπως άλλωστε φαίνεται και στο MASTER PLAN του αεροδρομίου. Οι δευτερεύοντες τροχόδρομοι C και F εξυπηρετούν την κίνηση των πολεμικών αεροσκαφών καθώς και την κίνηση των αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας προς τον παλιό αεροσταθμό, ο οποίος πλέον είναι εκτός λειτουργίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η διεύθυνση του τροχόδρομου F είναι ακατάλληλη για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών, μια και στην παρούσα κατάσταση ο νέος αεροσταθμός βρίσκεται σε θέση εκ διαμέτρου αντίθετη από τον παλιό. Έτσι προτείνεται η αλλαγή της διεύθυνσής του και η δημιουργία νέας φοράς όμοιας με του τροχοδρόμου C (Τροχόδρομος F').

ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Το δάπεδο στάθμευσης εκτείνεται εμπρός του αεροσταθμού με διαστάσεις για επιχειρησιακή εκμετάλλευση 130 X 170 μ. Το εμβαδό των 22100τ.μ. του είναι ικανό να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα τα εξής τέσσερα είδη αεροσκαφών: Ένα α/σ τύπου A300, ένα α/σ τύπου B737-400 και δύο α/σ τύπου ATR 42, αφού το δάπεδο παρέχει πλήρη διαγράμμιση για τους παραπάνω τύπους. Για την εξυπηρέτηση νυκτερινών πτήσεων το δάπεδο φωτίζεται με τρεις πυλώνες και οριοθετείται με πλευρική, οριζόντια, τηλεχειριζόμενη σήμανση. Τέλος από κατασκευαστικής απόψεως εμφανίζει την ίδια αντοχή με το υπόλοιπο τροχοδρομικό

σύστημα, αφού η αντοχή του ανέρχεται σε 80 LCN (53 PCN-CONCRETE).

Στις άμεσες προτεραιότητες του αεροδρομίου συγκαταλέγεται και η αγορά προστατευτικών αναχαιτήσεως καυσαερίων (Plast-fences), τα οποία θα τοποθετηθούν παραπλεύρως της υπηρεσιακής οδού, παρόλο του υψηλού κόστους αγοράς τους (περίπου 40,000,000 δρχ.).

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά του δαπέδου φαίνονται στο σχέδιο που ακολουθεί.

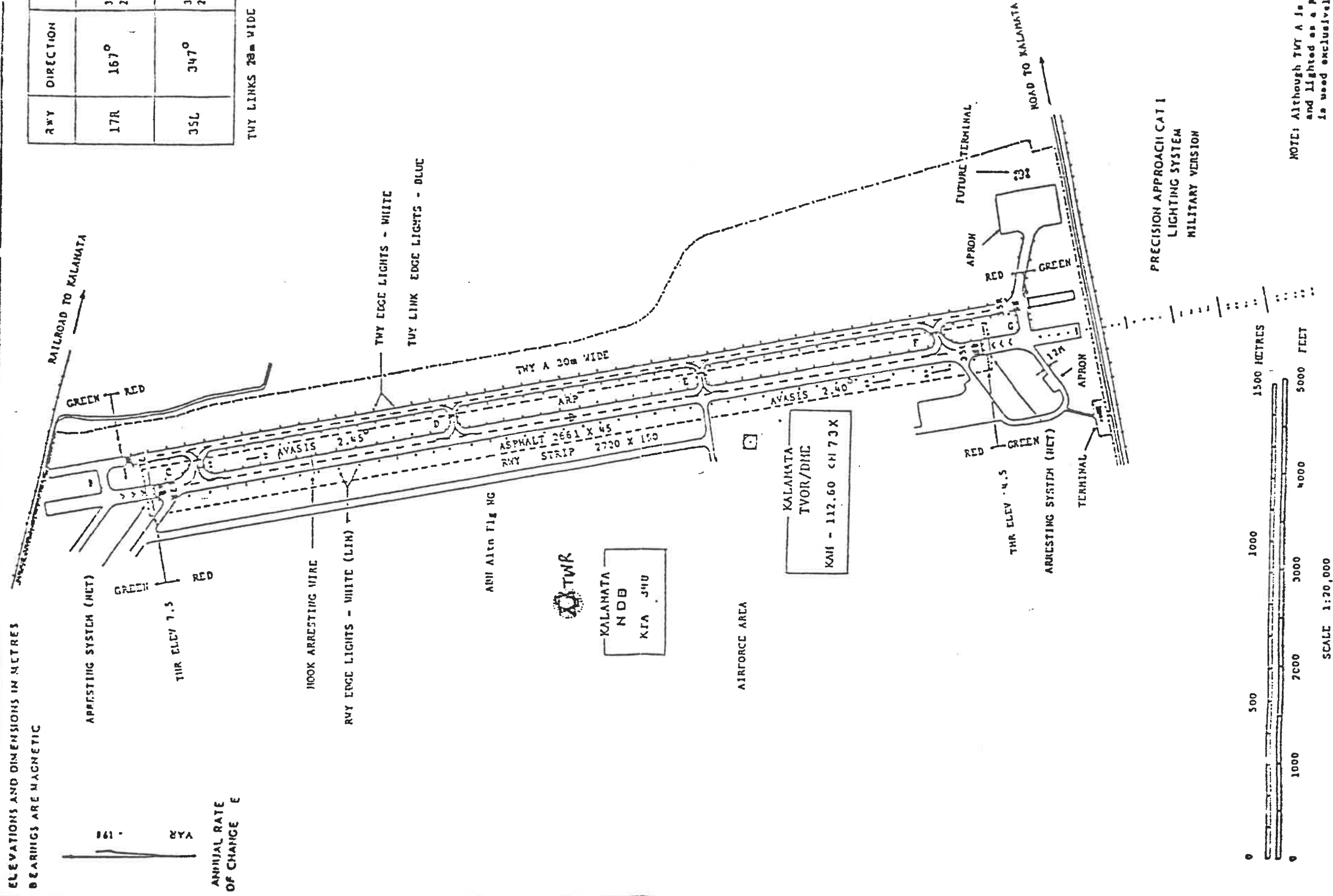
AERODROME CHART - ICAO 37° 04' 10" N 22° 01' 34" E ELEV 7.5m 25 FT THR 120.75 APP 120.75 KALAHATA/KALAHATA
 122.10 122.10

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES
 BEARINGS ARE MAGNETIC

ANNUAL RATE
 OF CHANGE E

Rwy	DIRECTION	THR
17R	167°	37° 04' 53" N 22° 01' 24" E
35L	347°	37° 03' 28" N 22° 01' 44" E

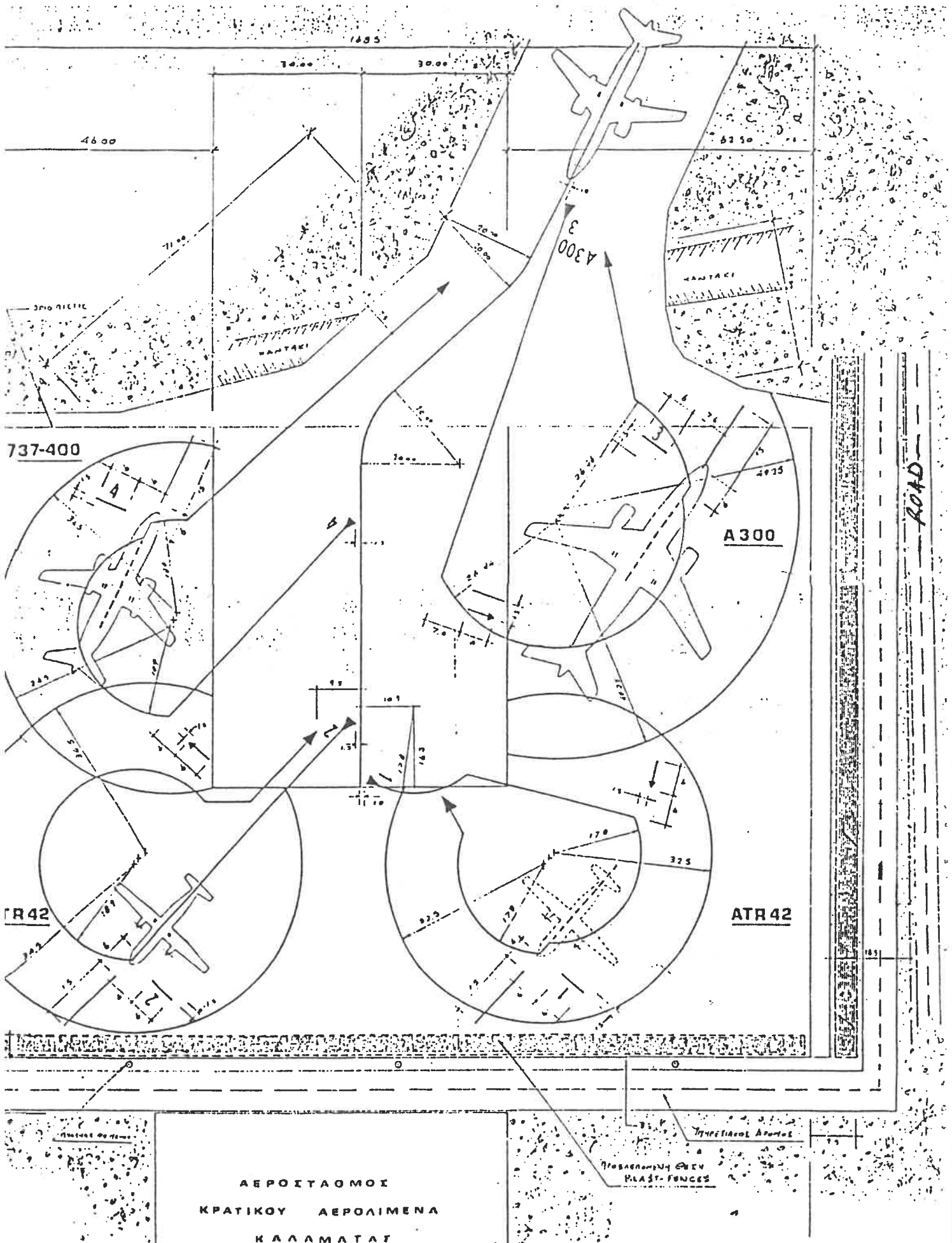
THY LINKS 28m WIDE



KALAHATA
 NDB
 KIA J40

AIRFORCE AREA

KALAHATA
 TVOR/DHE
 KAH - 112.60 CH 73X



ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Ο αεροσταθμός του Κ.Α.ΚΑΛ. έχει συνολικό εμβαδό 1264.80 τ.μ.

Η σύνδεσή του με τα υπόλοιπα συστήματα μεταφοράς γίνεται αφενός μεν με την επαρχιακή οδό Μεσσήνης-Καλαμάτας, η οποία διέρχεται κοντά σ' αυτόν, αφετέρου δε μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου του οποίου η γραμμή περνά μόλις 20 μέτρα από το άκρο 17 των διαδρόμων και στην οποία θέση μπορεί να κατασκευαστεί μελλοντικά σιδηροδρομικός σταθμός, με αποτέλεσμα την άμεση εξυπηρέτηση επιβατών αλλά και εμπορευμάτων σαν σταθμού μετεπιβίβασης.

Οσο για την σύνδεσή του με τις θαλάσσιες μεταφορές, το λιμάνι της Καλαμάτας απέχει μόλις 5 Km από αυτόν, με αποτέλεσμα με μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση προσώπων και εμπορευμάτων μέσω αυτής της σύνδεσης.

Από αρχιτεκτονικής απόψεως, ο αεροσταθμός διαιρείται στις βασικές αίθουσες επιβατών, στα συγκροτήματα γραφείων καθώς και στις παρεχόμενες υπηρεσίες-καταστήματα.

Οι αίθουσες επιβατών χωρίζονται στις εξής πέντε κατηγορίες:

α. Αίθουσα αναχωρήσεων εξωτερικού

Καταλαμβάνει 345τ.μ. και βρίσκεται στην δυτική πλευρά του αεροδρομίου. Η αίθουσα αυτή λειτουργεί και ως TRANSIT για την μετεπιβίβαση των επιβατών.

β. Αίθουσα αναχωρήσεων εσωτερικού.

Καταλαμβάνει 147τ.μ. και μαζί με την αίθουσα αναχωρήσεων εξωτερικού, μπορούν να λειτουργήσουν ταυτόχρονα για εξυπηρέτηση περισσότερων πτήσεων, λόγω της ύπαρξης εσωτερικής διαχωριστικής πύλης.

γ. Αίθουσα αφίξεων εξωτερικού.

Καταλαμβάνει 280τ.μ. και περιλαμβάνει γραφεία διαβατηριακών και τελωνιακών ελέγχων καθώς επίσης και αυτόματο σύστημα εκφορτώσεως

παραλαβής αποσκευών-ιμάντα.

δ. Αίθουσα αφίξεων εσωτερικού.

Καταλαμβάνει 210τ.μ. και περιλαμβάνει ιμάντα μεταφοράς αποσκευών.

ε. Αίθουσα αναμονής επιβατών-επισκεπτών.

Καταλαμβάνει 700τ.μ.

Όσον αφορά τα συγκροτήματα γραφείων,αποτελούνται από:

α. Γραφεία διοίκησης αερολιμένος Υ.Π.Α.

β. Γραφεία Ο.Α. και ξένων αεροπορικών εταιρειών.

γ. Γραφεία αστυνομικής δυνάμεως (διαβατήρια).

δ. Γραφεία τελωνείου.

Τέλος,οι παρεχόμενες υπηρεσίες στο αεροδρόμιο είναι:

α. Τουριστικό γραφείο Δήμου Καλαμάτας.

β. Τουριστικό γραφείο (Ιδιωτική εκχώρηση).

γ. Γραφείο ενοικίασης αυτοκινήτων.

δ. Δύο κυλικεία.

ε. Γραφείο κρατήσεων ξενοδοχείων.

στ.Τουριστική αστυνομία.

ζ. Τράπεζα.

η. Ο.Τ.Ε.

θ. Ταχυδρομείο.

ι. Χώρος σταθμεύσεως αυτοκινήτων.

κ. Κατάστημα ημερήσιου τύπου,περιοδικών.

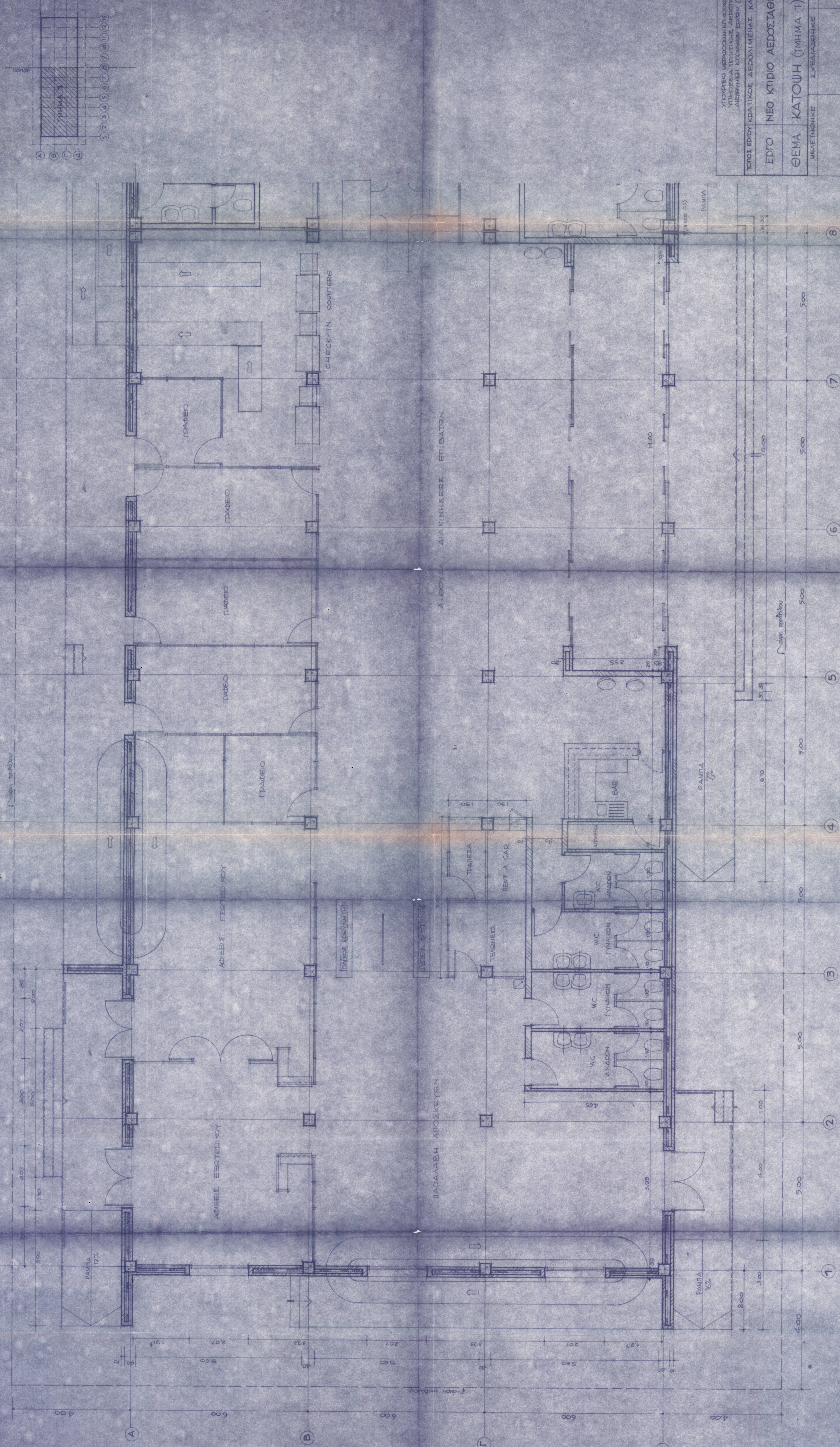
λ. Τέλος,εξυπηρέτηση των επισκεπτών με ταξί και λεωφορεία.

μ. Αποθηκευτικοί χώροι.

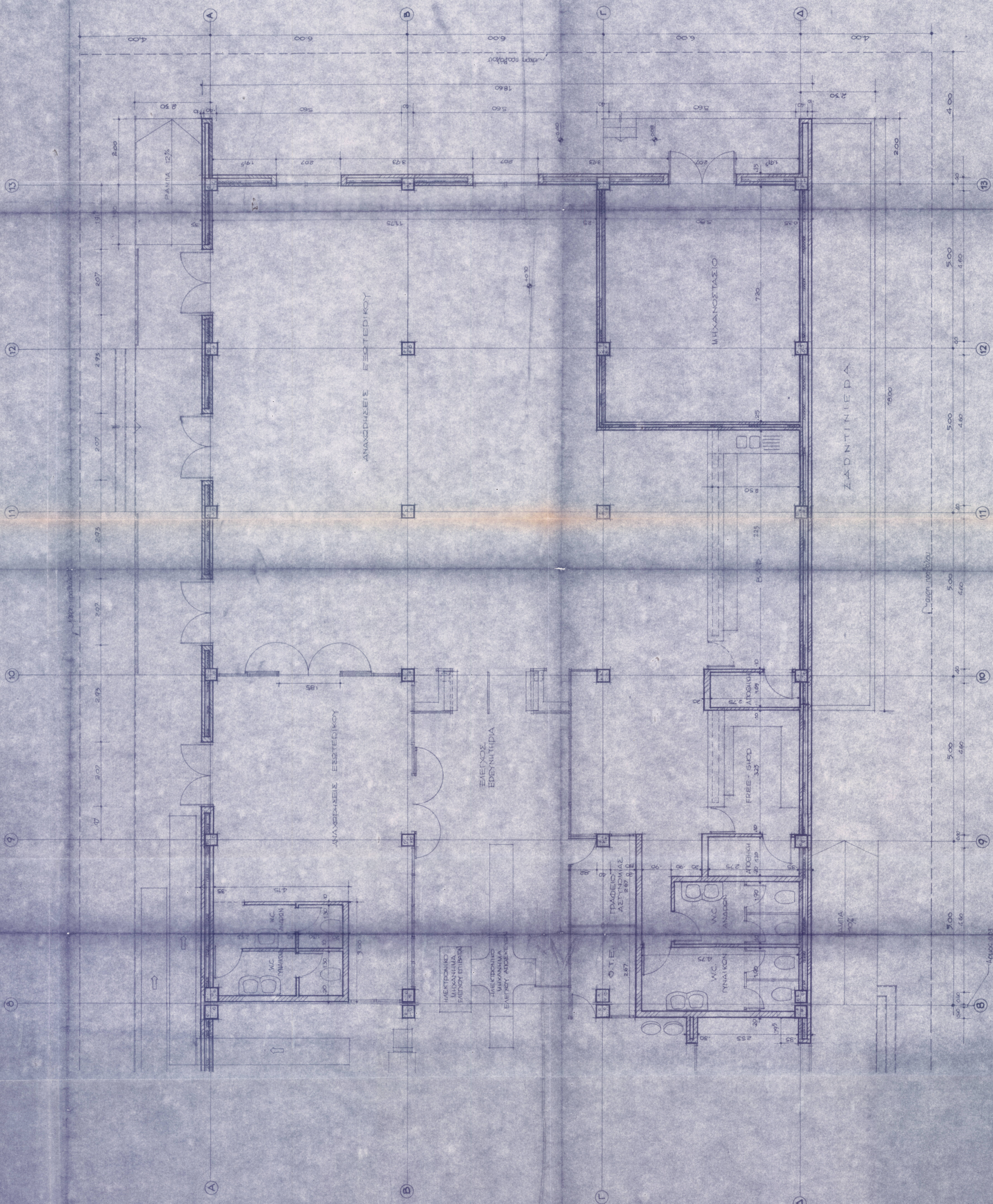
ν. Εγκαταστάσεις καυσίμων:γραφεία ΕΚΟ,υπόγειες δεξαμενές 200 κυβ.,

δύο βυτία ανεφοδιασμού 40 τόν.

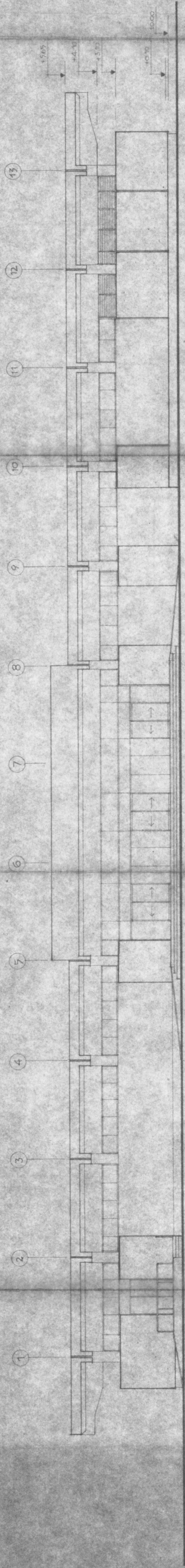
ο. Μηχανοστάσιο κλιματιστικού συγκροτήματος κτιριακών εγκαταστάσεων,ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων.



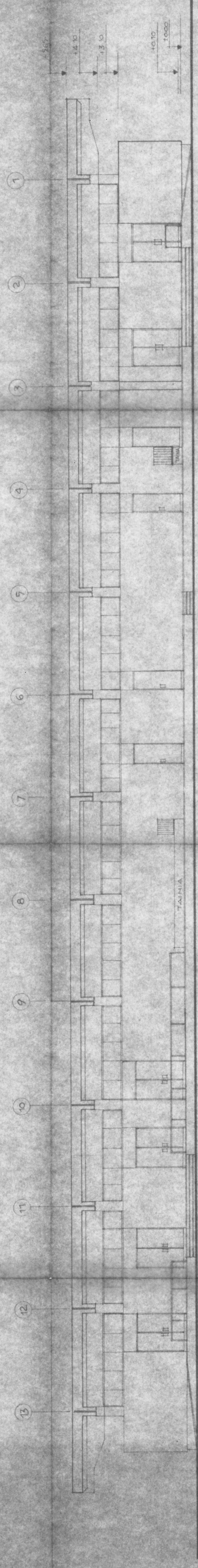
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΡΙΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΗΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΕΡΕΥΝΑ (12)			
ΤΥΠΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΕΡΟΠΛΗΝ ΚΙΝΗΣΕΩΣ	ΚΑΛΩΝΑΤΑΣ
ΕΡΓΟ	ΝΕΟ ΚΤΙΔΙΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	ΦΕΒΡ 1987	ΚΑΙ 150
ΘΕΜΑ	ΚΑΤΩΤΗ (ΤΜΗΜΑ 1)	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	1210
ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ	ΣΧΕΔΙΑΣΤΗΣ	ΕΣΦΡΟΝΗΣ	ΕΣΦΡΟΝΗΣ
Κ. ΠΑΝΩΝΗΣ	Ε. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ	Ε. ΑΡΑΒΑΛΛΗΣ	Ε. ΑΡΑΒΑΛΛΗΣ
ΕΡΓΟ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕ Α/ΣΕ/Ε	ΜΕ Α/ΣΕ/Ε	ΜΕ Α/ΣΕ/Ε



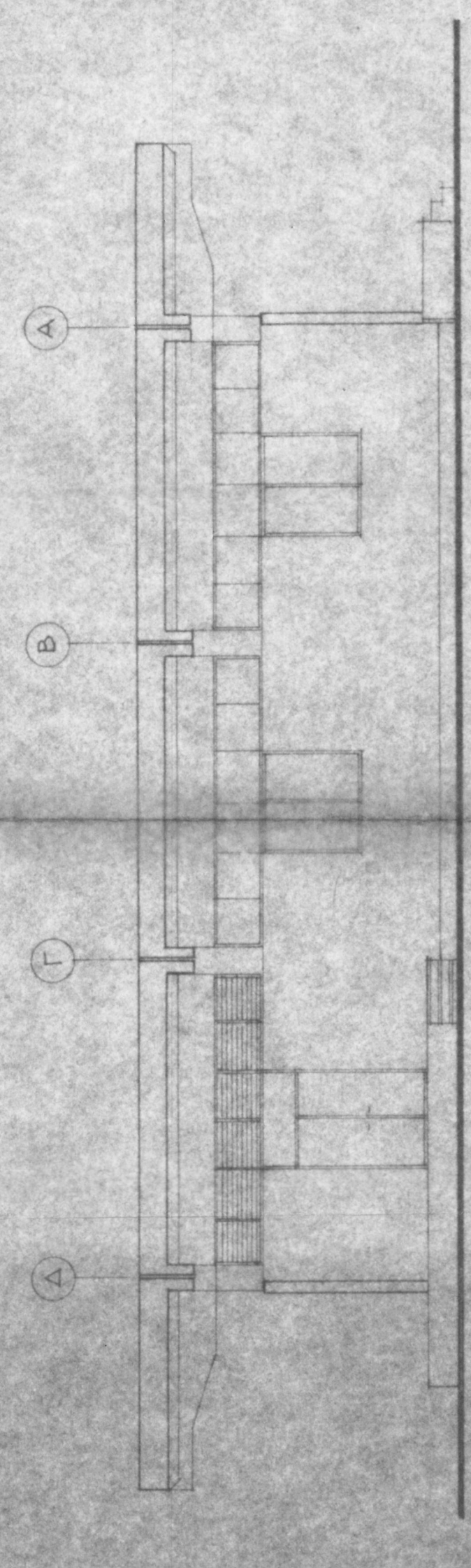
Κ. ΓΙΑΝΝΕΛΗΣ	Γ. ΚΑΡΑΠΟΣ	Ε. ΔΕΚΑΒΛΛΗΣ
ΕΞΙΔ ΑΡΧΗΚ ΑΔΕ	ΝΕ Α/ΔΕ7	ΝΕ Α/ΤΕ3



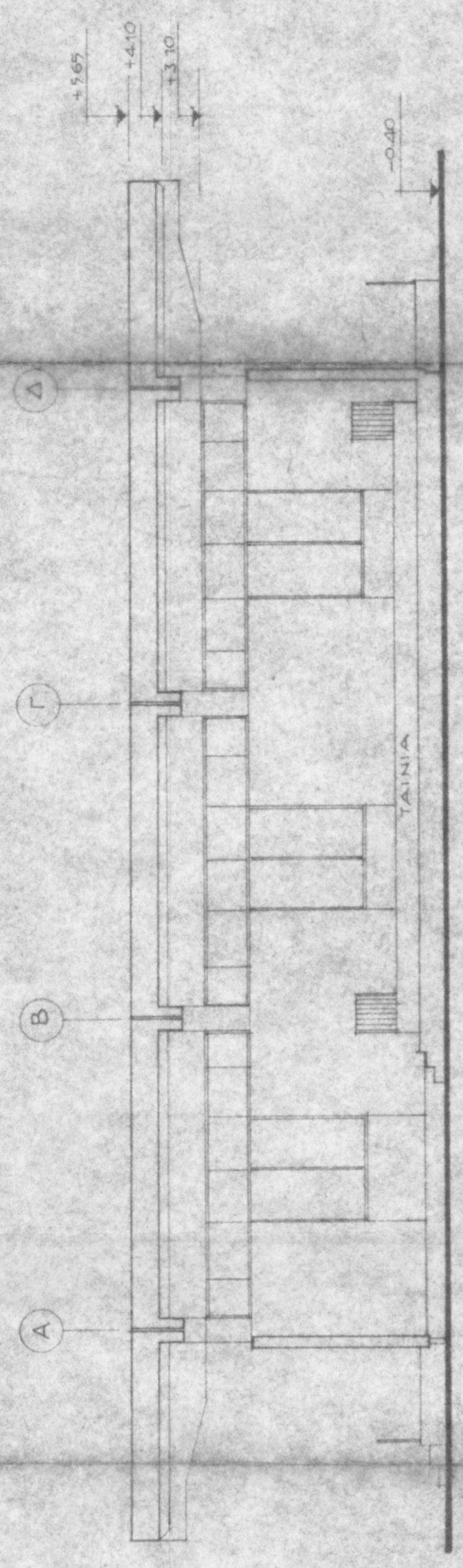
ΟΨΗ ΑΠΟ ΠΟΛΗ



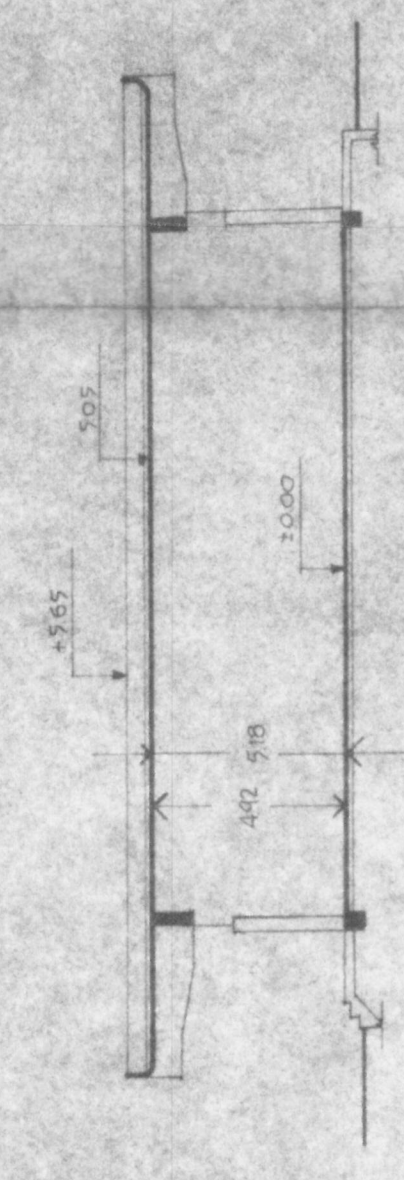
ΟΨΗ ΑΠΟ ΠΙΣΤΑ



ΠΛΑΓΙΑ ΟΨΗ



ΠΛΑΓΙΑ ΟΨΗ



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΤΟΜΗ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (12)				ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ			
ΤΟΠΟΣ	ΕΡΓΟ	ΘΕΜΑ	ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΕ	ΣΥΝΔΙΑΣΘΗΚΕ	ΘΕΩΡΩΝΤΗΚΕ	ΙΑΝ 1967	ΚΑ 1.100
	ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	Ο Ψ Ε Ι Σ				ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΕΚ ΤΗΝ 2
						1209	
Κ. ΠΑΝΝΕΛΗΣ	Γ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ	Ε. ΔΕΛΑΒΑΛΛΙΑΣ	ΑΡΧ. ΜΥΧ. ΔΑΔΕ	ΝΕ. Α. / ΔΕ7	ΜΕ. Α. / ΠΕ8		

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το αεροδρόμιο της Καλαμάτας δέχεται έκτακτες πτήσεις από το εξωτερικό, δηλαδή πτήσεις Charters, αλλά και προγραμματισμένες πτήσεις εσωτερικού. Στους παρακάτω πίνακες 19 και 20, φαίνεται αντίστοιχα η κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού.

Οι μελλοντικές προβολές βασίσθηκαν στη συνολική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού, η οποία φαίνεται διαγραμματικά στα σχέδια 15 και 16 που αφορούν την κίνηση αεροσκαφών και επιβατών αντίστοιχα.

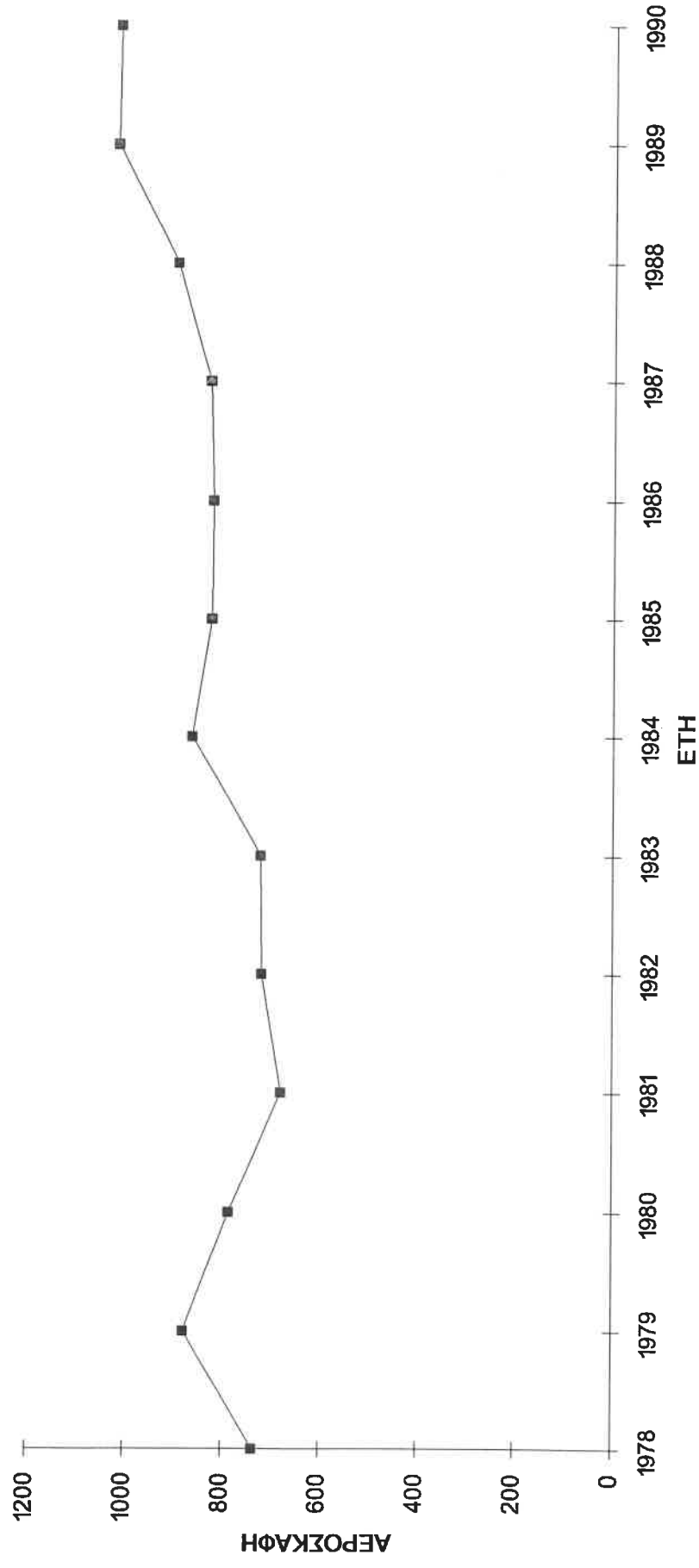
Ε Τ Η	Α / Φ	Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		Σ Υ Ν Ο Λ Ο
	ΑΝ + ΑΦ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧ/ΣΕΙΣ	
1978	736	34.836	34.834	69.670
1979	876	40.213	39.408	79.621
1980	785	29.982	30.316	60.298
1981	678	30.543	32.206	62.749
1982	719	36.418	34.583	71.271
1983	722	38.955	38.153	77.108
1984	861	49.217	48.742	97.959
1985	823	47.353	46.722	94.075
1986	770	40.511	39.457	79.968
1987	766	36.655	35.230	71.885
1988	724	35.051	33.604	68.655
1989	679	33.043	31.594	64.637
1990	728	29.807	27.489	57.296

Πίνακας 19 (κίνηση εσωτερικού)

Ε Τ Η	Α / Φ	Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		Σ Υ Ν Ο Λ Ο
	ΑΝ + ΑΦ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧ/ΣΕΙΣ	
1986	51	859	781	1.640
1987	60	4.345	4.274	8.619
1988	170	9.191	9.091	18.282
1989	340	17.051	16.953	34.004
1990	286	10.933	11.052	21.985

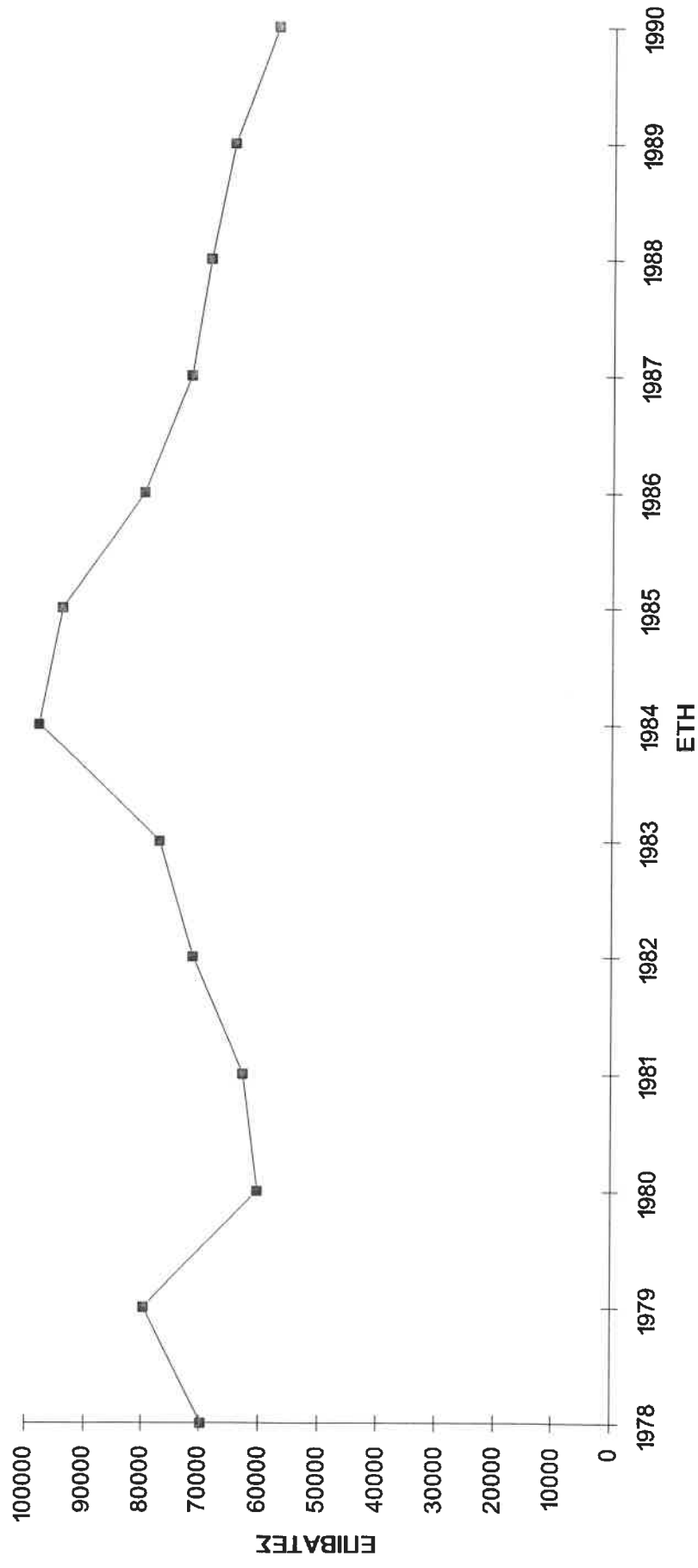
Πίνακας 20 (κίνηση εξωτερικού)

ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΣΧΗΜΑ 15

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ



ΣΧΗΜΑ 16

ΜΕΛΕΤΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Για τον υπολογισμό της μελλοντικής κίνησης χρησιμοποιείται το ίδιο μοντέλλο, όπως και για τον Αραξο, δηλαδή θεωρούμε ότι και για την Καλαμάτα οι διακινούμενοι επιβάτες και τα αεροσκάφη είναι χρονολογική σειρά του τύπου:

$Y=a+b \cdot X$. Οι παράμετροι a , b υπολογίζονται ομοίως από τους τύπους της σελίδος 42.

α) ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ε Τ Η (x)	Α / Φ (y)	x*y	x ²	y ²
1	736	736	1	541696
2	876	1752	4	767376
3	785	2355	9	616225
4	678	2712	16	459684
5	719	3595	25	516961
6	722	4332	36	521284
7	861	6027	49	741321
8	823	6584	64	677329
9	821	7389	81	674041
10	826	8260	100	682276
11	894	9834	121	799236
12	1019	12228	144	1038361
13	1014	13182	169	1028196
Σx= 91	Σy= 10774	Σxy= 78986	Σx ² = 819	Σy ² = 9063986

$$a = \frac{(78986 \cdot 819) - (91 \cdot 78986)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 691.54$$

$$b = \frac{(13 \cdot 78986) - (91 \cdot 10774)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 19.60 \quad \text{και}$$

$$r = 0.72 < 1$$

Ετσι το έτος 2021 αναμένονται στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας
 $Y = 691.54 + 31 \cdot 19.60 \Rightarrow Y = 1299.14 \Rightarrow Y = 1300$ αεροσκάφη.

β) ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Με όμοιο τρόπο υπολογίζονται και οι προβλεπόμενοι επιβάτες

Ε Τ Η (x)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (y)	x*y	x ²	y ² (*10 ⁹)
1	69670	69670	1	4.854
2	79621	159242	4	6.339
3	60298	180894	9	3.635
4	62749	250996	16	3.937
5	71271	356355	25	5.079
6	77108	462648	36	5.946
7	97959	685713	49	9.596
8	94075	752600	64	8.850
9	81608	734472	81	6.659
10	80504	805040	100	6.481
11	86937	956307	121	7.558
12	98641	1183692	144	9.730
13	79281	1030653	169	6.285
Σχ= 91	Σy= 1039722	Σxy= 7628282	Σχ ² = 819	Σy ² = 84.949*10 ⁹

$$a = \frac{(1039722 \cdot 819) - (91 \cdot 7628282)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 66508.31$$

$$b = \frac{(13 \cdot 7628282) - (91 \cdot 1039722)}{(13 \cdot 819) - (91)^2} = 1924.33$$

$$r = 0.61 < 1$$

Έτσι για το έτος στόχο, δηλαδή το 2021, αναμένεται να δικινηθούν:

$$Y = 66508.31 + 1924.33 \cdot 31 \Rightarrow Y = 126162.54 \Rightarrow Y = 126.163 \text{ επιβάτες.}$$

Θεωρώντας 12ωρη λειτουργία του αεροδρομίου και ώρα σχεδιασμού το 1.3 της μέσης ώρας έχουμε:

α) Για τα αεροσκάφη

$$\frac{1300}{365 \cdot 12} \cdot 1.3 = 0.38 \Rightarrow 1 \text{ πτήση ανά ώρα} < 40 \text{ άρα εξακολουθεί να αρκεί ο ένας διάδρομος.}$$

β) Για τους επιβάτες

$$\frac{126163}{365 \cdot 12} \cdot 1.3 = 37.46 \Rightarrow 38 \text{ επιβάτες ανά ώρα}$$

Παρατηρείται ότι οι 38 επιβάτες δεν είναι δυνατό να ανταποκρίνονται σε πραγματική τιμή, δηλαδή δεν είναι δυνατό κάθε αεροσκάφος, που προσγειώνεται, να έχει τόσο μικρή πληρότητα.

Στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας μπορεί να προσγειωθεί αεροσκάφος

τύπου B747, τόσο από θέμα μήκους διαδρόμου, αλλά και από θέμα αντοχής οδοστρώματος, αεροσκάφος που μπορεί να φέρει μέχρι 350 επιβάτες. Όμως επειδή τα δεδομένα, βάση των οποίων έγιναν οι μελλοντικές προβολές, αφορούν εκτός των πτήσεων Charters, όπου μπορεί να θεωρηθεί μέγιστη πληρότητα, και πτήσεις εσωτερικού, όπου δεν είναι δυνατό να έχουμε πάντα τη μέγιστη πληρότητα, αλλά και αεροσκάφος τύπου B747, θεωρούμε ότι η μοναδική πτήση οφείλεται σε αεροσκάφος τύπου B με 180 επιβάτες μέγιστη πληρότητα. Ο αριθμός αυτός θα χρησιμοποιηθεί για το σχεδιασμό του αεροσταθμού.

Θεωρώντας ότι οι 100 επιβάτες απαιτούν 3000 m² για την διακίνηση και γενική εξυπηρέτησή τους, οι 180 επιβάτες απαιτούν 5400 m².

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΜΒΑΔΟΥ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Ο αεροσταθμός κατασκευάζεται σε δύο επίπεδα, δηλαδή ισόγειο, που υπάρχει, και ενός ορόφου, από $5400/2 = 2700$ m² το επίπεδο.

Για την εξασφάλιση των απαιτούμενων μέτρων, επεκτείνουμε τον υπάρχοντα αεροσταθμό βόρεια και ανατολικά και αυτό διότι στο δυτικό μέρος του α/σ εκτείνεται το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ κοντά στο νότιο μέρος περνά η επαρχιακή οδός.

Έτσι επεκτείνεται ανατολικά ο αεροσταθμός κατά 9.40 μέτρα με αποτέλεσμα η πλευρά του να φθάνει τα $18.60 + 9.40 = 28.00$ μέτρα. Τότε ο α/σ αποκτά εμβαδό: $28.00 * 68.00 = 1904$ m².

Τα υπόλοιπα 796 m² ($2700 - 1904 = 796$) εξασφαλίζονται από τη βόρεια πλευρά του αεροσταθμού με επέκταση αυτού ως εξής:

$$796.00 / 28.00 = 28.42 \text{ μέτρα} \Rightarrow 28.45 \text{ μέτρα.}$$

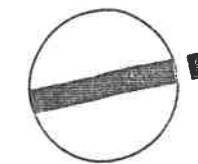
Έτσι ο αεροσταθμός του αεροδρομίου Καλαμάτας, για την κάλυψη των αναγκών της κινήσεως του έτους 2021, αποκτά διαστάσεις $(18.60+9.40)*(68.00+28.45) = 28.00 * 96.45 = 2700.60 \text{ m}^2$, εκτεινόμενος σε δύο επίπεδα, με συνολικό εμβαδό $2*2700 = 5400 \text{ m}^2$.

Λόγω της επέκτασής του προς τα ανατολικά, καλύπτεται το υπάρχον δάπεδο στάθμευσης οχημάτων, το οποίο θα κατασκευαστεί στην πρόσοψη του αεροσταθμού με παράλληλη μετατόπιση της υπάρχουσας περίφραξης του αεροδρομίου.

Στα σχέδια που ακολουθούν, εκτός του σχεδίου επεκτάσεως του αεροσταθμού, φαίνεται ενδεικτικά και η διάταξη του αεροσταθμού, η οποία έγινε όμοια με αυτή του αεροσταθμού του αεροδρομίου Αράξου:

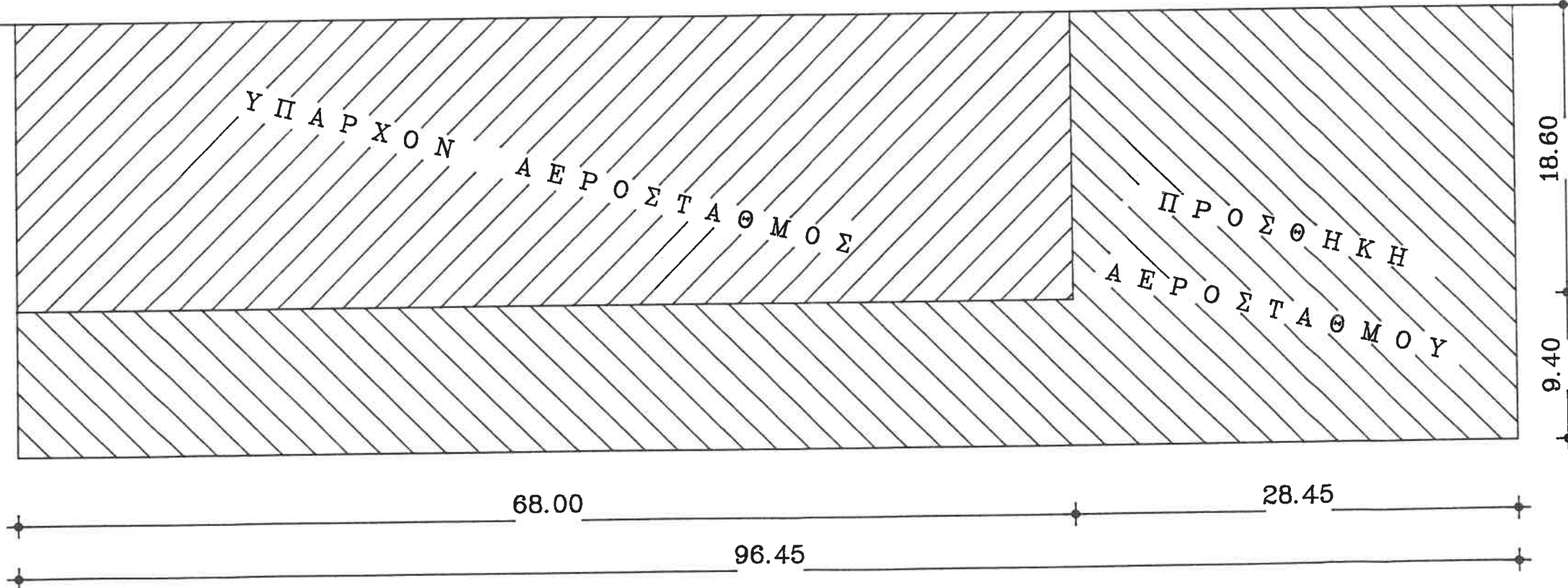
Το ισόγειο αποτελείται από τις αίθουσες αναχωρήσεων εσωτερικού και εξωτερικού. Στην είσοδο του αεροσταθμού εκτείνεται η αίθουσα διακίνησης επιβατών, που εξυπηρετεί τόσο τους επιβάτες όσο και τους επισκέπτες. Στο μέσον του ισογείου υπάρχουν κυληόμενες σκάλες για τη μετάβαση των επισκεπτών από το ισόγειο στον όροφο και των αφικνουμένων επιβατών για τη διακίνησή τους προς την έξοδο του αεροσταθμού.

Στον όροφο σχεδιάσθηκαν οι αίθουσες αφίξεων εσωτερικού και εξωτερικού. Λόγω του ύψους του ορόφου οι αφικνούμενοι επιβάτες εισέρχονται εντός του αεροσταθμού, από τα αεροσκάφη, μέσω τηλεσκοπικών διαδρόμων.

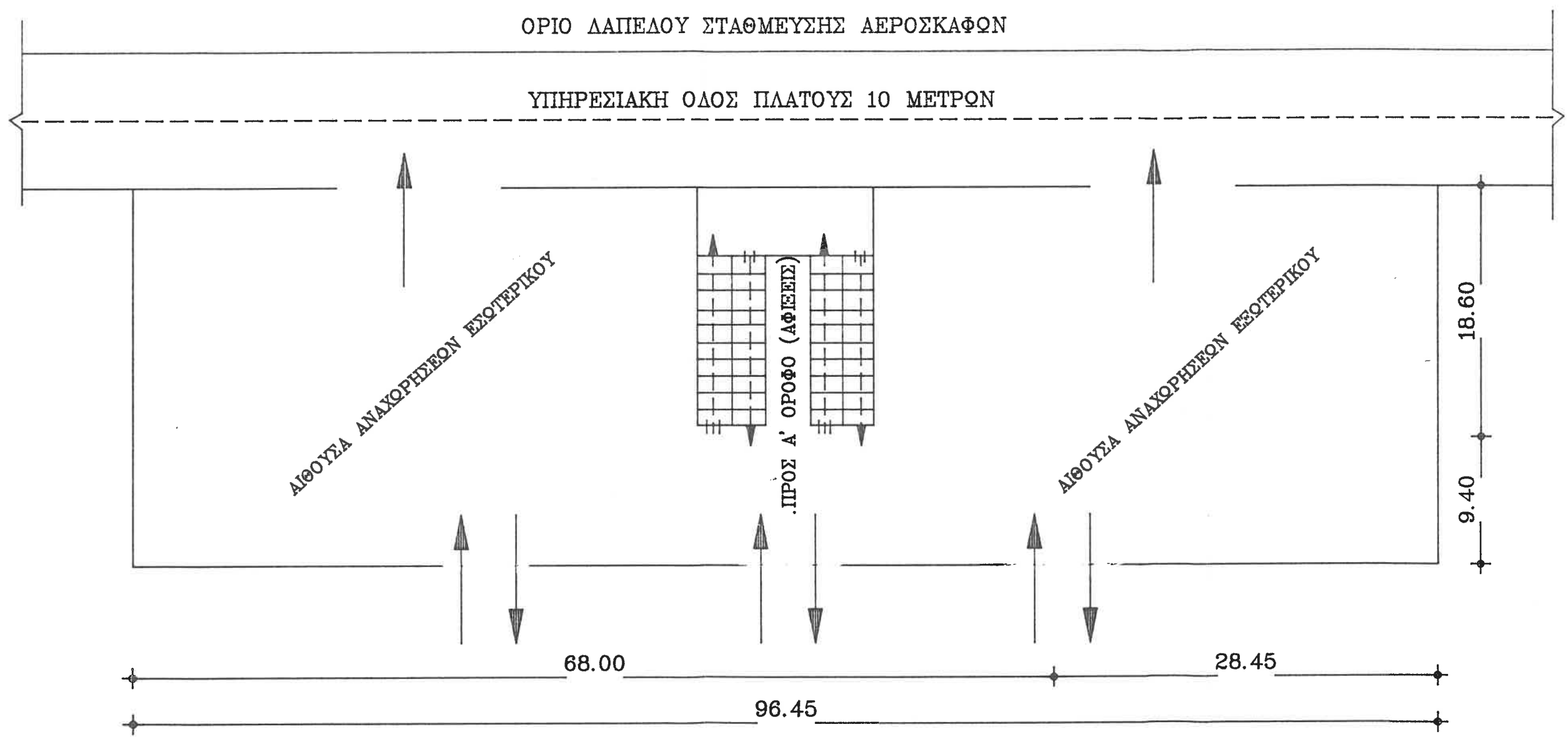


ΟΡΙΟ ΛΑΠΕΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ 10 ΜΕΤΡΩΝ



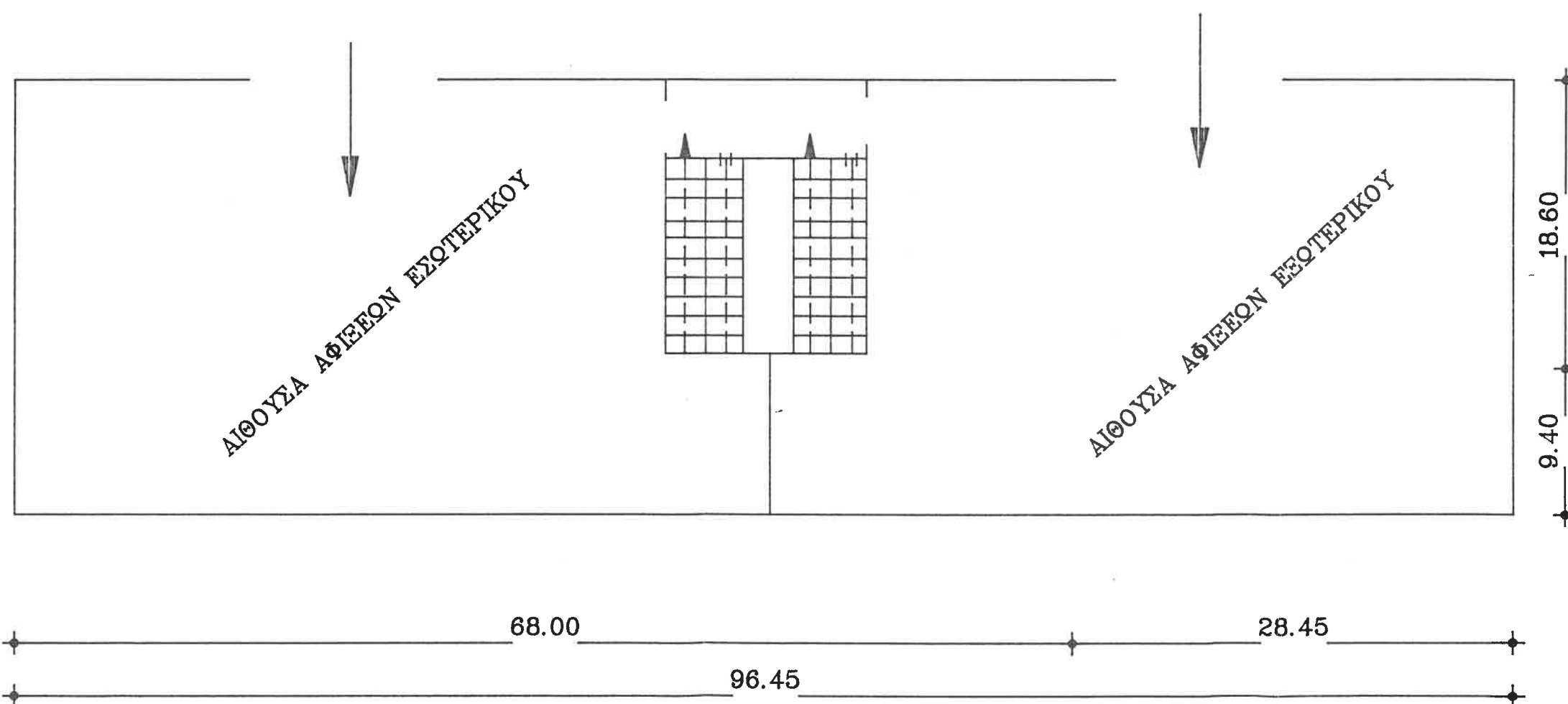
ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ (ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΟΣ)
ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



ΟΡΙΟ ΛΑΠΕΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΑΤΟΨΗ ΟΡΟΦΟΥ (ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΟΣ)
ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Για τον υπολογισμό των θέσεων στάθμευσης χρησιμοποιείται σαν παράδειγμα το αεροδρόμιο Χίθροου του Λονδίνου, με λόγω ετήσιων επιβατών προς θέσεις στάθμευσης 2.620 : 1.

Στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας με 126.163 επιβάτες το 2021 απαιτούνται $126.163/2.620 = 48.15 \Rightarrow 50$ θέσεις στάθμευσης.

Δεδομένου ότι ένα αυτοκίνητο, για να κάνει τους απαραίτητους ελιγμούς και τελικά να παρκάρει, απαιτεί περίπου 20 m², απαιτούνται $50 \times 20 = 1.000$ m² επιφανείας για θέσεις στάθμευσης.

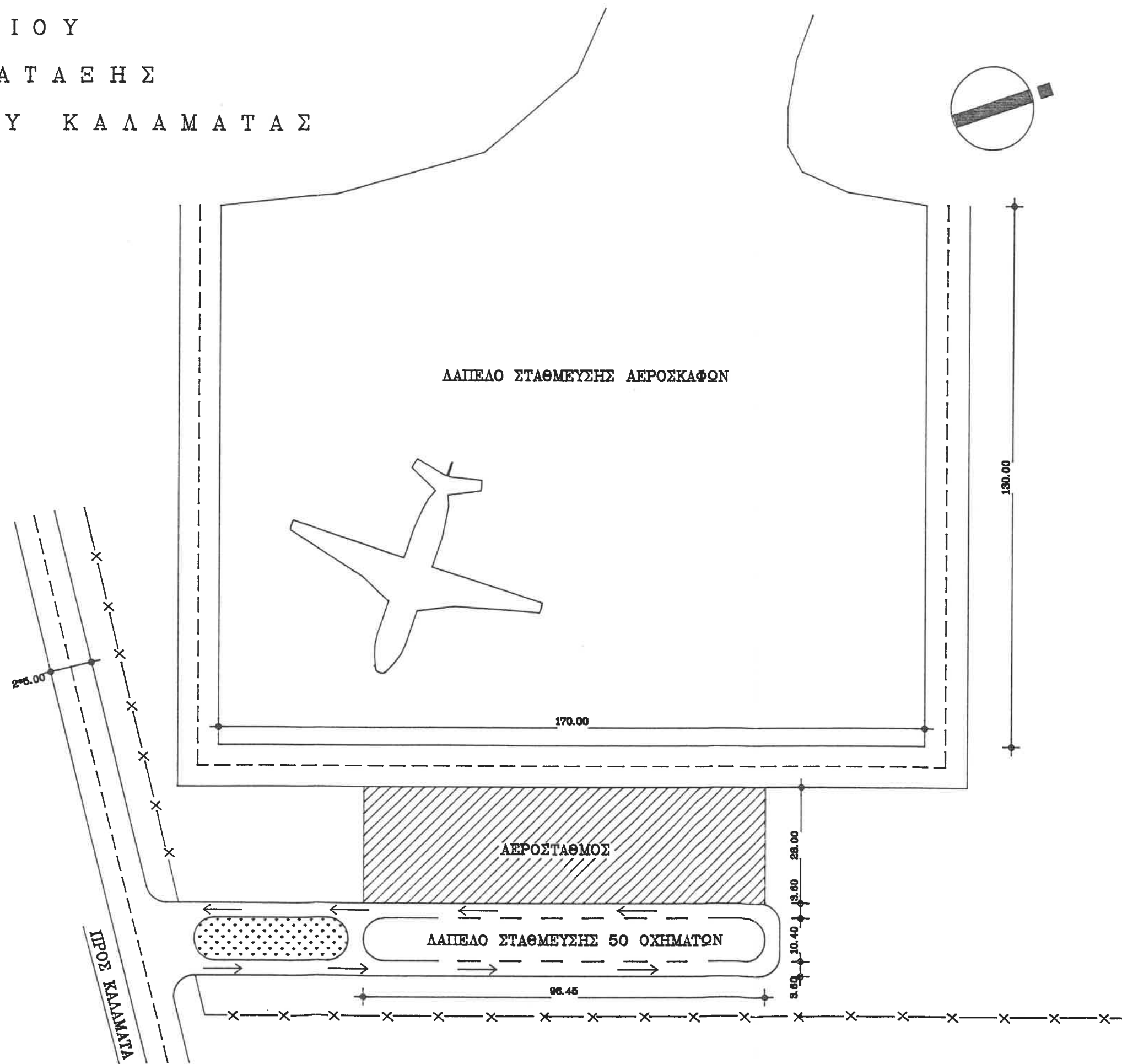
ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Όλες οι θέσεις εκτείνονται εμπρός του αεροσταθμού και σε όλο το μήκος των 96.45 μέτρων του. Για την εξασφάλιση των μέτρων αυτών απαιτούνται $1000/96.45 \approx 10.40$ μέτρα.

Επομένως κατασκευάζεται δάπεδο στάθμευσης αυτοκινήτων, εμπρός του αεροσταθμού, με διαστάσεις $96.45 \times 10.40 = 1003.1$ m²

Τα παραπάνω στοιχεία φαίνονται στο σχέδιο γενικής διάταξης, του αεροδρομίου, που ακολουθεί.

ΤΜΗΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΚΛ. 1:1000



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΟΡΥΒΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Ο θόρυβος, ο οποίος εκπέμπεται από τα αεροσκάφη, θεωρείται σημαντικός παράγοντας απειλής του περιβάλλοντος και αυτός είναι ο λόγος που κάθε ολοκληρωμένο πρόγραμμα ελέγχου ρύπανσης δίνει ιδιαίτερη σημασία σ' αυτό το πρόβλημα.

Τα στοιχεία τα οποία θα αποδοθούν στην συνέχεια είναι συνοπτικά και παραθέτονται χωρίς ιδιαίτερη ανάλυση αφενός μεν λόγω του ότι είναι περιορισμένης εκτάσεως, αφετέρου δε η εκτεταμένη αναφορά στο πρόβλημα του θορύβου ξεπερνά τα όρια της παρούσης εργασίας. Έτσι τα στοιχεία που ακολουθούν αποτελούν μια γενική άποψη μελέτης η οποία δόθηκε από την Υ.Π.Α..

ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΝΕΦ ΜΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

Ο αεροπορικός θόρυβος που γίνεται αντιληπτός σε οποιοδήποτε επίγειο σημείο κατά την διάρκεια της πτήσης, εξαρτάται από τους παρακάτω παράγοντες:

1. Τον τύπο του αεροσκάφους.
2. Τις διαδικασίες προσέγγισης.
3. Την απόσταση του παρατηρητή από τον αεροδιάδρομο.

ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Οι τύποι των αεροσκαφών κατατάσσονται ως εξής:

ΤΥΠΟΙ Α/Σ

PROP1,2	YS11
S2	F28, B727, B737, DC9, DAC111
S3	B747, DC10, L1011
S4	B707, DC8, CY990

ΚΛΑΣΕΙΣ Α/Σ

Η κλάση του α/σ ορίζεται από τον τύπο του και από τις διαδικασίες προσέγγισης, προσγείωση-απογείωση.

ΜΕΤΡΗΣΗ ΜΕΜΟΝΟΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ

Για κάθε μια πτήση, γίνεται μέτρηση του LPN (Perceived Noise Level) σύμφωνα με την σχέση: $LPN_{max} = \max(L_D + 7)$ όπου L_D το βαρύτερο ακουστικό επίπεδο και 10dB κάτω από την μέτρηση. Από αυτές τις μετρήσεις μπορούμε προσεγγιστικά να υπολογίσουμε τον EPNL, σύμφωνα με τη σχέση:

$$EPNL = LPN_{max} + 10 \cdot \log\left(\frac{t_{10}}{2 \cdot t_0}\right) \quad \text{όπου } t_0 = 10''$$

Για κάθε κλάση α/σ, ο μέσος όρος του EPNL υπολογίζεται ως εξής:

$$EPNL_i = 10 \cdot \log \frac{1}{n_i} \sum_{j=1}^{n_i} 10^{EPNL_{ij}/10} \quad \text{όπου:}$$

i = κλάση του α/σ j = το μετρούμενο νούμερο του θορύβου

n_i = το μετρούμενο νούμερο θορύβου της κλάσης i

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η μεταβολή του LPN σε συνάρτηση με το χρόνο.

Στον υπολογισμό των ισοθορυβικών καμπυλών, χρησιμοποιήθηκε το πρότυπο πρόβλεψης θορύβου NEF (Noise Exposure Forecast), το οποίο στηρίχτηκε στο υπάρχον μοντέλο του αεροδρομίου της Καλαμάτας, όπως η διεύθυνση των διαδρόμων, το μήκος τους, η αεροπορική κίνηση, οι τύποι των αεροσκαφών, τα μετεωρολογικά στοιχεία.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΩΝ ΟΧΛΗΣΗΣ

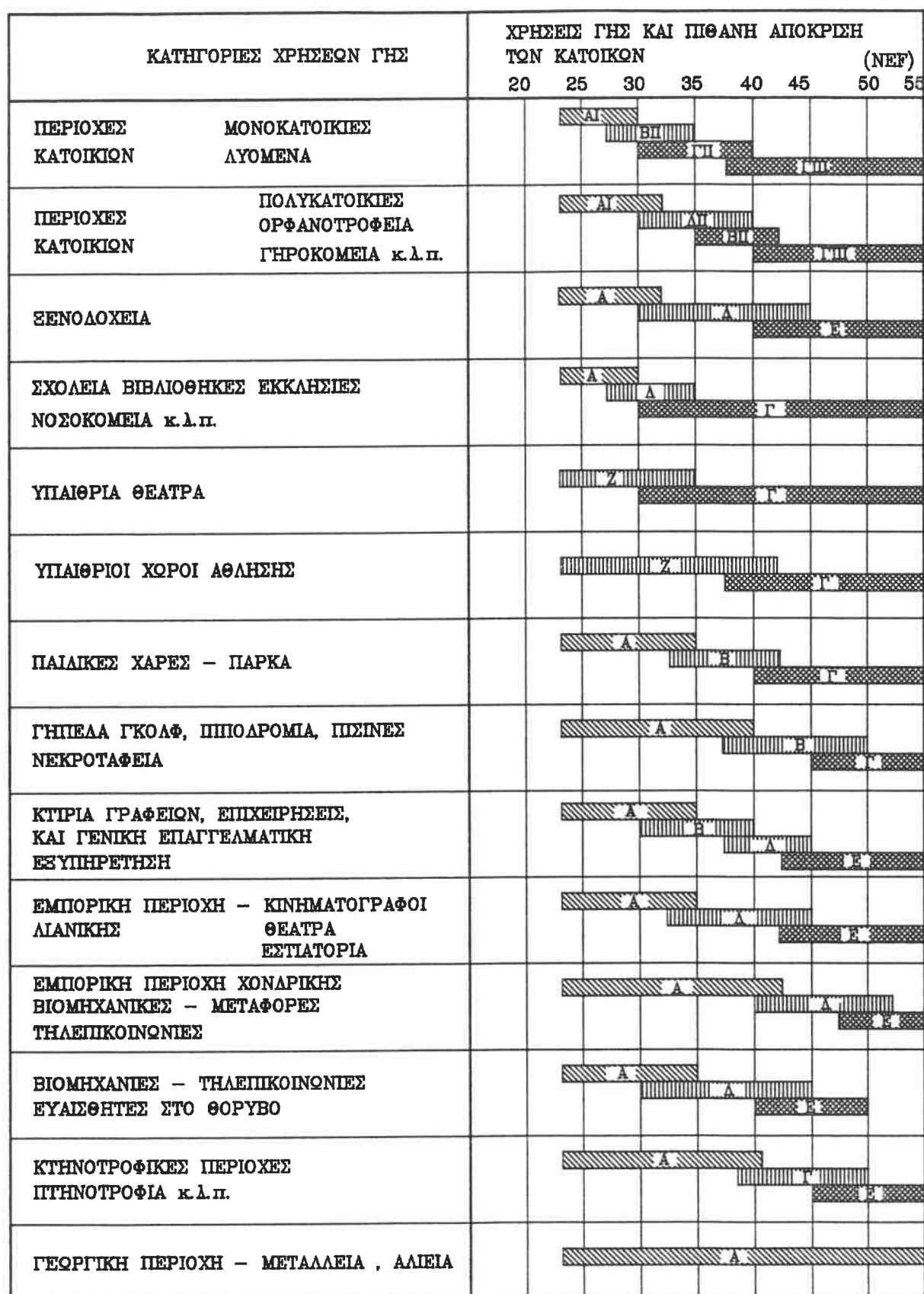
Οι ζώνες όχλησης που δημιουργούνται με την χάραξη των ισοθορυβικών καμπυλών, βάσει του NEF, ορίζονται ως εξής:

ΖΩΝΗ 1. Δείκτης όχλησης >40 NEF

ΖΩΝΗ 2. Δείκτης όχλησης $\approx 30 \div 40$ NEF

ΖΩΝΗ 3. Δείκτης όχλησης <30 NEF

Με τον όρο "χρήση γης" νοείται η ορθολογική ανάπτυξη των γειτονικών με το αεροδρόμιο περιοχών, έτσι ώστε να αποφεύγεται κατά το δυνατό η δυσμενής επίδραση του θορύβου στις καθημερινές ασχολίες των κατοίκων. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι συστάσεις χρήσεων γης.



ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΓΗΣ ΣΕ ΣΥΝΔΙΑΣΜΟ ΜΕ ΤΟ ΘΟΡΥΒΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΤΟΥ Κ.Α.ΚΑΛ.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του μοντέλου είναι:

- Υψόμετρο του αεροδρομίου :24.60ft (7.5m)
- Μέση θερμοκρασία εδάφους :31.5°C
- Επικρατέστεροι άνεμοι : B-BΔ
- Διαδικασία προσγείωσης :κατ' ευθεία
- Διαδικασία απογείωσης :κατ' ευθεία
- Ενεργό μήκος διαδρόμου :2600m
- Διεύθυνση διαδρόμου :169°/349°
- Τύποι α/σ :περιγράφονται παρακάτω
- Ημερήσιες αφιξοαναχωρήσεις :αν πραγματοποιούνται από 07:01÷22:00
- Νυκτερινές αφιξοαναχωρήσεις:αν πραγματοποιούνται από 22:01÷07:00

Βασική παρατήρηση: Λόγω του ό,τι ο υπολογισμός των ζωνών όχλησης απαιτεί τον διαχωρισμό του 24-ώρου σε δύο χρονικές περιόδους, στην στάθμη θορύβου της νυκτερινής κίνησης προστίθεται διόρθωση 10EPNdB

ΚΙΝΗΣΕΙΣ Α/Σ

Από τα επίσημα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας της Υ.Π.Α., η κίνηση κατά τα έτη 1989-1990 είναι ως εξής:

ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
1989	679	340	1,019
1990	728	286	1,014

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Κ.Α.ΚΑΛ. ΕΤΟΥΣ -1990-

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣ.	ΚΙΝΗΣΗ ΕΞ.
728	286

ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Ε Σ Ω Τ Ε Ρ Ι Κ Ο Υ		Ε Ξ Ω Τ Ρ Ι Κ Ο Υ	
ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
29,807	27,489	10,933	11,052

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ-ΝΥΚΤΕΡΙΝΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Οι ημερήσιες και νυκτερινές αφιξοαναχωρήσεις στον Κ.Α.ΚΑΛ., για τα έτη 1988 ÷ 1990, είναι:

ΕΤΟΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ	ΝΥΚΤΕΡΙΝΕΣ
1988	837	57
1989	995	24
1990	1012	02

Οι τύποι των α/σ που χρησιμοποιούσαν τις παλιές εγκαταστάσεις του α/δ της ΚΑΛ., είναι: ATR42, MD80, MD83, DC9.

Με την μεταφορά του αεροδρομίου στις νέες εγκαταστάσεις, υπήρξε μια προβλεπόμενη αναπροσαρμογή στις αφιξοαναχωρήσεις. Έτσι, για το εξάμηνο, από 31/03/91 ~ 26/10/91 πραγματοποιήθηκαν 500 ημερήσιες κινήσεις και 30 νυκτερινές. Οι τύποι των α/σ που χρησιμοποιούν τον Κ.Α.ΚΑΛ. είναι: ATR42(0.9tn), B737-400(7.5tn), A300(30.0tn).

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: 1) Η χρησιμοποίηση του ATR42 από την Ο.Α. στις ημερήσιες πτήσεις, επιβαρύνει ελάχιστα την εικόνα του θορύβου γύρω από το α/δ.

2) Από το πρόγραμμα πτήσεων CHARTERS-1991 για το προαναφερθέν χρονικό διάστημα, παρατηρούμε ό,τι ο τύπος B737-400 χρησιμοποιεί κατά κόρον τον Κ.Α.ΚΑΛ.

3) Η κίνηση εσωτερικού, για το έτος 1989, αποτελεί το 66.63% επί του συνόλου, ενώ το ποσοστό για το 1990

είναι ακόμα μεγαλύτερο: 71.79%

4) Από την κατανομή της κίνησης κατά την διάρκεια του 24-ώρου, βλέπουμε ό,τι από το 1988÷1990 οι νυκτερινές πτήσεις συνεχώς μειώνονται, (συμβολή από 6.37% σε 0.197%), ενώ το 1991 παρουσιάζεται μια σημαντική αύξησή τους, (αποτελούν το 5.66% των συνολικών κινήσεων). Αυτό οφείλεται στο ό,τι ο νέος αεροσταθμός εξυπηρετεί α/σ από τις 08:30÷22:00, με δυνατότητα λειτουργίας όλο το 24-ωρο, για την κάλυψη εκτάκτων περιστατικών καθώς και μη προγραμματισμένων πτήσεων, ενώ ο παλιός λειτουργούσε μόλις από τις 16:00÷19:00, με αποτέλεσμα οι διάφορες εταιρείες να επέλεγαν άλλα α/δ για την διακίνηση των επισκεπτών.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΓΗΣ

- A. Ικανοποιητική διαμονή χωρίς ειδικές απαιτήσεις ηχομόνωσης, για νέες κατασκευές.
- B. Αποφεύγονται νέες κατασκευές ή αστική ανάπτυξη, με εξαίρεση τις υφιστάμενες περιοχές. Για αυτές εκτελείται λεπτομερής ανάλυση των απαιτήσεων για μείωση του θορύβου. Τα χαρακτηριστικά ηχομόνωσης περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό των κτιρίων.
- Γ. Απαγορεύεται η κατασκευή και ανάπτυξη νέων κατασκευών.
- Δ. Δεν πρέπει να αναλαμβάνεται η κατασκευή νέων οικειών και η ανάπτυξή τους, εκτός αν περιλαμβάνεται στη μελέτη μια λεπτομερής ανάλυση των απαιτήσεων μείωσης του θορύβου και τα χαρακτηριστικά ηχομόνωσης.
- Ε. Νέες κατασκευές ή ανάπτυξη υφιστάμενων, δεν πρέπει να αναλαμβάνεται, εκτός αν είναι σχετικές με τον αερολιμένα.
- Ζ. Εκτελείται μια λεπτομερής ανάλυση του περιβάλλοντος σαν συνάρτηση του θορύβου (ηχομόνωση με συστήματα ενίσχυσης).

ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΗΜΕΙΩΝ ΜΕΤΡΗΣΗΣ

Οι μετρήσεις για την εύρεση του NEF έχουν πραγματοποιηθεί με τα απαραίτητα μηχανήματα και με βάση τις πορείες των αεροσκαφών, από την αρμόδια υπηρεσία και έγιναν με στατιστικά σταθερές θερμοκρασίες και σχετική υγρασία, ώστε να αποφευχθούν τυχόν ανομοιομορφίες. Οι μετρήσεις σε dB(A) φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

ΣΗΜΕΙΟ	ΤΥΠΟΣ Α/Σ	dB(A)σημείου	
1	S2	77.3 91.8 91.9	L T L+T
2	S2	83.3 91.8 92.3	L T L+T
3	S2	92.7 98.0 99.1	L T L+T
4	S2	100.1 112.6 112.8	L T L+T
5	S2	94.9 110.3 110.4	L T L+T
6	S2	88.0 101.0 101.2	L T L+T
7	S2	79.4 84.9 86.1	L T L+T
8	S2	75.2 88.2 88.4	L T L+T

όπου:οι μετρήσεις αναφέρονται στον τύπο α/σ B737-400

L=Προσγείωση (Landing)

T=Απογείωση (Take off)

Η συνισταμένη πίεση θορύβου (L+T) προκύπτει από την γνωστή σχέση:

$$\Sigma\text{ΠΘ}(L+T)=\Sigma\text{ΠΘ}(L)+10*\log(1+10^{\{\Sigma\text{ΠΘ}(T)-\Sigma\text{ΠΘ}(L)\}/10})$$

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα μπορούμε να σχεδιάσουμε τις καμπύλες των 25, 30, 35, και 40 NEF γύρω από τον διάδρομο του αεροδρομίου, με αποτέλεσμα να διαπιστώσουμε την επηροή του θορύβου των αεροσκαφών στον περιβάλλοντα χώρο. Τα παραπάνω φαίνονται στο σχήμα που ακολουθεί.

Από το σχήμα παρατηρούμε ότι ο θόρυβος που προκαλείται δεν επηρεάζει κατοικημένες περιοχές σε μεγάλη έκταση, τόσο κατά την προσγείωση όσο και κατά την απογείωση των αεροσκαφών.



Σ Υ Μ Π Ε Ρ Α Σ Μ Α Τ Α - Π Α Ρ Α Τ Η Ρ Η Σ Ε Ι Σ

Από την παραπάνω μελέτη και την όλη ενασχόληση με το θέμα των αεροπορικών μεταφορών στην Πελοπόννησο, μπορούμε να εξάγουμε τα παρακάτω συμπεράσματα:

Διαπιστώθηκε ότι τα υπάρχοντα αεροδρόμια του Αράξου και της Καλαμάτας είναι ικανά να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των αεροπορικών μεταφορών, σε βαθμό τέτοιο που να μην παρουσιάζεται η ανάγκη δημιουργίας νέου αεροδρομίου στην περιοχή. Η περαιτέρω ανάπτυξη όμως αυτών θεωρείται απαραίτητη, για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών.

Με κατάλληλους χειρισμούς και με τη δημιουργία - ανάπτυξη εμπορευματικών σταθμών, είναι δυνατόν να αναπτυχθεί η εμπορευματική κίνηση των αεροδρομίων, με αποτέλεσμα την εξαγωγική δραστηριότητά τους, όσον αφορά την γεωργική και βιομηχανική παραγωγή προϊόντων. Έτσι τα αγαθά μπορούν να μεταφέρονται κατευθείαν στο τόπο προορισμού τους χωρίς την αναγκαία μεταφορά τους δια μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Με τον τρόπο αυτό δύναται να επέλθει ανάπτυξη της παραγωγής, μια και η άμεση μεταφορά, και επομένως η άμεση κατανάλωση, επιφέρει την δυνατότητα ανταγωνιστικότερων τιμών και επομένως μεγαλύτερο κέρδος, αφού η ποιότητα των προϊόντων, και ιδιαίτερα των πρώιμων κηπευτικών, θα είναι πολύ καλύτερη απ' αυτήν που θα πετυχαίναμε με την μεταφορά αυτών με τα άλλα δίκτυα.

Η έλλειψη της τουριστικής υποδομής αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη της νότιας Πελοποννήσου, και εμποδίζει την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, η οποία είναι απαραίτητη για την επίτευξη υψηλής πληρότητας των κλινών της περιφέρειας. Η δημιουργία έργων υποδομής και η σωστή λειτουργία των αεροδρομίων

σε συνδιασμό με τις εξαιρετες παραλίες που διαθέτει η Πελοπόννησος μπορούν να επηρεάσουν την μελλοντική κατανομή της τουριστικής κίνησης.

Αναφορικά, για τα δύο κύρια αεροδρόμια, παρατηρούμε τα εξής:

Α Ρ Α Ξ Ο Σ

Η καλύτερη διαχείριση και η βελτίωση των υπαρχόντων εγκαταστάσεων, αποτελούν άμεση προτεραιότητα για την σωστή και ορθή λειτουργία του αεροδρομίου που σε συνδιασμό με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της περιοχής, θα επιφέρει καλύτερες συνθήκες μεταφοράς των τουριστών στους τόπους προορισμού τους.

Λόγω της θέσεως που κατέχει το αεροδρόμιο, θεωρούμε ότι μπορεί να λειτουργήσει σαν εναλλακτικό των Αθηνών, με τις απαραίτητες όμως βελτιώσεις: ανακατασκευή του οδοστρώματος για την αύξηση της αντοχής του, κατάλληλος ηλεκτρομηχανολογικός εξοπλισμός, ειδικευμένο προσωπικό, άμεση επέκταση των εγκαταστάσεων για την ικανή ανάληψη της κίνησης του αεροδρομίου των Αθηνών, δημιουργία τακτικών δρομολογίων λεωφορείων και σιδηροδρόμου, στοιχεία όμως, που αφού κριθούν απαραίτητα, απαιτούν αυξημένο κόστος για την υλοποίησή τους.

Κ Α Λ Α Μ Α Τ Α

Η σημερινή κατάσταση του αεροδρομίου είναι καλύτερη από αυτή του Αράξου, αφού ήδη παρέχει τις απαιτούμενες υπηρεσίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση τόσο των επιβατών όσο και των αεροσκαφών. Για να ανταπεξέλθει όμως στις μελλοντικές απαιτήσεις, είναι απαραίτητη η επέκταση των εγκαταστάσεών του. Οσον αφορά την υπόθεση χρησιμοποίησής του ως εναλλακτικό των Αθηνών προσφέρεται καλύτερα από αυτό του Αράξου, διότι διαθέτει όλα τα απαραίτητα στοιχεία (LCN, Η/Μ εξοπλισμό, ειδικευμένο προσωπικό).

Φυσικά, κρίνονται απαραίτητα: η επέκταση του αεροσταθμού, η βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, η δημιουργία πτήσεων μικροτέρων αεροσκαφών AIRBUS π.χ. ATR, τα οποία προκαλούν λιγότερη ηχορύπανση, και η δρομολόγηση λεωφορείων για τη μεταφορά των επιβατών.

Η πρόταση λειτουργίας κάποιου από τα δύο παραπάνω αεροδρόμια σαν εναλλακτικό των Αθηνών, γίνεται με σκοπό να προκαλέσει ανακούφιση στον ήδη υπερφορτωμένο και παρουσιάζοντα συμπτώματα κορεσμού αερολιμένα Αθηνών.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

1. Κ. Γ. Αμπακούμκιν , Αεροδρόμια, Αθήνα 1989.
2. Ενημερωτικό δελτίο Τ.Ε.Ε. , Πόρισμα Τ.Ε.Ε. για το πρόβλημα του Αεροδρομίου Σπάτων, Αθήνα -Φεβρουάριος 1976.
3. Νέο δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών αεροδρομίου Αράξου , Πάτρα 1985.
4. Πληροφοριακό δελτίο για το λιμάνι της Πάτρας, Τεχνική Υπηρεσία Λιμενικού Ταμείου Πατρών, Πάτρα 1990.
5. Πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης Αχαΐας, Πάτρα, Μάιος 1984.

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΠΟΠΤΗΣ: ΦΩΤΗΣ ΜΕΡΤΖΑΝΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΔΗΜΗΤΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗ
ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΡΕΜΟΥΝΔΟΥ

ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 1993

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Α Π Ο Γ Ρ Α Φ Ε Σ

	1951	1961	1971	1981	1991
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	85389	90145	88698	93020	97250
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	154361	135042	111263	107932	103840
ΑΧΑΪΑΣ	228871	239206	240854	275193	297318
ΗΛΕΪΑΣ	188274	188861	164061	160305	174021
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	113358	112505	113115	123042	142365
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	130898	118661	95840	93218	94916
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	227871	211970	173077	159818	167292

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

ΕΘΝΙΚΕΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΓΡΗΝΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

7060X4
ΤΕΛΕΣΙΟ

AGENCE DE RECHERCHE MARITIME

ETUDE 1990

MARITIME

1991

Επιβάτες CHARTERS κατά το 1990

Κατά τη διάρκεια του 1990 ήρθαν στην Ελλάδα με πτήσεις CHARTERS 4.605.204 τουρίστες. Ο αντίστοιχος αριθμός το 1989 ήταν 4.215.063 επιβάτες (αύξηση 9,3%).

Αφίξεις κατά Εθνικότητα

Αν θεωρήσουμε ότι οι επιβάτες των πτήσεων CHARTERS είναι κατά το μεγαλύτερο μέρος υπήκοοι της χώρας αναχώρησης του αεροσκάφους, τότε η κατανομή των τουριστών κατά εθνικότητα έχει ως εξής:

Το 99,4% προήλθε από την Ευρώπη και το υπόλοιπο 0,6% από τις άλλες Ηπείρους.

Από τους τουρίστες που ήρθαν με πτήσεις CHARTERS τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σύνολο παρουσίασαν οι Άγγλοι 33,0% ακολουθούν οι Γερμανοί με 23,9%, οι Σκανδιναβοί με 14,3%, οι Γάλλοι με 7,2%, οι Ολλανδοί με 6,9%, οι Αυστριακοί με 4,3% και άλλες εθνικότητες με μικρότερη συμμετοχή.

Αφίξεις κατά μήνα και αερολιμένα

Το 1990 ο Ιούλιος παρουσίασε τις ποιοσότερες αφίξεις με πτήσεις CHARTERS. Αναλυτικότερα τον πιο πάνω μήνα έφθασαν 889.703 επιβάτες που αντιπροσωπεύουν το 19,3% του συνόλου των τουριστών που ήρθαν στη χώρα με πτήσεις CHARTERS. Ακολουθούν ο Αύγουστος με 805.315 αφίξεις (συμβολή 17,2%) και ο Ιούνιος με 744.520 (συμβολή 16,1%).

Το 1990 η συμβολή των μηνών Ιουλίου, Αυγούστου και Ιουνίου αντιπροσωπεύει το 54,7% του συνόλου των αφίξεων με CHARTERS της κατηγορίας αυτής.

Το επτάμηνο Απριλίου-Οκτωβρίου 1990 ήρθαν 4552567 άτομα, που αντιπροσώπευαν το 98,8% των συνολικών αφίξεων CHARTERS; (1989 η κάλυψη έφθασε το 97,5%).

Τη μεγαλύτερη κίνηση για το 1990 παρουσίασαν οι αερολιμένες Ηρακλείου 1.126.350, Ρόδου 787117 και Ελληνικού 760.919.

Στον αερολιμένα Ηρακλείου, διακινήθηκε το 42,0% των Ολλανδών, το 37,3% των Ελβετών, το 7% των Γερμανών, το 23,1% των Σουηδών, το 30,8% των Ελγών, το 22,0% των Αυστριακών, το 17,0% των Άγγλων και το 20,7% των Γάλλων.

Στη Ρόδο έφθασε το 27,3% των Σκανδιναβών, το 17,5% των Ολλανδών, το 20,9% των Αυστριακών, το 13,0% των Ελβετών, το 17,1% των Γερμανών, το 15,1% των Άγγλων και το 14,7% των Ελγών. Στο Ελληνικό οι πτήσεις CHARTERS αντιπροσώπευαν το 60% των Γάλλων, το 40,0% των Ιταλών, το 27,3% των Ελγών, το 11,2% των Αυστριακών, το 14,5% των Σουηδών, το 9,9% των Γερμανών, το 11,0% των Άγγλων, το 6,6% των Ολλανδών και το 5,8% των Ελβετών.

Ο αερολιμένας της Κέρκυρας δέχτηκε το 27,0% των Άγγλων, το 8,0% των Αυστριακών, το 8,2% των Γερμανών, το 8,6% των Ελγών, το 5,6% των Ολλανδών, το 5,1% των Ελβετών και το 3,6% των Γάλλων.

Εόλος στους αερολιμένες Θεσ/νίκης, Ανδραβίδας και Κω διακινήθηκε μικρός αριθμός Άγγλων, Γάλλων Γερμανών, Ολλανδών, Σκανδιναβών, Αυστριακών και Ελβετών.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

Ετους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται με λεπτομέρεια για το 1990 η κατανομή των τουριστών που ήρθαν με πτήσεις CHARTERS κατά χώρα αναχώρησης αεροσκάφους, ο χρόνος που πραγματοποιήθηκαν αυτές οι πτήσεις, καθώς και οι αερολιμένες προσγειώσεως των αεροσκαφών.

Συμβολή επί τοις % των διαφορετικών αεροδρομίων της χώρας στις αφίξεις με πτήσεις
CHARTERS 1989-1990

ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑ	Ε Τ Η	
	1989	1990
ΕΛΛΗΝΙΚΟ	17,0	16,2
ΚΩΡΚΥΡΑ	13,2	13,3
ΧΑΝΙΑ	2,6	3,8
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	1,0	1,1
ΠΑΡΟΣ ΑΡΑΙΟΙ	0,7	0,7
ΙΡΑΚΛΕΙΟ	24,2	24,6
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	-	-
ΡΟΔΟΣ	17,9	17,1
ΚΑΒΑΛΑ	0,6	0,6
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	3,7	3,3
ΚΩΣ	7,5	7,4
ΖΑΝΤΟΡΙΝΗ	0,9	1,1
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1,2	1,1
ΣΑΡΟΣ	2,4	2,2
ΠΕΡΕΕΖΑ	0,9	1,0
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	2,6	3,1
ΜΥΚΟΝΟΣ	1,0	0,9
ΣΕΡΡΑΓΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	1,7	1,7
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	0,4	0,2
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	0,2	0,4
ΥΙΟΣ	0,1	0,2
ΠΑΡΟΣ	0,1	0,1
ΛΕΡΟΣ	0,1	0,1
ΜΕΛΟΣ	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	100,0	100,0

Αριθμοί μετρηθέντων κεφαλαίων κατά έτη 1989-1990

ΕΙΔΟΣ	1989	1990	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ	2310	2420	+4,8
ΕΞΕΛΙΚΤΑ	3874	5462	+41,0
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	78868	26093	-57,0
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	253259	319433	+25,1
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	629431	645885	+2,6
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	657209	744820	+11,6
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	788625	869703	+10,4
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	771476	865315	+11,3
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	790013	741063	-5,9
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	299806	326348	+8,8
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	14018	9423	-32,8
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	6182	9239	+49,5
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	4215063	4605204	+9,3

ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΕ ΠΤΗΥΑΙΣ ΜΑΡΤΙΟΣ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1990

ΑΝΑΧΩΡΙΣΤΕΣ ΑΠΡΟΕΚΧΕΙΡΩΣ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛ.	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛ.
	1989	1990	%	1989	1990	%
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	6182	2939	49.5	4215063	4605204	9.3
ΜΕΤΑΧΕΙΡΩΣΕΙΣ	6182	4719	76.3	4189412	516535	9.3
ΜΕΤΑΧΕΙΡΩΣΕΙΣ ΕΟΚ	2662	2115	79.6	2419885	2145424	9.5
ΜΕΤΑΧΕΙΡΩΣΕΙΣ ΕΟΚ	76	12	-36.8	111365	111015	93.5
ΑΕ	31	109	254.6	308630	330419	9.1
ΠΛΑΙΩ.	867	1729	198.0	903145	1101318	22.3
ΑΕ	-	-	-	201191	183191	-9.1
ΑΕ	1352	2397	72.1	1506226	1511091	0.5
ΑΕ	-	-	-	12279	16320	32.6
ΑΕ	146	-	-	26672	11799	-56.7
ΑΕ	203	706	94.8	65880	97626	48.2
ΑΕ ΟΡΘΟΔΟΞΗ	-	132	-	275091	316221	15.0
ΑΕ ΟΡΘΟΔΟΞΗ	-	-	-	142	212	49.3
ΑΕ ΟΡΘΟΔΟΞΗ	3514	3608	2.8	169522	232591	38.2
ΑΕ	1019	257	-25.7	166503	198119	18.9
ΑΕ	-	-	-	514	1181	106.8
ΑΕ	-	444	-	2491	5388	136.4
ΑΕ	-	-	-	2963	2101	-29.1
ΑΕ	443	253	2.3	226321	214031	-5.4
ΑΕ	1301	110	-84.6	9930	11131	15.1
ΑΕ	-	-	-	751	25	-66.7
ΑΕ	-	22	-	1050	653	-38.8
ΑΕ	-	-	-	281	171	-39.4
ΑΕ	162	466	108.7	222634	212804	-4.4
ΑΕ	501	687	37.1	15003	80367	19.2
ΑΕ	-	65	-	22	409	1762.2
ΑΕ	-	-	-	947	717	-24.4
ΑΕ	88	624	589.4	13939	21032	50.9
ΑΕ	-	-	-	46002	68504	48.9
ΑΕ	-	-	-	12312	19563	57.3
ΑΕ	-	-	-	13274	14625	10.2
ΑΕ	-	-	-	6045	2938	-51.3
ΑΕ	-	10	-	1977	953	-51.2
ΑΕ	-	510	-	4280	5923	38.5
ΑΕ	-	-	-	74	183	150.0

[illegible]

[illegible]

142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	142	638	14
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΠΕΥΣ

ΥΠΕΡΕΣΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΩΝ ΕΟΤ

Αφίξεις Τουριστών (1), ταξιδιωτικό συνάλλαγμα
και μέση κατά κεφαλή δαπάνη, 2) κατά την περίοδο

1955-1990

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ (ΕΤΩΡΙΑ)	% ΜΕΤΑΒΑΣΕ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤ. ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΣΕ \$ Ε.Π.Α.	% ΜΕΤΑΒΑΣΕ	ΜΕΣΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ \$ ΗΠΑ
1955	218.301	-	31,2	-	152
1957	261.733	19,9	41,5	32,9	166
1958	276.834	5,7	36,2	-12,7	142
1959	339.802	22,9	41,7	15,1	130
1960	299.430	17,3	49,3	18,2	141
1961	404.191	23,7	62,5	26,8	142
1962	497.524	21,0	76,0	21,6	140
1963	741.193	24,9	95,4	25,6	142
1964	737.495	2,2	91,3	-4,7	135
1965	976.125	28,9	107,6	13,4	127
1966	1.131.730	15,9	143,5	33,4	144
1967	996.473	-11,9	126,8	-11,6	149
1968	1.017.621	2,1	120,3	-5,1	137
1969	1.306.951	28,3	149,5	24,3	131
1970	1.609.210	23,2	193,6	29,5	155
1971	2.257.924	40,3	305,2	57,7	171
1972	2.731.567	21,0	392,7	28,6	176
1973	3.177.632	16,3	514,9	31,1	197
1974	2.186.304	-31,1	436,0	-15,3	253
1975	3.172.936	45,0	643,6	42,5	246
1976	4.243.663	33,7	823,7	32,6	225
1977	4.597.354	5,1	980,6	19,1	248
1978	5.081.033	13,6	1.326,3	35,2	293
1979	5.798.300	14,1	1.662,3	25,3	310
1980	5.271.115	-9,1	1.735,5	4,3	361
1981	5.577.109	5,8	1.831,0	6,5	356
1982	5.463.050	-2,0	1.527,2	-18,6	303
1983	5.258.372	-3,7	1.175,7	-23,0	246
1984	6.027.256	14,6	1.512,8	11,7	236
1985	7.039.426	16,9	1.428,0	6,6	217

ΔΙΑΝΥΜΕΡΕΥΣΕΙΣ ΒΡΑΧΕΙΑΣ ΣΥΣΤΕΩΣ
ΣΕΙΣΜΟΤΕΧΝΙΚΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΜΑΤΑ 1989 ΚΑΙ 1990
(ΕΤΕΡΟΤΕΛΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)

ΑΝΟΧΑΡΙΟΣ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Επιχειρήσεις Περιφέρειες και Νομοί	1989				1990				1989				1990			
	ΔΙΑΝΥΜΕΡΕΥΣΕΙΣ		ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΕΥΝΟΛΟ	ΔΙΑΝΥΜΕΡΕΥΣΕΙΣ		ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΕΥΝΟΛΟ	ΔΙΑΝΥΜΕΡΕΥΣΕΙΣ		ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΕΥΝΟΛΟ	ΔΙΑΝΥΜΕΡΕΥΣΕΙΣ		ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	ΕΥΝΟΛΟ
	ΠΡΟΔΩΣΗ	ΑΠΟΡΡΙΨΗ			ΠΡΟΔΩΣΗ	ΑΠΟΡΡΙΨΗ			ΠΡΟΔΩΣΗ	ΑΠΟΡΡΙΨΗ			ΠΡΟΔΩΣΗ	ΑΠΟΡΡΙΨΗ		
ΕΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	11396.206	32938.451	44334.657	2726.722	11346.413	35012.083	46358.496	2706.630	584.577	12442.16	1808.773	1185.473	1286.521	1771.994	1771.994	1771.994
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗΣ	810.107	2944.935	11050.42	83040	8354.489	2930.52	11285.41	83114	84691	122.263	206.934	776.84	120.675	198.359	198.359	198.359
Νομός Έβρου	244417	30600	275517	20680	276.567	37025	3135.92	23054	13815	26807	40622	121.65	29044	441.209	441.209	441.209
Ροδόπων	114761	10.169	124430	11263	118.289	9382	127.671	11119	28700	14561	43261	25275	10782	36057	36057	36057
Χάνων	82436	5620	88056	7435	88349	6810	95159	7471	-	-	-	-	-	-	-	-
Δράμας	57878	4868	62746	5682	60622	10250	70812	5506	-	-	-	-	-	-	-	-
Καβάλας	310.115	243678	553793	37980	291662	229.585	521247	35964	42176	80845	123071	40244	80849	121.093	121.093	121.093
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Νομός	1530.956	1894.072	3425.028	216.811	1408.388	1938.093	3346.481	212079	254179	466.172	760.351	207652	522.513	730.165	730.165	730.165
Λεπιδών	88852	10.375	99227	9466	89549	16359	105.908	9390	-	-	-	-	-	-	-	-
Βελβιδίων	932.554	465.800	1398.354	96290	877.571	535.337	1412.908	96282	43772	175434	222.726	51062	189.120	240.182	240.182	240.182
Χαλκιδικής	252.227	1228.378	1480.605	67403	214.1181	1118.159	1333.240	62595	136811	112.765	308.636	90250	159.661	249.911	249.911	249.911
Αιγίδας	13.027	9437	22.464	3515	11371	8537	19.908	3558	-	-	-	-	-	-	-	-
Πέλλας	54787	6142	60.929	7651	50032	6050	56082	7869	-	-	-	-	-	-	-	-
Ημαθίας	89.172	11789	100.461	8274	92839	14405	107.244	8095	-	-	-	-	-	-	-	-
Περικλής	100.337	162151	262.488	24212	72545	238.646	311.191	24290	113536	114.453	227.984	66340	173792	240.072	240.072	240.072

Περιφέρεια και Νομός	1989				1990				1991			
	Διανυμιερεβόγες		Κινοε πυρ ΠΙΕΑΝ	ΕΥΝΟΛΟ	Διανυμιερεβόγες		Κινοε πυρ ΠΙΕΑΝ	ΕΥΝΟΛΟ	Διανυμιερεβόγες		Κινοε πυρ ΠΙΕΑΝ	ΕΥΝΟΛΟ
	ΙΜΕΡΑΝ	ΑΠΟΡΑΝ			ΙΜΕΡΑΝ	ΑΠΟΡΑΝ			ΙΜΕΡΑΝ	ΑΠΟΡΑΝ		
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ												
Νομός Φλώρινας	273.509	295.59	303.068	298.12	288.429	28.212	316.641	30.292	-	-	-	-
Νομός Κοζάνης	92.476	5594	98.040	6643	104.034	5869	109.903	6878	-	-	-	-
Νομός Καστοριάς	95.538	11.064	106.602	12.178	99.611	11.260	110.871	12.827	-	-	-	-
Νομός Γρεβενών	74.165	11.410	85.575	7379	71.616	10.716	82.332	7576	-	-	-	-
	11.330	1491	12.821	3672	13.168	367	13.535	3011	-	-	-	-
Β. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ												
Νομός Ιωαννίνων	514.350	234.851	749.201	56.355	516.971	234.934	751.925	54.847	216.27	53.012	74.639	30.442
Νομός Αρτας	316.962	43.726	360.688	26.332	325.836	45.824	371.660	25.373	1623	14.922	16.545	1.875
Νομός Θεσσαλονίκης	53.322	4.762	58.084	3.778	52.816	4.039	56.855	3.643	-	-	-	-
Νομός Πρεσπών	46.039	53.793	99.832	8.176	47.889	60.255	108.144	8.654	3.256	18.314	21.570	3.673
	98.027	132.570	230.597	18.069	90.450	124.816	215.266	17.127	16.745	19.776	36.524	34.894
Β. ΘΕΣΣΑΛΙΑ												
Νομός Λαρίσης	886.829	422.763	1.307.592	101.522	870.170	457.855	1.360.025	102.262	12.615	41.898	54.513	9.480
Νομός Μαγνησίας	269.278	344.26	303.704	22.380	236.857	430.36	279.843	19.878	-	-	-	-
Νομός Τρικλίων	463.382	303.572	766.954	60.665	458.942	369.892	828.834	63.860	8.739	21.326	30.065	8.943
Νομός Κορίνθου	66.819	80.972	147.791	13.735	90.166	73.086	163.252	14.020	3.876	20.572	24.448	5.37
	37.350	3793	91.143	4.742	84.205	3841	88.046	4.504	-	-	-	-
Α. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ												
Νομός Κερκίρας	579.695	321.643	381.933	20.903	62.6015	331.9461	394.5976	20.4578	27.325	74.484	106.809	20.528
Νομός Κερκίρας	372.151	2.617.221	2.989.372	161.665	416.316	2.617.422	3.093.138	15.8782	15.085	66.323	81.108	10.853
Νομός Αλωπεκας	370.413	2.611.455	2.982.368	161.321	402.134	2.667.200	3.064.334	15.8195	15.085	66.323	81.108	10.853
Νομός Κιτίου	56.360	42.268	98.628	6.081	56.099	49.203	105.302	6.530	12.240	13.161	25.401	9.675
Νομός Λαμίας	84.728	196.087	280.815	18.527	77.362	225.811	303.233	18.538	-	-	-	-
	86.456	364.067	450.523	22.764	76.238	367.465	443.703	20.728	-	-	-	-

Επαρχίες Περιφέρειες και Νομοί	1989				1990				1991				1992				1993			
	Διανυμμερές		ΚΑΙΝΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΕΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	Διανυμμερές		ΚΑΙΝΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΕΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	Διανυμμερές		ΚΑΙΝΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΕΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	Διανυμμερές		ΚΑΙΝΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΕΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	Διανυμμερές		ΚΑΙΝΕΣ ΠΟΥ ΓΙΝΕΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΡΟΤΕΡΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ			ΠΡΟΤΕΡΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ			ΠΡΟΤΕΡΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ			ΠΡΟΤΕΡΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ			ΠΡΟΤΕΡΑ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ		
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Νομός Αιγίουλίου Αχαΐας Ηλείας	158.487 234.390 310.800 183.297	639.838 20.745 299.440 319.653	112.759 24.250 49.681 388.223	1.398.325 255.135 640.240 502.950	723.987 206.231 342.429 175.327	673.803 16.822 317.066 339.915	1.397.790 223.053 659.495 515.212	110.307 23.391 48.487 38.427	46.405 176 10.865 35.364	95.745 1690 11.957 82.101	44.327 541 12.313 31.473	109.514 3.634 15.704 90.176	153.841 4.175 28.017 121.619							
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ Νομός Φωκίδας Ευρυτανίας Φωκίδας Βοιωτίας Ευβοίας	883.389 274.787 89.416 97.017 73.843 348.126	712.288 115.054 456 190.230 38.208 368.340	144.430 41.944 9.311 24.525 12.230 56.420	1.595.677 390.041 89.872 287.247 112.051 716.466	883.904 246.857 89.597 102.331 77.577 367.547	724.000 118.077 510 195.901 26.380 383.132	1.607.709 364.934 90.107 298.232 103.957 750.679	140.947 39.132 10.060 22.161 12.754 56.840	36.348 34.839 - 1.504 - -	58.655 31.378 - 26.777 - -	36.865 36.244 - 621 - -	37.795 14.754 - 230.41 - -	74.660 50.998 - 23.662 - -							
ΑΤΤΙΚΗΣ Νομός Αττικής Αθήνα	2.423.646 2.423.646 1.627.623	5.606.199 5.606.199 3.795.198	600.369 600.369 370.881	8.029.845 8.029.845 5.422.821	2.572.812 2.572.812 1.770.938	5.703.521 5.703.521 4.028.480	3.276.333 8.276.333 5.799.418	590.657 590.657 371.299	16.347 16.347 -	133.650 133.650 -	116.75 116.75 -	114.911 114.911 -	126.585 126.586 -							
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Νομός Κορινθίου Αργολίδας Αργολίδας Μεσσηνίας Ναυπλίου	772.694 189.069 265.984 184.115 182.940 150.586	1.332.798 448.245 729.080 150.43 698.14 70.616	176.927 49.093 61.949 16.136 22.633 21.116	2.305.492 637.314 995.064 199.158 252.754 221.202	932.709 163.878 282.461 152.006 185.737 148.627	1.301.460 406.214 715.747 12.874 743.96 92.229	2.234.169 570.092 998.208 164.880 260.133 240.856	173.638 42.793 69.093 15.630 23.681 22.441	32.448 16.90 18.311 2.086 9.324 737	86.328 8.464 59.242 428 76.72 10.522	30.851 3.446 80.12 2.160 5.287 11.946	99.915 13.181 49.765 542 21.033 15.394	130.766 16.627 57.777 2.702 26.320 27.340							
ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Νομός Θεσσαλονίκης	1.423.646 1.423.646 1.627.623	5.606.199 5.606.199 3.795.198	600.369 600.369 370.881	8.029.845 8.029.845 5.422.821	2.572.812 2.572.812 1.770.938	5.703.521 5.703.521 4.028.480	3.276.333 8.276.333 5.799.418	590.657 590.657 371.299	16.347 16.347 -	133.650 133.650 -	116.75 116.75 -	114.911 114.911 -	126.585 126.586 -							

ΣΥΝΟΛΟ 344882

ΣΤ - 1

ΔΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΣΥΝΟΛΟ 344882

Εμφάνιση Περιφέρεια και Νομός	1987				1990				1989				1990			
	Διανυκτερεύσεις		Κλινικά κλινικά κλινικά		Διανυκτερεύσεις		Κλινικά κλινικά κλινικά		Διανυκτερεύσεις		Κλινικά κλινικά κλινικά		Διανυκτερεύσεις		Κλινικά κλινικά κλινικά	
	Ημερήσιες Ανοχές	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Ημερήσιες Ανοχές	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Ημερήσιες Ανοχές	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Ημερήσιες Ανοχές	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ	Εκπαιδευ Εκπαιδευ
1. ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Νομός Αλεξανδρ Λίον Λάριον	217.242 89.103 57.027 71.112	689.593 229.395 242.44 435.954	906.835 318.498 81.271 507.066	62.261 24.925 76.58 296.78	220.072 99.618 54.621 65.833	689.819 233.615 43.692 412.512	909.891 333.233 98.313 478.345	67.202 27.999 8.937 30.266	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -	- - - -
2. ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ Νομός Κυκλάδων Δωδεκανήσου Ρόδος	872.983 283.675 589.308 466.991	948.5767 675.091 9310.676 7134.648	10858.750 958.766 9899.984 7.601.639	532.779 77.240 455.535 334.052	866.775 218.903 537.872 461.032	10779639 642.462 10137.177 7542.496	11.646.414 921.365 10.725.049 8.003.528	540.915 72.211 468.704 331.326	9302 5776 3526 -	27037 26359 2695 -	38356 32.135 6221 45	9401 6445 2956 45	38.619 22419 16.200 13064	48.020 28.864 19.156 13109	- - - -	- - - -
3. ΚΡΗΤΗΣ Νομός Λασιθίου Ρεθύμνου Ηρακλείου Σφακίων	652.319 162.488 52.393 333.428 104.010	787.6145 607.607 1397.021 4289.644 1581.873	8528.464 770.095 1.449.414 4.623.072 1.685.883	400.565 499.04 633.25 204.419 82.912	600.667 155.095 45.317 302.542 97.713	8.835.734 975.462 1514.573 4675.067 1670.632	9436.401 1130.557 1.559.890 4977.609 1768.345	395.842 601.35 62.044 193.245 80.418	8570 - 535 7611 444	52952 - 1027 48.254 3671	61.542 - 1562 55.805 4115	6568 - 668 5725 175	43383 - 1888 36668 4827	49951 - 2556 42343 5002	- - - -	- - - -

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΕΟΚ

ΜΗΝΑΣ:

1990

ΠΕΡΙΟΔΟΣ: ΙΑΝ.-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

*Αρίθμους από το εξωτερικό προμηθευτών κατά υπηκοότητα
και αρίθμους προμηθευτών κατά ομάδες περιόδου (κρούζιέρες).

Χώρα υπηκοότητας των προμηθευτών	1989	1990	Ποσοστ. μεταβ. 1990 / 1989
I. ΚΡΑΤΗ ΕΥΡΩΠΗΣ	7.153.137	7.992.715	11,1
1. Αυστρία	267.939	286.525	6,9
2. Βέλγιο-Λουξεμβ.	162.901	201.807	23,9
3. Εσθονία	73.622	133.767	81,7
4. Γαλλία	478.031	565.407	18,3
5. Γερμανία Δ. Ο.	1.655.277	1.922.029	16,1
6. Γιουγκοσλαβία	369.161	580.733	57,3
7. Δανία	315.660	281.598	-10,8
8. Ελβετία	139.502	151.695	8,7
9. Ισπανία Βασίλειο	1.632.582	1.647.361	0,9
10. Ιρλανδία	62.685	67.835	8,2
11. Ισπανία	103.435	127.516	23,3
12. Ιταλία	569.345	620.766	9,0
13. Κύπρος	112.413	102.484	-8,8
14. Νορβηγία	69.432	91.755	32,2
15. Ολλανδία	428.573	495.699	15,7
16. Ουγγαρία	54.167	60.692	12,1
17. Πολωνία	67.770	61.073	-9,9
18. Πορτογαλία	37.180	27.408	-26,3
19. Ρουμανία	6853	11.258	64,3
20. Σουηδία	261.799	259.669	-0,8
21. Τσεχοσλοβακία	18.445	28.766	56,0
22. Φινλανδία	255.371	238.020	-6,8
23. Λοιπά κράτη Ευρώπης	10.994	28.852	162,4
II. ΚΡΑΤΗ ΑΣΙΑΣ	297.142	275.870	-7,2
24. Ιαπωνία	103.926	107.694	3,6
25. Ισραήλ	36.338	32.772	-9,8
26. Λίβανος-Συρία	33.931	23.836	-29,7
27. Τουρκία	43.683	43.406	-0,6
28. Ιράν	5.007	4.451	-11,1
29. Α. Κορηνή Μεσης Ανατολής	13.291	10.563	-20,5
30. Α. Κορηνή Ασίας	60.966	53.148	-12,8
III. ΚΡΑΤΗ ΑΦΡΙΚΗΣ	80.531	67.056	-16,7
31. Αίγυπτος-Σουδάν	30.419	23.056	-24,2
32. Νότιο Αφρικανική Ένωση	20.274	19.982	-1,4
33. Λοιπά κράτη Αφρικής	29.838	24.018	-19,5
IV. ΚΡΑΤΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ	344.802	332.623	-4,3
34. Αργεντινή	6.105	4.506	-26,2
35. Βραζιλία	15.348	11.313	-26,3
36. Κολομβία	8.482	6.264	-26,1
37. Εκτεταμένες Πολιτείες	278.856	273.849	-1,8
38. Καναδάς	78.933	74.218	-6,0
39. Λοιπά κράτη Αμερικής	12.078	12.473	3,3
V. ΚΡΑΤΗ ΟΚΕΑΝΙΑΣ	127.243	114.090	-10,3
40. Αυστραλία	113.248	101.142	-10,7
41. Λοιπά κράτη Ωκεανίας	13.995	12.948	-7,5
VI. ΕΣΣΔ	23.496	40.956	70,7
VII. ΜΕΛΟΣΟΡΙΣΤΕΣ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑΣ	-	-	-
VIII. ΣΥΝΟΛΟ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ	8.081.851	8.873.310	9,8
ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΠΕΡΙΟΔ. (ΚΡΟΥΖΙΕΡΕΣ)	459.111	437.182	-4,8
ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	8.540.962	9.310.492	9,0

Οι αριθμοί υπολογίζονται από το Δεχτίο Ταξιδιωτών που χρησιμοποιούνται
οι υπάκοοι των χωρών εκτός ΕΟΚ, από διεθνώς αεροπλάνα που γίνεται
στον σταθμό Ελβίου Διαδρομίων για τους υπάκοους των χωρών
της ΕΟΚ καθώς και από τις αρίθμους με απευθείας ελπίσματα από

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΙΩΝ ΑΡΧΟΣ

Με το παρόν έγγραφο σας η κατάσταση των μεταβολών του 1991, σε
αριθμούς, όπως ορίστηκε.

Ο αριθμός των Αεροπλάνων, η συνολική αξία τους όπως ορίστηκε, από τα
Αεροπλάνα, Ταξίδια και Ιπτάμενα και οι τιμές των μεταφορών που απορρέουν από
προηγούμενες και μεσοδρόμους είναι 737, 199, 727 και 1991.

Ο παρόντος πίνακας παρουσιάζει την κατάσταση των Αεροπλάνων και απο-
βλήτων την τελευταία τετραετία και κατά τους μήνες Απριλίου - Οκτωβρίου
κάθε έτους που διαρκεί και η τουριστική περίοδος.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ			ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΚΑΘΩΝ		
Αφίξεις	Αναχωρήσεις	TRANS	Προγυμνότητες	Απογυμνότητες	ΕΤΟΣ
27.632	27694	5759	364	364	1987
27613	27571	4424	372	372	1988
27403	23717	10730	469	469	1989
26600	26550	3413	357	357	1990
25800	23500	4099	312	312	1991

Ο Αερολιμενάρχης

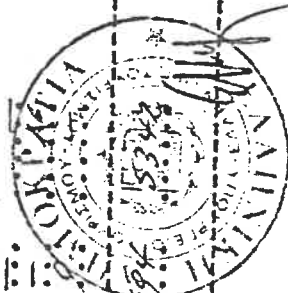
N. Βασιλοπούλου

ΝΟΜΟΥ : Α.Ν. 509/1983 ΝΟΜΟΥ : Α.Ν. 509/1983

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια με λουτ.	Δωμάτια Άλλα	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια Άλλα	Σύνολο με Άλλα
Ξενοδοχεία	1	51	104	—	1278	—	51
Α' Τάξεως	7	1278	2380	—	—	—	1183
Β' "	15	2252	4269	—	2252	—	2252
Γ' "	58	1412	2690	138	1274	—	2251
Δ' "	33	324	631	267	62	—	2404
Ε' "	9	69	130	63	6	—	267
BUNGALOWS	1	54	106	—	54	—	68
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	—	—	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Ξενοδοχεία	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	—	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	125	5478	10376	489	4969	—	10376
ΑΝΜΕΣ	—	—	—	—	—	—	—



ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία πολ.:	1	51	102	51	Ξενοδοχεία πολ.:	1	51	102	51
Α' Τάξεως	8	1396	2586	1396	Α' Τάξεως	8	1396	2586	1396
Β' "	15	2251	4247	2251	Β' "	15	2251	4247	2251
Γ' "	59	1518	2289	1518	Γ' "	61	1568	2893	1423
Δ' "	33	341	660	27	Δ' "	32	334	642	48
Ε' "	10	76	143	12	Ε' "	10	77	145	18
BUNGALOWS πολ.:	1	54	108	54	BUNGALOWS πολ.:	1	54	108	54
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	Γ' Τάξεως	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—	" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	—	—	—	—	" Β' Τάξ.	—	—	—	—
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—	" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—	Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	2	88	168	88	Γ' Τάξεως	3	95	178	95
Ξενώνες	—	—	—	—	Ξενώνες	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	2	36	70	24	Β' Τάξεως	2	36	70	24
Οικοτροφεία	—	—	—	—	Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	Β' "	—	—	—	—
Γ' "	1	16	28	16	Γ' "	1	16	28	16
Πανδοχεία	—	—	—	—	Πανδοχεία	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	133	5836	10449	484	ΣΥΝΟΛΟ	135	5933	10540	5262
Νομολ.	—	—	—	—	Νομολ.	—	—	—	—



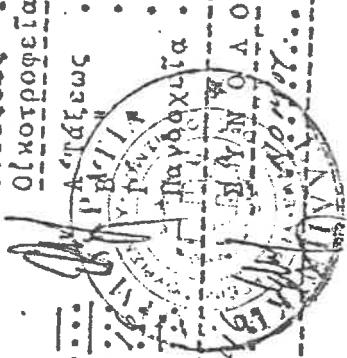
ΝΟΜΟΣ: ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ

1985

ΝΟΜΟΣ: ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ

1986

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία πολ.	1	51	102	51
Α' Τάξεως	8	1241	2389	1241
Β' "	17	2421	4576	2421
Γ' "	60	1541	2936	1541
Δ' "	32	334	642	334
Ε' "	10	80	150	80
BUNGALOWS πολ.	1	54	108	54
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	—	—	—	—
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	3	90	178	90
Ξενώνες	—	—	—	—
Α' Τάξεως	2	36	70	36
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	1	16	28	16
Πανδοχεία	1	8	18	8
ΣΥΝΟΛΟ	136	5873	11197	457
ΝΟΜΟΣ				



5600

417

11500

6037

138

11500

417

5600

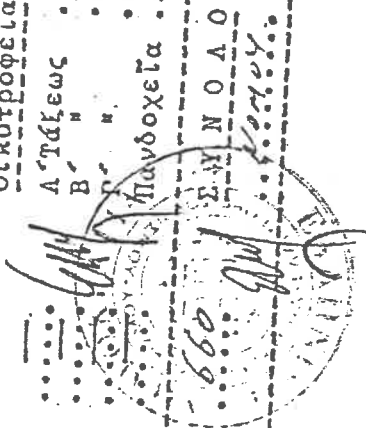
Τ Η Ρ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Εξυολο Κλινών	Απλὰ	Δωμάτια με λουτρό	Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Εξυολο Κλινών	Απλὰ	Δωμάτια με λουτρό
ΧΑΛΟΧΕΙΑ Πολ/ας	1	51	102	—	51	ΕΞΟΧΟΛΟΧΕΙΑ Πολ/ας	1	51	102	—	51
" Α' Τάξεως	8	1396	2667	—	1396	" Α' Τάξεως	8	1396	2667	—	1396
" Β' Τάξεως	17	2462	4656	—	2462	" Β' Τάξεως	17	2462	4656	—	2462
" Γ' Τάξεως	63	1584	3034	119	1465	" Γ' Τάξεως	62	1506	3067	116	1490
" Δ' Τάξεως	31	341	650	239	102	" Δ' Τάξεως	31	341	650	239	102
" Ε' Τάξεως	11	86	162	58	28	" Ε' Τάξεως	11	86	162	58	28
ΧΑΛΟΧΕΙΑ Πολ/ας	1	54	108	—	54	ΕΞΟΧΟΛΟΧΕΙΑ Πολ/ας	1	54	108	—	54
" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—
ΕΙΣ	—	—	—	—	—	ΕΙΣ	—	—	—	—	—
" Πολ/ας	—	—	—	—	—	" Πολ/ας	—	—	—	—	—
" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—
ΕΙΣ ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—	ΕΙΣ ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—
" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξεως	4	85	198	—	85	" Γ' Τάξεως	4	117	242	—	117
" Δ' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Δ' Τάξεως	—	—	—	—	—
ΕΙΣ	—	—	—	—	—	ΕΙΣ	—	—	—	—	—
" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξεως	2	36	70	—	24	" Γ' Τάξεως	2	36	70	—	24
" Δ' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Δ' Τάξεως	—	—	—	—	—
ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—	ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—
" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	" Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξεως	1	16	28	—	16	" Γ' Τάξεως	1	16	28	—	16
ΧΑΛΟΧΕΙΑ	1	9	18	9	—	ΧΑΛΟΧΕΙΑ	1	9	18	9	—
ΠΟΛΟΝΟΜΟΝ	140	6130	11683	437	5683	ΠΟΛΟΝΟΜΟΝ	139	6174	11680	434	5640

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Εύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία <i>Πολ.</i>	—	—	—	—
Α' Τάξεως	1	36	—	36
Β' "	2	96	—	96
Γ' "	15	410	95	315
Δ' "	20	506	222	62
Ε' "	8	62	52	10
BUNGALOWS <i>Πολ.</i>	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	1	40	—	20
Γ' Τάξεως	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	—	—	—	—
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	1	18	—	18
Ξενώνες	1	8	—	8
Α' Τάξεως	3	36	15	22
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	51	954	384	585



Νομός

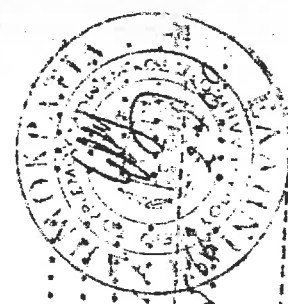
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια Απαλ	Δωμάτια με λουτ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια Απαλ	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία πολ.	—	—	—	—	Ξενοδοχεία πολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	1	36	—	36	Α' Τάξεως	1	36	—	36
Β' "	2	96	—	96	Β' "	2	96	—	96
Γ' "	16	432	81	351	Γ' "	16	432	64	368
Δ' "	20	295	213	82	Δ' "	20	295	213	82
Ε' "	8	65	51	14	Ε' "	8	65	51	14
BUNGALOWS πολ.	—	—	—	—	BUNGALOWS πολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	Γ' "	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τεξ.	—	—	—	—	" Α' Τεξ.	—	—	—	—
" Β' Τεξ.	1	20	—	20	" Β' Τεξ.	1	20	—	20
" Γ' Τεξ.	—	—	—	—	" Γ' Τεξ.	—	—	—	—
Επιηλ. Διαμ.	—	—	—	—	Επιηλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	1	18	—	18	Γ' Τάξεως	1	18	—	18
Ξενώνες	—	—	—	—	Ξενώνες	—	—	—	—
Α' Τάξεως	4	8	20	8	Α' Τάξεως	4	8	20	8
Β' Τάξεως	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—	Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	Γ' "	—	—	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—	Πανδοχεία	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	55	1025	365	660	ΣΥΝΟΛΟ	55	1025	365	660
ΝΟΜΟΣ	—	—	—	—	ΝΟΜΟΣ	—	—	—	—



Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	ΕΣΥΝΟΛΟ ΚΑΛΙΝΩΝ	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτρό	Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	ΕΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτρό
ΠΑΛΟΧΕΙΑ ΠΟΛ/α	—	—	—	—	—	ΣΕΜΟΛΟΧΕΙΑ ΠΟΛ/α	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	1	36	58	—	36	- Α' Τάξης	1	36	58	—	36
- Β' Τάξης	2	96	177	—	96	- Β' Τάξης	2	96	177	—	96
- Γ' Τάξης	17	444	831	64	380	- Γ' Τάξης	17	444	831	63	381
- Α' Τάξης	20	292	544	200	92	- Α' Τάξης	20	300	542	208	92
- Ε' Τάξης	8	65	112	51	14	- Ε' Τάξης	8	66	113	48	18
ΠΑΛΟΝ'S ΠΟΛ/α	—	—	—	—	—	ΒΥΡΓΑΛΙΟΝ'S ΠΟΛ/α	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΠΛS ΠΟΛ/α	—	—	—	—	—	ΜΟΤΕLS ΠΟΛ/α	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	1	20	40	—	20	- Β' Τάξης	1	20	40	—	20
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΠΛ ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—	ΕΡΗΜΑ ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	1	18	40	—	18	- Γ' Τάξης	2	65	113	—	65
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
ΟΝΕS	—	—	—	—	—	ΣΕΜΟΛΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	1	8	17	—	8	- Α' Τάξης	1	8	17	—	8
- Β' Τάξης	4	55	113	20	25	- Β' Τάξης	4	55	113	20	25
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—	ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—	ΠΑΛΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—
ΝΟΛΟ : 95	95	2101	1961	337	699	ΣΥΝΟΛΟ : 57	57	1000	2034	339	751
ΛΟΥ : 1904	1904	1904	1904	1904	1904	ΛΟΥ : 1904	1904	1904	1904	1904	1904

[illegible]

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια Άλλα	Δωμάτια με λουτ.
<u>Ξενοδοχεία</u>					
Α' Τάξεως	5	724	1187	—	724
Β' "	10	724	1362	25	749
Γ' "	20	724	1434	114	838
Δ' "	24	724	724	230	954
Ε' "	16	131	244	131	—
<u>BUNGALOWS</u>					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	1	81	156	—	81
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—	—
<u>Επιπλ.-Διαμ.</u>					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	1	44	62	—	44
Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—
Ξενοώνες	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	6	141	265	5	146
<u>Οικοτροφεία</u>					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	—
Πανδοχεία	4	11	35	1	—
ΣΥΝΟΛΟ	94	2014	5522	570	2425



28-7-83

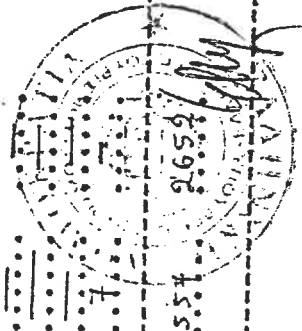
ΝΟΜΟΣ: ΑΧΑΪΑ

983

ΝΟΜΟΣ: ΑΧΑΪΑ

1984

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια μέ λουτ.
Ξενοδοχεία πολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	4	691	691	—
Β'	10	701	25	701
Γ'	26	971	112	859
Δ'	25	336	269	67
Ε'	10	135	135	—
BUNGALOWS πολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β'	—	—	—	—
Γ'	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τέξ.	—	—	—	—
" Β' Τέξ.	4	81	—	81
" Γ' Τέξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	2	89	—	89
Γ' Τάξεως	1	15	—	15
Ξενώνες	—	—	—	—
Α' Τάξεως	8	158	9	149
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β'	—	—	—	—
Γ'	—	—	—	—
Πανδοχεία	2	7	7	—
ΣΥΝΟΛΟ	89	3209	554	6012
ΝΟΜΟΣ	—	—	—	—



ΝΟΜΟΣ: ΑΧΑ/ΑΣ

1985

ΝΟΜΟΣ: ΑΧΑ/ΑΣ

1986

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Σενοδοχεία νογ.	—	—	—	—	Σενοδοχεία νογ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	4	681	—	681	Α' Τάξεως	4	691	—	691
Β' "	10	726	25	701	Β' "	10	650	25	625
Γ' "	26	1001	85	906	Γ' "	28	1061	85	906
Δ' "	27	361	266	85	Δ' "	26	348	265	83
Ε' "	11	143	143	—	Ε' "	11	143	143	—
BUNGALOWS νογ.	—	—	—	—	BUNGALOWS νογ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	Γ' Τάξεως	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
Α' Τάξ.	—	—	—	—	Α' Τάξ.	—	—	—	—
Β' Τάξ.	1	81	—	81	Β' Τάξ.	1	81	—	81
Γ' Τάξ.	—	—	—	—	Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Εμπλ. Διαμ.	—	—	—	—	Εμπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	2	89	—	89	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	2	25	—	25	Γ' Τάξεως	2	25	—	25
Σενώνες	—	—	—	—	Σενώνες	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	7	132	8	124	Β' Τάξεως	10	141	4	140
Οικοτροφεία	—	—	—	—	Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—	Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—	Γ' "	—	—	—	—
Πανδοχεία	3	7	—	7	Πανδοχεία	2	7	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	92	3256	619	2705	ΣΥΝΟΛΟ	98	3744	539	2705



Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Εύνολος Κλινών	Λομάτια Απλά	Λομάτια με λουτρ.	Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Εύνολος Κλινών	Λομάτια Απλά	Λομάτια με λουτρ.	Αριθμός Μονάδων	Εύνολος Κλινών	Λομάτια Απλά	Λομάτια με λουτρ.
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ Πολ/ας	—	—	—	—	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ Πολ/ας	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	4	691	—	691	" Α' τάξης	4	691	—	691	—	691	—	691
" Β' τάξης	12	775	25	750	" Β' τάξης	12	775	25	750	—	803	24	779
" Γ' τάξης	27	1028	49	979	" Γ' τάξης	28	1063	49	1014	—	1063	49	1014
" Δ' τάξης	25	340	254	83	" Δ' τάξης	24	335	252	83	—	335	252	83
" Ε' τάξης	10	133	133	—	" Ε' τάξης	10	133	133	—	—	133	133	—
BUNGALOWS Πολ/ας	—	—	—	—	BUNGALOWS Πολ/ας	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	—	—	—	—	" Α' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' τάξης	—	—	—	—	" Β' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Γ' τάξης	—	—	—	—	" Γ' τάξης	1	12	—	12	—	12	—	12
HOTELS Πολ/ας	—	—	—	—	HOTELS Πολ/ας	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	—	—	—	—	" Α' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' τάξης	1	81	—	81	" Β' τάξης	1	81	—	81	—	81	—	81
" Γ' τάξης	—	—	—	—	" Γ' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	—	—	—	—	" Α' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' τάξης	1	46	—	46	" Β' τάξης	2	78	—	78	—	78	—	78
" Γ' τάξης	2	25	—	25	" Γ' τάξης	2	25	—	25	—	25	—	25
" Δ' τάξης	—	—	—	—	" Δ' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
ΕΝΩΝΕΣ	—	—	—	—	ΕΝΩΝΕΣ	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	—	—	—	—	" Α' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' τάξης	10	192	4	188	" Β' τάξης	10	192	4	188	—	192	4	188
" Γ' τάξης	—	—	—	—	" Γ' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	—	—	—	—	" Α' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' τάξης	—	—	—	—	" Β' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Γ' τάξης	2	7	7	—	" Γ' τάξης	2	7	7	—	—	—	—	—
ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' τάξης	—	—	—	—	" Α' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' τάξης	—	—	—	—	" Β' τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—
" Γ' τάξης	2	7	7	—	" Γ' τάξης	2	7	7	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	40	3318	475	2843	ΣΥΝΟΛΟ	40	3318	475	2843	3390	6446	469	2921
ΟΜΟΥ	—	—	—	—	ΟΜΟΥ	—	—	—	—	—	—	—	—

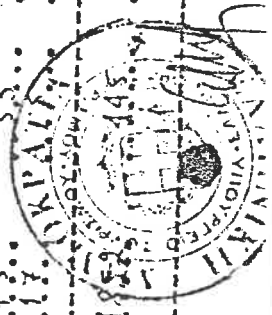
[illegible]

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Εύνολο Λογισμίων	Εύνολο Δωμάτων	Εύνολο Καλυσών	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία						
Α' Τάξεως	844	118	844	118	—	844
Β' "	7	330	7	330	11	319
Γ' "	24	613	24	613	118	552
Δ' "	13	240	12	224	146	78
Ε' "	14	137	14	137	132	5
BUNGALOWS						
Α' Τάξεως						
Β' Τάξεως						
Γ' Τάξεως						
Μοτέλ Πολ.						
" Α' Τάξ.						
" Β' Τάξ.						26
" Γ' Τάξ.						
Επιπλ. Δωμ.						
Α' Τάξεως						
Β' Τάξεως						
Γ' Τάξεως						
Ξενοδοχεία						
Α' Τάξεως						
Β' Τάξεως						
Οικοτροφεία						
Α' Τάξεως						
Β' "						
Γ' "						
Πανδοχεία						
ΕΥΝΟΛΟ	73	235	444	244	74	460



1902
 1902

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	5	964	—	964
Β "	7	330	11	319
Γ "	28	766	118	648
Δ "	13	231	151	80
Ε "	15	132	107	25
BUNGALOWS	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—
Γ "	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	1	36	—	36
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	—	—	—	—
Ξενώνες	—	—	—	—
Α' Τάξεως	2	15	—	15
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—
Γ "	5	54	53	1
Πανδοχεία	1	8	—	3
ΣΥΝΟΛΟ	77	2536	452	2091
ΥΠΟΛΟΙΠΑ	—	—	—	—



ΝΟΜΟΣ

ΣΥΝΟΛΟ 80 2673 5103 422 2251

ΝΟΜΟΣ: Η 7 Ε 1 Α Σ

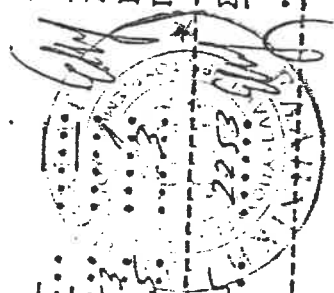
1985

ΝΟΜΟΣ: Η 7 Ε 1 Α Σ

ΝΟΜΟΣ: Η 7 Ε 1 Α Σ

1986

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια Άλλα	Δωμάτια μέ λουτ.	Σύνολο Κλινών	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια Άλλα	Δωμάτια μέ λουτ.
Ξενοδοχεία Νο 1									
Α' Τάξεως	5	864	—	—	1818	—	—	—	—
Β "	7	345	—	—	650	5	864	—	864
Γ "	31	891	11	334	1667	7	345	11	334
Δ "	12	188	85	796	183	32	908	80	818
Ε "	14	124	118	70	259	12	188	118	70
BUNGALOWS Νο 1	—	—	103	21	—	16	139	108	31
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Α' Τέξ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Β' Τέξ.	1	36	—	36	72	—	—	—	36
" Γ' Τέξ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Επιηλ. Διαμ.									
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ξενώνες	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	3	28	—	28	55	—	—	—	—
Οικοτροφεία									
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ "	5	54	—	54	115	—	—	—	—
Πανδοχεία	1	8	—	8	17	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	79	2630	305	2253	4836	81	2654	305	2272
Συνολικά									



Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Εύνοιο Κλινών	Ματιά Απλά	Δωμάτια με λουτρό	Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Εύνοιο Κλινών	Ματιά Απλά	Δωμάτια με λουτρό
ΝΟΛΟΧΕΙΑ Πολ/ας	—	—	—	—	—	ΕΞΟΔΟΧΕΙΑ Πολ/ας	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	5	884	1818	—	884	- Α' Τάξης	5	884	1818	—	884
- Β' Τάξης	7	345	650	11	334	- Β' Τάξης	8	406	766	11	395
- Γ' Τάξης	33	915	1709	84	831	- Γ' Τάξης	33	931	1741	84	847
- Δ' Τάξης	11	174	155	104	70	- Δ' Τάξης	11	174	355	104	70
- Ε' Τάξης	16	139	287	108	31	- Ε' Τάξης	16	139	287	108	31
NCALOWS Πολ/ας	—	—	—	—	—	HUNGALOWS Πολ/ας	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
TELS Πολ/ας	—	—	—	—	—	MOTELS Πολ/ας	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	1	36	72	—	36	- Β' Τάξης	1	—	72	—	36
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—	ΕΠΙΠ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
- Δ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Δ' Τάξης	—	—	—	—	—
MCNES	—	—	—	—	—	ΕΞΟΔΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	2	15	30	—	15	- Β' Τάξης	2	—	30	—	15
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—	ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	—	—	—	—	—	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	5	54	115	—	1	- Γ' Τάξης	5	54	115	—	1
ΛΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—	ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—
- Α' Τάξης	1	8	17	3	3	- Α' Τάξης	—	—	—	—	—
- Β' Τάξης	—	—	—	—	—	- Β' Τάξης	—	—	—	—	—
- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	- Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΝΟΛΟ ΜΟΥ	81	2650	4853	365	2385	ΕΥΝΟΛΟ ΜΟΥ	83	2735	5218	365	2370
1984						1988					

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Αλλα'	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία				
Α' Τάξεως	14	1052	150	902
Β "	24	654	263	391
Γ "	32	1193	218	905
Δ "	24	366	280	106
Ε "	5	53	48	4
BUNGALOWS				
Α' Τάξεως				
Β' Τάξεως				
Γ' Τάξεως				
Μοτέλ Πολ.				
" Α' Τάξ.				
" Β' Τάξ.	1	76	—	76
" Γ' Τάξ.				
Επιηλ. Διαμ.				
Α' Τάξεως				
Β' Τάξεως				
Γ' Τάξεως				
Ξενώνες				
Α' Τάξεως	2	49	5	44
Β' Τάξεως	2	203	54	149
Οικοτροφεία				
Α' Τάξεως				
Β "	1	20	20	—
Γ "	1	11	11	—
Πανδοχεία	1	4	4	—
ΣΥΝΟΛΟ	111	3634	1048	2586



3418148

ΝΟΜΟΥ

81

ΝΟΜΟΥ

3418148

1982

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Σενοδοχεία ηολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	12	953	81	812
Β' "	23	835	296	609
Γ' "	32	1123	192	931
Δ' "	22	350	238	112
Ε' "	5	53	50	3
BUNGALOWS ηολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	1	76	—	76
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	1	155	—	155
Σενώνες	2	63	4	59
Α' Τάξεως	8	111	30	141
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	2	20	20	—
Γ' "	1	11	11	—
Πανδοχεία	1	4	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	110	3820	1286	2964
ΝΟΜΟΥ	—	—	—	—



ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια Άλλα	Δωμάτια με λουτ.
Σενοδοχεία <i>λογ.</i>					
Α' Τάξεως	12	853	1718	66	887
Β "	23	864	1581	184	670
Γ "	37	1337	2008	209	1128
Δ "	20	294	569	240	54
Ε "	6	61	116	50	11
BUNGALOWS <i>λογ.</i>					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—	—
Γ "	—	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	—
Α' Τάξ.	—	—	—	—	—
Β' Τάξ.	1	76	140	—	76
Γ' Τάξ.	—	—	—	—	—
Εκπαιδ. Διαμ.	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	3	326	480	—	306
Σενώνες	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	2	49	83	5	44
Β' Τάξεως	3	281	303	30	171
Οικοτροφεία					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β "	2	40	44	—	—
Γ "	1	10	17	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	116	4171	7619	—	—
Νόμος					



ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια Άλλα	Δωμάτια με λουτ.
Σενοδοχεία <i>λογ.</i>					
Α' Τάξεως	13	1013	1920	78	835
Β "	23	863	1580	181	682
Γ "	38	1366	2584	212	1154
Δ "	20	300	580	243	57
Ε "	6	61	116	50	11
BUNGALOWS <i>λογ.</i>					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	—	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	—
Α' Τάξ.	—	—	—	—	—
Β' Τάξ.	1	76	140	—	76
Γ' Τάξ.	—	—	—	—	—
Εκπαιδ. Διαμ.	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	5	332	534	—	332
Σενώνες	—	—	—	—	—
Α' Τάξεως	2	49	83	5	44
Β' Τάξεως	3	281	483	30	171
Οικοτροφεία					
Α' Τάξεως	—	—	—	—	—
Β "	2	40	44	—	—
Γ "	1	10	17	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	120	4291	8061	828	3462
Νόμος					

Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Λοματρίων	Σύνολο Καλινών	Λοματρία Απλά	Λοματρία με λουτρό
ΙΟΛΟΧΕΙΑ Πολ/ας	—	—	—	—	—
" Α' Τάξης	13	1008	1913	61	847
" Β' Τάξης	23	933	1412	169	765
" Γ' Τάξης	38	1359	2550	185	1174
" Δ' Τάξης	20	300	580	243	57
" Ε' Τάξης	6	61	116	50	11
IGALOWS Πολ/ας	—	—	—	—	—
" Α' Τάξης	—	—	—	—	—
" Β' Τάξης	—	—	—	—	—
" Γ' Τάξης	1	32	64	—	32
PELS Πολ/ας	—	—	—	—	—
" Α' Τάξης	—	—	—	—	—
" Β' Τάξης	1	76	140	—	76
" Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΠΑ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—
" Α' Τάξης	—	—	—	—	—
" Β' Τάξης	1	17	34	—	17
" Γ' Τάξης	5	332	534	—	332
" Δ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΙΟΝΕΣ	—	—	—	—	—
" Α' Τάξης	2	49	83	5	44
" Β' Τάξης	9	200	483	30	170
" Γ' Τάξης	—	—	—	—	—
ΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—
" Α' Τάξης	—	—	—	—	—
" Β' Τάξης	2	20	44	20	—
" Γ' Τάξης	1	10	17	10	—
ΔΟΧΕΙΑ	1	4	8	4	—
ΣΥΝΟΛΟ	123	4401	8278	776	3225
ΜΟΥ	—	—	—	—	—

[illegible]

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία				
Α' Τάξεως	2	107	—	107
Β' "	4	208	6	202
Γ' "	14	487	22	465
Δ' "	15	156	148	8
Ε' "	11	78	78	—
BUNGALOWS				
Α' Τάξεως				
Β' Τάξεως				
Γ' Τάξεως				
Μοτέλ Πολ.				
" Α' Τάξ.				
" Β' Τάξ.				
" Γ' Τάξ.				
Εμπλ. Διαμ.				
Α' Τάξεως	1	27	—	27
Β' Τάξεως				
Γ' Τάξεως				
Ξενώνες	1	6	—	6
Α' Τάξεως	4	48	34	14
Β' Τάξεως				
Οικοτροφεία				
Α' Τάξεως				
Β' "				
Γ' "				
Πανδοχεία				
ΣΥΝΟΛΟ	52	1117	285	719
ΝΟΜΟΥ				



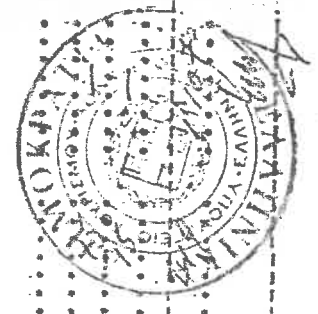
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία ημερ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	2	107	—	107
Β' "	4	208	6	202
Γ' "	13	509	22	487
Δ' "	16	170	143	27
Ε' "	10	65	65	—
BUNGALOWS ημερ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	—	—	—	—
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
'Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	2	36	—	36
Γ' Τάξεως	—	—	—	—
Ξενώνες	1	6	5	1
Α' Τάξεως	5	60	34	26
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	53	1161	2215	886
ΝΟΜΟΥ	—	—	—	—



Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια με λουτρό	Απλ.	Δωμάτια Δωμάτια	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια Δωμάτια	Απλ.	με λουτρό
ΔΟΧΕΙΑ Πολ/ας	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξης	2	107	209	107	—	—	2	107	209	—	—	107
Β' Τάξης	5	246	453	240	6	—	5	246	453	9	—	240
Γ' Τάξης	13	511	955	493	18	—	13	511	955	81	—	493
Δ' Τάξης	16	196	302	48	148	—	16	196	302	—	—	48
Ε' Τάξης	9	61	137	—	61	—	9	61	137	—	—	—
ΠΟΛΩΣ Πολ/ας	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—
Α' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ΠΟΛΩΣ Πολ/ας	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Δ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξης	1	7	15	7	—	—	1	7	15	—	—	7
Β' Τάξης	3	47	94	47	—	—	3	47	94	—	—	50
Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Δ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ΕΞΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξης	2	13	32	8	5	—	2	13	32	—	—	—
Β' Τάξης	9	106	220	98	8	—	9	106	220	5	—	14
Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	108
ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Α' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Β' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Γ' Τάξης	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	60	1294	2497	1048	246	—	63	1316	2557	246	—	1070
ΣΥΝΟΛΟ	60	1294	2497	1048	246	—	63	1316	2557	246	—	1070

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ		Αριθμός Μονάδων	Ενοίκιο Κλινών	Διαμέτρη Απλά	Σύνολο Κλινών	Αριθμός Μονάδων	Ενοίκιο Κλινών	Διαμέτρη Απλά	Σύνολο Κλινών
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023
Δ' Τάξης	Δ' Τάξης	15	377	53	377	15	377	53	377
Ε' Τάξης	Ε' Τάξης	9	137	61	137	9	137	61	137
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023
Δ' Τάξης	Δ' Τάξης	15	377	53	377	15	377	53	377
Ε' Τάξης	Ε' Τάξης	9	137	61	137	9	137	61	137
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023
Δ' Τάξης	Δ' Τάξης	15	377	53	377	15	377	53	377
Ε' Τάξης	Ε' Τάξης	9	137	61	137	9	137	61	137
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023
Δ' Τάξης	Δ' Τάξης	15	377	53	377	15	377	53	377
Ε' Τάξης	Ε' Τάξης	9	137	61	137	9	137	61	137
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023
Δ' Τάξης	Δ' Τάξης	15	377	53	377	15	377	53	377
Ε' Τάξης	Ε' Τάξης	9	137	61	137	9	137	61	137
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023
Δ' Τάξης	Δ' Τάξης	15	377	53	377	15	377	53	377
Ε' Τάξης	Ε' Τάξης	9	137	61	137	9	137	61	137
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ	Πολ/ας	2	209	107	209	2	209	107	209
Α' Τάξης	Α' Τάξης	2	209	107	209	2	209	107	209
Β' Τάξης	Β' Τάξης	5	453	240	453	5	453	240	453
Γ' Τάξης	Γ' Τάξης	13	1023	528	1023	13	1023	528	1023

ΝΟΜΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤ.	ΝΟΜΟΥ
ΑΡΓΕΣΤΗΝΗ	1982									ΑΡΓΕΣΤΗΝΗ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ	ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
Ξενοδοχεία					Ξενοδοχεία					Ξενοδοχεία
Α' Τάξεως	5	1069	26	534	Α' Τάξεως	5	597	26	597	Α' Τάξεως
Β "	20	842	42	385	Β "	20	472	42	472	Β "
Γ "	15	356	150	36	Γ "	15	186	150	186	Γ "
Δ "	20	319	167	—	Δ "	20	167	167	167	Δ "
Ε "					Ε "					Ε "
BUNGALOWS					BUNGALOWS					BUNGALOWS
Α' Τάξεως					Α' Τάξεως					Α' Τάξεως
Β "					Β "					Β "
Γ "					Γ "					Γ "
Μοτέλ Πολ.					Μοτέλ Πολ.					Μοτέλ Πολ.
" Α' Τάξ.					" Α' Τάξ.					" Α' Τάξ.
" Β' Τάξ.					" Β' Τάξ.					" Β' Τάξ.
" Γ' Τάξ.					" Γ' Τάξ.					" Γ' Τάξ.
Εμπλ. Διαμ.					Εμπλ. Διαμ.					Εμπλ. Διαμ.
Α' Τάξεως					Α' Τάξεως					Α' Τάξεως
Β' Τάξεως					Β' Τάξεως					Β' Τάξεως
Γ' Τάξεως					Γ' Τάξεως					Γ' Τάξεως
Ξενώνες					Ξενώνες					Ξενώνες
Α' Τάξεως	6	121	18	6	Α' Τάξεως	6	68	12	68	Α' Τάξεως
Β' Τάξεως	70	129	—	52	Β' Τάξεως	70	—	—	—	Β' Τάξεως
Οικοτροφεία					Οικοτροφεία					Οικοτροφεία
Α' Τάξεως					Α' Τάξεως					Α' Τάξεως
Β "					Β "					Β "
Γ "	2	36	15	—	Γ "	2	15	15	15	Γ "
Πανδοχεία	2	26	15	—	Πανδοχεία	2	15	15	15	Πανδοχεία
ΣΥΝΟΛΟ	71	1456	473	1023	ΣΥΝΟΛΟ	71	1526	2823	2823	ΣΥΝΟΛΟ
Αρμόγ.					Αρμόγ.					Αρμόγ.



1982

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Δωμάτια Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία ηολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	5	597	26	571
Γ' "	20	489	45	444
Δ' "	15	184	138	46
Ε' "	17	141	141	—
ΣΥΝΟΛΟ	—	—	—	—
ΒUNGALOWS ηολ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	—	—	—	—
Γ' "	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τάξ.	—	—	—	—
" Β' Τάξ.	—	—	—	—
" Γ' Τάξ.	—	—	—	—
Επιπλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	1	9	—	9
Ξενώνες	1	6	—	6
Α' Τάξεως	1	84	4	80
Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' "	1	7	1	—
Γ' "	1	9	9	—
Πανδοχεία	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	68	1526	310	1156
ΠΡΩΤΟΧ.	—	—	—	—

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

ΝΟΜΟΣ: ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

1985

ΝΟΜΟΣ: ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

1986

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωμάτων	Δωμάτια 'Απλά	Δωμάτια με λουτ.
Ξενοδοχεία	πολ.	—	—	—	Ξενοδοχεία	πολ.	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β "	5	574	26	58	Β "	5	650	26	624
Γ "	22	527	45	482	Γ "	24	547	45	532
Δ "	14	182	134	58	Δ "	15	192	134	58
Ε "	18	161	122	39	Ε "	19	169	122	42
BUNGALOWS	πολ.	—	—	—	BUNGALOWS	πολ.	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ "	—	—	—	—	Γ' Τάξεως	—	—	—	—
Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—	Μοτέλ Πολ.	—	—	—	—
" Α' Τξ.	—	—	—	—	" Α' Τξ.	—	—	—	—
" Β' Τξ.	—	—	—	—	" Β' Τξ.	—	—	—	—
" Γ' Τξ.	—	—	—	—	" Γ' Τξ.	—	—	—	—
Επιηλ. Διαμ.	—	—	—	—	Επιηλ. Διαμ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β' Τάξεως	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Γ' Τάξεως	3	40	—	40	Γ' Τάξεως	4	50	—	50
Ξενοδοξ.	—	—	—	—	Ξενοδοξ.	—	—	—	—
Α' Τάξεως	1	108	4	5	Α' Τάξεως	1	112	4	108
Β' Τάξεως	—	—	—	—	Β' Τάξεως	—	—	—	—
Οικοτροφεία	—	—	—	—	Οικοτροφεία	—	—	—	—
Α' Τάξεως	—	—	—	—	Α' Τάξεως	—	—	—	—
Β "	—	—	—	—	Β "	—	—	—	—
Γ "	—	—	—	—	Γ "	—	—	—	—
Πανδοχεία	—	—	—	—	Πανδοχεία	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	74	1614	337	1277	ΣΥΝΟΛΟ	78	1772	352	1420
ΝΟΜΟΣ	—	—	—	—	ΝΟΜΟΣ	—	—	—	—

Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Λοματρίων	Χο Δομάτια Απλά	Χο Δομάτια με λουτρ.	Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δομάτια Απλά	Χο Δομάτια με λουτρ.
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ Πολ/ας					ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ Πολ/ας			
- Α' Τάξης	6	699	26	673	- Α' Τάξης			
- Β' Τάξης	26	630	45	585	- Β' Τάξης	7	716	1352
- Γ' Τάξης	16	802	134	68	- Γ' Τάξης	27	651	1237
- Δ' Τάξης	19	169	127	42	- Δ' Τάξης	15	197	364
- Ε' Τάξης					- Ε' Τάξης	18	168	381
BUNGALOWS Πολ/ας					BUNGALOWS Πολ/ας			
- Α' Τάξης					- Α' Τάξης			
- Β' Τάξης					- Β' Τάξης			
- Γ' Τάξης					- Γ' Τάξης			
MOTELS Πολ/ας					MOTELS Πολ/ας			
- Α' Τάξης					- Α' Τάξης			
- Β' Τάξης					- Β' Τάξης			
- Γ' Τάξης					- Γ' Τάξης			
ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ					ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΡ/ΤΑ			
- Α' Τάξης					- Α' Τάξης			
- Β' Τάξης					- Β' Τάξης			
- Γ' Τάξης	4	50		50	- Γ' Τάξης	5	78	139
- Δ' Τάξης					- Δ' Τάξης			
ΞΕΝΩΝΕΣ					ΞΕΝΩΝΕΣ			
- Α' Τάξης	1	6		6	- Α' Τάξης	1	6	12
- Β' Τάξης		128	4	124	- Β' Τάξης	18	151	285
- Γ' Τάξης					- Γ' Τάξης			6
ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ					ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ			
- Α' Τάξης					- Α' Τάξης			
- Β' Τάξης					- Β' Τάξης			
- Γ' Τάξης					- Γ' Τάξης			
ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ					ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ			
- Α' Τάξης	2	15	15		- Α' Τάξης	2	15	16
- Β' Τάξης	84	1886	358	838	- Β' Τάξης	15	26	26
- Γ' Τάξης					- Γ' Τάξης	1880	3752	357
Υ Ν Ο Λ Ο Υ Μ Ο Υ					Υ Ν Ο Λ Ο Υ Μ Ο Υ			
- Α' Τάξης					- Α' Τάξης			
- Β' Τάξης					- Β' Τάξης			
- Γ' Τάξης					- Γ' Τάξης			

Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια με λουτρό	Κ Α Τ Η Γ Ο Ρ Ι Α	Αριθμός Μονάδων	Αριθμός Δωματίων	Σύνολο Κλινών	Δωμάτια με λουτρό
9	247	1413	26	ΠΕΡΙΟΧΕΙΑ ΠΟΛ/ΑΣ	9	247	1413	26
30	741	1404	31	Α' Τάξης	30	741	1404	31
16	211	392	131	Β' Τάξης	16	211	392	131
18	166	320	116	Γ' Τάξης	18	166	320	116
				Δ' Τάξης				
				Ε' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				
				ΠΟΛ/ΑΣ				
				Α' Τάξης				
				Β' Τάξης				
				Γ' Τάξης				

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δ/ΝΣΗ:

ΤΜΗΜΑ:

ΝΟΜΟΣ: ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 31-12-90

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ

ΚΛΙΝΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ ή ΝΤΟΥΣ

146
6327
11.969
434
5.890

146
6327
11.969
434
5.890

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό ή ντους
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	1	51	102	—	51
» Α'. τάξης	8	1396	2587	—	1396
» Β'. »	17	2458	4648	—	2458
» Γ'. »	65 - 2	1725	3298	119	1606
» Δ'. »	31 - 5	343	652	231	112
» Ε'. »	12 - 3	100	189	72	28
BUNGALOWS Πολυτελ.	1	54	108	—	54
» Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »	41				
Μοτέλ Πολυτελείας					
» Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »					
Επιπλωμένα Διαμερίσματα					
» Α'. τάξης					
» Β'. »	1	12	24	—	12
» Γ'. »	5 - 1	122	242	—	122
Εενώνες Α'. τάξης	1	11	21	—	11
» Β'. »	2	36	70	12	24
Οικοτροφεία Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »	1	16	28	—	16
Πανδοχεία γενικά					

Μοινοί

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δ/ΝΣΗ: Πατρών.

ΤΜΗΜΑ:

ΝΟΜΟΣ:

ΑΡΚΑΔΙΑΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

31-12-1990

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ

59

ΔΩΜΑΤΙΑ

1156

ΚΛΙΝΕΣ

2160

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ

324

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ ή ΝΤΟΥΣ

832

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό ή ντους
Ξενοδοχεία Πολυτελείας	0				
» Α'. τάξης	0				
» Β'. »	2	96	177	-	96
» Γ'. »	17	479	886	65	414
» Δ'. »	19	213	525	191	82
» Ε'. »	9	66	123	48	18
BUNGALOWS Πολυτελ.	470	914	1711		
» Α'. τάξης	120	242	449		
» Β'. »	59	1156	2160		
» Γ'. »					
Μοτέλ Πολυτελείας					
» Α'. τάξης					
» Β'. »	12	20	40	-	20
» Γ'. »					
Επιπλωμένα Διαμερίσματα					
» Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »	6	159	279	-	159
Ξενώνες Α'. τάξης	1	8	17	-	8
» Β'. »	41	55	113	20	35
Οικοτροφεία Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »					
Πανδοχεία γενικά					

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δ/ΝΣΗ:

ΤΜΗΜΑ:

ΝΟΜΟΣ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

ΑΧΑΪΑΣ

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ

ΚΛΙΝΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ ή ΝΤΟΥΣ

98

3354

6416

439

2935

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό ή ντους
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
» Α'. τάξης	4	633	1180	-	633
» Β'. »	13	880	1658	24	856
» Γ'. »	28	1022	1919	42	980
» Δ'. »	23	300	604	235	65
» Ε'. »	10	133	253	127	6
BUNGALOWS Πολυτελ.					
» Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »	1	12	23	-	12
Μοτέλ Πολυτελείας					
» Α'. τάξης					
» Β'. »	1	81	156	-	81
» Γ'. »					
Επιπλωμένα Διαμερίσματα					
» Α'. τάξης					
» Β'. »	3	74	148	-	74
» Γ'. »	3	40	75	-	40
Ξενώνες Α'. τάξης					
» Β'. »	10	192	383	4	188
Οικοτροφεία Α'. τάξης					
» Β'. »					
» Γ'. »					
Πανδοχεία γενικά	2	7	15	7	-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΝΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
& ΔΥΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟ
(061) 2420.303

ΝΟΜΟΣ

ΗΛΕΙΑΣ

ΔΗΜΟΣ

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

31 12 90

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ

ΚΑΙΝΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ Ή ΙΝΤΟΥΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Καίων	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με Λουτρό ή Ίντους
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
Α τάξης	6	984	1341	-	994
Β τάξης	5	40	156	11	393
Γ τάξης	34	1123	2093	70	1043
Δ τάξης	14	194	101	104	86
Ε τάξης	16	124	256	109	12
BUNGALOWS Πολυτελείας					
Α τάξης					
Β τάξης					
Γ τάξης					
Μοτέλ Πολυτελείας					
Α τάξης					
Β τάξης	1	36	72	-	36
Γ τάξης					
Επιπλ. Διαμίσματα Α τάξης					
Β τάξης	1	32	48	-	32
Γ τάξης	1	61	79	-	71
Δ τάξης					
Ξενώνες Α τάξης	1	8	16	-	8
Β τάξης	3	30	44	-	40
Οικοτροφεία Α τάξης					
Β τάξης					
Γ τάξης	6	8	113	53	1
Πανδοχεία γενικά	1	8	7	5	3

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
6 ΔΥΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣΠΑΡΟΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟ
0611 420.303 : 4 Ε

ΝΟΜΟΣ:

ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

ΔΗΜΟΣ:

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

31-12-1989

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ

ΚΛΙΝΕΣ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ Ή ΥΠΟΥΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό ή υπούς
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
Α' τάξης	14	1063	1012	31	1032
Β' τάξης	25	1081	1981	63	918
Γ' τάξης	40	1292	471	104	1125
Δ' τάξης	19	285	547	213	65
Ε' τάξης	6	61	16	50	11
BUNGALOWS Πολυτελείας					
Α' τάξης					
Β' τάξης					
Γ' τάξης		32	30		32
Μοτέλ Πολυτελείας					
Α' τάξης					
Β' τάξης	1	46	140		46
Γ' τάξης					
Εμπία Διαμίσματα Α' τάξης					
Β' τάξης	1	78	50		38
Γ' τάξης	4	386	645		336
Δ' τάξης					
Ξενώνες Α' τάξης		47	83	5	44
Β' τάξης		73	348	21	146
Οικιακά Α' τάξης					
Β' τάξης		5	44	20	
Γ' τάξης	1	10	7	10	
Παροχεία Ξενοκ		4	17	4	

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟ:
(061) 420.803 - 4 - 5

ΝΟΜΟΣ:

ΛΑΒΕΝΙΑΣ

ΔΗΜΟΣ:

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

31-12-89

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ:

ΔΩΜΑΤΙΑ:

ΚΛΙΝΕΣ:

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ:

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ ΠΙΝΤΟΥΣ:

1250

639

241

1250

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μοναδών	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό πιντούς
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
Α' τάξης	2	102	209	—	102
Β' τάξης	5	553	477	6	252
Γ' τάξης	4	594	1112	18	516
Δ' τάξης	16	209	409	143	66
Ε' τάξης	9	61	137	61	—
BUNGALOWS Πολυτελείας	46	224	234		
Α' τάξης		233	485		
Β' τάξης					
Γ' τάξης					
Ματέι Πολυτελείας					
Α' τάξης					
Β' τάξης					
Γ' τάξης					
Επιπλ. Διαρμίσια Α' τάξης		10	10		10
Β' τάξης	5	55	113		55
Γ' τάξης					
Δ' τάξης					
Ξενοδοχεία Α' τάξης	10	51	116	5	46
Β' τάξης	11	47	240	8	102
Οικογενειακά Α' τάξης					
Β' τάξης					
Γ' τάξης					
Πανδοχεία γενικά					

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΥΝΑΜΙΔΟΥΡΙΣΜΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
& ΔΥΤΙΚΗΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟ
061) 420.303-4-5

ΝΟΜΟΣ: ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

ΔΗΜΟΣ:

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ 102

ΔΩΜΑΤΙΑ 215

ΚΛΙΝΕΣ 403

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ 261

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΚΟΥΤΡΟ Ή ΝΤΟΥΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με Κουτρό ή Ντούς
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
Α' τάξης	1	36	74	—	36
Β' τάξης	10	679	1330	36	643
Γ' τάξης	31	862	1544	31	181
Δ' τάξης	17	224	416	13	93
Ε' τάξης	10	132	321	22	160
BUNGALOWS Πολυτελείας	79	1164	2328		
Α' τάξης					
Β' τάξης	2	60	113		60
Γ' τάξης	2	25	45		25
Μοτέλ Πολυτελείας					
Α' τάξης					
Β' τάξης					
Γ' τάξης					
Επιπλ. Διαμίστ. Α' τάξης					
Β' τάξης					
Γ' τάξης	8	111	206		129
Δ' τάξης					
Ξενώνες Α' τάξης	1				6
Β' τάξης	6	29	53	6	43
Οικοτροφεία Α' τάξης					
Β' τάξης					
Γ' τάξης	1	1	16	1	—
Πανδοχεία γενικά			26	16	—

Π Ε Ρ Ι Ο Δ Ο Σ Ι Α Ν Ο Υ Α Ρ Ι Ο Υ - Δ Ε Κ Ε Μ Β Ρ Ι Ο Υ

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΩΝ 1988	ΠΟΣΟΣΤΟ 85/87%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΟΛΟΓΩΝ 1988	ΠΟΣΟΣΤΟ 86/87%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΩΝ 1987	ΠΟΣΟΣΤΟ 86/87%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΟΛΟΓΩΝ 1987	ΠΟΣΟΣΤΟ 83/87%
ΑΡΓΟΝΙΑΣ	105.904	2,23	524.010	-3,13	362.354	-1,50	368.793	-1,50
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	60.472	1,57	2.113	-416,11	72.582	-0,33	73.032	-0,33
ΑΡΧΑΙΑΣ	102.172	6,83	92.201	-10,42	254.433	-0,23	255.016	-0,23
ΒΑΡΕΙΑΣ	82.242	-3,68	209.351	0,95	290.603	-0,48	300.657	-0,48
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	57.994	0,71	93.192	-12,41	151.190	-7,31	163.991	-7,31
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	70.705	10,92	50.081	-7,98	130.767	0,95	129.550	0,95
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	70.955	29,74	36.349	0,65	107.345	18,28	90.759	18,28
ΕΥΡΩΤΑΣ	524.541	5,53	753.354	-4,67	1.377.904	-0,24	1.381.256	-0,24
ΑΙΤΩΛΙΑΣ	97.077	5,43	14.817	-32,87	111.844	-1,94	115.351	-1,94
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	21.888	-1,14	27.532	-0,69	49.420	-0,89	49.354	-0,89
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	21.003	4,52	23.250	-12,22	44.255	-4,94	46.535	-4,94
ΑΙΤΩΛΙΑΣ	21.113	0,51	11.677	8,58	32.790	3,31	31.739	3,31
Γ ΕΝΣΕΛΩΝ	785.534	5,24	830.540	-5,29	1.515.221	-0,45	1.523.137	-0,45

ΣΥΝΟΛΟ 16 ΜΟΝΑΔΕΣ → 10219 ΚΛΙΝΕΣ 51

N. ΑΧΑΪΑΣ - ΣΧΕΔΙΑ ΠΟΙ ΕΧΟΥΝ

ΕΓΚΡΙΘΕΙ (ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΟΥΣΙΑ)

①

		ΑΡΙΘΜΟΣ
ΠΕΡΙΟΧΗ:	ΕΙΔΟΣ - ΤΥΠΗ	ΜΟΝΑΔΩΝ
1. ΑΙΓΙΟ:	ΓΕΝΙΚΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟ	ΜΟΝΑΔΕΣ: (2)
	ΤΥΠΟΙ Γ' 1	ΔΟΜΑΤΙΑ 65
	ΓΕΝΙΚΟ Β' 1	ΚΛΙΝΕΣ: 3.688
2. ΛΟΓΓΟΣ:	ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΤΑ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: (2)
	ΓΕΝΙΚΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟ ΤΥΠΟΙ Α 1	ΔΟΜΑΤΙΑ 88
		ΚΛΙΝΕΣ 160
3. ΣΕΡΒΙΑΝΙΤΙΚΑ:	ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΤΑ 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: (2)
	ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΤΑ Β 1	ΔΟΜΑΤΙΑ: 18
		ΚΛΙΝΕΣ: 31
4. ΣΛΩΒΑΝΙΟΤΙΚΑ:	ΑΝΕΣ ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜ. 2	ΜΟΝΑΔΕΣ: (2)
		ΔΟΜΑΤΙΑ 37
		ΚΛΙΝΕΣ: 74
5. ΔΙΑΚΟΠΤΟ	ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΤΑ Γ'	(1)
6. ΝΙΚΟΠΕΪΚΑ	ΒΥΝΕΛΩΝΣ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: (1)
		ΔΟΜΑΤΙΑ 18
		ΚΛΙΝΕΣ: 36
7. ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ	ΓΕΝΙΚΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟ ΤΥΠΟΙ Β 1	ΜΟΝΑΔΕΣ (1)
		ΔΟΜΑΤΙΑ: 24
		ΚΛΙΝΕΣ: 44
8. ΕΛΑΙΩΝΑΣ:	ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜΕΤΑ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ (2)
	ΓΕΝΙΚΟ Γ' (ΚΛΑΣΣΙΚΟ ΤΥΠΟΙ)	ΔΟΜΑΤΙΑ: 10
		ΚΛΙΝΕΣ: 25
9. ΚΡΑΘΙΟ (ΑΚΡΑΤΑΣ)	ΓΕΝΙΚΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟ ΤΥΠΟΙ 1	ΜΟΝΑΔΕΣ (1)
		ΔΟΜΑΤΙΑ 44
		ΚΛΙΝΕΣ 85
10. ΘΙΕΡΗ.	ΓΕΝΙΚΟ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: (1)
		ΔΟΜΑΤΙΑ 27
		ΚΛΙΝΕΣ 64
11. ΒΑΛΙΝΙΤΙΚΑ	ΓΕΝΙΚΟΙ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: (1)
		ΔΟΜΑΤΙΑ (ΚΛΑΣΣΙΚΟ)
		ΚΛΙΝΕΣ: 30
12. ΤΡΙΠΛΙΑ ΑΙΓΙΟΥ	ΓΕΝΟΝΑΣ 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1
		ΔΟΜΑΤΙΑ 13
		ΚΛΙΝΕΣ 24
13. ΚΕΦΑΛΟΒΡΥΣΟ	ΓΕΝΙΚΟ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1
		ΔΟΜΑΤΙΑ 18
		ΚΛΙΝΕΣ 33

ΠΕΡΙΟΧΗ:	ΕΙΔΟΣ - ΤΑ ΞΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ
14. ΜΟΖΑΪΚΑ	ΞΕΝΟΝΑΣ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 ΔΩΜΑΤΙΑ: 7 ΚΛΙΝΕΣ: 14
15. ΡΙΟΝ:	ΞΕΝΕΙΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΑ ΞΗ Α 1 ΤΑ ΞΗ Β' 3 ΤΑ ΞΗ Γ' 2 Εμπρ. ΔΙΑΝΤΑ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 7 ΔΩΜΑΤΙΑ: 254 ΚΛΙΝΕΣ: 485 "
16. ΠΑΤΡΑ.	ΞΕΝΕΙΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟ ΤΥΠΟΥ ΤΑ ΞΗ Α' 1 ΤΑ ΞΗ Β' 1 ΤΑ ΞΗ Γ 3 ΞΕΝΟΝΕΣ ΤΑ ΞΗ Β' 3 ΜΟΤΕΛ ΤΑ ΞΗ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 9 ΔΩΜΑΤΙΑ: 498 ΚΛΙΝΕΣ: 938 "
17. ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΑΤΡΩΝ	ΞΕΝΕΙΟ ΚΛΑΣΣΙΚΟ ΤΥΠΟΥ ΤΑ ΞΗ - 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΩΜΑΤΙΑ 9 ΚΛΙΝΕΣ 17
18. ΣΚΕΠΑΣΤΟ ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ ΚΛΕΜΟΡΙΑ ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ - 11 -	ΞΕΝΟΝΑΣ Β' 1 ΞΕΝΕΙΟ Γ' 1 ΞΕΝΕΙΟ Γ' 1 ΞΕΝΕΙΟ Α' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 5 ΔΩΜΑΤΙΑ: 195 ΚΛΙΝΕΣ: 381 "
ΣΚΕΠΑΣΤΟ ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ	ΞΕΝΕΙΟ Α' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 ΔΩΜΑΤΙΑ 33 ΚΛΙΝΕΣ 70
19. ΚΑΛΕΝΤΖΙ:	ΞΕΝΕΙΟ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΩΜΑΤ. 57 ΚΠ. 109
20. ΒΟΡΑΟΣ ΚΑΛΑΒΡΥΤ.	ΞΕΝΕΙΟ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΩΜΑΤ. 57 ΚΠ. 109
21. ΚΑΤΟ ΑΧΑΪΑ	ΞΕΝΕΙΟ 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΩΜΑΤ. 105 ΚΛΙΝΕΣ 205
22. ΠΑΚΟΜΕΤΡΑ	ΞΕΝΕΙΟ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΩΜΑΤΙΑ 113 ΚΛΙΝΕΣ 204
23. ΝΙΦΟΡΕΪΚΑ	ΞΕΝΟΝΑΣ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΩΜΑΤΙΑ 113 ΚΛΙΝΕΣ 204

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ-ΤΑΞΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ
22. ΚΟΜΠΗΓΑΔΙ (ΜΙΧΑ)	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Δ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 ΔΟΝΑΤΙΑ 10 ΚΛΗΝΕΣ: 20
23. ΜΠΟΖΑΪΤΙΚΑ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 ΔΟΝΑΤΙΑ 87 ΚΛΗΝΕΣ: 165
24. ΝΙΚΟΡΕΪΚΑ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 ΔΟΝΑΤΙΑ 109
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Γ' 1	ΚΛΗΝΕΣ: 205
25. ΝΙΦΟΡΕΪΚΑ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Γ' 2	ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 ΔΟΝΑΤΙΑ 86 ΚΛΗΝΕΣ: 165
26. ΠΑΤΡΑ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Δ' 2	ΜΟΝΑΔΕΣ 25
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Β' 1	ΔΟΝΑΤΙΑ 925
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Γ' 6	ΚΛΗΝΕΣ: 1767
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Δ' 9	2
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Ε' 3	3
	ΓΕΝΟΝΑΣ Β' 4	4
27. ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΑΤΡΕΩΝ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 ΔΟΝΑΤΙΑ 70
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Γ' 1	ΚΛΗΝΕΣ: 134
28. ΠΤΕΡΗ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 ΔΟΝΑΤΙΑ 39
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Ε' 1	ΚΛΗΝΕΣ: 62
29. ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (ΡΙΟΝ)	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Δ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 4
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Γ' 2	ΔΟΝΑΤΙΑ 315 ΚΛΗΝΕΣ: 595
	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Ε' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 1
30. ΡΟΔΙΑ	ΓΕΝΟΝΑΣ Β' 1	ΚΛΗΝΕΣ 48 ΔΟΝΑΤΙΑ 26
31. ΡΟΔΙΝΗ	ΓΕΝ/ΚΕΙΟ Δ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 2 ΔΟΝΑΤΙΑ 52
	ΕΠΙΜ. ΔΙΑΝΤΑ Β' 1	ΚΛΗΝΕΣ: 105
32. ΣΕΛΙΑΝΙΤΙΚΑ	ΕΠΙΜ. ΔΙΑΝΤΑ Γ' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ: 4 ΔΟΝΑΤΙΑ 84
	ΓΕΝΟΝΑΣ Β' 1	ΚΛΗΝΕΣ 160
33. ΦΙΛΙΟΝ	ΓΕΝΟΝΑΣ Β' 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΟΝΑΤΙΑ 7 ΚΛΗΝΕΣ 14
34. ΨΑΡΟΠΥΡΓΟΣ	ΜΟΤΕΛ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ 1	ΜΟΝΑΔΕΣ 1 ΔΟΝΑΤΙΑ 21 ΚΛΗΝΕΣ 156
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΟΝΑΔΕΣ 96	

Νέμος Ηλείας

Μετρωμένοι
ανά κωδ.

1

ΕΚΚΡΙΣΕΙΣ ΣΥΝΑΙΩΝ (ΔΕΥ. ΧΕΙΤΟΥΡΧΟΥΝ)

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΕΙΔΟΣ ΨΕΚΚΕΙΩΤ
1. ΑΡΧΑΙΑ ΟΥΝΙΑ	9 6	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β' (2)
- " -	- " -	ΨΕΚΚΕΙΩΤ ΚΑΛΩΣΤΙΚΟΥ
- " -	- " -	ΤΥΠΟΣ Β' (3) Α (1)
2. ΑΝΑΚΙΛΑ	4	ΨΕΚΚΕΙΩΤ ΚΑΛΩΣΤΙΚΟΥ
- " -	- " -	ΤΥΠΟΣ Α' (1)
- " -	- " -	Β' (1)
- " -	- " -	Γ' (2)
3. ΚΑΚΟΒΑΤΟ	3	ΨΕΚΚΕΙΩΤ ΚΥ. ΤΥΠΟΣ
- " -	- " -	Γ' (2)
- " -	- " -	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Α' (1)
4. ΚΑΣΤΡΟ ΗΛΕΙΑΣ	6	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Γ' (3) Β' (1)
- " -	- " -	ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΝ. Α' (1) Γ' (1)
5. ΛΕΒΕΝΤΟΧΩΡΙ	2	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β' (1)
- " -	- " -	ΒΥΝΑ. Α' (1)
6. ΖΑΧΑΡΡΑ	2	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Γ' (2)
ΚΥΛΛΗΝΗ. ΑΝΑΝΙΩΝ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Α' (1)
- " - ΛΟΥΤΡΑ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ ΒΥΝΑ. Γ'
7. ΒΑΡΔΑ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Γ'
8. ΑΡΚΟΥΛΙ	1	ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΝΤΑ Γ'
9. ΚΟΥΡΟΥΤΑ	2	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Γ' (2)
10. ΜΥΡΣΙΝΗ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β'
11. ΔΙΡΦΗ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Γ'
12. ΜΑΝΟΥΣΕΙΚΑ	3	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β' (2)
- " -	- " -	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β' (1)
13. ΒΑΡΒΑΡΟΧΩΡΙ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Γ'
14. ΚΑΤΑΚΩΝΟ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β'
15. ΚΡΕΣΤΑΙΝΑ	1	ΨΕΚΚΕΙΩΤ Β'

MONOS HOKIAS

Παρούσα κατάσταση

ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΤ ΛΕΠΙΠΡΟΙΟ:

ΑΜΑΛΙΑΔΑ

MONADES: 4 (γλυκία υδατικών ελίων Γ' ελίου)

DONATIA 27

KLINEZ 153

ΑΝΔΡΙΤΣΑΙΝΑ

MONADES: 2 (γλυκία υδατικών ελίων Α' και Γ' ελίου)

DONATIA: 39

KLINEZ 70

ΑΡΧ. ΟΥΝΙΑ

MONADES: 26 (3 γλυκία Α', 7 Β, 7 Γ, 5 Δ, 1 mistel Β' 1 γλυκία Β')

DONATIA 897

KLINEZ: 1681

ΒΑΡΘΟΛΟΜΙΟ

MONADES: 5 (3 γλυκία Γ' ελίου, 2 Ε')

DONATIA: 75

KLINEZ: 145.

ΒΡΑΝΑ

MONADES: 2 (γλυκία υδατικών ελίων Γ' και Ε')

DONATIA: 32

KLINEZ 54

2.

ΓΑΣΤΟΥΝΗ

MONADES: 2 (γυμνασία Γ' και Ε' ετών)

ΔΟΜΑΤΙΑ: 18

ΚΛΙΝΕΣ: 30

ΛΥΓΙΑ (Γρύβα)

MONADES: 1 (γυμνασία Γ')

ΔΟΜΑΤΙΑ: 19

ΚΛΙΝΕΣ 36

ΖΑΧΑΡΟ

MONADES: 3 (2 γυμνασία Γ' ετών)

ΔΟΜΑΤΙΑ: 77

ΚΛΙΝΕΣ: 144

ΚΑΙΦΑ

MONADES: 9 (15, 20, 25, 1 γυμνασία Β, 3 γυμνασίες Γ')

ΔΟΜΑΤΙΑ: 184

ΚΛΙΝΕΣ: 403

ΚΑΚΟΒΑΤΟ

MONADES: 1 (γυμνασία Δ')

ΔΟΜΑΤΙΑ 17

ΚΛΙΝΕΣ 35

ΚΑΣΤΡΟ

MONADES: 2 (γυμνασία Α' + Γ' ετών)

ΔΟΜΑΤΙΑ 342

ΚΛΙΝΕΣ 644

3

KATAKONA

MONACHES: 4 (1 γ' and 3 γ' germinas 1' 2ajm)

DONATIA: 39

KNINES: 78

KAPAKOPOPIO

MONACHES: 1 (1 γ' and 1 γ')

DONATIA: 12

KNINES: 24

A M A Λ I A A (Kavouza)

MONACHES: 2 (1 γ' and 1 γ' germinas B)

DONATIA: 55

KNINES: 109

KRESTENA

MONACHES: 2 (1 γ' and 1 γ')

DONATIA: 21

KNINES: 46

KYPOHNH

MONACHES: 3 (2 γ' and 1 γ' germinas)

DONATIA: 60

KNINES: 120

ΠΑΛΑ

MONACHES: 1 (1 γ' and 1 γ')

DONATIA: 12

KNINES: 26

ΛΑΜΠΕΙΑΣ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 (Ε' εἶδος γυναικός)

ΔΟΜΑΤΙΑ: 8

ΚΛΙΝΕΣ 19

ΛΕΧΑΙΝΑ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 (γυναικός Ε' εἶδος)

ΔΟΜΑΤΙΑ: 14

ΚΛΙΝΕΣ 25

ΚΑΣΤΡΟ (Κιλλήνη)

ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 (1 γυναικός Α' εἶδος + 1 Γ' εἶδος)

ΔΟΜΑΤΙΑ 155

ΚΛΙΝΕΣ: 310

ΛΥΓΙΑ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 3 (2 γυναικός Γ' εἶδος και 1 Ε' εἶδος)

ΔΟΜΑΤΙΑ 87

ΚΛΙΝΕΣ 168

ΜΥΡΤΙΑ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 (γυναικός Α' εἶδος)

ΔΟΜΑΤΙΑ 10

ΚΛΙΝΕΣ 19

5.

Ν. ΔΥΓΑΣΕΙΑΣ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 1 (γενικά Ε' εἰς μ.)

ΔΟΜΑΤΙΑ: 7

ΚΛΙΝΕΣ: 12

ΤΙΤΥΡΟΣ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 6 (γενικά Γ' εἰς μ.)

ΔΟΜΑΤΙΑ: 268

ΚΛΙΝΕΣ: 502

ΣΚΑΦΙΔΙΑ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 2 (γενικά Α' εἰς μ. και Γ' εἰς μ.)

ΔΟΜΑΤΙΑ 362

ΚΛΙΝΕΣ 681

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ
ΚΑΤΑ ΔΥΜΑΤΩΝ

ΜΟΝΑΔΕΣ: 87

ΔΟΜΑΤΙΑ: 2905

ΚΛΙΝΕΣ: 5.520

Γενικά κλασικά τύποι:

Α'	6	Δ'	14
Β'	8	Ε'	14
Γ'	35		

ΜΟΤΕΛ: 1 Γ' τάξης

ΙΕΝΟΝΕΣ: 1 Α' τάξης
3 Β' τάξης

ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΑ: 5 Γ' τάξης

ΠΑΝΔΟΧΕΙΑ 1

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ - ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΟΛΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Ε.Ο.Τ. II		ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ									
		ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΟΝ %					ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΝ %				
		1990	1989	1988	ΜΕΤΑΒΟΛΗ		1990	1989	1988	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
					89/90	88/90				89/90	88/90
ΓΟΛΙΔΑΣ		126.024	105.850	108.954	+19	+15,6	257.058	218.537	254.010	+17,6	+1,2
ΚΑΔΙΑΣ		64.349	65.930	64.472	-2,3	-0,1	6.947	8.949	8.110	-22,3	-14,3
ΧΑΪΔΑΣ		153.884	156.094	162.172	-1,8	-5,12	90.207	77.136	92.261	+16,9	-2,22
ΛΕΙΑΣ		86.588	101.970	89.262	-16,9	-3,1	207.532	202.950	209.361	+2,3	-1,2
ΠΙΝΘΙΑΣ		55.398	57.407	57.993	-3,4	-3,6	75.295	81.804	93.192	-7,2	-23,8
ΚΕΝΙΑΣ		14.874	77.926	70.706	-3,91	+5,89	57.488	59.918	60.081	-4,06	-4,31
ΙΣΤΗΝΙΑΣ		87.145	82.287	70.966	+5,9	+22,8	27.802	28.066	36.349	-1,1	-30,2
ΖΥΝΟΛΟ		648.262	647.464	624.540	+0,1	+3,8	722.329	677.360	753.364	+6,6	-4,20
ΛΟΠΟΝΗΙΟΥ		107.474	113.535	97.027	-5,4	+10,7	10.956	11.654	14.817	-6	-26,8
Τ/ΝΙΑΣ		19.388	20.210	21.888	-4,6	-11,5	30.680	30.151	27.532	+1,8	+11,5
ΑΚΥΝΘΟΥ		26.527	26.960	21.016	-1,6	+26,3	25.065	22.316	23.250	+12,4	+7,9
ΦΑΛΗΝΙΑΣ		24.748	24.560	21.113	+0,8	+17,3	12.758	11.329	11.677	+12,6	+9,3
ΥΝΟΛΟ		826.399	832.729	785.584	-0,7	+5,20	801.788	752.810	830.640	+6,50	-3,49

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΛΑΘΕΝ - ΑΠΟΔΟΧΕΣ

ΔΙΑΝΥΣΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΛΑΘΕΝ - ΑΠΟΔΟΧΕΣ

	ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΛΑΘΕΝ - ΑΠΟΔΟΧΕΣ			ΔΙΑΝΥΣΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΛΑΘΕΝ - ΑΠΟΔΟΧΕΣ		
	1990	1989	1988	1990	1989	1988
ΠΡΟΛΙΔΑΣ	383.082	324.387	362.964	1.056.359	952.197	1.167.456
ΠΚΑΔΙΑΣ	71.296	74.879	72.582	164.369	198.678	191.334
ΧΑΪΑΣ	244.091	233.230	254.433	650.566	655.749	690.510
ΛΕΙΑΣ	294.120	304.920	298.603	585.687	622.060	583.974
ΠΙΝΘΙΑΣ	130.693	139.211	151.190	586.206	623.029	650.297
ΑΚΕΝΙΑΣ	132.362	137.844	130.787	229.853	231.520	197.523
ΕΞΙΗΝΙΑΣ	114.947	110.353	107.347	276.378	269.842	276.519
ΣΥΝΟΛΟ	1370.591	1324.824	1377.904	3.489.418	3.553.075	3.759.613
ΔΟΠΟΝΗΘΟΥ	118.430	125.189	111.844	239.153	251.846	233.950
ΑΚΥΝΘΟΥ	50.068	50.361	49.420	369.206	382.053	326.948
ΦΑΛΜΗΝΙΑΣ	51.592	49.276	44.266	303.054	286.458	283.879
ΥΚΑΔΑΣ	37.506	35.889	32.790	139.256	128.633	116.229
ΓΕΝΙΚΟ	1.628.187	1.585.539	1.616.224	4.540.087	4.602.065	4.720.619
ΥΝΟΛΟ						

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

	ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΔΑΓΩΝ			ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΓΩΝ			ΑΦΙΞΕΙΣ ΗΜΕΔΑΓΩΝ-ΑΛΛΟΔΑΓΩΝ		
	1990	1989	ΜΕΤΑΒΟΛΗ%	1990	1989	ΜΕΤΑΒΟΛΗ%	1990	1989	ΜΕΤΑΒΟΛΗ%
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	126.024	105.850	+19	257.058	218.537	+17,6	383.082	324.387	+18,9
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	64.349	65.930	-2,3	6.947	8.949	-22,3	71.296	74.879	-4,8
ΑΧΑΪΑΣ	153.884	156.094	-1,8	90.207	77.136	+16,9	244.091	233.230	+4,7
ΗΛΕΙΑΣ	86.588	101.970	-16,9	207.532	202.950	+2,3	294.120	304.920	-3,5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	55.398	57.407	-3,4	75.295	81.804	-7,2	130.693	139.211	-6,11
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	74.874	77.996	-3,91	57.488	59.918	-4,06	132.362	137.844	-3,97
ΛΕΙΨΗΝΙΑΣ	87.145	82.287	+5,9	27.802	28.066	-1,1	114.947	110.353	+4,2
ΣΥΝΟΛΟ	648.262	647.464	+0,1	722.329	677.360	+6,6	1.370.591	1.324.824	+3,45
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	107.474	113.535	-5,4	10.956	11.654	-6	239.153	251.846	-5,3
ΕΛΚΥΝΘΟΥ	19.388	20.210	-4,6	30.680	30.151	+1,8	50.068	50.361	-0,58
ΚΕΦ/ΝΙΑΣ	26.527	26.960	-1,6	25.065	22.316	+12,4	51.592	49.276	+4,7
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	24.748	24.560	+0,8	12.158	11.329	+12,6	37.506	35.889	+4,50
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	826.399	832.729	-0,7	801.788	752.810	+6,50	1.628.187	1.585.539	+2,70

ΟΙ ΔΕΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΓΕΩΡΓΙΑ

Έκδοση : Στρέμ.

Παραγ.: Τόννοι
Κ.Σ.Α. Ε.Κ.Α.Δ.
Μέση
Στηρίγματα
Απόδοση

ΕΣΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΣΤΟΙΧΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 1990

Α. ΕΣΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΣΤΟΙΧΕΣ

Α/Α Ε.Κ.Α.Δ. Ε.Κ.Α.Δ. Ε.Κ.Α.Δ.

Α/Α	Ε.Κ.Α.Δ.	Ε.Κ.Α.Δ.	Ε.Κ.Α.Δ.	Ε.Κ.Α.Δ.	Ε.Κ.Α.Δ.	Ε.Κ.Α.Δ.
1.	Στάμμι	10.370	247	45.000	11.250	250
2.	α) Ελαιο	5.093	167	31.000	5.500	180
3.	β) Βελανθιά	6.450	173	38.000	6.940	180
4.	Καλαμπόκι	19.000	542	35.000	22.750	650
5.	Όσπρια	1.200	133	9.000	1.350	150
6.	Μηδική	20.744	830	27.000	22.950	950
7.	Β. ΚΝΑ ΣΥΡΤΙΚΑ					
1.	Πατάτες	43.400	1.715	25.000	45.000	1.300
2.	α) Ψυλινωπρινές	80.840	3.090	24.000	79.200	3.300
3.	β) Ανελεϊδτικές	944	2.230	450	1.035	2.300
4.	Πατάτες	20.000	3.080	6.500	22.750	3.500
5.	Κορυμνίδια	13.500	4.500	3.000	15.500	4.500
6.	Τομάτα μηχανική	35.000	4.000	8.500	34.000	4.000
7.	Λοιπά λαχανικά	45.000	2.045	22.000	55.000	2.500
8.	Συνολικά	500	10.000	60	600	10.000

Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	1988			1990		
		Εκθεση	Ποσότητα	Υ.Σ.Α.	Εκθεση	Ποσότητα	Υ.Σ.Α.
<u>ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ</u>							
1.	ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ	72.100	70.000	900	701.000	70.100	1.000
2.	ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ	7.000	7.500	1.000	7.000	8.400	1.200
3.	ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	64.500	14.200	220	64.500	15.500	240
<u>ΔΕΛΤΑ ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΣΗΣ</u>							
1.	ΕΛΑΤΕΡΟΤΗΤΑ	2.669.000	4.500	1,69	2.669.000	6.700	2,5
2.	ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΣΗ ΕΛΑΤΕΣ	159.000	650	4	159.000	795	5
<u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΣΗΣ</u>							
1.	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	252.600	10.738	42,6	253.000	11.400	45
2.	ΔΕΛΤΑ	1.223.079	35.000	28	1.235.000	37.000	30
3.	ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	27.600	520	19	30.000	600	20
<u>ΕΣΤΙΝ ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΣΗ</u>							
1.	ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΣΗ	104.103	3.080	29	104.000	3.100	30
2.	ΔΕΛΤΑ	214.252	3.870	18	214.000	4.300	20
3.	ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	40.147	490	12	40.000	600	15

./...

ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΛΛΑΤΑΣ
ΔΙΕΥΣΗΝ ΕΜΠΟΡΙΑΣ

Αριθ. Ζώων : Κεφαλές
Παραγωγή : τόννοι
Μ.Κ.Α. : κίλ/μα

1. ΖΩΤΗΡ ΠΑΡΑΡΤΗ

A/A	1988	Αριθμός ζώων	Παραγωγή	Σ.Α.	Αριθμός ζώων	1989	Σ.Α.	Α.Σ.Α.
A/A	A' ΥΠΟΛΟΓ							
1.	Βόειο	3.600	819	227	3.600	110	240	
2.	Πρόβειο	308.000	3.100	10	310.000	7.200	10,3	
3.	Αίγριο	185.000	1.655	8,95	185.000	1.700	8,95	
4.	Χαίρειο	15.000	620	50	15.000	650	50,0	
5.	Πουλερικών	840.000	1.360	1,62	850.000	1.400	1,62	
6.	Κουνελιών	60.000	89	1,50	60.000	90	1,50	
	B' ΓΑΛΛΑ							
1.	Αγελάδων	2.600	6.000	2.300	2.600	7.000	2.700	
2.	Προβάτων	265.000	24.000	90	270.000	24.500	110	
3.	Αιγών	140.000	19.000	135	145.000	19.500	135	
	ΔΟΙΛΟ							
1.	Αυγός	323.280	1.500	4,6	325.000	1.500	4,6	
2.	Εβάλ	-	-		-			

Νομός ... Αργολίδας

Βασικές Καλλιέργειες - Εκταση - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

Προϊόν	Εκταση (στρ.)	Παραγωγή (τον.)
Σιτάρι μαλακό	—	—
Σιτάρι σκληρό	—	—
Κριθάρι	—	—
Αραβόσιτος	—	—
Καπνός	28.000	4.100
Τομάτα ν.ρην	3320	14.700
Αχινάρι ✓	14.500	17.000
Λάδι ✓	237536	8500
Πορτοκάλια ✓	94763	265.000
Μανδάρinia	15977	36.000
Βερίκοκα	18.620	60.000
	412.716 ✓	405.300

N.	
ΠΡΟΙΟΝ	Εξάγωγή/Παρ.

OK

Νομός ... Αρκαδίας

Βασικές Καλλιέργειες - Εκταση - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

<u>Προϊόν</u>	<u>Εκταση (στρ.)</u>	<u>Παραγωγή (τον.)</u>
Σιτάρι μαλακό	70.000	15.400
Σιτάρι σκληρό	—	—
Κριθάρι	—	—
Αραβόσιτος	20.000	10.000
Λύδι	163.545	5520
Πατάτες ✓	22.200	57.800
✓ Τομάτα νωπά ✓	3332	11.500
Μ.ύλα..... ✓	14.210	14.000
Κεράσια ✓	4.790	2.600
✓ Μαρούδια	2200	6.500
	300277	

(97)

Νομός ... Αχαΐας

Βασικές Καλλιέργειες - Εκταση - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

Προϊόν	Εκταση (στρ.)	Παραγωγή (τον.)
Σιτάρι μαλακό	—	—
Σιτάρι σκληρό	—	—
Κριθάρι	—	—
Αραβόσιτος	24.430	20.740
Μηδισύνη ✓	30.700	28.800
Λάδι.....	469.632	6.180
Πατάτες ✓	62.300	124.100
Ταχτιάρι Νωπή ✓	8633	34.871
Φασολάκια ✓	6205	5015
Σταφίδα Κορινθιακή ✓	64500	57.100
Ελιτραπεζία Σταφύλια	7000	10.000
Λεμόνια	33.718	23.000
Αχλάδια	5869	5.200
Σταφύλια Οποιοδήποτε	66500	49.200
	<u>479487 στρ. ✓</u>	<u>346.200</u>
Ποικίλα Προϊόντα ΝΟΜΟΥ		% ΕΜ του συνόλου



Νομός Ηγία... ..

Βασικές Καλλιέργειες - Εκταση - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

<u>Προϊόν</u>	<u>Εκταση (στρ.)</u>	<u>Παραγωγή (τον.)</u>
Σιτάρι μαλακό	145.000	46400
Σιτάρι σκληρό	—	—
Κριθάρι	—	—
Αραβόσιτος	—	—
Λάδι	284.785	11.000
Σταφύδια κερίλακι ✓	50500	13000
Πολύκαλα ✓	40000	72500
Τομάτες χλωτές ✓	3500	15.000
... μ. ... βότανα ✓	34.000	160.000
Φαγόπυρα ✓	4500	6000
Μιλιτρέτες ✓	4500	14.000
Αχχούρια βερμ. ✓	480	10.560
Πολύκαλα ✓	5300	14.000
Καρπούζια ✓	26.000	16.000
Σταφύδια Οκτωβριανά ✓	39.200	21.000
	<u>637.765 ✓</u>	<u>599.460</u>

Νομός Κορινθίας.....

Βασικές Καλλιέργειες - Εκταση - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

Προϊόν	Εκταση (στρ.)	Παραγωγή (τον.)
Σιτάρι σκληρό	55440	17.456
Τομάτα νωπή ✓	6396	21.428
Κορινθιακή Σταρίδα ✓	40960	10.000 για βιαρίδα ✓
Σοιάτανια για νωπή	45700 }	47000 για βιαρίδα ✓
Σταρόλια για οиноποίηση	43790	600 για βιαρίδα ✓
Ελαιόλαδο ✓	215379	48800 ✓
Λεμόνια	46914	9800
Πορτοκάλια	19454	73.000
Βερικοκκα ✓	3492	27.000
	<u>477.525 ✓</u>	<u>75.000</u>
		324.384

OK

Νομός ... Λαρισηας.....

Βασικές Καλλιέργειες - Εκταση - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

<u>Προϊόν</u>	<u>Εκταση (στρ.)</u>	<u>Παραγωγή (τον.)</u>
Σιτάρι μαλακό	—	—
Σιτάρι σκληρό	—	—
Κριθάρι	—	—
Αραβόσιτος	14.800	9.250
Μηδικά	10.000	11.000
Λάδι.....	585333	11.000
Βρώμη & χιές	38.650	2.000
Πατάτες....	7400	9500
Τρόφιμα κρέας	8.600	37.000
Οικονομικά έλαια	9.780	4.200
Αρνητικά ζερά	5.000	12.000
Πορτοκάλια	56966	56.000
Σύκα Ζερά	37.000	3.300
	<u>773529</u> ✓	

(94)

Νομός . . . ΜΗΔΕΝΙΩΝ (ΤΡΙΟΡΥΘΙΑ)

ΝΑΙ

Παιδικές Καλλιέργειες - Εκτροφή - Παραγωγή
Στοιχεία έτους 1988

Ποσότητες

Εκτροφή (αγρ.)

Παραγωγή (τον.)

(Σιτάρι Μαλακό	30.000 ✓	4.500
Βρώμη	23.000	3.500
Λύδι ✓	819.600	54.000
Βρώμης & ζιτών	4200	850
Πατάτες ✓	23400	54.150
Σταφίδα Κορινθιακή ✓	94100	65.000
Ταχτιάς ✓ ✓	8492	45.780
Οικονομική βταφ. ✓	7940	6500
Φαβογάδια ✓ ✓	5915	6357
Λεμόνια ✓ ✓	3330	9100
Καρνάλια	6850	34.900
Αχώνια ✓	600	13.800
Σόβα Ζερά ✓	40695	10.056

1068122 ✓

97830

1166762

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΔΙΟΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΣΤΗ ΦΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΖΩΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

ΝΑΙ

έκταση: στρέμματα

Παραγωγή τόννοι

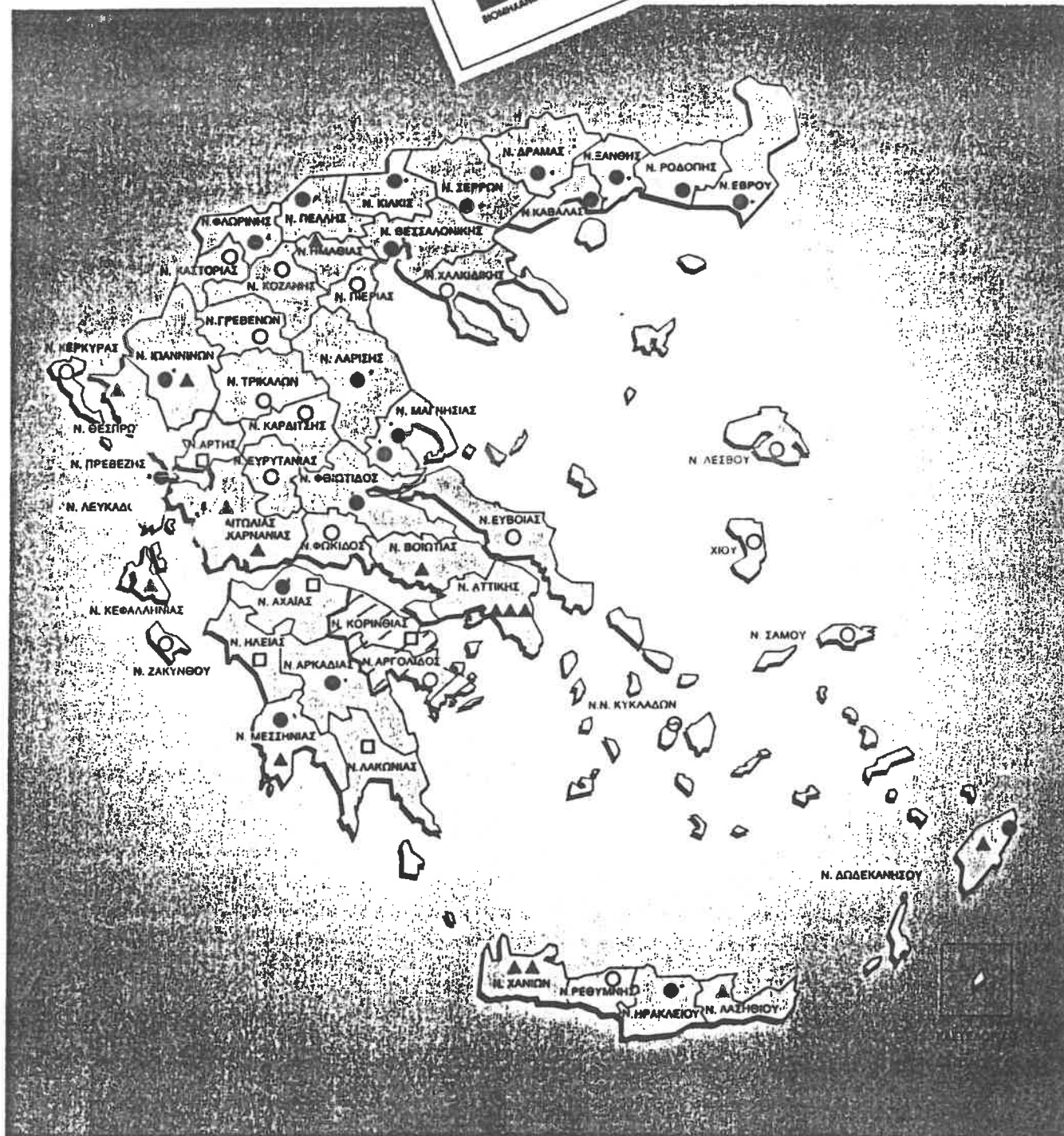
1. ΦΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

	1989		1991		Δείκτες μεταβολής στην έκταση + ή -%
Ελάδος παραγωγής	Υφισταμένη κατάσταση		Στόχοι		
	Έκταση ή αριθμός δένδρων	Παραγωγή	Έκταση ή αριθμός δένδρων	Παραγωγή	
-Αραβόσιτος	9.300	7.800	8.400	8.000	+1% +2%
-Πατάτα ανοιξιατ.	12.000	36.000	11.000	33.000	-8,4%
-Τομάτες βιομηχ.	950	3.500	1.700	10.200	---
-Επιτραπέζι	4.990	32.900	6.000	35.000	+20%
<u>Αμπελοειδή</u>					
-Κορινθιακή σταφ.	70.500	13.000	60.000	15.000	-15%
-Επιτραπέζια σταφ.	900	1.700	800	1.000	-1%
Σύνολο:	97.830				
<u>ΔΕΝΔΡΩΔΗ</u>	Αριθμός δένδρων		Αριθμός δένδρων		
-Λαδολιές	7.700.000	25.000	7.800.000	27.000	+1,3%
-Ελιές βρώσιμες	300.000	2.500	300.000	3.500	---
-Πορτοκαλιές	334.000	10.200	334.000	13.000	---
-Λεμονιές	130.000	3.500	130.000	4.000	---
-Μανταρινιές	54.000	1.700	54.000	1.200	---
-Γκρέιπ-φρουτ	43.500	500	43.500	500	---
-Ροδακινιές	12.000	200	12.000	300	---
-Βερυκοκιές	15.000	800	15.000	800	---

BIOMHXANIA

ΧΑΡΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΒΙΠΕ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΕΑ



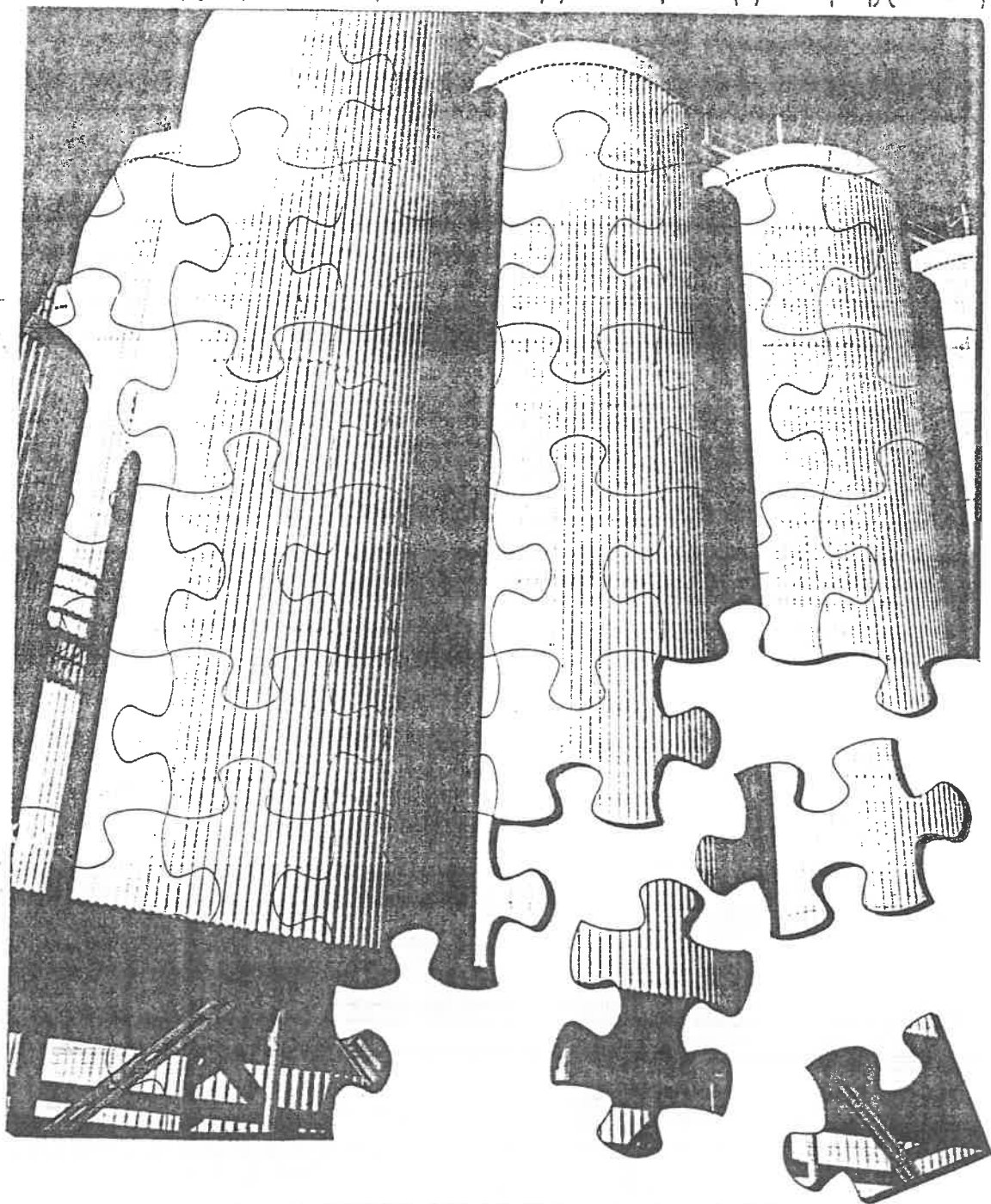
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
- ▲ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΗ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΜΕ ΤΟΥΣ Ν. 4458/65 ΚΑΙ 742/77
- ⚓ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 136/86

ΒΙΠΕ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ

Εκεί που χτίζεται το μέλλον της Ελληνικής Βιομηχανίας



17 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ
ΠΕΡΙΟΧΗ
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ (ΜΕΛΙΓΑΛΑ)

Εδώ χτίζεται το μέλλον της ελληνικής βιομηχανίας και βιοτεχνίας

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Συνολική έκταση 1090 στρ.
- Βιομηχανικά γήπεδα 700 στρ.
- Βιοτεχνικά γήπεδα 97 στρ.
- Κοινόχρηστος εξυπηρετήσεις 97 στρ.
- Δρόμοι 68 στρ.
- Πράσινο 128 στρ.

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Π. Δ/γμα από 10.4.81 (ΦΕΚ 227 Δ' 20.4.81)

Βιομηχανικά οικοπέδα

- Εμβαδόν: 2.000 τ.μ.
- Πρόσωπο: 30 μέτρα
- Βάθος: 50 μέτρα.
- Ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου.
- Συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης: 12 κ.μ./τ.μ. οικοπέδου.
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: καθορίζεται έμμεσα, ανάλογα με το ποσοστό κάλυψης και το συντελεστή κατ' όγκον εκμετάλλευσης.
- Απόσταση (Δ) των κτιρίων από τα όρια των οικοπέδων: $\Delta = 0.6 H \geq 5,00 \mu$. (όπου H το ύψος των κτιρίων).
- Δεν απαιτείται η τήρηση των πιο πάνω αποστάσεων προκειμένου για κατασκευές ειδικών λειτουργικών εγκαταστάσεων όπως γερανογέφυρες, καπνοδόχοι κλπ.
- Απόσταση κτιρίων από Ρυμοτομική γραμμή 10 μέτρα.

Βιοτεχνικά οικοπέδα

- Εμβαδόν: 1.000 τ.μ.
- Πρόσωπο: 20 μέτρα
- Βάθος: 40 μέτρα.
- Ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου.
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 20 μέτρα.
- Συντελεστής δόμησης: 2,4.
- Απόσταση (Δ) των κτιρίων από τα όρια των οικοπέδων: $\Delta = 0.6 H \geq 5,00 \mu$. (όπου H το ύψος των κτιρίων).
- Δεν απαιτείται η τήρηση των πιο πάνω αποστάσεων προκειμένου για κατασκευές ειδικών λειτουργικών εγκαταστάσεων όπως γερανογέφυρες, καπνοδόχοι κλπ.
- Απόσταση κτιρίων από Ρυμοτομική γραμμή 10 μέτρα.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ
ΠΕΡΙΟΧΗ
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
(ΜΕΛΙΓΑΛΛΑ)

ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ

Άμεση Εγκατάσταση

- Καθαροί τίτλοι ιδιοκτησίας.
- Απαλλαγή των επιχειρήσεων από την υποχρέωση της ενδυστης αξίας εγκατάστασης και επεκτάσεως μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Π.Δ. 279/81 κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 του Ν. 1118/81 που ισχύει με βάση το άρθρο 25 του Ν. 1262/82).
- Δεν απαιτείται η τήρηση της υπό της παρ. 2 του άρθρου 1, του Ν. 159/75 προβλεπόμενης διαδικασίας για επενδύσεις που υπάγονται στους Νόμους 4171/61 και 2687/53 (Ν. 742/77 άρθρο 5).

Προνομακή Επιδότηση, Επιχορήγηση της Επένδυσης

- Η ΒΙ.ΠΕ. ανήκει στη Δ' Περιοχή Κινήτρων (Ν. 1682/87 άρθρο 3, παρ. 3) όσον αφορά τις επιχορηγήσεις επενδύσεων του άρθρου 4 του Ν. 1262/82 (% επιχορήγηση επενδύσεων 20% - 50%) και επιδότηση επιτοκίου του άρθρου 11 του Ν. 1262/82.
- Επιχορήγηση για τις δαπάνες μετεγκαταστάσεως στη ΒΙ.ΠΕ. Καλαμάτας (Μελιγαλά) υφισταμένων παραγωγικών μονάδων με ποσοστό 50% με το μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης της περιοχής (50%), αυξανόμενο κατά 15 ποσοστιαίες μονάδες (άρθρο 9 Ν. 1262/82 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1360/83).

Προνομακή Φορολογική και Δασμολογική Μεταχείριση

Για αγρά οικοπείδων
• Απαλλαγές εξόδων φόρου μεταβίβασης, δικασμάτων συμβολαιογράφου και μετρητών ανάλογα προκειμένου για οικοπείδων με τη ΒΙ.ΠΕ. (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 1).

Για μετεγκατάσταση επιχειρήσεων
• Απαλλαγή φόρου μεταβίβασης και φόρου εισοδήματος για το ποσό που εισπράχθηκε από την εκποίηση των μόνων της μεταφοράς κτιρίων των οικοπέδων, ακινήτων και λοιπών εγκαταστάσεων για τις επιχειρήσεις που μεταφέρονται και εγκαθίστανται μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 3).

Για έξοδα δανεισμού
• Περιορισμός των εξόδων δανεισμού ή άλλων συμβάσεων χρηματοδότησης και πράξεων σύστασης ή εξάλειψης υποθήκης ή προσημείωσης (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 2).

Προνομακά Πιστωτικά Μέτρα

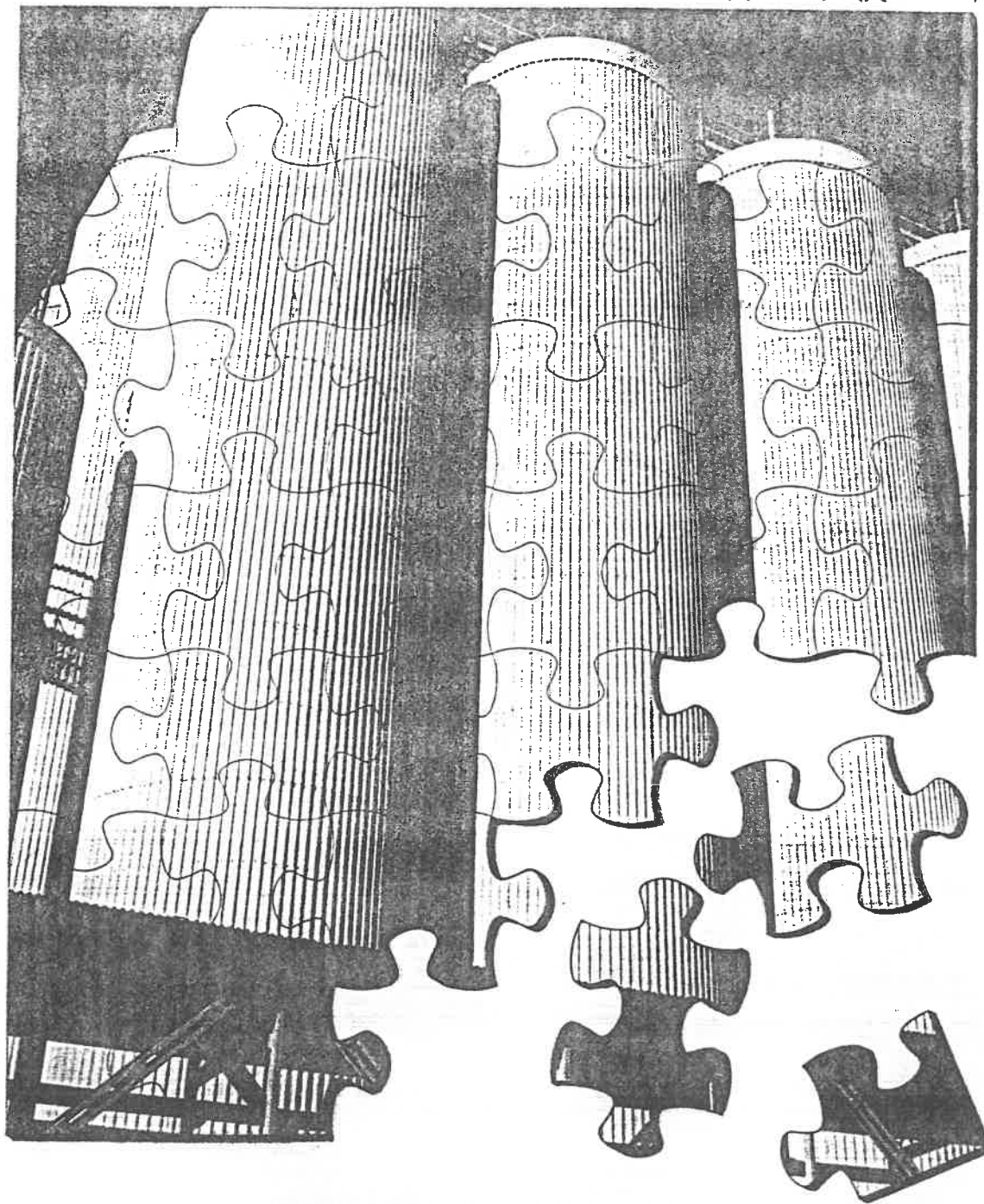
- Ευνοϊκοί όροι εξόφλησης οικοπέδων: Προκαταβολή ποσοστού 25% της τιμής του οικοπέδου και το υπόλοιπο εξόφληση σε 16 εξαμηνιαίες τοκοχρεωλυτικές δόσεις με το εκάστοτε ισχύον επιτόκιο για πάγιες επενδύσεις.
- Μειωμένες εμπράγματα ασφάλειες για επιχειρήσεις που δανειοδοτούνται από την ΕΤΒΑ Α.Ε. και εγκαθίστανται μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Απόφαση ΕΤΒΑ).
- Δάνειο σε βιοτέχνες που καλύπτει μέχρι το 80% της δαπάνης ανεγέρσεως κτιριακών εγκαταστάσεων, έναντι 70% εκτός ΒΙ.ΠΕ. (Ν.Ε. 197/3.4.78).



ΒΙΠΕ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ

Εκεί που χτίζεται το μέλλον της Ελληνικής Βιομηχανίας



12 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ
ΠΕΡΙΟΧΗ
ΤΡΙΠΟΛΗΣ

Εδώ χτίζεται το μέλλον της ελληνικής βιομηχανίας και βιοτεχνίας

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

• Συνολική έκταση	1.620 στρμ.
• Βιομηχανικά γήπεδα	1.065 »
• Βιοτεχνικά γήπεδα	230 »
• Κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις	90 »
• Δρόμοι	113 »
• Πράσινο	122 »

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

Π. Δ/γμα από 10.4.81 (ΦΕΚ 227 Δ'/20.4.81)

Βιομηχανικά οικοπέδα

- Εμβαδόν: 2.000 τ.μ.
- Πρόσωπο: 30 μέτρα
- Βάθος: 50 μέτρα.
- Ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου.
- Συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης: 12 κ.μ./τ.μ. οικοπέδου
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: καθορίζεται ειδικά, ανάλογα με το ποσοστό κάλυψης και το συντελεστή κατ' όγκον εκμετάλλευσης
- Απόσταση (Δ) των κτιρίων από τα όρια των οικοπέδων: $\Delta = 0,6 H \geq 5,00 \mu$ (όπου H το ύψος των κτιρίων)
- Δεν απαιτείται η τήρηση των πιο πάνω αποστάσεων προκειμένου για κατασκευές ειδικών λειτουργικών εγκαταστάσεων όπως γερανογέφυρες, καπνοδόχοι κλπ.

Βιοτεχνικά οικοπέδα

- Εμβαδόν: 1.000 τ.μ.
- Πρόσωπο: 20 μέτρα
- Βάθος: 40 μέτρα.
- Ποσοστό κάλυψης: 60% της επιφάνειας του οικοπέδου.
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 20 μέτρα.
- Συντελεστής δόμησης: 2,4.
- Απόσταση (Δ) των κτιρίων από τα όρια των οικοπέδων: $\Delta = 0,6 H \geq 5,00 \mu$ (όπου H το ύψος των κτιρίων).
- Δεν απαιτείται η τήρηση των πιο πάνω αποστάσεων προκειμένου για κατασκευές ειδικών λειτουργικών εγκαταστάσεων όπως γερανογέφυρες, καπνοδόχοι κλπ.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ
ΠΕΡΙΟΧΗ
ΤΡΙΠΟΛΗΣ

ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ

Άμεση Εγκατάσταση

- Καθαροί τίτλοι ιδιοκτησίας.
- Άπαλλοι των επιχειρήσεων από την υποχρέωση της έκδοσης άδειας εγκατάστασης και επέκτασης μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Π.Δ. 279/81 κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 του Ν. 1116/81 που ισχύει με βάση το άρθρο 25 του 1262/82).
- Δεν απαιτείται η τήρηση της υπό της παρ. 2 του άρθρου 1, του Ν. 159/75 προβλεπόμενης διαδικασίας για επενδύσεις που υπάγονται στους Νόμους 4171/61 και 2687/53 (Ν. 742/77 άρθρο 5).

Προνομακή Επιδότηση, Επιχορήγηση της Επένδυσης

- Η ΒΙ.ΠΕ. ανήκει στη Γ' Περιοχή Κινητρών (Ν. 1262/82 άρθρο 3), αλλά οι νέες επιχειρήσεις που εγκαθίστανται, σ' αυτή απολαμβάνουν των κινήτρων Δ' περιοχής όσον αφορά τις επιχορηγήσεις επενδύσεων του άρθρου 4 (% επιχορήγηση επενδύσεων 20%-50%) και επιδότηση επιτοκίου του άρθρου 11 του Ν. 1262/82. Επίσης οι επιχειρήσεις που είναι ήδη εγκατεστημένες μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. δικαιούνται να λάβουν των ενισχύσεων περιοχής Δ', προκειμένου για επέκταση και εκσυγχρονισμό (Ν. 1360/83 άρθρο 10).
- Επιχορήγηση για τις δαπάνες μεταγκαταστάσεως στη ΒΙ.ΠΕ. Τρίτολης υφισταμένων παραγωγικών μονάδων με ποσοστό ίσο με το μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης της περιοχής (50%), αυξανόμενο κατά 15 ποσοστιαίες μονάδες (άρθρο 9 Ν. 1262/82 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1360/83).

Προνομακή Φορολογική και Δασμολογική Μεταχείριση

Για αγορά οικοπέδων

- Απαλλαγές εξόδων φόρου μεταβίβασης, δικαιωμάτων συμβολαιογράφου και υποθηκοφύλακα προκειμένου για αγορά οικοπέδου μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 1).

Για μετεγκατάσταση επιχειρήσεων

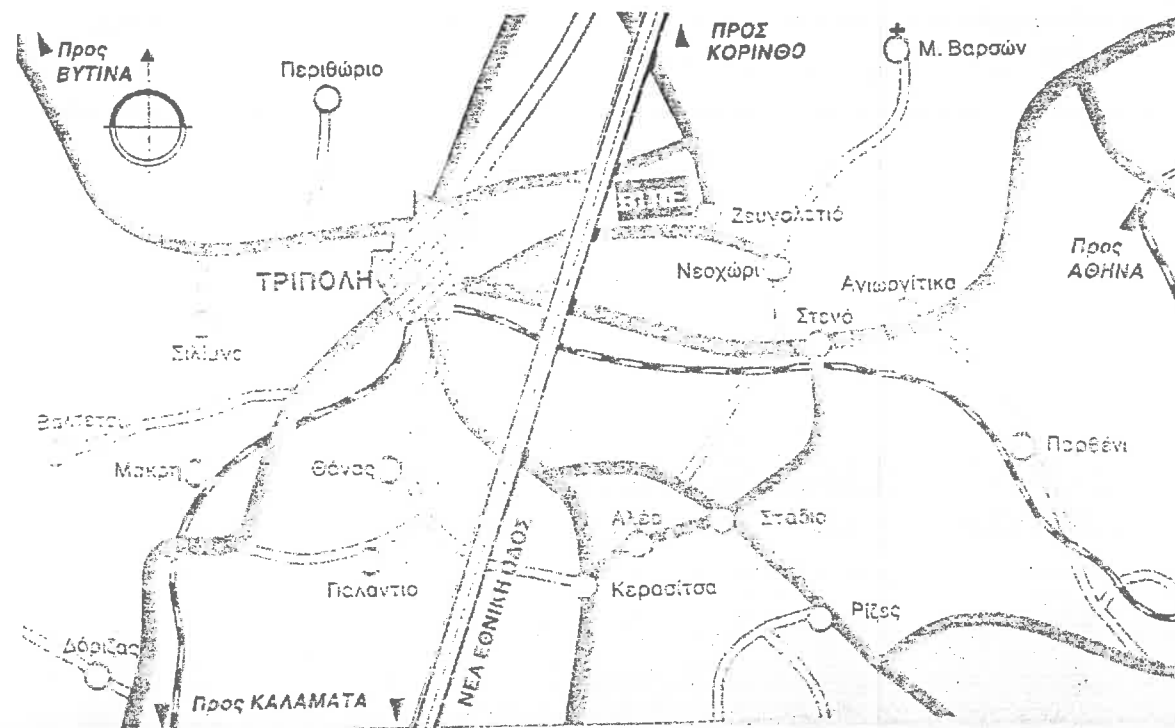
- Απαλλαγή φόρου μεταβίβασης και φόρου εισοδήματος για το ποσό που εισπράχθηκε από την εκποίηση των μέχρι της μεταφοράς κατεχομένων οικοπέδων, ακινήτων και λοιπών εγκαταστάσεων για τις επιχειρήσεις που μετεφέρονται και εγκαθίστανται μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 3).

Για έξοδα δανεισμού

- Περιορισμός των εξόδων δανεισμού ή άλλων συμβάσεων χρηματοδότησης και πράξεων σύστασης ή εξάλειψης υποθήκης ή προσημείωσης (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 2).

Προνομακά Πιστωτικά Μέτρα

- Ευνοϊκοί όροι εξόφλησης οικοπέδων: Προκαταβολή ποσοστού 25% της τιμής του οικοπέδου και το υπόλοιπο ποσό εξόφληση σε 16 εξαμηνιαίες τοκοχρεωλυτικές δόσεις με το εκάστοτε ισχύον επιτόκιο για πάγιες επενδύσεις (σήμερα 18,5%).
- Μειωμένες εμπράγματα ασφάλειες για επιχειρήσεις που δανειοδοτούνται από την ΕΤΒΑ Α.Ε. και εγκαθίστανται μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Απόφαση ΕΤΒΑ).
- Δάνειο σε βιοτέχνες που καλύπτει μέχρι το 80% της δαπάνης ανενέργειας κτιριακών εγκαταστάσεων, έναντι 70% εκτός ΒΙ.ΠΕ. (Ν.Ε. 197/3.4.78).



ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ

Άμεση Εγκατάσταση

- Καθόριση τιμολογικής διακρίσεως.
- Απαλλαγή των επιχειρήσεων από την υποχρέωση της εκδότης άδειας εγκατάστασης και επέκτασης μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Π.Δ. 279/81 κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 του Ν. 1116/81 που ισχύει με βάση το άρθρο 25 του Ν. 1262/82).
- Δεν απαιτείται η τήρηση της υπο της παρ. 2 του άρθρου 1, του Ν. 159/75 προβλεπόμενης διαδικασίας για επενδύσεις που υπάγονται στους Νόμους 4171/61 και 2687/53 (Ν. 742/77 άρθρο 5).

Προνομακή Επιδότηση, Επιχορήγηση της Επένδυσης

- Η ΒΙ.ΠΕ. ανήκει στη Β' Περιοχή κινήτρων (Ν. 1262/82 άρθρο 3), αλλά οι νέες επιχειρήσεις που εγκαθίστανται σ' αυτή απολαμβάνουν των κινήτρων Γ' Περιοχής όσον αφορά τις επιχορηγήσεις επενδύσεων του άρθρου 4 (% επιχορηγήσεις επενδύσεων 15%-40%) και επιδότηση επιτοκίου του άρθρου 11 του Ν. 1262/82). Επίσης οι επιχειρήσεις που είναι ήδη εγκατεστημένες μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. δικαιούνται να λάβουν των ενισχύσεων περιοχής Γ', προκειμένου για επέκταση και εκσυγχρονισμό (Ν. 1360/83 άρθρο 10).
- Επιχορήγηση για τις δαπάνες μετεγκαταστάσεως στη ΒΙ.ΠΕ. Πατρών υφιστάμενων παραγωγικών μονάδων με ποσοστό ίσο με το μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης της περιοχής (40%), αυξανόμενο κατά 15 ποσοστιαίες μονάδες (άρθρο 9 Ν. 1262/82 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1360/83).

Προνομακή Φορολογική και Δασμολογική Μεταχείριση

Για αγορά οικοπέδων

- Απαλλαγές εξόδων φόρου μεταβίβασης, δικαιωμάτων συμβολαιογράφου και υποθηκορρύλακα προκειμένου για αγορά οικοπέδου μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Ν. 4453/65 άρθρο 4 παρ. 1).

Για μετεγκατάσταση επιχειρήσεων

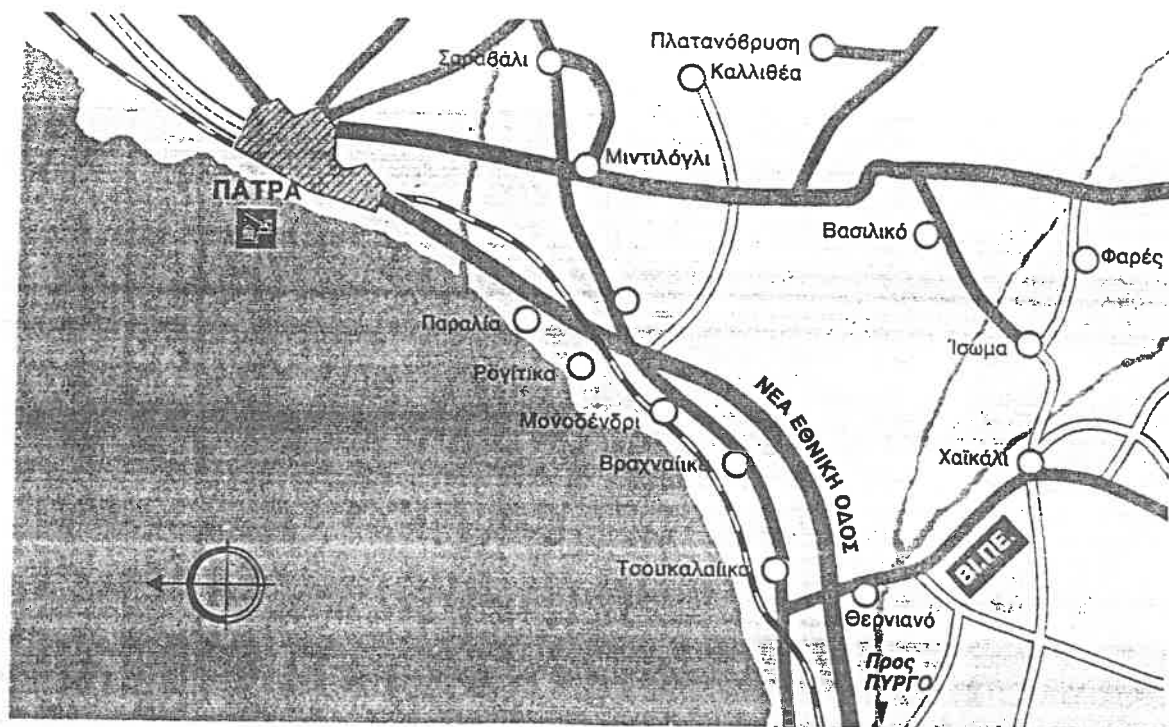
- Απαλλαγή φόρου μεταβίβασης και φόρου εισοδήματος για το ποσό που εισπράχθηκε από την εκποίηση των μέχρι της μεταφοράς κατεχομένων οικοπέδων, ακινήτων και λοιπών εγκαταστάσεων για τις επιχειρήσεις που μεταφέρονται και εγκαθίστανται μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Ν. 4453/65 αρθ. 4 παρ. 3).

Για έξοδα δανεισμού

- Περιορισμός των εξόδων δανεισμού ή άλλων συμβάσεων χρηματοδότησης και πράξεων σύστασης ή εξάλειψης υποθήκης ή προσημείωσης (Ν. 4458/65 άρθρο 4 παρ. 2).

Προνομακά Πιστωτικά Μέτρα

- Ευνοϊκοί όροι εξόφλησης οικοπέδων: Προκαταβολή ποσοστού 30% της τιμής του οικοπέδου και το υπόλοιπο ποσό εξόφληση σε 16 εξαμηνιαίες τακοχρεωτικές δόσεις με το εκάστοτε ισχύον επιτόκιο για πάγιες επενδύσεις (σήμερα 19,5%).
- Μειωμένες εμπράγματα ασφάλειες για επιχειρήσεις που δανειοδοτούνται από την ΕΤΒΑ Α.Ε. και εγκαθίστανται μέσα στη ΒΙ.ΠΕ. (Απόφαση ΕΤΒΑ).
- Δάνειο σε βιοτέχνες που καλύπτει μέχρι το 80% της δαπάνης ανέγερσης κτιριακών εγκαταστάσεων, έναντι 70% εκτός ΒΙ.ΠΕ. (Ν.Ε. 197/3.4.73).



ΑΡΑΞΟΣ

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ : ΑΝΔΡΑΒΙΔΑ
ΚΙΝΗΣΗ : ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόνους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ
1978	289	10.507	9.184	19691	-
1979	298	18.221	18.023	36244	-
1980	524	23.452	23.367	46819	-
1981	442	20.744	20.846	41580	-
1982	320	15.711	15.695	31406	-
1983	403	20.061	19.967	40028	-
1984	413	18.752	18.331	37083	-
1985	353	15.915	15.746	31661	-
1986	64	3.254	1.862	5116	-
1987	-	-	-	-	-
1988	4	147	152	-	-
1989	-	-	-	-	-
1990	4	34	21	-	-

990

14978376 τόνοι

ΚΑΛΑΜΑΤΑ

στ) Τμήμα Διοικητικό - Οικονομικό

ζ) Γραφείο Ασφάλειας Αεροπλάνων

2. Οι αρμοδιότητες των αεροπλάνων του άρθρου αυτού αναλυτικά κατά Τμήμα ή Γραφείο είναι:

α) Τμήμα Αεροπλανοκλάδ: Έλεγχος όλων των αεροναυπηγικών εργασιών των αεροσκαφών. Διευθυντική έλεγχος των επιγίων και βελτίωση των αρίων πτήσης των υπομένων. Καταχώρηση κινήσεων αεροσκαφών για την εισερχή αυτών. Εκπαίδευση στην πράξη αεροπλανοκλάδ εκπαίδευση. Παρακολούθηση και έλεγχος της εφαρμογής, υπό των αεροσκαφών μεταφορών, των διατάξεων που αφορούν στις αερίες δυνάμεις αεροσκαφών. Εμπέδωση και εκπαίδευση των αεροσκαφών κίνησης. Έλεγχος της κάθε είδους κυκλοφορίας στο χώρο στάθμευσης. Οργάνωση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και έλεγχος κατάστασης της κυκλοφορίας κίνησης του αεροπλάνου. Παρακολούθηση ορθής εξυπηρέτησης των ενδιαφερόμενων σε στάθμευση αεροσκαφών. Συντονισμός και κατεύθυνση των ενεργειών σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος ή συμβάντος εντός του αεροπλάνου. Παραγωγή εγγράφων για την εμπέδωση των αεροσκαφών στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών. Εκτίμηση σταγόνων και καθορισμός των προς διάθεση χώρων του αεροπλάνου και παρακολούθηση εφαρμογής των αντισταχών αεροπλάνων όρων (εξην οικονομικών). Παρακολούθηση και μέριμνα καλής λειτουργίας και εμπέδωσης των εγκαταστάσεων του αεροσταθμού. Εμπέδωση εφαρμογής συστημάτων και διαδικασιών διευκόλυνσης. Λήψη μέτρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού και άλλου κοινού. Χειρίζεται θέματα Δημοσίου Σχέσιου.

β) Τμήμα Εναέριας Κυκλοφορίας: Ενίσχυση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στα ΙΕΚ αεροπλάνων και αναχωρούντα αεροσκάφη εντός της περιμετρικής περιοχής του αεροπλάνου. Ενίσχυση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας επί των διαδρομών των αεροπλάνων στην περιοχή ελιγμών και στη γειτονία του αεροπλάνου. Διεύθυνση των συμβάντων εναέριας κυκλοφορίας και συνολική στατιστική στοιχείων των δραστηριοτήτων του Τμήματος. Εκπαίδευση στην πράξη, προς εξειδίκευση του προσωπικού Εναέριας Κυκλοφορίας. Χειρισμός θεμάτων αεροπορικών ασφαριών και υλικών κτήσεων. Αεροναυπηγική ενθάρρυνση κληρονομιάς και άλλων ενδιαφερόμενων, ασφαλή και προώθηση των σχεδίων πτήσης και ασφαριών εναέριας κυκλοφορίας καθώς και έκδοση των κάθε είδους τηλεγραφημάτων εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Τμήμα Τηλεπικοινωνιών: Εμπέδωση των δικτύων σταθερών και κινητών αεροναυπηγικών τηλεπικοινωνιών. Χειρισμός θεμάτων τηλεφωνικής και γενικά τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης όλων των Υπηρεσιών του αεροπλάνου. Εμπέδωση και εκπαίδευση των κάθε είδους ραδιοσυστημάτων των εμπέδωσιμων από τις αεροπορικές εταιρείες και άλλους ιδιωτικούς φορείς εντός του αεροπλάνου. Κοστολόγηση χρηστικών τηλεγραφημάτων και διερεύνηση των συμβάντων και παραβιάσεων στον Τηλεπικοινωνιακό τομέα. Τήρηση σχετικών στατιστικών στοιχείων. Κρατογράφηση - παρακωπιογράφηση διαβαθμιζόμενων τηλεγραφημάτων.

δ) Τμήμα Ηλεκτρονικών: Πρακτική και θεωρητική συντήρηση των τηλεπικοινωνιακών μέσων του αεροπλάνου. Τεχνική εκπαίδευση της λειτουργίας τούτων, εκτίμηση αναλόγων μικροκατασκευών και εκκίνηση σχετικών μετρήσεων. Πρακτική και θεωρητική συντήρηση των ραδιοβελτιωμάτων του αεροπλάνου. Τεχνική εκπαίδευση της λειτουργίας τούτων, εκτίμηση αναλόγων μικροκατασκευών και εκκίνηση σχετικών μετρήσεων. Πρακτική και θεωρητική συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων του αεροπλάνου. Τεχνική εκπαίδευση της λειτουργίας τούτων, εκτίμηση αναλόγων μικροκατασκευών και σχετικών μετρήσεων. Μέριμνα διερεύνησης ανωμαλιών ή άλλων καταστάσεων των ηλεκτρονικών συστημάτων, μέσω υποστήριξης αυτών και ηλεκτρονικού υλικού. Τήρηση και ανάλυση σχετικών στατιστικών στοιχείων. Κάλυψη αναγκών ραδιοβελτιωμάτων ΦΙΣΚΑΣ από τον ΚΛΘ.

ε) Τμήμα Τεχνικής Συντήρησης: Συντήρηση των κτιρίων και έργων υποδομής του αεροπλάνου, εκτίμηση των σχετικών εργασιών και εκκίνηση των απαιτούμενων μετρήσεων. Συντήρηση των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, των εγκαταστάσεων φωτισμού και του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του αεροπλάνου. Συντήρηση των μηχανολογικών εγκαταστάσεων, του κλιματισμού, των ηλεκτροκαταγωγών ζυγών και του μηχανολογικού εξοπλισμού του αεροπλάνου. Εμπέδωση και συντήρηση των μεταφορικών μέσων, των ειδικών σχημάτων, των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων του αεροπλάνου.

στ) Τμήμα Διοικητικό - Οικονομικό: Χειρισμός θεμάτων διοίκησης και κατάστασης του προσωπικού της ΠΙΑ. Εκπαίδευση του προσωπικού αεροπορικών οργανισμών και επιχειρήσεων του αεροπλάνου και τήρηση στοιχείων του προσωπικού τούτου. Διαχείριση χρηματικών διαθεσίμων του αεροπλάνου και έγκριση δαπανών. Διαχείριση κάπως προκαταβολής και μεθεξέως προσωπικού αεροπλάνου. Τελερισμός εισερχής και αποδοχής οδών των αεροπλάνων και τήρηση οικονομικών στοιχείων. Παρακολούθηση, εφαρμογή των οικονομικών όρων των συμβάσεων εμπέδωσης. Εμπέδωση

ους χώρων και δικαιωμάτων του αεροπλάνου. Εφοδιαστική υποστήριξη του αεροπλάνου σε υλικό, διαχείριση υλικού και τήρηση προβλεπόμενων λογιστικών βιβλίων. Εκτέλεση δαπανών του αεροπλάνου. Γραμματειακή εξυπηρέτηση του αεροπλάνου.

ζ) Γραφείο Ασφάλειας του Αεροπλάνου: Είναι αρμόδιο για την υλοποίηση και τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας σύμφωνα με το πρόγραμμα ασφαλείας, προς διασφάλιση του προσωπικού των χώρων, των εγκαταστάσεων και της αεροπορικής κίνησης γενικά, και κάθε είδους έγκυρη ενέργεια. Επίσης είναι αρμόδιο για την έκδοση ταυτοτήτων και αδειών εργασίας του κάθε είδους προσωπικού του αεροπλάνου, των εργασιών και επιχειρήσεων και το χειρισμό θεμάτων ΠΣΕΑ.

Άρθρο 39

Διάρθρωση - Αρμοδιότητες Διευθύνσεων Κρατικών Αεροπλάνων Λιανδρούπολης, Μυτιλήνης, Κω, Λήμνου, Χανίων, Κιργιζίας, Ζακύνθου, Σίμου, Κεφαλονιάς και Κεφαλίων

1. Καθένας αεροπλάνος, από αυτούς που αναφέρονται στο παρόν άρθρο λειτουργεί με εκτελεστική και εκπαιδευτική από τα πιο κάτω τμήματα και γραφεία:

α) Τμήμα Αεροπλανοκλά

β) Τμήμα Εναέριας Κυκλοφορίας

γ) Τμήμα Τηλεπικοινωνιών

δ) Τμήμα Ηλεκτρονικών Μέσων

ε) Τμήμα Υποστήριξης (χρηματοοικονομική, γλωσσική, διοικητική, υγειονομική)

στ) Γραφείο Ασφάλειας του Αεροπλάνου

2. Οι αρμοδιότητες καθενός αεροπλάνου, που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, αναφέρονται στα πιο κάτω θέματα, που καταλαμβάνονται μεταξύ των τμημάτων του, όπως ακολουθεί:

α) Τμήμα Αεροπλανοκλά: Άσκηση αεροπλανοκλά ελέγχου και καταχώρηση κινήσεων αεροσκαφών με σκοπό την εισερχή αντισταχών αεροσκαφών τούτων και έμπειρη εισερχή αυτών. Έλεγχος εφαρμογής των όρων αεροπορικής εμπέδωσης.

Οργάνωση χώρου στάθμευσης και έλεγχος κυκλοφορίας μέσα στον χώρο. Έλεγχος κατάστασης της περιμετρικής κίνησης και παρακολούθηση της ορθής εξυπηρέτησης των αεροσκαφών και σταθμίων. Συντονισμός και κατεύθυνση ενεργειών σε περίπτωση αεροπορικού δυστυχήματος ή συμβάντος μέσα στον αεροπλάνο. Χειρισμός θεμάτων διευκόλυνσης, λειτουργίας του αεροπλάνου και έκδοσης αεροπλανοκλά διατάξεων, καθώς επίσης και θεμάτων δημοσίου σχήμου.

β) Τμήμα Εναέριας Κυκλοφορίας: Άσκηση ελέγχου προώθησης στα αεροσκάφη που φθάνουν ή αναχωρούν ΙΕΚ μέσα στην περιμετρική περιοχή του αεροπλάνου, άσκηση ελέγχου αεροπορικών, αεροναυπηγικών κληρονομιάς αεροσκαφών και διακρίσεων των τηλεγραφημάτων, ασφαριών εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Τμήμα Τηλεπικοινωνιών: Εμπέδωση δικτύων αεροναυπηγικών τηλεπικοινωνιών. Χειρισμός θεμάτων τηλεφωνικής εξυπηρέτησης και στατιστικών εικονικών του αεροπλάνου. Διαβίβαση και διακρίσεις διακρίσεων σήματος του αεροπλάνου.

δ) Τμήμα Ηλεκτρονικών Μέσων: Πρακτική και θεωρητική συντήρηση των κάθε είδους ηλεκτρονικών μέσων του αεροπλάνου. Τεχνική εκπαίδευση της λειτουργίας τούτων, εκτίμηση αναλόγων μικροκατασκευών.

ε) Τμήμα Υποστήριξης: Χειρισμός θεμάτων προσωπικού. Αντιμετώπιση οικονομικών θεμάτων του αεροπλάνου και γραμματειακή εξυπηρέτηση. Συντήρηση των κτιρίων εγκαταστάσεων, των έργων υποδομής, των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού του αεροπλάνου. Εμπέδωση των μεταφορικών μέσων.

στ) Γραφείο Ασφάλειας Αεροπλάνου: Είναι αρμόδιο για την υλοποίηση και τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας σύμφωνα με το πρόγραμμα ασφαλείας, προς διασφάλιση του προσωπικού, των χώρων, των εγκαταστάσεων και της αεροπορικής κίνησης γενικά, από κάθε είδους έγκυρη ενέργεια. Επίσης είναι αρμόδιο για την έκδοση ταυτοτήτων και αδειών εργασίας του κάθε είδους προσωπικού του αεροπλάνου, των εργασιών και επιχειρήσεων και το χειρισμό θεμάτων ΠΣΕΑ.

3. Οι πιο κάτω αρμοδιότητες του Αεροπλάνου Χανίων, εκτελούνται στο

1. Διεύ:

α) Ρ

πάλης

β) Η

γ) Τ

κων, Γ

2. Τ.

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ'ΑΡΙΘ. 439

Τροποποίηση Προεδρικού Διατάγματος 56/89 "Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Ο ΠΡΕΣΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 1558/85 (ΦΕΚ 137/Α/25.7.85) Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα και ειδικότερα της παραγράφου 5 του άρθρου 24 σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 51/75 (ΦΕΚ 125/Α/26.6.75) περί αναδιοργάνωσης των Δημοσίων Πολιτικών Υπηρεσιών
2. Τις διατάξεις του Ν.Α. 714/70 (ΦΕΚ 238/Α/7.11.70) περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά τη Υπουργείω Συγκοινωνιών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (ΦΕΚ 55/Α/13.3.83).
3. Το άρθρο 144 του Δημοσιοϋπαλληλικού Κώδικα (Π.Δ. 511/77)
4. Την αριθ. 465/1989 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υπουργού Οικονομικών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

1. Εντάσσουμε τον Διεθνή Κρατικό Αερολιμένα Καλαμάτας, που αναφέρεται στην κατηγορία των Κρατικών Αερολιμένων της παρ. δ. του άρθρου 25 του Π.Δ. 55/89, στην κατηγορία των Κρατικών Αερολιμένων της παρ. γ. του αυτού άρθρου.
2. Η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες του παραπάνω Αερολιμένα θα είναι οι αναφερόμενες στο άρθρο 39 του Π.Δ. 55/89.

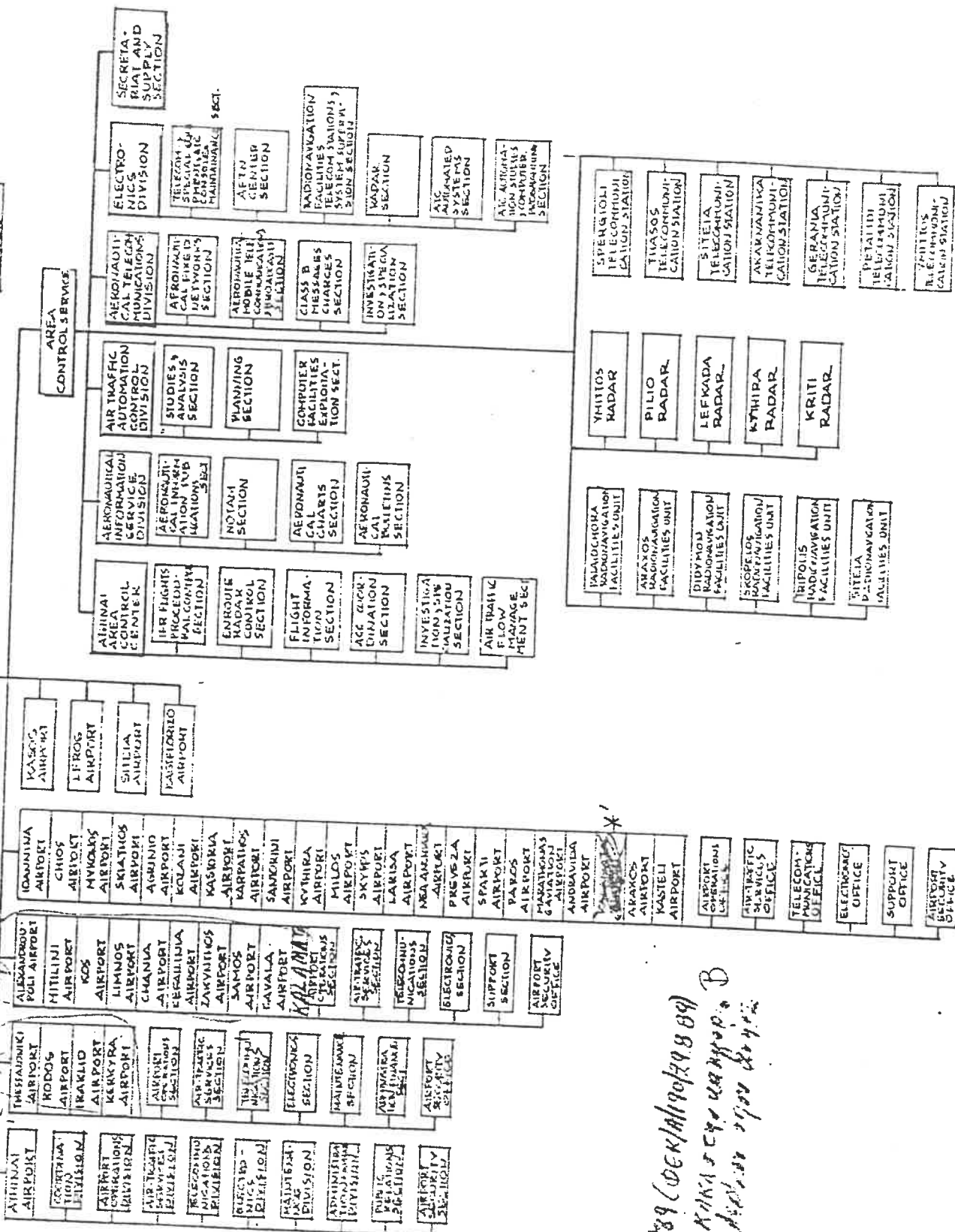
Άρθρο 2.

Στο άρθρο 55 του Π.Δ. 55/89 και μετά την παράγραφο 5, προστίθεται παράγραφος 6 η οποία έχει ως εξής:

Οι υπάλληλοι του προσωρινού κλάδου ΔΕ3 Τηλεπικοινωνιακών που είναι κάτοχοι πτυχίου αναγνωρισμένων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού ή προαγωγικού διπλώματος Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή γενικού πτυχίου Ραδιοτηλεγραφήτη του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και μετά κρίση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, κατατάσσονται στον κλάδο ΤΕ3 Τηλεπικοινωνιακών και σε θέσεις που μεταφέρονται στον Κλάδο αυτόν από τον προσωρινό Κλάδο ΔΕ3 Τηλεπικοινωνιακών. Οι θέσεις αυτές μετά την αποχώρηση των υπαλλήλων που τις κατέχουν μεταφέρονται αυτοδικαίως στον Κλάδο ΔΕ7 Τεχνικών και προσορίζονται τις θέσεις του Κλάδου αυτού.

Ο Ρ Γ Α Ν Ω Σ Η Κ Α Χ Α

- με το Π.Δ 647/81 "Περί οργανισμού Υ.Π.Α" ο ΚΑΧΑ είχε ενταχθεί στην κατηγορία των Διεθνών Δερ/νων σε επίπεδο Διευθύνσεως.
- με το Π.Α 56/50-Ι-1989 "Περί οργανισμού Υ.Π.Α", το οποίο πατήρησε το Γ.Δ 647/81 ο Δερ/νας εντάχθηκε στην κατηγορία των Διεθνών Δερ/νων σε επίπεδο τμήματος.
- με το Π.Δ 439/89, και κατόπιν προηγούμενης εισηγήσεως του ΚΑΧΑ, ο Δερ/νας Καλαμάτας επανεντάχθη στην κατηγορία των Διεθνών Δερ/νων σε επίπεδο Διευθύνσεως.

SPECIAL
PROVISIONS
FINANCING
RELIEF

№ 10 ПД 439/89 (ФСК/И/90/4989)
 Взято от 4 о ККЛ 5 с 40 каприор.
 -тн Директор Директор 1990 1990

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ Α/Φ (FACILITIES ACCEPT)

Διαδρόμοι: RWY 35L 2660 x 45 ✓

RWY 17R 2660 x 45 ✓

RWY 35R 3010 x 30 -αυτοχ.

RWY 17L 3010 x 30 -αυτοχ.

φωτισόμενοι με ρυθμιζόμενη ένταση τηλεχειριζόμενοι. ✓
Διαγράμμιση πλήρης. ✓

φωτισμός προσεγγίσεως τύπου CALVERT 900 Μ. στον 35L ✓
Ψάλλος συνδετηρίων 28 Μ. ✓

-Δεν αναφέρονται σοβαρά εμπόδια στις προσεγγίσεις. ✓

Αντοχή RWY 80 LCN (53 PCH περίπου) ✓

ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΜΕΤΕΩΡΙΣΗΣ ΑΙΡΟΚΑΡΑΝΕ

ΑΡΕΘΗ :-Αποστάσεις 130 x 170 Μ ✓

-Χωρητικότητα 1 A300, 1 B737-400, 2 ATR 42. ✓

-φωτισόμενο με 3 κυλίνδρους. ✓

Διαγράμμιση πλήρης. ✓

-φωτισόμενο πλευρικά με CONTROL από ΠΕΠ. ✓

-Αντοχή 80 LCN (53 PCH-CONCRETE) ✓

ΟΡΙΑ ΕΧΘΡΟΤΗΤΑ:

-ΡΑΡΙ εγκατεστημένα (~~κατασκευασμένα~~ τεθωρακισμένα/ΓΗ για τον 35L ~~στην είσοδο~~).

Αντίρρησης και στις δύο πλευρές του 35L/17R.

-Ανεμούρις και στις δύο πλευρές του διαδρόμου.

-φωτισόμενος ενδείκτης αέρος (TAF).

-Αναλμπόν ΒΕΛΟΝ στον ΠΕΠ πράσινο-λευκό. (ΑΒΗ).

-Ενδείκτες αποστάσεως διαδρόμου ανά 1000 πόδια.

ΥΠΟΡΙΑ ΕΧΘΡΟΤΗΤΑ:

ΡΑΔΙΟΕΧΘΡΟΤΗΤΑ/RADIO BEKCONS *σε δύο γλώσσες*

δίδονται -T/VOR (CAA) 112.60 / DME CH 73X. (Πορ. Διεύθυνση-απόσταση)
-RDB (MIL) / TACAN " "

ΚΑΥΣΙΜΑ: -Εγκαταστάσεις ΕΚΟ 200 κυβ. σε δύο υπόγειες δεξαμενές.
-Αετιζόμενο καύσιμο TP JET ΑΙ κατόπιν προσυνεννοήσεως
με ΕΚΟ, ΑΒΕΚ ΑΘΗΝΑ 2154411 TLX.

ΠΥΡΑΦΛΑΜΙΑ: -CATEGORY VI (6) από πολ. Αερ/ρία

Δ Ι Ξ Υ Κ Ο Λ Υ Ν Σ Ε Ι Σ Κ Τ Ι Ρ Ι Α Κ Ω ΝΕ Γ Κ Α Τ Α Σ Τ Α Σ Ε Ω Ν

ΑΙΘΟΥΣΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ: α. Αίθουσα αναχωρήσεων εξωτερικού 345 τ.μ λει-
τουργεί και ως TRANSIT.

β. Αίθουσα αναχωρήσεων εσωτερικού 147 τ.μ

- ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι αίθουσες μπορούν να λειτουργή-
σουν ταυτόχρονα για εξυπηρέτηση περισσοτέ-
ρων πτήσεων ταυτόχρονα (για 500 άτομα περί-
που) λόγω υπάρξεως εσωτερικής διαχωριστικής
πύλης.

γ. Αίθουσα Αφίξεων εξωτερικού 280 τ.μ /

(περιλαμβάνει γραφεία Διαβατηριακών και Τε-
λωνιακών Ελέγχων, καθώς επίσης και αυτόματο
σύστημα εκφορτώσεως παραλαβής αποσκευών-
ιμάντα).

δ. Αίθουσα αφίξεων εσωτερικού 210 τ.μ /

(περιλαμβάνει ιμάντα μεταφοράς αποσκευών).

ε. Αίθουσα αναμονής επιβατών-επισκεπτών 700 τ.μ.

ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ: Γραφεία Διοικήσεως Αερ/νος Υ.Π.Α

Γραφεία Ο.Α και Εξένων Αεροπορικών Εταιρειών
Γραφεία Αστυνομικής Δυνάμεως (Διαβατ. φύλαξη
Γραφεία Τελωνείου

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

α. Τουριστικό γραφείο Δήμου Καλαμάτας

β. Τουριστικό γραφείο (Ιδιωτική εκ/ση)

γ. Γραφείο Ξνοκλιάσεως Αυτ/του

δ. Κυλικεία Δύο

ε. Γραφεία ΕΛΤΑ (αναμένεται ενεργοποίηση)

δ. " Ο.Τ.Ε " "

ε. " Τραπεζής " "

στ. Κατάστημα ειδών Λατκής τέχνης (αναμ. διγ/μος

ζ. " ημερησίου τύπου, περιοδικών. "

η. Τουριστικό γραφείο Β' "

ΛΟΙΠΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ:

α. Μηχανοστάσιο κλιματιστικού συγκροτήματος
κτιριακών εγκαταστάσεων, πλεστικά κ.λ.π

β. Μηχανοστάσιο ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων
(κυψέλη-χαμιλή τάση-ζεύγος Η/Ζ κ.λ.π)

γ. Αποθηκευτικοί χώροι

δ. Εγκαταστάσεις καυσίμων: Γραφεία ΕΚΟ-Δεξαμενές
υπόγειες 200 κυβ. Βυτία ανεφοδ. 40 τον.

ε. Υώρος σταθμεύσεως τ.γ τακ. λεωσων και ττ λεων

AERODROMES FOR USE BY INTERNATIONAL COMMERCIAL AIR TRANSPORT - LAND

2 Reference point: 370412N 220133E Site: Centre of RWY	1 CITY/Aerodrome: KALAMATA/Kalamata
3 Distance and direction from city: 4.5NM BRG 292° from Kalamata	18 Fuel grades: TF JET A1: by EKO ΕΥΚΑΤΑΓΕΙΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣ
4 Elevation: 24.60FT (7.5m)	19 Oil grades: Not available ΕΥΚΑΤΑΓΕΙΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣ
5 Aerodrome reference temperature: 31.9° C (Jul)	20 Oxygen and related servicing: Not available.
6 Magnetic Variation: 2° E (Jan 1984)	21 Refuelling facilities and limitations: ΕΥΚΑΤΑΓΕΙΕ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣ Subject to inquiry on two working days prior notice. EKO, ASEE Aviation Department Athens, tel. 7705401 Telex: 215411 and 215832 EKO GR.
7 Transition altitude: 5000FT	22 Hangar space available for visiting aircraft: Not available
8 Operational hours: HO. Hours of service are promulgated by Class I NOTAM Series: "A" (International Distribution)	23 Repair facilities normally available: Not available
9 Aerodrome operator or administrative authority: HELLENIC AIR FORCE	24 Fire protection: Category VI (6) ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΙΑ: ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6
10 Postal Address: Kalamata Airport GR 241 00 KALAMATA Greece	25 Seasonal availability: All seasons. Snow removal equipment not available
11 Telegraphic Addresses: AFTN: LCKLYDYX Commercial: Not available	26 Local flying restrictions: None
12 Telephone numbers: (0722) 22533	27 Pre-flight altimeter check location (s) and elevation: INS Check points: Not established VOR Check points:
13 Overnight accommodation: Available at the vicinity and Kalamata town	28 METEOROLOGICAL DATA
14 Restaurant accommodation: Snack bar, cafeteria. Restaurant at the vicinity and Kalamata town	Mean daily minimum and maximum temperatures (C) for each month of the year
15 Medical facilities: First aid treatment, Motor ambulances, hospital in Kalamata	
16 Transportation available: Olympic Airways buses, taxis, railway in Kalamata	
17 Cargo handling facilities: Not available	
	Mean pressure in millibars (MB) for each month of the year

CIVIL AVIATION AUTHORITY

8 APR 1985/150

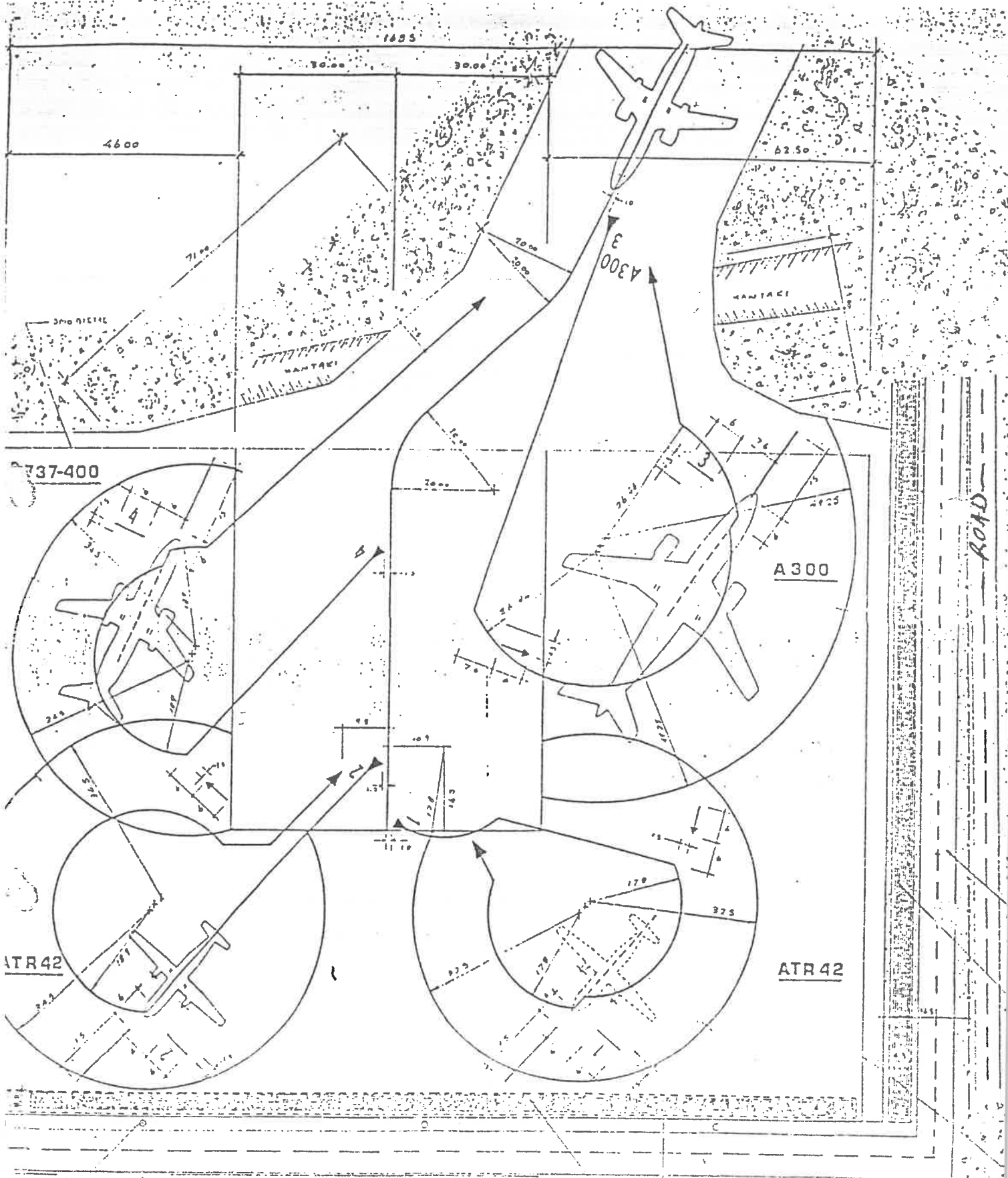
ΤΟΥ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ

INTERNATIONAL AIRPORTS		ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑ						LIMITATIONS ON USE OF AERODROME		TRANSIT FACILITIES AND REMARKS	
CITY/AERODROME	DESIGNATED PAT. 10 *	SAFETY AERODROME	TRAFFIC REPORTING						HOURS OF SERVICE	11	12
			SCHEDULED	NON SCHEDULED	PRIVATE	CUSTOMS	IMMIGRATION	HEALTH			
KALAMATA/Kalamata (Military Aerodrome HAF) LGKL ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	X	3	(1) X (2) X	(3) X	(4) X	X	X	X	H24(4 hours PH)	(2) Available to: ΑΜΕΣΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ a) International scheduled air transport - for alternate use. b) Domestic commercial scheduled air transport for regular or alternate use. (3) Available to: a) International non-scheduled air transport for regular use. b) Domestic commercial non-scheduled air transport for regular or alternate use. (4) Not available to private flights (for either regular or alternate use) unless a special permission has been obtained in accordance with the regulations given in page AGA 0-2 para 3-1-4.	* Article 10 of the Convention on International Civil Aviation. ** Under Article 19 of the World Health Organization-International Sanitary Regulations. ΑΠΟΡΟ ΤΟ ΤΟΤ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΑΡΘΡΟ 19 ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΥΠΕΡ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ (ΣΑΝΙΤΑΡΙΟΝ)
KEFALLINIA/Kefallinia LGKF	X		X	X	X	X	X	X	H24(4 hours PH)	(3) ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑ	ΥΠΕΡ ΙΟΝΟΜΙΑΣ
KERKIRA/Kerkira LGKR	X	X	X	X	X	X	X	X	H24(2 hours PH)	(b) ΤΟΙΟΥΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ (c) (i) ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΗ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΜΗ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ (d) ΜΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΞΙΣΟΤΙΧΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ	ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΕΙΑΣ

1495



工业卫生

ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΙ
ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Hand lot's

4230

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΛΥΣΕΩΣ

Παρεχόμενες υπηρεσίες στο αεροδρόμιο σας:

Υπηρεσίες

Ώρες λειτουργίας 0530 - 2200

- Τελωνείο ΝΑΙ
- Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων ΝΑΙ
- Κατάστημα αφορολογήτων ειδών ΝΑΙ
- Εστιατόριο ΟΧΙ
- Καφετερία ΝΑΙ
- Ενοικίαση αυτοκινήτων ΝΑΙ
- Τουριστικό πρακτορείο ΝΑΙ
- Τουριστικές πληροφορίες Δήμου ΝΑΙ
- Κρατήσεις ξενοδοχείων ΝΑΙ
- Αστυνομία - τουριστικές πληροφορίες ΝΑΙ
- Τράπεζα ΝΑΙ
- ΟΤΕ ΝΑΙ
- Ταχυδρομείο ΝΑΙ
- Φύλαξη αποσκευών - κουτιά αποσκευών ΝΑΙ
- Αχθοφόροι ΝΑΙ
- Ταξί ΝΑΙ
- Λεωφορείο ΝΑΙ
- Πώληση εφημερίδων ΝΑΙ

RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES

STATION STATION	SERVICE SERVICE	CALL SIGN OR IDENTIFICATION	EM	TRANSMITS TRANSMITS		RECEIVES RECEIVES		HOURS (UTC) ETC	COORDINATES COORDINATES	LOCATION LOCATION		OPERATING AUTHORITY AND REMARKS
				KHZ	MHZ	KHZ	MHZ			MAG	KM	
1 STATION STATION	2 SERVICE SERVICE	3 CALL SIGN OR IDENTIFICATION	4 EM	5 KHZ	6 MHZ	7 KHZ	8 MHZ	9	10	11	12	13
KALAMATA MIL aerodrome International (See AGA 1)	TWR	Kalamata Tower (See AGA 1)	A3		120.75 122.10 121.50 243.00 257.80 382.60		120.75 122.10 121.50 243.00 257.80 382.60	HJ	370416N 220125E			HA F Emergency Emergency Ground Control
APP	Kalamata Approach	A3			120.75 122.10 121.50 243.00 362.30		120.75 122.10 121.50 243.00 362.30	HJ	370416N 220125E			Emergency Emergency
A/G	Kalamata Radio PA A Q	A3 558 5634			558 5634		558 5634	HO	370328N 220133E			CAA
NDB	KTA	A2 348						HJ	370410N 220110E			HA F During night operation available O/R.
TVOR	KAM	A2			112.60			H24	370351N 220131E			CAA Cover 40NM/FL250 25NM/9000FT Sector 060°-135° cover 14NM/ 9000FT. On H045 22NM/10000FT VOH/DME co-located and freq. pair- red. DME CH14X. Coverage Sector 000°- 360° 4000FT/5NM 5000FT/10NM. Sec- tor 025°-040° 15000FT/25NM, Sec- tor 040°-110° 17000FT/25NM Sector 110°-360° 10000FT/25NM, Sector 360°-025° 10000FT/25NM Antenna elev. 18m. Power 261BW.
DME	KAM	P0			1160		1097	H24	370351N 220131E			
NDB	KRS	A2			285			H24	380050N 242505E			CAA Aidna AMP Coverage 50NM En-route facility

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ : ΚΑΛΑΜΑΤΑ
ΚΙΝΗΣΗ : ΕΞΟΡΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ, + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΝΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε ΤΟΝΟΥΣ	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ
1978	736	34.836	34.834	49	22
1979	876	40.213	39.408	58	49
1980	735	29.982	30.316	73	39
1981	676	30.543	32.206	41	34
1982	719	36.418	34.583	53	36
1983	722	38.955	38.153	62	36
1984	861	49.217	48.742	61	44
1985	823	47.353	46.722	63	42
1986	770	40.511	39.457	75	41
1987	766	36.655	35.230	53	35
1988	724	35.051	33.604	46	37
1989	679	33.043	31.594	42	35
1990	728	29.807	27.489	30	21
ΣΥΝΟΛΟ					
2011					

69 670

79 621

60 298

62 749

71 271

77 108

97 959

94 075

79 968

81 608

71 885

80 504

68 655

86 937

64 637

98 641

57 296

79 281

 $\alpha = 66508,31$ $b = 1924,31$ $v = 0,61$

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ : . ΚΑΛΑΜΑΤΑ
ΚΙΝΗΣΗ : . ΕΚΤΑΚΤΗ ΕΞΟΡΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε τόνους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ
1978	—	—	—	—	—
1979	—	—	—	—	—
1980	—	—	—	—	—
1981	—	—	—	—	—
1982	—	—	—	—	—
1983	—	—	—	—	—
1984	—	—	—	—	—
1985	—	—	—	—	—
1986	51	859	781	—	1640
1987	60	4.345	4.274	—	8.619
1988	170	9.191	9.091	—	18282
1989	340	17.051	16.953	—	34004
1990	286	10.933	11.052	—	21985
2000					
2011					

Σύνολο

Σ=26

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ : ΚΑΛΑΜΑΤΑ

ΚΙΝΗΣΗ : ΕΣΦΤΕΡΙΚΟΥ + ΕΞΦΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ σε Τόνους	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΙΣ
1978	736	34.836	34.834	49	22
1979	876	40.216	39.408	58	49
1980	785	29.982	30.316	73	39
1981	678	30.543	32.206	41	34
1982	719	36.418	34.583	53	36
1983	722	38.955	38.153	62	36
1984	861	49.217	48.742	61	44
1985	823	47.353	46.722	63	42
1986	821	41.370	40.238	75	41
1987	826	41.000	39.504	53	35
1988	894	44.242	42.695	46	37
1989	1.019	50.094	48.547	42	35
1990	1.014	40.740	38.541	30	21
2000					
2011					

G2

[illegible]

1:20,000

1:20,000

AERODROME CHART - ICAO

37° 04' 10" N 22° 01' 34" E ELEV 7.5m 25 FT

TWR 120.75 APP 120.75 122.10 122.10

KALAHATA/KALANATA

ELEVATIONS AND DIMENSIONS IN METRES

BEARINGS ARE MAGNETIC

RAILROAD TO KALANATA

ARRESTING SYSTEM (HUT)

THR ELEV 7.5

ANNUAL RATE OF CHANGE E

RVR	DIRECTION	THR
17R	167°	37° 04' 53" N 22° 01' 24" E
35L	347°	37° 03' 28" N 22° 01' 44" E

TWY LINKS 23m WIDE

HOOK ARRESTING WIRE

RVR EDGE LIGHTS - WHITE (LH) APRON

TWY EDGE LIGHTS - WHITE

TWY LINK EDGE LIGHTS - BLUE

ADV ALTN FLG MG

TWR 11.1

KALAHATA
NDB
KTA 340

AIRFORCE AREA

FORM SUP. AERODROME

KALAHATA
TVOR/DHC
KMH - 112.60 CH 73X

RAILROAD TO KALANATA

APRON

THR ELEV 4.5

ARRESTING SYSTEM (HUT)

TERMINAL

TO PHILIPPINES

PRECISION APPROACH LIGHTING SYSTEM
MILITARY VERSION

NOTES: Although TWY A is marked and lighted as a RVR, it is used exclusively as TWY.



SCALE 1:20,000

(10. 10. 10) 10. 10. 10

DECLARED DISTANCES

DECLARED DISTANCES		
WY 17		R'WY 35
250	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2 650
260	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2 650
250	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2 660
260	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2 660

See also NOTE 1

SLP : - 0.11 %

SLOPE 1:2

37° 04' 10" N
22° 01' 34" E

NOTES : ZHME 122417

1. Arresting devices (nets), 30m before thresholds. Pilots are requested to start take-off 30m inwards from threshold, for the protection of nets.
- Owing to the above, the declared distances for both runways 17 and 35 are modified as follows: TORA TODA ASDA 2630, LDA 2660.

2. Arresting device (wire), 430 m beyond threshold xwy it.

[illegible]

AMENDMENT RECORD		
No.	DATE	REMARKS

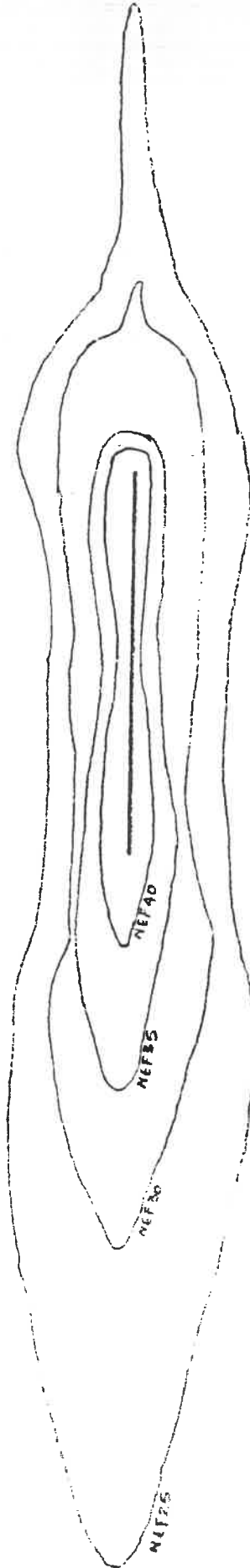
LGM 300

Surveying Agency: CAA Airports Division
Date of Survey: 24 Feb 1970

Model
First Edition: 1744-6 1746

2013 01 10 10:42 AM

6 ACT OF DOAF 1944



P.A.
1:50000