

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΚΤΙΟΥ ΒΟΝΙΤΣΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ:

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΒΟΝΙΤΣΑΣ, ΔΗΜΟΥ ΑΚΤΙΟΥ—ΒΟΝΙΤΣΑΣ»

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1.1 ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	3
1.2 ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	3
1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ ΕΡΓΟΥ	3
1.4 ΦΟΡΕΑΣ ΕΡΓΟΥ	3
1.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ ΕΡΓΟΥ	4
2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΒΑΚ ΑΚΤΙΟΥ - ΒΟΝΙΤΣΑΣ	5
2.1 ΓΕΝΙΚΑ – ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	5
2.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	6
2.2.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΝΕΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	6
2.2.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΝ	6
2.2.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΟΔΟΥΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΠΕΖΩΝ	6
2.2.4 ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ.....	7
2.2.5 ΘΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ.....	9
2.2.6 ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΠΕΛΑΤΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ	10
2.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ	10
2.3.1 ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΗ, ΑΝΤΙΔΡΟΜΗΣΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΟΔΩΝ – ΚΟΜΒΟΙ	11
2.4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ – ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ	13
2.4.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ	13
2.4.2 ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ	13
2.5 ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	13
2.6 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	14
2.7 ΣΤΑΘΜΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΤΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	14
2.8 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΖΩΝ	14
2.8.1 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΡΑΜΠΩΝ Α.Μ.Ε.Α.	14
2.8.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΕΥΣΕΩΝ ΤΥΦΛΩΝ.....	14
2.8.3 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ	14
2.8.4 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΠΛΑΤΟΥΣ.....	14
2.9 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	15
2.9.1 ΕΞΥΠΝΑ ΠΑΓΚΑΚΙΑ	15
2.9.2 ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΗΛΙΑΚΩΝ ΚΑΔΩΝ ΜΙΚΡΟΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ	15
2.10 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ / ΕΡΓΩΝ	16
2.10.1 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ / ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ	16
2.10.2 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	17

2.10.3 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΖΩΝ.....	18
3. ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ-ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ	19
3.1 ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ	19
3.1.1 ΟΦΕΛΗ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	19
4. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΩΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	21
4.1 ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΟΥΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	21
4.1.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΟΡΙΑ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ	21
4.1.2 ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ Ν. 3937/2011	22
4.1.3 ΔΑΣΗ, ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΑΣΩΤΕΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ	24
4.1.4 ΘΕΣΕΙΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	24
4.2 ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	25
4.2.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	25
4.2.2 ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	27
5. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	29
5.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	29
5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	30
6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ	33

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ

Η παρούσα Περιβαλλοντική Μελέτη εκπονείται στα πλαίσια της μελέτης με τίτλο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Βόνιτσας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ακτίου Βόνιτσας».

Η μελέτη ανατέθηκε στην σύμπραξη της εταιρίας ΓΑΙΑ ΙΑΠΕΤΟΣ Α.Ε. & ΣΑΛΦΩ και ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Α.Ε. με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ανακτορίου στις 24.10.2019.

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από τις

- **Δήμητρα Διαμαντίδου**, Πολιτικό Μηχανικό Ε.Μ.Π. – Μ.Sc, στέλεχος του μελετητικού πτυχίου της κατ. 27 - Περιβαλλοντικές Μελέτες της εταιρίας ΣΑΛΦΩ και ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Α.Ε.
- **Αφροδίτη Φουντουκίδου**, Πολιτικό Μηχανικό ΔΠΘ, MSc, μόνιμη συνεργάτη της εταιρίας ΣΑΛΦΩ και ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Α.Ε.

1.2 ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στη σύμβαση, είναι η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας.

1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ ΕΡΓΟΥ

Η κωμόπολη της Βόνιτσας βρίσκεται στη νοτιοδυτική ακτή του Αμβρακικού Κόλπου, στο μυχό του Όρμου Βόνιτσας ο οποίος οριοθετείται από τις άκρες Παναγία στα δυτικά και Γελάδα στα ανατολικά.

Σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο «**Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης**» του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/07-06-2010), μεταρρυθμίστηκε η διοικητική διαίρεση της Ελλάδας και επανακαθορίστηκαν τα όρια των αυτοδιοικητικών μονάδων, ο τρόπος εκλογής των οργάνων και οι αρμοδιότητές τους. Με το ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο ο Δήμος Ακτίου - Βόνιτσας με έδρα την κωμόπολη της Βόνιτσας προήλθε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Ανακτορίου, Μεδεώνος και Παλαίρου, οι οποίοι καταργήθηκαν.

Η Περιφερειακή Ενότητα (Π.Ε) Αιτωλοακαρνανίας αποτελείται από επτά (7) Δήμους ως εξής: τον Δήμο Αγρινίου, τον Δήμο της Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου, τον Δήμο Ναυπακτίας, τον Δήμο Αμφιλοχίας, τον Δήμο Ξηρομέρ, τον Δήμο Θέρμου και τον Δήμο Ακτίου Βόνιτσας.

Ο Δήμος Άκτιου – Βόνιτσας αποτελείται από τη Δημοτική Ενότητα Ανακτορίου, η οποία περιλαμβάνει τη Δημοτική Κοινότητα Βόνιτσας, όπου εντοπίζεται η κωμόπολη και έδρα του Δήμου.

Η συνολική έκταση του Δήμου είναι 662,94 km² και καταλαμβάνει το 12% περίπου της συνολικής επιφάνειας της Π.Ε. Αιτωλοακαρνανίας (5.500 km²).

1.4 ΦΟΡΕΑΣ ΕΡΓΟΥ

Φορέας ανάθεσης

Διεύθυνση
Τηλέφωνο
Fax
E-mail
Web address

Δήμος Άκτιου - Βόνιτσας

Εμμανουήλ Δεληγιώρη, Παραλία Βόνιτσας, Τ.Κ. 30002
2643023896
2645360765
dhmos.aktiouvonitsas@1258.syzefxis.gov.gr
<https://www.aktiouvonitsa.gov.gr/>

1.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ ΕΡΓΟΥ

Η ένωση μελετητικών γραφείων «ΓΑΙΑ ΙΑΠΕΤΟΣ Α.Ε. & ΣΑΛΦΩ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Α.Ε.» έχει αναλάβει την εκπόνηση της «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Βόνιτσας Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας»

Για την εκπόνηση της Περιβαλλοντικής Μελέτης υπεύθυνη είναι η κα Δήμητρα Διαμαντίδου Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π. – Μ.Sc. με Μελετητικό Πτυχίο Α' τάξης (Α.Μ 24737) στην κατηγορία Περιβαλλοντικών Μελετών (27)

Διεύθυνση
Τηλέφωνο
Fax
E-mail
Web address
Υπεύθυνος Επικοινωνίας

Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 11 ΑΘΗΝΑ
2109210080
2109210487
ddiamantidou@salfog.gr
www.salfog.gr
Δήμητρα Διαμαντίδου

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΒΑΚ ΑΚΤΙΟΥ - ΒΟΝΙΤΣΑΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ – ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS, n.d.), ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και ειδικότερα της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, κατανέμοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους χρηματοοικονομικούς πόρους.

Το Σχέδιο θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώνοντας ένα επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης και σχετικούς 'ευφυείς-SMART' στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (ELTIS, n.d.).

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να παράξει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής. Το όραμα αυτό μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας ή 20ετίας και οφείλει να παρακολουθείται και αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του.

Ένα ΣΒΑΚ σε γενικές γραμμές πρέπει να περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, τη διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, την σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021, αρ. 2 το ΣΒΑΚ ορίζεται ως εξής: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- (α) Δημόσια συγκοινωνία
- β) Βάδισμα και ποδηλασία
- (γ) Διαλειτουργικότητα
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς)
- (στ) Αστική εφοδιαστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Στόχο έχει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω θεματικές κατηγορίες ενώ παράλληλα θα εξασφαλίζει τα παρακάτω:

- Θα βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους,
- Θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες,
- Θα μειώνει το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας,

- Θα βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και θα βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος

2.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Από την αυτοψία και την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε για την στάθμευση στην περιοχή μελέτης διαπιστώθηκαν συγκεκριμένα προβλήματα και δυσλειτουργίες.

Σύμφωνα με τις αρχές των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και την προώθηση των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης και την απόδοση περισσότερων χώρων στους πεζούς, ακολουθούν συγκεκριμένες προτάσεις για την βελτίωση της κατάστασης για την στάθμευση.

Οι προτάσεις που παρουσιάζονται είναι πολύ εύκολες στην εφαρμογή τους με το μικρότερο δυνατό κόστος για τον Δήμο, ευνοώντας την πεζή μετακίνηση, δίνοντας περισσότερο χώρο στους πεζούς αλλά ταυτόχρονα δίνοντας λύσεις σε καίρια προβλήματα του κέντρου της Βόνιτσας.

2.2.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΝΕΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτείνεται η δημιουργία δύο νέων δημοτικών χώρων στάθμευσης, ένα ενιαίο στ Ο.Τ. 38Α και 39Δ εκατέρωθεν της οδού Καραϊσκάκη μεταξύ της οδού Μητροπόλεως και της οδού Βλαχοπούλου, συνολικής χωρητικότητας 80 θέσεων και έναν δεύτερο στα όρια του αστικού ιστού δίπλα στον Άγιο Αθανάσιο Χωρητικότητας 40 θέσεων.

Επίσης, δύναται για διερεύνηση χώρος που προβλέπεται ως χώρος στάθμευσης από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό στο Ο.Τ. 1000 στη διασταύρωση της οδού Στράτου με την οδό Δημοκρατίας ανατολικά του Κέντρου Υγείας, θέση κρίσιμη για την αποφόρτιση της στάθμευσης, μιας και βρίσκεται στην είσοδο της πόλης και στη διασταύρωση του κυριότερου έως σήμερα οδικού άξονα της Βόνιτσας, της οδού Στράτου, με την οδό Κριεζή που οδηγεί στο παραλιακό μέτωπο.

2.2.2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΝ

Προτείνεται η άρση της εκ περιτροπής στάθμευσης στην οδό Βενιζέλου και η δημιουργία καθορισμένων χώρων στάθμευσης με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων δίνοντας περισσότερο χώρο στους πεζούς και οργανώνοντας την στάθμευση.

Η συγκεκριμένη λύση μπορεί να εφαρμοστεί και στην οδό Νικολάου Στράτου ιδιαίτερα κοντά στα ΚΤΕΛ της Βόνιτσας και στο Κέντρο Υγείας όπου παρουσιάζονται παρόμοια προβλήματα με την ταυτόχρονη άρση της απαγόρευσης σε συγκεκριμένα τμήματα της οδού. Για την οδό Νικολάου Στράτου προτείνεται και η ανακατασκευή του οδοστρώματος και η επαναδιαγράμμιση του.

2.2.3 ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΟΔΟΥΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΠΕΖΩΝ

Στην οδό Στρογγύλη, προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης στην μια πλευρά του οδοστρώματος προκειμένου να αποδοθεί περισσότερος χώρος στους πεζούς και στους ποδηλάτες.

Έξω από τα σχολεία στην Οδό Βενιζέλου και έξω από τα σχολεία και το κέντρο Υγείας στην οδό Νικολάου Στράτου προτείνεται ο επανασχεδιασμός των διαβάσεων πεζών και η δημιουργία 3D διαβάσεων πεζών.

Σκοπός της δημιουργίας της 3D διάβασης πεζών είναι η ελάττωση της ταχύτητας των οχημάτων όταν διασχίζουν περιοχές έξω από σχολεία, νοσοκομεία και γενικώς χώρους στους οποίους διασχίζουν το οδόστρωμα ευάλωτοι χρήστες της οδού.

Η λύση αυτή είναι ασφαλέστερη, οικονομικότερη και γρηγορότερα υλοποιήσιμη από την δημιουργία μειωτών ταχύτητας (σαμαράκια) στις θέσεις αυτές.

Η προτεινόμενη λύση αυτή θα μπορούσε να εμπλουτιστεί με την διαγράμμιση των προτάσεων «ΚΟΙΤΑ ΔΕΞΙΑ» και «ΚΟΙΤΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ» επι των διαβάσεων.

Με αυτόν τον τρόπο ο πεζός καθοδηγείται αφού του επισημαίνεται η κατεύθυνση που θα πρέπει να ελέγξει και διασχίζει το οδόστρωμα με ασφάλεια.

Προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα από τυχόν μη έγκαιρης αντίληψης της 3d διάβασης πεζών προτείνεται και η εγκατάσταση ενός συστήματος Ασφαλούς Διάβασης με Αισθητήρα Πεζών & Αναλάμποντες Φανούς σε μικρή απόσταση από την 3D διάβαση.

2.2.4 ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Στην Ελλάδα οι μοτοσικλέτες και τα μοτοποδήλατα, που ορίζονται με τον γενικό όρο δίκυκλα, είναι πολυπληθή σε αριθμό και επιπλέον κινούνται και σταθμεύουν άναρχα, καθώς το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο είναι ελλιπές και επιτρέπει την αναρχία αυτή.

Στην πόλη της Βόνιτσας δεν παρατηρήθηκε έντονο πρόβλημα σε ό,τι αφορά την στάθμευση των δικύκλων και αυτά που σταθμεύουν δεν δημιουργούν πρόβλημα στην ομαλή κυκλοφοριακή ροή.

Για λόγους τάξης και αισθητικής θα μπορούσε να οργανωθεί η στάθμευση σε συγκεκριμένους δρόμους για την στάθμευση των δικύκλων προκειμένου αυτά να μην σταθμεύουν άναρχα σε όλες τις πλευρές των οικοδομικών τετραγώνων.

Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες όπου εφαρμόζεται σύστημα στάθμευσης, οι θέσεις των δικύκλων χωροθετούνται με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Για τη χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης των δικύκλων στο κέντρο της Βόνιτσας, πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες σε κεντρικούς δρόμους του κέντρου της πόλης και ελήφθησαν υπόψη τα ακόλουθα δεδομένα προκειμένου να γίνει η χωροθέτηση αυτών:

- Ο αριθμός των δικύκλων σε κάθε πλευρά οικοδομικού τετραγώνου κατά την ώρα που έγινε η αυτοψία.
- Η ισχύουσα σχετική νομοθεσία (ΚΟΚ).
- Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού τμήματος.
- Αρχές σχεδιασμού

Ειδικότερα ακολουθήθηκαν οι παρακάτω αρχές χωροθέτησης:

- Το ελάχιστο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας που θα απομένει μετά τη χωροθέτηση στάθμευσης δικύκλων σε τοπικής σημασίας οδούς μίας κατεύθυνσης θα είναι 2,75μ. ενώ το ελάχιστο πλάτος σε συλλέκτηριες οδούς και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης θα είναι 3,00μ.
- Το πλάτος στάθμευσης δικύκλων μηχανών για παράλληλη παρά το κράσπεδο στάθμευση θα είναι 1,00 μ. και το μήκος 2,50μ.
- Για υπό γωνία στάθμευση δικύκλων, σε περίπτωση διαγράμμισης των θέσεων, η κάθετη απόσταση μεταξύ των δύο παραλλήλων θα είναι 1,50μ. η δε κάθετη στο κράσπεδο προβολή του υπό γωνία μήκους θα είναι 1,85μ. όσο δηλαδή και το πλάτος της παρά το κράσπεδο παράλληλης στάθμευσης για επιβατικά ΙΧ και ταξί.

Στις ακόλουθες εικόνες παρουσιάζεται η διαγράμμιση και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά που έχουν οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης των δικύκλων.

Παράλληλη στάθμευση δικύκλων (0°)



Εικόνα 1: Γεωμετρικά χαρακτηριστικά παράλληλης στάθμευσης δικύκλων

Υπό γωνία στάθμευση δικύκλων (60°)



Εικόνα 2: Γεωμετρικά χαρακτηριστικά στάθμευσης δικύκλων υπό γωνία

Με βάση τα παραπάνω μπορεί να χωροθετηθεί μια σειρά παράλληλης στάθμευσης δικύκλων σε μονόδρομο πλάτους 4,00μ. έως 4,75μ. ή σε μονόδρομο πλάτους 5,85μ. όπου στην απέναντι όμως πλευρά θα υπάρχει παράλληλη παρά το κράσπεδο στάθμευση αυτοκινήτων.

Σε αμφίδρομους με πλάτος λωρίδας κατά κατεύθυνση από 4,25μ. έως 4,85μ. χωροθετείται μια σειρά παράλληλης στάθμευσης δικύκλων. Σε μεγαλύτερο πλάτος χωροθετείται παράλληλη ή υπό γωνία στάθμευση αυτοκινήτων.

Οι θέσεις στάθμευσης δικύκλων χωροθετούνται και σε αποστάσεις μικρότερες από αυτές που προβλέπονται από τον ισχύοντα ΚΟΚ .

Το χαμηλό ύψος των μοτοσυκλετών δεν δημιουργεί πρόβλημα στην ορατότητα των οδηγών.

Συνολικά στην περιοχή του κέντρου της Λευκάδας προτείνεται η χωρόθετηση 50 θέσεων στάθμευσης δικύκλων οι οποίες καλύπτουν την ζήτηση σύμφωνα και με την καταμέτρηση που πραγματοποιήθηκε κατά την διάρκεια των αυτοψιών.

Τέλος, επειδή τα μήκη των δικύκλων παρουσιάζουν μεγάλη διακύμανση και φθάνουν μέχρι και 2,30μ. κρίνεται σκόπιμο και προτείνεται η υπό γωνία στάθμευση, η οποία όπως προαναφέρθηκε θα έχει πλάτος όσο και η θέση στάθμευσης των ΙΧ, ήτοι 1,85μ., να μην υλοποιείται με διαγραμμίσεις διακριτών θέσεων αλλά να δημιουργείται μόνο το περίγραμμα μέσα στο οποίο θα γίνεται η υπό γωνία στάθμευση των δικύκλων μηχανών. Το περίγραμμα αυτό προτείνεται να είναι συνεχής λευκή γραμμή, στην αρχή του να υπάρχει πινακίδα Ρ-69 με αναγραφή ΜΟΤΟ, ενώ επιπρόσθετα εντός του περιγράμματος να αναγράφεται στο οδόστρωμα η λέξη «ΜΟΤΟ».

Πίνακας 1: Χωροθετούμενες θέσεις δικύκλων

Οδός	Χωροθετούμενες θέσεις δικύκλων
------	--------------------------------

	Αριθμός	Διαμόρφωση
Στρογγύλη	20	Παράλληλα
Βενιζέλου	50	Υπό γωνία
ΣΥΝΟΛΟ	70	

2.2.5 ΘΕΣΕΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Οι θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας των καταστημάτων είναι ένας τομέας της στάθμευσης ο οποίος έχει προσεγγιστεί μέχρι σήμερα, τελείως αποσπασματικά. Η κυκλοφορία μικρών ημιφορτηγών και η στάθμευση αυτών προκειμένου να υπάρχει η ομαλή τροφοδοσία των καταστημάτων της πόλης επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό την ομαλή κυκλοφορία της πόλης.

Από τα στοιχεία των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων στην πόλη της Βόνιτσας, τα βαν και τα ημιφορτηγά αποτελούν το 6% του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου της πόλης.

Η χωροθέτηση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης των φορτηγών λαμβάνει υπόψη τις χρήσεις γης της περιοχής που αυτές ορίζονται αλλά και τις ποσότητες και τα μεγέθη των εμπορευμάτων που διακινούνται στο κέντρο της πόλης.

Οι διαστάσεις μιας θέσης φορτοεκφόρτωσης θα πρέπει να έχει κατά κανόνα μήκος τα 10 μέτρα και πλάτος τα 3 μέτρα για δεδομένων διαστάσεων φορτηγών και ημιφορτηγών και βαν.

Η οριζόντια διαγράμμιση των θέσεων αυτών πραγματοποιείται με μια κίτρινη γραμμή που οριοθετεί ένα παραλληλόγραμμο και τοποθετούνται επιπλέον δυο διαγώνιες γραμμές εντός του παραλληλόγραμμου.

Η χωροθέτηση των θέσεων στάθμευσης των φορτηγών για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων γίνεται κυρίως στις άκρες και τις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων χωρίς να αποκλείεται η χωροθέτηση και ενδιάμεσα των γωνιών των οικοδομικών τετραγώνων λαμβάνοντας υπόψη της χρήσεις γης στην περιοχή και το πλήθος των καταστημάτων που χρήζουν διανομής προϊόντων και εμπορευμάτων. Για τα φορτηγά που έχουν βάρος μέχρι 1,5 tn (βαν-ημιφορτηγά) οι θέσεις στάθμευσης φορτοεκφόρτωσης λειτουργούν όλες τις ημέρες και ώρες της εβδομάδας ενώ για τα φορτηγά που ξεπερνούν τον 1,5 tn το ωράριο λειτουργίας της διανομής εμπορευμάτων θα πρέπει τοποθετείται εκτός των ωρών αιχμής.

Οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων χωροθετήθηκαν σε οικοδομικά τετράγωνα όπου υπάρχουν παραπάνω από τέσσερα καταστήματα που απαιτούν συχνή τροφοδοσία όπως είναι καταστήματα ειδών υγιεινής, mini market και καταστήματα ενδυμάτων, καταστήματα ηλεκτρικών ειδών, καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος καθώς επίσης και καταστήματα που διακινούν βαριά ή/και ογκώδη προϊόντα ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου.

Στις περιπτώσεις αυτές και αφού ελήφθη υπόψη αν υπάρχουν, και πόσα, και τι είδους είναι τα καταστήματα στην απέναντι πλευρά, εκτιμήθηκε αν απαιτείται και είναι δυνατό, λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού, να δημιουργηθεί θέση/εις φορτοεκφόρτωσης.

Όσον αφορά στις διαστάσεις των θέσεων φορτοεκφόρτωσης παρά το κράσπεδο προτείνεται για την κεντρική περιοχή η χωροθέτηση να γίνεται σε θέσεις όπου το πλάτος οδοστρώματος θα είναι τουλάχιστον 5,0μ. το μήκος της θέσης να είναι 10,0μ. και πλάτος της θέσης 2,0-2,5 μέτρα. Έτσι ώστε να υπάρχει λωρίδα διέλευσης ελαχίστου πλάτους 3,0μ.

Σημαντικός παράγοντας για την τήρηση των θέσεων φορτοεκφόρτωσης και διανομής εμπορευμάτων είναι και η αστυνόμευση του συστήματος προκειμένου αυτές οι θέσεις να μην καταλαμβάνονται από άλλα οχήματα και να μένουν κενές για τον λόγο που αυτές χωροθετούνται έτσι ώστε να μην δημιουργείται κυκλοφοριακό κομφούζιο όταν έρχεται ένα φορτηγό που πρέπει να σταθμεύσει και η θέση είναι καταλυμένη.

Στην Ευρώπη για την χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και προϊόντων, δημιουργείται ένας αναβαθμός στο πεζοδρόμιο όπου μπορεί να σταθμεύσει για 15 λεπτά το φορτηγό με τις δυο του ρόδες πάνω στο πεζοδρόμιο χωρίς να εμποδίζει την κυκλοφορία των οχημάτων.

Κατά την διάρκεια των αυτοψιών που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη της Λευκάδας διαπιστώθηκαν στις ακόλουθες θέσεις παρκαρισμένα βαν και ημιφορτηγά.

Πίνακας 2: Θέσεις όπου είχαν σταθμεύσει βαν και ημιφορητά

Οδός	Θέσεις φορτοεκφόρτωσης
Βενιζέλου	3
Λευκάδος	1
Στρογγύλη	1
ΣΥΝΟΛΟ	5

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι οδοί στις οποίες προτείνεται να χωροθετηθούν θέσεις φορτοεκφόρτωσης σύμφωνα με τα καταστήματα ακαι το είδος αυτών που υπάρχουν στην περιοχή.

Πίνακας 3: Προτεινόμενη χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης για βαν και ημιφορητά

Οδός	Αριθμός Θέσεων
Νίκου Στράτου	1
Βενιζέλου	4
Στρογγύλη	1
Λευκάδος	1
ΣΥΝΟΛΟ	8

2.2.6 ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗΣ – ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΠΕΛΑΤΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ

Για την ορθή λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης κρίνεται αναγκαία η διερεύνηση των αναγκών σε θέσεις φορτοεκφόρτωσης & επιβίβασης – αποβίβασης πελατών στα ξενοδοχεία της περιοχής μελέτης. Μετά από αυτοψία στις περιοχές μελέτης διερευνήθηκαν και αναγνωρίστηκαν τα ξενοδοχεία των περιοχών μελέτης και η ύπαρξη ειδικού και αποκλειστικού χώρου για την εξυπηρέτηση του κάθε ξενοδοχείου. Τα ξενοδοχεία αυτά παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4: Ξενοδοχεία Περιοχής Μελέτης

Οδός	Όνομα
Βενιζέλου	Hotel Vonitsa
Στρογγύλη	Pegasus Hotel

Προκειμένου τα ξενοδοχεία να αποκτήσουν θέσεις στάθμευσης αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των πελατών τους θα πρέπει να κάνουν αίτηση στον Δήμο Ακτίου-Βόνιτσας και κατόπιν εξέτασης του αιτήματος τους, να τους δοθεί θέση στάθμευσης.

Η ομάδα μελέτης προτείνει τις ακόλουθες θέσεις για τα 2 ξενοδοχεία που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης και παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 5: Προτεινόμενες θέσεις στάθμευσης στα ξενοδοχεία της Περιοχής Μελέτης

Οδός	Όνομα	Θέσεις στάθμευσης
Βενιζέλου	Hotel Vonitsa	3
Στρογγύλη	Pegasus Hotel	3

2.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Οι προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την περιοχή της πόλης της Βόνιτσας διαμορφώθηκαν λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία ερευνών και μετρήσεων, αλλά και επιτόπιες εξετάσεις των προβλημάτων. Επίσης υπήρξαν συζητήσεις του μελετητή με κατοίκους και φορείς σε αρκετές επισκέψεις του στην πόλη της Λευκάδας. Για να μπορέσουν όμως να υλοποιηθούν είναι απαραίτητη η αποδοχή τους αλλά και η υιοθέτηση τους κυρίως από τους κατοίκους αλλά και τους φορείς της πόλης. Έτσι θα πρέπει να προηγηθεί δημόσια

διαβούλευση με κατοίκους και φορείς της πόλης και συζήτηση για τις απαιτούμενες ενέργειες και τα προσδοκώμενα οφέλη πάντοτε με την συμβολή των στελεχών της Δημοτικής Αρχής.

Οι κύριοι άξονες των προτάσεων αυτών είναι:

- Η δραστική μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας των διερχόμενων οχημάτων από το κέντρο της πόλης.
- Η αναβάθμιση και η ανάδειξη των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης, όπως του ιστορικού κέντρου της, του κάστρου, της παραλίας και της νήσου 'Κουκουμίτσα', με την διασύνδεσή τους με εναλλακτικές μορφές μετακίνησης (πεζοδρόμους, πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους), καθώς και ένα περιοριστικό στην χρήση αυτοκινήτου περιβάλλον.
- Η μονοδρόμηση του συνόλου σχεδόν του οδικού δικτύου της πόλης, με εξαίρεση κυρίως τις Πρωτεύουσες Αρτηρίες, αλλά και η αναδιάρθρωσή του.
- Η βελτίωση της ποιότητας και της ασφάλειας σε καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων της πόλης (πεζή μετακίνηση και με ποδήλατο).

Στις προτάσεις έχει ληφθεί υπόψη η μελέτη διαμόρφωσης του εμπορικού και ιστορικού της κέντρου και οι παρεμβάσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί.

2.3.1 ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΗ, ΑΝΤΙΔΡΟΜΗΣΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΟΔΩΝ – ΚΟΜΒΟΙ

Βασικές μονοδρομησεις στο βορειο τμήμα της πόλης (βόρεια της οδού Στράτου)

- Μονοδρόμηση της οδού Βενιζέλου από την οδό Στράτου προς και έως την οδό Στρογγύλη.
- Μονοδρόμηση της οδού Μακ. Κύπρου από την οδό Π. Μαρκαντώνη προς και έως την οδό Βενιζέλου
- Μονοδρόμηση της οδού Π. Μαρκαντώνη από την οδό Στράτου προς και έως την οδό Στρογγύλη
- Μονοδρόμηση της οδού Ρούμελης με κατεύθυνση προς την οδό Βενιζέλου

Βασικές μονοδρομησεις στο δυτικό τμήμα της πόλης (δυτικά της οδού Βενιζέλου)

- Μονοδρόμηση της οδού Εθν. Σταδίου από την οδό Βενιζέλου προς την οδό Βλυχών
- Μονοδρόμηση της οδού Αγ. Γεωργίου από την οδό Μακρυγιάννη προς και έως την οδό Βενιζέλου
- Μονοδρόμηση της οδού Αγ. Γεωργίου από την οδό Μακρυγιάννη προς και έως την οδό Βενιζέλου
- Μονοδρόμηση της οδού Θυρρείου από την Ε.Ο. προς Λευκάδα προς και έως την οδό Αγ. Γεωργίου
- Μονοδρόμηση της οδού Καναλιών από την οδό Αγ. Γεωργίου προς και έως την οδό Εθν. Σταδίου
- Μονοδρόμηση της οδού Βλυχών από την οδό Εθν. Σταδίου προς την οδό 28ης Οκτωβρίου και έως τα όρια του σχεδίου πόλης.
- Μονοδρόμηση της οδού Νικοπόλεως από την οδό Αγ. Γεωργίου προς την οδό Βαλαωρίτη

Βασικές μονοδρομησεις στο νότιο τμήμα της πόλης (νότια της οδού Στράτου)

- Μονοδρόμηση της οδού Καραϊσκάκη από την οδό Καποδίστρια προς και έως την οδό Στράτου και προς και έως Αλ. Κουμουνδούρου.
- Μονοδρόμηση της οδού Επισκόπου Δανιήλ και στη συνέχεια η οδός Αχιάδου από την οδό Στρογγύλη προς και έως την οδό Αλ. Κουμουνδούρου.
- Μονοδρόμηση της οδού Δημοκρατίας από την οδό Καποδίστρια προς και έως την οδό Αλ. Κουμουνδούρου και από την οδό Καποδίστρια προς και έως την Ε.Ο. Αμφιλοχίας.
- Μονοδρόμηση της οδού Ελευθερίας από την Ε.Ο. Αμφιλοχίας προς και έως την οδό Καποδίστρια.
- Προτείνεται η τοποθέτηση ρυθμιστικής πινακίδα Ρ25 (Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους που υπερβαίνει τα 10μ), με εξαίρεση τα υπεραστικά λεωφορεία, καθώς και πληροφοριακής πινακίδας για προορισμούς προς Αμφιλοχία και Πάτρα, στη διασταύρωση της οδού Βενιζέλου με την οδό Καποδίστρια και στο ρεύμα προς Αμφιλοχία, με σκοπό την εκτροπή του συνόλου των βαρέων οχημάτων αλλά και σημαντικού ποσοστού της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός του κέντρου της πόλης με κατεύθυνση των οχημάτων προς τις οδούς Καποδίστρια – Αγρινίου- Περιφερειακή οδός - Ε Ο Αμφιλοχίας, με ταυτόχρονη μονοδρόμηση του διανοιγμένου τμήματος της περιφερειακής οδού προς την Ε.Ο. Αμφιλοχίας, έως ότου ολοκληρωθεί η διάνοιξή της.

Αντίστοιχη ρύθμιση προτείνεται και στην Ε.Ο Αμφιλοχίας, στη συμβολή της με την οδό Ελευθερίας στο ρεύμα προς το κέντρο της πόλης, με την τοποθέτηση ρυθμιστικής πινακίδα Ρ25 (Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους που υπερβαίνει τα 10μ), με εξαίρεση τα υπεραστικά λεωφορεία, καθώς και πληροφοριακής πινακίδας για προορισμούς προς Άκτιο και προς Λευκάδα, με σκοπό την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας προς τις οδούς Ελευθερίας-Καποδίστρια – Βενιζέλου.

- Προτείνεται η δημιουργία κόμβου κυκλικής κίνησης στη συμβολή της οδού Βενιζέλου με την Ε.Ο. προς Λευκάδα και την Ε.Ο. προς Παλαίουρο (κόμβος Βρυσούλας), αντιμετωπίζοντας έτσι τα προβλήματα στην κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και στην οδική ασφάλεια.
- Προτείνεται η κατασκευή περιφερειακής οδού της πόλης της Βόνιτσας, ώστε να αντιμετωπιστεί η υπερτοπική διαμπερή μηχανοκίνητη φόρτιση του οδικού δικτύου καθώς και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μετακινήσεων.

Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί ακομή ο στόχος για δραστική μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες με ταυτόχρονη μείωση του μέσου χρόνου διαδρομής εντός αστικού δικτύου με Ι.Χ. όχημα αλλά και αύξηση της οδικής ασφάλειας με τη μείωση των σημείων εμπλοκής και τη διέλευση των διερχόμενων οχημάτων από μία σύγχρονη οδό που θα πληροί όλες τις προδιαγραφές άνεσης και ασφάλειας.

- Προτείνεται η ολοκλήρωση των διανοίξεων που προβλέπονται από το σχέδιο πόλης με στόχο την πιο εύκολη και σύντομη πρόσβαση κυρίως στις γειτονιές της πόλης, στην καλύτερη λειτουργία του συστήματος των μονοδρομήσεων καθώς και στη μείωση των σημείων εμπλοκής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις της κυκλοφοριακής οργάνωσης συνεπάγονται και τροποποιήσεις της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, ώστε αυτό να προσαρμόζεται όσο το δυνατό καλύτερα στις προτεραιότητες που θέτονται κάθε φορά (αποτροπή διερχόμενης κυκλοφορίας, προτεραιότητα κάποιων κινήσεων έναντι άλλων κ.α.)

Οι τροποποιήσεις αυτές, με κυριότερες, την αναβάθμιση της οδού Καποδίστρια σε κεντρική αστική αρτηρία και αστικό τμήμα της Ε.Ο Ε55, καθώς και της υποβάθμισης των οδών Στράτου συνολικά και Βενιζέλου στο τμήμα από την οδό Στράτου έως την οδό Καποδίστρια, σε συλλεκτήριες. Έτσι επιτυγχάνεται ο στόχος της δραστικής μείωσης της διαμπερούς κυκλοφορίας των διερχόμενων οχημάτων από το κέντρο της πόλης.

Η μονοδρόμηση καθώς και η ανάπλαση, ως οδός ήπιας κυκλοφορίας, της οδού Βενιζέλου, από την οδό Στράτου ως την οδό Στρογγύλη, θα συμβάλει στην ενοποίηση του ιστορικού κέντρου με το παραλιακό μέτωπο της πόλης και θα αναβαθμίσει την σύνδεση αυτή, με ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης και άνετα πεζοδρόμια, κατάλληλα για χρήση και από Α.Μ.Ε.Α και τέλος τη διαχείριση της στάθμευσης και την αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης. Επιπλέον με την μονοδρόμηση αυτή, μειώνεται και ο κυκλοφοριακός φόρτος του κόμβου, στη διασταύρωση με την οδό Στράτου.

Με τις εκτενείς μονοδρομήσεις εντός των ορίων της πόλης, τα οφέλη είναι προφανή, τόσο στον τομέα της ομαλοποίησης της κυκλοφορίας όσο και στον τομέα της ασφάλειας. Θα εξοικονομηθεί επιπλέον χώρος συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας:

1. Όλων των πεζών συμπεριλαμβανομένων των Α.Μ.Ε.Α., με κυριότερο τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων
2. Των ποδηλατιστών με τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων καθώς και iii) τη διαχείριση της στάθμευσης και την αποτροπή φαινομένων παράνομης στάθμευσης.

Επιπλέον, θα συνεισφέρουν σημαντικά στο θέμα της ασφάλειας, που όπως προκύπτει από τα στοιχεία της τροχαίας είναι εξαιρετικά μεγάλο, τόσο με την μείωση των σημείων εμπλοκής των οχημάτων, όσο και τον διαχωρισμό της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων.

2.4 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ – ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

2.4.1 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Μέσω του ΣΒΑΚ, έγινε η προσπάθεια για ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό δικτύου πεζοδρομίων – ποδηλατοδρόμων με στόχο την απρόσκοπτη χρήση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, που θα συνδέουν εκτός από τα σημεία αναψυχής και πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, όλα τα σημεία που επιβάλλουν την τακτική επίσκεψη των κατοίκων της πόλης, όπως σχολεία, εμπορικά καταστήματα και δημόσιες υπηρεσίες με την κατοικία.

2.4.2 ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Προτείνεται ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων με όλες τις εναλλακτικές μορφές υλοποίησης του, ανάλογα με τους περιορισμούς που η υφιστάμενη κατάσταση του οδικού δικτύου επιβάλλει, με στόχο εντός 10ετίας την υλοποίηση συνολικά 8 χλμ. Προτείνονται:

- Η απόδοση της μίας λωρίδας κυκλοφορίας για τη δημιουργία δικτύων πεζοδρομίων – ποδηλατοδρόμων:
 - Στο μονοδρομημένο τμήμα της Ε. Βενιζέλου
 - Στην οδό Καραϊσκάκη
- Λωρίδα ποδηλάτου μη αποκλειστικής χρήση επί του οδοστρώματος
 - Στην οδό 4^{ης} Οκτωβρίου 1862
 - Στην οδό Ε. Μακαρίου από την οδό 4^{ης} Οκτωβρίου 1862 έως την οδό Βενιζέλου
 - Στην οδό Εθν. Σταδίου
 - Στην οδό Βλυχών
 - Στην οδό Αγ. Γεωργίου
 - Στην οδό Μακρυγιάννη
 - Στην οδό Κριεζή
 - Στην οδό Στρογγύλη στο ρεύμα από την οδό Κριεζή προς την οδό Βενιζέλου σε γειτνίαση με το παραλιακό πεζοδρόμιο
 - Στην οδό Στράτου από την οδό Καραϊσκάκη έως την οδό Βενιζέλου
 - Στην οδό Δημοκρατίας και στην οδό Κουμουνδούρου
 - Αμφίπλευρα της παραλιακής οδού από την οδό Κριεζή έως την Ν. Κουκουμίτσα (μελλοντικά με την ολοκλήρωση της εφαρμογής του σχεδίου πόλης και την ολοκλήρωση της παραλιακής οδού, δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων ποδηλάτου)
- Μικτοί διάδρομοι με τους ποδηλάτες ως δευτερεύοντες χρήστες
 - Σε όλο το παραλιακό μέτωπο επί του πεζοδρομίου
 - Στην ΕΟ 42 (Λευκάδος από τον κόμβο Βρυσούλα έως την οδό Μακρυγιάννη στο αριστερό προς Λευκάδα πεζοδρόμιο προς Λευκάδα)
 - Επί του αριστερού πεζοδρομίου προς Αμφιλοχία στην Ε55 από το όριο του σχεδίου πόλης έως το πέρας της πρότασης επέκτασης τους ως άνω σχεδίου.
- Ποδηλατόδρομος σε όλο το μήκος της νέας περιφερειακής οδού με αποκλειστική και διαχωρισμένη λωρίδα από το υπόλοιπο οδόστρωμα.
- Ποδηλατική διαδρομή σε συμβατικές οδούς οι οποίες θα μετατραπούν σε ήπιας κυκλοφορίας:
 - Οδός Μπόρμαν
 - Οδός Αγ. Νικολάου – Ριχ. Τζωρτζ
- Ανεξάρτητος διάδρομος με διαχωρισμό της επιφάνειας κίνησης των ποδηλάτων και των πεζών στην περιμετρική οδό του Κάστρου, από την Μαρίνα έως το Αλιευτικό Καταφύγιο

2.5 ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Προτείνεται σε βάθος 10ετίας η δημιουργία τριών (3) σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων, οι δύο (2) εκ των οποίων τοποθετούνται στους δύο δημοτικούς χώρους στάθμευσης και επικουρικά τοποθετείται ένας ακόμη

στον σταθμό των ΚΤΕΛ, ώστε να διευκολύνεται η μετάβαση από τη μηχανοκίνητη μετακίνηση σε αυτή με ποδήλατο.

Επίσης, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία θέσεων ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων, τόσο στα τρία (3) σχολικά συγκροτήματα της πόλης, στην είσοδο του Κάστρου όσο και στην περιοχή της μαρίνας, ώστε να καθίσταται ασφαλής η χρήση των ιδιόκτητων ποδηλάτων και αυτών του διαμερισμού.

2.6 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Σύμφωνα με το Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (Ν. 4047/2012 – άρθρο 2) ως Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας ορίζεται ο πεζόδρομος στον οποίο επιτρέπεται η υπό όρους κίνηση οχημάτων».

Υπό την παραπάνω έννοια, προτείνεται η μετατροπή του συνόλου των οδών του ιστορικού κέντρου της Βόνιτσας και των κάθετων οδών από την οδό Στρογγύλη προς την Μακαρίου Κύπρου, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, που θα εξυπηρετούν κυρίως τους μόνιμους κατοίκους, με πολύ χαμηλές ταχύτητες (20 χλμ. / ώρα) με προτεραιότητα στην απρόσκοπτη κυκλοφορία των πεζών, των ποδηλατιστών και ΑΜΕΑ και την απαγόρευση στάθμευσης επί της οδού εκτός θεσμοθετημένων θέσεων.

2.7 ΣΤΑΘΜΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΦΟΡΤΙΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ο Δήμος Ακτίου – Βόνιτσας έχει αναθέσει και ήδη εκπονείται το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)

2.8 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΖΩΝ

2.8.1 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΡΑΜΠΩΝ Α.Μ.Ε.Α.

Προτείνεται η κατασκευή ραμπών Α.Μ.Ε.Α. σε όλες τις διασταυρώσεις με τις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες αρτηρίες στα υφιστάμενα και στα υπό κατασκευή πεζοδρόμια καθώς και στις προσβάσεις προς το παραλιακό πεζοδρομίο.

Επίσης, προτείνεται η κατασκευή ραμπών Α.Μ.Ε.Α. σε όλο το μήκος των διαδρομών οδεύσεων τυφλών.

2.8.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΕΥΣΕΩΝ ΤΥΦΛΩΝ

Προτείνεται η κατασκευή οδεύσεων τυφλών στα νέα πεζοδρόμια αλλά και στα υφιστάμενα (μέσω ανακατασκευής). Στόχος είναι δημιουργία 3 χλμ. οδεύσεων τυφλών εντός της επόμενης 10ετίας.

2.8.3 ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ

Προτείνεται:

- Η πυκνωση των διαβάσεων πεζών στις κυριότερες διασταυρώσεις μεταξύ πρωτευουσών και δευτερευουσών αρτηριών.
- Η κατασκευή 3D διαβάσεων στα 3 σχολικά συγκροτήματα και στο Κέντρο Υγείας της πόλης.

Σκοπός της δημιουργίας της 3D διάβασης πεζών είναι η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων όταν διασχίζουν περιοχές έξω από σχολεία, νοσοκομεία και γενικώς από χώρους στους οποίους διασχίζουν το οδόστρωμα ευάλωτοι χρήστες της οδού.

2.8.4 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΠΛΑΤΟΥΣ

Προτείνεται ένα εκτεταμένο δίκτυο, υφιστάμενων και νέων πεζοδρομίων, επαρκούς πλάτους, με υποδομές για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες (Οδηγός Όδευσης Τυφλών, Ράμπες Α.Μ.Ε.Α.) καθώς και συχνές διαβάσεις πεζών, ώστε να εξυπηρετούνται με ασφάλεια, όσοι επιλέγουν την πεζή μετακίνηση.

2.9 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

2.9.1 ΕΞΥΠΝΑ ΠΑΓΚΑΚΙΑ

Για λόγους εξυπηρέτησης τόσο ατόμων Α.Μ.Ε.Α. όσο και Χρηστών Μικροκινητικότητας, καθώς και της ψηφιακής υποδομής της πόλης, προτείνεται η τοποθέτηση δύο ή περισσότερων παγκακίων στο παραλιακό μέτωπο. Το εν λόγω παγκάκι θα διαθέτει ειδικό κάθισμα στο πλευρικό πτυσσόμενο στήριγμα, ειδική μεταλλική πρίζα με κλειδί ώστε να παρέχεται στους χρήστες η δυνατότητα φόρτισης κινητών τηλεφώνων, ηλεκτρικών αμαξιδίων, ποδηλάτων ή πατινιών μέσω ειδικών ηλιακών πάνελ που φέρουν στην οροφή. Τα πάνελ αυτά προσφέρουν σκίαση στους χρήστες του καθιστικού. Επιπλέον, θα εγκατασταθεί οπτικοακουστικό σύστημα καθώς και free wifi έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα πλοήγησης στο διαδίκτυο από τους χρήστες καθώς και η δυνατότητα ενημέρωσης για τα δρώμενα της πόλης ή για κάποιο έκτακτο γεγονός.

Η ύπαρξη του ηλιακού πάνελ καθιστά τα «έξυπνα» παγκάκια ενεργειακά αυτόνομα. Ο σκελετός είναι μεταλλικής κατασκευής, ανθεκτικά στις καιρικές συνθήκες και στους βανδαλισμούς. Περιλαμβάνουν ακόμη ξύλινα καθίσματα 6 θέσεων, τέσσερις (4) θύρες φόρτισης κινητών τηλεφώνων (δύο κανονικής και δύο ταχείας φόρτισης), ασύρματη σύνδεση Wi-Fi internet, router 4G, ρελέ για αποφυγή ηλεκτροπληξίας και διακοπής τροφοδοσίας, γείωση σε όλα τα μεταλλικά μέρη της κατασκευής, με βάση τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

2.9.2 ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΗΛΙΑΚΩΝ ΚΑΔΩΝ ΜΙΚΡΟΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ

Στα πλαίσια της ανάπτυξης βιώσιμης κινητικότητας, προτείνεται η τοποθέτηση τεσσάρων (4) έξυπνων ηλιακών κάδων μικροαπορριμάτων. Οι δύο (2) από τους εν λόγω κάδους θα τοποθετηθούν σε άμεση γειτνίαση με τα έξυπνα παγκάκια.

Οι προτεινόμενοι κάδοι διαθέτουν σύστημα συμπίεσης που εξασφαλίζει μεγάλη αύξηση της χωρητικότητάς τους, ενώ χάρη στο λογισμικό που διαθέτουν, οι επισκέψεις γίνονται μόνο όταν υπάρχει ανάγκη, αφού ο κάδος ειδοποιεί με ηλεκτρονικό μήνυμα όταν έχει πληρότητα άνω του 85%. Η συμπίεση αυτή γίνεται ιδιαίτερα αισθητή τους καλοκαιρινούς μήνες καθώς ο όγκος των απορριμμάτων που δέχονται είναι ιδιαίτερα αυξημένος.

Οι ηλιακοί κάδοι διαθέτουν ηλιακό συλλέκτη, ο οποίος φορτίζει την μπαταρία που με τη σειρά της τροφοδοτεί τον συμπιεστή, τους αισθητήρες και το σύστημα μετάδοσης ηλεκτρονικών δεδομένων.

Τα οφέλη του συστήματος ηλιακής συμπίεσης μικροαπορριμμάτων θα είναι ορατά άμεσα, καθώς η τεχνολογία αυτή είναι ιδιαίτερα φιλική προς το περιβάλλον και επιθυμητή σε μία περιοχή όπως η Βόνιτσα με μεγάλη ηλιοφάνεια κατά τη διάρκεια ολόκληρου του χρόνου.

Η τοποθέτησή τους θα συμβάλει σημαντικά στην καθαριότητα και στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ θα αναβαθμίσει και την αισθητική της Ζώνης Λιμένα Βόνιτσας.

2.10 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ / ΕΡΓΩΝ**2.10.1 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ / ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ**

Προτεινόμενα έργα	Απαιτούμενες Ενέργειες	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδος	Π/Υ Μελετών (€)	Π/Υ Κατασκευής (2ετία) - (€)	Π/Υ Κατασκευής (5ετία) - (€)	Π/Υ Κατασκευής (10ετία) (€)	Συνολικός Π/Υ Κατασκευής (€)	Πηγή Χρηματοδότησης
Καθαρισμός – Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων	Μελέτη Εφαρμογής	τ.μ.	30	30.000	120.000	180.000	180.000	480.000	ΕΣΠΑ
Δημιουργία Σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Μελέτη Εφαρμογής	Σταθμός	35.000	2.000	-	35.000	70.000	105.000	ΕΣΠΑ
Θεσμοθέτηση οδών ηπίας κυκλοφορίας	Κυκλοφοριακή μελέτη – Κανονιστική Απόφαση	χλμ.	3.000	3.000	-	3.000	3.000	6.000	Ίδιοι – Εθνικοί Πόροι
Αριθμός νέων σταθμών ηλεκτροφόρτισης για οχήματα μικροκινητικότητας	Υπό εκπόνηση Μελέτη								
Αριθμός νέων σταθμών ηλεκτροφόρτισης Οχημάτων	Υπό εκπόνηση Μελέτη								
Δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	-	Θέση	150	-	1.500	3.000	3.000	7.500	ΕΣΠΑ

2.10.2 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Προτεινόμενα έργα	Απαιτούμενες Ενέργειες	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδος	Π/Υ Μελετών (€)	Π/Υ Κατασκευής (2ετία) - (€)	Π/Υ Κατασκευής (5ετία) - (€)	Π/Υ Κατασκευής (10ετία) - (€)	Συνολικός Π/Υ Κατασκευής (€)	Πηγή Χρηματοδότησης
Κατασκευή Περιφερειακής οδού (Μελέτη – Αδειοδότηση – Κατασκευή)	(Μελέτη – Αδειοδότηση – Κατασκευή)	χλμ.	1.000.000	200.000	-	-	2.000.000	2.000.000	Ίδιοι – Εθνικοί Πόροι
Μονοδρόμηση, Αντιδρόμηση οδών	(Κανονιστικές αποφάσεις – Σήμανση)	-	-	6.000	15.000	24.000	21.000	60.000	Ίδιοι – Εθνικοί Πόροι
Θεσμοθέτηση νέων Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης	Μελέτη Εφαρμογής	Θέση	500	3.000	-	25.000	35.000	60.000	Ίδιοι – Εθνικοί Πόροι
Δημιουργία κόμβου κυκλικής κίνησης (Κόμβος Βρυσούλας)	Έχει εκπονηθεί η μελέτη	Κόμβος	100.000	-	100.000	-	-	100.000	Ίδιοι – Εθνικοί Πόροι
Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Μελέτες ανάπλασης με πρόβλεψη για την κίνηση ΑΜΕΑ	τ.μ.	30	9.000	36.000	48.000	90.000	174.000	ΕΣΠΑ
Ολοκλήρωση των διανοίξεων που προβλέπονται από το σχέδιο πόλης	Μελέτη Εφαρμογής	χλμ.	60.000	5.000	12.000	18.000	30.000	60.000	Ίδιοι – Εθνικοί Πόροι

2.10.3 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΖΩΝ

Προτεινόμενα έργα	Απαιτούμενες Ενέργειες	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδος	Π/Υ Μελετών (€)	Π/Υ Κατασκευής (2ετία) - (€)	Π/Υ Κατασκευής (5ετία) - (€)	Π/Υ Κατασκευής (10ετία) - (€)	Συνολικός Π/Υ Κατασκευής (€)	Πηγή Χρηματοδότησης
Κατασκευή ραμπών ΑΜΕΑ	-	Ράμπα	250	-	2.500	10.000	10.000	22.500	ΕΣΠΑ
Κατασκευή οδεύσεων τυφλών	-	μ.μ.	30	-	30.000	30.000	30.000	90.000	ΕΣΠΑ
Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση διαβάσεων	-	Διάβαση	400	-	4.000	4.000	8.000	16.000	ΕΣΠΑ
Κατασκευή πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους	Μελέτες εφαρμογής με πρόβλεψη για την κίνηση ΑΜΕΑ	τ.μ.	30	10.000	45.000	45.000	45.000	135.000	ΕΣΠΑ

3. ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ-ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ

3.1 ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό πλάνο για την οργάνωση του συστήματος μετακινήσεων και μεταφορών με βασικό στόχο την ικανοποίηση των αναγκών των πολιτών και της τοπικής οικονομίας. Η σκοπιμότητα του εν λόγω Σχεδίου θα μπορούσε να συμπυχθεί στα ακόλουθα:

- Προώθηση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών.
- Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στο Δήμο μέσω της βελτίωσης των προσβάσεων.
- Ανάπτυξη των λειτουργιών του Δήμου σε φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον και υποστήριξη των λειτουργιών αυτών με αστικές μεταφορές υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερη σημασία ως προς αυτές, πρέπει να δοθεί στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτοί είναι η δημόσια συγκοινωνία, το βάδισμα και η ποδηλασία με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτων ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών στην ικανοποίηση των αναγκών για μετακινήσεις, με έμφαση στην αύξηση του βαθμού συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Στρατηγική αντιμετώπιση της αστικής κινητικότητας με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία υλοποίησης των απαιτούμενων παρεμβάσεων στα επόμενα 10 χρόνια.
- Στρατηγικός προγραμματισμός προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια, όσο και η απαραίτητη χρηματοδότηση.
- Προσδιορισμός βασικών ζητημάτων πολεοδομικής πολιτικής που επηρεάζουν τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην πόλη όπως χωροθέτηση υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων, επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης και πυκνότητες, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη γεωγραφία ανάπτυξης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των στόχων και προβλέψεων της μελέτης.
- Προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται η υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου» και «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο».
- Αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Καθορισμός και διευθέτηση των ειδικών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τον εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα.
- Μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.
- Συμβολή στη μείωση κατά το δυνατόν του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας (αύξηση των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στις πόλεις σε σχέση με την ύπαιθρο) μέσω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων και της πρότασης φυτεύσεων σε οδούς και πεζοδρόμους.

3.1.1 ΟΦΕΛΗ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας θα έχει τα ακόλουθα οφέλη:

- Η ανάδειξη της σύγχρονης φυσιογνωμίας της πόλης, του ρόλου της στην ευρύτερη περιοχή και των στοιχείων της ιστορίας της.

- Η εξασφάλιση της κίνησης μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας, του περπατήματος και του ποδηλάτου
- Η εξασφάλιση μεγαλύτερης προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών στους κατοίκους
- Η βελτίωση της προστασίας και ασφάλειας των μετακινούμενων κατοίκων
- Η μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίου θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας
- Η αύξηση της χρήσης καθαρότερων μορφών ενέργειας (ηλεκτρισμός, υδρογόνο παραγόμενα από ΑΠΕ), καθώς και καυσίμων (φυσικό αέριο, υγραέριο, βιοκαύσιμα κτλ.)
- Η βελτίωση των μεταφορών
- Η βελτίωση της ποιότητας του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος
- Η δημιουργία ενός πιο ελκυστικού τουριστικού προορισμού
- Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας λόγω της βελτίωσης των προσβάσεων

4. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΩΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

4.1 ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΟΥΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

4.1.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΟΡΙΑ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

Το υπό μελέτη έργο ανήκει στα διοικητικά όρια του Δήμου Ακτίου - Βόνιτσας και ειδικότερα στη Δημοτική Ενότητα Βόνιτσας.

Συγκεκριμένα, ο οικισμός της Βόνιτσας διαθέτει θεσμοθετημένα όρια σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΦΕΚ Δ 231/14.03.1988) όπου περιλαμβάνονται:

- Η επέκταση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης σε εκτάσεις αδόμητες και η δημιουργία 2 πολεοδομικών ενοτήτων (ανατολική και δυτική) με αντίστοιχες μέσες πυκνότητες και μέσους συντελεστές δόμησης
- Ο προσδιορισμός των χρήσεων γης και ειδικότερα:
 - Η οργάνωση και χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών σε κεντρική αδόμητη έκταση του οικισμού
 - Η επέκταση της ζώνης λιανικού εμπορίου προς το χώρο των κεντρικών λειτουργιών
 - Η δημιουργία πλατειών και κοινόχρηστων χώρων
 - Η οργάνωση και χωροθέτηση πολιτιστικών λειτουργιών
 - Η οργάνωση λειτουργιών αναψυχής στο παραλιακό μέτωπο της πόλης και στην περιοχή του κάστρου
 - Η οργάνωση και χωροθέτηση στον πολεοδομικό ιστό των χώρων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
 - Η οργάνωση και χωροθέτηση ΚΑΠΗ
 - Η οργάνωση και χωροθέτηση παιδικών κέντρων
 - Η διεύρυνση και εμπλουτισμός των αθλητικών χώρων και εγκαταστάσεων
- Η γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων σε κατοίκους, των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή επιπέδου πόλης και των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή στις πολεοδομικές ενότητες
- Ο καθορισμός νέων αναπτυξιακών ζωνών και ειδικότερα:
 - Ζώνη χονδρεμπορίου στο νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης
 - Ζώνη λιανικού εμπορίου στο κεντρικό τμήμα του οικισμού και ενίσχυση της υπάρχουσας
 - Ζώνες τουριστικής ανάπτυξης στην ανατολική και δυτική παραλία του οικισμού
- Καθορισμός ζωνών οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών

Επίσης, το εγκεκριμένο ΓΠΣ περιλαμβάνει παρεμβάσεις για τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού και περιαστικού πρασίνου με βασικότερες τις κάτωθι:

- Προστασία αρχαιολογικού χώρου Ανακτορίου και του Ενετικού Κάστρου της Βόνιτσας
- Προστασία και αξιοποίηση του Αμβρακικού και του οικοσυστήματος του κόλπου
- Προστασία των οικοσυστημάτων Λιμένα και νήσο Κουκουμίτσα
- Προστασία ακτών και ειδικότερα παραλίες Αγ. Σωτήρα, όρμων Παναγίας Αγίου Μάρκου
- Αντιμετώπιση του προβλήματος διάθεσης των αποβλήτων του οικισμού με την κατασκευή μονάδας βιολογικού καθαρισμού
- Προστασία δασικών εκτάσεων
- Προστασία της γης υψηλής παραγωγικότητας ευρύτερης περιοχής

- Φυτεύσεις εντός της πόλης και δημιουργία χώρων πρασίνου μέσα στον ιστό του οικισμού
 - Μεταφορά των δύο λατομείων ανατοικά και δυτικά του οικισμού στις εγκεκριμένες λατομικές ζώνες της περιοχής
- Ιδιαίτερα ουσιαστικές είναι και οι σχετικές με την οργάνωση και ιεράρχηση του δικτύου μεταφορικής υποδομής με βασικότερες τις εξής:
- Η σταδιακή μετατροπή του τμήματος της σημερινής εθνικής οδού που διασχίζει την πόλη σε αστική αρτηρία και η μεταφορά της εθνικής οδού νότια του οικισμού
 - Η οργάνωση του οδικού δικτύου εντός του οικισμού με την ιεράρχηση του εσωτερικού οδικού δικτύου και η παράλληλη δημιουργία πλέγματος πεζοδρόμων και χώρων στάθμευσης
 - Η κατασκευή μαρίνας στη δυτική πλευρά του λιμανιού της πόλης
 - Η χωροθέτηση του ΚΤΕΛ στον κεντρικό πυρήνα του οικισμού
 - Η χωροθέτηση σταθμού φορτηγών στη ζώνη χονδρεμπορίου στο ΝΔ τμήμα του οικισμού

Το σύνολο των προτάσεων και παρεμβάσεων από τη μελέτη για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Βόνιτσας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ακτίου Βόνιτσας, ακολουθεί το εγκεκριμένο ΓΠΣ και τις παραμέτρους που το διέπουν και στοχεύει στη βέλτιστοποίηση της βιώσιμης κινητικότητας μέσα στο πλαίσιο της θεσμοθετημένης πολεοδομικής διαρρύθμισης.

4.1.2 ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ Ν. 3937/2011

Τμήμα της ευρύτερης περιοχής του υπό μελέτη έργου εντάσσεται σε προστατευόμενη περιοχή NATURA 2000 με κωδικό GR2110001 – SCISPA, ο οποίος αναφέρεται στον Αμβρακικό κόλπο. Ωστόσο οι προστατευόμενες εκτάσεις απαντώνται εκτός της περιοχής μελέτης και για το λόγο αυτό δεν προκύπτουν περιορισμοί κατά την εκπόνηση της μελέτης ΣΒΑΚ.

Αναφορικά με την ευρύτερη περιοχή μελέτης, αξίζει να αναφερθεί ότι με την ενσωμάτωση στον Οργανισμό Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής του Φορέα Διαχείρισης Αμβρακικού Κόλπου – Λευκάδας, η Μονάδα Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών Κουλάδας Αχελώου και Αμβρακικού Κόλπου λειτουργεί με έδρα την Σαλαώρα Άρτας.

Η Μ.Δ. υπάγεται στην Διεύθυνση Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών (Τομέας Α) της Γενικής Διεύθυνσης του Ο.ΦΥ.ΠΕ.Κ.Α.

Η χωρική της αρμοδιότητα περιλαμβάνει τους Κωδικούς Προστατευόμενων Περιοχών ως εξής:

GR2110001	(ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ, ΔΕΛΤΑ ΛΟΥΡΟΥ ΚΑΙ ΑΡΑΧΘΟΥ ΠΕΤΡΑ, ΜΥΤΙΚΑΣ, ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ, ΚΑΤΩ ΡΟΥΣ ΑΡΑΧΘΟΥ, ΚΑΜΠΗ ΦΙΛΙΠΠΙΑΔΑΣ)
GR2110004	ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ, ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΤΑΦΟΥΡΚΟ ΚΑΙ ΚΟΡΑΚΟΝΗΣΙΑ
GR2110006	ΚΟΙΛΑΔΑ ΑΧΕΛΩΟΥ ΚΑΙ ΟΡΗ ΒΑΛΤΟΥ
GR2310006	ΛΙΜΝΕΣ ΒΟΥΛΚΑΡΙΑ ΚΑΙ ΣΑΛΤΙΝΗ
GR2310007	ΛΙΜΝΗ ΑΜΒΡΑΚΙΑ
GR2310008	ΛΙΜΝΗ ΟΖΕΡΟΣ
GR2310011	ΟΡΟΣ ΤΣΕΡΕΚΑΣ (ΑΚΑΡΝΑΝΙΚΑ)
GR2310014	ΛΙΜΝΗ ΒΟΥΛΚΑΡΙΑ
GR2310016	ΛΙΜΝΗ ΑΜΒΡΑΚΙΑ

Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Αμβρακικού

Ο Αμβρακικός, μία από τις σημαντικότερες υγροτοπικές περιοχές της χώρας, με τον οικολογικό του πλούτο προσελκύει πολύπλευρο ενδιαφέρον σε Εθνικό και Διεθνές επίπεδο. Σημαντικοί οικότοποι, προστατευόμενα

είδη πτηνών, μαζί με μια πληθώρα φυτών, ζώων και ψαριών, συνθέτουν μια εικόνα μοναδικής ποικιλότητας και ομορφιάς. Στους υγροτόπους του Εθνικού Πάρκου Υγροτόπων Αμβρακικού και στην περιοχή που τους περιβάλλει, έχουν καταγραφεί περισσότερα από 295 είδη ορνιθοπανίδας (από τα 450 περίπου είδη πουλιών ολόκληρης της χώρας). Στη θάλασσα τα «δελφινάκια του Αμβρακικού», ένας μόνιμος πληθυσμός ρινοδέλφινων του Αμβρακικού κόλπου και η θαλάσσια χελώνα καρέτα καρέτα, που τρέφεται και περνά μεγάλο μέρος της ζωής της στα πλούσια νερά του, αποτελούν μερικά μόνο δείγματα της σπάνιας και απειλούμενης πανίδας της περιοχής.

Αν στα παραπάνω προστεθούν οι οικότοποι προτεραιότητας (20 μικρές και μεγάλες λιμνοθάλασσες), τα ιδιαίτερα αναπτυγμένα εκβολικά συστήματα των ποταμών Αράχθου και Λούρου, οι καλυμμένες με όστρακα λουρονησίδες των λιμνοθαλασσών, ο πλούτος της ιχθυοπανίδας του Αμβρακικού κόλπου, τα ενδημικά είδη ψαριών των εσωτερικών υδάτων, η ύπαρξη μερικών από τα ελάχιστα εναπομείναντα παραποτάμια δάση της χώρας και η ιδιαίτερη γεωμορφολογία του μεγαλύτερου ημίκλειστου κόλπου της χώρας, μπορεί κάποιος να αρχίσει να αντιλαμβάνεται τον πλούτο της βιοποικιλότητας που κρύβει το Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Αμβρακικού.

Η θέση και η μορφή του κόλπου που δημιουργούν μια μεγάλη (400 τ. χλμ.) και προστατευμένη θάλασσα με πλούσια και ποικίλη παράκτια ζώνη, προσέλκυσε τον άνθρωπο από το βάθος των ιστορικών χρόνων.

Θεσμικό Πλαίσιο

Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Αμβρακικού

Το Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Αμβρακικού ιδρύθηκε στις 21 Μαρτίου 2008 με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 11989/2008 (ΦΕΚ123/Δ'/21-03-2008). Η ανακήρυξη της περιοχής ως Εθνικό Πάρκο και ο καθορισμός χρήσεων, όρων και περιορισμών, ήταν το αποκορύφωμα μιας μακρόχρονης προσπάθειας για την προστασία της σε Εθνικό επίπεδο. Η ίδρυση του Εθνικού Πάρκου αποσκοπεί στη διατήρηση και διαχείριση της φύσης και του τοπίου, ως φυσικής κληρονομιάς και πολύτιμου εθνικού φυσικού πόρου των χερσαίων και υδάτινων τμημάτων της ευρύτερης περιοχής του Αμβρακικού κόλπου, που διακρίνονται για την μεγάλη βιολογική, οικολογική, αισθητική, επιστημονική, γεωμορφολογική και παιδαγωγική τους αξία. Πιο συγκεκριμένα επιδιώκεται η διατήρηση και διαχείριση των σπάνιων οικοτόπων και των ειδών χλωρίδας και πανίδας και κυρίως της ορνιθοπανίδας που συντίθεται από αρκετά σημαντικά είδη. Με τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως Εθνικό Πάρκο οριοθετούνται τέσσερις (4) Ζώνες Προστασίας, στις οποίες κλιμακώνονται τα μέτρα προστασίας του Φυσικού Περιβάλλοντος, σύμφωνα με την ακόλουθη σειρά:

- Ζώνη «Περιβαλλοντικού Ελέγχου» συνολικής έκτασης 177.990 ha η οποία αφορά την ευρύτερη περιοχή προστασίας και στην οποία λαμβάνονται τα ηπιότερα μέτρα διαχείρισης.
- Ζώνη Β' «Περιοχές Ειδικών Ρυθμίσεων» συνολικής έκτασης 10.522 ha, στην οποία προβλέπονται συγκεκριμένα μέτρα και διαχειριστικοί όροι, ενώ παράλληλα για κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της οικείας Μονάδας Διαχείρισης.
- Ζώνη Α1' «Ειδικής Διαχείρισης Υδάτων» έκτασης 457ha, στην οποία προβλέπονται συγκεκριμένες προϋποθέσεις για τη λειτουργία των υφιστάμενων χερσαίων μονάδων υδατοκαλλιεργειών, μετά από τη σύμφωνη γνώμη της οικείας Μονάδας Διαχείρισης.
- Ζώνη Α' «Περιοχές Προστασίας της Φύσης», συνολικής έκτασης 18.246ha, στις οποίες περιλαμβάνονται χερσαία, θαλάσσια και λιμνοθαλάσσια τμήματα, καθώς επίσης και οποιαδήποτε μόνιμη ή εποχιακά πλημμυριζόμενη έκταση εντός των παραπάνω περιοχών και στις οποίες προβλέπονται αυστηρότερες διατάξεις και περιορισμοί των επιτρεπόμενων δραστηριοτήτων πάντα βέβαια μετά από τη σύμφωνη γνώμη της οικείας Μονάδας Διαχείρισης.

Η σημασία της περιοχής για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας έχει αναγνωριστεί διεθνώς με την ένταξή της στους Υγροτόπους Διεθνούς σημασίας της συνθήκης Ραμσάρ (2/2/1971), καθώς επίσης και στις συμβάσεις της Βέρνης (19/9/1979) για τη «Διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης», της Βόννης (23/6/1979) για τη «Διατήρηση των αποδημητικών ειδών της άγριας πανίδας» και της Βαρκελώνης (16/2/1976) για τις «Προστατευόμενες Περιοχές της Μεσογείου».

Επιπρόσθετα, το Εθνικό Πάρκο Υγροτόπων Αμβρακικού εντάσσεται στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών NATURA 2000 με την οριοθέτηση τεσσάρων (4) περιοχών, στις οποίες εφαρμόζονται οι όροι και οι διατάξεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών 92/43 για τη «Διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας» και 2009/147 περί της «Διατηρήσεων των άγριων πτηνών». Αναλυτικά οι 4 περιοχές του Δικτύου Natura 2000 είναι οι ακόλουθες:

- GR2110001 (ΕΖΔ) «Αμβρακικός κόλπος, δέλτα Λούρου και Αράχθου (Πέτρα, Μύτικας, ευρύτερη περιοχή, κάτω ρους Αράχθου, Καμπή Φιλιππιάδας), συνολικής έκτασης 60.103,56ha
- GR2110004 (ΖΕΠ) «Αμβρακικός κόλπος, λιμνοθάλασσα Κατάφουρκο και Κορακονήσια», συνολικής έκτασης 23.010,75ha
- GR2310006 (ΕΖΔ) «Λίμνες Βουλκαριά και Σάλτινη», συνολικής έκτασης 3.122,62ha
- GR2310014 (ΖΕΠ), «Λίμνη Βουλκαριά», συνολικής έκτασης 3.272,70ha.

4.1.3 ΔΑΣΗ, ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΑΣΩΤΕΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με το δασικό χάρτη της ευρύτερης περιοχής (Ανάρτηση 2021) όπως αυτός είναι αναρτημένος στην ιστοσελίδα <https://gis.ktimanet.gr/gis/forestsuspension> διαπιστώνεται ότι στην περιοχή μελέτης δεν εσωκλείεται δασική έκταση, και τα δάση της ευρύτερης περιοχής εκτείνονται δυτικά εκτός των ορίων του οικισμού σε όμορες εκτάσεις.



Η ανάρτηση του σχετικού δασικού χάρτη της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιήθηκε στις 05.02.2021 με Αρ. Πρωτ.: 21605, όπου αποφασίστηκε η “ανάρτηση ανάρτηση του θεωρημένου δασικού χάρτη, Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας συνολικής έκτασης 5.171.248 στρεμμάτων, στον ειδικό διαδικτυακό τόπο ανάρτησης δασικών χαρτών και υποβολής αντιρρήσεων της ιστοσελίδας του Ν.Π.Δ.Δ. "Ελληνικό Κτηματολόγιο" (https://www.ktimanet.gr/CitizenWebApp/Entrance_Page.aspx)”.

4.1.4 ΘΕΣΕΙΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Σύμφωνα με τον επίσημο Διαρκή Κατάλογο των Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδας, στον οικισμό της Βόνιτσας υπάρχουν οι εξής θέσεις αρχαιολογικού ενδιαφέροντος:

- **Κάστρο Βόνιτσας**
Αριθμός Υπουργικής Απόφασης, Αριθμός ΦΕΚ: ΒΔ 25-2-1922, ΦΕΚ 28/Α/26-2-1922

Το παράκτιο κάστρο της Βόνιτσας βρίσκεται στη νότια πλευρά του Αμβρακικού κόλπου, κοντά στο στόμιό του. Είναι τοποθετημένο στην κορυφή βραχώδους υψώματος (ύψος 60 μ.) καταλαμβάνοντας τις βορειοδυτικές παρυφές της πόλης και εξέχει στο θαλάσσιο χώρο προς Βορρά. Το Κάστρο έχει έκταση περίπου 80 στρεμμάτων και η κεντρική πύλη εισόδου του βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά. Αποτελείται από τέσσερις οχυρωματικές ζώνες, στην Τρίτη από τις οποίες διατηρούνται τα περισσότερα κτίσματα, ενώ το τέταρτο και ψηλότερο έχει τη μορφή ανεξάρτητης ακρόπολης, όπου βρίσκεται ένα ορθογώνιο κτίριο (Καζάρμα), πθανώς αρχικά καθολική εκκλησία.

Το κάστρο παραδόθηκε στην Αρχαιολογική Υπηρεσία το 1973-1974 ενώ μέχρι τότε ανήκε σε στρατιωτικές αρχές. Έχει δεχθεί παρεμβάσεις ανάδειξης στο πλαίσιο του Προγράμματος Κάστρων Περίπλους που υλοποιήθηκε από το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων του Υπουργείου Πολιτισμού μεταξύ 1996-2008. Στην τρέχουσα φάση βρίσκεται σε εξέλιξη από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και έυκάδας, πρόγραμμα ανάδειξης του μνημείου στο πλαίσιο του έργου «Coastal Heritage Network» (με ακρωνύμιο «CoHeN» και MIS 5038596) του Ε.Π. Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας Interreg V-A «Greece-Italy 2014-2020».

- **Ναός Αγίας Σοφίας (Κάστρο Βόνιτσας):** Βορειοδυτικά της ακρόπολης ορθώνεται ένα κτίριο σχεδόν κυκλικό το οποίο σήμερα είναι ναός αφιερωμένος στην Αγία Σοφία.
Αριθμός Υπουργικής Απόφασης - Αριθμός ΦΕΚ: ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ33/43501/1255/11-9-1995 - ΦΕΚ 815/Β/22-9-1995
- **Ναός Αγίου Ιωάννη (Κοιμητήριο Βόνιτσας)**
Αριθμός Υπουργικής Απόφασης - Αριθμός ΦΕΚ: ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ33/43503/1253/12-9-1995 - ΦΕΚ 815/Β/22-9-1995

4.2 ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

4.2.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128/Α/3.07.08), εντοπίζονται γενικές αναφορές για τη Δυτική Ελλάδα, όπου ανήκει το υπό μελέτη έργο.

Ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές ευρωπαϊκές χωρικές διαπιστώσεις και κατευθύνσεις, ως προς τη φυσιογνωμία της χώρας, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της καθώς και την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της εξακολουθούν να υπάρχουν διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές διαφορές στο επίπεδο του εισοδήματος και της ευημερίας, όπως άλλωστε συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε.. Σημαντική βελτίωση παρατηρήθηκε στις περιφέρειες με αξιόλογη τουριστική ανάπτυξη (Κρήτη, Νησιά Αιγαίου, Νησιά Ιονίου κ.ά.), ενώ συγκριτικά μειονεκτούν περιφέρειες όπως η Ήπειρος, η Δυτική Μακεδονία και η Θράκη. Το γεγονός της διάθεσης του 80% των πόρων του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 στην περιφέρεια θέτει νέες προοπτικές στην πολιτική για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη χωροταξία.

Βασική επιδίωξη του σχεδίου είναι η ενίσχυση του ρόλου του ευρύτερου χώρου της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων καθώς και η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης τους στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού).

Στις σχετικές με την ευρύτερη περιοχή παρεμβάσεις που προτείνονται, περιλαμβάνονται:

- Επέκταση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών στη Δυτική Ελλάδα με την αξιοποίηση δύο πρώην στρατιωτικών αερολιμένων και συγκεκριμένα του κρατικού αερολιμένα Αράξου και τη μετατροπή του στρατιωτικού αερολιμένα της Ανδραβίδας σε πολιτικό
- Ομοίως, για την υποστήριξη της προδιαγραφόμενης αυξημένης κίνησης ενός αριθμού τουριστικών περιοχών της χώρας, προτείνεται η ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών στον αερολιμένα του Ακτίου
- Η ένταξη των υποδομών ενέργειας στρατηγικής εμβέλειας στον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό επιβάλλει τις ακόλουθες ρυθμίσεις και παρεμβάσεις:

α. Αξιοποίηση για παραγωγή ενέργειας των ιδιαίτερων ενεργειακών πλεονεκτημάτων συγκεκριμένων περιοχών της χώρας και ιδιαίτερα του υδατικού δυναμικού της Δυτικής Ελλάδας – Ηπείρου

Σε γενικό πλαίσιο, σχετικά με τις στρατηγικές επιλογές του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης βασικός άξονας αποτελεί η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθεί την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το πλέγμα αυτό, προσαρμοσμένο στους περιορισμούς του γεωγραφικού ανάγλυφου, περιλαμβάνει τα κύρια αστικά κέντρα, συναρθρώνεται με τις περιοχές ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και υποστηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας.

Το πρότυπο αυτό περιλαμβάνει κατευθύνσεις και μέτρα για:

- την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη των κύριων παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και εξασφάλιση της μεταξύ τους συμπληρωματικότητας,
- τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου και ειδικότερα τη χωρική ανάπτυξη στα Μητροπολιτικά κέντρα, καθώς και τη συνεργασία και την εταιρική σχέση πόλης-υπαίθρου,
- τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, παράκτιου, νησιωτικού και αγροτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών, τη βιώσιμη χρήση και διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, τη διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του εθνικού φυσικού και πολιτιστικού πλούτου, τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, τη βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, καθώς και την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών και των επιπτώσεων των φυσικών καταστροφών,
- τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενότητων

Σύμφωνα με τις παραπάνω παρεμβάσεις, το υπό μελέτη έργο που αφορά στη βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι απολύτως συμβατό με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, καθώς προωθεί την τοπική ανάπτυξη με τη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών, την παροχή υπηρεσιών και την αξιοποίηση των τοπικών πόρων με σκοπό την ενίσχυση της δυναμικής στα μικρότερα αστικά κέντρα και την εξασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας με οφέλη προς την κοινότητα, τους επισκέπτες της περιοχής και το περιβάλλον.

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Σύμφωνα με το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και την αναθεώρηση αυτού (ΦΕΚ 845 Δ./24.112.2020), οι άξονες ανάπτυξης περιλαμβάνουν τους κάτωθι:

- Άξονας Ηγουμενίτσα - Πρέβεζα - Άκτιο - Βόνιτσα - σύνδεση με Ιόνια Οδό (Αμβρακία) - Αγρίνιο - Καρπενήσι - Λαμία (σύνδεση σημαντικών εθνικών πόλων και λιμένων - πυλών)
- Άξονας Αστακός - Μύτικας - Πάλαιρος (και προς Πλαγιά) - Βόνιτσα. Παραλιακός άξονας ανάπτυξης, με κύρια έμφαση στον τουρισμό των δυτικών ακτών Αιτωλοακαρνανίας
- Χωρική ενότητα Δήμων Αμφιλοχίας και Ακτίου -Βόνιτσας

Οι ειδικότερες κατευθύνσεις για την ενδοπεριφερειακή αναπτυξιακή χωρική ενότητα Δήμων Ακτίου – Βόνιτσας και Αμφιλοχίας στοχεύουν στα εξής:

α) ο Αμβρακικός κόλπος και η προστασία, ανάδειξη και αξιοποίησή του ως κοινού στοιχείου βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής

β) η ποιοτική αναβάθμιση και ενίσχυση αφενός του παράκτιου τουρισμού και αφετέρου των εναλλακτικών μορφών τουρισμού στην ορεινή ενδοχώρα, λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που συνίστανται στην ύπαρξη του αεροδρομίου του Ακτίου και στις μεγάλες δυνατότητες θαλάσσιου ιστιοπλοϊκού τουρισμού

γ) η ενίσχυση της πρωτογενούς παραγωγής και ιδίως της κτηνοτροφίας και της υδατοκαλλιέργειας. Ως πόλοι ανάπτυξης εντοπίζονται η Βόνιτσα και η Αμφιλοχία όπου προτείνονται:

- ολοκληρωμένο πρόγραμμα προστασίας του Αμβρακικού κόλπου
- αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών για τη λειτουργία μαρίνας στο Άκτιο, τουριστικού αγκυροβολίου στη Βόνιτσα και καταφυγίου τουριστικών σκαφών στη Βόνιτσα και την Αμφιλοχία,
- δικτύωση των πόλων πολιτιστικού ενδιαφέροντος, με διαδρομές (για οχήματα, πεζούς και ποδηλάτες) που δημιουργούνται με βάση τα μεσαιωνικά κάστρα του Ακτίου, της Βόνιτσας, της Αμφιλοχίας και άλλους αρχαιολογικούς, ιστορικούς και πολιτιστικούς χώρους της περιοχής,
- δικτύωση με πόλους περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος διεθνούς σημασίας, λόγω της ύπαρξης του Εθνικού Πάρκου των Υγροβιότοπων Αμβρακικού, σε συνεργασία με την Άρτα και την Πρέβεζα,
- υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου διαχειριστικού σχεδίου (με δίκτυο παρακολούθησης της ποιότητας των υδάτων) για την αντιμετώπιση των αιτιών υποβάθμισης του Αμβρακικού κόλπου
- αξιοποίηση του σημαντικού αριθμού των λιμνών και λιμνοθαλασσών στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, μέσω της προώθησης του οικοτουρισμού και της ανάπτυξης του τουρισμού των λιμνών (λίμνες Βουλκαριά, Σαλίτη, Αμβρακία, Γαβού, Λινοβρόχι, τεχνητές λίμνες Καστρακίου και Κρεμαστών, λιμνοθάλασσες Ρούγας, Λιμένι, Κατάφουρκο).

Σε αυτό το πλαίσιο προτείνονται ειδικές μελέτες οι οποίες θα εστιάζουν κυρίως στους τομείς του τουρισμού, των υδατοκαλλιεργειών, και των εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων στην περιοχή του νότιο Αμβρακικού και συγκεκριμένα στους Δήμους Ακτίου - Βόνιτσας και Αμφιλοχίας.

Συνεπώς, σύμφωνα με τις παραπάνω παρεμβάσεις και κατευθύνσεις, το υπό μελέτη έργο ευθυγραμμίζεται απολύτως με το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, καθώς στοχεύει στην ενίσχυση του αστικού περιβάλλοντος της Βόνιτσας μέσω της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Επιπλέον, ο σχεδιασμός των χρήσεων γης (Γ.Π.Σ. / Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., Ε.Χ.Μ.) πρέπει να διερευνά α) τη σκοπιμότητα καθορισμού ζωνών τουριστικής ανάπτυξης στις εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών περιοχές και να τις ορίζει κατά περίπτωση και β) τον προσδιορισμό ζωνών προστασίας της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, των φυσικών πόρων και του τοπίου, στις οποίες θα περιορίζεται ή/και θα απαγορεύεται η δυνατότητα δόμησης.

Σε κάθε περίπτωση, λαμβάνεται υπόψη η φέρουσα ικανότητα της περιοχής, με την ιδιαίτερη επισήμανση ότι η ανεπάρκεια και υπέρβαση της αντοχής των πόρων θα πρέπει να αποτελεί απαγορευτικό κριτήριο για τη χωροθέτηση ζωνών ή τουριστικών μονάδων.

Αναφορικά με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, προτείνεται η δημιουργία ενός αριθμού κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο. Μιας εκ των 11 ως άνω ενοτήτων ορίζεται η Κέρκυρα και Λευκάδα, με ακτίνα επιρροής τις ακτές της Δυτικής Ελλάδας συμπεριλαμβανομένου και του Αμβρακικού κόλπου.

Σύμφωνα με τις παραπάνω κατευθύνσεις, το υπό μελέτη έργο είναι απολύτως συμβατό με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς το σύνολο των κόμβων δεν επηρεάζει τη χωροθέτηση ζωνών ή τουριστικών μονάδων ούτε και τη δημιουργία της ενότητας θαλάσσιου τουρισμού.

4.2.2 ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Δυτικά της περιοχής μελέτης, επί του οδικού άξονα Πρέβεζας-Βόνιτσας βρίσκονται εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού, όπου η διάθεση της επεξεργασμένης εκροής έχει ως αποδέκτη τον Αμβρακικό κόλπο.

Συγκεκριμένα, η εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων Βόνιτσας του Δήμου Ακτίου-Βόνιτσας έχει κατασκευαστεί στη θέση "Λιμένι", σε απόσταση 800 m ΝΔ του γηπέδου της περιοχής. Η υφιστάμενη μονάδα επεξεργασίας καταλαμβάνει δημοτικό χώρο έκτασης 4 στρεμμάτων περίπου.

Στην εγκατάσταση οδηγούνται τα λύματα και τα βοθρολύματα των οικισμών Βόνιτσας, Νέας Καμαρίνας, Άκτιου και του υπό ανέγερση παραθεριστικού οικισμού στον όρμο του Αγ. Πέτρου, καθώς και όλων των υπόλοιπων Δ.Δ. του Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας.

Η προσαγωγή των λυμάτων της πόλης της Βόνιτσας από το κεντρικό αντλιοστάσιο, που βρίσκεται ανατολικά της πόλης, προς την εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων, γίνεται μέσω κεντρικού αποχετευτικού αγωγού (δίδυμος αγωγός), με μήκος 2415 m περίπου το κάθε τμήμα αυτού. Ο αγωγός αυτός οδεύει επί νομίμως υφισταμένης οδοποιίας.

Τα έργα μεταφοράς, επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων Βόνιτσας βρίσκονται μέσα στα όρια της περιοχής «Αμβρακικός κόλπος, Δέλτα Λούρου & Αράχθου (SCI – GR 2110001)», η οποία έχει ενταχθεί στο Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο Natura 2000.

Για την περιοχή του έργου έχει εκδοθεί η ΚΥΑ 11989/2008 (ΦΕΚ 123/Δ/2008) «Χαρακτηρισμός των χερσαίων, υδάτινων και θαλάσσιων περιοχών του Αμβρακικού κόλπου ως Εθνικού Πάρκου και καθορισμός χρήσεων, όρων και περιορισμών». Ειδικότερα το έργο βρίσκεται εντός της Ζώνης Α' «Περιοχές Προστασίας της Φύσης» του Εθνικού Πάρκου και για την κατασκευή και λειτουργία του έργου συμφωνεί ο Φορέας Διαχείρισης Υγροτόπων Αμβρακικού.

Όσον αφορά στο υπό μελέτη έργο, η συγκεκριμένη εγκατάσταση δεν επηρεάζει τις προτεινόμενες δράσεις, καθώς βρίσκεται εκτός των ορίων του οικισμού χωρίς να απαιτεί ειδικές περιβαλλοντικές ρυθμίσεις ή στοιχεία που είναι απαραίτητο να ληφθούν για τη μελέτη και εφαρμογή του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην περιοχή της Βόνιτσας.

5. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

5.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η συνολική έκταση του Δήμου Ακτίου - Βόνιτσας είναι 662,94 τ.χλμ. ενώ με την απογραφή του 2011 ο Δήμος είχε πληθυσμό 17.370 κατοίκους, παρουσιάζοντας μείωση (-1.004 κάτοικοι) σε σύγκριση με την απογραφή του 2001 που ήταν περίπου 18.374 κάτοικοι.

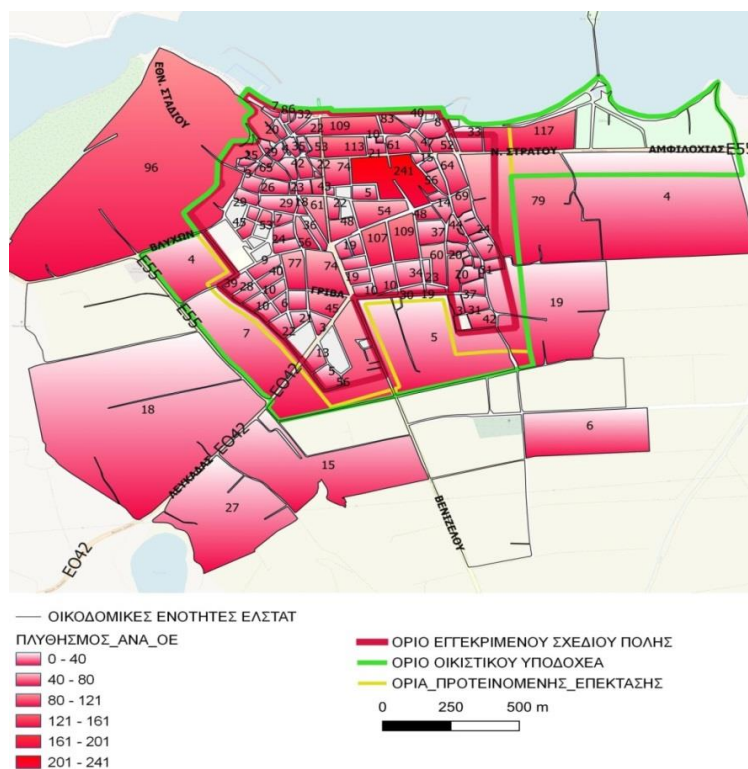
Αντίθετα η Βόνιτσα που είναι η διοικητική έδρα του Δήμου και το πιο πυκνοκατοικημένο δημοτικό διαμέρισμα έχει πληθυσμό 4.703 κατοίκους παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση πληθυσμού την τελευταία δεκαετία.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται η πληθυσμιακή εξέλιξη της Βόνιτσας

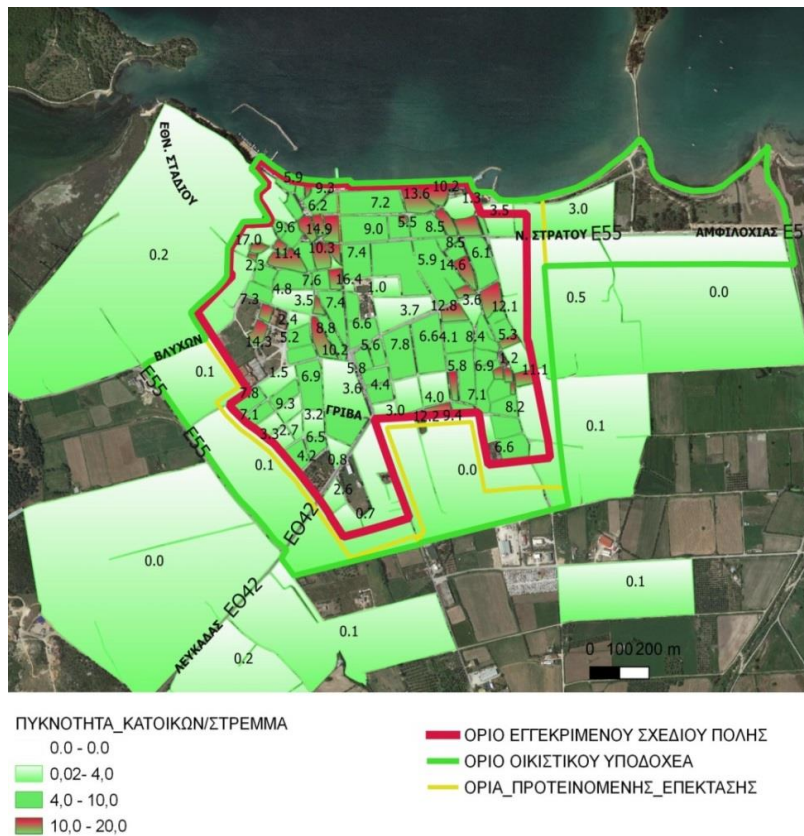
ΕΤΟΣ	1991	2001	2011
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	4037	3864	4703
ΜΕΤΑΒΟΛΗ		-173	839
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΕ %		-4,3	21,7

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, η πυκνότητα μόνιμων κατοίκων ανά στρέμμα παραμένει ακόμα πολύ μικρή (0- 5 κάτοικοι / στρ) και σε περιορισμένες μόνο ενότητες ξεπερνάει τους 10 κάτοικους / στρ. Είναι βέβαιο όμως, όπως προκύπτει από την διαχρονική εξέλιξη του μόνιμου πληθυσμού της πόλης, ότι με το πέρασμα του χρόνου και με την υλοποίηση των έργων υποδομής που άλλα εξελίσσονται και άλλα σχεδιάζονται για το άμεσο μέλλον, αλλά και από την επέκταση του σχεδίου πόλης ότι θα έχουμε αύξηση του μόνιμου πληθυσμού στην περιοχή.

Η πληθυσμιακή κατανομή ανά οικοδομική ενότητα σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ παρουσιάζεται στον χάρτη της εικόνας 4 και η πυκνότητα των κατοίκων ανά στρέμμα στην στον χάρτη της εικόνας 5.



Εικόνα 3: Πληθυσμιακά κατανομή ανά οικοδομική ενότητα

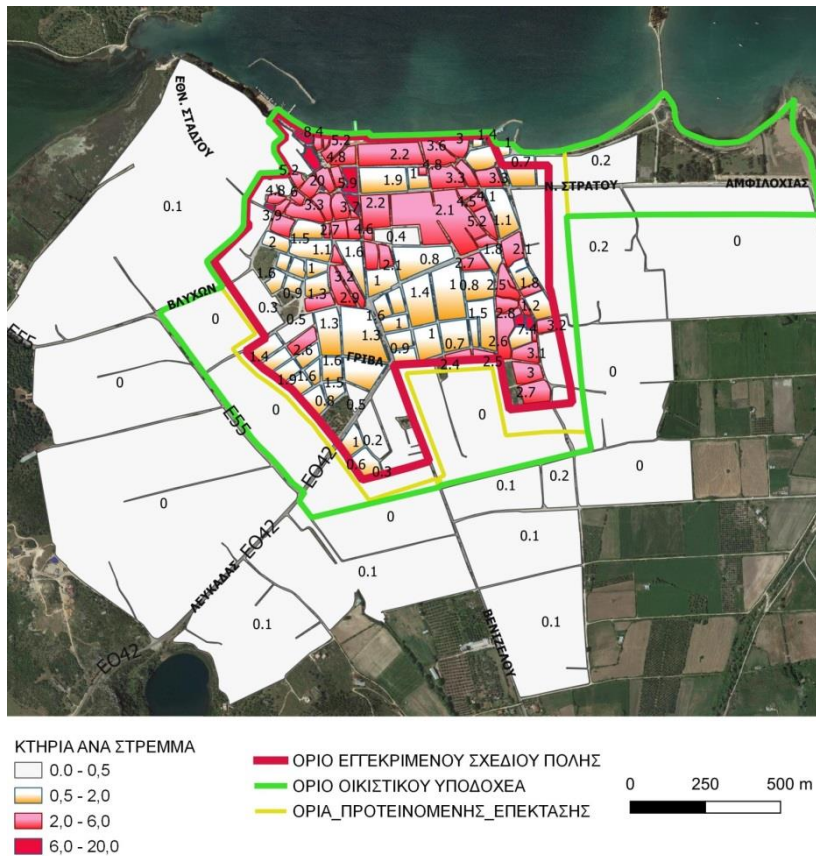


Εικόνα 4: Πυκνότητα κατοίκων ανά στρέμμα

5.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

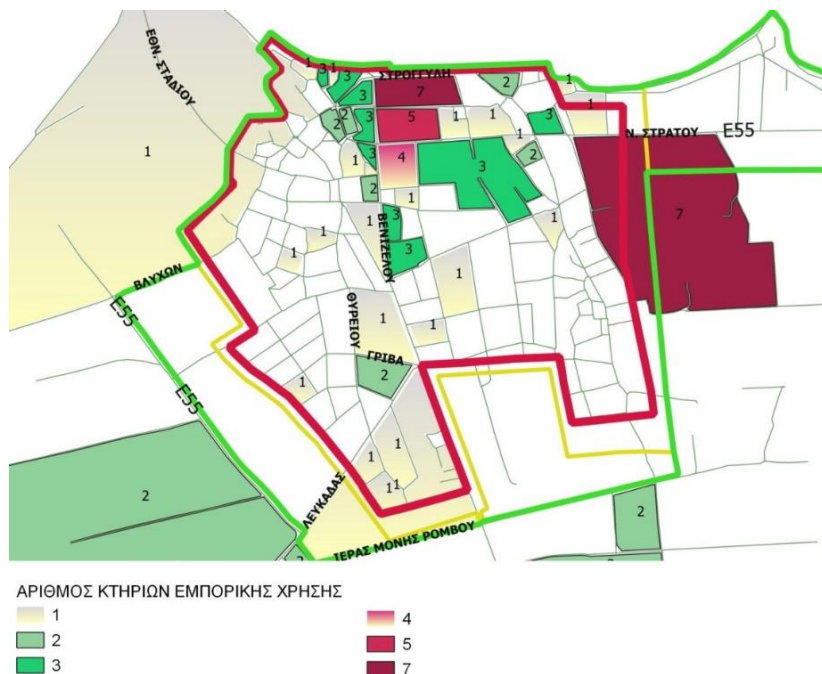
Όπως διαπιστώνεται εύκολα η κύρια θεσμοθετημένη χρήση γης στην πόλη της Βόνιτσας είναι η κατοικία. Η μεγαλύτερη έκταση της καλύπτεται από περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Οι περιοχές κατοικίας διαφέρουν μεταξύ τους ως προς την πυκνότητα δόμησης και την ποιότητα του δομημένου και αδόμητου χώρου. Το κέντρο της πόλης είναι πυκνοδομημένο και τα κτήρια είναι κυρίως ενός ορόφου, ενώ υπάρχει και ένα ποσοστό διόροφων κτισμάτων. Η πυκνότητα δόμησης παρουσιάζεται στην ακόλουθη εικόνα 12.



Εικόνα 5: Πυκνότητα Δόμησης στην πόλη της Βόνιτσας

Η περιοχή γύρω από την κεντρική πλατεία και σε μία ακτίνα 100-150μ εμπεριέχει και άλλες χρήσεις γης όπως εμπόριο, αναψυχή κ.α.



Εικόνα 6: Εμπορικές Χρήσεις γης στο κέντρο της πόλης

Στο δυτικό μέρος της πόλης βρίσκονται οι εργατικές κατοικίες οι οποίες αποτελούνται κυρίως από διάφορα κτήρια, σύγχρονης αρχιτεκτονικής.

Το νότιο τμήμα της πόλης είναι αρκετά αραιοκατοικημένο και αποτελείται από μεγάλους αδόμητους χώρους που χρησιμοποιούνται για καλλιέργεια. Το ίδιο συμβαίνει και περιμετρικά της πόλης όπου υπάρχουν αρκετές καλλιεργήσιμες εκτάσεις.

Τόσο το εμπόριο όσο και η διοίκηση υπάρχουν διάσπαρτα σε ολόκληρη την πόλη. Το κέντρο της πόλης, που βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της και αποτελείται από την παραλία και την περιοχή που εκτείνεται περιμετρικά από την πλατεία Ανακτορίου, είναι μία περιοχή που ως κυρία χρήση γης έχει το εμπόριο και τους χώρους αναψυχής. Έτσι οι οδοί Ρούμελης, Αγ. Σπυρίδωνα καθώς και οι δύο κεντρικοί άξονες οδός Βενιζέλου και Στράτου αποτελούν βασικούς άξονες εμπορίου. Ως ζωνη εμπορίου μπορεί να χαρακτηριστεί και η οδός Καποδιστρίου όπου εκεί λειτουργούν και μερικά συνεργεία οχημάτων.

Τέλος το κέντρο της πόλης μπορεί να χαρακτηριστεί και έως περιοχή διοίκησης. Εκεί εντοπίστηκαν συγκεντρωμένες υπηρεσίες όπως το Δημαρχείο. Τράπεζες και το Ταχυδρομείο. Οι λοιπές υπηρεσίες (Αστυνομία, ΚΤΕΛ) βρίσκονται διασκορπισμένες σε άλλα σημεία της πόλης.

Τα σχολεία είναι μοιρασμένα στις γειτονιές της πόλης. Το δημοτικό σχολείο βρίσκεται επί της οδού Στράτου, ενώ το Γυμνάσιο και το Λύκειο τα οποία συστεγάζονται καθώς και ο παιδικός σταθμός που βρίσκεται δίπλα στα προηγούμενα, βρίσκονται στην οδό Ελ. Βενιζέλου στην συμβολή της με την οδό Αγ. Γεωργίου. Επί της οδού Αγ. Γεωργίου υπάρχει και το ΤΕΕ.

Το Ιατρικό Κέντρο της πόλης της Βόνιτσας βρίσκεται επί της οδού Στράτου στην συμβολή της με την οδό Δημοκρατίας. Στην πόλη υπάρχει και παράρτημα του ΙΚΑ το οποίο λειτουργεί στην οδό Μακαρίου Κυπρού.

Οι χρήσεις γης σύμφωνα τόσο με την Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Βόνιτσας ΦΕΚ Δ231/14.03.1988 και την Πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου Βόνιτσας Φ.Ε.Κ. 259/Δ'/20.04.1999 όσο και με την πρόταση της μελέτη «Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Ανακτορίου», η οποία βρίσκεται στο Β1 στάδιο.

6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Η υλοποίηση του μέτρων που προτείνονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα έχει θετικές επιπτώσεις σε τοπικό επίπεδο, καθώς θα βελτιώσει ουσιαστικά την ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών εντός της πόλης της Βόνιτσας.

Οι εν λόγω επιπτώσεις αναφέρονται συνοπτικά ως ακολούθως:

- Η βελτίωση της υφιστάμενης τεχνικής υποδομής.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Η οδική ασφάλεια και η βελτίωση της προστασίας και της ασφάλειας των μετακινουμένων.
- Η οικονομική ανάπτυξη και η γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών τόσο ανθρώπων, όσο και εμπορευμάτων.
- Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας με την βελτίωση των προσβάσεων.
- Η διαμόρφωση του περιαστικού περιβάλλοντος των περιοχών όπου γίνονται τα έργα, ώστε να είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες των κατοίκων και να συμβάλλει στην επίτευξη ενός καλύτερου βιοτικού επιπέδου.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του περιβάλλοντος και δημιουργία ενός ελκυστικότερου τουριστικού προϊόντος.
- Βελτίωση προσβασιμότητας πεζών και ευάλωτων χρηστών
- Ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης
- Αποτελεσματική διαχείριση στάθμευσης

Πίνακας 6: Παρουσίαση εκτίμησης και αξιολόγησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και Βαθμολόγηση

Εξεταζόμενη Παράμετρος	Μηδενική Λύση	Προτεινόμενα Μέτρα	Βαθμολογία
	Λειτουργία	Λειτουργία	
Κλιματικά / Βιοκλιματικά			0
Μορφολογία		+++	+3
Τοπιολογία		++	+2
Γεωλογικά / Τεκτονικά			0
Χλωρίδα		+	+1
Πανίδα		+	+1
Διάρθρωση και Λειτουργίες του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος		+++	+3
Χωροταξικός Σχεδιασμός		+++	+3
Χρήσεις Γης		++	+2
Πολιτιστική Κληρονομιά		+++	+3
Κοινωνικό – Οικονομικές Συνθήκες		+++	+3
Οδικό Δίκτυο		+++	+3
Δίκτυα ύδρευσης / αρδευσης, ΟΚΩ			0
Συστήματα Περιβαλλοντικών Υποδομών			0
Ανθρωπογενείς πιέσεις			0
Ατμόσφαιρα / Ποιότητα Αέρα		+++	+3
Θόρυβος / Δονήσεις		+++	+3
Ύδατα			0
Σύνολο			+30

Οκτώβριος 2022
Η συντάξασσα,



~~ΣΑΛΦΩ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Α.Ε.~~
~~ΜΕΛΕΤΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ~~
~~Α. ΒΟΥΛΙΑΤΩΝ 116 94 ΑΘΗΝΑ~~
~~ΤΗΛ.: 210-9210486 - FAX: 210-9210487~~
~~ΑΦΜ. 098760200 ΔΟΥ: ΦΑΣ ΑΘΗΝΩΝ~~

Δήμητρα Διαμαντίδου
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Κάτοχος Μελετητικού Πτυχίου 27Α

Παναγιώτης Τουμπανάκης
Μηχανολόγος Μηχανικός
Νόμιμος Εκπρόσωπος ΣΑΛΦΩ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Α.Ε.

