



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ  
Δ Η Μ Ο Σ  
ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ - ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ -  
ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΩΝ

ΠΡΑΚΤΙΚΟ 7

### Α Π Ο Φ Α Σ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ 17/2016

**ΘΕΜΑ 2<sup>ο</sup>** : Εισηγήηση στο Δ.Σ. για μετεγκατάσταση ή μη του Σταθμού ΚΤΕΛ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ (σταθμός Λουτρακίου).

Στο Λουτράκι και στο Δημοτικό Κατάστημα (Ιάσονος & Εθν. Αντιστάσεως) σήμερα την 6<sup>η</sup> του μηνός Ιουνίου, του έτους 2016, ημέρα της εβδομάδος Δευτέρα και ώρα 10:00, συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, μετά την υπ' αριθ. 9452/02-06-2016 πρόσκληση της Προέδρου κας ΠΡΩΤΟΠΑΠΠΑ Μαρίας - Αντιδημάρχου, η οποία νόμιμα κι εμπρόθεσμα επιδόθηκε σε κάθε ένα μέλος της, προκειμένου να συζητήσει και να αποφασίσει στα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι επί συνόλου επτά (7) μελών της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, βρέθηκαν παρόντα πέντε (5), ο κ. Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης.

**Π α ρ ό ν τ ε ς :** 1.Πρωτοπαππά Μαρία, Πρόεδρος – Αντιδήμαρχος, 2.Γεωργίου Αθανάσιος, 3.Θυμής Μιχαήλ, 4.Σπύρου Κων/νος, 5.Γεωργίου Χαράλαμπος (1<sup>ο</sup> αναπληρωματικό μέλος στη θέση του τακτικού Πρωτονοτάρου Δημητρίου, που απουσίαζε)

**Α π ό ν τ ε ς :** 1.Παπαθανασίου Αθανάσιος, 2.Θεοδώρου Αγγελική, οι οποίοι δεν προσήλθαν αν και κλήθηκαν νόμιμα.

Επί του 2<sup>ου</sup> θέματος της ημερήσιας διάταξης (ύστερα από τη συζήτηση ενός έκτακτου), η κα. Πρόεδρος έθεσε υπόψη των μελών της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής τον οικείο φάκελο, στον οποίο περιλαμβάνονται τα εξής:

1. Η υπ' αριθ. 16/2011 Απόφαση Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, με την οποία εισηγήθηκε στο Δημοτικό Συμβούλιο τη μεταφορά του σταθμού ΚΤΕΛ, προς διευκόλυνση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης.
2. Η υπ' αριθ. 35/22-2-2012 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου περί μεταφοράς αφενός της αφετηρίας, κι αφετέρου του τέρματος των λεωφορείων του σταθμού της ΚΤΕΛ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ Α.Ε., από το κέντρο του Λουτρακίου, στην αρχή της οδού Νικολόπουλου, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 28/2011 Απόφαση Επιτροπής Ποιότητας Ζωής.
3. Η υπ' αριθ. 352/26-11-2015 (ΑΔΑ:7ΙΗΧΩΛ3-0ΥΔ) Απόφαση Οικονομικής Επιτροπής, με την οποία, μεταξύ άλλων, ανατέθηκε απευθείας στον Διπλ. Αγρ. Τοπογρ. Μηχανικό Ιωάννη Ν. Νικολαΐδη η εκπόνηση της μελέτης «Κυκλοφοριακή μελέτη για τη μετεγκατάσταση του πρακτορείου ΚΤΕΛ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ εκτός της κεντρικής περιοχής Λουτρακίου».
4. Η εκπονηθείσα, δυνάμει της ανωτέρω ανάθεσης, σχετική Κυκλοφοριακή Μελέτη, η οποία κατατέθηκε στον Δήμο μας (σχετ. το με αριθ. πρωτ. Δήμου 4394/16-3-2016 έγγραφο), και η οποία περιλαμβάνει την τεχνική έκθεση, τα σχέδια προτεινόμενης ρυθμιστικής σήμανσης, καθώς και τα ψηφιακά αρχεία.

5. Η από 18-05-2016 εισήγηση του Τμήματος Τεχνικών Έργων της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών & Πολεοδομίας του Δήμου μας προς την Δημοτική Κοινότητα Λουτρακίου - Περαχώρας, η οποία αφενός αναφέρεται αναλυτικά στην ανωτέρω κυκλοφοριακή μελέτη, κι αφετέρου προτείνει τη μετεγκατάσταση του σταθμού Λουτρακίου της ΚΤΕΛ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ Α.Ε. στη νοτιοανατολική (ΝΑ) γωνία του δημοτικού χώρου στάθμευσης οχημάτων επί του οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) 422 στο Λουτράκι, σύμφωνα με τα επισυναπτόμενα τοπογραφικά διαγράμματα.

6. Η υπ' αριθ. 50/25-5-2016 Απόφαση Δημοτικής Κοινότητας Λουτρακίου – Περαχώρας, με την οποία εισηγείται την εν λόγω μετεγκατάσταση, σύμφωνα με την ανωτέρω εισήγηση.

Στη συνέχεια το λόγο πήρε ο κ. Γεωργίου Αθανάσιος – Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών & Πολεοδομίας, ο οποίος ενημέρωσε το Σώμα αναλυτικά για το θέμα και ανέφερε ότι θα υπάρξει αλλαγή στα σχέδια της εν λόγω μελέτης και συγκεκριμένα η στάση που είχε προταθεί στην οδό Μάτση να μεταφερθεί στην ήδη υφιστάμενη επί της Ελ. Βενιζέλου, έμπροσθεν του δημοτικού χώρου στάθμευσης.

Ακολούθησε διαλογική συζήτηση κατά τη διάρκεια της οποίας τα μέλη τοποθετήθηκαν επί του θέματος και ενημερώθηκαν από εκπρόσωπο του μελετητή που παρευρισκόταν στη συνεδρίαση.

Τέλος ο κ. Γεωργίου Χαράλαμπος εξέφρασε τη διαφωνία του για τη μετεγκατάσταση του σταθμού Λουτρακίου της ΚΤΕΛ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ, αναφέροντας τις απόψεις και τα επιχειρήματά του, καταθέτοντας δε και σχετικό γραπτό υπόμνημα, το οποίο αναφέρει αναλυτικά ως εξής:

«Επί του εν λόγω θέματος θέλω να τοποθετηθώ και να επιχειρηματολογήσω σχετικά με την άποψη μου, και να δικαιολογήσω την αρνητική ψήφο επί της πρότασης μετεγκατάστασης του σταθμού ΚΤΕΛ Κορινθίας από την παρούσα θέση στην οδό Ιάσονος της πόλεως μας σε νέα θέση σύμφωνα και με την από 18 Μαΐου 2016 μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας και την πρόταση προς την επιτροπή μας , της Διοίκησης του Δήμου.

Η εισήγηση μου περιλαμβάνει και αναπτύσσει τρεις ενότητες επί του θέματος :

1<sup>η</sup> Αναγκαιότητα η μη {όπως εγώ ισχυρίζομαι} της μετεγκατάστασης.

2<sup>η</sup> Επιχειρηματολογία επί των κριτηρίων και της αξιολόγησης της Πρότασης μετεγκατάστασης.

3<sup>η</sup> Τελικά συμπεράσματα .

Διατείνεται η σημερινή Διοίκηση του Δήμου μας όπως άλλωστε και προηγούμενες ότι η μετεγκατάσταση του σταθμού αποτελεί πάγιο αίτημα πολλών ετών και διαφορετικών Δημοτικών αρχών λόγω της θέσεως της στον κεντρικό ιστό της πόλεως μας με ότι αυτό συνεπάγεται από άποψης κυκλοφοριακής συμφόρησης , ασφάλειας ιδιαίτερα στην συμβολή των οδών Ε.Βενιζέλου και Εθνικής Αντίστασης.

Το κύριο επί του συγκεκριμένου ισχυρισμού θεωρώ πως είναι να αντιμετωπίσουμε την λύση του θέματος με μία λογική **όχι στατική** {επειδή και μόνο υπάρχει αυτή η από ετών απαίτηση απομάκρυνσης βρίσκοντας έναν χώρο με γρήγορες διαδικασίες και βασιζόμενοι σε δημοτικές πλειοψηφίες απλά και μόνο για να ισχυριστούμε ότι κάναμε πράξη μία προεκλογική μας δέσμευση}, αλλά είναι ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπισθεί **δυναμικά** , λαμβάνοντας υπ' όψιν μας νέα επικαιροποιημένα θα έλεγα στοιχεία που αφορούν το θέμα και κινητοποιώντας και ενημερώνοντας το σύνολο της τοπικής μας κοινωνίας ώστε η όποια λύση να ανταποκρίνεται στα νέα δεδομένα που αφορούν την πόλη μας σε συνδυασμό με άλλα κριτήρια που τα τελευταία χρόνια έχουν επικρατήσει και που πιθανόν να προτείνουν οι τοπικοί φορείς {και λόγω της κοινωνικοοικονομικής κρίσης που διέρχεται η τοπική κοινωνία και ευρύτερα η χώρα μας} .

Πέραν αυτού και επειδή πολλοί ομιλούν για την άποψη της τοπικής μας κοινωνίας οφείλω να σημειώσω, ότι αυτή – μέσω των ολίγων συλλογικών φορέων - που έχει καταγραφεί κατά το παρελθόν όταν σε ανάλογες περιπτώσεις συζητήθηκε το θέμα εντός των οργάνων του Δήμου μας - {Ε.Π.Ζ 16/25-07-2011 και Ε.Π.Ζ 28/07-11-2011 καθώς και Α.Δ.Σ 35/22-02-2012 } - δεν ήταν ξεκάθαρη για την αναγκαιότητα απομάκρυνσης του σταθμού γιατί αυτές οι αποφάσεις βασίστηκαν μόνο σε απλή Τεχνική Έκθεση ή σε μία απλή πρόταση χωροθέτησης, είτε εκφράζοντας άποψη με ευχολόγια και προτροπές για συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων για μετακίνηση με σχεδιασμό και οργάνωση, είτε γιατί επρόκειτο για πρόταση μίας και μοναδικής θέσης διάφορης της σημερινής προταθείσας - {που δεν συμπεριλαμβάνονταν τότε σε πρόταση} - απόφαση που τελικά ελήφθη κατά πλειοψηφία αλλά ποτέ {και ευτυχώς} δεν εφαρμόστηκε είτε διότι δεν υπήρχε τότε μελέτη επί του θέματος όπως σήμερα, αλλά δυστυχώς που επί της σημερινής πρότασης οι φορείς είναι παντελώς ανημέρωτοι, για αυτό δεν υπάρχουν και επί του θέματος γνωμοδοτήσεις επί των νέων προτάσεων, με αποτέλεσμα κανείς να μην δικαιούται να ομιλεί για την άποψη της τοπικής κοινωνίας, αφού αυτή δεν είναι καταγεγραμμένη αλλά απύσχα.

Τέλος επί αυτής της ενότητας θέλω να επισημάνω ότι η εδραία πεποίθησή μου είναι ότι το όλο θέμα για την απομάκρυνση του σταθμού πρέπει να τεθεί σε μία ευρύτερη βάση σχεδιασμού όλου του κεντρικού ιστού της πόλεως μας με πολύ πιο αποφασιστικές χωροταξικές παρεμβάσεις – { όπως η πεζοδρόμηση ή η μονοδρόμηση μέρους ή όλης της Ε.Βενιζέλου καθώς και άλλων οδών και πλατειών και γενικότερα νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ως μία ενιαία ενότητα και σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις της εποχής μας} – ειδή άλλως θα λάβουμε αποφάσεις οι οποίες σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα έχουν ξεπεραστεί από την ροή των πραγμάτων με αποτέλεσμα πέραν της οποιας ζημίας που θα έχουμε προκαλέσει στην πόλη μας και την κοινωνία της, οι επόμενες γενεές συμπολιτών μας να μας ψέγουν και να μας μέμφονται για αυτές.

Ξεκινώντας την δεύτερη ενότητα της εισήγησής μου επιτρέψτε μου να θέσω σε αυτήν τον γενικό τίτλο **Φεύγει το ΚΤΕΛ που έρχεται.**

Στην προσπάθειά της η Διοίκηση του Δήμου για να στοιχειοθετήσει επαρκώς το θέμα συνέταξε Μελέτη μετεγκατάστασης ορίζοντας τέσσερις {4} θέσεις συμπεριλαμβανομένης της ήδη υπάρχουσας σημερινής, προσθέτοντας την από του 2012 προταθείσα θέση, που ποτέ δεν υλοποιήθηκε {επί της Οδού Νικολοπούλου πλησίον του Α.Τ Λουτρακίου} καθώς και μία στο πάρκο Δεξαμενής για να καταλήξει με τα κριτήρια αξιολόγησης που βαθμολόγησε στο ΟΤ422 {του Δημοτικού χώρου στάθμευσης όπισθεν της Λέσχης Αξιοματικών Φρουράς Λουτρακίου}.

Κατά την γνώμη μου στην Μελέτη αυτή υπάρχουν πολλές γκρίζες ζώνες καθώς διαφαίνεται η προσπάθεια τόσο από τις υπό βαθμολόγηση θέσεις και από τα κριτήρια που τέθηκαν όσο και από την εσφαλμένη βαθμολόγηση αυτών να οδηγηθούμε σε μία και μοναδική απόφαση μίας προειλημμένης θέσης αυτής δηλαδή του ΟΤ 422.

Δικαιολογώντας τον παραπάνω συλλογισμό μου λέω ότι η προτεινόμενη θέση {ΟΤ422} βαθμολογήθηκε και στα οκτώ {8} κριτήρια ήτοι :

1) Εναρμόνιση με το Γ.Π.Σ {ακόμη δεν έχει ισχύ το νέο Γ.Π.Σ και αυτό δεν είναι εμπόδιο μίας θέσης αφού κάλλιστα μπορεί με μία απόφαση του Δ.Σ να τροποποιηθεί}.

2) Κεντροβαρικότητα {παντελώς εσφαλμένη κρίση αφού βρίσκεται σχεδόν σε 1 χλμ. απόσταση από το σημερινό Δημαρχείο – πόσο μάλλον από την Πλατεία 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, την Γκράβα, το Υδροθεραπευτήριο κλπ. και όταν μάλιστα η ίδια μελέτη δεν βαθμολογεί καθόλου σε αυτό το κριτήριο την θέση του Α.Τ. (150 μέτρα μακρύτερα από το ΟΤ422) κάνοντας μάλιστα μνεία για αυτήν, ότι η απόσταση και η πρόσβαση από το κέντρο της πόλεως (κυρίως για τους πεζούς) αποτελεί μειονέκτημα για τους επιβάτες του μελλοντικού πρακτορείου}. Παρότι η πόλις μας έχει αναπτυχθεί με το νέο σχέδιο του Λειβαδακίου περιοχή κατά βάση κατοικίας το συντριπτικό ποσοστό κατοικούν στο παλαιό {Σχέδιο του 1979} Λουτράκι καθώς και το σύνολο της κοινωνικοοικονομικής δραστηριότητας πραγματοποιείται σε αυτό, το δε Λειβαδάκι εξυπηρετείται ήδη από τις σημερινές στάσεις της Λεωφόρου Αθηνών.

3) Κυκλοφοριακή όχληση {στο κριτήριο αυτό η μελέτη προσπαθεί να κάνει το μαύρο-άσπρο αφού η όχληση περιλαμβάνει και οδούς αμιγούς κατοικίας όπως η Κωνσταντινουπόλεως στον Συνοικισμό η Ανδρούτσου μπροστά από το 2<sup>ο</sup> Δημοτικό το 3<sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο και τον Παιδικό Σταθμό (εδώ τίθενται και θέματα ασφάλειας), επίσης η Δ. Μάτση {οδός με το ίδιο πλάτος με την Εθν. Αντίστασης} και ιδιαίτερα όταν από την μελέτη {σελίδα 24 έως 27} συνάγεται μέσω του σχεδιασμού των νέων διαδρομών ότι και η γραμμή Κόρινθος-Λουτράκι - με είκοσι ένα (21) δρομολόγια καθημερινά και 62,000 επιβάτες κατά το 2014 - θα διέρχεται από την κεντρική οδό την Ε. Βενιζέλου κυκλικά της Πλατείας 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και μάλιστα με τις ανάλογες στάσεις {οκτώ νέες περιγράφονται στην μελέτη – δύο από αυτές εμπρός από την Εθνική Τράπεζα και η άλλη στο τρίγωνο της Πλατείας απέναντι από το χρυσοχείο Γέρου } για αποβίβαση επιβατών και με τον κίνδυνο αργότερα να μετατραπούν και σε στάσεις επιβίβασης, με ότι αυτό συνεπάγεται σε καθυστέρηση εντός του κεντρικού ιστού της πόλης που θέλουμε να αποσυμφορήσουμε. Προτείνει δε η μελέτη και στην σημερινή αφετηρία επί της οδού Ιάσονος μετά την απομάκρυνση του πρακτορείου αυτή να χαρακτηριστεί περιοχή στάσης και για το ΚΤΕΛ αλλά και για τα Τουριστικά λεωφορεία και το ίδιο ακριβώς απέναντι στα ΚΕΠ δηλαδή 21 φορές ημερησίως και αρκετές ακόμα λόγω Τουριστικών η Ιάσονος θα είναι και πάλι κατειλημμένη. Τέλος μην διαφεύγει της προσοχής μας ότι επί της οδού Δ. Μάτση την λαϊκή αγορά κάθε Τετάρτης (ο Δήμος ισχυρίζεται ότι θα την μεταφέρει σε σημείο πλησίον του ΟΤ422) το χρονοδιάγραμμα για αυτήν την μεταφορά προς το παρών άγνωστο αφού πρέπει να ολοκληρωθεί πρώτα η διαμόρφωση του νέου χώρου, αλλά και πάλι αυτό εάν γίνει (έστω και με αρκετή χρονική καθυστέρηση) θα δημιουργήσει οξυμμένα προβλήματα κυκλοφοριακής όχλησης στην περιοχή και τους παρόδιους.

4) Εξυπηρέτησεις στο κριτήριο αυτό διαφαίνεται ξεκάθαρα η πρόθεση ούτως ώστε το ΟΤ 422 να λάβει την διπλάσια βαθμολογία έναντι των άλλων θέσεων , γνωρίζουν όσοι κατοικούν αυτήν την πόλη ότι η εν λόγω περιοχή απέχει τουλάχιστον πάνω από τετρακόσια με πεντακόσια μέτρα από την πλησιέστερη Τράπεζα και τα εμπορικά καταστήματα του κέντρου.

Σημαντικό μειονέκτημα της εν λόγω μελέτης αποτελεί η ανυπαρξία του κριτηρίου της ασφάλειας και αυτό θεωρώ γίνεται για να γίνει ακόμη ελκυστικότερη η θέση του ΟΤ 422. Μην διαφεύγει της προσοχής μας ότι αυτή απέχει λιγότερο των 50 έως 100 μέτρων από τρεις σχολικές μονάδες του Δήμου - οι δε σχεδιαζόμενες γραμμές περνούν έμπροσθεν αυτών με ότι αυτό συνεπάγεται από άποψη ασφάλειας των νεαρών μαθητών, πέραν του ότι το απαγορεύει η υπάρχουσα νομοθεσία - καθώς επίσης και από περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Το κυριότερο όμως που λείπει από την Μελέτη είναι ότι αυτή δεν περιλαμβάνει συμπεράσματα μίας ανάλογης μελέτης **επικαιροποιημένου κυκλοφοριακού φόρτου** των οδών της πόλεως μας (τελευταία τέτοια μελέτη έκανε ο Δήμος μας στις αρχές της πρώτης δεκαετίας του 2000 επί Δημαρχίας Π. Παύλου από τον συγκοινωνιολόγο Βόσκογλου όταν μάλιστα αυτή έδειχνε τεράστιο φόρτο τροχοφόρων ιδιαίτερα κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών τότε πράγματι υπήρχε έντονο πρόβλημα για αυτό τον λόγο είχε συζητηθεί και τότε η μεταφορά} είμαι δε πεπεισμένος ότι μία τέτοια μελέτη φόρτου θα έδειχνε αν πράγματι χρειάζεται να γίνει η μεταφορά του πρακτορείου (γνωρίζει ο κάθε ένας από εμάς ότι λόγω και της οικονομικής κρίσης έχουν μειωθεί πανελλαδικά οι μετακινήσεις τροχοφόρων και η ταξινόμηση νέων επιβατικών και όχι μόνο οχημάτων ), καθώς και με τις άλλες τουλάχιστον προϋποθέσεις που τέθηκαν πρότερα, πάντως όχι με τον τρόπο που σήμερα επιχειρείται .

Συμπερασματικά καταλήγοντας θεωρώ πώς προσπαθεί η Δημοτική Αρχή να υλοποιήσει μία προεκλογική της δέσμευση, τηρώντας κάποιους τύπους και μία διαδικασία καλύτερη του παρελθόντος.

Αλλά και αυτή η προσπάθεια γίνεται αποσπασματικά και όχι σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό της πόλεως μας, στηριζόμενη στη σημερινή πλειοψηφία που διαθέτει στο Δημοτικό Συμβούλιο, αλλά με απόντες και ανημέρωτους τους τοπικούς κοινωνικούς φορείς που είναι και αυτοί που θα υποστούν τις συνέπειες μίας λανθασμένης πρόχειρης και χωρίς προοπτική απόφασης, η οποία θα δημιουργήσει τον βάσιμο κίνδυνο να ερημοποιηθεί το παλιό Λουτράκι, ιδιαίτερα τους δύσκολους χειμερινούς μήνες και με δεδομένο ότι κατά τα τελευταία έτη,

πολλές Δημόσιες υπηρεσίες (ΙΚΑ –ΟΑΕΔ} απομακρύνθηκαν οριστικά η εν μέρει, όπως το Αστυνομικό Τμήμα εκτός του κέντρου της πόλεως, ερημοποίηση που δεν αποφεύχθηκε και στο παρελθόν σε άλλες περιοχές της παλαιάς κοσμοπολίτικης πόλεως μας, όπως η περιοχή των Πηγών του Κολωνακίου έως τις παρυφές της Πλατείας 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.

Για όλους τους παραπάνω λόγους που εξέθεσα, αρνούμαι να δώσω την θετική μου ψήφο στην πρότασή σας.»

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, αφού έλαβε υπ' όψη της τα ανωτέρω, τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010, μετά από διαλογική συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών της

**Αποφασίζει κατά Πλειοψηφία**  
(μειοψηφούντος του κ. Γεωργίου Χαράλαμπου)

**Εισηγείται** προς το Δημοτικό Συμβούλιο τη μετεγκατάσταση του Σταθμού της ΚΤΕΛ Κορινθίας (σταθμός Λουτρακίου) στη νοτιοανατολική (ΝΑ) γωνία του δημοτικού χώρου στάθμευσης οχημάτων επί του οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) 422 στο Λουτράκι, σύμφωνα με την εκπονηθείσα μελέτη, την από 18-5-2016 εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών & Πολεοδομίας, καθώς και τα επισυναπτόμενα τοπογραφικά διαγράμματα.

Κατόπιν λήψης της παρούσας οποιαδήποτε προγενέστερη Απόφαση της Επιτροπής παύει να ισχύει.

Η παρούσα απόφαση πήρε αύξοντα αριθμό **17/2016**.

**Η Αντιδήμαρχος – Πρόεδρος**  
της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής

Πρωτοπαππά Μαρία

**Τα Μέλη**  
Γεωργίου Αθανάσιος

Θυμής Μιχαήλ

Σπύρου Κωνσταντίνος

Γεωργίου Χαράλαμπος