Ministry of Digital Governance
Digitally signed by Ministry of Digital Governance
Date: 2026.11.12 08:18:20 EET
Reason:
Location: Athens

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το Πρακτικό **46/09.11.2026** συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου
Αριθμός Απόφασης 415/2026

Θέμα Μοναδικό: «Έγκριση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης – μελετών σήμανσης και κυκλοφοριακής διαμόρφωσης τεσσάρων οδικών κόμβων στην πόλη της Κορίνθου στα πλαίσια της Μελέτης με τίτλο 'Σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Κορίνθου'»

Στην Κόρινθο και στην έδρα του Δήμου Κορινθίων σήμερα την **09η** του μηνός **Νοεμβρίου** του έτους **2026,** ημέρα της εβδομάδος **Δευτέρα** και ώρα **18:00** έλαβε χώρα η **τακτική δια ζώσης συνεδρίαση** του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κορινθίων ύστερα από την με αριθμ. πρωτ. **37887/30-10-2026** έγγραφη πρόσκληση, του κου Ιωάννη Καλκανά, Προέδρου του Δημοτικού Συμβουλίου, που σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 5314/2026 (Α' 103), άρθρο 124 αναρτήθηκε αυθημερόν στην ιστοσελίδα του Δήμου, επιδόθηκε σε κάθε έναν των Συμβούλων χωριστά, καθώς και στον Δήμαρχο Κορινθίων κ. Νικόλαο Σταυρέλη ο οποίος ήταν παρών.
Διαπιστώθηκε ότι υπήρχε νόμιμη απαρτία, αφού σε σύνολο τριάντα πέντε (35) Μελών συμμετείχαν τα είκοσι πέντε (25) Μέλη, δηλαδή:

ΠΑΡΟΝΤΑ

1. Καλκανάς Ιωάννης, Πρόεδρος
2. Παπαβενετίου Γεώργιος,
3. Δημάκος Κωνσταντίνος
4. Πανταζής Βασίλειος
5. Παπαϊωάννου Ευάγγελος
6. Τσάκωνας Ιωάννης
7. Λαμπρινός Παναγιώτης
8. Πούλος Ανδρέας
9. Γεωργακόπουλος Ευάγγελος
10. Δανιήλ Σταύρος
11. Ταγαράς Βασίλειος
12. Νανόπουλος Βασίλειος
13. Ταγαράς Αναστάσιος
14. Κυριαζής Αντώνιος
15. Τσατσούλης Αθανάσιος
16. Ραντίτσα Μαρίνα,
17. Στεργιοπούλου Αναστασία (Τασία)
18. Πρωτοπαπάς Δημήτριος
19. Τζουτζόπουλος Απόστολος – Σπυρίδων
20. Οικονόμου Βλάσιος, Γραμματέας
21. Γκουργιώτης Κωνσταντίνος – Αλέξανδρος
22. Στριμενοπούλου Γεωργία
23. Χατζής Μιχαήλ
24. Μποζίκης Αναστάσιος
25. Αγγέλου Κωνσταντίνος

ΑΠΟΝΤΑ

1. Μελέτης Χρήστος, προσήλθε στο μέσον του ΘΗΔ
2. Παπαδημητρίου Σωτήριος, προσήλθε στο μέσον του ΘΗΔ
3. Καρασάββας Ιωάννης, προσήλθε στο μέσον του ΘΗΔ
4. Μανωλάκης Δημήτριος, προσήλθε στο μέσον του ΘΗΔ
5. Μπονάτσου Νικολέττα (Τέτα)
6. Τσουλουχά Δήμητρα
7. Πούρος Γεώργιος
8. Μπίτζιος Δημήτριος
9. Καρσιώτης Παναγιώτης
10. Πιέτρης Τιμολέων

Οι οποίοι δεν συμμετείχαν αν και κλήθηκαν νόμιμα

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκαν επίσης οι Πρόεδροι Δημοτικών Κοινοτήτων που κλήθηκαν με την ανωτέρω πρόσκληση.

ΠΑΡΟΝΤΕΣ - ΠΑΡΟΥΣΕΣ

1. Ρουμελιώτης Γεώργιος – Κορίνθου
2. Στέφης Αναστάσιος – Αγίου Ιωάννη
3. Αγγέλου Παντελής – Αγγελοκάστρου
4. Κώστας Γεώργιος – Άσσου
5. Πίτσας Γεώργιος – Κόρφου
6. Ταμπουρατζή Αικατερίνη – Λεχαίου

ΑΠΟΝΤΕΣ - ΑΠΟΥΣΕΣ

1. Καλαμπαλίκη Σούκουλη Ευτέρπη (Πέπη) - Αρχ. Κορίνθου
2. Μαλανδρένη Κωνσταντίνα (Ντίνα) – Εξαμιλίων
3. Βαρδάκας Αναστάσιος – Αγίου Βασιλείου
4. Λίτσας Παναγιώτης – Κουταλά
5. Ηλίας Κωνσταντίνος – Κλένιας
6. Σκούρτης Μενέλαος – Αγιονορίου
7. Ζούζας Γεώργιος – Στεφανίου
8. Μαρινάκης Παναγιώτης – Ξυλοκέριζας
9. Καραβοκύρης Αναστάσιος – Σολομού
10. Μαρινός Αναστάσιος – Αθικίων
11. Ψυχογιός Κωνσταντίνος – Κάτω Άσσου
12. Σκούρτης Κωνσταντίνος (Λούμπας) – Χιλιομοδίου
13. Κλέττας Παναγιώτης - Σοφικού
14. Παξού Σταματία (Ματίνα) – Γαλατακίου
15. Χατζής Στέργιος – Κατακαλίου
16. Δεσποτάκης Νικόλαος – Περιγιαλίου

Οι οποίοι δεν προσήλθαν αν και κλήθηκαν νόμιμα

Στη συνεδρίαση παρευρίσκεται και η δημοτική υπάλληλος Παπαχαραλάμπους Σωτηρία για την τήρηση των πρακτικών.
Στην συνεδρίαση παρευρίσκεται ο μελετητής και η συνεργάτης του από το μελετητικό γραφείο DENCO για περαιτέρω διευκρινήσεις.
Ο Προέδρος αφού διαπίστωσε την νόμιμη απαρτία, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και για το ανωτέρω θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο «Έγκριση οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης – μελετών σήμανσης και κυκλοφοριακής διαμόρφωσης τεσσάρων οδικών κόμβων στην πόλη της Κορίνθου στα πλαίσια της Μελέτης με τίτλο 'Σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Κορίνθου'» έθεσε υπόψη των Μελών του Δημοτικού Συμβουλίου τα εξής:
Α) την αριθ. 785/2026 απόφαση Δημοτικής Επιτροπής με την οποία εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο θετικά για την έγκριση του οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης και στάθμευσης και των μελετών σήμανσης και κυκλοφοριακής διαμόρφωσης τεσσάρων οδικών κόμβων στην πόλη της Κορίνθου, όπως αυτό παρουσιάζεται στα παραδοτέα της Γ΄ φάσης στα πλαίσια της Μελέτης με τίτλο 'Σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Κορίνθου' (αριθ. πρωτ. 69590/23-11-2023 Σύμβαση (ΑΔΑΜ: 20SYMV013824269 2023-11-23)
Β) το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης -μελετών σήμανσης και κυκλοφοριακής διαμόρφωσης τεσσάρων οδικών κόμβων στην πόλη της Κορίνθου στα πλαίσια της Μελέτης με τίτλο 'Σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Κορίνθου'
Γ) το υπ΄ αριθ. πρωτ. 27545/10-8-2026 έγγραφο του Τμήματος Τεχνικών Έργων και Μελετών της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών και Πολεοδομίας Δήμου Κορινθίων
Δ) την υπ΄ αριθ. 31/2026 απόφαση του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Κορίνθου με την οποία γνωμοδοτεί θετικά επί του οριστικού σχεδίου κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης και των μελετών σήμανσης και κυκλοφοριακής διαμόρφωσης τεσσάρων οδικών κόμβων στην πόλη της Κορίνθου, σύμφωνα με τον φάκελο των επικαιροποιημένων παραδοτέων της Γ' φάσης στα πλαίσια της Μελέτης με τίτλο 'Σύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης πόλης Κορίνθου' (αριθ. πρωτ. 69590/23-11-2023 Σύμβαση (ΑΔΑΜ: 20SYMV013824269 2023-11-23).
Στην συνέχεια ο Πρόεδρος έδωσε το λόγο στους επικεφαλής και στους συμβούλους και τον μελετητή, για να τοποθετηθούν.

Ο κ. Δήμαρχος *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «..Είναι ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα το οποίο έχει απασχολήσει το δημοτικό συμβούλιο και το δήμο ευρύτερα με δύο διαβουλεύσεις μέχρι σήμερα συν τις συσκέψεις που έχουνε γίνει αρκετές φορές. Είναι ένα θέμα που έρχεται από την προηγούμενη δημοτική αρχή που έκανε το διαγωνισμό. Αν δεν κάνω λάθος υπογράψατε και τη σύμβαση. Κάνω λάθος; Όχι. Και υπογραφή από την προηγούμενη δημοτική αρχή, απ' τον κύριο Νανόπουλο, 225.000 συν ΦΠΑ. Είναι πάρα πολύ σημαντικό το θέμα. Ο μελετητής, ο κύριος Χρυσόστομος Ριζομηλιώτης με τη συνεργάτιδά του, έχει κάνει μία πολύ καλή δουλειά και με τα στατιστικά στοιχεία και με το αποτέλεσμα. Έχουν ακουστεί πολλές απόψεις από το ΚΤΕΛ, από ταξί, από τροχαία, από δήμο, από όλους τους συναρμόδιους φορείς, τεχνική υπηρεσία δήμου κ.λπ. έχουν ληφθεί υπόψη. Η σημερινή απόφαση είναι κανονιστικού περιεχομένου και μετά την*

έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο πάει Αποκεντρωμένη Πάτρας και γίνεται απόφαση Αποκεντρωμένης Διοίκησης, δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως…. Πάμε όλοι μαζί να ολοκληρώσουμε αυτό το πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο πρωτίστως είναι επιστημονικό και μετά πολιτικό..»..

Ο κ. Νανόπουλος *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Κύριε πρόεδρε, η σημερινή ολοκλήρωση της διαδικασίας για την κυκλοφοριακή μελέτη στην πόλη της Κορίνθου, που είναι πολύ σημαντική, θεωρώ ότι θα αλλάξει τον τρόπο με τον οποίον στην πόλη κινούνται τα οχήματα, οι πεζοί, οι ποδηλάτες, σταθμεύουν τα οχήματα και τελικά μπαίνει μία τάξη. Αυτός ήταν και ο λόγος που υπογράψαμε τη σύμβαση στην προηγούμενη δημοτική αρχή για να γίνει αυτή η μελέτη που είναι και απαραίτητη προϋπόθεση για να γίνουνε παρεμβάσεις και αλλαγές στον ιστό της πόλης. Δεν μπορούν να γίνουνε δηλαδή κυκλοφοριακοί κόμβοι ή οτιδήποτε άλλο αν δεν υπάρχει πρώτα η κυκλοφοριακή μελέτη. Και αυτή η τάξη που χρειάζεται είναι απαραίτητη. ….Θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα της στάθμευσης των οχημάτων σε συγκεκριμένα σημεία στην πόλη, να ρυθμιστούν οι θέσεις των ταξί, και όχι μόνο εδώ αλλά και στην οδό Δημοκρατίας που και εκεί παρκάρουνε τα οχήματα των ιδιωτών χωρίς να υπάρχει σήμανση που είναι απαραίτητη και να μην μπορούν να σταθμεύσουν τα ταξί. Γενικότερα αυτή η τάξη είναι απαραίτητη να υπάρχει και γίνεται πράξη με την εφαρμογή της συγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης. Είναι σημαντικό και νομίζω ότι θα πρέπει να σταθούμε σε αυτό: στους αποχαρακτηρισμούς των εθνικών οδών. Είναι η νέα εθνική οδός, η παλαιά εθνική οδός που πρέπει να αποχαρακτηριστούν και θα μας βοηθήσει εδώ και ο υπουργός ο κύριος Δήμας, γιατί είναι μια προσπάθεια που έχει ξεκινήσει πολλά χρόνια πριν και δεν έχει καταλήξει. Δεν έχουνε τη χρήση που είχαν κάποτε αυτές οι εθνικές οδοί και πρέπει να αλλάξουνε τον χαρακτηρισμό και αυτό να μας επιτρέψει να κάνουμε σαν δήμος παρεμβάσεις. Ένα σημαντικό θέμα που πρέπει να στηριχθούμε και να ακούσουμε τη γνώμη του μελετητή είναι τι θα γίνει με την οδό Δαμασκηνού, όπου προτείνεται η μονοδρόμηση αλλά η Τροχαία έχει αντίρρηση για τους λόγους που έχει. Επίσης η κίνηση του ΚΤΕΛ μέσα στην πόλη, τα υπέρ και τα κατά να τα δούμε και να αποφασίσουμε. Τη δημοτική συγκοινωνία που είτε θα γίνει από τον Δήμο είτε από το ΚΤΕΛ, θα πρέπει και εκεί να σταθούμε. Την κίνηση από το πάρκινγκ της Αγίου Νικολάου και τα άλλα σημεία που θα πρέπει να δώσουμε σαν θέσεις στάθμευσης στην πόλη για να διευκολύνουμε τις επιχειρήσεις στο κέντρο της πόλης. Η οδός Κολιάτσου από την Αποστόλου Παύλου προς τη θάλασσα, γιατί το υπόλοιπο κομμάτι δεν επηρεάζεται…» .*

Ο κ. Ριζομηλιώτης *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «…Ακολούθησε μια μακροχρόνια διαβούλευση 6 μηνών με φορείς, λάβαμε τις προτάσεις των δημοτών, και όλα αυτά έγινε μία σύνθεση και σήμερα παρουσιάζεται η τρίτη φάση, που στην ουσία είναι το τελικό σχέδιο της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης σε όλους τους τομείς: και στην κυκλοφοριακή οργάνωση, και στη στάθμευση, και στις διαδρομές των λεωφορείων όπου είχαμε τη συνεργασία με το ΚΤΕΛ, και στο θέμα της στάθμευσης. Επομένως σήμερα αυτό που παρουσιάζεται είναι η τελική πρόταση. Δεν συζητούμε δηλαδή εναλλακτικά σενάρια. Αυτό θέλω να έχετε υπόψη.».*

Ο κ. Πρωτοπαπάς *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «… θέλω να μιλήσω ελεύθερα για το πώς βλέπουμε την πόλη, το μέλλον, και γενικότερα να κάνω μία αυστηρή κριτική πάνω σε αυτή τη μελέτη, γιατί αυτή η μελέτη δεν οδηγεί σε λύση. Σήμερα αποφασίζουμε για την έγκριση μιας κυκλοφοριακής μελέτης. Προφανώς δεν είναι μία απλή γραφειοκρατική διαδικασία, αλλά προφανώς θα αποφασίσουμε για το πώς θα κινούμεθα στην πόλη και στην αγορά της πόλης και στη στάθμευσή μας γενικότερα για τα επόμενα 10-15 χρόνια. Αν αποδεχθούμε, κατά την άποψή μας, τη μελέτη αυτή, de facto θεωρούμε ότι θα διαχειριστούμε μια μιζέρια που ήδη υπάρχει και θα εγκλωβιστούμε ξανά σε ένα κυκλοφοριακό χάος, και θα εξηγήσω. Εμείς ζητάμε σαν «Πράσινη Πόλη» μία διαφορετική πόλη: λειτουργική, σύγχρονη, ευρωπαϊκή πόλη. Εμείς σ' αυτή τη μελέτη αυτό δεν το βλέπουμε. Γιατί δεν το βλέπουμε; Υπάρχει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του κυρίου Βλαστού που έχει παραδοθεί στο Δήμο Κορινθίων επί δημαρχίας του κυρίου Νανόπουλου το 2020. Αυτό προτείνει ήπιο και ριζοσπαστικό σενάριο. Πάμε στο ήπιο σενάριο το οποίο λέει κάποια πράγματα. Η μελέτη αυτή οραματίζεται τον άνθρωπο, τον πεζό, το ποδήλατο και τη μείωση του αυτοκινήτου. Εδώ η κυκλοφοριακή μελέτη, αντιθέτως, αντί να υπηρετήσει αυτό το όραμα, στην ουσία μπαίνει σε μια λογική ροής οχημάτων. Αυτό που κάνουν συνήθως οι συγκοινωνιολόγοι είναι μία άποψη. Επιδεχόμαστε ως μελέτη επικουρικά; Εφαρμόζουμε ΣΒΑΚ; είναι το ερώτημα. Η απάντηση είναι όχι. Και αυτό το κάνει μονοδρομώντας κεντρικούς άξονες. Άρα εδώ έχουμε μία δομική σύγκρουση φιλοσοφιών, όπου αυτές οι δύο φιλοσοφίες στην ουσία δεν παράγουν ένα ολοκληρωμένο αποτέλεσμα, γιατί η μία λειτουργεί ανταγωνιστικά στην άλλη και όχι επικουρικά. Αυτή είναι η άποψή μας. Θα ήθελα να σημειώσει και ο κύριος μελετητής τα δομικά σφάλματα τα οποία έχουμε εντοπίσει:* ***1.****Στη σελίδα 41, το παράδοξο της στάθμευσης. Παραδέχεται λοιπόν ότι με την καταγραφή που έκανε έχει 2.930 σταθμευμένα οχήματα των κατοίκων και προτείνει να χωροθετήσει 2.600 μόνιμες θέσεις στάθμευσης. Δηλαδή τα 330 αυτοκίνητα μονίμων κατοίκων είναι στον αέρα τη νύχτα, σε συνδυασμό με εργαζόμενους της νύχτας και επισκέπτες πιθανούς τη νύχτα. Προφανώς η μελέτη αυτή πνίγει το κέντρο με μαθηματική ακρίβεια.* ***2.****Το μαθηματικό μοντέλο της προσομοίωσης, το οποίο χρησιμοποίησε ο μελετητής, βασίζεται στην υπόθεση ότι de facto θα το εφαρμόσουν όλοι οι πολίτες. Εμείς λέμε ότι αυτό είναι*

πάρα πολύ δύσκολο. Ένας πολίτης που έχει μάθει να διπλοπαρκάρει, να είναι σε διπλές και τριπλές σειρές και να έχει αυτή την τακτική, είναι πάρα πολύ δύσκολο να τον πείσεις. Αλλά τι πρέπει να κάνεις; Να τον αποτρέψεις. Αυτό δεν γίνεται με αυτή τη μελέτη. Δεν αποτρέπεται ο πολίτης στο να κάνει αυτό. Επομένως διοικητικές απαγορεύσεις στα χαρτιά δεν φέρνουν κανένα αποτέλεσμα σε ό,τι αφορά το μοντέλο που χρησιμοποιείται. ***3.****Στις επιλογές της δημοτικής συγκοινωνίας: το ζητούμενο είναι πόσα χιλιόμετρα μπορεί να διανύσει ένα λεωφορείο μέσα στην πόλη. Εάν διανύει 12 km, για παράδειγμα η γραμμή 3 αν δεν κάνω λάθος, θα πρέπει να περιμένει αυτός που είναι μέσα στο αυτοκίνητο... και για να είναι δελεαστική η αστική συγκοινωνία το λεωφορείο θα πρέπει να έρχεται σχετικά γρήγορα. Όμως εδώ, σίγουρα με την κίνηση και με τη στάθμευση κατά κόρον που θα γίνεται μέσα, θα είναι σχεδόν η προτέρα κατάσταση. Μπορεί να είναι λίγο καλύτερο, δεν ξέρουμε, μπορεί να είναι λίγο χειρότερο, θα το δούμε στην πράξη. Ας πάρουμε το σενάριο που δεν είναι λίγο καλύτερο: θα θέλει τουλάχιστον 40 λεπτά αυτός ο επισκέπτης ή αυτός που μένει στα χωριά να μπει μες στην πόλη και να πάρει το λεωφορείο για να κατέβει, γιατί είναι τα χιλιόμετρα τα οποία μαζί με την κίνηση δυσκολεύουνε πάρα πολύ αυτή την κίνηση. Άρα εδώ θέλει μία πολύ μεγάλη προσοχή. Πάμε στις τεχνικές ενστάσεις:*

• Λέμε όχι στη μονοδρόμηση της Δαμασκηνού. Βασικός λόγος: αυτή είναι μοναδική κύρια/δευτερεύουσα, όπως την έχετε χαρακτηρίσει, αρτηρία όπου είναι είσοδος και έξοδος της πόλης. Πάμε Πάτρα, πάμε Αθήνα, πάμε νοσοκομείο, πάμε από κάτω Ποσειδωνία. Γενικώς για μας η μονοδρόμηση θα είναι ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα, και θα είναι πρόβλημα ακόμα και για το πάρκινγκ στον Άγιο Νικόλα, όπου θα κάνει μία ολόκληρη κυκλική διαδρομή και θα μπαίνει μόνο από την Εθνικής Ανεξαρτησίας και πώς θα βγαίνει; Δεν θα έχει διέξοδο πουθενά αλλού. Θα πρέπει να ξαναπάει κάτω, να ξανακάνει όλο τον κύκλο και πάλι απ' την αρχή.

• Η οδός Κύπρου λόγω του μικρού πλάτους θα δεχτεί ένα πολύ μεγάλο φόρτο. Άρα από μόνο του αυτό είναι πρόβλημα.
• Τα κομβίδια (mini roundabouts): αυτή είναι μια βατή νησίδα η οποία μπορεί και να περάσει αυτοκίνητο από πάνω. Εάν λοιπόν αυτή τη νησίδα την βάζετε στην Ποσειδωνία, αυτοί που έρχονται από πάνω από το νοσοκομείο και είναι αυτή η κατωφέρεια, ξέρετε ότι αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες και κάποια στιγμή εκεί θα γίνουν πάρα πολλά ατυχήματα. Κατά την άποψή μας τεχνικά αυτό αντιμετωπίζεται μόνο με φανάρια, και μάλιστα έξυπνα φανάρια ελέγχου της ροής της κυκλοφορίας, και όχι με τη στρογγυλή αυτή νησίδα, διότι θα δημιουργηθούν πάρα πολλά ατυχήματα.

• Σε ό,τι αφορά το θέμα του ΚΤΕΛ: πρέπει να πάρουμε κάποια στιγμή απόφαση να φύγει το ΚΤΕΛ, να πάει στον Προαστιακό επάνω, να έχει εκεί το αμαξοστάσιό του. Διότι κάθε 5 λεπτά βγαίνουν αυτοκίνητα του ΚΤΕΛ για τη δημοτική συγκοινωνία, για την υπεραστική, για τη συγκοινωνία που πάει στη Βόχα. Οι γραμμές που πάνε στη Βόχα, αντί να περνάνε και να έχουμε ένα κόμβο έξω από το στρατόπεδο και να ξαναγυρνάνε μες στην πόλη στην Παπανδρέου για να έχουμε πάλι κομφούζιο, θα μπορούσαν να ακολουθήσουν την παλαιά εθνική οδό και να κατέβουν στους Μύλους Μάρα, στα Κρητικά, και να πάνε από 'κει στη Βόχα, ώστε να αποσυμφορηθεί το κέντρο.

• Ένα μεγάλο πρόβλημα: η ήπια κυκλοφορία για την ενοποίηση της πλατείας με το δικαστικό μέγαρο (οδός Κύπρου και Εθνικής Αντίστασης). Αντιθέτως έχουμε υπερβολικό φόρτο, που μας στερεί τη δυνατότητα να αξιοποιήσουμε τον άξονα Νοταρά και Αράτου ώστε να δέχονται αυτό το μεγάλο φόρτο. Δεν θέλω να πάρω το παράδειγμα της Βαρκελώνης με τα superblocks, αλλά να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε περισσότερο πράσινο, μείωση θερμοκρασίας, η θερμική αστική νησίδα να είναι πιο πράσινη, περισσότερους πεζόδρομους, ποδηλατοδρόμους και ομαλή ανάπτυξη.».

Ο κ. Γκουργιώτης *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «…. Το θέμα στο οποίο καλούμαστε σήμερα να αποφασίσουμε έχει να κάνει με την κυκλοφοριακή οργάνωση και τη στάθμευση εντός της πόλεως της Κορίνθου και την εν γένει κυκλοφοριακή διαμόρφωση κόμβων, όπως αυτά αποτυπώνονται στην εν θέματι κυκλοφοριακή μελέτη. Αντιλαμβάνεστε ότι το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό, σύνθετο και τεχνικό, και από τη δική μας απόφαση θα ωφελήσουμε ή θα βλάψουμε τους συμπολίτες μας και τους επισκέπτες αυτής εδώ της πόλεως για τα επόμενα χρόνια. Νομίζω λοιπόν ότι ο τρόπος με τον οποίον εισάγεται αυτό το θέμα δεν είναι ορθός. …., Θα ήθελα να λάβω απάντηση από τον κύριο μελετητή σε δύο σημεία****: 1.*** *Εάν υπάρχει κάποια πρόβλεψη για την κατασκευή κόμβου ή τοποθέτηση σηματοδότη στη συμβολή των οδών Κολιάτσου και Εθνικής Ανεξαρτησίας. Εκεί παρατηρείται καθημερινά κυκλοφοριακή συμφόρηση με μία αναρχία —όποιος προλαβαίνει μπαίνει.* ***2.*** *Ποια είναι η πρόβλεψη με την Παλαιά Εθνική Οδό Κορίνθου-Άργους στην είσοδο της πόλεως, στο σημείο που συναντάται η Παλαιά Εθνική Οδός με την Εξαμιλίων μπροστά στο 6ο Σύνταγμα Πεζικού, αν και εκεί υπάρχει κάποια ρύθμιση, διότι άνθρωποι που δεν γνωρίζουν ή δεν βλέπουν το STOP κινούνται δίχως να σταματήσουν και δεν είναι λίγα τα ατυχήματα που έχουν λάβει χώρα στο σημείο αυτό.».*

Ο κ. Ριζομηλιώτης *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «….πρόκειται για μία μελέτη η οποία ενέσκηψε πάνω στα προβλήματα της πόλης με πολύ μεγάλη λεπτομέρεια: γίνανε πάρα πολλές μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, απογραφές στάθμευσης και του οδικού δικτύου σε όλη την έκταση του δήμου, συγκεντρώθηκαν στοιχεία για ατυχήματα, για τις διαδρομές των λεωφορείων, για τα σταθμευμένα αυτοκίνητα, γίνανε νυχτερινές καταμετρήσεις στους δρόμους για να εντοπίσουμε ποιες*

είναι οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων. Επομένως είχαμε μία βάση δεδομένων πάνω στην οποία στηριχτήκαμε. Και προφανώς, για να απαντήσω στον προλαλήσαντα, λάβαμε υπόψη μας τις προτάσεις του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Εδώ πέρα να επισημάνω ότι είμαστε μία εταιρεία η οποία έχουμε εκπονήσει 18 μελέτες ΣΒΑΚ μεγάλων πόλεων, και είμαστε περήφανοι που το ΣΒΑΚ που είχαμε εκπονήσει στη Λάρισα έχει εφαρμοστεί στο μεγαλύτερο βαθμό και είναι ένα από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα. Απλώς τα ΣΒΑΚ, για να είναι σωστά και να μπορούν να εφαρμοστούν με επιτυχία, θα πρέπει να συνοδεύονται από κυκλοφοριακές μελέτες, από κυκλοφοριακή οργάνωση. Εδώ είχε προηγηθεί το ΣΒΑΚ. Παρόλα αυτά προσπαθήσαμε να υιοθετήσουμε τις γενικές κατευθύνσεις. Όπως θα δείτε:
• Όλοι οι τοπικοί δρόμοι καθορίζονται ως δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με ταχύτητα 30 km/h, όπως ορίζει ο ΚΟΚ. Έτσι πεζοί, ποδήλατα και αυτοκίνητα κινούνται με χαμηλή ταχύτητα και συμβιώνουν (modus vivendi) σεβόμενοι ο ένας τον άλλον, μοιράζοντας δίκαια το δημόσιο χώρο.

• Στους συλλεκτήριους δρόμους απλοποιούμε τις κινήσεις στους κόμβους. Όπου δεν υπάρχει χώρος, δημιουργούμε μονόδρομους ώστε να διαθέσουμε χώρο για στάθμευση, δημιουργία ποδηλατοδρόμων και διεύρυνση πεζοδρομίων.
• Για τη στάθμευση των κατοίκων: συνήθως σε μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης δίνουμε 60% για αποκλειστική στάθμευση κατοίκων. Στην Κόρινθο δίνουμε 75% όλο το 24ωρο! Οι υπόλοιπες θέσεις απελευθερώνονται μετά τις ώρες λειτουργίας της ελεγχόμενης στάθμευσης (το μεσημέρι 2-5 μ.μ. και όλη τη νύχτα οι κάτοικοι έχουν στη διάθεσή τους το 100% των θέσεων δωρεάν). Αυτό έγινε με βάση μεταμεσονύκτιες μετρήσεις (2:00 έως 5:00 π.μ.).

• Για τη δημοτική συγκοινωνία: οι διαδρομές είναι κυκλικές (πάνε και γυρίζουν στην ίδια αφετηρία). Άρα η απόσταση είναι διά του δύο. Οι δύο διαδρομές είναι 6 με 7 km και η τρίτη είναι 12,7 km (δηλαδή 6,3 km ανά κατεύθυνση) που καλύπτει την περιοχή της Μπαθαρίστρας, η οποία είναι και η πιο απομακρυσμένη και πρέπει να τη συνδέσουμε με το Κέντρο.
• Για τα σενάρια: υπήρχε ένα σενάριο με περισσότερες παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας και ένα δεύτερο πιο εξορθολογισμένο. Μέσα από τη διαβούλευση με τους φορείς, τα ΚΤΕΛ και την αξιολόγηση των απόψεων από την τεχνική υπηρεσία καταλήξαμε στο τελικό σχέδιο.».

***Ο κ. Γεωργακόπουλος** αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «…Το σχέδιο που προτείνει ο κύριος μελετητής προφανώς είναι για την καλυτέρευση στο κυκλοφοριακό που μας ταλανίζει χρόνια…».*

***Ο κ. Χατζής** αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Καταρχάς να επισημάνω αυτό που είπε και ο συνάδελφος ο κύριος Γκουργιώτης: ότι πρέπει να αναβληθεί η υπόθεση διότι αυτές οι τροποποιήσεις οι οποίες προτείνονται θα πρέπει να συνοδεύονται από σχετικά κείμενα που να αιτιολογούν την κάθε ρύθμιση. Αυτό δεν γίνεται με την παρούσα μελέτη και πιστεύω ότι είναι ελλιπής. Συμφωνούμε όλοι ότι υπάρχει ανάγκη να αλλάξουν οι κυκλοφοριακές συνθήκες… Παρατήρησα και εγώ με τη σειρά μου: **1.** Όσον αφορά το στρατόπεδο, η κυκλοφοριακή σύνδεση είναι ελλιπέστατη. Δεν έχει προβλεφθεί η πολεοδόμηση του στρατοπέδου, ένα νέο στοιχείο που θα δούμε τα επόμενα χρόνια. **2.**Η κυκλοφοριακή σύνδεση με τη συνοικία Αγιαννιώτικα και Αϊ-Γιώργη είναι επίσης προβληματική και ελλιπής. **3.**Ο ποδηλατόδρομος/πεζόδρομος δεν έχει προβλεφθεί να επεκταθεί, ξεχάστηκε κατά κάποιο τρόπο. **4.** Το πάρκινγκ απέναντι από το 2ο Δημοτικό Σχολείο για 200 αυτοκίνητα, ούτε γι' αυτό γίνεται αναφορά. **5.** Η μονοδρόμηση της Δαμασκηνού ανατρέπει τα πάντα μέσα στην πόλη. Είναι παλιά εθνική οδός, αλλάζουν τα πάντα και θα δημιουργηθεί αναστάτωση άνευ προηγουμένου, ενώ και η Τροχαία είναι αντίθετη.».*

***Ο κ. Πανταζής** αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Πρώτη φορά, τουλάχιστον όσο ασχολούμαι εγώ με τα δημοτικά, βλέπω να αντιμετωπίζεται συνολικά και με επιστημονικό τρόπο το σοβαρότατο αυτό θέμα της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης της Κορίνθου. Η μελέτη δεν σημαίνει ότι αύριο αφού την εγκρίνουμε θα βρίσκουμε κενή θέση όπου θέλουμε. Κάθε μελέτη κρίνεται από το αποτέλεσμά της. Εμείς όμως κρινόμαστε από αυτό το οποίο ζητάμε: θέλουμε να παραδώσουμε την πόλη στα Ι.Χ. ή θέλουμε μία πόλη φιλική προς τον ποδηλάτη και τον πεζό; Ζητήσαμε από τον μελετητή μία μελέτη που να αφορά μία σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Γιατί γίνονται οι μονοδρομήσεις; Το υπόλοιπο κομμάτι μετατρέπεται σε ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμιο. Δεν κάνουμε τη μελέτη για να εξυπηρετήσουμε τα αυτοκίνητα, κάνουμε τη μελέτη για να εξυπηρετήσουμε τους δημότες, βοηθώντας τους να περπατήσουν και να ποδηλατήσουν…».*

***Ο κ. Πούλος** αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Σήμερα καλούμαστε να εγκρίνουμε μία κυκλοφοριακή μελέτη. … Έχουμε μία μελέτη που βασίζεται σε μετρήσεις και στοιχεία…».*

***Ο κ. Δήμαρχος** αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Τρία πράγματα επιγραμματικά: **1.** Είναι μία κανονιστικού περιεχομένου απόφαση. **2.** Μην περιμένετε όταν εγκριθεί και γίνει ΦΕΚ αύριο να αλλάξουν τα πάντα. Σταδιακή και τμηματική εφαρμογή θα γίνει. Σήμερα η Μπαθαρίστρα, ο Άγιος Γεώργιος, το Κεραμιδάκι δεν έχουν καθόλου κυκλοφοριακή μελέτη — ελάτε στο δημαρχείο να δείτε τα ατυχήματα καθημερινά και τις ασφαλιστικές. Αυτή η μελέτη τα λύνει. **3.** Οι συνθήκες αλλάζουν. Σε 3-5 χρόνια θα έχουν αλλάξει πολλά πράγματα, είτε είναι τα μπαζώματα είτε η πολεοδόμηση. Δεν σημαίνει ότι είναι*

απόφαση για 30 χρόνια, είναι δυναμικό εργαλείο. Σήμερα ψηφίζουμε 'ΝΑΙ' για να ξεκινήσει η σταδιακή εφαρμογή. Μία προσωπική τοποθέτηση: Στη συμβολή Εθνικής Ανεξαρτησίας και Κολιάτσου, με τα νέα δεδομένα που διανοίγεται η οδός Αγίας Άννης, η είσοδος της πόλεως θα επιβαρυνθεί. Η διασταύρωση αυτή έχει 8 κατευθύνσεις. Καλό θα ήταν —δεν είμαι ο ειδικός— να προβλεφθεί είτε κυκλικός κόμβος είτε φωτεινοί σηματοδότες. Αν μπορεί να ληφθεί υπόψη έχει καλώς. Σήμερα όμως συζητάμε με τα σημερινά δεδομένα των μετρήσεων. ».

Ο κ. Μποζίκης *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «…Στο κυκλικό της Ποσειδωνίας, έτσι όπως είναι σχεδιασμένο, δεν εξυπηρετεί τα μεγάλα οχήματα (λεωφορεία ή φορτηγά) που κατεβαίνουν από το νοσοκομείο προς τη λεωφόρο Αθηνών. Επίσης, στη Δαμασκηνού θέλουμε το παραλιακό μέτωπο να το κάνουμε πάρκινγκ μπροστά στις επιχειρήσεις εστίασης; Θα πίνει ο κόσμος καφέ στον Φλοίσβο και θα βλέπει αυτοκίνητα σταθμευμένα μπροστά του; ..».*

Ο κ. Κυριαζής *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «… Όλα τα στάδια διαβούλευσης υλοποιήθηκαν. Η Τροχαία αρνήθηκε τη μονοδρόμηση της Δαμασκηνού χωρίς τεκμηρίωση.. Το Δημοτικό Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει μία μελέτη η οποία διαδικαστικά έχει ολοκληρωθεί και είναι οριστική.».*

Ο κ. Οικονόμου *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «..Η μονοδρόμηση της Δαμασκηνού με θέσεις στάθμευσης μας βρίσκει πάρα πολύ σκεπτικούς. Είναι η κεντρική είσοδος στην πόλη από την Αθήνα με όμορφη εικόνα και επιχειρήσεις εστίασης. Η Τροχαία αντιδρά για δύο λόγους: τη θεωρεί κύριο οδικό άξονα και προσφέρει άμεση πρόσβαση στο νοσοκομείο, η οποία τώρα γίνεται προβληματική. Θα βοηθούσε αν γινόταν πρώτα η διάνοιξη και ένωση της οδού Αγίου Νικολάου ώστε να προσφέρει παράλληλο άξονα. Στην περιοχή του Αγίου Γεωργίου, πολύ σωστά μονοδρομείται η Σοφοκλέους (κάθοδος) και η Αγίου Γεωργίου (άνοδος), αλλά συναντούν αντίθετες φορές στους επόμενους δρόμους —θα ήταν πιο λογικό να έχουν ενιαία φορά. Επίσης, ο κόμβος της Ποσειδωνίας θα δυσκολέψει τα λεωφορεία από το νοσοκομείο, ενώ η παραλιακή οδός Ποσειδωνίας … η ελεγχόμενη στάθμευση δεν μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς Δημοτική Αστυνομία, ωστόσο είναι πολύ θετικό ότι η γραμμή Γ3 της δημοτικής συγκοινωνίας συνδέει επιτέλους το κέντρο με τον Προαστιακό.».*

Ο κ. Τζουτζόπουλος *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Μιλώ και ως σύμβουλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εφαρμογή οδηγιών σε πόλεις που γίνονται κλιματικά ουδέτερες. Θα επικεντρωθώ στο ποδηλατικό κομμάτι: **1.** Το προτεινόμενο δίκτυο στηρίζεται σε υφιστάμενες υποδομές και δεν εξασφαλίζει επαρκή σύνδεση με τα σχολεία. **2.** Λείπουν εγκάρσιες ποδηλατικές συνδέσεις στα σημεία διέλευσης κεντρικών δρόμων (π.χ. οδός Πατρών). **3.** Πυκνοκατοικημένες συνοικίες όπως η Αγία Άννα, τα Μπαθαρίστρα και ο Αϊ-Γιώργης δεν έχουν κανέναν νέο ποδηλατόδρομο στο χάρτη, ούτε συνδέεται το νέο Μουσικό Σχολείο. **4.** Δεν υπάρχει πρόβλεψη για ασφαλή στάθμευση ποδηλάτων στους σχολικούς χώρους..».*

Ο κ. Ταγαράς Βασίλειος *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «…Είμαι υπέρ του να ψηφίσουμε σήμερα για να ξεκινήσει η διαδικασία που ξεκίνησε η προηγούμενη δημοτική αρχή και συνεχίζει η σημερινή. Ερωτώ όμως αν η μελέτη μάς δίνει τη δυνατότητα να τροποποιούμε σε 2-5 χρόνια βάσει των αναγκών…».*

Η κα. Στριμενοπούλου *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Η μελέτη είναι σύνθετο θέμα. Ακούω εικασίες χωρίς αιτιολογία. Οι μελετητές έχουν υπολογίσει το κόστος των επιλογών. Πρέπει πρώτα να ξεκινήσει η εφαρμογή της κυκλοφοριακής μελέτης και στη συνέχεια να δούμε τυχόν τροποποιήσεις. ..».*

Ο κ. Γκρούτσης *εκπρόσωπος του σωματείου ΤΑΧΙ αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Χαιρόμαστε ως εκπρόσωποι των ταξί Κορίνθου διότι άπαντες αντιλαμβάνονται ότι υπάρχει κυκλοφοριακό πρόβλημα. Βιώνουμε καθημερινά το πρόβλημα μέτρο προς μέτρο. Με τη σημερινή δημοτική αρχή καταφέραμε και βάλαμε κολονάκια στην Εθνικής Αντιστάσεως μπροστά στο Δικαστικό Μέγαρο και λύθηκε το χρόνιο πρόβλημα με τα διπλοπαρκαρίσματα. Εμείς δεν καθορίζουμε τη μελέτη, αλλά μπορούμε να συμβάλουμε.».*

Ο κ. Ριζομηλιώτης *αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «Μία διευκρίνιση καταρχάς: για τα οδικά έργα, όπως οι κυκλικοί κόμβοι και οι διαμορφώσεις οδών, ακολουθούν μελέτες εφαρμογής. Όταν γίνονται μελέτες εφαρμογής, προφανώς και υπάρχουν μικρής ή μεγαλύτερης κλίμακας διορθώσεις. Το φαινόμενο της κυκλοφορίας είναι δυναμικό και μεταβάλλεται συνεχώς. Εδώ δίνουμε τη γενική κατεύθυνση κυκλοφοριακής οργάνωσης για το βασικό δίκτυο. Σχετικά με τους ποδηλατοδρόμους: παλαιότερα προσπαθούσαμε να φτιάξουμε παντού ανεξάρτητους ποδηλατοδρόμους. Αυτό έχει τεράστιο κόστος και καταλαμβάνει δημόσιο χώρο εις βάρος των υπολοίπων χρηστών. Αυτό που κάνουμε τώρα είναι να ενώνουμε τις γειτονιές μέσω των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας (30 km/h). Σε όλα τα σχολεία προβλέπονται δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, μέσω των οποίων τροφοδοτούνται οι βασικοί ποδηλατοδρόμοι της πόλης στις κύριες αρτηρίες, όπου η κίνηση ποδηλάτου είναι πλήρως διαχωρισμένη από τα αυτοκίνητα.».*

Ο κ. Νανόπουλος *στην δευτερολογία αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «..Δεν μπορούμε να κάνουμε αλλαγές σήμερα γιατί οποιαδήποτε αλλαγή έχει επιπτώσεις στο σύνολο. Στο μέλλον, όπως ένας νόμος αλλάζει με νέο νόμο, έτσι και*

μία κανονιστική απόφαση αλλάζει με νέα απόφαση αν χρειαστεί. Είναι εξαιρετική μελέτη και βάζει τάξη, αν συμπληρωθεί και με την προγραμματική σύμβαση μεταξύ Δήμου, Περιφέρειας και 'Δημόπρακτος' για τους κόμβους Μπαθαρίστρας και στρατοπέδου.».

Ο κ. Πρωτοπαπάς *στην δευτερολογία αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «... Το ΣΒΑΚ δεν υπάρχει στην παρούσα μελέτη, πέρα από κάποιες γενικές κατευθύνσεις. Εμείς ως «Πράσινη Πόλη» έχουμε διαφορετικό όραμα: ευρωπαϊκή πόλη σημαίνει να βγάλουμε το ιδιωτικό αυτοκίνητο των εργαζομένων από το κέντρο, να φτιάξουμε περιφερειακά πάρκινγκ (στρατόπεδο, Ποσειδωνία, Κανταρέ, Προαστιακός) με συχνή δημοτική συγκοινωνία ανά 10 λεπτά (minibus) προς το κέντρο. Μόνο έτσι απελευθερώνεται το κέντρο και λειτουργεί η ελεγχόμενη στάθμευση. Επειδή η μελέτη αυτή δεν υπηρετεί αυτό το όραμα, καταψηφίζουμε.».*

Ο κ. Γκουργιώτης *στην δευτερολογία αφού πήρε το λόγο μεταξύ άλλων ανέφερε ότι : «…Επαναλαμβάνω την πρότασή μου: να αναβληθεί η συζήτηση, να κληθούν όλοι οι φορείς (ταξί, ΚΤΕΛ, Τροχαία, Εμπορικός Σύλλογος) σε μία μονοθεματική συνεδρίαση ώστε να υπάρξει ομοφωνία για το καλό της πόλης. Καταψηφίζω.».*

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος έθεσε το θέμα προς ψήφιση .
Υπέρ, ψήφισαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι : 1.Καλκανάς Ιωάννης, 2.Παπαβενετίου Γεώργιος, 3.Δημάκος Κωνσταντίνος, 4.Πανταζής Βασίλειος, 5.Παπαϊωάννου Ευάγγελος, 6.Τσάκωνας Ιωάννης, 7.Λαμπρινός Παναγιώτης, 8.Πούλος Ανδρέας, 9.Γεωργακόπουλος Ευάγγελος, 10.Δανιήλ Σταύρος, 11.Ταγαράς Βασίλειος, 12.Νανόπουλος Βασίλειος, 13.Ταγαράς Αναστάσιος, 14.Κυριαζής Αντώνιος, 15.Τσατσούλης Αθανάσιος, 16.Ραντίτσα Μαρίνα, 17. Στεργιοπούλου Αναστασία (Τασία) 18. Μελέτης Χρήστος, 19. Παπαδημητρίου Σωτήριος και 20.Καρασάββας Ιωάννης. Υπέρ της πρότασης ψήφισε και ο κ. Ρουμελιώτης Γεώργιος Πρόεδρος της Δ.Κ. Κορίνθου

Κατά, ψήφισαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι : 1.Πρωτοπαπάς Δημήτριος, 2.Τζουτζόπουλος Απόστολος – Σπυρίδωνας, 3.Οικονόμου Βλάσιος, 4.Γκουργιώτης Κωνσταντίνος – Αλέξανδρος, 5. Μανωλάκης Δημήτριος, 6.Χατζής Μιχαήλ, 7.Μποζίκης Αναστάσιος, 8.Αγγέλου Κωνσταντίνος.
Η κα Στριμενοπούλου κατά την ψήφιση του θέματος βρισκόταν εκτός αιθούσης.

Το Δημοτικό Συμβούλιο μετά από διαλογική συζήτηση η οποία έχει τηρηθεί λεπτομερώς στα ηχογραφημένα πρακτικά και αφού έλαβε υπόψη τα παραπάνω εκτεθέντα, την αριθ. 785/2026 απόφαση Δημοτικής Επιτροπής, το αριθ. πρωτ. 27545/10-8-2026 έγγραφο της ΔΤΥΠ, την Κυκλοφοριακή Μελέτη, τις διατάξεις του Κώδικα Τοπικής Αυτοδιοίκησης όπως έχει κυρωθεί με τον ν.5314/2026 (ΦΕΚ Α' 103) και τροποποιήθηκε με τον ν.5321/2026 (ΦΕΚ Α' 114), και δεδομένου ότι τόσο η άρνηση ψήφου, όσο και η λευκή ψήφος δεν υπολογίζονται στην καταμέτρηση θετικών και αρνητικών ψήφων (άρθρο 128, ν. 5314/2016),

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

(Μειοψηφούντων των κ.κ. : 1.Πρωτοπαπά Δημητρίου, 2.Τζουτζόπουλου Απόστολου – Σπυρίδωνα, 3.Οικονόμου Βλάσιου, 4.Γκουργιώτη Κωνσταντίνου – Αλέξανδρου, 5. Μανωλάκη Δημητρίου, 6.Χατζή Μιχαήλ, 7.Μποζίκη Αναστάσιου, 8.Αγγέλου Κωνσταντίνου)

(Με την σύμφωνη γνώμη του Προέδρου της Δ.Κ. Κορίνθου κου Ρουμελιώτη Γεώργιου)

Εγκρίνει το οριστικό σχέδιο κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης - μελετών σήμανσης και κυκλοφοριακής διαμόρφωσης τεσσάρων οδικών κόμβων στην πόλη της Κορίνθου στα πλαίσια της εκπόνησης από το μελετητικό γραφείο DENCO όπως αναλυτικότερα αναφέρεται στην εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας.

«Η απόφαση καθίσταται εκτελεστή με την δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

Αφού έγινε η σύνταξη του ανωτέρω πρακτικού υπογράφεται όπως ο Νόμος ορίζει.
Η ανωτέρω απόφαση έλαβε αύξοντα αριθμό **46 / 415 / 2026**

Ακριβές Απόσπασμα
Ο Πρόεδρος του Δ.Σ.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ι. ΚΑΛΚΑΝΑΣ