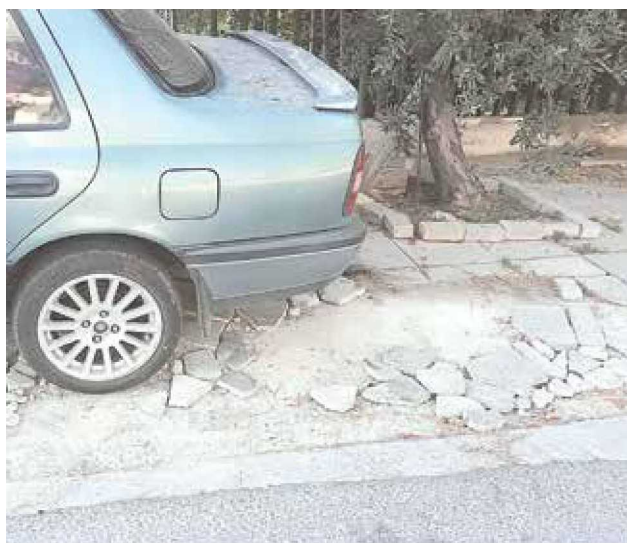


Review from 21/06/2017	Customer:	Rubric: ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	
Articlesize (cm2): 685			
	Author:	Subrubric: Ακίνητα/Κτηματικά	
		Mediatype:Print	
ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ημερομηνία: 21/06/2017, από σελίδα 1			



Πεζοδρόμια της... πλάκας

Οι ανύπαρκτες προδιαγραφές και η νοοτροπία μας να σταθμεύουμε στα πεζοδρόμια, ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για τη διάλυση των πλακών σε αυτά. Η κατάσταση βελτιώθηκε μετά το 2008, αλλά στο μεταξύ πετάξαμε δεκάδες εκατομμύρια σε υλικά και εργατικά. Τα πεζοδρόμια του πιο κεντρικού δρόμου της Λευκωσίας θα κατασκευαστούν με πλάκες από την Κίνα. Αγορές και από τα κατεχόμενα. **>>Π**

Πλάκες χίλια κομμάτια σε πεζοδρόμια

*Είναι λεπτές, ενώ
πάσχουν ποιοτικά και
παρκάρουμε σε αυτές*

Δεκάδες εκατομμύρια ευρώ πετάχτηκαν διαχρονικά στα πεζοδρόμια και θα πεταχτούν και άλλα αν δεν αλλάξει η νοοτροπία μας, η οποία θέλει τα πεζοδρόμια χώρους στάθμευσης των οχημάτων μας. Ωστόσο, η στάθμευση στα πεζοδρόμια δεν είναι ο μοναδικός λόγος καταστροφής των πλακών που τοποθετούνται, αφού όσοι δραστηριοποιούνται στον τομέα γνωρίζουν πως μέχρι σχετικά πρόσφατα δεν υπήρχε το ευρωπαϊκό πρότυπο CE, το οποίο υιοθετήθηκε μεν το 2004 αλλά εφαρμόστηκε πλήρως το 2008.

► **Για κάποια έργα εισάγουμε από Κίνα**
► **Αγορές και από κατεχόμενα**

Αν υπολογίσει κανείς ότι μόνο το αποχετευτικό της Λευκωσίας έχει έκταση περίπου 1.000 χιλιόμετρα τότε μπορεί να αντιληφθεί και το μέγεθος του κόστους τοποθέτησης των

πλακών οι οποίες πωλούνται περίπου προς €5,5 ανά τετραγωνικό μέτρο. Αξίζει να σημειωθεί πως τα πεζοδρόμια τοποθετούνται και στις δύο πλευρές του δρόμου, οπότε αναφερόμαστε σε πεζοδρόμια μήκους περίπου 2.000 χιλιομέτρων. Μεγάλη έκταση καταλαμβάνουν και οι δρόμοι των υπολοίπων πόλεων της ελεύθερης Κύπρου. Όπως μας ελέγχθη, δεν υπάρχει δρόμος στην Κύπρο (ειδικά αν κατασκευάστηκε πριν το 2008), ο οποίος δεν αντιμετωπίζει προβλήματα με τις πλάκες στα πεζοδρόμια.

Ο πολιτικός μηχανικός και τέως γραμματέας του Επιστημονικού Τεχνικού Επιμελητηρίου (ΕΤΕΚ) κ. Κώστας Αλλαγιώτης, ερωτηθείς σχετικά από τον «Φ», ανέφερε ότι μέχρι πριν μερικά χρόνια οι πλάκες πεζοδρομίου είχαν πάχος 3,5 εκατοστά. Ως εκ τούτου ήταν πιο ευάλωτες στην άσκηση πίεσης και έσπαζαν, ιδίως όταν ανέβαιναν σε αυτές αυτοκίνητα. Ο κ. Αλλαγιώτης ανέφερε ότι ρόλο στην κατάσταση που δημιουργήθηκε διαδραμάτισε και το γεγονός ότι η συμπίεση του υποστρώματος των πεζοδρομίων σε πολλές περιπτώσεις δεν ήταν ικανοποιητική. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το

σπάσιμο των πλακών από το βάρος οχημάτων που ανέβαιναν σε αυτές.

Ο κ. Αλλαγιώτης ανέφερε, επίσης, πως αρνητικό αντίκτυπο στην κατάσταση των πεζοδρομίων προκαλούν και οι κατά καιρούς εργασίες τοποθέτησης διαφόρων κρατικών υπηρεσιών. Για την εκτέλεση των εργασιών ξηλώνονται οι πλάκες, οι οποίες σε μερικές περιπτώσεις, ακόμη και αν δεν σπάσουν, δεν επανατοποθετούνται με τη δέουσα προσοχή. «Προσωπικά θεωρώ πως τα υλικά που τοποθετούνται είναι κατάλληλα και εντός του προτύπου» είπε ο κ. Αλλαγιώτης απαντώντας σε σχετική ερώτηση του «Φ».

Τι λένε, όμως, οι ίδιοι οι κατασκευαστές; Εκ μέρους του Συνδέσμου Κατασκευαστών, ο κ. Γιάννης Παπαδόπουλος ανέφερε στον «Φ» ότι μέχρι το 2004 η κατάσταση ήταν ως ένα βαθμό ανεξέλεγκτη ως προς τις προδιαγραφές κατασκευής των πλακών πεζοδρομίου. Αυτό ήταν εν πολλοίς και αναμενόμενο από τη στιγμή που δεν υπήρχε ενιαίο και αυστηρό πρότυπο, κάτι το οποίο συνέβη το 2004.

Απαντώντας σε σχετική ερώτηση, ο κ. Παπαδόπουλος ανέφερε πως, αν δεν υπήρχε το θέμα της στάθμευσης οχημάτων στα πεζοδρόμια και εκαλείτο να προσδιορίσει τους λόγους που συντείνουν στο σπάσιμο των πλακών, θα έλεγε ότι ποσοστό 50% της ζημιάς οφείλεται στην ποιότητα της πλάκας και 50% στην ποιότητα της εφαρμογής της στο πεζοδρόμιο. «Δυστυχώς, όμως, τα πεζοδρόμια χρησιμοποιούνται και ως χώροι στάθμευσης, κάτι το οποίο επιβαρύνει τις πλάκες οι οποίες τελικά σπάζουν» ανέφερε.

Όπως εξήγησε, στο Λονδίνο όπου τα πεζοδρόμια είναι πολύ μεγαλύτερα από ό,τι στην Κύπρο και με πλάκες μεγαλύτερου εμβαδού οι πλάκες δεν σπάζουν επειδή δεν ανεβαίνουν αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια. Επιπλέον, όπως ανέφερε, το πάχος της πλάκας στα πεζοδρόμια του Λονδίνου είναι έξι εκατοστά σε σχέση με πέντε εκατοστά που είναι στην Κύπρο.

Εξήγησε, πως αν οι πλάκες στην Κύπρο ήταν έξι εκατοστά θα είχαν και μεγαλύτερη αντοχή.



ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΑΛΛΑ...

Ο κ. Παπαδόπουλος ανέφερε ότι οι υπηρεσίες του δημόσιου τομέα ζητούν πλάκες πάχους 5 εκατοστών αντί των 6 εκατοστών που έχουν μεγαλύτερη αντοχή.

Όσον αφορά τον ιδιωτικό τομέα, ο κ. Παπαδόπουλος είπε ότι είναι αναμενόμενο ότι οι εργολάβοι που αναλαμβάνουν κάποιο έργο να τοποθετούν συνήθως πιο λεπτές και κατ' επέκταση πιο φθηνές πλάκες και αυτό οφείλεται, όπως είπε, και στο ότι οι προφορές είναι χαμηλές λόγω και της οικονομικής κρίσης.

Απαντώντας σε σχετική ερώτηση ανέφερε πως η τιμή των πλακών στα κατεχόμενα είναι περίπου €3 ανά τετραγωνικό μέτρο σε σχέση με €5,5 που είναι στις ελεύθερες περιοχές και αυτός είναι ο λόγος που κάποιοι τις προμηθεύονται από τα κατεχόμενα.

Όπως ανέφερε, ένας δρόμος στο οποίο τα πεζοδρόμια τοποθετήθηκαν πλάκες από τα κατεχόμενα είναι και ο δρόμος έξω από τη Βουλή των Αντιπροσώπων.

Ο ίδιος είπε πως οι Κύπριοι παραγωγοί χρησιμοποιούν και τις εισαγόμενες πλάκες από χώρες όπως η Κίνα. Μόνο για τη Μακαρίου, Στασικράτους και Μνασιάδου θα χρησιμοποιηθούν εισαγόμενες πλάκες αξίας €2 εκατ., είπε ο κ. Παπαδόπουλος, ο οποίος πρόσθεσε πάντως ότι το κόστος των εισαγόμενων είναι υψηλότερο σε σχέση με το κόστος αγοράς των πλακών από κυπριακές εταιρείες.