

Βολές Σπίρτζη για την ακύρωση της υπογειοποίησης στη σιδηροδρομική γραμμή Ρίο-Αγ. Ανδρέας

Οξεία κριτική διατύπωσε με εκτενές κείμενό του ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και νυν Τομεάρχης Εσωτερικών του ΣΥΡΙΖΑ, [Χρήστος Σπίρτζης](#), στην Κυβέρνηση για την ακύρωση της υπογειοποίησης στην Πάτρα, στο σιδηροδρομικό τμήμα Ρίο-Ανδρέας.

Αναλυτικά:

Βρε τους καημένους ...

Μαθήματα υλοποίησης Δημόσιων Έργων ... με ασύγχρονη μέθοδο δημόσιων ανακοινώσεων... μετά από δέκα μήνες της ΝΔ στην Κυβέρνηση της χώρας... με την ευκαιρία της ακύρωσης υλοποίησης του έργου υπογειοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής Ρίο Αγ. Ανδρέας

Έχουμε πει ότι το δόγμα «επικοινωνία επικοινωνία επικοινωνία» είναι η μόνη αρχή λειτουργίας της κυβέρνησης Μητσοτάκη και της ΝΔ χωρίς καμία απολύτως ενέργεια υλοποίησης.

Σήμερα αποδεικνύεται...

Όπως αποδεικνύεται – όχι πως δεν το ξέρουν οι πολίτες της Αχαΐας και της Πελοποννήσου – ότι η γνωστή εφημερίδα της περιοχής μεταφέρει αυτούσια την άποψη της ΝΔ και των υπολοίπων στελεχών της ΝΔ, σε πρωτοσέλιδα όταν θάβει τις άλλες απόψεις και όταν σκοπίμως επιχειρεί να αποπροσανατολίσει, μπερδεύοντας τις έννοιες όπως προμελέτη τεχνικού έργου, με την μελέτη κόστους οφέλους. Γι αυτό και δεν τους στείλαμε τίποτα...

Η απόγνωση τους και το ρεζιλίκι των αποκαλύψεων τόσο της

ύπαρξης μελετών για την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής αλλά και της απόλυτης διάψευσης του κόστους, πάνω από ένα δις που ο ίδιος ο κ. Καραμανλής έχει πει, είναι τόσο μεγάλη, που επιστράτευσαν τη διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ (!!!!!!!) να μπει στο επικοινωνιακό παιχνίδι της κυβέρνησης Μητσοτάκη και των τοπικών στελεχών της ΝΔ, αποδεικνύοντας τις αντιφάσεις αλλά και την ασχετοσύνη τους.

Ούτε εμείς δεν περιμέναμε το μέγεθος της ασχετοσύνης, που μπορεί να υπάρχει, για να δικαιολογήσουν τα αδικαιολόγητα που έλεγαν.

Θα μας συγχωρήσετε που απευθυνόμαστε σε όλους ενιαία: Κυβέρνηση, Περιφέρεια, Βουλευτές, εφημερίδες και στελέχη της ΝΔ αλλά δεν ευθυνόμαστε εμείς για το ενιαίο της έκφρασης όλων τους και της συμμετοχής τους στο μόνιμο παιχνίδι παραπληροφόρησης του ελληνικού λαού.

Να δούμε τώρα τι άλλο θα βρουν ως δικαιολογία για να απαντήσουν και σε ποια σελίδα, αν βάλουν κάτι, θα προσπαθήσουν να το θάψουν.

Θα γράψουμε λοιπόν τι έλεγαν, τι λένε σήμερα και ποιες οι αντιφάσεις τους, σημείο – σημείο αλλά ταυτόχρονα θα επιχειρήσουμε την κατάρτιση τους για το πώς υλοποιείται ένα δημόσιο έργο με ασύγχρονα σεμινάρια κατάρτισης δια της δημόσιας ανακοίνωσης (όχι ΣΚΟΙΛ ΕΛΙΚΙΚΟΥ):

Μάθημα 1^ο: Στάδια τεχνικών μελετών

Όπως γνωρίζει ακόμη και ένας νέος Μηχανικός τα στάδια μελετών που ορίζονται στον νόμο είναι:

Η προκαταρκτική μελέτη, η προμελέτη, η οριστική μελέτη και η μελέτη εφαρμογής.

Μάθημα 2^ο: για την δημοπράτηση ενός έργου, με τα όσα ορίζονται τόσο στην εθνική όσο και στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, απαιτείται τουλάχιστον προμελέτη. Εξαρτάται από το πιο σύστημα

δημοπράτησης επιλέγει η αναθέτουσα αρχή που θα δημοπρατήσει το έργο.

Στο συγκεκριμένο έργο δυστυχώς ο χρόνος ολοκλήρωσης του συνολικού έργου από την Κόρινθο ως το παλιό λιμάνι Πάτρας, είναι το 2023 γιατί για δεκαετίες καθυστέρησε με ευθύνη όσων είχαν την διακυβέρνηση της χώρας και όσων υπηρέτησαν σε κρίσιμες θέσεις του σιδηροδρόμου όλα αυτά τα χρόνια, δηλαδή της σημερινής ΝΔ και των στελεχών της... και πρόσθετα γιατί το έργο χρηματοδοτήθηκε από δύο προγραμματικές περιόδους, οπότε δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί και από Τρίτη, με τους ως σήμερα κανόνες της Ε.Ε.

Όσο η ΝΔ δεν είχε αναλάβει την διακυβέρνηση της χώρας επιλέχθηκε η δημοπράτηση του έργου με την μέθοδο «μελέτη-κατασκευή», ώστε να απαιτηθεί μικρότερο χρονικό διάστημα δημοπράτησης και υλοποίησης του έργου. Με άλλη διαδικασία, που απαιτεί την ύπαρξη οριστικής μελέτης ή μελέτης εφαρμογής θα χρειαζόταν αρκετά χρόνια για την εκπόνηση της μελέτης, τις διορθώσεις και την έγκριση της προκειμένου να δημοπρατηθεί το υπολειπόμενο τμήμα του έργου.

Η επιλογή άλλης διαδικασίας απέκλειε την ολοκλήρωση του έργου ως το 2023 και επομένως θα 'έπρεπε η χώρα να επιστρέψει πολλά εκατομμύρια ευρώ για το σύνολο του έργου σιδηροδρομική σύνδεση Κόρινθου Πατρών. Κίνδυνος που είναι υπαρκτός μετά τον χειρισμό του έργου από τη ΝΔ...

Θέματα SOS Α, για διαγώνισμα στελεχών ΝΔ:

Αρχικά είπαν το παραμυθάκι ότι δεν υπάρχουν μελέτες . Τελικά στην περίπτωση της Πάτρας υπήρχαν προμελέτες που αφορούν το τμήμα Ρίο-Κανελλοπούλου και οριστική μελέτη (σήραγγα) εγκεκριμένη από την ΕΡΓΟΣΕ μετά την Κανελλοπούλου και μέχρι τον Άγιο Διονύσιο.

Όταν το αποκαλύψαμε και τις στείλαμε δεν μπόρεσαν να το αμφισβητήσουν. Επιστράτευσαν όμως, κρυπτόμενοι, χωρίς συγκεκριμένο όνομα, για να μην υπάρχει προσωποποιημένο το

ρεζιλίκι, δελτίο τύπου της ΕΡΓΟΣΕ που χαρακτηρίζει τις προμελέτες «ελλιπείς και προβληματικές».

A. Γιατί δεν λέγατε μέχρι πριν την αποκάλυψη και την αποστολή των μελετών ότι υπάρχουν δήθεν «ελλιπείς και προβληματικές» μελέτες και παραπληροφορούσατε ότι δεν υπάρχουν;

B. Ποια λοιπόν είναι η αλληλογραφία προς τον μελετητή, στην οποία διατυπώνεται η άποψη αυτή;

Γ. Υπάρχει αλληλογραφία δέκα ολόκληρους μήνες κυβέρνησης της ΝΔ με τον μελετητή που να χαρακτηρίζει «ελλιπείς και προβληματικές» τις προμελέτες, γιατί πριν τον Ιούλιο δεν υπήρχε τέτοιος χαρακτηρισμός, από τις υπηρεσίες της ΕΡΓΟΣΕ;

Δ. Αναζητήθηκαν ευθύνες από τον μελετητή για τις προβληματικές μελέτες; Αν ναι ποιες οι ενέργειες και τα έγγραφα;

Μάθημα 3^ο: Είναι διαφορετικές μελέτες οι τεχνικές προμελέτες (δεύτερη φάση τεχνικής μελέτης) με την Μελέτη Κόστους Οφέλους (οικονομοτεχνική μελέτη). Η Μελέτη κόστους οφέλους έπεται των τεχνικών μελετών για να υπάρχει αξιόπιστη εκτίμηση του προϋπολογισμού ενός έργου και όλων των τεχνικών στοιχείων, που προκύπτουν από την τεχνική μελέτη. Συντάσσεται από μελετητές άλλης κατηγορίας μελετών, από αυτούς που συντάσσουν την τεχνική μελέτη.

Μάθημα 4ο: Απαραίτητη προϋπόθεση για τον Φάκελο Μεγάλου Έργου αποτελεί η ύπαρξη Μελέτης Κόστους – Οφέλους (ΑΚΟ). Για την εκπόνηση της ΑΚΟ, έχοντας όλα τα στοιχεία γιατί απαιτείται πολυκριτηριακή ανάλυση και αξιολόγηση (εκτός από το κόστος του τεχνικού έργου, πρέπει να υπάρχουν προβλέψεις κυκλοφορίας, κυκλοφοριακές κινήσεις, κινήσεις από ΚΤΕΛ, ΤΡΕΝΟΣΕ, χρήσεις γης, κόστος γης, χρήση μοντέλων, κλπ) απαιτούνται αρκετοί μήνες. Στη συνέχεια διορθώνεται και συμπληρώνεται με αλληλογραφία και παρατηρήσεις της διαχειριστικής αρχής, της επιτελικής δομής και των οργάνων της Ε.Ε.όπως η ομάδα JASPERS και αποστέλλεται στην Ε.Ε. για έγκριση.

Θέματα SOS Β, για διαγωνισμό στελεχών ΝΔ:

Η ΑΚΟ, όπως γράψαμε πριν λίγες μέρες που την στείλαμε μαζί με τις τεχνικές μελέτες (αυτές τις «ελλιπείς και προβληματικές» μελέτες, που βρέθηκαν μετά την αποστολή τους) ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο 2019. Αν θυμάστε οι εκλογές έγιναν 7 Ιουλίου. Παραδόθηκε δηλαδή με κυβέρνηση ΝΔ. Η ΕΡΓΟΣΕ στην ανακοίνωση της αναφέρεται σε ΝΕΑ Μελέτη ΑΚΟ που θα ολοκληρωθεί σε 2 μήνες !!!!!

Α. Ποιοι οι λόγοι για τους οποίους η πλήρης ΑΚΟ που έγινε δεκτή και πληρώθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ τον Αύγουστο 2019 δεν είναι σήμερα αποδεκτή;

Β. Σε ποιον μελετητή έγινε η ανάθεση αυτής της νέας ΑΚΟ, με ποιον τρόπο έγινε η ανάθεση και με τι κόστος;

Γ. Με ποια επικαιροποιημένα στοιχεία θα πραγματοποιηθεί η νέα ΑΚΟ, εφόσον απορρίπτεται αυτήν που σας αποστείλαμε, αφού χαρακτηρίζεται τις τεχνικές προμελέτες «ελλιπείς και προβληματικές»; Έχετε αναθέσει προηγουμένως νέες τεχνικές προμελέτες που να μην είναι «ελλιπείς και προβληματικές», σε ποιόν μελετητή, με ποιο κόστος και σε ποιο προϋπολογισμό καταλήγουν; Επιβεβαιώνεται το ύψος προϋπολογισμού της υπογειοποίησης στα 261 εκ. ευρώ ή είναι πάνω από 1 δις ευρώ, όπως έχει αναφέρει ο υπουργός Μεταφορών;

Μάθημα 5ο: Για να δημοπρατηθεί ένα έργο, πρέπει να ολοκληρωθεί υποχρεωτικά η ΑΚΟ. Για να έχεις δε την έγκριση χρηματοδότησης των δεσμευμένων για κάθε έργο χρημάτων από το ΕΣΠΑ, πολλές φορές απαιτείται η δημοπράτηση του έργου ή του μεγαλύτερου μέρους του και η ανάδειξη προσωρινού αναδόχου, για να γνωρίζεις το πραγματικό κόστος υλοποίησης (συμβατικό τίμημα) και όχι μόνο τον προϋπολογισμό του έργου, που είναι μεγαλύτερος (περίπτωση διαγωνισμών Πατρών Πύργου, υπογειοποίηση Σεπολίων, κλπ).

Επομένως :

- Καμία δημοπράτηση δεν μπορούσε να γίνει μέχρι τον Αύγουστο 2019 (κυβέρνηση Μητσοτάκη), οπότε και ολοκληρώθηκε η ΑΚΟ.
- της δημοπράτησης υπογειοποίησης πρέπει να προηγηθούν ενέργειες για την αλλαγή της τρέχουσας εργολαβίας που προβλέπει επιφανειακή πρόσβαση στην οδό Κανελλοπούλου. Αυτές οι αλλαγές απαιτούν συνεννόηση με την Διαχειριστική Αρχή και Αποφάσεις ΔΣ ΕΡΓΟΣΕ, το οποίο όμως δεν υπήρχε μετά τον Ιούλιο 2019, που τελούσε υπό παραίτηση και χωρίς να έχει την ΑΚΟ.
- Η υποβολή φακέλου Μεγάλου Έργου για το έργο της υπογειοποίησης Ρίο – Αγ. Διονύσιος απαιτούσε την ύπαρξη ΑΚΟ. Επομένως η υποβολή του φακέλου Μεγάλου Έργου δεν μπορούσε να γίνει νωρίτερα από τον Αύγουστο 2019 και είναι ευθύνη της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, που εδώ και δέκα μήνες δεν τον έχει αποστείλει.
- Η όλη μεθόδευση της μη αποστολής και όλων των ψεύτικων ως σήμερα επιχειρημάτων, γίνεται για έναν και μόνο λόγο:

Να μην υλοποιηθεί η υπογειοποίηση

Θέματα SOS Γ, για διαγώνισμα στελεχών ΝΔ: Η ΕΡΓΟΣΕ στην επιστολή της αναφέρει ότι «δεν είχε προετοιμαστεί ούτε είχε υποβληθεί Φάκελος Μεγάλου Έργου, ως προβλέπεται για έργα που κοστολογούνται άνω των 75 εκατ. Ευρώ. Χωρίς την ύπαρξη ενός τέτοιου φακέλου, ένα έργο δεν μπορεί ούτε να εγκριθεί, αλλά ούτε καν να ενταχθεί στην Προγραμματική Περίοδο».

Α. Μπορούσε να υποβληθεί Φάκελος Μεγάλου έργου πριν την ολοκλήρωση της ΑΚΟ, που έγινε τον Αύγουστο του 2019;

Β. Έγιναν δέκα ολόκληρους μήνες, αφού υπήρχε η ΑΚΟ οι ενέργειες για την αλλαγή της τρέχουσας εργολαβίας που προβλέπει επιφανειακή πρόσβαση στην οδό Κανελλοπούλου; Υπάρχουν αποφάσεις του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ γι αυτό;

Γ. Είναι και η ΑΚΟ που κατατέθηκε τον Αύγουστο του 2019

«ελλιπής και προβληματική», όπως οι προμελέτες που ξαφνικά βρέθηκαν;

Super SOS !!!

Συνδυαστικά θέματα super SOS, για διαγωνισμα στελεχών ΝΔ:

Όπως είπαμε και παραπάνω το δελτίο τύπου της ΕΡΓΟΣΕ για την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής Ρίο – Αγ. Διονύσιος αναφέρει ότι «δεν είχε προετοιμαστεί ούτε είχε υποβληθεί Φάκελος Μεγάλου Έργου, ως προβλέπεται για έργα που κοστολογούνται άνω των 75 εκατ. ευρώ. Χωρίς την ύπαρξη ενός τέτοιου φακέλου, ένα έργο δεν μπορεί ούτε να εγκριθεί, αλλά ούτε καν να ενταχθεί στην Προγραμματική Περίοδο».

Επίσης το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κορίνθου Πατρών, χωρίς να έχουν καν ολοκληρωθεί όλοι οι διαγωνισμοί, έχει υλοποιηθεί με σχεδιασμό ΝΔ στα τμήματα

- α.** Τμήμα Κιάτο – Αίγιο (Ροδοδάφνη)
- β.** Τμήμα Αίγιο (Ροδοδάφνη) – περιοχή Ρίου
- γ.** Τμήμα Ρίο (Μποζαίτικα) – Αγγελοπούλου
- δ.** Τμήμα Αγγελοπούλου – Παλαιός Λιμένας Πάτρας
- ε.** Τμήμα Αγ. Διονύσιος – Αγ. Ανδρέας – Νέο Λιμάνι

Ως σήμερα έχουν γίνει 2-4 διαγωνισμοί για διαφορετικές εργασίες κάθε τμήματος και θα απαιτηθεί ένας διαγωνισμός για την εγκατάσταση συστήματος GSM_R

Όπως ίσως να θυμούνται οι πολίτες της Αχαΐας, της Ηλείας και της Αιτωλοακαρνανίας, το ενιαίο σύστημα παραπληροφόρησης και λάσπης Κυβέρνησης, Περιφέρειας, Βουλευτών, εφημερίδων και στελεχών της ΝΔ μας έλεγαν για το έργο Πατρών Πύργου ότι καταργήσαμε τον ένα μεγάλο διαγωνισμό, με εγκεκριμένη και

διασφαλισμένη χρηματοδότηση για να κάνουμε κατάτμηση σε οκτώ διαγωνισμούς και να δώσουμε τους τέσσερις σε εργολάβο της αρεσκείας μας.

Μέχρι την ανάληψη της κυβέρνησης το Φεβρουάριο 2015 από τον ΣΥΡΙΖΑ για το έργο Πατρών Πύργου, δεν είχε καν ανατεθεί μελέτη Κόστους Οφέλους και επομένως δεν είχε συνταχθεί ούτε είχε αποσταλεί Φάκελος Μεγάλου Έργου στην Ε.Ε.!!!

A. Πότε είπαν ψέματα; Όταν έλεγαν ότι καταργήσαμε τον ένα μεγάλο διαγωνισμό, με εγκεκριμένη και διασφαλισμένη χρηματοδότηση ή σήμερα που λένε ότι «Χωρίς την ύπαρξη ενός τέτοιου φακέλου, ένα έργο δεν μπορεί ούτε να εγκριθεί, αλλά ούτε καν να ενταχθεί στην Προγραμματική Περίοδο»;

B. Πότε έριχναν περισσότερη λάσπη, όταν έλεγαν ότι κάνουμε κατάτμηση σε οκτώ διαγωνισμούς για την Πατρών Πύργου, προκειμένου να δώσουμε τους τέσσερις σε εργολάβο της αρεσκείας μας ή όταν για κάθε ένα από τα πέντε τμήματα του έργου της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κορίνθου Πατρών προγραμμάτισαν και υλοποίησαν 2 – 4 διαγωνισμούς;

Γ. Αν η καλύτερη διαδικασία υλοποίησης ενός έργου είναι η απευθείας ανάθεση σε παραχώρηση της αρεσκείας της κυβέρνησης, όπως έχει ως σήμερα στηρίζει το ενιαίο σύστημα παραπληροφόρησης και λάσπης Κυβέρνησης, Περιφέρειας, Βουλευτών, εφημερίδων και στελεχών της ΝΔ, γιατί δεν καταργούν όλες τις συμβάσεις του σιδηροδρόμου όπως έκαναν και στην Πατρών Πύργου και να τις αναθέσουν στην ίδια παραχώρηση;

Στο επόμενο διαγώνισμα θα υπάρχουν συνδυαστικές ερωτήσεις και για την Παραϊόνια...

Όσο μιλούν τόσο περισσότερο εκτίθενται...

Περιμένουμε τις απαντήσεις ... ή έστω το διαγώνισμα από απόσταση για τα στελέχη της ΝΔ.

Μόνο που τώρα δεν είναι «ΣΚΟΙΛ ΕΛΙΚΙΚΟΥ».

Είναί οι πραγματικές ανάγκες των πολιτών της Δυτικής Ελλάδας.

Καλή Ανάσταση στους πολίτες της Αχαΐας, της Ηλείας και της Αιτωλοακαρνανίας.