



BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	
820 05 BRATISLAVA 25, SABINOVSKÁ 16, P.O. BOX 106	
Co: MDaV SR MF SR OLAF EPO	DOŠLO DŇA: 28 -06- 2021
	RZ: ZH: LU:
	Ev. č. záznamu: 19C14/2021
	Č. spisu: 05988/2021-301
Prílohy: 2	Vybavuje: 2H

Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16
P.O. Box 106
820 05 BRATISLAVA 25

k rukám: odbor dopravy
p. Michal Halabica, riaditeľ

V Lábu 20.06.2021

Vec: 05988/2021/ŠSMD/17333-17

**Dúbravsko karloveská radiala - kolaudačné konanie
Odvolanie voči rozhodnutiu z 10.6.2021**

Dňa 5.5.2021 bol účastníci konania informovaný o začatí kolaudačného konania s výzvou na predloženie pripomienok k návrhu Hlavného mesta SR Bratislavy zo dňa 19.4.2021.

Dňa 29.4.2021 bolo Špecialny stavebným úradom - BSK vydané oznámenie o zahájení kolaudačného konania

Dňa 1.6.2021 prebehlo kolaudačné konanie na mieste (vstup do Tunela pri Chatamovi Sóferovi)

Dňa 10.6.2021 bolo BSK vyhotovené rozhodnutie o povolení predčasného užívania trate ... do 31.7.2024

Dňa 15.6.2021 bolo Rozhodnutie BSK doručené poštou účastníkom konania. V doručenom rozhodnutí nebol vyznačený dátum vyvesenia Rozhodnutia na úradnej tabuli (vyesenia verejnej vyhlášky). Lehota na podanie odvolania beží teda účastníkom konania 15 dní - do 30.6.2021.

Pokiaľ by bol BSK vyvesil rozhodnutie v skoršom termíne ako je doručenie Účastníkom konania potom vzhľadom k absencii vyznačenia dátumu vyvesenia na písomnom vyhotovení sa postupuje podľa § 54, ods. 3 zákona č. 71/67 Zb.

Podľa údajov na webe bolo rozhodnutie 05988/2021/ŠSMD/17333-17 zverejnené dňa 16.6.2021.

Dňa 17.6.2021 bolo Rozhodnutie BSK účastníkmi konania oponované. Týmto materiálom sa podané Odvolanie dopĺňa o dôkazy, ktoré sú však participantom konania známe.

Účastníci konania predkladajú doplnené Odvolanie v rozsahu a členení:

- Dolózne konanie organizovanej skupiny
- Parcialne pripomienky a uvedenie miestnych závad
- Všeobecné pripomienky a uvedenie systémových závad
- Komentár k Antivibračným rohožiam a opatreniam
- Návrh
- Dôkazový materiál

Účastníci konania navrhujú, aby Bratislavský samosprávny kraj v autoremedúree zrušil svoje rozhodnutie

1.

Dolózne konanie organizovanej skupiny

Účastníci konania vo vzťahu k skoršiemu povoleniu predčasného užívania trate Dúbravsko Karloveskej radialy a súčasnému návrhu na skolaudovanie závadnej trate ako aj tu namietaného rozhodnutia, tvrdia že sa podľa ich názoru dotknutí pracovníci Zhotoviteľa TSS Grade a spol,

Stavebného dozoru Metro Bratislava a.s., a SGS Czech republik, s.r.o., Investora - Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy a pracovníci Bratislavského samosprávneho kraja dopustili účelového konania, ktorého cieľom bolo vytvoriť dojem, že závadová trať DKR je postavená tak že spĺňa požiadavku Regionálneho úradu verejného zdravotníctva z 2.10. 2015 č.j.: HŽP/15628/2015 s požiadavkou na zníženie produkovaného hluku o 3 dB. (pozri str. 2, ods. 2).

V realite došlo k chybnému postaveniu trate a trať dnes "hučí a "duní" pri prejazde najmä ťažkými typmi električiek Škoda s nápravovým tlakom 10 ton..

Cieľom spoločného a koordinovaného konania participantov bolo teda vylúčenie nenávratného finančného príspevku s prostriedkov EU spravovaných OPII/ MDaV SR.

Aktuálna legislatíva a výška použitých prostriedkov zakladá príslušnosť Európskej prokuratúry.

V prvom rade je potrebné uviesť, že Zhotoviteľ TSS Grade a spol. nemalo podľa vedomosti Účastníkov konania dostatočné skúsenosti s týmto typom stavieb - teda tlmením kmitov spôsobených električkovou prevádzkou. V Bratislave dovtedy zrealizoval trať od Stavebnej fakulty STU na Šefanovičovú, s iným typom tlmiacej hmoty (nie aktuálny Kraiburg Purays 2020) pričom však aj táto trať pri MDaV SR je nevyhovujúca.

V druhom rade je potrebné uviesť, že podklady, ktoré prezentoval TSS Grade v ponuke sú podvodom. Čo sa týka technických vlastností materialov v tzv. Technických listov grafy nezodpovedajú číselným údajom, ďalej slovenský text s podpisom Keyenschmidt je falzifikát - tam uvedená osoba ho nikdy nevidela ani nepodpísala. Okrem toho material, ktorý je popisovaný v tomto elaboráte je material, ktorý nevyrábala spoločnosť Kraiburg Purasys - v čase, ktorý je v elaboráte uvádzaný (rok 1983) spoločnosť neexistovala.

Dôkaz: Technické listy

(Tieto) podvodné informácie boli predložené Jurajom Cabadajom zo spoločnosti TSS Grade napríklad dňa 1.7.2019 Alžbete Dugasovej zo spoločnosti Metro Bratislava, a.s. pod č.j.: 12/2019-JC.

Dôkaz: List TSS Grade

Dôsledkom predstieranej skúsenosti TSS Grade, a.s bol vadný už prvý usek Dúbravsko Kraloveskej radially od Obratiska v Karlovej vsi smerom do mesta. (km 2,815 -4,960)

Na stavbu tohto úseku nasadil TSS Grade, a.s. portálový systém stavby založený na podvaloch Brens. Na zavalcovaný podklad položila antivibračnú rohož (AVR) Kraiburg Purasys 2020 a na ňu umiestnil na rektifikačných skrutkách nosný systém koľajníc (na podvaloch Brens). Oceľová výstužná konštrukcia sa položila na dištančné betónové profily ca 40x30 mm dĺžky 400 mm. Dôsledkom bolo, že AVR sa váhou naložených konštrukcií stlačila skoro na nulu - na ca 2 mm. Teda každé 3 metre vznikol pár vibračných defektov pod každou dvojicou koľajníc a tak isto došlo k ďalšej náhodnej deformácii Antivibračnej rohože pod náhodne rozmiestnenými dištančnými betónovými profilmi. Na celej trati.

Dôkaz: Odvrátaná časť trate

Okrem toho, keďže bola relatívne veterná jeseň, tak podfukované a odfukované rohože AVR robotníci ich prerazili a pribili o podložie roxorovými / kovovými tyčkami.

Takto vadne vyhotovenú základnú konštrukciu Zhotoviteľ zabetónoval.

Uvedené defekty nezdokumentoval do stavebných denníkov stavebný dozor zo spoločnosti Metro Bratislava, a.s., Bratislava. Vady zatajil.

Jednalo sa o obdobie ca september - november 2019

Na konci roka 2019 spustená trať DKR dunela a okamžite sa ustanovila iniciatíva poškodených obyvateľov Karlovej vsi v rámci petície kde vystupovali páni Miloš Beladič a Roman Mihálik a ďalší.

Dôkaz: Petícia Beladič

Listom zo dňa 30.12.2019 adresovaný Petrom Biskupičom / Jurajom Cabadajom č.j. 10507 ktorý bol adresovaný Alžbete Dugasovej zo spoločnosti Metro Bratislava, a.s. bolo reagované na túto verejnú iniciatívu ohľadne dunenia trate a boli odprezentované tie isté podvodné informácie ako je uvedené vyššie vo veci podkladov TSS Grade.

Dôkaz: List TSS Grade z 30.12.2019

Dňa 2.1.2020 uplatnila Jana Rusková, Novoveská 226, Bratislava - Devínska Nová Ves odvolanie voči rozhodnutiu o predčasnom užívaní stavby vydanom Bratislavským samosprávnym krajom pod č.j.: 08697/2019/CDD-38. Bratislavský samosprávny kraj nepostúpil odvolanie v zákonnje lehote 30 dní odvolaciemu orgánu MDaV SR ale nechalo odvolanie v šuflíku.

Účastníci konania uplatnili odvolanie tiež.

Dôkaz: Odvolanie Jana Rusková

Dňa 7. februára 2020 schválilo MDaV SR / OPII / Juraj Méry príspevok NFP 311030Z323 vo výške 62.894.788,920 EUR

Dôkaz: Rozhodnutie/ Potvrdenie

Začiatkom roka 2020 boli vykonané spoločnosťou Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o. Žilina. merania parametrov trate - čoho výsledkom bol list spoločnosti Reming consult, a.s. zo dňa 4.3.2020 č.j.: 580/1426/11/MJ Miriam Majorošová, Stefan Podmanický - kde bol vykonaný pokus o identifikáciu závad. Bolo zistené, že v časti trate neboli vybraté z podvalov Brens rektifikačné tyče a teda betónový podklad bol spojený oceľovými šróbovnicami s podložíom.

Dôkaz: List Reming Consult

V náväznosti na tento list bola expedovaná reklamácia Investora u Zhotoviteľa č.j. MAG 103344/2020 zo dňa 19.03.2020 Marek Jašíček/ Tatiana Kratochvílová. Problém z traťou DKR bol označený za systémovú závalu.

Dôkaz: Reklamácia MHMSR BA

Napriek reklamáci (vedomosti o závadnosti trate) a napriek odvolaniu Jany Ruskovej voči prevádzke DKR dňa 31.3.2020 bola podpísaná Zmluva medzi Magistrátom hlavného mesta SR Bratislavou a OPII o poskytnutí NFP 62.894.788,920 EUR.

V tom čase teda spočívalo neriešené odvolacie konanie Jany Ruskovej na BSK a pracovníci Magistrátu sa stavali do polohy, že nie je presne známy dôvod závady trate / dôvod dunivého zvuku, ktorý spôsobovali prechádzajúce električky - bolo vraj len známe, že trať je vadná.

Dôkaz: Rozhodnutie MDaV SR

Koncom 1. polroka 2020 Boli vykonané odvrty rektifikačných tyčí prechádzajúcich cez podvaly Brens. Pri odvrtní sa potvrdilo to čo stavebný dozor a Zhotoviteľa už skôr vedeli, že AVR je stlačená na ca 2 mm resp. miestami úplne prerazená na štrkový podklad. Keďže technológia bola rovnaká v celej časti trate Obratisko - Molecova bolo zrejmé, že trať opraviť nie je možné a je treba ju delaborovať a spraviť znovu.

Uvedené potvrdili aj následné akustické merania. Trať s odvrtnými nosnými závitnicami sa chovala rovnako ako trať na neodvrtnom úseku.

Dôkaz: Snímky odvrtných dielcom

Akustické/ vibračné merania

Odvrtý cez betónový podklad (valcové otvory v betóne) boli následne opäť zabetónované a antivibračná rohož bola daná navrch odvrtov - ako je zdokumentované na fotografiách z horizontu Nad lúčkami. Trať bola definitívne znehodnotená - AVR znefunkčnená.

Dôkaz: Snímky horizont Nad Lúčkami

Na základe uvedeného je možné tvrdiť, že Preberací protokol 1/2019 zo dňa 4.11.2019 je podvod. Účastníci protokolu: Juraj Cabaj, Miloš Bugri, Tabaček, Jozef Chovanec, Matúš Melo, Marek Jašíček, Milan Martinka, Ivan Čuperka Peter Hvizdoš vedeli, že konštrukčný systém Brens stlačil AVR pri montáži skoro na nulu, ale keďže TSS Grade bola schopná realizovať stavbu len týmto

systémom tak vec utajili. Na preberaní sa zúčastnil Marek Jašíček od Investora a teda Investor musel pri podpise zmluvy s MDaV SR vedieť, že Magistrát podpisuje nesplniteľný záväzok - vybudovať bezchybnú trať DKR

Dôkaz: Preberací protokol zo dňa 4.11.2019

V máji 2020 reklamovali páni Miloš Bleadič a Ivan Matušík naprv písomne neskôr na porade na Magistráte hlavného mesta SR Bratislavy za účasti projektantva, pracovníkov Magistrátu a zástupcov mestkej časti Karlova ves kvalitu práce. Tvrdili, že trať pri prejazde električiek - najmä Škoda T29 a T30 hučí, trať je vadná a treba ju odstrániť a postaviť znova.
Dôkaz: Záznam z rokovania

Za daného stavu zadal Magistrát hlavného mesta SR advokátskej kancelárii Taylor Wessing/ Radovan Pala zákazku na spochybnenie meraní spoločnosti Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o. Žilina z januára 2020 a spochybnenie tvrdení autorského dozoru z Reming Consult, a.s., Bratislava o prekračovaní hlukových a vybračných limitov.

Dôkaz: Zmluva MHMSR BA - Taylor Wessing

Radovan Pala a spol. zabezpečili cestou pracovníka Technickej univerzity Košice Erwina Lumnitzera elaborát, ktorým spochybnili merania spoločnosti Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o. Žilina. (pozri list Taylor Wessing zo dňa 27.8.2020)

Dôkaz: Denunciačné stanovisko Erwin Lumnitzer

Súčasne podala spoločnosť TSS Grade Trestné na OR PZ SR Ba1 oznámenie na Ivana Matušíka a Miloša Beladiča pre podozrenie z trestného činu Nekalej súťaže.

Dôkaz: Trestný spis ObO Bratislava staré mesto stred

Na žiadosti podľa zákona č. 211/00 Zz. týkajúce sa zabudovaného materialu. Antivibračná rohož Kraiburg Purasys 2020 reagoval Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy spoločne s TSS Grade, a.s. koordinovaným vyhlásením, že technické vlastnosti materialu sú obchodným tajomstvom a spôsob výpočtu vlastností a hrúbky materialu sú zas kryté autorským zákonom - a nie je možné ich záujemcom sprístupniť. Týmto spôsobom spoločne zmarili množstvo žiadostí o poskytnutie informácií podľa zákona č. 211/00 Zz.

Dôkaz: Stanoviská TSS Grade

Negatívne rozhodnutia Ctibo Košťál, Matuš Vallo

Čo sa týka odvolania Jany Ruskovej (dňa 2.1.2020) dňa 10.11.2020 doručil Magistrát hlavného mesta SR Marek Jašíček/ Tatiana Kratochvílová do podatelne BSK na 17.1.2020 antedatované späťvzatie odvolania Jany Ruskovej. Jana Rusková uvedené signovala v 11. mesiaci 2020 - potom ako boli podpísané dekumenty týkajúce sa zmluvy o budúcej zmluve a zmluve o notárskom depozite kúpnej ceny. Jej pozemok pod traťou kúpil Dobravný podnik Bratislava.

Po rokovaní páňov Miloš Beladič a Ivan Matušík na Magistráte hl. mesta SR Bratislavy v polovici roka 2020 zmenil projektant Reming Consult konštrukciu trate a od úrovne vjazdu do 2. garáže J&T smer do mesta sa zmenil spôsob montáže.

Dôkaz: Rozhodnutie BSK o zmene stavby 26.10.2020

Pokiaľ vadnú trať v Karlovej vsi nazvali trať Drážďanského typu; novú konštrukciu od J&T smerom na Molecovu nazvali traťou Viedenského typu. Zmena konštrukcie trate bola povolená dodatočne rozhodnutím BSK 0833/2020/CDD-30 zo dňa 26.10.2020 (pozri stra.2 rozhodnutia: presun polohy antivibračnej rohože pod drenážny betón). Znížilo sa množstvo naliateho materialu nad antivibračnou rohožou a teda zmenilo sa predpetie AVR, na ktorú mohla byť antivibračná rohož pôvodne počítaná. Novú vadnú konštrukciu realizovanú po 6. mesiaci 2020 sa pokúsili konvalidovať účastníci pracovného stretnutia dňa 22.7.2020: Tatiana Kratochvílová, Juraj Cabadaj, Miroslav Katrinič, František Malík, Jaroslav Cizák - prezretím na mieste či betonážna vaňa je zakrytá izolačnou čiernou fóliou. (Neskôr zhotoviteľ umiestnil ešte na štrkové podložie netkanú textíliu. Trať však duní obdobne ako v Karlovej vsi.

Dôkaz: Zápis z pracovného stretnutia

Zhotoviteľ zrealizoval na Nábřeží Ludvíka Slobodu ešte ďalšie závadové opatrenia, ktorými úplne vyradil antibibračnú rohož - a to, že nad úrovňou rohože zabezpečil betónové spojovacie mosty trať - vozovka - vylial priestor betónom. Uvedené bolo zdokumentované ku dňa kolaudačného konania dňa 1.6.2021 odkrytím trate na Nábřeží armádneho generála Ludvíka Slobodu pri autobusovej zastávke Lafranconi do Mlynskej doliny. Informáciu pracovníci BSK prítomní na rokovaní odignorovali a nezdokumentovali. Ivan Matušík priniesol na rokovanie ako dôkaz odvrátnú časť trate z Karlovej vsi a ukázal prítomným ako v reále vyzera spodok trate Od Obratisla smerom do mesta na úrovni Antivibračnej hmoty. Marek Jašíček k dôkazu uviedol, že betónový valec si pán Matušík asi doniesol zo záhrady.

Dôkaz: Foto závady NAGLS

Výkres závady

Ku dňu kolaudácie teda k 1.6.2021 bola tak isto odkrytá trať v Karlovej vsi na úrovni križovania Nad lúčkami a zdokumentovaný antivibračnou rohožou prikrytý zabetónovaný odvrť, ktorého tvar zdokumentoval pán Matušík na rokovaní. Odvrť je vyplnený betónom a antivibračná rohož je úplne eliminovaná.

Dôkaz: Foto závady Nad Lúčkami

Výkres závady

Účastníci konania teda konštatujú koordinované dolózne konanie zúčastnených pracovníkov na začiatku pri práci na úseku Obratisko - Molecova (2,815-4,960) len Zhotoviteľa TSS Grade, a.s., dodávateľa Cofra Chemie, s.r.o. a stavebného dozoru Metro Bratislava, a.s. neskôr sa k závadovým aktivitám pripojil Magistrát hlavného mesta SR a nový stavebný dozor spoločnosť SGS Czech republik, s.r.o. (a aj projektant Reming Consult, a.s. - keď dovolil použiť tú istú rohož, ktorá bola aplikovaná v Karlovej vsi pre iné pracovné nasadenie na Nábřeží arm. gen. L. Svobodu.)

Závadové aktivity na základe objednávky Magistrátu Hlavného mesta SR Bratislavy podporovala advokátska kancelária Taylor Wessing a pracovník TU Košice: Erwin Lumnitzer.

Dôkaz: List Taylor Wessing,

Denunciačné stanovisko Erwin Lumnitzer

Cieľom konania organizovanej skupiny bolo zabezpečiť možnosť úplného vyčerpania zakontrahovaného Nenávratného finančného príspevku z OPII a eliminovať možnosť preukázania závad trate.

V januári 2021 sa Dopravný podnik Bratislava pokúsil zorganizovať zmanipulované meranie akustických a vibračných vlastností trate. Keď páni Miloš Beladič a Ivan Matušík navrhli meracie body v presnejšom rastri a tak Dopravný podnik Bratislava súťaž na zhotoviteľa merania zrušil.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR v rámci Odvolacích konaní Účastníkov konania "nezistilo", že podklady/ dôkazy, ktoré boli zo strany Zhotovitea predložené sú falzifikáty.

Bratislavský samosprávny kraj participoval na konaní Magistrátu hlavného mesta SR vo vzťahu k odvolaniu Jany Ruskovej z januára 2020 tým, že odvolanie nepostúpil v lehote 30 dní na odvolací orgán (MDaV SR) a v novembri 2020 na základe dokumentu spätne datovaného na január 2020 správoval rozhodnutie BSK o povolení predčasného užívania trate.

Bratislavský samosprávny kraj tak isto bezdôvodne opakovane vylučoval odkladný účinok odvolaní pri ním vydávaných rozhodnutiach citovaním/ akceptovaním nepravdivých tvrdení Investora o vzniku "nenahraditeľných škôd" vzniknutých pokiaľ by bola miesto električkovej dopravy bola nasadená autobusová doprava. Neudržateľnosť tvrdenia sa preukázala ešte počas výstavby v roku 2019 keď nasadená autobusová doprava nevyvolala nutnosť dotácie resp. navýšenia rozpočtu Dopravného podniku Bratislava zo strany investora.

Čiže vylúčenie odkladného účinku namietaných rozhodnutí bolo dosiahnuté nepravdivými tvrdeniami.

Dôkaz: Rozhodnutia BSH

Dôvodom konania BSK bola zrejme snaha perfektovať konanie skupiny a vytvoriť navonok dojem, že stavba je realizovaná v súlade s projektom, požiadavkami Regionálneho úradu verejného zdravotníctva a vyčerpanie dotácie NFP bolo/ je v súlade s právom.

Účastníci uzatvárajú, že sa podľa ich názoru, sa jednalo o koordinované konanie širokej skupiny vymenovaných participantov - zamerané na podvodné zakontrahovanie a podvodné vyčerpanie NFP 311030Z323 vo výške 62.894.788,920 EUR simulujúc bezvadné vyhotovenie električkovej trate Dúbravsko kaloveská radiala, v Bratislave v rámci projektu OPII/ NFP 311030Z323.

2.

Parcialne pripomienky ku stavbe a zoznam miestnych závad stavby

Smer od Tunela do Karlovej vsi

- Električková trať/ betón pod koľajnicami pred J@T sa rozpadáva a odlamujú sa kusy betónu o šírke až 200 mm
- Pred Chatanom Soferom bola použitá totožná závadová technológia rektifikačných skrutiek na ktorých boli uložené podvaly Brens ako v Karlovej vsi
- Električková trať/ betón pod koľajnicami je spojená s vozovkou betónovými spojkami nad antivibračnou rohožou
- K trafostanici oproti J&T nie je spravený technologický prístup pre vozidlá
- Za reklamnou tabuľou na úrovni PKO je stavebný odpad
- Pred križovatkou PKO nie sú sukulentny pri stĺpe smer do mesta
- Pri stĺpe za chodníkom pri križovatke PKO je stavebný odpad (pri stĺpe a rozvádzači smer do Mlynskej doliny)
- Zastávka PKO odumreté sukulentny pri nástupištiach a na konci nástupiští
 - od prechodu pre chodcov nie je vidieť informačnú tabuľu
 - smetiaky sú za 2/3 dĺžky električky a nie pri východe zo zastávky
 - za zastávkou medzi chodníkom a vozovkou až po Žižkovú nie je vyrovnaná zemina a nie je nasadená tráva
- Cestička pre chodcov pod agátami na Židovský cintorín/ Žižková nebola daná do pôvodného stavu - nebola nasypaná do pôvodnej výšky
- Chodník na tejto úrovni má príliš veľký bočný sklon, ktorý umožňuje odtok slaného posypu do trávnik.
- V križovatke NAGLS a Žižková do terénu neboli vrátené späť odbagrované pôvodné kríky Buddleia budleja v dĺžke asi 15 m - od rohu chodníka po agáty
- Nie je spravený/ napojený chodník na Žižkovú
- Nie je vyznačený prechod pre chodcov na chodník na Žižkovej smer do Karlovej vsi
- Oproti na Žižkovej je odlomený obrubník na križovatke s Malou - v dôsledku príliš malého polomeru cestného oblúka a jeho prejazdu nákladnými (smetiarskymi) vozidlami
- Pri križovatke Žižkova, NAGLS
 - je zúžená cesta v dôsledku nesprávne urobeného oblúka - smer na prejazd koľajnic
 - chýba prechod pre chodcov k VUVH
 - na strane do mesta chýba zbiehací pruh pre odbočujúce autá napriek tomu, že tam je dostatok miesta na vybudovanie aspoň 10 m pruhu
 - na strane do mesta je vo vozovke asi metrovy vypadnutý kus asfaltu
 - bol zamedzený výjazd z dvora obyvateľom domov 32 až 38 (a ďalej) na druhú stranu vozovky smer do mesta
- Za križovatkou Žižkova, NAGLS chýba križovatka a otočka smerom do mesta. Obyvatelia domov od NAGLS 32 musia sa otáčať pri Botanickej záhrade a dostanú sa do zápchy produkovanej zjazdom vozidiel z mosta Lafranconi do Karlovej vsi.
- V chodníku pri križovatke pri VUVH smer do mesta sú stĺpy v strede chodníka bez nutných 1,5 metra potrebných na prechod kočíkov a vozíčkov pre hendikepovaných

- Pred domom 42 smer Karlova ves je zrejme prerušený kábel verejného osvetlenia v zemi a elektrina je vedená zo stĺpa do stĺpa vzduchom a uzávery na stĺpoch sú otvorené, prelepené elektrikárskou páskou
- Pred domami NAGLS 44, 42, 40, 32 sú odumreté sukulenty
- Pred zastávkou NAGLS Lafranconi smer Karlova ves sú odumreté sukulenty
 - od prechodu pre chodcov a príchodu na zastávky nie je viditeľná informačná tabuľa
 - smetiaky sú za 2/3 dĺžky električky
- Pred zastávkou NAGLS Lafranconi smer Mesto sú odumreté sukulenty
 - od prechodu pre chodcov nie je viditeľná informačnú tabuľu
 - smetiaky sú za 2/3 dĺžky električky a nie pri východe zo zastávky
- Medzi zastávkami PKO a Lafranconi/ Lafranconi chýbajú prechody pre chodcov - napr. pred VUVH ako je uvedené inde
- 10 m pred zastávky v oboch smeroch je potrebné osadiť značky s obmedzením rýchlosti na 40 km/h z dôvodu častých havárií vozidiel. Prechody sú frekventované a prechádzajú tadiaľ hendikepované osoby.
- V zastávke autobusu smer Mlynská dolina Informačná tabuľa a Lístkovník bránia vo vjazde/ výjazde požiarnej techniky k areálu Univerzity Komenského v prípade pokazeného autobusu v telese zastávky (je potrebné ich premiestniť späť až k betónovému múriku)
 - Pred domami NAGLS 56, 58 sú odumreté sukulenty
 - Pred domom NAGLS 56 je ponechaný betónový základ demontovanej rozvodnej skrine a nebol po odstránení stromu zasadený nový vzrastlý strom (10m), ako tam predtým rástol.
- Pod mostom Lafranconi sú odumreté sukulenty
- Za mostom Lafranconi pred križovatkou s Mlynskou dolinou smerom z mesta do Karlovej vsi je nezrekultivovaný stavebný dvor
- Pred križovatkou s Mlynskou dolinou je pri trati vadný povrch vozovky
- Pred nadchodom Botanická záhrada je na strane do Karlovej vsi stavebná suť a drôty
- Pod nadchodom Botanická záhrada je zle vyspádovaný chodník takže sa na ňom pri daždi alebo vytekaniu vody zo svahu tvoria jazerá.
- Za Križovatkou s Mlynskou dolinou po nadchod Botanická chýba zvislé ukončenie dlaždíc chodníka
- Za Križovatkou s Mlynskou dolinou po Svrčiu chýba chýba dorovnanie odbagrovaného terénu do pôvodného tvaru a zatrávnenie
- Pri kráteri po granáte pri Svrčej po rozvádzač neboli vrátené späť pôvodné odbagrované kríky Buddleia budleja v dĺžke asi 10 m
- Stĺpy na pešom prechode od križa pri Svrčej sa hýbu a sú nekompletné
- Na križovatke smerom do Devína sú cestné dopravné značky ukotvené krátkymi skrutkami Fi 10 do asfaltu (čo je len stuhnutá kvapalina)
- Pri zastávke Molecova smer do mesta sú odumreté sukulenty a chýba chodník od zastávky po prechod pre chodcov vrátane zjazdu pre vozíčkarov
- V úseku Molecova - Obratisko praskajú všetky betónové prechody cez električkovú trať.
- Na zastávke Centrum je zničené zábradlie smerom do Dúbravky
- Celá trasa električkovej dráhy od Molecovej po Obratisko je zrealizovaná v rozpore s projektom pričom pri montáži bola stlačená AVR Kraiburg Purasys 2020 pod hrúbku 20 mm (hrúbka materialu v kľudovom stave) - skoro na nulu - ako dokumentujú priložené snímky odvráteného materialu.
- Na úrovni križovania električky s cestou Nad lúčkami a vyššie boli okrem vyššiepopísaného defektu stačenia boli vytvorené pevné betónové spojky medzi vrchným betónom a podkladom v priemere ca 150 mm každých ca 3000 mm. Antivibračná rohož (vyrezané kruhové terčíky) boli dané navrch "stĺpikov" - ako ozdoba (miesto toho aby boli vložené naspodok pred naliatím betónu a vytvorili tak ucelenú vrstvu).
- Celá trať pri prejazde električiek duní a porušuje tak podmienku danú Regionálnym úradom verejného zdravotníctva v roku 2015 na zníženie hlukovej záťaže o 3,00 dB. Dôvodom sú zrejme spomenuté vibačné spojky každých 3000 mm ale aj náhodne poukladané betónové dištančné prefabrikáty, ktorými bola podkladaná oceľová výstuž trate a ktoré tak isto lokálne stlačili Antivibračnú rohož.

Všeobecné pripomienky a uvedenie systémových závad stavby

- Neboli vybudované križovania a prístupy pre vozíčkarov - nie je vybudovaný prechod pre chodcov cez cestu od zastavky PKO až po zastavku Lafranconi/ SVŠT, v Karlovej vsi na zastávke Molecova smer do mesta nie je vyhotovený chodník k prechodu pre chodcov a zjazd a nie je vyhotovená šikmá rampa pre vozíčkarov pri škole Tilgnerova.
- Všetky zastavky od Tunela až po M.Sch.Trnavského majú nesprávne navrhnuté - pre šoférov automobilov opticky zle prehľadné zábradlia - kde zvislé stojky tvoria opticky nepriehľadnú stenu. Sú príliš blízko pri sebe oproti starším stojkám kde boli odstupy zvislých sojín okolo 1,5 -2 m, ktoré boli z okruhlych trubiek priemeru okolo 60mm. Aktuálne L-profilu sú širšie a síce 80 x 80 mm. Malé deti za zábradiami nie je vidieť a nedá sa teda odhadnúť riziko vybehnutia do cesty. Tmavá/ čierna farba je tak isto nevhodná - mala byť svetlá a síce biela alebo červená (ev. zelená).
- Kotvenie zábradlí na zastávkach štyrmi skrutkami navŕtaných do betónových dielcov podkladu na každej strane je nedostatočné a nevydrží náraz vozidla. Skrutky sa ustrihnú. Pri starých zábradliach prenášali náraz kompletne zabetónované trubky. Stav je možno v súčasnosti dokumentovať situáciou na zastávke Centrum smer Obratisko. Kotviace skrutky sú tam po náraze odtrhnuté.
- Všetky zastávky sú tak isto problémovo navrhnuté v tom zmysle, že ani dospelým stojacim na hrane prechodu pre chodcov pri trati neumožňujú úplne bezproblémový vzdialenejší pohľad na prichádzajúce autá. Vadí im stĺp na začiatku zastávky.
- Zábradlia na zastávkach nemajú priebežnú vrchnú dosku/ plochu.
- Elektrické napájanie (osvetlenia) električkových zastávok je tak isto nezmyselné - pretože zastávky svietia aj v (nočnom) čase keď nechodia električky a na zasávkach osvetlenie logicky nie je potrebné..
- Počas výstavby DKR boli nevhodne zrušené prejazdy pre autá cez električkovú trať pri VUVH na NAGLS, na Jurigovom námestí a pri Mäsiarstve Juriša na Karloveskej ulici. Autá z častí pred križovankami zbytočne zahusťujú križovatky Botanická a Centrum.
- Všetky prechody pre chodcov majú zvýšenú hlučnosť pri prejazde vozidiel v dôsledku vodiacich slepeckých pruhov
- Obrubníky celej trate od zastávky Chatam Sófer až po Obratisko resp. M.Schn. Trnavského nie sú vyspáované a nejedná sa o stavebnú konštrukciu, ale o poskladé obrubníkové kamene (Poznamenáva sa, že pre potreby obrubníka sú kamene príliš veľké a príliš dohľadka opracované takže váha vozidla ich vylomí z lôžka pokiaľ po obrubníku prejde ako sa pravidelne deje na horizonte križovatky Segnerova alebo križovatky Žižkova).

4.

Antibibračné opatrenia a nasadenie antivivračnej rohože Kraiburg Purasys 2020

Vo vzťahu k projektu trate DKR

- Neexistuje výpočet preukazujúci dostatočné tlmiace vlastnosti (Drážďanskej) konštrukcie trate od Molecovej až po Obratisko (2,815-4,960 km)
- Neexistuje výpočet preukazujúci dostatočné tlmiace vlastnosti (Viedenskej) konštrukcie trate od Chatama Sófera až po Molecovu dodatočne povolenej BSK
- Podklady týkajúce sa technických vlastností nasadenej Anmtivibračnej rohože Kraiburg Purasys 2020 su evidentne podvodné dokumenty. Vo vzťahu k Technickým listom Kraiburg Purasys 2020 grafy nezodpovedajú tabuľkovým hodnotám. Material pojednávajúci o vlastnostiach nasadenej hmoty je evidentný falzifikát. Rozbor sa prikladá.

Dôkaz: Material Kraiburg

Rozbor

Vo vzťahu k zadefinovaniu technických vlastností a nákupu materialy Kraiburg

- Spoločnosť TSS Grade, Bratislava doposiaľ samostatne projekt takéhoto rozsahu bezchybne nerealizovala, nemala s týmto materialom - vlastnosťami, spôsobom montáže skúsenosti.

Vo vzťahu k montáži

- Spoločnosť TSS Grade, Bratislava nemala a nemá potrebný know how na montáž daného typu tlmienia trati

- Na montáž použila TSS Grade, Bratislava nevhodné konštrukčné riešenie nosných portálov (podvalov) Brens, ktoré boli naložené dištančnými skrutkami na Antivibračnú mhotu plus priamo na antivibračnú hmotu sa kládol oceľový výstužný rošt, ktorý sa vypodkladal betónovými prefabrikátmi. Váha konštrukcií tieto prefabrikáty tak isto náhodne zatlačila do Antibibračnej hmoty. Naliata betónová zmes zafixovala daný stav - teda AVR stlačenú na menší prierez - miestami až na 2 mm/nulu. Dôsledkom sú prenášané vibrácie z podvozkov električiek, teda je generované dunenie pri prejazde električiek - najmä električie so záťažou 10 ton. (Škoda T-29, T-30) a teda celá trasa električkovej dráhy od Molecovej po Obratisko je zrealizovaná v rozpore s projektom kde bola nadefinovaná spojitá hrúbka rohože pri určitých tlmiacich vlastnostiach 20-25 mm .

Pri montáži bola AVR Kraiburg Purasys 2020 bola teda stlačená váhou naložených konštrukcií ako dokumentujú priložené snímky odvrtaného materialu a výkresy skutkového stavu. Po celej trase sa vytvorili vibračné spojky prenášajúce otrasy z kolies električiek do položia. Týmto došlo k úplnému vyradeniu AVR Kraiburg Purasys 2020

Najmä ťažké električky pri prejazde traťou DKR dunia a so 100% istotou je možno tvrdiť, že trať nespĺňa pri schvaľovaní projektu v roku 2015 stanovenú povinnosť znížiť generovaný hluk o 3,00 dB - pozri Stanovisko Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava zo dňa 2.10.2015.

(Tieto električky Škoda (resp. akékoľvek električky s nápravovým tlakom nad 8 ton) je potrebné z verejnej dopravy v Bratislave - minimálne na trase do Karlovej vsi vylúčiť.

Všeobecne je možné uviesť, že električky s nápravovým tlakom viac ako 8 ton sú pre staré Bratislavské trate s rozchodom len 1000 mm v súčasnosti nevhodné. Ako exemplárny príklad neudržateľného stavu sa dá spomenúť Obchodná ulica kde sa od vibrácií pri prejazde vozidiel trasú domy.)

4. Návrh

Z predložených pripomienok, snímok a dokumentov je vidieť, že trať je v úseku Chatam Sófer - Obratisko Karlova Ves závadová, je nespôsobilá prevádzky, v časti pred J&T sa už rozpadáva pričom betónové úlomky sa môžu dostať do koľajníc a spôsobiť haváriu / vykoľajenie električiek.

Zúčastnení pracovníci Zhotoviteľa a Stavebného dozoru (i pracovníci dotknutých orgánov) vedeli už od konca roka 2019 a najneskôr od začiatku roka 2020, že trať je defektná.

S týmto vedomím pristupovali k rokovaniam s MDaV SR/ OPII, ku konaniam Špecialneho stavebného úradu, zatajovali stav veci, predkladali nepravdivé informácie.

Voči účastníkom konania informácie systematicky a koordinovane zatajovali.

Tieto fakty dokumentuje aj priložená reklamácia systémovej závady Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy č.j.: MAG 103344/2020 zo dňa 19.3.2020 u Zhotoviteľa TSS Grade, a.s.,

(Participant sa pokúsili vytvoriť dojem, že „Zápisom z pracovného stretnutia“ konaného dňa 22.7.2020 v Bratislave - bola problematika reklamovaná listom MAG 103344/2020 vyriešená.)

Zhotoviteľ však na Reklamáciu zo dňa 19.3.2020 nereagoval a Magistrát hlavného mesta SR sa ju pokúsil neskôr cestou AK Taylor Wessing eliminovať.

Reklamácia však nebola doposiaľ vyriešená

Okrem toho samotné vlastnosti AVR Kraiburg Purasys 2020 boli a sú dokumentované podvodnými podkladmi.

Odvolanie sa podáva včas - v lehote 15 dní od doručenia Rozhodnutie 05988/2021/ŠSMD/17333-17 / jeho vyvesenia na úradnej tabuli dňa 16.6.2021

Účastníci konania navrhujú Bratislavskému samosprávnemu kraju Rozhodnutie 05988/2021/ŠSMD/17333-17 ergo Časovo obmedzené povolenia prevádzky električkovej dopravy na Dúbravsko Karloveskej radiale do 31.7.2024 ako aj vyradenie odkladného účinku odvolania v autoremedúre zrušiť.

Alternatívne Účastníci konania žiadajú aby Odvolací orgán MDaV SR Rozhodnutie 05988/2021/ŠSMD/17333-17 zrušil a vec vrátil späť na riadne zistenie skutkového stavu a opätovné rozhodnutie.

Trat' je potrebné rozobrať a postaviť znova a bezvadne.


Ing. Ivan Matusik


Ing. Maria Matusiková, v.z
Ing. Ivan Matusik