

1. Na strane koho je riziko nemožnosti konštrukcie GVD, ktoré môže vzniknúť jednak nekonštruovateľným návrhom GVD vzhľadom na navrhované jazdné časy?
Je potrebné akceptovať predložený CP a zabezpečiť taký vozidlový park a technické vybavenie vlakov, ktoré umožnia dodržať križovanie vlakov a CP ako celok s toleranciou max. 2 minúty v konkrétnych dopravných bodoch.
2. Na strane koho je riziko nemožnosti konštrukcie GVD, ktoré môže vzniknúť negatívnymi zmenami na železničnej infraštruktúre v budúcom období?
V tomto prípade pôjde o riziko na strane objednávateľa a predmetom následnej dohody bude taký GVD, ktorý bude zmenená infraštruktúra umožňovať.
3. Na strane koho je riziko nemožnosti konštrukcie GVD, ktoré môže vzniknúť požiadavkou na zvýšenie „očakávaného cieľového stavu“ kapacity súprav „C“ a „D“?
V prípade do úrovne kapacít C a D nesie riziko dopravca. V prípade ak dôjde k potrebe zvýšiť kapacity nad rámec C a D je riziko na strane objednávateľa a predmetom následnej dohody bude taký GVD, ktorý bude zmenená infraštruktúra umožňovať.
4. Môže dopravca pristúpiť k výmene vozidiel zabezpečujúcich dopravnú obsluhu počas obdobia trvania zmluvy, za predpokladu, že zmena nebude mať negatívny dopad na plnenie štandardov a kvalitu obsluhy?
Áno.
5. Aký rok je východiskový pre výpočet ponuky dopravcu pre jednotlivé obdobia?
Východiskovým rokom pre výpočet ponuky je rok 2021.
6. Čo znamená a akým spôsobom je pre výpočet ponuky záväzný „očakávaný cieľový stav“ kapacity súprav pre obdobie 10.12.2023 – 31.12.2032?
Toto bude predmetom nastavenia hodnotiacich kritérií, ktoré budú zverejnené všetkým uchádzačom.
7. „Očakávaný cieľový stav“ kapacity súprav, resp. navyšovanie požadovanej kapacity sa bude odvíjať od reálneho počtu prepravovaných cestujúcich, alebo k zmene dôjde jednorazovo?
Jednorazovo.
8. Ako má „očakávaný cieľový stav“ kapacity súprav uchádzač zohľadniť v ponuke?
Toto bude predmetom nastavenia hodnotiacich kritérií, ktoré budú zverejnené všetkým uchádzačom.
9. Bolo by možné prehodnotiť cestovné poriadky a zvoliť nami navrhovaný scenár ako finálne riešenie, na ktorý by sa predkladala konečná ponuka?
Nie.
10. V prípade, že bude preferovaná netto zmluva (pevne indexovaná cena na vlkm prenesením rizika tržieb na dopravcu), bolo by možné zapracovať do návrhu Zmluvy nasledovný koncept? „Ak tržby narastú nad vopred určenú úroveň (%), MDV SR sa bude kladne podieľať na každom takomto náraste (postupne), a to so stanovením absolútneho stropu, nad ktorým sa všetky tržby presahujúce tento absolútny strop poskytnú Ministerstvu dopravy a výstavby SR.“
V princípe áno. Detaily a presný mechanizmus budú riešené v rámci návrhu zmluvy v súlade s Nariadením EP a Rady č. 1370/2007.
11. V prípade, že bude preferovaná netto zmluva (pevne indexovaná cena na vlkm prenesením rizika tržieb na dopravcu), bolo by možné zapracovať do návrhu Zmluvy nasledovný koncept? „Ak tržby poklesnú pod vopred určenú úroveň (%) MDV SR sa zaviazá poskytnúť vyššiu úhradu na preklopenie rozdielu medzi skutočnými tržbami a dopravcom predpokladanými tržbami. Táto úhrada by sa mohla poskytovať postupne, až do momentu, v ktorom tržby neklesnú pod absolútnu vopred stanovenú úroveň (%), kedy by MDV SR poskytovalo 100% úhradu nákladov a primeranej miery zisku.“
Nie, okrem prípadov, že vplyv na výšku tržieb bol z vyššej moci, alebo zo strany rozhodnutia štátu (objedávateľa, resp. regulátora).
12. Môžete poskytnúť vyššie uvedené dáta?

- a) Počet cestujúcich v období: 2018 – 2019 – 2020 – 2021 (po mesiacoch alebo kvartáloch),
- b) Tržby v období: 2018 – 2019 – 2020 – 2021 (po mesiacoch alebo kvartáloch),
- c) Dáta uvedené v písm. a) a b) vyššie pre typický týždeň a typický víkend pre rok 2018, 2019, 2020, 2021,
- d) Rozdelenie počtu cestujúcich na skupiny podľa typov cestovných lístkov v období: 2018 – 2019 – 2020 – 2021 (po mesiacoch alebo kvartáloch),
- e) Frekvencia cestujúcich na ročnej úrovni medzi jednotlivými stanicami / zastávkami v období: 2018 – 2019 – 2020 – 2021,
- f) Cenník cestovných lístkov.

V princípe áno, poskytneme všetky dostupné údaje ako podklady k vypracovaniu ponuky.

13. Pri veku vozidiel sa limit 40 rokov týka aj hnacieho koľajového vozidla, ktoré nie je určené na prepravu cestujúcich?

Nie. Pre hodnotenie veku vozidiel sa použije zverejnená tabuľka len pre „Vozidlá určené pre prepravu cestujúcej verejnosti“.

14. Hodnotenie veku vozidla (tabuľka), ktorá určuje zníženie veku vozidla na základe modernizácie – tieto údaje sa sčítavajú?

Hodnotenie veku vozidla bude závislé od dátumu jeho výroby, pričom v prípade realizácie modernizácie alebo rekonštrukcie vybraných prvkov sa bude prepočítavať podľa pravidiel uvedených vo zverejnenej tabuľke. Áno, údaje sa sčítavajú, avšak kumulatívna hodnota zníženia veku vozidla nepresiahne 15 rokov v prípade vozidiel vyrobených pred rokom 2000 a 10 rokov v prípade vozidiel vyrobených v roku 2000 a neskôr.

15. Aký dopad bude mať toto zníženie veku vozidla na prípadné hodnotenie veku vozidiel?

Nebude mať dopad.

16. Môže stroj s rokom výroby napríklad 2000 po rozsiahlej modernizácii byť bodovaný ako nové vozidlo?

Vek vozidla sa nebude bodovať.

17. Kedy sa predpokladá aspoň čiastočná elektrifikácia a zdvojkolažnenie predmetnej trate?

Po dobu plnenia zmluvného vzťahu sa s čiastočnou elektrifikáciou ani zdvojkolažnením predmetnej trate neuvažuje.

18. Ako bude štát postupovať, ak by v priebehu kontraktu došlo k predmetnej úprave napríklad elektrifikáciou? Aký dopad by to malo na bežiacu zmluvu?

Zmluva a s ňou súvisiace dopravné výkony sa budú realizovať v nezávislej trakcii počas celého zmluvného vzťahu. Prípadná elektrifikácia nebude mať žiaden dopad na zmluvný vzťah.

19. Najfrekventovanejší úsek trate s najvyšším podielom cestujúcich je Kvetoslavov-Bratislava. Tento úsek patrí pod systém IDS. Je povinnosťou dopravcu sa do IDS zapojiť? Ako bude kalkulované financovanie za tento úsek a za cestujúcich?

Áno, je povinnosťou dopravcu sa zapojiť do IDS. Detaily financovania a princípy clearingového tržieb IDS poskytne objedávateľ ako súčasť podkladov k hodnotiacim kritériám a návrhu zmluvy.

20. Je možné zaviesť systém zdvojenia vybraných vlakov formou kmeňový vlak + násled, ktorý by šiel za kmeňovým vlakom na rozhlad pre kapacitné problémy pri súčasnej dĺžke nástupišť?

Nie.

21. Ako je to s ETCS? Musia byť vozidlá počas trvania zmluvy vybavené ETCS? Má s týmto dopravca kalkulovať (prípadne ako)?

Nie. V prípade ak k takejto povinnosti dôjde, bude toto riešené následnou úpravou zmluvného vzťahu.

22. Bude objednávateľ špecifikovať, či požadovať nejaký rozsah (či obsah) propagácie (marketingovej podpory) linky?
Nie.
23. Aká je plánovaná forma poskytovania dát objednávateľovi o evidencii cestovných dokladov cestujúcich?
Forma poskytovania dát o evidencii cestovných dokladov bude špecifikovaná v zmluve.
24. Aká je preferovaná forma zmluvy (netto nebo brutto)?
Forma zmluvy bude predložená ako súčasť podkladov k hodnotiacim kritériám a návrhu zmluvy.
25. Budú dopravcovi zaslané dáta o súčasných počtoch cestujúcich? Budú dopravcovi zaslané informácie o princípoch clearingu v integrovanom dopravnom systéme tak, aby dopravca mohol správne odhadnúť predpokladaný príjem z IDS?
Platí odpoveď k č. 12 a 19.
26. Budú dopravcovi poskytnuté informácie o počte/podiele cestujúcich využívajúcich bezplatnú prepravu?
Áno.
27. Akým spôsobom bude zaistené, aby dopravcom vybrané vozidlá stíhali jazdné doby? Je predpísaná požiadavka na merný výkon a pod.?
Doprovca musí vybrať také vozidlá, ktoré dokážu splniť predložený CP a umožnia dodržať križovanie vlakov a CP ako celok s toleranciou max. 2 minúty v konkrétnych dopravných bodoch. Objednávateľ poskytne údaje o trakčných charakteristikách vozidiel, podľa ktorých bol zostavený CP ako súčasť podkladov k hodnotiacim kritériám a návrhu zmluvy.
28. Akým spôsobom objednávateľ zaistí, aby riešenie zvolené dopravcom bolo realizovateľné s ohľadom na obmedzenú kapacitu žst. Bratislava hl.st.?
Objednávateľ nezaisťuje požiadavky na riešenia zvolené dopravcom, ktoré smerujú k správcovi infraštruktúry.
29. Aké sú predpokladané požiadavky na staničný servis?
Požiadavky na prípadný staničný servis budú predložené ako súčasť podkladov k hodnotiacim kritériám a návrhu zmluvy.
30. Aké sú požadované znalosti pre zákaznícky personál (vlakový i na staniciach) z hľadiska jazykovej vybavenosti (angličtina, nemčina, maďarčina,...)?
Objednávateľ požaduje mať znalosti len zo slovenského jazyka.
31. Aký je predpokladaný časový harmonogram realizácie zastávky a odbočky Ružinov? (pretože cestovný poriadok pre GVD 2022/2023 už predpokladá existenciu tejto odbočky). Ako sa zmení cestovný poriadok, ak nebude odbočka včas realizovaná?
Výstavba sa predpokladá v rokoch 2023 – 2024. Cestovný poriadok v uvedenej odbočkou/zastávkou nepočíta. V prípade jej realizácie bude cestovný poriadok upravený v úseku Podunajské Biskupice – Bratislava hl. st. bez vplyvu na obchádzanie vozidiel.
32. Pripúšťa objednávateľ spájanie/rozpájanie jednotiek v žst. Kvetoslavov u zastávkových vlakov Bratislava – Dunajská Streda? (z hľadiska posilnenia kapacity len v najvyťaženejšom úseku Bratislava – Kvetoslavov).
Áno. Konkrétne podmienky budú predložené ako súčasť podkladov k hodnotiacim kritériám a návrhu zmluvy.