



Bratislavský
samosprávny
kraj

Juraj Droba
predseda

OBEC VLKY 900 44 Vlky 83	
DOŠLO DŇA: 02-12-2021	RZ: ZH: LU:
Ev. č. záznamu:	
Č. spisu: 935	
Prílohy:	Vybavuje:

Bratislava, 2. december 2021

Vážený pán primátor,
vážená pani starostka, vážený pán starosta,
vážená pani poslankyňa, vážený pán poslanec,

Bratislavským samosprávnym krajom (ďalej len „BSK“) rezonuje téma nefungujúcej prímestskej dopravy. Rád by som zhrnul základné informácie o verejnom obstarávaní, priblížil Vám celý proces, ako aj kroky župy, ktoré sme doteraz podnikli. V závere listu nájdete odpovede na najčastejšie otázky, ktoré dostávame od obyvateľov kraja.

Vám, pán primátor, pani starostka a pán starosta, sa chcem touto cestou zároveň poďakovať, že ste v rámci svojich možností zabezpečili dopravu pre svojich obyvateľov. V tejto veci môžete kontaktovať riaditeľku pre obchod a komunikáciu spoločnosti Arriva Petru Helec na petra.helec@arriva.sk a generálneho riaditeľa spoločnosti Arriva Laszla Ivana na laszlo.ivan@arriva.sk, ktorí s Vami budú hľadať formu, akou Vám tieto náklady môžu refundovať.

Je mi veľmi ľúto, že kraj čelí takémuto vážnemu problému s dopravou. Chcem Vás ubezpečiť, že od chvíle, kedy sme sa o probléme dozvedeli, je pre nás úplnou prioritou. Obávam sa však, že aby sa takéto situácie neopakovali v iných samosprávach, sú nutné systémové zmeny v procese verejného obstarávania. Poukazujem na ne v ďalšom texte.

Súťaž bola transparentná

Verejná súťaž na nového autobusového dopravcu sa realizovala cez elektronický portál EVO, ktorý zabezpečil rovnaké podmienky pre všetkých uchádzačov. Otázky a odpovede videli všetci uchádzači bez ohľadu na to, kto sa pýtal. Verejný obstarávateľ však nevedel, kto otázku kladie. Verejný obstarávateľ až do skončenia lehoty na predkladanie ponúk nevedel, koľko uchádzačov sa prihlásilo, ktorí uchádzači poslali ponuku a ani čo bolo ich obsahom. **Predpokladaná hodnota zákazky vrátane potenciálneho využitia všetkých opcí predstavovala 388,7 mil. eur.**

Spoločnosť ARRIVA Mobility Solutions, s.r.o. (ďalej aj ako „Arriva“) ako víťaz súťaže predložila ponuku vo výške **334 039 143,16 EUR**, čo je o 54 miliónov menej, ako bola predpokladaná hodnota zákazky.

Odborným garantom v procese verejného obstarávania bola **Bratislavská integrovaná doprava, a.s. (BID)**, ktorá zastrešuje organizáciu dopravy v BSK prostredníctvom integrovaného dopravného systému.

Súťaž bola vyhlásená v dostatočnom predstihu

Z hľadiska prípravy kládol samosprávny kraj dôraz na to, aby bola súťaž v porovnaní s inými krajinami, či už na území SR alebo ČR, vyhlásená s čo najväčším predstihom pred dňom začatia prevádzky. Uvedená skutočnosť má totiž v spojitosti s charakterom zákazky podstatný vplyv na to, aby sa do súťaže mohlo prihlásiť čo najviac uchádzačov a súčasne došlo k ukončeniu súťaže skôr, ako dôjde k ukončeniu pôvodnej zmluvy, s poskytnutím dostatočného času na mobilizáciu pre dopravcu v prípade, ak by tender vyhral iný subjekt, ako dovtedajší dopravca.

Samosprávny kraj si uvedomoval, že príprava na prevádzku je proces, ktorý vyžaduje dlhšie časové obdobie, a to najmä z dôvodu potreby zaobstarania vysokého počtu autobusov novým dopravcom. Z toho dôvodu **samosprávny kraj zverejnil oznámenie o pripravovanej súťaži v európskom vestníku ešte v decembri 2018**, t. j. takmer 3 roky pred vypršaním aktuálnej zmluvy. **Samotná súťaž bola následne vyhlásená takmer 19 mesiacov pred skončením aktuálnej zmluvy, čo je bezprecedentne najdlhšie spomedzi všetkých krajov.**

Revízne postupy

Samosprávny kraj zodpovedne počítal aj s veľkou a oproti iným krajom neporovnateľne dlhšou časovou rezervou počítajúcou s revíznymi postupmi, ktoré sa v tomto smere vzhľadom na obrovskú hodnotu kontraktu, ako aj jeho rozsah, nedali vylúčiť.

Pre predstavu, zmluvná dokumentácia v tomto prípade atakuje hranicu 1000 strán, a preto sme očakávali, že uchádzači budú mať viacero otázok so žiadosťou o vysvetlenie podkladov. V rámci súťaže prijal kraj viacero takýchto žiadostí (takmer 30 samostatných žiadostí), na základe ktorých poskytoval uchádzačom potrebné informácie. Tento proces trval niekoľko mesiacov, pričom úrad každú jednu žiadosť vybavil a požiadavky uchádzačov vyčerpávajúco vysvetľoval napriek tomu, že sa niektoré otázky často opakovali/recyklovali. **V rámci priebehu súťaže však boli kraju následne doručené viaceré námietky od niektorých uchádzačov, ktoré trvanie súťaže neúmerne natiahli.** Celkovo tri námietkové konania zabrali spolu 340 dní, čo je **takmer 12 mesiacov**. To je už lehota, s ktorou sa počítať nedalo. V rámci námietok sa dokonca navrhovateľ snažil doceliť zrušenie verejného obstarávania z rôznych vyfabulovaných dôvodov, a to napríklad :

- a) *BSK môže kedykoľvek vypovedať zmluvu dopravcovi aj bez uvedenia dôvodu, čo vytvára neúmerne riziko na strane dopravcu, a preto sa nemôže jednať o zákazku a súťaž musí byť zrušená; realita? Zmluva žiadne takéto ustanovenie nikdy neobsahovala.*

- b) *Údajne môže BSK kedykoľvek skončiť v nútenej správe, čo vytvára neúmerné riziko na strane dopravcu, a preto sa nemôže jednať o zákazku a súťaž musí byť zrušená; realita?* Žiadna zmluva o službách by v takom prípade nemohla byť nikdy žiadnym krajom ani mestom ani obcou obstarávaná ako zákazka, pretože každý kraj, obec alebo mesto môže teoreticky skončiť v nútenej správe, čo je však absurdné.
- c) *Údajne pre to, že zmluva obsahuje sankcie pre dopravcu v prípade, ak zmluvu poruší (zmluvné pokuty, povinnosť náhrady škody), je vytvorené vysoké riziko na strane dopravcu, a preto sa nemôže jednať o zákazku a súťaž musí byť zrušená; realita?* Predsa každá zmluva obsahuje sankcie pre dodávateľa v prípade neplnenia jeho povinností, to však neznamena, že sa nesmie jednať o zákazku obstarávanú podľa zákona o verejnom obstarávaní. Výšku sankcií sme pritom nastavili v súlade so štandardmi v danom odvetví a je porovnateľná so sankciami v iných obdobných zmluvách na Slovensku.
- d) *Údajné riziko, že prímestskou autobusovou dopravou môžu jazdiť čierni pasažieri, je neúmerným rizikom pre dopravcu, a preto sa nemôže jednať o zákazku a súťaž musí byť zrušená; realita?* Riziko výšky tržieb je v plnej miere na BSK a výška tržieb nemá absolútne žiadny vplyv na odmenu dopravcu, nakoľko ten má fixne stanovenú cenu za prejazdený kilometer bez ohľadu na to, koľko ľudí v danom autobuse odvezie (zároveň však BSK zaviedlo minimálnu mieru denných revízorských kontrol tak, aby nezaznamenalo z tohto dôvodu významné výpadky tržieb ani BSK),
- e) *Údajne by malo byť z vyhodnocovaných kritérií vypustené vyhodnocovanie nákladov dopravcu na PHM (cena nafty a priemerná spotreba), ktoré musel každý dopravca do súťaže predložiť. Realita?* Náklady na pohonné hmoty tvoria približne až 15% celkovej hodnoty zákazky (t.j. skoro 57 000 000 EUR), a preto je zrejme, že náklady na PHM museli byť jedným z kritérií vyhodnotenia ponúk, čo potvrdil aj Úrad pre verejné obstarávanie. Samotný Úrad pre verejné obstarávanie pri tejto námietke priamo vo svojom rozhodnutí konštatoval aj fakt, že presne ten istý subjekt, ktorý v našom tendri požadoval odstránenie nákladov na PHM z kritérií na vyhodnotenie ponúk, v tendri v inom kraji žiadal pravý opak, a síce zahrnutie všetkých dôležitých položiek do kritérií na vyhodnotenie zákazky. V jednom prípade nám dokonca prišli námietky voči vyhodnoteniu súťaže v čase, kedy súťaž ešte vyhodnotená nebola. Aj týmto podnetom sa však musel Úrad pre verejné obstarávanie (ÚVO) zaoberať, čo samozrejme spôsobilo úplne zbytočné pozastavenie súťaže o niekoľko týždňov.

Toto je len jednoduchý a zrozumiteľný výňatok z celého radu ďalších námietok, ktoré boli v rámci jednotlivých revízií konaní počas tendra podané. Uvedené sme Vám zhrnuli len pre vytvorenie predstavy o tom, na základe akých tvrdení a účelových fabulácií muselo byť celé verejné obstarávanie zdržiavané o viac ako rok. Vo všetkých námietkových konaniach bola župa v plnej miere úspešná a nikdy nebolo zo strany Úradu pre verejné obstarávanie ani zo strany Rady úradu pre verejné obstarávanie zistené žiadne pochybenie, ktoré by malo alebo mohlo mať vplyv na výsledok verejného obstarávania. Úrad pre verejné obstarávanie dal definitívne za pravdu Bratislavskej župe 9. septembra a až po tomto dátume mohli začať rokovania o podpise zmluvy. Novonastupujúci dopravca získal preto pomerne krátky čas na

mobilizáciu, čo však nevylučuje skutočnosť, že dopravca v čase podpisu zmluvy vedel, aký krátky má čas na prípravu poskytovania služby. **Aj napriek krátkosti času a našim opakovaným dopytom ohľadom plnenia služby v rozsahu danom zmluvou, dopravca zmluvu podpísal.**

Koronavírus a prechodné obdobie

Bratislavská župa pri vyhlásení súťaže reagovala na pripomienky jednotlivých uchádzačov v súťaži a zobrala do úvahy aj dopad aktuálnej situácie ohľadom ochorenia COVID-19 na výrobné kapacity závodov produkujúcich autobusy i prípadný dovoz používaných autobusov zo zahraničia. Preto sa samosprávny kraj rozhodol v rámci dodatočného tzv. „prechodného obdobia“ uvoľniť podmienky technických a prevádzkových štandardov vozidiel dopravcu.

Toto prechodné obdobie bude trvať v zmysle zmluvy maximálne prvých 365 dní odo dňa začatia prevádzky a umožní dopravcovi upraviť jeho vozový park tak, aby najneskôr do skončenia prechodného obdobia všetky jeho vozidlá v plnej miere spĺňali technické a prevádzkové štandardy v plnom rozsahu. Tieto uvoľnené podmienky však budú pre cestujúcich dočasné a kvalita služby počas prechodného obdobia zostane minimálne na doterajšej úrovni. Účelom tohto opatrenia bolo zabezpečiť čo najľahšiu mobilizáciu ktorémukoľvek dopravcovi tak, aby mohol napriek komplikáciám spojených s pandémiou technicky zabezpečiť prevádzku dopravy na prijateľnej úrovni, t. j. najmenej v štandarde, ktorý platil do 14.11.2021.

BSK pripravil bezchybné podklady pre riadne a transparentné obstaranie dopravcu. Bohužiaľ, rozhodnúť o tom, že sú bezchybné a že celý proces obstarávania viedol BSK v súlade so zákonom a že všetky podané námietky sú účelové a neopodstatnené, zabralo na Úrade pre verejné obstarávanie **viac ako 340 dní**. Na túto lehotu nemal BSK žiadny dosah. Aj preto sme na novembrovom zasadnutí SK8 prijali uznesenie, ktorým **žiadame kompetentné orgány štátu o novelizáciu legislatívy, ktorou bude čo najviac možné eliminovať obštrukčné a účelové podania smerujúce k umelému zdržaniu verejných obstarávaní.**

Priame rokovacie konanie na prechodné obdobie

BSK dňa 22. 04. 2021 zverejnil oznámenie o vyhodnotení ponúk predložených do verejného obstarávania. Na základe tohto vyhodnotenia sa stala úspešným uchádzačom spoločnosť Arriva. Za normálnych okolností by tak mohla byť zmluva podpísaná ešte v máji 2021. Avšak aj samotný výsledok vyhodnotenia ponúk bol napadnutý zo strany jedného z uchádzačov. Verejné obstarávanie sa tak na základe týchto námietok znova neúmerne naťahovalo aj ďalej, pričom BSK nemohol podpísať zmluvu s víťazným uchádzačom a musel rešpektovať zastavenie plynutia lehôt a rozhodovacie procesy na Úrade pre verejné obstarávanie. Nakoľko Úrad pre verejné obstarávanie rozhodoval veľmi dlho, župa v priebehu mesiaca august 2021 pristúpila k **započatiu procesu priameho rokovacieho konania**, ktorého predmetom bol výber **dočasného dodávateľa dopravných služieb pre kraj na prechodné obdobie** jedného, resp. dvoch rokov. Netušili sme totiž, kedy a ako Úrad pre verejné obstarávanie rozhodne. Na priame rokovacie konanie sme vtedy mali zákonný dôvod práve z toho titulu, že **nie našim**

zavinením sme sa dostali do mimoriadneho stavu, kedy napriek riadnemu a včasnému vyhláseniu tendra bolo ohrozené poskytovanie služieb prímestskej autobusovej dopravy od 15. 11. 2021. V rámci priameho rokovacieho konania boli oslovení dvaja potenciálni dodávatelia, spoločnosť Arriva ako víťazný uchádzač z veľkého tendra a súčasný dopravca Slovak Lines, a.s. Prebehla séria viacerých rokovaní s oboma subjektami, pričom sa schýľovalo k predloženiu ponúk, na základe ktorých by BSK zazmluvnil jedného z dodávateľov na prechodné obdobie, počas ktorého by mohlo veľké obstarávanie dobehnúť a zároveň by dodávateľ vo veľkom tendri mal čas na prípravu. Avšak práve v tejto dobe (09. 09. 2021) prišlo finálne rozhodnutie Úradu pre verejné obstarávanie, ktoré zamietlo podané námietky voči výsledku vyhodnotenia ponúk v celom rozsahu a potvrdilo **správnosť vyhodnotenia ponúk a „prvenstvo“ Arrivy**. Z toho dôvodu zanikol zákonný dôvod pre BSK na základe ktorého viedlo priame rokovacie konanie a museli sme v zmysle zákona o verejnom obstarávaní pristúpiť k osloveniu úspešného uchádzača – Arrivy. Tá mala na výber, zmluvu podpísať nemusela. Zástupcovia spoločnosti ARRIVA sa napriek krátkosti termínu rozhodli, že zmluvu so samosprávnym krajom podpíšu a zaviazali sa služby poskytovať. Vedomí si všetkých rizík.

V pondelok 15. novembra začal v kraji premávať nový dopravca, spoločnosť Arriva. Z dôvodu, že dopravca nás pár dní pred 15. novembrom informoval, že nebude mať k 15. novembru dostatok vodičov, naliehali sme, aby nám najneskôr v piatok 12. novembra dal informáciu o stave vypravenosti a počte spojov, ktoré nebudú obslužené, a to za účelom ich zverejnenia na stránke BSK a všetkých informačných kanáloch nám dostupných, aby došlo k informovaniu verejnosti. **V tejto súvislosti sme priamo zadali pokyn Arrive, aby stanovila, ktoré spoje nebudú vypravené.** Obrátili sme sa tiež na našich expertov z Bratislavskej integrovanej dopravy, aby dohliadli na zadanie pre dopravcu tak, aby boli vždy **obslužené školské spoje, raňajšie a poobedné spoje potrebné na dovoz a odvoz ľudí do a zo zamestnania**. V piatok 12. novembra nás dopravca ubezpečil, že je na pondelok pripravený a obslužnosť spojov bude na úrovni približne 90%. Na základe tejto informácie sme ihneď pristúpili k zverejneniu obmedzených cestovných poriadkov tak, aby si ľudia vedeli počas víkendu naplánovať cestu na príslušné spoje, prípadne skontrolovali, či spoje, na ktoré boli zvyknutí, budú v pondelok 15. novembra vypravené. **V sobotu 13. novembra nám však dopravca oznámil, že sa tak nestane a očakáva výpadky na úrovni okolo 30 – 35%.** Ako dôvod uviedol, že po zadelení spojov jednotlivým vodičom sa zdvihla z ich strany vlna nevôle a zaznamenal riziko straty aj už zamestnaných vodičov. Túto skutočnosť však mal dopravca predvídať vzhľadom na pretrvávajúce problémy s náborom a mal s nimi počítat už pri informácii, ktorú nám deklaroval v piatok 12. novembra. V tejto súvislosti sme opätovne zadali dopravcovi vypracovať nové cestovné poriadky spojov, ktoré budú vypravené tak, aby ich skutočná výprava bola v súlade s tým, čo nám deklaruje. Problémy so samotnou 100% výpravou ako aj s výpočtom obmedzených spojov sa však ukázali aj v pondelok 15. novembra. Tie pretrvávajú aj k dnešnému dňu.

Od začiatku sme na dopravcu vyvíjali enormný tlak, aby prišlo k náprave čo najrýchlejšie. Toto sú kroky v chronologickom poradí, ktoré sme podnikli, aby sme prispeli k riešeniu:

- V pondelok 15. novembra sme požiadali spoločnosť, aby do 9 pracovných dní zabezpečila nápravu (výrazné zvýšenie počtu vypravených spojov).
- Na Úrade BSK sme vytvorili krízový štáb, ktorý na dennej báze komunikuje so spoločnosťou Arriva.

- Dôrazne sme žiadali, aby bolo zabezpečené včasné zverejňovanie cestovných poriadkov a ich priebežná aktualizácia a spoľahlivosť.
- Priebežne riešime otázky a podnety obyvateľov.
- Opakovane prízvukujeme nutnosť zaučenia vodičov pri obsluhu tarifných zariadení a trás jednotlivých spojov.
- Podporu sme poskytli pri hľadaní nových vodičov, ako aj potenciálnych subdodávateľov.
- Trvali sme na tom, aby spoločnosť Arriva prijala silné motivačné nástroje, ako pozíciu vodiča zatriktívniť. Podarilo sa nám vyrokovať nástupný bonus 4000,- eur (pričom tento je hradený výlučne z nákladov dopravcu, ktoré sa nepremietajú do zmluvnej ceny pre BSK), ako aj aby o rok skôr, t. j. už od roku 2022, priznala zamestnancom 5%-nú pravidelnú valorizáciu platov a ďalšie výhody.
- Odborný tím Bratislavskej integrovanej dopravy poskytuje Arrive plnú podporu pri optimalizácii dopravnej obslužnosti.
- Osobne sme skontrolovali technologickú prevádzku pre nové autobusy a kvalitu zázemia pre vodičov v Bratislave aj Malackách. Boli vyhovujúce.
- Pravidelne informujeme obyvateľov kraja.
- Vo štvrtok 25. novembra začali v kraji dočasne premávať mikrobuses, ktoré zabezpečujú obslužnosť na najcitlivejších spojoch.
- Iniciovali sme rokovania s bývalým dopravcom – Slovak Lines.
- Po vyriešení akútneho problému v prímestskej doprave prídu na rad sankcie pre nového dopravcu. Tie budú v plnej výške použité na odškodnenie cestujúcich. Samozrejme, že je na mieste dopravcu potrestať za jeho pochybenia, avšak v tejto chvíli sa musíme sústrediť v prvom rade na rozbehnutie dopravy. Až potom príde na stôl téma pokút.

Na tlačovej konferencii v utorok 30. novembra sme predstavili tri možné scenáre. Prvým je, že časť spojov preberú subdodávatelia. Druhým je, že Arriva bude naďalej pokračovať v postupnom zazmluvňovaní vodičov. Tretím je vypovedanie zmluvy a nové obstarávanie dopravcu. Za najlepší scenár pokladáme prvú možnosť, ideálnym subdodávateľom by bol bývalý dopravca, Slovak Lines. V tejto súvislosti medzi stranami prebiehajú intenzívne rokovania, ich výsledok však v čase písania tohto listu ešte nie je známy. Verte, že na obe strany vyvíjame maximálny možný tlak, ktorý nám situácia umožňuje a využívame na to všetky dostupné argumenty a nástroje. Druhý scenár, a teda pokračovanie Arrivy samostatne bez výraznej pomoci Slovak Lines, nie je optimálny vzhľadom na to, že Arrive stále chýba významná časť vodičov, bez ktorej nie je schopná obsluhovať požadovaný rozsah spojov a tento stav by mohol trvať aj niekoľko mesiacov, čo je neakceptovateľné. Tretí scenár je samozrejme tiež právne prípustný, avšak v praxi len veľmi ťažko realizovateľný a nerieši danú situáciu. Aj keby kraj zrušil zmluvu s Arrivou a pristúpil k „priamemu“ zadaniu zmluvy, napríklad bývalému dopravcovi, ani ten by nebol v tejto situácii schopný vodičov zmobilizovať a začať plniť zákazku v požadovanom rozsahu. Tretí subjekt, odlišný od Arrivy a Slovak Lines schopný plniť zákazku, bohužiaľ, na našom trhu nie je.

Vážený pán primátor, vážená pani starostka, pán starosta, vážená pani poslankyňa, pán poslanec, ctím si zákon a podľa neho aj postupujem. V aktuálnej situácii sme svedkami toho, ako takmer v každom jednom kraji dochádza k rušeniu tendrov na dopravcu z dôvodu ich nezákonnosti. Napriek tomu, že my sme si túto úlohu obhájili, stretávame sa s významnými

ťažkosťami, ktoré nie sú príjemné nikomu z nás. Táto situácia je, bohužiaľ, jasným príkladom toho, že dodržiavanie zákona nestačí, najmä pokiaľ niekto iný svoje práva zneužíva. Verte mi však, že BSK robí všetky kroky potrebné k tomu, aby doprava v našom kraji bola zabezpečená v požadovanom rozsahu a kvalite čo najskôr.

Časté otázky a odpovede

Na záver si dovoľím zhrnúť odpovede na najčastejšie otázky, ktoré dostávame od obyvateľov:

Prečo musel kraj meniť dopravcu, keď ten predchádzajúci fungoval dobre?

Zmluva s predchádzajúcim dopravcom Slovak Lines skončila 14. 11. 2021 a už ju nebolo možné predĺžiť. Nový prepravca preto musel vzniknúť z verejnej a transparentnej súťaže.

Prečo sa radšej nepredĺžila zmluva so Slovak Lines?

Predĺženie zmluvy so Slovak Lines nebolo možné z dôvodu uplynutia zákonom dovolenej maximálnej možnej dĺžky trvania zmluvy (10+5 rokov). Práve preto musel Bratislavský samosprávny kraj vyhlásiť súťaž na výber nového dopravcu, čo urobil už v decembri 2018 oznámením v európskom vestníku.

Prečo si župa vybrala spoločnosť Arriva?

Túto spoločnosť si nevybrala župa, ale vzišla zo súťaže. Spoločnosť Arriva Mobility Solutions v súťaži splnila všetky technické podmienky a zároveň ponúkla najnižšiu cenu, a tak vyhrala. Na druhom mieste skončila skupina dodávateľov Konzorcium Bratislava, ktorá pozostávala z firiem Slovak Lines Bratislava a TD Transport SK Nitra. Tretí skončil dopravca Autobusy Karlovy Vary z Českej republiky.

Mohla župa nepodpísať zmluvu s víťazom súťaže?

Nie.

Prečo mohol vyhrať súťaž niekto, kto nemá vodičov?

To by bolo diskriminačné a „šité na mieru“ existujúcemu dopravcovi. Úplne by to poprelo význam súťaže a v prípade námietky by Úrad pre verejné obstarávanie tender zrušil pre nezákonnosť. Doterajší dopravca by de facto nemal konkurenciu a mohol požadovať extrémne vysokú cenu, lebo nik iný by sa nebol schopný do súťaže zapojiť. Bohužiaľ, keďže verejné obstarávanie podobného rozsahu u nás trvajú dokonca niekoľko rokov, nie je možné požadovať, aby si uchádzači „len tak pre istotu“ zamestnali taký počet ľudí dopredu. V tejto súvislosti je nutné podotknúť, že BSK vyhodnotilo súťaž 22. 04. 2021 a vtedy určilo víťazného uchádzača. Od uvedeného dňa nemohlo BSK urobiť žiadny iný úkon, ani zmeniť vyhodnotenie súťaže. Toto vyhodnotenie bolo napadnuté námietkami neúspešného uchádzača, ktoré boli definitívne zamietnuté až 09. 09. 2021.

Nemohla vypísať župa súťaž nejako inak? Urobila župa nejakú chybu?

Nie. Samotné kontrolné orgány označili námietky, ktoré smerovali aj voči typu súťaže, resp. forme navrhovaného vzťahu s dopravcom, za neopodstatnené a v značnej časti dokonca za účelové. Ani pri jednej z kontrol nebolo konštatované pochybenie BSK.

Prečo nebola súťaž vypísaná skôr? Nedalo sa predvídať, že budú komplikácie s verejným obstarávaním?

Súťaž bola ohlásená v roku 2018 a vyhlásená v apríli 2020. To je bezkonkurenčne najskôr zo všetkých žúp. Napriek tomu trvala rekordných 19 mesiacov a uzavretá bola až v septembri 2021, teda dva mesiace pred skončením bývalého dopravcu Slovak Lines. Bohužiaľ, naše zákony dovoľujú uchádzačom podávať opakované obštrukčné podnety. Tie musel riešiť Úrad pre verejné obstarávanie. Výsledkom je, že aj napriek tomu, že BSK pripravil bezchybné podklady a vyčlenil na celý tender najviac času, obštrukciami mal nový dopravca na prípravu namiesto plánovaného pol roka len dva mesiace. Samozrejme, vyhlásenie verejného obstarávania s ešte väčším predstihom, napr. aj 3 roky dopredu, sa môže javiť ako „istota“, avšak ponuky podané v takomto verejnom obstarávaní by museli uchádzači naceňovať 3 roky vopred, čo by spôsobilo buď ich premrštenie z dôvodu, že by si kalkulovali vysoké rizikové rezervy, alebo by vývoj odhadli zle a pri začatí plnenia zmluvy by zistili, že nie sú schopní za dané ceny zákazku plniť. Zároveň by aj tak veľmi pravdepodobne všetci uchádzači účelovo zdržovali súťaž, aby ponuky nemuseli podávať v takomto predstihu.

Bolo vopred známe, že Arriva nedokáže za tak krátky čas vypraviť riadne všetky spoje?

Nie. Spoločnosť deklarovala, že napriek krátkemu času robí všetko pre to, aby už od 15.11. premávali spoje podľa požiadaviek. Arriva prevádzkuje autobusovú, vlakovú, električkovú a vodnú dopravu v 14 krajinách po celej Európe. K septembru 2018 zamestnávala 61 845 ľudí a ročne prepravila 2,4 miliardy cestujúcich.

Čo je hlavnou príčinou, že vynechali spoje?

Nedostatok vodičov.

Prečo je nedostatok vodičov?

Dôvodov je viacero. Prvý je všeobecná situácia na pracovnom trhu. Nedostatok vodičov cíti Dopravný podnik Bratislava (DPB), ale aj Železničná spoločnosť Slovenska (ZSSK), kde zase chýbajú rušňovodiči. Podobný problém majú aj iné krajiny. Ďalším dôvodom je, že od bývalého dopravcu Slovak Lines neprešla časť vodičov k spoločnosti Arriva. Situáciu nielen v našom kraji, ale na celom Slovensku, výrazne komplikuje aj pandémia a karanténa.

Zháňa Arriva vodičov aj mimo kraja a mimo Slovenska?

Áno. Ktokoľvek, kto má skúsenosti so šoférom autobusov, je vítaný, aby s touto situáciou pomohol. Trvalý pobyt ani občianstvo nehrajú rolu. Áno, v tejto chvíli jazdia v Bratislavskom kraji vodiči pochádzajúci aj mimo Bratislavského kraja či Slovenska, napríklad z českej Arrivy, ale tiež z tretích krajín.

Neuvažovali ste, aby ľudí vozil znovu Slovak Lines?

To už nie je možné. Jednak by bolo potrebné urobiť nové verejné obstarávanie, ale hlavne: drvivá väčšina vodičov Slovak Lines už ukončila pracovný pomer. Teda ani tento dopravca už nemá dostatok vodičov. Práve naopak, ohlásil rušenie aj tých spojov, ktoré neobjednával Bratislavský samosprávny kraj (ako napríklad linka do Hainburgu). Slovak Lines by mohli pomôcť formou subdodávky, kde by obsluhovali pre Arrivu časť územia.

Ako môžem pomôcť?

Ak poznáte niekoho, kto má chuť jazdiť pre kraj, tu nájdete

kontakt: <https://arriva.sk/bratislava/kariera>

Ešte raz ďakujem za trpezlivosť a snahu pomôcť kraju s riešením.

Juraj Droba, v.r.