

Príloha č. 2 ku Koncesnej zmluve Rámcové technické požiadavky TIP ZA

1. Dĺžka železničných koľají využiteľných na nakládku a vykládku Intermodálnych nákladových jednotiek je dĺžka koľaje pod dosahom manipulačného zariadenia tak, aby mohol vojsť vlak celkovej dĺžky 750 m, tzv. užitočná dĺžka koľaje.
2. Kapacita terminálu je nastavená tak, aby mohol byť ucelený vlak kombinovanej dopravy (750 metrov) spracovaný do jednej (1) hodiny a cestné nákladné vozidlá na rozvozy nečakali na nakládku alebo vykládku viac ako dvadsať (20) minút.
3. Požiadavky v bodoch 1 a 2 vyplývajú z Dohody AGTC.
4. Nosnosť manipulačných zariadení umožňuje spracovanie záťaže na závесе (spreader) v zmysle technických podmienok žeriava (46 ton).
5. Požiadavka bodu 4 vyplýva z technického predpisu UIC – 599 "Vhodné zariadenia pre nakládku a vykládku kontajnerov alebo vozňov z kombinovanej dopravy" (transponované na STN EN) a odporúčaní výrobcov, ktoré v konečnom dôsledku vychádzajú z celkovej maximálnej hmotnosti INJ, aká môže byť naložená na cestný nosič a do úvahy sa berie aj tzv. čistý intermodál, t. j. len kombinácia voda – železnica.
6. Manipulačné zariadenia schopné spracovať akúkoľvek štandardizovanú a v praxi používanú Intermodálnu nákladovú jednotku (univerzálny spreader s klieštinami na ISO kontajnery, výmenné nadstavby, manipulovateľné cestné návěsy).
7. Požiadavka bodu 6 vyplýva zo zasielateľskej praxe – neschopnosť terminálu prekladať niektoré typy Intermodálnych nákladových jednotiek je vážnou prekážkou celkového využitia terminálu a v zostavovaní intermodálnych prepravných reťazcov.
8. Stopercentná záloha manipulačných zariadení (2 rovnocenné portálové žeriavy).
9. Požiadavka bodu 8 vyplýva zo zasielateľskej praxe a je zásadná - málokto z zasielateľov alebo operátorov kombinovanej dopravy riskuje „uviaznutie“ prepravy kvôli technickej poruche manipulačného zariadenia. Z toho dôvodu ani nebývajú v praxi akceptované terminály intermodálnej prepravy bez zálohovaných manipulačných zariadení.
10. Z pohľadu železníc musia byť koľaje využiteľné na nakládku a vykládku Intermodálnych nákladových jednotiek v dosahu manipulačných zariadení prevádzkované ako tarifný bod na železnici.
11. Požiadavka bodu 10 vyplýva zo zasielateľskej praxe - tarifný bod železničnej trate priamo v intermodálnom termináli jednoznačne vymedzuje zodpovednosť a práva železničného dopravcu plus manažéra železničnej infraštruktúry (ide najmä o účtovanie za prepravy, ktoré sa skladajú z prepravného a poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry) voči zasielateľovi a prepravcovi a odstraňuje „neistoty“ vznikajúce pri komplikovaných právnych vzťahoch vyplývajúcich zo štatútu železničnej vlečky. Okrem toho tarifný bod podstatne sprehľadňuje poplatky za časť železničnej prepravy v reťazcoch kombinovanej dopravy, čo hrá dôležitú úlohu v konkurencieschopnosti celého systému. Preto je nežiaduce, aby bol intermodálny terminál železničnou vlečkou. Navyše prístup z terminálu na železničnú sieť a naopak je úlohou komplementárnej dvojice železničný dopravca plus manažér železničnej infraštruktúry a nie prevádzkovateľa intermodálneho terminálu, ktorý neposkytuje železničné prepravné služby, čiže ani nespôsobuje svojou činnosťou priamo náklady za použitie infraštruktúry.
12. Priechodné koľajové napojenie intermodálneho terminálu na železničnú sieť.

13. Požiadavka bodu 12 vyplýva z praxe kde bolo zistené, že priechodným koľajovým napojením namiesto použitia systému koncových koľají sa dá podstatne zvýšiť výkonová kapacita intermodálneho terminálu za nižšie investičné náklady, ako by to bolo možné u použitia koncových koľají. Čiže je to požiadavka vyplývajúca z efektívnosti technologického riešenia.