

2013-01-17 - TASR (Tasr)

DOPRAVA: Za rok funkčnosti cesty R1-PRIBINA ňou prešlo vyše 7 miliónov vozidiel

Bratislava 17. januára (TASR) - Motoristická verejnosť už vyše roka môže využívať rýchlostnú komunikáciu **R1-PRIBINA** na trase od Nitry po **Tekovské Nemce** a od júla 2012 aj obchvat **Banskej Bystrice**. Rok prevádzky je vhodná príležitosť na zhodnotenie významu tejto cestnej komunikácie z pohľadu koncesionára prvého **PPP** projektu spoločnosti **GRANVIA**, ktorá cestu prevádzkuje a zodpovedala aj za jej výstavbu. TASR požiadala o rozhovor toho najpovolanejšieho, generálneho riaditeľa spoločnosti **GRANVIA**, a. s., Erica Genętra.

-Máte za sebou prvý rok plnej prevádzky troch úsekov **R1-PRIBINA**. Aké sú skúsenosti a poznatky za toto obdobie?-

Bilancia prvého roka prevádzky je pre nás veľmi pozitívna. Ukončili sme stavebné práce v požadovanej kvalite a v čase na štvrtom úseku v **Banskej Bystrici**, ktorý sme uviedli do prevádzky 27. júla 2012. Výsledky prevádzky prvých troch úsekov nám dovoľujú vyjadriť spokojnosť tak s počtom automobilov, ktoré využili túto cestu, ako aj s prevádzkou. Ku koncu roka 2012 sme evidovali viac ako 7 miliónov vozidiel. Čo hodnotíme veľmi pozitívne, je skutočnosť, že v minulom roku sme zaznamenali nízku nehodovosť. Za toto obdobie došlo k 51 dopravným nehodám, pričom ľahké zranenie utrpelo 21 osôb. K úmrtiu alebo k ťažkému zraneniu nedošlo.

-Znamená to, že ste spokojní z bezpečnostnými parametrami rýchlostnej cesty?-

Bezpečnostné hľadisko bolo vyhodnotené ako veľmi dobré. To však neznamená, že sme spokojní. Spokojní by sme boli, keby nedošlo k žiadnej nehode. Na strane druhej, keď si porovnáme dopravnú nehodovosť pred spustením **R1-PRIBINA** s úsekom na ceste Nitra - **Banská Bystrica**, ktorý získal pre vysokú nehodovosť prezývku "cesta smrti", tak je to neporovnateľné. Neporovnateľne vyššia bezpečnosť vyplýva z infraštruktúry novej rýchlostnej cesty, kvality odvedených prác a pod. Dobré výsledky súvisia aj s kvalitou služieb, ktoré zabezpečuje náš prevádzkovateľ. V koncesnej zmluve sme viazaní dodržiavať určité parametre, ktoré sú prísne a týkajú sa najmä odstraňovania nepojazdných vozidiel na ceste. Zaviedli sme určité postupy a tieto slúžia na to, aby sme dosahovali ešte lepšie podmienky ako tie, ktoré máme zmluvne predpísané.

-Mohli by ste bližšie rozviesť niektoré bezpečnostné parametre?-

Štatisticky výsledok výkonnosti je priemerný čas, za ktorý prevádzkovateľ odstráni nepojazdné vozidlo a je to menej ako 30 minút. V zmluve je stanovený čas do 1,5 hodiny. Ak by sme to nedodržali, sme pokutovaní. Priemerná doba, za ktorú sa musia operatéri dostať k prekážke a v rámci tohto času aj vytvoriť bezpečnostnú zónu okolo vozidla, je desať minút. Štatistiky boli vyhodnotené z približne 2000 udalostí. Takýto počet vozidiel malo za rok poruchu a bolo nepojazdných. Vysvetlenie

tohto dobrého reakčného času je v tom, že situáciu na rýchlostnej ceste monitorujeme kamerovým systémom a cestnými hliadkami. Popri ceste sú umiestnené informačné tabule s číslom na bezplatnú telefónnu linku, na ktorú môžu motoristi zavolať v prípade potreby. V momente, keď operátori zistia, že na ceste stojí vozidlo, okamžite sa tam posiela hliadka. V rámci podnikovej stratégie sme sa rozhodli organizovať Dni bezpečnosti. Ide o podujatia, v rámci ktorých informujeme verejnosť o rôznych aspektoch rizík pri cestnej premávke a ako sa im vyhnúť. Myslím si, že aj napriek všetkým opatreniam je stále najdôležitejší ľudský faktor, teda samotný vodič.

-Ako hodnotíte samotnú výstavbu?-

Výstavba prvých troch úsekov, ktoré merajú 46 km, trvala 25 mesiacov. Posledný banskobystriický úsek trval vzhľadom na zložitejšie geografické a meteorologické podmienky 36 mesiacov. Aj skupina **VINCI**, ako medzinárodný koncern s medzinárodnými skúsenosťami to považuje za veľmi dobrý čas výstavby. Cesta spočíva na mnohých stavebných objektoch a síce 78 mostoch, ktoré majú spolu 7 kilometrov. Samotné protihlukové steny merajú vyše 32 kilometrov. A čo treba najviac vyzdvihnúť? Jednoznačne výkon slovenských stavbárov. V špičkových obdobiach ich pracovalo na stavbe približne 2700 a ich výkon musím nazvať hrdinským.

-Slovensko v prípade **R1** uprednostnilo tzv. **PPP** partnerstvo, ktoré niektorí uprednostňujú, iní ho kritizujú pre vysokú nákladovosť. Aký je váš názor?-

Celkové stavebné náklady boli 880 miliónov eur investičné náklady 1,2 miliardy eur. V **PPP** partnerstve súkromní investori naprojektujú, financujú, postavajú a prevádzkujú danú infraštruktúru, a to 30 rokov. Po ukončení tohto obdobia štát dostane túto cestu v takom stave ako stanovuje zmluva, čiže v takom, aby sa mohla využívať ďalšie dlhé roky. Táto skutočnosť je zohľadnená v cene výstavby. My sme sa v zmluve zaviazali postaviť takú cestu, ktorá vydrží dlhé roky. A projekt **R1-PRIBINA** bol tak zrealizovaný, že zodpovedá najvyšším medzinárodným parametrom. Po dobu prevádzkovania, teda počas 30 rokov, ďalej investujeme do údržby cesty.

-Koľko platí štát ročne koncesionárovi?-

Po ukončení výstavby a uvedení do prevádzky SR začala vyplácať ročný poplatok, ktorý je vyčíslený na ročnú prevádzku v prípade, že sú spojznené všetky štyri úseky. Základný ročný poplatok je 125,3 milióna eur, ale koncesionár tieto prostriedky nikdy v plnej výške nedostane, pretože ich výška závisí od plnenia kritérií. Preto každý mesiac si my odpočítavame z tejto výšky čiastku, ktorá zodpovedá počtu hodín, počas ktorých časť cesty nebola dostupná kvôli bežnej údržbe či opravám po dopravných nehodách, a pod. Ďalej odpočítame penále, keď sme nesplnili niektoré parametre. V prvej fáze my a potom faktúru, ktorú predložíme, obstarávateľ. My si evidujeme všetky prekážky na ceste a verejný obstarávateľ má možnosť nás vyzvať, aby sme faktúru prípadne upravili. To znamená,

že naša spoločnosť ako koncesionár vynakladá maximálnu snahu, aby obmedzenia premávky na rýchlostnej ceste **R1-PRIBINA** boli minimálne.

-Spoločnosť v zmysle zmluvy bude na Slovensku 30 rokov. Vyvíjate aj nejaké iné aktivity?-

Sme si vedomí aj našej spoločenskej zodpovednosti a chceme prispieť aj v tejto oblasti. Založili sme Nadáciu **GRANVIA**, ktorá sa sústreďuje na podporu projektov zameraných na sociálnu inklúziu. Preto chceme ročne podporiť 5 projektov realizovaných rôznymi neziskovými organizáciami a chránenými dielňami, ktoré vyvíjajú aktivity napríklad v oblasti zaraďovania sociálne znevýhodnených do spoločnosti, na trh práce, ľudí s mentálnym alebo telesným postihnutím a pod.

pe ed

-END-