Báthory.

Komunitná iniciatíva
za dokončenie diaľnice D1

Dobehnime diaľnicu na Zemplín

20 rokov čakania stačilo



KTO JE PETER BÁTHORY

Peter Báthory prišiel na Zemplín pred trinástimi rokmi a urobil z neho svoj domov. Ako starosta Baškoviec a líder občianskej iniciatívy za diaľnicu spojil tisíce ľudí okolo jednej témy - dokončiť D1. Dnes je odborníkom na dopravu a infraštruktúru (SaS). Jeho predstava je jasná: ***Päť rokov ako aktivista bojujem za jednu vec. Je čas ju dotiahnuť."***

72 km
toľko diaľnice chýba Zemplínu

8000
ľudí za jednou iniciatívou

400
zastúpených samospráv

5 rokov
systematickej práce

"Jeden región ma naučil rozumieť doprave na celom Slovensku."

V tomto vydaní:



Beh k diaľnici str. 2



Veľký rozhovor str. 3



8 dôvodov, prečo na D1 záleží str. 4

Zlatá hodina · Mladí, čo zostanú · Rozdelené rodiny · Cesta do školy · Chýbajúci lekári · Stratené fabriky · Dargov v zime · Šanca pre Zemplín

Viac na www.peterbathory.sk



Bežíme za tým, čo nám 20 rokov sľubujú.

Každý kilometer behu je jeden kilometer diaľnice, ktorý Zemplínu dlhujú.

» Prečo to robíme

20 rokov počúvame tie isté sľuby. Termíny, ktoré sa posúvajú. Štúdie, ktoré končia v zásuvke. A diaľnica na Zemplíne stále chýba. Rozhodli sme sa, že už čakať nebudeme. Vybehli sme na trasu, ktorá symbolicky kopíruje chýbajúcich **72 kilometrov D1** — naprieč regiónom, ktorý štát roky obchádzal. Bežíme cez mestá a obce, ktoré dennodenne platia za to, že k ich prepojeniu nikdy neprišlo. Tento beh nie je o športe. Je to spôsob, ako dať regiónu jeden spoločný hlas — pokojný, no zároveň vytrvalý a silný. Hlas, ktorý bude počuť. Pridávajú sa starostovia, rodiny, podnikatelia a všetci tí, ktorí jednoducho chcú, aby ich domov dostal rovnakú šancu ako zvyšok Slovenska.

Každý kilometer pripomína, čo región stráca, kým sa pozeráme bokom.

Nie sľuby. Kilometre.

Práve bežíme

Trasa · termíny · eventy · NAŽIVO

Kde, kedy a kadiaľ práve bežíme — vždy aktuálne na webe.
Naskenuj QR a sleduj nás priamo z trasy.

www.peterbathory.sk



Pridaj sa do mojej komunity na Facebooku a zapoj sa do súťaže

» Ako sa zapojiť

BEŽ S NAMI

Pridaj sa na ktorúkoľvek etapu behu — krátku aj dlhú.

ZDIEĽAJ

Každé video a fotka z trasy pomáhajú téme.

SLEDUJ NAŽIVO

Priebežné vstupy z trasy počas celého behu.

Viac na www.peterbathory.sk

Báthory.

Bojovník za diaľnicu na Zemplíne.



Od regionálneho aktivistu k celonárodnej politickej zodpovednosti

Pred trinástimi rokmi prišiel na Zemplín za prácou. Dnes je jedným z najznámejších hlasov za lepšiu dopravnú infraštruktúru na Slovensku. Peter Báthory o chýbajúcej diaľnici, o regióne, ktorý zostal na konci mapy a o tom, prečo sa to týka celej krajiny.

Na Zemplín ste prišli v roku 2013 ako obchodný zástupca. Ako sa z Vás stal starosta a líder iniciatívy za diaľnicu?

Na Zemplín som prišiel za prácou, nie s ambíciou robiť politiku. Postupne som si tu našiel priateľov, založil rodinu a región sa stal mojím domovom.

V roku 2018 ma obyvatelia Baškoviec zvolili za starostu - najprv s dôverou takmer 3/4 voličov, v ďalších voľbách so všetkými hlasmi. To zaväzuje.

Ako starosta rýchlo pochopíte, že bez kvalitného dopravného spojenia narážate na strop svojich možností. Preto som sa v roku 2020 stal predsedom občianskeho združenia Diaľnica na Zemplín - nie pre ďalšiu funkciu, ale preto, že bez spojenia nebude mať Zemplín rovnaké šance, ako zvyšok Slovenska.

"D1 nie je luxus. Je to základná infraštruktúra 21. storočia."

Prečo práve diaľnica? Čo D1 reálne zmení pre bežného človeka na Zemplíne?

Diaľnica nie je o asfalte. Je o ľuďoch. O otcovi, ktorý trávi hodiny na cestách za prácou. O rodine, ktorá cestuje za lekárom do Košíc. O podnikateľoch, ktorí chcú prilákať investorov.

Doprava je základ ekonomiky - kde nie je spojenie, nie sú investície ani pracovné miesta. Dnes trvá cesta zo Sobraniec do Košíc približne hodinu a pol. Po diaľnici to môže byť 40 minút. To je rozdiel medzi tým, či človek dokáže denne dochádzať za prácou, školou či lekárom.

Hovoríte o 72 kilometroch, desaťročiach príprav a obrovských ekonomických stratách. Čo tie čísla znamenajú?

Toľko chýba medzi Bidovcami a štátnou hranicou s Ukrajinou. Na papieri to nevyzerá veľa - 72 km - v realite je to projekt, ktorý sa pripravuje celé desaťročia.

Za ten čas Poľsko vybudovalo tisíce kilometrov diaľníc. Jadro problému u nás nie je nedostatok peňazí, ale nedostatky systému. Každá vláda tu s dopravou začína odznova.

Nechcem, aby mi ľudia verili na základe emócií. Stačí sa pozrieť na čísla a porovnať ich so zahraničím.

„Problém Slovenska nie je nedostatok peňazí, ale to, že každá vláda začína plánovanie dopravy odznova."

Za Vašou iniciatívou stálo 8 000 ľudí a 400 samospráv. Ako sa to podarilo?

Pretože to nikdy nebola len moja téma - bola to téma starostov, podnikateľov, rodičov aj študentov. Ľudia na východe nechcú ďalšie sľuby, chcú výsledky. Práve preto sa podarilo spojiť také množstvo rôznych ľudí.

Prečo vstup do politiky a do SaS práve teraz?

Päť rokov som dopravné témy presadzoval zvonku. Lenže petíciami a pripomienkami sa cesta nepostaví - musíte byť tam, kde sa rozhoduje o rozpočte a prioritách.

Do SaS som vstúpil preto, že som tam našiel priestor presadzovať odborné riešenia založené na dátach. Slovensko nepotrebuje ďalšie sľuby, ale systém, ktorý funguje bez ohľadu na to, kto sedí na ministerstve.

Začínali ste regionálne. Dnes hovoríte o doprave na celom Slovensku. Prečo by mala téma diaľnice zaujať aj voliča v Bratislave?

Pretože problém nie je Zemplín - ale spôsob, akým Slovensko pripravuje a stavia infraštruktúru. Predražené tendre. Roky trvajúce "povoľovačky". Harmonogramy, ktoré sa menia po každých voľbách. To platí každý daňovník, či býva v Michalovciach, Žiline alebo Bratislave. Doprava nie je regionálna téma - je to téma konkurencieschopnosti celej krajiny.

Čo by ste robili inak ako doterajšie vlády?

Po prvé, zaviedol by som záväzný harmonogram dopravných priorít a systémové financovanie. Dnes sa po každých voľbách menia priority aj zoznamy projektov. Takto firmy ani projektanti nevedia plánovať.

Po druhé, transparentnosť - každé euro v doprave musí byť dohľadateľné.

A po tretie, prepojiť dopravu s regionálnym rozvojom - cesta sama nestačí, musí za ňou prísť práca a investície.

Keď zavriete oči a predstavíte si Zemplín o desať rokov, čo vidíte?

Vidím región, odkiaľ mladí neodchádzajú preto, že musia, ale zostávajú, lebo tu vidia budúcnosť. Vidím Zemplín, ktorý nie je na okraji záujmu. Vidím moderné cesty, železnicu, nové pracovné príležitosti.

A vidím krajinu, ktorá pochopila, že investície do dopravy nie sú náklad, ale investícia do budúcnosti. Preto sa tejto téme venujem - nie kvôli diaľnici, ale kvôli ľuďom, ktorí tu chcú žiť, pracovať a vychovávať deti.

2013 — *prichádza na Zemplín, nový domov*

2018 — *zvolený za starostu Baškoviec (takmer ¾ hlasov; v ďalších voľbách 100 %)*

2020 — *predseda OZ Diaľnica na Zemplín*

2025 — *8 000 ľudí a 400 samospráv za jednou*

2026 — *vstup do SaS, odborník na dopravu a infraštruktúru*

Viac na www.peterbathory.sk

8 dôvodov, prečo na diaľnici záleží

Diaľnica nie je o kilometroch asfaltu. Je to o ľuďoch, ktorí na konci mapy čakajú na rovnakú šancu.

ZLATÁ HODINA, KTORÚ ZEMPLÍN NEMÁ

Pri infarkte či ťažkej nehode rozhoduje prvá hodina - „zlatá hodina". Najbližšia špecializovaná nemocnica je však v Košiciach a doprava sa dnes tlačí na preťaženú cestu I/19 bez diaľnice. Pre pacienta z okolia Sobraniec to môže znamenať rozdiel medzi životom a smrťou.

„ZLATÁ HODINA" = prvých 60 minút · Michalovce – Košice 49 km, Sobrance ešte ďalej – dnes bez diaľnice.

GENERÁCIA, KTORÁ BY ZOSTALA

Mladí zo Zemplína neodchádzajú preto, že nemajú radi svoj región – ale preto, že tu nevidia spojenie s prácou a budúcnosťou. Východ patrí medzi regióny, ktoré migráciou dlhodobo strácajú. Bez infraštruktúry prichádzame práve o tých, ktorých najviac potrebujeme.

Od r. 2002 odišlo zo SR ~300 000 ľudí, viac ako polovica mladších, ako 30 rokov; Košický kraj migračne dlhodobo stráca.

RODINY, KTORÉ SA NIKDY ÚPLNE NESTRETNÚ

Keď za prácou dochádzate desiatky kilometrov po preťažených cestách, čas s rodinou sa scvrkne na pár minút denne. Diaľnica by tie cesty výrazne skrátila – a vrátila ľuďom hodiny, ktoré dnes trávia za volantom.

Michalovce – Košice 49 km, Sobrance ~90 km po ceste – denne tam a späť.

STREDOŠKOLÁK, KTORÝ VSTÁVA O 4:15

Šikovné deti zo Zemplína, ktoré chcú kvalitnú školu, často dochádzajú do Košíc. Vstávať pred piatou a vracať sa za tmy by nemalo byť cenou za vzdelanie. Diaľnica je aj o rovnosti šancí vo vzdelaní.

Dochádzanie do Košíc = desiatky km denne (Michalovce 49 km a viac).

LEKÁRI, KTORÍ SEM NEPRÍDU

Špecialisti si vyberajú, kde budú pôsobiť – a volia dostupné regióny. Zlá dopravná dostupnosť prehlbuje nedostatok lekárov na východe a rozdiel v zdravotnej starostlivosti oproti zvyšku krajiny.

Košický kraj potrebuje do 3 – 5 rokov ~35 nových všeobecných lekárov pre dospelých a ~20 pre deti; 47 % všeobecných lekárov pre dospelých má nad 61 rokov; SR chýba vyše 3 000 lekárov.

FABRIKA, O KTORÁ PRIŠLI MICHALOVCE

Veľké investície sa rozhodujú podľa logistiky. Keď sa tovar nedostane rýchlo na diaľnicu, región vypadne z hry ešte pred prvým rokovaním. Každá fabrika, ktorá obíde Zemplín, znamená pracovné miesta, ktoré tu nevzniknú.

Odliv vzdelaných ľudí znížil kumulatívny rast HDP na obyvateľa SR o 3,8 p. b. (od r. 2000).

DARGOV V ZIME

Kým chýba diaľnica, doprava sa tlačí na starú cestu I/19 cez horský priechod Dargov. V zime sú to nebezpečné úseky. Diaľnica D1 (variant G) tento priechod nahradí bezpečnejšou trasou.

D1 má viesť cez priechod Dargov bez tunela a nahradiť dnešnú I/19.

ZEMPLÍN SI ZASLÚŽI ŠANCU

Toto nie je prosba o luxus, ale o rovnosť – aby východ mal rovnaké podmienky, ako zvyšok Slovenska. D1 je navyše záväzok voči EÚ: má byť súčasťou základnej siete TEN-T do roku 2030 – termín, ktorý dnes nestíhame.

72,02 km chýbajúcej D1 · náklady ~1,6 mld € (štúdia 1,4 – 1,8 mld) · záväzok TEN-T 2030, reálny štart výstavby v r. 2032

„Diaľnica nie je luxus. Je to rovnosť šancí."

Viac na www.peterbathory.sk