

## **Jaroslav Kmeť: „Stavať nebudeme na základe emócií, ale odborných kritérií.“**

PRINT , Zdroj: Inžinierske stavby, Strana: 10,11, Servis: Rozhovor, Dátum: 21.09.2020 00:00:00, Autor: na, Foto : Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, archív redakcie

Pod agendu štátneho tajomníka Jaroslava Kmeťa patrí na Ministerstve **dopravy** a výstavby Slovenskej republiky železničná a cestná **doprava**, elektronické a poštové služby a civilné letectvo. Výstavba sa na Slovensku bude nasledujúce štyri roky riadiť Plánom investičných priorít, ktorý má podľa Jaroslava Kmeťa zabezpečiť transparentnosť a dodržiavanie vopred stanovených princípov, ako sú spoločenský prínos stavby, ale aj zdroje financovania.

S akými cieľmi ste prišli do rezortu **dopravy** a výstavby a ako sa vám ich darí naplňovať?

- Spolu s ministrom Andrejom Doležalom a štátnou tajomníčkou Katarínou Brunckovou sme si na začiatku stanovili, že chceme konkrétne výsledky aj otvorenú a transparentnú komunikáciu smerom k občanom. Verím, že v tomto smere sa držíme našich cieľov. Komunikujeme aj problémové témy, povedali sme si, že nikdy nebudeme zavádzať a klamať. Keď je problém s nejakou stavbou, tak ho pomenujeme. Nechceme ľuďom ťahať popod nos medové motúzy.

Keby sme chceli byť za pekných, prisľúbime aj diaľnicu do Košíc, nemôžeme však sľubovať niečo, čo potrvá ešte minimálne dve funkčné obdobia. Na Slovensku mnohé projekty a procesy roky stagnovali a my teraz nemôžeme zmeniť všetko šibnutím čarovného prútika. Môžeme si však vyhrnúť rukávy a pustiť sa naplno do toho, aby sa veci naštartovali.

Prvé mesiace v rezorte ovplyvnila vaša práca aj pandémia COVID-19. Ako ste sa s touto situáciou vyrovnávali?

- V snahe zabrániť šíreniu ochorenia došlo k výraznému obmedzeniu vnútroštátnej aj medzinárodnej **dopravy**. Koronakríza nám opäť pripomenula hraničné kontroly, Slovensko sa v záujme zachovania bezpečnosti viac-menej izolovalo od zvyšného sveta.

Chcem poďakovať všetkým obyvateľom za to, že boli trpezliví a rešpektovali bezpečnostné opatrenia, aj vďaka nim sa potom mohla postupne obnoviť medzinárodná železničná a autobusová **doprava**.

Letecká **doprava** sa plošne obnovila od 7. septembra, a to na žiadosť rezortu Ústrednému krízovému štábu SR, ktorý nám vyhovel. Počas epidémie koronavírusu bolo potrebné riešiť konkrétne problémy a výzvy – zo dňa na deň bola práca mnohých občanov krajiny limitovaná a obmedzená, bojovali s existenčnými problémami, firmy hlásili obrovské straty. Aktívne som sa stretával napríklad so zástupcami autoškôl, taxislužieb či dopravcov a komunikoval ich požiadavky Úradu verejného zdravotníctva SR a Ústrednému krízovému štábu SR. Podobné problémy sme riešili aj so spoločnosťami, ktoré patria do kompetencie nášho rezortu. Pomáhali sme im zavádzať opatrenia tak, aby prežili.

Z nášho operačného programu Integrovaná infraštruktúra sme presunuli 80 miliónov eur do operačného programu Ľudské zdroje s cieľom zmierniť vplyv krízy.

Jedným z vašich pravidiel, ktorým sa na ministerstve riadite, je heslo „Nie od zeleného stola“. V skratke to znamená, že chcete mať prehľad o dianí v **samosprávach** a vidieť konkrétne problémy na vlastné oči.

Podarilo sa vám navštíviť už každý kraj na Slovensku?

- Áno, podarilo sa mi to ešte za prvých 100

dní vo funkcii. Cestujem so svojím tímom do miest a obcí pravidelne, je úplne iné vidieť údaje o výstavbe cesty na papieri a situáciu v teréne. Preto máme mnoho rokovaní nie na obecnom úrade, ale priamo na mieste, o ktorom sa chce starosta či primátor rozprávať. Napríklad pri moste, ktorý je v dezolátnom stave a potrebuje rekonštrukciu.

Vedenie **samospráv** oceňuje, že si ho prídeme vypočuť priamo k nim. Za pár mesiacov som sa stretol s desiatkami z nich.

Sú to poväčšine ľudia odovzdaní svojej práci, ktorí sa snažia urobiť pre svoj región niečo pozitívne, aby sa zlepšil život miestnych.

Mnohých z nich som privítal aj na ministerstve.

S problémami prišli za mnou primátori krajských miest aj starostovia obcí, kde žije menej ako 1 000 obyvateľov. Na náš rezort sa doklope každý. Žiadna obec nie je natoľko neznáma a mesto príliš malé, aby som si ich dovolil odignorovať. Problémy **samospráv** sa často opakujú, volajú po výstavbe obchvatov, lepšej dopravnej infraštruktúre, kvalitnejšej údržbe ciest a chodníkov. Stav ciest prvej triedy je naozaj kritický. Z celkovej dĺžky asi 3 300 km je približne 40 % v havarijnom alebo v nevyhovujúcom stave. Do bežných opráv a údržby ciest sa neinvestovalo dostatočné množstvo finančných prostriedkov, pričom dôležitá je aj pravidelnosť týchto úkonov. Cesty nemôžeme len stavať, musíme sa o ne aj starať, a to najmä vykonávaním pravidelnej údržby. Ak sú cesty tepnami národného hospodárstva, potrebujeme urýchlene ozdravné úkony. To isté platí aj pri mostoch, ktoré potrebujeme riešiť, tých je približne 180. Niektoré z nich majú aj 80 rokov. Nasledujúce štyri roky budete pri výstavbe, ale aj obnove diaľničných úsekov, ciest či železničných tratí vychádzať z Plánu investičných priorít – je to spôsob, ako stavať podľa určitých odborných kritérií?

- Pri voľbe veľkých infraštruktúrnych projektov spolupracujeme s Útvorom hodnoty za peniaze, vytvorili sme

analyticky podloženú metodiku na výber priorit a pracujeme na návrhu dlhodobého plánu prípravy a výstavby, na základe ktorého budeme postupovať celé funkčné obdobie. Takto presne vieme, prečo a čo ideme stavať. O tom, kde a čo treba prioritne postaviť, nemôžu rozhodovať emócie alebo to, v akom meste býva predstaviteľ verejnej moci. Analýza nám jasne ukáže, kde je najnutnejšie vybudovať cestu alebo zlepšiť železničné spojenie.

Do úvahy sme brali kritériá ako intenzita **dopravy**, pripravenosť jednotlivých stavieb, spoločenský úžitok stavby, prislusnosť do medzinárodného koridoru, ale aj zdroje financovania stavby. K plánovaným projektom bude priradený aj harmonogram stavieb. Bude známa časová os na prípravu a vloženie peňazí, aby sme vedeli, aká je potrebnosť finančných zdrojov na tieto stavby zo štátneho rozpočtu alebo z eurofondov.

Z Európskej únie nám príde aj prostredníctvom fondu obnovy veľká finančná injekcia.

Kam by mali putovať prioritne peniaze v rámci **dopravy** a výstavby?

- Máme prichystanú veľkú štrukturálnu reformu, ktorú už avizoval minister Andrej Doležal. Takzvaný fond dopravnej infraštruktúry, z ktorého by sa financovala celková dopravná infraštruktúra, a teda cestná, železničná, lodná aj letecká. Vďaka fondu by sme vedeli napríklad spolufinancovať so **samosprávami** opravy a výstavby ciest.

Dôležitou témou zostáva aj naďalej udržateľnosť a zelená **doprava**. V nej hrá dôležitú úlohu železničná **doprava**. Mnohé trasy si pýtajú obnovu, sústrediť by sme sa mali aj na vytváranie nových železničných prepojení.

Aktívne sa zaujímate aj o rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky, aké problémy vnímate v tejto oblasti?

- Cyklo doprava bola ako štandardný spôsob prepravy na Slovensku dlhodobo zaznávaná.

Pomáha pritom zlepšiť kvalitu ovzdušia, šetriť finančnými prostriedkami, zlepšiť zdravie, ale aj celkovo odľahčiť **dopravu** v mestách a obciach. Raňajšie či poobedné zápchy trápia takmer každú **samosprávu**.

V Holandsku, Dánsku a v ďalších krajinách využíva cyklo dopravu okolo 40 % občanov, u nás je to menej než 5 %. Nie je to však o tom, že by sme nemali dostatok nadšených cyklistov. Záujem o cyklo dopravu rastie, no podmienky na ňu sa, žiaľ, vytvárali v závese. Aj koronakríza ukázala, že ľudia začali viac využívať nemotorovú **dopravu**. Niektorým obchodom s bicyklami stúpili obraty aj o stovky percent. Na rozvoj a podporu cyklistickej **dopravy** a cykloturistiky sme sa rozhodli v rezorte **dopravy** založiť medzirezortnú pracovnú skupinu, ktorej členmi sú všetky relevantné ministerstvá, ako aj zástupcovia **ZMOS-u**, **Únie miest Slovenska**, **SK 8** a občianskych združení. Pracovná skupina sa zaoberá dôležitými otázkami, ako sú budovanie bezpečnej cyklistickej infraštruktúry, lepšie využívanie verejných zdrojov a zdrojov z EÚ. Európske zdroje a balík na obnovu Európy predstavujú vhodnú príležitosť na to, aby sme cyklo dopravu ako zelenú **dopravu** zaradili medzi financovateľné projekty.

Medzi vaše priority patrí aj bezpečnosť na cestách a s ňou súvisiace zníženie nehodovosti.

Na čom pracujete v tejto oblasti?

- Na Slovensku máme mnoho úsekov, kde sa opakujú dopravné nehody. Netreba čakať, kým sa stane najhoršie, na takýchto úsekoch je dôležité vyhodnotiť bezpečnostné riziká a prísť s konkrétnym riešením.

Aj na základe aktivity ministerstva **dopravy** a výstavby sa napríklad konali testy drsnosti vozovky na moste pri obci Likavka, resp. sa hodnotila expertnou štúdiou bezpečnosť križovatky vo Veľkom Krtíši.

Takýchto príkladov je mnoho, upozorňujú nás na ne aj samotní občania prostredníctvom sociálnych sietí.

Vždy, keď sme na výjazdoch v **samosprávach**, zaujímame sa o takéto úseky. Chceme ich vidieť a hľadať riešenia na zlepšenie situácie. Bezpečnosti cestnej premávky sa na ministerstve **dopravy** a výstavby venuje oddelenie BECEP.

Jeho cieľom je šírenie aktivít a osvetu týkajúcich sa minimalizácie dopravných nehôd, ktoré vznikajú z nepozornosti, ľahkovážnosti a z nedostatočnej dopravnej výchovy.

Bezpečnosť na cestách je dôležitou témou v mnohých krajinách Európskej únie. Ako sa darí Slovensku znižovať nehodovosť na cestách?

- Bezpečnosť na cestách sa dotýka celej spoločnosti, keďže každý z nás je účastník cestnej premávky – či už ako vodič, alebo chodec. Medzi zraniteľné skupiny patria práve chodci, medzi nimi aj deti a bežci, a tiež cyklisti. Špeciálnou kategóriou, pri ktorej musíme dbať na zvýšenú bezpečnosť a osvetu, sú vodiči začiatočníci a vodiči seniori. Vo februári tohto roku sa v Štokholme konala významná medzinárodná konferencia o bezpečnosti cestnej premávky, výsledkom ktorej bolo prijatie Štokholmskej deklarácie. V nej sa štáty vrátane Slovenskej republiky zaviazali, že do roku 2030 znížia počet usmrtených a ťažko zranených osôb pri dopravných nehodách o jednu polovicu v porovnaní s ich počtom z roku 2020. Čo sa týka číselných ukazovateľov, došlo v minulom roku v porovnaní s rokom 2018 k poklesu celkového počtu dopravných nehôd a počtu ťažko aj ľahko zranených osôb, k miernemu nárastu došlo v kategórii usmrtených osôb.

V porovnaní so štátmi Vyšehradskej štvorky sme však mali v minulom roku najnižší počet usmrtených osôb pri dopravných nehodách v prepočte na 1 milión obyvateľov.