

Projekt SIA

pre diaľničné úseky v režime PPP

Súhrnná správa

Úsek R1: Nitra – Tekovské Nemce



MINISTERSTVO DOPRAVY,
PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SPRACOVAL: CORPORATE CONSULTING GROUP, S.R.O.

DECEMBER 2008



Región Nitra v úseku:

- Nitra
- Nitrianske Hrnčiarovce
- Malý Lapáš
- Pohranice
- Hostová
- Kolíňany
- Čeladice
- Beladice
- Tesárske Mlyňany
- Zlaté Moravce
- Čierne Kľačany
- Volkovce
- Čaradice
- Tekovské Nemce



Obsah

1. Úvod	5
1.1. Predstavenie projektu SIA (Social Impact Analysis)	5
1.2. Postup práce spracovania projektu SIA	6
1.3. Štruktúra správy SIA	8
1.4. Metodológia čiastkových štúdií	9
1.5. Riešiteľská skupina	12
2. Územná analýza	14
2.1. Východisková situácia	14
2.2. Segmentácia obcí	15
2.3. Základný popis oblasti	17
2.4. Vývoj počtu obyvateľov	17
2.5. Vekové zloženie obyvateľstva	21
2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva	28
2.7. Nezamestnanosť	29
2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku	30
2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou	31
2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľia	32
2.10.1. Akciové spoločnosti	34
2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným	34
2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v Obchodnom registri	35
2.10.4. Fyzické osoby zapísané v Obchodnom registri	35
2.10.5. Osoby so slobodným povoláním	37
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci	37
3. Kvalitatívny výskum	40
3.1. Prínos pre dopravu	42
3.1.1. Bezpečnosť dopravy	43
3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora	46
3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd	48
3.3. Životné prostredie	49
3.4. Príroda vs. človek	51
3.5. Dotknuté miesta	52
3.5.1. Miesta s osobným významom	52
3.5.2. Miesta s kultúrno-historickým významom	53
3.5.3. Miesta s prírodným významom	53
3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom	54
3.6. Ekonomika a hospodárstvo	54
3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti	55
3.6.2. Cestovný ruch	58
3.7. Pôda a poľnohospodárstvo	59
3.8. Voda a vodné hospodárstvo	61
3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia	61
3.9.1. Kompenzácie	62
3.9.2. Technické riešenia	62
3.10. Informovanosť, verejný diskurz	64
3.11. Stratégie správania občanov	65



3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny	66
3.13. Lokálne pohľady – špecifiká	67
4. Diskurz	76
4.1. Monitoring článkov	76
4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte	76
4.1.2. Diskurz v lokálnom kontexte	78
4.2. Monitoring diskusií	78
4.3. Monitoring petícií	79
5. Kvantitatívny výskum	83
5.1. Celkový postoj k výstavbe	83
5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice	73
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice	90
5.4. Obavy ľudí počas výstavby	111
5.5. Ohrozenia	112
5.6. Dochádzka obyvateľov za prácou/školou	120
6. Zhrnutie výsledkov	124
6.1. Územná analýza	124
6.2. Kvalitatívny výskum	126
6.3. Kvantitatívny výskum	132
7. Odporúčania	137
7.1. Odporúčania	137

Prílohy

- 2.1. Charakteristika obcí
- 3.1. Scenár pre skupinový rozhovor (Focus Group)
- 3.2. Scenár pre individuálny hĺbkový rozhovor (In Depth Interview)
- 4.1. Prehľad článkov za druhý polrok 2008
- 4.2. Ukážky internetového diskurzu
- 5.1. Dotazník
- 5.2. Základné tabuľky z kvantitatívneho výskumu



1. Úvod

1.1. Predstavenie projektu SIA

Čo je to SIA?

SIA (Social Impact Analysis) je súhrn analýz, ktoré majú identifikovať škálu sociálnych dopadov pred, počas a po realizácii PPP projektov výstavby diaľnic. Hlavný dôraz sa kladie na pochopenie zmien, ktoré nastanú v sociálnom prostredí dotknutého územia. Teda to, ako zmeny v dotknutom území ovplyvnia ľudí a inštitúcie, vrátane dopadov zmien na skupiny zraniteľných a slabých v dotknutých obciach.

Kedy sa SIA používa?

SIA by sa mala používať vždy, keď sa realizujú projekty, ktoré sa dotýkajú väčšieho územia, alebo vtedy, ak projekty majú priniesť výraznejšie spoločenské zmeny. Napr.: stavby veľkého rozsahu a dosahu (diaľnice, cesty, železnica, atómové a iné elektrárne), privatizácia, zavádzanie reforiem napr.: poľnohospodárstva, a pod.

O čom SIA hovorí?

SIA hovorí o sociálnom kontexte zmien, o tom, kto a ako je dotknutý plánovanými zmenami a čo do budúcnosti očakáva či preferuje. SIA hovorí aj o sociálnych rizikách, pričom necháva zaznieť hlas dotknutých ľudí. SIA hovorí vždy v lokálnom kontexte.

Aké sú kľúčové elementy SIA?

SIA sa vyznačuje prepájaním viacerých metód a konzultačných postupov (kvalitatívneho aj kvantitatívneho výskumného prístupu). Preto zahŕňa rôzne formy získavania informácií:

- zber sekundárnych dát (zozbierané dáta vznikli za iným účelom a sú k dispozícii počas analýzy),
- monitoringy tlače a internetu,
- neštruktúrovanú diskusiu v skupinách,
- individuálne hĺbkové rozhovory (In Depth Interviews) s hlavnými informátormi, ktorí reprezentujú rôzne inštitúcie a sociálne skupiny alebo formálne, či neformálne skupiny,
- skupinové rozhovory (Focus Groups),
- etnografické terénne pozorovanie (ETP),
- kvantitatívny výskum,
- a iné Ad hoc` zdroje informácií.



Podstatné je, aby vzorka zahŕňala všetky dotknuté skupiny a aby bola reprezentatívna na región, alebo na relevantnú skupinu dotknutých osôb.

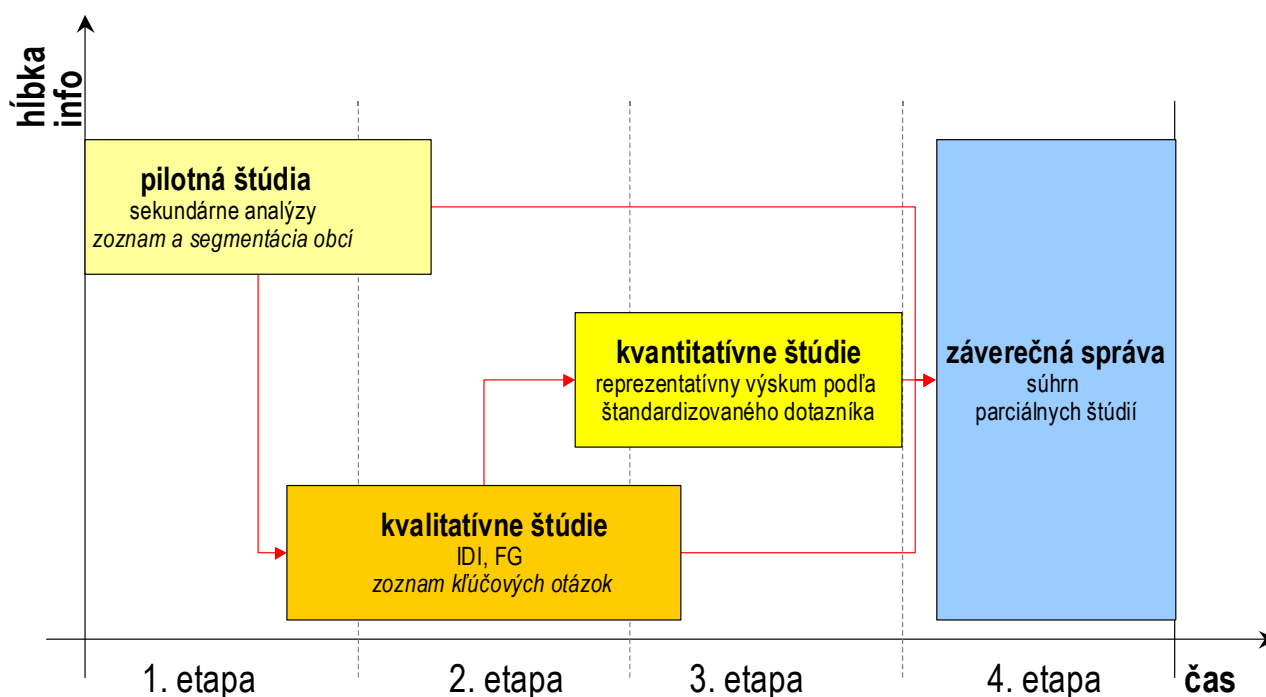
Z akých dát sa SIA skladá?

- 1) Sekundárne analýzy dát zozbieraných za iným účelom z verejne dostupných zdrojov, napríklad ako sú údaje zo sčítania ľudu, štatistickej ročenky a dát štatistického úradu, údaje o zamestnanosti/nezamestnanosti, údaje o firmách a živnostníkoch, údaje o inštitúciách, monitoringy tlače, internetu a pod.
- 2) Zber kvalitatívnych dát v teréne metódou individuálnych hĺbkových rozhovorov, neštruktúrovanými diskusiami v neformálnych skupinách, skupinovými diskusiami, pozorovaním.
- 3) Kvantitatívny výskum, kde rozhodujúce premenné vychádzajú z dát kvalitatívneho výskumu.

1.2. Postup práce spracovania projektu SIA

Na základe metodiky The World Bank bol postup práce rozpracovaný do 4 etáp (*Schéma č. 1.*). Dôraz bol kladený na to, aby bola dodržaná následnosť jednotlivých krokov a aby sa dáta priebežne zhodnocovali. Takto bolo možné dáta získané v jednej etape využiť ako východisko v nasledujúcej etape.

Schéma č. 1.: Etapy projektu SIA





Etapy:

Celý projekt bol rozdelený do štyroch etáp, ktoré na seba nadväzovali:

- 1. etapa - Pilotná analýza zo sekundárnych zdrojov dát,
- 2. etapa - Kvalitatívny výskum v spádovej oblasti,
- 3. etapa - Kvantitatívny výskum v dotknutom území,
- 4. etapa - Záverečná správa.

1. etapa: Pilotná analýza zo sekundárnych zdrojov dát.

Hlavným cieľom je zadefinovať „dotknuté územie“ na základe relevantných údajov, teda optimalizovať spádovú oblasť až na úroveň katastrálnych území jednotlivých obcí, v ktorých sa má štúdia SIA realizovať. Súčasne bude potrebné mestá a obce segmentovať v štruktúre na obce:

- bezprostredne dotknuté realizáciou projektu,
- v užšej spádovej oblasti,
- v širšej spádovej oblasti.

Napríklad.: analýza prirodzených geografických hraníc a dopravných koridorov, analýza dochádzky a odchádzky do a zo zamestnania, analýza existujúcich spojov hromadnej dopravy (autobusy a vlaky), dostupnosť služieb štátnej správy a samosprávy a pod. → podľa dostupných zdrojov.

Ďalším cieľom sekundárnej analýzy dát je popísať územie tak, aby mu bolo možné porozumieť z hľadiska súčasného prednastavenia.

Napríklad: analýza štruktúry obyvateľstva, vývoj zamestnanosti/nezamestnanosti v okresoch/obciach za posledné roky, zmapovanie sietí škôl, zariadení sociálnych služieb, kultúrnych zariadení, zariadení turistického ruchu, zamestnávateľov, kultúrnych, historických a prírodných pamätihodností, obsahová a kontextová analýza výstupov z médií a pod. → podľa dostupných zdrojov.

2. etapa: Kvalitatívny výskum v spádovej oblasti

Dopĺňa a rozvíja dáta a informácie (zoznam a segmentácia obcí) z 1. etapy.

Hlavným cieľom je zadefinovanie všetkých sociálnych skupín v dotknutom území. Výskum im umožní prehovoriť k projektu a na základe postupov kvalitatívneho výskumu zmapuje ich výpovede podľa všeobecne uznávaných postupov Grounded Theory Method (autori Strauss, Corbinová).

**Vstupy do 2. etapy:**

- zoznam a segmentácia obcí z 1. etapy,
- sekundárne dáta z kvalitatívnych výskumov ako aj z iných zdrojov.

3. etapa: Kvantitatívny výskum v dotknutom území

Dopĺňa a kvantifikuje zistenia z 1. a 2. etapy.

Hlavným cieľom je popísanie postojov v jednotlivých sociálnych skupinách, motivátorov – očakávaných zlepšení (silných stránok projektu) a bariér – očakávaných zhoršení, neistoty (slabé stránky projektu). Výskum určí priority eliminácie slabých stránok projektu a súčasne identifikuje sociálne riziká.

Vstupy do 3. etapy:

- zoznam obcí v bezprostredne dotknutom území z 1. etapy,
- tématické okruhy v zadefinovaných sociálnych skupinách z 2. etapy.

4. etapa: Záverečná správa

V záverečnej etape boli spracované všetky zistenia. Informácie boli usporiadané podľa postupnosti, v akej boli získané a následne spracovávané: sekundárna analýza → kvalitatívne výskumy → kvantitatívny výskum.

1.3. Štruktúra správy SIA

V úvode záverečnej správy je predstavená základná metodológia SIA, čiastkové metódy zberu a spracovania dát, ciele a riešiteľská skupina.

Súčasťou záverečnej správy v časti územná analýza je základná sociodemografická charakteristika obcí dotknutých regiónov v štruktúre obec, PSČ, výmera v ha, obyvateľstvo spolu, ekonomicky aktívne spolu, odchádzajúce za prácou, mladí vo veku do 14 rokov, v poproduktívnom veku podľa sčítania ľudu.

Záverečná správa obsahuje v časti kvalitatívne výskumy v spádovej oblasti aj deskripciu sociálnych skupín a štruktúru dopadov na slabých a zraniteľných, ako aj ďalšie kľúčové zistenia na základe analýzy sociálnych vplyvov z kvalitatívnych výskumov. Na základe rozhovorov s miestnymi elitami boli identifikované možné príležitosti pre udržateľný rozvoj (v nadväznosti na EIA). Správa mapuje postoje na dvoch úrovniach: 1) všeobecné postoje, platné pre všetky diaľnice a rýchlostné cesty na celom území Slovenska; 2) lokálne postoje, týkajúce sa konkrétnej spádovej oblasti.

V časti záverečnej správy kvalitatívny výskum v dotknutom území sú kvantifikované zistenia o možných sociálnych dopadoch.



V časti zhrnutie je prehľadne spracovaný súhrn najdôležitejších zistení.

Pre tvorbu komunikačných opatrení slúži časť záverov a odporúčaní vo forme Executive Summary. Executive Summary obsahuje:

- sériu (komunikačných) opatrení na zmiernenie dopadov potenciálnych vplyvov výstavby diaľnic v jednotlivých sociálnych skupinách,
- akčný plán na zmiernenie rizík a využitie výhod na základe zlepšení a sociálnych investícií,
- návrh krokov na monitoring reálnych sociálnych dopadov pred výstavbou a počas výstavby diaľnice (nezávislý monitoring implementácie odporúčaní formou telefonických interviews a monitoringu masmédií a internetu), ktoré budú tiež zamerané na elimináciu rizík dopadov na zraniteľných a slabých,
- posúdenie situácie a z nej vyplývajúce podnety na prehodnotenie možných neriešených rizík,
- návrhy na nezávislé overenie a verifikáciu opatrení po dostavbe diaľnice formou interaktívnych workshopov a kvantitatívneho výskumu.

1.4. Metodológia čiastkových štúdií

Pri realizácii projektu SIA boli použité viaceré metódy zberu a spracovania dát. Medzi hlavné metódy patrili:

- sekundárna analýza dát,
- skupinová diskusia,
- individuálny hĺbkový rozhovor,
- reprezentatívny kvantitatívny výskum.

Sekundárna analýza dát

Sekundárna analýza dát vychádzala z nasledovných informačných zdrojov:

Štatistický úrad SR: Štatistický lexikón obcí SR 2002.

Slovenská kartografia: Slovensko 1:500 000, nové členenie na okresy, obvody a obce; 2. prepracované vydanie.

VKÚ Harmanec, Autoatlas – SR 1:100 000; 6. vydanie.

Europrint: Register organizácií SR, rok 2008.

Skupinová diskusia

Skupinová diskusia (Focus Group) je riadená na základe scenára diskusie. Moderátormi boli kvalifikovaní pracovníci, ktorí spĺňajú kritéria na vedenie skupinovej diskusie (podrobný



popis kvalifikačných a osobnostných požiadaviek na moderátora skupinovej diskusie popisuje SAVA – Slovenská asociácia výskumných agentúr v Minimálnych štandardoch: www.sava.sk).

Skupinovej diskusie sa zúčastňuje spravidla 6-8 osôb. Na skupinovú diskusiu sú pozývaní aj dvaja náhradníci, pre prípad, že niektorý z účastníkov nepríde. Tým síce môžu nastať odchýlky v ideálnom zložení účastníkov, ktoré nie sú pre priebeh diskusie podstatné.

Vekové rozloženie osôb predstavovalo (*Schéma č. 1.4.1*):

- 2 juniory (študenti, prípadne slobodní pracujúci)
- 4 osoby v strednom veku (zamestnaní, nezamestnaní, rodičovská dovolenka a pod.)
- 2 seniory (dôchodcovia).

Podľa pohlavia bolo plánované zloženie skupín:

- 4 ženy,
- 4 muži.

Tabuľka č. 1.4.1.

Účastníci skupinovej diskusie v Nitre

Meno	vek	zamestnanie
Rado	25 rokov	strojársky priemysel
Mária	65 rokov	dôchodkyňa (školsťvo)
Peter	19 rokov	študent SŠ
Laco	65 rokov	dôchodca (výroba TV)
Kristína	20 rokov	študentka VŠ (technológia vzdelávania)
Renáta	44 rokov	školsťvo (upratovačka)
Helena	51 rokov	školsťvo
Jozef	33 rokov	odborný asistent na univerzite

Z priebehu diskusie bol urobený DVD záznam. Na základe záznamu boli vypracované selektívne prepisy rozhovorov, ktoré boli následne prekódované a spracované podľa postupov Grounded Theory Method. Skupinové diskusie sa realizovali v mestách v dotknutom území s počtom viac ako 20.000 obyvateľov. Diskusie trvali približne 90 minút. Respondentom bolo garantované zachovanie anonymity.

Individuálny hĺbkový rozhovor

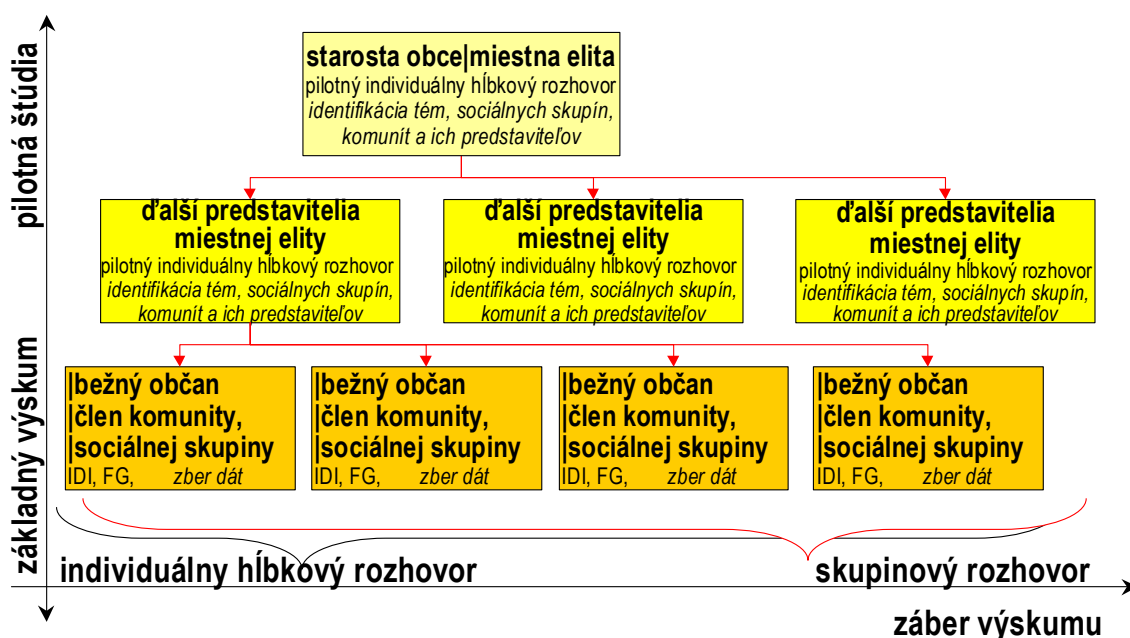
Základnou kvalitatívnou metódou bol individuálny hĺbkový rozhovor (In Depth Interview) na základe scenára diskusie. Rozhovory mali rôznu dĺžku, podľa priestoru, ktorý respondenti potrebovali na vyjadrenie postojov, tvrdení a výrokov. Spravidla sa dĺžka rozhovorov pohybovala v intervale 10-20 minút. Moderátormi boli kvalifikovaní pracovníci, ktorí spĺňajú kritéria na vedenie individuálnych hĺbkových rozhovorov



(podrobný popis kvalifikačných a osobnostných požiadaviek na moderátora individuálneho hĺbkového rozhovoru popisuje SAVA – Slovenská asociácia výskumných agentúr v Minimálnych štandardoch: www.sava.sk).

Cieľové osoby zaradené do výskumu sociálnych dopadov boli vyberané z obcí, ktoré ležia v celej spádovej oblasti. Medzi kľúčových informátorov boli zaradení miestni lídri (starostovia obcí, kompetentní pracovníci v oblasti sociálnych služieb, osobnosti verejného života, podnikatelia a rôzni zamestnávateľia), pričom mimoriadna pozornosť bola venovaná tomu, aby vo výskume zaznel hlas ľudí, ktorí žijú z pôdy, ako aj hlas ďalších slabých a zraniteľných osôb (*Schéma č. 1.4.1*).

Schéma 1.4.1.: Výber cieľových osôb



Počet rozhovorov bol stanovený podľa toho, ako sa téma „vyčerpávala“, to znamená, že sa začali postoje, tvrdenia a výroky opakovať.

Spolu bolo uskutočnených 22 platných rozhovorov.

Z priebehu diskusie boli urobené písomné schematické záznamy, ktoré boli následne prekódované a spracované podľa postupov Grounded Theory Method. Individuálne hĺbkové rozhovory sa realizovali v obciach v širšej spádovej oblasti s počtom menej ako 20.000 obyvateľov. Respondentom bolo garantované zachovanie anonymity.

Kvantitatívny výskum

Kvantitatívny výskum bol realizovaný v mestách a obciach dotknutých výstavbou. Podiel zástupcov-respondentov



jednotlivých obcí vychádzal z pomerného zastúpenia obyvateľov v mestách a obciach. Celkový počet respondentov bol stanovený tak, aby výskum umožňoval štatistické spracovanie dát.

Základná metóda je štruktúrovaný rozhovor podľa štandardizovaného dotazníka v dĺžke trvania cca 30 minút. V dotazníku boli zapracované otázky, ktoré mapovali postoje a názory respondentov v súvislosti s výstavbou. Dotazník súčasne mapoval osobný profil respondentov.

Rozhovory realizovali zaškolení anketári, ktorí spĺňajú kritéria na vedenie rozhovorov (podrobný popis osobnostných požiadaviek na anketárov a anketársku sieť popisuje SAVA – Slovenská asociácia výskumných agentúr v Minimálnych štandardoch: www.sava.sk).

Dotazníky boli expedované do terénu tak, aby bola zabezpečená reprezentativita výberového súboru. Po návrate dotazníkov nasledovali logické kontroly a kontroly správnosti vyplnenia dotazníkov. Po kontrole dotazníkov boli uzatvorené otázky prevádzané do elektronickej podoby dvojnásobným nezávislým kódíngom. Následne boli údaje z prvého a druhého zadania porovnané (aby sa zabránilo preklepom a chybám v dátach) a chyby opravené. Otvorené otázky boli prepisované do elektronickej podoby v plnom znení a následne boli podľa pravidiel kódovania stanovených Grounded Theory Method zlučovvané do kategórií, ktoré sú súčasťou dátového súboru.

Výsledný dátový súbor bol spracovaný analytickým SW DataCROSS. Na základe výstupov z SW DataCROSSu boli pripravené základné tabuľky a správa.

1.5. Riešiteľská skupina

Projekt SIA realizovali pracovníci s primeranou kvalifikáciou a viacročnou praxou v kvalitatívnom a kvantitatívnom výskume verejnej mienky.

Ing. Miroslav Švec:

prax 14 rokov - vedúci riešiteľskej skupiny.

Mgr. Martin Štulrajter:

prax 8 rokov – psychológ, vedenie skupinových rozhovorov, individuálnych hĺbkových rozhovorov, analýza sekundárnych, kvalitatívnych a kvantitatívnych dát.

PhDr. Eva Ballová Mikušková, Phd.:

prax 5 rokov – psychologička, vedenie skupinových rozhovorov, individuálnych hĺbkových rozhovorov, analýza sekundárnych, kvalitatívnych a kvantitatívnych dát.



Ing. Alena Pribišová:

prax 10 rokov – spracovanie, príprava a kontrola kvantitatívnych dát.

Mgr. Viera Skačanová:

prax 12 rokov – špeciálna pedagogička, výbery a organizácia terénneho zberu dát, definovanie kódovacích masiek, kontrola a kóding dotazníkov, vedenie individuálnych hĺbkových rozhovorov.

Mgr. Iveta Kollerová:

prax 11 rokov – špeciálna pedagogička, výbery a organizácia terénneho zberu dát, definovanie kódovacích masiek, kontrola a kóding dotazníkov, vedenie individuálnych hĺbkových rozhovorov.



2. Územná analýza

2.1. Východisková situácia

Predmetom analýzy je hodnotenie sociálnych dopadov výstavby rýchlostnej cesty R1 v úseku Nitra – Malanta – Čaradice – Tekovské Nemce. Rýchlostná cesta R1 je súčasťou rýchlostnej cesty R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica. Časť v úseku Nitra – Malanta je navrhovaná v dvoch variantoch:

1. variant:

tzv. severný koridor je situovaný a nadväzuje na sprevádzkovaný úsek severného obchvatu mesta Nitra. Koniec obchvatu je situovaný v intraviláne mesta v križovatke Zobor (Chrenovská – Mostná – Dobšinského ul.). Začiatok navrhovanej stavebnej úpravy cesty R1 je situovaný v križovatke Dražovce pred ukončením obchvatu. Koniec koridoru bol stanovený južne od obce Pohranice. V severnom koridore sú navrhované 4 podvarianty. Podvarianty prechádzajú katastrálnymi územiami Zobor, Nitrianske Hrnčiarovce, Chrenová, Pohranice.

2. variant:

tzv. južný koridor začína križovatkou Lehota a končí južne od obce Pohranice. Cesta je vedená v jednom podvariante cez katastrálne územia Lehota, Kynek, Nitra, Horné Krškany, Veľké Janíkovce, Chrenová, Nitrianske Hrnčiarovce a Pohranice.

Časť v úseku Malanta – Čaradice je navrhovaná v dvoch variantoch:

1. variant:

je smerove napojený na existujúcu cestu I/65 mimoúrovňovou križovatkou v blízkosti obce Malanta. Následne bude viesť poľnohospodárskymi pozemkami. Južne od obce Pohranice, v blízkosti vodného toku Kadaň sa spojí s 2. variantom. Dĺžka variantu je 3,5 km.

2. variant:

je smerove napojený na južný obchvat mesta Nitra mimoúrovňovou križovatkou, ktorá bude prechádzať cez mestskú časť Nitra Selenec a bude križovať cestu I/51. Následne bude viesť poľnohospodárskymi pozemkami a napojí sa južne od obce Pohranice v blízkosti vodného toku Kadaň na prvý variant. Dĺžka variantu je 2,85 km.

Hlavným cieľom je vybudovanie kapacitnej štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie v smere západ – východ. Účelom má byť zvýšenie kapacity, zlepšenie bezpečnosti premávky a súvisiace zníženie nehodovosti, zvýšenie jazdnej rýchlosti, priepustnosti križovatiek, čím sa zníži spotreba pohonných hmôt, tvorba exhalátov ako aj úroveň hluku.

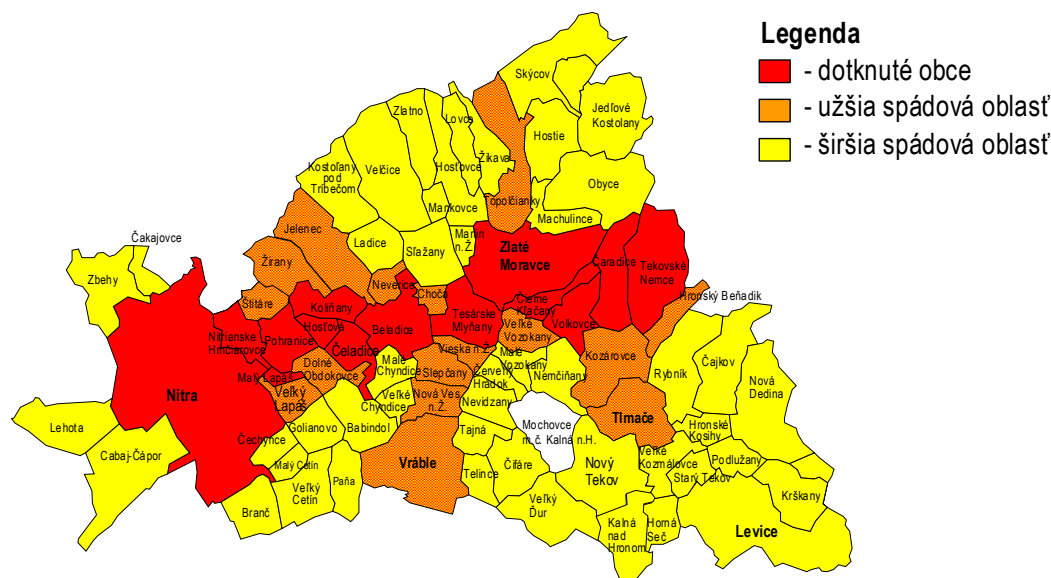


2.2. Segmentácia obcí

Z hľadiska SIA bolo územie rozšírené na celú spádovú oblasť, v ktorej sa môžu prejavíť vplyvy. Obce v oblasti cesty R1 v úseku Nitra – Tekovské Nemce sú rozdelené do 3 kategórií (*Mapa č. 2.2.1.*):

1. Dotknuté obce
 - priamo v ich katastrálnom území je naplánovaná trasa cesty R1.
2. Obce v užšej spádovej oblasti
 - sú v tesnej blízkosti plánovanej rýchlostnej cesty, aj keď priamo v ich katastrálnom území nepovedie.
3. Obce v širšej spádovej oblasti
 - sú mimo od plánovanej trasy rýchlostnej cesty, neležia v jej bezprostrednej blízkosti, ale dopady výstavby sa môžu prejavíť pozitívne alebo negatívne.

Mapa č. 2.2.1.:
Segmentácia obcí v spádovej oblasti



Tabuľka č. 2.2.1.:
Zoznam dotknutých obcí

obec dotknutá	počet obyvateľov	okres	kraj
Beladice	1 521	Zlaté Moravce	Nitriansky
Čaradice	526	Zlaté Moravce	Nitriansky
Čeladice	767	Nitra	Nitriansky
Čierne Kľačany	1 133	Zlaté Moravce	Nitriansky
Host'ová	372	Nitra	Nitriansky
Kolíňany	1 476	Nitra	Nitriansky
Malý Lapáš	466	Nitra	Nitriansky
Nitra	84 444	Nitra	Nitriansky
Nitrianske Hrnčiarovce	1 903	Nitra	Nitriansky
Pohranice	1 094	Nitra	Nitriansky
Tekovské Nemce	1 086	Zlaté Moravce	Nitriansky
Tesárske Mlyňany	1 707	Zlaté Moravce	Nitriansky
Volkovce	1 020	Zlaté Moravce	Nitriansky
Zlaté Moravce	13 289	Zlaté Moravce	Nitriansky



**Tabuľka č. 2.2.2.:
Zoznam obcí v užšej spádovej oblasti**

obec v užšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Dolné Obdokovce	1 162	Nitra	Nitriansky
Hronský Beňadik	1 238	Žarnovica	Banskobystrický
Choča	501	Zlaté Moravce	Nitriansky
Jelenec	1 993	Nitra	Nitriansky
Kozárovce	1 988	Levice	Nitriansky
Neverice	650	Zlaté Moravce	Nitriansky
Nová Ves nad Žitavou	1 271	Nitra	Nitriansky
Slepčany	878	Zlaté Moravce	Nitriansky
Štitáre	654	Nitra	Nitriansky
Tlmače	4 095	Levice	Nitriansky
Topoľčianky	2 874	Zlaté Moravce	Nitriansky
Veľké Vozokany	498	Zlaté Moravce	Nitriansky
Veľký Lapáš	1 146	Nitra	Nitriansky
Vieska nad Žitavou	461	Zlaté Moravce	Nitriansky
Vráble	9 381	Nitra	Nitriansky
Žirany	1 376	Nitra	Nitriansky

**Tabuľka č. 2.2.3.:
Zoznam obcí v širšej spádovej oblasti**

obec v širšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Babindol	669	Nitra	Nitriansky
Branč	2 141	Nitra	Nitriansky
Cabaj - Čápor	3 785	Nitra	Nitriansky
Čajkov	1 016	Levice	Nitriansky
Čakajovce	1 096	Nitra	Nitriansky
Čechynce	1 014	Nitra	Nitriansky
Červený Hrádok	419	Zlaté Moravce	Nitriansky
Čifáre	649	Nitra	Nitriansky
Golianovo	1 276	Nitra	Nitriansky
Horná Seč	514	Levice	Nitriansky
Hostie	1 215	Zlaté Moravce	Nitriansky
Host'ovce	771	Zlaté Moravce	Nitriansky
Hronské Kosihy	704	Levice	Nitriansky
Jedľové Kostofany	981	Zlaté Moravce	Nitriansky
Kalná nad Hronom	2 073	Levice	Nitriansky
Kostofany pod Tribečom	374	Zlaté Moravce	Nitriansky
Krškany	754	Levice	Nitriansky
Ladice	786	Zlaté Moravce	Nitriansky
Lehota	1 848	Nitra	Nitriansky
Levice	35 830	Levice	Nitriansky
Lovce	705	Zlaté Moravce	Nitriansky
Machulince	1 048	Zlaté Moravce	Nitriansky
Malé Chyndice	380	Nitra	Nitriansky
Malé Vozokany	308	Zlaté Moravce	Nitriansky
Malý Cetín	384	Nitra	Nitriansky
Mankovce	535	Zlaté Moravce	Nitriansky
Martin nad Žitavou	520	Zlaté Moravce	Nitriansky
Nemčiňany	724	Zlaté Moravce	Nitriansky
Nevidzany	611	Zlaté Moravce	Nitriansky
Nová Dedinka	1 869	Levice	Nitriansky
Nový Tekov	852	Levice	Nitriansky
Obyce	1 524	Zlaté Moravce	Nitriansky
Paňa	314	Nitra	Nitriansky
Podlužany	734	Levice	Nitriansky
Rybník	1 379	Levice	Nitriansky
Skýcov	1 047	Zlaté Moravce	Nitriansky
Sľažany	1 743	Zlaté Moravce	Nitriansky
Starý Tekov	1 448	Levice	Nitriansky
Tajná	285	Nitra	Nitriansky
Telince	384	Nitra	Nitriansky



Velčice	836	Zlaté Moravce	Nitriansky
Veľké Chyndice	334	Nitra	Nitriansky
Veľké Kozmálovce	729	Levice	Nitriansky
Veľký Cetín	1 644	Nitra	Nitriansky
Veľký Ďur	1 279	Levice	Nitriansky
Zbehy	2 248	Nitra	Nitriansky
Zlatno	246	Zlaté Moravce	Nitriansky
Žikava	521	Zlaté Moravce	Nitriansky

2.3. Základný popis oblasti

Centrom regiónu je krajské mesto Nitra. Celá spádová oblasť je tvorená pásom miest: Nitra, Vrábľe, Zlaté Moravce, Tlmače a Levice. V spádovej oblasti rýchlostnej cesty sa nachádza atómová elektrárň Mochovce.

Popisná charakteristika obcí je uvedená v prílohe 2.1. Charakteristika obcí.

Celkovo je v spádovej oblasti 78 obcí s celkovým počtom 223.516 obyvateľov (*Tabuľka č. 2.3.1.*). V celej oblasti odchádza za prácou 13,9% zo všetkých obyvateľov, čo celkovo predstavuje 31.129 obyvateľov. V dotknutých obciach dochádza za prácou veľmi nízky podiel obyvateľov (8,8%). Podiel osôb odchádzajúcich za prácou je v užšej spádovej oblasti nízky (18,9%), aj keď sa týka menšieho počtu osôb (5.687). Podiel odchádzajúcich za prácou je nízky aj v širšej spádovej oblasti (18,9%) a týka sa násobne väčšieho počtu ľudí (15.636). Dôvodom umiestnenia rýchlostnej cesty v lokalite je spojenie s krajským mestom, ako aj spojenie s hlavným mestom SR Bratislavou. Cesta sa začleňuje do národnej a medzinárodnej dopravy. Navyše v okolí Zlatých Moraviec má doterajšia cesta I/65 prívlastok: „cesta smrti“.

**Tabuľka č. 2.3.1.:
Súhrnná tabuľka demografických údajov**

parameter	spolu	dotknuté obce	spádová oblasť	
			užšia	širšia
počet obcí	78	14	16	48
počet obyvateľov	223.516	110.804	30.166	82.546
počet domácností*	83.044	42.450	10.538	30.056
ekonomicky aktívni*	115.905	58.724	15.566	41.615
odchádzajúci za prácou*	31.129	9.806	5.687	15.636
% podiel odchádzajúcich*	13,9%	8,8%	18,9%	18,9%
% podiel ekonomicky aktívnych*	51,3%	51,9%	51,6%	50,5%

* údaje za rok 2001

2.4. Vývoj počtu obyvateľov

Z dlhodobého hľadiska dochádza k zmenám v počte obyvateľov jednotlivých obcí (*Mapa č. 2.4.1*). Pohyby sú rôzne a súvisia aj s prebiehajúcou výstavbou v okolí väčších miest, ktoré rastú na úkor miest.



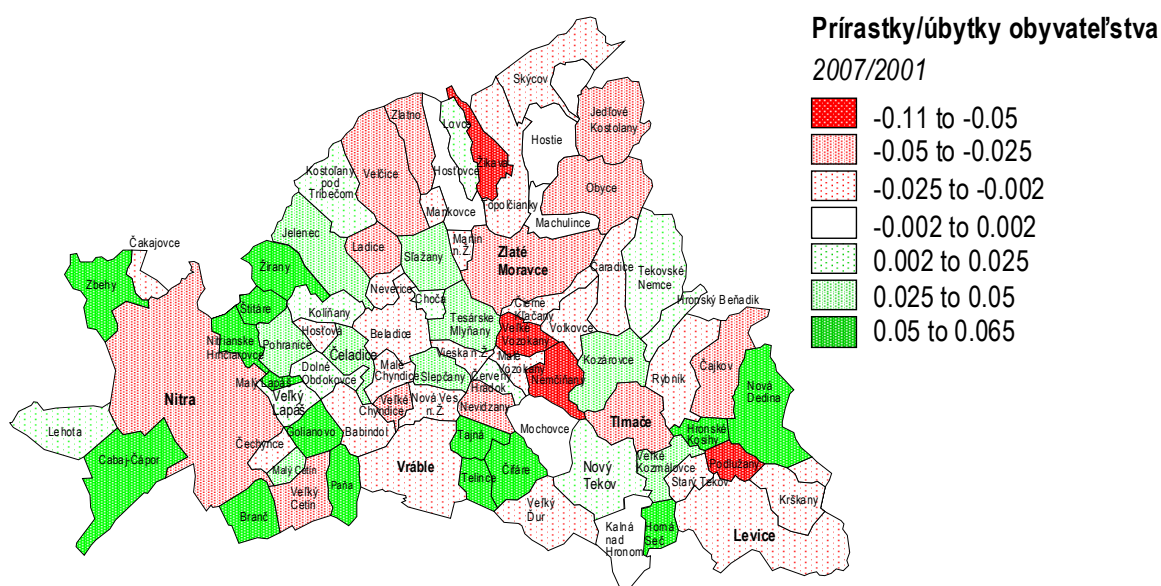
Najväčšie úbytky v období od roku 2001 do roku 2007 zaznamenali obce v:

- dotknutom území: mestá Zlaté Moravce (-3,6%) a Nitra (-2,6%),
- užšej spádovej oblasti: Veľké Vozokany (-5,3%), Tlmače (-4,9%),
- širšej spádovej oblasti: Žikava (-10,8%), Nemčiňany (-7,7%), Podlužany (-5,8%) ale aj ďalšie obce.

Z krátkodobého hľadiska, t.j. za rok 2007 v období od 1.1.2007 do 31.12.2007 dochádzalo naďalej k zmenám v počte obyvateľov obcí (*Mapa č. 2.4.2*). Úbytky v roku 2007 v obciach:

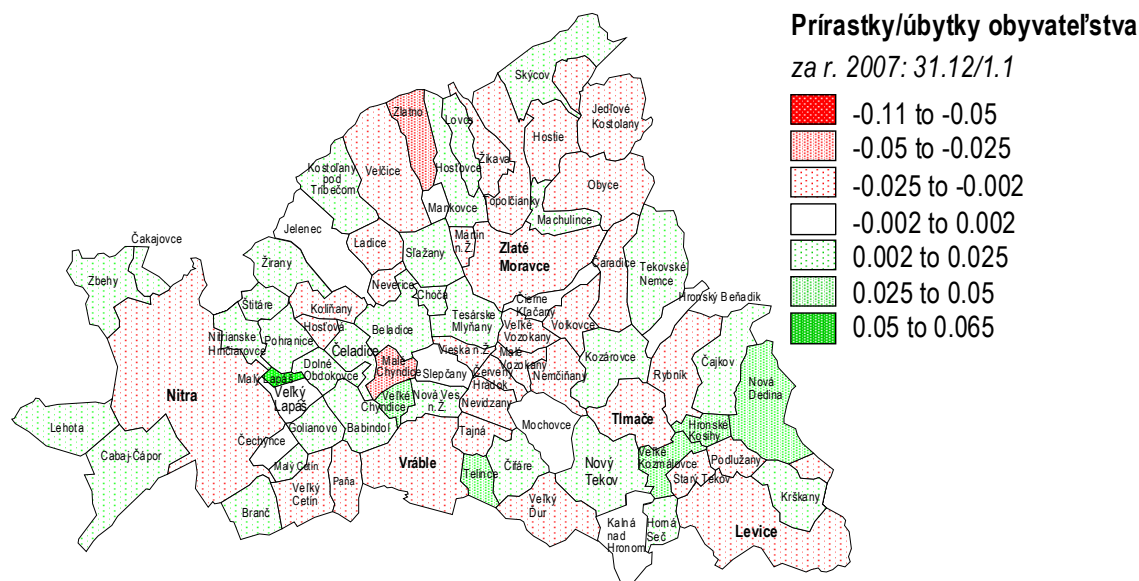
- v dotknutom území: Čaradice (-1,7%), Hostová (-1,3%), pričom úbytok v mestách Nitra a Zlaté Moravce sa takmer zastavil (obe -0,4%),
- v užšej spádovej oblasti: úbytok začal v obci Neverice (-1,5%) a naďalej pokračoval v obci Veľké Vozokany (-1,0%),
- v širšej spádovej oblasti: Zlatno (-3,5%), Malé Chyndice (-3,3%), Tajná (-2,4%), Nemčiňany (-1,6%), Žikava (-1,5%), Podlužany (-1,3%).

Mapa č. 2.4.1.: Vývoj počtu obyvateľov za roky 2007/2001





**Mapa č. 2.4.2.:
Vývoj počtu obyvateľov za obdobie 31.12./1.1.
v roku 2007**



Z dlhodobého hľadiska dochádzalo v niektorých obciach aj k prírastkom v počte obyvateľov (*Mapa č. 2.4.1*). Najväčšie prírastky v období od roku 2001 do roku 2007 zaznamenali viaceré obce v:

- dotknutom území: Malý Lapáš (27,7%), Nitrianske Hrnčiarovce (8,6%), Tesárske Mlyňany (4,1%), Čeladice (2,8%), Pohranice (2,7%),
- užšej spádovej oblasti: Štitáre (17,0%), Žirany (6,9%), Kozárovce (4,5%), Slepčany (3,8%), Jelenec (2,6%), Kolíňany (2,2%),
- širšej spádovej oblasti: Telince (38,6%), Nová Dedina (19,4%), Golianovo (12,1%), Cabaj-Čápor (10,5%), Čifáre (9,8%), Horná Seč (7,1%), Zbehy (7,0%) a aj iné.

Z krátkodobého hľadiska, t.j. za rok 2007 v období od 1.1.2007 do 31.12.2007 dochádzalo aj k prírastkom v počte obyvateľov viacerých obcí (*Mapa č. 2.4.2*). Prírastky v roku 2007 v obciach:

- v dotknutom území: Malý Lapáš (6,4%), Nitrianske Hrnčiarovce (1,3%), Beladice (1,3%),
- v užšej spádovej oblasti: Choča (0,2%), Štitáre (1,6%), Dolné Obdokovce (1,5%),



- v širšej spádovej oblasti: Veľké Chyndice (4,0%), Veľké Kozmálovce (3,4%), Nová Dedina (3,3%), Telince (3,2%) a iné.

**Tabuľka č. 2.4.1.:
Vývoj počtu obyvateľov v dotknutých obciach**

obec dotknutá	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Beladice	1 536	1 521	17
Čaradice	529	526	-9
Čefadice	746	767	7
Čierne Kľačany	1 145	1 133	2
Host'ová	378	372	-5
Kolíňany	1 444	1 476	-3
Malý Lapáš	365	466	28
Nitra	86 726	84 444	-356
Nitrianske Hrnčiarovce	1 753	1 903	25
Pohranice	1 065	1 094	7
Tekovské Nemce	1 078	1 086	5
Tesárske Mlyňany	1 639	1 707	17
Volkovce	1 036	1 020	-3
Zlaté Moravce	13 781	13 289	-56

**Tabuľka č. 2.4.2.:
Vývoj počtu obyvateľov v obciach z užšej spádovej oblasti**

obec v užšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Dolné Obdokovce	1 159	1 162	17
Hronský Beňadik	1 220	1 238	0
Choča	492	501	10
Jelenec	1 942	1 993	0
Kozárovce	1 902	1 988	5
Neverice	662	650	-10
Nová Ves nad Žitavou	1 294	1 271	6
Slepčany	846	878	0
Štitáre	559	654	10
Tlmače	4 305	4 095	-12
Topoľčianky	2 888	2 874	-13
Veľké Vozokany	526	498	-5
Veľký Lapáš	1 133	1 146	-1
Vieska nad Žitavou	466	461	-4
Vráble	9 493	9 381	-30
Žirany	1 287	1 376	7



Tabuľka č. 2.4.3.:
Vývoj počtu obyvateľov v obciach zo širšej spádovej oblasti

obec v širšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Babindol	671	669	5
Branč	2015	2141	26
Cabaj-Čápor	3424	3785	87
Čajkov	1055	1016	5
Čakajovce	1102	1096	8
Čechynce	1024	1014	2
Červený Hrádok	414	419	-3
Čifáre	591	649	10
Golianovo	1138	1276	14
Horná Seč	480	514	7
Hostie	1215	1215	-6
Hostovce	771	771	2
Hronské Kosihy	660	704	19
Jedľové Kostofany	1029	981	-9
Kalná nad Hronom	2073	2073	3
Kostofany pod Tríbečom	368	374	4
Krškany	767	754	17
Ladice	813	786	-8
Lehota	1819	1848	21
Levice	36538	35830	-150
Lovce	692	705	9
Machulince	1048	1048	6
Malé Chyndice	383	380	-13
Malé Vozokany	311	308	-1
Malý Cetín	374	384	5
Mankovce	537	535	-1
Martin nad Žitavou	530	520	-3
Nemčiňany	784	724	-12
Nevidzany	627	611	-8
Nová Dedina	1565	1869	59
Nový Tekov	835	852	2
Obyce	1565	1524	-14
Paňa	295	314	-4
Podlužany	779	734	-10
Rybník	1403	1379	-14
Skýcov	1057	1047	9
Sľažany	1696	1743	42
Starý Tekov	1479	1448	-16
Tajná	269	285	-7
Telince	277	384	12
Velčice	863	836	-3
Veľké Chyndice	350	334	13
Veľké Kozmálovce	700	729	24
Veľký Cetín	1724	1644	-8
Veľký Ďur	1305	1279	-15
Zbehy	2101	2248	53
Zlatno	257	246	-9
Žikava	584	521	-8

2.5. Vekové zloženie obyvateľstva

Vekové zloženie v spádovom území diaľnice predbieha celoslovenský trend poklesu indexu vitality (počíta sa ako podiel osôb v preproduktívnom a poproduktívnom veku $\times 100$; vypovedá o tom, koľko osôb v preproduktívnom veku pripadá na jednu osobu v poproduktívnom veku). Kým v Slovenskej republike bol v roku 2001



index vitality 105,0 v roku 2007 to bolo 78,1 (pokles o 26,9 bodov). V spádovej oblasti nastal pokles z úrovne 99,4 na úroveň 67,1 (pokles o 32,3 bodov). To znamená, že v spádovej oblasti pribúdajú osoby v poproduktívnom veku rýchlejšie ako je celoslovenský priemer a v súčasnosti je index vitality hlboko pod celoslovenským priemerom (11,0 bodu).

Celkovo 76 obcí v spádovej oblasti má nepriaznivú vekovú štruktúru s výnimkou dvoch: Telince (140,6) a Malý Lapáš (108,4). To sa prenáša aj na viaceré z dotknutých obcí, ktoré majú nepriaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva (13 obcí s nepriaznivou štruktúrou obyvateľstva). V poproduktívnom veku sú v súčasnosti v porovnaní so slovenským priemerom viacej zastúpené osoby v obciach (Mapa č. 2.5.1 – 2.5.2; 2.5.5 – 2.5.6):

- v dotknutom území: Volkovce (36,4), Čeladice (48,1), Hostová (58,1), Nitrianske Hrnčiarovce (58,4), Čaradice (63,3) a Nitra (65,0).
- v užšej spádovej oblasti: Vieska nad Žitavou (40,5), Neverice (49,7), Topolčianky (49,9), Nová Ves nad Žitavou (50,3), Veľký Lapáš (55,2), Tlmače (57,2) a ďalšie,
- v širšej spádovej oblasti: Zlatno (33,9), Kostolany pod Tríbečom (38,1), Tajná (41,6), Paňa (42,0), Žikava (44,6) a ďalšie.

Celkovo iba 2 obce v spádovej oblasti majú priaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva (z toho 1 z bezprostredne dotknutých obcí) (Mapa č. 2.5.1 – 2.5.2; 2.5.3 – 2.5.4).

Viaceré obce získavajú nových obyvateľov a dostávajú sa do pozície satelitných obcí voči mestám. V dôsledku toho mestá Nitra, Zlaté Moravce, Levice, Tlmače starnú a v satelitných obciach sa zmierňuje nepriaznivá veková štruktúra obyvateľstva. Najviac prisťahovaných bolo v roku 2007 v obciach:

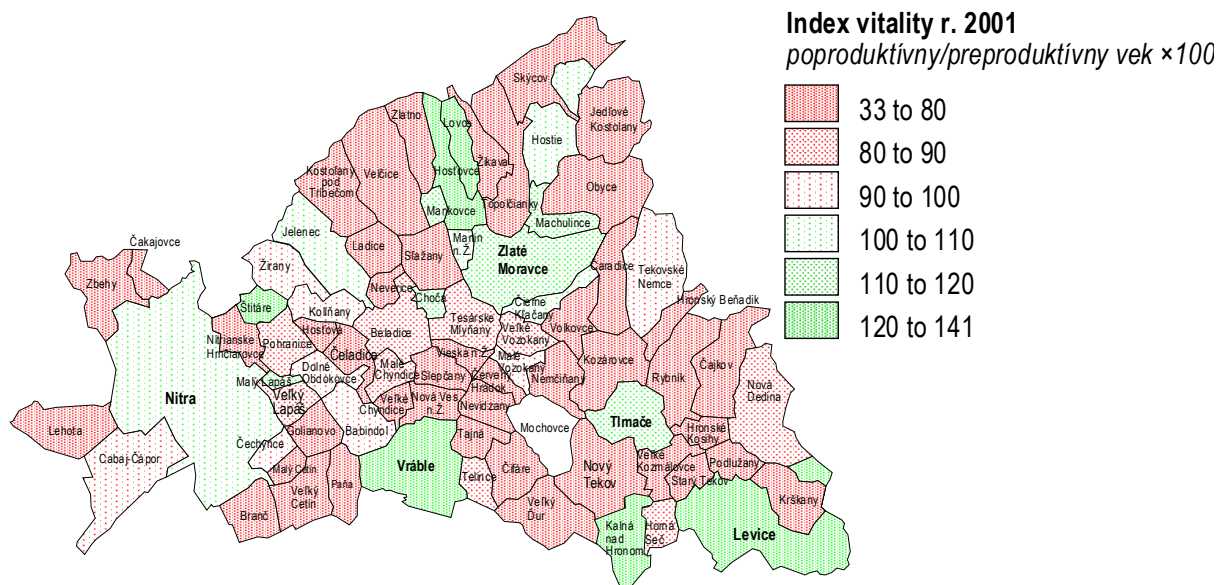
- v dotknutom území: Malý Lapáš (28 osôb), Nitrianske Hrnčiarovce (25 osôb), Beladice a Tesárske Mlyňany (po 17 osôb).

Najviac vystáňovaných bolo v roku 2007 v obciach:

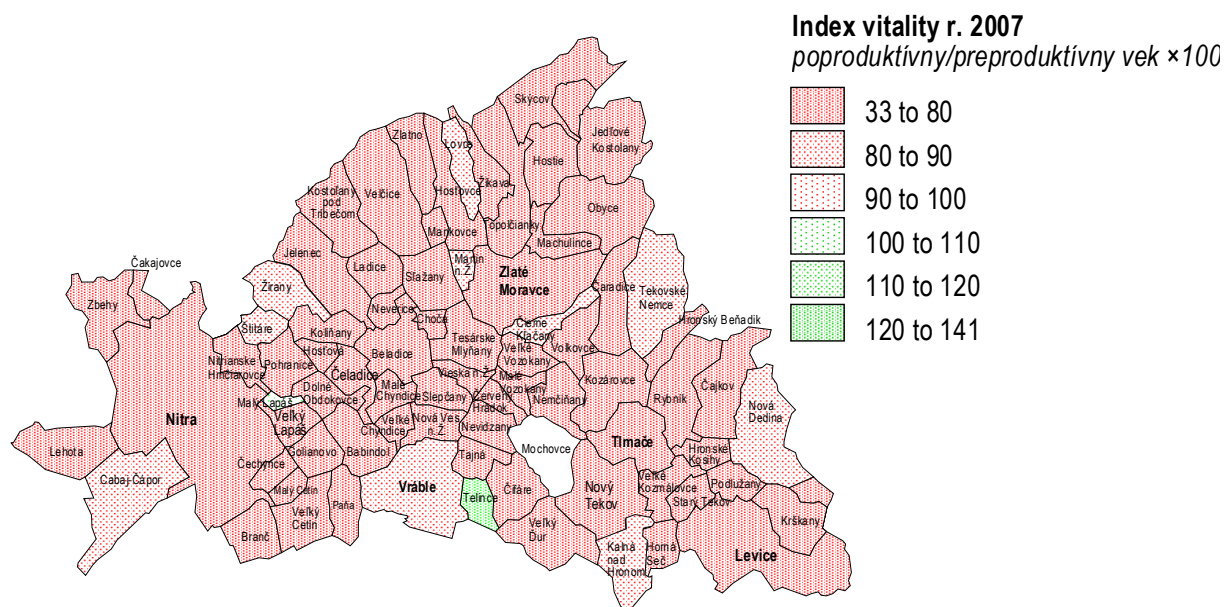
- v dotknutom území: Nitra (356 osôb), Zlaté Moravce (56 osôb).



Mapa č. 2.5.1.: Index vitality v roku 2001

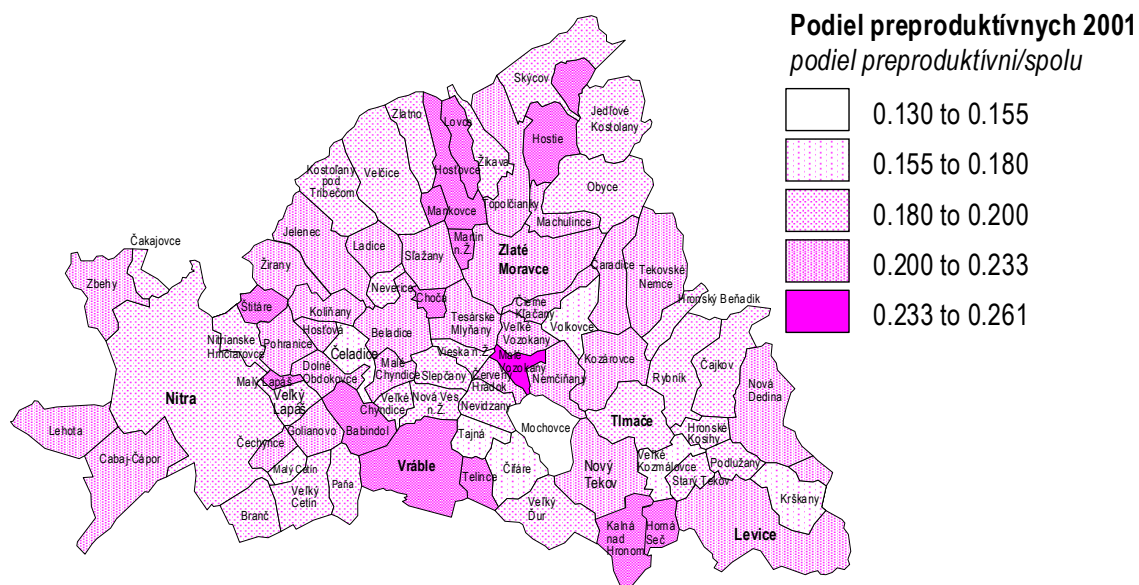


Mapa č. 2.5.2.: Index vitality v roku 2007

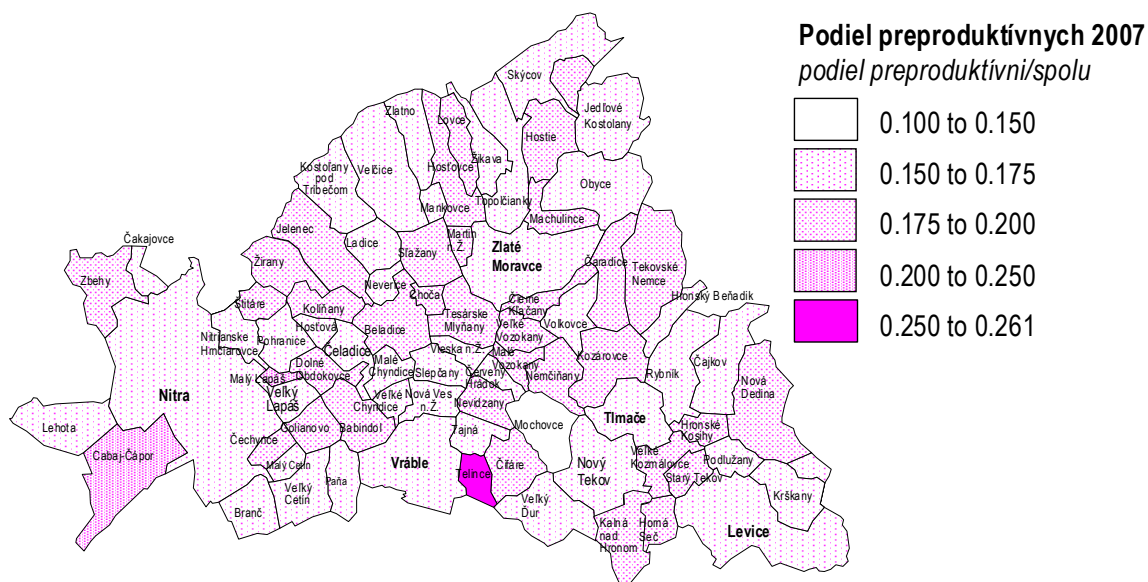




**Mapa č. 2.5.3.:
Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2001**

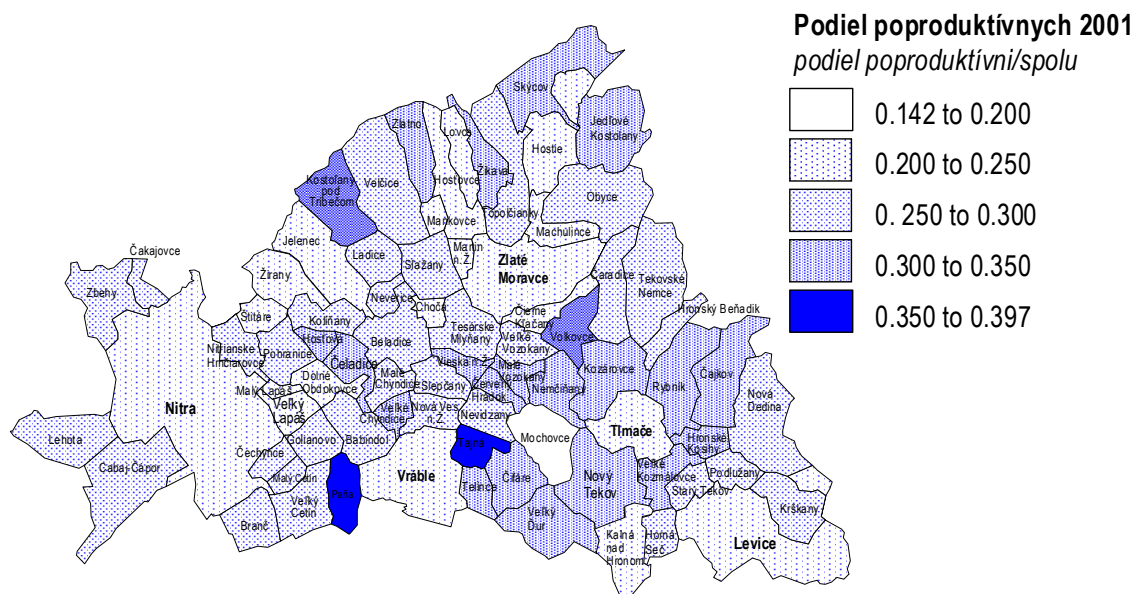


**Mapa č. 2.5.4.:
Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2007**

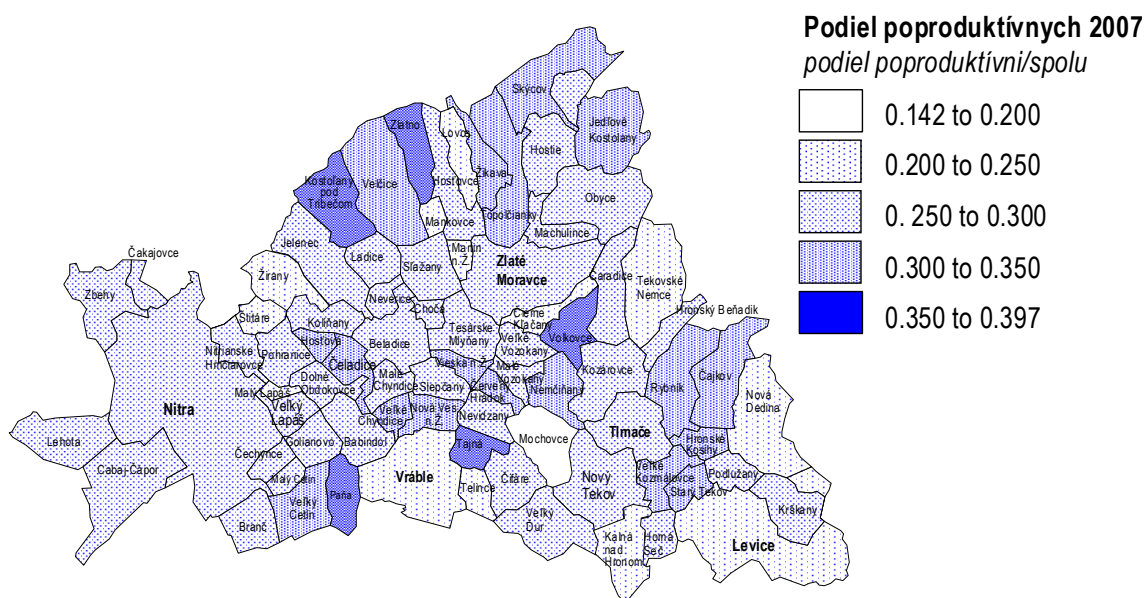




**Mapa č. 2.5.5.:
Podiel osôb v poproduktívnom veku v roku 2001**



**Mapa č. 2.5.6.:
Podiel osôb v poproduktívnom veku v roku 2007**





**Tabuľka č. 2.5.1.:
Veková štruktúra obyvateľstva v dotknutých obciach**

obec dotknutá	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod) × 100%	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Beladice	22,5%	22,9%	19,8%	15,9%	87,9	69,5
Čaradice	23,3%	24,3%	18,0%	15,4%	77,2	63,3
Čefadice	29,2%	26,6%	13,7%	12,8%	46,8	48,0
Čierne Kľačany	18,7%	19,2%	19,4%	16,5%	103,7	85,8
Host'ová	26,2%	25,0%	18,3%	14,5%	69,7	58,1
Kolíňany	20,1%	22,0%	18,9%	15,2%	94,1	69,4
Malý Lapáš	18,9%	17,8%	21,6%	19,3%	114,5	108,4
Nitra	16,3%	20,6%	17,5%	13,3%	106,9	64,9
Nitrianske Hrnčiarovce	22,5%	22,3%	15,7%	13,0%	69,9	58,4
Pohranice	21,6%	21,4%	18,3%	14,8%	84,8	69,2
Tekovské Nemce	20,0%	19,5%	19,3%	15,9%	96,3	81,6
Tesárske Mlyňany	21,0%	21,2%	18,8%	16,6%	89,3	78,2
Volkovce	30,0%	30,7%	14,5%	11,1%	48,2	36,4
Zlaté Moravce	16,2%	20,0%	18,4%	14,2%	113,8	70,9

**Tabuľka č. 2.5.2.:
Veková štruktúra obyvateľstva v obciach z užšej
spádovej oblasti**

obec v užšej SO	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod) × 100%	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Dolné Obdokovce	19,2%	21,6%	19,2%	15,9%	99,6	73,7
Hronský Beňadik	23,0%	24,4%	17,5%	14,5%	76,1	59,6
Choča	19,5%	25,0%	21,7%	16,2%	111,5	64,8
Jelenec	18,2%	21,0%	19,2%	15,7%	105,4	74,6
Kozárovce	25,1%	24,8%	19,6%	17,2%	78,0	69,5
Neverice	20,8%	24,5%	16,0%	12,2%	76,8	49,7
Nová Ves nad Žitavou	23,8%	25,8%	15,7%	13,0%	65,9	50,3
Slepčany	23,0%	23,6%	17,1%	14,9%	74,4	63,3
Štitáre	16,5%	19,0%	20,0%	15,8%	121,7	83,1
Tlmače	15,0%	22,1%	16,9%	12,7%	112,5	57,2
Topoľčianky	22,1%	25,1%	17,6%	12,5%	79,3	49,9
Veľké Vozokany	23,8%	24,3%	19,2%	17,5%	80,8	71,9
Veľký Lapáš	19,6%	22,4%	16,8%	12,4%	85,6	55,2
Vieska nad Žitavou	26,6%	26,3%	17,4%	10,6%	65,3	40,5
Vráble	14,2%	17,5%	20,2%	14,7%	141,7	84,1
Žirany	20,0%	19,5%	19,0%	16,2%	94,9	83,2



**Tabuľka č. 2.5.3.:
Veková štruktúra obyvateľstva v obciach zo širšej
spádovej oblasti**

obec v širšej SO	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (<i>preprod/poprod</i>) × 100	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Babindol	20,9%	21,2%	20,7%	15,1%	99,3	71,1
Branč	21,9%	23,0%	17,1%	14,5%	78,0	63,2
Cabaj - Čápor	20,8%	20,5%	19,5%	17,5%	94,1	85,5
Čajkov	26,6%	26,0%	17,2%	12,6%	64,4	48,5
Čakajovce	22,9%	21,8%	17,2%	13,4%	75,0	61,5
Čechynce	20,1%	21,3%	18,6%	17,0%	92,2	79,6
Červený Hrádok	26,6%	28,4%	17,6%	13,8%	66,4	48,7
Čífare	29,6%	24,4%	14,4%	15,3%	48,6	62,6
Golianovo	22,9%	21,5%	17,7%	15,1%	77,0	70,1
Horná Seč	22,9%	22,8%	20,0%	15,2%	87,3	66,7
Hostie	18,7%	21,9%	20,5%	15,5%	109,7	70,7
Hostovce	17,1%	20,5%	20,6%	15,7%	120,5	76,6
Hronské Kosihy	26,2%	25,7%	15,9%	15,6%	60,7	60,8
Jedľové Kostofany	27,9%	29,9%	17,2%	14,7%	61,7	49,1
Kalná nad Hronom	17,3%	17,7%	21,9%	15,2%	126,2	85,9
Kostofany pod Tribečom	32,1%	31,6%	15,5%	12,0%	48,3	38,1
Krškany	20,6%	21,5%	13,2%	10,9%	63,9	50,6
Ladice	23,6%	23,8%	18,2%	14,9%	77,1	62,6
Lehota	24,0%	24,7%	18,4%	14,7%	76,6	59,5
Levice	14,8%	18,8%	18,7%	14,4%	125,8	76,5
Lovce	17,8%	18,2%	22,0%	15,9%	123,6	87,5
Machulince	17,4%	20,5%	19,8%	15,7%	113,7	76,7
Malé Chyndice	21,4%	22,9%	18,8%	13,7%	87,8	59,8
Malé Vozokany	26,7%	24,0%	25,1%	15,9%	94,0	66,2
Malý Cetín	23,5%	22,7%	15,0%	12,2%	63,6	54,0
Mankovce	18,8%	19,6%	20,9%	13,5%	110,9	68,6
Martin nad Žitavou	19,6%	19,2%	21,5%	15,8%	109,6	82,0
Nemčiňany	28,3%	26,7%	18,2%	15,3%	64,4	57,5
Nevidzany	23,6%	23,6%	17,2%	15,4%	73,0	65,3
Nová Dedinka	22,4%	17,8%	18,1%	15,9%	80,9	89,8
Nový Tekov	25,1%	23,1%	18,3%	13,3%	72,9	57,4
Obyce	21,7%	23,2%	17,1%	13,7%	78,5	59,0
Paňa	38,6%	31,9%	15,6%	13,4%	40,4	42,0
Podlužany	24,1%	24,8%	16,0%	11,2%	66,5	45,0
Rybník	26,0%	25,5%	15,6%	13,3%	60,0	52,1
Skýcov	25,1%	25,7%	17,1%	13,1%	68,3	51,0
Sľažany	23,3%	24,3%	17,7%	16,0%	76,0	65,6
Starý Tekov	24,1%	25,9%	16,8%	15,1%	69,7	58,1
Tajná	36,8%	31,2%	14,9%	13,0%	40,4	41,6
Telince	26,4%	18,0%	23,1%	25,3%	87,7	140,6
Veľčice	24,9%	25,0%	17,5%	14,5%	70,2	57,9
Veľké Chyndice	28,9%	26,7%	17,1%	12,3%	59,4	46,1
Veľké Kozmálovce	25,3%	25,5%	14,0%	15,8%	55,4	61,9
Veľký Cetín	24,8%	25,9%	16,2%	12,5%	65,3	48,5
Veľký Ďur	26,4%	24,0%	15,8%	12,9%	59,7	53,8
Zbehy	24,0%	23,4%	17,6%	16,1%	73,2	68,8
Zlatno	28,4%	30,1%	16,0%	10,2%	56,2	33,8
Žikava	26,2%	26,7%	16,1%	11,9%	61,4	44,6

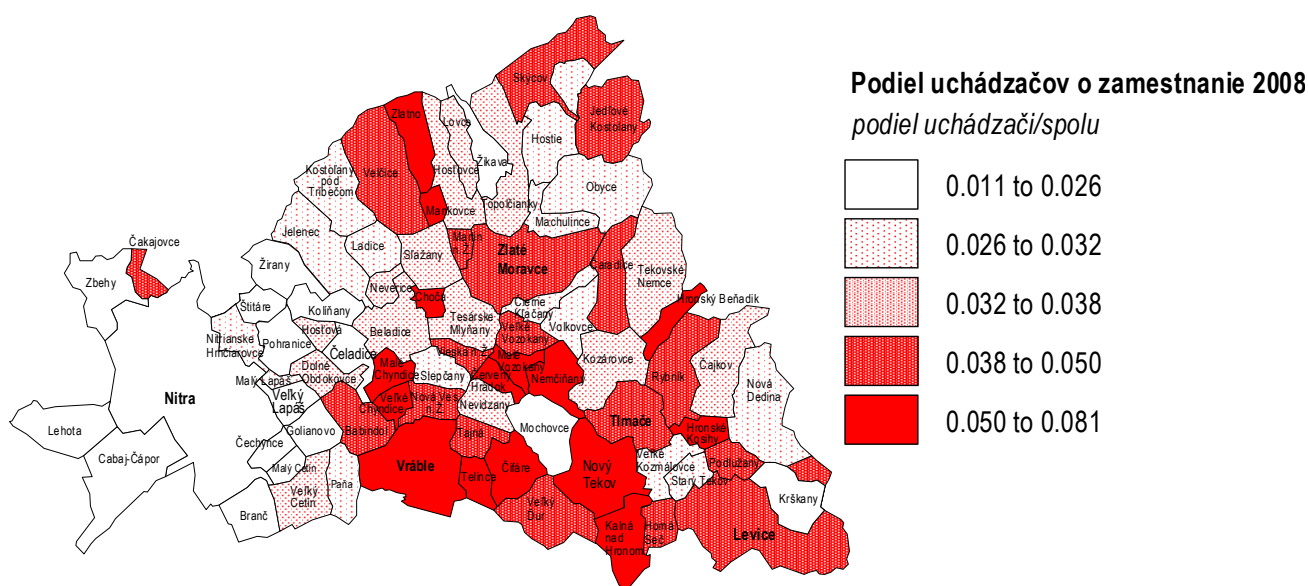


Podlužany (1,1%), Krškany a Zlatno (obe po 1,6%), Tajná a Malý Cetín (1,8%)
Velčice (1,9%) a v ďalších od 2%.

2.7. Nezamestnanosť

Najväčší podiel uchádzačov o zamestnanie sa koncentruje do vzdialenejších obcí od okresného mesta Nitra (*Mapa č. 2.7.1.*).

**Mapa č. 2.7.1.:
Podiel uchádzačov o zamestnanie v roku 2008**



Najviac uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Čaradice (4,9%), Zlaté Moravce (3,8%) a nad 3% uchádzačov ešte evidujú Beladice (3,7%), Tesárske Mlyňany (3,4%), Tekovské Nemce (3,3%), Hostová, Čierne Kľačany (po 3,2%) a Volkovce (3,1%),
- v užšej spádovej oblasti: Hronský Beňadik (6,4%), Choča (5,8%), Vráble (5,0%), Timače (4,9%), Nová Ves nad Žitavou (4,8%), Veľké Vozokany (4,2%), Vieska nad Žitavou (4,1%) a ďalšie pod 4%,
- v širšej spádovej oblasti: Telince (7,0%), Zlatno (6,5%), Mankovce a Nemčičany (obe 6,4%), Malé Chyndice (6,3%), Nový Tekov (6,2%), Veľké Chyndice (6,0%) a ďalšie pod 6%.

Najmenej uchádzačov o zamestnanie je v obciach:



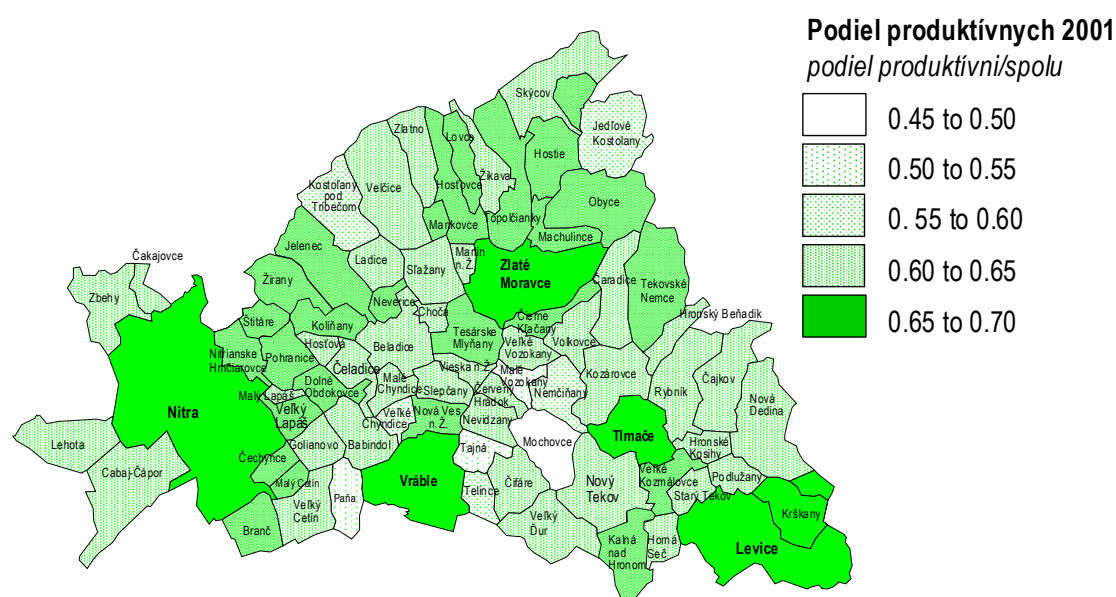
- v dotknutom území: Čeladice (1,2%), Kolíňany (1,5%)
Nitra (2,1%), Pohranice a Nitrianske
Hrnčiarovce (obe po 2,6%), Malý Lapáš
(2,8%) a ďalšie nad 3%,
- v užšej spádovej oblasti: Stitáre (1,5%), Žirany (1,9%), Veľký
Lapáš (2,5%), Slepčany (2,7%) a ďalšie
nad 3%,
- v širšej spádovej oblasti: Branč a Zbehy (obe 1,7%), Malý Cetín
(1,8%), Žikava (1,9%), Golianovo
(2,0%), Cabaj-Čápor (2,1%), Čechynce
(2,3%), Lehota a Krškany (obe po 2,4%).

2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku

Starnutím obyvateľstva – prelievaním z preproduktívneho veku cez produktívny do poproduktívneho – nastáva zvýšenie podielu obyvateľstva v produktívnom veku v porovnaní rokov 2001 a 2007. To na jednej strane zvyšuje nároky na zamestnanosť, na druhej strane to však potvrdzuje dlhodobu nepriaznivý demografický vývoj, že obyvateľstvo starne. A to rýchlejšie ako je celoslovenský priemer. Postupne sa bude zvyšovať podiel osôb v poproduktívnom veku, ktoré pripadajú na jednu osobu v produktívnom veku.

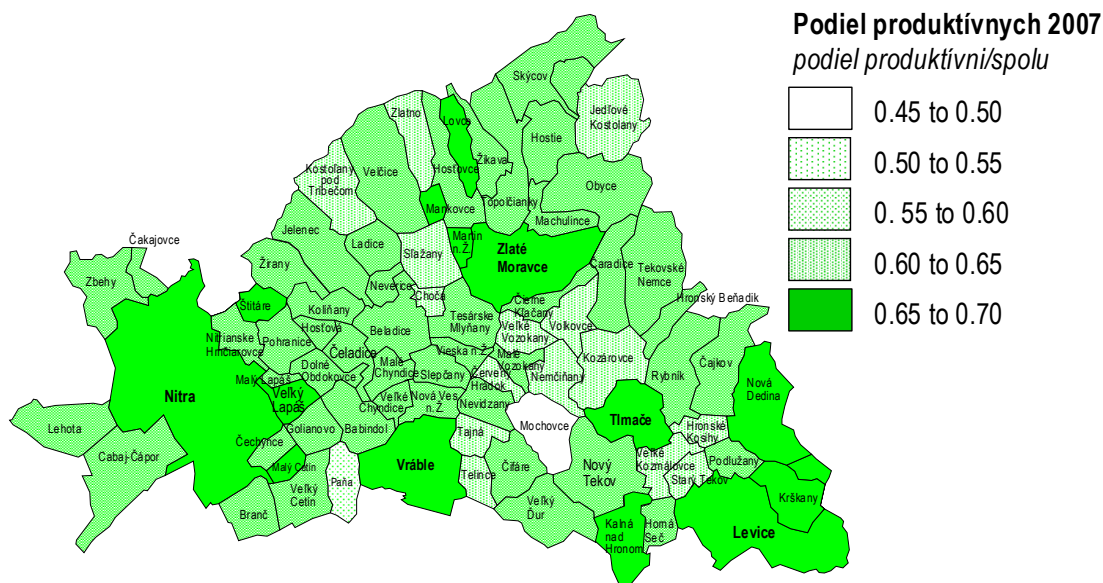
Celkový vývoj rastu podielu osôb v spádovej oblasti rýchlostnej cesty R1 len potvrdzuje celoslovenský dlhodobý trend starnutia obyvateľstva. S výnimkou jednej obce Paňa (spolu 77 obcí) v spádovej oblasti má podiel obyvateľstva v ekonomicky produktívnom veku nad 55% (Mapa č. 2.8.2). V roku 2001 (Mapa č. 2.8.1) bola spodná hranica podielu bez obce Paňa o 7 percentuálnych bodov nižšia (začínala na úrovni 48%).

**Mapa č. 2.8.1.:
Podiel osôb v produktívnom veku v roku 2001**





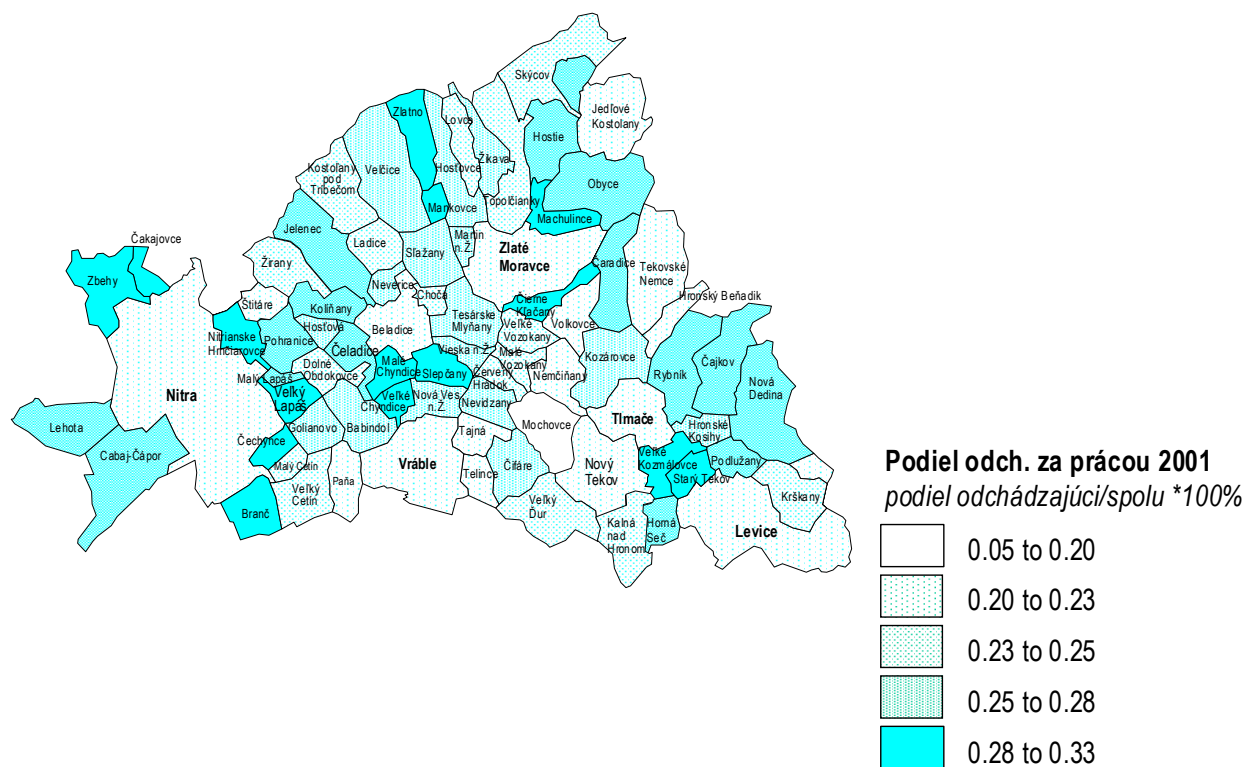
Mapa č. 2.8.2.: Podiel osôb v produktívnom veku v roku 2007



2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou

V spádovej oblasti je viacero miest, preto je zvýšená odchádzka za prácou iba v niektorých obciach. Vo väčšine prípadov sa jedná o obce v okolí všetkých miest (Mapa č. 2.9.1).

Mapa č. 2.9.1.: Podiel osôb odchádzajúcich za prácou v roku 2001





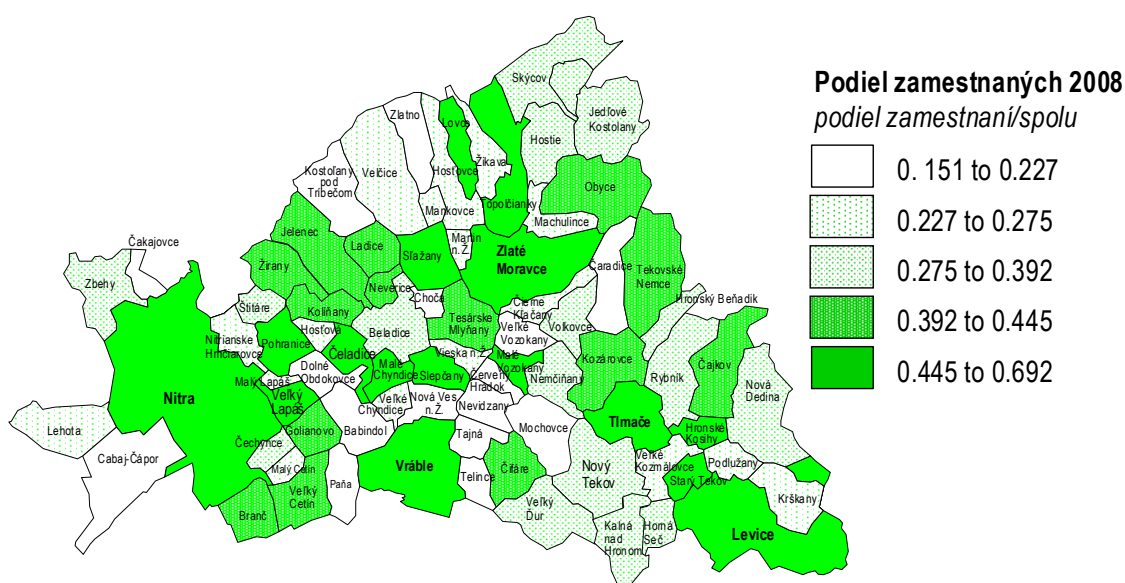
2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľia

Zamestnanosť hrá kľúčovú úlohu v tom, ako sú na tom jednotlivé obce. Okrem zamestnávateľov a podnikateľov v konkrétnej obci rozhoduje o zamestnanosti obyvateľov obce aj širší územný kontext. Osoby z menších obcí spravidla dochádzajú za prácou do miest a ďalších obcí, čím sa znižuje tlak na zamestnávanie obyvateľov priamo v mieste bydliska.

Najväčší podiel zamestnaných je lokalizovaný v mestách Nitra, Zlaté Moravce, Vrátble, Levice, Tlmače a ich okolí (Mapa č. 2.10.).

Mapa č. 2.10.:

Podiel zamestnaných v roku 2008



Najväčší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Pohranice (66,1%), Nitra (63,7%), Zlaté Moravce (48,4%), Čeladice (44,6%), Tesárske Mlyňany (44,2%) a Tekovské Nemce (42,3%),
- v užšej spádovej oblasti: Slepčany (51,9%), Vrátble (49,6%), Tlmače (46,8%) Veľký Lapáš (44,9%), Topolčianky (44,5%) a ďalšie,
- v širšej spádovej oblasti: Malé Vozokany (68,2%), Lovce (54,3%), Starý Tekov (52,1%), Malé Chyndice (49,5%), Hronské Kosihy (47,7%), Levice (44,8%), Sľažany (44,6%).

Najmenší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Čaradice (20,5%), Čierne Kláčany (23,7%), Malý Lapáš (24,0%),



- v užšej spádovej oblasti: Choča (19,2%), Dolné Obdokovce (19,4%), Veľké Vozokany (19,5%),
- v širšej spádovej oblasti: Telince (15,1%), Nevidzany (15,9%), Cabaj-Čápor (17,6%), Zlatno (18,3%), Tajná (18,6%) Babindol (19,7%), Čakajovce (19,8%) a ďalšie nad 20%.

Druhou stranou, ktorá rozhoduje o zamestnanosti v obci sú zamestnávateľia.

Medzi kľúčových zamestnávateľov v súkromnom sektore, ktorí boli analyzovaní, patria:

- akciové spoločnosti,
- spoločnosti s ručením obmedzeným,
- podnikatelia nezapísaní do Obchodného registra,
- podnikatelia zapísaní do Obchodného registra,
- osoby so slobodným povoláním,
- samostatne hospodáriaci roľníci.

Medzi akciové spoločnosti (a.s.) a spoločnosti s ručením obmedzeným (s.r.o. alebo spoločnosť s r.o.) boli zahrnuté všetky subjekty zapísané v Obchodnom registri (ďalej OR).

V skupine podnikateľov, fyzických osôb (ďalej FO) nezapísaných do Obchodného registra boli zahrnuté viaceré typy podnikania, a to:

- podnikateľ, FO nezapísaná do OR,
- podnikateľ, FO nezapísaná do OR podnikajúca súčasne ako osoba so slobodným povoláním,
- podnikateľ, FO nezapísaná do OR podnikajúca súčasne ako samostatne hospodáriaci roľník.

V skupine podnikateľov, FO zapísaných do Obchodného registra boli zahrnuté tiež viaceré typy podnikania, a to:

- podnikateľ, FO zapísaná do OR,
- podnikateľ, FO zapísaná do OR podnikajúca súčasne ako osoba so slobodným povoláním,
- podnikateľ, FO zapísaná do OR podnikajúca súčasne ako samostatne hospodáriaci roľník.

V skupine osôb so slobodným povoláním, FO boli zahrnuté viaceré typy, a to:

- slobodné povolanie, FO podnikajúca na základe iného ako živnostenského zákona nezapísaná v OR,
- slobodné povolanie, FO podnikajúca na základe iného ako živnostenského zákona zapísaná v OR,

V skupine samostatne hospodáriacich roľníkov boli zahrnuté viaceré typy, a to:

- samostatne hospodáriaci roľník nezapísaný v OR,



- samostatne hospodáriaci roľníci zapísaný v OR.

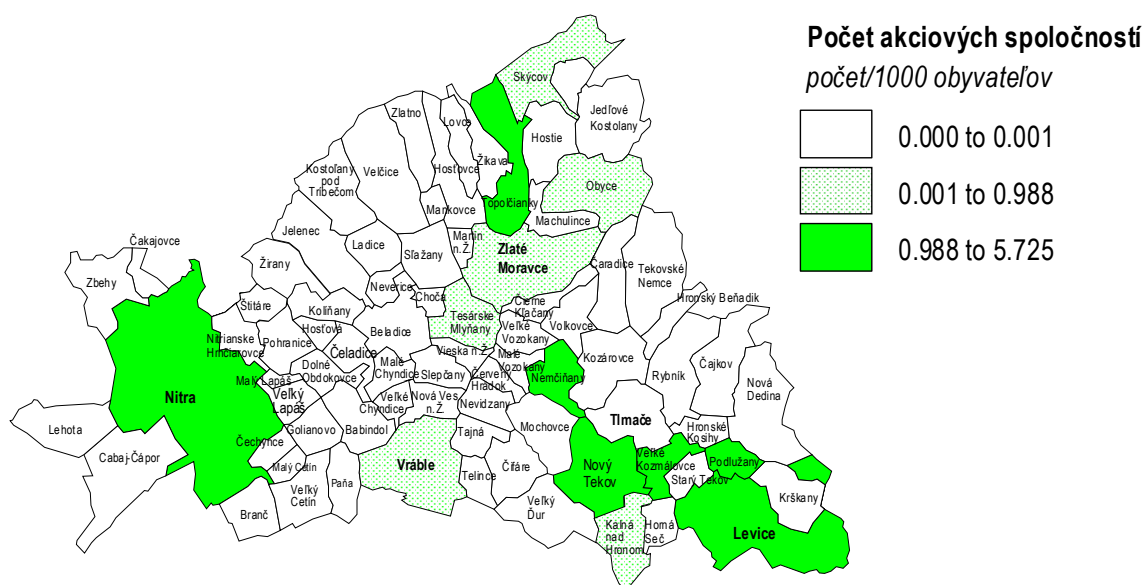
Informácie a údaje boli čerpané z Registra organizácií SR, z verzie dát 12/2008 s celkovým počtom záznamov o 703.829 subjektoch a osobách.

2.10.1. Akciové spoločnosti

Zamestnávateľia – akciové spoločnosti – sú v spádovej oblasti rozmiestnené prevažne na osi sever – juh, najmä v okolí atómovej elektrárne Mochovce (Mapa č. 2.10.1). Celkovo je v spádovej oblasti 177 akciových spoločností.

Najviac akciových spoločností na 1000 obyvateľov pripadá na obce Veľké Kozmálovce (5,7), Nový Tekov (3,6), Podlužany a Nemčičany (obe po 1,3) a Nitra (1,2).

**Mapa č. 2.10.1.:
Počet akciových spoločností pripadajúcich
na 1000 obyvateľov v roku 2008**



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.3

2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným

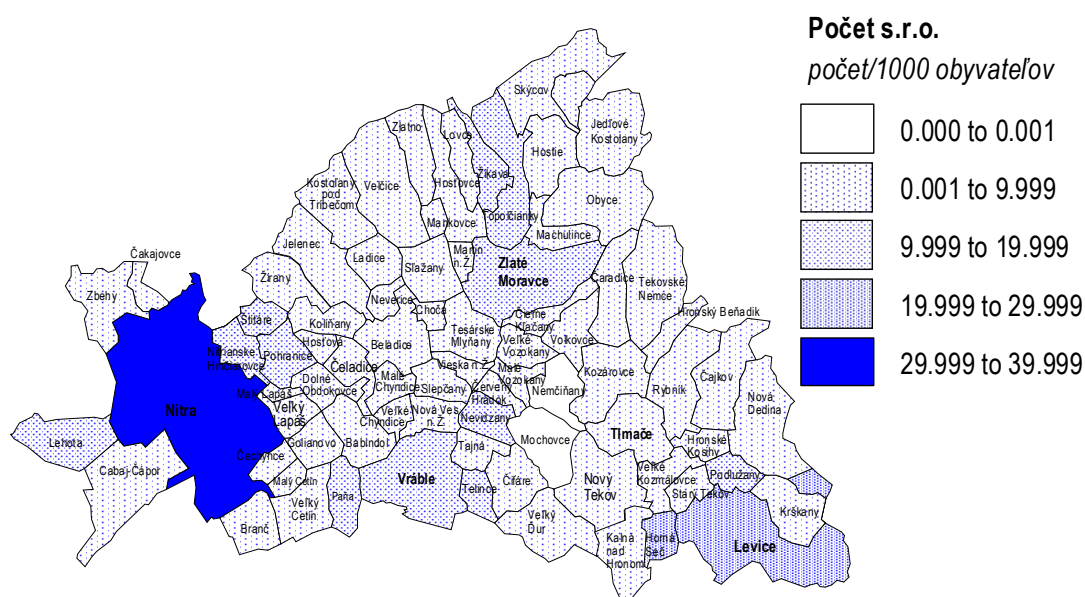
Hlavné sídla zamestnávateľov – spoločností s ručením obmedzeným – sa koncentrujú v Nitre a čiastočne aj v Leviciach. Celkovo je v oblasti 5.000 spoločností s ručením obmedzeným.

Mnohé zo spoločností sú zapísané v Obchodnom registri, ale viaceré, najmä v obciach, neudávajú žiadnych zamestnancov,

ani obrat. Časť z nich má uvedeného jedného zamestnanca bez udania obratu.

Najviac spoločností s ručením obmedzeným pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v Nitre (36,3), v Leviciach (23,9), v Hornej Seči (20,8), Zlatých Moravciach (18,8), Nitrianskych Hrnčiarovciach (18,3) a vo Vrábľoch (18,0) (*Mapa č. 2.10.2*).

**Mapa č. 2.10.2.:
Počet spoločností s ručením obmedzeným pripadajúcich
na 1000 obyvateľov v roku 2008**



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.3

2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v OR

Podnikatelia nezapísaní v Obchodnom registri sú rozptýlení v celej spádovej oblasti. V oblasti je celkovo 19.720 podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri.

Najčastejšie sa vyskytuje počet podnikateľov v intervale 50-100 na 1000 obyvateľov obce (*Mapa č. 2.10.3*).

2.10.4. Fyzické osoby zapísané v OR

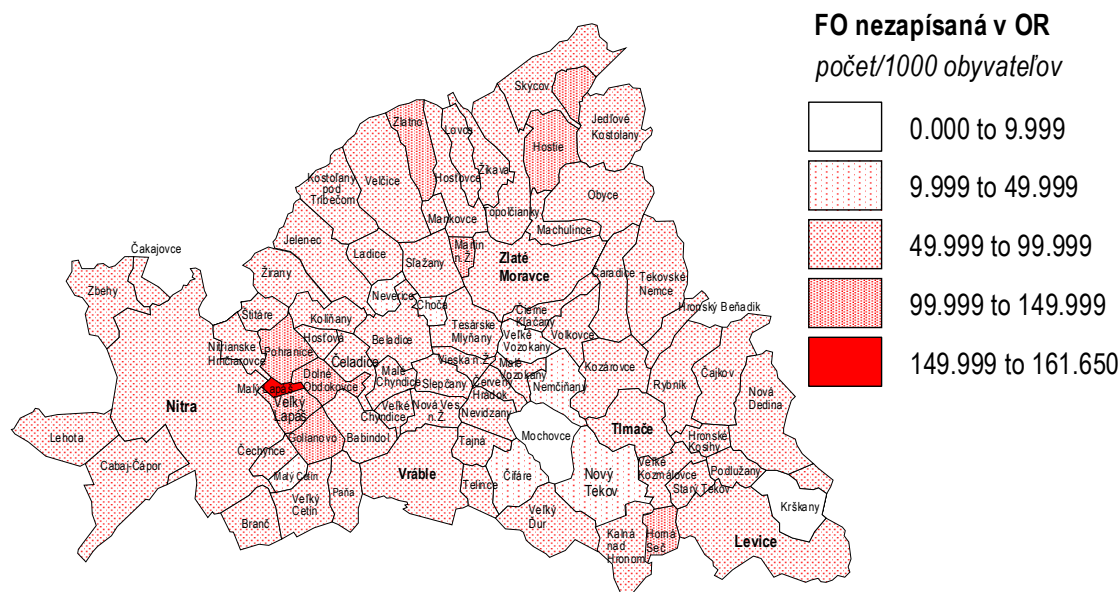
Počet podnikateľov, FO zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 osôb predstavuje iba 6,2% z počtu podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri. V oblasti je celkovo 122 podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri.



Najväčší počet podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Paňa (3,4), Neverice (3,0) a Lovce (2,9). (Mapa č. 2.10.4).

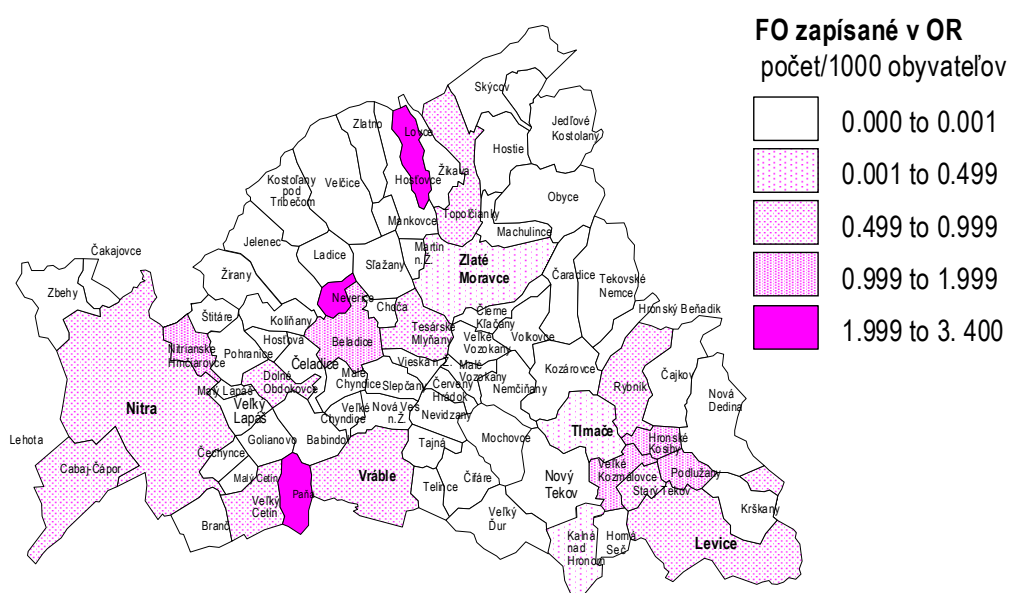
Celkovo v 57 obciach nie je registrovaný žiadny podnikateľ zapísaný v Obchodnom registri.

**Mapa č. 2.10.3.:
Počet podnikateľov FO nezapísaných v Obchodnom
registri pripadajúcich na 1000 obyvateľov v roku 2008**



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.3

**Mapa č. 2.10.4.:
Počet podnikateľov FO zapísaných v Obchodnom registri
pripadajúcich na 1000 obyvateľov v roku 2008**



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.3



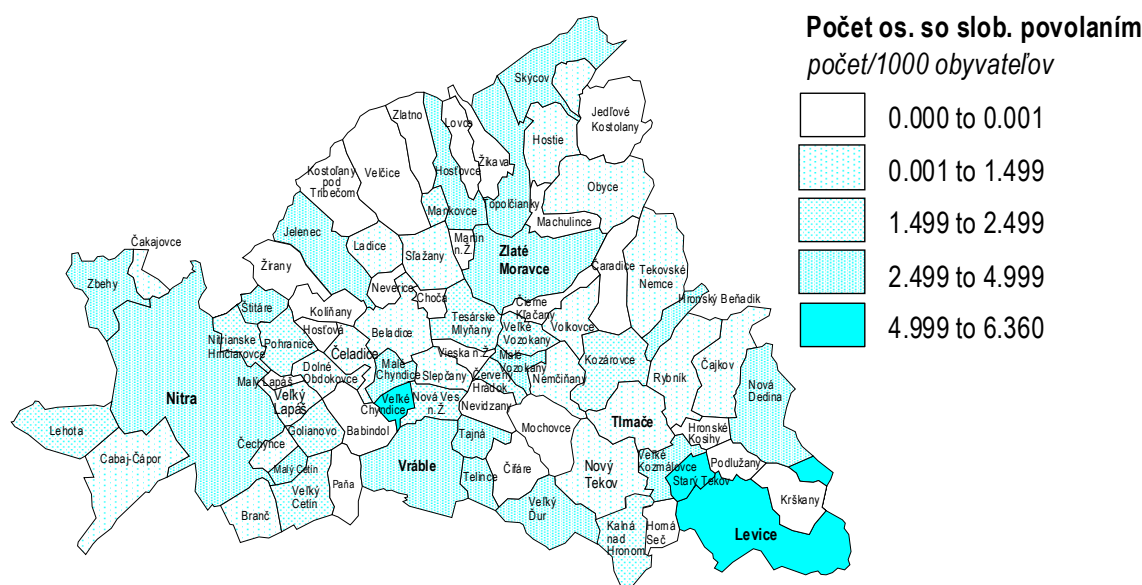
2.10.5. Osoby so slobodným povolaním

Počet osôb so slobodným povolaním pripadajúcich na 1000 osôb sa sústreďí predovšetkým v Leviciach a susediacich obciach, ako aj v ostatných mestách (Mapa č. 2.10.5). Celkovo je v oblasti 869 osôb slobodne podnikajúcich.

Najviac osôb so slobodným povolaním je v Leviciach (6,5 na 1000 obyvateľov), ďalej v Starom Tekove (6,1), Veľkých Chyndiciach (5,7), Nitre (4,6) a Zlatých Moravciach (4,4).

Mapa č. 2.10.5.:

Počet osôb so slobodným povolaním pripadajúcich na 1000 obyvateľov v roku 2008



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.3

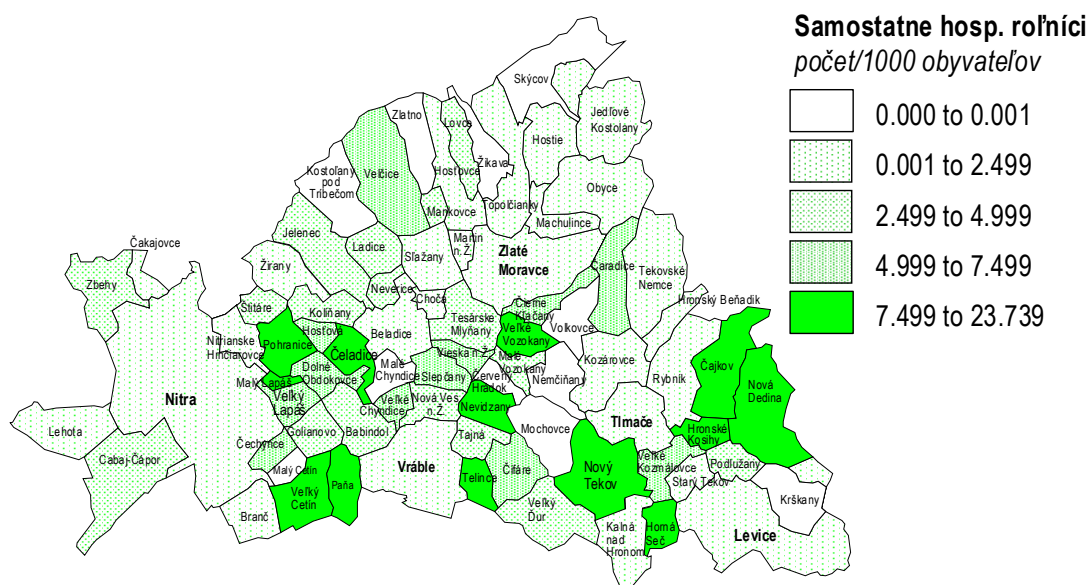
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci

Roľníci predstavujú druhú najmenej početnú skupinu podnikateľov. Vyšší počet pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Paňa (23,7), Čeladice (17,4), Nová Dedina (16,0), Nový Tekov (13,2), Telince (10,8), Hronské Kosihy (10,6) a Horná Seč (10,4). V ostatných obciach je počet roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov nižší ako 10.

Celkovo je v oblasti 413 roľníkov (Mapa č. 2.10.6).



**Mapa č. 2.10.6.:
Počet roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov
v roku 2008**



**Tabuľka č. 2.10.1.:
Prehľad počtu podnikateľov a subjektov
na 1000 obyvateľov v dotknutých obciach**

obec dotknutá	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	roľníci
Beladice	0,0	5,9	52,1	1,3	0,7	2,0
Čaradice	0,0	7,6	62,4	0,0	0,0	5,7
Čeladice	0,0	9,4	68,4	0,0	1,3	17,4
Čierne Kľačany	0,0	1,7	76,9	0,0	0,0	7,0
Hostová	0,0	5,3	68,8	0,0	0,0	5,3
Kolíňany	0,0	6,9	90,0	0,0	0,0	4,8
Malý Lapáš	0,0	5,5	161,6	0,0	0,0	8,2
Nitra	1,2	36,3	97,0	0,6	4,6	0,6
Nitrianske Hrnčiarovce	0,0	18,3	81,0	1,1	1,7	1,1
Pohranice	0,0	10,3	120,2	0,0	1,9	7,5
Tekovské Nemce	0,0	0,9	76,1	0,0	0,9	1,9
Tesárske Mlyňany	0,6	4,3	88,5	0,6	2,4	3,7
Volkovce	0,0	8,7	55,0	0,0	1,0	0,0
Zlaté Moravce	0,7	18,4	84,8	0,2	4,4	0,5

**Tabuľka č. 2.10.2.:
Prehľad počtu podnikateľov a subjektov na 1000
obyvateľov z užšej spádovej oblasti**

obec v užšej SO	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	roľníci
Dolné Obdokovce	0,0	3,5	108,7	0,9	0,9	6,0
Hronský Beňadik	0,0	5,7	68,0	0,0	4,1	0,8
Choča	0,0	2,0	34,6	0,0	0,0	2,0
Jelenec	0,0	7,7	74,2	0,0	4,1	3,1
Kozárovce	0,0	5,3	69,4	0,0	2,1	1,6
Neverice	0,0	7,6	46,8	3,0	0,0	4,5
Nová Ves nad Žitavou	0,0	5,4	58,7	0,0	1,5	3,1
Slepčany	0,0	7,1	65,0	0,0	1,2	5,9



Štitáre	0,0	14,3	78,7	0,0	3,6	3,6
Tlmače	0,0	9,1	91,1	0,5	1,4	0,5
Topoľčianky	1,0	12,1	80,3	0,7	3,8	1,4
Veľké Vozokany	0,0	1,9	41,8	0,0	1,9	7,6
Veľký Lapáš	0,0	7,1	107,7	0,0	0,9	7,1
Vieska nad Žitavou	0,0	6,4	75,1	0,0	0,0	6,4
Vráble	0,7	18,0	73,3	0,7	4,1	2,1
Žirany	0,0	4,7	70,7	0,0	0,0	0,8

Tabuľka č. 2.10.3.:
Prehľad počtu podnikateľov a subjektov na 1000
obyvateľov zo širšej spádovej oblasti

obec v širšej SO	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	rolníci
Babindol	0,0	7,5	89,4	0,0	0,0	4,5
Branč	0,0	6,0	75,9	0,0	1,0	0,5
Cabaj-Čápor	0,0	8,8	81,8	0,6	1,5	4,4
Čajkov	0,0	4,7	71,1	0,0	0,9	9,5
Čakajovce	0,0	1,8	53,5	0,0	0,9	0,9
Čechynce	0,0	4,9	60,5	0,0	1,0	6,8
Červený Hrádok	0,0	7,2	87,0	0,0	2,4	0,0
Čifáre	0,0	6,8	42,3	0,0	0,0	5,1
Golianovo	0,0	9,7	113,4	0,0	1,8	3,5
Horná Seč	0,0	20,8	102,1	0,0	0,0	10,4
Hostie	0,0	4,1	102,1	0,0	0,8	0,8
Hostovce	0,0	5,2	92,1	0,0	2,6	1,3
Hronské Kosihy	0,0	7,6	54,5	1,5	0,0	10,6
Jedľové Kostolany	0,0	1,9	91,4	0,0	0,0	1,0
Kalná nad Hronom	0,5	9,2	63,7	0,5	2,4	2,4
Kostolany pod Tribečom	0,0	5,4	76,1	0,0	0,0	0,0
Krškany	0,0	1,3	5,2	0,0	0,0	0,0
Ladice	0,0	4,9	52,9	0,0	1,2	4,9
Lehota	0,0	12,6	97,9	0,0	2,2	2,2
Levice	1,0	23,9	91,4	0,9	6,5	1,1
Lovce	0,0	8,7	96,8	2,9	0,0	2,9
Machulince	0,0	4,8	84,9	0,0	0,0	1,0
Malé Chyndice	0,0	2,6	70,5	0,0	2,6	0,0
Malé Vozokany	0,0	6,4	51,4	0,0	3,2	3,2
Malý Cetín	0,0	8,0	42,8	0,0	2,7	0,0
Mankovce	0,0	3,7	76,4	0,0	1,9	3,7
Martin nad Žitavou	0,0	7,5	101,9	0,0	0,0	1,9
Nemčiňany	1,3	0,0	49,7	0,0	1,3	0,0
Nevidzany	0,0	14,4	71,8	0,0	0,0	9,6
Nová Dedina	0,0	5,1	82,4	0,0	3,2	16,0
Nový Tekov	3,6	4,8	46,7	0,0	1,2	13,2
Obyce	0,6	5,8	90,1	0,0	1,3	0,6
Paňa	0,0	10,2	57,6	3,4	0,0	23,7
Podlužany	1,3	10,3	77,0	1,3	0,0	3,9
Rybník	0,0	5,7	84,8	0,7	1,4	2,1
Skýcov	0,9	5,7	64,3	0,0	2,8	0,0
Sľažany	0,0	7,7	71,9	0,0	1,2	0,6
Starý Tekov	0,0	2,7	69,6	0,7	6,1	2,0
Tajná	0,0	3,7	74,3	0,0	3,7	3,7
Telince	0,0	10,8	57,8	0,0	3,6	10,8
Veľčice	0,0	1,2	88,1	0,0	0,0	5,8
Veľké Chyndice	0,0	2,9	51,4	0,0	5,7	5,7
Veľké Kozmálovce	5,7	4,3	91,4	1,4	2,9	7,1
Veľký Cetín	0,0	5,2	77,7	0,6	1,7	9,3
Veľký Ďur	0,0	3,8	69,7	0,0	3,1	3,1
Zbehy	0,0	9,5	74,7	0,0	3,8	3,8
Zlatno	0,0	7,8	108,9	0,0	0,0	0,0
Žikava	0,0	10,3	73,6	0,0	0,0	0,0

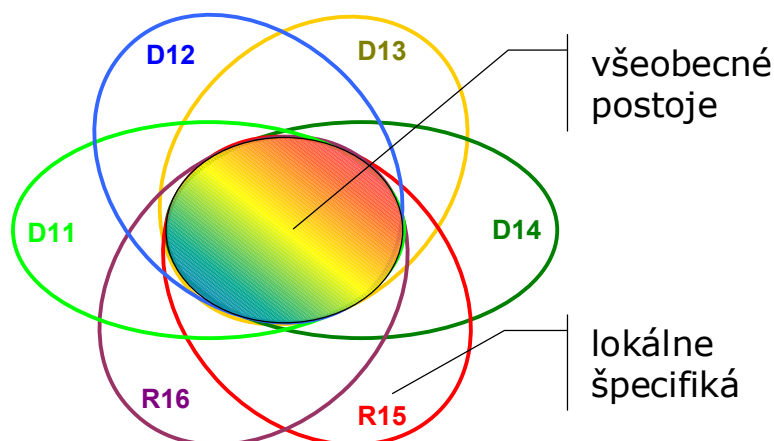
Poznámka: Príloha č. 2.1. Charakteristika obcí.

3. Kvalitatívny výskum

Výsledky kvalitatívnej časti sú rozpracované do dvoch úrovní:

- 1) všeobecné postoje k diaľnicam a rýchlostným cestám a
- 2) lokálne pohľady, špecifiká.

Schéma č. 3.1: Štruktúra informácií



všeobecné postoje:

zhodné postoje ľudí na všetkých úsekoch výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré sa v jednotlivých regiónoch potvrdzovali,

lokálne špecifiká:

pohľady špecifické vzhľadom na konkrétny región.

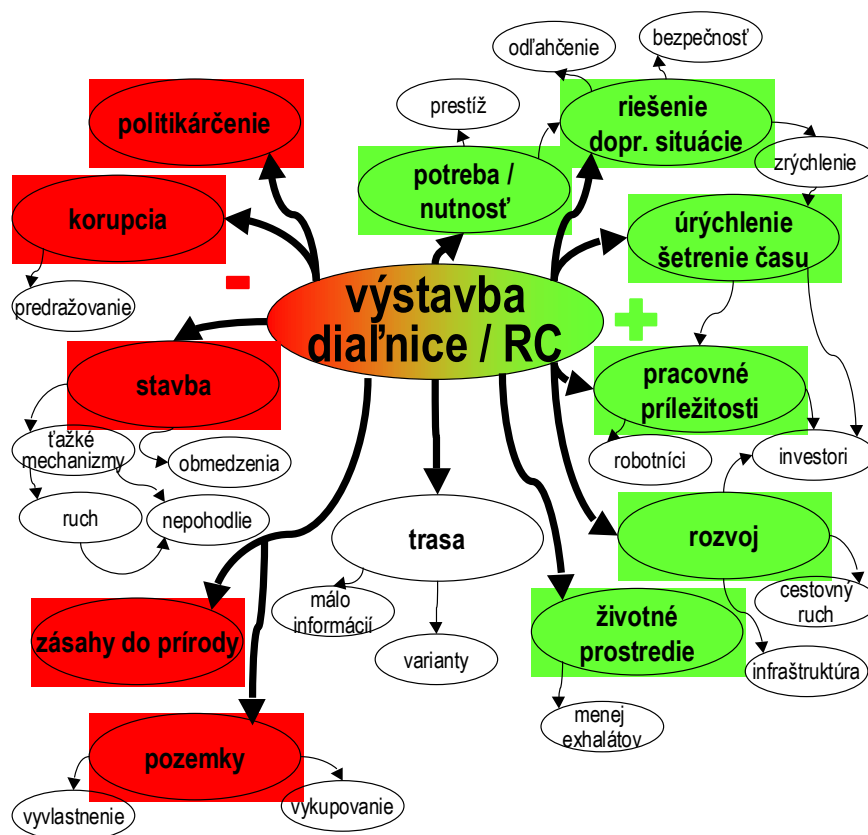
Výstavbu diaľnic, respektíve rýchlostných ciest pokladajú ľudia vo všeobecnosti za akútnu potrebu a nevyhnutnosť, budovanie infraštruktúry je nutnou podmienkou ďalšieho rozvoja jednotlivých regiónov. Výstavba diaľnice je dlho plánovaná a jej realizácia zaostáva za praktickými potrebami regiónov a miest – „Diaľnice mali byť už dávno postavené!“.

S výstavbou diaľnic sa ľuďom spájajú rôzne stránky a významové súvislosti – pozitívne, negatívne aj neutrálne. Zbežný pohľad na asociácie naznačuje, že obdobie počas výstavby má skôr negatívny „náboj“, zatiaľ čo obdobie po dokončení diaľnice sa vyznačuje skôr prínosmi, pozitívnymi súvislosťami.



Schéma č. 3.2: „Mentálny priestor“ výstavby diaľnic

V mysliach ľudí obsadzuje výstavba nasledovné kategórie:



Počas výstavby:

- robotníci na stavbe,
- ťažké mechanizmy,
- ruch okolo výstavby,
- obchádzky, príkazové značky, semafóry,
- trasa, kadiaľ bude diaľnica viesť, a jej varianty,
- nespokojnosť,
- nepohodlie, stres obyvateľov dotknutých obcí,
- vysporiadanie, vyvlastňovanie pozemkov,
- ničenie oblastí, kadiaľ prechádza komunikácia,
- zásahy do prírody,
- zhoršenie životného prostredia (zásahy do nenarušeného prostredia),
- korupcia, tunelovanie zdrojov na súkromné účely, predražovanie výstavby,
- politikárčenie, prenášanie politických konfliktov na rozhodnutia o diaľnici,
- zamestnanosť – pracovné príležitosti počas výstavby.

Po výstavbe:

- rozvoj turistického ruchu,



- „skracovanie vzdialeností“ medzi mestami, lepšia dostupnosť,
- regionálny rozvoj,
- odľahčenie dopravy v mestách, obciach a na vedľajších cestách,
- bezpečnejšia premávka,
- rýchlejšia premávka,
- spokojnosť,
- sekundárna výstavba infraštruktúry,
- vyššia mobilita pracovných síl,
- pozitívny vplyv na životné prostredie v mestách a obciach v zmysle menšieho množstva exhalátov,
- príchod domácich a zahraničných investorov
 - prílev pracovných príležitostí.

3.1. Prínos pre dopravu

Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest, respektíve obchvatov dotknutých miest, je nevyhnutnosťou. Cestné komunikácie v slovenských mestách a medzi obcami boli v čase výstavby dimenzované na oveľa nižší počet áut, aký po nich jazdí v súčasnosti. Situácia na cestách je podľa všetkých účastníkov na hranici únosnosti – v časoch dopravnej špičky pravidelne vznikajú zápchy, predlžuje sa čas potrebný na presun, dochádza k dopravným nehodám. Nespokojnosť vyplýva aj z toho, že slovenskí motoristi majú väčšiu možnosť porovnávať riešenie dopravy so zahraničnými mestami.

Prestíž mesta. Keď sa stavali budovy vysoké, mestá súťažili, kto bude mať vyššiu. Išlo o prestíž, meno.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Nutnosť ako člena Európskej únie. (...) Nepredstaviteľné je, aby sme bez diaľnice fungovali o päť rokov.

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

V tomto rámci je logické presvedčenie, že každé väčšie mesto a zastavané úseky cesty, cez ktoré vedie diaľnica, by mali mať obchvat, aby sa oddelili obývané časti a premávka, a takisto autá prepravujúce sa na väčšie vzdialenosti od áut, ktoré sa presúvajú iba v rámci mesta či na kratšie vzdialenosti. Diaľnice a obchvaty by preto podľa ľudí mali byť aj pre slovenské mestá samozrejmosťou.

Odklon dopravy v mestách – aby to nešlo cez stred mesta.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

Najzávažnejšou príčinou je súčasná dopravná situácia v dotknutých mestách: efektívnosť a bezpečnosť premávky je výrazne znížená (tak pre vodičov ako aj pre chodcov).



To je martírium dennodenné. Už aby to bolo. Včera bolo neskoro. Moc tomu neverím, ešte to asi hodne dlho potrvá. (...) Keď idete po diaľnici, je to iný komfort.

Ivan, šofér, Ružomberok

Môj syn dochádza a neraz sa stalo, že odchádzal zo Žiliny a o dve a pol hodiny došiel do Martina, lebo bola havária alebo lavína padla. Raz dokonca predvídal, že môže padnúť lavína, tak išiel vlakom, a tá lavína padla až na koľajnice. Takže aj tak čakal.

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

Prínos diaľnic očakávajú občania z hľadiska riešenia dopravnej situácie najmä v dvoch oblastiach:

- bezpečnosť dopravy,
- rýchlosť dopravy a úspora času.

3.1.1. Bezpečnosť dopravy

Hustota a intenzita súčasnej dopravy (spôsobená najmä tranzitnou osobnou a nákladnou dopravou) je podľa obyvateľov miest zaťažujúca a ľuďom spôsobuje psychickú nepohodu. Často sa stávajú dopravné nehody, ktoré skomplikujú, prípadne zablokujú premávku vo veľkej časti mesta, resp. v istých úsekoch. Okrem motoristov sú ohrození aj ďalší účastníci premávky (chodci, cyklisti) a obyvatelia žijúci v blízkosti ciest.

Cyklistom to pomôže. Ja tiež chodievam na bicykli. Ešte tak 5-6 rokov dozadu sa dalo ísť na Žilinu popod Strečno, ešte nebola taká premávka, ale teraz už si nedovolím ísť na bicykli. Odlahčia sa tie vedľajšie cesty.

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

Je to potrebné pre mesto, pretože doprava, ktorá prechádza cez Bystricu môže ísť iba popri Hrone, cez križovatky. Takže je určite dobré, keď bude objazd.

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

To, čo Žilina má vybudované v miestnych komunikáciách a obchvatových komunikáciách, to my nebudeme mať ani za 10 rokov.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

K tomu zrýchleniu, budú tam aj odstavné pruhy. Teraz keď je nejaká havária, automaticky zastane doprava v meste.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Keď sa uvoľní cesta, nebudú šoféri tak nervózni.

Laco, 65 rokov, dôchodca (výroba TV), Nitra



Ja by som chcela vypichnúť ten prínos aj v tom, že už sa nebudú stávať také nehody, že kamión skončí v nejakom malom domčeku v obývačke alebo v kuchyni. Keď sa stane na diaľnici nešťastie, sú tam zvodidlá a myslím, že to nie je až také, ako keď sa to stane v dedine.

Anka, 57 rokov, špeciálna pedagogička, Martin

Výstavba diaľnic prispieva k zvýšeniu bezpečnosti na cestách podľa ľudí významne najmä tým, že:

- zvyšuje plynulosť premávky,
- odľahčuje ju a
- odkláňa prevažnú väčšinu tranzitnej dopravy mimo obývaných častí.

Pre obyvateľov teda znamená menšiu pravdepodobnosť dopravných nehôd.

Sa zrýchli doprava. Už to nebude musieť stáť.

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

Diaľnice a rýchlostné cesty vyriešia bezpečnosť nielen v zmysle znižovania počtu dopravných nehôd, ale aj v zmysle rýchlej a neobmedzovanej dostupnosti záchranných služieb v prípade vzniknutých dopravných nehôd.

Keď sa na 66-ke stane havária a zapchá sa to, tak cez Bystricu nikto neprejde. Nemá skade. A keď ten obchvat bude, vyhlásia, dá sa značka a žiadne zdržanie a kolóny.

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

Tým, že sa odľahčia vedľajšie cesty, aj hasiči sa budú môcť rýchlejšie dostať, záchranka.

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

Dneska je potrebné budovať alternatívy ciest, nemôže byť iba jedna cesta. Aj kvôli nehode.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Obavy ľudí

Okrem nesporných prínosov diaľnic a rýchlostných komunikácií však ľudia majú aj obavy v súvislosti s bezpečnosťou dopravy. Vyplývajú zo skúseností z iných miest (napríklad z Bratislavy) – občania sa obávajú, že na vybudovaných obchvatoch miest bude veľmi hustá premávka, počas ktorej sa zvyšuje pravdepodobnosť dopravných nehôd. Následne sa doprava presmeruje späť do mesta a súčasná situácia v mestách sa bude opakovať aj naďalej.



Príklad – obchvat Bratislavy. Paradoxne je prepchatejší ako mesto. Všetci sa natlačia na obchvat, mesto sa odľahčí a potom sa to aj tak vráti do mesta.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Napriek tomu, že výstavba diaľnic/rýchlostných ciest zvýši bezpečnosť premávky v mestách, časť ľudí sa obáva dopravných nehôd na diaľnici, ktoré bývajú nebezpečnejšie – zmení sa charakter nehôd. (pozri aj podkapitolu 3.2).

Sa hovorí, že najviac havárií sa stáva na diaľnici – rýchlosť. Keď sa dávajú do pruhu. V meste zas chodci.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

Keď je nehoda, tak je smrteľnejšia [na diaľnici].

Dano, 21 rokov, študent VŠ (stavebná), Ružomberok

Na tých diaľnicach je nehôd asi menej ako na tých úzkych uličkách.

Mária, 50 rokov, zdravotníctvo, Žilina



3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora

Výstavbou viacprúdových diaľnic, rýchlostných ciest a obchvatov sa dopravná situácia odľahčí a zrýchli. Tranzitná doprava (najmä nákladná) by mala byť podľa očakávaní ľudí presmerovaná mimo dotknutých miest, čím sa zrýchli a zjednoduší pohyb aj v týchto mestách.

Bude to rýchlejšie [po dostavaní], ľudia budú využívať tie diaľnice.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Po dostavaní diaľnic, rýchlostných ciest a obchvatov bude prekonávanie vzdialeností rýchlejšie, jednoduchšie, bezpečnejšie a komfortnejšie. Výhody rýchlej prepravy nebudú mať iba podnikatelia (prepravcovia, špedičné spoločnosti, zásobovanie prevádzok), ale aj bežní obyvatelia, ktorí denne cestujú za prácou (osobnou alebo verejnou dopravou), prípadne za iným účelom.

S rýchlosťou je úspora času. Rýchlejšie to mesto prejdem. Netúlam sa po križovatkách, šetrím čas. A ušetriť dneska hodinu, to je...

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Keď má niekto diaľnicu 5 km pri dome, tak možno skôr bude chodiť, ako keď sa má nejakými bočnými cestičkami preplietť donekonečna. Skrakuje to veľmi ten čas. Aj tie pracovné príležitosti sa človek nebojí ísť trochu ďalej.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Rýchlejšie sa budú prekonávať vzdialenosti medzi mestami.

Mariana, 36 rokov, RD (telekomunikácie), Banská Bystrica

Inak ráno vstáva s tým, že bude čakať polhodinu a inak s tým, že po diaľnici sa dostane za 20 minút.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Odklonenie tranzitnej dopravy z miest pomôže aj hromadnej doprave. Odklonením tranzitnej dopravy z miest sa vytvorí priestor na lepšiu funkčnosť verejnej dopravy. Ľudia očakávajú jej väčšiu plynulosť a presnejšie dodržiavanie grafikonov.

Zrýchli sa, teraz v tom smere idú aj osobné autá, autobusy meškajú. Odľahčí to mestskú dopravu.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Môže sa zhustiť, keď x% automobilov vypadne z mestských komunikácií, o to viac vozidiel verejnej dopravy môže chodiť.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica



Bude to lepšie. Odlahčia sa tie komunikácie, aj v meste bude doprava plynulejšia.

Peter, 50 rokov, technik v strojárstve, Martin

Zrýchlenie dopravy a skrátenie času na presun znamená pre občanov v praktickom živote aj lepšiu dostupnosť služieb, za ktorými musia cestovať. Dostupnosť služieb sa zlepší hlavne pre obyvateľov obcí v dotknutých a v spádových obciach, keďže väčšina služieb je umiestnená v mestách. Obyvatelia obcí sa rýchlejšie a jednoduchšie dostanú do mesta, kde sa služby nachádzajú. Podmienkou je dostatočný počet a strategické umiestnenie exitov z obchvatov do miest.

...služby sú v centre mesta, aj tam budú. (...) Dostupnosť mesta je lepšia z takého obchvatu.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Pokiaľ bude iba jeden zvod do Nitry, to bude zle. V takom prípade by bol prepchatý ten jeden. ... Ak budú tri – štyri exity, dostupnosť bude.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Služby budú dostupnejšie aj v prípadoch, keď budú potrebné mimo mesta, napríklad výjazdy záchranárov, polície, hasičov a pod.

... to je všetko v meste. Kto chce ísť na úrad, musí ísť do mesta. Skôr nemocnice, keď sa niečo stane smerom na Brezno, tak ten obchvat – bude to kratšie.

Mariana, 36 rokov, RD (telekomunikácie), Banská Bystrica

Obavy ľudí

1. Obavy ľudí súvisiace s rýchlosťou a jednoduchosťou prepravy sa vzťahujú hlavne na obdobie výstavby. Obmedzenia sprevádzajúce výstavbu vnímajú ľudia ako nutné zlo, daň, ktorú musia zaplatiť za výhody, ktoré neskôr získajú. Uvedomujú si však, že výstavba diaľnic, rýchlostných ciest a obchvatov si vyžaduje isté nepohodlné opatrenia a sú ochotní ich znášať.

...stará cesta sa bude používať [počas výstavby].

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Je to nevyhnutné [obmedzenia], aj doma človek keď rekonštruuje jednu izbu, dve, tak sa musí uskromniť, má aj neporiadok, špinu.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Aj mesto – všade sa búralo, boli obchádzky a dalo sa to.

Mariana, 36 rokov, RD (telekomunikácie), Banská Bystrica



A je to pekné.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

2. Niektorí ľudia sa obávajú ešte výraznejšieho prehustenia a preťaženia premávky počas výstavby spôsobeného pohybom áut a mechanizmov zo stavby. Dopady sa týkajú tak osobnej ako aj verejnej dopravy – konkrétne sa ľudia obávajú spomalenia dopravy, kolón, meškania spojov a podobne.

Meškanie spojov – keď sa bude pracovať na cestách, tak doprava bude určite čiastočne obmedzená.

Júlia, 62 rokov, dôchodkyňa (zdravotníctvo), Banská Bystrica

Keď sa začne výstavba diaľnice, pribrzdí sa doprava v meste.

Nákladiaky, kamióny.

Rado, 25 rokov, strojársky priemysel, Nitra

Zápchy budú kvôli mechanizácii, ale nevidím to ako drastický problém. Spádová oblasť Žiliny nebude zaťažovaná, skôr len ten výpad. Potom to odľahčí samozrejme mesto.

Vladimír, 52 rokov, dôchodca, Žilina

3. Ako isté negatívum vnímajú niektorí aj zníženie počtu cestujúcich železničnou dopravou.

3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd

Diaľnica sa vyznačuje iným charakterom dopravy ako bežné cesty (správanie vodičov, účastníci premávky, plynulosť dopravy, rýchlosť a pod.), s čím súvisí aj iný charakter dopravných nehôd. Prevažuje názor, že na diaľnicach je vzhľadom na plynulosť dopravy menšia nehodovosť, no nehody – ak k nim dôjde – majú vážnejšie následky pre účastníkov (dochádza k nim vo vyššej rýchlosti, nárazy sú silnejšie). Vyšší podiel v porovnaní s nehodami na bežných cestách majú smrteľné nehody. Účastníkom sa s diaľnicami ako špecifikum spájajú aj reťazové dopravné nehody s vyšším počtom účastníkov.

Keď je nehoda, tak je smrteľnejšia [na diaľnici].

Dano, 21 rokov, študent VŠ (stavebná), Ružomberok

Nebezpečie reťazových nehôd.

Pavol, 33 rokov, doprava, Žilina

Ale zase keď je nejaká nehoda, tak je už poriadna.

Anna, 19 rokov, VŠ študentka, Žilina

Z tohto vyplývajú dôsledky aj pre zdravotníctvo a záchranné služby v mestách pri diaľnici, napr. zabezpečenie kapacít



pre účastníkov hromadných nehôd, nutnosť rýchlejšej dostupnosti k miestu nehody vzhľadom na predpoklad vyššej závažnosti poranení a pod.

Ako príčina nehôd na diaľnici sa uvádza momentálna nepozornosť, neprimeraná rýchlosť jazdy, prípadne lokálne zmeny na vozovke v dôsledku počasia (námrazy v niektorých úsekoch a podobne).

Sa hovorí, že najviac havárií sa stáva na diaľnici – rýchlosť. Keď sa dávajú do pruhu. V meste zas chodci.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

3.3. Životné prostredie

Dopady na životné prostredie sú jedna z tém, ktoré najintenzívnejšie rezonujú v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty. Mnohé témy a argumenty občania preberajú z mediálneho diskurzu.

Názory ľudí na mieru znečistenia životného prostredia vplyvom výstavby diaľnic a rýchlostných ciest sa odlišujú v závislosti od toho, či pochádzajú z miest alebo z obcí. Takisto sa líši vnímanie dopadov výstavby rýchlostnej cesty na životné prostredie počas výstavby (výraznejšie zásahy) a po dokončení (stabilizácia, resp. dlhodobé, menej intenzívne pôsobenie na životné prostredie).

Ľudia z dotknutých miest

očakávajú, že výstavba obchvatov miest, teda odklonenie tranzitnej dopravy mimo mestá, spôsobí zlepšenie životného prostredia.

Ľudia z dotknutých a spádových obcí

na druhej strane očakávajú zhoršenie životného prostredia vo svojej lokalite spôsobené tranzitnou dopravou presunutou z miest do ich lokality.

Ekológia sa zlepší [v meste – pozn.].

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Ekologicky čistejšie mesto. Mesto je zamorené splodinami a prachom.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

To sa prenesie z jedného miesta na iné [hluk a znečistenie – pozn.]

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

Bezprostredne popri diaľnici áno, tí budú nadávať.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Mňa sa to bezprostredne týka... Teraz mám cestu na Donovaly vzdušnou čiarou 600 metrov, počujem každé auto. A teraz 90° popri dome mi pôjde o 300 metrov ďalší nadjazd.



Ale jednoducho som si na to zvykol. Takže mi to nevadí ako mestskému človeku.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Zlepšenie aj zhoršenie životného prostredia sa týka hlavne:

- prítomnosti výfukových plynov,
- prašnosti a
- hlučnosti.

Ľudia vo všeobecnosti prijímajú fakt, že rýchlejší prejazd lokalitou po diaľnici, rýchlostnej ceste alebo obchvate nebude mať také negatívne dopady na životné prostredie ako pomalý prejazd v kolónach. Z toho usudzujú, že sprevádzkovaním diaľnic a rýchlostných ciest dôjde k zlepšeniu životného prostredia.

Horšie je, keď sa kamión na dvojke valí od križovatky po križovatku a dymí v kuse ako keď prebehne tade osemdesiat. Ale je otázka, možno teraz ide do mesta 10% tých kamiónov, ktoré pôjdu potom po diaľnici.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Lepšia ekológia, pretože po meste sa radí stále, tam sa pôjde plynulo.

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

Pomalšia jazda áut znamená viac emisií, tak diaľnica je len plus aj kvôli záhradkárom.

Pavol, 33 rokov, doprava, Žilina

Obavy ľudí

1. Napriek tomu, že si ľudia uvedomujú celkové zníženie negatívnych dopadov na životné prostredie, sú prítomné obavy, že v dotknutých obciach dôjde k zhoršeniu životného prostredia v porovnaní so súčasným stavom. Týka sa to najmä obcí, cez ktoré v súčasnosti neprechádza významnejšia komunikácia (a teda nemajú problémy s hlučnosťou, prašnosťou a exhalátmi).
2. Obavy sa týkajú aj vplyvu samotnej výstavby na životné prostredie. Ako najväčšie riziká označili ľudia hlučnosť a prašnosť spôsobené stavebnými mechanizmami. Ľudia nevedia odhadnúť, aké dopady bude mať znečistenie na miestnu prírodu (tak faunu ako aj flóru).

Možno sa to dotkne obcí, cez ktoré mechanizácia bude chodiť. Ale pokiaľ viem, tak cestári zabezpečujú aj striekanie ciest, keď sa znečistia.

Pavol, 33 rokov, doprava, Žilina

V obciach možno fauna a flóra bude poškodená.



Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

3. Časť ľudí reflektuje – aj na základe diskurzu v médiách –, že výstavba a používanie diaľnice môže narušiť prirodzené migračné trasy a biokoridory rôznych druhov živočíchov (zver, žaby a pod.). Vzhľadom na nedostatok presných informácií o tom, kadiaľ bude diaľnica definitívne viesť, však nevedia s istotou povedať, či podobné riziko naozaj hrozí, a zaznievajú aj protichodné názory.

Tuná chodí zver skôr po horách. Neviem o tom, že by to križovalo nejaké trasy.

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

3.4. Príroda vs. človek

Zvažovanie pozitívnych a negatívnych dopadov výstavby diaľnic v každej diskusnej skupine otvorilo konflikt záujmov a polaritu „obetovania prírody“ vs. „obetovania človeka“ a jeho záujmov v prospech vybudovania diaľnice/rýchlostnej cesty. Jednoznačný víťaz tohto sporu neexistuje: príroda alebo človek víťazia v závislosti od lokality a jej špecifik. Väčšina účastníkov by uprednostnila kompromisné riešenie, aby diaľnica obchádzala obývané zóny, ale aby sa priveľmi nepoškodila príroda, najmä ak ide o chránené lokality.

Hlavne nech riešia obchvaty, a nie, že keď je v dedine cesta, že rozšíriť cestu, a pôjde to popod okná. Možno sú to nákladnejšie varianty, ale pôjdu mimo tej obce, je to na pilote alebo takto, že nezasahuje to ani nejako veľmi do prírody, ani zvieratám, ale urýchľuje to cestu.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Diaľnice sú potrebné. A potom už tá príroda, ekológia, čo som vŕavel. Ale rýchlostné cesty a diaľnice sú potrebné. Bez toho zahynieme.

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

Príroda víťazí hlavne v prípade ohrozenia oblasti významnej z prírodného hľadiska (napr. CHKO Ponitrie, chránené oblasti Veľkej a Malej Fatry atď.). V ojedinelých prípadoch aj v prípade ohrozenia významnej oblasti z poľnohospodárskeho a z osobného hľadiska (pozri kapitolu 3.5. Dotknuté miesta).

Záujmy človeka na druhej strane víťazia nad prírodou v prípade, že sú ohrozené miesta, ktoré možno nejakým spôsobom nahradiť, alebo o ktoré človek nemá záujem (neobhospodarovaná pôda a pod.). Niektorí účastníci preferujú záujmy človeka z princípu – záujem človeka musí byť vždy prvoradý, nemožno „obetovať človeka“.

Úvahy o dopadoch výstavby diaľnic na človeka a na životné prostredie charakterizuje presvedčenie, viera, že výstavba diaľnic sa



konzultuje s odborníkmi na životné prostredie a ekológiu a pri rozhodnutiach sa zohľadňujú ich pripomienky.

Chcem veriť, že tí odborníci rokujú aj s ekológmi a s ochranármi. To by bolo najideálnejšie.

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

3.5. Dotknuté miesta

Výstavba diaľnice či rýchlostnej cesty sa môže dotknúť širokej palety miest s rôznou hodnotou a významom. Účastníci niektoré miesta považujú za bezcenné (nepripisujú im osobnú ani spoločenskú hodnotu), iné majú pre nich osobný význam a ďalšie vnímajú ako strategické pre hospodárenie obce či regiónu.

Občania spravidla registrujú rôzne varianty projektov a ich pripomienkovanie za účelom minimálneho poškodenia miest s nejakým významom. Preto vo všetkých regiónoch prevláda názor, že príroda, kultúrne alebo historické pamätihodnosti nebudú výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest výrazne dotknuté. Výnimku tvoria špecifiká niektorých lokalít – aj to iba v prípade určitých variantov trasy (pozri kapitolu 3.13. Lokálne pohľady – špecifiká). Hodnotenie prípadných rizík sťažuje väčšine účastníkov nedostatok presných informácií o vedení trasy diaľnice či rýchlostnej komunikácie.

Za ochranu niektorých ohrozených lokalít pred výstavbou sú však ľudia ochotní „bojovať“. Ide hlavne o miesta, ktorým pripisujú niektorý, -é z nasledovných významov:

- osobný význam: osobný vzťah k miestu, spomienky,
- historický význam: oficiálne historické pamiatky,
- kultúrny význam: oficiálne kultúrne pamiatky,
- prírodný význam: prírodné výtvory, chránené lokality, významné druhy rastlín a živočíchov,
- poľnohospodársky význam: bonita pôdy.

3.5.1. Miesta s osobným významom

Vo viacerých lokalitách výstavba diaľnice či rýchlostnej cesty zaberie miesta, ktoré majú osobný význam pre obyvateľov obce:

- miesta, na ktoré sa viažu spomienky,
- miesta, ktoré slúžia ako zdroj zážitkov a spoločných aktivít s inými osobami,
- miesta, ktoré slúžia na relax, prechádzky, športové aktivity (napríklad lesy, lúky, jazerá).

Miesta s osobným významom sú viacerí ľudia ochotní „obetovať“ výstavbe diaľnice/rýchlostnej cesty a benefitom, ktoré



prinesie. Niektorí cítia zodpovednosť voči vyššiemu, kolektívnemu záujmu, ktorý diaľnica predstavuje.

Popod Zobor nechcem! Radšej pôjdem na prechádzku a nech ide cez nás tá diaľnica.

Renáta, 34 rokov, školstvo, Nitra – Horné Krškany

Sme v doline, pekné prostredie. A zrazu kopa betónu.

Dano, 21 rokov, študent VŠ (stavebná), Ružomberok

Mám odtiaľ (zo Šútova – pozn.) spolužiaka, vravel, že im má ísť diaľnica cez dvor. Majú mať piliere vo dvore. Sú tam ešte tie jazierka. Nemá sa tam kúpať, ale je to tam krásne. Chodí tam celý Martin sa kúpať a má sa to zasypať. Je to tam krásne, čisté, bez rias.

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

Ja si myslím, že diaľnica je nutnosť a ten všeobecný záujem je vyšší ako tieto bolesti, čo tu spomíname. Ide o to, aby to čím menej bolelo.

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

3.5.2. Miesta s kultúrne-historickým významom

Ľudia majú pocit, že ochrana historických pamiatok je súčasťou projektov výstavby. Keďže ide o pamiatky umiestnené väčšinou v centrách miest a obcí, podľa ľudí nie sú výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest ohrozené. Naopak, presmerovanie tranzitnej dopravy z miest a obcí pomôže tieto pamiatky ochrániť – odľahčením dopravy sa zmiernia otrasy a exhaláty, ktoré tieto pamiatky poškodzovali.

Keď bude diaľnica na pilieroch, bude to, keď sa pozrieme na Likavský hrad, je tam pekná príroda, scenéria, a teraz tadiaľ pôjde diaľnica niekde, popod ten hrad.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

3.5.3. Miesta s prírodným významom

Medzi miesta s prírodným významom radia ľudia hlavne:

- národné parky,
- chránené oblasti,
- lesy,
- poľovnícke revíry a
- vodné toky.

V prípade, že by si výstavba diaľnice/rýchlostnej cesty vyžiadala výrazný zásah do prírody – došlo by k znehodnoteniu alebo úplnému zničeniu – požadovali ľudia odklonenie trasy.



V prípade, že by výstavba zasiahla iba okrajovo miesto s prírodným významom, boli ľudia ochotní ustúpiť. Výnimku tvoria iba chránené oblasti.

3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom

Vzhľadom na snahu vyhnúť sa vedeniu diaľnice či rýchlostnej cesty cez intravilán obce dochádza na viacerých miestach k zabratiu úrodnej pôdy v katastri obce.

Znehodnotenie alebo zabratie poľnohospodárskej pôdy nepokladajú ľudia za výraznú prekážku alebo stratu. Pôdu, rovnako ako miesta s osobným významom sú ochotní do istej miery „obetovať“. Dôvody:

- poľnohospodárstvo ako zdroj obživy či podnikateľská aktivita je na ústupe, aj v tradične poľnohospodárskych regiónoch stráca na význame,
- mnohé pozemky v súkromnom vlastníctve s bonitou poľnohospodárskej pôdy zostávajú nevyužívané, neobrábajú sa, nevykásajú sa, starší ľudia už nevládzu pôdu obrábať,
- ceny za výkup pôdy boli vo viacerých lokalitách označené za „dobré“, „výhodné“.

Sú prípady, keď ten človek ten pozemok ani nevyužíva, sa zatne, chce trhovú cenu a diaľnica stojí.

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

Najhoršie je to pre tých ľudí, ktorých sa to dotýka bytostne. Ale si myslím, že to je potom nutnosť. A kebyže ho tá roľa uživí alebo čo. Starší ľudia už zasa nevládzu na tom robiť, už na tom až tak nelipnú. Je na tom aj to, ale stále vidím tie pozitíva, ktoré prevážia.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Neviem, prečo sa tí ľudia hádajú kvôli pár metrom pôdy, ktoré aj tak nevyužije. Ako keď sa staval Kia pri Žiline. A brzdl celú výstavbu tým.

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

3.6. Ekonomika a hospodárstvo

Ľudia predpokladajú, že po vybudovaní diaľnic/rýchlostných ciest sa vo výraznej miere začnú osídľovať obce popri diaľniciach, keďže cestovanie do miest sa urýchli. Podmienkou je dostatok stavebných pozemkov v spomínaných obciach. Na druhej strane sa odchodom ľudí z miest na vidiek môžu uvoľniť byty v mestách pre ďalších ľudí, ktorí prichádzajú – žiť alebo pracovať.



...ľudia začnú uvažovať, že prečo nebývať v Lehote, keď to mám po diaľnici 10 minút.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Ja si myslím, že sa kopec Bystričanov vystáhuje do okolitých obcí, lebo im nebude cesta trvať 30 minút, ale už len 10.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

V obciach a mestách sa tak môže spomaliť starnutie a vymieranie obyvateľstva a naopak – posilní sa možnosť získavať neustále nových obyvateľov – platiteľov daní a potenciálnych podnikateľov – zamestnávateľov.

3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti

Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest sa v mysliach ľudí spája s prílevom pracovných príležitostí. V prvej línii ide o pracovné príležitosti počas výstavby, v druhej línii môže prepojenie regiónov (východu so západom, severu s juhom) po dokončení výstavby prilákať domácich aj zahraničných investorov, môže teda priniesť prácu do regiónov. Navyše sa zvýši možnosť väčšej mobility pri dochádzaní za prácou. Lokálny pracovný trh sa teda rozšíri o možnosť hľadania práce v iných, vzdialenejších lokalitách.

Pracovné príležitosti počas výstavby.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Zamestnanosť ovplyvní len to, že región bude dostupný, rýchlo a bezpečne. Diaľnicami. A potom sa môžu vytvoriť priemyselné parky.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Aj Kia počítala s tou diaľnicou, bola to dokonca podmienka.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Vzrastie význam prímestských dedín – po diaľnici to bude kratšie a tým pádom je mi výhodnejšie sa zamestnať v tom meste. To je plus.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Počas výstavby

Ľudia vidia pracovné príležitosti hlavne pre miestnych robotníkov a firmy, ktoré by sa mohli podieľať na výstavbe. Ďalšie firmy by mohli zaujať pozíciu dodávateľov stavebných materiálov či prenájomníka ťažkých strojov a mechanizácie.

Zamestnanosť, je tam kopu ľudí, kopu brigádnikov. Kopa ľudí tam má prácu.



Mária, 53 rokov, zdravotníctvo, Žilina

Podnikateľská príležitosť sa vytvára aj pre predajne s potravinami, reštauračné a ubytovacie zariadenia, ktoré môžu počas výstavby profitovať z poskytovania svojich služieb robotníkom pracujúcim na stavbe.

Môj priateľ rozšíril prevádzku o 100%, lebo má tam chlapov ubytovaných. Z toho profituje, pokiaľ tam tí chlapi budú. A keď sa diaľnica dostavia, tak potom tí, čo z Donovanál pôjdu, z lyžovačky, tak sa u neho v motoreste zastavia. Tak on z toho jednoznačne profituje.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Po výstavbe

Vďaka väčšej dostupnosti, jednoduchosti a rýchlosti prepravy očakávajú ľudia príchod investorov, ktorí by poskytlí prácu miestnym obyvateľom. Tieto očakávania sa týkajú všetkých regiónov Slovenska, bez ohľadu na mieru nezamestnanosti.

... prídu investori, teraz pokiaľ je diaľnica a tam sa môžu otočiť a ísť preč. Príchod ďalších investorov a Bystrica má pripravené parky priemyselné.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Investície, investori príchod.

Lukáš, 19 rokov, vysokoškolák (záchranné služby), Žilina

Viacej podnikateľov príde, oni sa chcú rýchlo presúvať!

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

Zvýšenie zamestnanosti vplyvom diaľnic/rýchlostných ciest môže nastať aj vďaka jednoduchšiemu a rýchlejšiemu cestovaniu za prácou – ľudia, ktorí možno teraz nie sú ochotní za prácou dochádzať (kvôli časovým stratám pri cestovaní), zmenia vďaka rýchlemu spojeniu miest/obcí svoj postoj.

Rozloží sa zamestnanosť. Ak teraz ľudia nechceli cestovať za prácou, teraz budú mať dôvod – budú tam skôr ako na opačnom konci mesta. Tak radšej budú cestovať.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Ale ja som jednoznačne za. Už len kvôli robote, že človek sa dostane kdekôľvek.

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

Plus. Rýchlejšie sa dostanú do roboty. Je migrácia zamestnancov teraz, musia dochádzať do roboty.

Mária², 50 rokov, zdravotníctvo, Žilina



Ako podnikateľskú príležitosť ľudia vnímajú aj potreby služieb, ktoré vzniknú na nových úsekoch diaľnice – odpočívadlá, gastroprevádzky a ubytovacie zariadenia, čerpace stanice a pod.

Možnosť podnikat'. Pôjde cesta tadeto, tak si tam postavíte reštauráciu. Zase pár ľudí z tej dediny príde a bude tam robiť.

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

Vybudovanie nových čerpacích staníc, občerstvenie takisto. To sa už bude popri tom.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Keďže obyvatelia väčšinou nevedia pomenovať konkrétne podniky, ktoré by mohli výstavbou utrpieť (kvôli nedostatku informácií o plánovanej trase), zastávajú názor, že ak aj také podniky existujú, kvalita ich služieb by im mala pomôcť udržať klientelu (ako príklad uvádzajú salaš pri Zvolene, ktorý je mimo cesty).

Tí, čo sú dobrí, tak nie. Napr. na Stráži pri Zvolene salaš.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Dostal sa mimo cesty [salaš na Stráži pri Zvolene] a furt je tam plno.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Je to taký úsek, kde tie motely asi nemá. To nie je klasický úsek diaľnice, že z tade tam, to je obyčajný obchvat, ktorý potrebuje každé mesto.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Možno tí, čo mali na tých starých cestách, že teraz príde diaľnica a zase budú chodiť tadiaľ..

Lukáš, 19 rokov, vysokoškolák (záchranné služby), Žilina

Hej ako sa volá, Borina, ten utrpí samozrejme.

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

Potreba udržiavať diaľnice/rýchlostné cesty môže vytvoriť niekoľko pracovných miest pre ľudí v dotknutých regiónoch.

Údržba diaľnic bude. Už keď bude diaľnica v prevádzke, tiež tam budú pracovné miesta.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Obavy ľudí

Výrazné obavy týkajúce sa straty zamestnania v súvislosti s výstavbou diaľnic/rýchlostných ciest nie sú u ľudí prítomné.



3.6.2. Cestovný ruch

Časť ľudí očakáva, že vybudovanie diaľnic/rýchlostných ciest prepojí regióny a tým prispeje k rozvoju cestovného ruchu a k zvýšeniu návštevnosti jednotlivých miest a obcí.

Turistický ruch sa možno zlepšiť, diaľnice vždy pomôžu.

Mariana, 36 rokov, RD (telekomunikácie), Banská Bystrica

Kvôli turistom to bude úplne super.

Anna, 19 rokov, vysokoškolačka (sociálna pedagogika), Žilina

Všetci, aj tým, že prídu z iných štátov na dovolenky. Na dedinách mnohí prenajímajú domy. Myslím, že aj tie malé obce by sa zviditeľnili. Máme tu Jasenskú dolinu, Gaderskú dolinu.

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

Ostatní neočakávajú výrazný vplyv na cestovný ruch, respektíve na ubytovacie zariadenia, aj napriek tomu, že diaľnice/rýchlostné cesty prispejú ku komfortnejšiemu, rýchlejšiemu cestovaniu s menšími zastávkami. Táto skupina ľudí kladie skôr dôraz na skvalitnenie poskytovaných služieb, aby si zariadenia v prípade, že cestujúci zídu z diaľnice/rýchlostnej cesty, mohli urobiť dobré meno a tým si zabezpečiť budúcu klientelu.

Ľudia, keď cestujú, tak privítajú, keď môžu rýchlejšie cestovať, cesty keď sú kvalitnejšie.

Mariana, 36 rokov, RD (telekomunikácie), Banská Bystrica

Možno z obchvatu budú mať pekný výhľad na mesto a to ich naláka. A sa zastavia.

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

Obavy ľudí

Istá časť ľudí sa obáva, že odklonenie tranzitnej osobnej dopravy z miest a obcí spôsobí, že si cestujúci (turisti) nebudú robiť na ceste za svojim cieľom prestávky, tak ako to možno robili doteraz. Zrýchlenie a zjednodušenie cestovania zníži pravdepodobnosť, že sa cestujúci zastavia v obci/meste, aby si pozreli pamiatky, navštívili reštauračné zariadenia, obchody a podobne.

50% áut, ktoré chodia ..., nepôjdu ..., tak z tých 50% nech sa tu 20% zastaví, reštika alebo voľakde, a on teraz nepôjde ..., takže sa tu ani nezastaví, mesto stratí čo ja viem 20% takýchto hodinových návštevníkov, turistov.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra



Teraz keď vedie hlavný ťah, tak tí turisti, cestujúci sa zastavia na nákup niekde, na kávu. Teraz už jednoducho len prefrčia tadiaľto ďalej. Tak možno nejaké zníženie obchodu. Na čerpacích staniciach nenatankujú. To im bude ďaleko.
František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Aby sa zabránilo odlivu náhodných turistov, padlo niekoľko návrhov: napríklad umiestnenie pútačov popri diaľnici a jasné značenie, ktoré by pritiahlo cestujúcich do mesta/obce. Ľudia očakávajú, že takúto aktivitu vyvinú mestá/obce, ktoré (spolu s navštevovanými zariadeniami) najviac profitujú z návštevnosti.

Je to otázka cestovného ruchu. Musia to zviditeľniť. Keď budem vedieť, že v Košiciach je niečo super, tak tam pôjdem.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

...ako sa k tomu postaví mesto, čo mu ponúkne, aby sa tu zastavil. Lebo on už tadiaľto pôjde...

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Ďalej padol návrh, aby sa na diaľnici, respektíve na obchvatoch vytvorili odpočívadlá, z ktorých by bol pekný výhľad na to-ktoré mesto, čo by mohlo motivovať cestujúcich (ak nie k okamžitej návšteve, tak k zaradeniu návštevy pri najbližšej ceste okolo). Prípadne vybudovanie ubytovacích a stravovacích zariadení pri odpočívadlách podľa vzoru západných krajín.

Chýbajú odpočívadlá s ubytovacími zariadeniami...

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

3.7. Pôda a poľnohospodárstvo

Respondenti uvádzali, že v prípade súkromných pozemkov ide na dotknutých územiach o menšie pozemky, väčšinou záhradky, takže vykúpením majiteľa neutrpia výrazné majetkové straty. Pôjde skôr o psychické ujmy – ľudia prídu o svoje koníčky, možnosti relaxu, miesto, na ktoré sú citovo naviazaní (najmä v prípade starších ľudí).

Mám známych, ktorým vykupovali pozemok, ale to sú také pozemky na 4 paradajky.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

To nie je majetková ujma [vykúpenie záhradky], príde o svojho koníčka, o nič inšie.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

„Mne sa ukrivdí, lebo mne sa zoberie.“ – Aj keď na tom už nevládze robiť, ale je to jeho...



Viera, 64 rokov, dôchodkyňa (matrikárka), Ružomberok
V Považskom Chlmcí keď som sa bola prejsť, tak sú tie políčka zarastené, roky sa to už neobrába.

Anna, 19 rokov, študentka (sociálna pedagogika), Žilina

Medzi najviac dotknuté skupiny ľudí patria v prvom rade obyvatelia príslušných lokalít, ktorým výstavba do istej miery ovplyvní ich majetok a psychickú pohodu (počas aj po výstavbe).

Tí, čo v blízkosti bývajú, to by som nechcela.

Mariana, 36 rokov, RD (telekomunikácie), Banská Bystrica

Ľudia predpokladajú, že sa budú zberať aj poľnohospodárske pôdy, konkrétne informácie však chýbajú (obyvatelia nemajú presné informácie o vymedzení trás). Ľudia, ktorí nie sú z oblasti poľnohospodárstva, nevnímajú zaberanie hospodárskej pôdy ako negatívum.

Keď sa stavia diaľnica, nie je to len o tej diaľnici, tam sú rôzne skládky stavebných materiálov, musia byť na to zabraté pozemky ďalšie.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Určite, budú sa likvidovať aj záhradky, aj parcely pôdy obrábanej to zaberie.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

O pôdu sa prišlo, tam kde bol sadovnícky podnik, tak o tú pôdu sa prišlo. Museli zrušiť fabriku a postavili ju vedľa, na pôde kde bol roky sadovnícky podnik, kde sa pestovali kvety. To už je civilizačná daň. (...) Voľačo človek musí obetovať a oveľa viac získa.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Najmä na severnej trase je význam zaberania poľnohospodárskej pôdy relativizovaný informáciami občanov o výstavbe veľkých fabriek, pri ktorej sa takisto vykupovala úrodná pôda.

Poľnohospodárska pôda sa zaberá skôr kvôli fabrikám ako sú Kia, Peugeot ako kvôli diaľniciam.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

V porovnaní so zabratím poľnohospodárskej pôdy pokladajú ľudia za väčšie negatívum dopady na miestne lesy a poľovnícke revíry. Opäť však ide o všeobecné obavy (vyrúbanie časti lesa, zníženie počtu lesnej zvery a pod.), bez konkrétnych informácií.



Lesníci, čo im vyrúbu lesy, kadiaľ pôjde diaľnica. Poľovníci, ktorí tam majú zver. Tá zver utečie preč.
František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

3.8. Voda a vodné hospodárstvo

Medzi prírodné zdroje ohrozené výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest patria aj vodné zdroje – povrchové aj podzemné. Negatívne dopady môžu mať formu:

- znehodnotenia využiteľnosti vodných tokov alebo priehrad výstavbou mostov a častí diaľnice na pilieroch nad tokom alebo cezeň – poškodená skupina sú napr. rybári, vodáci, dovolenkári a pod.,
- poškodenia podzemných zdrojov vody pri razení tunelov, ktoré môžu slúžiť ako zdroj vody pre obce (toto riziko si uvedomovali hlavne starostovia obcí).

Sú tam (v Šútove – pozn.) ešte tie jazierka. Nemá sa tam kúpať, ale je to tam krásne. Chodí tam celý Martin sa kúpať a má sa to zasypať. Je to tam krásne, čisté, bez rias.

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

Keby to mali rozširovať ponad Váh, tak by sa to dotklo tých, čo chodia na tých pltiach. A ešte nejaká pamiatka tam je, tie skaly.

Lukáš, 19, vysokoškolák (záchranné služby), Žilina

3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia

Eliminácia negatívnych dopadov je dôležitá. Väčšina účastníkov požaduje štandardné riešenia, ktoré môžu mať formu:

- kompenzácií: majetku, financií, ale aj podnikateľských príležitostí (zabezpečenie prednostného práva na podnikateľské príležitosti pre subjekty, ktoré utrpia postavením diaľnice ujmu (úbytok zákazníkov, zníženie tržieb) – čerpacie stanice, reštaurácie, motoresty a pod.)
- technických riešení: protihlukové zábrany (proti hluku, prašnosti, exhalátom), zdvihnutie diaľnice nad úroveň krajiny (zachovanie biokoridorov a migračných trás zveri), tunely (alternatíva k zaberaniu pôdy; odklon od obývaných lokalít, prírodných útvarov), nadchody alebo podchody za účelom zachovania zaužívaných trás pri pohybe napr. obcou a pod.
- osvety-informácií: obyvatelia obcí, najmä tí, ktorých sa výstavba majetkovo dotýka (majitelia pozemkov, budov),



ale aj predstavitelia obcí (predávajú sa pozemky v lokalitách, kadiaľ má viesť diaľnica).

„Sociálne investície“ sú pre bežných občanov, ale aj napr. pre podnikateľov či zástupcov samosprávy neuchopiteľné – spravidla s nimi nepočítajú, nevedia si predstaviť, o čo by mohlo ísť, neočakávajú a nevyžadujú ich.

3.9.1. Kompenzácie

Medzi najznámejšie kompenzácie patria finančné náhrady za pozemky, cez ktoré povedie diaľnica/rýchlostná cesta. Tieto dopady na majetky a súkromie radia ľudia medzi najzávažnejšie. Najväčšie obavy sa týkajú vyvlastňovania, respektíve neadekvátnych náhrad za vykúpené pozemky. Obavy vyplývajú z toho, že individuálni vlastníci stoja v konflikte so štátom, ktorý má oveľa silnejšie „páky“ (zákony, moc) a oni ťahajú za slabší koniec.

Nejako rozumne im nahradiť pôdu.

Dano, 21 rokov, študent VŠ (stavebná), Ružomberok

Trhovú cenu im vyplatiť.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Zasiahne to niektoré obce. Švošov, tam sú nejaké problémy s pozemkami.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

Ľudia by v prípade, že výstavba odkloní dopravu z istej lokality a spôsobí tým rušenie pracovných miest, zariadení, podnikov a podobne, privítali kompenzácie v podobe:

- finančnej podpory podnikateľov – či už na zmenu pôsobiska alebo zmenu oblasti podnikania (analogicky k finančným podporám začínajúcich podnikateľov z rôznych fondov),
- prednostného práva na zriadenie prevádzok na „novom“ úseku diaľnice pre majiteľov prevádzok na „starom“ úseku, ktorým výstavba a prevádzka diaľnice preukázateľne zníži klientelu a zisk.

Podpora by mala byť, ak človek príde o prácu, prevádzku kvôli diaľnici (...) keď sa podporujú novozačínajúci podnikatelia z európskych fondov.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

3.9.2. Technické riešenia

Negatívne dopady výstavby diaľnic/rýchlostných ciest si vyžadujú aj technické riešenia, ktoré ich eliminujú. Najčastejšie



požadovaným technickým riešením sú protihlukové zábrany v obývaných oblastiach, objavili sa aj návrhy so znížením rýchlosti v nočných hodinách na miestach, kde diaľnica/rýchlostná cesta prechádza cez obec. Obyvatelia dotknutých oblastí požadujú v niektorých prípadoch aj presmerovanie trasy tak, aby diaľnica/rýchlostná cesta viedla mimo obývané územie (pozri kapitolu 3.13. Lokálne pohľady – špecifiká).

Na západe je od 21:00 do 6:00 treba znížiť rýchlosť na 80 km. František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Pri vypracovávaní tých projektov treba brať ohľad aj na prírodu, aby sme si nezničili, čo tu máme. A treba voliť vždycky to najmenšie zlo. Aby sme do hôr nezasahovali, aby sme rieky neničili. Vieme dneska aj na pilieroch stavať, tam sa málo prírody zničí.

Peter, 50 rokov, technik, Martin

Treba protihlukové zábrany a zábrany, aby sa zver nedostala na cestu.

Martin, 31 rokov, reklamná agentúra, Martin

Čo sa týka dopadov na životné prostredie, tu sa ľudia spoliehajú na odborníkov – veria, že v projektoch sú už navrhnuté riešenia v prípade dopadu na životné prostredie.

Už je to na projektantoch a stavebných inžinieroch, aby to navrhli tak, aby to tých ľudí najmenej zaťažilo. Aj životné prostredie.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Chcem veriť, že tí odborníci rokujú aj s ekológmi aj s ochranármí. To by bolo najideálnejšie.

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

Obavy ľudí

Odpredávanie, prípadne vyvlastňovanie pozemkov sa v mysliach ľudí spája s obavami z prietahov spôsobených majiteľmi pozemkov, ktorí budú odmietať spoluprácu a tým brániť výstavbe. Napriek viacerým negatívam sprevádzajúcimi výstavbu, ľudia diaľnice/rýchlostné cesty vítajú.

V súvislosti s obdobím výstavby sa ľudia obávajú, že výstavba znehodnotí pozemky susediace s diaľnicou/rýchlostnou cestou.

Niektorým sa majetky znehodnotia, iným sa zhodnotia.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica



Obavy ľudí sa týkajú aj dĺžky výstavby diaľnic/rýchlostných ciest. Neistota sa týka hlavne termínov začatia, ukončenia a sprevádzkovania. Dĺžka výstavby totiž predstavuje aj dĺžku znášania negatívnych sprievodných javov výstavby.

Kým sa to vystavia, pri našej vláde, budú mať dlho rušno.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

Na Slovensku sa dlho tunely razia.

Dano, 21 rokov, študent VŠ (stavebná), Ružomberok

3.10. Informovanosť, verejný diskurz

Väčšine ľudí chýbajú informácie o tom, kadiaľ povedú diaľnice/rýchlostné cesty a aké dôsledky so sebou ich výstavba prinesie (počas a po výstavbe).

Ťažko je nám uvažovať, že čo negatívne, keď nevieme konkrétne, kde sa bude stavať.

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

Túto skutočnosť vnímajú obyvatelia negatívne, prijali by konkrétnejšie a pravidelné informácie. Nedostatok informácií vnímajú občania aj na úrovni obcí, ktoré nevedia napr. záujemcom o kúpu pozemkov poskytnúť informáciu, či konkrétny pozemok nebude v blízkosti plánovanej výstavby. V extrémnych prípadoch môže dôjsť k predaju parcely v tesnej blízkosti budúcej diaľnice.

Okolo toho moc informácií nemám.

Ivan, šofér, Ružomberok

Každý rozpráva... ľudia tam niečo sa aj ohľadom, neviem, či to je Štiavnička, okolo tých pozemkov, nie sú si istí, kadiaľ to pôjde. Pozemky – či kúpiť, či nekúpiť.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

Dávnejšie bolo haló, teraz to utíchlo.

Dano, 21 rokov, študent VŠ (stavebná), Ružomberok

Ja si myslím, že by sa malo nejak zviditeľniť alebo zverejniť, kadiaľ tá diaľnica pôjde, lebo ľudia to nevedia. Niektorí si kúpia pozemok, chce si postaviť dom na kludnom mieste, a zrazu mu povedia, že za dva roky mu poza chrbát pôjde diaľnica. Kamarát si takto kúpil pozemok.

Martin, 31 rokov, reklamná agentúra, Martin

O slabej úrovni informovanosti ľudí svedčia rôzne informácie, ktoré sa počas skupinových diskusií objavovali a ktoré si respondenti navzájom konfrontovali.



Viem, že raz vraveli, že aká bude hlavná cesta. Keď sa ide od Bystrice, cez Roveň, okolo tie paneláky, okolo teraz úplne kľudne Svätej Anny, okolo požiarnikov. A že tam má byť hlavný ťah urobený. To som tak počula pred polrokom. To si tam neviem predstaviť.

Gabriela, 28 rokov, MD (cestovný ruch), Ružomberok

Ja čo som počul najposlednejšiu variantu, je, že to má ísť ako je tehelňa, poza tehelňu, po tých poliach a napájať sa rovno na diaľnicu. Celá doprava by išla mimo Ružomberka, z Banskej Bystrice. A čo by išla zo Žiliny, tak by bol jeden exit, tam kde je Likavka.

František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

Možno to je najhoršie na tom, že ľudia nevedia konkrétne informácie a z toho sú potom tie dohady. Možno z toho, čo sme tu povedali, je 30% pravdy.

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

Samotní ľudia sa dožadujú konkrétnych informácií týkajúcich sa plánovaných trás, termínov výstavby, zmien počas plánovania, dopadov na ich životy, životné prostredie a podobne.

3.11. Stratégie správania občanov

Ľudia, ktorých sa výstavba diaľnice/rýchlostnej cesty nejakým spôsobom dotýka, prejavujú rôzne stratégie správania a vyrovnávania sa s dopadmi:

- aktívna stratégia,
- vyčkávacia stratégia,
- pasívna stratégia.

Aktívna stratégia

predstavuje napr. organizovanie protestov, petícií alebo účasť na nich; platí len pre malú časť osôb, spravidla spomedzi tých, ktorých sa výstavba priamo negatívne dotýka.

Vyčkávacia stratégia

predstavuje pasivitu ľudí až do obdobia, kedy budú negatívne dopady výstavby aktívne. Dokonca deklarujú, že sú počas výstavby ochotní obetovať časť svojho pohodlia. V súčasnosti neprejavujú nespokojnosť alebo výrazné obavy.

Ja poznám ľudí z Karlova, ktorých sa to bezprostredne týka, ale ja som ani jedného nepočul, že by nadával a búchal päťou po stole.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Zatiaľ mi to nevadí, uvidím potom, podľa skúseností.

Miroslava, 18 rokov, študentka SŠ



Pasívna stratégia

je veľmi podobná vyčkávacej, ľudia, ktorí sú pasívni však neplánujú do budúcnosti podniknúť žiadne kroky, ani v prípade, že diaľnica/rýchlostná cesta bude mať na ich život negatívny dopad. Pasívna stratégia môže byť výsledkom rezignácie. Niektorí účastníci uvádzali napr. prípady petícií, ktoré sa napriek množstvu podpisov od občanov minuli účinkom a nezmenili rozhodnutie inštitúcií.

3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny

Výstavba diaľnic bude mať negatívne sociálne dopady predovšetkým na:

- vlastníkov pozemkov alebo objektov, cez ktoré má priamo ísť diaľnica, pričom strata nemusí mať majetkový charakter (protipatrenie: kompenzácie), ale citový, „morálny“; dlhodobý stres a nepokoj (napr. z výsledku jednaní ohľadom ceny pozemku a pod.) môže mať negatívne dopady na duševné a telesné zdravie osôb („dvoj- až trojnásobná ujma“),
- ľudí bývajúcich alebo vlastniacich objekty v tesnej blízkosti diaľnice – hluk, prašnosť, otrasy, narušenie zaužívaných trás, narušenie estetiky prostredia, pokles ceny nehnuteľností v blízkosti diaľnice/rýchlostnej cesty, stres, emocionálna ujma.

Ďalšie dotknuté sociálne skupiny:

- podnikatelia na úsekoch ciest, kde sa v dôsledku výstavby diaľnice zníži počet prechádzajúcich áut, vodičov, ich klientov – čerpacie stanice, pohostinské a ubytovacie zariadenia, obchody,
- osoby alebo subjekty, ktoré „žijú z pôdy“ určenej na výstavbu diaľnice – poľnohospodári, včelári, lesníci, ochrancovia prírody,
- osoby alebo skupiny osôb, ktorým výstavba diaľnice naruší priestor realizácie záujmových aktivít (turisti, športovci, osoby tráviace voľný čas v prírode, na prechádzkach)
- osoby, ktorým výstavba diaľnice „pretne“ trajektórie, ktoré zvykli využívať na presun za prácou, záujmovými aktivitami, inými osobami.

Sociálne dopady môžu mať aj nepriamy, sprostredkovaný charakter, pričom môže ísť o dopady so širokým zásahom (na celú obec, región). Do úvahy prichádzajú nasledujúce oblasti:

- poškodenie či znehodnotenie zdrojov pitnej a úžitkovej vody pre obce



- > dopad na kvalitu života obyvateľov obce, zvýšené náklady obce na zabezpečenie náhradných zdrojov, o ktoré bude ukrátená iná oblasť sociálneho života v obci,
- urýchlenie migrácie ekonomicky aktívneho obyvateľstva zo širšej spádovej oblasti diaľnice alebo rýchlostnej cesty
 - > starnutie obyvateľstva v malých obciach,
- narušenie pokoja v menších obciach pôvodne vzdialených od frekventovaných komunikácií
 - > zvýšený stres najmä starších obyvateľov,
- nepredvídateľné dopady zvýšenej migrácie obyvateľstva na miestne komunity (súdržnosť, solidarita, segregácia vs. integrácia sociálnych skupín a iné) napr. v satelitných obciach väčších miest, kam sa „stiahne“ ekonomicky aktívne obyvateľstvo z miest denne dochádzajúce za prácou do miest bez predchádzajúcej väzby na miestne spoločenstvo.

3.13. Lokálne pohľady – špecifiká

Na rozdiel od všeobecných postojov ľudí k diaľniciam a rýchlostným cestám sú lokálne pohľady – špecifiká viazané na konkrétny región.

Nitra – Tekovské Nemce

Úsek Nitra – Tekovské Nemce je podľa obyvateľov nevyhnutnosťou. Hustá premávka na „ceste smrti“ (Nitra – Zlaté Moravce) je typická častými dopravnými nehodami a spomalenou premávkou. Nitra je zas typická častými zápchami v čase dopravnej špičky a pred/po víkende.

Diaľnica je veľmi potrebná. Na úseku Nitra – Zlaté Moravce bývajú veľké tragédie.

starostka obce Hostová, okres Nitra

Preplnená cesta 65. Očakávame voľnejšiu cestu.

starosta obce Pohranice, okres Nitra

Odbremení sa Nitra, bývajú zápchy.

obsluha na čerpacej stanici, Chrenovská ul., Nitra

Cesta je mimoriadne preťažená.

samostatne hospodáriaci roľník, Čeladice, okres Nitra

Každú chvíľu, keď by to už bolo, tak už je to neskoro.

vedúca marketingu Arboréta, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce

Malo to byť už skôr hotové.

Ladislav, obyvateľ mestskej časti Čermáň, Nitra



Ľudia z dotknutých obcí výstavbu rýchlostnej cesty vítajú, napriek tomu, že im viac alebo menej zasiahne do životov (súkromia, majetku, ...), najmä do životov a podnikania súkromných podnikateľov.

Bude to dobré, aj keď mňa to obmedzí; bude sa musieť schádzať, na tržbách to možno uvidíme.

majiteľ motelu Tribeč, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce

...ale z osobného hľadiska sa nás to dotkne, lebo cesta bude odklonená.

majiteľ motelu U starej mamy, Olichov, okres Zlaté Moravce

Obchvat mesta

Obchvat mesta predstavuje špecifickú kapitolu na úseku Nitra – Tekovské Nemce. Z predostretých variantov (jeden južný a niekoľko variantov severného obchvatu) ľudia uprednostňujú južný variant, ktorý podľa nich predstavuje najmenší zásah do prírody. Ktorýkoľvek zo severných variantov bol prijímaný negatívne.

Na našu republiku malú toľko prevrátní...

Laco, 65 rokov, dôchodca (výroba TV), Nitra [k tunelu]

Severné obchvaty Nitry, kedy by musel byť vybudovaný tunel popod Zobor (akokoľvek krátky alebo dlhý) boli odmietnuté. Najzávažnejším argumentom proti bolo narušenie prírody, respektíve chránenej krajinnej oblasti. Zobor je pre Nitranov symbolom mesta, ktorý by mal zostať nedotknutý („neprevrátný). V prípade budovania tunela očakávajú obyvatelia komplikácie v podobe protestov ochranárov. ...určite by sa zapojili ochranári, ekológovia postavili reťaz a nepustia kamióny.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Súčasná dopravná situácia v Nitre si vyžaduje od cestujúcich „sever – juh“, „západ – východ“ prejazd mestom (bez ohľadu na to, kam človek cestuje). V prípade vybudovania južného obchvatu Nitry by boli všetky smery prepojené tak, aby tranzitná doprava nemusela ísť cez mesto. V prípade severného obchvatu – popod Zobor by sa výraznejšie odľahčila iba doprava „západ – východ“. Podľa Nitranov by tak rýchlostná cesta vedúca severne od mesta nemala taký efekt ako južne vedená cesta.

Ďalšou výhodou južného variantu je prepojenie priemyselného parku, severne od mesta, s priemyselným parkom, ktorý sa buduje južne od Nitry. Nákladná doprava by tak získala na efektívnosti a pružnosti.

Severný priemyselný park by bol spojený s južným, ktorý sa tam robí.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra



Predpoklady na rozvoj na juhu a východe mesta sa vytvoria.

Vladimír, predseda výboru mestskej časti Zobor-Dražovce, Nitra

Výnimku v preferovaní južného obchvatu tvorí iba malá časť obyvateľov (preferujú niektorý zo severných obchvatov mesta). Ide hlavne o ľudí, ktorí sa pohybujú smerom východ – západ a uprednostňujú kratšiu trasu, ktorú predstavuje severný obchvat mesta. Južný variant vnímajú ako zbytočné zachádzanie a predlžovanie trasy.

Nebude obchádzať veľmi Nitru [severný obchvat]. Šikovní smerom na Bratislavu.

Ján, obyvateľ Zlatých Moraviec

Ten kruhový objazd ktorý tam teraz spravili rozšírený, to nevyriešilo danú situáciu.

vedúca marketingu Arboréta, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce

Prínos pre dopravu

Pre bežných obyvateľov, či už Nitry alebo okolitých obcí, (a miest) by vybudovanie obchvatu, respektíve rýchlostnej cesty, znamenal rýchlejšiu, jednoduchšiu a bezpečnejšiu cestu do/z práce. Týka sa to najmä ľudí, ktorí dochádzajú z obcí (a miest) položených južne a východne od Nitry (zo smerov Nové Zámky, Komárno, Levice, Banská Bystrica).

Južný variant je najviac vyťažený, odtiaľ prichádzajú autá – Komárno, od Levíc, od Banskej Bystrice, z Topoľčian už menej, ale to už sa môžem napojiť na diaľnicu. Teraz je najdôležitejšie spojiť Bratislavu, aby to nešlo cez Nitru, lebo čo prechádzajú cez Nitru, to je katastrofa.

Laco, 65 rokov, dôchodca (výroba TV), Nitra

Bezpečnosť dopravy

je očakávaným prínosom výstavby rýchlostnej cesty v Nitre rovnako ako aj na ostatných úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest. Obchvat sa bude podľa ľudí vysokou mierou podieľať na odľahčení dopravnej situácie v meste a tým na zvýšení bezpečnosti premávky tak pre vodičov ako aj pre chodcov.

Po diaľnici bude bezpečnejšia premávka.

samostatne hospodiaci roľník, Čeladice, okres Nitra

Kamióny a veľké autá nebudú premávať cez dedinu. Havárií menej.

Helena, obyvateľka Nitrianskych Hrnčiaroviec, okres Nitra

Očakávam menej havárií.

obyvateľka Malého Cetína, okres Nitra

Zníženie nehodovosti.

vedúca marketingu Arboréta, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce



Nadjazd – to bude vynikajúce. Ľudia sa tam rozčuľujú, že padne im kamión do záhrady. Ale podľa mňa je to lepšie. ... Veľa ľudí je proti tomu, chcú popredať domy. Keď si mám predstaviť, že dieťa mi tri razy za deň zrazí auto, tak radšej nech ide tá diaľnica nad záhradami.

Renáta, 34 rokov, školstvo, Nitra – Horné Krškany

Rýchlosť a jednoduchosť dopravy

by sa mala podľa očakávaní Nitranov zvýšiť. Vybudovanie rýchlostnej cesty, respektíve obchvatu, by odstránilo zápchy v meste a na príjazdových cestách do/z mesta. Do praktického života obyvateľov by to prinieslo menej stresu pri cestovaní a významné úspory času pri každodennom dochádzaní najmä do/z práce.

Zamestnanci budú mať rýchlejšiu dopravu.

vedúca marketingu Arboréta, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce

Čas si hlavne ukrátiť ľudia.

obyvateľka Malého Cetína, okres Nitra

Rýchlejšie, jednoduššie spojenie západ-východ.

majiteľ motorestu U starej mamy, Olichov, okres Nitra

Vyhne sa mesto zápcham - výstavné mesto, často navštevované.

Ivan, občiansky aktivista, pedagóg, Nitra

Kto získa?

Dotknuté obce, resp. mesto a podnikatelia v nich pôsobiaci by mali podľa názoru obyvateľov získať výstavbou rýchlostnej cesty výhody v podobe:

- pracovných príležitostí,
- väčšieho počtu potenciálnych zamestnancov,
- príchodu investorov,
- väčšej dostupnosti,
- čistejšieho ovzdušia (v prípade, že v súčasnosti prechádza obcou frekventovaná komunikácia),
- rýchlejšej prepravy,
- jednoduššej prepravy.

Pracovné miesta ďalšie pre občanov.

starostka obce Nitrianske Hrnčiarovce, okres Nitra

Pritiahne viac zamestnancov.

vedúca marketingu Arboréta, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce

Viac zahraničných investorov.

starosta obce Pohranice, okres Nitra

Menej hluku, exhalátov, prachu v meste. Zníženie rizika znečistenia.

Vladimír, predseda výboru mestskej časti Zobor-Dražovce, Nitra

***Podnikatelia – rýchlejší presun.***

starosta obce Pohranice, okres Nitra

Obyvatelia z niektorých dotknutých obcí, ktorí musia „obetovať“ časť svojho majetku (najčastejšie v podobe pozemku), na druhej strane získajú predajom svojich pozemkov finančné prostriedky, ktoré by možno inak (za iných podmienok) nezískali.

[Kto získa? – otázka moderátora] Vyplatenie vyňatej pôdy občanom.

starostka obce Hostová, okres Nitra

Rýchlostná cesta bude prínosom aj pre tranzitnú dopravu – nákladnú aj osobnú. Šoféri a cestujúci budú môcť prechádzať na tomto úseku rýchlejšie, bezpečnejšie a komfortnejšie. Preprava sa zrýchli a bude pružnejšia, čo bude mať prínos aj pre majiteľov prepravných firiem.

Cesta smerom na BB je veľmi preťažená, takže pomôže každému kto ju používa.

vedúci výroby Minitub Slovakia, Čeladice, okres Nitra

Priamo budú môcť kamióny prichádzať k firmám, nebudú musieť komplikovane obchádzať Nitru.

nájomca čerpacej stanice Nitra Kynek, Nitra

Kto je ohrozený?

Ohrození sú obyvatelia dotknutých obcí. Starostovia aj samotní obyvatelia sa obávajú zvýšeného hluku z rýchlostnej cesty, exhalátov, ruchu z výstavby a zníženej bezpečnosti premávky (počas výstavby). V obci Horné Krškany a v mestskej časti Čermáň dokonca obyvatelia spísali petície proti plánovanej výstavbe v daných lokalitách z vyššie uvedených dôvodov.

Zhustená premávka v obci počas výstavby.

starostka obce Tekovské Nemce, okres Zlaté Moravce

Špeciálnou skupinou sú obyvatelia, ktorí vlastnia pozemky na území, kadiaľ povedie rýchlostná cesta. Na jednej strane získajú finančné náhrady za predaj pozemkov, na druhej strane sú ohrození z pohľadu neistej kompenzácie. Majitelia očakávajú dobré zhodnotenie svojich majetkov, ostatní sa obávajú, či budú ich očakávania naplnené – či im budú vyplatené adekvátne sumy za pozemky.

Ľuďom, ktorí čakajú dobré zhodnotenie svojich pozemkov.

Majú väčšie očakávania ako nakoniec dostanú.

vedúci výroby Minitub Slovakia, Čeladice, okres Nitra

Či budú vyplatené tak ako sa patrí.

obyvateľ obce Nitrianske Hrnčiarovce, okres Nitra

Ďalšou ohrozenou skupinou sú na úseku Nitra – Tekovské Nemce poľovníci a poľnohospodári. Obavy sa týkajú hlavne zásahu



výstavby do prírody a do lokalít, ktoré obhospodarujú. Poľovníci uvádzali možný odchod zvierat z revíru (vplyv hluku) a poľnohospodári zas dopad exhalátov na poľnohospodárske plodiny.

Zvieratá v prírode, zmenší im to revír.

Ladislav, obyvateľ mestskej časti Čermáň, Nitra

Autá vypúšťajú dym a obilniny budú trpieť.

starostka obce Hostová, okres Nitra

Isté obavy sa týkajú aj podnikateľov, ktorí majú svoje prevádzky pri súčasných komunikáciách (reštaurácie, motoresty, čerpacie stanice). Odklon dopravy zo súčasnej komunikácie na rýchlostnú cestu spôsobí odliv klientely a straty na ziskoch. Ide hlavne o prevádzky na úseku Nitra – Zlaté Moravce.

Podnikatelia pri starej ceste. Moje je novostavba, bola by to škoda, za dva roky mi končí úver, potom uvidíme, budeme musieť niečo spraviť, obmedzí sa personál, keď bude menej zákazníkov. Študoval som si trasu od Nitry. V Nitre sú takí, čo budú mať piliere v areáloch, nič sa nedá robiť.

majiteľ motelu Tribeč, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce

Tí čo podnikajú na tom úseku, kde sa odkloní doprava - čerpačky a ešte reštaurácie.

nájomca čerpacej stanice Nitra Kynek, Nitra

Obec Hostová

Starostka obce Hostová pomenovala viacero ohrození, ktoré pre svoju obec vníma:

- vyžadovali sme hlukovú bariéru,
- zasiahne do nášho životného prostredia,
- občania uvoľnili ornú pôdu,
- premávka bude rušiť život občanov,
- dovážanie materiálu počas výstavby cez obec.

Obavy týkajúce sa hluku, ktorý by mohol rušiť obyvateľov, potvrdil aj zástupca starostky.

Dúfam, že budú hlukové zábrany cez Hostovú.

zástupca starostky obce Hostová, poľovník,
hospodár revíru, okres Nitra

V lokalite Hostová – Čeladice pomenovávajú obyvatelia a starostovia obavy zo zhoršenia životného prostredia a dopadov na poľnohospodárstvo a poľovníctvo:

- zvýšenie hlučnosti,
- zničenie prírody,
- dopad na zver v miestnom revíre,
- zhoršenie podmienok pre obrábanie pôdy.



Hluk väčší v hornej časti obci. Prvé domy od diaľnice budú vzdialené len 300 m. Žiada sa protihluková zábrana.

starosta obce Čeladice, okres Nitra

Môže zhoršiť samotné obhospodarovanie pôdy. Parcely budú rozdelené.

samostatne hospodáriaci roľník, Čeladice, okres Nitra

Zničí kus prírody, naruší to zvieratá. Zver odíde.

starostka obce Hostová, okres Nitra

Dotknuté miesta

Miesta s historickým alebo kultúrnym významom

by v lokalite Nitra – Selenec – Tekovské Nemce nemali byť ohrozené. Výstavba prechádza dvadsiatimi archeologickými náleziskami, ktoré budú podľa slov riaditeľa Archeologického ústavu SAV v Nitre, podrobené výskumu ešte pred výstavbou. Následné znehodnotenie nálezísk po podrobnom výskume už odborníci nevnímajú ako problém. Ako negatívum však vníma riaditeľ krátky čas, ktorí majú odborníci na uskutočnenie archeologických výskumov.

Prechádza 20 archeologickými náleziskami, tých sa dotkne. To sa musí obetovať, keď sa urobí výskum, tak potom to už nie je tragédia. Výskumom sa tomu dá predísť, znehodnoteniu. (...) Krátka doba je na to, vo svete na to majú 2-3 roky.

riaditeľ Archeologického ústavu SAV, Nitra

Miesta s prírodným významom

budú narušené iba v prípade budovania severného obchvatu Nitry. Nitrania sa obávajú znehodnotenie CHKO Ponitrie pri budovaní tunela popod Zobor. Zobor je miesto nielen s prírodným významom, ale aj s osobnými vzťahmi k tejto lokalite. Podľa ľudí hrozia v prípade budovania severného obchvatu protesty ochranárov.

Ten Zobor [severný obchvat] sa ani mne neľúbi. Nech máme aspoň troška zelene.

Mária, 65 rokov, dôchodkyňa (školsťvo), Nitra

...určite by sa zapojili ochranári, ekológovia postaví reťaz a nepustia kamióny.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Ďalším možným miestom, ktoré je potenciálne ohrozené, je Arborétum Mlyňany (katastrálne územie Tesárske Mlyňany a Vieska nad Žitavou). Podľa vedúcej marketingu však v Arboréte priame ohrozenie nevnímajú, rýchlostná cesta je podľa nich v dostatočnej vzdialenosti.

Obchádza Arborétum.

vedúca marketingu Arboréta, Tesárske Mlyňany, okres Zlaté Moravce



Ekonomika a hospodárstvo

Podmienkou rozvoja zamestnanosti v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty na úseku Nitra – Tekovské Nemce, respektíve obchvatu mesta, je dobré prepojenie mesta, rýchlostnej cesty a priemyselných parkov (severného a plánovaného južného). Dobrým prepojením by sa podľa obyvateľov z Nitry mohlo stať mesto, kde budú mať firmy svoje centrály alebo významné pobočky – podľa Nitranov by sa viac nemusela prehúšťovať Bratislava – časť podnikov by mohla časom sídliť v Nitre.

Viac zahraničných investorov príde.

starosta obce Pohranice, okres Nitra

Najväčšie centrum všetkých firiem, čo má väčší kapitál, tak je v Bratislave. A keď riešia pobočky, on príde do Nitry, ale keď sa sem má hrabať hodinu a pol alebo po diaľnici rýchlejšie, tak vtedy je to iné. Tak už potom aj tu môžu spraviť nejaký stan (...) Aj firmy, ktoré na Slovensku nie sú. On nemusí v Bratislave postaviť, môže postaviť aj v Nitre, lebo je to 90 km a za hodinu je tam, aj za menej. (...) V takom prípade sa nebude prehúšťovať Bratislava alebo kludne to môže byť aj tu.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Informovanosť, verejný diskurz

Informácie týkajúce sa výstavby rýchlostnej cesty – obchvatu okolo Nitry sú v povedomí ľudí veľmi slabé. Obyvatelia si vyskladávajú obraz o výstavbe rýchlostnej cesty na základe rôznych zdrojov (miestne médiá, internet, známi a kolegovia, ...) a kladú si nasledovné otázky:

- Bude sa budovať rýchlostná cesta (a teda aj obchvat mesta) alebo sa bude iba rozširovať „cesta smrti“?

Nitrania vedia, že celý úsek bude napojený na novobanskú cestu a že sa uvažovalo aj rozširovaní zlatomoraveckej cesty namiesto výstavby novej rýchlostnej cesty. Nevedia však, ktorý variant je schválený (a či je vôbec niektorý schválený).

Ja som počul, že to chceli skôr rozšíriť tú cestu [Nitra – Zlaté Moravce] ako urobiť diaľnicu.

Rado, 25 rokov, strojársky priemysel, Nitra

- Nezačali sa už náhodou prípravné práce?

Niektorí obyvatelia predpokladajú, že výstavba rýchlostnej cesty sa už pripravuje – zaregistrovali vymeriavacie práce na úseku Nitra – Zlaté Moravce.

Nevymeriava sa tam už náhodou kdesi čosi niečo [Nitra – Zlaté Moravce]? Som išiel okolo. Nie som si istý, či je to v súvislosti s diaľnicou. Niečo sa tam dialo.



Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

- Ako bude výstavba financovaná? Postaví cestu štát alebo VÚC?

Obyvateľom Nitry ďalej nie je zrejmé, ako bude výstavba rýchlostnej cesty financovaná (príspevok štátu?, VÚC?).



Financie na výstavbu. Niektoré sú z dotácií, zo štátu, ale myslím, že aj VÚC musí nejakým spôsobom.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

- Kadiaľ povedie rýchlostná cesta?

Trasovanie rýchlostnej cesty nie je obyvateľom Nitry jasné. Nevedia, kadiaľ povedie, nepoznajú zvažované alternatívy. Rovnako ako aj v iných úsekoch plánovaných diaľnic a rýchlostných ciest, aj v Nitre a okolí je slabá informovanosť obyvateľov.

Neviem si predstaviť, že to má ísť okolo kasární. Cez Priemyselnú ulicu, vedľa kasární to má ísť a potom hore na Čermáň.

Laco, 65 rokov, dôchodca (výroba TV), Nitra

Neistota vyplývajúca z nedostatku informácií ľudí znepokojuje. Tí, ktorých sa to týka priamo, nevedia, ako reagovať (predať – nepredať?). Ľudia požadujú viac informácií, pravidelné a konkrétne informácie týkajúce sa výstavby.



4. Diskurz

Pri utváraní verejnej mienky zohráva dôležitú úlohu verejný diskurz. Úlohou mapovania diskurzu je doplniť kvalitatívny výskum postojov obyvateľov k diaľnicam o zložku podnetov, ktoré tieto postoje vyvolávajú. Medzi základné hodnotené zložky diskurzu boli zvolené:

- témy diskutované v médiách,
- internetová diskusia na rôznych internetových fórach,
- prejavy občianskej angažovanosti – petície.

4.1. Monitoring článkov

Diskurz (v médiách a na diskusných fórach) bol vyhodnocovaný za obdobie druhého ½ roka 2008 (*Príloha č. 4.1.*). Pri analýze textov sa ukázalo, že takmer celá diskusia prebieha v celoslovenskom kontexte. Dokonca aj väčšina správ, ktoré obsahovali lokálne informácie (týkajúce sa predmetného úseku diaľnice) boli „zabalené“ v balíku celoslovenských informácií.

4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte

Diskurz za druhý ½ rok 2008 celkovo obsahoval 234 textov, ktoré otvárali celkovo 283 tém v 61 tématických okruhoch.

Celkový diskurz o diaľniciach a rýchlostných cestách najsilnejšie smeroval k okruhom:

- pomalá výstavba a odkladanie výstavby v 14 témach,
- plánovanie výstavby, prehodnocovanie a upravovanie plánov v 13 témach,
- ceny, zdražovanie a predražovanie výstavby v 12 témach,
- tendre na výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest v 11 témach,
- oznámenia o víťazoch tendra v 2 témach,
- trasy diaľnic a rýchlostných ciest v 10 témach,
- údržba diaľnic a diaľničných tunelov v 8 témach.

Z ďalších okruhov rezonovalo financovanie:

- systém financovania diaľnic cez PPP projekty v 11 témach,
- rozpočet a jeho plnenie v 7 témach,
- čerpanie peňazí v 4 témach,
- smrť robotníkov pri výstavbe diaľnic v 2 témach,
- Euro fondy v 2 témach.



Legislatíva:

- legislatíva ovplyvňujúca výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest v 7 témach,
- cestný zákon samostatne v 7 témach,
- pokuty v 1 téme.

Kvalita a bezpečnosť cestnej infraštruktúry:

- nehodovosť a bezpečnosť v 6 témach,
- tragické nehody v 3 témach,
- kolóny a zápchy v 3 témach,
- nárast počtu automobilov v 3 témach,
- celkovo k infraštruktúre ciest v 2 témach,
- maximálna rýchlosť na diaľniciach v 1 téme,
- bezpečnosť cyklistov v 1 téme.

Dopady na ľudí:

- vystáhovanie v 5 témach,
- vyvlastnenie v 5 témach,
- porušovanie práv v 4 témach,
- petície občanov z iných úsekov v 3 témach,
- obťažovanie výstavbou v 2 témach,
- narušenie obytných zón diaľnicou v 1 téme,
- narušenie statiky domov v 1 téme.

Dopady na životné prostredie:

- opatrenia pre zver v 1 téme,
- životné prostredie všeobecne v 1 téme,
- vodné zdroje v 1 téme.

Diskurz k plánovanej výstavbe diaľnic zneprehľadňovalo otvorenie 6 tématických okruhov v 55 témach k zavedeniu diaľničného mýta vrátane chaosu okolo tendra na mýto v Slovenskej republike. Diskurz sa viedol:

- o žalobách a námietkach počas a po tendri na mýtny systém v 24 témach,
- o meškaní tendra na mýtny systém v 12 témach,
- o všeobecných informáciách tendra na mýtny systém v 7 témach,
- o netransparentnosti tendra na mýtny systém v 7 témach,
- o cene a predražení tendra a mýtného systému v 4 témach,
- o mýtnom systéme v rámci krajín V4 v 1 téme.

Diskurz rozširovali aj správy o iných úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest. Celkovo sa otvárali 4 tématické okruhy v 47 témach:

- o výstavbe úsekov (plánovaní, začiatku výstavby, odovzdávaní) v 40 témach,
- predlžovanie ukončenia v 3 témach,



- o predlžovaní a odklade termínov výstavby v 2 témach,
- o problémoch vzniknutých na iných úsekoch v 2 témach.

4.1.2. Diskurz v lokálnom kontexte

Regionálny diskurz v danom úseku sa viedol v dvoch polohách a okrem výsostne lokálneho, zahŕňal aj celoslovenský pohľad.

V regionálnom kontexte sa otvorilo 10 tématických okruhov celkovo v 21 témach. Najčastejšie rezonovali témy:

- tender na výstavbu a podpísanie zmluvy s víťazom v 5 témach,
- archeologické náleziská pod rýchlostnou cestou v 3 témach,
- zlá dopravná situácia v Nitre v 3 témach,
- aktualizácia a info o postupe výstavby v 2 témach,
- odsun termínov výstavby v 2 témach,
- rekonštrukcie ostatných ciest v regióne v 2 témach,
- nahradenie cesty smrti rýchlostnou cestou v 1 téme,
- demolácia objektov v 1 téme,
- predraženie výstavby v 1 téme,
- plán výstavby rýchlostnej cesty v 1 téme.

4.2. Monitoring diskusií

Na internetových diskusných fórach prevažuje negativistický prístup k účastníkom internetovej diskusie (jedná sa o osobné útoky) a negativizmus sa prenáša aj na subjekty diskurzu (*Príloha č. 4.2.*).

Celkovo bolo analyzovaných 15 diskusných fór k výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku. Diskusia otvárala 22 tématických okruhov v 55 témach. Najčastejšie diskutované boli témy:

- (ne)efektivita výstavby diaľnic cez PPP projekty v 8 témach,
- korupcia a klientelizmus pri výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest v 8 témach,
- vyvlastňovanie na úkor ľudí v 7 témach,
- neplnenie sľubov vlády o výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest v 6 témach,
- podvody a „tunelovanie“ spojené s výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest v 3 témach,
- neschopnosť kompetentných v 2 témach,
- plánovanie výstavby v 2 témach.

V lokálnom kontexte prebiehala diskusia na 7 fórach v 8 tématických okruhoch v 13 témach. Tento lokálny diskurz sa miešal



s oveľa silnejším, celoslovenskou diskusiou. V lokálnom kontexte rezonovali viaceré témy:

- sľubovanie nereálnych termínov alebo neplnenie sľubov v 4 témach,
- archeologické nálezy v úseku rýchlostnej cesty v 2 témach,
- podvody a „tunelovanie“ spojené s výstavbou rýchlostnej cesty a jej následné predraženie v 3 témach,
- nezmyselné križovatky v Nitre v 2 témach,
- mlčanie manažmentu a odborníkov v 1 téme,
- klamstvá samosprávy (primátora Nitry v súvislosti s novou cestou popri kasárňach) v 1 téme.

4.3. Monitoring petícií

Z celoslovenského pohľadu išlo o dva druhy petícií:

- k trasám diaľnice celkovo 7 petícií,
- k diaľničným poplatkom 1 petícia a viaceré ohlasy.

V lokálnom kontexte predmetného úseku rýchlostnej cesty R1 boli zaznamenané tri petície v obci Lehota (pri Nitre) a v dvoch mestských častiach Nitry – Horných Krškanoch a Čermáni.

Petíciu v Lehotě podpísalo 1.112 obyvateľov v roku 2007. Podstatou petície je nesúhlas obyvateľov s tým, aby bola obec obkolesená z dvoch strán diaľnicou (Box. č. 4.3.1.). Obávajú sa hluku, exhalátov, zničenia druhého prameňa a ďalšieho poklesu spodných vôd. Obecní poslanci sa pripojili k stanovisku občanov a prisľúbili, že po odklone trasy ďalej od obce, nebudú mať ďalšie požiadavky.

Box č. 4.3.1. Príbeh a kontext petície z obce Lehota

NITRA 5. apríla (SITA)

Obyvatelia Lehoty pri Nitre protestujú petíciou proti výstavbe diaľnice v blízkosti obce. Diaľnica je súčasťou trasy juhovýchodného obchvatu Nitry, ktorý má zásadným spôsobom odľahčiť dopravu v meste. „Petičný výbor žiada posunúť začiatok tohto úseku R1 na rozhranie katastra obcí Lehota a Kynek,“ povedal pre agentúru SITA starosta Lehoty Pavol Zaujec. Petíciu podpísalo 1 112 obyvateľov z 1947 a 8. marca ju zaslali ministerstvu dopravy, pôšt a telekomunikácií a Národnej diaľničnej spoločnosti. Svoje stanovisko odôvodňujú aj tým, že obec už má diaľnicu zo severnej strany. „Nie je odhlučnená a zvyšuje úroveň hluku i exhalátov v celej doline. Spôsobila vyschnutie potoka a dramatický pokles spodných vôd v časti obce,“ prečítal z petície Zaujec. Obyvatelia sa obávajú, že výstavbou cesty v navrhovanej trase by sa zničil aj druhý prameň v obci.

Situáciu sa v utorok zaoberali obecní poslanci na mimoriadnom zastupiteľstve. Poslanci zobrali na vedomie petíciu a prijali záväzné stanovisko, že ak ministerstvo schváli trasu, ktorá diaľnicu odkloní ďalej od obce, nebude mať obec žiadne pripomienky ani požiadavky na investora či ministerstvo. „Zároveň sa obec zaväzuje poskytnúť uvedeným orgánom pomoc a spoluprácu pri majetkovoprávnom vysporiadaní pozemkov s dotknutými občanmi obce Lehota,“ píše sa v uznesení.

„Samozrejme berieme do úvahy petíciu občanov Lehoty. Pokiaľ doručíme stanovisko ministrom dopravy, tak sa trasa posunie, celé sa to preprojektuje a stihne sa termín začatia výstavby,“ uviedol primátor Nitry Jozef Dvonč.

5. 4. 2007 10:06:00 | Copyright © SITA 2007

<http://www.sme.sk/c/3232466/peticia-lehotanov-mozno-posunie-trasu-obchvatu-nitry.html>

**Odsunú pre petíciu výstavbu juhovýchodného obchvatu?**

Príprava realizácie juhovýchodného obchvatu Nitry je pozastavená. Dôvodom je petícia obyvateľov Lehoty.

Potvrdil nám to Marcel Jánošík z Národnej diaľničnej spoločnosti v Bratislave. Upresnil, že petíciu dostali 12. marca. Doručená bola aj na ministerstvo dopravy, ktoré by teraz malo rozhodnúť o ďalšom postupe. Z úst viacerých nitrianskych mestských poslancov sme začuli obavy, že hrozí realizácia severného obchvatu, s ktorým Nitra zásadne nesúhlasí, namiesto južného. „Nepôjde o priklonenie sa k severnému variantu,“ reagoval Marcel Jánošík.

Prípravy na realizáciu obchvatu sú podľa neho „vo vysokom štádiu dodania dokumentácie pre územné rozhodnutie“. Stavať by sa malo začať v roku 2009, dokončenie je plánované na rok 2012. Jánošík pripustil, že ak príde k zmene plánovanej trasy v okolí Lehoty, môže to znamenať zdržanie rádovo niekoľko mesiacov.

Obyvatelia Lehoty vo svojej petícii žiadajú, aby cesta nešla tak blízko obce. Argumentujú, že to bude mať nepriaznivý vplyv na ovzdušie a klesne aj cena pozemkov. „My nežiadame, aby bol realizovaný severný obchvat Nitry, len chceme, aby Lehota nebola zo severnej aj východnej strany obkolesená diaľnicami. Preto chceme cestu viac odkloniť od obce,“ povedal obecný poslanec a člen petičného výboru Štefan Petrík.

Juhovýchodný obchvat zabezpečí, aby tranzitná doprava neprechádzala priamo cez Nitru. Bude súčasťou rýchlostnej cesty R1, spájajúcej Trnavu so Zvolenom. Juhovýchodný variant sa podarilo Mestu presadiť napriek tomu, že Slovenská správa ciest pôvodne uprednostňovala severný variant, ktorý je už sčasti hotový.

„Juhovýchodná trasa bude merať 12,789 kilometra. Začína sa križovatkou pri Lehotě (tam sa napojí na existujúcu rýchlostnú komunikáciu), končí križovatkou Selenec,“ informoval nás Juraj Kovalinka, manažér informačnej centrály NDS Nitra. Cesta bude štvorpruhová, jej šírka bude 22,5 metra. Jej súčasťou bude desať mostov, ktoré budú vyrovnávať zakrivenosť územia. Tam, kde bude v kontakte s obytnými časťami, sa vybudujú protihlukové clony. „V katastri Nitry budú dve mimoúrovňové križovatky - na Čermáni a Selenci. Celkové náklady na obchvat boli vyčíslené na 6,344 miliardy korún,“ dodal Juraj Kovalinka.

M. HOJČUŠOVÁ, [4. 4. 2007]

<http://www.mynoviny.sk/c/3231128/Odsunu-pre-peticiu-vystavbu-juhovýchodneho-obchvatu.html>

Petícia občanov Nitry, mestskej časti Čermáň požaduje úpravu návrhu rýchlostnej cesty R1 tak, aby sa cesta spolu s plánovanou križovatkou s Cabajskou cestou presunula až za mestský cintorín na Cabajskej ceste (Box č. 4.3.2.)

Box č. 4.3.2.***Príbeh a kontext petície z Nitry, mestskej časti Čermáň*****Mesto Nitra - Zápisnica**

z komisionálneho rokovania, konaného dňa 24.07.2007 na základe petície obyvateľov Nitry, časti mesta Čermáň, ktorou vyjadrujú nesúhlas s navrhovaným umiestnením južného obchvatu mesta Nitra – rýchlostná komunikácia R1 (v blízkosti zastavaného územia časti mesta Čermáň) a žiadajú prepracovanie návrhu tak, aby sa dotknutá časť obchvatu spolu s plánovanou križovatkou s Cabajskou cestou, posunula za mestský cintorín na Cabajskej ceste.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny, založenej v spise petície.

Rokovanie:

Ing. Fúška privítal prítomných na rokovaní a oboznámil ich s predmetom petície – protestom proti navrhovanému umiestneniu južného obchvatu mesta Nitra – rýchlostná komunikácia R1 (v blízkosti zastavaného územia časti mesta Čermáň) a žiadosťou o prepracovanie návrhu tak, aby sa dotknutá časť obchvatu spolu s plánovanou križovatkou s Cabajskou cestou, posunula za mestský cintorín na Cabajskej ceste.



MUDr. Bednárík – podnetom na petičnú akciu bolo, keď Nár. diaľničná spoločnosť otvorila v Nitre kanceláriu, kde sa dozvedeli trasovanie južného obchvatu. Lokalita križovatky bola pre občanov novinkou. Podnetom bola tiež informácia, že obyvatelia Lehoty petíciou dosiahli zmenu trasy obchvatu. Najskôr rokovali s poslancami MZ za mestskú časť Čermáň a následne sa konalo na MsÚ rokovanie, z ktorého im nebol zaslaný žiadny záznam. Podľa vyjadrenia Ing. Pánskeho, záznam nerobil a ani im žiadny nezašle. Aj z toho dôvodu bola petícia spísaná. Podľa informácií NDS, navrhované trasovanie nie je najvhodnejšie, vybralo si ho však mesto.

Ing. Fúška – z dnešného rokovania bude spracovaná zápisnica, ktorá bude doručená zást. petičného výboru spolu s odpoveďou na petíciu. V zmysle zákona o petičnom práve, pod petíciu sa môže podpísať aj jeden občan. Uviedol, že niektorí podpísaní občania, bývajú v mieste, kde im nemôže prekážať trasovanie komunikácie. Prečítal zo zápisnice z pracovného rokovania zo 17.05.2007, spracovanej Ing. Pánskym dňa 28.06.2007.

Ing. Červeň – predložil k nahliadnutiu fot. mapy merania hluku a poukázal na vysoké hladiny dB hluku i napriek protihlukovým bariéram. Podľa získaných informácií bude ťažko na komunikácii dosiahnuť hladinu hluku 55 dB.

P. Holásková uviedla, že trasa rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ - Selenec je v súlade z technickou štúdiou z roku 2001, so záverečným stanoviskom EIA (proces posudzovania vplyvov stavby na životné prostredie), ktoré vydalo MŽP SR dňa 12.1.2005 ako i v súlade s Územným plánom mesta Nitry. Súčasne vysvetlila rozdiel petície občanov obce Lehota a petíciou križovatky v mestskej časti Čermáň. Petícia občanov Lehota bola v súlade s podmienkou záverečného stanoviska EIA, ktorá žiadala riešiť trasu rýchlostnej cesty R1 na rozhraní katastra Kynek a Lehota so zabezpečením protihlukových opatrení. Táto podmienka bola splnená na základe súhlasu viesť trasu rýchlostnej cesty R1 cez BKRIV (biokoridor regionálneho významu) Kynecký les Krajského a Obvodného úradu životného prostredia. V súčasnosti sa vypracováva dokumentácia pre územné rozhodnutia, ktorá posúdi hlukové a emisné vplyvy s výhľadom na 2010 a 2020 rokov. Na základe výsledkov hlukovej emisnej štúdie budú navrhnuté opatrenia, ktoré sa budú realizovať súčasne s výstavbou rýchlostnej cesty R1. Protihlukové bariéry by mali byť vybudované tak, aby sa nešíril hluk do okolia a mali by vyhovovať platným normám. Hlukové pomery na rýchlostnej ceste budú monitorované aj po dobudovaní rýchlostnej cesty a podľa výsledkov zabezpečené príslušné opatrenia. K mape merania hluku, ktorú predložil zástupca občanov uviedla, že ide o pracovný materiál zrejme z dokumentácie pre územné rozhodnutie tejto stavby, ktorý NDS nedostala k dispozícii a z tohto dôvodu sa nebude k nemu vyjadrovať.

MUDr. Bednárík – pod petíciou sú podpísaní občania, ktorí sa zdržiavajú v tejto lokalite alebo tam majú pozemky. Nie je správne vykonávať opatrenia až na základe zvýšenej hlučnosti a prašnosti.

P. Štefek - podľa informácií zástupcu Dopravoprojektu Zvolen navrhnuté protihlukové bariéry zabezpečia minimalizáciu šírenia hluku, a že prípadná zmena trasy by malo za následok predĺženie prípravy a trasovanie by bolo cez lesný biotop. Pokiaľ by dochádzalo k nadmernému hluku, môže sa na komunikácii znížiť rýchlosť na 110 km/h. Mesto Nitra má snahu riešiť záujmy občanov, avšak ich návrh nie je možné v súčasnej dobe akceptovať.

Doc. Ing. Dvonč – v rámci územného konania sa budú môcť občania vyjadriť k projektovej dokumentácii.

P. Dírešová – trasovanie rýchlostnej komunikácie je v súlade s územným plánom mesta Nitry. Križovatka Čermáň je dôležitá pre celý úsek. V roku 2002 bolo verejné prerokovanie trasovania komunikácie, v tom čase sa mohli občania k tomu vyjadriť. Tento variant sa vybral ako najvhodnejší.

Ing.arch. Mokrášová zopakovala, že navrhované riešenie je v súlade s územným plánom mesta.

Ing.arch. Gajdoš – pokiaľ by bolo možné preložiť plánovanú rýchlostnú komunikáciu podľa návrhu občanov, pomohlo by im to. Pokiaľ projektant povie, že to nie je možné, občania to budú akceptovať.

Záver:

Prítomní účastníci rokovania došli k záveru, že v súčasnej dobe nie je vhodné meniť trasovanie rýchlostnej komunikácie R1 v mestskej časti Čermáň. Občania sa budú môcť vyjadriť k projektovej dokumentácii v procese územného konania.

Zapísala: H. Bartová, ref. ÚHK

http://www.msunitra.sk/?id_menu=26226&firmy_slovenska_flag=0



Petícia občanov Nitry, mestskej časti Horné Krškany požaduje úpravu návrhu rýchlostnej cesty R1 tak, aby neviedla v bezprostrednej blízkosti obytnej zóny (Box č. 4.3.3.)

Box č. 4.3.3.

***Príbeh a kontext petície z Nitry,
mestskej časti Horné Krškany***

NITRA 6. augusta (SITA)

Proti výstavbe diaľničného obchvatu mesta Nitra sa začala ďalšia občianska petícia. Po obyvateľoch Lehoty pri Nitre a sídliska Čermáň teraz protestujú aj obyvatelia mestskej časti Horné Krškany. Namietajú proti tomu, že rýchlostná komunikácia má viesť v bezprostrednej blízkosti ich domov. Na mestskom úrade sa petičný výbor stretol so zástupcami mesta, aby prerokovali možné riešenia. „Skončilo to tak, že nakoniec spochybnili ešte aj našu petíciu, čo už bolo čerešničkou na torte. Povedali, že sme dávali petičné háčky 13-ročným deťom, ktoré sa chodili vyhrážať starým babkám, aby to podpísali,“ povedala pre agentúru SITA predsedníčka petičného výboru Darina Sonnenscheinová. Dodala, že mesto nemá záujem vyjsť im v ústrety a nebude sa zaoberať ani ich návrhom, aby diaľnica viedla medzi Dolnými Krškami a Ivankou pri Nitre.

Podľa viceprimátora Štefana Štefeka už v tejto fáze neprichádza pretrasovanie cesty do úvahy, s čím sa museli predtým uspokojiť aj obyvatelia sídliska Čermáň. „Treba si uvedomiť, že obchvat je pre vyriešenie dopravnej situácie v Nitre životne dôležitý a blaho mesta je prioritnejšie ako blaho jedinca,“ skonštatoval Štefek. Podľa jeho slov chce mesto vyjsť obyvateľom Krškán v ústrety minimálne zmenou územného plánu. Niektoré ulice Horných Krškán totiž poslanci určili pre priemysel, a preto tam nebolo možné stavať domy. „To by mali odstrániť tak či tak, priemysel nemá čo robiť medzi obytnými domami,“ myslí si Sonnenscheinová.

Obyvatelia Horných Krškán sa obávajú aj búrania domov, Štefek však tvrdí, že nič sa búrať nebude. „Ľudia budú mať znehodnotené pozemky, zhorší sa nám životné prostredie. Už teraz musíme trpieť železniciu, kafilériu a hustú dopravu smerujúcu na Nové Zámky,“ povedala Sonnenscheinová. Projekt rýchlostnej komunikácie má byť podľa Štefeka vypracovaný do 31. augusta, potom občania znova prizvú na jeho prerokovanie pre prípravu dokumentácie pre územné rozhodnutie.

6. 8. 2007 16:02:00 | Copyright © SITA 2007

<http://www.sme.sk/c/3427605/Proti-vystavbe-dialnicneho-obchvatu-mesta-Nitra-dalsia-peticia-obcanov.html>



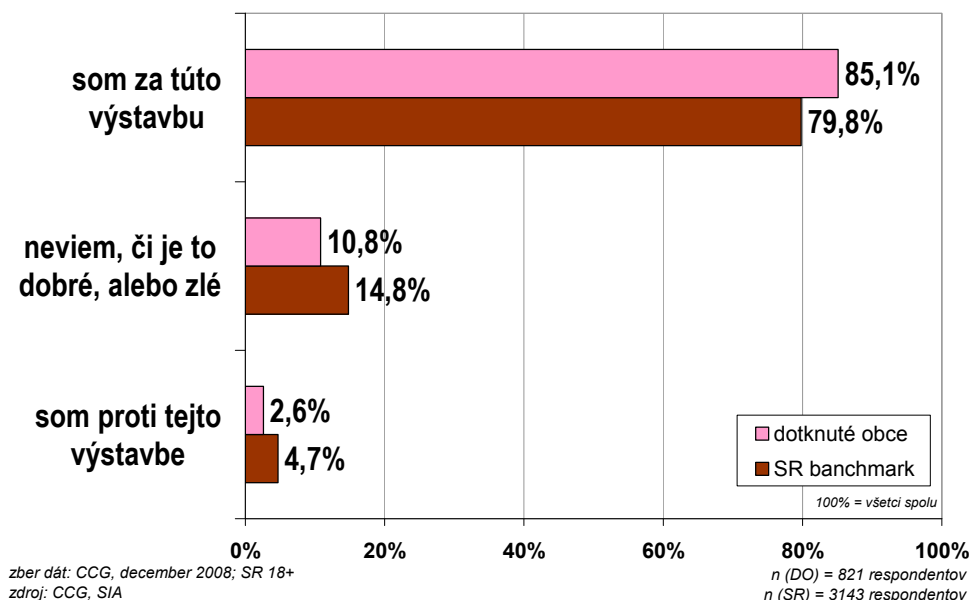
5. Kvantitatívny výskum

5.1. Celkový postoj k výstavbe

Plánovanú výstavbu rýchlostnej cesty Nitra – Tekovské Nemce víta až 85,1% obyvateľov danej lokality. Proti výstavbe je iba 2,6% ľudí (*Graf č. 5.1.1.*). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom (ľuďmi zo všetkých úsekov výstavby) je viac pozitívne nastavených ľudí (o 5,3%) a menej neistých (o 4,0%).

Graf č. 5.1.1.:

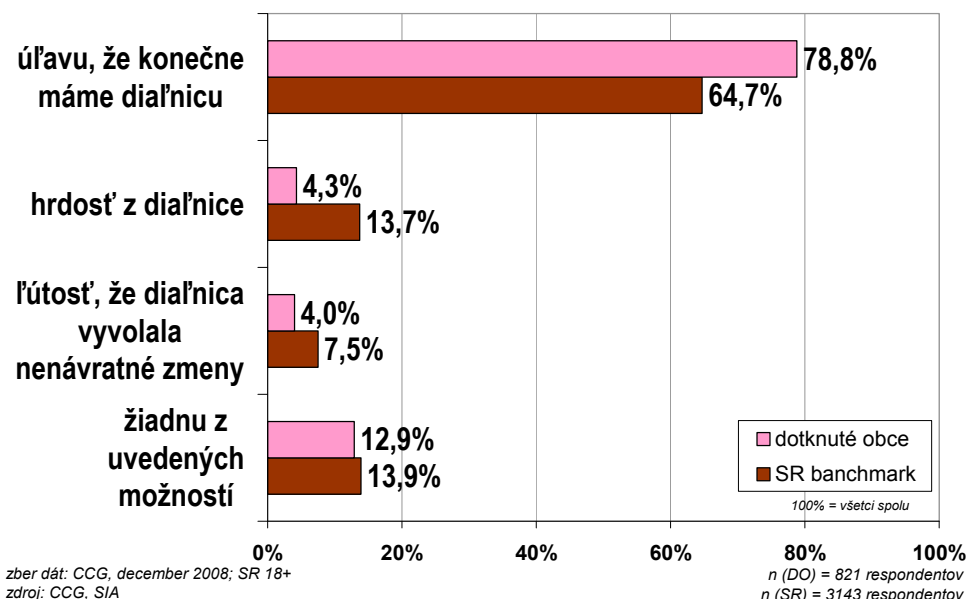
Postoj k plánovanej výstavbe rýchlostnej cesty



U viac ako trištvrtiny ľudí (78,8%) prevláda pocit úľavy v súvislosti so sprevádzkovaním cesty (*Graf č. 5.1.2.*). Pociť úľavy je u obyvateľov úseku Nitra – Tekovské Nemce výraznejší v porovnaní s ľuďmi na všetkých úsekoch výstavby (o 14,1%). Dostavanie rýchlostnej cesty však nevyvoláva pocit hrdosti porovnateľný s celoslovenským benchmarkom (pocit hrdosti je nižší o 9,4%).



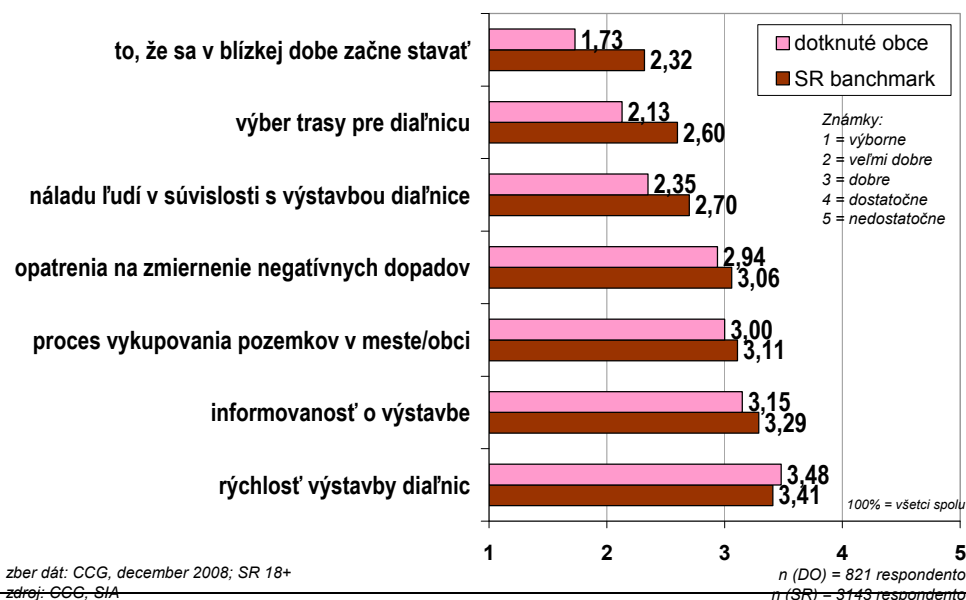
Graf č. 5.1.2.: Postoj k plánovanej výstavbe rýchlostnej cesty



5.2. Hodnotenie výstavby rýchlostnej cesty

Jednotlivé oblasti výstavby rýchlostnej cesty hodnotia ľudia ako veľmi dobré až dobré, okrem informovanosti a rýchlosti výstavby (Graf č. 5.2.1.). Najlepšie hodnotenie získal fakt, že sa v blízkej dobe začne s výstavbou (priemerná známka 1,73). Najmenej spokojní sú ľudia s informovanosťou (priemerná známka 3,15) a s rýchlosťou výstavby (priemerná známka 3,48).

Graf č. 5.2.1.: Hodnotenie jednotlivých oblastí výstavby RC

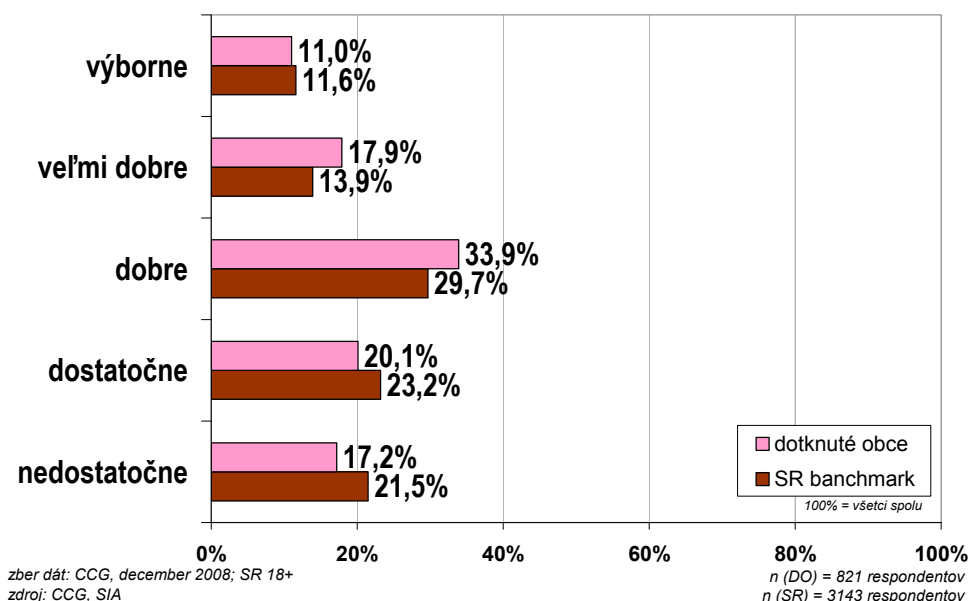




Informovanosť o výstavbe

Spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je veľmi nízka (*Graf č. 5.2.2.*). Iba 11,0% ľudí ohodnotilo informovanosť na výbornú – podobne ako ľudia na všetkých úsekoch. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je o niečo viac takých ľudí, ktorí hodnotia informovanosť ako veľmi dobrú (o 4,0%) alebo dobrú (o 4,2%). Naopak, je menej ľudí, ktorí hodnotia informovanosť ako nedostatočnú (o 4,3%).

Graf č. 5.2.2.:
Hodnotenie informovanosti o výstavbe



Výber trasy pre rýchlostnú cestu

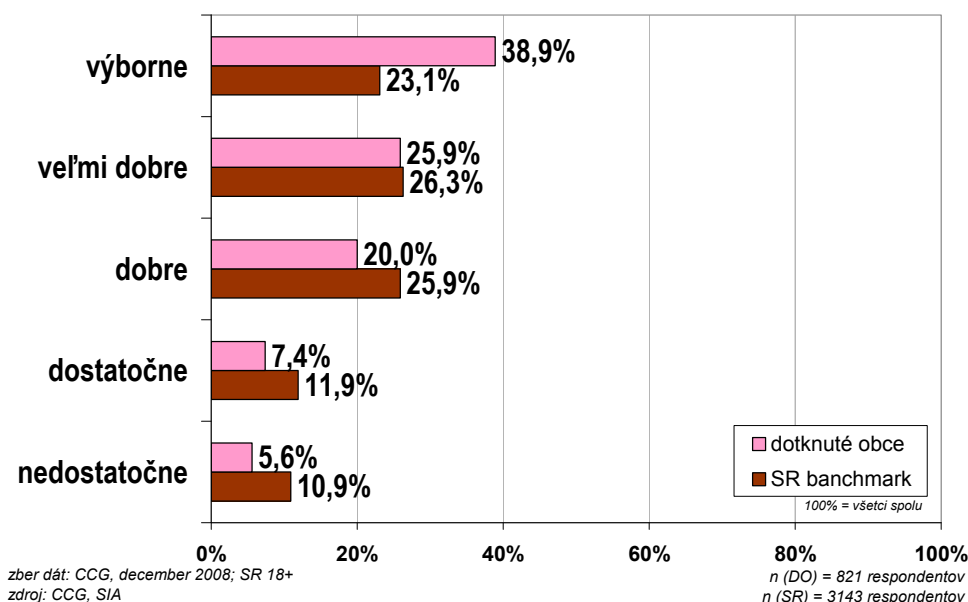
Výber trasy na úseku Nitra – Tekovské Nemce prijali ľudia veľmi pozitívne (*Graf č. 5.2.3.*), hodnotenie „výborne“ je nadpriemerné (15,8%) v porovnaní s celoslovenským benchmarkom. Dve pätiny obyvateľov ohodnotilo výber trasy známkou „výborne“ (38,9%) a štvrtina známkou „veľmi dobre“ (25,9%). Negatívne hodnotenie (známky 4 alebo 5) uviedol iba približne každý desiaty človek.

Nadpriemerne negatívne hodnotenia (známka 5; v porovnaní so všetkými ľuďmi z úseku Nitra – Tekovské Nemce) trasy sa objavovali v obciach Pohranice (tu sa objavila aj nadpriemerne známka 2), Nitra – Janíkovce (nadpriemerne aj známka 2), Nitra – Klokočina (nadpriemerne aj známka 2).



Na druhej strane, nadpriemerne pozitívne hodnotenia (známka 1; v porovnaní so všetkými ľuďmi z úseku Nitra – Tekovské Nemce) sa objavovali v obciach Volkovce, Čierne Kláčany, Beladice, Tekovské Nemce, Kolíňany a Tesárske Mlyňany.

Graf č. 5.2.3.:
Hodnotenie výberu trasy pre rýchlostnú cestu



Začiatok výstavby v blízkej dobe

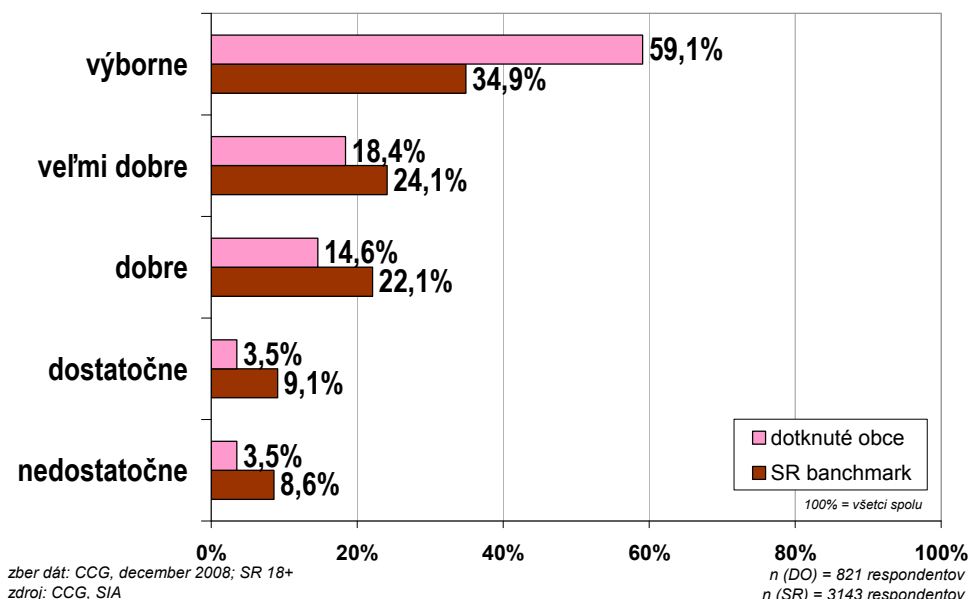
To, že sa začne s výstavbou rýchlostnej cesty v blízkej dobe hodnotia ľudia najpozitívnejšie (Graf č. 5.2.4.). Viac ako polovica obyvateľov (59,1%) označila skoré začatie výstavby ako výborné a necelá jedna pätina (18,4%) ako veľmi dobré. Oproti hodnoteniu ľudí zo všetkých úsekov výrazne narastá počet tých, čo dali známku „výborne“ (o 24,2%), na úkor všetkých ostatných hodnotení.

Na rýchlostnú cestu sa najviac tešia (známka 1 nadpriemerne) v obci Tekovské Nemce (92,9%), Volkovce (92,9%), Čierne Kláčany (90,3%), Beladice (83,7%), Kolíňany (76,3%), Nitra – m.č. Zobor (71,4%) a Zlaté Moravce (70,0%).

Naopak, výstavbou nie sú nadšení (známka 5 nadpriemerne) v mestskej časti Nitra – Kynek (66,7%), v obci Čeladice (23,8%) a Nitrianske Hrnčiarovce (19,6%).



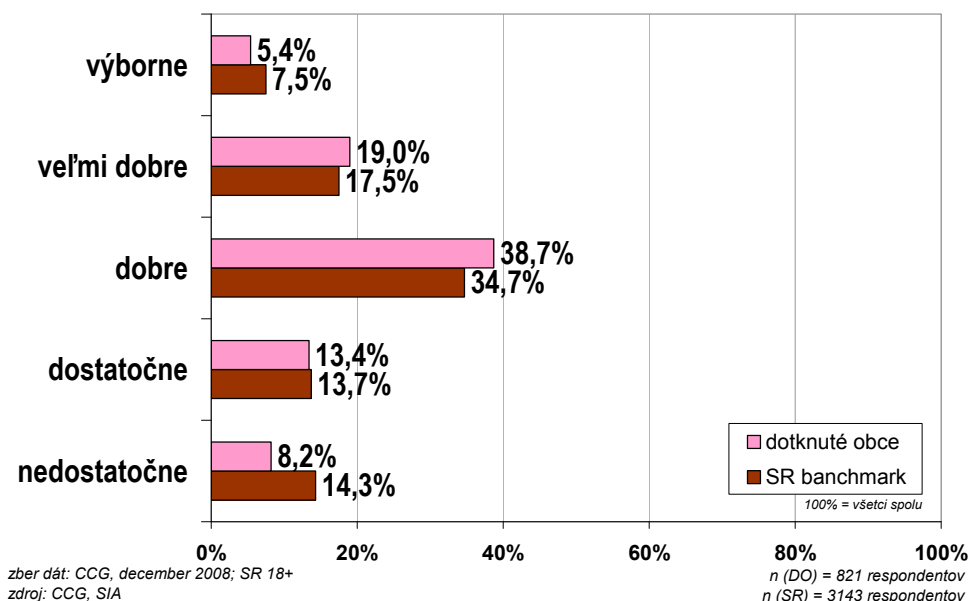
Graf č. 5.2.4.: Hodnotenie začiatku výstavby v blízkej dobe



Proces vykupovania pozemkov v meste/obci

V dotknutých obciach o niečo častejšie hodnotia proces vykupovania pozemkov ako dobrý (o 4,0%), v porovnaní s celoslovenským benchmarkom (Graf č. 5.2.5.). Proces vykupovania označilo 8,2% ľudí ako nedostatočný.

Graf č. 5.2.5.: Hodnotenie procesu vykupovania pozemkov

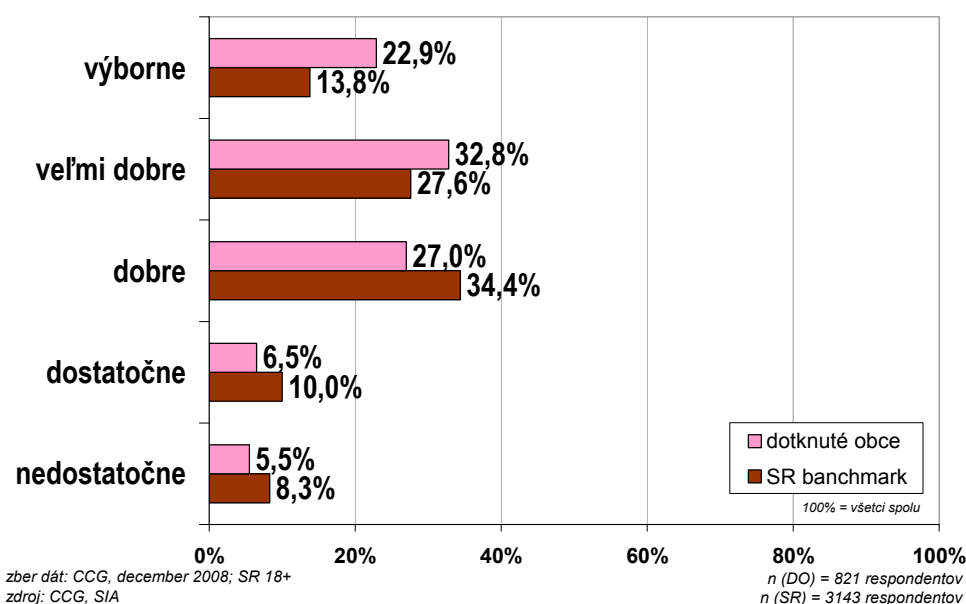




Nálada ľudí v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty

Negatívne nálady (známky 4 alebo 5) v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty sa objavujú približne u každého desiateho obyvateľa (12,0%; *Graf č. 5.2.6.*). U ľudí z Nitry a okolia prevládajú skôr pozitívne nálady. Takmer tretina ľudí hodnotí náladu ako veľmi dobrú (32,8%) a každý piaty dokonca ako výbornú (22,9%; v porovnaní s celoslovenským benchmarkom o 9,1% viac ľudí).

Graf č. 5.2.6.:
Hodnotenie nálady ľudí



Najlepšia nálada (známka 1 nadpriemerne) je v obci Čierne Kľačany (58,1%), Volkovce (50,0%), Tekovské Nemce (39,3%), Beladice (37,2%), Zlaté Moravce (32,4%) a v mestskej časti Nitra – Zobor (28,6%).

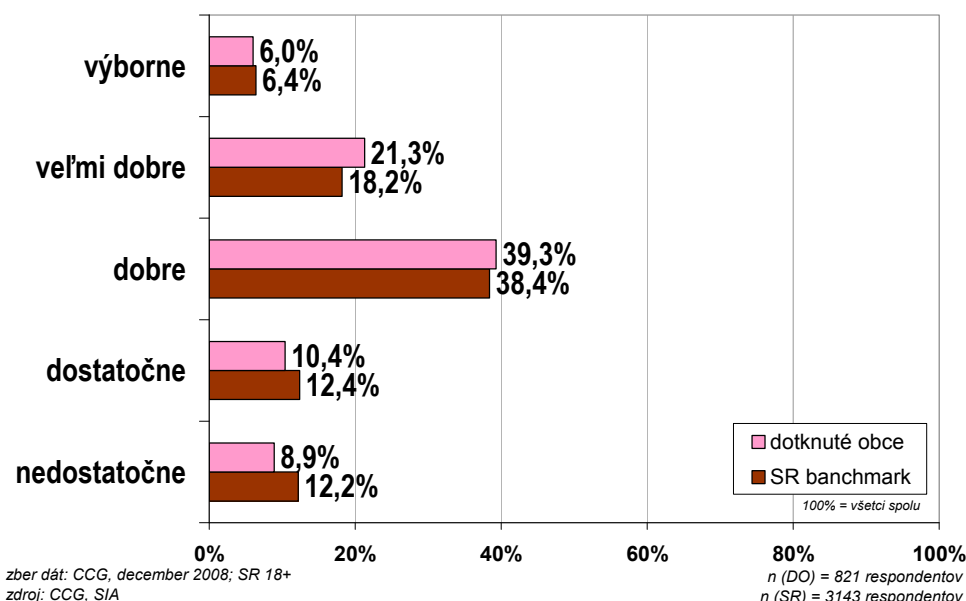
Naopak, najhoršia nálada (známka 5 nadpriemerne) je v obci Čeladice (23,8%), Tesárske Mlyňany (11,8%) a v mestskej časti Nitra – Čermáň (11,8%).



Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov

Ľudia na úseku Nitra – Tekovské Nemce hodnotia kompenzačné opatrenia skôr pozitívne ako negatívne (*Graf č. 5.2.7.*). Každý piaty človek uviedol známku „veľmi dobre“ (21,3%) a viac ako tretina udala známku „dobre“ (39,3%). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom sú negatívne hodnotenia mierne znížené.

Graf č. 5.2.7.:
Hodnotenie opatrení na zmiernenie dopadov



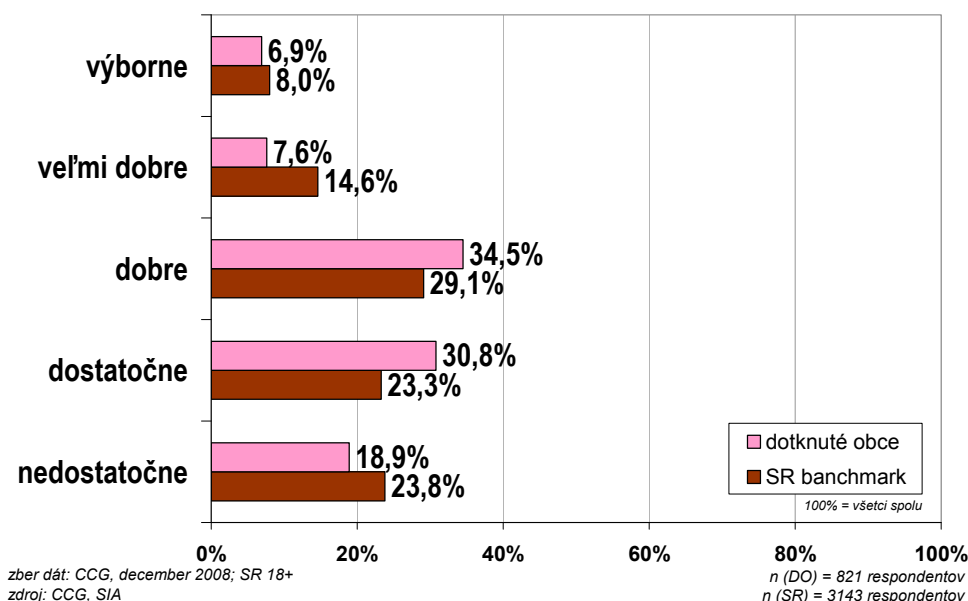
Opatrenia na zmiernenie dopadov výstavby hodnotili najnegatívnejšie v obciach Pohranice (priemerná známka 3,56), Čeladice (priemerná známka 3,48), v mestskej časti Nitra – Čermáň (priemerná známka 3,27) a v obci Tesárske Mlyňany (priemerná známka 3,16).

Rýchlosť výstavby rýchlostných ciest a diaľnic

Hodnotenie rýchlosti výstavby rýchlostnej cesty na úseku Nitra – Tekovské Nemce sa pohybuje skôr v negatívnych hodnotách (*Graf č. 5.2.8.*). Obyvatelia častejšie uvádzali známky „dobre“ (34,5%, o 5,4% viac) a „dostatočne“ (30,8%, o 7,5 pb viac) v porovnaní s celoslovenským benchmarkom. Rýchlosť výstavby hodnotilo pozitívne iba 6,9% obyvateľov.



Graf č. 5.2.8.: Hodnotenie rýchlosti výstavby



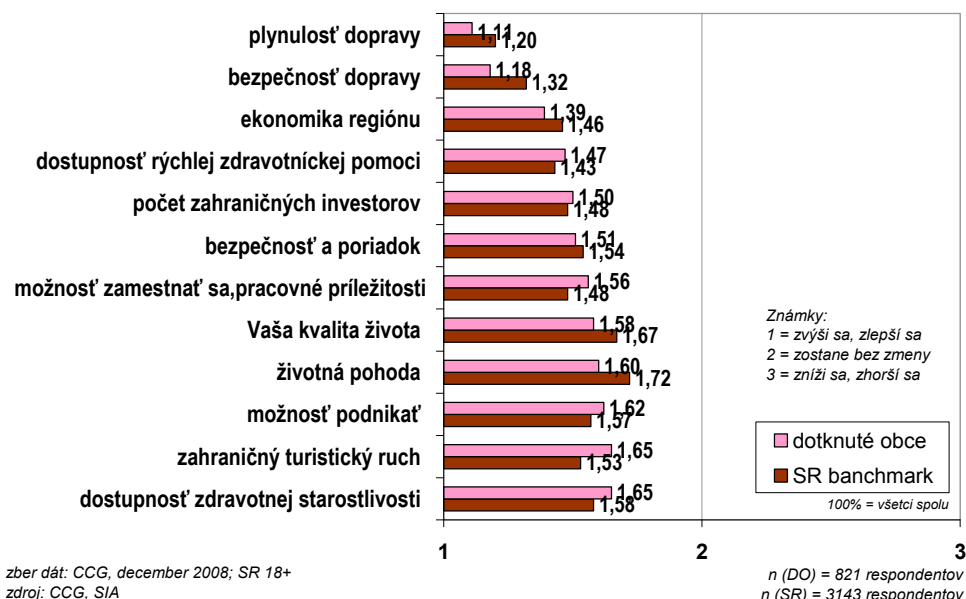
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty

Ľudia očakávajú, že sa najviac zlepší dopravná situácia (*Graf č. 5.3.1.a*) – zvýši sa plynulosť (priemerná známka 1,11) a bezpečnosť (priemerná známka 1,18) dopravy a tiež dostupnosť RZP (priemerná známka 1,47). Pozitívne očakávania sa týkajú aj zlepšenia ekonomiky regiónu (priemerná známka 1,39) a vstupu zahraničných investorov (priemerná známka 1,50).

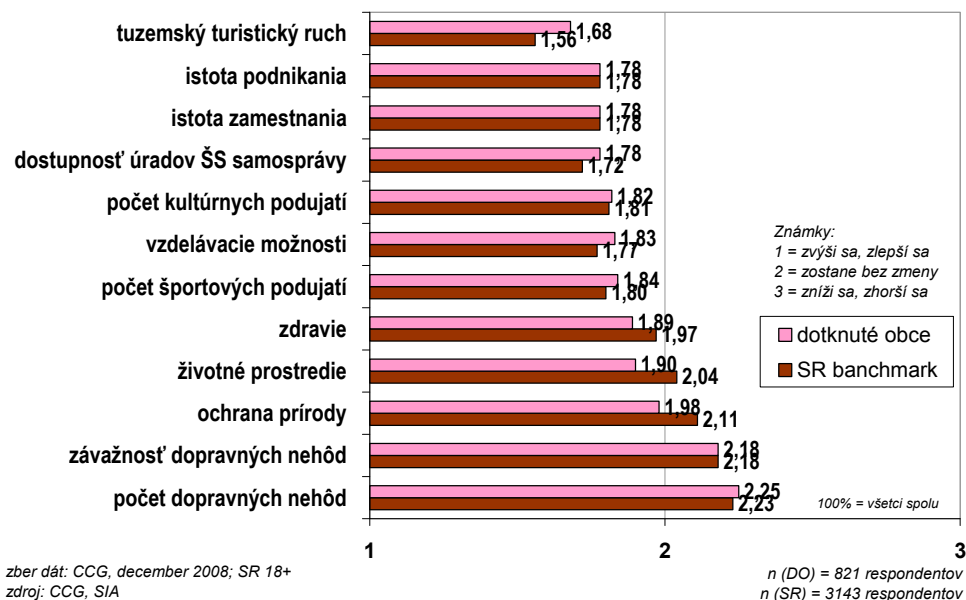
Na druhej strane sa ľudia obávajú, že sa zhorší dopravná situácia (*Graf č. 5.3.1.b*) v zmysle zvýšeného počtu dopravných nehôd (priemerná známka 2,25) a ich závažnosti (priemerná známka 2,18). Ľudia ďalej vnímajú aj ohrozenie pre ochranu prírody (priemerná známka 1,98).



Graf č. 5.3.1.a: Zmeny v jednotlivých oblastiach vplyvom výstavby



Graf č. 5.3.1.b: Zmeny v jednotlivých oblastiach vplyvom výstavby





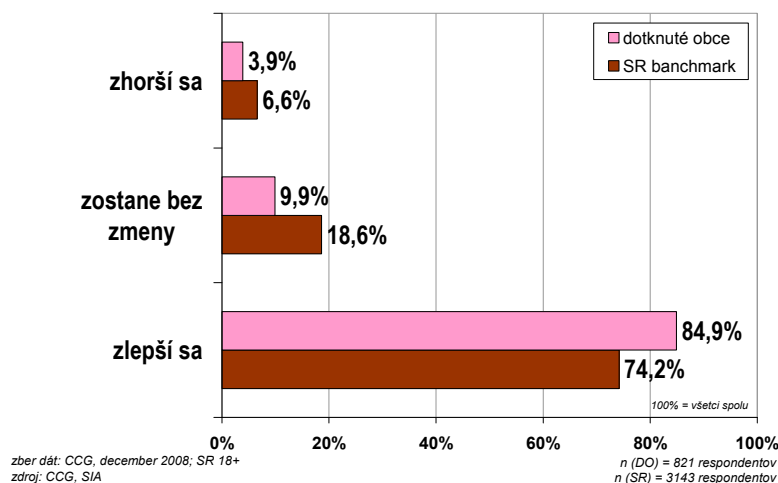
Doprava

Výstavba rýchlostnej cesty bude mať podľa obyvateľov úseku Nitra – Tekovské Nemce pozitívne dopady na dopravu – najmä na bezpečnosť, plynulosť a počet dopravných nehôd. Obavy sa najviac týkajú väčšej závažnosti dopravných nehôd.

Bezpečnosť dopravy

Bezpečnosť dopravy by sa mala zvýšiť – očakáva to až 84,9% obyvateľov na úseku Nitra – Tekovské Nemce (Graf č. 5.3.2.). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom ide o významne pozitívnejšie očakávania (o 10,7%).

Graf č. 5.3.2.:
Zmeny v bezpečnosti dopravy

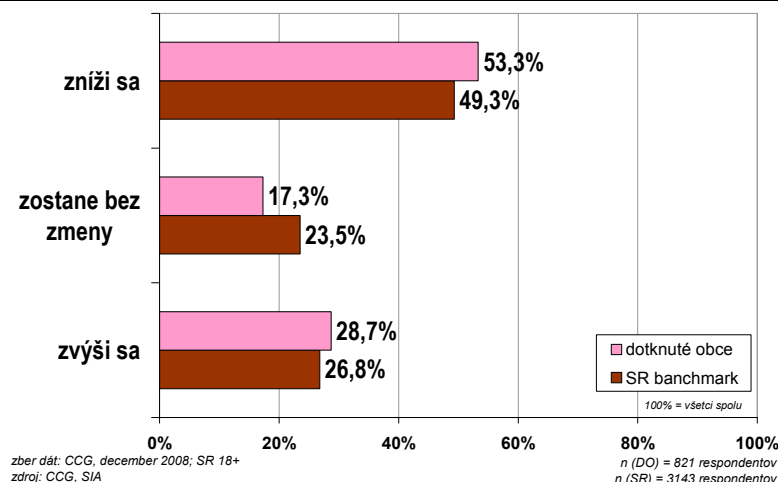


Počet dopravných nehôd

Keďže obyvatelia v okolí Nitry (najmä na „zlatomoraveckej“ ceste) trpia prehustenou a nebezpečnou premávkou na súčasných komunikáciách, viac ako polovica (53,3%) z nich očakáva, že výstavbou rýchlostnej cesty sa zníži počet dopravných nehôd (Graf č. 5.3.3.). 28,7% naopak predpokladá, že nová rýchlostná cesta so sebou prinesie viac dopravných nehôd.



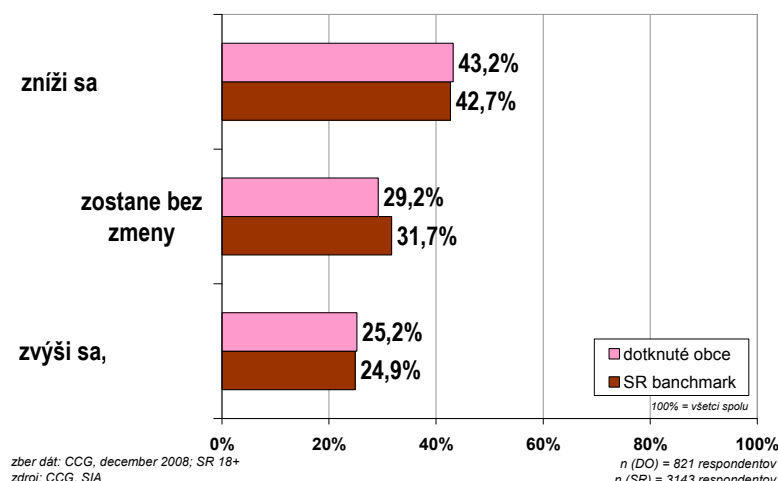
Graf č. 5.3.3.: Zmeny v počte dopravných nehôd



Závažnosť dopravných nehôd

Čo sa týka zmien v závažnosti dopravných nehôd, objavujú sa na tomto úseku častejšie pozitívne očakávania ako obavy (Graf č. 5.3.4.). Menej závažné nehody očakáva 43,2% ľudí. Na druhej strane, závažnejších nehôd sa obáva štvrtina obyvateľov (25,2%).

Graf č. 5.3.4.: Zmeny v závažnosti dopravných nehôd



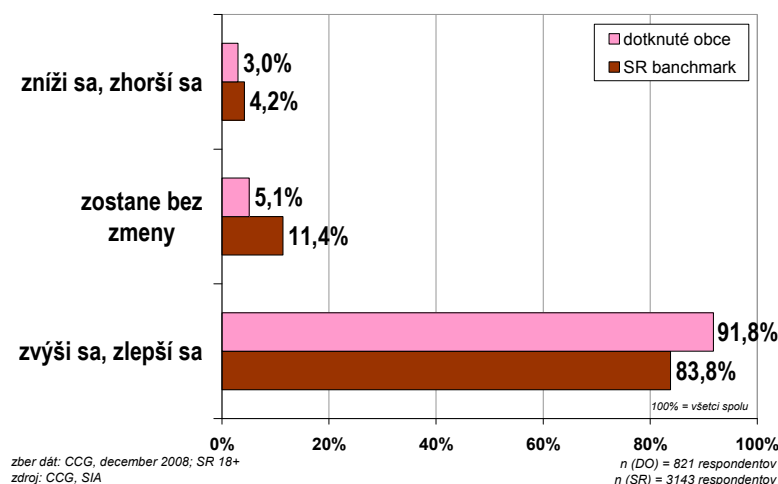
Plynulosť dopravy

Jednoznačne pozitívne očakávanie sa týkajú zlepšenia plynulosti dopravy (Graf č. 5.3.5.). V súčasnosti majú vodiči skúsenosti s kolabujúcou dopravou v dôsledku preťažených komunikácií (najmä



v meste počas dopravných špičiek). Výstavba rýchlostnej cesty pre ľudí predstavuje odľahčenie dopravy a tým aj vyššiu plynulosť (očakáva až 91,8% ľudí).

**Graf č. 5.3.5.:
Zmeny v plynulosti dopravy**



Ekonomika a zamestnanosť

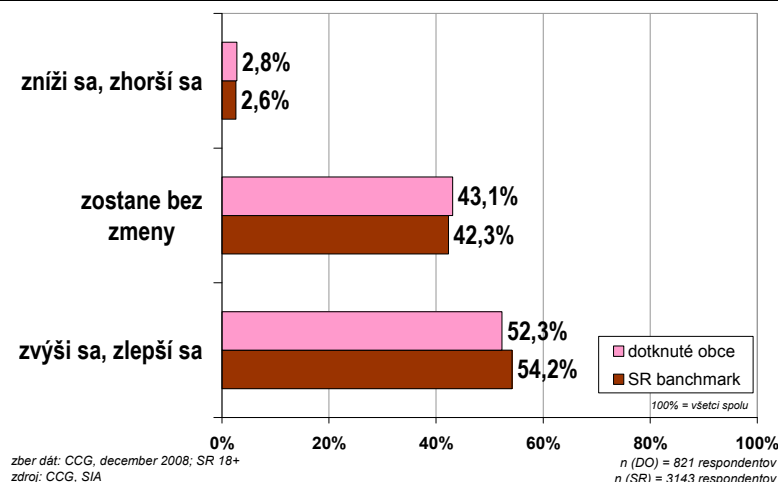
Napriek predpokladu ľudí, že vybudovanie rýchlostnej cesty bude mať pozitívny dopad na ekonomiku regiónu, obyvatelia tohto úseku neočakávajú výrazné zmeny v istotách zamestnania a podnikania oproti súčasnému stavu.

Počet zahraničných investorov

Na úseku Nitra – Tekovské Nemce ľudia netrpia zvýšenou mierou nezamestnanosti. Preto očakávania týkajúce sa zahraničných investorov kopírujú celoslovenský benchmark (Graf č. 5.3.6.). Polovica ľudí (52,3%) očakáva, že rýchlostná cesta zvýši počet zahraničných investorov v ich regióne a dve pätiny (43,1%) nepredpokladajú zmeny v počte zahraničných investorov po sprevádzkovaní rýchlostnej cesty.



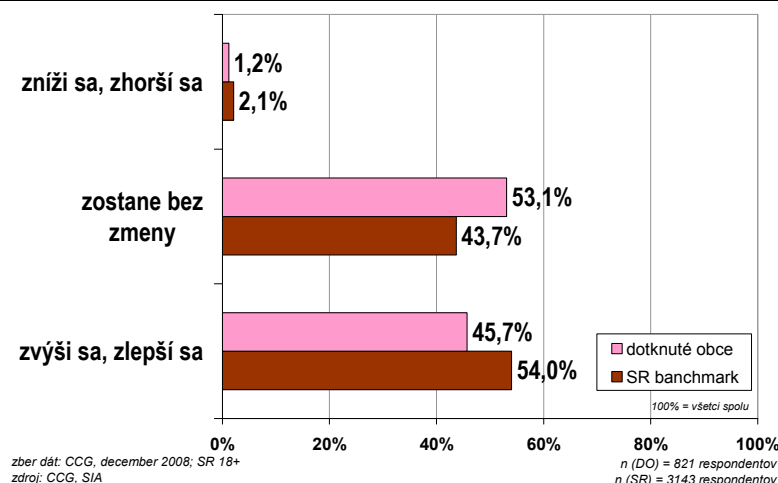
Graf č. 5.3.6.: Zmeny v počte zahraničných investorov



Možnosť zamestnať sa – pracovné príležitosti

Možnosť zamestnať sa úzko súvisí s počtom zahraničných investorov ponúkajúcich pracovné miesta. A keďže ľudia z tohto úseku neočakávajú nadpriemerne príchod nových zahraničných investorov (Graf č. 5.3.7.), väčšina (53,1%) nepredpokladá ani, že sa zlepšia alebo zhoršia pracovné príležitosti, teda aj možnosť zamestnať sa.

Graf č. 5.3.7.: Zmeny v možnosti zamestnať sa



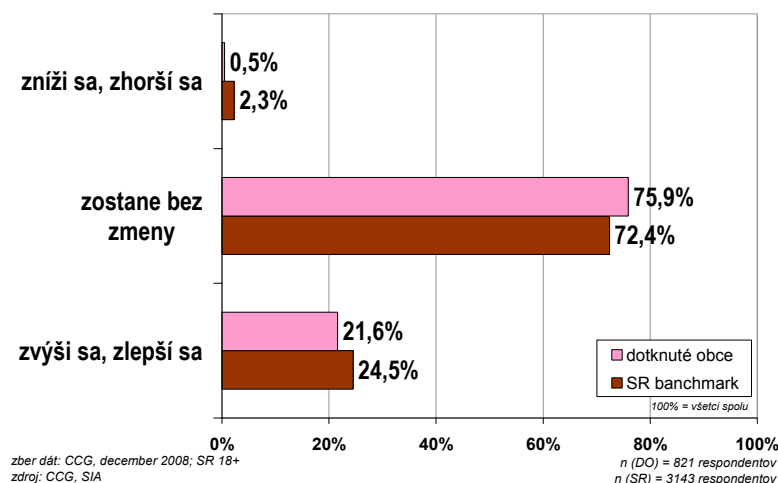
Istota zamestnania

Čo sa týka istoty zamestnania, ľudia nepredpokladajú, že výstavbou rýchlostnej cesty by istoty mali narastať alebo klesať



(Graf č. 5.3.8.). Až 75,9% obyvateľov úseku Nitra – Tekovské Nemce neočakáva žiadne zmeny.

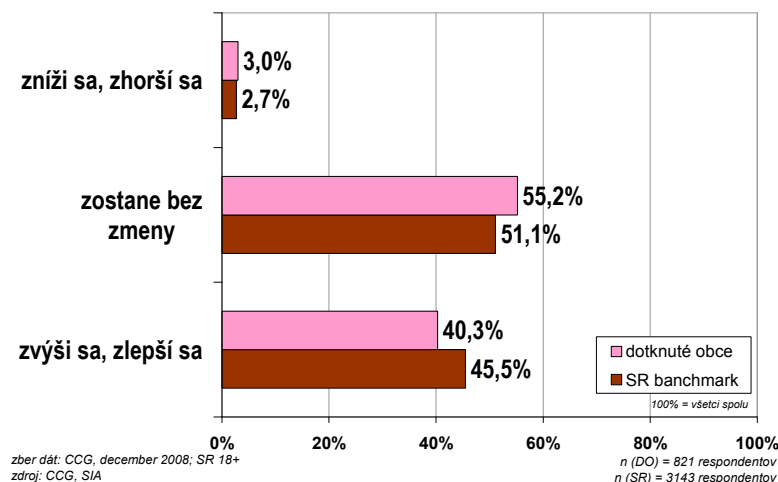
**Graf č. 5.3.8.:
Zmeny v istote zamestnania**



Možnosť podnikat'

V podnikaní, respektíve v možnostiach podnikat' nenastane podľa ľudí negatívny zvrat (Graf č. 5.3.9.). Väčšina ľudí predpokladá, že sa situácia nezmení (55,2% ľudí). Dve pätiny očakávajú zlepšenie podmienok na podnikanie (40,3%).

**Graf č. 5.3.9.:
Zmeny v možnosti podnikat'**

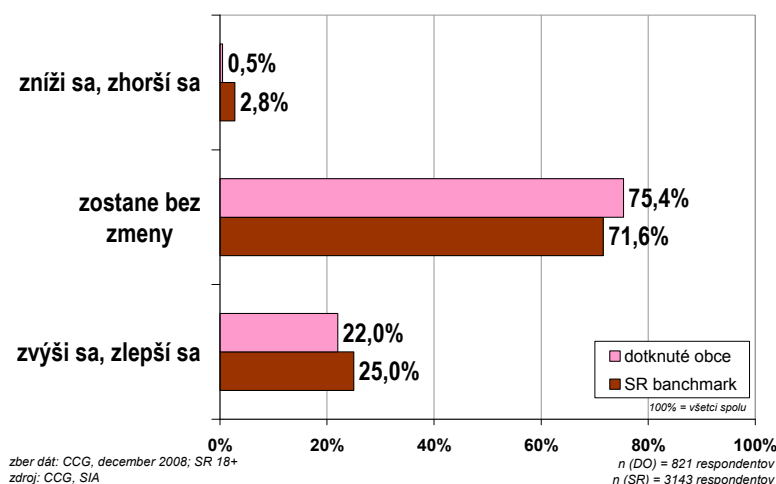




Istota podnikania

Rovnako ako istota zamestnania, ani istota podnikania by sa výstavbou rýchlostnej cesty nemala meniť (*Graf č. 5.3.10.*) – 75,4% ľudí neočakáva žiadne zmeny a približne u jednej pätiny ľudí prevláda predpoklad, že istoty budú narastať (22,0%).

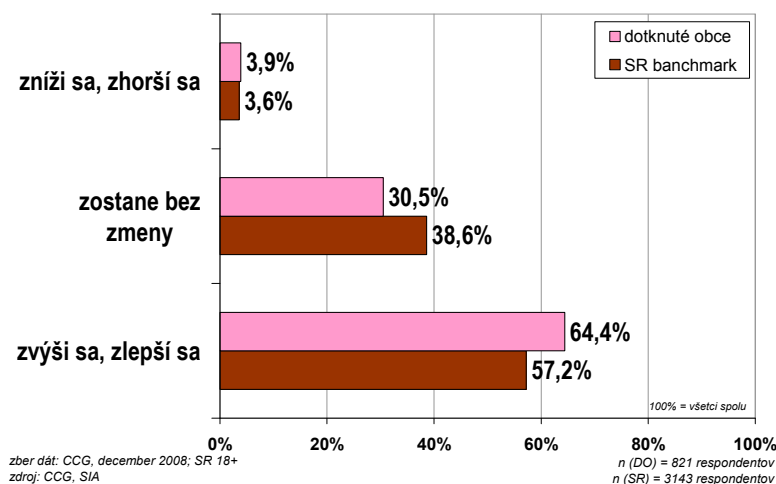
Graf č. 5.3.10.:
Zmeny v istote podnikania



Ekonomika regiónu

Čo sa týka ekonomiky regiónu všeobecne, obyvatelia predpokladajú skôr zlepšenie, prípadne zotrvanie na súčasnej úrovni (*Graf č. 5.3.11.*). Zlepšenie ekonomiky regiónu predpokladajú dve tretiny obyvateľov (64,4%), čo je v porovnaní s celoslovenským benchmarkom nárast o 7,2%.

Graf č. 5.3.11.:
Zmeny v ekonomike regiónu





Dostupnosť úradov, zdravotníctva a vzdelávania

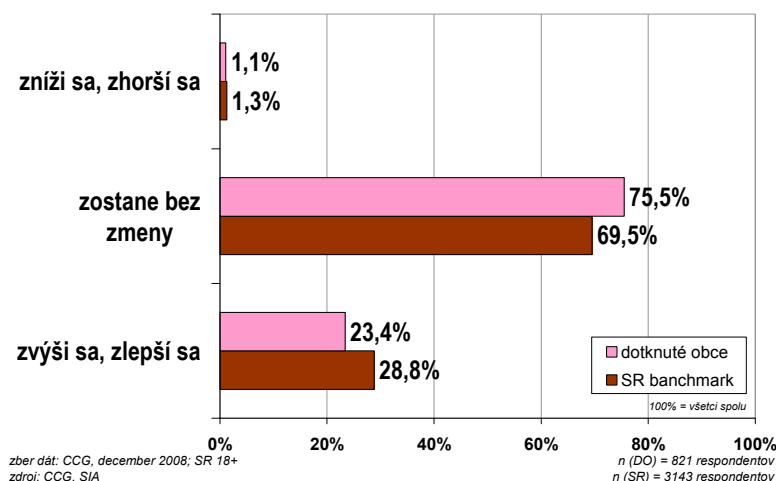
Dostupnosť úradov štátnej správy, vzdelávania a zdravotnej starostlivosti by mali ostať podľa očakávaní ľudí bez výraznej zmeny oproti súčasnému stavu. Predpokladané zlepšenia v dostupnosti sa týkajú skôr niektorých obcí.

Dostupnosť úradov štátnej správy, samosprávy

Na úseku Nitra – Tekovské Nemce musí za úradmi štátnej správy dochádzať iba časť ľudí (ľudia z okolitých obcí). Z tohto dôvodu prevláda názor (75,5%), že výstavba rýchlostnej cesty nespôsobí zmeny v dostupnosti úradov štátnej správy (Graf č. 5.3.12.).

Graf č. 5.3.12.:

Zmeny v dostupnosti úradov štátnej správy



Výnimku tvoria nasledovné obce, v ktorých ľudia nadpriemerne predpokladajú zlepšenie dostupnosti úradov (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce):

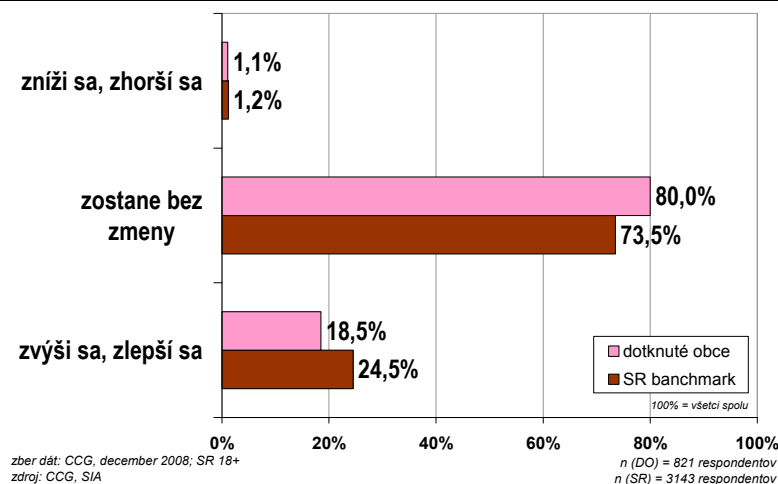
- Kolíňany (55,5%),
- mestská časť Čermáň (40,7%),
- Volkovce (39,3%).

Vzdelávacie možnosti

Čo sa týka možností vzdelávať sa, štyri pätiny ľudí (80,0%) neočakávajú výrazné zmeny vplyvom výstavby rýchlostnej cesty (Graf č. 5.3.13.). Na tomto úseku je výrazne menej ľudí oproti celoslovenskému benchmarku, ktorí očakávajú zlepšenie (18,5%, o 6,0% menej).



Graf č. 5.3.13.: Zmeny vo vzdelávacích možnostiach

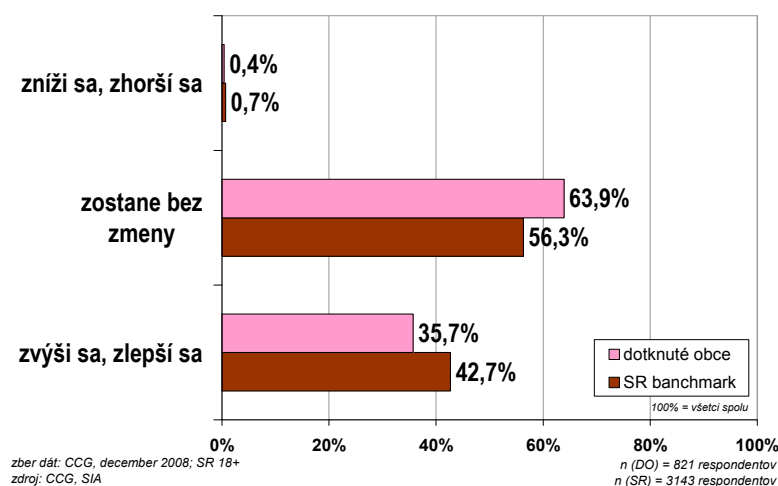


Dostupnosť zdravotnej starostlivosti

Dostupnosť zdravotnej starostlivosti v tomto regióne by mala podľa dvoch tretín ľudí (63,9%) zostať bez zmeny (Graf č. 5.3.14.).

V porovnaní s vyjadreniami ľudí zo všetkých úsekov, sú pozitívne očakávania ľudí z tohto úseku znížené, o 7,0%. Pravdepodobnou príčinou je súčasná uspokojivá situácia, keďže na tomto úseku ide o obce v blízkosti krajského mesta.

Graf č. 5.3.14.: Zmeny v dostupnosti zdravotnej starostlivosti



Výnimku tvoria nasledovné obce, v ktorých ľudia nadpriemerne predpokladajú zlepšenie dostupnosti zdravotnej starostlivosti (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce):



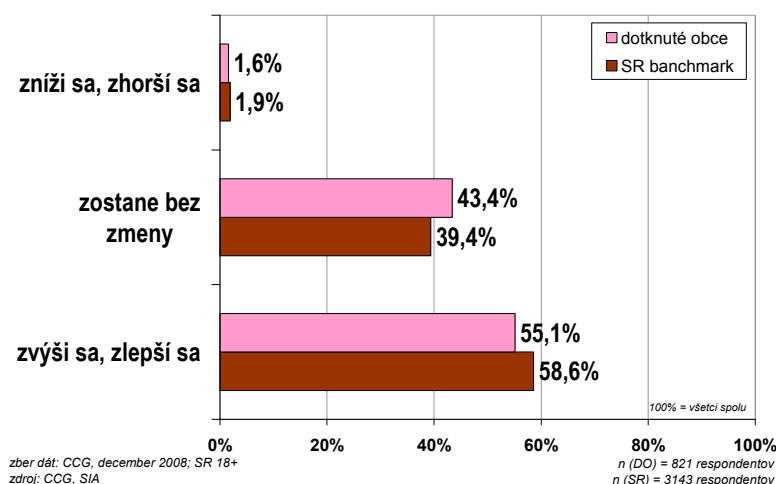
- mestská časť Čermáň (55,6%),
- Kolíňany (55,3%),
- Tesárske Mlyňany (45,1%),
- Zlaté Moravce (42,4%).

Dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci

Dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci sa výstavbou diaľnice buď zlepší (55,1%) alebo zostane na súčasnej úrovni (43,4%; Graf č. 5.3.15.).

Graf č. 5.3.15.:

Zmeny v dostupnosti rýchlej zdravotníckej pomoci



Výnimku tvoria obce (ľudia nadpriemerne predpokladajú zlepšenie dostupnosti RZP oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce), v ktorých obyvatelia trpia hustou premávkou s častými kolíziami a zápchami:

- mestská časť Zobor (74,3%),
- mestská časť Čermáň (55,6%),
- Zlaté Moravce (65,9%),
- Kolíňany (65,8%),
- Tesárske Mlyňany (60,8%).



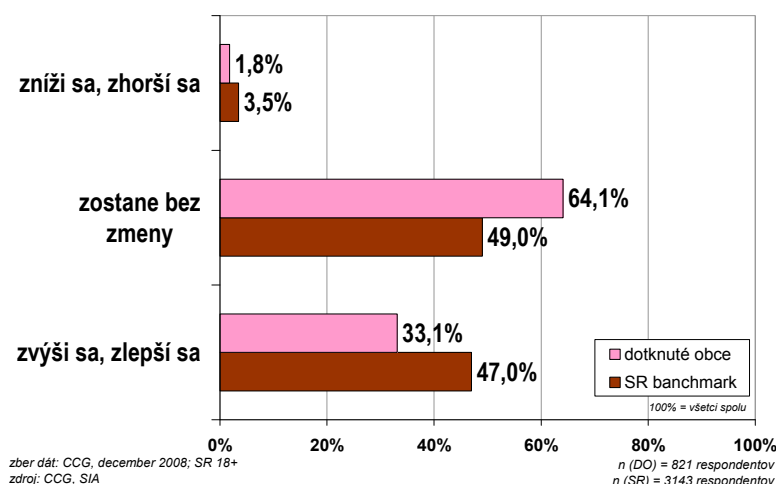
Turistický ruch a podujatia

Turistický ruch ako taký by výstavbou diaľnic nemal utrpieť, práve naopak. Ľudia predpokladajú, že zotrvá na súčasnej úrovni, v niektorých prípadoch panuje očakávanie, že sa zlepší. Čo sa týka počtu kultúrnych a športových podujatí, ľudia predpokladajú, že zostane bez zmeny.

Tuzemský turistický ruch

Výstavbou diaľnice by tuzemský turistický ruch nemal výraznejšie utrpieť (*Graf č. 5.3.16.*), iba 1,8% ľudí očakáva zhoršenie podmienok v oblasti tuzemského turistického ruchu. Dve tretiny ľudí (64,1%) nepredpokladajú žiadne zmeny, ide o 15,1% viac ľudí ako je celoslovenský benchmark.

***Graf č. 5.3.16.:
Zmeny v tuzemskom turistickom ruchu***

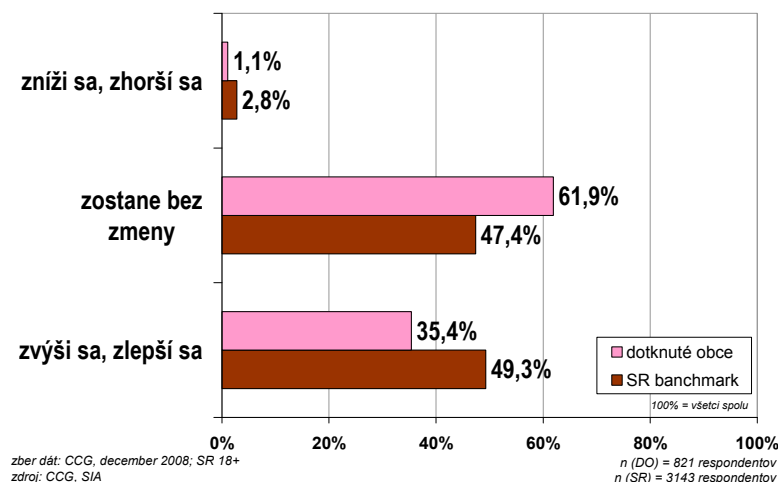


Zahraničný turistický ruch

Ani v oblasti zahraničného turistického ruchu by podľa obyvateľov nemalo dôjsť k zhoršeniu podmienok (*Graf č. 5.3.17.*). Aj v tejto oblasti necelé dve tretiny ľudí (61,9%) predpokladajú, že sa nič nezmení a iba 35,4% ľudí očakáva zlepšenie (o 13,9% menej oproti celoslovenskému benchmarku).



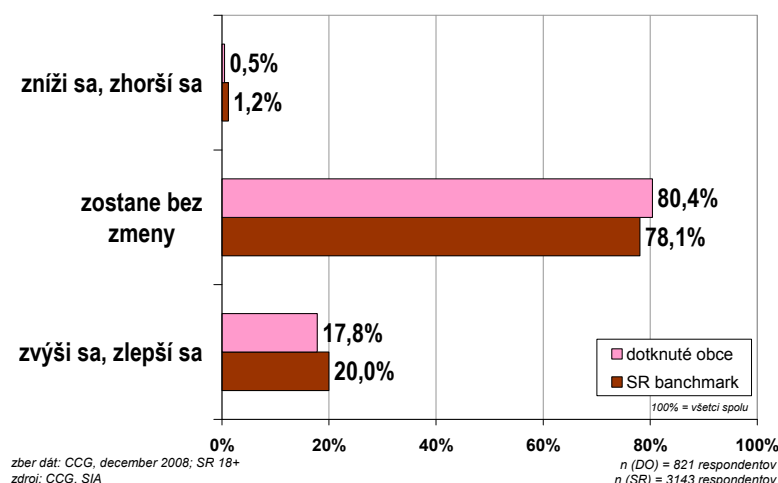
Graf č. 5.3.17.: Zmeny v zahraničnom turistickom ruchu



Počet kultúrnych podujatí

Kultúrne podujatia v regióne zostanú výstavbou rýchlostnej cesty neovplyvnené – aspoň podľa 80,4% obyvateľov (Graf č. 5.3.18).

Graf č. 5.3.18.: Zmeny v počte kultúrnych podujatí

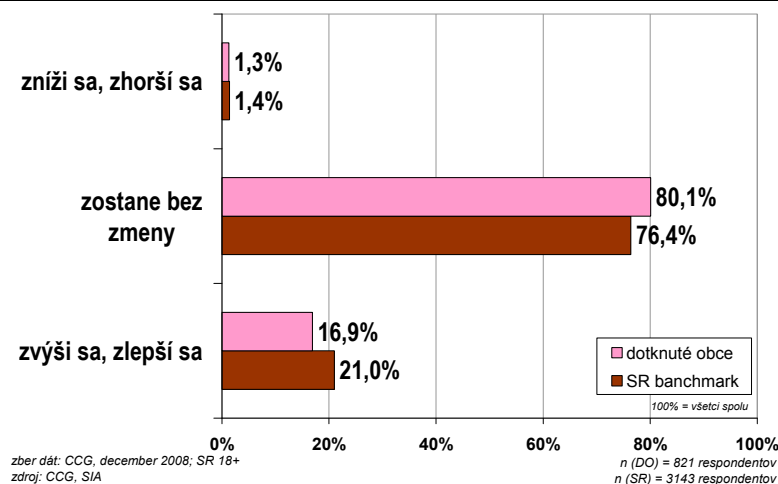


Počet športových podujatí

Rovnako ako kultúrne podujatia, ani športové podujatia, respektíve ich počet by nemali byť podľa ľudí ovplyvnené výstavbou diaľnice (Graf č. 5.3.19). Viac ako tri štvrtiny obyvateľov (80,1%) neočakáva žiadne zmeny v počte športových podujatí.



Graf č. 5.3.19.: Zmeny v počte športových podujatí



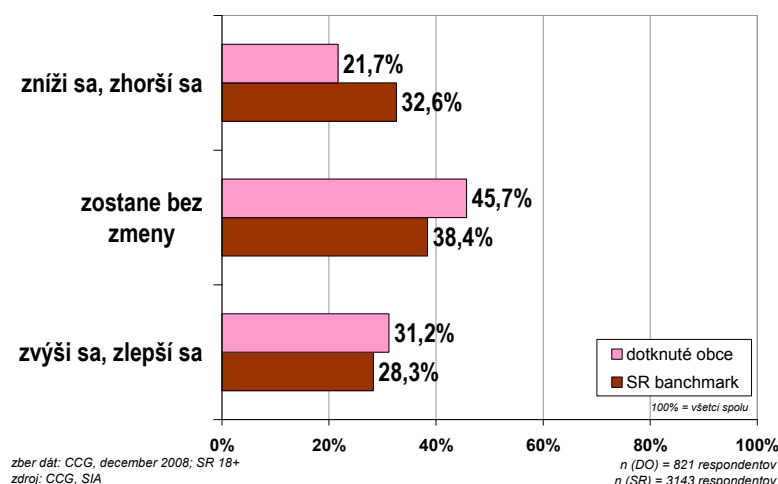
Životné prostredie a príroda

Výstavba diaľnice bude mať na životné prostredie a prírodu aj pozitívny aj negatívny vplyv – v závislosti od polohy jednotlivých obcí vzhľadom na súčasné komunikácie a vzhľadom na trasu plánovanej diaľnice.

Životné prostredie

Pohľady na vplyv výstavby rýchlostnej cesty na životné prostredie sa rôznia (Graf č. 5.3.20.). Päťina ľudí (21,7%) sa obáva zhoršenia životného prostredia, tretina (31,2%) naopak predpokladá zlepšenie životného prostredia. Žiadne výrazné zmeny neočakáva 45,7% ľudí.

Graf č. 5.3.20.: Zmeny v životnom prostredí





Rôzne pohľady na vplyv rýchlostnej cesty na životné prostredie vyplývajú z odlišnej polohy jednotlivých obcí vzhľadom na súčasné komunikácie aj vzhľadom na trasu plánovanej diaľnice.

Zlepšenie životného prostredia nadpriemerne očakávajú hlavne v polarizovaných obciach (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce):

- Kolíňany (65,8%),
- mestská časť Nitra – Zobor (65,7%),
- mestská časť Nitra – Chrenová (50,6%),
- Nitrianske Hrnčiarovce (43,1%),
- Nitra (42,9%),
- mestská časť Nitra – Čermáň (40,7%),
- Volkovce (39,3%),
- mestská časť Nitra – Klokočina (38,7%).

Naopak, zhoršenie životného prostredia nadpriemerne predpokladajú v obciach (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce):

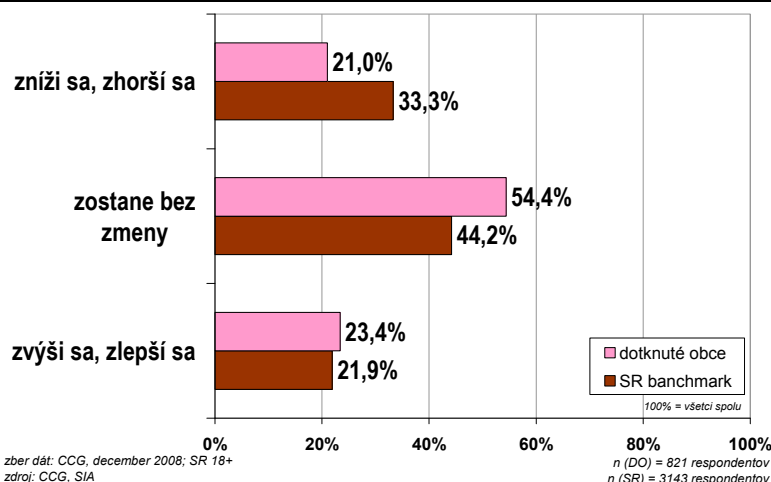
- Pohranice (55,2%),
- mestská časť Nitra – Klokočina (31,5%),
- Nitrianske Hrnčiarovce (31,4%),
- Nitra (29,9%),
- mestská časť Nitra – Čermáň (29,6%).

Ochrana prírody

Tak ako pohľady na životné prostredie aj pohľady na ochranu prírody po dostavaní diaľnice sa rôznia (*Graf č. 5.3.21.*). Najväčšia časť obyvateľov neočakáva výrazné zmeny (54,4%). Ostatní obyvatelia sa delia na dve približne rovnako veľké skupiny:

- 1.) ochrana prírody sa zhorší (21,0%),
- 2.) ochrana prírody sa zlepší (23,4%).

**Graf č. 5.3.21.:
Zmeny v ochrane prírody**





Opäť, rôzne pohľady na vplyv rýchlostnej cesty na ochranu prírody vyplývajú z odlišnej polohy jednotlivých obcí vzhľadom na súčasné komunikácie aj vzhľadom na trasu plánovanej diaľnice.

Lepšiu ochranu prírody očakávajú nadpriemerne obyvatelia obcí (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce):

- Čierne Kľačany (45,7%),
- Tekovské Nemce (39,3%),
- mestská časť Nitra – Zobor (33,3%),
- Kolíňany (33,3%),
- Zlaté Moravce (31,5%),
- Pohranice (30,8%).

Zníženú ochranu prírody očakávajú nadpriemerne obyvatelia obcí (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce):

- mestská časť Nitra – Zobor (66,7%),
- mestská časť Nitra – Čermáň (55,6%),
- Nitra (44,4%),
- Pohranice (38,5%),
- Kolíňany (37,3%),
- mestská časť Nitra – Chrenová (36,4%),
- Tesárske Mlyňany (31,3%),
- mestská časť Nitra – Klokočina (29,2%),
- Zlaté Moravce 28,2%).

Kvalita života

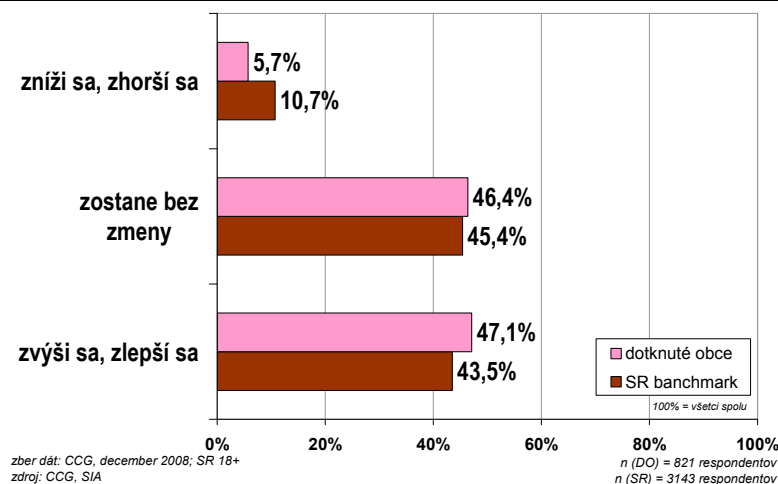
Čo sa týka kvality života, zdravia a bezpečnosti, obyvatelia na tomto úseku neočakávajú zhoršenie. Predpokladajú, že súčasný stav sa zachová, prípadne sa situácia zlepší.

Kvalita života

47,1% ľudí očakáva, že vplyvom výstavby diaľnice sa zvýši kvalita ich života (*Graf č. 5.3.22.*). Iba malé percento obyvateľov na úseku Nitra – Tekovské Nemce sa obáva, že kvalita ich života sa zhorší (5,7%), v porovnaní s ľuďmi zo všetkých úsekov ide o zníženú hodnotu (o 5,0%).



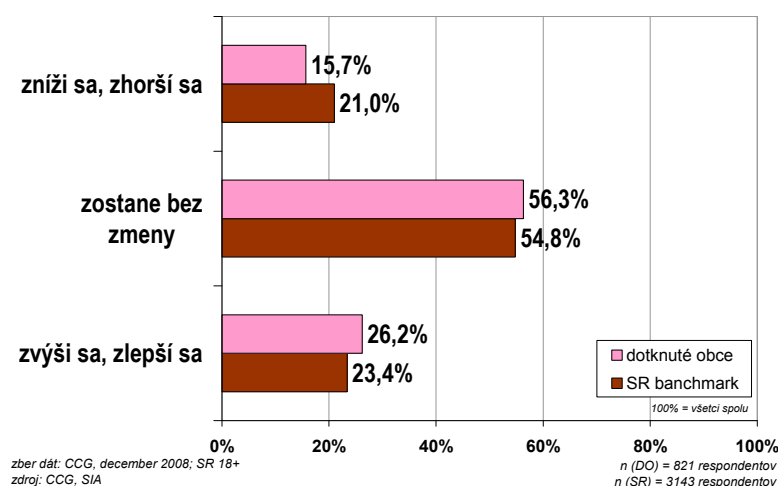
Graf č. 5.3.22.: Zmeny v kvalite života



Zdravie

Väčšina ľudí sa neobáva negatívnych dopadov výstavby diaľnice na svoje zdravie (Graf č. 5.3.23.). Viac ako polovica obyvateľov (56,3%) neočakáva žiadne zmeny a jedna štvrtina (26,2%) očakáva dokonca zlepšenie, čo sa týka zdravia. Názory ľudí na tomto úseku kopíruje pohľad ľudí zo všetkých úsekov.

Graf č. 5.3.23.: Zmeny v zdraví



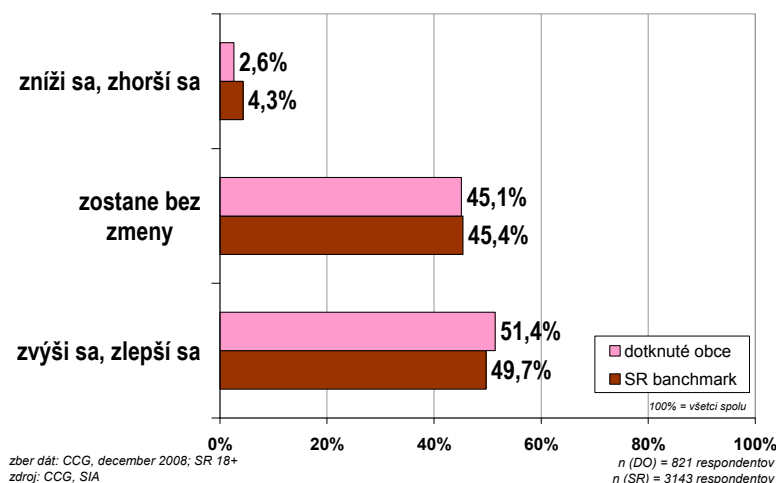
Bezpečnosť a poriadok

Pozitívne zmeny očakávajú ľudia aj v oblasti bezpečnosti a poriadku (Graf č. 5.3.24.). Polovica ľudí (51,4%) predpokladá, že bezpečnosť



a poriadok sa výstavbou rýchlostnej cesty zlepšia a 45,1% obyvateľov neočakáva žiadne výrazné zmeny.

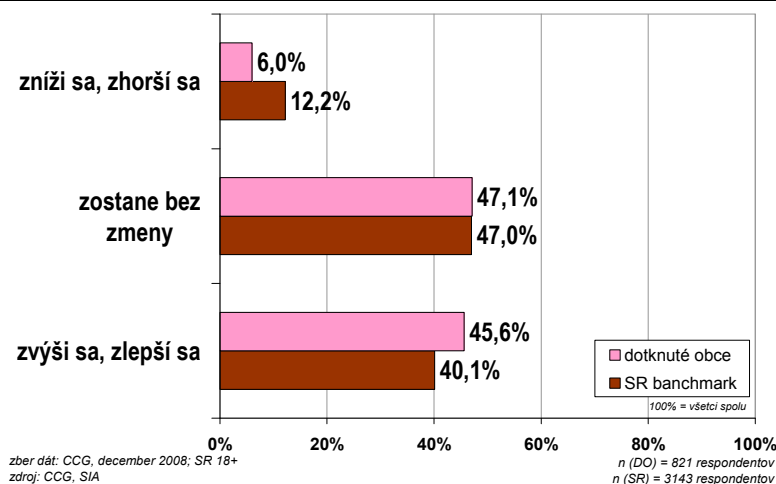
**Graf č. 5.3.24.:
Zmeny v bezpečnosti a poriadku**



Životná pohoda

Životná pohoda obyvateľov v okolí Nitry by sa výstavbou rýchlostnej cesty mala zlepšiť (Graf č. 5.3.25.) – v to dúfa viac ako polovica obyvateľov (45,6%), prípadne zotrvať na súčasnej úrovni (47,1%). Zhoršenia životnej pohody sa obáva iba 6,0% ľudí.

**Graf č. 5.3.25.:
Zmeny v životnej pohode**



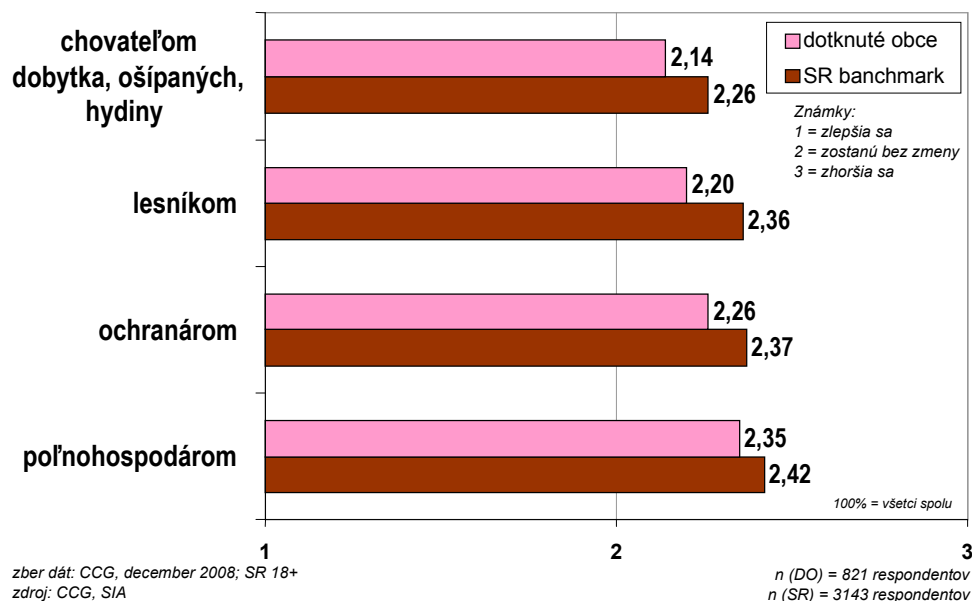


Zmeny v pracovných podmienkach u ľudí žijúcich z pôdy

Ľudia vo všeobecnosti predpokladajú, že vybudovanie rýchlostnej cesty bude mať skôr negatívne dopady na pracovné podmienky ľudí žijúcich z pôdy (Graf č. 5.3.26.). Najvýraznejšie sa zdajú byť ohrození poľnohospodári (priemerná známka 2,35).

Graf č. 5.3.26.:

Zmeny v pracovných podmienkach u ľudí žijúcich z pôdy



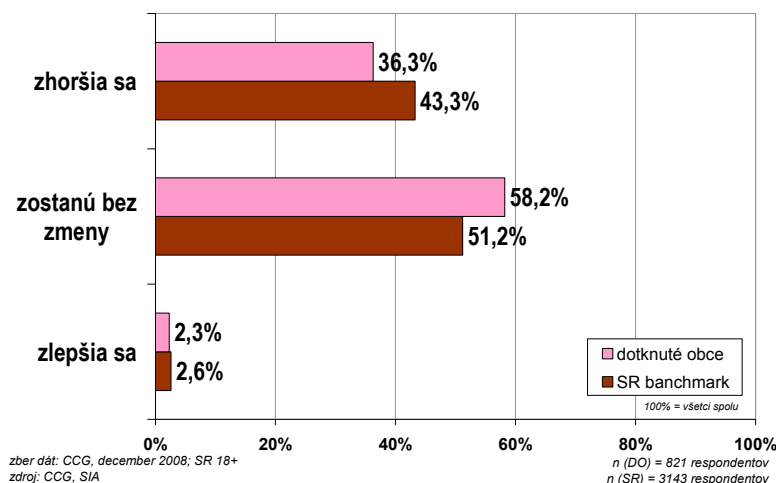
Poľnohospodári

Ľudia žijúci sa poľnohospodárstvom na úseku Nitra – Tekovské Nemce sú podľa obyvateľov najviac ohrození. Tretina ľudí (36,3%; Graf č. 5.3.27.) predpokladá zhoršenie pracovných podmienok poľnohospodárov. Z výsledkov kvalitatívneho prieskumu vyplýva, že ide hlavne o sťažený prístup na polia, stratu ornej pôdy (na miestach výstavby diaľnice), vplyv emisií na kvalitu pestovaných plodín.

Na tomto úseku je posilnená skupina ľudí (58,2%, o 7,0% viac oproti celoslovenskému benchmarku), ktorí si myslia, že poľnohospodárom sa pracovné podmienky nezmenia.



Graf č. 5.3.27.:
Zmeny v pracovných podmienkach poľnohospodárov

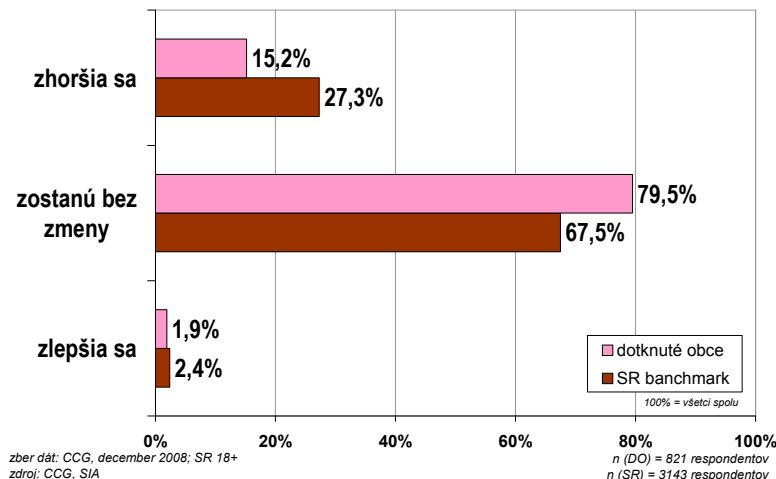


Zhoršenie pracovných podmienok pre poľnohospodárov predpokladajú v zvýšenej miere (oproti názoru ľudí z celého úseku Nitra – Tekovské Nemce) obyvatelia obce Čierne Kľačany (69,2%), Kolíňany (66,7%), Nitra (59,3%) a obyvatelia mestských častí Nitry: Čermáň (100%), Klokočina (100%), Zobor (62,7%), Chrenová (59,3%).

Chovatelia dobytky, ošípaných, hydiny

Chovatelia by podľa očakávania ľudí nemali byť ohrození natoľko ako poľnohospodári. Väčšina obyvateľov (79,5%) si myslí, že pracovné podmienky chovateľov nebudú výstavbou rýchlostnej cesty nijako ovplyvnené (Graf č. 5.3.2.). 15,2% ľudí však predpokladá zhoršenie podmienok pre chovateľov (čo je oproti celoslovenskému benchmarku menej o 12,1%).

Graf č. 5.3.28.:
Zmeny v pracovných podmienkach chovateľov



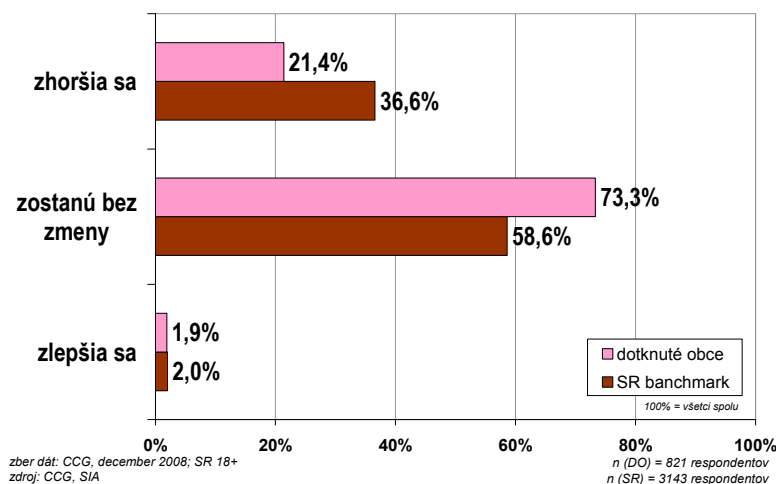


Lesníci

Vplyv rýchlostnej cesty na pracovné podmienky lesníkov je veľmi podobný vplyvu na pracovné podmienky chovateľov. Viac ako tri štvrtiny ľudí (73,3%) neočakáva žiadne zmeny. Jedna pätina (21,4%) obyvateľov pokladá rýchlostnú cestu za hrozbu pre prácu lesníkov (Graf č. 5.3.29.).

Graf č. 5.3.29.:

Zmeny v pracovných podmienkach lesníkov

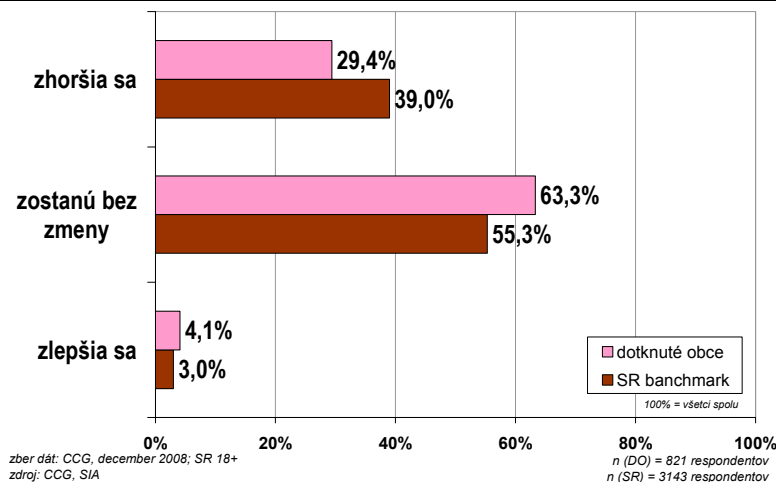


Ochranári

Na úseku Nitra – Tekovské Nemce sú dve tretiny ľudí (63,3%), ktorí si myslia, že práca ochranárov nebude výstavbou rýchlostnej cesty ovplyvnená (Graf č. 5.3.30.). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom ide o 8,0% väčšiu skupinu (na úkor ľudí, ktorí si myslia, že dôjde k zhoršeniu pracovných podmienok ochranárov).

Graf č. 5.3.30.:

Zmeny v pracovných podmienkach ochranárov

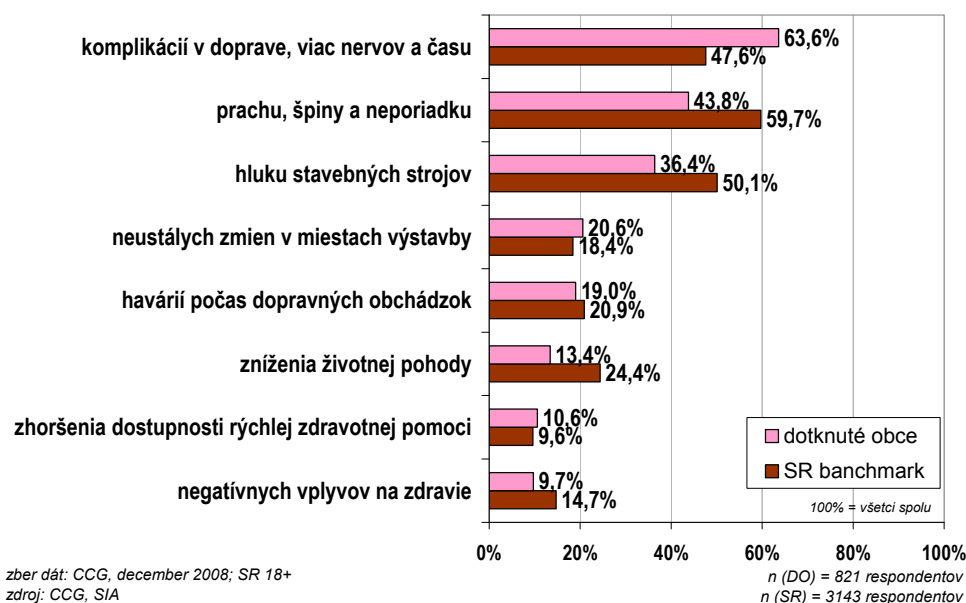




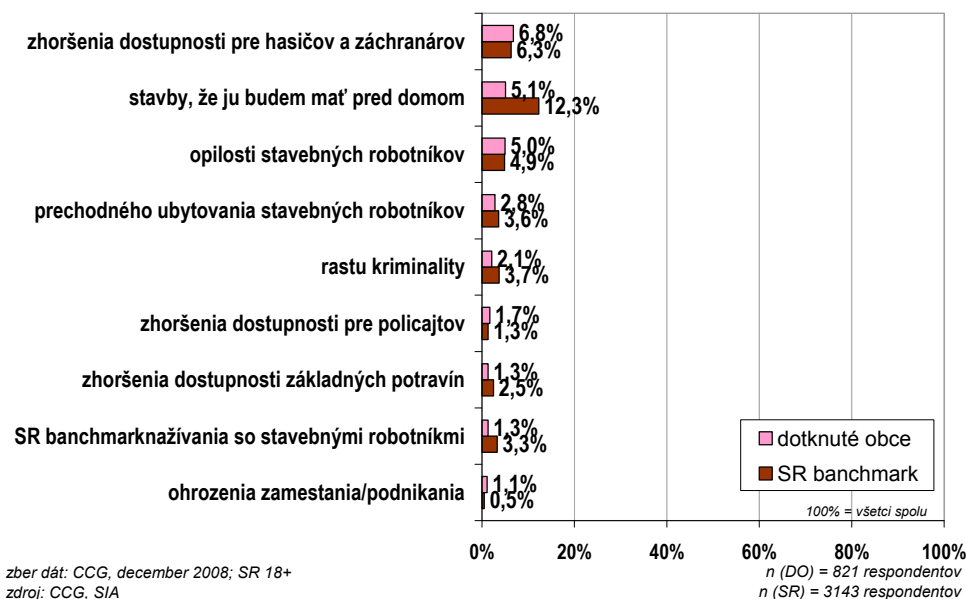
5.4. Obavy ľudí počas výstavby

Obyvatelia na úseku Nitra – Tekovské Nemce sa najviac obávajú problémov s dopravou – komplikácií v doprave (63,6%, nadpriemerne oproti ľuďom zo všetkých úsekov o 16,0%). V druhom slede nastupujú obavy týkajúce sa sprievodných javov samotnej výstavby rýchlostnej cesty, najmä obavy z prachu, špiny, neporiadku (43,8%) a z hluku (36,4%) v okolí stavby (Graf č. 5.4.1.a).

Graf č. 5.4.1.a:
Obavy počas výstavby



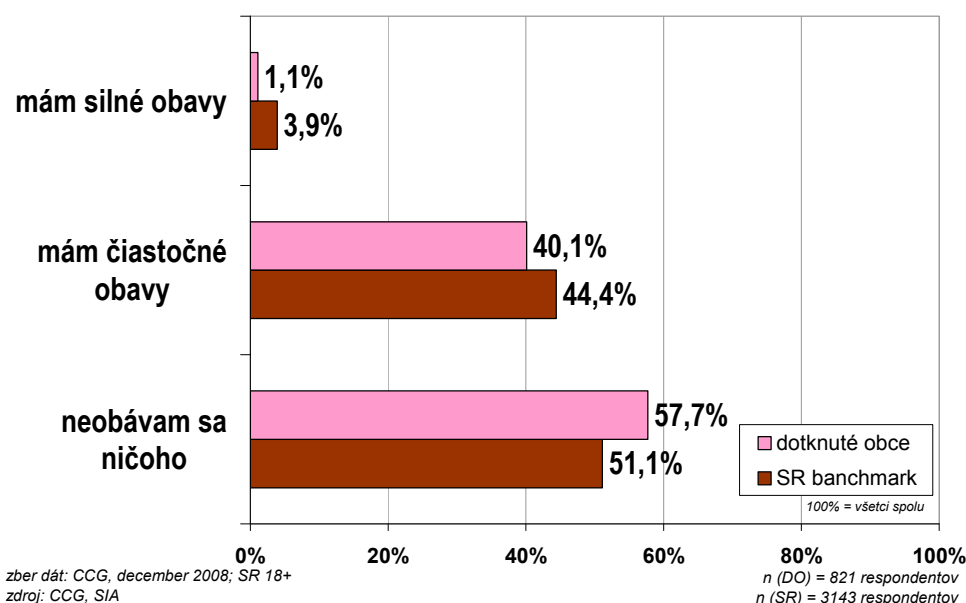
Graf č. 5.4.1.b:
Obavy počas výstavby





Napriek tomu, že ľudia uvádzali mnoho negatívnych sprievodných javov výstavby, obavy sa nezdajú byť bariérou pre výstavbu rýchlostnej cesty, pretože ich sila nie je veľká: dve pätiny ľudí (40,1%) má iba čiastočné obavy a viac ako polovica obyvateľov (57,7%) deklaruje, že sa neobáva ničoho. Z výsledkov kvalitatívneho výskumu navyše vyplýva, že ľudia si uvedomujú a akceptujú negatívne sprievodné javy v prospech „vyššieho dobra“, ktorým je na tomto úseku rýchlostná cesta.

Graf č. 5.4.2.:
Miera obáv počas výstavby



Ľudia, ktorí majú čiastočné obavy sa v zvýšenej miere (oproti celoslovenskému benchmarku) boja prachu, špiny, neporiadku (70,5%), komplikácií v doprave (61,1%) a hluku (60,5%).

5.5. Ohrozenia

Z prírodných výtvorov je ohrozená príroda všeobecne, ďalej kultúrne a historické pamiatky (tiež všeobecne) a archeologické nálezy.

Čo sa týka osobných ohrození, značná časť obyvateľov nevníma žiadne ohrozenia.

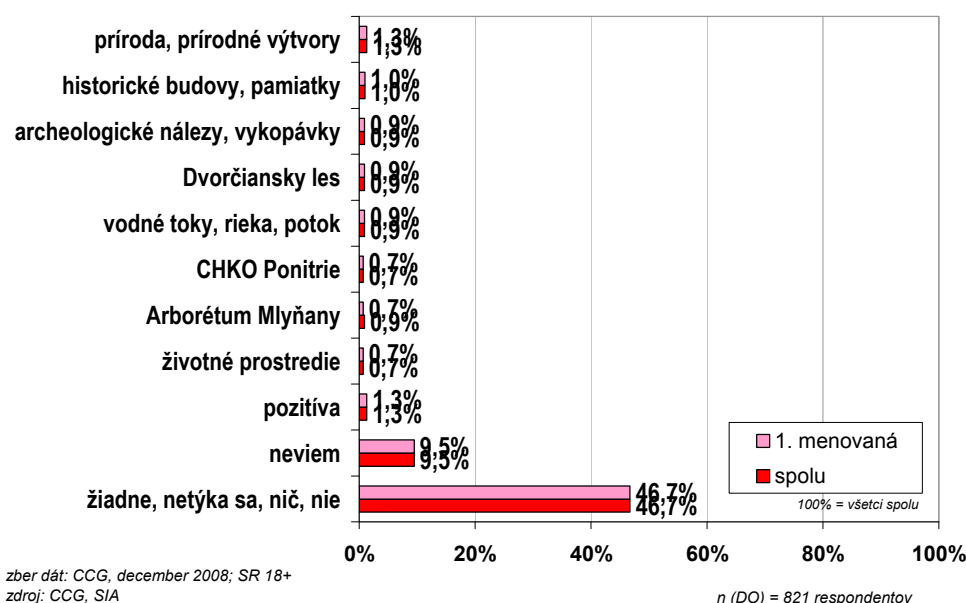
Medzi najviac ohrozené skupiny obyvateľov označili ľudia poľnohospodárov a roľníkov, ďalej prevádzkovateľov čerpacích staníc a majiteľov motorestov, reštaurácií, hotelov.



Ohrozené prírodné výtvory, kultúrne a, historické pamätihodnosti

Takmer polovica obyvateľov (46,7%) na úseku Nitra – Tekovské Nemce nevedela spontánne uviesť žiadne prírodné výtvory alebo pamätihodnosti, ktoré by mohli byť ohrozené výstavbou rýchlostnej cesty (*Graf č. 5.5.1.*). Iba malé skupinky (na úrovni 1%) uvádzali, že môže byť ohrozená príroda, historické budovy, archeologické nálezy a podobne.

Graf č. 5.5.1.: Ohrozená príroda a pamätihodnosti – dotknuté obce



Špecifiká jednotlivých obcí (Tabuľka č. 5.5.1.)

(ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Nitra – Tekovské Nemce):

- Čierne Kľačany: ohrozenie miestnej priehrady (+15,5%), nevnímajú žiadne ohrozenie (+27,5%),
- Beladice: nevnímajú žiadne ohrozenie (+53,3%),
- Kolíňany: nevnímajú žiadne ohrozenie (+58,0%),
- Tesárske Mlyňany: ohrozené archeologické nálezy (+5,0%) a Arborétum (11,1%).



**Tabuľka č. 5.5.1.:
Ohrozená príroda a pamätihodnosti
(obce s n>30 respondentov)**

Úsek Nitra – Tekovské Nemce (18+)	Spolu	Beladice	Čierne Kľačany	Kolíňany	Nitra	Nitra Chrenová	Nitra Klokočina	Nitra Zobor	Nitrianske Hrnčiarovce	Tesárske Mlyňany	Zlaté Moravce
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	821	43	31	38	301	83	124	35	51	51	170
žiadne, netýka sa, nič, nie	46,7%	100,0%	74,2%	94,7%	21,3%	19,3%	9,7%	31,4%	33,3%	37,3%	55,9%
príroda, prírodné výtvyry	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	2,4%	0,0%	5,7%	0,0%	7,8%	1,8%
pozitíva	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%	2,4%	2,4%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%
histor. budovy, pamiatky	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%
vodné toky, rieka, potok	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
Dvorčiansky les	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
archeol.nálezy, vykopávky	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	2,4%
životné prostredie	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	1,6%	0,0%	3,9%	0,0%	1,2%
Arborétum Mlyňany	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,8%	0,0%
CHKO Ponitrie	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
priehrada	0,6%	0,0%	16,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Párovské háje	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
les, lesy, stromy, háje	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Borina	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Selenec	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
pozemky, bonita klesne	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
pôda	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
kaštieľ Malanta	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
chránené územie, CHKO	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	9,5%	0,0%	0,0%	5,3%	14,6%	20,5%	16,1%	11,4%	19,6%	5,9%	7,1%

Špecifiká ďalších obcí (ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Nitra – Tekovské Nemce) sú iba ilustračné vzhľadom na nízky počet respondentov (n<30):

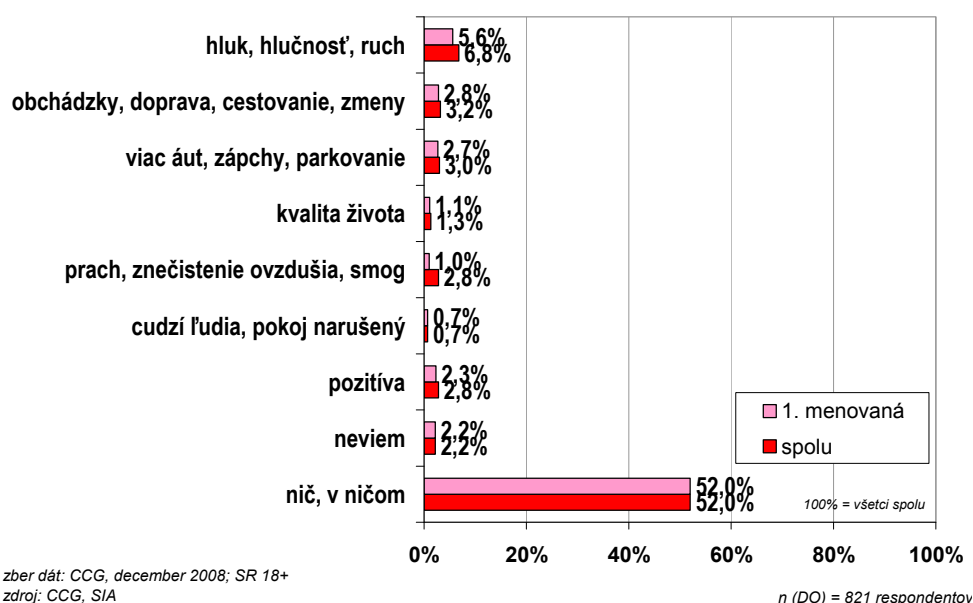
- mestská časť Nitra – Janíkovce (n=11): ohrozenie Selenca (18,2%),
- mestská časť Nitra – Horné Krškany (n=9): ohrozenie vodných tokov (55,6%) a pozemkov (22,2%),
- mestská časť Nitra – Kynek (n=3): ohrozené lesy (100%).



Osobné ohrozenia

Ani v oblasti osobného života nevnímajú značná časť obyvateľov žiadne ohrozenia (*Graf č. 5.5.2.*), 52,0% ľudí uviedlo, že sa necítia byť ohrození. Vo všeobecnosti sa najčastejšie ohrozenia týkajú hluku, hlučnosti (5,6%), obchádzok a dopravy (2,8%) a zvýšeného počtu áut, zápch, problémov s parkovaním (2,7%).

Graf č. 5.5.2.: Osobné ohrozenia



Špecifiká jednotlivých obcí (*Tabuľka č. 5.5.2.*)

(ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Nitra – Tekovské Nemce):

- mestská časť Nitra – Zobor: obchádzky, doprava, cestovanie, zmeny (+8,6%),
- Nitrianske Hrnčiarovce: viac áut, zápchy, parkovanie (+7,1%) a cudzí ľudia, pokoj narušený (+9,1%),
- Beladice: nevnímajú žiadne ohrozenie (+43,3%),
- Kolíňany: nevnímajú žiadne ohrozenie (+40,1%)
- Čierne Kláčany: nevnímajú žiadne ohrozenie (+28,6%)
- Zlaté Moravce: nevnímajú žiadne ohrozenie (+18,6%).



**Tabuľka č. 5.5.2.:
Osobné ohrozenia**

Úsek Nitra – Tekovské Nemce (18+)	Spolu	Beladice	Čierne Kľačany	Kolíňany	Nitra	Nitra Chrenová	Nitra Klokočina	Nitra Zobor	Nitrianske Hrnčiarovce	Tesárske Mlyňany	Zlaté Moravce
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	821	43	31	38	301	83	124	35	51	51	170
nič, v ničom	52,0%	95,3%	80,6%	92,1%	29,9%	27,7%	26,6%	45,7%	47,1%	54,9%	70,6%
hluk, hlučnosť, ruch	5,6%	0,0%	0,0%	7,9%	8,0%	2,4%	6,5%	2,9%	3,9%	0,0%	0,6%
obchádzky, doprava, cestovanie, zmeny	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	3,2%	11,4%	0,0%	5,9%	0,0%
viac áut, zápchy, parkovanie	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	7,2%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%	2,4%
kvalita života	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%
prach, znečistenie ovzdušia, smog	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
cudzí ľudia, pokoj narušený	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	9,8%	0,0%	0,0%
cyklisti, cyklistické koridory	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	2,4%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
príjazd, vjazd na diaľnicu	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%
životné prostredie	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zdravie	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rozdelenie obce	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
blízkosť, vzdialenosť malá	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%
dôchodcovia	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%
práca nebude	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
strata pozemku	0,4%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
špina, neporiadok	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prístupové cesty	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
bežci, bežecké trasy	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prechádzky, výlety, relax	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Špecifiká ďalších obcí (ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Nitra – Tekovské Nemce) sú iba ilustračné vzhľadom na nízky počet (n<30):

- Pohranice (n=29): viac áut, zápchy, parkovanie (24,1%), prach, znečistenie ovzdušia, smog (10,3%) a nedostatok práce (10,3%),
- Volčokvce (n=28): hluk, hlučnosť, ruch (32,1%),
- Čeladice (n=21): obchádzky, doprava, cestovanie, zmeny (38,1%),
- Hostová (n=13): obchádzky, doprava, cestovanie, zmeny (30,8%),
- mestská časť Nitra – Janíkovce (n=11): hluk, hlučnosť (27,3%),



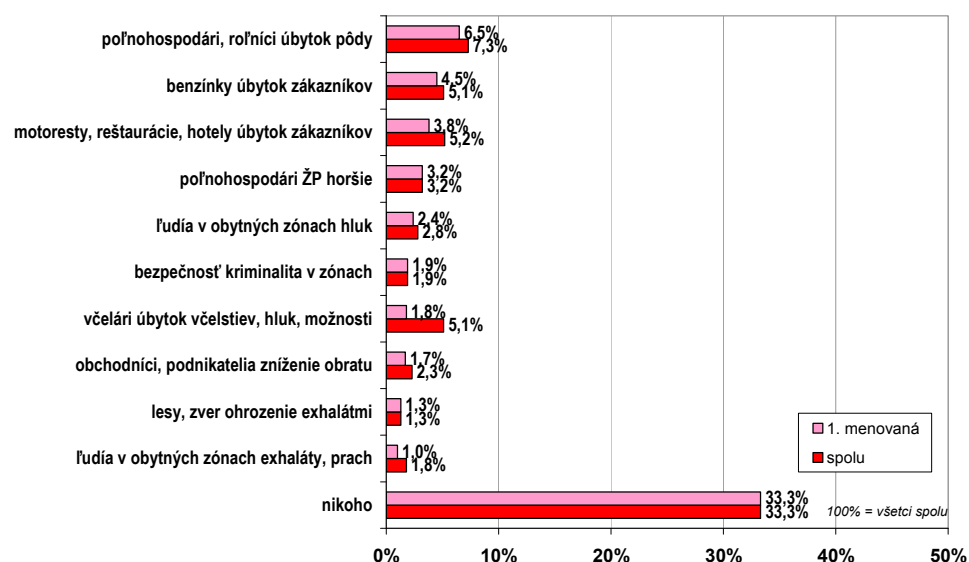
- mestská časť Nitra – Dražovce (n=9): kvalita života (44,4%) a prach, znečistenie ovzdušia, smog (55,6%),
- mestská časť Nitra – Horné Krškany (n=9): hluk, hlučnosť, ruch (55,6%), životné prostredie (22,2%) a špina, neporiadok (22,2%),
- Malý Lapáš (n=6): hluk, hlučnosť, ruch (33,3%)
- mestská časť Nitra – Kynek (n=3): hluk, hlučnosť, ruch (66,7%).

Ohrozené skupiny obyvateľov

Vo všeobecnosti pokladajú obyvatelia za najviac ohrozenú skupinu poľnohospodárov a roľníkov (*Graf č. 5.5.3.*). Ohrozenie pre túto skupinu predstavuje hlavne strata pôdy (6,5%) a zhoršenie životného prostredia (3,2%).

Ďalšími ohrozenými sú majitelia a prevádzkovatelia čerpacích staníc (4,5%), motorestov, reštaurácií a hotelov (3,8%), ktorým hrozí úbytok zákazníkov vplyvom odklonenia hlavnej dopravnej tepny mimo tieto zariadenia, keďže ide najčastejšie o prevádzky umiestnené popri súčasných hlavných komunikáciách.

Graf č. 5.5.3.: Ohrozené skupiny obyvateľov



zber dát: CCG, december 2008; SR 18+
zdroj: CCG, SIA

n (DO) = 821 respondentov



Napriek všetkému je silná aj skupina ľudí, ktorí si myslia, že výstavbou rýchlostnej cesty nebude ohrozený nikto (33,3%).

Špecifiká jednotlivých obcí (Tabuľka č. 5.5.3.)

(ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Nitra – Tekovské Nemce):

- Čierne Kľačany: občania narušenie statiky stavieb (+9,3%) a nevnímajú žiadne ohrozenie (+53,8%),
- Kolíňany: ľudia v obytných zónach hluk (+5,3%) a nevnímajú žiadne ohrozenie (+45,6%),
- Nitra: poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (+5,1%),
- mestská časť Nitra - Chrenová: poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (+5,5%),
- mestská časť Nitra - Klokočina: poľnohospodári ŽP horšie (+5,7%),
- mestská časť Nitra – Zobor: poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (+13,5%), benzínky úbytok zákazníkov (21,2%) a poľovníci dopady na zver (+5,2%),
- Nitrianske Hrnčiarovce: dôchodcovia bezpečnosť (+5,0%),
- Tesárske Mlyňany: motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov (+11,9%) a obchodníci, podnikatelia zníženie obratu (+12,0%),
- Beladice: nevnímajú žiadne ohrozenie (+52,7%).

Tabuľka č. 5.5.3.:
Ohrozené skupiny obyvateľov

Úsek Nitra – Tekovské Nemce (18+)	Spolu	Beladice	Čierne Kľačany	Kolíňany	Nitra	Nitra Chrenová	Nitra Klokočina	Nitra Zobor	Nitrianske Hrnčiarovce	Tesárske Mlyňany	Zlaté Moravce
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	821	43	31	38	301	83	124	35	51	51	170
nikoho	33,3%	86,0%	87,1%	78,9%	8,6%	13,3%	4,8%	5,7%	15,7%	31,4%	37,6%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	6,5%	2,3%	0,0%	0,0%	11,6%	12,0%	6,5%	20,0%	7,8%	7,8%	2,4%
benzínky úbytok zákazníkov	4,5%	0,0%	0,0%	7,9%	7,0%	3,6%	4,0%	25,7%	0,0%	5,9%	5,9%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	3,8%	7,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	15,7%	7,1%
poľnohospodári ŽP horšie	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	6,6%	4,8%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%
ľudia v obytných zónach hluk	2,4%	0,0%	0,0%	7,9%	4,0%	0,0%	6,5%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%
bezpečnosť kriminalita v zónach	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	6,0%	2,4%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%



obchodníci, podnikatelia zníženie obratu	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,7%	4,1%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	3,2%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach exhaláty, prach	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	4,8%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na poľa	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%
ľudia prídu o majetok, pôdu, záhrady	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	2,4%	1,6%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia bezpečnosť	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	1,2%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	1,8%
cestári pravidiel CP, bezohľadnosť vodičov	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
chodcov prechádzanie cez cestu, bezpečnosť	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľovníci dopad na revír	0,7%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%
Rómov, životné, pracovné podmienky	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%
detí bezpečnosť v blízkosti RC	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľovníci dopady na zver	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia hluk, prach, chaos	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
občania narušenie statiky stavieb	0,4%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
život každodenný	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	1,2%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
záhradkári v okolí DR	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
chalupári ruch	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
šoféri, obyvatelia zhustenie premávky	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri, obyvatelia obchádzky, obmedzenia	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómovia nebudú kraďnúť, ohrozovať	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
dôchodcovia sťahovanie, zmena bydliska	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Špecifiká ďalších obcí (ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Nitra – Tekovské Nemce) sú iba ilustračné vzhľadom na nízky počet ($n < 30$):

- Pohranice ($n=29$): lesy, zver ohrozenie exhalátmi (17,2%), včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti (10,3%), dôchodcovia hluk, prach, chaos (10,3%) a všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP (10,3%),
- Volkovce ($n=28$): ľudia v obytných zónach hluk (17,9%) a poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (14,3%),
- mestská časť Nitra – Čermán ($n=27$): poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (14,8%), benzínky úbytok zákazníkov (14,8%), poľnohospodári ŽP horšie (11,1%) a ľudia v obytných zónach hluk (11,1%),



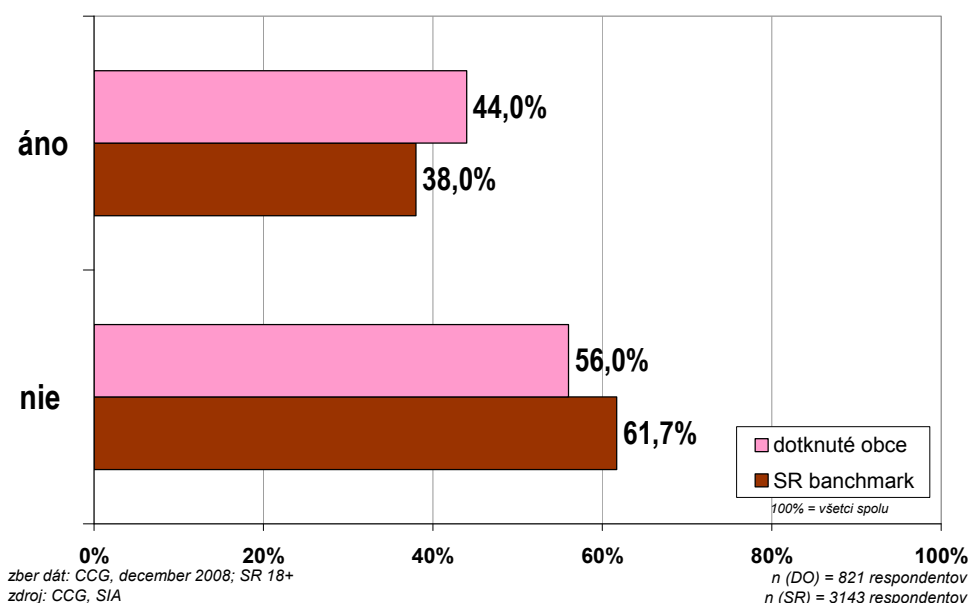
- Čaradice (n=11): motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov (36,4) a chodcov prechádzanie cez cestu, bezpečnosť (27,3%),
- mestská časť Nitra – Janíkovce (n=11): cestári pravidiel CP, bezohľadnosť vodičov (36,4%) a motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov (18,2%),
- mestská časť Nitra – Dražovce (n=9): bezpečnosť kriminalita v zónach (66,7%) a poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (33,3%),
- mestská časť Nitra – Horné Krškany (n=9): poľnohospodári, lesníci prístup na polia (55,6%), ľudia v obytných zónach exhaláty, prach (22,2%) a poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (22,2%),
- Malý Lapáš (n=6): včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti (33,3%) a poľovníci dopady na zver (33,3%),
- mestská časť Nitra – Kynek (n=3): poľnohospodári ŽP horšie (66,7%) a poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy (33,3%).

5.6. Dochádzanie obyvateľov za prácou/školou

Dve pätiny obyvateľov (44,0%) na úseku Nitra – Tekovské Nemce pravidelne dochádzajú za prácou alebo do školy (*Graf č. 5.6.1.*). Oproti celoslovenskému benchmarku ide o zvýšený počet ľudí o 6,0%.

Graf č. 5.6.1.:

Dochádzanie obyvateľov za prácou/školou





Ľudia z tohto úseku najčastejšie dochádzajú do niekoľko kilometrov vzdialenej Nitry (36,6%) a Zlatých Moraviec (14,4%), prípadne do Bratislavy (6,4%) alebo Vrábľa (3,9%).

Ostatní obyvatelia dochádzajú buď do okolitých obcí alebo do miest po celom Slovensku (napr. Trnava, Levice, Banská Bystrica, Nové Zámky a pod.; *Tabuľka č. 5.6.1.a, b*)

Tabuľka č. 5.6.1.a:
Dochádzanie obyvateľov za prácou/škoolou

Dochádzajúci na úseku Nitra – Tekovské Nemce (18+)	Spolu	Nitra (spolu)	Zlaté Moravce	Tesárske Mlyňany	Nitrianske Hrnčiarovce	Kolíňany *	Čierne Kľačany *	Beladice *
n (respondenti)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
spolu	361	87	50	34	32	29	24	23
Nitra	36,6%	47,1%	20,0%	8,8%	12,5%	86,2%	8,3%	69,6%
Zlaté Moravce	14,4%	-	-	38,2%	-	-	62,5%	21,7%
Bratislava	6,4%	12,6%	10,0%	2,9%	-	-	4,2%	-
Vrábľa	3,9%	-	4,0%	32,4%	-	-	-	4,3%
Levice	1,7%	-	-	2,9%	-	-	-	-
Trnava	1,4%	3,4%	4,0%	-	-	-	-	-
Česká republika	1,4%	-	6,0%	-	-	-	-	-
Mochovce	1,1%	-	6,0%	-	-	-	-	-
Topoľčianky	1,1%	-	8,0%	-	-	-	-	-
Nová Baňa	0,8%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Čaradice	0,8%	-	-	-	-	-	12,5%	-
európske mestá - rôzne	0,8%	-	4,0%	-	3,1%	-	-	-
zahranicie	0,8%	-	-	-	-	6,9%	4,2%	-
Banská Bystrica	0,6%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Veľký Lapáš	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
Volkovce	0,6%	-	2,0%	-	-	-	4,2%	-
Zbehy	0,6%	2,3%	-	-	-	-	-	-
Nové Zámky	0,6%	2,3%	-	-	-	-	-	-
Hronský Beňadik	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
nitriansky kraj	0,6%	1,1%	2,0%	-	-	-	-	-
západné Slovensko	0,6%	-	4,0%	-	-	-	-	-
Žilina	0,3%	-	-	2,9%	-	-	-	-
Komárno	0,3%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Cabaj Čápor	0,3%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Beladice	0,3%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Lužianky	0,3%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Nitrianske Hrnčiarovce	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Leopoldov	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Martin nad Žitavou	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Nemčiňany	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Žitavany	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Nová Ves nad Žitavou	0,3%	-	-	2,9%	-	-	-	-
Mankovce	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Sládkovičovo	0,3%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Šaľa	0,3%	-	-	-	-	-	-	-



Tekovská Breznica	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Tlmače	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Slažany	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Veľké Zálužie	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Hostie	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Hronovce	0,3%	1,1%	-	-	-	-	-	-
Hubová	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
nitriansky okres	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Anglicko	0,3%	-	-	-	-	-	-	4,3%
Nemecko	0,3%	-	2,0%	-	-	-	-	-
Praha - Česká republika	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
rôzne SR	1,9%	-	6,0%	5,9%	-	-	4,2%	-
európske krajiny - rôzne	0,6%	-	2,0%	-	-	3,4%	-	-

* n < 30 respondentov v skupine

Tabuľka č. 5.6.1.b:
Dochádzanie obyvateľov za prácou/škoolou

Dochádzajúci na úseku Nitra – Tekovské Nemce (18+)	Spolu	Volkovce *	Pohranice *	Tekovské Nemce *	Hostová *	Čeladice *	Malý Lapáš *	Čaradice *
n (respondenti)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
spolu	361	18	17	17	12	7	6	5
Nitra	36,6%	-	47,1%	11,8%	91,7%	85,7%	33,3%	40,0%
Zlaté Moravce	14,4%	72,2%	-	17,6%	-	-	-	60,0%
Bratislava	6,4%	5,6%	11,8%	5,9%	-	14,3%	-	-
Vráble	3,9%	-	-	-	-	-	-	-
Levice	1,7%	-	5,9%	-	-	-	-	-
Trnava	1,4%	-	-	29,4%	-	-	-	-
Česká republika	1,4%	-	-	-	-	-	-	-
Mochovce	1,1%	5,6%	5,9%	-	-	-	-	-
Topoľčianky	1,1%	5,6%	-	-	-	-	-	-
Nová Baňa	0,8%	-	-	-	-	-	-	-
Čaradice	0,8%	-	-	11,8%	-	-	-	-
európske mestá - rôzne	0,8%	-	-	-	-	-	-	-
zahraničie	0,8%	-	-	-	-	-	-	-
Banská Bystrica	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
Veľký Lapáš	0,6%	5,6%	-	-	-	-	-	-
Volkovce	0,6%	-	-	-	-	-	33,3%	-
Zbehy	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
Nové Zámky	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
Hronský Beňadik	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
nitriansky kraj	0,6%	-	-	11,8%	-	-	-	-
západné Slovensko	0,6%	-	-	-	-	-	-	-
Žilina	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Komárno	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Cabaj Čápor	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Beladice	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Lužianky	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Nitrianske Hrnčiarovce	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Leopoldov	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Martin nad Žitavou	0,3%	-	-	-	8,3%	-	-	-



Nemčiňany	0,3%	-	5,9%	-	-	-	-	-
Žitavany	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Nová Ves nad Žitavou	0,3%	5,6%	-	-	-	-	-	-
Mankovce	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Sládkovičovo	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Šaľa	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Tekovská Breznica	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Tlmače	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Slažany	0,3%	-	-	5,9%	-	-	-	-
Veľké Zálužie	0,3%	-	-	5,9%	-	-	-	-
Hostie	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Hronovce	0,3%	-	-	-	-	-	16,7%	-
Hubová	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
nitriansky okres	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Anglicko	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
Nemecko	0,3%	-	-	-	-	-	16,7%	-
Praha - Česká republika	0,3%	-	-	-	-	-	-	-
rôzne SR	1,9%	-	-	-	-	-	-	-
európske krajiny - rôzne	0,6%	-	5,9%	-	-	-	-	-

* $n < 30$ respondentov v skupine



6. Zhrnutie výsledkov

6.1. Územná analýza

Územná analýza ukázala, že obce (a mestá) v spádovej oblasti sú v rozdielnej kondícii. Analýza zahrňovala benchmark, ktorý bol vytvorený za všetky regióny, v ktorých je plánovaná výstavba diaľnic a rýchlostných ciest. Záverečná segmentácia je zúžená na základe dvoch centrálnych dimenzií a prepočítaná na stupnici od 1 do 100 (index znázorňuje teoretické poradie):

- dimenzia mapujúca zamestnanosť a zamestnávateľov (ekonomická segmentácia obcí),
- dimenzia mapujúca demografické zázemie a vekovú štruktúru (populačná segmentácia obcí).

Ekonomická segmentácia

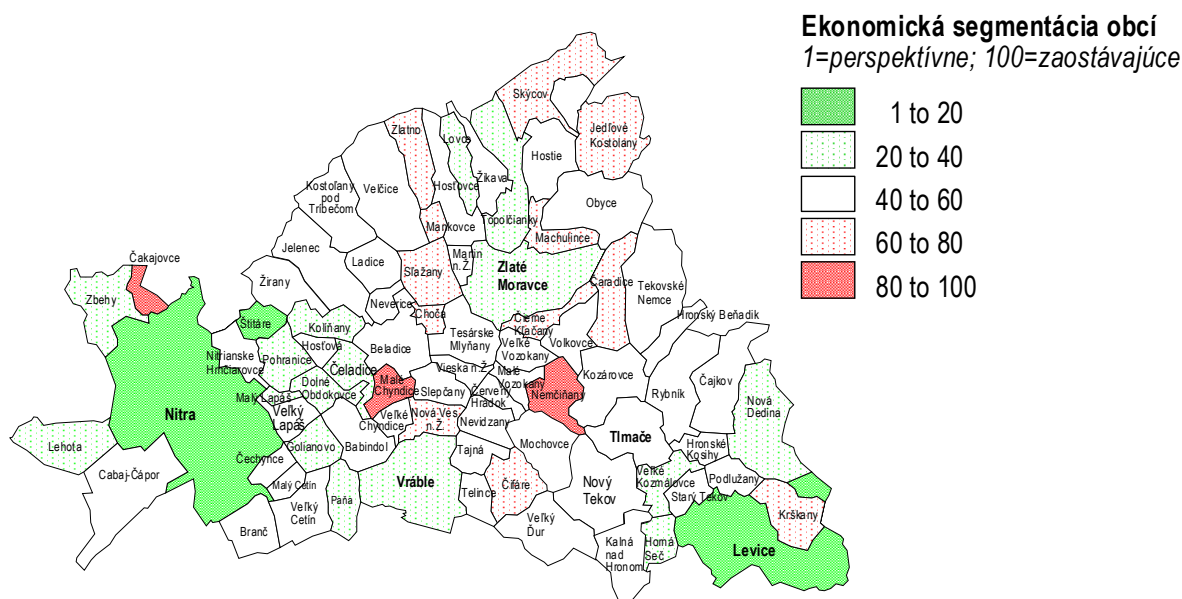
V spádovej oblasti sú z hľadiska zamestnanosti a zamestnávateľov veľké rozdiely týkajúce sa niekoľkých obcí (Mapa č. 6.1.1.).

Poznámka:

Hodnota = 1 označuje najlepšie hodnotenú obec (mesto) a hodnota 100 označuje najhoršie hodnotenú obec (mesto).

Mapa č. 6.1.1.

Súhrnná ekonomická segmentácia obcí





Názorná mapka ukazuje, že v spádovej oblasti sú 3 obce (mestá), ktoré sú na tom z hľadiska zamestnanosti a zamestnávania „výborne“. Najlepšie hodnotenie dosiahli:

- v dotknutom území: Nitra (5,1),
- v užšej spádovej oblasti: Štitáre (15,3),
- v širšej spádovej oblasti: Levice (19,6).

Rovnaký počet je aj obcí, ktoré vyšli ako „nedostatočné“ a ktoré by bolo potrebné revitalizovať. Medzi ne patria:

- v dotknutom území: -
- v užšej spádovej oblasti: -
- v širšej spádovej oblasti: Malé Chyndice (82,9),
Čakajovce (81,5),
Nemčiňany (80,7).

Celkovo je v spádovej oblasti ešte 12 obcí, ktoré boli hodnotené pomerne zle, aj keď nepatria k najhoršie hodnoteným. Z toho 2 obce patria k obciam dotknutým výstavbou, 2 obce do užšej spádovej oblasti, 8 obcí do širšej spádovej oblasti. Tieto obce – v prípade revitalizácie – treba posudzovať individuálne.

Populačná segmentácia

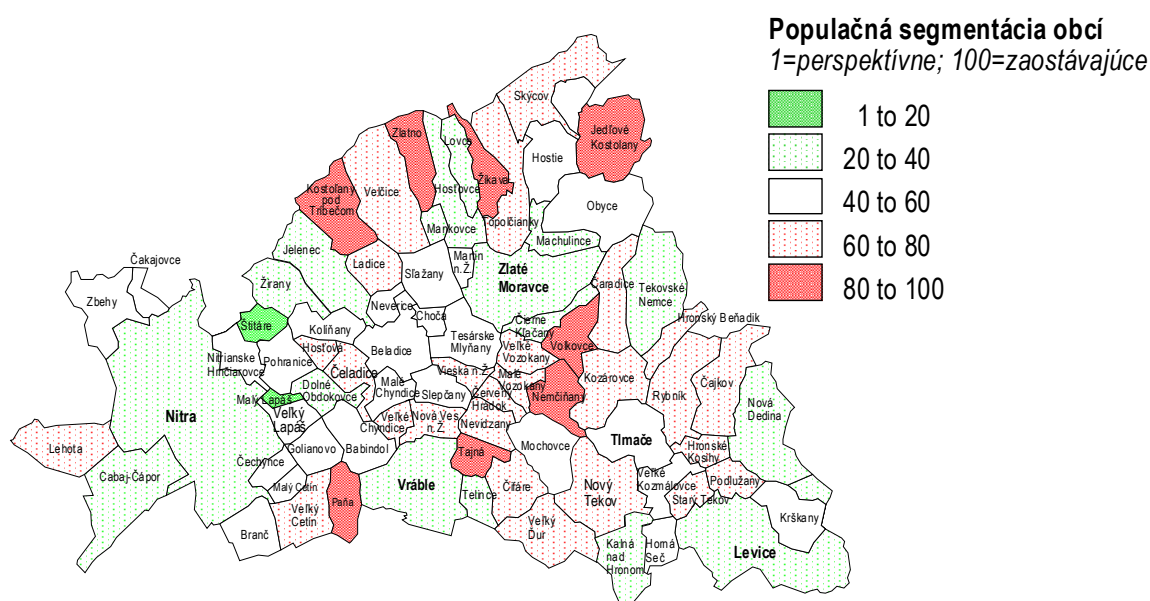
V niektorých obciach v spádovej oblasti sú z hľadiska demografického a populačného vývoja veľké rozdiely (Mapa č. 6.1.2.).

Poznámka:

Hodnota = 1 označuje najlepšiu - najmladšiu vekovú štruktúru obce (mesta) a hodnota 100 označuje najhoršiu - najstaršiu vekovú štruktúru obce (mesta).

Mapa č. 6.1.2.

Súhrnná populačná segmentácia obcí





„Priaznivé“ zloženie obyvateľstva majú obce:

- v dotknutom území: Malý Lapáš (17,9),
- v užšej spádovej oblasti: Štitáre (16,5),
- v širšej spádovej oblasti: -.

„Nepriaznivá“ veková štruktúra obyvateľstva (prestarnuté obyvateľstvo) je v obciach:

- v dotknutom území: Volkovce (86,4),
- v užšej spádovej oblasti: -,
- v širšej spádovej oblasti: Zlatno (89,2),
Tajná (89,2),
Paňa (87,9),
Jedľové Kostolány (85,4),
Nemčiňany (84,2),
Kostolány pod Tribečom (82,6),
Žikava (82,3).

Celkovo je v spádovej oblasti ešte 26 obcí, ktoré majú „nepriaznivú“ vekovú štruktúru obyvateľstva. Z toho 3 obce patria k obciam dotknutým výstavbou, 6 obcí do užšej spádovej oblasti a 17 obcí do širšej spádovej oblasti. Tieto obce – v prípade revitalizácie – treba posudzovať individuálne.

6.2. Kvalitatívny výskum

Výsledky kvalitatívneho výskumu možno zhrnúť do paradigmatického modelu, ktorý predstavuje súbor vzťahov a určuje príčinné podmienky, jav, kontext, intervenujúce podmienky, stratégie správania, interakcie a následky.

Príčinné podmienky

<udalosti alebo prípady, ktoré vedú k výskytu alebo vzniku javu, spravidla ich je viac ako jeden>

- Ústava SR, čl. 44 a 55: prihlásenie sa SR k sociálne a ekonomicky citlivému rozvoju ekonomiky,
- Programové vyhlásenie vlády SR,
- súčasný kritický stav dopravy na tranzitných ťahoch a v mestách (predimenzovanosť),
- „tlaky“ zvonku: napr. požiadavky zahraničných investorov na výstavbu diaľnic ako podmienka investícií.



Jav

<ústredná myšlienka, udalosť, dianie, prípad, na ktorý sa zameriava súbor zvládajúcich alebo ovládajúcich prejavov správania či interakcií, alebo ku ktorému má tento súbor prejavov správania nejaký vzťah>

Výstavba dialnice.

Kontext

<konkrétny súbor vlastností, ktoré javu prináležia – umiestnenie prípadov javu/udalosti na dimenzionálnych škálach>

Základné dimenzie výstavby dialnic:

- modernizácia infraštruktúry,
- vyrovnávanie sa Slovenska s krajinami Európskej únie z hľadiska infraštruktúry.

Intervenujúce podmienky

<širší štrukturálny kontext javu. = Široké a všeobecné podmienky, ktoré ovplyvňujú stratégie konania alebo interakcie>

K všeobecne pôsobiacim podmienkam patria fakty:

- čas-obdobie: výstavba dialnic sa plánuje už dlho, veľa a dlho sa o nej hovorí, živia sa očakávania ľudí,
- financovanie: hľadanie a kombinovanie zdrojov financií; možný negatívny vplyv globálnej finančnej krízy,
- konflikt človek vs. príroda: výstavba dialnice na viacerých úsekoch otvára spoločenský diskurz o tom, koho záujmy majú prioritu a kde sú hranice,
- vzdialenosť: nakoľko sa výstavba človeka týka (jeho majetku-vlastníctva, práce, záujmov a záľub); extrémna téma je vyvlastnenie pôdy.

Stratégie správania a interakcie

<správanie alebo interakcie zamerané na zvládanie, ovládanie, vykonávanie alebo reagovanie na nejaký jav>

Stratégie správania sa musia sledovať na dvoch úrovniach:

- firmy a inštitúcie, ktoré stavajú,
- užívatelia dialnice: jednotlivci, skupiny, inštitúcie:



Stratégie firiem a inštitúcií, ktoré stavajú:

- kompenzácie:
majetku, financií, ale aj podnikateľských príležitostí (zabezpečenie prednostného práva na podnikateľské príležitosti pre subjekty, ktoré utrpia postavením diaľnice ujmu (úbytok zákazníkov, zníženie tržieb) – čerpacie stanice, reštaurácie, motoresty a pod.); obnova zelene, vysádzanie náhradných porastov za zničené dreviny,
- technické riešenia:
protihlukové zábrany (proti hluku, prašnosti, exhalátom), zdvihnutie diaľnice nad úroveň krajiny (zachovanie biokoridorov a migračných trás zveri), tunely (alternatíva k zaberaniu pôdy; odklon od obývaných lokalít, prírodných výtvorov), nadchody alebo podchody za účelom zachovania zaužívaných trás pri pohybe napr. obcou a pod.
- osвета-informácie:
obyvatelia obcí, najmä tí, ktorých sa výstavba majetkovo dotýka (majitelia pozemkov, budov), ale aj predstavitelia obcí (predávajú sa pozemky v lokalitách, kadiaľ má viesť diaľnica),
- zapojenie:
zaangažovanie osôb, spoločností, inštitúcií do procesu pripomienkovania (aspoň v určitej miere), zasielanie informácií, komunikácia.

„Sociálne investície“ sú pre bežných občanov (ale aj napr. pre podnikateľov či zástupcov samosprávy) neuchopiteľné – nepočítajú s nimi, nevedia si predstaviť, o čo by mohlo ísť, neočakávajú a nevyžadujú ich.

Stratégie užívateľov diaľnic – občanov/podnikateľov

- aktívna stratégia:
napr. organizovanie protestov, petícií alebo účasť na nich; platí len pre malú časť osôb, spravidla spomedzi tých, ktorých sa výstavba priamo negatívne dotýka,
- vyčkávacia stratégia:
uvidíme, ako to bude, čo to prinesie, a potom sa zariadime (ak budeme mať nižšie tržby v dôsledku nižšej návštevnosti, budeme nútení znížiť stav zamestnancov a náklady),
- pasívna stratégia až rezignácia:
diaľnice stavia štát, takže aj keby sme s niečím nesúhlasili, nič nezmôžeme – štát, keď treba, vykúpi, vyvlastní, urobí zákon, ktorý dovolí, aby si presadil svoje; petíciu sme podpísali, a aj tak napokon rozhodli v náš neprospech.



Následky

<následky alebo výsledky správania alebo interakcií>

Konanie, prípadne interakcie reagujúce na jav majú určité následky (Tabuľka č. 6.2.1.). Následky sa môžu objaviť aj v prípade, že ku konaniu alebo interakciám nedôjde.

Tabuľka č. 6.2.1.
Následky výstavby diaľnice

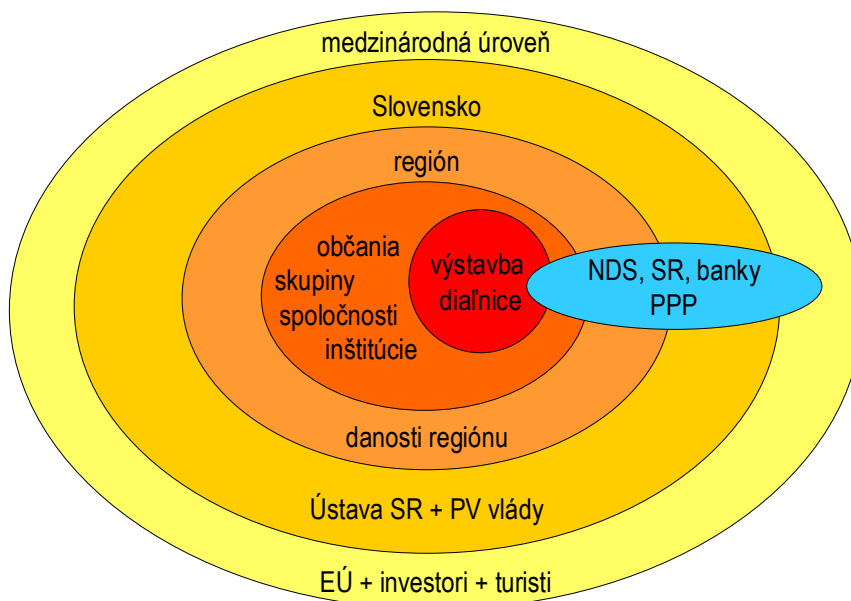
Oblasť	pozitívne	neutrálne	negatívne
doprava	(+)	➤ urýchlenie, ➤ zvýšenie bezpečnosti, ➤ zvýšenie kapacity ciest, ➤ odklon (tranzitnej) dopravy z obcí (z cesty č. I/18).	
	(0)	➤ zmena charakteru dopravných nehôd	
	(-)	➤ prerušenie, križovanie zaužívaných trás, „starých“ ciest	
životné prostredie	(+)	➤ zníženie emisií, hladiny hluku a prašnosti v intravilánoch obcí, ➤ rešpektovanie pripomienok v niektorých lokalitách a úprava trasy diaľnice, ➤ upravená krajina s obnovenou zeleňou popri diaľnici.	
	(0)		
	(-)	➤ zvýšenie zaťaženia v lokalitách, kadiaľ predtým nevedli cesty, ➤ narušenie biokoridorov živočíchov, ➤ narušenie, poškodenie lokalít európskeho významu, ➤ nepredvídateľné dopady na rastlinné spoločenstvá, ➤ narušenie „tváre“ krajiny.	
ekonomika	(+)	➤ stimulácia regionálnej ekonomiky v dôsledku prílivu investícií	
	(0)		
	(-)	➤ zhoršenie pozície prevádzok v úsekoch „starých“, odklonených ciest (zakopávací kompetencia -> príťažlivosť)	
pracovný trh	(+)	➤ vznik nových pracovných miest v dôsledku prílivu investícií; ➤ nové podnikateľské príležitosti; ➤ lepšie možnosti migrácie, dochádzania/odchádzania za prácou	
	(0)		
	(-)	➤ oslabenie klientely prevádzok pri starej ceste po odklone dopravy na diaľnicu -> znížovanie stavu zamestnancov	
sociálne dopady v obciach	(+)	➤ rozvoj obcí v dôsledku ekonomickej stimulácie ➤ zdroje na rozvoj rôznych oblastí života v obci	
	(0)		
	(-)	➤ ohrozenie vodných zdrojov; ➤ narušenie pokoja v obciach; ➤ nepredvídateľné dopady na komunity v obciach v dôsledku zmien v migrácii a sťahovaní osôb (z miest do satelitných obcí); ➤ urýchľovanie sťahovania ekonomicky aktívnych ľudí z obcí zo vzdialenejšej spádovej oblasti do miest -> starnutie obcí	
iné straty	(+)		
	(0)		
	(-)	➤ miesta s významom pre osoby alebo záujmové spolky	



Matica podmieňujúcich vplyvov

Podmieňujúce vplyvy výstavby možno usporiadať do matice (*Schéma č. 6.2.1.*): smerom von sú umiestnené podmieňujúce vplyvy, ktoré sú konaniu alebo interakciám najvzdialenejšie, pričom vnútorné kruhy predstavujú podmieňujúce vplyvy ktoré sú konaniu alebo interakciám najbližšie.

Schéma č. 6.2.1. Matica podmieňujúcich vplyvov



Špecifikáciu jednotlivých úrovní podmieňujúcich vplyvov uvádzame v *Tabuľke č. 6.2.2.*



Tabuľka 6.2.2.
Podmieňujúce vplyvy

Úroveň / subjekt	podmieňujúce vplyvy	následky
Medzinárodná úroveň		
EÚ	členstvo SR v EÚ	(+) vyrovňovanie úrovne infraštruktúry (+) napojenie na európsku sieť diaľnic
zahraniční investori	požiadavky, podmienky pri uzatváraní zmlúv	(+) prílev investícií (+) vznik pracovných miest v regiónoch
turisti	požiadavky na infraštruktúru a služby	(+) vyššia návštevnosť regiónov (+) rast povedomia o regiónoch a lokalitách
všeobecne	globálna finančná kríza	(-) zastavenie, spomalenie výstavby diaľnic
Slovensko		
Ústava SR	sociálne a ekologicky citlivý rozvoj ekonomiky	(+) EIA, (+) SIA
Programové vyhlásenie vlády	bod týkajúci sa výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií	(+) modernizácia infraštruktúry krajiny (+) lepšia prepojenosť regiónov (+) stimulácia národnej ekonomiky
obyvatelia		(+) lepší, rýchlejší, pohodlnejší, bezpečnejší tranzit cez regióny (-) vyššia cestná daň? cena diaľničnej nálepky? mýto?
Región		
	regionálne geografické a sídelné špecifiká: dopravné uzly, kopce, úžiny, polia, chránené oblasti, obývané územia a sídelné aglomerácie	(-) nutnosť nákladných riešení: tunely, mosty, obchvaty, (-) zásahy do chránených lokalít, prírodných spoločenstiev
	súčasná dopravná situácia	(+) výhodnejšia reorganizácia dopravy (+) lepšia prepojenosť lokalít (-) predimenzovanosť súčasných komunikácií
	regionálna ekonomika	(+) stimulácia ekonomiky (+)/(-) reštrukturalizácia ekonomiky (vznik/zánik prevádzok)
Organizácie a inštitúcie		
obce		(+)/(-) kvalita ŽP (+) zdroje financií (dane) (-) poškodenie zdrojov, napr. vody
inštitúcie odborné		
inštitúcie komerčné		
Jednotlivci, skupiny, lokálne inštitúcie		
obyvatelia	poloha domu, pozemku	(+)/(-) vlastníctvo (-) osobné straty citové (+)/(-) kvalita ŽP
podnikatelia	poloha prevádzky oblasť činnosti	(-) zníženie efektívnosti prevádzok pri starej ceste (+) nové príležitosti pri diaľnici (+)/(-) zmena, úpravy oblasti činnosti
záujmové združenia a spolky		(-) strata/zhoršenie kvality priestoru na realizáciu aktivít
Interakcie		
stavitel'	- (ne)informovanie, - vzájomná (ne)komunikácia,	(+) uľahčenie realizácie (+) riešenie pripomienok



občania, skupiny, inštitúcie	- kompenzácie, - technické riešenia	a problematických bodov (+) náhrada strát (-) komplikácie, prieťahy (-) predražovanie výstavby
občania, skupiny, inštitúcie staviteľ	- pripomienkovanie, - petície - rezignácia.	(+) spokojnosť, podpora (-) nespokojnosť, odpor
Jav – konanie – akčné procesy		
výstavba diaľnice		

6.3. Kvantitatívny výskum

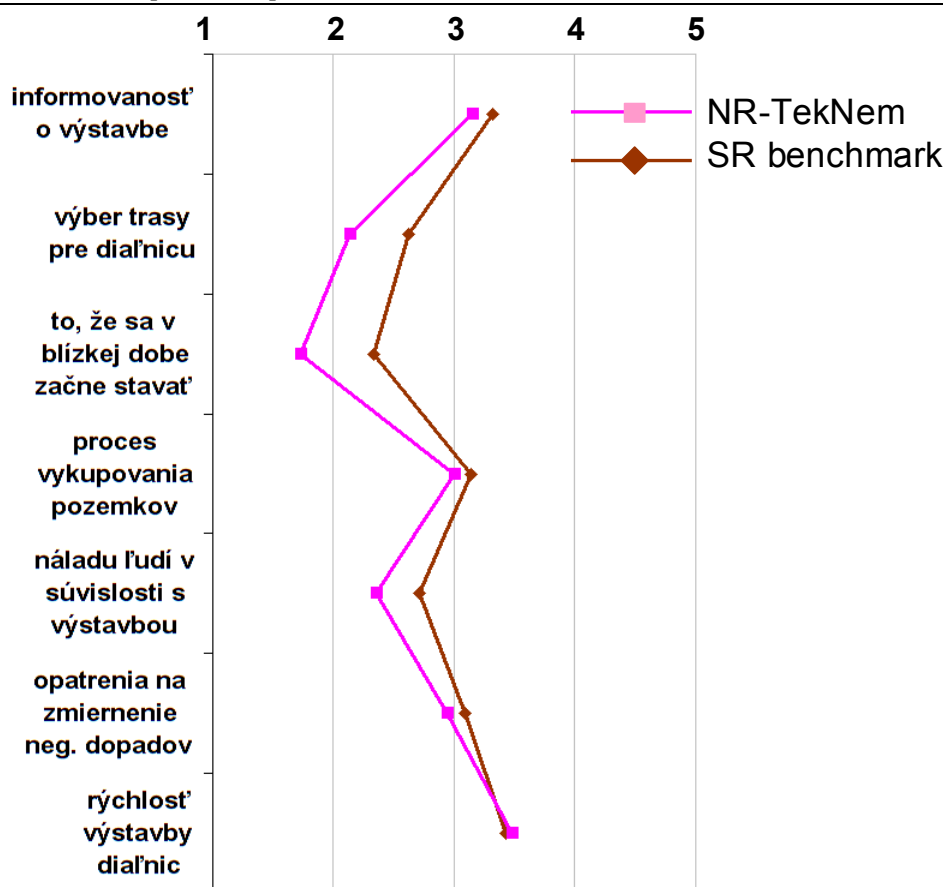
Jednotlivé oblasti výstavby rýchlostnej cesty hodnotia ľudia ako veľmi dobré až dobré, okrem informovanosti a rýchlosti výstavby (*Graf č. 6.3.1.*). Najlepšie hodnotenie získal fakt, že sa v blízkej dobe začne s výstavbou (priemerná známka 1,73). Najmenej spokojní sú ľudia s informovanosťou (priemerná známka 3,15) a s rýchlosťou výstavby (priemerná známka 3,48).

Prehľad hodnotených oblastí:

- spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je veľmi nízka,
- výber trasy prijali ľudia veľmi pozitívne, hodnotenie „výborne“ je dokonca nadpriemerné (negatívne hodnotenia sa objavovali v obciach Pohranice, Nitra – Janíkovce, Nitra – Klokočina),
- to, že sa začne s výstavbou diaľnice v blízkej dobe hodnotia ľudia najpozitívnejšie - viac ako polovica obyvateľov označila skoré začatie výstavby ako výborné,
- proces vykupovania pozemkov hodnotia ľudia o niečo častejšie ako dobrý, v porovnaní s celoslovenským benchmarkom,
- u ľudí z Nitry a okolia prevládajú skôr pozitívne nálady, takmer tretina ľudí hodnotí náladu ako veľmi dobrú a každý piaty dokonca ako výbornú,
- kompenzačné opatrenia sú vnímané skôr pozitívne ako negatívne, v porovnaní s celoslovenským benchmarkom sú negatívne hodnotenia mierne znížené.
- rýchlosť výstavby kopíruje celoslovenské postoje – rýchlosť výstavby je hodnotená relatívne negatívne.



**Graf č. 6.2.1.:
Hodnotenie výstavby**



Zmeny vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty

Ľudia očakávajú, že sa najviac zlepší dopravná situácia (Graf č. 6.3.2.) – zvýši sa plynulosť a bezpečnosť dopravy a tiež dostupnosť RZP. Pozitívne očakávania sa týkajú aj zlepšenia ekonomiky regiónu a vstupu zahraničných investorov.

Na druhej strane sa ľudia obávajú, že sa zhorší dopravná situácia v zmysle zvýšeného počtu dopravných nehôd a ich závažnosti. Ľudia ďalej vnímajú aj ohrozenie pre ochranu prírody.

Doprava

Výstavba rýchlostnej cesty bude mať podľa obyvateľov pozitívne dopady na dopravu – najmä na bezpečnosť, plynulosť a počet dopravných nehôd. Obavy sa najviac týkajú väčšej závažnosti dopravných nehôd.



Ekonomika a zamestnanosť

Napriek predpokladu ľudí, že vybudovanie rýchlostnej cesty bude mať pozitívny dopad na ekonomiku regiónu, obyvatelia tohto úseku neočakávajú výrazné zmeny v istotách zamestnania a podnikania oproti súčasnému stavu.

Dostupnosť úradov, zdravotníctva a vzdelávania

Dostupnosť úradov štátnej správy, vzdelávania a zdravotnej starostlivosti by mali ostať podľa očakávaní ľudí bez výraznej zmeny oproti súčasnému stavu. Predpokladané zlepšenia v dostupnosti sa týkajú skôr jednotlivých obcí (napr. Kolíňany, Tesárske Mlyňany, Zlaté Moravce).

Turistický ruch a podujatia

Turistický ruch ako taký by výstavbou rýchlostnej cesty nemal utrpieť, práve naopak. Ľudia predpokladajú, že zotrvá na súčasnej úrovni, v niektorých prípadoch panuje očakávanie, že sa zlepší. Čo sa týka počtu kultúrnych a športových podujatí, ľudia predpokladajú, že zostanú bez zmeny.

Životné prostredie a príroda

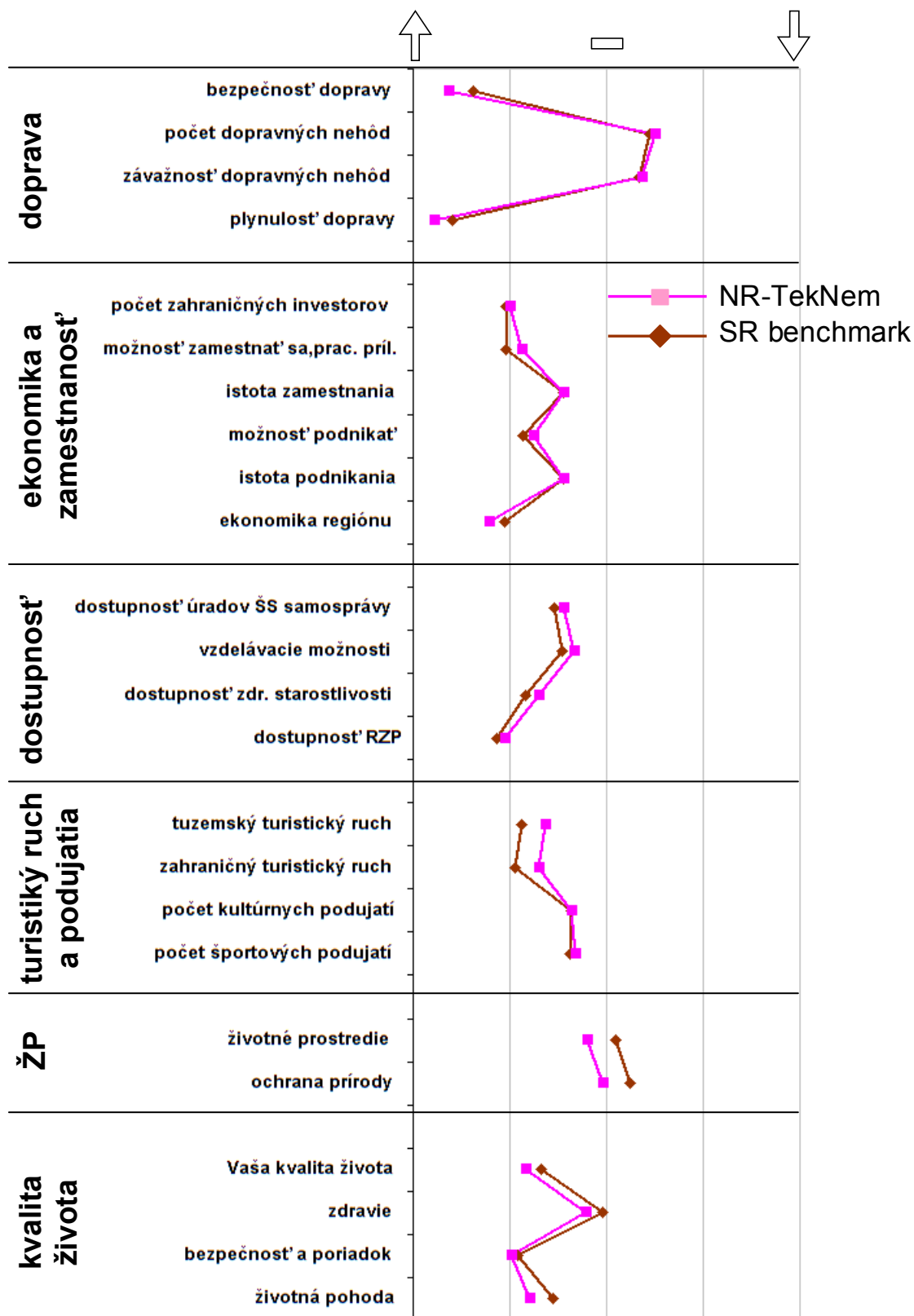
Výstavba rýchlostnej cesty bude mať na životné prostredie a prírodu aj pozitívny aj negatívny vplyv – v závislosti od polohy jednotlivých obcí vzhľadom na súčasné komunikácie a vzhľadom na trasu plánovanej diaľnice. Zlepšenie životného prostredia nadpriemerne očakávajú hlavne v Nitre, Kolíňanoch, Volkovciach, Nitrianskych Hrnčiarovciach, naopak, zhoršenia životného prostredia nadpriemerne predpokladajú v Pohraničiach, Nitrianskych Hrnčiarovciach a na Klokočine a Čermáni.

Kvalita života

Čo sa týka kvality života, zdravia a bezpečnosti, obyvatelia na tomto úseku neočakávajú zhoršenie. Predpokladajú, že súčasný stav sa zachová, prípadne sa situácia zlepší.



Graf č. 6.2.2.:
Zhrnutie predpokladaných zmien po výstavbe





Ohrozené skupiny obyvateľov

Čo sa týka osobných ohrození, značná časť obyvateľov nevníma žiadne ohrozenia pre seba a svojich najbližších.

Ľudia vo všeobecnosti predpokladajú, že vybudovanie rýchlostnej cesty bude mať značne negatívne dopady na pracovné podmienky ľudí žijúcich z pôdy, hlavne však na poľnohospodárov a lesníci, ktorí môžu podľa ľudí prísť kvôli výstavbe diaľnice o pôdu a bude im sťažený prístup na pozemky.

Ďalšou skupinou ohrozených obyvateľov sú majitelia a prevádzkovatelia motorestov, reštaurácií, hotelov a čerpacích staníc. Ohrozenie pre túto skupinu predstavuje úbytok zákazníkov vplyvom odklonenia hlavnej dopravnej tepny mimo tieto zariadenia, keďže ide najčastejšie o prevádzky umiestnené popri súčasných hlavných komunikáciách.

Na tomto úseku silno rezonujú obavy o historické pamätihodnosti, ktoré sa spájajú s archeologickými nálezmi pod trasou rýchlostnej cesty.



7. Odporúčania

7.1. Odporúčania

Revitalizácia obcí so zlou štruktúrou zamestnanosti a nevýhodným vekovým zložením obyvateľstva

V spádovej oblasti dochádza k migrácii osôb do miest v regióne, do iných krajských miest a aj do zahraničia. To spôsobuje „starnutie“ obyvateľstva. Rýchlostné cesty v tomto procese zohrajú úlohu katalyzátora, to znamená, že „starnutie“ obyvateľstva sa ešte zrýchli.

Cieľom revitalizačných programov je udržanie súčasného obyvateľstva v obci, prípadne motivovanie mestského obyvateľstva k tomu, aby sa prisťahovalo. Možné programy, ktoré bude potrebné v rámci opatrení dopracovať, by mali byť zamerané na podporu:

- vyčleňovania pozemkov pod priemyselné parky a výstavba priemyselných parkov,
- vyčleňovania nových stavebných pozemkov,
- výstavby domov, bytoviek, bytových jednotiek v rámci zástavby obcou s následným predajom/prenájom,
- vytvárania pracovných príležitostí obcou ako napríklad vytváranie prevádzok OZE (obnoviteľných zdrojov energie), založené na:
 - pestovaní, spracovaní a spaľovaní biomasy (štiepky),
 - princípe fotovoltackých elektrární,
 - výrobe bioplynu,
 - využívaní veternej energie a pod.,
- podnikania v oblasti biopotravín, cestovného ruchu a agroturistiky,
- rozvíjania sociálnych služieb v zariadeniach pre seniorov, ktoré by obslúžili širšiu spádovú oblasť a boli umiestnené v „prestarnutých“ obciach.

Informovanosť

Výskum ukázal, že komunikácia nie je dostatočná, je náhodná, neusmernená, tematicky „rozbitá“ a preto je verejná mienka rozporuplná. Časť obyvateľov, ktorá sa zaujíma, je dobre informovaná, časť nie je. Preto je potrebné pripraviť komunikačnú stratégiu a kampaň, ktorá by usmerňovala tok správ od kompetentných k občanovi cez médiá, ako aj cez priame kanály (informačné letáky o trase, technických riešeniach, kompenzáciách, plánovaní výstavby a pod.) a to pred a aj počas výstavby.



Úlohou je férovo informovať o výhodách a nevýhodách plynúcich s výstavby rýchlostnej cesty.

Preferovaná alternatíva

V preferovaných variantoch je špecifická situácia v Nitre. Ľudia odmietajú tunelové riešenie (severný obchvat mesta) z dôvodu „rozvrátania“ Zoboru a na základe obáv nevratných vplyvov rýchlostnej cesty na CHKO Ponitrie.

Problematická situácia je v Lehotě, kde v prípade južného obchvatu Nitry, hrozí obkolesenie obce rýchlostnými cestami.

Ľudia z mestskej časti Nitry – Čermáňa – požadujú posun križovatky s Cabajskou cestou až za mestský cintorín.

Ľudia z mestskej časti Nitry – Horných Krškán – sa obávajú rýchlostnej cesty, lebo zasiahne do ich obytnej zóny.

Opatrenia pred výstavbou – informačné procesy

Opatrenia pred výstavbou sa týkajú predovšetkým informovanosti. Tú treba občanom ponúknuť v dostatočnej frekvencii. Ľudia potrebujú vedieť nielen to, že prebehne nejaký proces (napríklad vyvlastňovanie), ale aj koncové zhodnotenie, teda to, ako proces dopadol. Okrem vyvlastňovania sa informačné procesy týkajú všetkých etáp prípravy a výstavby rýchlostnej cesty.

Jeden z najefektívnejších komunikačných kanálov na lokálnu úroveň a lokálne komunity sú starostovia obcí, ktorí sú dôveryhodní pre miestne komunity a majú ich dôveru. Neinformovanosť je základným zdrojom obáv.

Motivovanie občanov

Občania od rýchlostnej cesty očakávajú najmä zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky (v porovnaní s dnešnou „cestou smrti“), ako aj odľahčenie miestnych komunikácií (najmä plynulosť a zjednodušenie dopravy v Nitre). To všetkým (a zvlášť motoristom) prináša bezprostredný úžitok (zrýchlenie a zjednodušenie dopravy, zlepšenie ovzdušia, menej hluku).

Z hodnotenia vyplýva, že v súčasnosti je najhoršia informovanosť a rýchlosť výstavby.

Voda, pôda a životné prostredie

Otázky súvisiace so životným prostredím sa týkali CHKO Ponitrie a aj poľovných revírov v okolí Nitry (Hostová, Čeladice). Pre poľnohospodárov a roľníkov boli predovšetkým o tom, že rýchlostná cesta im sťažuje prístup na polia a do lesov. Súčasne dôjde k narušeniu biokoridorov pre zvieratá. V týchto otázkach bude



potrebné eliminovať obavy poukazovaním na konkrétne riešenia, ktoré sú navrhnuté (prípadne boli zrealizované) v danej oblasti.

Otázky súvisiace s vodou a prameňmi sa objavovali v Lehotě, kde majú negatívnu skúsenosť s vplyvom výstavby súčasnej rýchlostnej cesty. Týka sa jedného vyschnutého prameňa a spodnej vody. Obávajú sa, že by im mohol vyschnúť aj druhý prameň.

Ohrozené skupiny

Medzi ohrozené skupiny patria zamestnanci a podnikatelia, ktorí pracujú v sektore služieb pre motoristov (benzínové čerpadlá, reštaurácie, obchody, motoresty, penzióny, hotely a pod.). Presunom dopravy na rýchlostnú cestu sa zníži prílev potenciálnych zákazníkov, znížia sa tržby a tým sa ohrozia pracovné miesta. Bude potrebné vytvoriť program kompenzácie (ponúknuť podnikateľom prednostný výber pri obsadzovaní nových prevádzok bezprostredne pri diaľnici).

Súčasne bude potrebné lepšie spropagovať pamiatky a turistické atrakcie, ako aj vyznačiť prístupové cesty k nim.

Ohrození výstavbou sa cítia obyvatelia Lehoty (obkolesenie a odrezanie od sveta). Ohrození sa cítia aj obyvatelia mestských častí Nitry Čermáň a Horné Krškany, ktorým rýchlostná cesta naruší intimitu pôvodného prostredia a obávajú sa zvýšenej hlučnosti a prašnosti.

Počas výstavby

Organizácia dopravy

Počas výstavby sa zahustí už aj tak hustá doprava. Po komunikáciach budú jazdiť ťažké mechanizmy a nákladné autá obsluhujúce stavbu. Obavy z komplikácií v doprave sú pomerne silné. Tu bude potrebné nasadiť kampaň zameranú na dve cieľové skupiny:

- obyvatelia dotknutých obcí a
- prechádzajúci šoféri

s cieľom apelovať na trpezlivosť.

Monitoring postojov, diskurzu

Občania a dokonca ani starostovia obcí nedomýšľajú okolnosti, ktoré môžu ovplyvniť obec počas výstavby diaľnice. Preto bude potrebné priebežne monitorovať verejnú mienku, spolupracovať so starostami – informovať ich o rôznych situáciách v okolitých obciach a o prípadných opatreniach formou interaktívneho workshopu s cieľom výmeny informácií a skúseností.

Súčasne bude potrebné monitorovať médiá a operatívne reagovať na podnety. Pôjde najmä o spresňovanie a dopĺňanie zverejnených informácií.



Verejný poriadok

Počas výstavby hrozí zvýšenie neporiadku, hluku, otrasov a prašnosti. Tieto obavy bude potrebné eliminovať priebežným udržiavaním verejného poriadku, prípadne pozastavením stavby počas významných sviatkov v blízkosti obytných zón.

Po výstavbe

Hlučnosť a prašnosť v obytných zónach

Po sprevádzkovaní diaľnice bude potrebné zmonitorovať dopady hlučnosti a prašnosti na obyvateľov blízkych obytných zón. V prípade prekročenia dovolených limitov, bude potrebné zabezpečiť technické riešenia vedúce k uspokojeniu občanov. V rámci osobných diskusií si odovzdávajú správy o protihlukových bariérach, ktoré boli zamietnuté z dôvodu väčšej vzdialenosti (Nitra-Čermáň, Nitra-Horné Krškany, Hostová).

Monitoring postojov, diskurzu

Občania a dokonca ani starostovia obcí nedomýšľajú okolnosti, ktoré môžu ovplyvniť obec po výstavbe diaľnice. Preto bude potrebné v období troch mesiacov po sprevádzkovaní rýchlostnej cesty zmonitorovať verejnú mienku, ako aj podnikateľské prostredie a pri eliminácii vzniknutých problémov spolupracovať so starostami obcí.

Zmena charakteru nehôd

Po sprevádzkovaní diaľnice bude potrebné zmeniť a preškoliť záchranný a zdravotný systém (profesionálov aj dobrovoľníkov), lebo ľudia očakávajú, že namiesto viacerých menších nehôd, hrozí potenciálne riziko veľkých – reťazových – havárií.