

Projekt SIA

pre diaľničné úseky v režime PPP

Súhrnná správa

Úsek R1: severný obchvat Banskej Bystrice



MINISTERSTVO DOPRAVY,
PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

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

DECEMBER 2008



V regióne Banská Bystrica v úseku:

- severný obchvat mesta Banská Bystrica



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	14
2.3. Základný popis oblasti	15
2.4. Vývoj počtu obyvateľov	16
2.5. Vekové zloženie obyvateľstva	18
2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva	23
2.7. Nezamestnanosť	24
2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku	24
2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou	
2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľia	26
2.10.1. Akciové spoločnosti	28
2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným	28
2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v Obchodnom registri	29
2.10.4. Fyzické osoby zapísané v Obchodnom registri	30
2.10.5. Osoby so slobodným povoláním	31
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci	32
3. Kvalitatívny výskum v širšej spádovej oblasti	34
3.1. Prínos pre dopravu	36
3.1.1. Bezpečnosť dopravy	37
3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora	39
3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd	42
3.3. Životné prostredie	42
3.4. Príroda vs. človek	44
3.5. Dotknuté miesta	45
3.5.1. Miesta s osobným významom	46
3.5.2. Miesta s kultúrno-historickým významom	46
3.5.3. Miesta s prírodným významom	47
3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom	47
3.6. Ekonomika a hospodárstvo	48
3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti	48
3.6.2. Cestovný ruch	51
3.7. Pôda a poľnohospodárstvo	53
3.8. Voda a vodné hospodárstvo	54
3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia	55
3.9.1. Kompenzácie	55
3.9.2. Technické riešenia	56
3.10. Informovanosť, verejný diskurz	57
3.11. Stratégie správania občanov	58



3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny	59
3.13. Lokálne pohľady – špecifiká	60
4. Diskurz	68
4.1. Monitoring článkov	68
4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte	68
4.1.2. Diskurz v regionálnom kontexte	70
4.2. Monitoring diskusií	70
4.3. Monitoring petícií	71
5. Kvantitatívny výskum	72
5.1. Celkový postoj k výstavbe	72
5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice	73
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice	79
5.4. Obavy ľudí počas výstavby	100
5.5. Ohrozenia	102
5.6. Dochádzanie obyvateľov za prácou/školou	107
6. Zhrnutie výsledkov	109
6.1. Územná analýza	109
6.2. Kvalitatívny výskum	111
6.3. Kvantitatívny výskum	116
7. Odporúčania	121
7.1. Odporúčania	121

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 budúca 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 (zobierané 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 zahrňala všetky dotknuté skupiny a aby bola reprezentatívna na región, alebo na relevantnú skupinu dotknutých osôb.

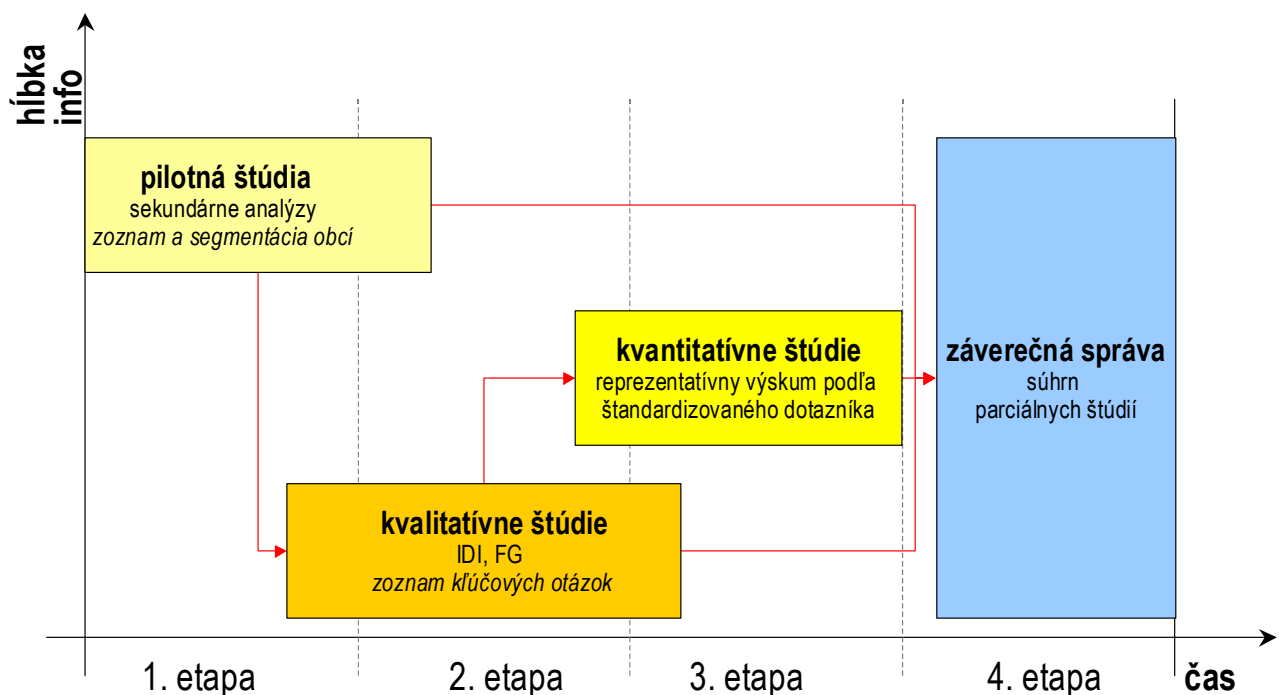
Z akých dát sa SIA skladá?

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

Podľa pohlavia bolo plánované zloženie skupín:

- 4 ženy,
- 4 muži.

Tabuľka č. 1.4.1.:

Účastníci skupinovej diskusie v Banskej Bystrici

meno	vek	zamestnanie
Júlia	62 rokov	dôchodkyňa, zdravotníctvo
Dušan	57 rokov	živnostník
Samo	20 rokov	študent SŠ
Mariana	36 rokov	MD (telekomunikácie)
Rado	32 rokov	zdravotníctvo
Edita	23 rokov	študent VŠ (hudba)
Vašek	63 rokov	ekonóm

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

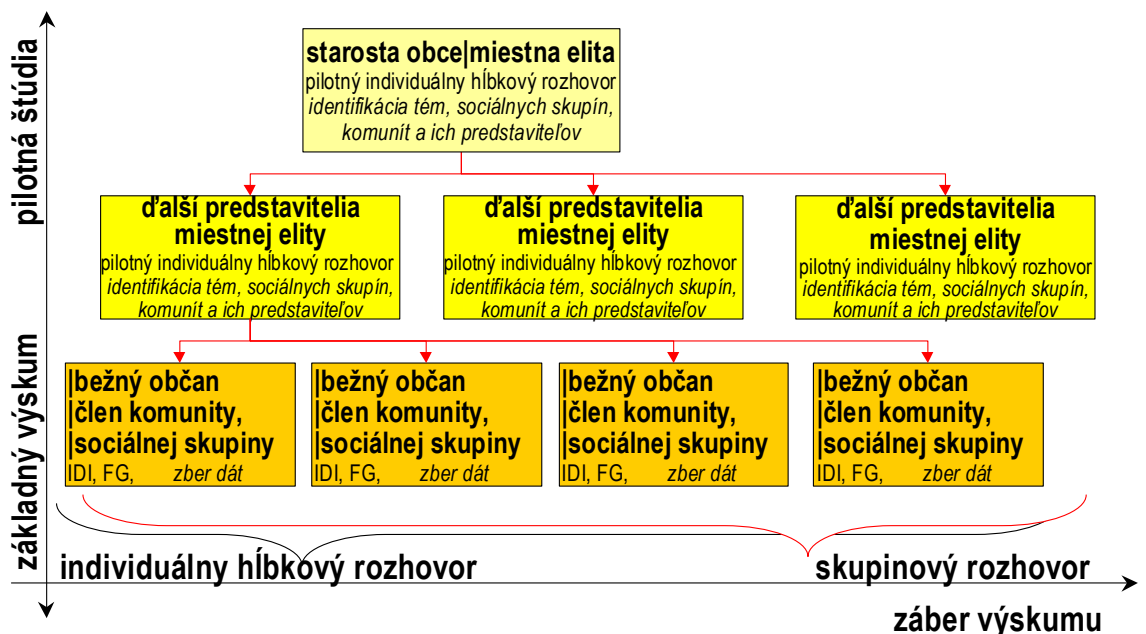
Základnou kvalitatívnou metódou bol individuálny hĺbkový rozhovor (In Depth Interview) na základe scenára diskusie. Rozhovory mali rôznu dĺžku, podľa priestoru, ktorý respondenti potrebovali na vyjadrenie postojov, tvrdení a výrokov. Spravidla sa dĺžka rozhovorov pohybovala v intervale 10-20 minút. Moderátormi 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 21 platných individuálnych hĺbkových 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 severného obchvatu Banskej Bystrice. Rýchlostná cesta R1 je súčasťou rýchlostnej cesty R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica. Časť v úseku obchvatu je navrhovaná v dvoch variantoch. Oba varianty začínajú križovatkou s cestou I/59. Odbočením východným smerom sa dostávajú do súbehu so železničnou traťou Banská Bystrica – Diviaky.

1. variant:

križuje cestu I/66 a železničnú trať nad tunelom. V pokračovaní sa dostáva do tesného súbehu so železničnou traťou a je vedený pod vodojemom.

2. variant:

križuje cestu I/66 nad Rudlovskou cestou. Po vykrižovaní trate je vedený nad vodojemom a pri rozvodni sa napája na 1. variant.

Po koniec úseku je trasa oboch variantov spoločná.

Hlavným cieľom je vybudovanie kapacitnej štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie a má zvýšiť bezpečnosť obyvateľstva, zlepšiť dopravné pomery a skvalitniť životné prostredie v intraviláne Banskej Bystrice.

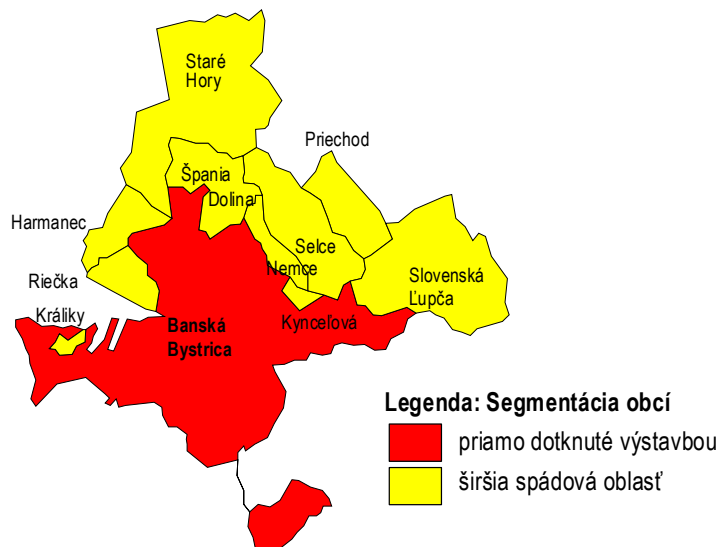
2.2. Segmentácia obcí

Z hľadiska SIA bolo územie rozšírené na celú spádovú oblasť, v ktorej sa môžu prejaviť vplyvy. Obce v oblasti cesty R1 v úseku severného obchvatu Banskej Bystrice sú rozdelené do 2 kategórií (*Mapa č. 2.2.1.*):

1. Dotknuté obce
 - priamo v ich katastrálnom území je naplánovaná trasa cesty R1.
2. Obce v širšej spádovej oblasti
 - sú mimo od plánovanej trasy rýchlostnej cesty, neležia v jej bezprostrednej blízkosti, ale dopady výstavby sa môžu prejaviť 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
Banská Bystrica	80 466	Banská Bystrica	Banskobystrický

Tabuľka č. 2.2.2.: Zoznam obcí v širšej spádovej oblasti

obec v širšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Harmanec	895	Banská Bystrica	Banskobystrický
Králiky	604	Banská Bystrica	Banskobystrický
Kynceľová	387	Banská Bystrica	Banskobystrický
Nemce	1 137	Banská Bystrica	Banskobystrický
Priechod	932	Banská Bystrica	Banskobystrický
Riečka	656	Banská Bystrica	Banskobystrický
Selce	2 107	Banská Bystrica	Banskobystrický
Slovenská Ľupča	3 163	Banská Bystrica	Banskobystrický
Špania Dolina	184	Banská Bystrica	Banskobystrický
Staré Hory	527	Banská Bystrica	Banskobystrický

2.3. Základný popis oblasti

Centrom regiónu je krajské mesto Banská Bystrica. Celá spádová oblasť je tvorená pásom obcí na severnej hranici mesta. Popisná charakteristika obcí je uvedená v prílohe 2.1. Charakteristika obcí.

Celkovo je v spádovej oblasti 11 obcí s celkovým počtom 91.058 obyvateľov (*Tabuľka č. 2.3.1.*). V celej oblasti odchádza za prácou 8,0% zo všetkých obyvateľov, čo celkovo predstavuje 7.446 obyvateľov. V dotknutom území dochádza za prácou veľmi nízky podiel obyvateľov (5,9%). Podiel odchádzajúcich za prácou je vyšší



v širšej spádovej oblasti (25,6%) a týka malého počtu ľudí (2.577). Dôvodom umiestnenia rýchlostnej cesty v lokalite je zlepšenie životných podmienok v intraviláne mesta Banská Bystrica, ako aj spojenie s hlavným mestom SR Bratislavou. Cesta sa začleňuje do národnej a medzinárodnej dopravy.

Tabuľka č. 2.3.1.:
Súhrnná tabuľka demografických údajov

parameter	spolu	dotknuté obce	spádová oblasť
			širšia
počet obcí	11	1	10
počet obyvateľov	91.058	80.466	10.592
počet domácností*	36.333	32.554	3.779
ekonomicky aktívni*	52.633	44.363	8.270
odchádzajúci za prácou*	7.446	4.869	2.577
% podiel odchádzajúcich*	8,0%	5,9%	25,6%
% podiel ekonomicky aktívnych*	56,5%	53,4%	82,1%

* 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:

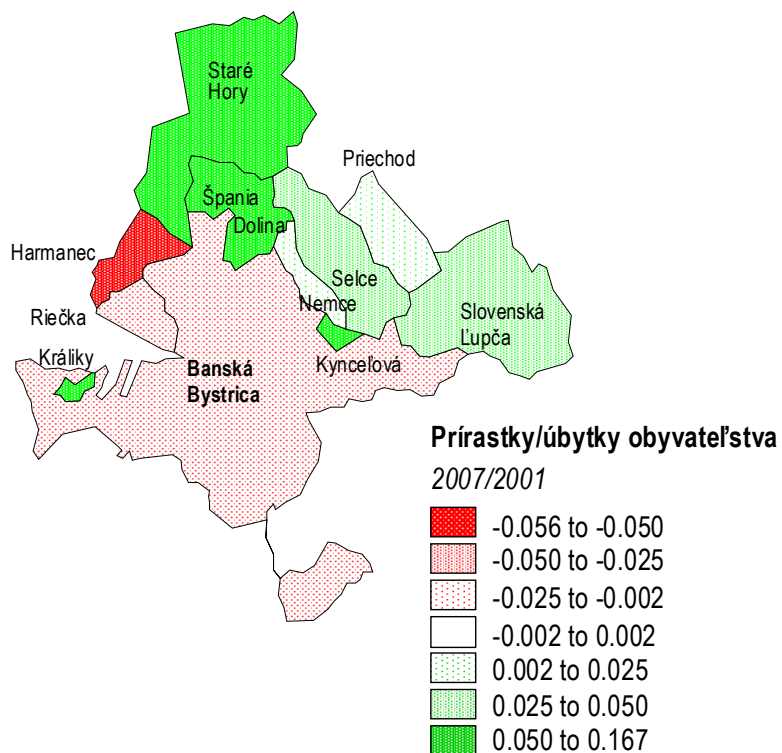
- dotknutom území: Banská Bystrica (-3,1%),
- širšej spádovej oblasti: Harmanec (-5,6%), Riečka (-3,8%).

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:

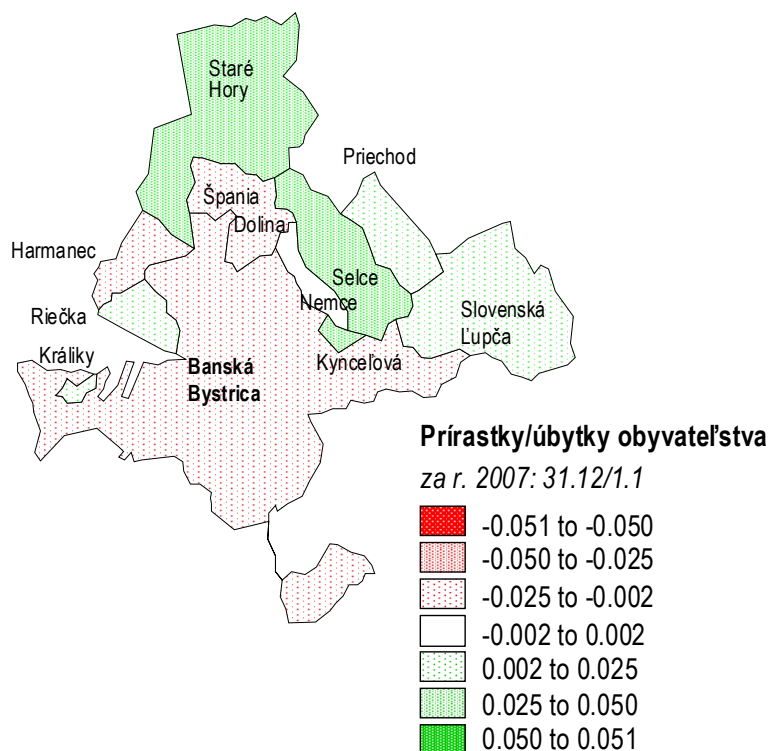
- v dotknutom území: Banská Bystrica (-0,3%),
- v širšej spádovej oblasti: Harmanec (-2,2%), Špania Dolina (-1,6%).



**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: -,
- širšej spádovej oblasti: Kynceľová (15,9%), Staré Hory (14,8%), Králiky (14,4%), Špania Dolina (8,9).

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: -,
- v širšej spádovej oblasti: Staré Hory (3,5%), Selce (2,8%), Kynceľová (2,7%), Králiky (2,2)

Tabuľka č. 2.4.1.:

Vývoj počtu obyvateľov v dotknutých obciach

obec dotknutá	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Banská Bystrica	83 056	80 466	-264

Tabuľka č. 2.4.2.:

Vývoj počtu obyvateľov v obciach zo širšej spádovej oblasti

obec v širšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Harmanec	948	895	-20
Králiky	528	604	13
Kynceľová	334	387	10
Nemce	1 120	1 137	-2
Priečhod	910	932	6
Riečka	567	656	11
Selce	2 010	2 107	58
Slovenská Ľupča	3 032	3 163	28
Staré Hory	459	527	18
Špania Dolina	169	184	-3

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 101,2 na úroveň 61,9 (pokles o 39,3 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 (o 16,2 bodu).



Všetky obce (spolu 11) v spádovej oblasti majú nepriaznivú vekovú štruktúru. 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: Banská Bystrica (60,9),
- v širšej spádovej oblasti: Špania Dolina (61,1), Staré Hory (63,0), Priechod (64,1), Kynceľová (65,5) a ďalšie.

Ani jedna obec v spádovej oblasti nemá priaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva. Iba 1 obec má index starnutia nadpriemerný voči priemeru Slovenska (*Mapa č. 2.5.1. – 2.5.2.; 2.5.3. – 2.5.4.*).

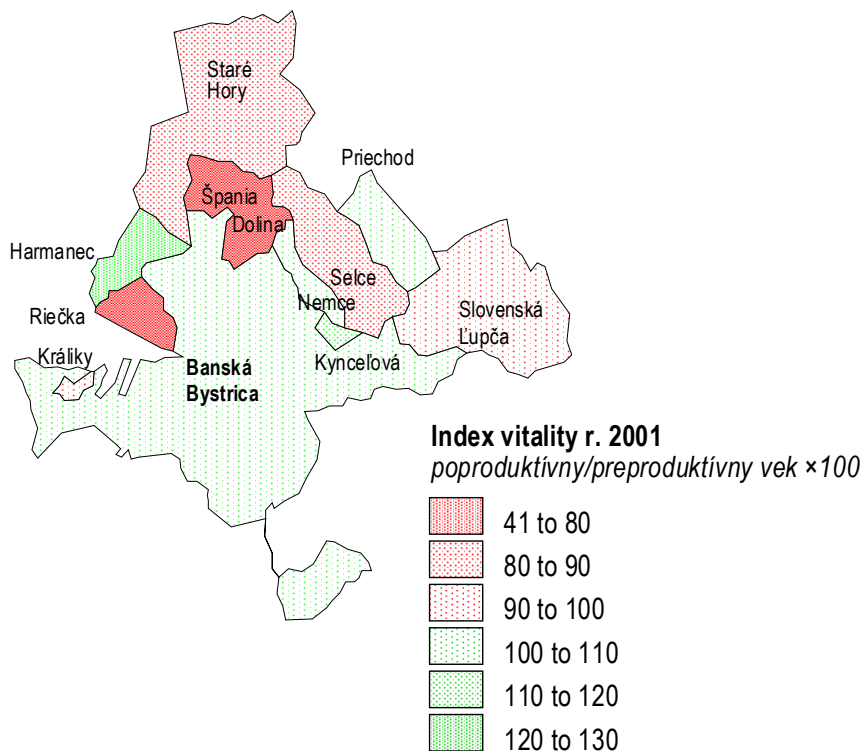
Banská Bystrica stráca obyvateľov aj na úkor okolitých obcí. Najviac prisťahovaných bolo v roku 2007 v obciach:

- v spádovej oblasti: Banská Bystrica (1030 osôb), Selce (83 osôb), Slovenská Ľupča (69 osôb), Nemce (35 osôb).

Najviac vystáňovaných bolo v roku 2007 v obciach:

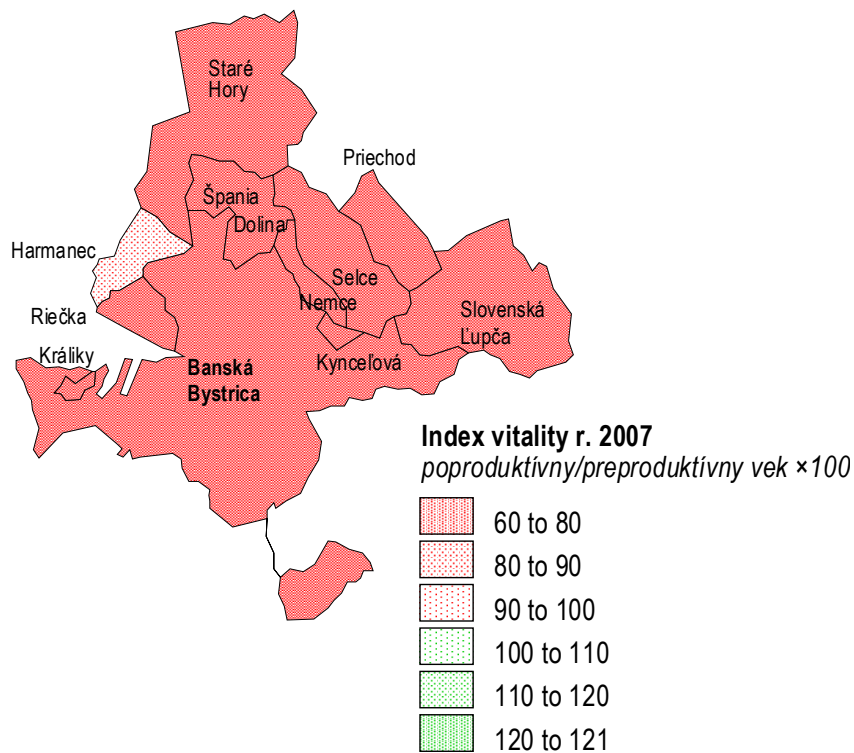
- v spádovej oblasti: Banská Bystrica (1356 osôb), Slovenská Ľupča (52 osôb), Nemce (38 osôb), Harmanec (35 osôb).

Mapa č. 2.5.1.: Index vitality v roku 2001

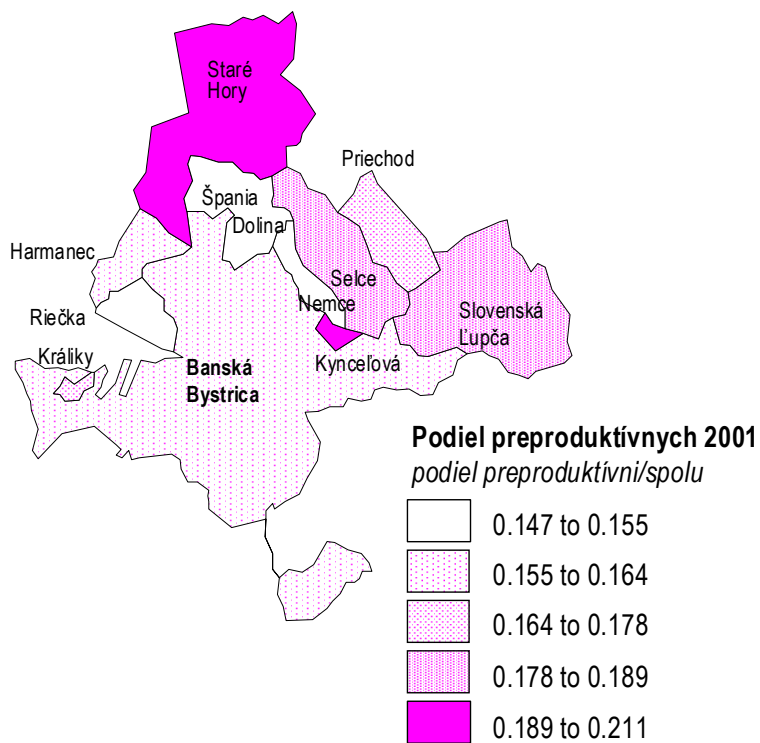




Mapa č. 2.5.2.: Index vitality v roku 2007

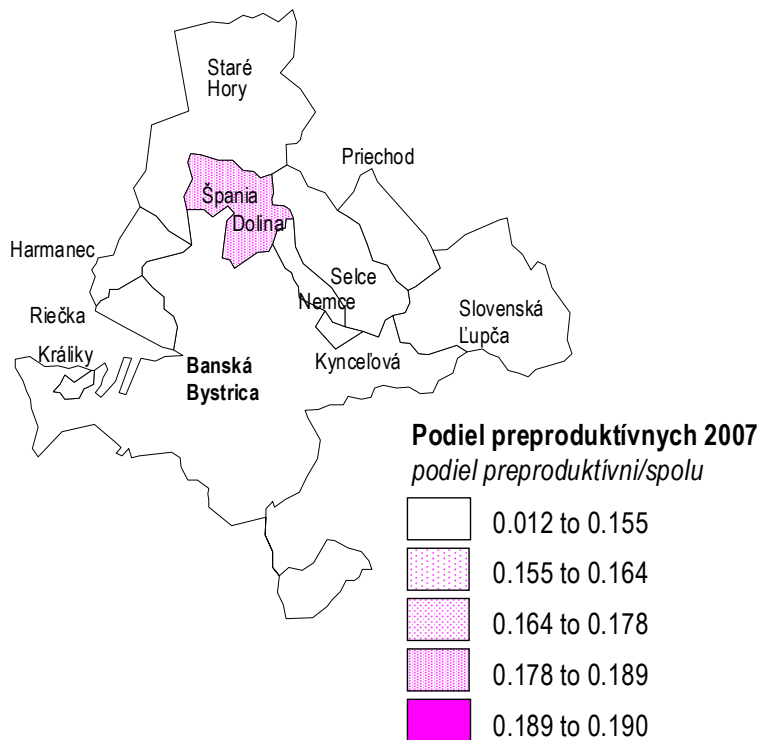


Mapa č. 2.5.3.: Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2001

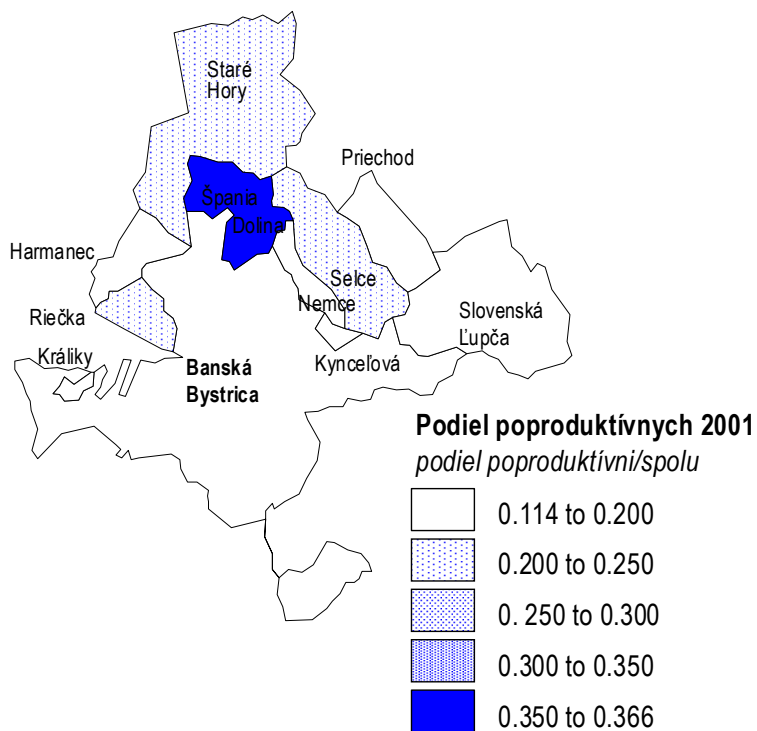




Mapa č. 2.5.4.: Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2007

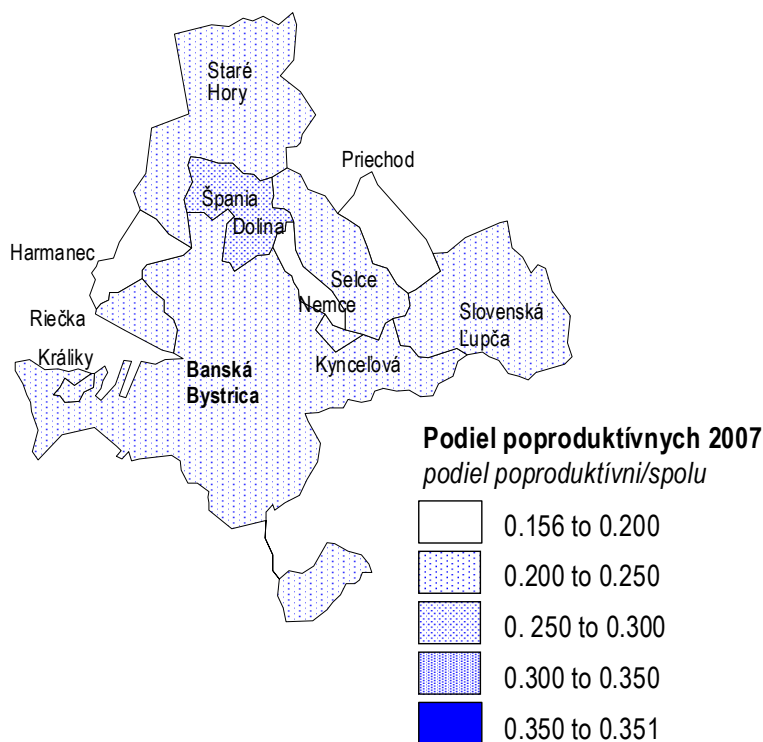


Mapa č. 2.5.5.: Podiel osôb v poproduktívnom veku v roku 2001





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
Banská Bystrica	16,0%	20,3%	16,4%	12,3%	102,2	60,9

Tabuľka č. 2.5.2.: Veková štruktúra obyvateľstva v obciach zo širšej spádovej oblasti

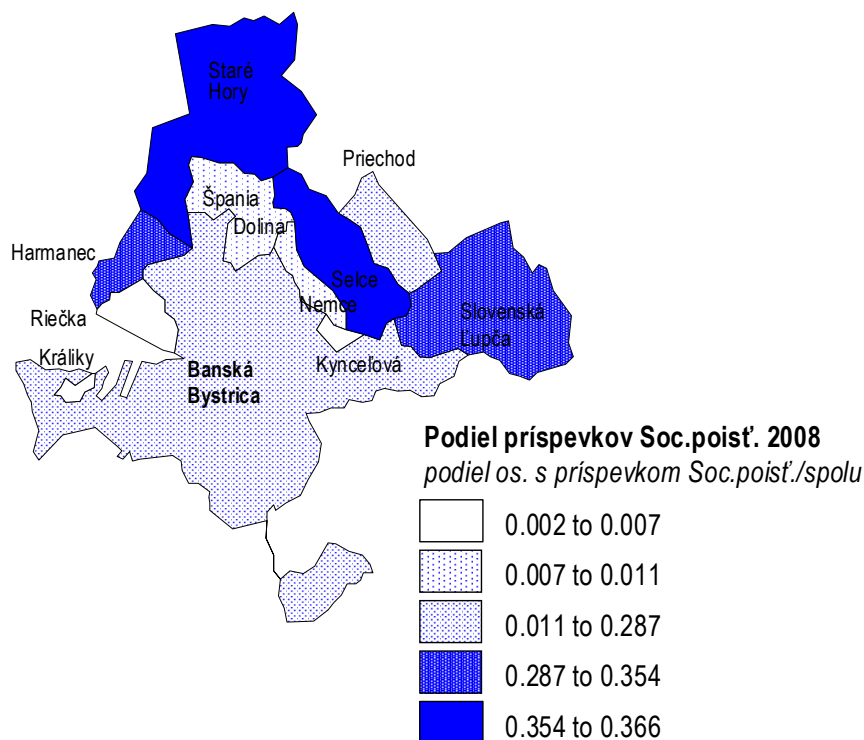
obec v širšej SO	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod)×100	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Harmanec	11,5%	15,6%	15,5%	13,0%	134,9	82,9
Králiky	18,2%	21,0%	16,5%	15,1%	90,6	71,7
Kynceľová	17,1%	21,7%	20,1%	14,2%	117,5	65,5
Nemce	13,8%	17,6%	15,1%	12,5%	109,7	71,0
Priechod	17,0%	19,7%	17,3%	12,7%	101,3	64,1
Riečka	20,6%	21,3%	15,2%	14,8%	73,5	69,3
Selce	20,4%	22,0%	17,9%	15,1%	87,3	68,8
Slovenská Ľupča	19,1%	20,8%	18,0%	14,9%	94,3	71,6
Staré Hory	22,0%	20,5%	19,0%	12,9%	86,1	63,0
Špania Dolina	35,5%	29,3%	14,8%	17,9%	41,7	61,1



2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva

Podiel poberateľov príspevkov (starobné dôchodky, invalidné dôchodky, materské a rodičovské príspevky) od Sociálnej poisťovne sa v rámci spádovej oblasti koncentruje severne od Banskej Bystrice (Mapa č. 2.6.1.). Mapa ukazuje závislosť od sociálnej siete štátu.

Mapa č. 2.6.1.:
Podiel osôb poberajúcich príspevky od Sociálnej poisťovne v roku 2008 – závislosť na sociálnej sieti



Najviac poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Banská Bystrica (23,9%),
- v širšej spádovej oblasti: Selce a Staré Hory (35,5%), Slovenská Ľupča (30,4%), Hamanec (28,7%).

Najmenej poberateľov príspevkov je v obciach:

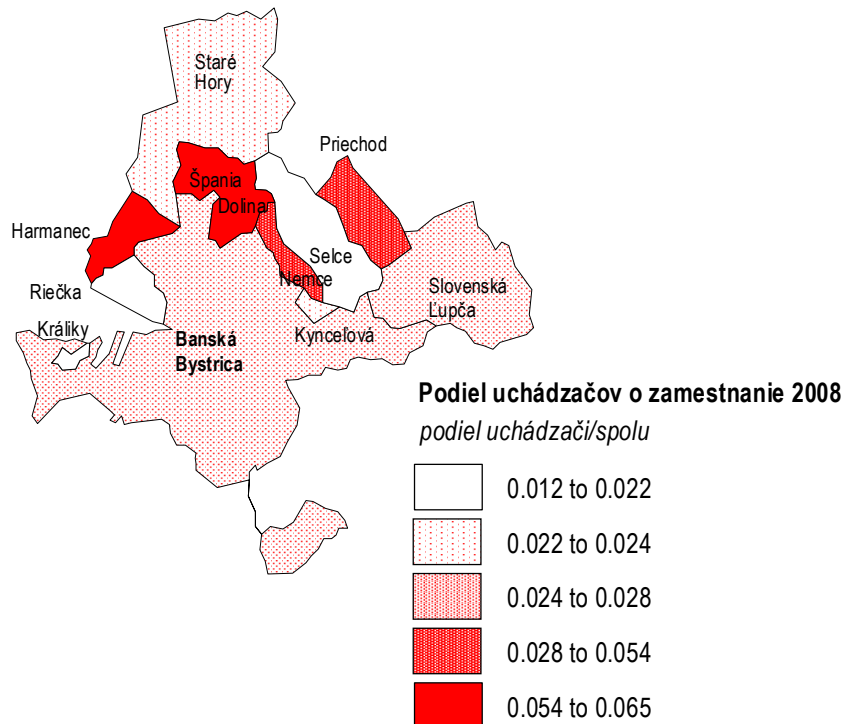
- v dotknutom území: -,
- v širšej spádovej oblasti: Kynceľová (0,3%), Riečka (0,5%), Králiky a Nemce (obe po 0,7%), Špania Dolina (1,1%) a Priechod (1,2%).



2.7. Nezamestnanosť

Najväčší podiel uchádzačov o zamestnanie sa koncentruje severne od Banskej Bystrice (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: - ,
- v širšej spádovej oblasti: Harmanec (5,6%), Špania Dolina (5,4%).

Najmenej uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Banská Bystrica (2,4%),
- v širšej spádovej oblasti: Selce (1,3%), Riečka (1,8%), Králiky (2,2%), Staré Hory a Kynceľová (po 2,3%), Slovenská Ľupča (2,5%), Nemce (2,8%), Priechod (2,9%).

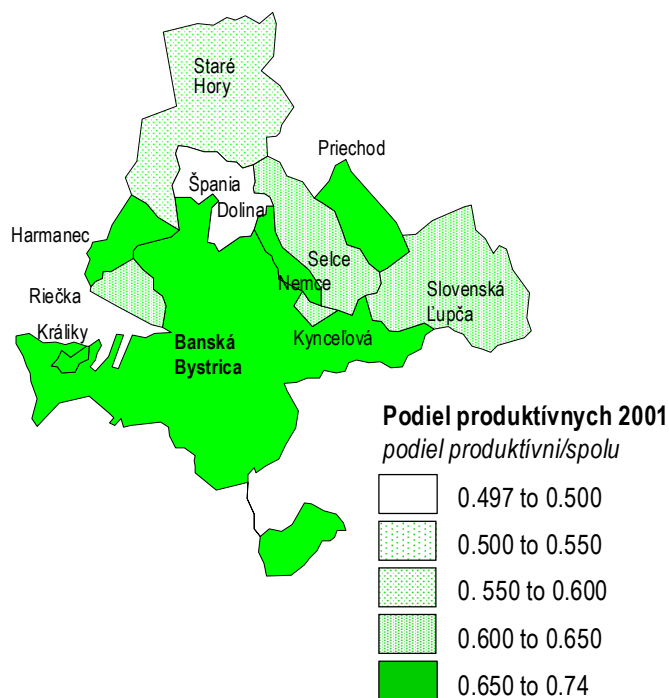
2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku

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.

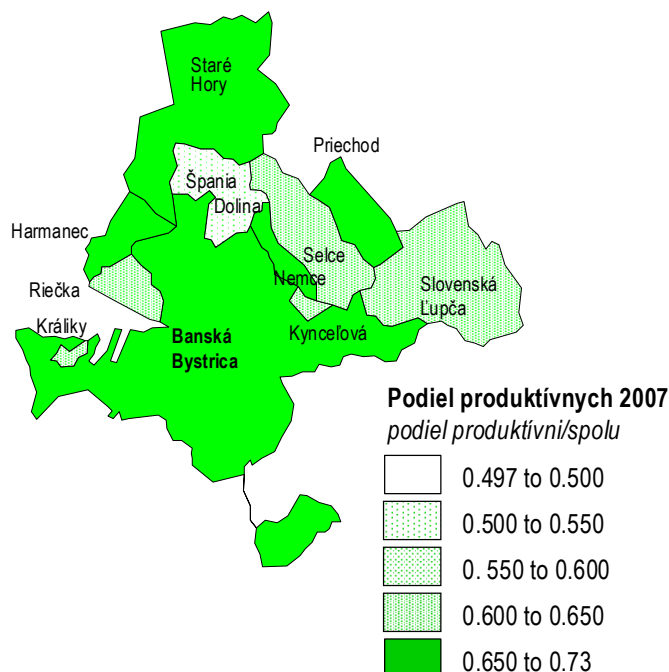


Celkový vývoj rastu podielu osôb v spádovej oblasti rýchlostnej cesty R1 len potvrdzuje celoslovenský dlhodobý trend starnutia obyvateľstva. S výnimkou jednej obce Špania Dolina (spolu 10 obcí) v spádovej oblasti majú podiel obyvateľstva v ekonomicky produktívnom veku nad 62% (Mapa č. 2.8.2.). V roku 2001 (Mapa č. 2.8.1) bola spodná hranica podielu bez obce Špania Dolina o 7 percentuálnych bodov nižšia (začínala na úrovni 59%).

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



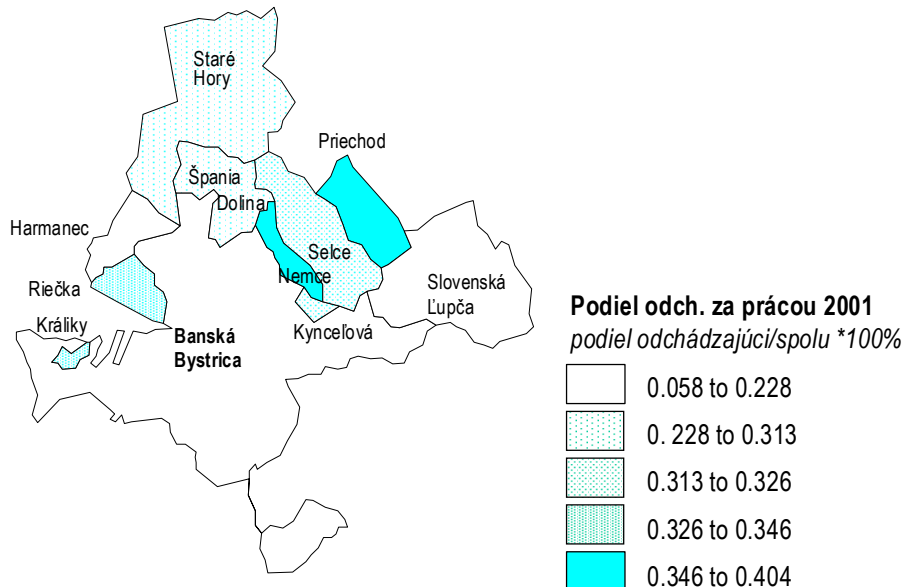


2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou

V spádovej oblasti je krajské mesto Banská Bystrica, preto je v jej okolí zvýšená odchádzka za prácou (Mapa č. 2.9.1.).

Mapa č. 2.9.1.:

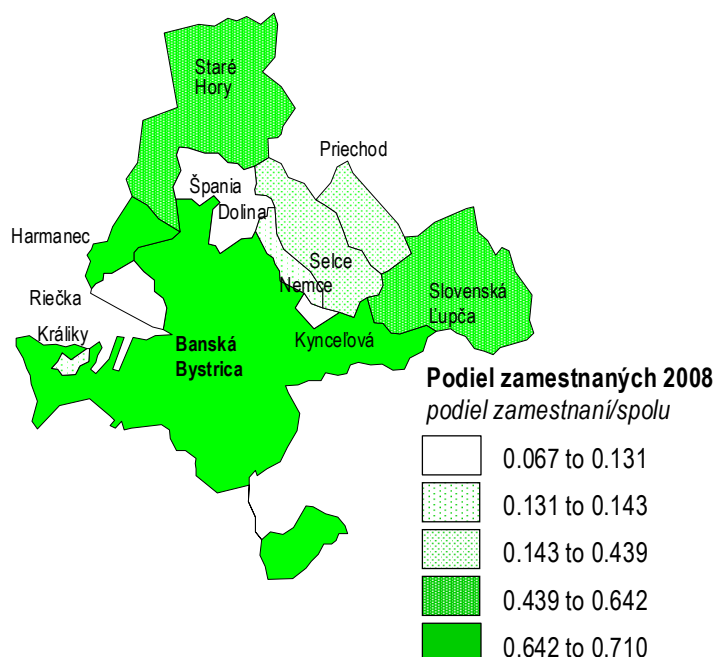
Podiel osôb odchádzajúcich za prácou v roku 2001



2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľa

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 (Mapa č. 2.10.).

Mapa č. 2.10.: Podiel zamestnaných v roku 2008





Najväčší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Banská Bystrica (70,0%),
- v širšej spádovej oblasti: Harmanec (64,2%), Staré Hory (52,9%), Slovenská Ľupča (43,9%), Selce (20,1%).

Najmenší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: -,
- v širšej spádovej oblasti: Kynceľová (6,7%), Špania Dolina (9,8%), Riečka (12,0%), Nemce (13,1%), Králiky (13,6%), Priechod (14,4%).

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

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 roľník zapísaný v OR.

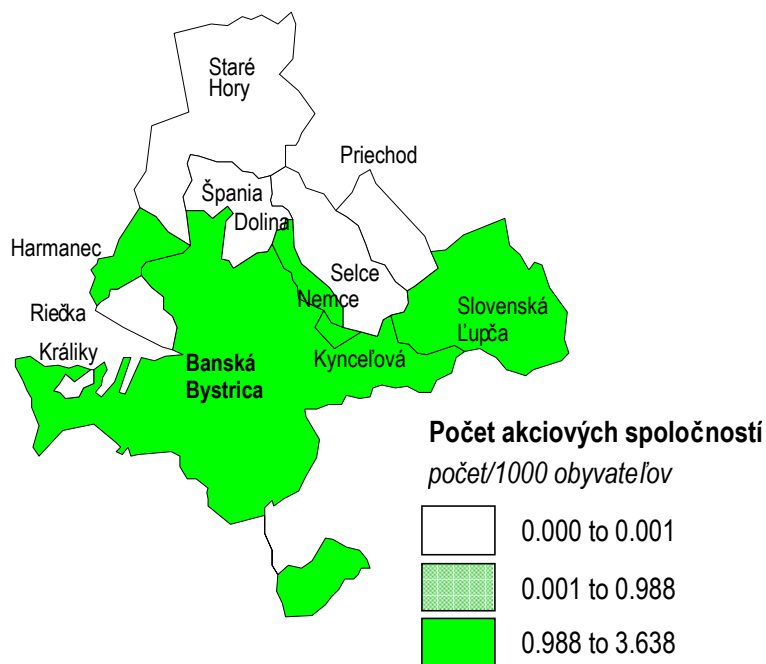
Informácie a údaje boli čerpané z Registra organizácií SR, z verzie dát 12/2008 s celkovým počtom záznamov o 703.829 subjektoch a osobách.

2.10.1. Akciové spoločnosti

Zamestnávateľia – akciové spoločnosti – sú v spádovej oblasti rozmiestnené prevažne na osi východ – západ, od Harmanca cez Banskú Bystricu po Slovenskú Ľupču (*Mapa č. 2.10.1.*). Celkovo je v spádovej oblasti 236 akciových spoločností.

Najviac akciových spoločností na 1000 obyvateľov pripadá na obce Slovenská Ľupča (3,9), Banská Bystrica (2,7), Kynceľová (2,6), Harmanec (2,2) a Nemce (1,8). V 6 obciach nie je ani jedna akciová spoločnosť.

Mapa č. 2.10.1.:
Počet a.s. pripadajúcich na 1000 obyvateľov v roku 2008



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.2

2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným

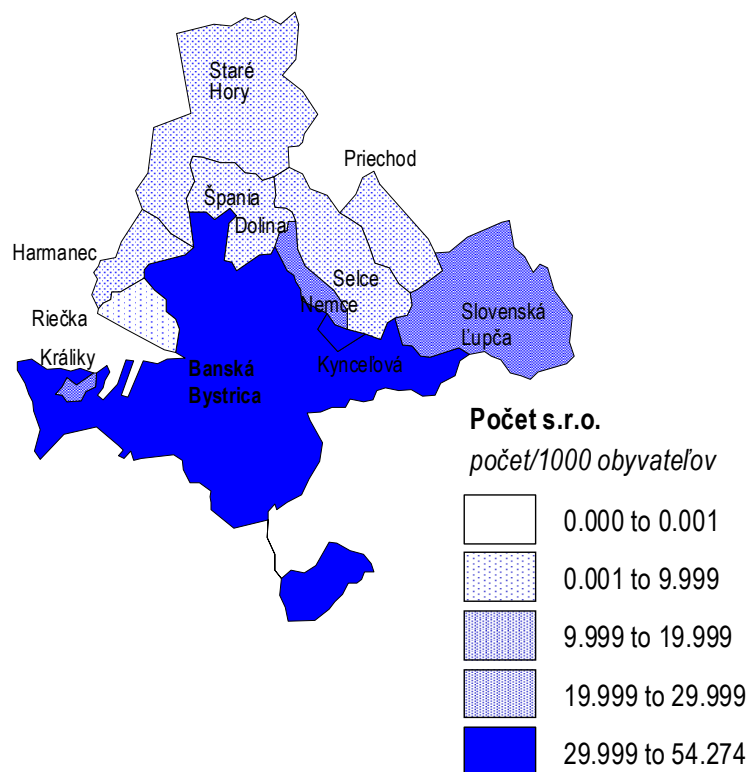
Hlavné sídla zamestnávateľov – spoločností s ručením obmedzeným – sa koncentrujú v Kynceľovej a v Banskej Bystrici. Celkovo je v oblasti 4.364 spoločností s ručením obmedzeným.



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 Kyncelovej (54,3), v Banskej Bystrici (51,5), v Králikoch (25,6), Slovenskej Ľupči (27,2) a Nemcoch (26,4) (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 2.10.2

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.).



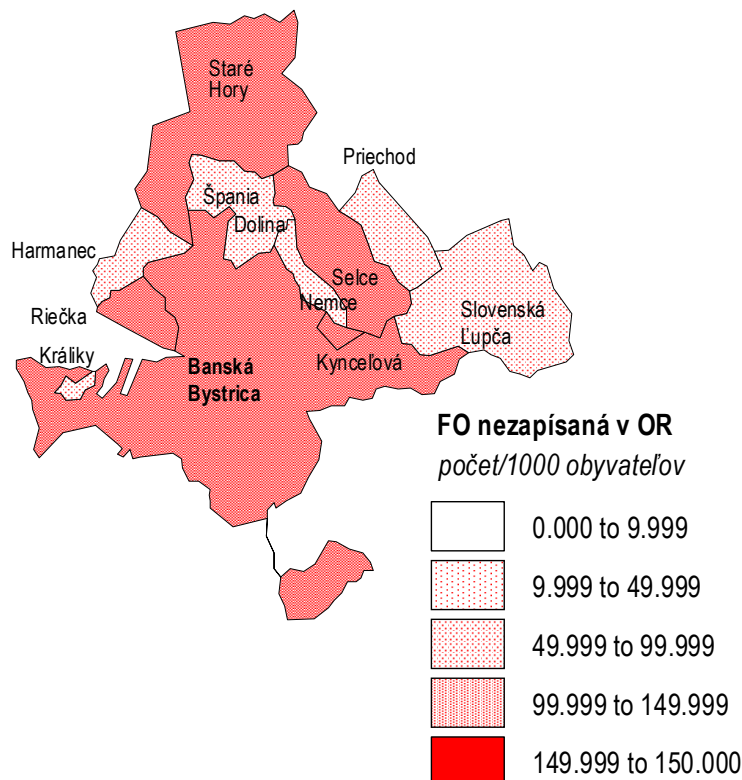
2.10.4. Fyzické osoby zapísané v OR

Počet podnikateľov, FO zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 osôb predstavuje iba 1,4% z počtu podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri. V oblasti je celkovo 134 podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri.

Najväčší počet podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v Banskej Bystrici (1,6) a Slovenskej Lupči (1,3). (Mapa č. 2.10.4.).

V 9 obciach nie je žiadny podnikateľ zapísaný v OR.

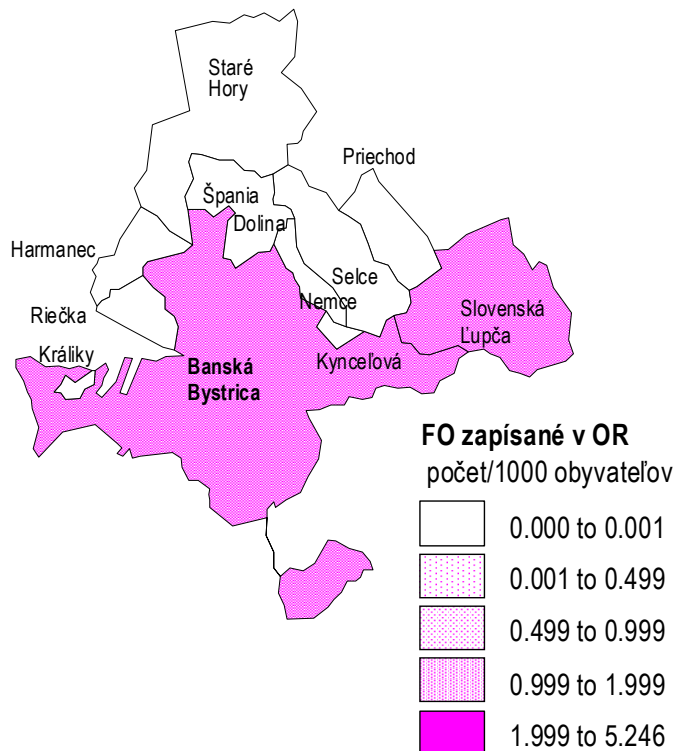
Mapa č. 2.10.3.: Počet podnikateľov FO nezapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 obyvateľov v roku 2008



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.2



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



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.2

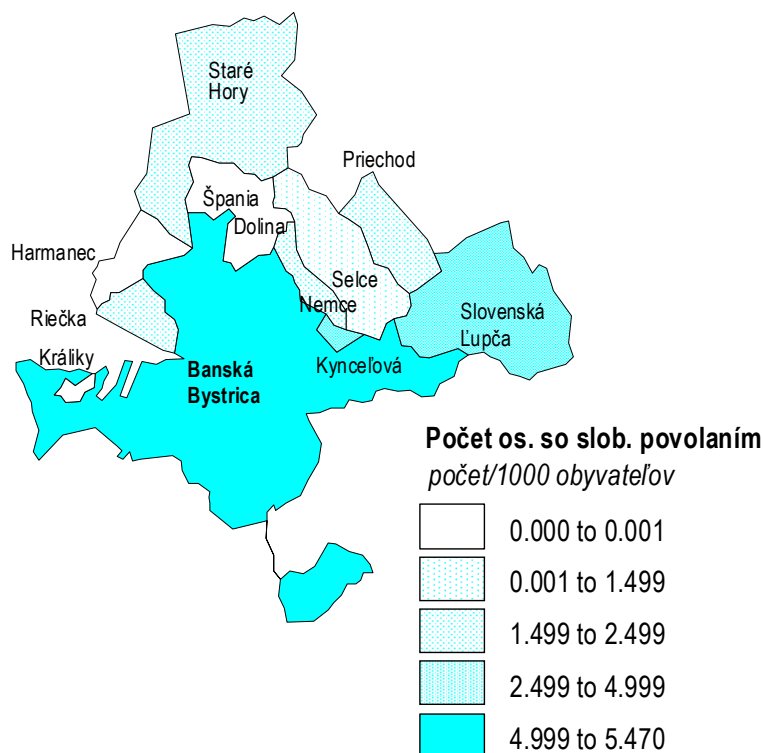
2.10.5. Osoby so slobodným povoláním

Počet osôb so slobodným povoláním pripadajúcich na 1000 osôb sa sústreďí predovšetkým v Banskej Bystrici (Mapa č. 2.10.5.). Celkovo je v oblasti 460 osôb so slobodným povoláním.

Najviac osôb so slobodným povoláním je v Banskej Bystrici (5,5 na 1000 obyvateľov), ďalej v Slovenskej Ľupči (3,5), Kynceľovej (2,6) a Priechode (2,2). V 3 obciach nie je zaregistrovaná žiadna osoba so slobodným povoláním.



**Mapa č. 2.10.5.:
Počet osôb so slobodným povoláním pripadajúcich
na 1000 obyvateľov v roku 2008**



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1 až 2.10.2

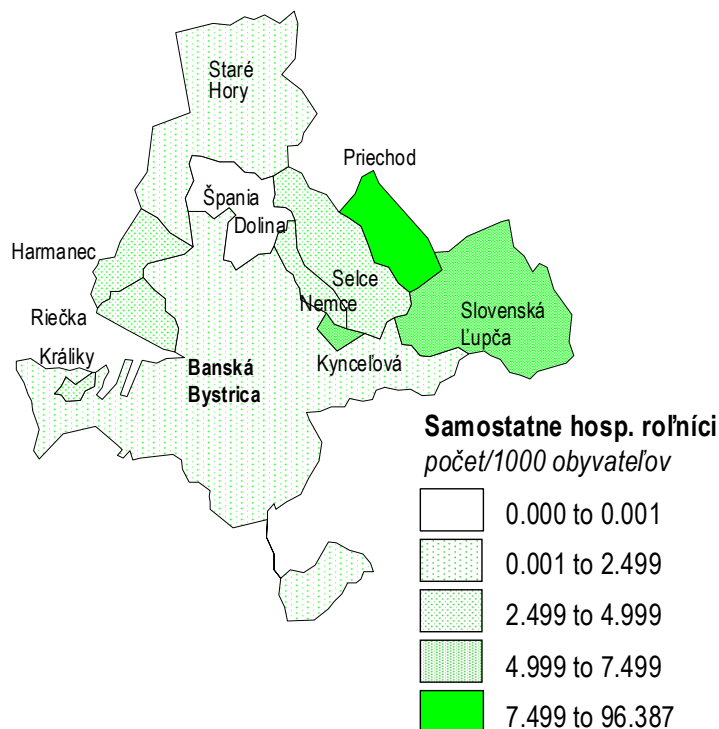
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci

Roľníci predstavujú druhú najmenej početnú skupinu podnikateľov. Vyšší počet pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Priechod (21,5), Kynceľová (5,2), Slovenská Ľupča (5,1), Králiky (5,0), Harmanec (4,5), Selce (3,3) a Riečka (3,0). V ostatných obciach je počet roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov nižší ako 3.

Celkovo je v oblasti 101 roľníkov (Mapa č. 2.10.6.).



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



Poznámka: Dáta sú uvedené v Tabuľke č. 2.10.1. až 2.10.2.

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

obec dotknutá	a.s.	s.r.o.	FO nezapí- saná v OR	FO zapí- saná v OR	slobodné povolanie	roľníci
Banská Bystrica	2,7	51,5	107,7	1,6	5,5	0,5

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

obec v širšej SO	a.s.	s.r.o.	FO nezapí- saná v OR	FO zapí- saná v OR	slobodné povolanie	roľníci
Harmanec	2,2	14,5	67,0	0,0	0,0	4,5
Králiky	0,0	28,1	99,3	0,0	0,0	5,0
Kynceľová	2,6	54,3	142,1	0,0	2,6	5,2
Nemce	1,8	26,4	99,4	0,0	1,8	2,6
Priečhod	0,0	10,7	92,3	0,0	2,1	21,5
Riečka	0,0	7,6	106,7	0,0	1,5	3,0
Selce	0,0	14,7	100,6	0,0	1,4	3,3
Slovenská Ľupča	3,5	27,2	76,2	1,3	3,5	5,1
Staré Hory	0,0	13,3	127,1	0,0	1,9	1,9
Špania Dolina	0,0	10,9	97,8	0,0	0,0	0,0

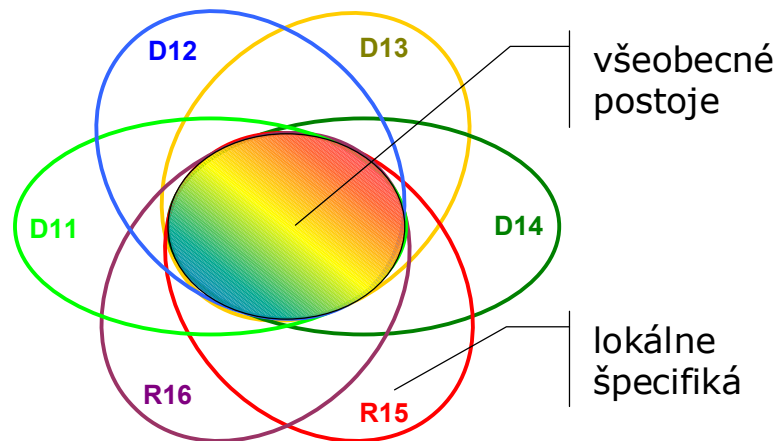
Poznámka: Príloha č. 2.1. Charakteristika obcí



3. Kvalitatívny výskum

- Výsledky kvalitatívnej časti sú rozpracované do dvoch úrovní:
- 1) všeobecné postoje k diaľniciam 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 myšliach ľudí obsadzuje výstavba nasledovné kategórie:



Počas výstavby:

- robotníci na stavbe,
- ťažké mechanizmy,
- ruch okolo výstavby,
- obchádzky, príkazové značky, semaféry,
- 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. Odláhčia 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 diaľniciach 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 trocha 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. Odlahčí to mestskú dopravu.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Môže sa zhustiť, keď x% automobilov vypadne z mestských komunikácií, o to viacej 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, polícia, 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 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 diaľniciach 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 salepší [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 nevedí 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 hlukom, prašnosťou a exhalátmi).
2. Obavy sa týkajú aj vplyvu samotnej výstavby na životné prostredie. Ako najväčšie riziká označili ľudia hluk 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. Nevie 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 vrazil. 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 kultúrno-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 nevyužitú, 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 nevládu 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 brzdil 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 vystahuje 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 príchodom 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. Dialnicami. A potom sa môžu vytvoriť priemyselné parky.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Vzrastie význam prímestských dedín – po dialnici 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 prenajímania 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 dialnica dostavia, tak potom tí, čo z Donovál 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 poskytli prácu miestnym obyvateľom. Tieto očakávania sa týkajú všetkých regiónov Slovenska, bez ohľadu na mieru nezamestnanosti.

... prídu investori, teraz pokiaľ je dialnica 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 kdekodkoľvek.

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, čerpacie stanice a pod.

Možnosť podnikáť. 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 buduje 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 (záchrané 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 zlepší, diaľnice vždy pomôžu.

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

Kvôli turistom to bude úplne super.

Anna, 19 rokov, vysokoškoláčka (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 staniach 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 vykúpovali pozemok, ale to sú také pozemochy na 4 paradajky.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

To nie je majetková ujma [vykúpenie záhradky], príjde 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 Chlenci 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 zveri 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:

- kompensácií: 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. Kompensácie

Medzi najznámejšie kompensácie 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.

Nejak 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 kompensácie 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 ochranármi. To by bolo najideálnejšie.

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

Obavy ľudí

Odpredávanie, prípadne vyvlastňovanie pozemkov sa v mysliach ľudí spája s obavami z prieťahov 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. Nieкто si kúpi 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 slabšej úrovni informovanosti ľudí svedčia rôzne informácie, ktoré sa počas skupinových diskusií objavovali a ktoré si respondenti navzájom konfrontovali.

Viem, že raz vaveli, že aká bude hlavná cesta. Keď sa ide od Bystrice, cez Roveň, okolo tie paneláky, okolo teraz úplne kludne 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 pästou 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 (protiopatrenie: 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.



Severný obchvat Banskej Bystrice

Severný obchvat Banskej Bystrice vnímajú obyvatelia aj predstavitelia oslovených inštitúcií ako nevyhnutnosť. Súčasná dopravná situácia predstavuje naliehavý problém pre všetkých Bystričanov – vodičov aj chodcov z hľadiska hustoty, intenzity a bezpečnosti dopravy. Názory a postoje týkajúce sa výstavby obchvatu sa tak nepohybujú v kategóriách všeobecných negatívnych sprievodných javov, ale posúvajú sa k pozitívam, ktoré prinesie výstavba obchvatu Banskej Bystrice.

Malo to byť dávno hotové.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Bude to pozitívne.

Člen NO Via Orbis, Banská Bystrica

Dávno to už malo byť.

zamestnankyňa Terra Grata, n.o., Banská Bystrica

Dobrá vec, že by konečne bola tá cesta pojazdná.

Vladimír, obyvateľ Rudlovskej cesty, Banská Bystrica

Už včera bolo neskoro.

odborný poradca na Krajskom lesnom úrade

Obchvat mesta je možný dvoma variantmi:

- ponad Rudlovskú cestu: výhodami sú podľa obyvateľov a inštitúcií menšie zásahy do prírody a odbremenenie dopravy, nevýhodami zásah do obývanej oblasti, dopady na miestnych obyvateľov (ruch, výfukové plyny, prašnosť)
- ponad tunel: výhodami sú podľa obyvateľov a inštitúcií menšie zásahy do obývanej časti a menšie dopady na miestnych obyvateľov (ruch, výfukové plyny, prašnosť), nevýhodou je zásah do prírody, narušenie scenérie.

V zásade však Bystričania privítajú ktorýkoľvek zo spomínaných variantov. Prioritou totiž je vybudovanie obchvatu ako takého.

Z úst niektorých Bystričanov však zaznievali aj pochybnosti o vhodnosti severného obchvatu. Obavy sa týkajú ochoty šoférov prechádzajúcich cez Banskú Bystricu prekonávať väčšiu vzdialenosť kvôli obchvatu.

Je to nevyhnutné, ale nie severný obchvat. Ani jeden šofér neprejde celú Bystricu, aby obišiel znova celú Bystricu. Je výhodnejšie ísť cez tie križovatky. (...) Nie je to až také ekonomické, narastú vzdialenosti. Bude cesta možno pohodlnejšia, ale narastú vzdialenosti.



Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Prínos pre dopravu

Bezpečnosť dopravy

je očakávaným prínosom výstavby obchvatu Bystrice. Vybudovanie severného obchvatu Bystrice sa bude podľa ľudí vysokou mierou podieľať na odľahčení dopravnej situácie v meste (hlavne popri Hrone) a tým aj na zvýšení bezpečnosti premávky tak pre vodičov ako aj pre chodcov.

Bezpečnosť pre vodičov, bezpečnosť pre chodcov.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Centrum mesta sa odľahčí, tranzitná doprava sa presunie. (...) zvýši sa bezpečnosť - teraz je veľa nehôd.

poslanec Mestského zastupiteľstva, Banská Bystrica

Zlepší sa doprava aj v Bystrici, bude bezpečnejšia.

starostka obce Selce, okres Banská Bystrica

Odbremení časť frekventovanú popri Hrone.

starosta obce Nemce, okres Banská Bystrica

Odľahčenie dopravnej situácie v meste priamo súvisí s rýchlosťou prepravy a teda aj s časovými úsporami. Ľudia sa skôr dostanú do cieľového miesta, teda najčastejšie do práce – týka sa to tak obyvateľov Bystrice ako aj ľudí z okolitých obcí, ktorí za prácou dochádzajú.

Zrýchli sa doprava pre tých, čo z obce odchádzajú.

starostka obce Harmanec, okres Banská Bystrica

Rýchlejšie, jednoduchšie sa dostanú [do práce – pozn.], nebudú preplnené cesty.

starostka obce Selce, okres Banská Bystrica

Ďalšou výhodou je rýchlejší prejazd tranzitnej dopravy smerujúcej z alebo do Bratislavy súvisiaci tak s efektívnejšou prepravou ako aj so zlepšením životného prostredia v meste (odklon tranzitnej dopravy).

Odbúrajú sa emisie.

členka Občianskej rady Rudlová – Sásová, Banská Bystrica

Životné prostredie v Bystrici, výfukové plyny sa nebudú hromadiť priamo v meste.

odborná refentka na Krajskom pozemkovom úrade, Banská Bystrica

Doprava, ktorá chodí cez mesto, bude chodiť tadiaľ.

poslankyňa Mestského zastupiteľstva, Banská Bystrica

Kto získa?

Výstavbou obchvatu by mali získať všetci obyvatelia Bystrice. Odľahčenie mesta od tranzitnej dopravy predstavuje pre mnohých:



- bezpečnosť,
- lepšie životné prostredie,
- dostupnosť mesta a okolia,
- minimálne, ojedinelé meškanie.

Občanom jednoznačne, v bežnom živote, v bežnom dochádzaní.

Starostka obce Selce, okres Banská Bystrica

Občania Bystrice. Trpia hustou dopravou, znižuje sa bezpečnosť chodcov. (...) Bude lepší príjazd do firiem, ľudia nemusia čakať, príjazd do práce bude rýchlejší.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Z obchvatu budú profitovať aj firmy a organizácie sídliace v Banskej Bystrici. Podľa očakávania obyvateľov by sa mala zjednodušiť ich činnosť vďaka jednoduchšej a rýchlejšej preprave.

Firmy ktorých súčasťou je doprava, preprava.

členka mestského zastupiteľstva, Banská Bystrica

Lepší príjazd do firiem.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Nebudú zavadzať autá, ktoré len prechádzajú cez mesto.

pracovníčka Centra environmentálnej výchovy, Banská Bystrica

Aj mestská hromadná doprava by mohla vyťažiť z odľahčenej dopravnej situácie v meste. Bystričania dúfajú, že sa odstráni meškanie spôsobované hustou premávkou.

Nebude [MHD] brzdená.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Kto je ohrozený?

Najviac ohrozené je životné prostredie v bezprostrednej blízkosti obchvatu. Ľudia sa obávajú zvýšenej prašnosti, hluku, otrasov a exhalátov, ktoré sa budú priamo týkať obyvateľov dotknutých mestských častí.

Samozrejme životné prostredie. Výfukové plyny.

starostka obce Selce, Banská Bystrica

Podľa toho, kade pôjde. Či náhodou nezaberie lúčne ekosystémy, lesné ekosystémy, močariny, hodnotné prírodné prostredie, ornú pôdu, vodné ekosystémy, drobné jazierka.

pracovníčka Centra environmentálnej výchovy, Banská Bystrica

Zábery poľnohospodárskej pôdy veľké, pomerne kvalitná pôda je. Biokoridory sa možno narušia, živočíšne alebo rastlinné spoločenstvá.

odborná referentka na Krajskom pozemkovom úrade, Banská Bystrica

Za ohrozenú skupinu ľudí označili obyvatelia a inštitúcie majiteľov pozemkov cez ktoré povedie obchvat, prípadne obyvateľov



mestských častí, kadiaľ bude viesť obchvat. Vyvlastňovanie pozemkov je vnímané negatívne. V prípade, že majitelia pozemkov uzavru dohodu alebo predajú pozemky z vlastného rozhodnutia, nevnímajú ľudia zaberanie pozemkov ako problém. Napriek tomu, že obyvatelia chápu potrebu „obetovania“ vybraných území, vyvlastňovanie ako také vzbudzuje negatívne emócie a odmietavé postoje.

Bude mi zavadzať. Omedzovať ma bude bývanie pri diaľnici.

Tomáš, obyvateľ Rudlovskej cesty, Banská Bystrica

Vyvlastňovanie pozemkov nie je v súlade s očakávaniami.

Vyvlastňovanie bez pýtania.

členka Občianskej rady Rudlová – Sásová, Banská Bystrica

Obyvatelia dotknutých území budú trpieť zhoršeným životným prostredím (zvýšená prašnosť, hluk, otrasy a exhaláty), kvalita ich života sa tým môže znížiť.

Blízko bývajúci pri obchvate - dotknuté súkromie, hlučnosť zvýšená.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Dotknuté miesta

Miesta s historickým alebo kultúrnym významom nebudú podľa oslovených obyvateľov dotknuté. Na plánovanej trase sa nenachádzajú žiadne pamätihodnosti.

Ani nie sú, ak by boli, tak by sa kládol na to dôraz, aby sa nepoškodili.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Pamiatka ani nie, chránené tam nie je nič.

predseda Občianskej rady Rudlová – Sásová, Banská Bystrica

Nie, netýka sa, nič nie je ohrozené.

starosta obce Nemce, okres Banská Bystrica

Miesta s prírodným významom budú dotknuté iba minimálne, utrpia skôr zvyklosti ľudí. Výstavba obchvatu sa dotkne niektorých prírodných miest, kam chodia ľudia na prechádzky, relaxovať. Výstavbou o tieto miesta prídu.

Vychádzkové trasy sa pretnú, narušia.

pracovníčka Centra environmentálnej výchovy, Banská Bystrica

Boli kopce, kde sa dalo poprechádzať.

Maroš, obyvateľ Rudlovskej cesty, Banská Bystrica

V niektorých prípadoch sa objavili obavy týkajúce sa vplyvu ruchu z diaľnice na živočíchy žijúce v spádovej oblasti. Ide hlavne o hluk, ktorý môže spôsobiť odchod živočíchov do iných oblastí. Rovnako hrozí, že obchvat bude stáť v ceste migrujúcim žabám.



Hlučnosť na vtáky... Ťahy žiab.

členka Občianskej rady Rudlová – Sásová, Banská Bystrica

Miesta s poľnohospodárskym významom, teda hlavne orná pôda a záhradky v súkromnom vlastníctve, budú zasiahnuté iba v niektorých lokalitách. O záhradky, ktoré ležia na trase kadiaľ má viesť obchvat, ľudia prídu. Zväčša pôjde viac o psychickú ako o majetkovú ujmu.

Majetková ujma ani nie, nahradí sa to. Morálna ujma, že sa presadia po mnohých rokoch inde.

starostka obce Selce, okres Banská Bystrica

Orná pôda, ktorá bude výstavbou zasiahnutá, sa bude pravdepodobne presúvať na iné miesta – aby sa zachránila aspoň časť úrodnej pôdy. Takými informáciami disponujú iba kompetentné osoby, bežným obyvateľom chýbajú.

Skrývka ornice, aby sa zachránila úrodná časť pôdy.

odborná referentka na Krajskom pozemkovom úrade, Banská Bystrica

Ekonomika a hospodárstvo

Počas výstavby obchvatu vidia Bystričania príležitosť pre miestne firmy a robotníkov, ktorí by sa mohli podieľať na výstavbe.

Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti

Sekundárne vyvolané prínosy výstavby obchvatu sa týkajú najmä prílevu pracovných príležitostí. V prvej línii ide o pracovné príležitosti počas výstavby, v druhej línii môže prepojenie Bystrice so západom podľa obyvateľov prilákať domácich aj zahraničných investorov, teda môže priniesť prácu pre domácich obyvateľov aj pre ľudí z okolia.

... 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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Pracovné príležitosti počas výstavby.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Na druhej strane niektorí obyvatelia zastávajú názor, že krátky úsek, aký predstavuje obchvat mesta, neovplyvní zamestnanosť ani podnikateľské aktivity, keďže na danom úseku nie je veľa firiem, organizácií, ktoré môžu byť výrazne zasiahnuté výstavbou.



Je to krátky úsek, ktorý prepravu nezvýši popri tej diaľnici, ani motorest, je to krátky úsek.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Cestovný ruch

Obchvat mesta by mal byť podľa obyvateľov samozrejmom súčasťou mesta ako je Banská Bystrica. Prepojenosť Banskej Bystrice s Bratislavou by mohlo byť prínosom aj pre turistický ruch v Bystrici a v okolí. Dostupnosť mesta a okolia môže podnietiť nárast návštevnosti a tým aj rozvoj turistického ruchu. Obchvat môže prispieť aj k prehľadneniu mesta pre turistov, ktorí Bystricu nepoznajú a chcú ju navštíviť.

Bude chodiť viac ľudí, zvýši sa návštevnosť.

starosta obce Špania Dolina, okres Banská Bystrica

Aj pre turistov to bude dobré. Koľkokrát sú v meste a nevedia. To značenie je, ale je to natlačené. Z tých privádzačov a odvádzačov skôr sa dostanú tam, kam potrebujú.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Eliminácia dopadov, opatrenia

Ako najhmatateľnejšie negatívne dopady výstavby vnímajú ľudia hluk a prašnosť. Dožadujú sa protihlukových zábran v obývaných častiach. Padli návrhy na vybudovanie prírodných zábran (výsadbu zelene, stromov a krov) namiesto umelých bariér. Ľudia, ktorých sa výstavba priamo dotýka by privítali aj výmenu okien kvôli prašnosti.

Výsadba zelene, stredne vysokej, na odstránenie hlučnosti.

Nestavanie múrov, zátarasov - skôr prírodných zábran.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica

Okná možno poriadne.

Tomáš, obyvateľ Rudlovskej cesty, Banská Bystrica

Informovanosť, verejný diskurz

Namiesto informácií prevládajú očakávania. Bystričania už roky žijú v presvedčení, že obchvat bude vybudovaný „v blízkej dobe“ (čo v praxi znamená presmerovanie tranzitnej nákladnej a osobnej dopravy von z mesta). Súčasné budovanie nadjazdu v miestach plánovaného severného obchvatu si niektorí obyvatelia spájajú so začatím výstavby severného ochvatu mesta. Očakávania sa spájajú priam s nedočkavosťou, súčasná situácia je pre Bystričanov zaťažujúca.

V 1973 som začal robiť na úradoch a už vtedy bola prognóza, plánoval sa tento obchvat. To je takmer 40 rokov dozadu, čo Bystrica tým žije. (...) Starí Bystričania si povedali konečne.



Furt sa o tom hovorilo, furt sa to kreslilo, len nikdy na to neboli peniaze.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Je to nevyhnutné pre Banskú Bystricu.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

Informácie cez miestne médiá, povedať ľuďom, ak budú ťažkosti. Brať občana ako partnera.

poslanec Mestského zastupiteľstva, Banská Bystrica

Lepšia informovanosť. Často sa menia plány výstavby.

členka Občianskej rady Rudlová – Sásová, Banská Bystrica

Komunikácia občan - MÚ – stavebné firmy. Aby sa brali do úvahy názory občanov.

predseda Občianskej rady Radvaň, Banská Bystrica



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:

- vystáhanie 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 9 tématických okruhov celkovo v 18 témach. Najčastejšie rezonovali témy:

- cesty a komunikácie v Banskej Bystrici v 6 témach,
- aktualizácia a info o postupe výstavby v 3 témach,
- meškanie výstavby v 2 témach,
- rýchlostná cesta R3 Banská Bystrica – Ružomberok a tunel v 2 témach,
- predražovanie výstavby v 1 téme,
- nehodovosť v 1 téme,
- plán výstavby v 1 téme,
- plnenie rozpočtu v 1 téme,
- protipovodňový tunel 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 3 fórach v 6 tématických okruhoch v 12 témach. Tento lokálny diskurz (ak sa týkal Národného parku, bol miestami za hranicou etiky až agresívny) sa



miešal s oveľa silnejšou celoslovenskou diskusiou. V lokálnom kontexte rezonovali viaceré témy:

- klientelizmus a korupcia pri výstavbe diaľnic v 4 témach,
- sľubovanie nereálnych termínov alebo neplnenie sľubov v 3 témach,
- predražovanie rýchlostnej cesty v 2 témach,
- neschopnosť manažmentu v 1 téme,
- potreba rýchlostnej cesty v 1 téme,
- ničenie prírody 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 nebola zaznamenaná ani jedna petícia. Čo je paradoxné vzhľadom na agresívnu diskusiu ohľadom zásahov do prírody.

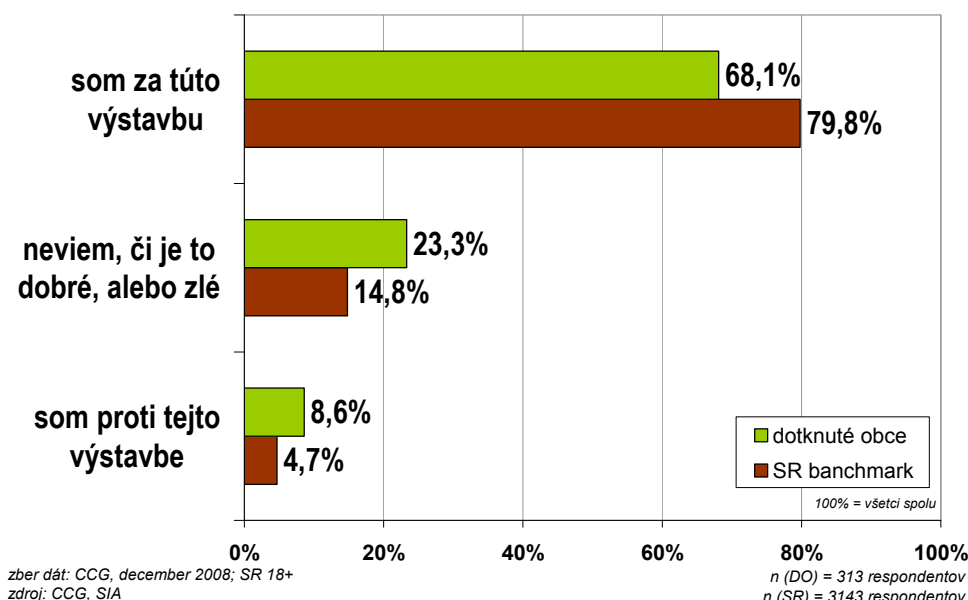


5. Kvantitatívny výskum

5.1. Celkový postoj k výstavbe

Plánovanú výstavbu rýchlostnej cesty – severného obchvatu Banskej Bystrice víta 68,1% obyvateľov danej lokality. Proti výstavbe je 8,6% ľudí (Graf č. 5.1.1.). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom (ľuďmi zo všetkých úsekov výstavby) je menej pozitívne nastavených ľudí (o 11,7%) a viac neistých (o 8,5%).

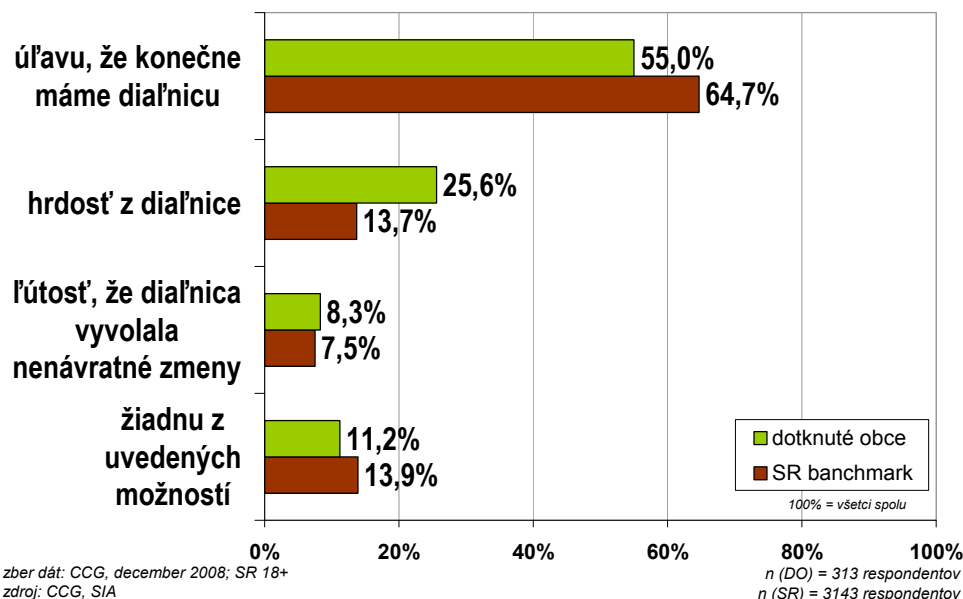
Graf č. 5.1.1.:
Postoj k plánovanej výstavbe rýchlostnej cesty



U viac ako polovici ľudí (55,0%) prevláda pocit úľavy v súvislosti so sprevádzkovaním cesty (Graf č. 5.1.2.). Pociť úľavy je u obyvateľov na úseku severného obchvatu Banskej Bystrice menej výrazný v porovnaní s ľuďmi na všetkých úsekoch výstavby (o 9,7%). Dostavanie rýchlostnej cesty však vyvoláva pocit hrdosti (25,6%), značne silnejší v porovnaní s celoslovenským benchmarkom (pocit hrdosti je silnejší o 11,9%).



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



5.2. Hodnotenie výstavby rýchlostnej cesty

Jednotlivé oblasti výstavby rýchlostnej cesty hodnotia ľudia skôr negatívne (Graf č. 5.2.1.). Najlepšie hodnotenie získal fakt, že sa v blízkej dobe začne s výstavbou, napriek tomu priemerná známka presiahla hodnotu 3 („dobre“), je na úrovni 3,24.

Najmenej spokojní sú ľudia s procesom vykupovania pozemkov (priemerná známka 3,91) a s opatreniami na zmiernenie negatívnych dopadov (priemerná známka 3,65).



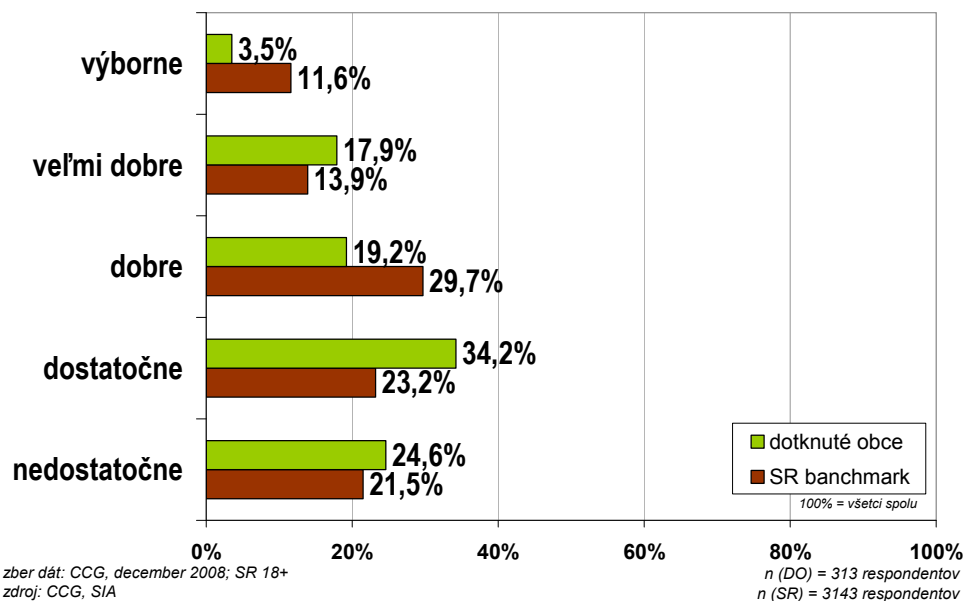
Graf č. 5.2.1.: Hodnotenie jednotlivých oblastí výstavby RC



Informovanosť o výstavbe

Spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je nízka (Graf č. 5.2.2.). Iba 3,5% ľudí ohodnotilo informovanosť na výbornú – o 8,1% menej ako ľudia na všetkých úsekoch. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je o niečo viac takých ľudí, ktorí hodnotia informovanosť iba na „dostatočnú“ (o 11,0%). Najhoršiu známku dala informovanosti až jedna štvrtina ľudí (24,6%).

Graf č. 5.2.2.: Hodnotenie informovanosti o výstavbe





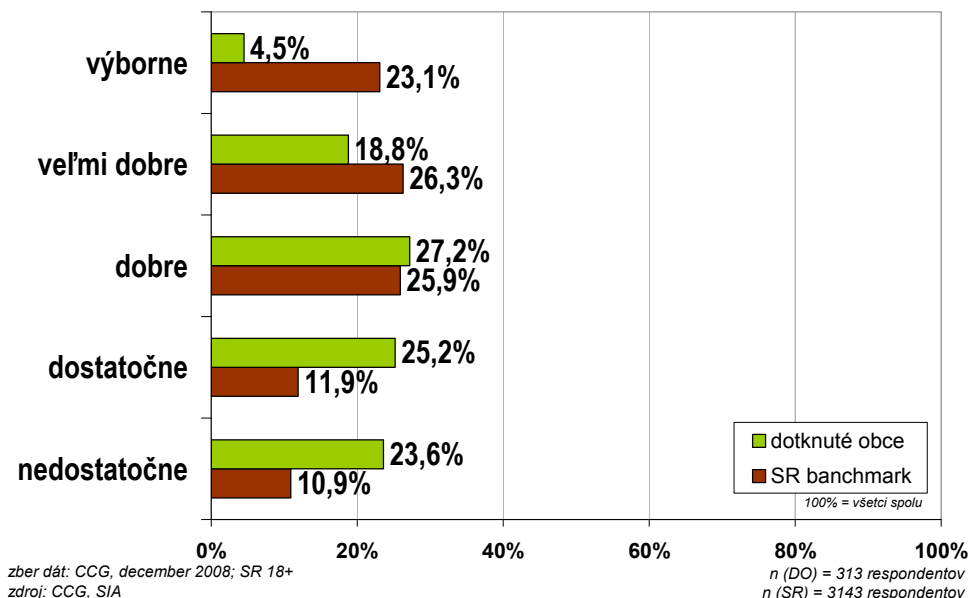
Výber trasy pre rýchlostnú cestu

Výber trasy na výstavbu severného obchvatu Banskej Bystrice prijali ľudia neutrálne alebo skôr negatívne (*Graf č. 5.2.3.*), hodnotenie „výborne“ je hlboko podpriemerné (o 18,6% menej). Na druhej strane sú negatívne hodnotenia nadpriemerné (oproti ľuďom zo všetkých úsekov), známku „dostatočne“ dalo 25,2% (o 13,3% viac) a známku „nedostatočne“ dalo 23,6% (o 12,7% viac).

Nadpriemerne negatívne hodnotenia (známka 5; v porovnaní so všetkými ľuďmi z úseku severného obchvatu) trasy sa objavovali u ľudí z centra mesta a u ľudí z mestskej časti Jakub.

Graf č. 5.2.3.:

Hodnotenie výberu trasy pre rýchlostnú cestu



Začiatok výstavby v blízkej dobe

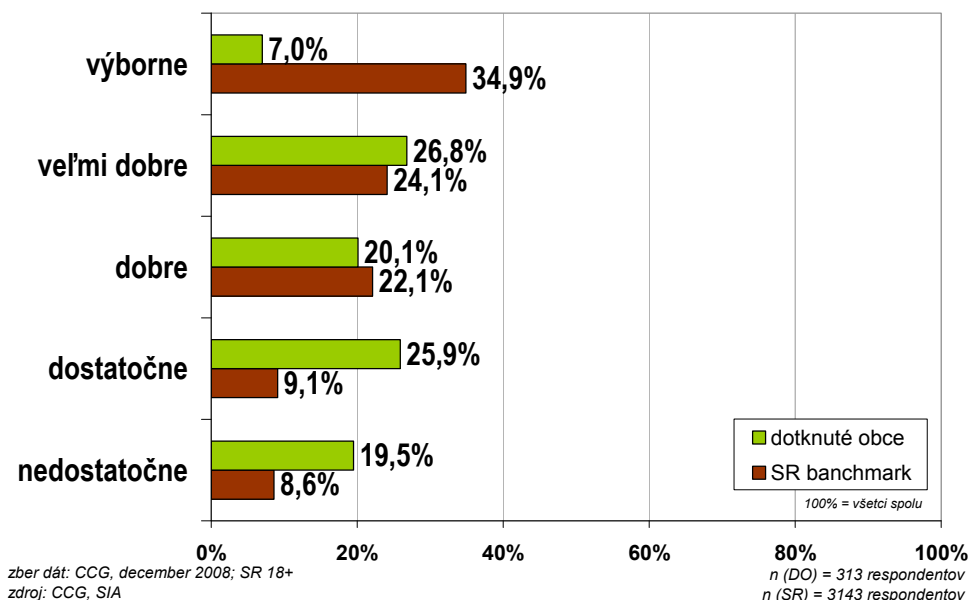
Aj v hodnotení začiatku výstavby severného obchvatu v blízkej dobe prevažujú skôr negatívne hodnotenia (*Graf č. 5.2.4.*). Iba 7,0% obyvateľov označilo skorý začiatok ako výborný. Štvrtina (26,8%) ho hodnotí ako „veľmi dobrý“ a približne rovnaký počet zas iba ako „dostatočný“ (25,9%).

Podpriemerne je zastúpené najpozitívnejšie hodnotenie (o 27,9% menej oproti celoslovenskému benchmarku). Na druhej strane, negatívne hodnotenia sú nadpriemerné (o 16,8% pre známku 4 a o 10,1% pre známku 5).



Na rýchle vybudovanie obchvatu sa najviac tešia (známka 1 nadpriemerne) ľudia žijúci v centre mesta (12,6%) a najmenej (známka 5 nadpriemerne) ľudia žijúci v mestskej časti Rudlová (28,2%).

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



Proces vykupovania pozemkov v meste

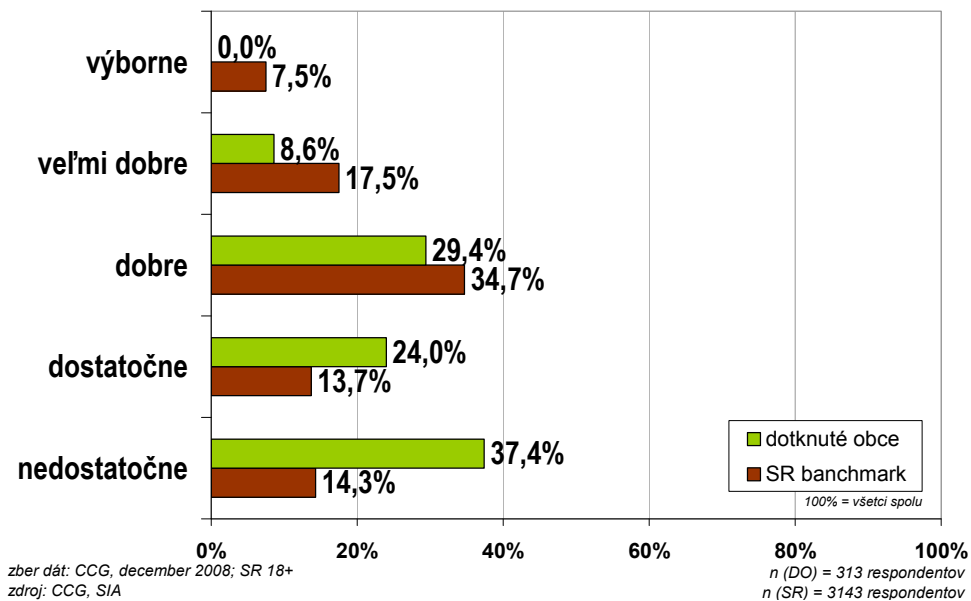
V dotknutých mestských častiach je hodnotenie procesu vykupovania pozemkov veľmi negatívne (Graf č. 5.2.5.). Nikto neoznačil tento proces známkou 1 a iba 8,6% obyvateľov udalo známku 2.

Jedna štvrtina ľudí (24,0%) uvádzala, že vykupovanie pozemkov je iba dostatočné a až viac ako jedna tretina (37,4%) že je dokonca nedostatočné. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom ľudia častejšie udávali známky 4 a 5.

Najmenej sú s procesom vykupovania pozemkov spokojní obyvatelia mestskej časti Rudlová a Sásová. Zvýšená nespokojnosť je aj v častiach Kostiviarska, Senica a Uľanky.



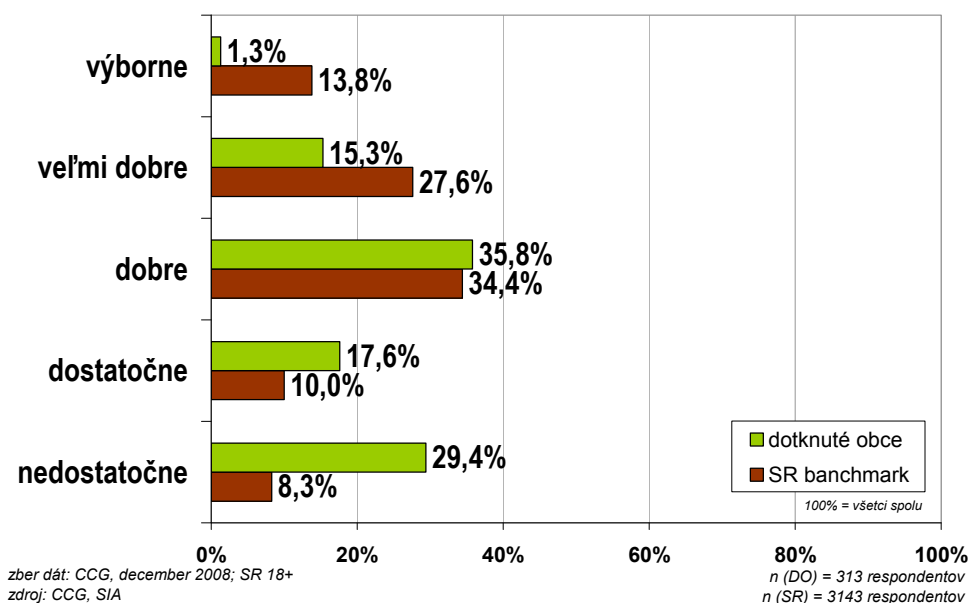
Graf č. 5.2.5.: Hodnotenie procesu vykupovania pozemkov



Nálada ľudí v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty

Negatívne nálady (známky 4 alebo 5) v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty sa objavujú takmer u polovici obyvateľov (Graf č. 5.2.6.). U ľudí z Banskej Bystrice sú pozitívne nálady zastúpené menej – známku „výborne“ uviedlo iba 1,3% ľudí. Tretina ľudí hodnotí náladu ako „dobrú“ (35,8%). Aj negatívne nálady sú nadpriemerne zastúpené oproti celoslovenskému benchmarku.

Graf č. 5.2.6.: Hodnotenie nálady ľudí





Relatívne najlepšia nálada je v mestskej časti Ulánka (priemerná známka 2,00), Senica (priemerná známka 2,50) a Jakub (priemerná známka 2,67).

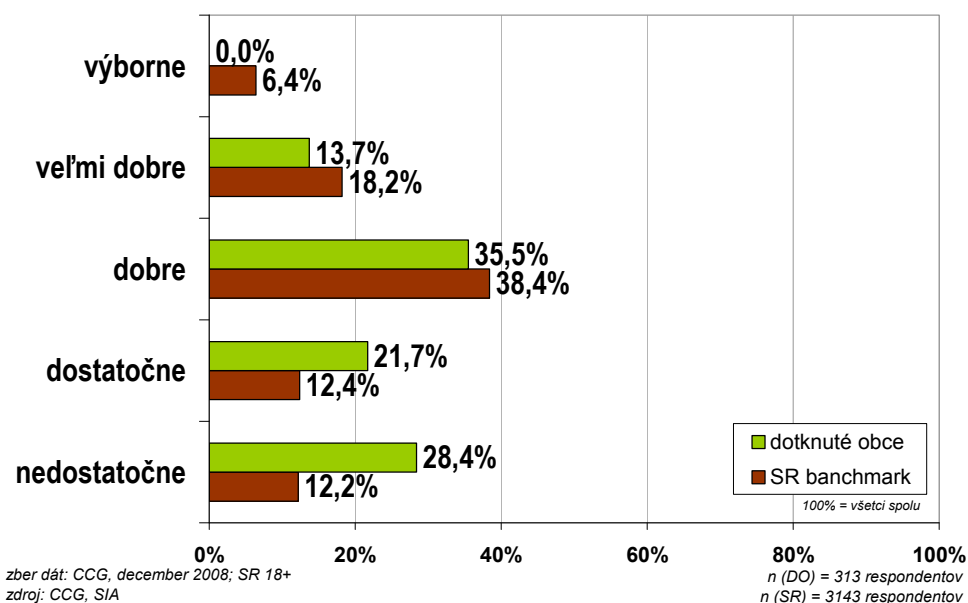
Naopak, najhoršia nálada je v mestskej časti Rudlová (priemerná známka 3,91).

Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov

Ľudia z Banskej Bystrice hodnotia kompenzačné opatrenia skôr negatívne ako pozitívne (*Graf č. 5.2.7.*). Nikto z Bystričanov neuviedol známku „výborne“ a polovica ľudí uviedla najhoršie známky (známka 4 – 21,7% a známka 5 – 28,4%).

Tretina ľudí označila zmierňujúce opatrenia ako „dobré“ (35,5%). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom sú negatívne hodnotenia výrazne zvýšené.

Graf č. 5.2.7.:
Hodnotenie opatrení na zmiernenie dopadov



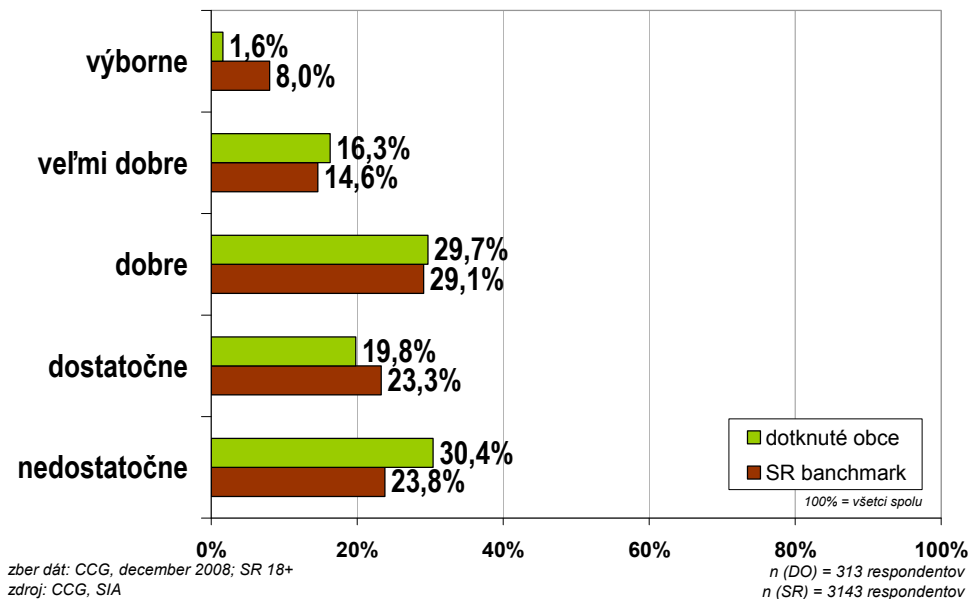
Opatrenia na zmiernenie dopadov výstavby hodnotili najnegatívnejšie v mestských častiach Rudlová (priemerná známka 3,91) a Sásová (priemerná známka 3,89).



Rýchlosť výstavby rýchlostných ciest a diaľnic

Hodnotenie rýchlosti výstavby severného obchvatu Bystrice sa pohybuje skôr v negatívnych hodnotách (*Graf č. 5.2.8.*), podobne ako je aj celoslovenský benchmark. Obyvatelia najčastejšie uvádzali známky „dobre“ (29,7%) a „nedostatočne“ (30,4%). Rýchlosť výstavby hodnotilo pozitívne iba 1,6% obyvateľov.

Graf č. 5.2.8.:
Hodnotenie rýchlosti výstavby



5.3. Zmeny vyvolané výstavbou rýchlostnej cesty

Ľudia očakávajú, že sa najviac zlepší dostupnosť zdravotníctva (*Graf č. 5.3.1.a*)– RZP (priemerná známka 1,39) a zdravotnej starostlivosti (priemerná známka 1,46).

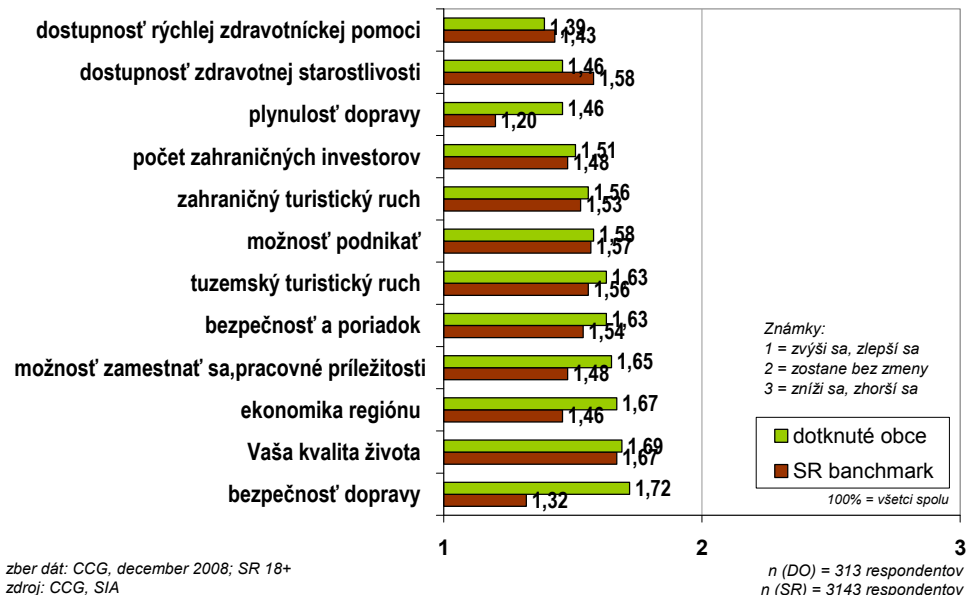
Pozitívne očakávania sa týkajú aj zlepšenia plynulosti dopravy (priemerná známka 1,46) a vstupu zahraničných investorov (priemerná známka 1,51), zahraničného turistického ruchu (priemerná známka 1,56) a možností podnikáť (priemerná známka 1,58).

Na druhej strane sa ľudia obávajú, že sa zhoršia vonkajšie podmienky na život (*Graf č. 5.3.1.b*) v zmysle horšej ochrany prírody (priemerná známka 2,29), životného prostredia (priemerná známka 2,21) a dopadov na zdravie (priemerná známka 2,20). Ľudia ďalej vnímajú aj ohrozenie v oblasti dopravy – závažnejšie dopravné

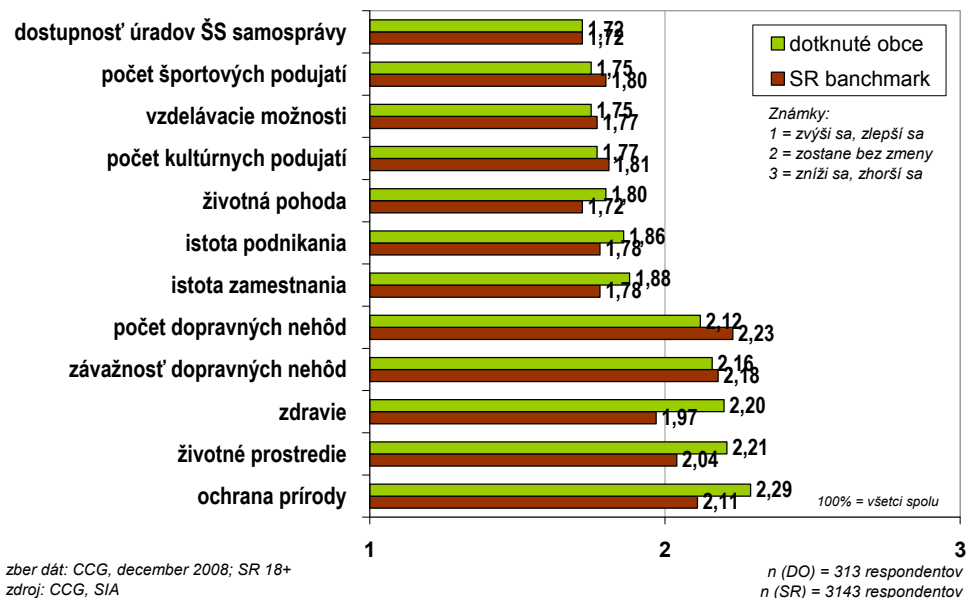


nehody (priemerná známka 2,16) a väčší počet nehôr (priemerná známka 2,12).

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



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





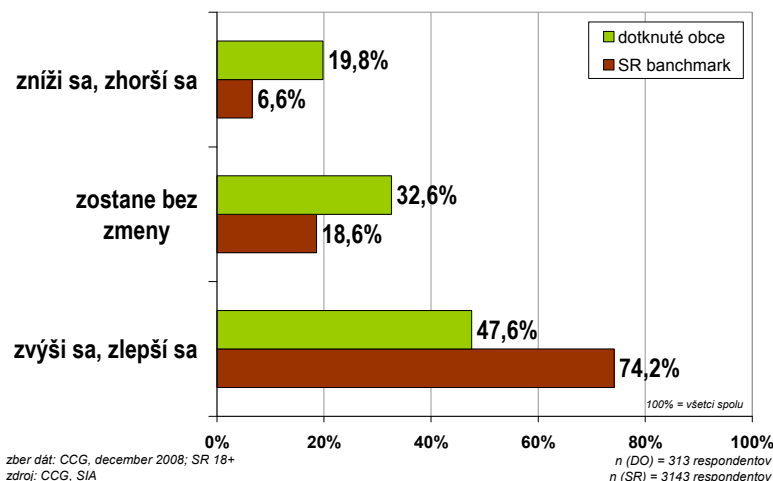
Doprava

Výstavba severného obchvatu mesta bude mať podľa Bystričanov pozitívne dopady na bezpečnosť a plynulosť dopravy. Čo sa týka počtu a závažnosti dopravných nehôd, vyskytujú sa obavy alebo skeptické postoje (nenastane žiadna zmena).

Bezpečnosť dopravy

Bezpečnosť dopravy by sa mala zvýšiť – očakáva to 47,6% obyvateľov Banskej Bystrice (Graf č.5.3.2.). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom nie sú očakávania veľmi pozitívne (zlepšenie predpokladá o 26,6% menej ľudí).

Graf č. 5.3.2.:
Zmeny v bezpečnosti dopravy



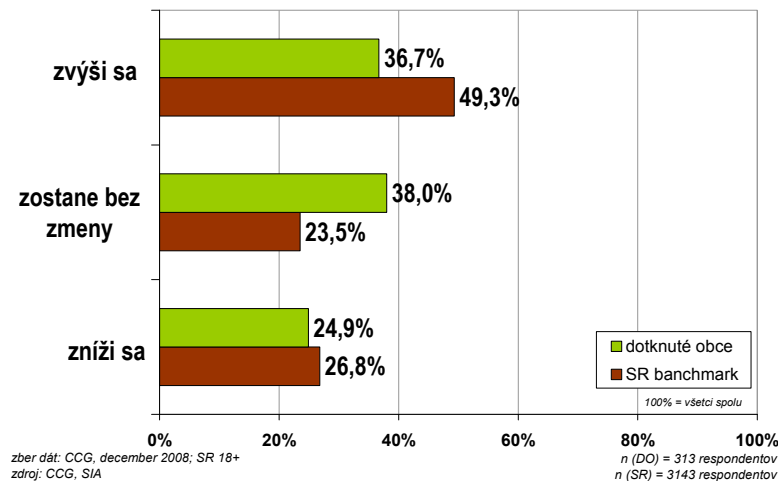
Počet dopravných nehôd

Obyvatelia v okolí Bystrice trpia prehustenou a nebezpečnou premávkou na súčasných komunikáciách. Pravdepodobne preto sú skupiny pesimistov a skeptikov približne rovnako veľké (Graf č. 5.3.3.): zvýšenie počtu dopravných nehôd očakáva 36,7% a žiadne zmeny nečaká 38,0% ľudí.

Štvrtina (24,9%) z nich očakáva, že výstavbou obchvatu sa zníži počet dopravných nehôd.



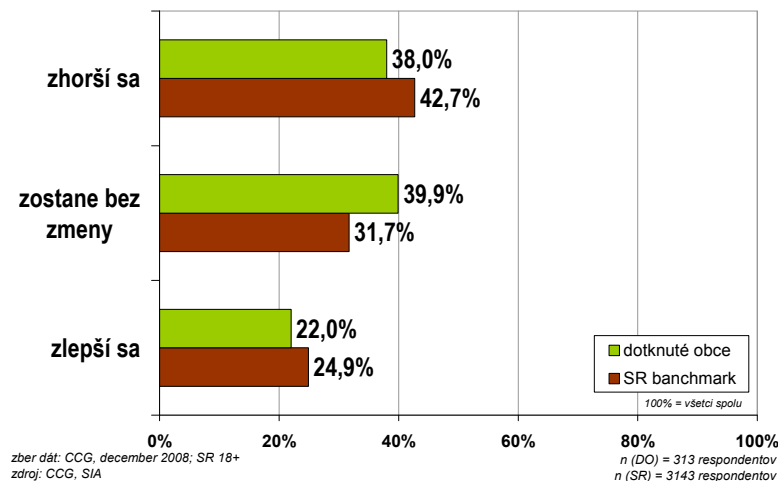
Graf č. 5.3.3.: Zmeny v počte dopravných nehôd



Závažnosť dopravných nehôd

Čo sa týka zmien v závažnosti dopravných nehôd, opäť sa na tomto úseku objavujú skôr obavy ako pozitívne očakávania (Graf č. 5.3.4.). Menej závažné nehody očakáva jedna pätina ľudí (22,0%). Na druhej strane, závažnejších nehôd sa obáva viac ako tretina obyvateľov (38,0%). Zvyšná tretina obyvateľov (39,9%) neočakáva žiadne zmeny.

Graf č. 5.3.4.: Zmeny v závažnosti dopravných nehôd

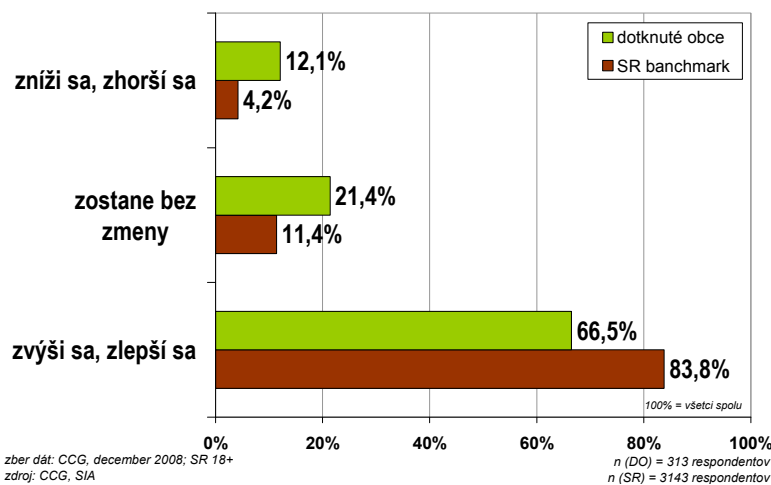




Plynulosť dopravy

Jedno z pozitívnejších očakávaní sa týka 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 66,5% ľudí). Napriek tomu ide v porovnaní s celoslovenským benchmarkom o znížené pozitívne očakávania (o 17,3%) a zvýšené negatívne očakávania (o 7,9%).

Graf č. 5.3.5.:
Zmeny v plynulosti dopravy



Ekonomika a zamestnanosť

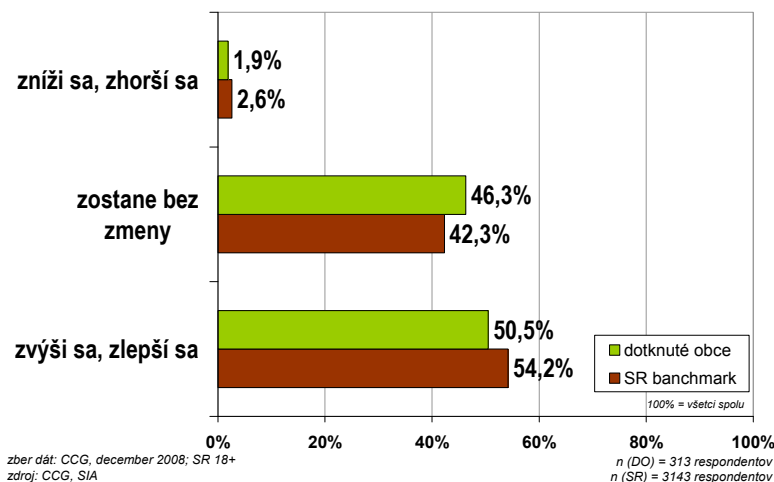
Obyvatelia tohto úseku neočakávajú výrazné zmeny v pracovných a podnikateľských možnostiach, v istotách zamestnania a podnikania ani v ekonomike oproti súčasnému stavu.

Počet zahraničných investorov

V Banskej Bystrici ľudia netrpia zvýšenou mierou nezamestnanosti. Preto očakávania týkajúce sa zahraničných investorov kopírujú celoslovenský benchmark (Graf č. 5.3.6.). Polovica ľudí (50,5%) očakáva, že diaľnica zvýši počet zahraničných investorov v ich regióne a dve pätiny (46,3%) nepredpokladajú zmeny v počte zahraničných investorov po sprevádzkovaní obchvatu.



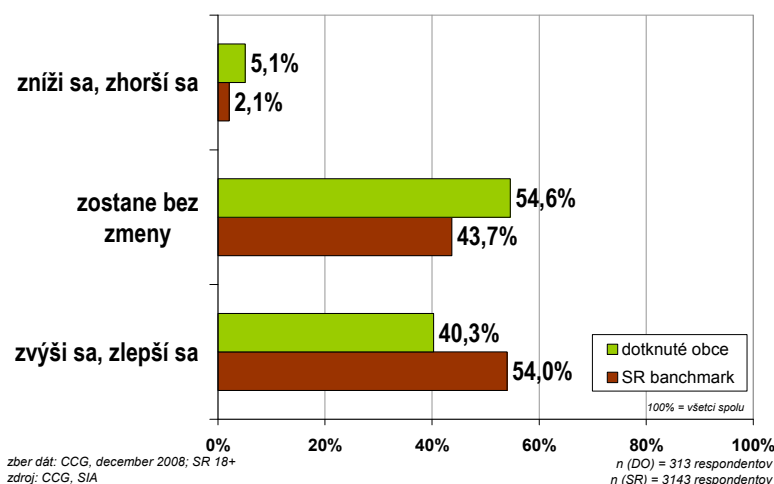
Graf č. 5.3.6.: Zmeny v počte zahraničných investorov



Možnosť zamestnať sa – pracovné príležitosti

Možnosť zamestnať sa úzko súvisí s počtom zahraničných investorov ponúkajúcich pracovné miesta. A keďže ľudia z tohto úseku výrazne neočakávajú príchod nových zahraničných investorov (Graf č. 5.3.7.), väčšina (54,6%) nepredpokladá ani, že sa zlepšia alebo zhoršia pracovné príležitosti, teda aj možnosť zamestnať sa.

Graf č. 5.3.7.: Zmeny v možnosti zamestnať sa



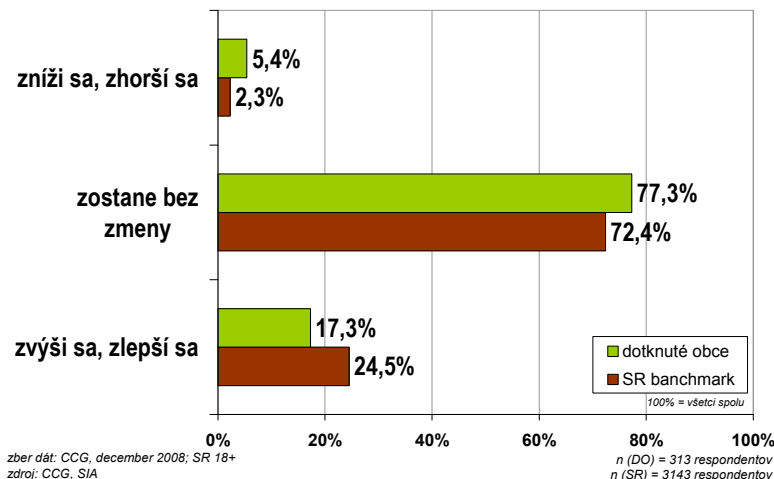
Istota zamestnania

Čo sa týka istoty zamestnania ľudia nepredpokladajú, že výstavbou



rýchlostnej cesty by istoty mali narastať alebo klesať (Graf č.5.3.8.). Až 77,3% Bystričanov neočakáva žiadne zmeny.

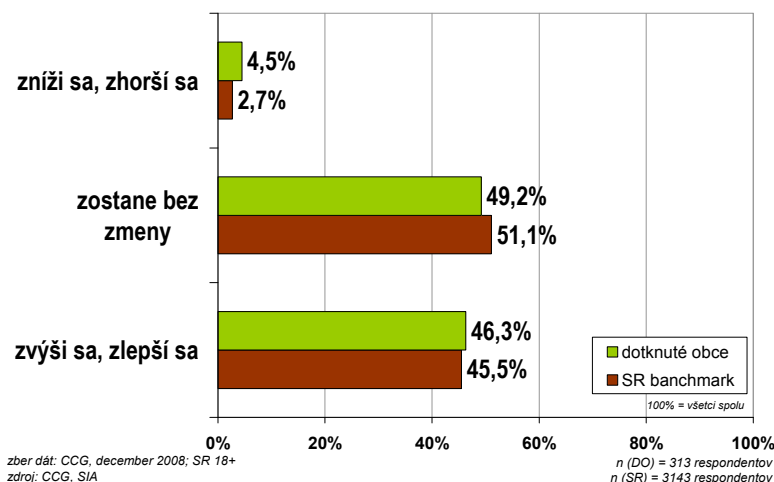
Graf č. 5.3.8.:
Zmeny v istote zamestnania



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 (49,2% ľudí). Viac ako dve pätiny očakávajú zlepšenie podmienok na podnikanie (46,3%).

Graf č. 5.3.9.:
Zmeny v možnosti podnikat'

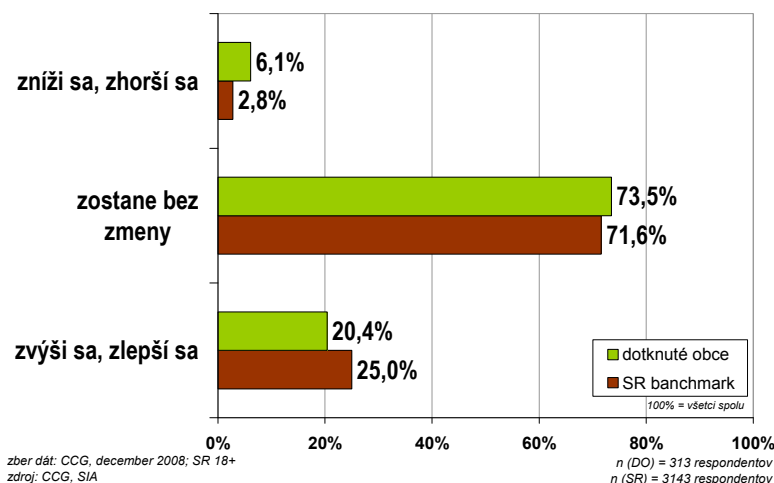




Istota podnikania

Rovnako ako istota zamestnania, ani istota podnikania by sa výstavbou rýchlostnej cesty nemala meniť (*Graf č. 5.3.10.*) – 73,5% ľudí neočakáva žiadne zmeny a približne u jednej pätiny ľudí prevláda predpoklad, že istoty budú narastať (20,4%).

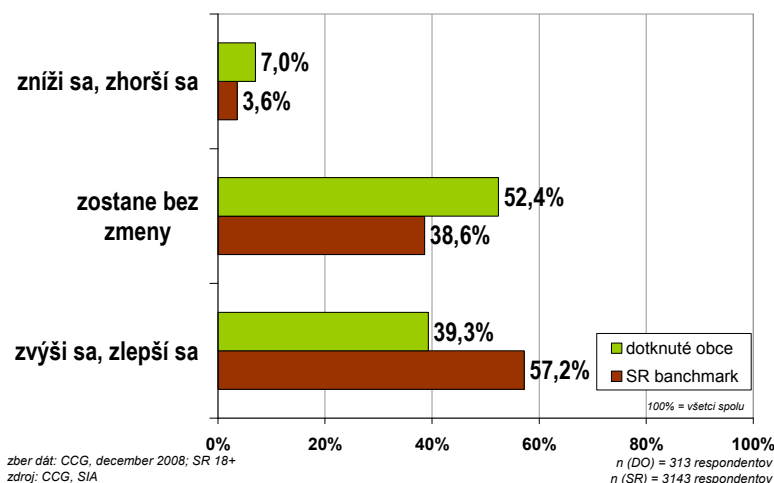
Graf č. 5.3.10.:
Zmeny v istote podnikania



Ekonomika regiónu

Čo sa týka ekonomiky regiónu všeobecne, obyvatelia skôr predpokladajú zotrvanie na súčasnej úrovni, prípadne zlepšenie (*Graf č. 5.3.11.*). Zlepšenie ekonomiky regiónu predpokladá viac ako jedna tretina obyvateľov (39,3%), čo je v porovnaní s celoslovenským benchmarkom pokles až o 17,9%.

Graf č. 5.3.11.:
Zmeny v ekonomike regiónu





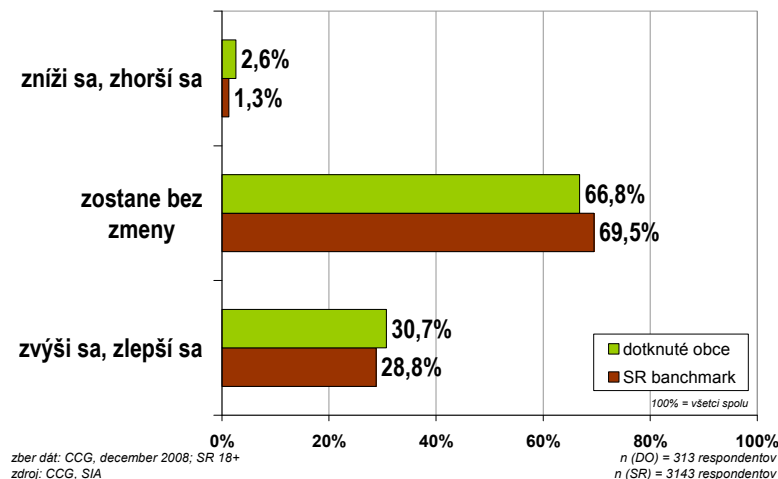
Dostupnosť úradov, zdravotníctva a vzdelávania

Dostupnosť úradov štátnej správy a vzdelania by mali ostať podľa očakávaní ľudí bez výraznej zmeny oproti súčasnému stavu. Predpokladané zlepšenia v dostupnosti sa týkajú zdravotnej starostlivosti a RZP.

Dostupnosť úradov štátnej správy, samosprávy

Obyvatelia, ktorých sa týka výstavba severného obchvatu Bystrice nemusia za úradmi štátnej správy cestovať ďaleko – do centra mesta. Z tohto dôvodu prevláda názor (66,8%), že výstavba obchvatu 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 mestské časti, v ktorých ľudia nadpriemerne predpokladajú zlepšenie dostupnosti úradov (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu):

- Kostiviarska (75,0%),
- Senica (75,0%),
- Jakub (66,7%).

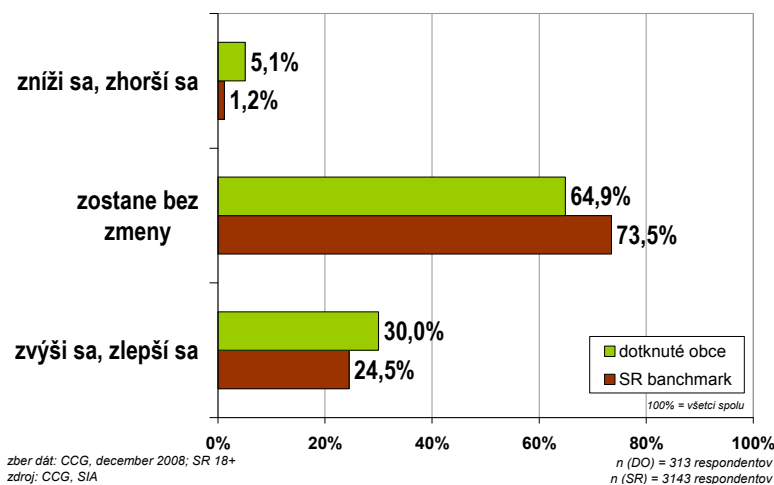
Ide však o ilustračné údaje, keďže v uvedených mestských častiach bol nízky počet respondentov (n<30).

Vzdelávacie možnosti

Čo sa týka možností vzdelávať sa, dve tretiny (64,9%) neočakávajú výrazné zmeny vplyvom výstavby severného obchvatu (Graf č. 5.3.13.). Na tomto úseku je viac ľudí oproti celoslovenskému benchmarku, ktorí očakávajú zlepšenie (30,0%, o 5,5% viac).



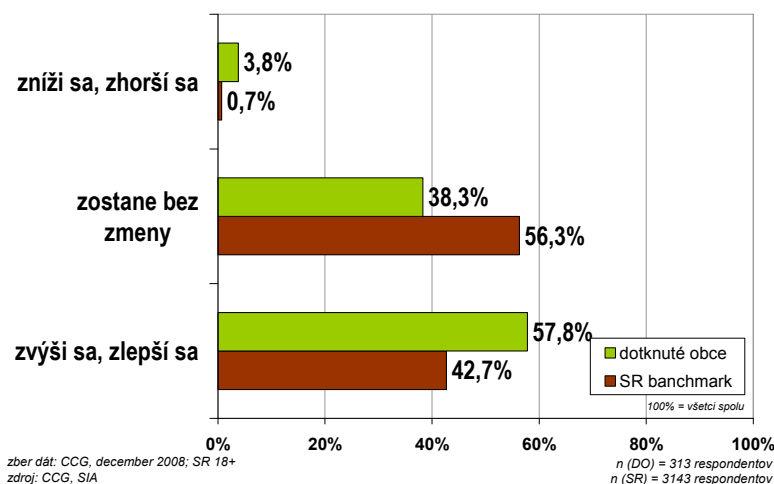
Graf č. 5.3.13.: Zmeny vo vzdelávacích možnostiach



Dostupnosť zdravotnej starostlivosti

Dostupnosť zdravotnej starostlivosti v tomto regióne by mala podľa 38,3% ľudí zostať bez zmeny (Graf č. 5.3.14.). V porovnaní s vyjadreniami ľudí zo všetkých úsekov, sú pozitívne očakávania ľudí z tohto úseku zvýšené o 15,1%. Pravdepodobnou príčinou je súčasná, nie veľmi uspokojivá situácia, aj napriek tomu, že Bystrica je krajské mesto.

Graf č. 5.3.14.: Zmeny v dostupnosti zdravotnej starostlivosti





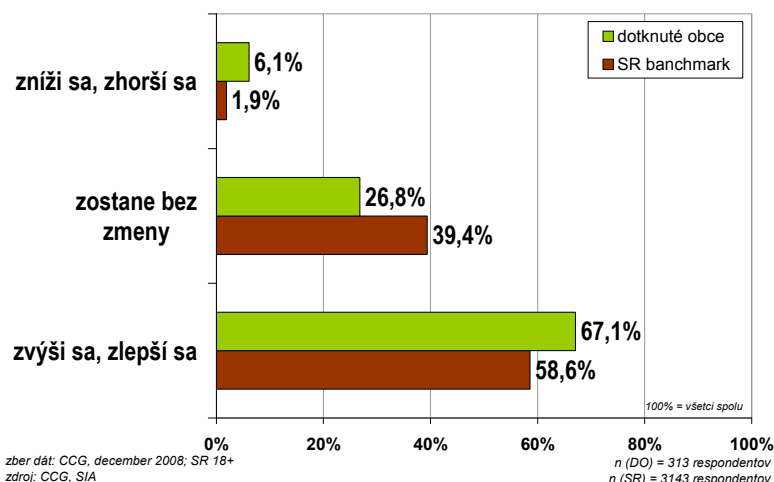
Výnimku tvoria nasledovné mestské časti, v ktorých ľudia nadpriemerne predpokladajú zlepšenie dostupnosti zdravotnej starostlivosti (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu):

- Sásová (63,8%),
- Senica (100%) a Kostiviarska (75,0%) – ilustračné údaje (n<30 respondentov).

Dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci

Dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci sa výstavbou diaľnice buď zlepší (67,1%) alebo zostane na súčasnej úrovni (26,8%; Graf č. 5.3.15.). Ľudia v zvýšenej miere očakávajú lepšiu dostupnosť RZP v porovnaní s celoslovenským benchmarkom (o 8,5%).

Graf č. 5.3.15.:
Zmeny v dostupnosti rýchlej zdravotníckej pomoci



Výnimku tvoria mestské časti (ľudia nadpriemerne predpokladajú zlepšenie dostupnosti RZP oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu), v ktorých obyvatelia trpia hustou premávkou s častými kolíziami a zápchami:

- Rudlová (74,1%),
- Sásová (72,3%),
- Jakub (100%) – ilustračný údaj (n<30 respondentov).



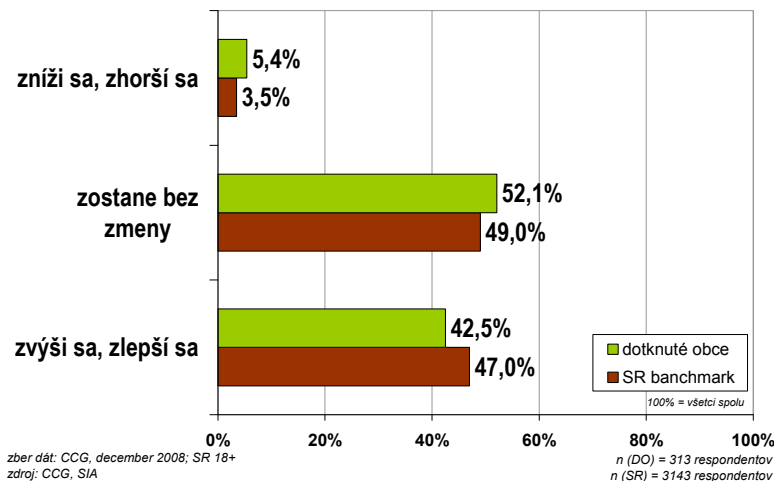
Turistický ruch a podujatia

Turistický ruch ako taký by výstavbou diaľnice 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 5,4% ľudí očakáva zhoršenie podmienok v oblasti tuzemského turistického ruchu. Viac ako polovica ľudí (52,1%) nepredpokladá žiadne zmeny a 42,5% očakáva zlepšenie v oblasti tuzemského turistického ruchu.

Graf č. 5.3.16.:
Zmeny v tuzemskom turistickom ruchu

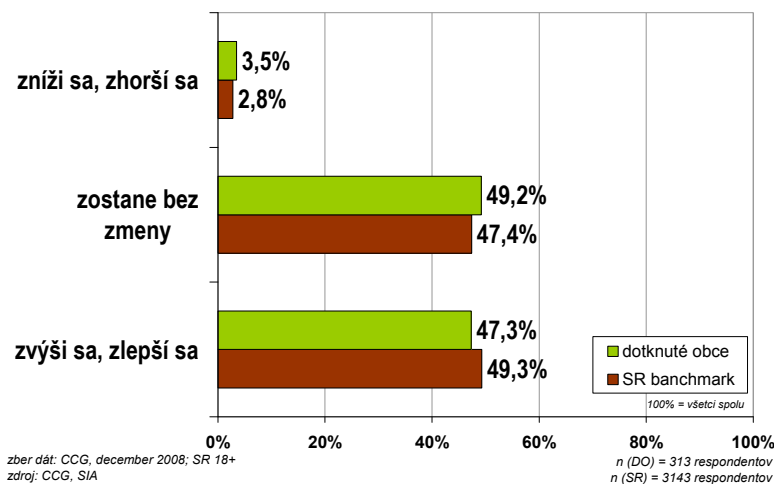


Zahraničný turistický ruch

Ani v oblasti zahraničného turistického ruchu by podľa obyvateľov nemalo dôjsť k zhoršeniu podmienok (*Graf č. 5.3.17.*). Aj v tejto oblasti takmer polovica ľudí (49,2%) predpokladá, že sa nič nezmení a približne rovnako veľká skupina (47,3%) očakáva zlepšenie.



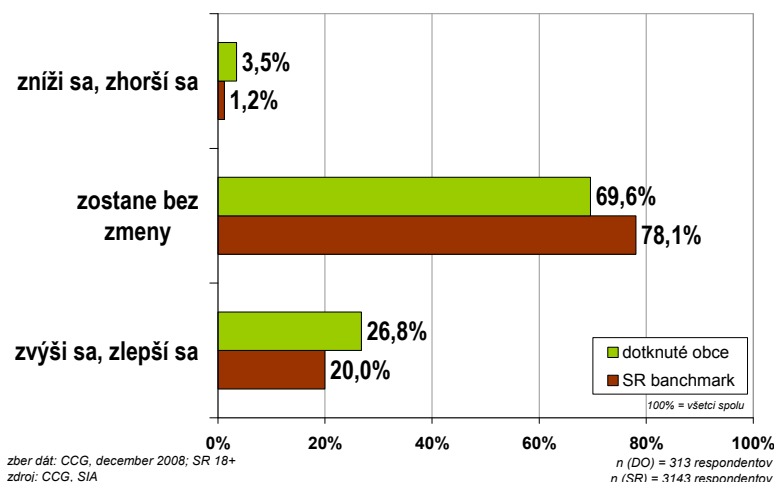
Graf č. 5.3.17.: Zmeny v zahraničnom turistickom ruchu



Počet kultúrnych podujatí

Kultúrne podujatia v regióne zostanú výstavbou severného obchvatu neovplyvnené – aspoň podľa 69,6% obyvateľov (Graf č. 5.3.18.). Bystričania v zvýšenej miere (o 6,8%) predpokladajú zvýšenie počtu kultúrnych podujatí (26,8%).

Graf č. 5.3.18.: Zmeny v počte kultúrnych podujatí



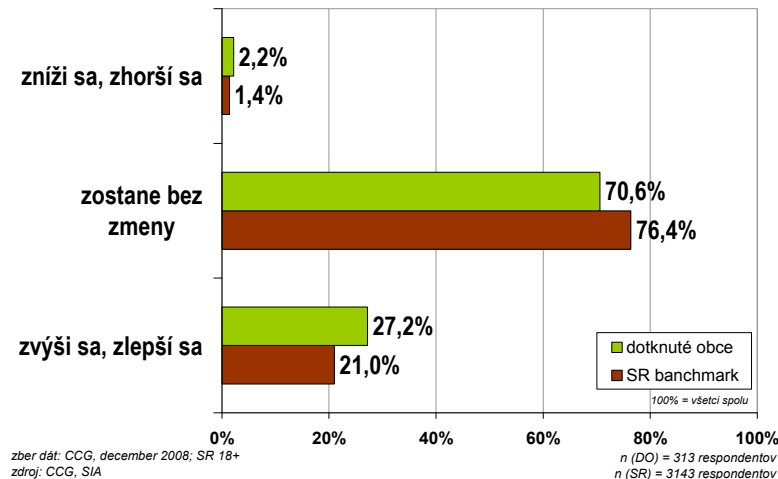
Počet športových podujatí

Rovnako ako kultúrne podujatia, ani športové podujatia, respektíve ich počet by nemali byť podľa ľudí ovplyvnené výstavbou diaľnice (Graf č. 5.3.19). Takmer tri štvrtiny obyvateľov (70,6%) neočakáva



žiadne výrazné zmeny v počte športových podujatí. Napriek tomu je skupina Bystričanov očakávajúcich väčší počet športových podujatí mierne nadpriemerná (o 6,2%).

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. V Banskej Bystrici však prevládajú negatívne očakávania nad pozitívnymi.

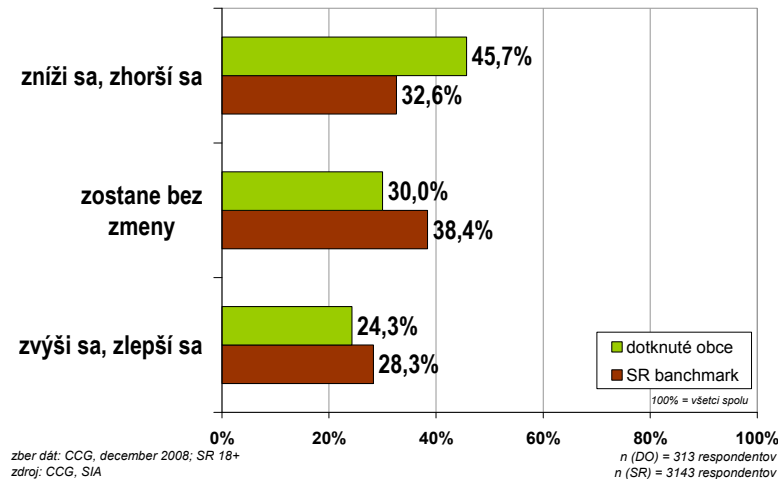
Životné prostredie

Pohľady na vplyv výstavby rýchlostnej cesty na životné prostredie sa rôznia (Graf č. 5.3.20.). Najsilnejšia je skupina ľudí, ktorí sa obávajú zhoršenia životného prostredia (45,7%). Pesimisti sú v Bystrici zastúpení nadpriemerne – o 13,1% viac ako je celoslovenský benchmark.

Tretina (30,0%) zas nepredpokladá žiadne výrazné zmeny v životnom prostredí. Zlepšenie predpokladá najmenšia skupina Bystričanov – 24,3%.



Graf č. 5.3.20.: Zmeny v životnom prostredí



Rôzne pohľady na vplyv diaľnice na životné prostredie vyplývajú z odlišnej polohy jednotlivých mestských častí vzhľadom na súčasné komunikácie aj vzhľadom na trasu plánovaného obchvatu.

Zlepšenie životného prostredia nadpriemerne očakávajú hlavne v častiach (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu):

- Centrum mesta (32,4%),
- Jakub (100%) a Uľanka (44,4%) – ilustračné údaje (n<30 respondentov).

Naopak, zhoršenie životného prostredia nadpriemerne predpokladajú v mestských častiach (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu):

- Rudlová (54,1%),
- Kostiviarska (75,0%) – ilustračný údaj (n<30 respondentov).

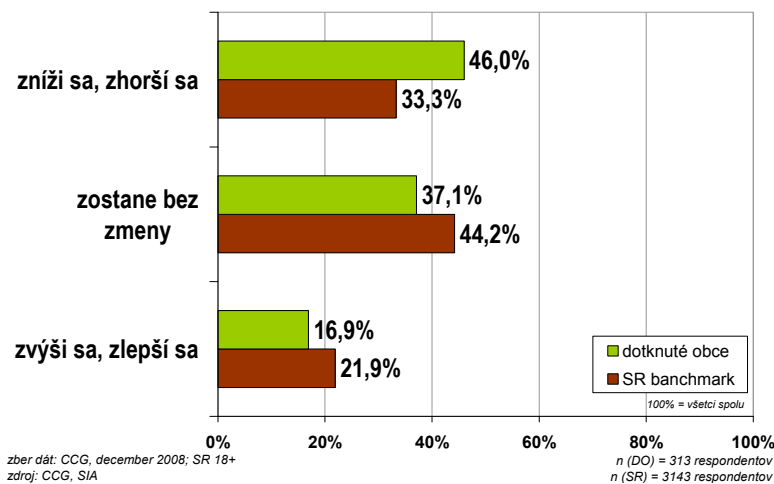
Ochrana prírody

Tak ako pohľady na životné prostredie aj pohľady na ochranu prírody po dostavaní diaľnice sa rôznia (Graf č. 5.3.21.). Najväčšiu časť obyvateľov očakáva negatívne vplyvy (46,0%) výstavby. Ďalšia skupina Bystričanov nepredpokladá, že sa ochrana prírody zmení vplyvom výstavby (37,1%).

Optimisticky naladení ľudia tvoria najmenšiu skupinu (16,9%) – aj v porovnaní s celoslovenským benchmarkom o 5,0% menšiu.



Graf č. 5.3.21.: Zmeny v ochrane prírody



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

Lepšiu ochranu prírody očakávajú nadpriemerne obyvatelia častí (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu):

- Uľanka (100%) – ilustračný údaj (n<30 respondentov),
- Jakub (100%) – ilustračný údaj (n<30 respondentov),
- Kostiviarska (25,0%) – ilustračný údaj (n<30 respondentov).

Zníženú ochranu prírody očakávajú nadpriemerne obyvatelia častí (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu):

- Rudlová (58,8%),
- Kostiviarska (75,0%) – ilustračný údaj (n<30 respondentov).

Kvalita života

Čo sa týka kvality života a bezpečnosti, obyvatelia na tomto úseku neočakávajú zhoršenie. Predpokladajú, že súčasný stav sa zachová, prípadne sa situácia zlepší. Najviac sa Bystričania obávajú o svoje zdravie.

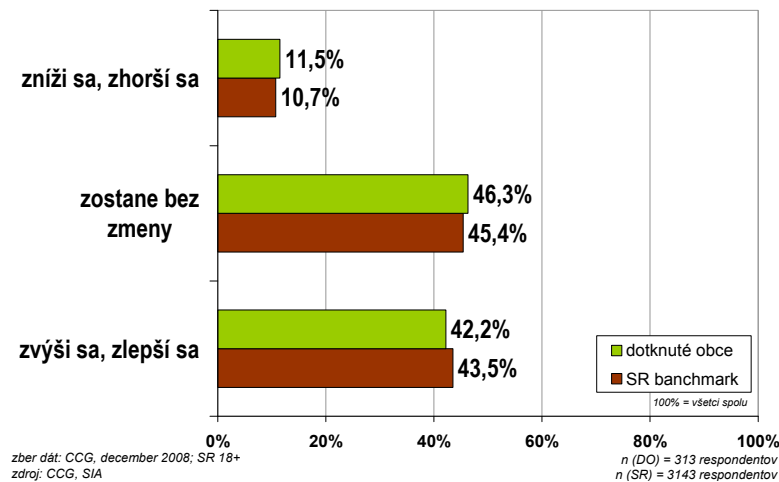
Kvalita života

Očakávania týkajúce sa kvality života po sprevádzkovaní severného obchvatu kopírujú postoje ľudí zo všetkých úsekov výstavby. 42,2% ľudí očakáva, že vplyvom výstavby diaľnice sa zvýši kvalita ich života



(Graf č.5.3.22.). Každý desiaty obyvateľ na úseku severného obchvatu sa obáva, že kvalita jeho života sa zhorší (5,7%).

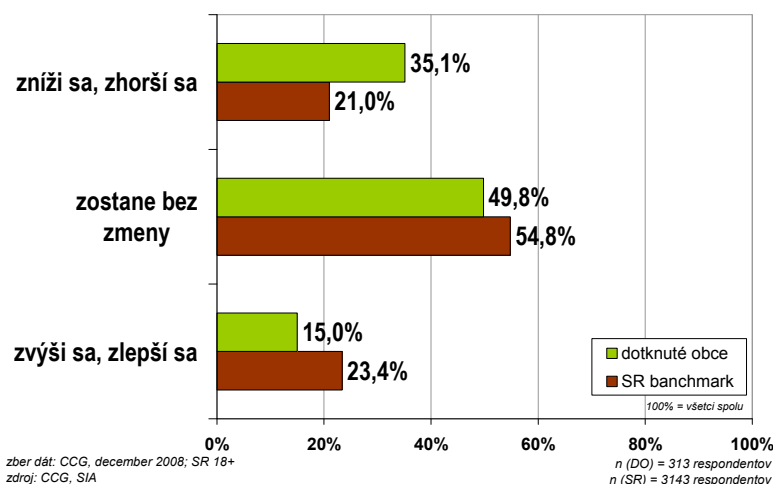
Graf č. 5.3.22.: Zmeny v kvalite života



Zdravie

Obavy týkajúce sa negatívnych dopadov výstavby diaľnice na zdravie trápia 35,1% Bystričanov (Graf č. 5.3.23.). Ide o nadpriemerne veľkú skupinu (o 14,1%) v porovnaní s celoslovenským benchmarkom. Takmer polovica obyvateľov (49,8%) neočakáva žiadne zmeny a iba 15,0% ľudí očakáva zlepšenie, čo sa týka zdravia. Názory ľudí na tomto úseku kopíruje pohľad ľudí zo všetkých úsekov.

Graf č. 5.3.23.: Zmeny v zdraví

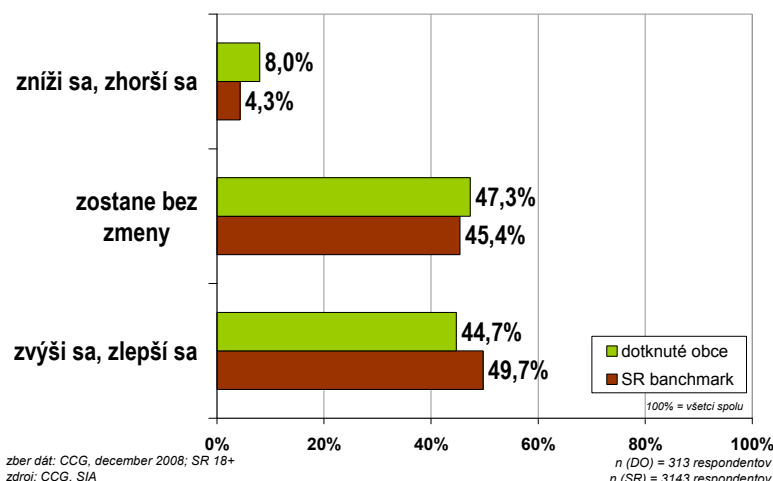




Bezpečnosť a poriadok

Pozitívne zmeny alebo zachovanie súčasného stavu očakávajú ľudia aj v oblasti bezpečnosti a poriadku (Graf č. 5.3.24.). Takmer polovica ľudí (47,3%) nepredpokladá, že bezpečnosť a poriadok sa výstavbou diaľnice zmenia a 44,7% obyvateľov očakáva zlepšenie.

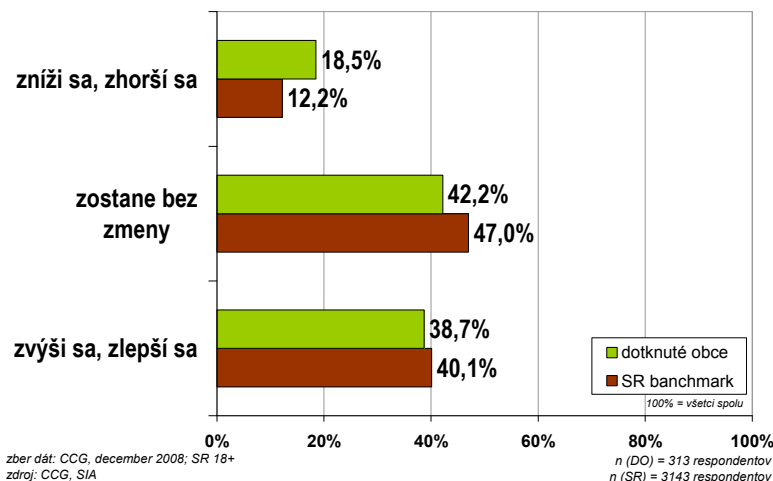
Graf č. 5.3.24.:
Zmeny v bezpečnosti a poriadku



Životná pohoda

Životná pohoda obyvateľov v Bystrici by sa výstavbou diaľnice nemala zmeniť (Graf č. 5.3.25.) – to predpokladajú dve pätiny obyvateľov (42,2%), prípadne by sa mala zlepšiť (38,7%). Zhoršenia životnej pohody sa obáva 18,5% ľudí.

Graf č. 5.3.25.:
Zmeny v životnej pohode



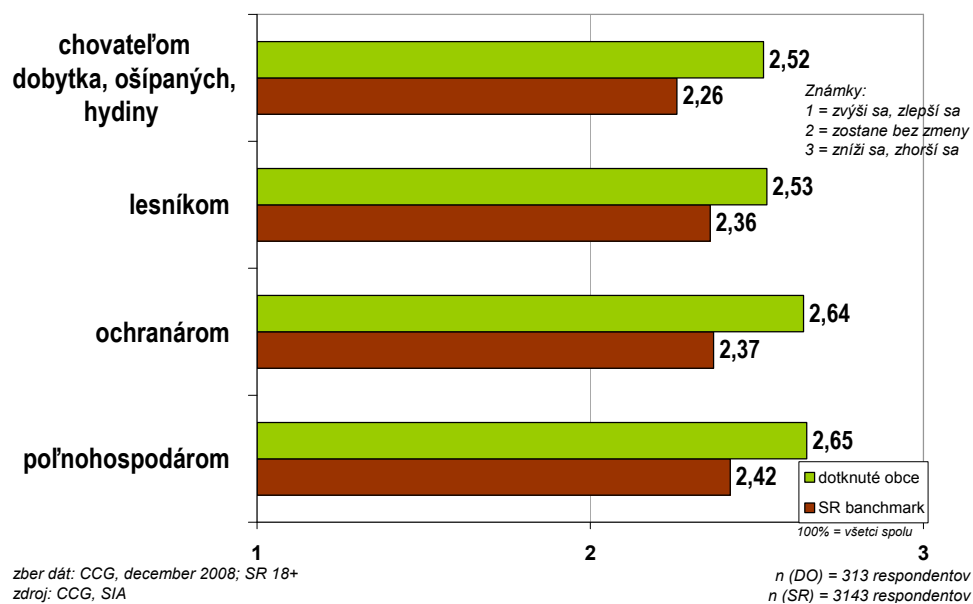


Zmeny v pracovných podmienkach u ľudí žijúcich z pôdy

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 2,65) a ochranári (priemerná známka 2,64).

Graf č. 5.3.26.:

Zmeny v pracovných podmienkach u ľudí žijúcich z pôdy



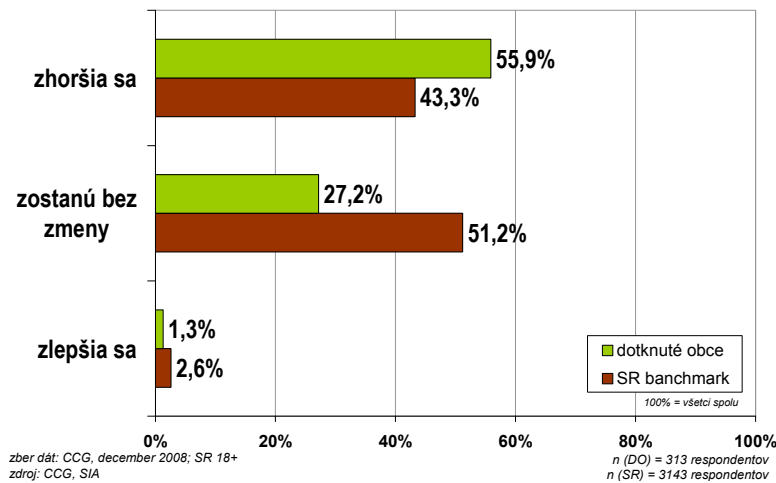
Poľnohospodári

Ľudia žijúci sa poľnohospodárstvom v okolí Banskej Bystrice sú podľa obyvateľov najviac ohrození. Viac ako polovica ľudí (55,9%) predpokladá zhoršenie pracovných podmienok poľnohospodárov (Graf č. 5.3.27.). 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 oslabená skupina ľudí (27,2%, o 24,0% menej oproti celoslovenskému benchmarku), ktorí si myslia, že poľnohospodárom sa pracovné podmienky nezmenia.



Graf č. 5.3.27.:
Zmeny v pracovných podmienkach poľnohospodárov

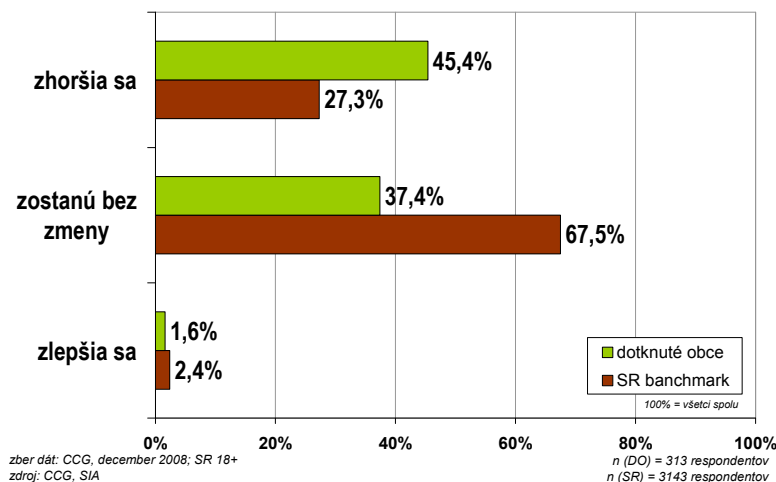


Zhoršenie pracovných podmienok pre poľnohospodárov predpokladajú v zvýšenej miere (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu) obyvatelia mestskej časti Rudlová (61,2%), Jakub (66,7% - ilustračný údaj, n<30 respondentov) a Ulánka (59,3% - ilustračný údaj, n<30 respondentov).

Chovatelia dobytky, ošípaných, hydiny

Chovatelia by podľa očakávania ľudí nemali byť ohrození natoľko ako poľnohospodári. Tretina obyvateľov (37,4%) si myslí, že pracovné podmienky chovateľov nebudú výstavbou diaľnice nijako ovplyvnené (Graf č. 5.3.28.), 45,4% ľudí však predpokladá zhoršenie podmienok pre chovateľov (čo je oproti celoslovenskému benchmarku nárast o 18,1%).

Graf č. 5.3.28.:
Zmeny v pracovných podmienkach chovateľov



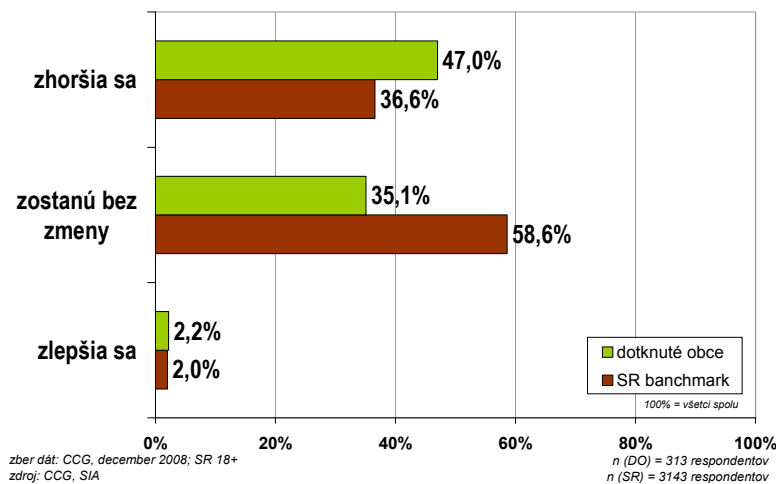


Zhoršenie pracovných podmienok pre chovateľov predpokladajú v zvýšenej miere (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu) obyvatelia mestskej časti Rudlová (52,9%).

Lesníci

Vplyv rýchlostnej cesty na pracovné podmienky lesníkov je veľmi podobný vplyvu na pracovné podmienky chovateľov. Tretina ľudí (35,1%) neočakáva žiadne zmeny a takmer polovica obyvateľov (47,0%) pokladá severný obchvat za hrozbu pre prácu lesníkov (Graf č. 5.3.29.).

Graf č. 5.3.29.:
Zmeny v pracovných podmienkach lesníkov



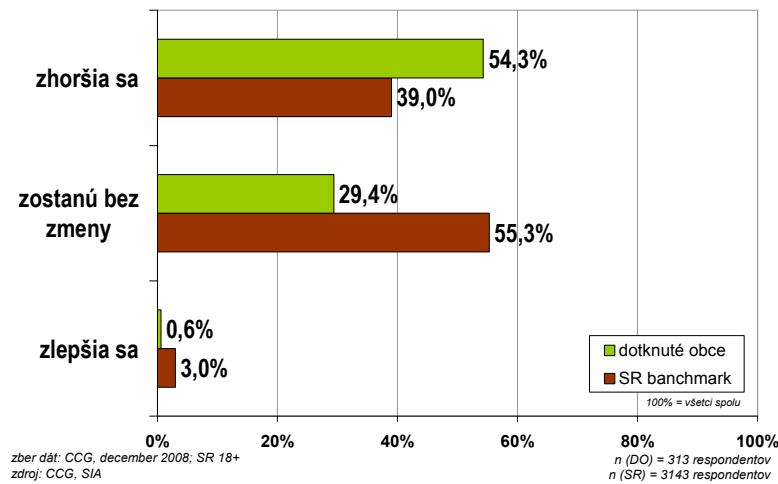
Ochranári

V Banskej Bystrici je necelá tretina ľudí (29,4%), ktorí si myslia, že práca ochranárov nebude výstavbou rýchlostnej cesty ovplyvnená (Graf č. 5.3.30.). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom ide o 25,9% menšiu skupinu v prospech ľudí, ktorí si myslia, že dôjde k zhoršeniu pracovných podmienok ochranárov (54,3%).

Zhoršenie pracovných podmienok pre ochranárov predpokladajú v zvýšenej miere (oproti názoru ľudí z celého úseku severného obchvatu) opäť obyvatelia mestskej časti Rudlová (51,8%).



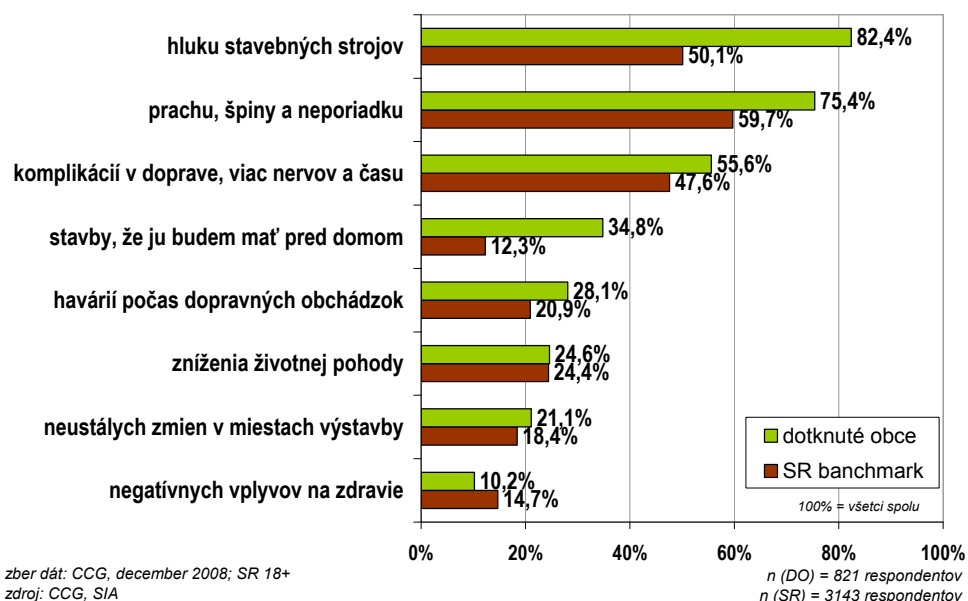
Graf č. 5.3.30.:
Zmeny v pracovných podmienkach ochranárov



5.4. Obavy ľudí počas výstavby

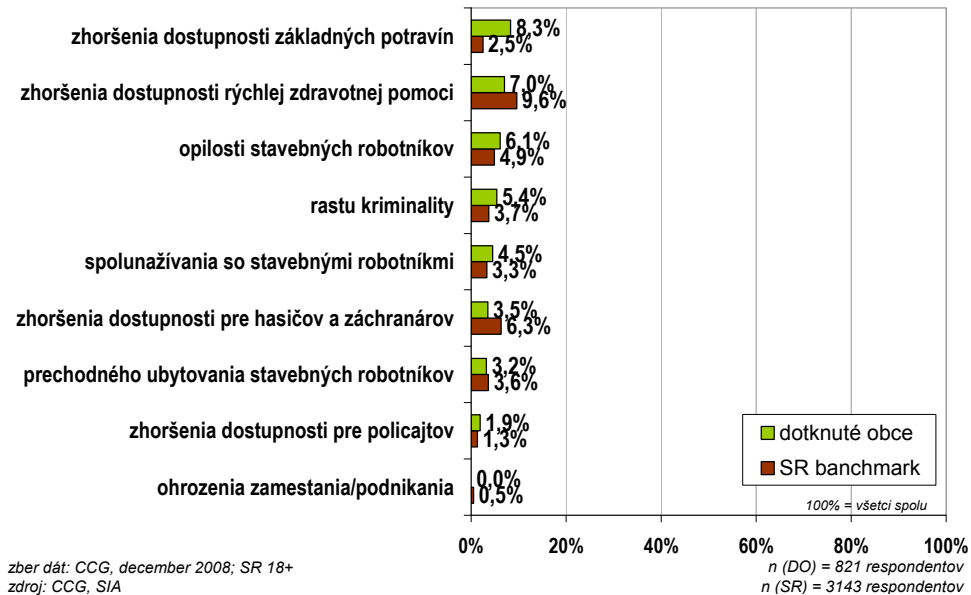
Banskobystričania sa najviac obávajú sprievodných javov samotnej výstavby diaľnice, najmä hluku (82,4%, nadpriemerne oproti ľuďom zo všetkých úsekov o 32,3%), prachu, špiny, neporiadku (75,4%, nadpriemerne oproti ľuďom zo všetkých úsekov o 15,7%) v okolí stavby (Graf č. 5.4.1.a). V druhom slede nastupujú obavy týkajúce sa problémov s dopravou – komplikácií v doprave (55,6%).

Graf č. 5.4.1.a:
Obavy počas výstavby



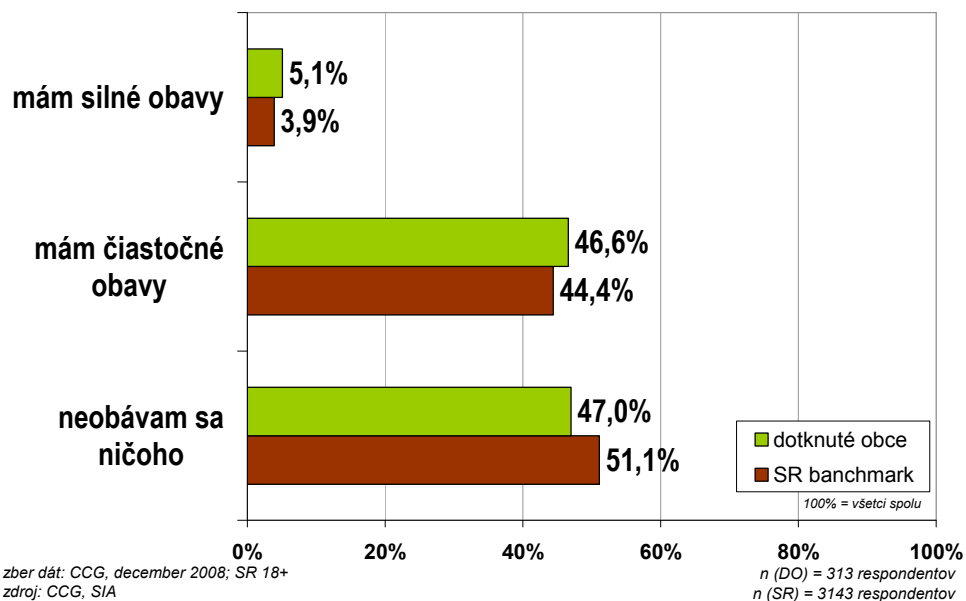


Graf č. 5.4.1.b: Obavy počas výstavby



Napriek tomu, že ľudia uvádzali mnoho negatívnych sprievodných javov výstavby, obavy sa nezdajú byť bariérou pre výstavbu severného obchvatu, pretože ich sila nie je veľká: 46,6% ľudí má iba čiastočné obavy a približne rovnako veľká skupina obyvateľov (47,0%) deklaruje, že sa neobáva ničoho (Graf č. 5.4.2.). 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





5.5. Ohrozenia

Z prírodných výtvorov je ohrozená príroda všeobecne, ďalej kultúrne a historické pamiatky (tiež všeobecne). Bystričania nevedeli uviesť žiadne konkrétne ohrozenia.

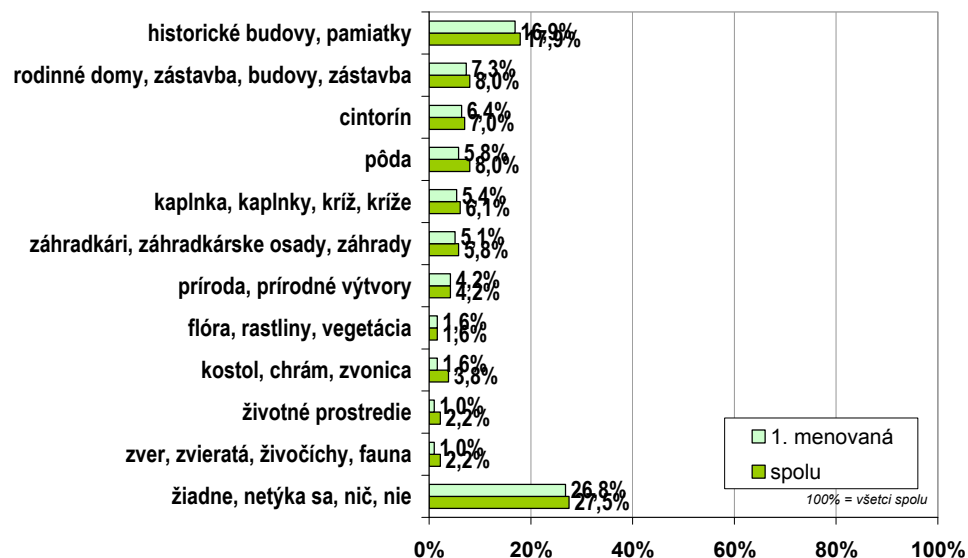
Čo sa týka osobných ohrození, značná časť obyvateľov nevníma žiadne ohrozenia. Vo všeobecnosti sa najčastejšie ohrozenia týkajú obchádzok v cestovaní, hluku, hlučnosti, zvýšeného počtu áut, zápch, problémov s parkovaním.

Medzi najviac ohrozené skupiny obyvateľov označili ľudia poľnohospodárov a roľníkov, ďalej ľudí žijúcich v obytných zónach blízko rýchlostnej cesty, ktorí by mohli trpieť hlukom, deti kvôli bezpečnosti.

Ohrozené prírodné výtvory, kultúrne a, historické pamätihodnosti

Štvrtina obyvateľov (26,8%) na úseku severného obchvatu nevedela spontánne uviesť žiadne prírodné výtvory alebo pamätihodnosti, ktoré by mohli byť ohrozené výstavbou rýchlostnej cesty (Graf č. 5.5.1.). Najčastejšie ľudia uvádzali, že ohrozené sú historické budovy (16,9%), ďalej rodinné domy (7,3%), cintorín (6,4%) a podobne.

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



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

n (DO) = 313 respondentov



Špecifiká jednotlivých mestských častí (Tabuľka č. 5.5.1.)
(ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku severného obchvatu):

- centrum: ohrozenie historických budov (+10,1%),
- Rudlová: ohrozená miestna kaplnka (+6,4%),
- Sásová: nevnímajú žiadne ohrozenie (+6,2%).

Tabuľka č. 5.5.1.:
Ohrozená príroda a pamätihodnosti

Úsek severný obchvat Banskej Bystrice (18+)	Spolu	Banská Bystrica Centrum	Banská Bystrica Jakub *	Banská Bystrica Kostiviarska *	Banská Bystrica Rudlová	Banská Bystrica Sásová	Banská Bystrica Senica *	Banská Bystrica Uľanka *
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	313	111	6	4	85	94	4	9
žiadne, netýka sa, nič, nie	26,8%	24,3%	100,0%	0,0%	20,0%	33,0%	75,0%	0,0%
historické budovy, pamiatky	16,9%	27,0%	0,0%	25,0%	18,8%	5,3%	25,0%	0,0%
rodinné domy, zástavba, budovy	7,3%	4,5%	0,0%	0,0%	7,1%	8,5%	0,0%	44,4%
cintorín	6,4%	9,0%	0,0%	0,0%	9,4%	2,1%	0,0%	0,0%
pôda	5,8%	1,8%	0,0%	75,0%	0,0%	8,5%	0,0%	55,6%
kaplnka, kaplnky, kríž, kríže	5,4%	5,4%	0,0%	0,0%	11,8%	1,1%	0,0%	0,0%
záhradkári, záhradkárske osady, záhrady	5,1%	3,6%	0,0%	0,0%	7,1%	6,4%	0,0%	0,0%
príroda, prírodné výtvy	4,2%	3,6%	0,0%	0,0%	8,2%	2,1%	0,0%	0,0%
kostol, chrám, zvonica	1,6%	3,6%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%
flóra, rastliny, vegetácia	1,6%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zver, zvieratá, živočíchy, fauna	1,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%
životné prostredie	1,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
vodné zdroje, pramene	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%
hluk, kľud	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	15,3%	8,1%	0,0%	0,0%	15,3%	27,7%	0,0%	0,0%

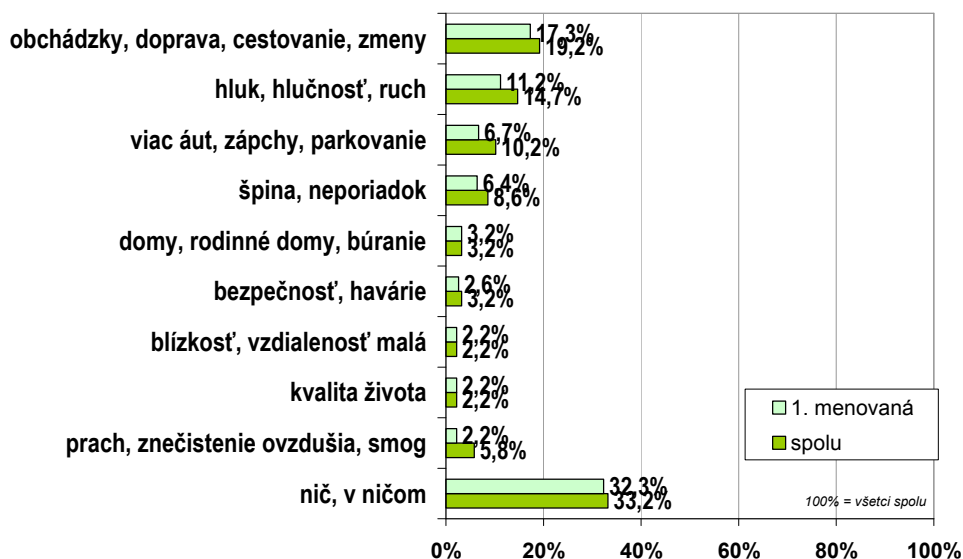
* n < 30 respondentov

Osobné ohrozenia

Ani v oblasti osobného života nevnímajú značná časť obyvateľov žiadne ohrozenia (*Graf č. 5.5.2.*), 32,3% ľudí uviedlo, že sa necítia byť ohrození. Vo všeobecnosti sa najčastejšie ohrozenia týkajú obchádzok v cestovaní (17,3%), hluku, hlučnosti (11,2%), zvýšeného počtu áut, zápch, problémov s parkovaním (6,7%).



Graf č. 5.5.2.: Osobné ohrozenia



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

n (DO) = 313 respondei

Zvýšené obavy (Tabuľka č. 5.5.2.) sú prítomné hlavne v mestskej časti Rudlová, týkajú sa hluku, hlučnosti, ruchu (+5,3%). V ostatných mestských častiach sú obavy skôr ilustračné kvôli nižšiemu počtu respondentov (n<30).

Tabuľka č. 5.5.2.: Osobné ohrozenia

Úsek severný obchvat Banskej Bystrice (18+)	Spolu	BB Centrum	BB Jakub *	BB Kostiviarska *	BB Rudlová	BB Sásová	BB Senica *	BB Ulánka *
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	313	111	6	4	85	94	4	9
nič, v ničom	32,3%	33,3%	33,3%	25,0%	30,6%	37,2%	0,0%	0,0%
obchádzky, doprava, cestovanie, zmeny	17,3%	17,1%	0,0%	0,0%	16,5%	17,0%	25,0%	44,4%
hluk, hlučnosť, ruch	11,2%	9,9%	0,0%	0,0%	16,5%	5,3%	0,0%	55,6%
viac áut, zápchy, parkovanie	6,7%	4,5%	0,0%	75,0%	4,7%	9,6%	0,0%	0,0%
špina, neporiadok	6,4%	8,1%	0,0%	0,0%	5,9%	6,4%	0,0%	0,0%
domy, rodinné domy, búranie	3,2%	2,7%	0,0%	0,0%	5,9%	2,1%	0,0%	0,0%
bezpečnosť, havárie	2,6%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%
prach, znečistenie ovzdušia, smog	2,2%	1,8%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%
kvalita života	2,2%	4,5%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%
blízkosť, vzdialenosť malá	2,2%	4,5%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%
pozitíva	1,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	75,0%	0,0%
životné prostredie	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	2,1%	0,0%	0,0%
osvetlenie nočné	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	1,1%	0,0%	0,0%
strata pozemku	0,6%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zvieratá	0,6%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prístupové cesty	0,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	7,7%	1,8%	66,7%	0,0%	5,9%	13,8%	0,0%	0,0%

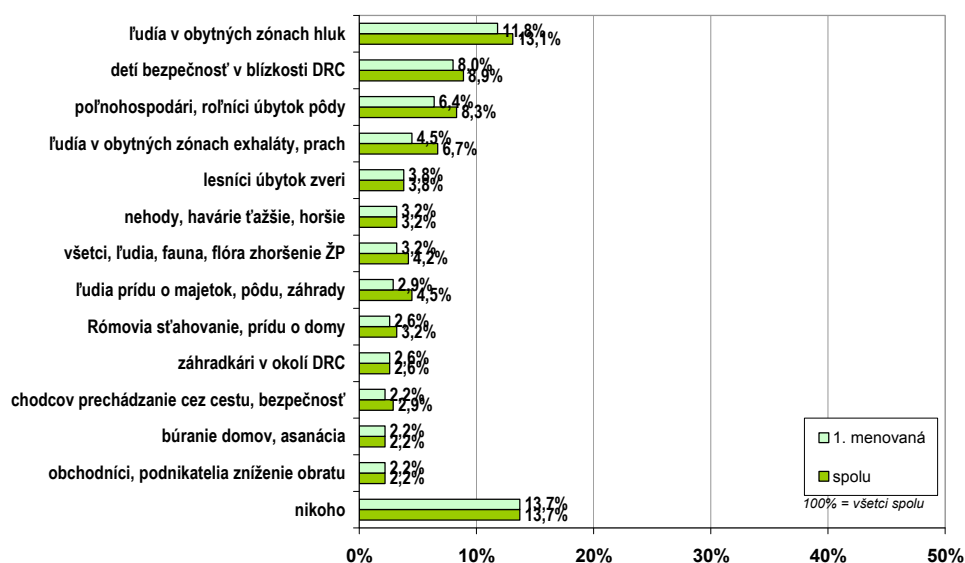
* n < 30 respondentov



Ohrozené skupiny obyvateľov

Vo všeobecnosti pokladajú obyvatelia za najviac ohrozenú skupinu ľudí v obytných zónach, ktorí by mohli trpieť hlukom (11,8%), ďalej deti kvôli bezpečnosti (8,0%) a poľnohospodárov a roľníkov, ohrozenie pre túto skupinu predstavuje hlavne strata pôdy (6,4%; Graf č. 5.5.3.).

Graf č. 5.5.3.: Ohrozené skupiny obyvateľov



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

n (DO) = 313 respondentov

Napriek všetkému je silná aj skupina ľudí, ktorí si myslia, že výstavbou diaľnice nebude ohrození nikto (13,7%).

Zvýšené obavy (Tabuľka č. 5.5.3.) sú prítomné hlavne u ľudí žijúcich v centre mesta, týkajú sa poľnohospodárov, roľníkov, ktorým hrozí úbytok pôdy (+5,3%). V ostatných mestských častiach sú obavy skôr ilustračné kvôli nižšiemu počtu respondentov (n<30).

**Tabuľka č. 5.5.3.: Ohrozené skupiny obyvateľov**

Úsek severný obchvat Banskej Bystrice (18+)	Spolu	BB Centrum	BB Jakub *	BB Kostiviarska *	BB Rudlová	BB Sásová	BB Senica *	BB Ulánka *
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	313	111	6	4	85	94	4	9
nikoho	13,7%	9,9%	33,3%	25,0%	12,9%	16,0%	75,0%	0,0%
ľudia v obyt. zónach hluk	11,8%	16,2%	0,0%	0,0%	11,8%	9,6%	0,0%	0,0%
detí bezpečnosť v blízkosti DRC	8,0%	9,0%	0,0%	75,0%	10,6%	3,2%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	6,4%	11,7%	0,0%	0,0%	3,5%	4,3%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach exhaláty, prach	4,5%	3,6%	0,0%	0,0%	9,4%	2,1%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok zveri	3,8%	1,8%	66,7%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	44,4%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	3,2%	5,4%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%
nehody, havárie, horšie	3,2%	5,4%	0,0%	0,0%	2,4%	2,1%	0,0%	0,0%
ľudia prídu o majetok, pôdu, záhrady	2,9%	8,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
záhradkári v okolí DRC	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	6,4%	0,0%	0,0%
Rómovia sťahovanie, prídu o domy	2,6%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%
obchodníci, podnikatelia zníženie obratu	2,2%	1,8%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%
búranie domov, asanácia	2,2%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%
chodcov prechádzanie cez cestu, bezpečnosť	2,2%	1,8%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%
bezp., kriminalita v zónach	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%
obchodníci, zásobovanie obcí	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	55,6%
dôchodcovia hluk, prach, chaos	1,3%	0,9%	0,0%	0,0%	1,2%	2,1%	0,0%	0,0%
dôchodcovia bezpečnosť	1,3%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
špina, hluk, otrasy pri výstavbe	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	2,1%	0,0%	0,0%
ľudia zmena prostredia, blízkosť DRC	1,3%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	1,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári ŽP horšie	1,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	0,0%
šoféri, obyvatelia obchádzky, obmedzenia	1,0%	1,8%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%
havárie so zverou	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na polia	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%
narušenie súkromia, intimity	0,6%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia cestovanie	0,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

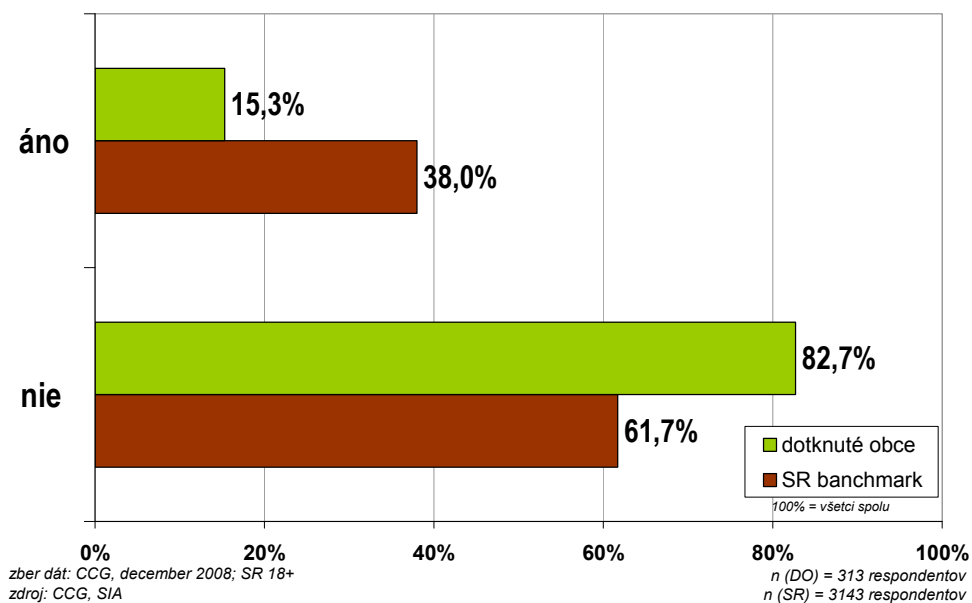
* n < 30 respondentov



5.6. Dochádzanie obyvateľov za prácou/škoolou

Iba 15,3% obyvateľov Banskej Bystrice pravidelne dochádza za prácou alebo do školy. Oproti celoslovenskému benchmarku ide o znížený počet ľudí až o 22,7%.

Graf č. 5.6.1.:
Dochádzanie obyvateľov za prácou/škoolou



Ľudia z tohto úseku najčastejšie dochádzajú do niekoľko kilometrov vzdialeného Zvolena (18,8%) a do Bratislvy (8,3%).

Ostatní obyvatelia dochádzajú buď do okolitých obcí alebo do miest po celom Slovensku (*Tabuľka č. 5.6.1.*).



Tabuľka č. 5.6.1.:
Dochádzanie obyvateľov za prácou/školou

Dochádzajúci na úseku severný obchvat Banskej Bystrice (18+)	Spolu	Banská Bystrica Centrum	Banská Bystrica Rudlová	Banská Bystrica Sasova	Banská Bystrica Uľanka	Banská Bystrica Kostivárska	Banská Bystrica Senica	Banská Bystrica Jakub
n (respondenti)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%
spolu	48	24	10	10	2	1	1	0
Zvolen	18,8%	16,7%	-	30,0%	50,0%	100,0%	-	-
Bratislava	8,3%	12,5%	10,0%	-	-	-	-	-
Sliach	6,3%	4,2%	10,0%	-	-	-	100,0%	-
Brusno	6,3%	12,5%	-	-	-	-	-	-
Tajov	4,2%	-	-	20,0%	-	-	-	-
Slovenská Ľupča	4,2%	4,2%	-	10,0%	-	-	-	-
Brezno	4,2%	8,3%	-	-	-	-	-	-
Česká republika	4,2%	4,2%	-	10,0%	-	-	-	-
Žilina	2,1%	4,2%	-	-	-	-	-	-
Martin	2,1%	-	-	10,0%	-	-	-	-
Donovaly	2,1%	-	-	-	50,0%	-	-	-
Podbrezová	2,1%	4,2%	-	-	-	-	-	-
Selce	2,1%	4,2%	-	-	-	-	-	-
Kremnica	2,1%	-	10,0%	-	-	-	-	-
Anglicko	2,1%	-	10,0%	-	-	-	-	-
rôzne SR	10,4%	4,2%	20,0%	20,0%	-	-	-	-

* 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).

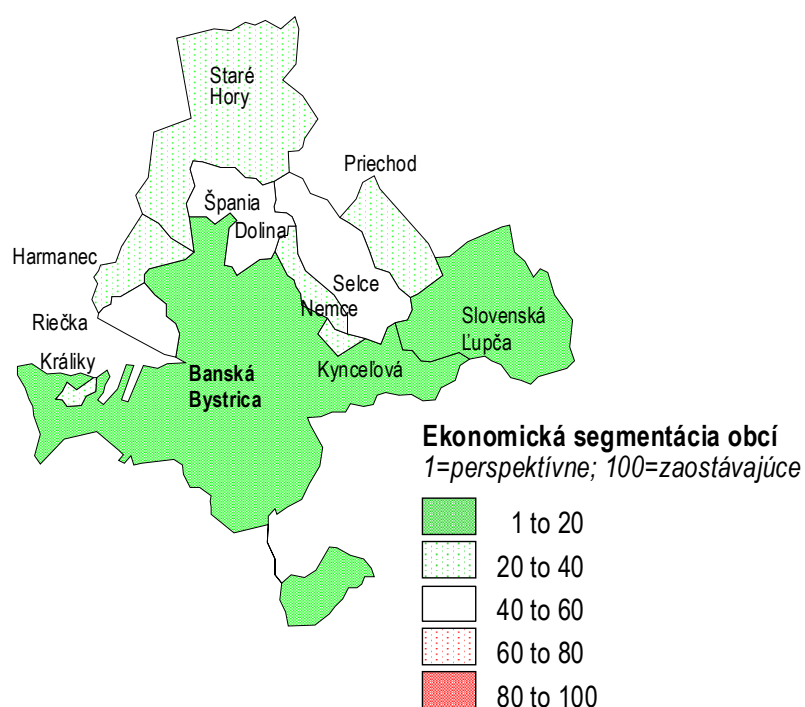
Ekonomická segmentácia

V spádovej oblasti je pomerne dobrá situácia z hľadiska zamestnanosti a zamestnávateľov (*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 2 obce (mestá), ktoré sú na tom z hľadiska zamestnanosti a zamestnávania „výborne“. Najlepšie hodnotenie dosiahli:

- v dotknutom území: Banská Bystrica (1,0),
- v užšej spádovej oblasti: -,
- v širšej spádovej oblasti: Slovenská Ľupča (12,7).

V spádovej oblasti nie sú obce (mestá), ktoré sú na tom z hľadiska zamestnanosti a zamestnávania „nedostatočné“.

Priemerné hodnotenie dosiahli 3 obce zo širšej spádovej oblasti:

Špania Dolina (56,6),
Selce (45,2)
a Riečka (40,1).

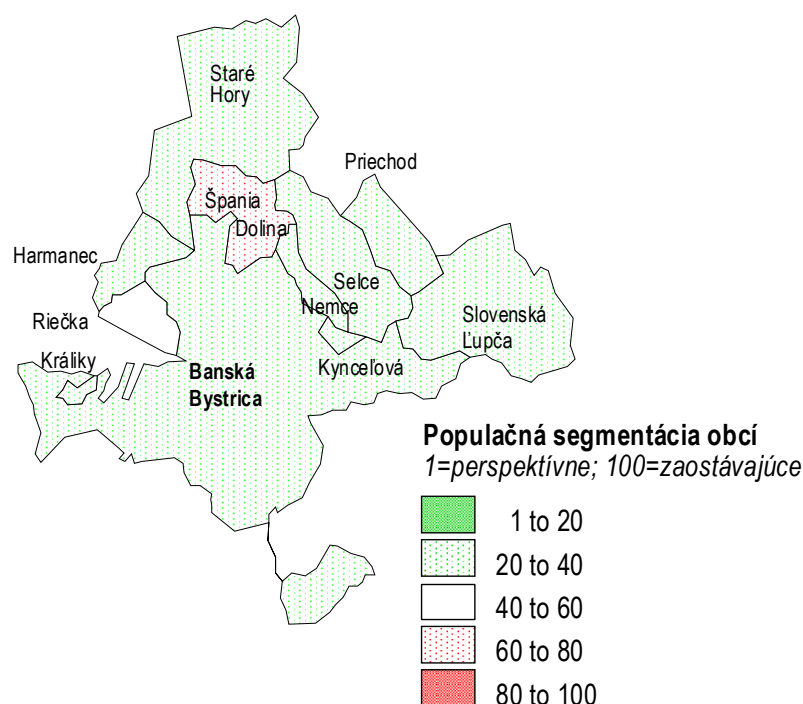
Populačná segmentácia

V spádovej oblasti nie sú z hľadiska demografického a populačného vývoja v obciach 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





Názorná mapka ukazuje, že žiadna obec nemá výrazne „priaznivú“ ani výrazne „nepriaznivú“ vekovú štruktúru obyvateľstva. Najlepšie hodnotenie v zložení obyvateľstva dosiahla obec Kynceľová (24,7). „Nepriaznivú“ vekovú štruktúru medzi obcami v spádovej oblasti dosiahla len obec Špania Dolina (79,5). Túto obec – 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 jednania, 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 diaľnice.

Kontext

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

Základné dimenzie výstavby diaľnic:

- 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 diaľnic 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 diaľnice 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 diaľnice: 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.
- **osveta-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	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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)		

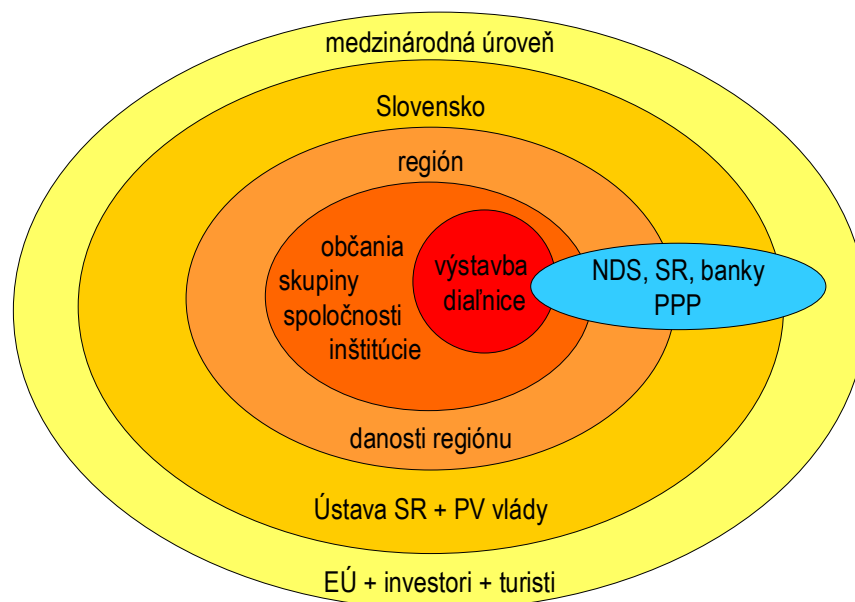


	(-)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zvýšenie zaťaženia v lokalitách, kadiaľ predtým nevedli cesty, ➤ narušenie biokoridorov živočíchov, ➤ narušenie, poškodenie lokalít európskeho významu, ➤ nepredvídateľné dopady na rastlinné spoločenstvá, ➤ narušenie „tváre“ krajiny.
ekonomika	(+)	➤ stimulácia regionálnej ekonomiky v dôsledku prílivu investícií
	(0)	
	(-)	➤ zhoršenie pozície prevádzok v úsekoch „starých“, odklonených ciest (zakopávací kompetencia -> príťažlivosť)
pracovný trh	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 -> znižovanie stavu zamestnancov
sociálne dopady v obciach	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ rozvoj obcí v dôsledku ekonomickej stimulácie ➤ zdroje na rozvoj rôznych oblastí života v obci
	(0)	
	(-)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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	(+) vyrovňavanie 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, - kompenzácie, - technické riešenia	(+) uľahčenie realizácie (+) riešenie pripomienok a problematických bodov (+) náhrada strát (-) komplikácie, prieťahy (-) predražovanie výstavby
občania, skupiny, inštitúcie	- pripomienkovanie, - petície - rezignácia.	(+) spokojnosť, podpora (-) nespokojnosť, odpor
stavitel'		
Jav – konanie – akčné procesy		
výstavba diaľnice		

6.3. Kvantitatívny výskum

Jednotlivé oblasti výstavby rýchlostnej cesty hodnotia ľudia skôr negatívne (*Graf č. 6.2.1.*). Najlepšie hodnotenie získal fakt, že sa v blízkej dobe začne s výstavbou, napriek tomu priemerná známka presiahla hodnotu 3 („dobre“), je na úrovni 3,24.

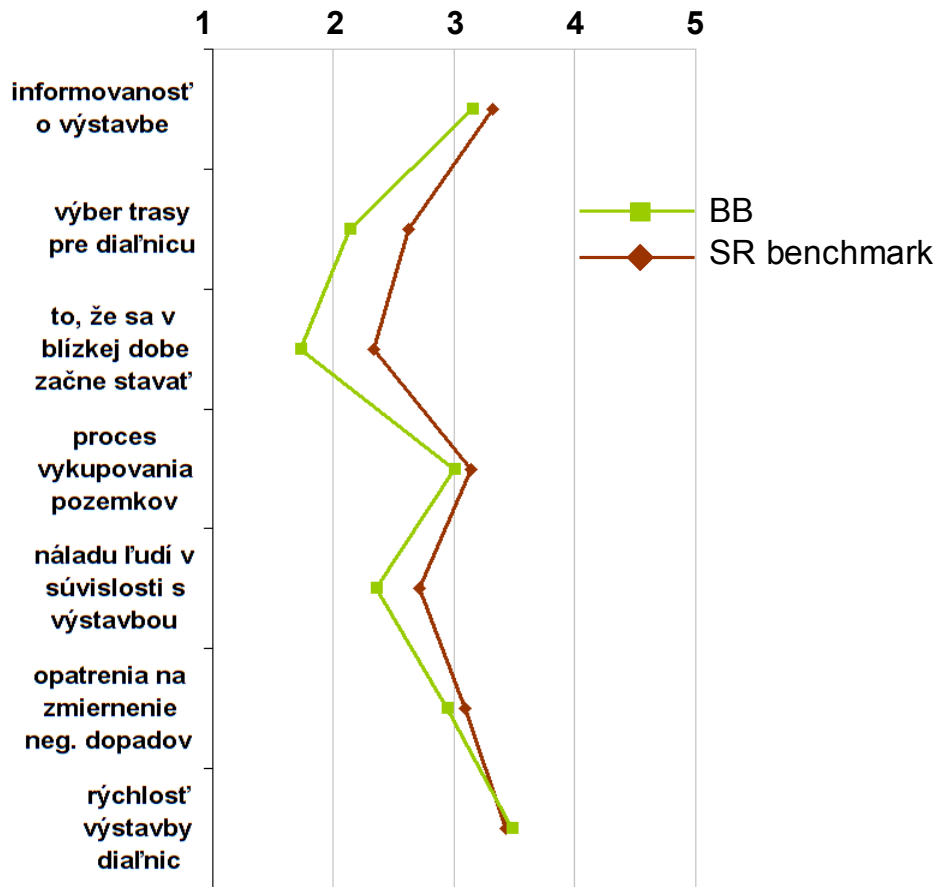
Najmenej spokojní sú ľudia s procesom vykupovania pozemkov (priemerná známka 3,91) a s opatreniami na zmiernenie negatívnych dopadov (priemerná známka 3,65).

Prehľad hodnotených oblastí:

- spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je veľmi nízka,
- výber trasy na výstavbu severného obchvatu Banskej Bystrice prijali ľudia neutrálne alebo skôr negatívne, hodnotenie „výborne“ je hlboko podpriemerné, nadpriemerne negatívne hodnotenia trasy sa objavovali u ľudí z centra mesta a u ľudí z mestskej časti Jakub,
- to, že sa začne s výstavbou rýchlostnej cesty v blízkej dobe hodnotia ľudia negatívne,
- v dotknutých mestských častiach je hodnotenie procesu vykupovania pozemkov veľmi negatívne (nikto neoznačil tento proces známkou 1), najmenej sú s procesom vykupovania pozemkov spokojní obyvatelia mestskej časti Rudlová a Sásová. Zvýšená nespokojnosť je aj v častiach Kostiviarska, Senica a Uľanky.
- negatívne nálady (známky 4 alebo 5) v súvislosti s výstavbou rýchlostnej cesty sa objavujú takmer u polovice obyvateľov,
- kompenzačné opatrenia sú vnímané skôr negatívne ako pozitívne,
- rýchlosť výstavby kopíruje celoslovenské postoje – rýchlosť výstavby je hodnotená relatívne negatívne.



Graf č. 6.3.1.:
Hodnotenie výstavby



Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice

Ľudia očakávajú, že sa najviac zlepší dostupnosť zdravotníctva (Graf č. 6.3.2.) – RZP (priemerná známka 1,39) a zdravotnej starostlivosti (priemerná známka 1,46).

Positívne očakávania sa týkajú aj zlepšenia plynulosti dopravy a príchodu zahraničných investorov, zlepšenia zahraničného turistického ruchu a možností podnikáť.

Na druhej strane sa ľudia obávajú, že sa zhoršia vonkajšie podmienky na život v zmysle horšej ochrany prírody, životného prostredia a dopadov na zdravie. Ľudia ďalej vnímajú aj ohrozenie v oblasti dopravy – závažnejšie dopravné nehody a väčší počet nehôd.

Doprava

Výstavba severného obchvatu mesta bude mať podľa Bystričanov pozitívne dopady na bezpečnosť a plynulosť dopravy. Čo sa týka počtu a závažnosti dopravných nehôd, vyskytujú sa obavy alebo skeptické postoje (nenastane žiadna zmena).



Ekonomika a zamestnanosť

Obyvatelia tohto úseku neočakávajú výrazné zmeny v pracovných a podnikateľských možnostiach, v istotách zamestnania a podnikania ani v ekonomike oproti súčasnému stavu.

Dostupnosť úradov, zdravotníctva a vzdelávania

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

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 zostane bez zmeny.

Životné prostredie a príroda

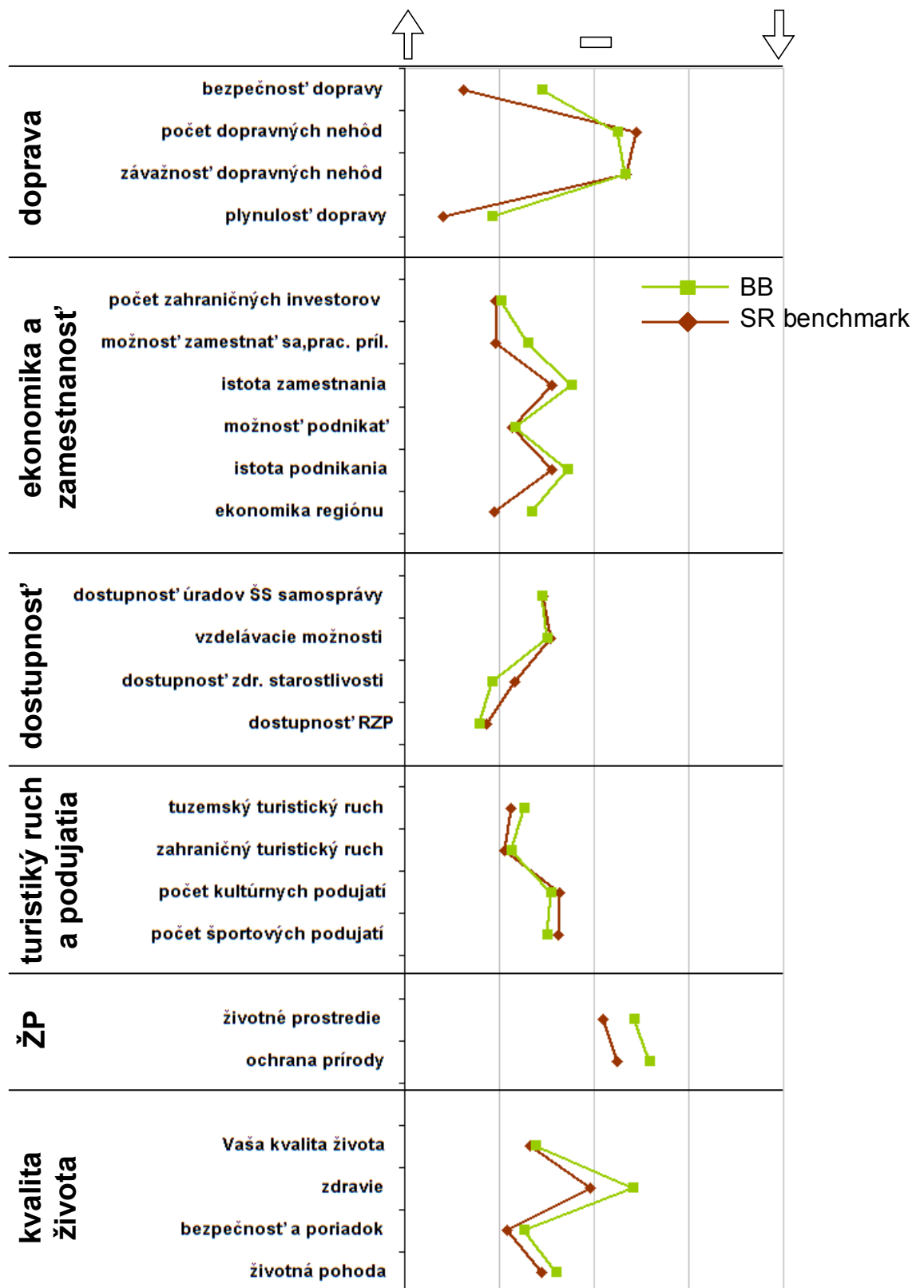
Výstavba rýchlostnej cesty bude mať na životné prostredie a prírodu aj pozitívny aj negatívny vplyv – v závislosti od polohy jednotlivých obcí vzhľadom na súčasné komunikácie a vzhľadom na trasu plánovanej diaľnice. V Banskej Bystrici však prevládajú negatívne očakávania nad pozitívnymi. Zlepšenie životného prostredia nadpriemerne očakávajú hlavne v centre mesta a v mestskej časti Jakub a Ulánka. Naopak, zhoršenie životného prostredia nadpriemerne predpokladajú v mestských častiach Rudlová a Kostiviarska.

Kvalita života

Čo sa týka kvality života a bezpečnosti, obyvatelia na tomto úseku neočakávajú zhoršenie. Predpokladajú, že súčasný stav sa zachová, prípadne sa situácia zlepší. Najviac sa Bystričania obávajú o svoje zdravie (ide o nadpriemerne veľkú skupinu v porovnaní s celoslovenským benchmarkom).



Graf č. 6.3.2.:
Zhrnutie predpokladaných zmien po výstavbe





Ohrozené skupiny obyvateľov

Čo sa týka osobných ohrození, značná časť obyvateľov nevníma žiadne ohrozenia pre seba a svojich najbližších. Vo všeobecnosti sa najčastejšie ohrozenia týkajú obchádzok v cestovaní, hluku, hlučnosti, zvýšeného počtu áut, zápch, problémov s parkovaním.

Ľudia vo všeobecnosti predpokladajú, že vybudovanie rýchlostnej cesty bude mať skôr negatívne dopady na pracovné podmienky ľudí žijúcich z pôdy. Najvýraznejšie sa zdajú byť ohrození poľnohospodári (priemerná známka 2,65) a ochranári (priemerná známka 2,64).

Ďalšou skupinou ohrozených obyvateľov sú ľudia žijúci v obytných zónach blízko rýchlostnej cesty, ktorí by mohli trpieť hlukom, ďalej deti kvôli bezpečnosti a poľnohospodári a roľníci, ohrozenie pre túto skupinu predstavuje hlavne strata pôdy.

Na tomto úseku nevnímajú ľudia žiadne ohrozené prírodné výtvary alebo kultúrne a historické pamätihodnosti.



7. Odporúčania

7.1. Odporúčania

Informovanosť

Výskum ukázal, že komunikácia nie je dostatočná, je náhodná, neusmernená, tématicky „rozbitá“ a preto je verejná mienka rozporuplná. Nerovnomerné rozdelenie informácií spôsobuje to, že 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 diaľnice. V lokalite prebehlo vyvlastňovanie a táto stopa negatívne ovplyvňuje postoje k rýchlostnej ceste.

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 prebehlo, napríklad vyvlastňovanie, ale aj koncové zhodnotenie, ako proces dopadol. Okrem vyvlastňovania sa informačné procesy týkajú všetkých etáp prípravy a výstavby diaľnice.

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 diaľnice očakávajú najmä zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, ako aj odľahčenie miestnych a tranzitných komunikácií. To im prináša bezprostredný úžitok.

Voda, pôda a životné prostredie

Občania vnímajú ohrozenie lesov spojené s úbytkom zveri (BB-Uľanka, BB-Rudlová, BB-Jakub). Súčasne sa naruší prístup do oddychových a turistických zón na severe Banskej Bystrice.

V súvislosti s pôdou rezonovala otázka vyvlastňovania, ktorá spôsobila negatívne postoje vo viacerých mestských častiach Banskej Bystrice (Kostiviarska, Sásová, Senica). Opatrenia na zmiernenie



dopadov hodnotili ako nedostatočné obyvatelia viacerých mestských častí Banskej Bystrice (Rudlová, Sásová).

Obava z celkového poškodenia prírodného prostredia je silnejšia pri agresívnejších diskusiách ako v iných lokalitách.

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

Ohrozené skupiny

Ohrozenou skupinou sú 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).

Ďalšou problémovou zložkou pre podnikateľov je fakt, že sa im po výstavbe rýchlostnej cesty predĺžia zásobovacie trasy, čím im stúpnu náklady.

Ďalšou ohrozenou skupinou boli poľnohospodári, lesníci, ktorým rýchlostná cesta zhorší životné prostredie, odoberie priestor a sťažuje prístup, čím sa celkovo zhoršia pracovné podmienky.

Samostatnou skupinou dotknutou výstavbou sú turisti a rekreanti, ktorí si zvykli relaxovať v prírode severne od Banskej Bystrice. Rýchlostná cesta im prekríži zaužívané trasy a tak naruší intimitu krajiny.

Emocionálna strata

Ľudia v regióne vyjadrovali určitú ľútosť (v porovnaní s hrdosťou, ktorú pociťovali ľudia na východe), že dokončením diaľničného úseku o „niečo“ prídu. Diaľnica vytvorí nenávratné zmeny týkajúce sa vzhľadu krajiny, zaužívaných trás na prechádzky a prístupu k oddychovým zónam. Uvedenú ľútosť bude potrebné emocionálne kompenzovať poukazovaním na zveľadenie iných rekreačných a oddychových zón.

Napríklad v Rudlovej sa obávajú o miestnu kaplnku.

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.

Po ukončení výstavby bude potrebné uviesť poškodené komunikácie do pôvodného (alebo lepšieho) stavu.

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. V oblasti panuje nespokojnosť s priebehom vykupovania pozemkov, preto bude potrebné verejnú mienku monitorovať vo vyššej frekvencii (po začatí výstavby, po odovzdaní a po 3 mesiacoch od sprevádzkovania úseku rýchlostnej cesty) a vo zvýšenej frekvencii ponúkať informácie s technickými riešeniami, ktoré majú za cieľ eliminovať dopady výstavby na uvedené oblasti.

Súčasne bude potrebné monitorovať médiá a operatívne reagovať na podnety. Pôjde najmä o spresňovanie a dopĺňanie zverejnených informácií. Lokálny diskurz je jedným zo zdrojov „nespokojnosti“ obyvateľov vzhľadom na výstavbu rýchlostnej cesty.

Verejný poriadok

Počas výstavby hrozí zvýšenie neporiadku, hluku, otrasov a prašnosti. V prípade blízkosti stavby pri obytných zónach sa ľudia obávajú nepretržitého stavebného hluku, prachu a aj nočného osvetlenia. Tieto obavy bude potrebné eliminovať priebežným udržiavaním verejného poriadku, prípadne pozastavením stavby počas významných sviatkov.

Po výstavbe

Hlučnosť a prašnosť v obytných zónach

Po sprevádzkovaní rýchlostnej cesty 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.

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 diaľnice 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.