

# Projekt SIA

pre diaľničné úseky v režime PPP

Súhrnná správa

Úsek D1: Dubná Skala – Ivachnová



MINISTERSTVO DOPRAVY,  
PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

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

**DECEMBER 2008**



## Región Martin - Ružomberok v úseku:

- Turčianske Kľačany
- Vrútky
- Martin
- Sučany
- Turany
- Turčianska Štiavnička
- Podhradie
- Krpeľany
- Ratkovo
- Šútovo
- Kraľovany
- Štankovany
- Švošov
- Hubová
- Ľubochňa
- Ružomberok
- Likavka
- Martinček
- Lisková
- Ivachnová



# Obsah

<b>1. Úvod</b>	<b>5</b>
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
<b>2. Územná analýza</b>	<b>14</b>
2.1. Východisková situácia	14
2.2. Segmentácia obcí	15
2.3. Základný popis oblasti	18
2.4. Vývoj počtu obyvateľov	18
2.5. Vekové zloženie obyvateľstva	23
2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva	30
2.7. Nezamestnanosť	31
2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku	32
2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou	34
2.10. Zamestnanci a zamestnávateľia	34
2.10.1. Akciové spoločnosti	37
2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným	37
2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v Obchodnom registri	38
2.10.4. Fyzické osoby zapísané v Obchodnom registri	39
2.10.5. Osoby so slobodným povoláním	40
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci	41
<b>3. Kvalitatívny výskum</b>	<b>45</b>
3.1. Prínos pre dopravu	47
3.1.1. Bezpečnosť dopravy	48
3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora	50
3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd	53
3.3. Životné prostredie	53
3.4. Príroda vs. človek	55
3.5. Dotknuté miesta	56
3.5.1. Miesta s osobným významom	57
3.5.2. Miesta s kultúrno-historickým významom	57
3.5.3. Miesta s prírodným významom	58
3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom	58
3.6. Ekonomika a hospodárstvo	59
3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti	59
3.6.2. Cestovný ruch	62
3.7. Pôda a poľnohospodárstvo	64
3.8. Voda a vodné hospodárstvo	65
3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia	65
3.9.1. Kompenzácie	66
3.9.2. Technické riešenia	67
3.10. Informovanosť, verejný diskurz	68
3.11. Stratégie správania občanov	69



3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny	70
3.13. Lokálne pohľady – špecifiká	71
<b>4. Diskurz</b>	<b>82</b>
4.1. Monitoring článkov	82
4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte	82
4.1.2. Diskurz v regionálnom kontexte	84
4.2. Monitoring diskusií	84
4.3. Monitoring petícií	85
<b>5. Kvantitatívny výskum</b>	<b>89</b>
5.1. Celkový postoj k výstavbe	89
5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice	91
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice	100
5.3.1. Očakávané zmeny v oblasti dopravy	101
5.3.2. Regionálna ekonomika a zamestnanosť	104
5.3.3. Priestor pre život a zdravie	109
5.3.4. Služby a možnosti vyžitia	113
5.4. Obavy ľudí počas výstavby	117
5.5. Ohrozenia	121
5.5.1. Dopady výstavby na skupiny žijúce z pôdy	124
5.6. Dochádzka a odchádzka z obcí	129
<b>6. Zhrnutie výsledkov</b>	<b>131</b>
6.1. Územná analýza	131
6.2. Kvalitatívny výskum	134
6.3. Kvantitatívny výskum	139
<b>7. Odporúčania</b>	<b>144</b>
7.1. Odporúčania	144

## Prílohy

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



# 1. Úvod

## 1.1. Predstavenie projektu SIA

### Čo je to SIA?

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

### Kedy sa SIA používa?

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

### O čom SIA hovorí?

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

### Aké sú kľúčové elementy SIA?

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

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

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



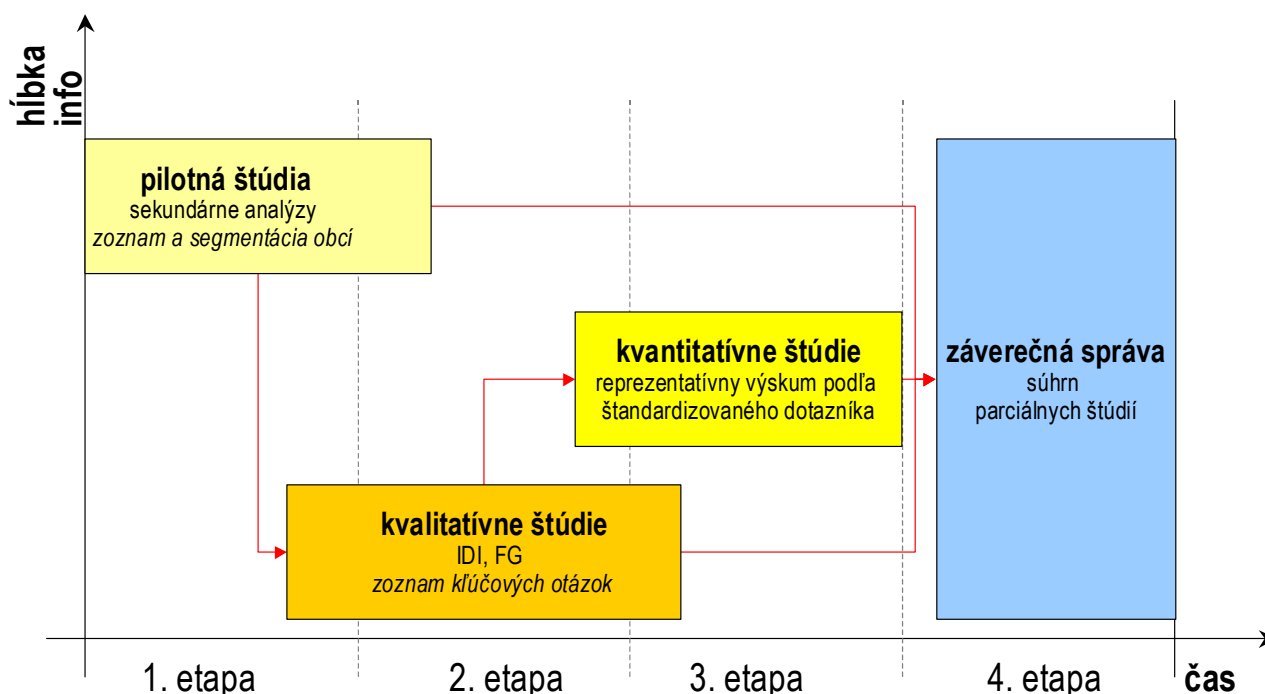
## Z akých dát sa SIA skladá?

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

## 1.2. Postup práce spracovania projektu SIA

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

### Schéma č. 1.: Etapy projektu SIA





## ***Etapy:***

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

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

### **1. etapa: Pilotná analýza zo sekundárnych zdrojov dát.**

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

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

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

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

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

### **2. etapa: Kvalitatívny výskum v spádovej oblasti**

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

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



### ***Vstupy do 2. etapy:***

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

### **3. etapa: Kvantitatívny výskum v dotknutom území**

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

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

### ***Vstupy do 3. etapy:***

- zoznam obcí v bezprostredne dotknutom území z 1. etapy,
- tématické okruhy v zadaných 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 spracované: 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](http://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 Martine**

Meno	vk	zamestnanie
Peter	50 rokov	technik v strojárskych firme
Eva	23 rokov	nezamestnaná
Jaroslav	60 rokov	dôchodca; pracoval v strojárskych výrobe, predtým aj ako vodič
Klára	55 rokov	verejná správa
Anka	57 rokov	špeciálna pedagogička
Zdena	43 rokov	vojsko
Martin	31 rokov	reklamná agentúra
Maťo	18 rokov	študent na strojnícckom učilišti

#### **Tabuľka č. 1.4.2.** **Účastníci skupinovej diskusie v Ružomberku**

Meno	vek	zamestnanie
František	27 rokov	živnostník v oblasti tepelnej energetiky
Miroslava	18 rokov	študentka SŠ
Dano	21 rokov	študent VŠ, oblasť stavebníctva
Ivan	neuviedol	šofér
Gabriela	28 rokov	MD; cestovný ruch-hotelierstvo
Viera	64 rokov	dôchodkyňa; predtým matrikárka
Daniela	52 rokov	fyzioterapeutka

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.

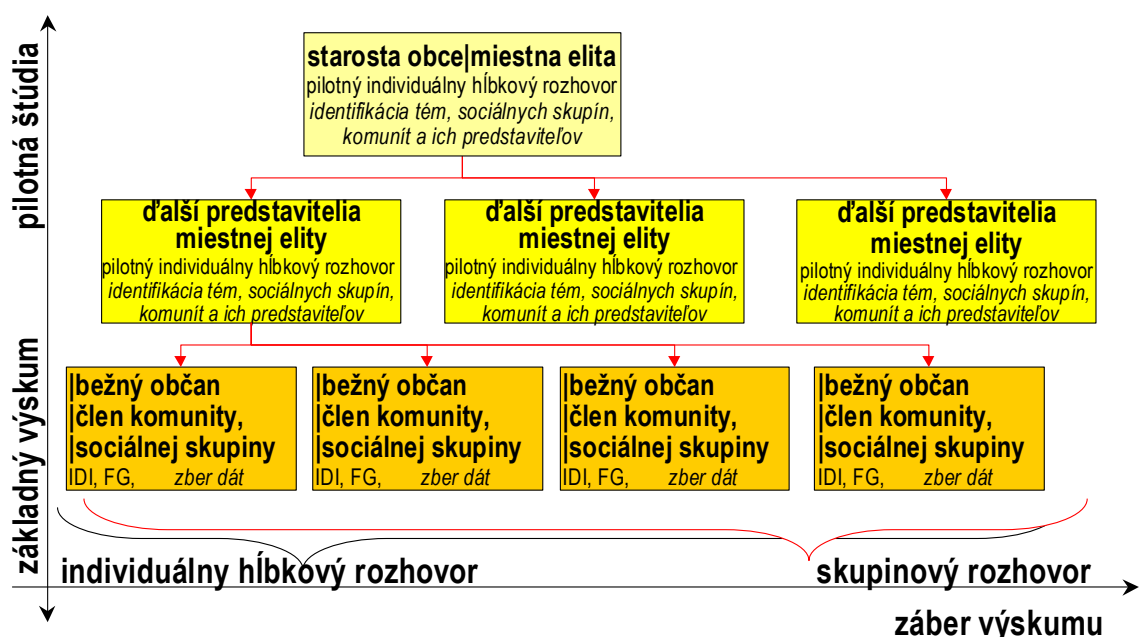


## Individuálny hĺbkový rozhovor

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](http://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 18 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](http://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 kódingom. 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 zlučované 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 kódning dotazníkov, vedenie individuálnych hĺbkových rozhovorov.

Mgr. Iveta Kollerová:

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



## 2. Územná analýza

### 2.1. Východisková situácia

Predmetom analýzy je hodnotenie sociálnych dopadov výstavby diaľnice D1 v úseku Dubná skala – Ľubochňa – Ivachnová. Diaľnica D1 je súčasťou európskeho cestného ťahu E50 Brest – Paríž – Nürnberg – Plzeň – Brno – diaľnica D1 na Slovensku – Mukačevo. Na území Slovenska je predmetný úsek súčasťou diaľničného ťahu D1 štátna hranica ČR/SR – Trenčín – Žilina – Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina.

Úsek diaľnice D1 Dubná skala – Turany je navrhovaný v dvoch variantoch:

#### 1. variant:

tzv. severný obchvat Sučian je situovaný severne od obce Sučany a nadväzuje na koniec plánovaného úseku D1 Višňové – Dubná skala. Koniec obchvatu je spoločný pre oba varianty a je situovaný južne od obce Turany.

#### 2. variant:

tzv. južný obchvat Sučian je situovaný južne od obce Sučany a nadväzuje na koniec plánovaného úseku D1 Višňové – Dubná skala. Koniec obchvatu je spoločný pre oba varianty a je situovaný južne od obce Turany.

Časť v úseku Turany – Ľubochňa je navrhovaná v dvoch základných variantoch:

#### 1. variant:

sa napája na úsek Martin – Turany južne od obce Turany. Následne bude viesť južne od obce Krpeľany a cez tunel k obci Ľubochňa, kde úsek kočí tunelom pod obec Švošov.

#### 2. variant:

sa napája na úsek Martin – Turany južne od obce Turany. Následne bude viesť severozápadne od obce Krpeľany cez Ratkovo, Šútovo, Kralovany, Rojkov, Stankovany k obci Ľubochňa, kde úsek kočí tunelom pod obec Švošov. Podvarianty tvoria viaceré návrhy s tunelmi alebo bez tunelov v okolí obce Kralovany.

Hlavným cieľom je vybudovanie diaľnice, ktorá je súčasťou diaľničného ťahu diaľnice v smere západ – východ a prepája významné regióny Slovenska so silnou koncentráciou sídelných štruktúr, obyvateľstva a jeho aktivít. Účelom má byť zvýšenie plynulosti dopravy, zlepšenie bezpečnosti premávky a súvisiace zníženie nehodovosti, zvýšenie jazdnej rýchlosti, ako aj optimalizácia vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie.



## 2.2. Segmentácia obcí

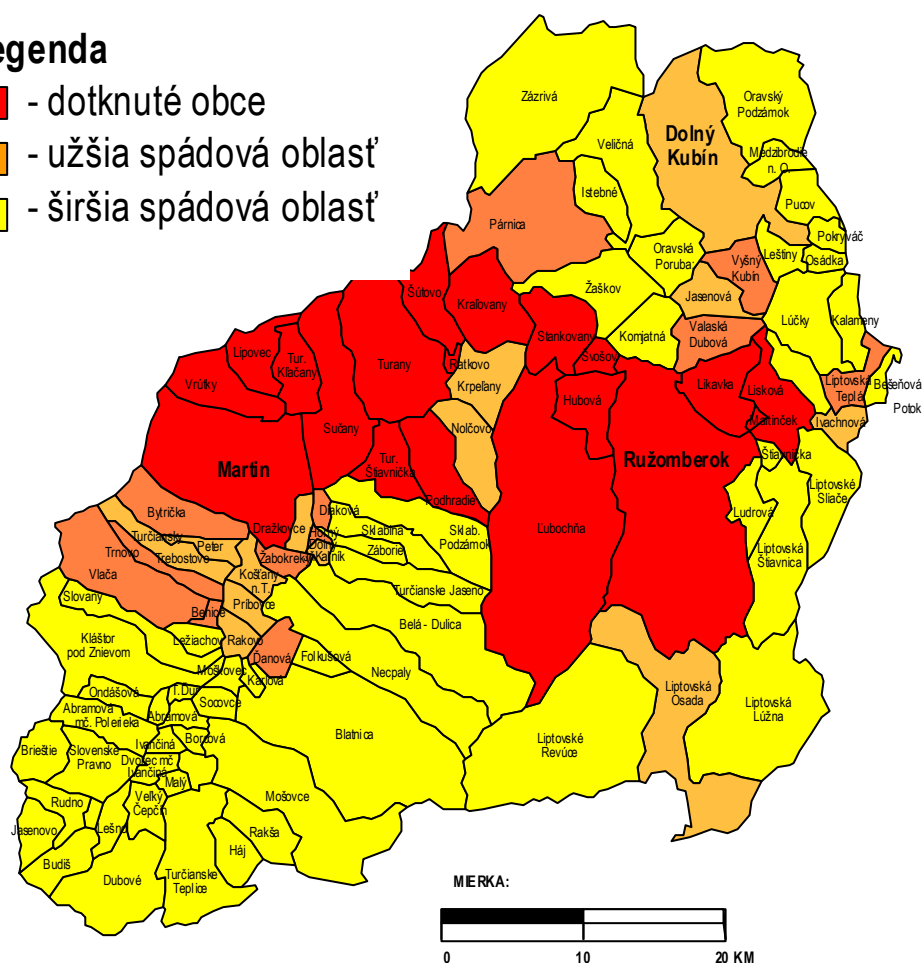
Z hľadiska SIA bolo územie rozšírené na celú spádovú oblasť, v ktorej sa môžu prejavíť vplyvy. Obce v oblasti diaľnice D1 v úseku Dubná skala – Ivachnová sú rozdelené do 3 kategórií (Mapa č. 2.2.1.):

1. Dotknuté obce
  - priamo v ich katastrálnom území je naplánovaná trasa diaľnice D1.
2. Obce v užšej spádovej oblasti
  - sú v tesnej blízkosti plánovanej diaľnice D1, aj keď priamo v ich katastrálnom území nepovedie.
3. Obce v širšej spádovej oblasti
  - sú mimo od plánovanej trasy diaľnice D1, neležia v jej bezprostrednej blízkosti, ale dopady výstavby sa môžu prejavíť pozitívne alebo negatívne.

**Mapa č. 2.2.1.:**  
**Segmentácia obcí v spádovej oblasti**

### Legenda

- dotknuté obce
- užšia spádová oblasť
- širšia spádová oblasť





**Tabuľka č. 2.2.1.:**  
**Zoznam dotknutých obcí**

obec dotknutá	počet obyvateľov	okres	kraj
Hubová	1 067	Ružomberok	Žilinský
Kraľovany	469	Dolný Kubín	Žilinský
Likavka	2 915	Ružomberok	Žilinský
Lipovec	784	Martin	Žilinský
Lisková	2 126	Ružomberok	Žilinský
Ľubochňa	1 081	Ružomberok	Žilinský
Martin	60 133	Martin	Žilinský
Martinček	414	Ružomberok	Žilinský
Podhradie	698	Martin	Žilinský
Ružomberok	30 417	Ružomberok	Žilinský
Stankovany	1 234	Ružomberok	Žilinský
Sučany	4 604	Martin	Žilinský
Šútovo	518	Martin	Žilinský
Švošov	810	Ružomberok	Žilinský
Turany	4 444	Martin	Žilinský
Turčianska Štiavnička	741	Martin	Žilinský
Turčianske Kľačany	811	Martin	Žilinský
Vrútky	7 298	Martin	Žilinský

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

obec v užšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Bystrička	1 262	Martin	Žilinský
Ďanová	485	Martin	Žilinský
Diaková	232	Martin	Žilinský
Dolný Kalník	40	Martin	Žilinský
Dolný Kubín	19 948	Dolný Kubín	Žilinský
Dražkovce	519	Martin	Žilinský
Horný Kalník	140	Martin	Žilinský
Ivachnová	391	Ružomberok	Žilinský
Jasenová	389	Dolný Kubín	Žilinský
Košťany nad Turcom	1 084	Martin	Žilinský
Krpeľany	1 068	Martin	Žilinský
Liptovská Osada	1 674	Ružomberok	Žilinský
Liptovská Teplá	880	Ružomberok	Žilinský
Nolčovo	271	Martin	Žilinský
Párnica	716	Dolný Kubín	Žilinský
Príbovce	999	Martin	Žilinský
Rakovo	287	Martin	Žilinský
Trebostovo	458	Martin	Žilinský
Trnovo	210	Martin	Žilinský
Turčiansky Peter	319	Martin	Žilinský
Valaská Dubová	764	Ružomberok	Žilinský
Valča	1 435	Martin	Žilinský
Vyšný Kubín	527	Dolný Kubín	Žilinský
Žabokreky	1 123	Martin	Žilinský





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

<b>obec v širšej SO</b>	<b>počet obyvateľov</b>	<b>okres</b>	<b>kraj</b>
Abramová	152	Turčianske Teplice	Žilinský
Belá-Dulice	1 217	Martin	Žilinský
Benice	292	Martin	Žilinský
Bešeňová	391	Ružomberok	Žilinský
Blatnica	961	Martin	Žilinský
Bodorová	252	Turčianske Teplice	Žilinský
Borcová	118	Turčianske Teplice	Žilinský
Brieštie	170	Turčianske Teplice	Žilinský
Budiš	216	Turčianske Teplice	Žilinský
Dubové	762	Turčianske Teplice	Žilinský
Folkušová	122	Martin	Žilinský
Háj	485	Turčianske Teplice	Žilinský
Istebné	1 454	Dolný Kubín	Žilinský
Ivančiná	95	Turčianske Teplice	Žilinský
Jasenovo	169	Turčianske Teplice	Žilinský
Jazemica	265	Turčianske Teplice	Žilinský
Kaľamenová	69	Turčianske Teplice	Žilinský
Kalameny	443	Ružomberok	Žilinský
Karlová	110	Martin	Žilinský
Kláštor pod Znievom	1 457	Martin	Žilinský
Komjatná	1 440	Ružomberok	Žilinský
Leštiny	226	Dolný Kubín	Žilinský
Ležiachov	148	Martin	Žilinský
Liešno	55	Turčianske Teplice	Žilinský
Liptovská Lúžna	3 022	Ružomberok	Žilinský
Liptovská Štiavnica	872	Ružomberok	Žilinský
Liptovské Revúce	1 733	Ružomberok	Žilinský
Liptovské Sliache	3 830	Ružomberok	Žilinský
Lúčky	1 710	Ružomberok	Žilinský
Ludrová	945	Ružomberok	Žilinský
Malý Čepčín	520	Turčianske Teplice	Žilinský
Medzibrodie nad Oravou	429	Dolný Kubín	Žilinský
Moškovec	66	Turčianske Teplice	Žilinský
Mošovce	1 380	Turčianske Teplice	Žilinský
Necpaly	820	Martin	Žilinský
Ondrašová	60	Turčianske Teplice	Žilinský
Oravská Poruba	911	Dolný Kubín	Žilinský
Oravský Podzámok	1 332	Dolný Kubín	Žilinský
Osádka	147	Dolný Kubín	Žilinský
Pokryváč	193	Dolný Kubín	Žilinský
Potok	111	Ružomberok	Žilinský
Pucov	714	Dolný Kubín	Žilinský
Rakša	207	Turčianske Teplice	Žilinský
Ratkovo	193	Martin	Žilinský
Rudno	228	Turčianske Teplice	Žilinský
Sklabiňa	626	Martin	Žilinský
Sklabinský Podzámok	184	Martin	Žilinský
Slovany	413	Martin	Žilinský
Slovenské Pravno	938	Turčianske Teplice	Žilinský
Socovce	251	Martin	Žilinský
Štiavnička	559	Ružomberok	Žilinský
Turčianske Jaseno	354	Martin	Žilinský
Turčianske Teplice	7 031	Turčianske Teplice	Žilinský
Turčiansky Ďur	188	Martin	Žilinský
Turík	228	Ružomberok	Žilinský
Veličná	794	Dolný Kubín	Žilinský
Veľký Čepčín	227	Turčianske Teplice	Žilinský
Záborie	119	Martin	Žilinský
Zázrivá	2 821	Dolný Kubín	Žilinský
Žaškov	1 711	Dolný Kubín	Žilinský



## 2.3. Základný popis oblasti

V regióne sú dve ťažiská – okresné mestá – Martin (Vrútky) a Ružomberok. Celá spádová oblasť je tvorená pásom obcí popri rieke Váh, v ktorom sa koncentruje obyvateľstvo a jeho aktivity. Kolmé doliny na riekou Váh rozširujú oblasť o časť Turca a Oravy. Popisná charakteristika obcí je uvedená v prílohe 2.1. Charakteristika obcí.

Celkovo je v spádovej oblasti 102 obcí s celkovým počtom 201.853 obyvateľov (*Tabuľka č. 2.3.1.*). V celej oblasti odchádza za prácou 16,1% zo všetkých obyvateľov, čo celkovo predstavuje 32.668 obyvateľov. V dotknutých obciach dochádza za prácou nižší podiel obyvateľov (12,4%). Podiel osôb odchádzajúcich za prácou je v užšej spádovej oblasti tiež nižší (18,0%), aj keď sa týka menšieho počtu osôb (6.342). Podiel odchádzajúcich za prácou je nižší aj v širšej spádovej oblasti (24,2%) a týka sa násobne menšieho počtu ľudí (11.342). Dôvodom umiestnenia diaľnice v lokalite je spojenie s krajským mestom, ako aj prepojenie s európskou cestou E50. Diaľnica sa tak začleňuje do národnej a medzinárodnej dopravy. Diaľnica vedie hornatým územím.

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

parameter	spolu	dotknuté obce	spádová oblasť	
			užšia	širšia
počet obcí	102	18	24	60
počet obyvateľov	201.853	119.044	35.918	46.891
počet domácností*	71.631	44.005	11.833	15.793
ekonomicky aktívni*	103.647	62.317	18.200	23.130
odchádzajúci za prácou*	32.668	14.984	6.342	11.342
% podiel odchádzajúcich*	16,1%	12,4%	18,0%	24,2%
% podiel ekonomicky aktívnych*	51,1%	51,7%	51,7%	49,3%

\* 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. Čiastočne súvisia s prebiehajúcou výstavbou v obciach okolo väčších miest. Obce preto rastú na úkor miest.

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

- dotknutom území: Martinček (-5,6%), Podhradie (-3,2%), Martin (-2,2%) a Ružomberok (-2,1%),
- užšej spádovej oblasti: Liptovská Osada (-3,2%),
- širšej spádovej oblasti: Ondrašová (-13,3%), Sklabinský Podzámok (-9,8%), Ratkovo (-9,3%),



Brieštie (-8,2%), Jasenovo (-7,7%),  
Nolčovo (-7,4%), Blatnica (-7,1%),  
Rudno (-7,0%) a mnohé ďalšie obce.

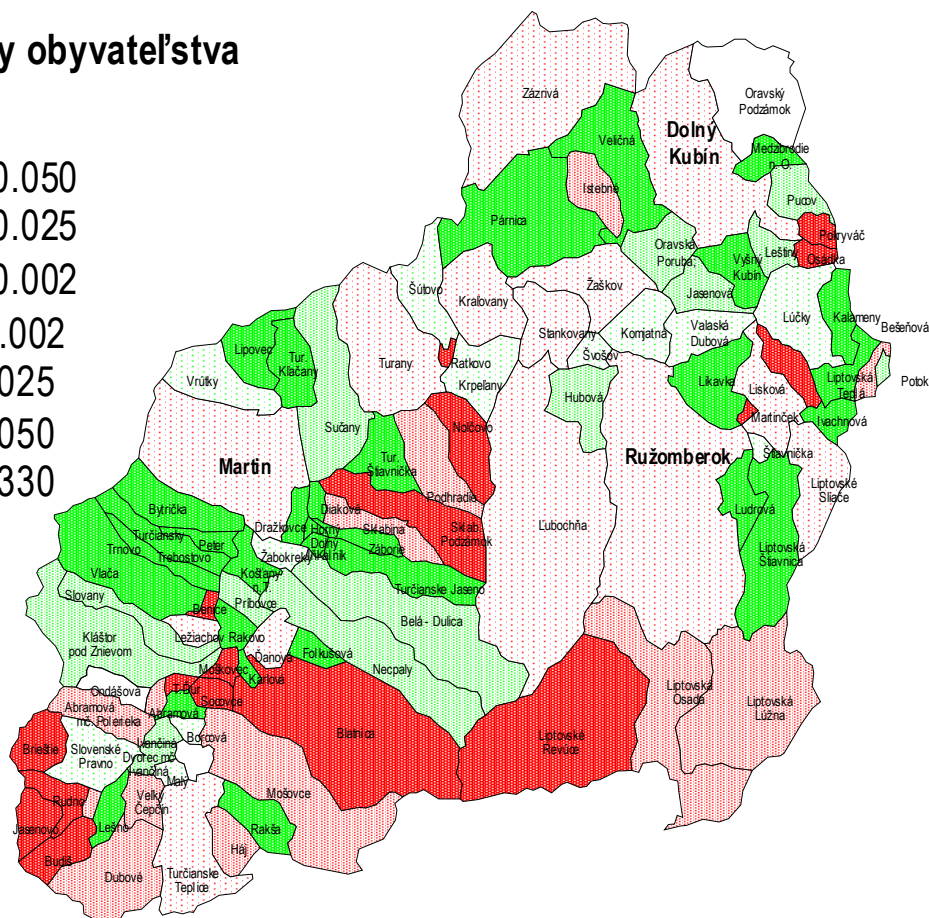
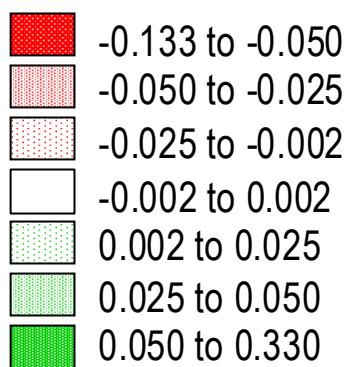
Z krátkodobého hľadiska, t.j. za rok 2007 v období od 1.1.2007 do 31.12.2007 dochádzalo naďalej k zmenám v počte obyvateľov obcí (Mapa č. 2.4.2). Úbytky v roku 2007 v obciach:

- v dotknutom území: Švošov (-1,3%),
- v užšej spádovej oblasti: Dolný Kalník (-3,2%), Diaková (-2,7%),
- v širšej spádovej oblasti: Rudno (-5,4%), Turčiansky Ďur (-4,3%), Pokryváč (-2,7%), Brieštie (-2,5%), Borcová (-2,4%), Bešeňová (-2,1%), Abramová (-2,0%), Malý Čepčín a Liešno (obe -1,9%), Rakša (-1,8%), Ratkovo (-1,7%), Záborie (-1,6%), Benice a Liptovská Poruba (obe -1,4%), Jazernica, Socovce a Jasenovo (všetky -1,3%) a ďalšie.

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

#### Prírastky/úbytky obyvateľstva

2007/2001







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: Turčianska Štiavnička (3,9%), Turčianske Kľačany (1,9%), Lipovec a Šútovo (obe 1,8%), Likavka (1,7%),
- v užšej spádovej oblasti: Dolný Kalník (13,0%), Dražkovce (4,1%), Vyšný Kubín (3,4%), Turčiansky Peter (3,0%), Ďanová (2,3%),
- v širšej spádovej oblasti: Liptovská Štiavnica (5,3%), Kaľamenová (3,7%), Moškovec (3,3%), Turčianske Jaseno (2,7%), Folkušová (2,3%) a iné.

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

obec dotknutá	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Hubová	1 067	1 100	7
Kraľovany	469	467	5
Likavka	2 915	3 094	53
Lipovec	784	864	15
Lisková	2126	2 117	7
Lubochňa	1081	1 068	10
Martin	60 133	58 794	-220
Martinček	414	391	-2
Podhradie	698	676	-2
Ružomberok	30417	29 793	-115
Stankovany	1234	1 228	3
Sučany	4 604	4 672	10
Šútovo	518	522	9
Švošov	810	822	-11
Turany	4 444	4 364	-26
Turčianska Štiavnička	741	849	32
Turčianske Kľačany	811	876	16
Vrútky	7 298	7 347	79

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

obec v užšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Bystrička	1 262	1 394	7
Ďanová	485	484	11
Diaková	232	250	-7
Dolný Kalník	40	52	6
Dolný Kubín	19 948	19 747	-28
Dražkovce	519	678	27
Horný Kalník	140	153	-5
Ivachnová	391	516	-1
Jasenová	389	402	0
Košťany nad Turcom	1 084	1 150	23
Krpeľany	1 068	1 094	-4
Liptovská Osada	1 674	1 621	24
Liptovská Teplá	880	946	15
Nolčovo	271	251	-1
Párnica	716	752	12
Príbovce	999	1 035	-6
Rakovo	287	322	-3
Trebostovo	458	481	8



Trnovo	210	230	5
Turčiansky Peter	319	347	10
Valaská Dubová	764	774	-4
Valča	1 435	1 518	19
Vyšný Kubín	527	585	19
Žabokreky	1 123	1 136	19

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

obec v širšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Abramová	152	148	-3
Belá-Dulice	1 217	1 257	15
Benice	292	274	-4
Bešeňová	391	380	-8
Blatnica	961	893	5
Bodorová	252	252	-2
Borcová	118	120	-3
Brieštie	170	156	-4
Budiš	216	203	-1
Dubové	762	740	3
Folkušová	122	131	3
Háj	485	469	1
Istebné	1 454	1 411	2
Ivančiná	95	99	2
Jasenovo	169	156	-2
Jazernica	265	299	-4
Kaľamenová	69	85	3
Kalameny	443	473	-5
Karlová	110	118	-1
Kláštor pod Znievom	1 457	1 527	30
Komjatná	1 440	1 447	4
Leštíny	226	235	5
Ležiachov	148	146	-1
Liešno	55	53	-1
Liptovská Lúžna	3 022	2 920	-13
Liptovská Štiavnica	872	965	49
Liptovské Revúce	1 733	1 630	-23
Liptovské Sliache	3 830	3 794	-21
Lúčky	1 710	1 749	1
Ludrová	945	1 013	20
Malý Čepčín	520	523	-10
Medzibrodie nad Oravou	429	456	2
Moškovec	66	62	2
Mošovce	1 380	1 338	4
Necpaly	820	841	2
Ondrašová	60	52	0
Oravská Poruba	911	938	8
Oravský Podzámok	1 332	1 332	4
Osádka	147	139	-1
Pokryváč	193	180	-5
Potok	111	115	1
Pucov	714	739	0
Rakša	207	221	-4
Ratkovo	193	175	-3
Rudno	228	212	-12
Sklabiňa	626	609	-6
Sklabinský Podzámok	184	166	-2
Slovany	413	424	2
Slovenské Pravno	938	952	-1
Socovce	251	232	-3
Štiavnička	559	585	-2
Turčianske Jaseno	354	374	10
Turčianske Teplice	7 031	6 991	27
Turčiansky Ďur	188	177	-8



Turík	228	215	-1
Veličná	794	894	0
Veľký Čepčín	227	218	-2
Záborie	119	127	-2
Zázrivá	2 821	2 767	-17
Žaškov	1 711	1 694	-14

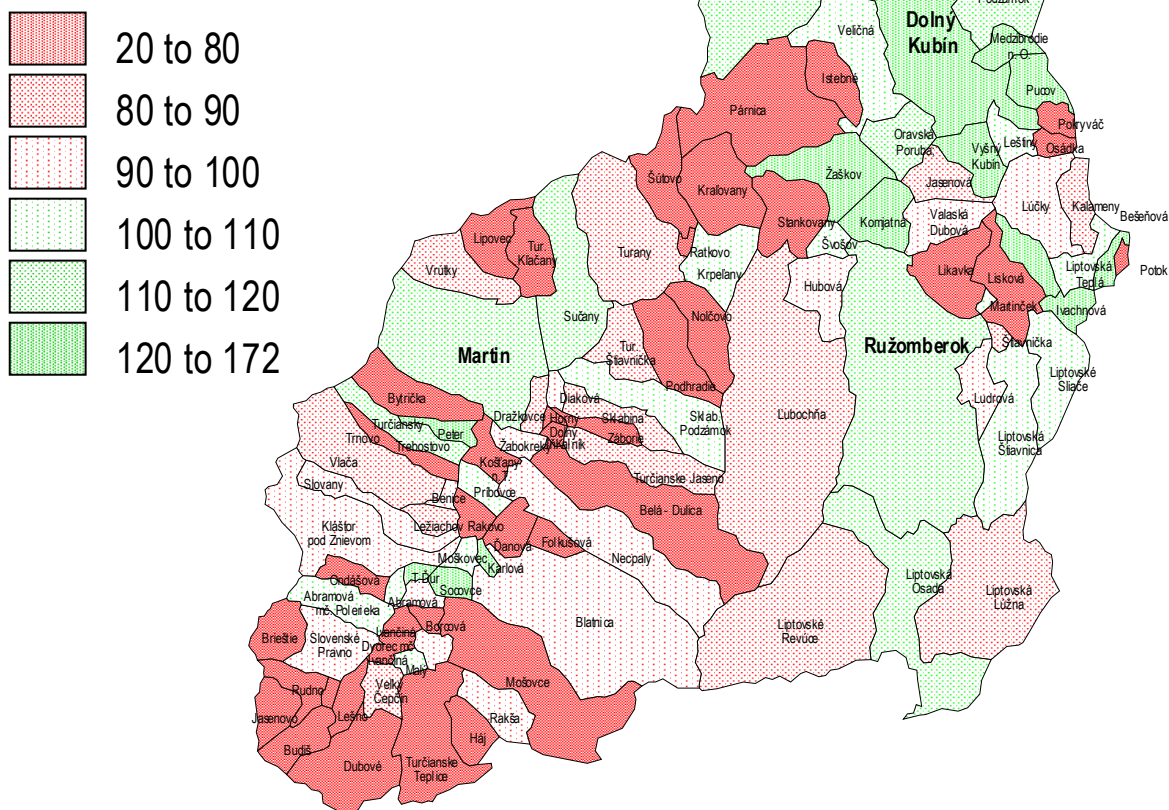
## 2.5. Vekové zloženie obyvateľstva

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 109,4 na úroveň 74,6 (pokles o 34,8 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 (3,5 bodu).

**Mapa č. 2.5.1.:**  
**Index vitality v roku 2001**

### Index vitality r. 2001

poproduktívny/preproduktívny vek  $\times 100$



Celkovo 87 obcí v spádovej oblasti má nepriaznivú vekovú štruktúru, priaznivú má 15 obcí. To sa prenáša aj na viaceré

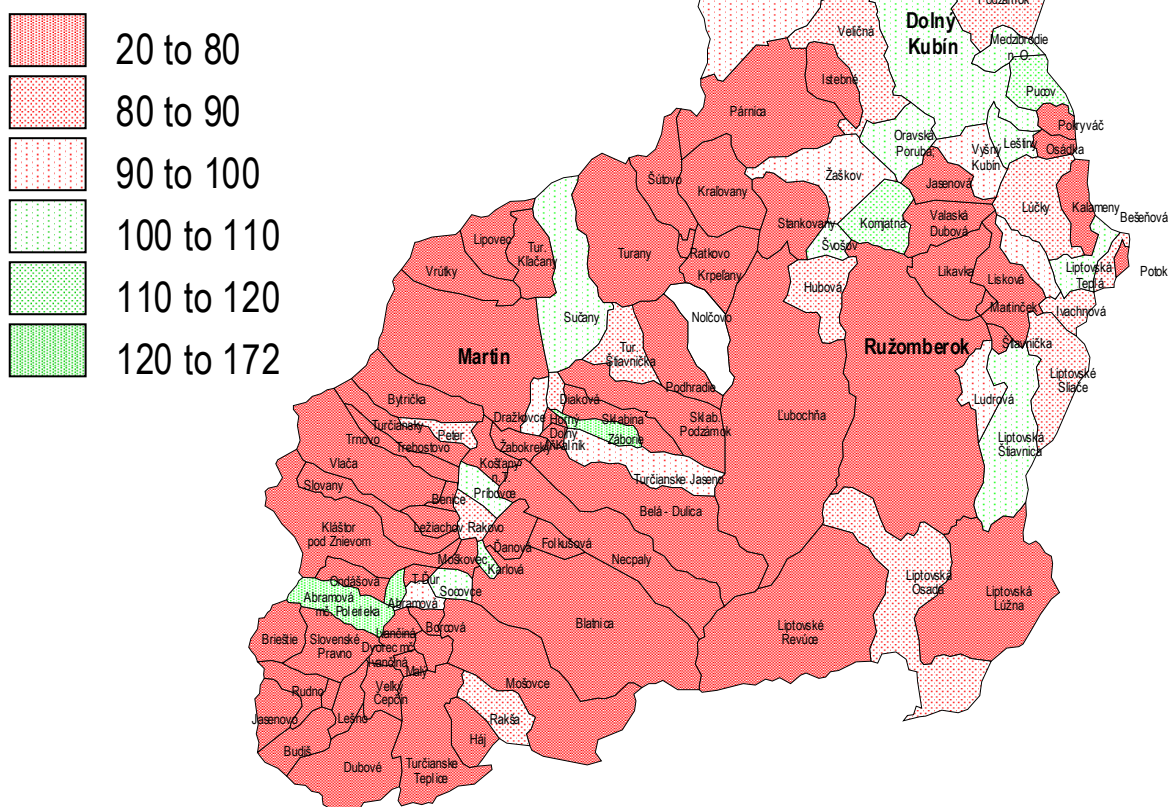


z dotknutých obcí, ktoré majú nepriaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva (17 obcí z 18 s nepriaznivou štruktúrou obyvateľstva). V poproduktívnom veku sú v súčasnosti v porovnaní so slovenským priemerom viacej zastúpené osoby v obciach (Mapa č. 2.5.1 – 2.5.2; 2.5.5 – 2.5.6):

- v dotknutom území: Turčianske Kláčany (47,6), Podhradie (47,9), Lipovec (51,5), Šútovo (52,6), Likavka (58,3), Lisková (58,4), Stankovany (59,5), Turany a Ľubochňa (obe po 60,4),
- v užšej spádovej oblasti: Nolčovo (16,0), Jasenová (59,3), Horný Kalník (59,4), Danová (60,0), Žabokreky (60,4), Košťany nad Turcom (61,3), Dolný Kalník (61,3),

### Mapa č. 2.5.2.: Index vitality v roku 2007

**Index vitality r. 2007**  
poproduktívny/preproduktívny vek × 100







- v širšej spádovej oblasti: Liešno (21,4), Potok (29,7), Jasenovo (30,8), Osádka (31,7), Budiš (40,0), Rudno (44,4), Brieštie (45,2), Moškovec (45,5), Benice (47,8), Pokryváč (48,1), Dubové (49,0) a mnohé ďalšie.

Celkovo 15 obcí v spádovej oblasti má priaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva (z toho 1 z bezprostredne dotknutých obcí) (Mapa č. 2.5.1 – 2.5.2; 2.5.3 – 2.5.4).

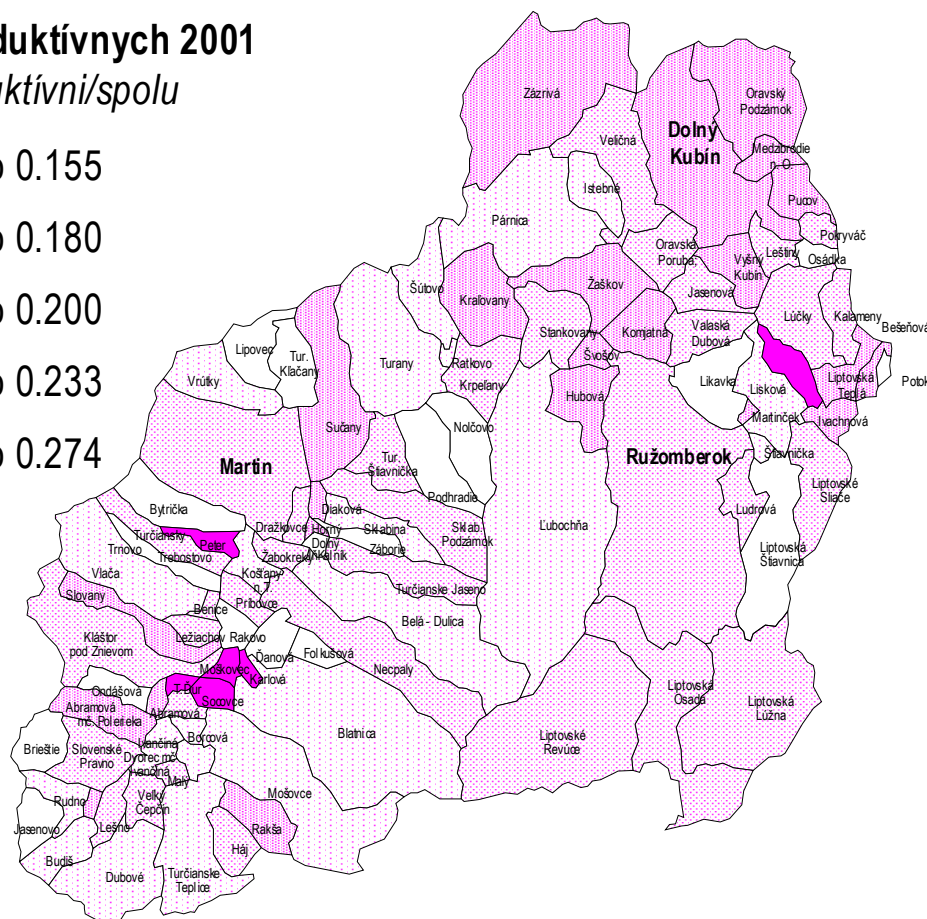
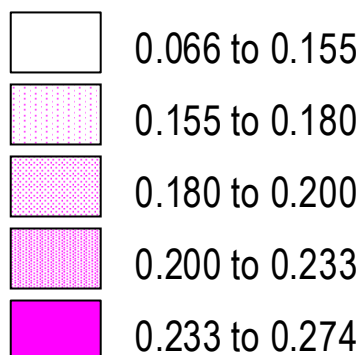
Priaznivú vekovú štruktúru majú iba niektoré obce, lebo v spádovej oblasti sa prejavuje celoslovenský trend starnutia obyvateľstva:

- v dotknutom území: Švošov (106,0),
- v užšej spádovej oblasti: Liptovská Teplá (103,7), Príbovce (103,4), Dolný Kubín (102,6),

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

#### **Podiel preproduktívnych 2001**

podiel preproduktívni/spolu





- v širšej spádovej oblasti: Záborie (155,6), Abramová (128,6), Pucov (116,2), Komjatná (115,4), Karlová (112,0), Medzibrodie nad Oravou (107,9), Štiavnička (105,5), Liptovská Stiavnica (103,5), Oravská Poruba (103,4).

Najviac prisťahovaných bolo v roku 2007 v obciach:

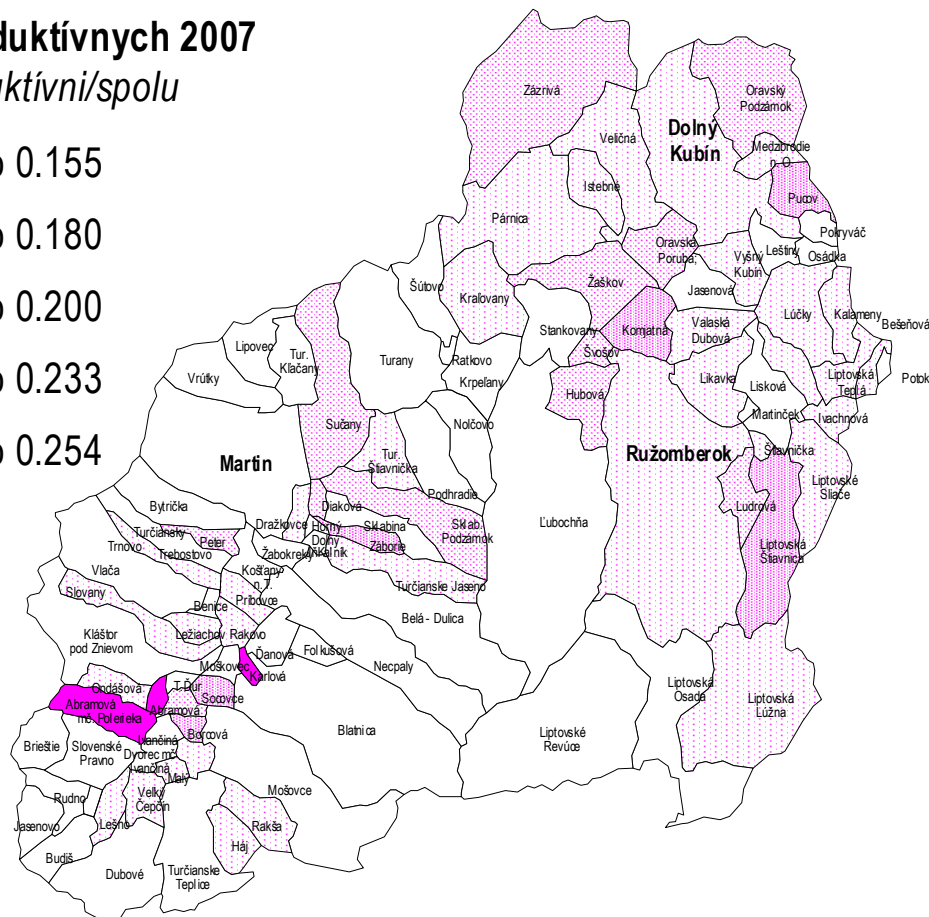
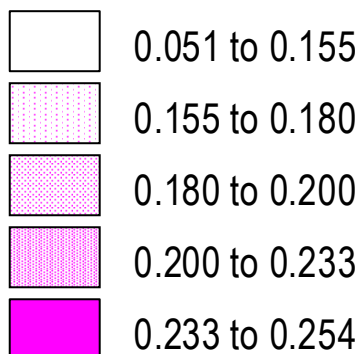
- v dotknutom území: Martin (685 osôb), Ružomberok (347 osôb), Likavka (197 osôb), Sučany (118 osôb).

Najviac vystáňovaných bolo v roku 2007 v obciach:

- v dotknutom území: Martin (1050 osôb), Ružomberok (535 osôb), Sučany (87 osôb), Likavka (53 osôb), Turany (40 osôb).

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

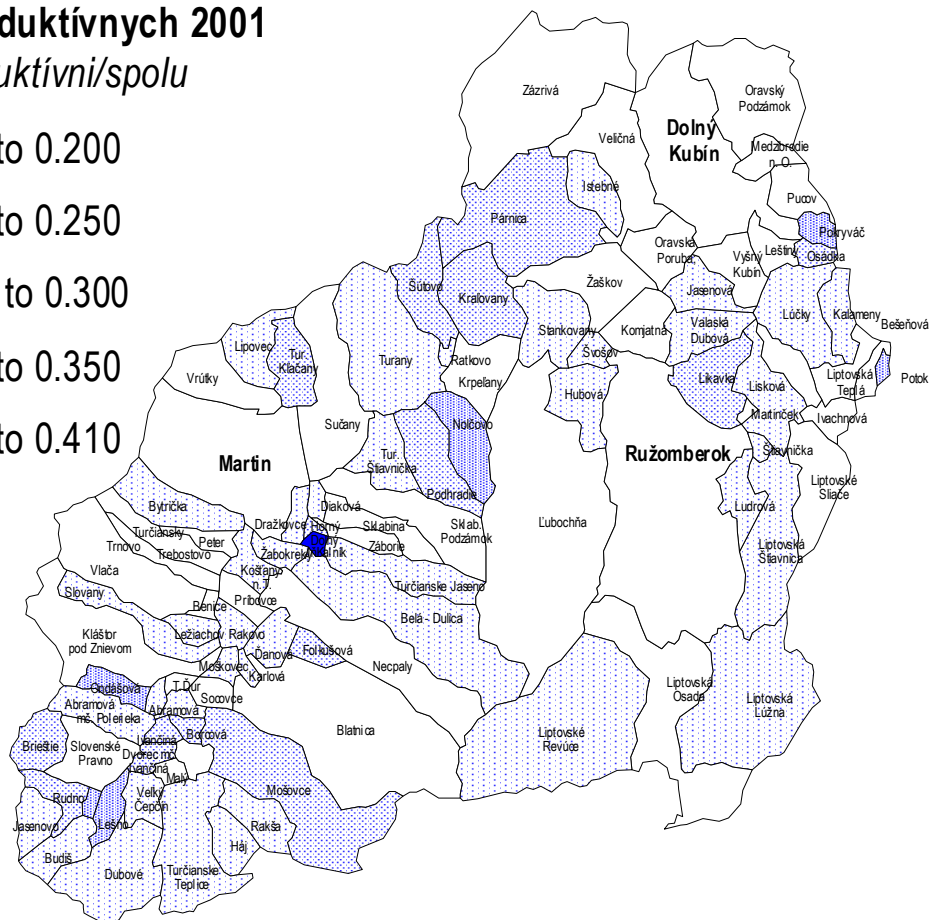
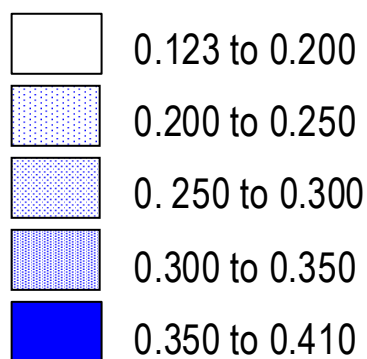
#### **Podiel preproduktívnych 2007** *podiel preproduktívni/spolu*





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

Podiel poproduktívnych 2001  
podiel poproduktívni/spolu



### 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
Hubová	21,9%	22,6%	20,1%	18,2%	91,5	80,3
Kraľovany	26,7%	23,6%	21,1%	16,9%	79,2	71,8
Likavka	28,1%	27,3%	15,4%	15,9%	54,8	58,3
Lipovec	20,5%	23,1%	15,1%	11,9%	73,3	51,5
Lisková	22,8%	25,3%	17,3%	14,8%	75,8	58,4
Lubochňa	19,8%	22,9%	17,4%	13,9%	87,9	60,4
Martin	16,0%	19,5%	18,4%	14,2%	114,5	72,5
Martinček	19,1%	19,4%	20,0%	15,3%	105,1	78,9
Podhradie	25,2%	27,8%	14,8%	13,3%	58,5	47,9
Ružomberok	16,3%	19,6%	19,1%	15,5%	116,6	79,0
Stankovany	23,2%	24,3%	18,3%	14,5%	79,0	59,5
Sučany	20,8%	22,8%	17,8%	15,7%	85,8	68,7
Šútovo	27,0%	26,2%	16,6%	13,8%	61,4	52,6
Švošov	20,9%	18,2%	21,1%	19,3%	101,2	106,0
Turany	21,2%	24,0%	17,1%	14,5%	80,9	60,4
Turčianska Štiavica	22,9%	19,6%	18,5%	15,9%	80,6	81,3
Turčianske Kľačany	26,5%	28,1%	12,9%	13,4%	48,8	47,6
Vrútky	18,6%	24,0%	16,1%	14,9%	86,6	62,1

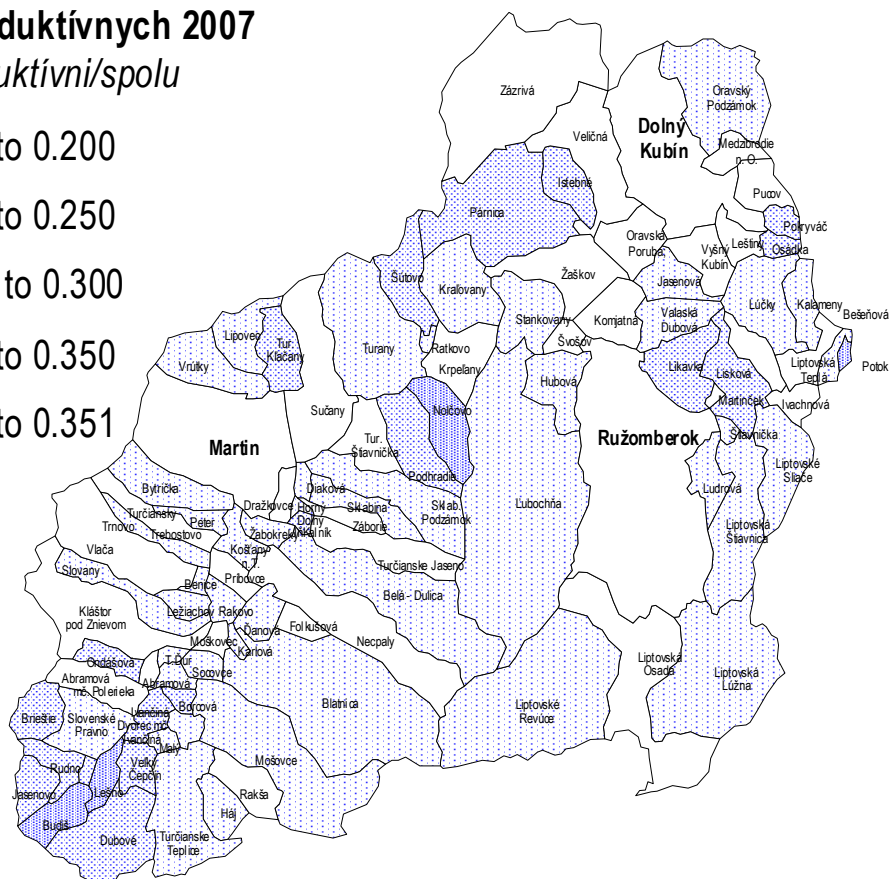
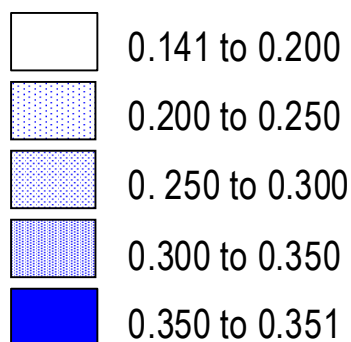


**Tabuľka č. 2.5.2.:**  
**Veková štruktúra obyvateľstva v obciach z užšej**  
**spádovej oblasti**

obec v užšej SO	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod) × 100%	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Bystrička	21,5%	24,4%	14,7%	13,2%	68,6	54,1
Ďanová	24,9%	22,7%	13,2%	13,6%	52,9	60,0
Diaková	21,1%	21,2%	20,3%	18,8%	95,9	88,7
Dolný Kalník	40,0%	25,0%	10,0%	15,4%	25,0	61,5
Dolný Kubín	12,3%	16,1%	21,1%	16,5%	171,2	102,6
Dražkovce	21,4%	18,3%	18,7%	17,7%	87,4	96,8
Horný Kalník	27,9%	20,9%	20,0%	12,4%	71,8	59,4
Ivachnová	17,6%	19,8%	22,0%	17,6%	124,6	89,2
Jasenová	21,3%	21,4%	18,3%	12,7%	85,5	59,3
Košťany nad Turcom	23,2%	23,4%	15,8%	14,3%	67,9	61,3
Krpeľany	18,7%	19,9%	18,9%	13,0%	101,0	65,1
Liptovská Osada	16,9%	18,0%	19,9%	15,2%	117,7	84,9
Liptovská Teplá	19,4%	17,0%	20,9%	17,7%	107,6	103,7
Nolčovo	32,8%	32,3%	8,9%	5,2%	27,0	16,0
Párnica	27,2%	25,9%	17,5%	16,4%	64,1	63,1
Príbovce	16,6%	16,8%	18,2%	17,4%	109,6	103,4
Rakovo	24,7%	20,5%	13,6%	16,5%	54,9	80,3
Trebostovo	17,2%	19,1%	19,0%	14,8%	110,1	77,2
Trnovo	19,0%	21,3%	14,8%	16,1%	77,5	75,5
Turčiansky Peter	19,7%	20,7%	24,5%	18,4%	123,8	88,9
Valaská Dubová	21,5%	20,8%	19,4%	16,5%	90,2	79,5
Valča	19,4%	20,0%	16,9%	14,6%	87,1	72,9
Vyšný Kubín	15,9%	18,1%	21,3%	16,4%	133,3	90,6
Žabokreky	20,7%	22,4%	19,8%	13,6%	95,3	60,4

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

**Podiel poproduktívnych 2007**  
 podiel poproduktívni/spolu





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

obec v širšej SO	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod) × 100	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Abramová	21,1%	18,9%	23,0%	24,3%	109,4	128,6
Belá-Dulice	21,4%	20,9%	16,8%	14,9%	78,2	71,1
Benice	19,5%	24,5%	19,2%	11,7%	98,2	47,8
Bešeňová	17,6%	20,3%	22,0%	17,9%	124,6	88,3
Blatnica	17,8%	22,3%	17,5%	15,3%	98,2	68,8
Bodorová	19,0%	21,4%	17,5%	16,7%	91,7	77,8
Borcová	26,3%	28,3%	16,9%	21,7%	64,5	76,5
Brieštie	27,6%	26,9%	15,3%	12,2%	55,3	45,2
Budiš	22,7%	32,0%	15,7%	12,8%	69,4	40,0
Dubové	24,7%	26,2%	16,1%	12,8%	65,4	49,0
Folkušová	26,2%	18,3%	12,3%	11,5%	46,9	62,5
Háj	24,9%	24,7%	19,6%	15,8%	78,5	63,8
Istebné	22,5%	25,3%	17,7%	16,0%	78,6	63,3
Ivančiná	26,3%	27,3%	16,8%	14,1%	64,0	51,9
Jasenovo	23,1%	25,0%	12,4%	7,7%	53,8	30,8
Jazernica	21,1%	20,7%	19,6%	19,7%	92,9	95,2
Kaľamenová	30,4%	31,8%	18,8%	16,5%	61,9	51,9
Kalameny	23,5%	22,2%	19,9%	16,1%	84,6	72,4
Karlová	20,0%	21,2%	26,4%	23,7%	131,8	112,0
Kláštor pod Znievom	18,3%	19,8%	18,3%	15,3%	99,6	77,2
Komjatná	17,5%	17,9%	23,3%	20,7%	132,9	115,4
Leštiny	18,1%	14,9%	19,5%	15,3%	107,3	102,9
Ležiachov	22,3%	21,9%	19,6%	16,4%	87,9	75,0
Liešno	32,7%	26,4%	20,0%	5,7%	61,1	21,4
Liptovská Lúžna	21,7%	21,0%	19,6%	15,6%	90,0	74,3
Liptovská Štiavnica	21,7%	20,6%	23,1%	21,3%	106,3	103,5
Liptovské Revúce	20,7%	22,5%	18,5%	14,5%	89,4	64,3
Liptovské Sliache	18,7%	20,6%	19,8%	16,7%	106,0	81,1
Lúčky	20,0%	20,9%	19,9%	17,7%	99,4	84,7
Ludrová	20,0%	21,0%	19,2%	19,3%	95,8	92,0
Malý Čepčín	16,5%	21,6%	18,1%	16,1%	109,3	74,3
Medzibrodie nad Oravou	16,6%	16,7%	20,0%	18,0%	121,1	107,9
Mošovce	22,7%	17,7%	24,2%	8,1%	106,7	45,5
Mošovce	25,0%	24,7%	16,0%	12,9%	64,1	52,3
Necpaly	19,5%	19,9%	18,0%	15,5%	92,5	77,8
Ondrašová	33,3%	25,0%	6,7%	17,3%	20,0	69,2
Oravská Poruba	16,7%	18,6%	18,4%	19,2%	110,5	103,4
Oravský Podzámok	18,5%	20,6%	22,1%	18,2%	119,0	88,0
Osádka	28,6%	29,5%	11,6%	9,4%	40,5	31,7
Pokryváč	30,1%	28,9%	19,2%	13,9%	63,8	48,1
Potok	32,4%	32,2%	15,3%	9,6%	47,2	29,7
Pucov	15,1%	17,6%	21,4%	20,4%	141,7	116,2
Rakša	21,3%	18,6%	20,3%	16,3%	95,5	87,8
Ratkovo	22,8%	24,0%	16,6%	14,9%	72,7	61,9
Rudno	26,8%	25,5%	16,7%	11,3%	62,3	44,4
Sklabiňa	19,8%	21,3%	16,6%	14,3%	83,9	66,9
Sklabinský Podzámok	18,5%	23,5%	18,5%	18,7%	100,0	79,5
Slovany	22,3%	23,8%	20,3%	17,2%	91,3	72,3
Slovenské Pravno	19,7%	22,4%	18,9%	15,0%	95,7	67,1
Socovce	17,1%	21,1%	25,1%	21,6%	146,5	102,0
Štiavnička	17,5%	18,8%	20,0%	19,8%	114,3	105,5
Turčianske Jaseno	22,0%	18,2%	18,6%	16,8%	84,6	92,6
Turčianske Teplice	21,7%	24,2%	16,4%	12,6%	75,3	52,0
Turčiansky Ďur	14,9%	20,3%	24,5%	13,0%	164,3	63,9
Turík	16,7%	19,1%	24,1%	17,2%	144,7	90,2
Veličná	17,9%	18,6%	18,5%	16,0%	103,5	86,1
Veľký Čepčín	22,5%	26,1%	18,5%	17,9%	82,4	68,4
Záborie	16,8%	14,2%	12,6%	22,0%	75,0	155,6
Zázrivá	19,9%	19,7%	22,7%	18,7%	114,3	94,9
Žaškov	17,1%	18,9%	22,7%	18,2%	132,4	96,6



## 2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva

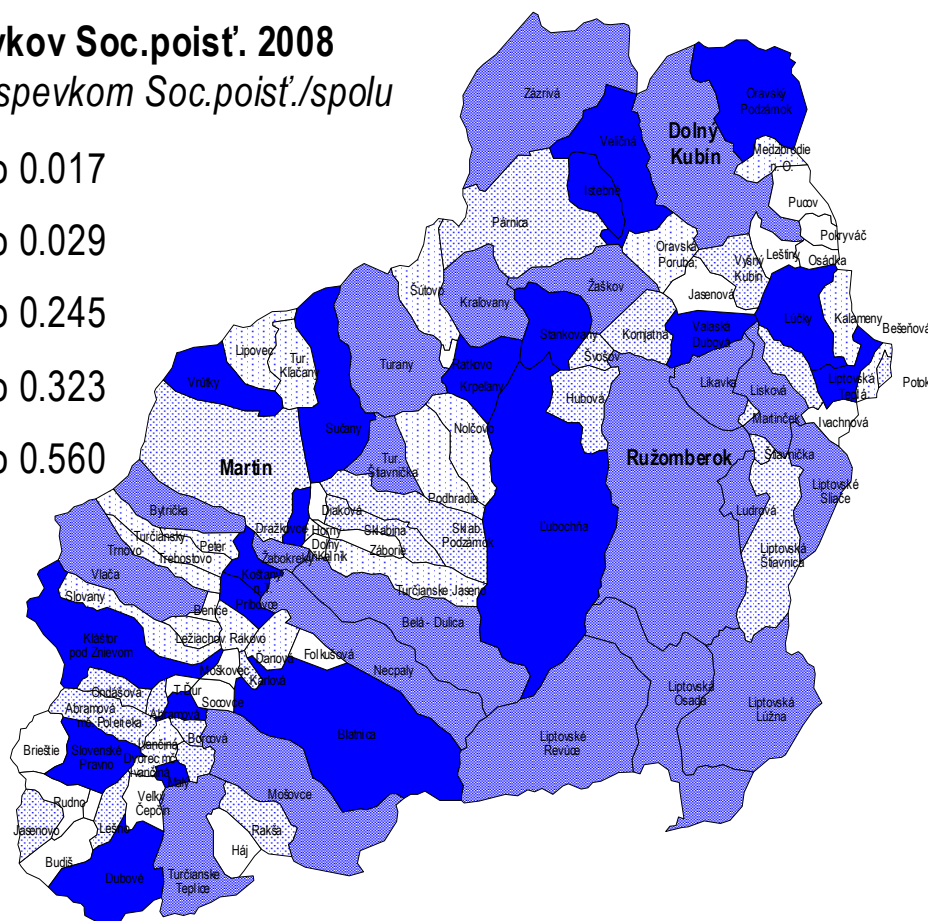
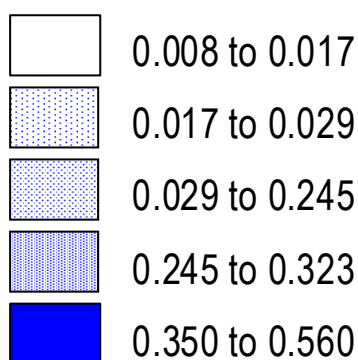
Podiel poberateľov príspevkov (starobné dôchodky, invalidné dôchodky, materské a rodičovské príspevky) od Sociálnej poisťovne je v rámci spádovej oblasti veľmi diferencovaný (Mapa č. 2.6.1). Mapa ukazuje závislosť od sociálnej siete štátu.

### Mapa č. 2.6.1.:

### Podiel osôb poberajúcich príspevky od Sociálnej poisťovne v roku 2008 – závislosť na sociálnej sieti

#### Podiel príspevkov Soc.poišť. 2008

podiel os. s príspevkom Soc.poišť./spolu



Najviac poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Ľubochňa (63,9%), Vrútky (59,7%), Sučany (29,9%) a ďalšie,
- v užšej spádovej oblasti: Valaská Dubová (64,7%), Liptovská Teplá (56,9%), Príbovce (56,1%), Krpeľany (50,3%) a ďalšie,
- v širšej spádovej oblasti: Jazernica (57,9%), Malý Čepčín (53,9%), Slovenské Pravno (52,6%), Veličná (49,6%) a v ďalších.

Najmenej poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Lipovec (0,9%), Šútovo (1,0%), Turčianske Kláčany (1,1%), Podhradie (1,2%) a ďalšie,



- v užšej spádovej oblasti: Dolný Kalník (-), Diaková (0,4%), Ivachnová (0,8%),
- v širšej spádovej oblasti: je 8 obcí, kde sú podiely nezistené, nasledujú Benice, Háj (obe 0,4%)...

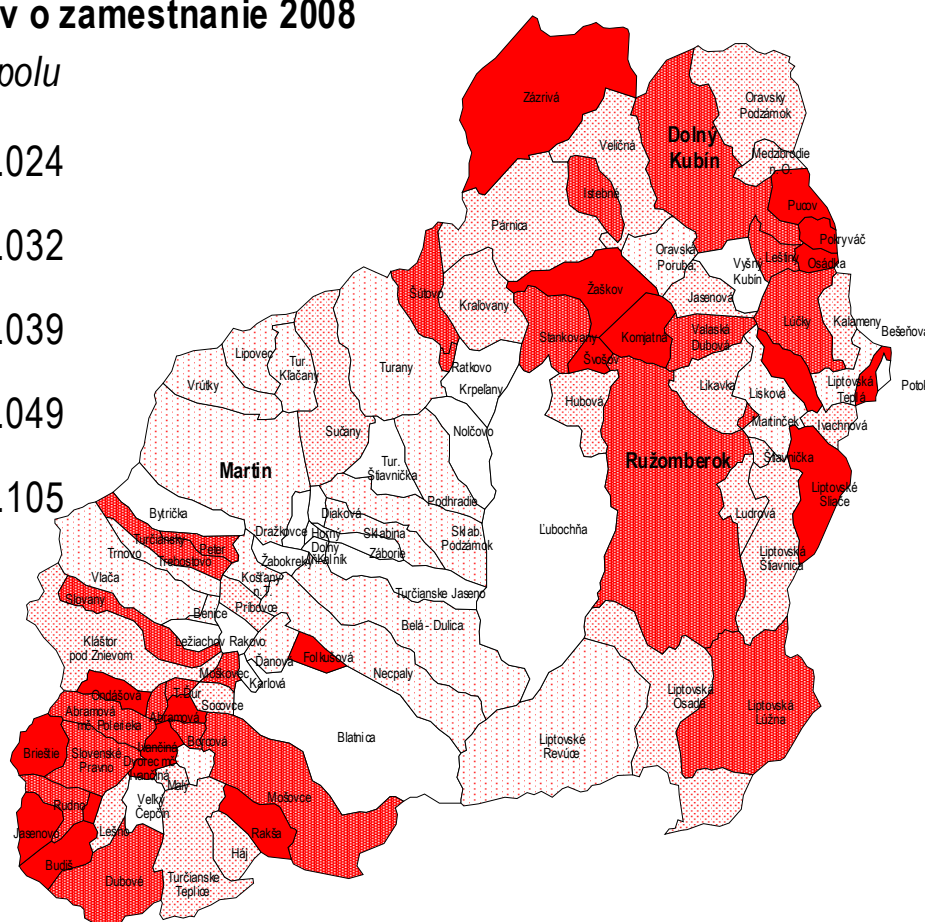
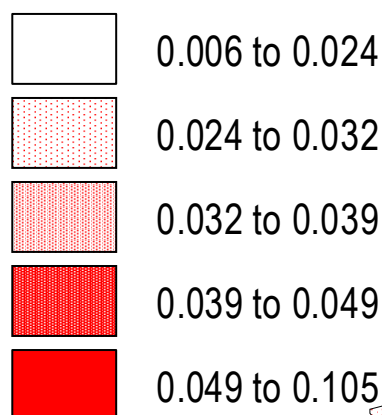
## 2.7. Nezamestnanosť

Najväčší podiel uchádzačov o zamestnanie sa koncentruje do okrajových častí regiónu južne od Martina a severozápadne od Ružomberka (*Mapa č. 2.7.1.*).

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

### Podiel uchádzačov o zamestnanie 2008

podiel uchádzači/spolu



Najviac uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Švošov (6,6%), Šútovo (4,8%), Martinček (4,3%), Ružomberok (4,1%), Stankovany (4,1%),
- v užšej spádovej oblasti: Turčiansky Peter (4,9%) Valaská Dubová (4,1%) a ďalšie pod 4%,
- v širšej spádovej oblasti: Liešno (9,4%), Ivančiná (9,1%), Brieštie (7,7%), Jazernica (7,4%),



Pokryváč (7,2%) Bešeňová (7,1%)  
a ďalšie pod 7%.

Najmenej uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Ľubochna (1,5%), Turčianska Štiavnička a Lipovec (obe po 2,4%) Turany (2,5%) a ďalšie,
- v užšej spádovej oblasti: Rakovo (0,6%), Horný Kalník (0,7%), Diaková (0,8%), Vyšný Kubín, Dolný Kalník a Zabokreky (všetky po 1,9%),
- v širšej spádovej oblasti: Záborie a Karlová (obe 0,8%), Ležiachov (1,4%), Turčianske Jaseno, (1,6%), Potok (1,7%), Veľký Čepčín (1,8%) a Blatnica (1,9%).

## 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 o niečo 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 ekonomicky produktívnom veku v spádovej oblasti diaľnice D1 len potvrdzuje celoslovenský dlhodobý trend starnutia obyvateľstva. S výnimkou dvoch obcí - Borcová a Kaľamenová (spolu 100 obcí v spádovej oblasti) majú podiel obyvateľstva v ekonomicky produktívnom veku nad 55% (Mapa č. 2.8.2). V roku 2001 (Mapa č. 2.8.1) bola spodná hranica podielu o 8 percentuálnych bodov nižšia (začínala na úrovni 47%).

Najväčší prírastok osôb v ekonomicky produktívnom veku zaznamenali v rokoch 2001 – 2007 obce: Moškovec (21,2 percentuálnych bodov), Liešno (20,7 percentuálnych bodov) a Horný Kalník (14,5 percentuálnych bodov).

Naopak najväčší pokles zaznamenali obce Záborie a Borcová (-6,8 percentuálnych bodov), Budiš (-6,4 percentuálnych bodov), Sklabinský Podzámok (-5,2 percentuálnych bodov) a ďalších 18 obcí v spádovej oblasti.

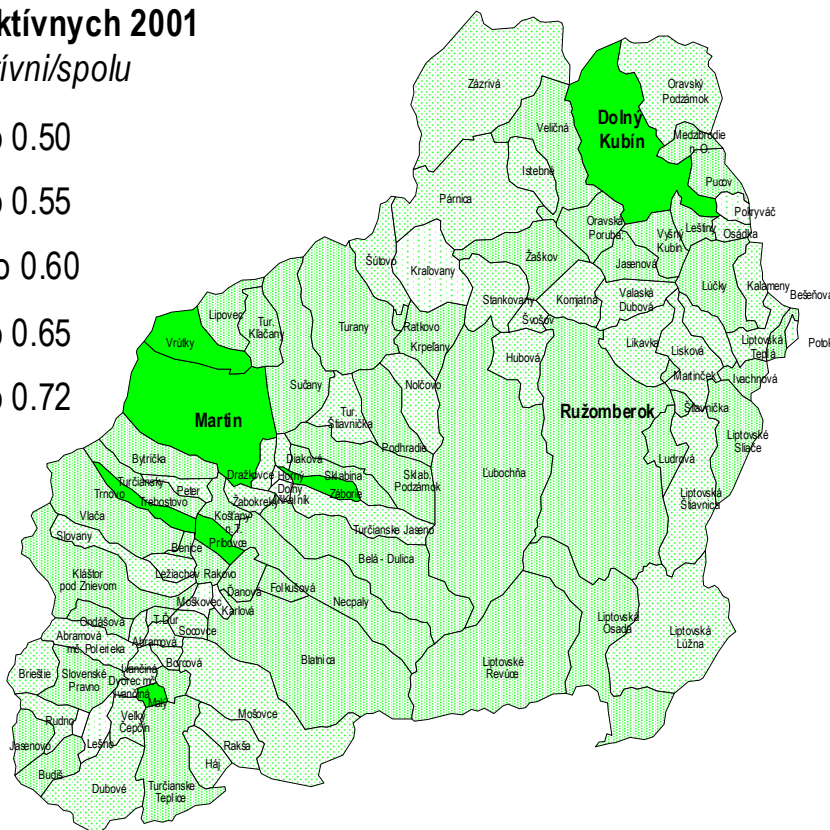
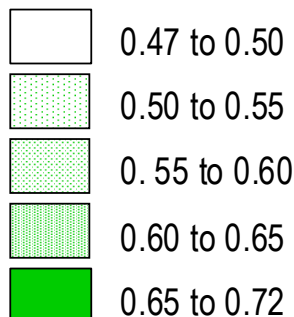




**Mapa č. 2.8.1.:  
Podiel osôb v produktívnom veku v roku 2001**

**Podiel produktívnych 2001**

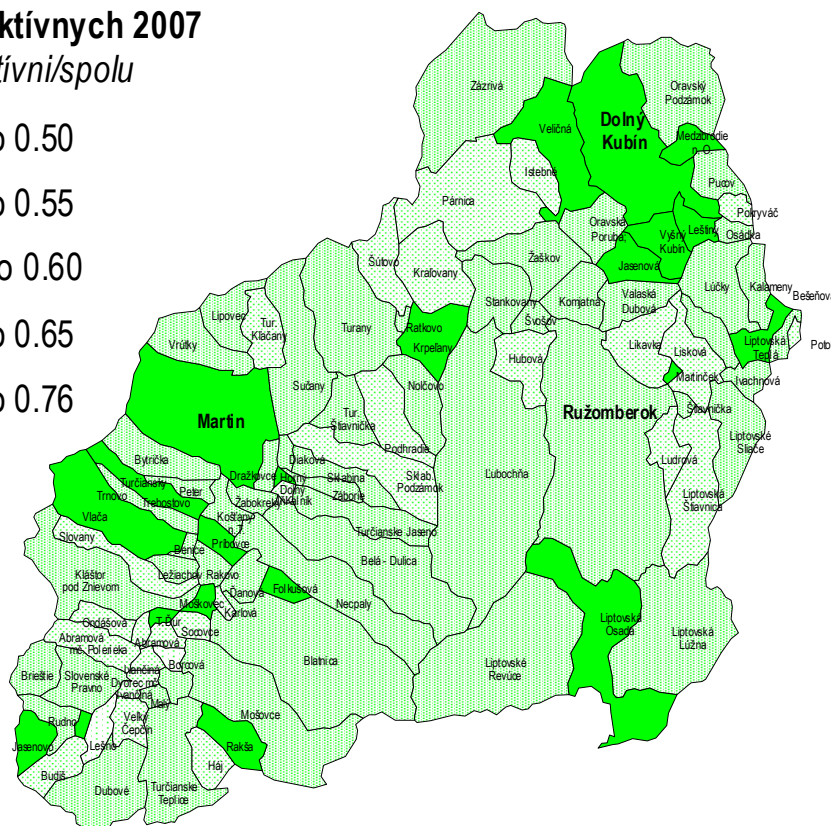
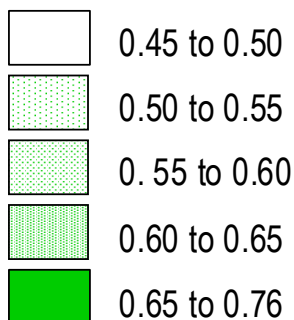
*podiel produktívni/spolu*



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

**Podiel produktívnych 2007**

*podiel produktívni/spolu*







- v dotknutom území: Ľubochňa (68,9%), Vrútky (52,6%), Sučany (44,7%), Ružomberok a Kralovany (obe po 44,3%),
- v užšej spádovej oblasti: Príbovce (83,3%), Valaská Dubová (70,3%), Liptovská Teplá (68,7%) a ďalšie pod 60%,
- v širšej spádovej oblasti: Veličná (78,1%), Sklabiňa (72,9%), Malý Čepčín (70,7%), Jazernica (65,6%), Oravský Podzámok (64,6%), Slovenské Pravno (63,7%) a ďalšie pod 60%.

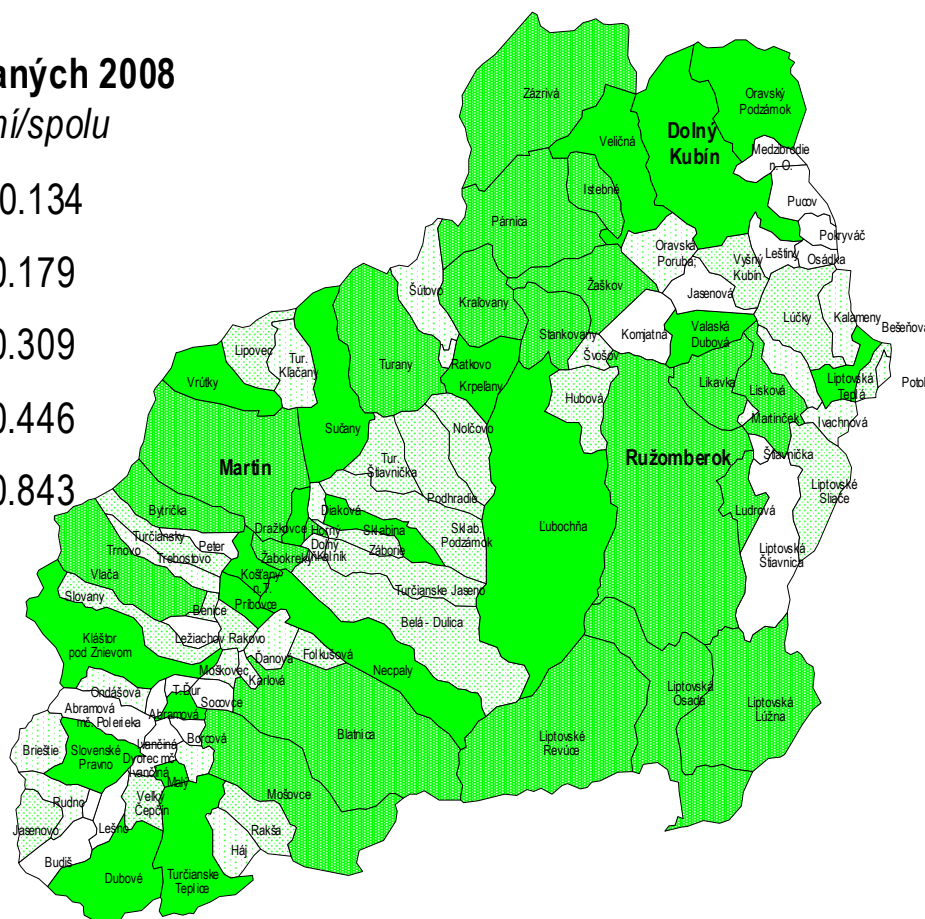
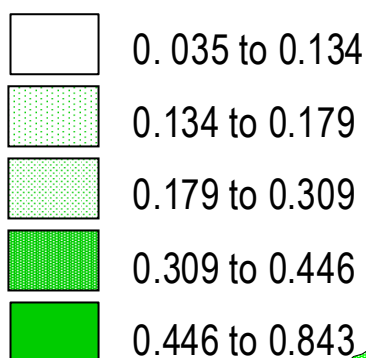
Najmenší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Švošov (13,9%), Martinček (16,1%), Turčianske Kláčany (16,4%), Šútovo (17,2%),
- v užšej spádovej oblasti: Jasenová (7,5%), Turčiansky Peter (12,4%), Dolný Kalník (13,5%), Ivachnová (14,9%),
- v širšej spádovej oblasti: Osádka (3,6%), Leštiny (7,7%), Pokryváč a Pucov (obe po 7,8%), Medzibrodie nad Oravou (8,1%), Borcová (9,2%), Liešno (9,4%) a ďalšie.

### **Mapa č. 2.10.: Podiel zamestnaných v roku 2008**

#### **Podiel zamestnaných 2008**

podiel zamestnaní/spolu





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 rôznorodo. (Mapa č. 2.10.1). Celkovo je v spádovej oblasti 234 akciových spoločností.

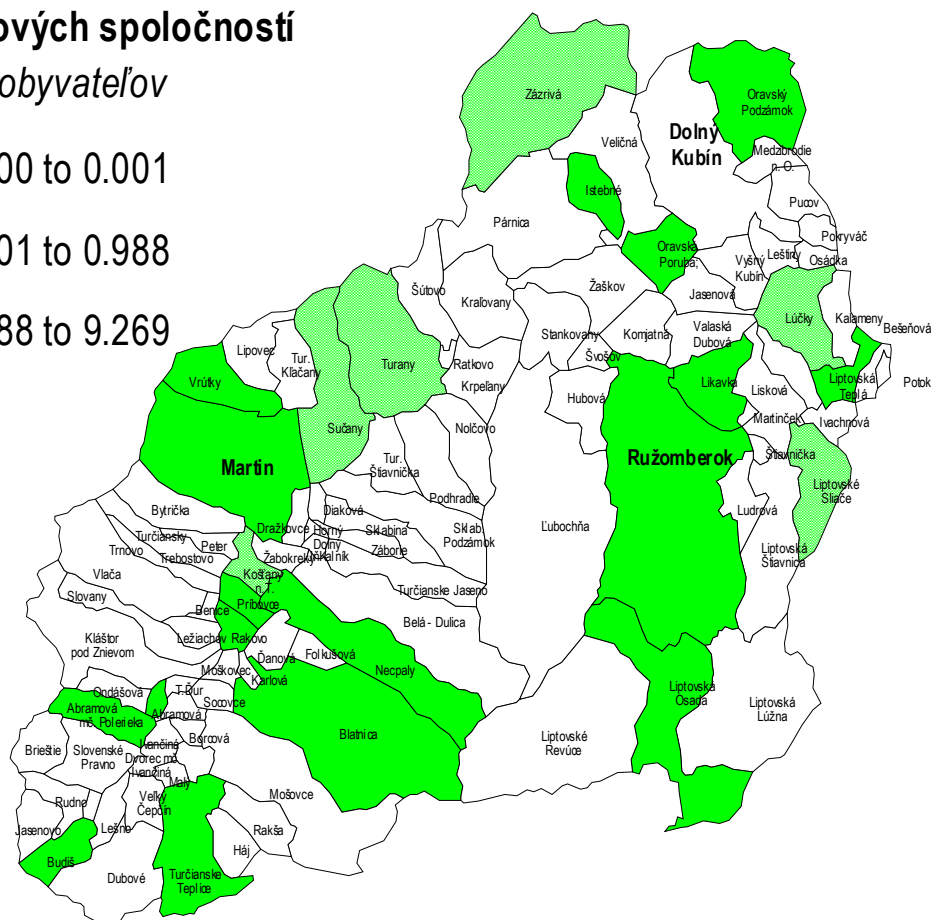
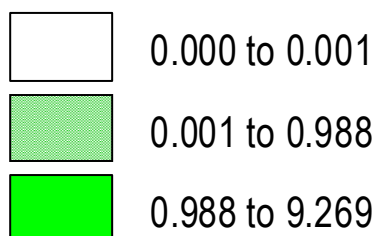
Najviac akciových spoločností na 1000 obyvateľov pripadá na obce Budiš (9,3), Abramová (6,6), Istebné (5,5) a Rakovo (3,5).

Celkovo v 80 obciach nie je žiadna akciová spoločnosť.

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

#### Počet akciových spoločností

počet/1000 obyvateľov



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

## 2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným

Hlavné sídla zamestnávateľov – spoločností s ručením obmedzeným – sú zastúpené redšie, ako v iných regiónoch Slovenska. Celkovo je v oblasti 3.193 spoločností s ručením obmedzeným.



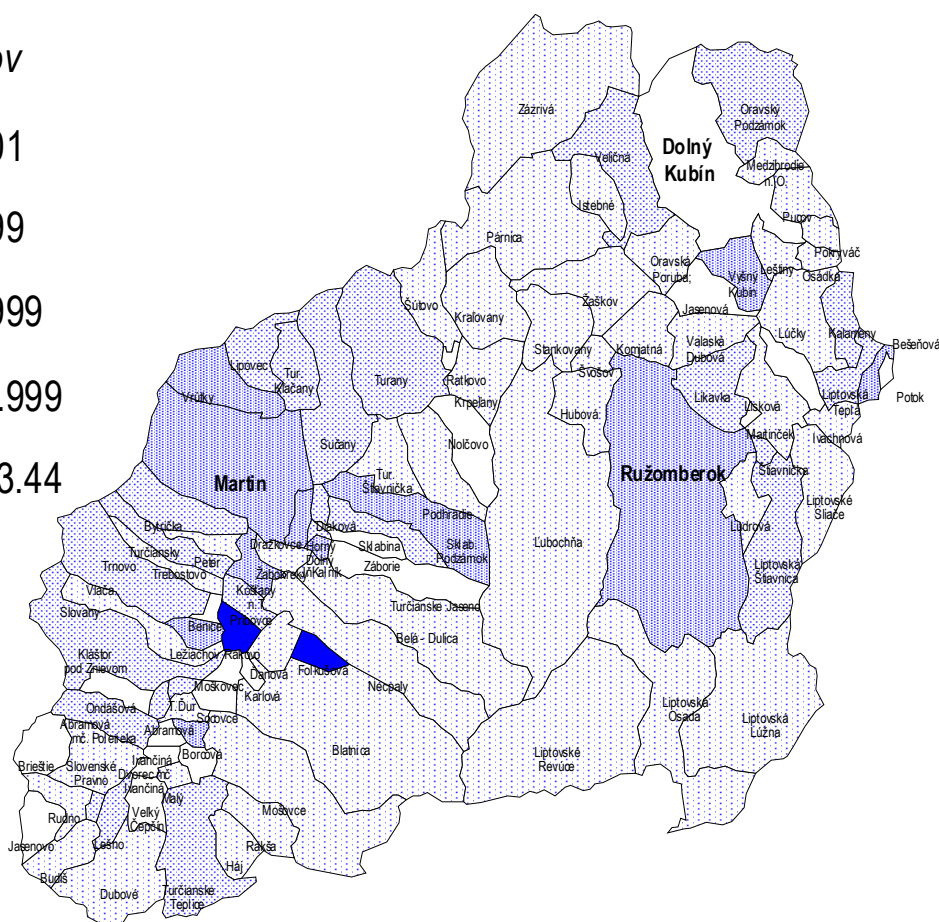
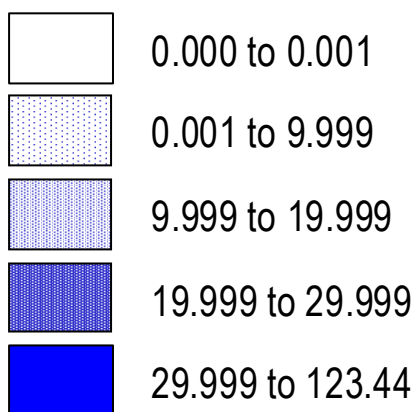
Mnohé zo spoločností sú zapísané v Obchodnom registri, ale viaceré, najmä v obciach, neudávajú žiadnych zamestnancov ani obrat. Časť z nich má uvedeného jedného zamestnanca bez udania obratu.

Najviac spoločností s ručením obmedzeným pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Folkušová (123,0), Rakovo (80,1), Dražkovce (28,9), Sklabinský Podzámok (27,2), Košťany nad Turcom (26,8), Vrútky (26,4), Bešeňová (25,6), Borcová (25,6) a Dolný Kalník (25,0). (Mapa č. 2.10.2).

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

**Počet s.r.o.**

počet/1000 obyvateľov



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

### 2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v OR

Podnikatelia nezapísaní v Obchodnom registri sú rozptýlení v celej spádovej oblasti. V oblasti je celkovo 15.411 podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri.

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



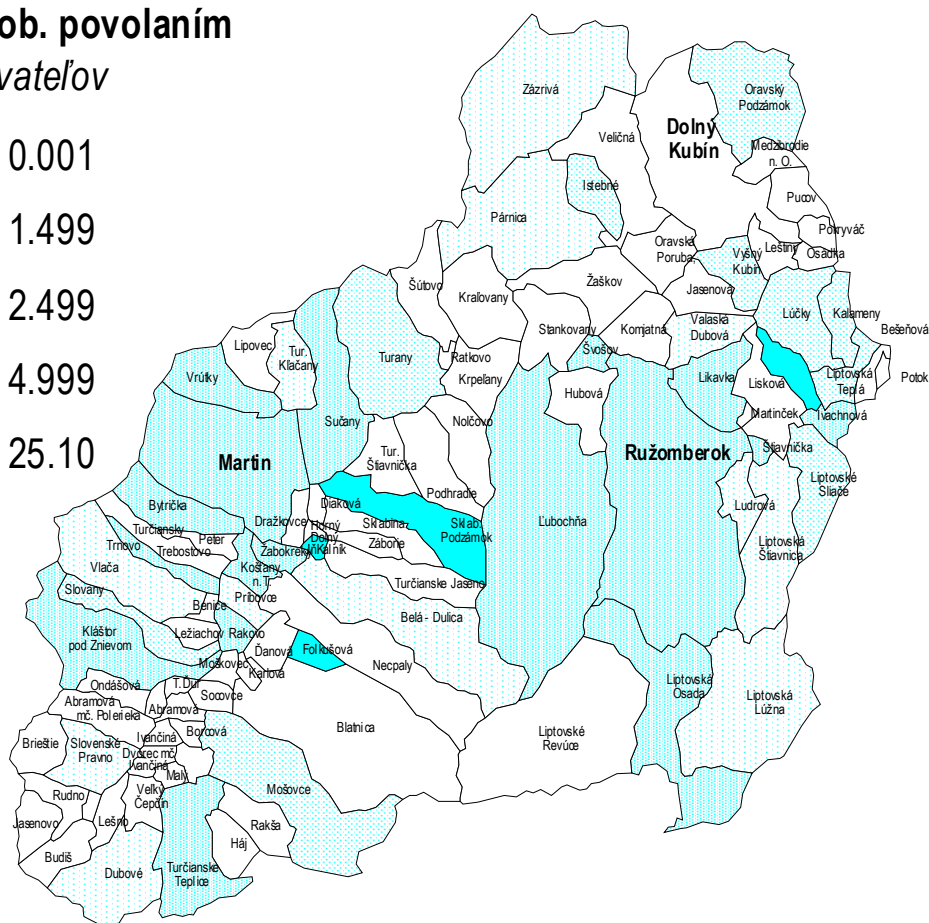






**Mapa č. 2.10.5.:  
Počet osôb so slobodným povoláním pripadajúcich  
na 1000 obyvateľov v roku 2008**

**Počet os. so slob. povoláním**  
počet/1000 obyvateľov



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

## 2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci

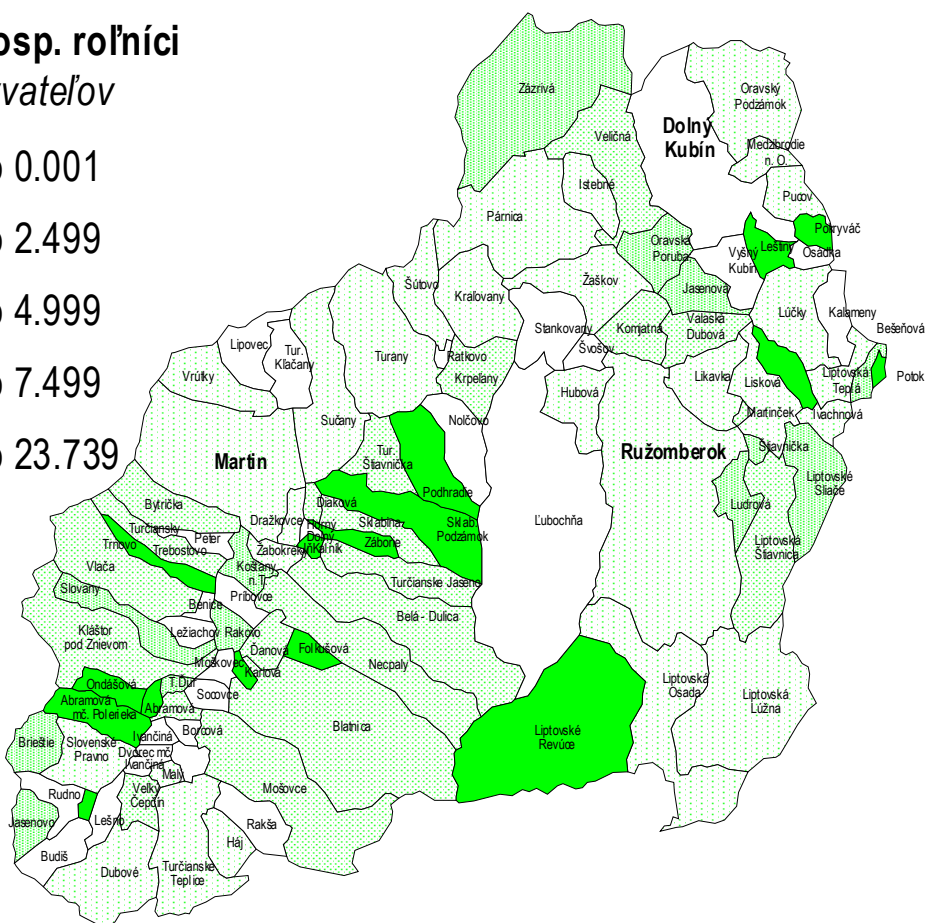
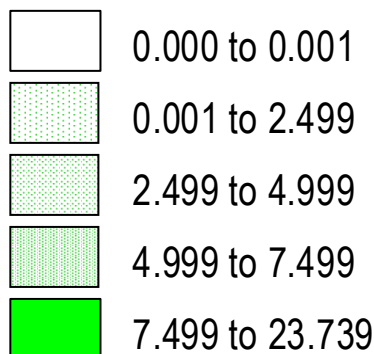
Roľníci predstavujú druhú najmenej početnú skupinu podnikateľov. Vyšší počet pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Dolný Kalník (38,5), Pokryváč (33,3), Ondrašová (19,2), Liešno (18,9), Sklabinský Podzámok (18,1), Karlová (16,9) a Folkušová (15,3). V ostatných obciach je počet roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov nižší ako 15.

Celkovo je v oblasti 301 roľníkov (Mapa č. 2.10.6).



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

**Samostatne hosp. roľníci  
počet/1000 obyvateľov**



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

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

obec dotknutá	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	roľníci
Hubová	0,0	2,8	39,4	0,0	0,0	0,9
Kraľovany	0,0	4,3	76,8	0,0	0,0	2,1
Likavka	1,0	10,6	73,1	0,7	2,7	1,6
Lipovec	0,0	19,1	112,2	0,0	0,0	0,0
Lisková	0,0	9,4	76,7	0,5	0,0	2,4
L'ubochňa	0,0	9,3	89,7	0,0	4,6	0,0
Martin	2,1	24,9	88,5	0,5	3,3	0,4
Martinček	0,0	0,0	38,6	0,0	0,0	2,6
Podhradie	0,0	1,4	64,5	0,0	0,0	8,9
Ružomberok	1,7	21,3	83,8	0,6	3,7	0,7
Stankovany	0,0	1,6	66,5	0,8	0,0	0,0
Sučany	0,4	15,0	12,8	0,0	3,0	1,7
Šútovo	0,0	3,9	54,1	0,0	0,0	1,9
Švošov	0,0	1,2	60,5	0,0	3,7	0,0
Turany	0,7	13,1	78,3	0,0	1,8	2,3
Turčianska Štiavnička	0,0	6,7	82,3	0,0	0,0	4,7
Turčianske Kľačany	0,0	12,3	77,7	0,0	1,2	0,0
Vrútky	1,2	26,4	93,3	0,3	2,6	0,1



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

obec v užšej SO	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	rolníci
Bystrička	0,0	15,8	102,2	0,0	3,2	4,3
Ďanová	0,0	2,1	80,4	0,0	0,0	4,1
Diaková	0,0	17,2	137,9	4,3	0,0	4,0
Dolný Kalník	0,0	25,0	225,0	0,0	25,0	38,5
Dolný Kubín	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Dražkovce	0,0	28,9	148,4	0,0	0,0	1,5
Horný Kalník	0,0	14,3	114,3	0,0	0,0	0,0
Ivachnová	0,0	7,7	127,9	0,0	2,6	1,9
Jasenová	0,0	0,0	66,8	0,0	0,0	7,5
Košfany nad Turcom	0,9	26,8	93,2	0,0	3,7	6,1
Krpeľany	0,0	2,8	74,0	0,0	0,0	2,7
Liptovská Osada	1,8	9,6	90,8	0,0	4,2	2,5
Liptovská Teplá	1,1	15,9	117,0	0,0	2,3	1,1
Nolčovo	0,0	0,0	62,7	0,0	0,0	0,0
Párnica	0,0	9,8	121,5	0,0	1,4	1,3
Príbovce	1,0	12,0	90,1	0,0	1,0	0,0
Rakovo	3,5	80,1	115,0	0,0	3,5	6,2
Trebostovo	0,0	17,5	83,0	0,0	0,0	4,2
Trnovo	0,0	4,8	90,5	0,0	4,8	8,7
Turčiansky Peter	0,0	3,1	59,6	0,0	0,0	0,0
Valaská Dubová	0,0	7,9	68,1	0,0	1,3	2,6
Valča	0,0	10,5	80,8	0,0	0,7	2,6
Vyšný Kubín	0,0	20,9	94,9	1,9	1,9	0,0
Žabokreky	0,0	8,9	77,5	0,0	3,6	0,9

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

obec v širšej SO	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	rolníci
Abramová	6,6	13,2	59,2	0,0	0,0	13,5
Belá-Dulice	0,0	6,6	80,5	0,0	0,8	4,8
Benice	0,0	0,0	85,6	0,0	0,0	0,0
Bešeňová	0,0	25,6	115,1	2,6	0,0	5,3
Blatnica	2,1	3,1	62,4	0,0	0,0	3,4
Bodorová	0,0	0,0	87,3	0,0	0,0	0,0
Borcová	0,0	25,4	16,9	0,0	0,0	0,0
Brieštie	0,0	0,0	29,4	0,0	0,0	6,4
Budiš	9,3	4,6	60,2	0,0	0,0	0,0
Dubové	0,0	9,2	111,5	0,0	1,3	1,4
Folkušová	0,0	123,0	65,6	0,0	8,2	15,3
Háj	0,0	2,1	78,4	0,0	0,0	2,1
Istebné	5,5	5,5	59,1	0,7	2,1	2,1
Ivančiná	0,0	0,0	52,6	0,0	0,0	0,0
Jasenovo	0,0	0,0	53,3	0,0	0,0	6,4
Jazernica	0,0	7,5	200,0	0,0	0,0	3,3
Kaľamenová	0,0	14,5	159,4	0,0	0,0	0,0
Kalameny	0,0	11,3	54,2	2,3	2,3	0,0
Karlová	0,0	0,0	63,6	0,0	0,0	16,9
Kláštor pod Znievom	0,0	10,3	116,7	0,0	2,7	4,6
Komjatná	0,0	5,6	85,4	0,0	0,0	4,8
Leštiny	0,0	8,8	97,3	0,0	0,0	8,5
Ležiachov	0,0	20,3	121,6	0,0	0,0	0,0
Liešno	0,0	18,2	109,1	0,0	0,0	18,9
Liptovská Lúžna	0,0	4,0	97,6	0,3	0,7	0,7
Liptovská Štiavnica	0,0	17,2	53,9	0,0	1,1	4,1
Liptovské Revúce	0,0	6,3	81,4	0,6	0,0	9,8
Liptovské Sliache	0,3	5,5	77,3	0,0	1,8	5,8



Lúčky	0,6	4,1	85,4	0,0	1,8	1,7
Ludrová	0,0	6,3	80,4	0,0	1,1	5,9
Malý Čepčín	0,0	3,8	63,5	0,0	0,0	1,9
Medzibrodie nad Oravou	0,0	9,3	93,2	0,0	0,0	2,2
Moškovec	0,0	0,0	106,1	0,0	0,0	0,0
Mošovce	0,0	7,2	106,5	0,7	2,2	3,0
Necpaly	1,2	7,3	82,9	0,0	0,0	3,6
Ondrašová	0,0	0,0	116,7	0,0	0,0	19,2
Oravská Poruba	1,1	9,9	83,4	0,0	0,0	7,5
Oravský Podzámok	1,5	15,8	72,1	0,0	2,3	1,5
Osádka	0,0	6,8	34,0	0,0	0,0	0,0
Pokryváč	0,0	5,2	36,3	0,0	0,0	33,3
Potok	0,0	0,0	45,0	0,0	0,0	8,7
Pucov	0,0	4,2	74,2	0,0	0,0	1,4
Rakša	0,0	4,8	101,4	0,0	0,0	0,0
Ratkovo	0,0	0,0	72,5	0,0	0,0	0,0
Rudno	0,0	8,8	70,2	0,0	0,0	0,0
Sklabiňa	0,0	12,8	71,9	0,0	0,0	3,3
Sklabinský Podzámok	0,0	27,2	108,7	0,0	5,4	18,1
Slovany	0,0	9,7	58,1	0,0	2,4	7,1
Slovenské Pravno	0,0	7,5	83,2	0,0	1,1	2,1
Socovce	0,0	0,0	55,8	0,0	0,0	0,0
Štiavnička	0,0	10,7	66,2	1,8	3,6	6,8
Turčianske Jaseno	0,0	0,0	79,1	0,0	0,0	2,7
Turčianske Teplice	1,6	17,6	109,4	0,4	3,4	0,6
Turčiansky Ďur	0,0	16,0	53,2	0,0	0,0	5,6
Turík	0,0	0,0	52,6	0,0	8,8	14,0
Veličná	0,0	17,6	88,2	2,5	0,0	4,5
Veľký Čepčín	0,0	0,0	35,2	0,0	0,0	4,6
Záborie	0,0	0,0	84,0	0,0	0,0	7,9
Zázrivá	0,7	7,4	86,5	0,0	0,7	5,1
Žaškov	0,0	2,9	80,7	0,0	0,0	1,8

Poznámka: Príloha č. 2.1. Charakteristika obcí.

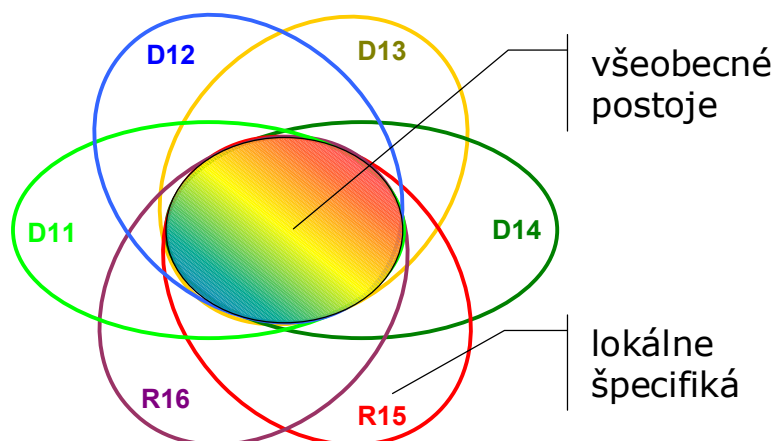


## 3. Kvalitatívny výskum

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.

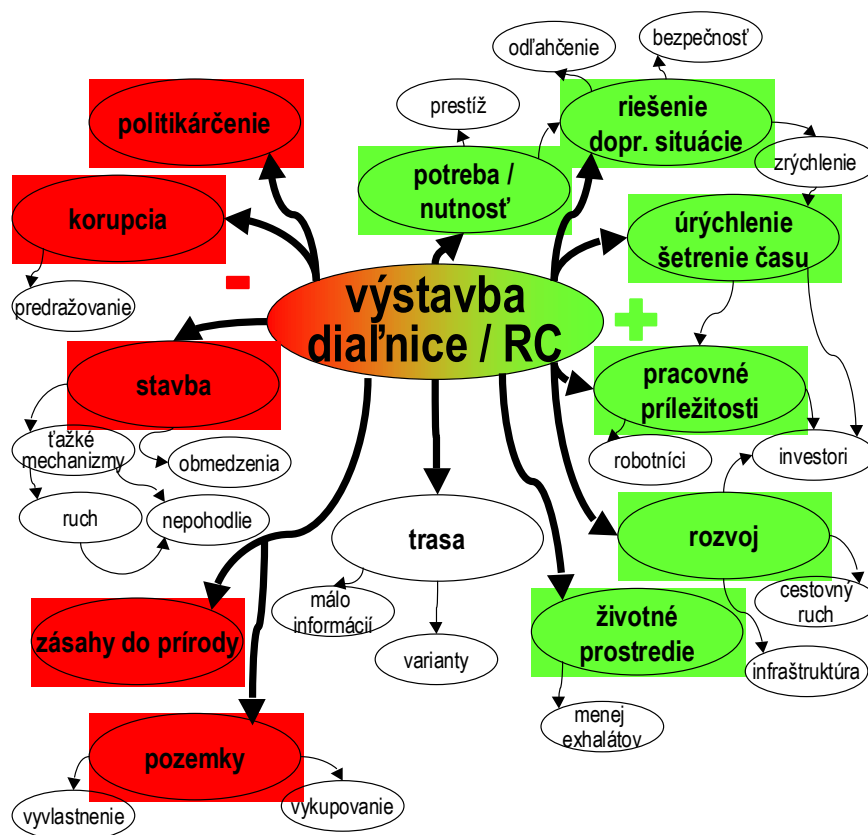
Výstavbu diaľnic, respektíve rýchlostných ciest pokladajú ľudia vo všeobecnosti za akútnu potrebu a nevyhnutnosť, budovanie infraštruktúry je nutnou podmienkou ďalšieho rozvoja jednotlivých regiónov. Výstavba diaľnice je dlho plánovaná a jej realizácia zaostáva za praktickými potrebami regiónov a miest – „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 mysliach ľudí obsadzuje výstavba nasledovné kategórie:



#### Počas výstavby:

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

#### Po výstavbe:

- rozvoj turistického ruchu,



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

### 3.1. Prínos pre dopravu

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

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

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

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

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

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



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

Ivan, šofér, Ružomberok

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

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

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

- bezpečnosť dopravy,
- rýchlosť dopravy a úspora času.

### **3.1.1. Bezpečnosť dopravy**

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

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

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

*Keď sa uvoľní cesta, nebudú šoféri tak nervózni.*

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





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

Anka, 57 rokov, špeciálna pedagogička, Martin

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

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

Pre obyvateľov teda znamená menšiu pravdepodobnosť dopravných nehôd.

*Sa zrýchli doprava. Už to nebude musieť stáť.*

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

## **Obavy ľudí**

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



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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

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

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

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

*Na tých 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. Skracuje 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 rekonštruje jednu izbu, dve, tak sa musí uskromniť, má aj neporiadok, špinu.*

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

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

*A je to pekné.*

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

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

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

*Keď sa začne výstavba diaľnice, pribrzdí sa doprava v meste. Nákladiaky, kamióny.*

Rado, 25 rokov, strojársky priemysel, Nitra

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

Vladimír, 52 rokov, dôchodca, Žilina

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



### 3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd

Diaľnica sa vyznačuje iným charakterom dopravy ako bežné cesty (správanie vodičov, účastníci premávky, plynulosť dopravy, rýchlosť a pod.), s čím súvisí aj iný charakter dopravných nehôd. Prevažuje názor, že na 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, neprímeraná rýchlosť jazdy, prípadne lokálne zmeny na vozovke v dôsledku počasia (námrazy v niektorých úsekoch a podobne).

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

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

### 3.3. Životné prostredie

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

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



### Ľudia z dotknutých miest

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

### Ľudia z dotknutých a spádových obcí

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

*Ekológia sa zlepší [v meste – pozn.].*

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

*Ekologicky čistejšie mesto. Mesto je zamorené splodinami a prachom.*

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

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

*Bezprostredne popri diaľnici áno, tí budú nadávať.*

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

*Ale jednoducho som si na to zvykol. Takže mi to 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 vravel. 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 výtvyry, 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 nevyužívané, neobrábajú sa, nevykásajú sa, starší ľudia už nevládzu pôdu obrábať,
- ceny za výkup pôdy boli vo viacerých lokalitách označené za „dobré“, „výhodné“.

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

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina



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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

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

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

### **3.6. Ekonomika a hospodárstvo**

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

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

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

#### **3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti**

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

*Pracovné príležitosti počas výstavby.*

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica



*Zamestnanosť ovplyvní len to, že región bude dostupný, rýchlo a bezpečne. 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 poskytlí 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 kdekoľvek.*

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 podnikateľ. 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 (záchranné služby), Žilina

*Hej ako sa volá, Borina, ten utrpí samozrejme.*

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

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

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

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

### ***Obavy ľudí***

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

### **3.6.2. Cestovný ruch**

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

*Turistický ruch sa možno 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 pritiaholo 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 neutrpiť výrazné majetkové straty. Pôjde skôr o psychické ujmy – ľudia prídu o svoje koníčky, možnosti relaxu, miesto, na ktoré sú citovo naviazaní (najmä v prípade starších ľudí).

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Viera, 64 rokov, dôchodkyňa (matrikárka), Ružomberok

*V Považskom Chlmcí keď som sa bola prejsť, tak sú tie políčka zarastené, roky sa to už neobrába.*

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

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

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

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

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

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

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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica





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

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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

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

*Lesníci, čo im vyrúbu lesy, kadiaľ pôjde diaľnica. Poľovníci, ktorí tam majú zver. Tá zver utečie preč.*

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

### 3.8. Voda a vodné hospodárstvo

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

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

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

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

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

Lukáš, 19, vysokoškolák (záchranné služby), Žilina

### 3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia

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



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

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

### 3.9.1. Kompenzácie

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

*Nejako rozumne im nahradiť pôdu.*

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

*Trhovú cenu im vyplatiť.*

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

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

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

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

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



ktorým výstavba a prevádzka diaľnice preukázateľne zníži klientelu a zisk.

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

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

### 3.9.2. Technické riešenia

Negatívne dopady výstavby diaľnic/rýchlostných ciest si vyžadujú aj technické riešenia, ktoré ich eliminujú. Najčastejšie požadovaným technickým riešením sú protihlukové zábrany v obývaných oblastiach, objavili sa aj návrhy so znížením rýchlosti v nočných hodinách na miestach, kde diaľnica/rýchlostná cesta prechádza cez obec. Obyvatelia dotknutých oblastí požadujú v niektorých prípadoch aj presmerovanie trasy tak, aby diaľnica/rýchlostná cesta viedla mimo obývané územie (pozri kapitolu 3.13. Lokálne pohľady – špecifiká).

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

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

Peter, 50 rokov, technik, Martin

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

Martin, 31 rokov, reklamná agentúra, Martin

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

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

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

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

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin



## ***Obavy ľudí***

Odpredávanie, prípadne vyvlastňovanie pozemkov sa v mysliach ľudí spája s obavami z 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 nejako zviditeľniť alebo zverejniť, kadiaľ tá diaľnica pôjde, lebo ľudia to nevedia. Niektorí si kúpia pozemok, chce si postaviť dom na kludnom mieste, a zrazu mu povedia, že za dva roky mu poza chrbát pôjde diaľnica. Kamarát si takto kúpil pozemok.*

Martin, 31 rokov, reklamná agentúra, Martin

O 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.

#### **Dubná skala – Ivachnová**

Úsek od Dubnej Skaly po Ivachnovú predstavuje v súčasnosti dôležitý tranzit na spojnici západ-východ, na ktorý sa napájajú regióny Kysuce, Orava, Turiec, Liptov, tranzity od juhu (Banská Bystrica, Donovaly), zo severu (Poľsko), a súčasne na ňom leží niekoľko dôležitých priemyselných centier (Ružomberok, Martin).



Súčasnú cestu prvej triedy frekventovane využívajú teda nielen súkromné osoby na prepravu a denné dochádzanie do práce (do Žiliny, Ružomberka, Martina), ale aj podnikatelia, zásobovanie fabriek a prepravné spoločnosti („kamióny“).

*V každom prípade výstavbu (diaľnice) treba pre Ružomberok a široké okolie. Niet takého mesta s takýmto uzlom.*

Marián, starosta, Martinček

Niektoré úseky sú veľmi exponované – denne nimi prejde viac ako 20 tisíc áut. Dopravná situácia je podľa účastníkov výskumu neúnosná. V čase dopravnej špičky sú časté zápchy, pravidelne dochádza k dopravným nehodám, kamióny ohrozujú obyvateľov obcí a spôsobujú rýchle opotrebovanie vozovky. Preprava na krátkych úsekoch neraz trvá niekoľkonásobne dlhšie, ako by mala.

*Chodí veľa áut, cesty sú preplnené okolo obce.*

Roman, obyvateľ, Turany

*Keď chcem vyjsť z bočných ciest na hlavnú, musím aj desať minút čakať.*

obyvateľka, Sučany

*Problém sú kamióny do Supry, čo vozia drevo. Stále sa cesta opotrebovávajú, sú jamy.*

obyvateľka, Lisková

Diaľnica je preto osobami z rôznych miest na úseku a s rôznym postavením súhlasne vnímaná ako akútna potreba. Otázka nestojí, „či“ diaľnicu stavať, ale „ako“ ju viesť (technické riešenie), aby splnila účel a aby boli negatívne dopady (na životné prostredie, na obyvateľov obcí) čo najmenšie. Významnou témou, ktorá na tomto úseku v súvislosti s výstavbou rezonovala, boli tunely, obchvaty obcí a umiestnenie diaľničných exitov.

*Každému z nás je nad slnko jasné, že diaľnicu v našom regióne treba. (...) Nestretol som sa s názorom, že by ľudia v regióne boli proti tomu.*

Vladimír, starosta, Likavka

*Diaľnica je bezpodmienečne potrebná.*

Andrej, starosta, Švošov

*Už aby to bolo urobené! Cez našu obec chodí 25000 áut denne v súčasnosti.*

Milan, obyvateľ, Stankovany





## ***Tunely***

---

Špecifikom tohto úseku je pomerne veľké množstvo lokalít, kde sa vo variantoch projektu uvažuje alebo diskutuje o výstavbe tunelov (spomínali sa hlavne Dubná skala, Korbeľka, Čebrad', Havran, resp. podľa obcí Šútovo, Stankovany-Rojkov). Z pohľadu väčšiny obyvateľov, starostov aj podnikateľov, sú tunely preferovaným riešením:

- predstavujú minimálny zásah do vzhľadu krajiny,
- minimalizujú nežiaduce dopady diaľnice na životné prostredie v obciach (exhaláty, prašnosť, hluk),
- urýchlujú prepravu cez niektoré náročné úseky (úžiny, vrchy), skracujú vzdialenosti.

*Každý variant bol prijateľný, kde bol tunel.*

Ján, starosta, Stankovany

*Radšej cez tunel, viete, vždy je horšie, keď to ide v blízkosti obce, kde bývajú ľudia.*

Roman, obyvateľ, Turany

*Keď to pôjde tunelom, aj životné prostredie bude lepšie – splodiny z výfukov, to všetko tu je teraz.*

Milan, obyvateľ, Stankovany

Negatíva výstavby tunelov, ktoré rezonovali v interview:

- predraženie výstavby: výstavba tunelov je oveľa finančne náročnejšia ako výstavba diaľnice na povrchu,
- riziko ohrozenia zdrojov vôd: razenie tunelov môže narušiť prirodzené podpovrchové toky vôd, v dôsledku čoho môžu prísť obce o súčasné zdroje vody.

*Môže sa stať, že dôjde k výpadku vody pri razení tunela.*

Andrej, starosta, Švošov

## ***Prínosy výstavby diaľnice***

---

Všetci účastníci individuálnych interview – aj tí, na ktorých bude mať výstavba diaľnice na úseku Dubná skala-Ivachnová negatívne dopady – považujú výstavbu diaľnice za žiadúcu a pozitíva výstavby podľa nich jednoznačne prevážia negatíva.

*Nebude to mať negatívny dopad!*

Ján, prenajímateľ poľovných revírov, Martinček

Prínosy výstavby diaľnice očakávajú účastníci najmä v oblastiach:



- dostupnosť: urýchlenie dopravy, skrátenie času potrebného na presun,
- bezpečnosť: pre motorizovaných aj nemotorizovaných účastníkov premávky, pre obyvateľov obcí, pre zvieratá,
- kvalita životného prostredia v obci: odklonenie zdrojov exhalátov, prachu a hluku v obciach,
- rozvoj regionálnej ekonomiky: príchod investorov, stimulácia oblasti cestovného ruchu,
- zvýšenia povedomia o niektorých lokalitách na úseku: napr. hrad Likava bude viditeľný z diaľnice, niektoré obce s turistickými atrakciami (Turčianska Štiavnička a pod.).

### Dostupnosť

je aktívna téma vzhľadom na to, že na úseku je mnoho menších obcí, z ktorých musia obyvatelia dochádzať za prácou a za službami do regionálnych centier (Žilina, Martin, Ružomberok). V súčasnosti hustota premávky, dopravné zápchy a časté dopravné nehody spôsobujú niekoľkonásobné predlžovanie času potrebného na presun. Kritické lokality sú najmä Strečno, Sučany, úsek medzi Kralovanmi a Ružomberkom.

*Zrýchli sa cesta, doprava, nebudú zápchy.*

Iveta, predavačka, Necpaly

### Bezpečnosť

ako očakávaný prínos tak isto súvisí so súčasnou dopravnou situáciou na úseku. Hustota premávky, úzke cesty a geograficky náročný úsek sú činitele, ktoré zvyšujú pravdepodobnosť dopravných nehôd. Ohrození pritom nie sú iba priami účastníci premávky, ale, ako sa ukazuje, aj občania žijúci v blízkosti cestných ťahov (náraz kamiónu do rodinného domu pri ceste). Odľahčenie premávky, rozšírenie ciest a odklon dopravy mimo obcí sa preto spájajú s očakávaním zvýšenia bezpečnosti.

*Zbezpečenie to prinesie na ceste, kde často dochádza k nehodám. Nie sú smrteľné, za 4 roky 5 smrteľných úrazov, ale sú majetkové škody neraz. Kamión teraz zlikvidoval rodinný dom.*

Ján, starosta, Stankovany

### Kvalita životného prostredia v obciach

sa viaže na fakt, že diaľnica odkloní dopravu mimo obcí. Pod zlepšením kvality životného prostredia sa rozumie najmä zníženie množstva exhalátov, prašnosti a úrovne hluku v obciach, ktoré spôsobujú vozidlá prechádzajúce cez obce v súčasnosti.

*Zlepšenie ŽP pre ľudí v tesnej blízkosti ciest nahrádzajúcej rýchlostnú komunikáciu*



Ján, starosta, Stankovany

*Zmení sa to, že sa zlepší životné prostredie, preda len autá prechádzajúce obcou, hlavne pre tých ľudí, čo sú blízko cesty 1. triedy, nie je to príjemné, hluk, prašnosť...*

Zdenka, starostka, Hubová

### Rozvoj regionálnej ekonomiky

si účastníci na úseku Dubná skala-Ivachnová sľubujú od výstavby diaľnice v štyroch oblastiach:

- príchod nových investorov do regiónu: lepšia dostupnosť zvyšuje atraktivitu oblasti z hľadiska nových investícií,
- rozvoj cestovného ruchu: vzhľadom na danosti regiónu (pohoria, národné parky, turistické, lyžiarske, skialpinistické, vodácke lokality) a miesta s turistickým potenciálom (skanzeny, hrady, kaštiele); je to oblasť ekonomiky zaujímavá pre podnikateľov, aj pre individuálnych poskytovateľov služieb (ubytovanie na súkromí),
- vznik pracovných miest počas výstavby diaľnice a jej správa a údržba po dostavaní,
- lepšia možnosť dochádzať za prácou do iných regiónov: lepšia dostupnosť, skrátenie času potrebného na presun.

*Je to súčasť veľkého úseku diaľnic – to znamená dopravná dostupnosť – investori – atraktivita regiónu sa zvýši.*

hovorca Mondi SCP, Ružomberok

*Možno rozvoj CR. Zlepší sa zamestnanosť – ubytovanie na súkromí, poskytovanie základných služieb. Sme na rozhraní troch regiónov Liptov, Turiec, Orava – pekná príroda by mohla prilákať turistov.*

Ján, starosta, Stankovany

*Okolo 400 ľudí bude treba pri výstavbe, ďalších 400 na úseku pri Kralovanoch.*

Andrej, starosta, Švošov

*Pri výstavbe možno pár ľudí nájde prácu. Stredisko správy sa má stavať v susednej obci – možno aj administratívne miesta tam vzniknú.*

Zdenka, starostka, Hubová

### Zvýšenie povedomia o niektorých lokalitách

Diaľnica povedie motoristov do blízkosti lokalít, ktoré majú potenciál pre turistický ruch, no v súčasnosti sa naplno nevyužívajú, pretože jednak nie sú priamo viditeľné z cesty prvej triedy a jednak nie sú z nej priamo dostupné. Konkrétne sa táto možnosť otvorila v prípade hradu Likava, na ktorý má byť priamy výhľad z diaľnice. Tak isto obec Turčianska Štiavnička, kde sa rekonštruje kaštieľ a park (ako určité



turistické atrakcie), si sľubuje vďaka lepšej dostupnosti z diaľnice lepšie využitie turistického potenciálu obce. Potenciál takýchto miest treba podľa účastníkov podporiť navigáciou-značením na diaľnici (hnedé značenie) a výstavbou odpočívadiel či miest vhodných na odstavenie a fotografovanie – podľa vzoru niektorých lokalít v západnej Európe.

*Hrad Likava bude viac na očiach - to je pozitívne! (...) Okrem názvu mesta, preto treba dať aj pútače, hrad Likava a podobne pre turistov, aby vedeli že a kde majú odbočiť.*

hovorca Mondi SCP, Ružomberok

*V blízkosti ak ide diaľnica, je lepšia prístupnosť. (...) Očakávame, že Štiavnička sa v blízkej budúcnosti dostane viac do povedomia. Jedna firma ide rekonštruovať kaštieľ a park, ktorý tu máme, takže tu bude aj turistická atrakcia.*

Peter, starosta, Turčianska Štiavnička

*Likavský hrad, to je podobne ako nový úsek pod Tatrami - krajší úsek pre stavbu vybrať nemohli. Nie je tam ale žiadne odpočívadlo, aby ľudia mohli odstaviť, odfotiť si to. V Rakúsku pri Alpách sú odstavné plochy na každom kilometri!*

Baláž, podnikateľ, Likavka

### **Kto získa?**

V diskurze účastníkov prevláda názor, že výstavbou diaľnice na úseku Dubná skala-Ivachnová získajú všetci. Tento úsek totiž spojí skôr vybudované úseky diaľnice, čím sa vytvorí pomerne dlhý neprerušovaný úsek. Profitovať teda budú tak obyvatelia regiónu, ako aj obyvatelia iných regiónov, ktorí sa týmto úsekom prepravujú do iných regiónov.

*Neberiem to, že by to nám až tak pomohlo. Skôr v globále, pre celé Slovensko.*

Zdenka, starostka, Hubová

*Pre všetkých ľudí je to prínos v podstate. Všetkým občanom to pomôže – tým, čo sa presúvajú z Bratislavy, 20-25000 áut prechádza tadeo denne.*

Andrej, starosta, Švošov

Z konkrétnych skupín občanov, resp. inštitúcií, pre ktoré bude diaľnica prínosom, boli pomenované:

- obyvatelia obcí, cez ktoré v súčasnosti prechádza cesta 1. triedy a z ktorých diaľnica odkloní hlavnú premávku (bezpečnosť, odľahčenie, životné prostredie),
- obyvatelia obcí a miest v spádovej oblasti diaľnice (lepšia, rýchlejšia dostupnosť a s ňou spojené benefity – šetrenie času, rýchlejšia preprava, prílev investícií, rozvoj CR),



- podnikateľské subjekty a spoločnosti závislé od dopravy a zásobovania (uľahčenie dopravy materiálov, tovaru), napr. Mondi SCP a Supra v Ružomberku,
- špedičné spoločnosti, prepravcovia,
- podnikatelia a spoločnosti, pre ktoré vzniknú nové podnikateľské príležitosti alebo sa zlepši využiteľnosť doteraz jestvujúceho potenciálu (predovšetkým oblasť cestovného ruchu a poskytovania gastro- a ubytovacích služieb),
- zamestnanci, ekonomicky aktívni ľudia (rozšírenie pracovného trhu v dôsledku výstavby a údržby diaľnice, resp. príchodu nových investorov),
- motoristi vo všeobecnosti,
- účastníci premávky na vedľajších cestách (odľahčenie, zvýšenie bezpečnosti).

Medzi skupiny, ktoré výstavbou diaľnice získali, viacerí účastníci radia aj majiteľov pozemkov, ktoré sa museli vykúpiť za účelom výstavby – ide najmä o úsek Martin-Turany a Kral'ovany-Ružomberok. Tieto pozemky sa totiž poľnohospodársky iba veľmi málo využívajú a vlastníci za ne údajne dostali „lepšiu“ cenu, za akú by pozemky predali na trhu s nehnuteľnosťami.

*Tí, ktorým sa zabrala pôda, okolo 100 ľudí, dostali za ňu toľko, čo by nikdy nedostali, od 500 do 200 tisíc korún.*

Peter, starosta, Turčianska Štiavnička

### **Kto je ohrozený?**

Napriek pomerne širokej a rôznorodej vzorke účastníkov neboli pomenované sociálne skupiny či jednotlivci, ktorí by boli vyslovene ohrození.

*Nevidím radikálny negatívny dopad.*

majiteľ motela Nechaj, Hubová

Výstavba sa dotkne predovšetkým vlastníkov pozemkov alebo objektov, cez ktoré bude viesť budúca diaľnica. S výkupom pozemkov na dotknutom úseku však údajne neboli problémy. Vlastníci dostali adekvátnu finančnú náhradu, ktorá bola možno vyššia, ako by dostali na trhu s nehnuteľnosťami. Región je najmä v úseku Kral'ovany-Ružomberok dosť členitý a pozemky ani v čase socialistického kolektívneho poľnohospodárstva nepatrili pre ťažkosť obrábania do jednotných roľníckych družstiev. Dôležitosť poľnohospodárstva v regióne upadá. Mnohé parcely sa už viac rokov poľnohospodársky nevyužívajú, dokonca sa ani nevykásajú. Postoj občanov k odpredaju pozemkov pravdepodobne značne ovplyvňovali starostovia obcí.

*Ani pri výkupe parcel neboli problémy. Ľudia tam mali pozemky, aj na Hubovskej strane. Povedal som im, nech mi*



*povedia, koľko zemiakov od 62-ého roku dopestovali, že tolko peňazí im dám za ne. Niektoré aj 40 rokov neboli obrábané. Ľudia chápali, že je to nevyhnutné.*

Andrej, starosta, Švošov

Najväčšmi vystavení negatívnym dopadom výstavby a prevádzky diaľnice v úseku Dubná skala-Ivachnová sú obyvatelia obcí v tesnej blízkosti diaľnice, a to z nasledujúcich dôvodov:

- obmedzenia a nepohodlie počas výstavby (ťažké mechanizmy, hluk, prašnosť, obmedzenia a zmeny v doprave na už aj tak preexponovaných úsekoch), s ktorými však počítajú a sú ochotní ich znášať v záujme budúcich benefitov z diaľnice,
- riziko vyššej hlučnosti po sprevádzkovaní diaľnice (riešenie: protihlukové zábrany, presklenné tunely),
- „estetická ujma“ na prostredí, narušenie vizuálnej stránky prostredia,
- brzdenie alebo zablokovanie stavebného rozvoja obcí v určitých častiach katastra (napr. v časti Kralovany-Rieka bola plánovaná výstavba, no údajne tadiaľ povedie diaľnica),
- neplánované alebo nepredvídané dopady výstavby napr. na vodné zdroje obcí (v rizikových lokalitách to je údajne uvedené v projektoch a počíta sa s náhradnými riešeniami).

*Nebudú trpieť ľudia výstavbou, hoci bude musieť byť trocha trpezlivosť, keď budú chodiť obrábať a tie autá tam budú, vo východnej časti majú políčka, tu ani nebolo družstvo, ani za socializmu. Hluk tam bude, prašnosť, autá tam budú robiť.*

Andrej, starosta, Švošov

*Počas výstavby tuná bude hlučnosť v obci, mechanizmy, s tým počítame. Premávka v obci sa zväčší počas výstavby, hlučnosť – nevieme ako to bude s ňou po dostavbe, protihlukové steny či pomôžu.*

Ľubor, starosta, Kralovany

*Pokiaľ to pôjde popri obývaných častiach – estetické hľadisko, ako pri Žiline.*

Baláž, podnikateľ, Likavka

*Plánovali sme rozvoj cestovného ruchu, v časti Kralovany Osada Rieka. Pretína tam to diaľnica.*

Ľubor, starosta, Kralovany

*Môže sa stať, že dôjde k výpadku vody pri razení tunela. Máme tam 80 kubíkový vodojem - je to v projekte, aj prípadná náhrada.*

Andrej, starosta, Švošov

Tretia poškodená skupina môžu byť majitelia prevádzok pozdĺž „starej“ cesty (súčasná cesta 1. triedy), ktorých zdrojom klientely sú



motoristi prechádzajúci okolo. Diaľnica spôsobí ich odklon a zvýši pravdepodobnosť, že sa zníži počet tých, ktorí navštívia dotknuté prevádzky. Ide predovšetkým o čerpacie stanice, motoresty, reštauračné a pohostinské zariadenia a pod. Viacerí majitelia prevádzok však vedia pružne zareagovať úpravou portfólia poskytovaných služieb. Takisto zaznievajú argumenty, že kvalitná prevádzka si dokáže svojich klientov udržať. Špeciálne opatrenia sa nevyžadujú, postačí rozumné rozmiestnenie exitov na diaľnici a prípadne rozmiestnenie pútačov a navigácie.

*Trošku sa nám stiahne návštevnosť (...) Možno pár reštauračných zariadení, čo sú na tom úseku, tým to odsunie klientelu.*

manažér denného baru v Chopper Clube, Vrútky

*Budeme mať menej klientov, sme motel, zariadenie pre cestujúcich. Budeme sa musieť preorientovať na iné služby. Bude nás vidno z križovatky, nevidím to tak čierne. Pod sebazáchovy nám hovorí, že budeme musieť hľadať iné varianty. Je tu pekná príroda, CHKO, rozšírime si služby o možnosti relaxu.*

majiteľ motela Nechaj, Hubová

*Motel Nechaj, aj druhý motel sa stavali podľa starého projektu, kadiaľ mala ísť diaľnica. Ale robia tam aj svadby, pohreby.*

Andrej, starosta, Švošov

### **Dotknuté miesta**

Miesta s historickým alebo kultúrnym významom, ktoré by boli výstavbou či prevádzkou diaľnice priamo ohrozené, sa v úseku Dubná skala-Ivachnová údajne nenachádzajú.

*Nemáme tu ani nejaké kultúrne ani prírodné výtvory.*

Zdenka, starostka, Hubová

*Tu pamätihodnosti ani nie sú.*

obyvatelka, Lisková

Hrad Likava v katastri obce Likavka nie je výstavbou priamo dotknutý. Účastníci výskumu z obce Likavka vnímajú výstavbu diaľnice skôr ako príležitosť, že sa hrad zviditeľní a dostane do povedomia širšej verejnosti, čím sa môže zvýšiť jeho návštevnosť a využiteľnosť v rámci CR.

*Hrad je taká naša pýcha katastra aj obce, aj keď nie sme vlastníkom. Je to naša história, boli by sme radi, aby neutrpel. Diaľnica však ide v slušnej odstupovej vzdialenosti. Ľudia budú mať pekný výhľad z diaľnice. Žiť by sa malo z cestovného ruchu.*



Vladimír, starosta, Likavka

V katastri obce Martinček sa nachádza historické pohrebisko z čias cholery, cez ktoré mala prechádzať diaľnica. Po dohode bola trasa údajne posunutá mimo známych hraníc pohrebiska.

*Teleso diaľnice prechádza cez pohrebisko cholery staré 300 rokov. Naša podmienka bola, dohodli sme sa, že to posunú mimo známe pohrebisko.*

Marián, starosta, Martinček

V katastri obce Švošov, v blízkosti výstavby diaľnice, bola stará železničná stanica vyhlásená za národnú kultúrnu pamiatku. Starosta nepredpokladá, že by malo dôjsť k poškodeniu.

*KNP stará železničná stanica – aj tak to není ešte upravené. V tých ostatných veciach to nie je, máme malý kataster, je to krátky úsek.*

Andrej, starosta, Švošov

#### Miesta s prírodným významom

Najmä východná časť úseku prechádza cez rázovitú prírodnú oblasť, časť ktorej patrí do chránených oblastí. Účastníci však nevnímajú výrazné riziko negatívnych dopadov na prírodu.

Konkrétne menované lokality:

- Rojkovské rašelinisko, kataster obce Rojkov,
- Liskovská jaskyňa, kataster obce Martinček,
- Kral'ovianske jazerá, kataster obce Kral'ovany.

*Rojkovské rašelinisko, ale to si myslím, že je vecou ochranárov, určite úzko spolupracujú s projektantmi.*

Ján, starosta, Stankovany

*Možno sekundárnym dopadom nám neznámym Liskovská jaskyňa.*

Marián, starosta, Martinček

*Kral'ovianske jazerá ťažba po dolomite, ide to medzi dvomi jazierkami.*

Ľubor, starosta, Kral'ovany

#### Miesta s osobným významom

sú individuálne a ich strata sa nemusí týkať širšej skupiny osôb. Riziko ohrozenia takýchto miest mnohé osoby nedokážu posúdiť vzhľadom na nízku informovanosť o presnej trase diaľnice v katastri ich obce. Napriek tomu boli niektoré takéto miesta pomenované. Konkrétne ide o lokality:





- štrkoviská v katastri obce Šútovo, slúžiace napriek zákazu kúpania ako obľúbené miesto oddychu známe od Martina až po Ružomberok,
- chatová oblasť v katastri obce Lisková.

*Hodne ľudí chodí do hory, hodne chát tam je, ale neviem, či to pôjde cez tú cestu.*

obyvatel'ka, Lisková

### ***Ekonomika a hospodárstvo***

---

(pozri časť *Prínosy výstavby diaľnice* v tejto kapitole, str. 72).

### ***Informovanosť, verejný diskurz***

---

Množstvo a konkrétnosť informácií o plánovanej výstavbe diaľnice na úseku Dubná skala-Ivachnová sa líši podľa toho, nakoľko sa výstavba týka dotyčnej osoby. Starostovia majú spravidla najviac informácií, keďže zastupujú obce na jednaniach v tejto súvislosti. „Bežní“ obyvatelia majú informácií menej a niektoré môžu byť skreslené.



## 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,
- meškaní tendra na mýtny systém v 12 témach,
- všeobecných informáciách tendra na mýtny systém v 7 témach,
- netransparentnosti tendra na mýtny systém v 7 témach,
- cene a predražení tendra a mýtného systému v 4 témach,
- 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 12 tématických okruhov celkovo v 23 témach. Najčastejšie rezonovali témy:

- informácie o výstavbe a ich aktualizácia v 4 témach,
- priebeh tendra na výstavbu diaľnice v 3 témach,
- vyvlastňovanie pozemkov (Šútovo) v 3 témach,
- príprava výstavby diaľnice v 2 témach,
- predražovanie výstavby diaľnic v 2 témach,
- problematika Šútova v 2 témach,
- márne protesty Šútovčanov v 2 témach,
- meškание výstavby diaľnic v 1 téme,
- východný obchvat Ružomberka v 1 téme,
- plán výstavby diaľnic v 1 téme,
- rozpočet výstavby v 1 téme,
- rušenie výstavby tunela Višňové – Dubná skala 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 8 fórach v 13 tématických okruhoch v 28 témach. V lokálnom diskurze dominoval rozruch v Šútove, preto čiastočne zanikli témy s celoslovenským



rozmerom. Naopak kauza v Šútove sa stala témou celoslovenskou. V lokálnom kontexte rezonovali viaceré témy:

- vyvlastňovanie pozemkov (Šútovo) v 4 témach,
- porušovanie ústavných práv v 4 témach,
- klientelizmus v 3 témach,
- nečinnosť súdov (vrátane ústavného, politikov a poslancov NR SR) v 3 témach,
- tunelovanie financií v 3 témach,
- ochrana životného prostredia a CHKO v 2 témach,
- politické pozadie výstavby diaľnic v 2 témach,
- uprednostnenie Žiliny a trasy cez Žilinu (severný ťah) v 2 témach,
- negatívny postoj k vláde v 2 témach,
- búranie domov v 1 téme,
- dĺžka výstavby v 1 téme,
- pozemky pod KIA-ou v 1 téme.

V regióne boli citlivejší aj na proces vykúpuvania pozemkov v Považskej Bystrici.

### 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 diaľnice D1 bola zaznamenaná jedna petícia v obci Šútovo. Vznik petície v Šútove je spojený s príbehom hlasovania obecných poslancov, ktorí až pri šiestom hlasovaní v poradí vydali kladné stanovisko k územnému rozhodnutiu. Proti tomu sa postavili občania. Petíciu proti rozhodnutiu podpísalo 242 občanov, pričom dôvodov, ktoré uvádzajú proti výstavbe je viacero.

#### **Box č. 4.3.1. Príbeh a kontext petície z obce Šútovo**

##### **Šútovo: Diaľnica vtrhne ľudom na polia**

Tunel označili za príliš drahý, rozrastajúce sa Šútovo tak definitívne rozdelí diaľnica.

11. 08. 2008

Zdroj: Michal Piško, SME Online

Do obce v Malej Fatre zrejme vtrhne zákon šitý na budovanie diaľnic a s ním aj buldozéry, ktoré budú stavať na ešte nevyvlastnených pozemkoch. Šútovčania raz zaváhali, teraz chcú zabojovať.

Šútovo - Keď starý otec Jána Calíka kupoval v roku 1933 za 35-tisíc korún hektár pôdy v podhorskom Šútove na severe Turca, netušil, že jeho rodinu dvakrát oberie štát. Prvýkrát komunistický režim zhabal pozemky – po nežnej revolúcii ich štát vrátil. Teraz si ich zoberie opäť a zrejme už navždy. Tak ako Calíkovci sú na tom aj desiatky Šútovčanov.



Cez obec v Národnom parku Malá Fatra má viesť diaľnica. Rozčesne ju na dve časti, zaberie pozemky s inžinierskymi sieťami určenými na rozvoj obce. Povedie pri cintoríne a okrajom ihriska. Stavať sa bude podľa vlani prijatého zákona o jednorazových mimoriadnych opatreniach pri príprave výstavby niektorých úsekov diaľnic.

„Za žiadnu cenu sa pozemkov nevzdáme. Keď ich chcú dostať, nech ich vyvlastnia, ako to spravili v päťdesiatych rokoch,“ hovorí Ján Calík. Presne to zákon umožňuje. Lítera schválená koalíčnými zákonodarcami zachádza ešte ďalej. Umožňuje diaľnicu stavať na cudzích pozemkoch už pred vyvlastnením.

#### **Presviedčal aj minister**

Ak Šútovčania pozemky nepredajú, vyvlastňovať sa bude aj napriek tomu, že diaľnica mohla obec obísť. Slovenská správa ciest a neskôr aj Národná diaľničná spoločnosť donedávna uprednostňovali variant diaľnice tunelom Korbeľka. V roku 2002 ho odporúčalo aj ministerstvo životného prostredia.

„V roku 2005 sme ministerstvo dopravy požiadali o určenie definitívnej trasy diaľnice D1 v úseku Turany – Hubová. Porovnanie finančnej náročnosti určilo pre ďalšie etapy prípravy variant B2,“ (cez Šútovo) vysvetľuje hovorca Národnej diaľničnej spoločnosti Marcel Jánošík.

Aby si NDS situáciu uľahčila, potrebovala presvedčiť Šútovčanov. Miestni si však za to sčasti môžu aj sami.

Keď sa vlani dozvedeli, že sa má stavať cez dedinu, obecní poslanci od septembra do decembra päťkrát proti tomu zdvihli ruku, na šiestykrát však v januári vydali pre územné rozhodnutie kladné stanovisko. „Zástupcovia NDS nám opakovali, že tunel neprichádza do úvahy, lebo je prídrahý. Aj minister Vážny prišiel a hovoril, že ak nebudeme súhlasiť, diaľnica sa postaví po dedinu a zase za ňou a ostaneme ako v Považskej Bystrici,“ vraví starosta obce Vladislav Jurečka. „Hovorili, že teraz je už iba na nás, či tu budú ľudia kapať. Pod tlakom sme to nakoniec schválili,“ dodáva jeho zástupca Viliam Volna. Keď ľudia zistili, čo poslanci schválili, zdvihla sa nevôľa, hovorí predsedníčka petičného výboru Etela Nogová. Petíciu proti rozhodnutiu poslancov podpísalo 242 z vyše 400 voličov.

A tak obecní poslanci kladné stanovisko v máji zrušili a ministerstvo požiadali o prehodnotenie trasy. Územné rozhodnutie však už bolo na svete a ministerstvo dopravy začalo prípravu na stavebné konanie.

#### **Stavať budú o rok**

„Uvedený variant je z dopravného, ekonomického a prevádzkového hľadiska najvýhodnejší,“ reagovali ministerskí úradníci na petíciu. Stavebné konanie sa začne v najbližších dňoch a v ňom sa už na pripomienky k umiestneniu stavby prihliadať nemusí. S výstavbou chce NDS začať na rok, asi 13-kilometrový úsek by mal stáť necelých 20 miliárd korún.

Právnička Via Iuris Eva Kovačechová hovorí, že diaľnicu už teraz ťažko zastavia. „Ak ľudia pozemky nepredajú, prebehne stavebné konanie a diaľničná spoločnosť začne vyvlastňovacie konanie. Stavať na cudzom môžu začať hneď po vydaní stavebného povolenia a ľudia sa môžu iba prizerať.“

Právnička je presvedčená, že takýto postup úradov bude závažným zásahom do vlastníckeho práva a práva na súkromie. „Tento zákon vyrába ľudí druhej kategórie.“ Šútovčanom odporúča pohnať vec pred Ústavný súd a Európsky súd pre ľudské práva. „Diaľnici cez obec už možno nezabránia, ale môžu dosiahnuť riadne odškodnenie a pomôcť aj ďalším ľuďom, ktorých môže tento zákon poškodiť.“



### Jedného dňa buldozéry prídu

O situácii Šútovčanov hovorí aktivista Richard D r u t a r o v s k ý, ktorý zvíťazil v spore o zákonnosť vyvlastnenia rodičovského domu na Ústavnom súde.

Čo teraz Šútovčanov čaká?

„Obávam sa, že NDS sa bude opierať o zákon o jednorazových mimoriadnych opatreniach. Ak vlastníkom pozemkov poslali návrh kúpnej zmluvy a tí ju odmietli, komunikácia s ľuďmi sa tým zrejme skončila. NDS tak urobila potrebný úkon smerujúci k získaniu vlastníckeho práva a teraz na základe tohto zákona môže ísť do stavebného konania. Chvíľu sa asi nebude diať v teréne nič, na úradoch sa však začne konanie, ktorého výsledkom bude stavebné povolenie.“

Môžu ešte niečo robiť?

„Určite by mali odsledovať začiatok stavebného konania a v lehote vzniesť pripomienky. Nemali by čakať, že im niekto pošle list, aby prišli na stavebné konanie, to bude ohlásené iba vyhláškou. Namietajú môžu technické riešenie, veď vedenie diaľnice cez obec určite nie je optimálne. Pripomienkovať môžu aj ponúkanú cenu za odkúpenie pozemkov, najmä by však pri pripomienkach mali vychádzať z toho, že povolenie stavby na cudzom pozemku je protiústavné a nech sa s tým stavebný úrad vyrovná.“

Môžu namietajú protiústavnosť aj na Ústavnom súde?

„Ako občania sa nemôžu obrátiť priamo na Ústavný súd. Museli by žalobou napadnúť stavebné povolenie, ktoré v prípade diaľnic vydáva ministerstvo dopravy. Príslušný by bol zrejme Najvyšší súd, na ktorom by mali žiadať zrušenie stavebného povolenia a zároveň navrhnúť preskúmanie právneho predpisu s ústavou.“

A ďalej?

„Ak by Najvyšší súd uznal, že na názore ľudí o protiústavnosti konania niečo je, prerušil by konanie a dal návrh na preskúmanie zákona Ústavným súdom. Ten sa už týmto zákonom na základe podania skupiny poslancov okolo Daniela Lipšica zaoberá, takže by podania zrejme spojili. Po zverejnení nálezu Ústavného súd by v konaní Najvyšší súd pokračoval a rozhodol. Ak by ľudia nepochodili, môžu sa obrátiť na Európsky súd pre ľudské práva.“

V čom pochybili doteraz?

„Jedna vec je na tomto prípade pre Slovensko typická. Predstavitelia obce v istom okamihu nechali svojich voličov v úzkych a z nepochopiteľných dôvodov sa priklonili na stranu NDS presadzujúcu variant, ktorý obec vážne poškodí. To sa opakuje vo viacerých obciach, a je to veľmi nebezpečný fenomén.“

Súdy môžu rozhodovať roky. Čo sa bude diať dotedy?

„Zatiaľ sme na Slovensku nezažili praktický výkon tohto zákona. Ale ľudia by sa mali pripraviť, že jedného dňa sa stane, že na ich pozemky prídu buldozéry a budú mávať právoplatným rozhodnutím. NDS sa potom ešte bude tváriť ústretovo, že pozemky je stále ochotná kúpiť.“

### Šútovo sa zmení

Podhorská obec Šútovo sa rozprestiera na úpäť Malej Fatry neďaleko hlavného cestného ťahu zo Žiliny do Ružomberka. Vychýrená je 38 metrov vysokým Šútovským vodopádom, buduje sa tu lyžiarske stredisko Chleb. Diaľnica turčiansku rázovitú obec navždy zmení.

Na jednej strane štvorprúdovej cesty s protihlukovými stenami ostane Šútovo, na druhej osada Rieka. Diaľnica je naprojektovaná cez polia medzi dvomi obecnými časťami. Na pozemkoch, kde miestni plánovali stavať domy a oba konce dediny spojiť. Pod poliami je už natiahnutá elektrina, plyn aj voda.

„Prídeme o jediné územie, kde sa hornatá obec mohla rozrastať,“ hovorí starosta Vladislav Jurečka. Štát od ľudí navyše nevykúpi celé pozemky, ale len tie pod diaľnicou. Viacerým tak časť poľa ostane za autostrádou.



Šútovčanov trápi aj to, že stavba diaľnice podľa návrhov zmlúv na odkúpenie pozemkov zasiahne aj cintorín a areál športového ihriska. „Vedľa je dom smútku, pred ktorým stojíme na pohreboch. Teraz sa nám budú pri obradoch nad hlavami preháňať autá,“ krúti hlavou obecný poslanec Ľubomír Maďari.

NDS tvrdí, že diaľnica sa cintorína nedotkne, viesť má popri moste. „Na ochranu pred hlukom bude vybudovaná protihluková stena,“ vraví hovorca NDS Marcel Jánošík. Trasa sa vraj ďalej od dediny posunúť nedá, pretože obchádza skalnatý útvar – prírodnú pamiatku Šútovská epigenéza.

Za osadou Rieka bude diaľnica pokračovať opäť na pilieroch ponad štrkoviská. „Trasa vedie cez mostné objekty lomom medzi dvoma jazierkami. Ďalej pokračuje v hlbokom záreze, následne premostuje trať železníc, cestu I/18 a rieku Váh. Pri Kľačovanoch trasa vedie po ľavej strane Váhu na estakádach,“ píše o lacnejšom variante diaľnice NDS. Koľko by stála trasa cez tunel Korbeľka, nepovedali.

„Z hľadiska vplyvu na ochranu prírody sa za najšetrnejší považuje variant tunelom,“ napísala Štátna ochrana prírody. „Vzhľadom na to, že záujmy ochrany prírody neboli pri výbere variantu jediné, navrhli sme opatrenia na zmiernenie dosahov vybraného variantu,“ povedala Dagmar Čumová z úradu. Investor musí pod diaľnicou vybudovať napríklad koridor pre migrujúcu zver.



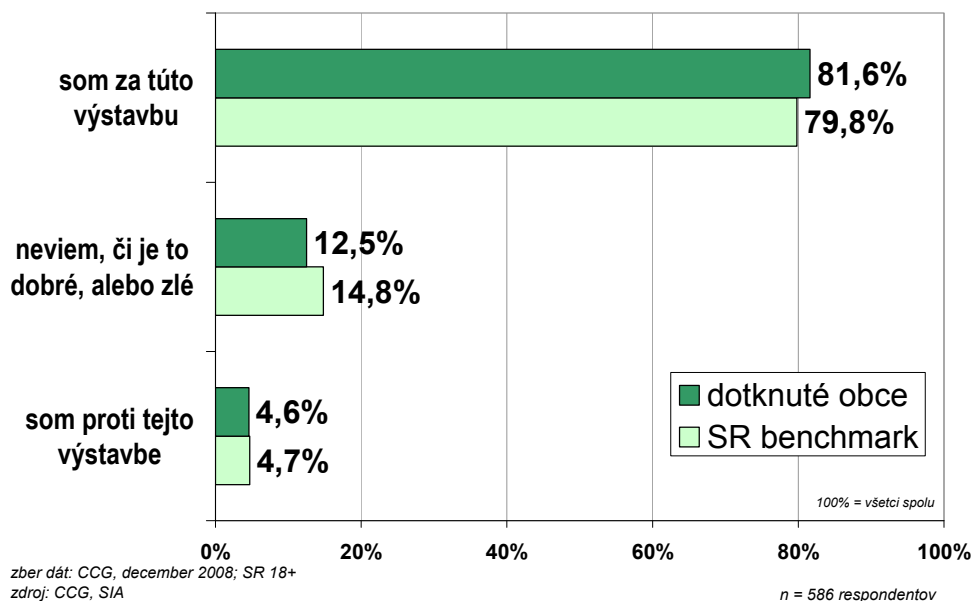


## 5. Kvantitatívny výskum

### 5.1. Celkový postoj k výstavbe

Na úseku Dubná skala-Ivachnová jednoznačne prevažuje súhlasný postoj s výstavbou diaľnice. Viac ako osem z desiatich obyvateľov dotknutých obcí je „za“, čo zodpovedá celoslovenskému benchmarku. Podiel osôb, ktoré sú proti výstavbe, je nízky (Graf č. 5.1.1) a úzko lokalizovaný (Tabuľka č. 5.1.1.).

**Graf č. 5.1.1. Postoje k výstavbe diaľnice**



Pre väčšinu dotknutých obcí je charakteristický takmer výlučný súhlasný postoj s výstavbou diaľnice.

Výraznou výnimkou je obec Šútovo, kde je odmietavý postoj rovnaký ako súhlasný (Tabuľka č. 5.1.1.) Nadpriemerné – aj keď nie natoľko intenzívne ako v Šútove – zastúpenie odmietavých postojov je ešte v obciach:

- Turany,
- Stankovany
- Sučany,
- v meste Vrútky.



### Tabuľka č. 5.1.1. Postoje k výstavbe diaľnice v obciach

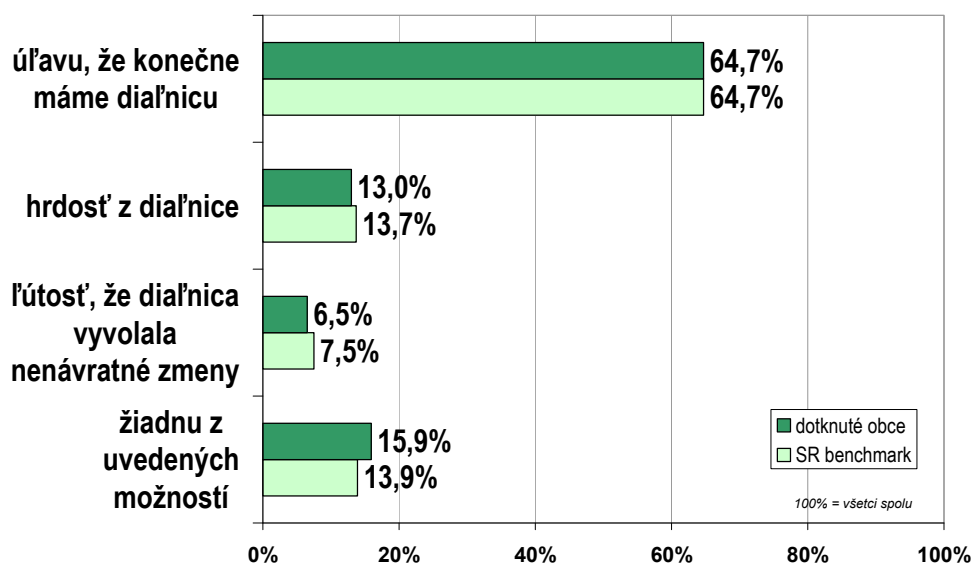
	Spolu	Postoj k výstavbe		
		za	proti	nevedia
Spolu	100,0%	81,6%	4,6%	12,5%
Likavka	100,0%	58,8%	5,9%	35,3%
Martin	100,0%	86,6%	1,2%	12,2%
Ružomberok	100,0%	81,5%	0,0%	12,3%
Stankovany	100,0%	69,6%	13,0%	17,4%
Sučany	100,0%	72,2%	11,1%	16,7%
Turany	100,0%	75,0%	16,7%	8,3%
Vrútky	100,0%	69,6%	13,0%	17,4%
Hubová*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Lipovec*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Lisková*	100,0%	85,7%	0,0%	14,3%
Lubochňa*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Martinček*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Šútovo*	100,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Švošov*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

Pozitívny postoj k výstavbe diaľnice vychádza predovšetkým z akútnej potreby riešenia súčasnej dopravnej situácie v regióne. Preto vníma väčšina obyvateľov – takmer dve tretiny – diaľnicu ako úľavu. Viac ako jedna osmina osôb pocíti určitú hrdosť, keď sa diaľnica postaví a sprevádzkuje. Relatívne malá skupina občanov pocíti ľútosť nad nenávratnými zmenami, ktoré výstavba diaľnice spôsobí.

Zastúpenie jednotlivých pocitov a pohľadov na výstavbu diaľnice zodpovedá celoslovenskému benchmarku.

### Graf č. 5.1.2. Pocit z diaľnice



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

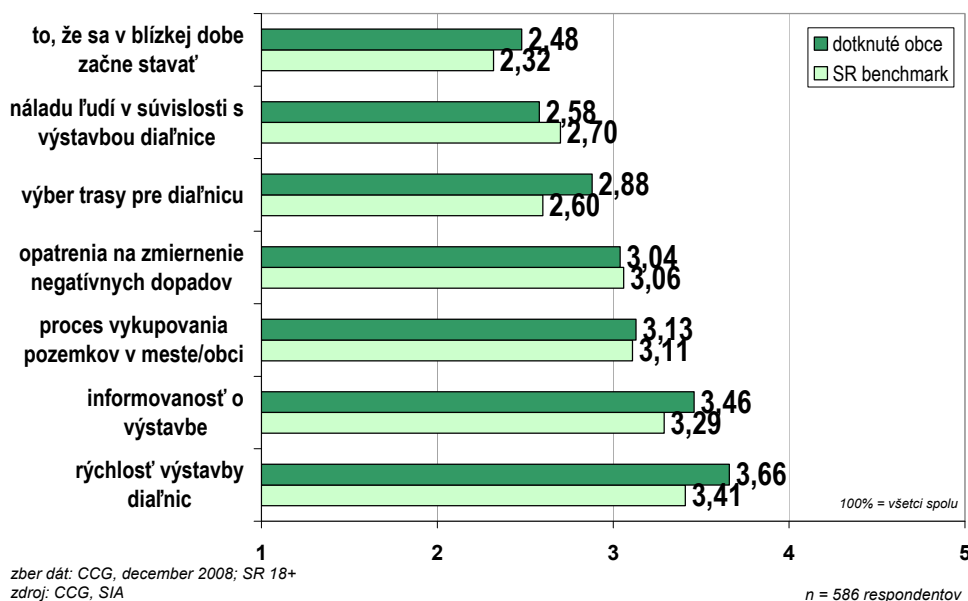
n = 586 respondentov



## 5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice

Napriek prevažujúcej podpore výstavby a pozitívnym pocitom je hodnotenie viacerých procesov – súvisiacich s výstavbou diaľnice – negatívnejšie ako celoslovenský benchmark – v intervale od „lepšieho“ priemeru až po „horší“ (priemerná známka cca. 2,5-3,7). (Graf č. 5.2.1.)

**Graf č. 5.2.1 Hodnotenie procesov**



Relatívne najpriaznivejšie je hodnotený fakt, že sa vôbec začne stavať – aj keď je hodnotený o niečo horšie ako je celoslovenský benchmark.

Najnegatívnejšie sú hodnotené:

- rýchlosť výstavby,
- informovanosť o výstavbe.

Hodnotenie obidvoch týchto procesov je v dotknutých obciach, na úseku Dubná skala-Ivachnová, výrazne horšie ako je celoslovenský benchmark.

Ostatné procesy dosiahli priemerné hodnotenie (2,5-3,2):

- nálada ľudí v súvislosti s výstavbou,
- výber trasy pre diaľnicu,
- opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov,
- vykupovanie pozemkov.

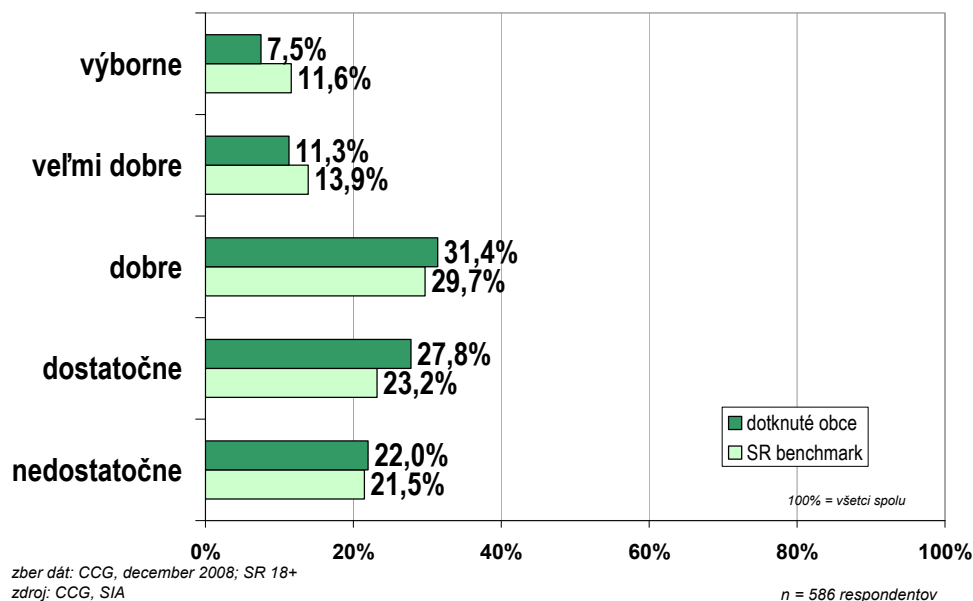


## ***Aké boli lokálne špecifiká v hodnotení jednotlivých procesov súvisiacich s výstavbou diaľnice?***

### Informovanosť o výstavbe

V porovnaní s celoslovenským benchmarkom – a teda ostatnými úsekmi, kde sa plánuje výstavba diaľnice – bolo mierne podpriemerné hodnotenie známkami 1 (o 4,1 percentuálnych bodov) a 2 (o 2,6 percentuálnych bodov) (*Graf č. 5.2.2.*). Naopak, známky 3 a 4 sú zastúpené mierne nadpriemerne („3“ o 1,7 pb; „4“ o 4,6 pb).

### ***Graf č. 5.2.2. Hodnotenie informovanosti o výstavbe***



Vzhľadom na pomerne vysoké zastúpenie menších obcí je počet respondentov pri väčšine obcí nižší ako 30, čo je v štatistike kritická hranica pre analýzy na základe druhého triedenia. Nad kritickou hranicou sú mestá Martin, Vrútky a Ružomberok a obec Stankovany. Ostatné obce sú preto označené hviezdíčkou a údaje sa musia interpretovať skôr ako ilustratívne. To platí aj pre všetky ostatné tabuľky v texte. V texte sa budeme odvolávať iba na obce nad kritickou hranicou počtu respondentov.

Informácie o výstavbe diaľnice pravdepodobne nie sú v obciach rovnako dostupné a rozložené. Nasvedčuje tomu polarizácia hodnotenia vo viacerých obciach, kde je nadpriemerne zastúpené pozitívne a súčasne aj negatívne hodnotenie informovanosti. Ide o obce:

- Turany („jednotka“ 38,9% vs. „päťka“ 27,8%),
- Sučany („dvojka“ 27,8% vs. „päťka“ 36,1%),
- Stankovany („dvojka“ 18,8% vs. „päťka“ 30,4%)
- Vrútky („dvojka“ 18,8% vs. „päťka“ 30,4%).



### Tabuľka č. 5.2.1. Hodnotenie informovanosti v obciach

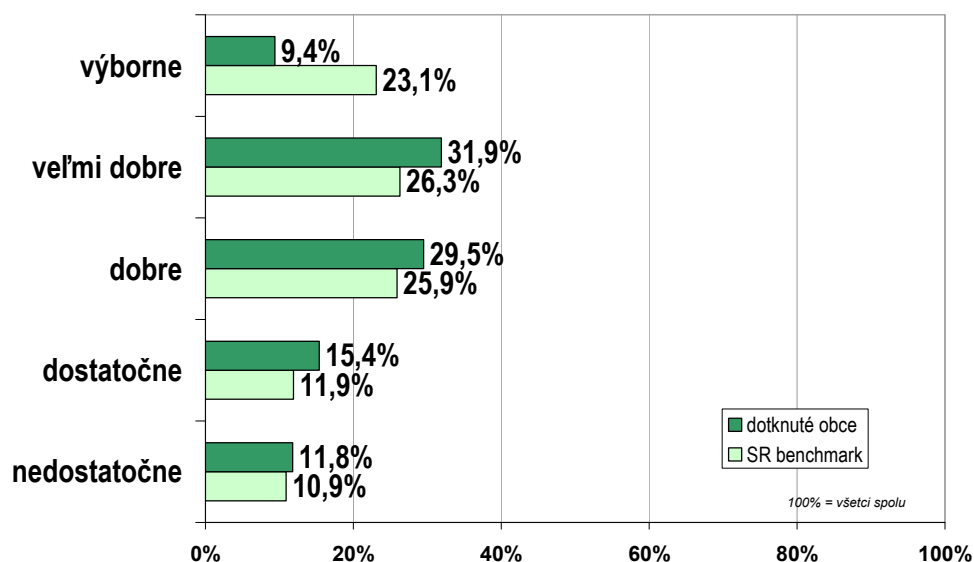
	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobře (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	7,5%	11,3%	31,4%	27,8%	22,0%
Likavka	100,0%	0,0%	20,6%	52,9%	26,5%	0,0%
Martin	100,0%	12,2%	7,9%	29,3%	28,7%	22,0%
Ružomberok	100,0%	3,1%	3,8%	31,5%	38,5%	23,1%
Stankovany	100,0%	2,9%	18,8%	26,1%	21,7%	30,4%
Sučany	100,0%	0,0%	27,8%	30,6%	5,6%	36,1%
Turany	100,0%	38,9%	11,1%	11,1%	11,1%	27,8%
Vrútky	100,0%	2,9%	18,8%	26,1%	21,7%	30,4%
Hubová*	100,0%	0,0%	17,6%	58,8%	23,5%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	0,0%	0,0%	71,4%	28,6%	0,0%
Lipovec*	100,0%	22,2%	0,0%	44,4%	0,0%	33,3%
Lisková*	100,0%	0,0%	14,3%	50,0%	21,4%	14,3%
Lubochňa*	100,0%	0,0%	9,1%	0,0%	36,4%	54,5%
Martinček*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	66,7%	33,3%
Šútovo*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%
Švošov*	100,0%	0,0%	27,3%	18,2%	54,5%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	0,0%	37,5%	0,0%	62,5%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	50,0%	0,0%	25,0%	25,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

#### Výber trasy pre diaľnicu

je obyvateľmi dotknutých obcí na úseku Dubná skala-Ivachnová oproti celoslovenskému benchmarku hodnotený negatívnejšie. Znamka 1 („výborne“) je zastúpená výrazne podpriemerne (o 13,7 percentuálnych bodov); ostatné známky sú zastúpené nadpriemerne („2“ o 5,6 percentuálnych bodov) alebo mierne nadpriemerne („3“ o 3,6 percentuálnych bodov; „4“ o 3,5 pb a „5“ o 0,9 pb).

#### Graf č. 5.2.3. Hodnotenie výberu trasy



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

n = 586 respondentov

Najpriaznivejšie je výber trasy hodnotený v obci Turany. Pomerne priaznivo ešte aj v meste Ružomberok (nadpriemerné zastúpenie hodnotenia známkou „2“). Negatívne hodnotenie je nadpriemerne zastúpené v obciach:



- Likavka (známka „štyri“ 52,9%),
- Sučany (známka „päť“ 27,8%),
- Stankovany (známka „štyri“ 23,2%),
- Vrútky (známka „štyri“ 23,2%),
- Turany (známka „päť“ 19,4% -> polarizované postoje v obci).

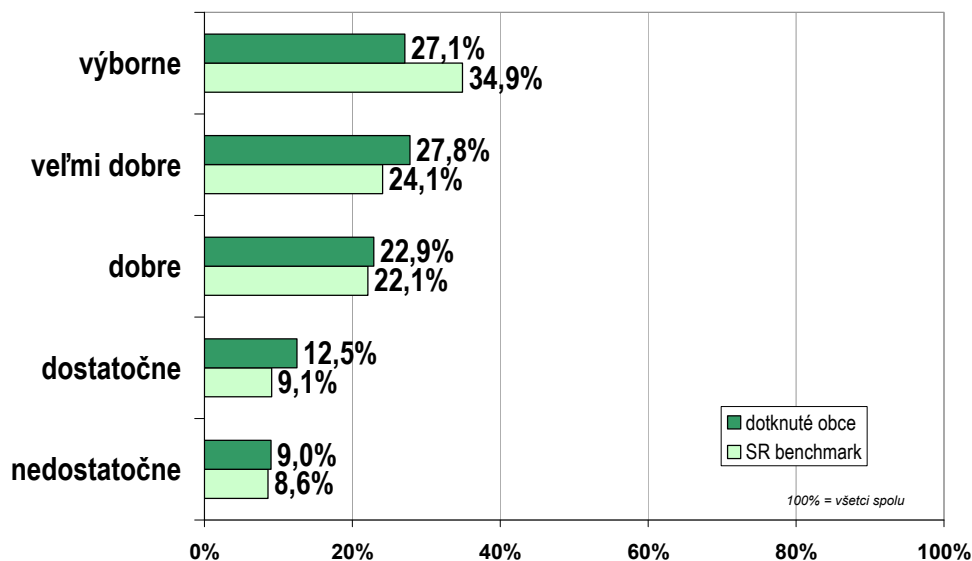
**Tabuľka č. 5.2.2. Hodnotenie výberu trasy v obciach**

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobře (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	9,4%	31,9%	29,5%	15,4%	11,8%
Likavka	100,0%	0,0%	14,7%	17,6%	52,9%	14,7%
Martin	100,0%	8,5%	34,8%	25,6%	18,3%	12,8%
Ružomberok	100,0%	6,2%	39,2%	36,2%	6,2%	4,6%
Stankovany	100,0%	2,9%	33,3%	29,0%	23,2%	11,6%
Sučany	100,0%	5,6%	22,2%	33,3%	11,1%	27,8%
Turany	100,0%	44,4%	11,1%	19,4%	0,0%	19,4%
Vrútky	100,0%	2,9%	33,3%	29,0%	23,2%	11,6%
Hubová*	100,0%	17,6%	70,6%	11,8%	0,0%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Lipovec*	100,0%	0,0%	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%
Lisková*	100,0%	14,3%	42,9%	21,4%	21,4%	0,0%
Lubochňa*	100,0%	9,1%	0,0%	54,5%	36,4%	0,0%
Martinček*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	66,7%
Šútovo*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Švošov*	100,0%	27,3%	72,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	50,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

Skutočnosť, že sa v blízkej dobe začne stavať je hodnotená relatívne najpriaznivejšie, no aj tak negatívnejšie ako je celoslovenský benchmark. Hodnotenie „výborne (1)“ je zastúpené výrazne podpriemerne (o 12,2 percentuálnych bodov). Nadpriemerne je zastúpená predovšetkým „dvojka“ (o 3,7 pb) (Graf č. 5.2.4.).

**Graf č. 5.2.4. Hodnotenie skutočnosti, že sa začne stavať**



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

n = 586 respondentov



Skoré začatie výstavby diaľnice vítajú najmä v Turanoch a Ružomberku – nadpriemerne je tu zastúpené hodnotenie známku „1“. Do určitej miery polarizované postoje sú v obciach:

- Sučany (nadpriemerne zastúpené hodnotenie „dvojka“ 47,2%, ale aj „päťka“ 27,8%),
- Martin (nadpriemerne zastúpené hodnotenie „trojka“ 27,4%, ale aj „päťka“ 15,2%).

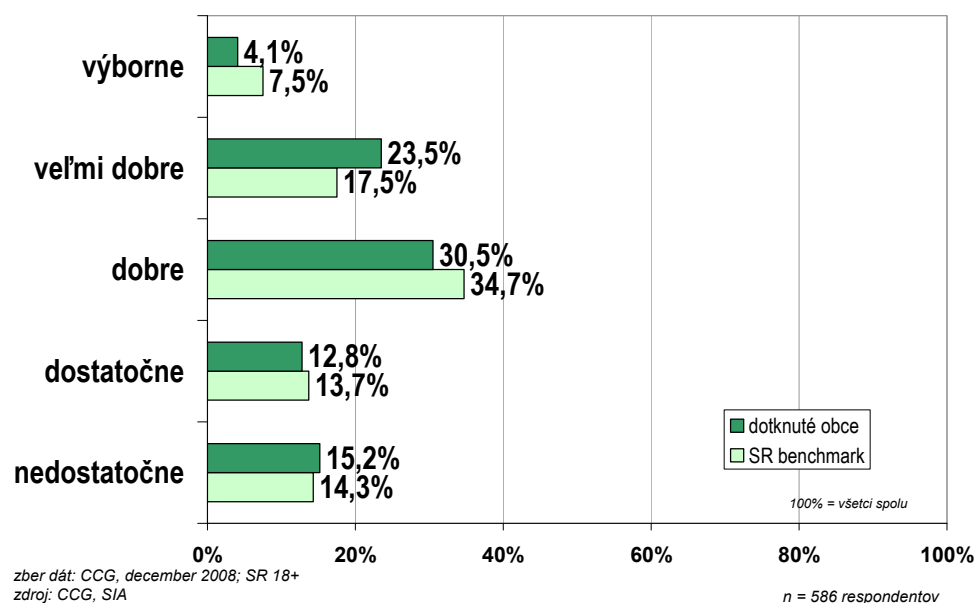
### **Tabuľka č. 5.2.3. Hodnotenie skutočnosti, že sa začne čoskoro stavať v obciach**

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobře (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	27,1%	27,8%	22,9%	12,5%	9,0%
Likavka	100,0%	20,6%	17,6%	41,2%	20,6%	0,0%
Martin	100,0%	18,9%	25,0%	27,4%	13,4%	15,2%
Ružomberok	100,0%	34,6%	23,8%	23,8%	8,5%	9,2%
Stankovany	100,0%	8,7%	21,7%	34,8%	31,9%	2,9%
Sučany	100,0%	11,1%	47,2%	0,0%	13,9%	27,8%
Turany	100,0%	47,2%	36,1%	11,1%	5,6%	0,0%
Vrútky	100,0%	8,7%	21,7%	34,8%	31,9%	2,9%
Hubová*	100,0%	11,8%	76,5%	11,8%	0,0%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	0,0%	71,4%	0,0%	28,6%	0,0%
Lipovec*	100,0%	66,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%
Lisková*	100,0%	42,9%	21,4%	14,3%	7,1%	14,3%
Lubochňa*	100,0%	54,5%	9,1%	36,4%	0,0%	0,0%
Martinček*	100,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%
Šútovo*	100,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Švošov*	100,0%	27,3%	72,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	62,5%	0,0%	37,5%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

Proces vykupovania pozemkov v obciach je hodnotený ako „slabší priemer“ a zodpovedá celoslovenskému benchmarku. (Graf č. č. 5.2.5.)

### **Graf č. 5.2.5. Hodnotenie vykupovania pozemkov**



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

n = 586 respondentov



Isté problémy s výkupom pozemkov naznačuje nadpriemerne negatívne hodnotenie v mestách (*Tabuľka č. 5.2.4.*):

- Martin „päťka“ (25,0%),
- Sučany „štvorka“ (25,0%).

V Turanoch je hodnotenie polarizované: nadpriemerne je zastúpená známka „1“ (16,7%) a nadpriemerne aj „5“ (19,4%).

#### **Tabuľka č. 5.2.4. Hodnotenie vykupovania pozemkov**

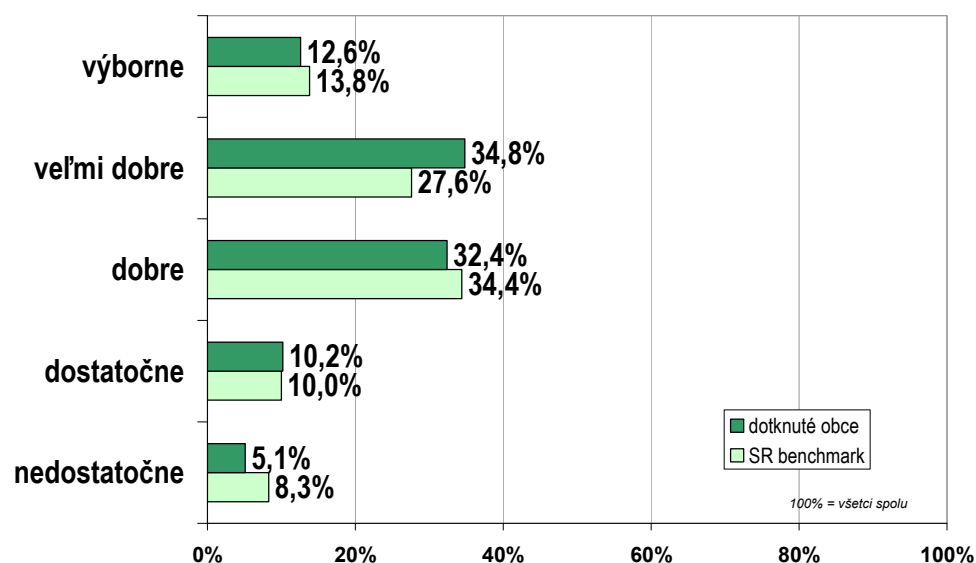
	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobře (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	4,1%	23,5%	30,5%	12,8%	15,2%
Likavka	100,0%	0,0%	23,5%	26,5%	5,9%	11,8%
Martin	100,0%	4,3%	29,3%	31,1%	10,4%	25,0%
Ružomberok	100,0%	3,1%	11,5%	33,8%	16,9%	14,6%
Stankovany	100,0%	2,9%	18,8%	49,3%	13,0%	13,0%
Sučany	100,0%	8,3%	27,8%	38,9%	25,0%	0,0%
Turany	100,0%	16,7%	11,1%	11,1%	0,0%	19,4%
Vrútky	100,0%	2,9%	18,8%	49,3%	13,0%	13,0%
Hubová*	100,0%	0,0%	52,9%	11,8%	11,8%	0,0%
Kralovany*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	28,6%	0,0%
Lipovec*	100,0%	0,0%	66,7%	33,3%	0,0%	0,0%
Lisková*	100,0%	0,0%	64,3%	0,0%	21,4%	14,3%
Lubochňa*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,2%	9,1%
Martinček*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	0,0%	33,3%	66,7%	0,0%	0,0%
Šútovo*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%
Švošov*	100,0%	0,0%	45,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

#### **Nálada ľudí v súvislosti s výstavbou diaľnice**

Nadpriemerne oproti celoslovenskému benchmarku je zastúpená známka „2“ (o 7,2 percentuálnych bodov). Zastúpenie ostatných stupňov hodnotenia zodpovedá benchmarku za všetky dotknuté územia (*Graf č. 5.2.6.*)

#### **Graf č. 5.2.6. Hodnotenie nálady ľudí**



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

n = 586 respondentov





Napriek relatívne negatívnejšiemu hodnoteniu viacerých procesov, nie je nálada obyvateľov obcí v súvislosti s výstavbou diaľnice zlá. V Stankovanoch, Sučanoch, Turanoch a Vrútkach je nadpriemerne zastúpené extrémne pozitívne hodnotenie (*Tabuľka č. 5.2.5.*). V Martine sa nadpriemerne uvádza hodnotenie nálady „na dvojku“ (43,3%), v Ružomberku „na trojku“ (40,8%).

Extrémne negatívne hodnotenie nálady obyvateľov je nadpriemerne zastúpené iba v obci Likavka (11,1%), no ani tam to nie je dominantný postoj.

### **Tabuľka č. 5.2.5. Hodnotenie nálady ľudí v obciach**

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	12,6%	34,8%	32,4%	10,2%	5,1%
Likavka	100,0%	0,0%	35,3%	32,4%	20,6%	11,8%
Martin	100,0%	14,0%	43,3%	26,2%	10,4%	6,1%
Ružomberok	100,0%	7,7%	25,4%	40,8%	8,5%	3,1%
Stankovany	100,0%	24,6%	34,8%	26,1%	11,6%	2,9%
Sučany	100,0%	19,4%	19,4%	50,0%	11,1%	0,0%
Turany	100,0%	22,2%	41,7%	16,7%	13,9%	5,6%
Vrútky	100,0%	24,6%	34,8%	26,1%	11,6%	2,9%
Hubová*	100,0%	0,0%	64,7%	0,0%	11,8%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	0,0%	0,0%	28,6%	0,0%	0,0%
Lípovec*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Lisková*	100,0%	0,0%	64,3%	14,3%	7,1%	14,3%
Lubochňa*	100,0%	36,4%	0,0%	63,6%	0,0%	0,0%
Martinček*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Šútovo*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%
Švošov*	100,0%	27,3%	54,5%	18,2%	0,0%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	50,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%

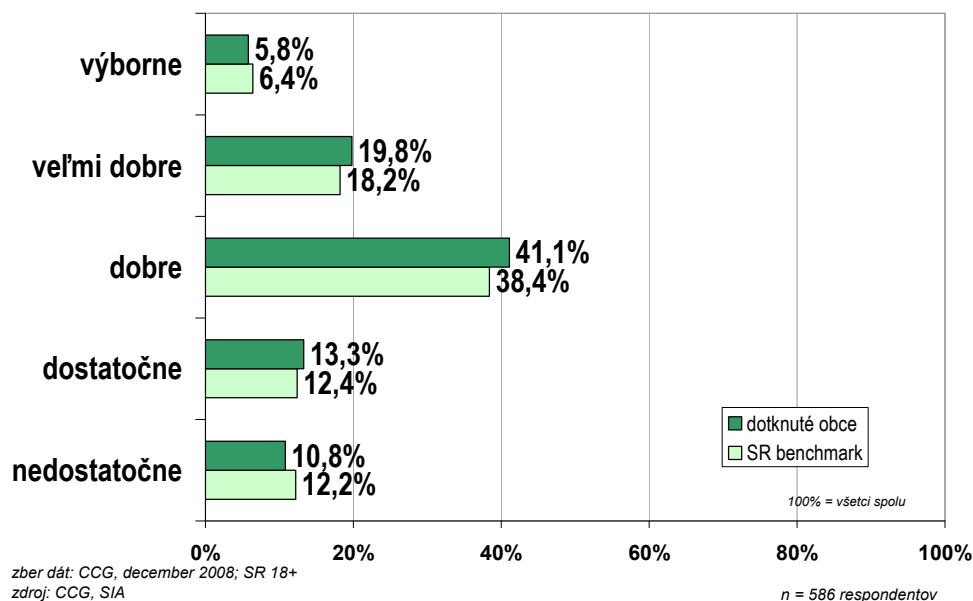
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

### Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov

Hodnotenie opatrení plánovaných na zmiernenie negatívnych dopadov výstavby diaľnice v dotknutých obciach na úseku Dubná skala-Ivachnová zodpovedá celoslovenskému benchmarku (*Graf č. 5.2.7.*).



### Graf č. 5.2.7. Hodnotenie opatrení na zmiernenie negatívnych dopadov



Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov sú nadpriemerne pozitívne hodnotené v meste Martin („jednotka“ 14,0%, „dvojka“ 28,7%). Tendencia k pozitívnejšiemu hodnoteniu je aj v obci Turany („jednotka“ 11,1%, „dvojka“ 30,6%).

Negatívne známky sú nadpriemerne zastúpené v obciach:

- Likavka („štvorka“ 32,4%, „päťka“ 14,7%),
- Sučany („päťka“ 33,3%).

### Tabuľka č. 5.2.6. Hodnotenie opatrení na zmiernenie negatívnych dopadov v obciach

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	5,8%	19,8%	41,1%	13,3%	10,8%
Likavka	100,0%	0,0%	5,9%	41,2%	32,4%	14,7%
Martin	100,0%	14,0%	28,7%	42,1%	9,8%	5,5%
Ružomberok	100,0%	0,0%	16,2%	43,1%	13,8%	8,5%
Stankovany	100,0%	7,2%	17,4%	49,3%	14,5%	11,6%
Sučany	100,0%	0,0%	19,4%	47,2%	0,0%	33,3%
Turany	100,0%	11,1%	30,6%	13,9%	0,0%	11,1%
Vrútky	100,0%	7,2%	17,4%	49,3%	14,5%	11,6%
Hubová*	100,0%	0,0%	0,0%	35,3%	47,1%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	0,0%	0,0%	28,6%	71,4%	0,0%
Lipovec*	100,0%	0,0%	0,0%	55,6%	44,4%	0,0%
Lisková*	100,0%	0,0%	21,4%	57,1%	7,1%	14,3%
Lubochňa*	100,0%	0,0%	27,3%	36,4%	36,4%	0,0%
Martinček*	100,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%
Podhradie*	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Šútovo*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%
Švošov*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,2%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	50,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%

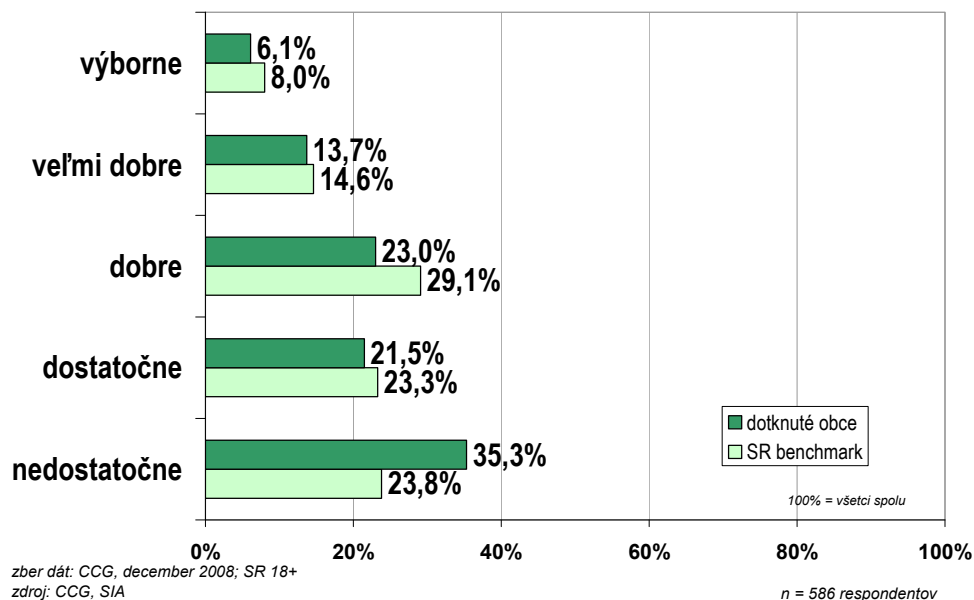
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30



### Rýchlosť výstavby diaľnic

je na úseku Dubná skala-Ivachnová hodnotená najnegatívnejšie (priemerná známka 3,66). Oproti celoslovenskému benchmarku je rýchlosť výstavby výrazne nadpriemerne hodnotená ako nedostatočná (o 11,5 percentuálnych bodov). (Graf č. 5.2.8.)

**Graf č. 5.2.8. Hodnotenie rýchlosti výstavby diaľnic**



Martinčania majú sklon vnímať rýchlosť výstavby diaľnice pozitívnejšie. Nadpriemerne sú zastúpené známky „1“ (19,9%) a „2“ (21,3%), podpriemerne známky „4“ (15,9%) a „5“ (21,3%). V Ružomberku je optika opačná – prevažujú známky „5“ (47,7%) a „4“ (26,2%). Takisto v Sučanoch a v Likavke je vysoko nadpriemerne zastúpené negatívne hodnotenie:

- Sučany („päťka“ 63,9%),
- Likavka („štvorka“ 52,9%; „päťka“ 35,3%).

(Tabuľka č. 5.2.7.)



### **Tabuľka č. 5.2.7. Hodnotenie rýchlosti výstavby diaľnic v obciach**

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobře (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	6,1%	13,7%	23,0%	21,5%	35,3%
Likavka	100,0%	0,0%	5,9%	5,9%	52,9%	35,3%
Martin	100,0%	18,9%	21,3%	22,6%	15,9%	21,3%
Ružomberok	100,0%	0,0%	8,5%	17,7%	26,2%	47,7%
Stankovany	100,0%	1,4%	14,5%	36,2%	17,4%	30,4%
Sučany	100,0%	5,6%	25,0%	5,6%	0,0%	63,9%
Turany	100,0%	0,0%	19,4%	33,3%	5,6%	36,1%
Vrútky	100,0%	1,4%	14,5%	36,2%	17,4%	30,4%
Hubová*	100,0%	0,0%	17,6%	11,8%	35,3%	35,3%
Kraľovany*	100,0%	0,0%	0,0%	71,4%	28,6%	0,0%
Lipovec*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	66,7%
Lisková*	100,0%	0,0%	0,0%	42,9%	14,3%	42,9%
Lubochňa*	100,0%	0,0%	0,0%	18,2%	36,4%	45,5%
Martinček*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Podhradie*	100,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	66,7%
Šútovo*	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Švošov*	100,0%	0,0%	0,0%	72,7%	27,3%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	0,0%	0,0%	62,5%	37,5%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	50,0%	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

## **5.3. Dopady výstavby diaľnice na obce a komunity**

Najvýraznejšie pozitívne zmeny v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú občania v oblastiach (*Tabuľka č. 5.3.1.*):

- zlepšenia dopravnej situácie (plynulosť, bezpečnosť, pokles počtu dopravných nehôd),
- ekonomiky a zamestnanosti (stimulácia regionálnej ekonomiky, lepšia možnosť zamestnať sa, zahraničný aj tuzemský cestovný ruch),
- zlepšenia dostupnosti niektorých služieb (rýchla zdravotnícka pomoc).

### **Tabuľka č. 5.3.1. Tucet oblastí, v ktorých sa očakáva zlepšenie**

	podiel osôb
plynulosť dopravy	93,9%
bezpečnosť dopravy	79,0%
ekonomika regiónu	71,5%
počet zahraničných investorov	67,7%
zahraničný turistický ruch	64,7%
tuzemský turistický ruch	62,1%
počet dopravných nehôd	61,9%
dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci	61,1%
možnosť zamestnať sa, pracovné príležitosti	60,2%
možnosť podnikat'	58,9%
bezpečnosť a poriadok	57,7%
závažnosť dopravných nehôd	54,4%



Negatívne dopady výstavby diaľnice na tomto úseku sa prejavia najmä v navzájom prepojených oblastiach (*Tabuľka č. 5.3.2.*):

- ochrany prírody,
- životného prostredia,
- zdravia obyvateľov.

### ***Tabuľka č. 5.3.2. Tucet oblastí, v ktorých sa očakáva zhoršenie***

	podiel osôb
ochrana prírody	39,9%
životné prostredie	37,4%
zdravie	21,0%
počet dopravných nehôd	19,3%
závažnosť dopravných nehôd	15,9%
Vaša kvalita života	7,8%
životná pohoda	7,8%
bezpečnosť dopravy	6,5%
bezpečnosť a poriadok	4,9%
zahraničný turistický ruch	4,8%
tuzemský turistický ruch	4,4%
plynulosť dopravy	3,4%

V ostatných oblastiach väčšina osôb neočakáva výrazné posuny v dôsledku výstavby diaľnice.

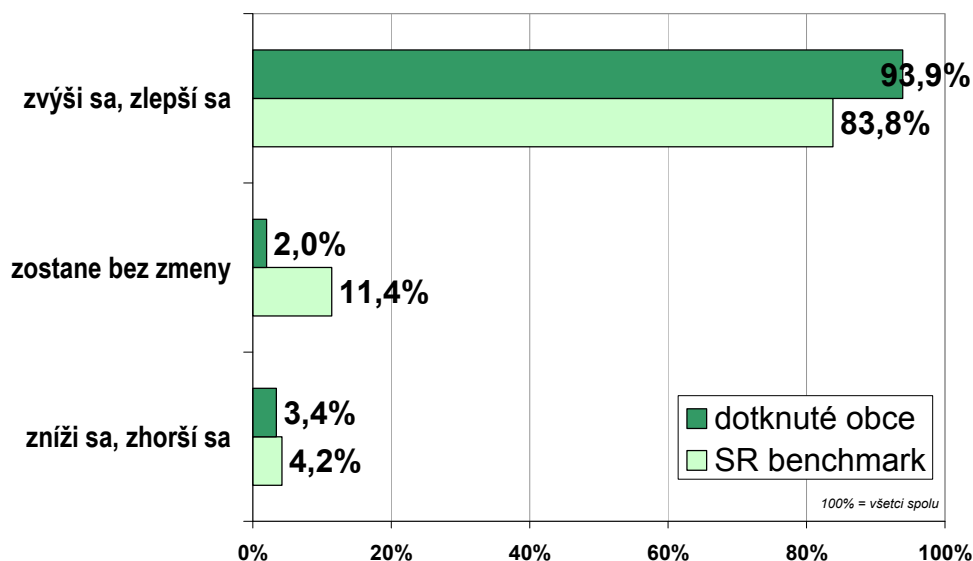
## **5.3.1. Očakávané zmeny v oblasti dopravy**

### Plynulosť dopravy

je oblasť, v ktorej obyvatelia na úseku Dubná skala-Ivachnová očakávajú najvýraznejšie zlepšenia. Viac ako 9 z 10 účastníkov výskumu predpokladá, že výstavbou diaľnice sa zvýši plynulosť dopravy v ich obci či meste (*Graf č. 5.3.1.1*), čo je v porovnaní s celoslovenským benchmarkom nadpriemerná hodnota. Platí to pre všetky mestá a väčšie dotknuté obce na tomto úseku, aj keď v obci Turany je očakávanie zlepšenia zastúpené v relatívne menšej miere (75,0%).



### Graf č. 5.3.1.1. Zmeny v oblasti plynulosti dopravy



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

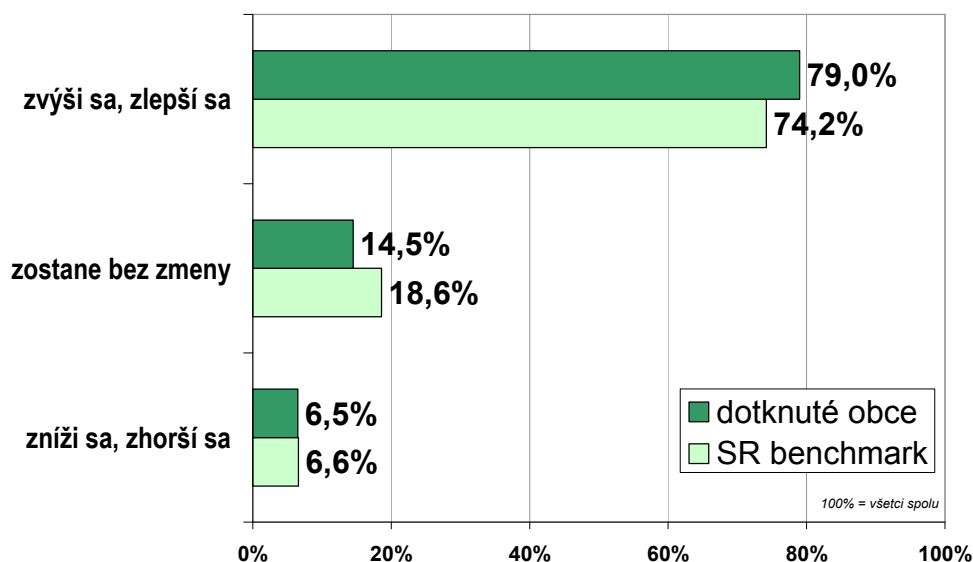
n = 586 respondentov

#### Bezpečnosť dopravy a dopravné nehody

Viac ako tri štvrtiny obyvateľov dotknutých obcí očakávajú zlepšenie bezpečnosti na cestách (Graf č. 5.3.1.2). Pokles počtu havárií a zníženie závažnosti síce predpokladá menej opýtaných, no aj tak je ich počet vysoko nadpriemerný oproti celoslovenskému benchmarku (Graf č. 5.3.1.3. a č. 5.3.1.4.).

Očakávanie prínosu výstavby diaľnice pre bezpečnosť dopravy je relatívne nižšie v Sučanoch (66,7%).

### Graf č. 5.3.1.2. Zmeny v oblasti bezpečnosti dopravy

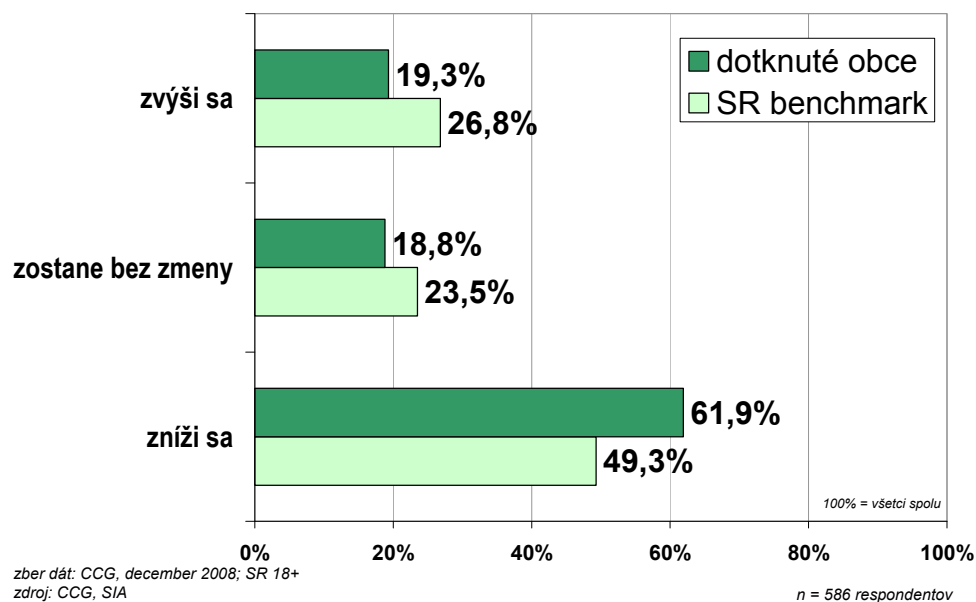


zber dát: CCG, december 2008; SR 18+  
zdroj: CCG, SIA

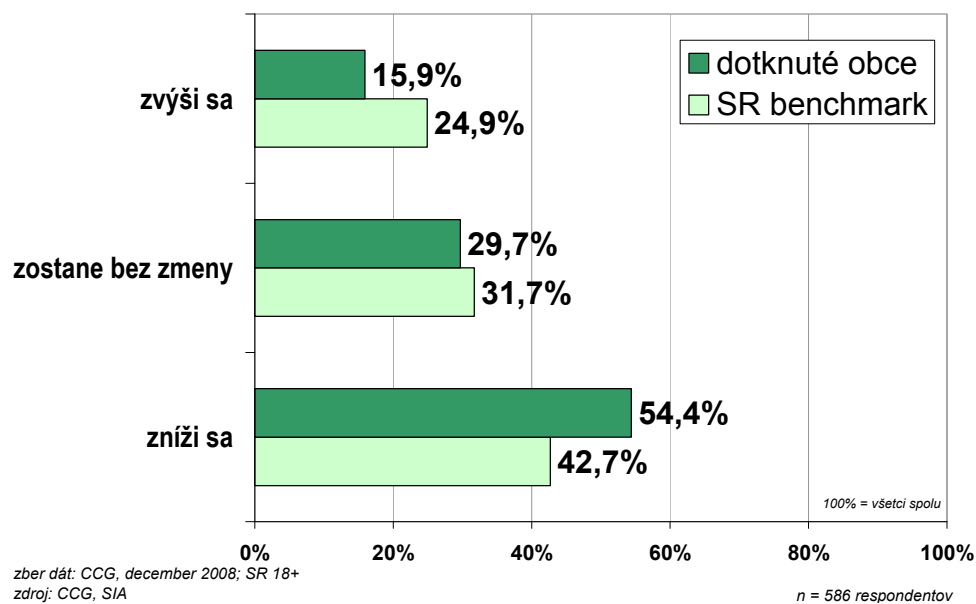
n = 586 respondentov



### Graf č. 5.3.1.3. Zmeny v oblasti počtu dopravných nehôd



### Graf č. 5.3.1.4. Zmeny v oblasti závažnosti dopravných nehôd

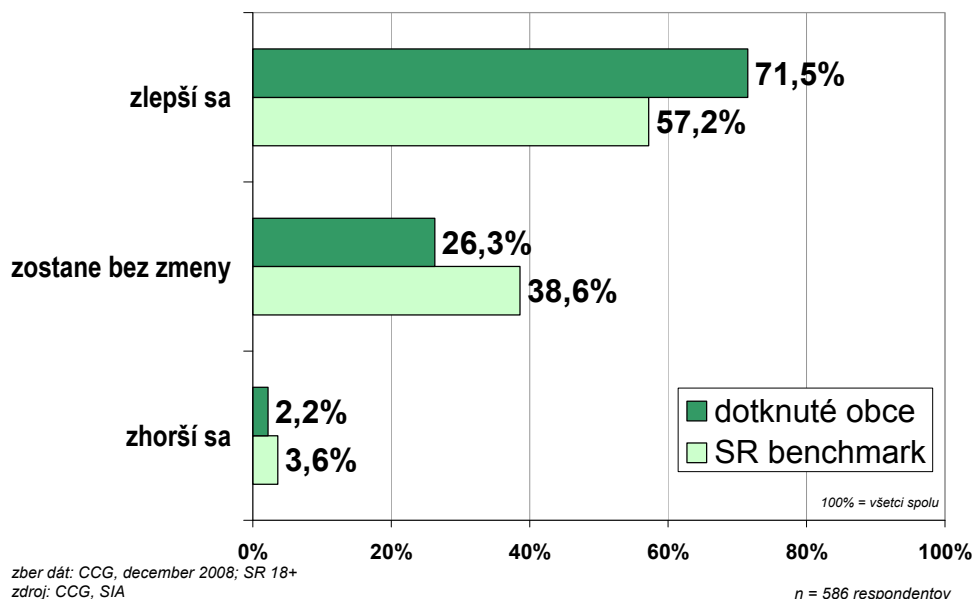




### 5.3.2. Regionálna ekonomika a zamestnanosť

Okrem prínosov pre dopravu sú diaľnice vnímané aj ako príležitosť pre ekonomický rozvoj v regiónoch. Zlepšenie ekonomiky v regióne v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú takmer tri štvrtiny obyvateľov dotknutých obcí. Oproti benchmarku za všetky úseky s plánovanou výstavbou diaľnice je táto hodnota vysoko nadpriemerná (o 14,3 percentuálnych bodov) (*Graf č. 5.3.2.1.*).

**Graf č. 5.3.2.1. Dopady výstavby na ekonomiku regiónu**



„Ťahúňom“ pozitívnych očakávaní v súvislosti s ekonomickým rozvojom regiónu je najmä mesto Martin (82,9%) a obec Likavka (85,3%).

Ekonomický rozvoj regiónu je vnímaný na troch úrovniach:

- rozvoj pracovného trhu – lepšie možnosti zamestnať sa,
- príchod zahraničných investorov,
- lepšie podnikateľské príležitosti, obzvlášť v oblasti tuzemského a zahraničného cestovného ruchu.

#### Prílev zahraničných investorov

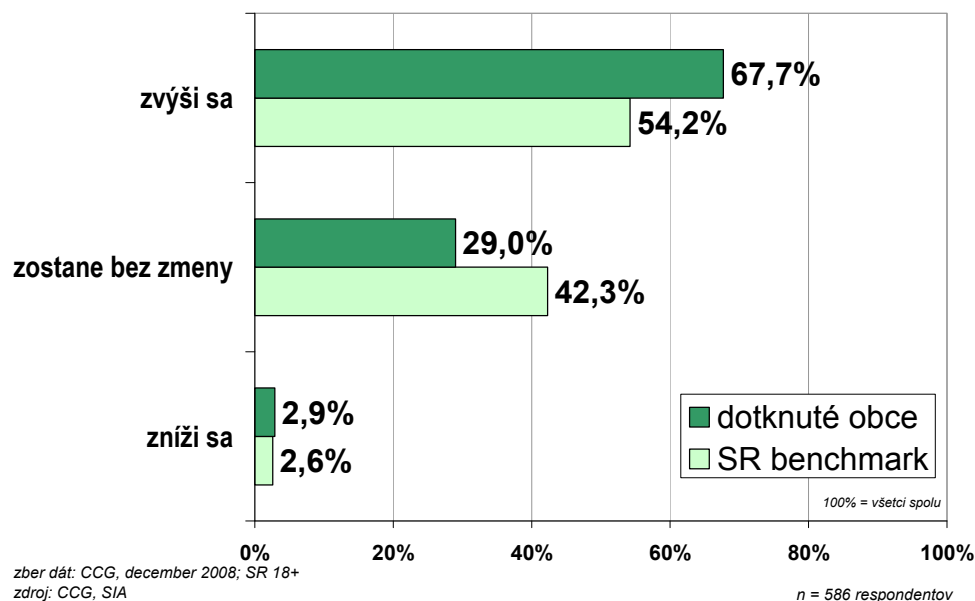
Zvýšenie počtu zahraničných investorov v regióne v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú viac ako dve tretiny obyvateľov (*Graf č. 5.3.2.2.*). Je to o 13,5 percentuálnych bodov viac, ako je celoslovenský benchmark.

Toto očakávanie je nadpriemerne prítomné v obci Turany (77,8%). Naopak, podpriemerne je zastúpené v Stankovanoch a vo Vrútkach (po 59,4%).





### Graf č. 5.3.2.2. Počet zahraničných investorov po výstavbe

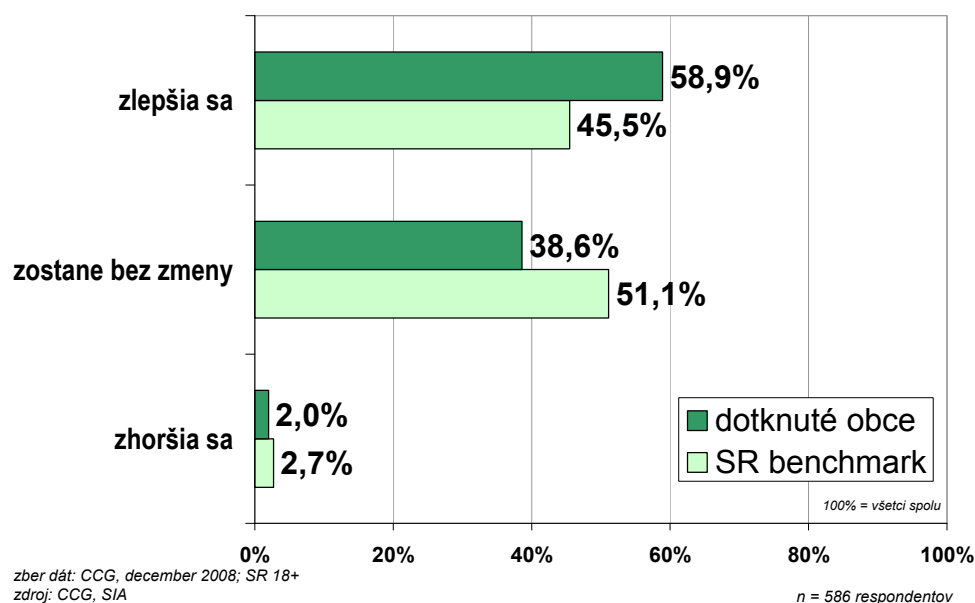


#### Rozvoj podnikateľských príležitostí

Výlučne pozitívne alebo neutrálne sú tiež vnímané zmeny v súvislosti s možnosťami podnikat' v dotknutej oblasti výstavby diaľnice. Zlepšenie predpokladajú takmer šiesti z desiatich opýtaných, zachovanie súčasného stavu takmer štyria z desiatich. Negatívne dopady na možnosti podnikania vidí iba minimálna skupina osôb (Graf č. 5.3.2.3.)

Pri porovnaní s ostatnými regiónmi je na úseku Dubná skala-Ivachnová výrazný posun k pozitívnemu vnímaniu (zlepšenie príležitostí) – o 13,4 percentuálnych bodov.

### Graf č. 5.3.2.3. Zmeny v súvislosti s možnosťami podnikat'





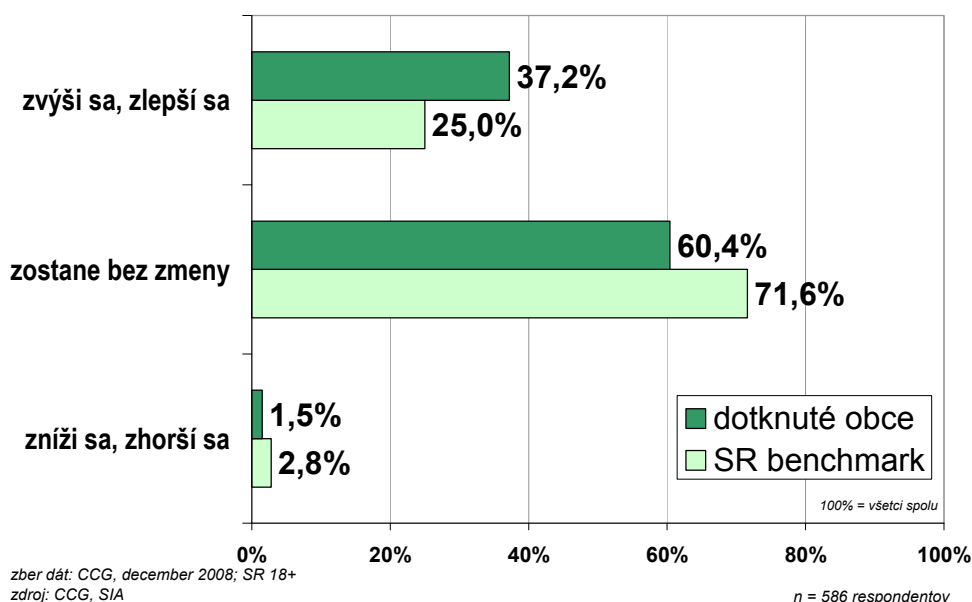
Zaujímavá je polarita optiky miest Martin a Ružomberok:

- v Martine je nadpriemerne zastúpené očakávanie zlepšenia (71,3%),
- v Ružomberku je očakávanie zlepšenia zastúpené výrazne podpriemerne (39,2%).

S relatívne pozitívnym vnímaním dopadov výstavby diaľnice na podnikanie súvisí aj očakávanie, že istota podnikania zostane na súčasnej úrovni (myslia si to takmer dve tretiny opýtaných), alebo sa dokonca zvýši (viac ako tretina opýtaných). Z tohto hľadiska dosahuje úsek Dubná skala-Ivachnová nadpriemerné hodnoty.

Diaľnica predstavuje teda okrem stimulu, ktorý otvára nové príležitosti na podnikanie, aj určitý stabilizujúci faktor.

#### **Graf č. 5.3.2.4. Dopady výstavby na istoty v podnikaní**



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

#### Rozvoj trhu práce

Takmer dve tretiny respondentov očakávajú, že výstavba diaľnice bude mať pozitívny dopad na trh práce – možnosti zamestnať sa. Oproti iným regiónom, kde sa plánuje výstavba diaľnice, je toto očakávanie ešte silnejšie (Graf č. 5.3.2.5.). Zvyšné osoby neočakávajú výrazné zmeny v tejto oblasti.

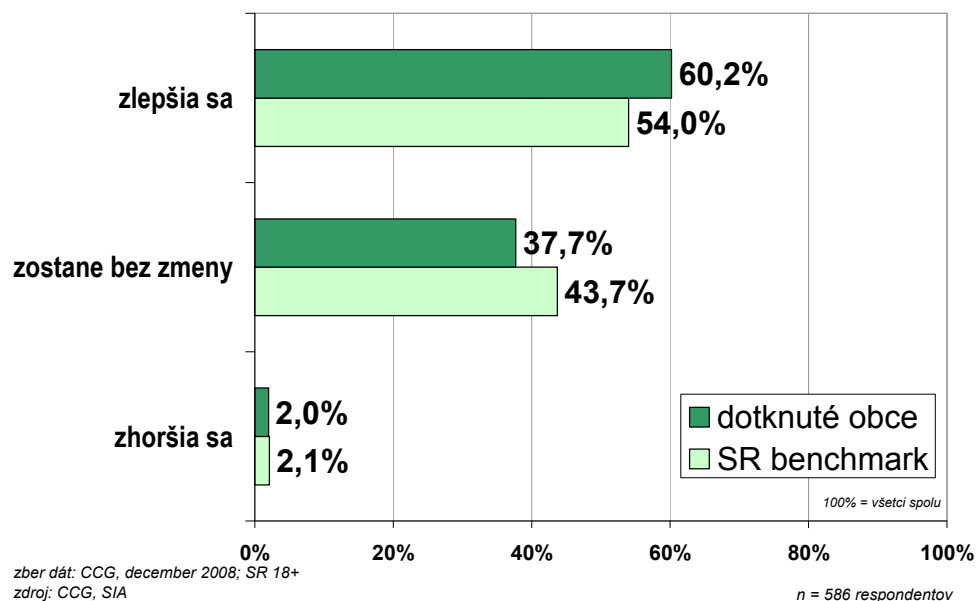
Vidina nových pracovných miest nadpriemerne rezonuje v obciach:

- Stankovany (66,7%),
- Turany (66,7%),
- Vrútky (66,7%).

Výrazne podpriemerne je očakávanie zlepšenia v tejto oblasti zastúpené v Sučanoch (30,6%).



### Graf č. 5.3.2.5. Zmeny v súvislosti s možnosťami zamestnať sa

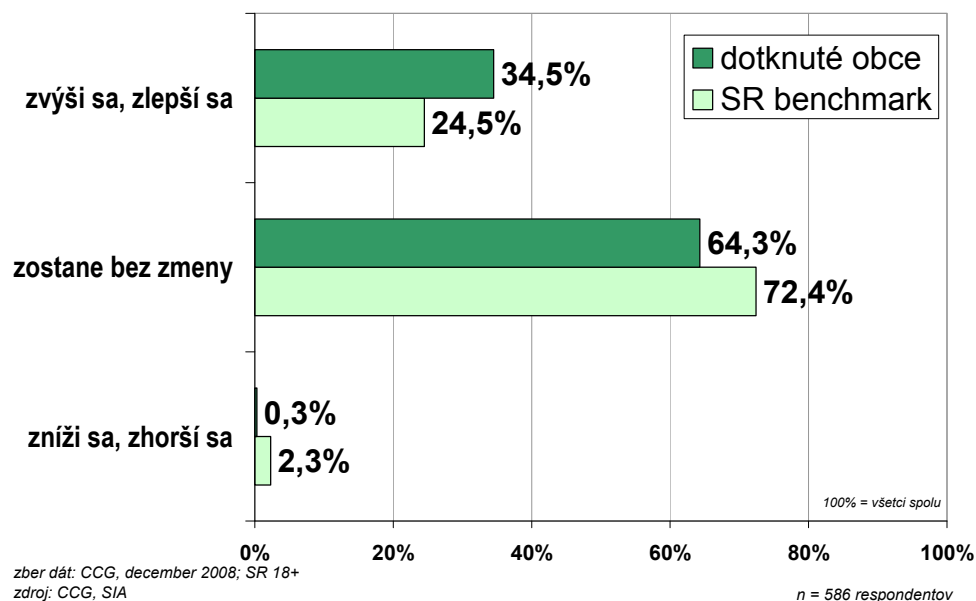


Diaľnica takisto nezmení, alebo dokonca posilní istotu zamestnania. V tomto ohľade sú očakávania nad celoslovenským benchmarkom.

Posilnenie istoty zamestnania rezonuje nadpriemerne v Martine (54,3%), Stankovanoch (40,6%) a Vrútkach (40,6%).

Naopak, podpriemerne je zastúpené v Ružomberku (16,9%) a v Sučanoch (19,4%).

### Graf č. 5.3.2.6. Dopady výstavby na istotu zamestnania





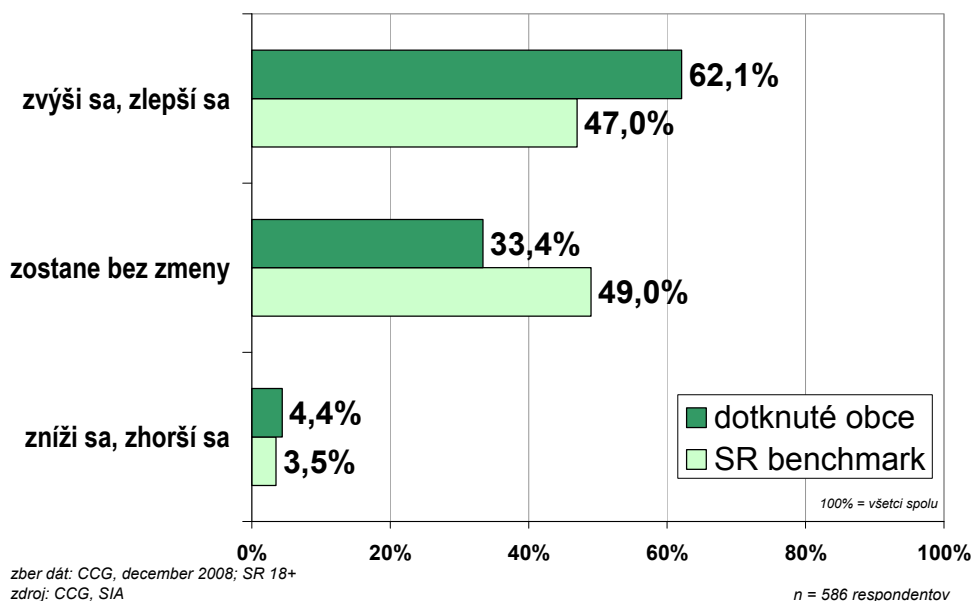
### Rozvoj cestovného ruchu (CR)

Očakávania pozitívnych dopadov výstavby diaľnice na oblasť cestovného ruchu sú v tomto regióne nadpriemerné a sú porovnateľné pre tuzemský aj pre zahraničný cestovný ruch (*Grafy č. 5.3.2.7. a č. 5.3.2.8.*).

Rozvoj cestovného ruchu si sľubujú najmä v:

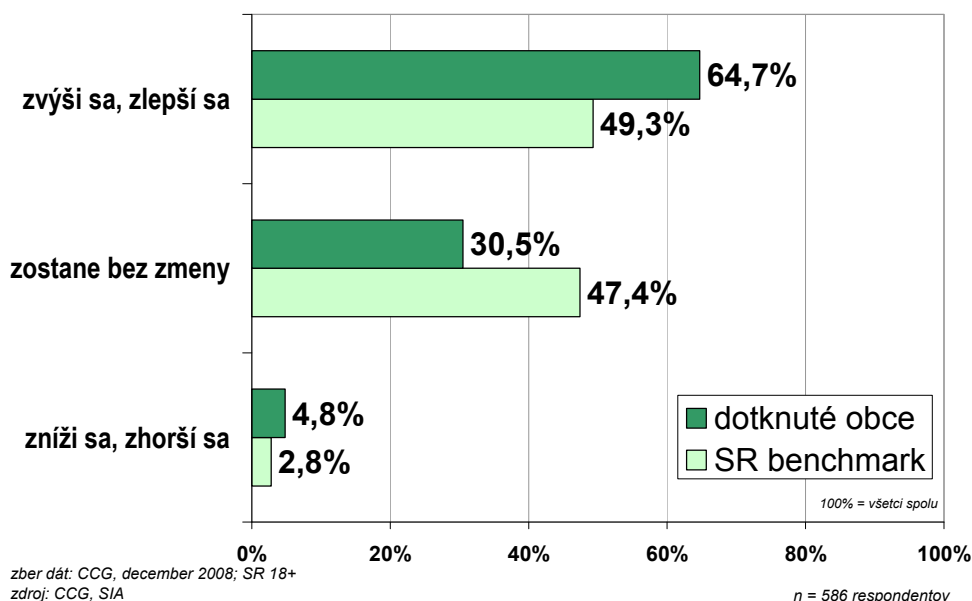
- Turanoch (tuzemský CR 94,4%, zahraničný CR 91,7%),
- Likavke (tuzemský CR 85,3%, zahraničný CR 85,3%),
- Ružomberku (tuzemský CR 73,1%).

#### Graf č. 5.3.2.7. Zmeny v oblasti tuzemského CR



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

#### Graf č. 5.3.2.8. Zmeny v oblasti zahraničného CR



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



### 5.3.3. Priestor pre život a zdravie

#### Kvalita života

zostane výstavbou diaľnice nezmenená alebo sa zlepší.

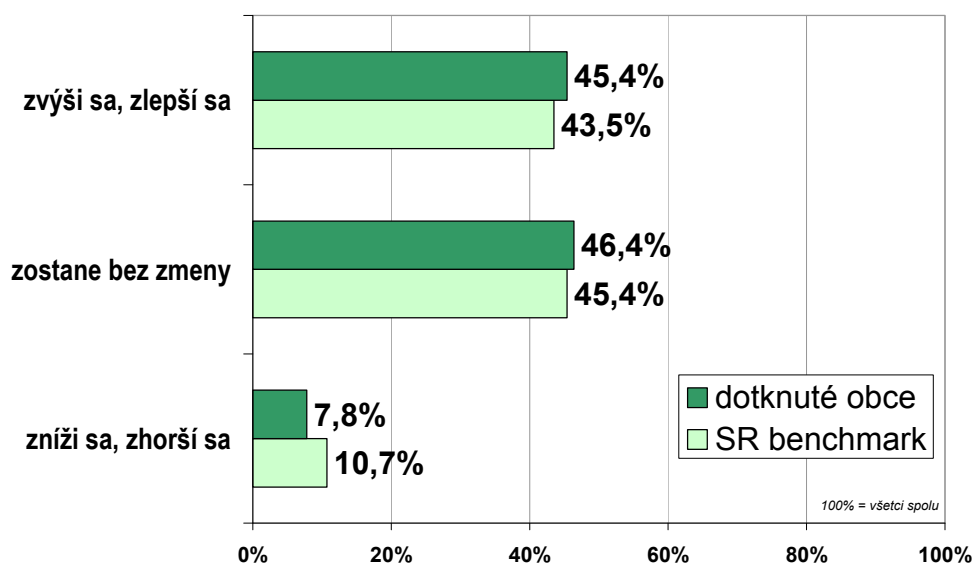
Na úseku Dubná skala-Ivachnová sú približne rovnako početné skupiny obyvateľov, ktoré neočakávajú od výstavby diaľnice nijaké zmeny osobnej kvality života alebo si sľubujú zlepšenie. Takéto rozdelenie zodpovedá celoslovenskému benchmarku. (Graf č. 5.3.3.1)

Nadpriemerný počet obyvateľov, ktorí od výstavby diaľnice očakávajú zlepšenie osobnej kvality života, je v obciach, resp. mestách:

- Turany (77,8%),
- Sučany (75,0%),
- Ružomberok (53,8%),
- Martin (51,8%).

Výrazne podpriemerné zastúpenie osôb s pozitívnymi očakávaniami v súvislosti so zmenami osobnej kvality života je v obciach Stankovany a Vrútky (po 14,5%).

#### **Graf č. 5.3.3.1. Zmeny v oblasti osobnej kvality života**



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

n = 586 respondentov

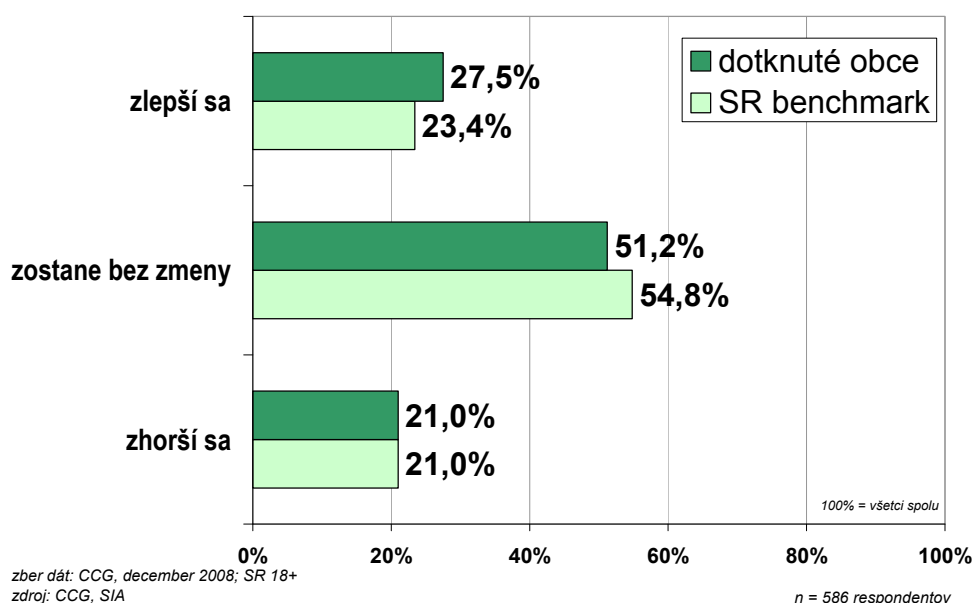


## Zdravie

Očakávania v súvislosti s dopadmi výstavby diaľnice na zdravie sú menej pozitívne, ako je to v prípade osobnej kvality života (*Graf č. 5.3.3.2.*) Približne polovica obyvateľov dotknutých obcí nepredpokladá nijaké výrazne zmeny v tejto súvislosti. Jedna štvrtina očakáva zlepšenie zdravia, jedna pätina zhoršenie. Takéto zastúpenie očakávaní približne zodpovedá celoslovenskému benchmarku.

Zlepšenie zdravia predpokladajú nadpriemerne v Martine (37,2%) a v Sučanoch (41,7%). V Sučanoch je však prítomná skupina osôb s opačným pohľadom – zhoršenie zdravia očakáva 36,1% obyvateľov. Napriemerné zastúpenie osôb očakávajúcich zhoršenie zdravia je aj v obci Turany (33,3%).

**Graf č. 5.3.3.2. Očakávané dopady na zdravie**



## Životná pohoda

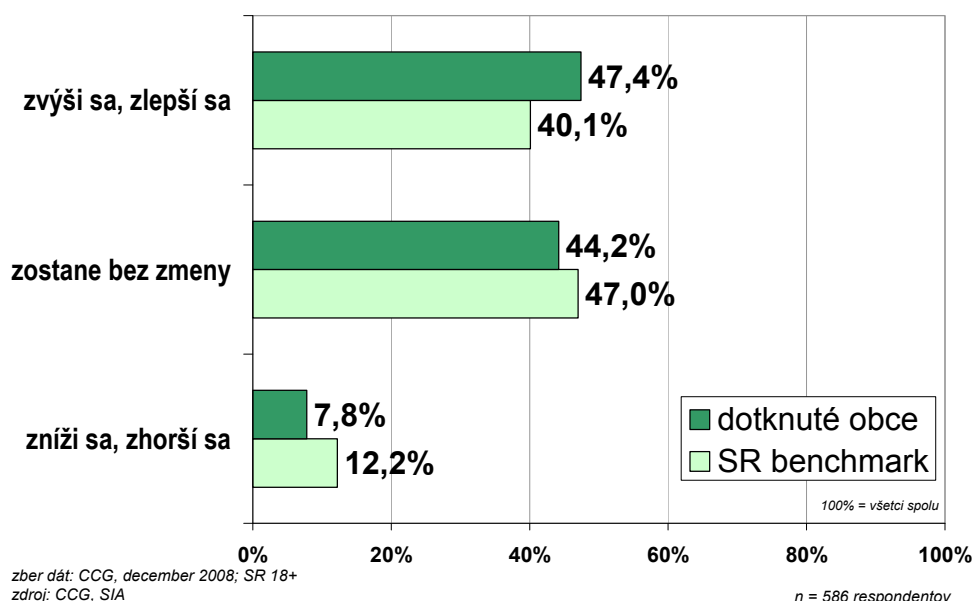
Očakávané dopady výstavby diaľnice na životnú pohodu sú pozitívnejšie ako očakávania v súvislosti so zdravím a rozložením zodpovedajú skôr kvalite života. Približne rovnako veľké skupiny osôb – takmer jedna polovica – očakáva zlepšenie, resp. neočakáva nijaké výrazné zmeny. Takéto rozloženie zodpovedá celoslovenskému benchmarku (*Graf č. 5.3.3.3.*).

Zlepšenie životnej pohody ako dôsledok výstavby diaľnice vo zvýšenej miere očakávajú obyvatelia Sučian (69,4%), Martina (55,5%) a Likavky (52,9%).

Zhoršenie životnej pohody v dôsledku výstavby diaľnice rezonuje nadpriemerne v Stankovanoch a vo Vrútkach (po 21,7%).



### Graf č. 5.3.3.3. Očakávané dopady na životnú pohodu



#### Životné prostredie a ochrana prírody

sú vnímané ako oblasti relatívne najviac postihnuté výstavbou diaľnice. V porovnaní s inými úsekmi je zvýšený podiel osôb, ktoré očakávajú zhoršenie životného prostredia (o 4,8 percentuálnych bodov) a ochrany prírody (o 6,6 pb) – je to viac ako tretina obyvateľov dotknutých obcí (Grafy č. 5.3.3.4. a č. 5.3.3.5.).

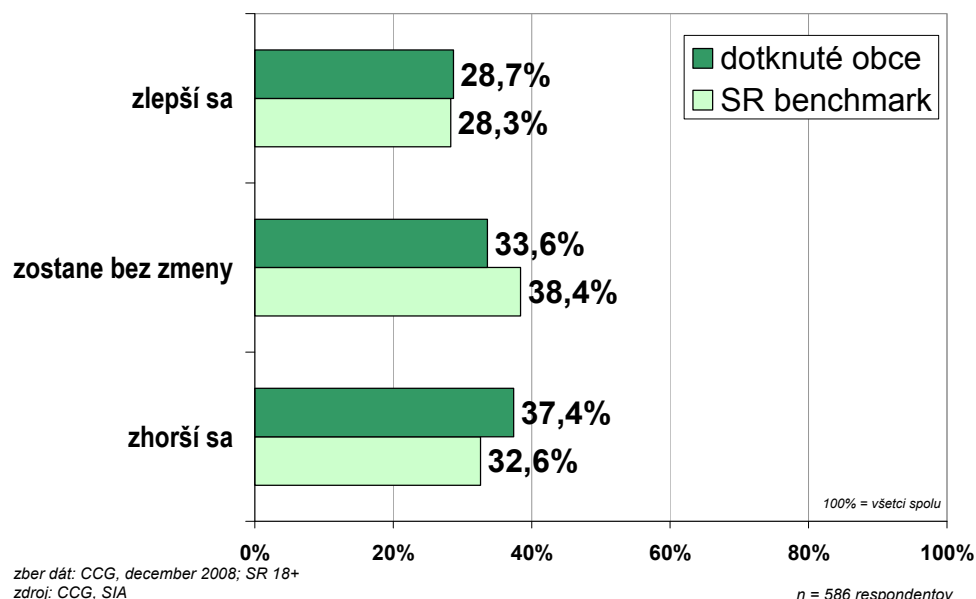
Obavy zo zhoršenia životného prostredia sú vo väčšine obcí zastúpené pomerne rovnomerne. Výraznejšie nadpriemerne sa objavujú iba v obci Likavka (50,0%).

Naopak, menšie obavy o životné prostredie a prírodu majú obyvatelia Turian – zhoršenie životného prostredia predpokladá 22,2% a ochrany prírody 16,7% obyvateľov. Viac ako polovica obyvateľov tu dokonca predpokladá zlepšenie ochrany prírody.

Zlepšenie životného prostredia v dôsledku výstavby diaľnice rezonuje vo zvýšenej miere ešte v Ružomberku (46,2%) a Sučanoch (41,7%), kde má diaľnica odkloniť tranzitnú dopravu z mesta.

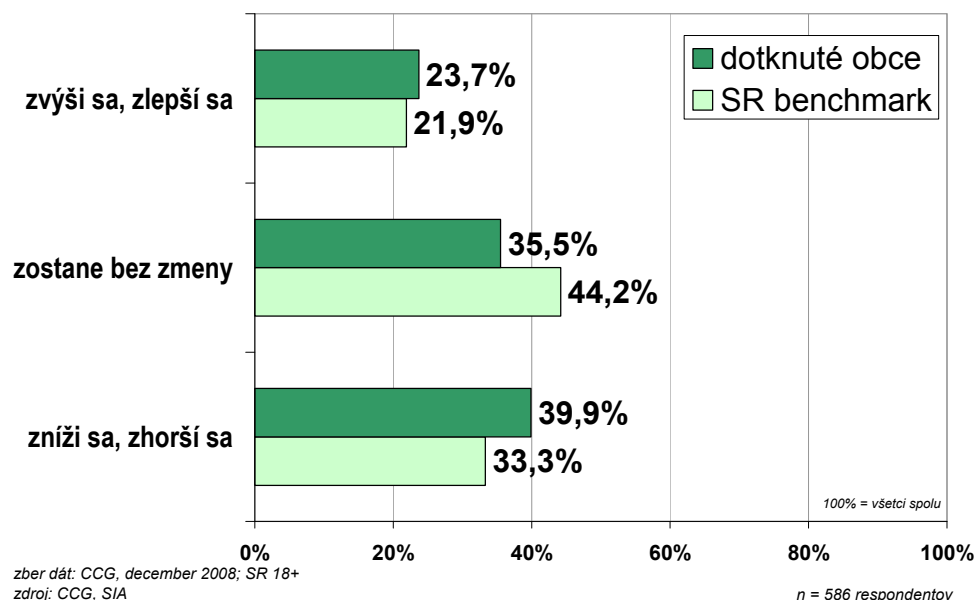


### Graf č. 5.3.3.4. Dopady na životné prostredie



Výstavba diaľnice otvára konflikt človek vs. príroda, z ktorého vychádzajú víťazne záujmy a potreby človeka. Takáto „logika“ je prítomná vo vnímaní osôb z dotknutých oblastí, čo sa odzrkadľuje aj v názore takmer polovice opýtaných, že ochrana prírody sa v súvislosti s výstavbou diaľnice určite zhorší (Graf č. 5.3.3.5.).

### Graf č. 5.3.3.5. Zmeny v oblasti ochrany prírody







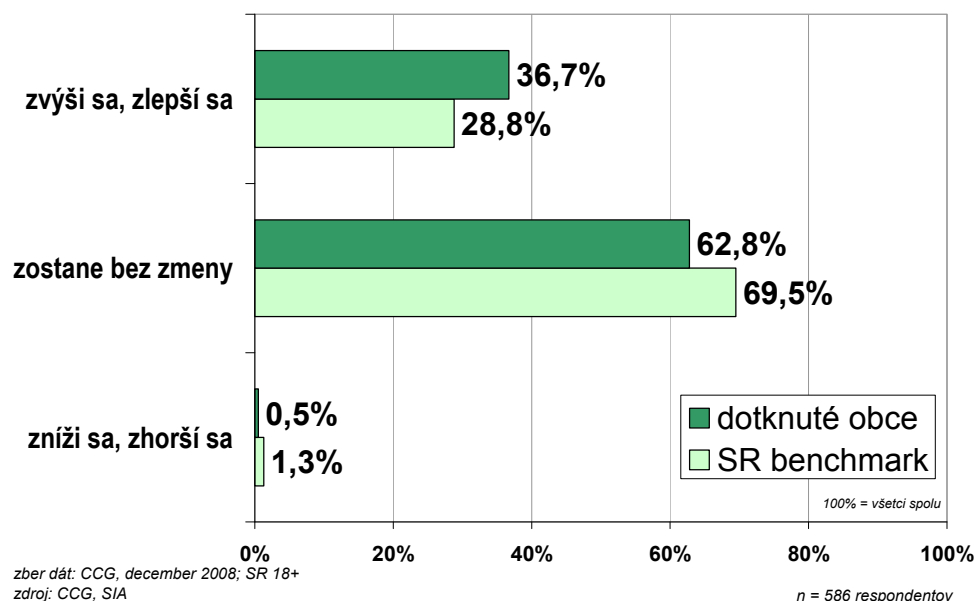
### 5.3.4. Služby a možnosti vyžitia

#### Služby a vyžitie

Dostupnosť úradov, vzdelávania a kultúrnych alebo športových podujatí zostane bez zmeny. Očakáva to 62-75 percent opýtaných, v závislosti od konkrétnej kategórie (Grafy č. 5.3.4.1. a č. 5.3.4.4. až č. 5.3.4.6.).

Z hľadiska dostupnosti služieb zdravotníckej starostlivosti a rýchlej zdravotníckej pomoci sa očakáva pozitívny prínos diaľnice (Grafy č. 5.3.4.2 a č. 5.3.4.3.).

#### **Graf č. 5.3.4.1. Dopady výstavby na dostupnosť úradov**



Z hľadiska zlepšenia dostupnosti zdravotníckych služieb (starostlivosť, rýchla pomoc) nadpriemerne vystupuje obec Turany:

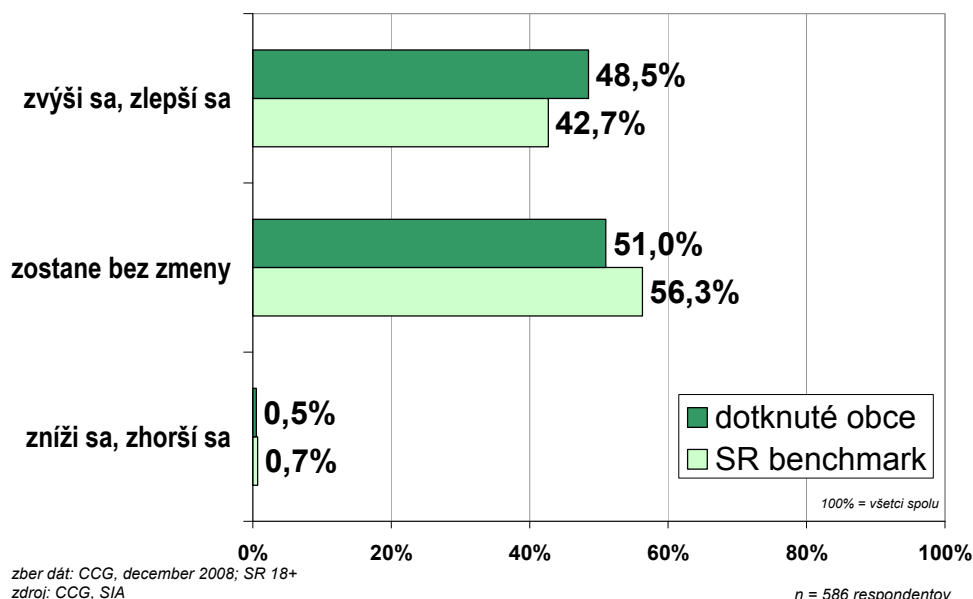
- zlepšenie dostupnosti zdravotníckej starostlivosti = 69,4%,
- zlepšenie dostupnosti rýchlej zdravotníckej pomoci = 72,2%.

Očakávanie zlepšenia dostupnosti rýchlej zdravotníckej pomoci je nadpriemerne zastúpené aj v Sučanoch (66,7%).

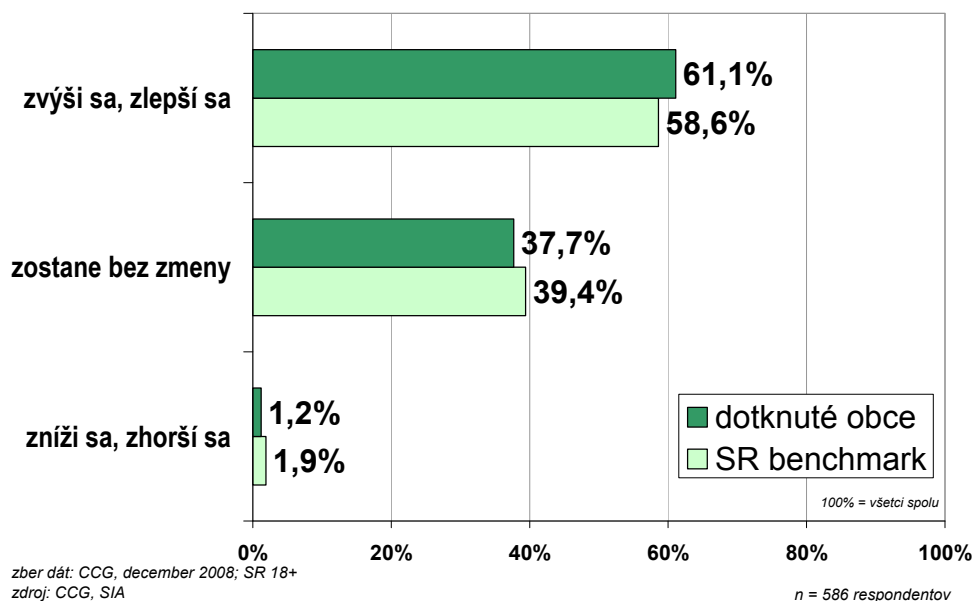
Zhoršenie dostupnosti zdravotníckych služieb neočakáva takmer nikto.



### Graf č. 5.3.4.2. Dostupnosť zdravotníckej starostlivosti



### Graf č. 5.3.4.3. Dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci



#### Možnosti vzdelávania

Zlepšenie očakáva približne jedna tretina obyvateľov dotknutých obcí. Očakávanie je nadpriemerne prítomné v obciach:

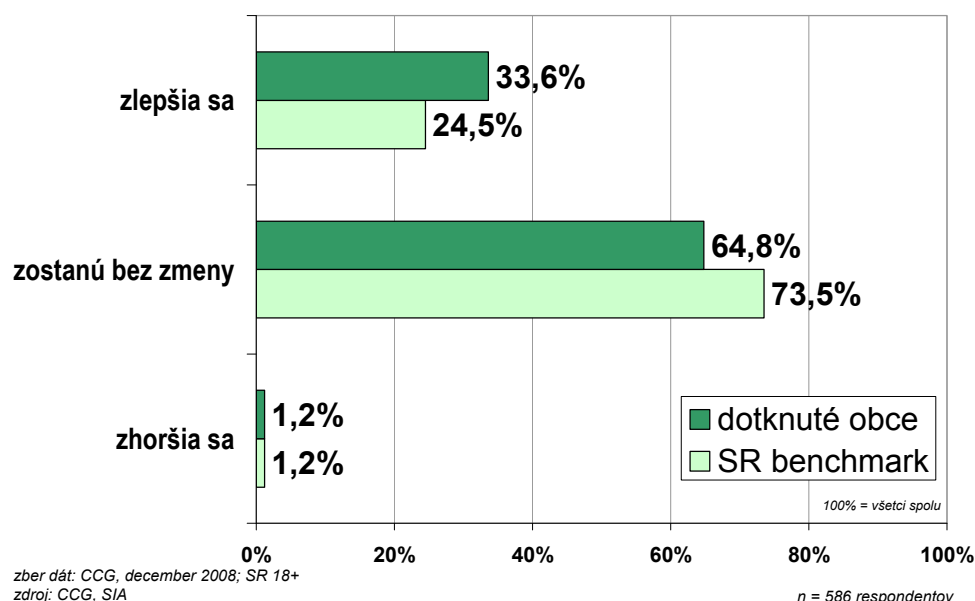
- Turany (58,3%),
- Stankovany (39,1%),
- Vrútky (39,1%).

Zlepšenie možností vzdelávania je podpriemerne zastúpené v Sučanoch (16,7%), Ružomberku (23,1%) a v Likavke (26,5%).



Obyvatelia nepredpokladajú žiadne výrazné zmeny v dôsledku výstavby diaľnice.

#### **Graf č. 5.3.4.4. Dopady na možnosti vzdelávania**

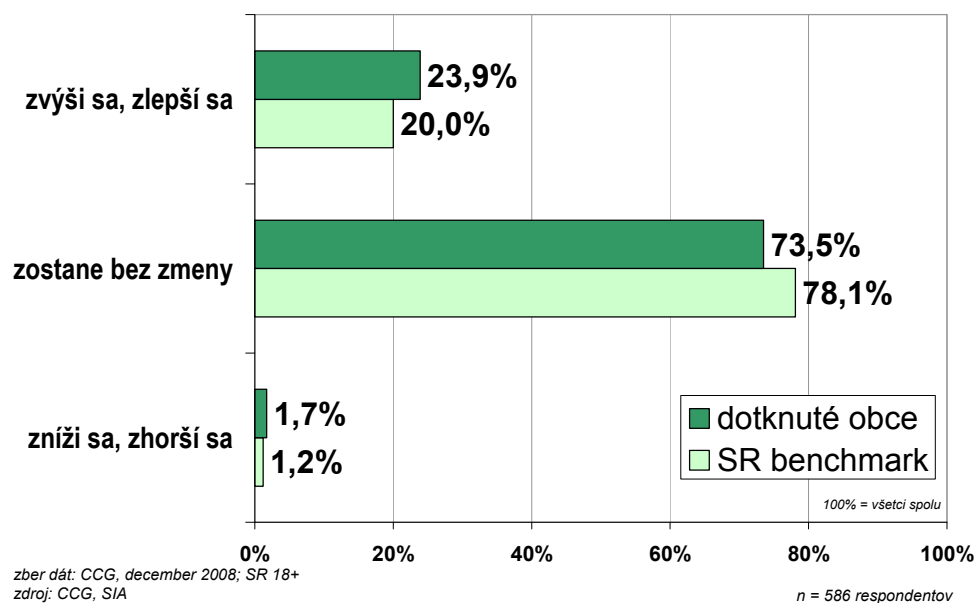


#### Možnosti kultúrneho a športového vyžitia

v dotknutých obciach sú oblasti, o ktorých si relatívne najväčší podiel ľudí myslí, že ich výstavba a sprevádzkovanie diaľnice nijako neovplyvní (Grafy č. 5.3.4.5. a č. 5.3.4.6.).

Pozitívny dopad výstavby diaľnice na počet kultúrnych podujatí predpokladajú vo zvýšenej miere iba obyvatelia Turian (52,8%).

#### **Graf č. 5.3.4.5. Dopady na počet kultúrnych podujatí**

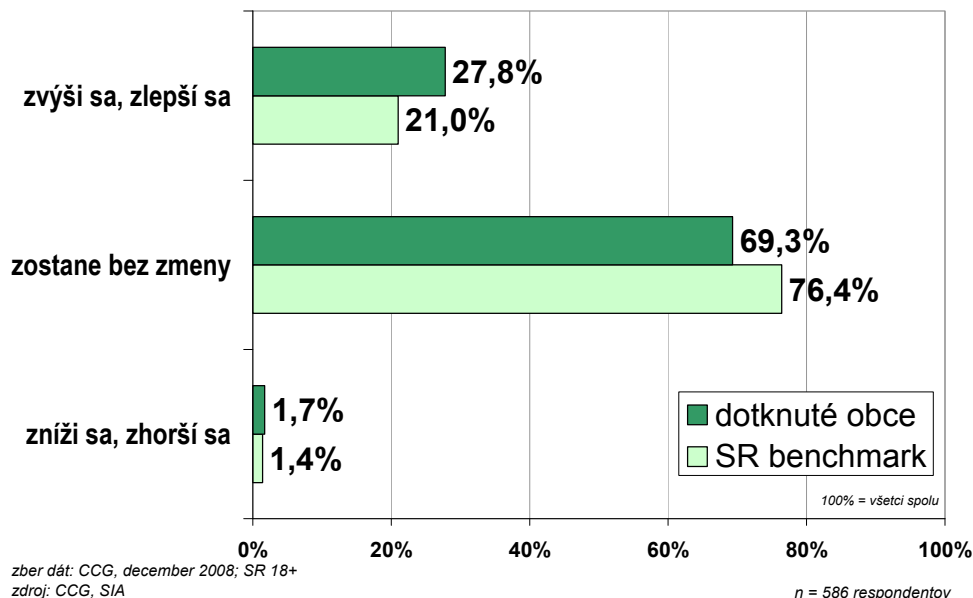




Pozitívny dopad výstavby diaľnice na počet športových podujatí predpokladajú vo zvýšenej miere obyvatelia obcí:

- Turany (52,8%),
- Likavka (38,2%),
- Stankovany (33,3%),
- Vrútky (33,3%).

**Graf č. 5.3.4.6. Dopady na počet športových podujatí**



### Bezpečnosť a poriadok

Viac ako polovica obyvateľov obcí dotknutých výstavbou diaľnice na úseku Dubná skala-Ivachnová očakáva, že výstavba bude mať pozitívny dopad aj na oblasť bezpečnosti a poriadku v ich obci (Graf č. 5.3.4.7.). Viac ako tretina neočakáva zmenu v tejto oblasti. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom sú teda očakávania pozitívnych dopadov v tejto oblasti výraznejšie.

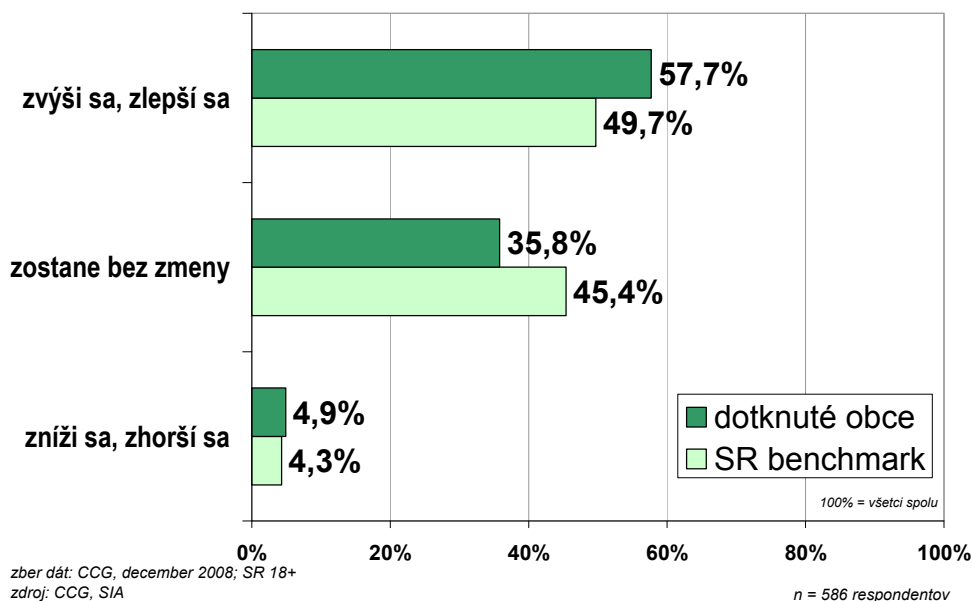
Pozitívne očakávania sú nadpriemerne zastúpené v obciach, resp. mestách:

- Turany (72,2%),
- Sučany (69,4%),
- Ružomberok (65,4%),
- Likavka (64,7%).

V Sučanoch je však zároveň v relatívne zvýšenej miere zastúpený názor, že dopad výstavby diaľnice na bezpečnosť a poriadok v obci budú negatívne (11,1%).



### Graf č. 5.3.4.7. Dopady výstavby na bezpečnosť a poriadok



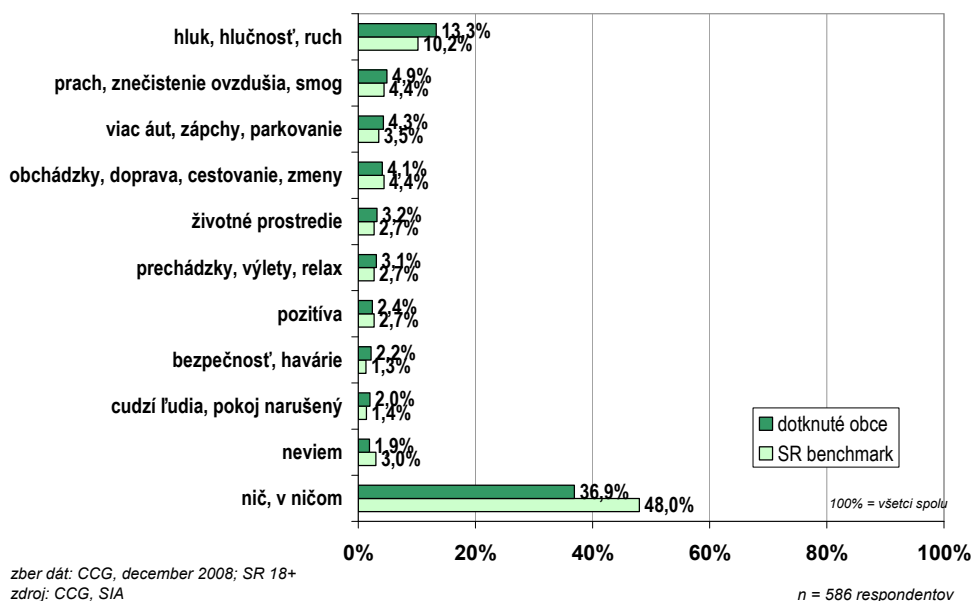
## 5.4. Obavy ľudí počas výstavby

Obyvatelia dotknutých obcí na úseku Dubná skala-Ivachnová pomenovali niektoré osobné obmedzenia a komplikácie, ktoré im vyplynú z výstavby a sprevádzkovania diaľnice.

Medzi obmedzujúcimi vplyvmi majú relatívne najvyššie zastúpenie (Graf č. 5.4.1.):

- vplyvy znižujúce kvalitu životného prostredia: hlučnosť, prašnosť, zhoršené životné prostredie všeobecne,
- komplikácie v doprave: zhoršené parkovanie, obchádzky.

### Graf č. 5.4.1. Osobné obmedzenia a komplikácie

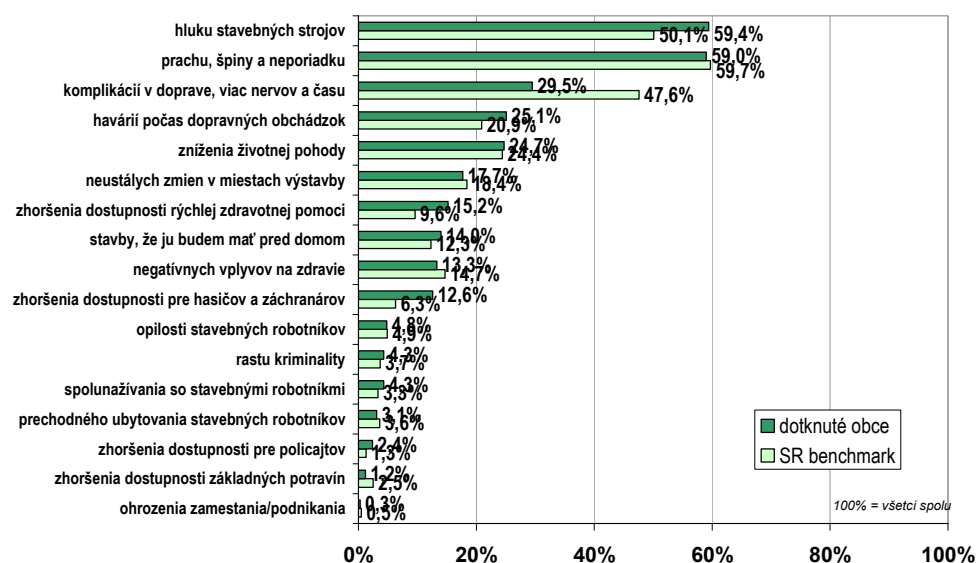




Približne polovica obyvateľov má nejaké obavy v súvislosti s výstavbou diaľnice. Najintenzívnejšie zastúpené obavy obyvateľov dotknutých obcí počas výstavby diaľnice sa týkajú (Graf č. 5.4.2.):

- zníženia kvality životného prostredia: hluk, zvýšená prašnosť, špina, neporiadok,
- obmedzení a komplikácií v doprave spojených so zvýšeným rizikom dopravných nehôd,
- celkového zníženia životnej pohody a negatívnych vplyvov na zdravie.

**Graf č. 5.4.2. Obavy počas výstavby**



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

n = 586 respondentov

Prehľad kategórií obáv v dotknutých obciach.

**Tabuľka č. 5.4.1.a. Obavy v obciach (1. časť)**

	Spolu	Likavka	Martin	Ružomberok	Stankovany	Sučany	Turany
Spolu	586	34	164	130	69	36	36
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
hluku stavebných strojov	59,4%	88,2%	51,8%	52,3%	66,7%	66,7%	36,1%
prachu, špiny a neporiadku	59,0%	88,2%	55,5%	63,1%	37,7%	61,1%	41,7%
komplikácií v doprave, viac nervov a času	29,5%	58,8%	29,3%	47,7%	18,8%	22,2%	5,6%
havárií počas dopravných obchádzok	25,1%	26,5%	29,9%	31,5%	31,9%	33,3%	11,1%
zníženia životnej pohody	24,7%	55,9%	6,1%	34,6%	15,9%	0,0%	36,1%
neustálych zmien v miestach výstavby	17,7%	35,3%	21,3%	30,8%	5,8%	5,6%	0,0%
zhoršenia dostupnosti rýchlej zdravotnej pomoci	15,2%	0,0%	28,7%	9,2%	11,6%	0,0%	5,6%
stavby, že ju budem mať pred domom	14,0%	44,1%	8,5%	7,7%	30,4%	11,1%	0,0%
negatívnych vplyvov na zdravie	13,3%	20,6%	17,1%	14,6%	0,0%	16,7%	0,0%
zhoršenia dostupnosti pre hasičov a záchranárov	12,6%	0,0%	22,0%	16,9%	5,8%	0,0%	13,9%
opilstosti stavebných robotníkov	4,8%	0,0%	7,9%	4,6%	2,9%	19,4%	0,0%
spolunažívania so stavebnými robotníkmi	4,3%	0,0%	5,5%	0,0%	17,4%	11,1%	0,0%
rastu kriminality	4,3%	11,8%	3,0%	1,5%	14,5%	11,1%	0,0%
prechodného ubytovania stavebných robotníkov	3,1%	0,0%	3,7%	1,5%	0,0%	0,0%	5,6%
zhoršenia dostupnosti pre policajtov	2,4%	0,0%	2,4%	3,8%	1,4%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti základných potravín	1,2%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%
ohrozenia zamestnania/podnikania	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%



### Tabuľka č. 5.4.1.b. Obavy v obciach (2. časť)

	Spolu	Vrútky	Hubová*	Kraľovany*	Lipovec*	Lisková*	Ľubochňa*
Spolu	586	69	17	7	9	28	11
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
hluku stavebných strojov	59,4%	66,7%	47,1%	28,6%	66,7%	92,9%	81,8%
prachu, špiny a neporiadku	59,0%	37,7%	58,8%	28,6%	66,7%	100,0%	81,8%
komplikácií v doprave, viac nervov a času	29,5%	18,8%	11,8%	28,6%	0,0%	28,6%	18,2%
havárií počas dopravných obchádzok	25,1%	31,9%	0,0%	0,0%	0,0%	21,4%	0,0%
zníženia životnej pohody	24,7%	15,9%	11,8%	0,0%	0,0%	64,3%	54,5%
neustálych zmien v miestach výstavby	17,7%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	54,5%
zhoršenia dostupnosti rýchlej zdravotnej pomoci	15,2%	11,6%	0,0%	0,0%	0,0%	21,4%	18,2%
stavby, že ju budem mať pred domom	14,0%	30,4%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%
negatívnych vplyvov na zdravie	13,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	36,4%
zhoršenia dostupnosti pre hasičov a záchranárov	12,6%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
opilosti stavebných robotníkov	4,8%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
spolunažívania so stavebnými robotníkmi	4,3%	17,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rastu kriminality	4,3%	14,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prechodného ubytovania stavebných robotníkov	3,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti pre policajtov	2,4%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti základných potravín	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ohrozenia zamestnania/podnikania	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,2%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

### Tabuľka č. 5.4.1.c. Obavy v obciach (3. časť)

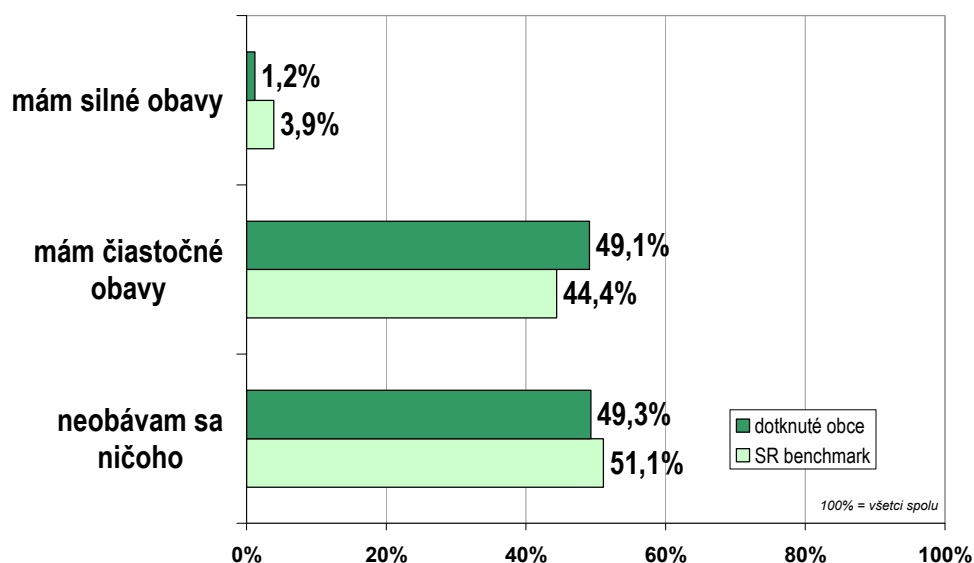
	Spolu	Martinček*	Podhradie*	Šútovo*	Švošov*	Turč. Štiavnička*	Turč. Kľačany*
Spolu	586	8	6	8	11	8	4
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
hluku stavebných strojov	59,4%	100,0%	100,0%	100,0%	72,7%	0,0%	25,0%
prachu, špiny a neporiadku	59,0%	100,0%	0,0%	100,0%	72,7%	0,0%	25,0%
komplikácií v doprave, viac nervov a času	29,5%	50,0%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	0,0%
havárií počas dopravných obchádzok	25,1%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zníženia životnej pohody	24,7%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	62,5%	0,0%
neustálych zmien v miestach výstavby	17,7%	0,0%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	25,0%
zhoršenia dostupnosti rýchlej zdravotnej pomoci	15,2%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%
stavby, že ju budem mať pred domom	14,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%
negatívnych vplyvov na zdravie	13,3%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	62,5%	25,0%
zhoršenia dostupnosti pre hasičov a záchranárov	12,6%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	37,5%	0,0%
opilosti stavebných robotníkov	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
spolunažívania so stavebnými robotníkmi	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rastu kriminality	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prechodného ubytovania stavebných robotníkov	3,1%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti pre policajtov	2,4%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti základných potravín	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ohrozenia zamestnania/podnikania	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30



Napriek pomerne širokému zastúpeniu rôznych obáv ide väčšinou o čiastočné obavy (Graf č. 5.4.3.).

**Graf č. 5.4.3. Intenzita obáv**



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

n = 586 respondentov

Najmenej obáv z výstavby diaľnice majú obyvatelia Turian a Martina.

**Tabuľka č. 5.4.2. Intenzita obáv v dotknutých obciach**

	Spolu	neobávam sa ničoho	mám čiastočné obavy	mám silné obavy
Spolu	100,0%	49,3%	49,1%	1,2%
Turany	100,0%	88,9%	11,1%	0,0%
Martin	100,0%	64,6%	33,5%	0,6%
Ružomberok	100,0%	48,5%	51,5%	0,0%
Stankovany	100,0%	43,5%	53,6%	2,9%
Vrútky	100,0%	43,5%	53,6%	2,9%
Sučany	100,0%	38,9%	61,1%	0,0%
Likavka	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Podhradie*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Turčianske Kľačany*	100,0%	75,0%	25,0%	0,0%
Kraľovany*	100,0%	71,4%	28,6%	0,0%
Hubová*	100,0%	64,7%	35,3%	0,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%	62,5%	37,5%	0,0%
Lipovec*	100,0%	33,3%	66,7%	0,0%
Lisková*	100,0%	28,6%	71,4%	0,0%
Švošov*	100,0%	27,3%	72,7%	0,0%
Ľubochňa*	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Martinček*	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%
Šútovo*	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30





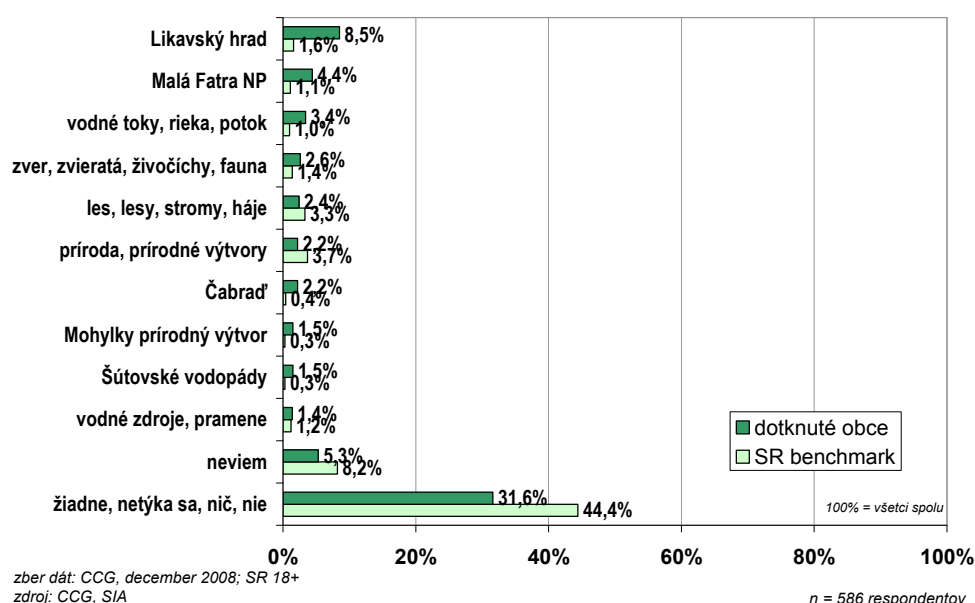
## Hrozby

Vnímanie hrozieb na úseku Dubná skala-Ivachnová je vo veľkej miere podmienené prítomnosťou historických pamiatok a prírodným charakterom územia (Národný park Malá Fatra, pohoria, vodné toky, lesy a ich ekologické spoločenstvá). (Graf č. 5.4.4.)

Ako potenciálne ohrozená historická a kultúrna pamiatka rezonuje najviac Likavský hrad v katastri obce Likava. Ohrozenie vo zvýšenej miere vnímajú obyvatelia žijúci v blízkosti tejto pamiatky – v Likavke (58,8%) a v Ružomberku (23,1%).

Malá Fatra zase rezonuje vo zvýšenej miere najmä u obyvateľov Sučian (27,8%) a Martina (9,8%).

**Graf č. 5.4.4. Ohrozené objekty a lokality**

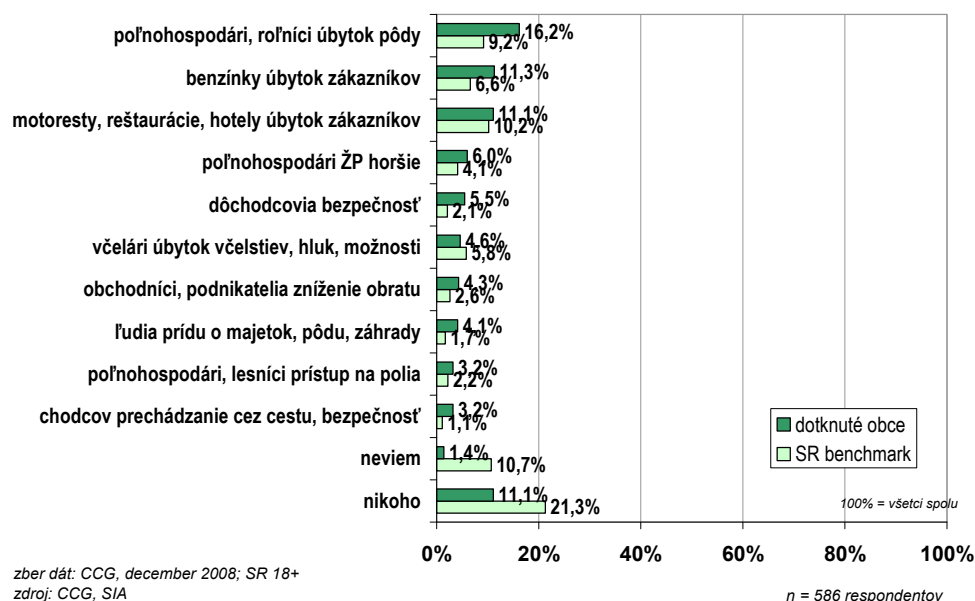


## 5.5. Ohrozenia

Najviac ohrozenými skupinami sú v očiach obyvateľov dotknutých obcí ľudia „žijúci z ľudí pohybujúcich sa po starej ceste“ (čerpacie stanice, pohostinské a ubytovacie prevádzky) a ľudia „žijúci z pôdy“ – poľnohospodári. Medzi relatívne menej zastúpené skupiny, ktoré však zarezovali v spontánných odpovediach, patria ešte dôchodcovia, vlastníci pozemkov v lokalite plánovanej výstavby a chodci (Graf č. 5.5.1.).



### Graf č. 5.5.1. Ohrozené skupiny



### Tabuľka č. 5.5.1.a. Ohrozené skupiny v obciach (1. časť)

	Spolu	Likavka	Martin	Ružomberok	Stankovany	Sučany	Turany
Spolu	586	34	164	130	69	36	36
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	16,2%	14,7%	24,4%	21,5%	11,6%	0,0%	0,0%
benzínky úbytok zákazníkov	11,3%	0,0%	6,7%	17,7%	5,8%	30,6%	16,7%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	11,1%	11,8%	6,7%	26,9%	5,8%	0,0%	5,6%
poľnohospodári ŽP horšie	6,0%	35,3%	1,2%	8,5%	2,9%	0,0%	0,0%
dôchodcovia bezpečnosť	5,5%	20,6%	7,3%	3,1%	2,9%	5,6%	0,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	4,6%	0,0%	7,9%	2,3%	5,8%	0,0%	0,0%
obchodníci, podnikatelia zníženie obratu	4,3%	0,0%	6,7%	2,3%	5,8%	13,9%	0,0%
ľudia prídu o majetok, pôdu, záhrady	4,1%	0,0%	7,9%	3,8%	8,7%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na polia	3,2%	0,0%	1,2%	1,5%	13,0%	0,0%	0,0%
chodcov, prechádzanie cez cestu, bezpečnosť	3,2%	0,0%	5,5%	0,0%	0,0%	27,8%	0,0%
poľovníci dopady na zver	2,7%	8,8%	3,7%	2,3%	5,8%	0,0%	0,0%
rybári, vodohospodári vodné toky	2,2%	0,0%	4,3%	0,0%	8,7%	0,0%	0,0%
detí bezpečnosť v blízkosti DRC	2,0%	0,0%	1,2%	0,0%	8,7%	11,1%	0,0%
ľudia v obytných zónach hluk	1,7%	23,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok zveri	1,7%	0,0%	3,0%	0,0%	7,2%	0,0%	0,0%
dôchodcovia hluk, prach, chaos	1,4%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%	5,6%	0,0%
poľovníci dopad na revír	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	1,2%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómovia sťahovanie, prídu o domy	1,0%	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	1,0%	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach exhaláty, prach	0,9%	14,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok lesov	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	7,2%	0,0%	0,0%
pozitíva rôzne	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%
cestári pravidiel CP, bezohľadnosť vodičov	0,7%	0,0%	1,2%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%
špina, hluk, otrasy pri výstavbe	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri, obyvatelia zhustenie premávky	0,5%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach otrasy	0,5%	8,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ochranári žaby	0,5%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
vodné zdroje, toky znečistenie	0,5%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia, deti a mládež prístup do lesa, k vode	0,3%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia viac ľudí, turizmus	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
život každodenný	0,3%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%
havárie so zverou	0,3%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri rast nákladov známky, myto	0,2%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	1,4%	5,9%	0,0%	3,1%	0,0%	0,0%	5,6%
nikoho	11,1%	0,0%	2,4%	6,9%	14,5%	0,0%	36,1%



### Tabuľka č. 5.5.1.b. Ohrozené skupiny v obciach (2. časť)

	Spolu	Vrútky	Hubová*	Kraľovany*	Lipovec*	Lisková*	Ľubochňa*
Spolu	586	69	17	7	9	28	11
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	16,2%	11,6%	0,0%	0,0%	33,3%	35,7%	0,0%
benzínky úbytok zákazníkov	11,3%	5,8%	29,4%	0,0%	0,0%	21,4%	0,0%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	11,1%	5,8%	11,8%	0,0%	0,0%	0,0%	63,6%
poľnohospodári ŽP horšie	6,0%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	28,6%	0,0%
dôchodcovia bezpečnosť	5,5%	2,9%	0,0%	71,4%	0,0%	0,0%	0,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	4,6%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	21,4%	0,0%
obchodníci, podnikatelia zníženie obrátu	4,3%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%
ľudia prídu o majetok, pôdu, záhrady	4,1%	8,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na polia	3,2%	13,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%
chodci, prechádzanie cez cestu, bezpečnosť	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľovníci dopady na zver	2,7%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rybári, vodohospodári vodné toky	2,2%	8,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
detí bezpečnosť v blízkosti DRC	2,0%	8,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach hluk	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok zveri	1,7%	7,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia hluk, prach, chaos	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľovníci dopad na revír	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%
Rómovia sťahovanie, prídu o domy	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach exhaláty, prach	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok lesov	0,9%	7,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
pozitíva rôzne	0,9%	1,4%	23,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
cestári pravidiel CP, bezohľadnosť vodičov	0,7%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
špina, hluk, otrasy pri výstavbe	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri, obyvatelia zhustenie premávky	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach otrasy	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ochranári žaby	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
vodné zdroje, toky znečistenie	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia, deti a mládež prístup do lesa, k vode	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia viac ľudí, turizmus	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
život každodenný	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
havárie so zverou	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri rast nákladov známky, mýto	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
nikoho	11,1%	14,5%	35,3%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*\*“ je počet respondentov n<30



### Tabuľka č. 5.5.1.c. Ohrozené skupiny v obciach (3. časť)

	Spolu	Martinček*	Podhradie*	Šútovo*	Švošov*	Turč. Štiavnička*	Turč. Kľačany*
Spolu	586	8	6	8	11	8	4
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	16,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%
benzínky úbytok zákazníkov	11,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári ŽP horšie	6,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia bezpečnosť	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	4,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%
obchodníci, podnikatelia zníženie obratu	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia prídu o majetok, pôdu, záhrady	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na polia	3,2%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
chodci, prechádzanie cez cestu, bezpečnosť	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľovníci dopady na zver	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rybári, vodohospodári vodné toky	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
deti bezpečnosť v blízkosti DRC	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach hluk	1,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok zveri	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia hluk, prach, chaos	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľovníci dopad na revír	1,4%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómovia sťahovanie, prídu o domy	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach exhaláty, prach	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesníci úbytok lesov	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
pozitíva rôzne	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
cestári pravidel CP, bezohľadnosť vodičov	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
špina, hluk, otrasy pri výstavbe	0,7%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri, obyvatelia zhustenie premávky	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia v obytných zónach otrasy	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ochranári žaby	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
vodné zdroje, toky znečistenie	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ľudia, deti a mládež prístup do lesa, k vode	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia viac ľudí, turizmus	0,3%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
život každodenný	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
havárie so zverou	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri rast nákladov známky, mýto	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
nikoho	11,1%	0,0%	0,0%	100,0%	81,8%	0,0%	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*\*“ je počet respondentov n<30

#### 5.5.1. Dopady výstavby na skupiny „žijúce z pôdy“

Osoby, skupiny či inštitúcie, ktoré sú svojou aktivitou či podnikaním naviazané na pôdu, patria medzi skupiny potenciálne najviac ohrozené výstavbou diaľnice. Platí to aj pre úsek Dubná skala-Ivachnová. Potvrdzujú to aj spontánne menované ohrozené skupiny (Graf č. 5.5.1.1.).

##### Poľnohospodári

Medzi obyvateľmi dotknutých obcí na úseku Dubná skala-Ivachnová sú približne rovnocenne zastúpené dva pohľady na zmeny pracovných podmienok, ktoré poľnohospodárom spôsobí výstavba diaľnice. Približne polovica obyvateľov nepredpokladá nijaké výrazné zmeny. Druhá polovica však očakáva zhoršenie pracovných podmienok

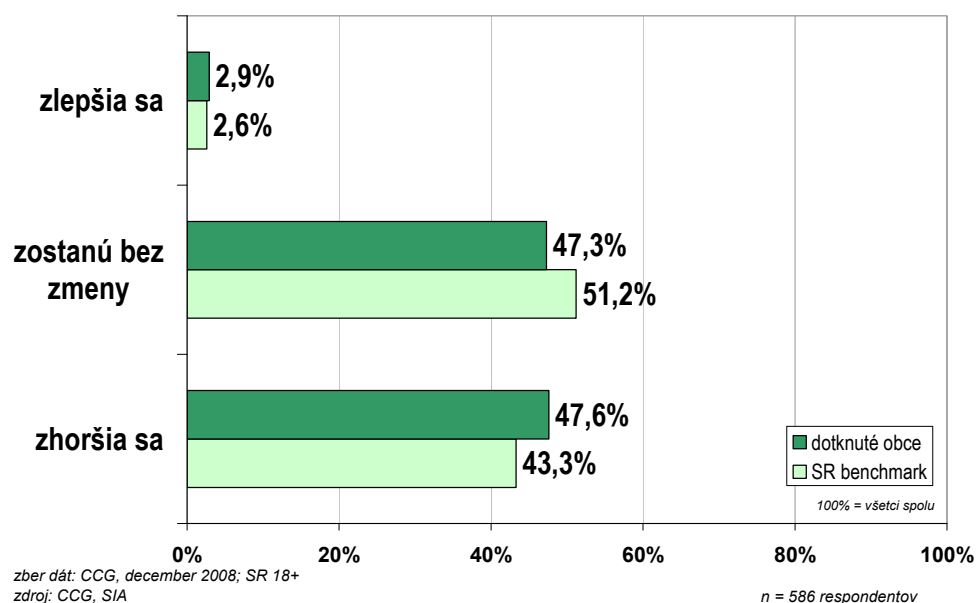


poľnohospodárov (*Graf č. 5.5.1.1.*). Očakávanie negatívnych dopadov je mierne nadpriemerné. Zlepšenie v tejto oblasti neočakáva takmer nikto. Nadpriemerné zastúpenie osôb očakávajúcich negatívne dopady na pracovné podmienky poľnohospodárov je v obci Likavka (82,4%).

Zhoršenie podmienok práce spočíva najmä v oblastiach:

- „úbytok pôdy“: zaberanie pôdy,
- zhoršená prístupnosť pozemkov,
- zhoršenie kvality prostredia, ktoré sa premieta do zhoršenia kvality „výstupov“ (poľnohospodárskych produktov).

**Graf č. 5.5.1.1. Pracovné podmienky poľnohospodárov**



**Tabuľka č. 5.5.1.1. Zastúpenie osôb očakávajúcich zhoršenie podmienok pre poľnohospodárov v obciach**

	Spolu
Spolu	47,6%
Likavka	82,4%
Martin	47,0%
Ružomberok	43,8%
Sučany	38,9%
Turany	36,1%
Stankovany	18,8%
Vrútky	18,8%
Lisková*	100,0%
Martinček*	100,0%
Podhradie*	100,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%
Kraľovany*	71,4%
Lubochňa*	54,5%
Švošov*	54,5%
Šútovo*	50,0%
Turčianske Kľačany*	50,0%
Lipovec*	44,4%
Hubová*	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

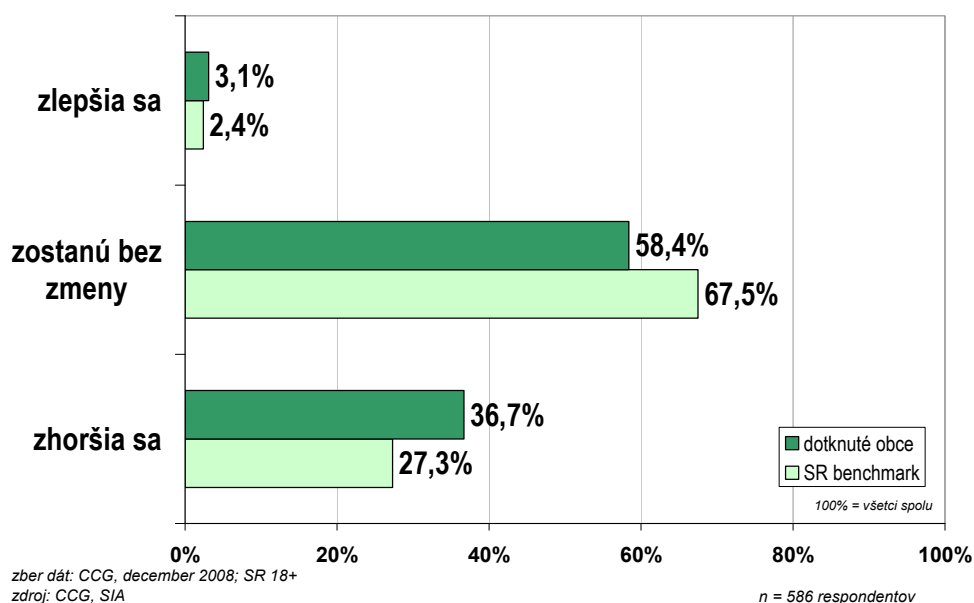


### Chovatelia

Viac ako tretina ľudí predpokladá zhoršenie pracovných podmienok aj v prípade chovateľov dobytka, ošípaných či hydiny (Graf č. 5.5.1.2.). V porovnaní s poľnohospodármi je však výraznejšie zastúpená skupina osôb, ktorá nepredpokladá pre nich nijaké výrazné zmeny v dôsledku výstavby diaľnice (viac ako polovica respondentov).

Nadpriemerné zastúpenie osôb predpokladajúcich zhoršenie pracovných podmienok chovateľov je v obci Likavka (82,4%) a mierne nadpriemerné aj v Martine (41,5%).

**Graf č. 5.5.1.2. Pracovné podmienky chovateľov zvierat**



**Tabuľka č. 5.5.1.2. Zastúpenie osôb očakávajúcich zhoršenie podmienok pre chovateľov v obciach**

	Spolu
Spolu	36,7%
Likavka	82,4%
Martin	41,5%
Ružomberok	26,2%
Turany	25,0%
Stankovany	21,7%
Vrútky	21,7%
Sučany	11,1%
Martinček*	100,0%
Turčianska Štiavnička*	100,0%
Lisková*	71,4%
Kraľovany*	71,4%
Švošov*	54,5%
Šútovo*	50,0%
Turčianske Kľačany*	50,0%
Lubochňa*	36,4%
Podhradie*	0,0%
Lipovec*	0,0%
Hubová*	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

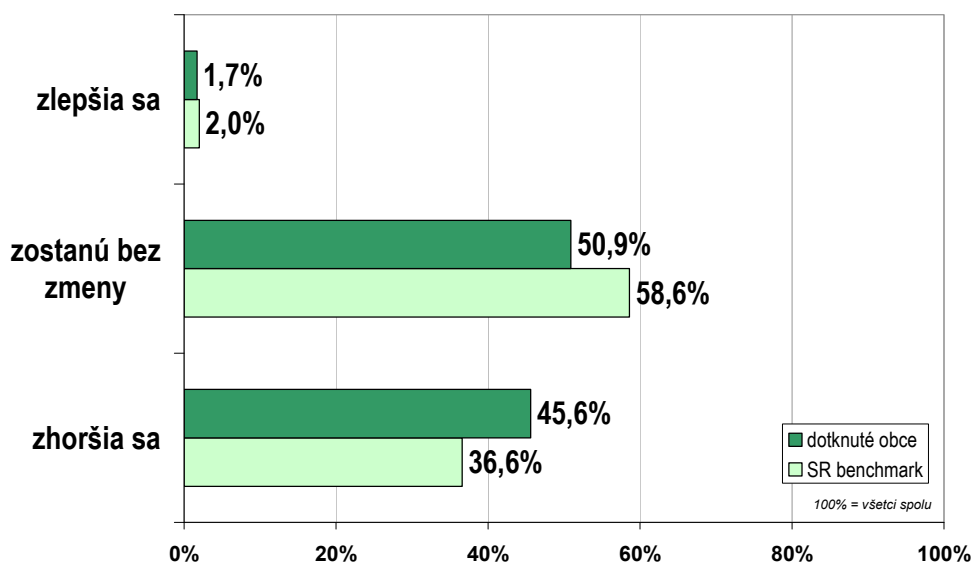


### Lesníci a ochranári

Lesníci a na tomto úseku v ešte väčšej miere ochranári patria takisto medzi skupiny, ktorým výstavba diaľnice neprinesie pozitíva z hľadiska pracovných podmienok. Očakávania sú „polarizované“ iba medzi neutrálnou a zápornou dimenziou, tj. očakáva sa, že výstavba diaľnice pre nich neprinesie buď žiadne zmeny, alebo že zmeny budú negatívne (*Grafy č. 5.5.1.3. a č. 5.5.1.4.*)

Vnímanie negatívnych dopadov výstavby diaľnice na prácu týchto dvoch skupín je na úseku Dubná skala-Ivachnová výraznejšie, ako je celoslovenský benchmark.

**Graf č. 5.5.1.3. Pracovné podmienky lesníkov**



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

n = 586 respondentov

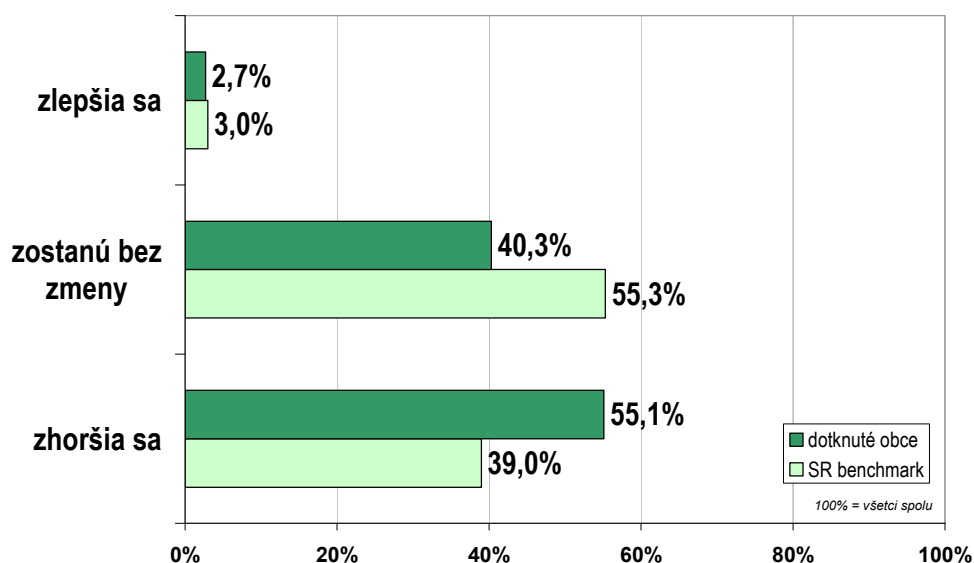
**Tabuľka č. 5.5.1.3. Zastúpenie osôb očakávajúcich zhoršenie podmienok pre lesníkov v obciach**

	Spolu
Spolu	45,6%
Likavka	58,8%
Martin	51,2%
Ružomberok	43,8%
Stankovany	42,0%
Vrútky	42,0%
Turany	41,7%
Sučany	38,9%
Podhradie*	100,0%
Šútovo*	100,0%
Turčianska Štiavnička*	62,5%
Lubochňa*	54,5%
Švošov*	54,5%
Lisková*	50,0%
Kraľovany*	28,6%
Turčianske Kľačany*	25,0%
Martinček*	0,0%
Lípovec*	0,0%
Hubová*	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30



### Graf č. 5.5.1.4. Pracovné podmienky ochranárov



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

n = 586 respondentov

### Tabuľka č. 5.5.1.4. Zastúpenie osôb očakávajúcich zhoršenie podmienok pre ochranárov v obciach

	Spolu
Spolu	55,1%
Likavka	79,4%
Martin	65,9%
Stankovany	52,2%
Vrútky	52,2%
Ružomberok	49,2%
Sučany	44,4%
Turany	41,7%
Podhradie*	100,0%
Lubochňa*	100,0%
Šútovo*	100,0%
Turčianska Štiavnička*	62,5%
Švošov*	54,5%
Lisková*	50,0%
Turčianske Kľačany*	50,0%
Lipovec*	33,3%
Kraľovany*	28,6%
Martinček*	0,0%
Hubová*	0,0%

Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

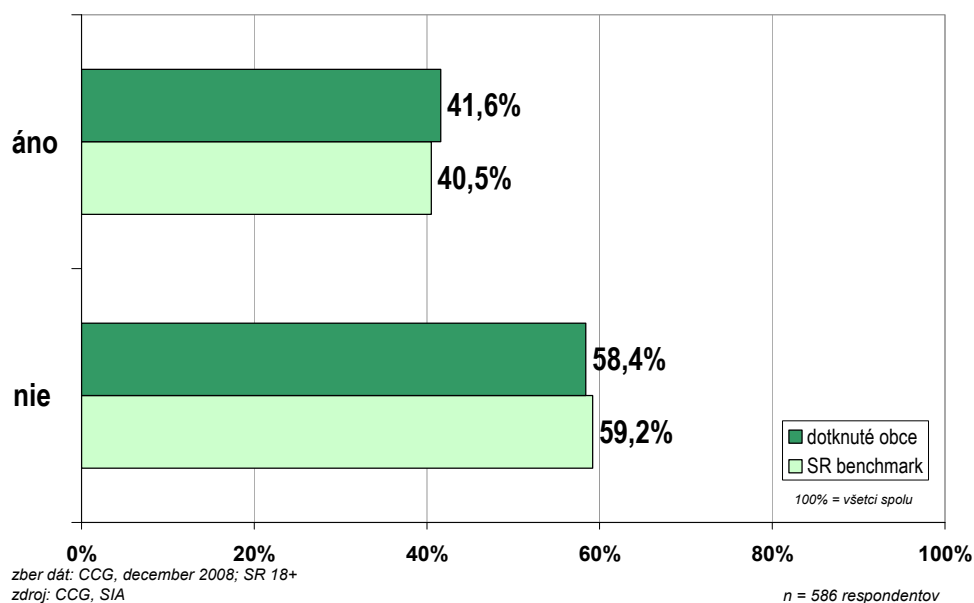




## 5.6. Dochádzka a odchádzka z obcí

Štyria z desiatich obyvateľov obcí dotknutých výstavbou diaľnice na úseku Dubná skala-Ivachnová dochádzajú do iných obcí či miest za prácou alebo vzdelávaním (Graf č. 5.6.1.).

**Graf č. 5.6.1. Podiel osôb dochádzajúcich do iných obcí**



Kľúčovými destináciami dochádzky za prácou alebo vzdelávaním sú regionálne centrá Ružomberok, Martin a Žilina. Menšie skupiny obyvateľov dochádzajú do iných miest či obcí v regióne, na Slovensku, v Českej Republike aj v iných európskych krajinách (Tabuľka č. 5.6.1.).



### **Tabuľka č. 5.6.1. Destinácie dochádzania**

Báza:	Spolu
Úsek Dubná skala-Ivachnová (18+; dochádzajú)	244
Spolu_báza	244
Spolu	100,0%
Ružomberok	21,7%
Martin	17,6%
Žilina	12,3%
Vrútky	9,8%
Bratislava	6,6%
rôzne SR	3,7%
Trnava	2,0%
Teplička nad Váhom	2,0%
Banská Bystrica	1,6%
Turčianske Teplice	1,6%
Liptovský Mikuláš	1,6%
Likavka	1,2%
Košťany nad Turcom	1,2%
Sučany	1,2%
Ružomberok a okolie	1,2%
Turany	0,8%
Ľubochňa	0,8%
Lipovce	0,8%
Sklabinský Podzámok	0,8%
Príbovce	0,8%
Prešov	0,4%
Košice	0,4%
Zvolen	0,4%
Poprad	0,4%
Donovaly	0,4%
Podsuchá	0,4%
Partizánska Ľupča	0,4%
Liptovská Osada	0,4%
Ludrová	0,4%
Turčianska Štiavnička	0,4%
Švošov	0,4%
Zákamenné	0,4%
Hubová	0,4%
Anglicko	0,4%
Nemecko	0,4%
Praha - Česká republika	0,4%
európske mestá - rôzne	0,4%
Írsko	0,4%



## 6. Zhrnutie výsledkov

### 6.1. Územná analýza

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

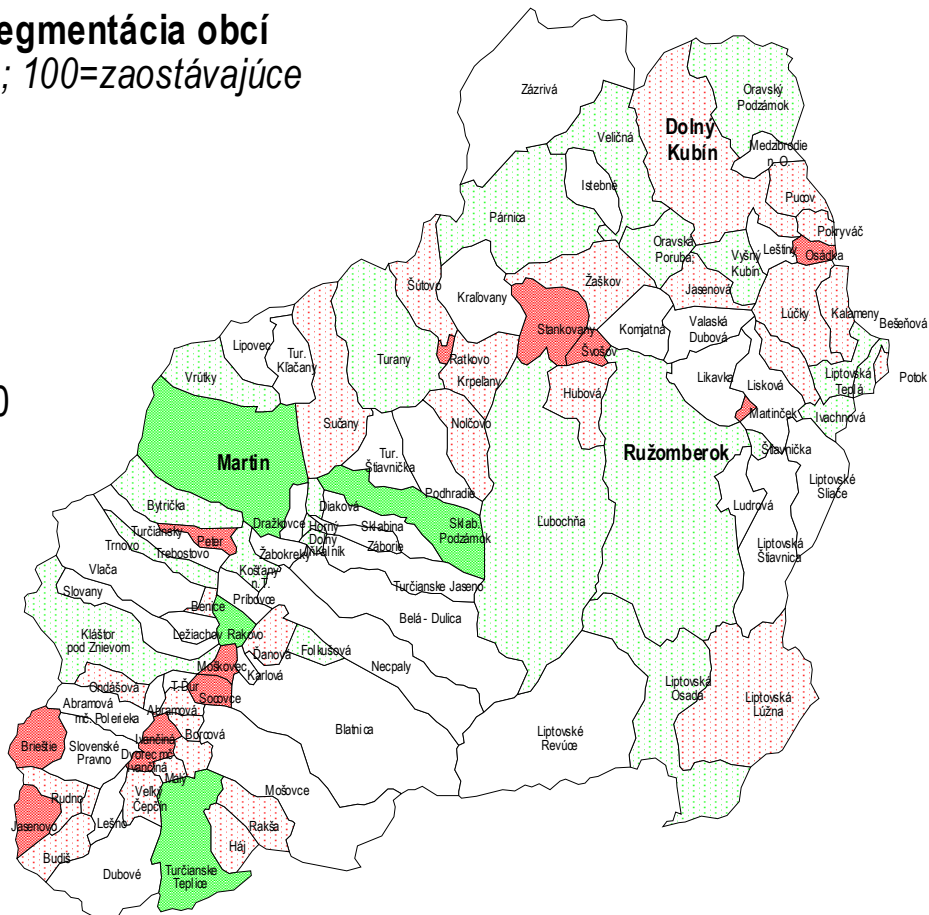
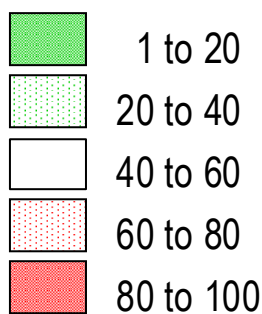
- dimenzia mapujúca zamestnanosť a zamestnávateľov (ekonomická segmentácia obcí),
- dimenzia mapujúca demografické zázemie a vekovú štruktúru (populačná segmentácia obcí).

#### ***Ekonomická segmentácia***

V spádovej oblasti sú z hľadiska zamestnanosti a zamestnávateľov veľké rozdiely (*Mapa č. 6.1.1.*).

#### ***Mapa č. 6.1.1. súhrnná ekonomická segmentácia obcí***

#### **Ekonomická segmentácia obcí** 1=perspektívne; 100=zaostávajúce



**Poznámka:**

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

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

- v dotknutom území: Martin (16,6),
- v užšej spádovej oblasti: Rakovo (11,6),
- v širšej spádovej oblasti: Sklabinský Podzámok (11,6),  
Turčianske Teplice (17,9).

Naopak, obcí, ktoré vyšli ako „nedostatočné“ a ktoré by bolo potrebné revitalizovať, je v spádovej oblasti viacero. Medzi ne patria:

- v dotknutom území: Martinček (87,4),  
Stankovany (86,8),  
Švošov (81,0),
- v užšej spádovej oblasti: Turčiansky Peter (88,2),
- v širšej spádovej oblasti: Osádka (100,0),  
Ivančiná (97,0),  
Ratkovo (93,0),  
Moškovec (85,1),  
Jasenovo (84,6),  
Socovce (83,6),  
Brieštie (80,6).

Celkovo je v spádovej oblasti ešte 28 obcí, ktoré boli hodnotené pomerne zle, aj keď nepatria k najhoršie hodnoteným. Z toho 3 obce patria k obciam dotknutým výstavbou, 5 obcí do užšej spádovej oblasti, 20 obcí do širšej spádovej oblasti. Tieto obce – v prípade revitalizácie – treba posudzovať individuálne.

**Populačná segmentácia**

V spádovej oblasti 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).*





a 13 obcí do širšej spádovej oblasti. Tieto obce – v prípade revitalizácie – treba posudzovať individuálne.

## 6.2. Kvalitatívny výskum

Výsledky kvalitatívneho výskumu možno zhrnúť do paradigmatického modelu, ktorý predstavuje súbor vzťahov a určuje príčinné podmienky, jav, intervenujúce premenné, 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 podpisovali, 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"> <li>➤ urýchlenie,</li> <li>➤ zvýšenie bezpečnosti,</li> <li>➤ zvýšenie kapacity ciest,</li> <li>➤ odklon (tranzitnej) dopravy z obcí (z cesty č. I/18).</li> </ul>	
	(0)	➤ zmena charakteru dopravných nehôd	
	(-)	➤ prerušenie, križovanie zaužívaných trás, „starých“ ciest	
životné prostredie	(+)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zníženie emisií, hladiny hluku a prašnosti v intravilánoch obcí,</li> <li>➤ rešpektovanie pripomienok v niektorých lokalitách a úprava trasy diaľnice,</li> <li>➤ upravená krajina s obnovenou zeleňou popri diaľnici.</li> </ul>	
	(0)		
	(-)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zvýšenie zaťaženia v lokalitách, kadiaľ predtým nevedli cesty,</li> <li>➤ narušenie biokoridorov živočíchov,</li> <li>➤ narušenie, poškodenie lokalít európskeho významu,</li> <li>➤ nepredvídateľné dopady na rastlinné spoločenstvá,</li> <li>➤ narušenie „tváre“ krajiny.</li> </ul>	
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"> <li>➤ vznik nových pracovných miest v dôsledku prílivu investícií;</li> <li>➤ nové podnikateľské príležitosti;</li> <li>➤ lepšie možnosti migrácie, dochádzania/odchádzania za prácou</li> </ul>	
	(0)		
	(-)		



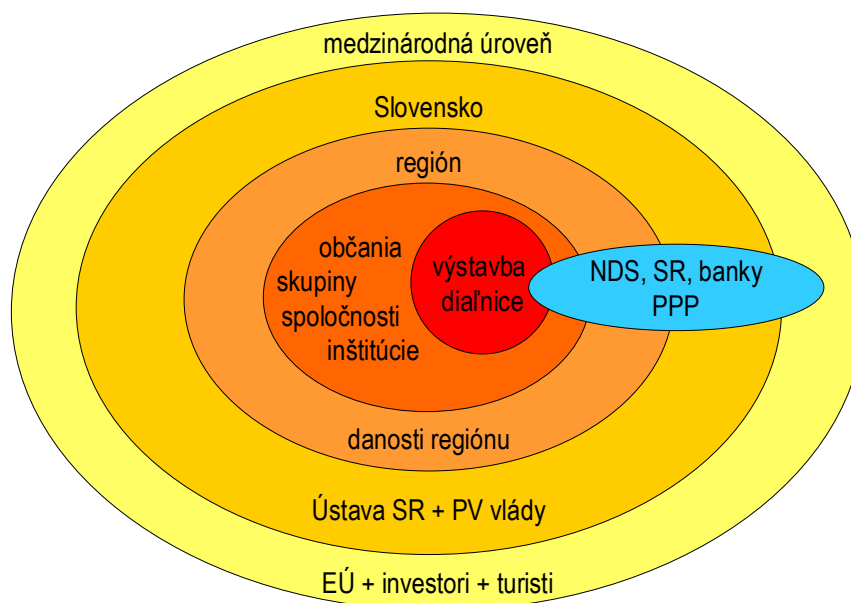


	(-)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ oslabenie klientely prevádzok pri starej ceste po odklone dopravy na diaľnicu</li> <li>-&gt; znižovanie stavu zamestnancov</li> </ul>
<b>sociálne dopady v obciach</b>	(+)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ rozvoj obcí v dôsledku ekonomickej stimulácie</li> <li>➤ zdroje na rozvoj rôznych oblastí života v obci</li> </ul>
	(0)	
	(-)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ohrozenie vodných zdrojov;</li> <li>➤ narušenie pokoja v obciach;</li> <li>➤ nepredvídateľné dopady na komunity v obciach v dôsledku zmien v migrácii a sťahovaní osôb (z miest do satelitných obcí);</li> <li>➤ urýchľovanie sťahovania ekonomicky aktívnych ľudí z obcí zo vzdialenejšej spádovej oblasti do miest</li> <li>-&gt; starnutie obcí</li> </ul>
<b>iné straty</b>	(+)	
	(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
<b>Medzinárodná úroveň</b>		
<b>EÚ</b>	členstvo SR v EÚ	(+) vyrovňavanie úrovne infraštruktúry (+) napojenie na európsku sieť diaľnic
<b>zahraniční investori</b>	požiadavky, podmienky pri uzatváraní zmlúv	(+) prílev investícií (+) vznik pracovných miest v regiónoch
<b>turisti</b>	požiadavky na infraštruktúru a služby	(+) vyššia návštevnosť regiónov (+) rast povedomia o regiónoch a lokalitách
<b>všeobecne</b>	globálna finančná kríza	(-) zastavenie, spomalenie výstavby diaľnic
<b>Slovensko</b>		
<b>Ústava SR</b>	sociálne a ekologicky citlivý rozvoj ekonomiky	(+) EIA, (+) SIA
<b>Programové vyhlásenie vlády</b>	bod týkajúci sa výstavby diaľnic a rýchlostných komunikácií	(+) modernizácia infraštruktúry krajiny (+) lepšia prepojenosť regiónov (+) stimulácia národnej ekonomiky
<b>obyvatelia</b>		(+) lepší, rýchlejší, pohodlnejší, bezpečnejší tranzit cez regióny (-) vyššia cestná daň? cena diaľničnej nálepky? mýto?
<b>Región</b>		
	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)
<b>Organizácie a inštitúcie</b>		
<b>obce</b>		(+)/(-) kvalita ŽP (+) zdroje financií (dane) (-) poškodenie zdrojov, napr. vody
<b>inštitúcie odborné</b>		
<b>inštitúcie komerčné</b>		
<b>Jednotlivci, skupiny, lokálne inštitúcie</b>		
<b>obyvatelia</b>	poloha domu, pozemku	(+)/(-) vlastníctvo (-) osobné straty citové (+)/(-) kvalita ŽP
<b>podnikatelia</b>	poloha prevádzky oblasť činnosti	(-) zníženie efektívnosti prevádzok pri starej ceste (+) nové príležitosti pri diaľnici (+)/(-) zmena, úpravy oblasti činnosti
<b>záujmové združenia a spolky</b>		(-) strata/zhoršenie kvality priestoru na realizáciu aktivít
<b>Interakcie</b>		
<b>stavitel'</b>	- (ne)informovanie, - vzájomná (ne)komunikácia, - kompenzácie, - technické riešenia	(+) uľahčenie realizácie (+) riešenie pripomienok a problematických bodov (+) náhrada strát (-) komplikácie, prieťahy
<b>občania, skupiny, inštitúcie</b>		

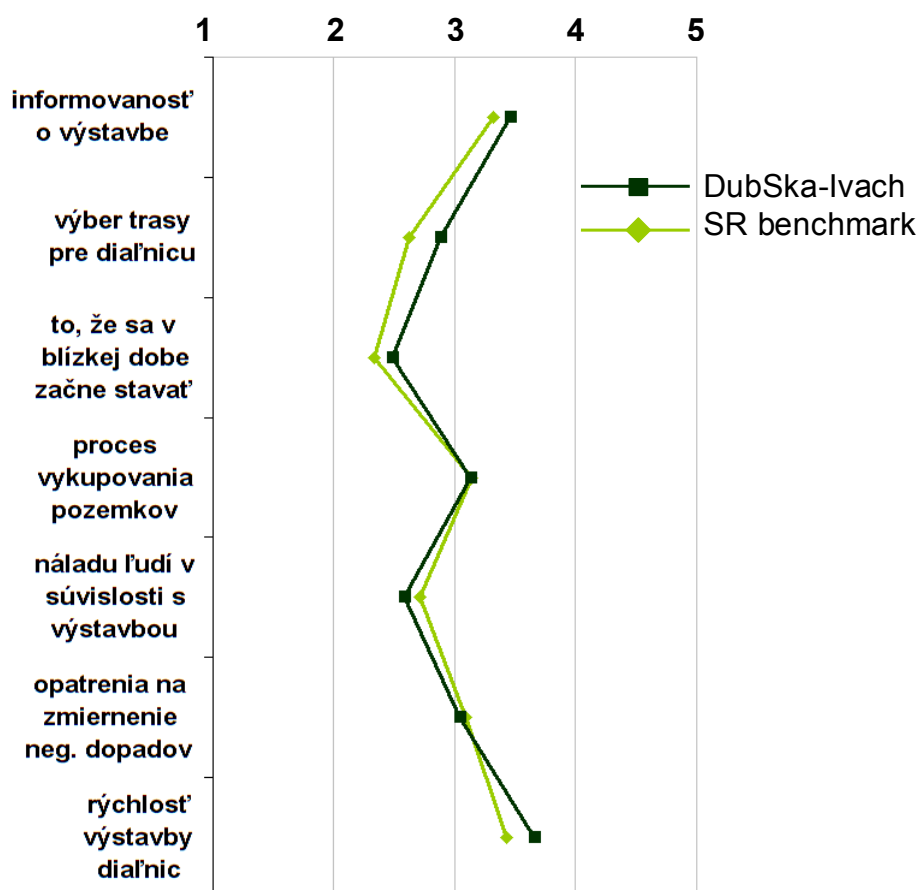


<b>občania, skupiny, inštitúcie</b>	- pripomienkovanie, - petície	(-) predražovanie výstavby (+) spokojnosť, podpora
<b>stavitel'</b>	- rezignácia.	(-) nespokojnosť, odpor
<b>Jav – konanie – akčné procesy</b>		
<b>výstavba diaľnice</b>		

### 6.3. Kvantitatívny výskum

Napriek prevažujúcej podpore výstavby a pozitívnym pocitom je hodnotenie viacerých procesov súvisiacich s výstavbou diaľnice negatívnejšie ako celoslovenský benchmark (*Graf č. 6.3.1.*). Relatívne najpriaznivejšie je hodnotený fakt, že sa vôbec začne stavať (aj keď je hodnotený o niečo horšie ako je celoslovenský benchmark).

**Graf č. 6.3.1.:**  
**Hodnotenie výstavby**



Prehľad hodnotených oblastí:

- spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je nízka (podobne ako aj na ostatných úsekoch), informácie o výstavbe diaľnice pravdepodobne nie sú v obciach rovnako dostupné a rozložené, nasvedčuje tomu polarizácia



- hodnotenia vo viacerých obciach, kde je nadpriemerne zastúpené pozitívne a súčasne aj negatívne hodnotenie informovanosti (Turany, Sučany, Stankovany, Vrútky),
- výber trasy je oproti celoslovenskému benchmarku hodnotený negatívnejšie, najpriaznivejšie je výber trasy hodnotený v obci Turany a pomerne priaznivo ešte aj v meste Ružomberok,
  - to, že sa začne s výstavbou diaľnice v blízkej dobe hodnotia ľudia najpozitívnejšie, no aj tak negatívnejšie ako je celoslovenský benchmark, skoré začatie výstavby diaľnice vítajú najmä v Turanoch a Ružomberku
  - proces vykupovania pozemkov je hodnotený priemernou známku (zodpovedá celoslovenskému benchmarku), isté problémy s výkupom pozemkov naznačuje nadpriemerne negatívne hodnotenie v Martine a v Sučanoch,
  - nálada je väčšinou ľudí označovaná ako „veľmi dobrá“, nadpriemerne pozitívne nálady panujú v Stankovanoch, Sučanoch, Turanoch a Vrútkach,
  - kompenzačné opatrenia sú hodnotené veľmi podobne ako na ostatných úsekoch výstavby (celoslovenský benchmark), negatívne známky sú nadpriemerne zastúpené v Likavke a Sučanoch,
  - rýchlosť výstavby je hodnotená relatívne negatívne, oproti celoslovenskému benchmarku je rýchlosť výstavby výrazne nadpriemerne hodnotená ako nedostatočná.

### **Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice**

Najvýraznejšie pozitívne zmeny v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú občania v oblasti zlepšenia dopravnej situácie (plynulosť, bezpečnosť, pokles počtu dopravných nehôd), ekonomiky a zamestnanosti (stimulácia regionálnej ekonomiky, lepšia možnosť zamestnať sa, zahraničný aj tuzemský cestovný ruch) a zlepšenia dostupnosti niektorých služieb (rýchla zdravotnícka pomoc). Negatívne dopady výstavby diaľnice na tomto úseku sa prejavajú najmä v navzájom prepojených oblastiach ochrany prírody, životného prostredia a zdravia obyvateľov (*Graf č. 6.2.2.*).

#### **Doprava**

Plynulosť a bezpečnosť dopravy sú oblasti, v ktorých obyvatelia očakávajú najvýraznejšie zlepšenia (nadpriemerne oproti celoslovenskému benchmarku). Pokles počtu havárií a zníženie závažnosti síce predpokladá menej opýtaných, no aj tak je ich počet vysoko nadpriemerný oproti celoslovenskému benchmarku.

#### **Ekonomika a zamestnanosť**

Zlepšenie ekonomiky v regióne v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú takmer tri štvrtiny obyvateľov dotknutých obcí (najmä mesto Martin a obec Likavka). Zvýšenie počtu zahraničných



investorov v regióne v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú viac ako dve tretiny obyvateľov. Približne rovnaká časť očakáva, že výstavba diaľnice bude mať pozitívny dopad aj na trh práce – možnosti zamestnať sa (nadpriemerne v obci Stankovany, Turany a Vrútky). Tým by mala istota zamestnania zostať na súčasnej úrovni, alebo by sa mala posilniť.

Čo sa týka podnikateľských príležitostí, sú vnímané pozitívne alebo neutrálne. Negatívne dopady na možnosti podnikania vidí iba minimálna skupina osôb. Zaujímavá je polarita optiky miest Martin a Ružomberok: v Martine je nadpriemerne zastúpené očakávanie zlepšenia, v Ružomberku je očakávanie zlepšenia zastúpené výrazne podpriemerne.

### Dostupnosť

Oblasť dostupnosti úradov a vzdelávania zostane dotknutá výstavbou diaľnice podľa účastníkov výskumu relatívne najmenej. Z hľadiska dostupnosti služieb zdravotníckej starostlivosti a rýchlej zdravotníckej pomoci sa očakáva pozitívny prínos diaľnice. Zhoršenie dostupnosti zdravotníckych služieb neočakáva takmer nikto.

Zlepšenie v možnostiach vzdelávania sa očakáva približne jedna tretina obyvateľov dotknutých obcí.

### Turistický ruch

Očakávania pozitívnych dopadov výstavby diaľnice na oblasť turistického ruchu sú v tomto regióne nadpriemerné a sú porovnateľné pre tuzemský aj pre zahraničný cestovný ruch. Rozvoj cestovného ruchu si sľubujú najmä v Turanoch, Likavke, Ružomberku. Možnosti kultúrneho a športového vyžitia v dotknutých obciach sú oblasti, o ktorých si relatívne najväčší podiel ľudí myslí, že ich výstavba a sprevádzkovanie diaľnice nijako neovplyvní.

### Životné prostredie a ochrana prírody

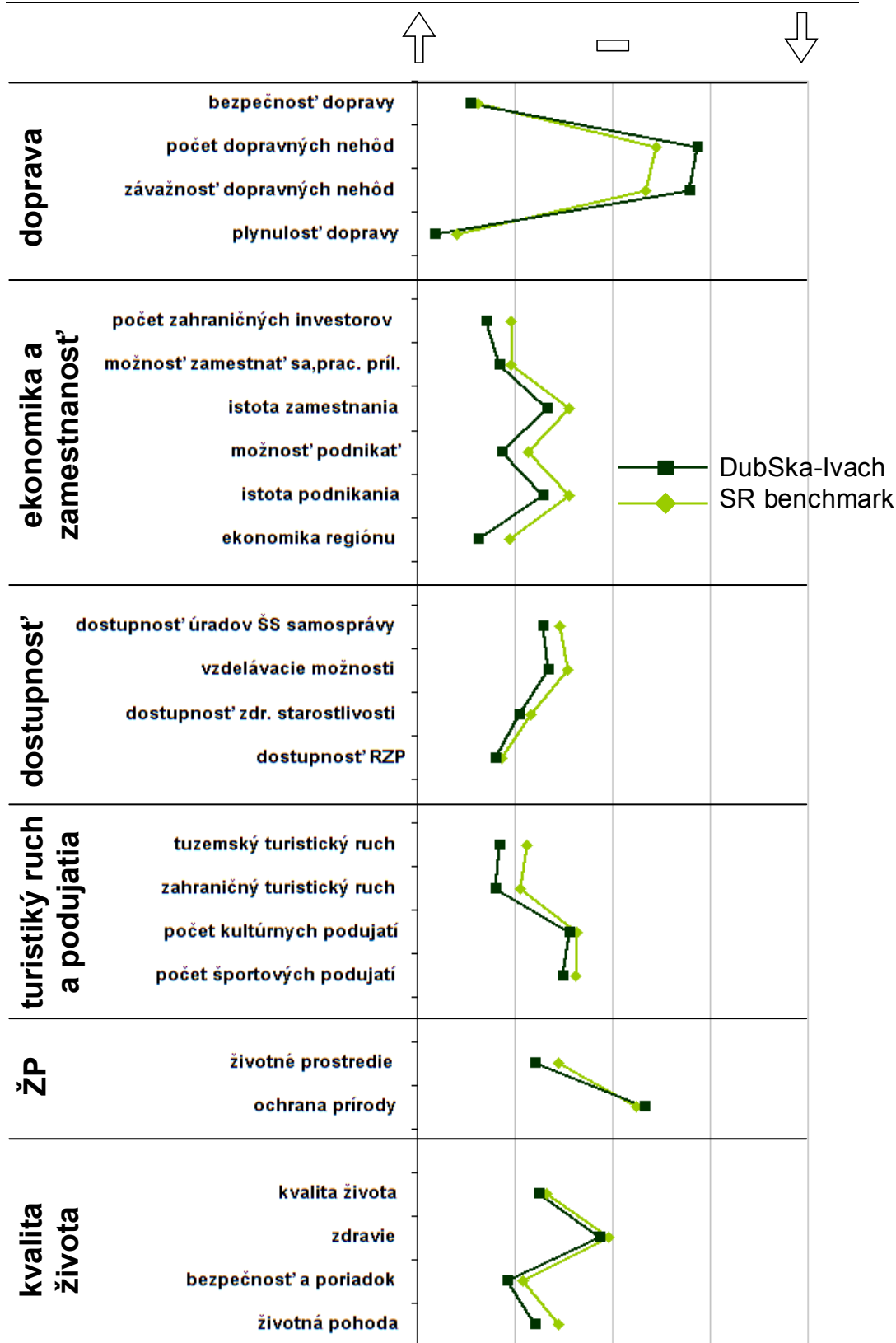
Ako oblasti relatívne najviac postihnuté výstavbou diaľnice sú vnímané životné prostredie a ochrana prírody (aj v porovnaní s inými úsekmi). Obavy zo zhoršenia životného prostredia sú vo väčšine obcí zastúpené pomerne rovnomerne. Výstavba diaľnice otvára konflikt človek vs. príroda, z ktorého vychádzajú víťazne záujmy a potreby človeka – takme polovica opýtaných si myslí, že ochrana prírody sa v súvislosti s výstavbou diaľnice určite zhorší.

### Kvalita života a zdravie

Osobná kvalita života a životná pohoda zostanú výstavbou diaľnice nedotknuté alebo sa zlepšia. Očakávania v súvislosti s dopadmi výstavby diaľnice na zdravie sú menej pozitívne, ako je to v prípade osobnej kvality života (približne polovica obyvateľov dotknutých obcí nepredpokladá nijaké výrazne zmeny). Viac ako polovica obyvateľov očakáva, že výstavba bude mať pozitívny dopad aj na oblasť bezpečnosti a poriadku v ich obciach.



**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. Ľudia na tomto úseku sú vo zvýšenej miere citliví na osobné obmedzenia a komplikácie, ktoré im vyplynú z výstavby a sprevádzkovania diaľnice (napr. vplyvy znižujúce kvalitu životného prostredia: hlučnosť, prašnosť, zhoršené životné prostredie všeobecne, komplikácie v doprave: zhoršené parkovanie, obchádzky).

Najviac ohrozenými skupinami sú v očiach obyvateľov dotknutých obcí ľudia „žijúci z ľudí pohybujúcich sa po starej ceste“ (čerpacie stanice, reštauračné a ubytovacie prevádzky) a ľudia „žijúci z pôdy“ – poľnohospodári. Medzi relatívne menej zastúpené skupiny, ktoré však zarezovali v spontánných odpovediach, patria ešte dôchodcovia, vlastníci pozemkov v lokalite plánovanej výstavby a chodci.

Vnímanie hrozieb na úseku Dubná skala-Ivachnová je vo veľkej miere podmienené prítomnosťou historických pamiatok a prírodným charakterom územia (Národný park Malá Fatra, pohoria, vodné toky, lesy a ich ekologické spoločenstvá). Ako potenciálne ohrozená pamiatka rezonuje najviac Likavský hrad.



# 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 oblasti sa prejavujú dve tendencie. V okolí Martina a jeho spádovej oblasti je diaľnica vnímaná ako prínos a prevládajú viacej pozitívne očakávania. V okolí Ružomberka a jeho spádovej oblasti prevládajú viacej obavy.

### ***Preferovaná alternatíva***

---

Otázka, ktorá rezonuje v oblasti nie je o tom, či stavať, ale kadiaľ má viesť diaľnica. Z alternatív sú jednoznačne preferované tunelové riešenia, ktoré spôsobia minimálny zásah do vzhľadu krajiny. Ľudia si uvedomujú aj negatíva – že cena za výstavbu tunela bude vyššia a aj to, že výstavba tunelového riešenia potrvá dlhšiu dobu.

### ***Opatrenia pred výstavbou – informačné procesy***

---

Opatrenia pred výstavbou sa týkajú predovšetkým informovanosti. Tú treba občanom ponúknuť v dostatočnej frekvencii. Nielen celá spádová oblasť, ale aj niektoré obce (Šútovo) sú vnútorne polarizované v postojoch voči trase diaľnice. Ľudia potrebujú vedieť nielen to, že prebehne nejaký proces (napríklad vyvlastňovanie), ale aj koncové zhodnotenie, ako proces dopadol. Popri vyvlastňovaní 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 (najmä smerom na Strečno). To im (najmä motoristom)





prináša bezprostredný úžitok. Ďalšie očakávania smerujú k prílevu zahraničných investícií do regiónu, zvýšenie cestovného ruchu, tvorbu nových pracovných miest, lepšia a rýchlejšia dochádzka a odchádzka za prácou.

### ***Voda, pôda a životné prostredie***

---

V prípade rozvíjania netunelovej alternatívy občania vnímajú ohrozenie Váhu a prírody a s tým súvisiace dopady (turisticko-športovo-rekreačná zóna). Dialnica spôsobí horší prístup k Váhu a do lesov.

Dialnica zasiahne aj poľnohospodársku pôdu, ktorú rozdelí na menšie časti a tým sa sťažuje prístup pre poľnohospodárov. Téma sa posilňuje aj chýbajúcimi prípojkami existujúceho dialničného privádzača do Žiliny.

Obava z celkového poškodenia prírodného prostredia je silnejšia ako napríklad v lokalitách, v ktorých dialnica zasahuje do chránených oblastí. Obyvatelia požadujú zachovanie Rojkovského rašeliniska, Liskovskej jaskyne, Kralovianskych jazier, Šútovských štrkovísk, ale aj zachovanie chatovej oblasti v Liskovej. Súčasne prevláda názor, že je potrebné zachovať pohrebisko v Martinčeku, kde je prísľub preloženia trasy cca o 300 m.

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

### ***Ohrozené skupiny***

---

Ohrozenou skupinou sú zamestnanci a podnikatelia, ktorí pracujú v sektore služieb pre motoristov (benzínové čerpadlá, reštaurácie, obchody, motoresty, salaše, penzióny, hotely a pod.). Presunom dopravy na dialnicu 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 dialnici).

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

## **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.

Dôležitou súčasťou bude uvedenie miestnych komunikácií 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.

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

### ***Verejný poriadok***

---

Počas výstavby hrozí zvýšenie neporiadku, hluku, otrasov a prašnosti. 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 diaľnice bude potrebné zmonitorovať dopady hlučnosti a prašnosti na obyvateľov blízkych obytných zón. V prípade prekročenia dovolených limitov, bude potrebné zabezpečiť technické riešenia vedúce k uspokojeniu občanov.

### ***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.

### ***Podpora cestovného ruchu***

---

Po sprevádzkovaní diaľnice bude potrebné lepšie spropagovať pamätihodnosti (hrad Likava, Štiavničku, Ružomberok, Vlkolíneec a pod.). Ľudia očakávajú, že veľa ľudí, ktorí prechádzali cez obce a mestá stratia s nimi kontakt po sprevádzkovaní diaľnice, čo povedie k zníženiu návštevnosti.