

**Projekt SIA**  
**pre diaľničné úseky v režime PPP**  
**Súhrnná správa**  
**Úsek D1: Jánovce – Jablonov**



MINISTERSTVO DOPRAVY,  
PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

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

**DECEMBER 2008**



### V regióne Levoča v úseku:

- Jánovce
- Spišský Štvrtok
- Dravce
- Iliašovce
- Kurimany
- Levoča
- Spišský Hrhov
- Doľany
- Klčov
- Spišské Podhradie
- Jablonov



# Obsah

<b>1. Úvod</b>	<b>5</b>
1.1. Predstavenie projektu SIA (Social Impact Analysis)	4
1.2. Postup práce spracovania projektu SIA	5
1.3. Štruktúra správy SIA	7
1.4. Metodológia čiastkových štúdií	8
1.5. Riešiteľská skupina	11
<b>2. Územná analýza</b>	<b>13</b>
2.1. Východisková situácia	12
2.2. Segmentácia obcí	12
2.3. Základný popis oblasti	16
2.4. Vývoj počtu obyvateľov	16
2.5. Vekové zloženie obyvateľstva	21
2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva	28
2.7. Nezamestnanosť	29
2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku	30
2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou	32
2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľia	32
2.10.1. Akciové spoločnosti	34
2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným	35
2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v Obchodnom registri	36
2.10.4. Fyzické osoby zapísané v Obchodnom registri	37
2.10.5. Osoby so slobodným povoláním	38
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci	39
<b>3. Kvalitatívny výskum</b>	<b>44</b>
3.1. Prínos pre dopravu	45
3.1.1. Bezpečnosť dopravy	46
3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora	48
3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd	50
3.3. Životné prostredie	51
3.4. Príroda vs. človek	53
3.5. Dotknuté miesta	54
3.5.1. Miesta s osobným významom	55
3.5.2. Miesta s kultúrno-historickým významom	55
3.5.3. Miesta s prírodným významom	56
3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom	56
3.6. Ekonomika a hospodárstvo	57
3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti	57
3.6.2. Cestovný ruch	60
3.7. Pôda a poľnohospodárstvo	62
3.8. Voda a vodné hospodárstvo	63
3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia	64
3.9.1. Kompenzácie	64
3.9.2. Technické riešenia	65



3.10. Informovanosť a verejný diskurz	66
3.11. Stratégie správania občanov	67
3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny	68
3.13. Lokálne pohľady – špecifiká	69
<b>4. Diskurz</b>	<b>79</b>
4.1. Monitoring článkov	79
4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte	79
4.1.2. Diskurz v regionálnom kontexte	80
4.2. Monitoring diskusií	80
4.3. Monitoring petícií	81
<b>5. Kvantitatívny výskum</b>	<b>84</b>
5.1. Celkový postoj k výstavbe	84
5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice	85
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice	93
5.3.1. Dopady výstavby na skupiny žijúce z pôdy	93
5.3.2. Regionálna ekonomika a zamestnanosť	96
5.3.3. Priestor pre život a zdravie	101
5.3.4. Služby a možnosti vyžitia	104
5.4. Obavy ľudí počas výstavby	108
5.5. Ohrozenia	111
5.5.1. Dopady výstavby na skupiny žijúce z pôdy	113
5.6. Dochádzka a odchádzka z obcí	117
<b>6. Zhrnutie výsledkov</b>	<b>120</b>
6.1. Územná analýza	120
6.2. Kvalitatívny výskum	123
6.3. Kvantitatívny výskum	128
<b>7. Odporúčania</b>	<b>135</b>
7.1. Odporúčania	135

## Prílohy

- 2.1. Charakteristika obcí
- 3.1. 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.



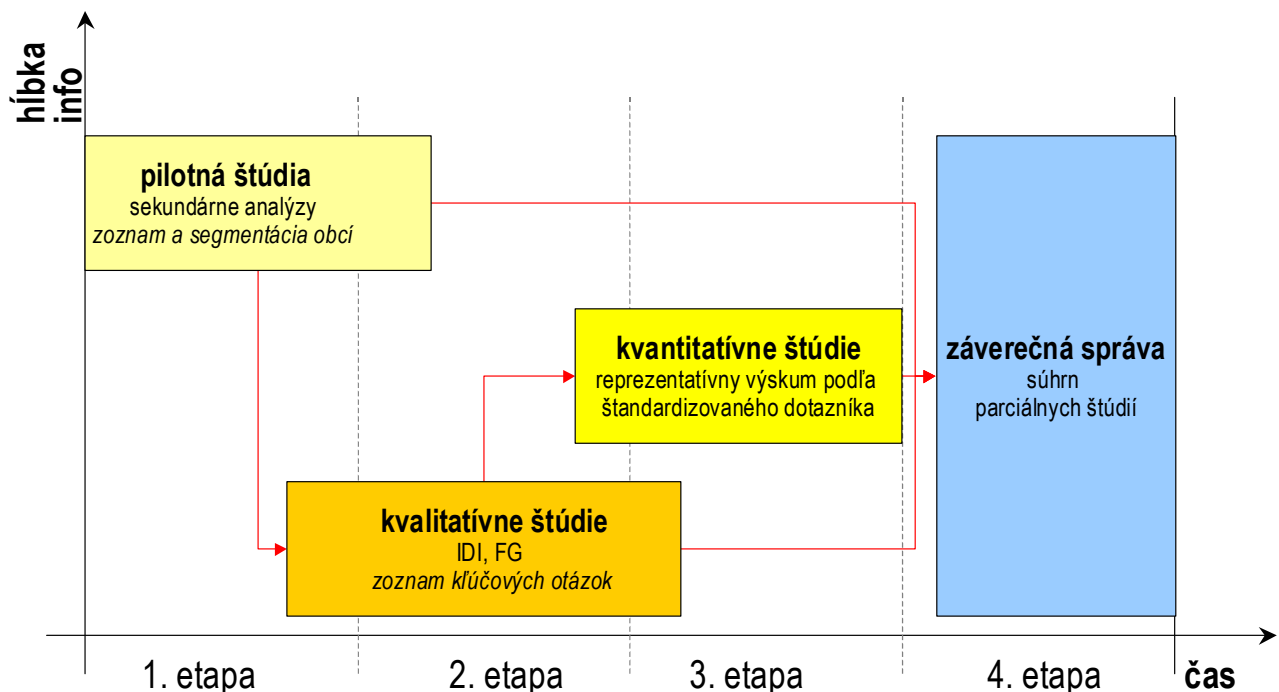
## Z akých dát sa SIA skladá?

- 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,
- tematické 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 proproduktívnom 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.

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***

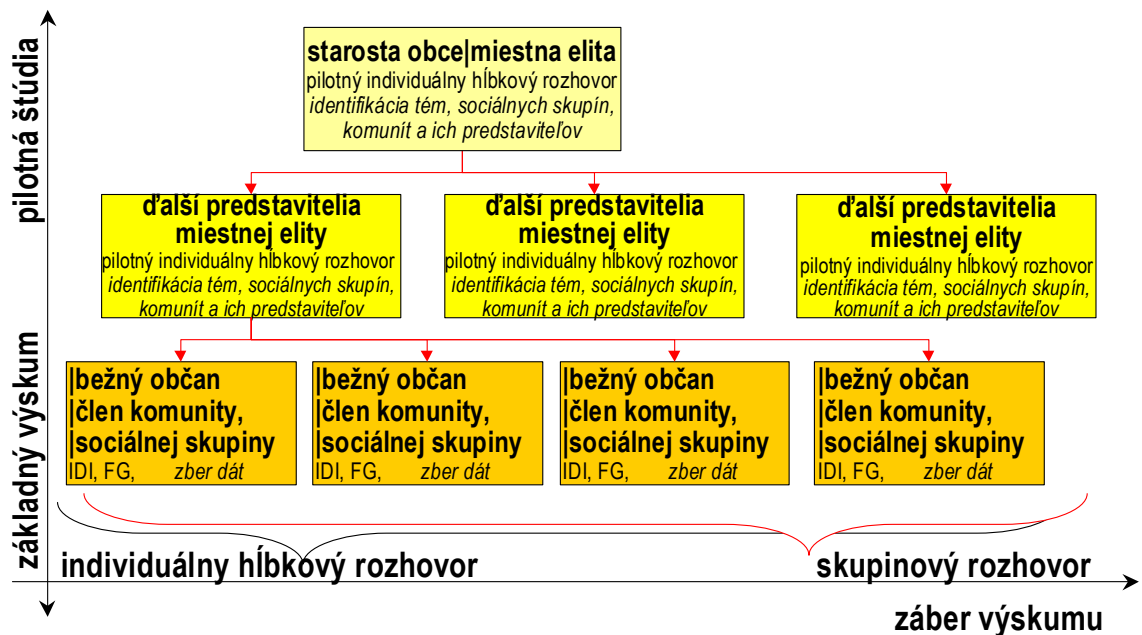
---

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 17 platných individuálnych hĺbkových rozhovorov.

Z priebehu diskusie boli urobené písomné schématické 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 kódíngom. Následne boli údaje z prvého a druhého zadania porovnané (aby sa zabránilo preklepom a chybám v dátach) a chyby opravené. Otvorené otázky boli prepisované do elektronickej podoby v plnom znení a následne boli podľa pravidiel kódovania stanovených Grounded Theory Method 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 kódíng dotazníkov, vedenie individuálnych hĺbkových rozhovorov.

Mgr. Iveta Kollerová:

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



## 2. Územná analýza

### 2.1. Východisková situácia

Predmetom analýzy je hodnotenie sociálnych dopadov výstavby diaľnice D1 v úseku Jánovce – Jablonov. 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.

V úseku diaľnice D1 Jánovce – Jablonov je navrhovaný jeden základný variant.

Hlavným cieľom je vybudovanie diaľnice, ktorá je súčasťou diaľničného ťahu v smere západ – východ a prepája v tomto smere významné regióny. Účelom má byť odbremenenie súčasnej cesty I/18, ktorá pechádza cez Levoču a obce Spišský Štvrtok, Spišský Hrhov, Klčov a Nemešany, kde je prekročená limitná hladina hluku do vzdialenosti 100-200 m na obe strany cesty. Na tomto úseku sú aj časté kolízie motorových vozidiel s chodcami. Preto dôležitým cieľom je zlepšenie bezpečnosti premávky a súvisiace zníženie nehodovosti, zvýšenie jazdnej rýchlosti, ako aj optimalizácia vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

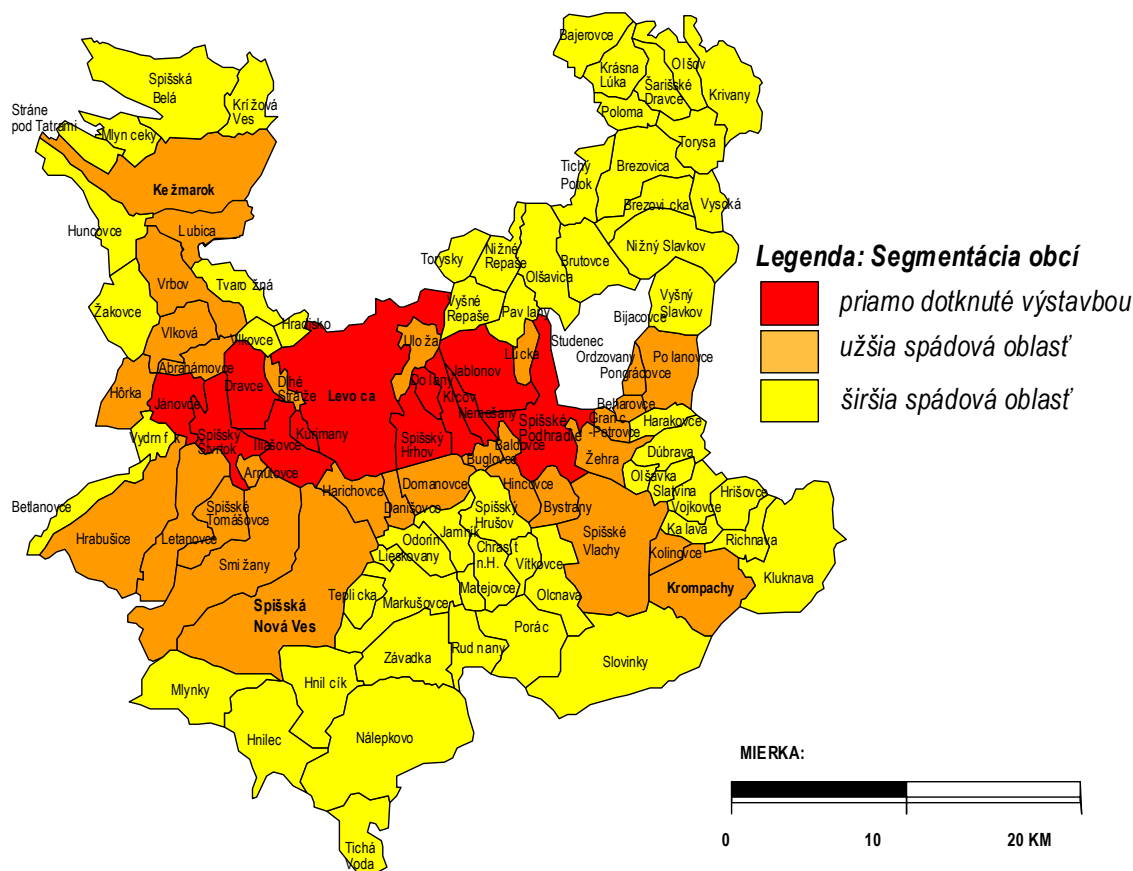
### 2.2. Segmentácia obcí

Z hľadiska SIA bolo územie rozšírené na celú spádovú oblasť, v ktorej sa môžu prejaviť vplyvy. Obce v oblasti diaľnice D1 v úseku Jánovce – Jablonov 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 prejaviť pozitívne alebo negatívne.



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



Poznámka: Obce Studenec, Ordzovany, Pongráčovce označené bielou farbou (v ďalšej časti bledožltou) neboli v tejto štúdiu hodnotené, vzhľadom na to, že patria do oblasti tunela Branisko.

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

obec dotknutá	počet obyvateľov	okres	kraj
Doľany	453	Levoča	Prešovský
Dravce	769	Levoča	Prešovský
Iliašovce	958	Spišská Nová Ves	Košický
Jablonov	977	Levoča	Prešovský
Jánovce	1 247	Poprad	Prešovský
Kičov	557	Levoča	Prešovský
Kurimany	372	Levoča	Prešovský
Levoča	14 716	Levoča	Prešovský
Nemešany	384	Levoča	Prešovský
Spišské Podhradie	3 892	Levoča	Prešovský
Spišský Hrhov	1 244	Levoča	Prešovský
Spišský Štvrtok	2 400	Levoča	Prešovský



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

<b>obec v užšej SO</b>	<b>počet obyvateľov</b>	<b>okres</b>	<b>kraj</b>
Abrahámovce	230	Kežmarok	Prešovský
Buglovce	260	Levoča	Prešovský
Bystřany	2 978	Spišská Nová Ves	Košický
Danišovce	509	Spišská Nová Ves	Košický
Dlhé Stráže	509	Levoča	Prešovský
Domaňovce	896	Levoča	Prešovský
Granč-Petrovce	595	Levoča	Prešovský
Harichovce	1 786	Spišská Nová Ves	Košický
Hincovce	216	Spišská Nová Ves	Košický
Hôrka	1 677	Poprad	Prešovský
Hrabušice	2 288	Spišská Nová Ves	Košický
Kežmarok	17 013	Kežmarok	Prešovský
Kolinovce	578	Spišská Nová Ves	Košický
Krompachy	8 809	Spišská Nová Ves	Košický
Letanovce	2 112	Spišská Nová Ves	Košický
Ľubica	4 032	Kežmarok	Prešovský
Lúčka	672	Sabinov	Prešovský
Pofanovce	174	Levoča	Prešovský
Pongrácovce	104	Levoča	Prešovský
Smižany	8 526	Spišská Nová Ves	Košický
Spišská Nová Ves	38 257	Spišská Nová Ves	Košický
Spišské Tomášovce	1 640	Spišská Nová Ves	Košický
Spišské Vlasy	3 635	Spišská Nová Ves	Košický
Uloža	188	Levoča	Prešovský
Vlková	660	Kežmarok	Prešovský
Vrbov	1 314	Kežmarok	Prešovský
Žehra	1 884	Spišská Nová Ves	Košický



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

obec v širšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Arnutovce	647	Spišská Nová Ves	Košický
Bajerovce	310	Sabinov	Prešovský
Baldovce	190	Levoča	Prešovský
Beharovce	168	Levoča	Prešovský
Betlanovce	660	Spišská Nová Ves	Košický
Brezovica	1 668	Sabinov	Prešovský
Brezovička	427	Sabinov	Prešovský
Brutovce	200	Levoča	Prešovský
Dúbrava	356	Levoča	Prešovský
Harakovce	63	Levoča	Prešovský
Hnilčík	550	Spišská Nová Ves	Košický
Hnilec	479	Spišská Nová Ves	Košický
Hradisko	102	Kežmarok	Prešovský
Hrišovce	302	Gelnica	Košický
Huncovce	2 503	Kežmarok	Prešovský
Chrasť nad Hornádom	802	Spišská Nová Ves	Košický
Jamník	1 094	Spišská Nová Ves	Košický
Kaľava	441	Spišská Nová Ves	Košický
Kluknava	1 646	Gelnica	Košický
Krásna Lúka	721	Sabinov	Prešovský
Krivany	1 137	Sabinov	Prešovský
Krížová Ves	1 854	Kežmarok	Prešovský
Lieskovany	279	Spišská Nová Ves	Košický
Markušovce	3 738	Spišská Nová Ves	Košický
Matejovce nad Hornádom	492	Spišská Nová Ves	Košický
Mlynčeky	624	Kežmarok	Prešovský
Mlynky	580	Spišská Nová Ves	Košický
Nálepkovo	2 917	Gelnica	Košický
Nižné Repaše	192	Levoča	Prešovský
Nižný Slavkov	803	Sabinov	Prešovský
Odorín	921	Spišská Nová Ves	Košický
Olcnavá	1 004	Spišská Nová Ves	Košický
Oľšavica	298	Levoča	Prešovský
Oľšavka	192	Spišská Nová Ves	Košický
Oľšov	410	Sabinov	Prešovský
Pavľany	77	Levoča	Prešovský
Poloma	956	Sabinov	Prešovský
Poráč	1 029	Spišská Nová Ves	Košický
Richnava	2 318	Gelnica	Košický
Rudňany	3 635	Spišská Nová Ves	Košický
Slatvina	304	Spišská Nová Ves	Košický
Slovinky	1 891	Spišská Nová Ves	Košický
Spišská Belá	6 265	Kežmarok	Prešovský
Spišský Hrušov	1 253	Spišská Nová Ves	Košický
Stráne pod Tatrami	1 434	Kežmarok	Prešovský
Šarišské Dravce	1 278	Sabinov	Prešovský
Teplička	1 138	Spišská Nová Ves	Košický
Tichý Potok	351	Sabinov	Prešovský
Torysa	1 482	Sabinov	Prešovský
Torisky	379	Levoča	Prešovský
Tvarožná	638	Kežmarok	Prešovský
Vítkovce	544	Spišská Nová Ves	Košický
Vlkovce	458	Kežmarok	Prešovský
Vojkovce	453	Spišská Nová Ves	Košický
Vydrník	1 039	Poprad	Prešovský
Vysoká	140	Sabinov	Prešovský
Vyšné Repaše	103	Levoča	Prešovský
Vyšný Slavkov	323	Levoča	Prešovský
Závadka	606	Gelnica	Košický
Žakovce	782	Kežmarok	Prešovský





## 2.3. Základný popis oblasti

V regióne je viacero okresných miest – v dotknutom území Levoča a v spádovej oblasti aj Spišská Nová Ves a Kežmarok. Celá spádová oblasť je tvorená pásom obcí popri ceste E50, na ktorú sa pripájajú ďalšie cesty, ktoré rozširujú oblasť o ďalšie obce v spádovej oblasti. Popisná charakteristika obcí je uvedená v prílohe 2.1. Charakteristika obcí.

Celkovo je v spádovej oblasti 99 obcí s celkovým počtom 187.157 obyvateľov (*Tabuľka č. 2.3.1.*). V celej oblasti odchádza za prácou 14,5% zo všetkých obyvateľov, čo celkovo predstavuje 26.336 obyvateľov. V dotknutých obciach dochádza za prácou priemerný podiel obyvateľov (13,5%) a týka sa malého počtu obyvateľov (3.622). Podiel osôb odchádzajúcich za prácou je v užšej spádovej oblasti priemerný (13,2%), aj keď sa týka menšieho počtu osôb (13.214). Podiel odchádzajúcich za prácou je o niečo vyšší v širšej spádovej oblasti (17,5%) a týka sa menšieho počtu ľudí (9.500). 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. Južne od navrhovanej trasy sa nachádza Národný park Slovenský Raj, severne sú Levočské Vrchy .

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

parameter	spolu	dotknuté obce	spádová oblasť	
			užšia	širšia
počet obcí	99	12	27	60
počet obyvateľov	187.157	27.969	101.542	57.646
počet domácností*	56.154	8.248	32.148	15.758
ekonomicky aktívni*	88.482	13.182	50.233	25.067
odchádzajúci za prácou*	26.336	3.622	13.214	9.500
% podiel odchádzajúcich*	14,5%	13,5%	13,2%	17,5%
% podiel ekonomicky aktívnych*	48,9%	49,0%	50,3%	46,1%

\* údaje za rok 2001

## 2.4. Vývoj počtu obyvateľov

Z dlhodobého hľadiska dochádza k zmenám v počte obyvateľov jednotlivých obcí (*Mapa č. 2.4.1*). Pohyby sú rôzne.

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

- dotknutom území: neboli významné úbytky, napr.: najväčší úbytok bol v Jablonove (-1,8%),

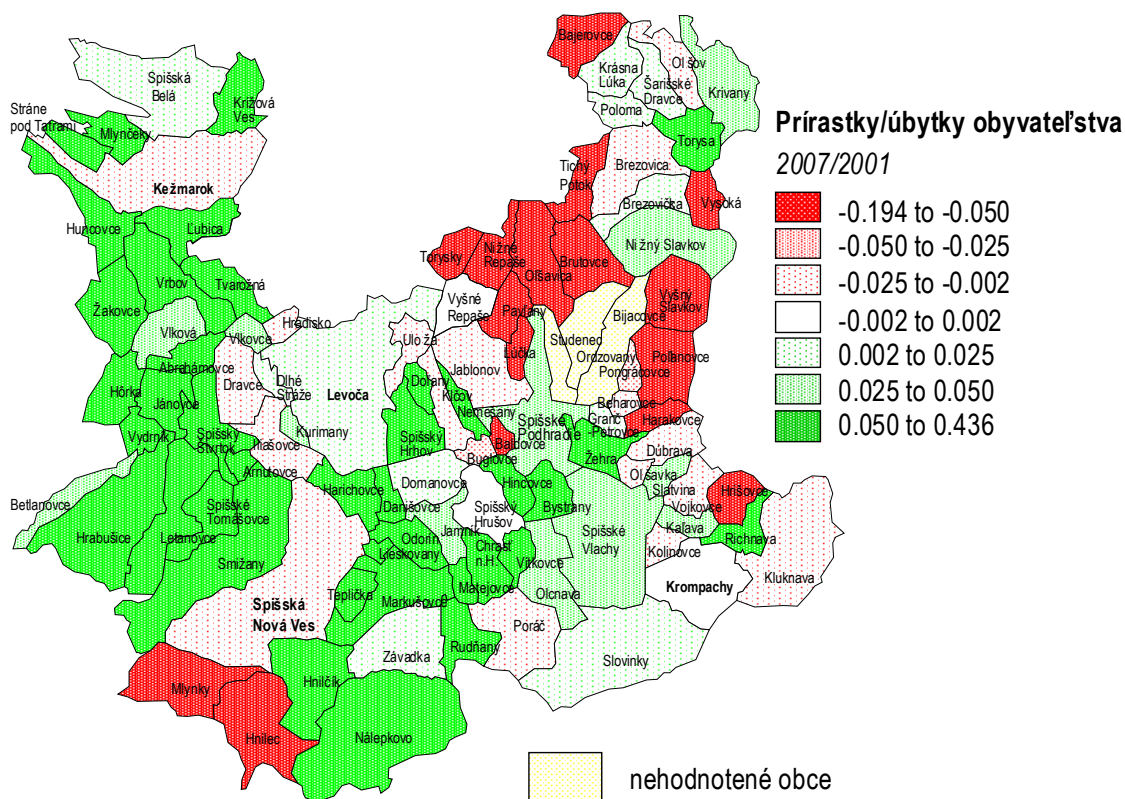


- užšej spádovej oblasti: Poľanovce (-8,9%), Lúčka (-5,2%), Pongráčovce (-4,6%), Buglovce (-3,7%), Spišská Nová Ves (-2,4%), Kežmarok (-2,2%),
- širšej spádovej oblasti: Vyšné Repaše (-19,4%), Nižné Repaše (-16,9%), Bajerovce (-12,4%), Hnilec (-12,1%), Baldovce (-12,0%), Tichý Potok (-10,7%), Harakovce (-10,0%) a mnohé ďalšie obce pod -10%.

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:

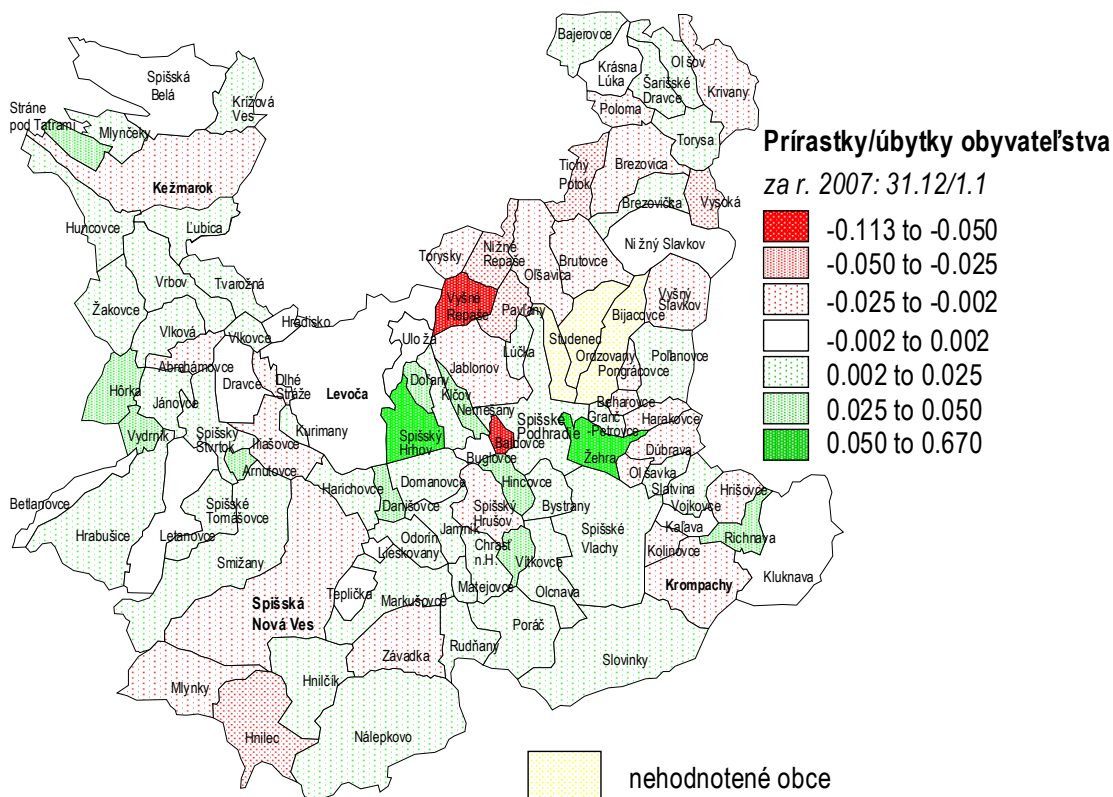
- v dotknutom území: Jablonov (-1,6%) a Iliašovce (-1,5%),
- v užšej spádovej oblasti: Kolinovce (-2,2%), Pongráčovce (-1,9%), Abrahámovce (-1,3%),
- v širšej spádovej oblasti: Vyšné Repaše (-11,2%), Baldovce (-6,9%), Pavľany (-3,7%), Vysoká (-3,5%), Hnilec (-3,4%), Tichý Potok (-3,3%), Nižné Repaše (-2,5%) a ďalšie pod -2,5%.

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





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



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

- dotknutom území: Spišský Hrhov (29,2%), Dolňany (18,6%), Jánovce (11,7%), Nemešany (7,9%), Spišský Štvrtok (5,6%), Kurimany (3,6%) a ďalšie obce pod 3%,
- užšej spádovej oblasti: Danišovce (42,6%), Žehra (24,3%), Hôrka (18,4%), Bystrany (18,0%), Vrbov (10,1%) a mnohé ďalšie pod 10%,
- širšej spádovej oblasti: Žakovce (27,4%), Richnava (25,3%), Stráne pod Tatrami (25,0%), Arnuntovce (17,9%), Lieskovany (16,7%), Vydrník (15,8%), Markušovce (15,3%) a aj viaceré ďalšie pod 15%.

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: Spišský Hrhov (5,6%), Nemešany (4,9%), Doľany (4,6%), Jánovce a Klčov (obe 1,3%),
- v užšej spádovej oblasti: Žehra (5,1%), Hincovce (3,8%), Danišovce (3,2%), Hôrka (2,8%), Bystrany (2,3%) a aj ďalšie pod 2%,
- v širšej spádovej oblasti: Stráne pod Tatrami (3,9%), Vydrník (3,6%), Richnava (3,3%), Arnutovce (3,2%) a viaceré pod 3%.

**Tabuľka č. 2.4.2.:**  
**Vývoj počtu obyvateľov v dotknutých obciach**

obec dotknutá	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Doľany	382	453	20
Dravce	772	769	1
Iliašovce	962	958	-15
Jablonov	995	977	-16
Jánovce	1 116	1 247	16
Klčov	564	557	7
Kurimany	359	372	1
Levoča	14 366	14 716	-15
Nemešany	356	384	18
Spišské Podhradie	3 780	3 892	40
Spišský Hrhov	963	1 244	66
Spišský Štvrtok	2 273	2 400	17

**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
Abrahámovce	219	230	-3
Buglovce	270	260	0
Bystrany	2 523	2 978	68
Danišovce	357	509	16
Dlhé Stráže	502	509	-2
Domaňovce	881	896	17
Granč-Petrovce	590	595	5
Harichovce	1 679	1 786	22
Hincovce	198	216	8
Hôrka	1 416	1 677	46
Hrabušice	2 173	2 288	27
Kežmarok	17 383	17 013	-92
Kolinovce	583	578	-13
Krompachy	8 812	8 809	-37
Letanovce	1 933	2 112	2
Ľubica	3 677	4 032	32
Lúčka	709	672	5
Poľanovce	191	174	3
Pongráčovce	109	104	-2
Smižany	7 847	8 526	78
Spišská Nová Ves	39 193	38 257	-100
Spišské Tomášovce	1 517	1 640	25
Spišské Vluchy	3 518	3 635	13
Uloža	190	188	0
Vlková	635	660	10
Vrbov	1 193	1 314	25
Žehra	1 516	1 884	91



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

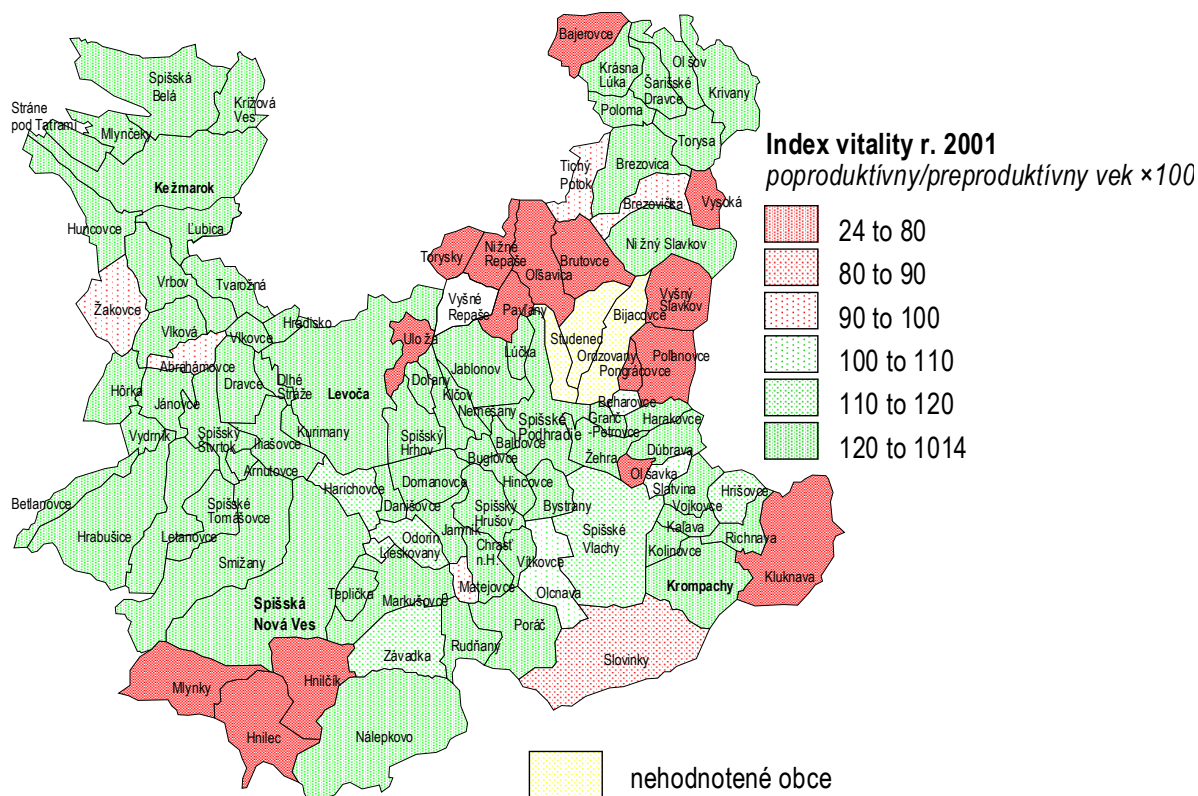
<b>obec v širšej SO</b>	<b>r. 2001</b>	<b>r. 2007</b>	<b>prírastok za r. 2007</b>
Arnutovce	549	647	20
Bajerovce	354	310	4
Baldovce	216	190	-14
Beharovce	171	168	-3
Betlanovce	629	660	0
Brezovica	1 687	1 668	-20
Brezovička	422	427	6
Brutovce	221	200	-1
Dúbrava	364	356	-3
Harakovce	70	63	-1
Hnilčík	487	550	4
Hnilec	545	479	-17
Hradisko	104	102	0
Hrišovce	319	302	-3
Huncovce	2 272	2 503	34
Chrast' nad Hornádom	727	802	15
Jamník	1 054	1 094	15
Kaľava	423	441	0
Kluknava	1 679	1 646	1
Krásna Lúka	718	721	-1
Krivany	1 093	1 137	-4
Krížová Ves	1 613	1 854	41
Lieskovany	239	279	0
Markušovce	3 243	3 738	87
Matejovce nad Hornádom	464	492	1
Mlynčeky	584	624	2
Mlynky	612	580	-5
Nálepkovo	2 626	2 917	34
Nižné Repaše	231	192	-5
Nižný Slavkov	771	803	1
Odorín	872	921	16
Olcnava	973	1 004	13
Oľšavica	327	298	-4
Oľšavka	193	192	-2
Oľšov	417	410	2
Pavľany	83	77	-3
Poloma	946	956	-10
Poráč	1 036	1 029	13
Richnava	1 850	2 318	75
Rudňany	3 196	3 635	71
Slatvina	294	304	7
Slovinky	1 867	1 891	12
Spišská Belá	6 136	6 265	5
Spišský Hrušov	1 251	1 253	-12
Stráne pod Tatrami	1 147	1 434	54
Šarišské Dravce	1 269	1 278	10
Teplička	1 082	1 138	-2
Tichý Potok	393	351	-12
Torysa	1 381	1 482	5
Torysky	416	379	-3
Tvarožná	593	638	2
Vítkovce	509	544	15
Vlkovce	437	458	10
Vojkovce	460	453	4
Vydrič	897	1 039	36
Vysoká	151	140	-5
Vyšné Repaše	128	103	-13
Vyšný Slavkov	353	323	-2
Závadka	600	606	-3
Žakovce	614	782	2



## 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 161,8 na úroveň 131,6 (pokles o 30,1 bodu). To znamená, že v spádovej oblasti pribúdajú osoby v poproduktívnom veku rýchlejšie ako je celoslovenský priemer a index vitality je v spádovej oblasti dlhodobo nad celoslovenským priemerom (o 56,8 bodu v roku 2001, resp. o 53,5 bodu v roku 2007). V zložení obyvateľstva (preproduktívni/poproduktívni) je spádová oblasť iná, ako celoslovenský priemer.

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



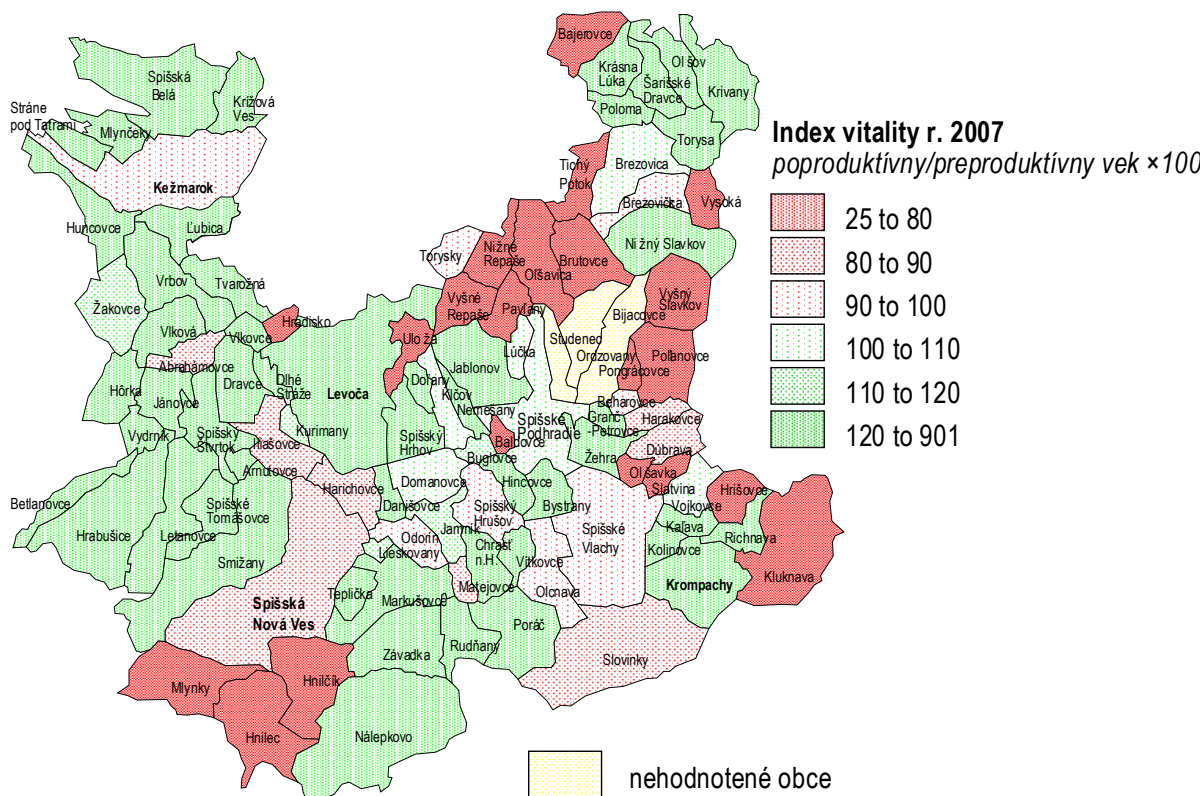
Celkovo 37 obcí v spádovej oblasti má nepriaznivú vekovú štruktúru, priaznivú má 61 obcí. Uzemie je z hľadiska vekovej štruktúry veľmi rozporuplné. Vo viacerých obciach nastáva extrémna situácia či už s nadkriticky vysokým alebo podkriticky nízkym indexom vitality (rozsah od 25,6 po 900,0). Tento fenomén sa prenáša aj na viaceré z dotknutých obcí, ktoré majú buď veľmi nepriaznivú alebo nadkriticky „priaznivú“ vekovú štruktúru obyvateľstva



V poproduktívnom veku sú podľa indexu vitality 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: - ,
- v užšej spádovej oblasti: Uloža (51,7), Pongáčovce (65,2), Poľanovce (72,1), Abrahámovce (80,0), ostatné sú nad 20%,
- v širšej spádovej oblasti: Pavľany (25,6), Vyšné Repaše (32,1), Nižné Repaše (33,3), Olšavica (35,9), Vyšný Slavkov (44,8), Hnilčík (49,3), Vysoká (50,0) a mnohé ďalšie nad 50.

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



Celkovo 61 obcí v spádovej oblasti má priaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva (a 1 obec – Vojkovce – má index vitality 100,0) (Mapa č. 2.5.1. – 2.5.2.; 2.5.3. – 2.5.4.).

Priaznivú vekovú štruktúru majú viaceré niektoré obce, lebo v spádovej oblasti sa prejavuje miestny vplyv (odlišná demografická štruktúra v segregovaných Rómskych osadách), ktorý ovplyvňuje štruktúru obyvateľstva. Dokonca niektoré obce majú nadkriticky „priaznivý“ pomer obyvateľov (preproduktívnych/poproduktívnych), čo sa dá nazvať aj ako populačná explózia:



- v dotknutom území: Doľany (407,0), Jánovce (230,9), Spišský Hrhov (170,8), Spišský Štvrtok (153,6), Dravce (140,7), Nemešany (133,3), Levoča (129,3), Jablonov (126,7) a aj ďalšie,
- v užšej spádovej oblasti: Žehra (693,8), Bystrany (566,1), Dlhé Stráže (283,6), Letanovce (204,5) a mnohé ďalšie s indexom vitality v intervale 100-200.
- v širšej spádovej oblasti: Stráne pod Tatrami (900,0), Richnava (462,9), Arnutovce (351,7), Krížová Ves (329,9), Markušovce (305,5), Rudňany (291,2), Huncovce (282,6), Vítkovce (282,1), Vydrník (237,0), Betlanovce (228,2), Nálepko (209,4) a mnohé ďalšie s indexom vitality v intervale 100-200.

Najviac prisťahovaných bolo v roku 2007 v obciach:

- v dotknutom území: Levoča (158 osôb), Spišské Podhradie (111 osôb), Spišský Hrhov (80 osôb), Spišský Štvrtok (40 osôb).

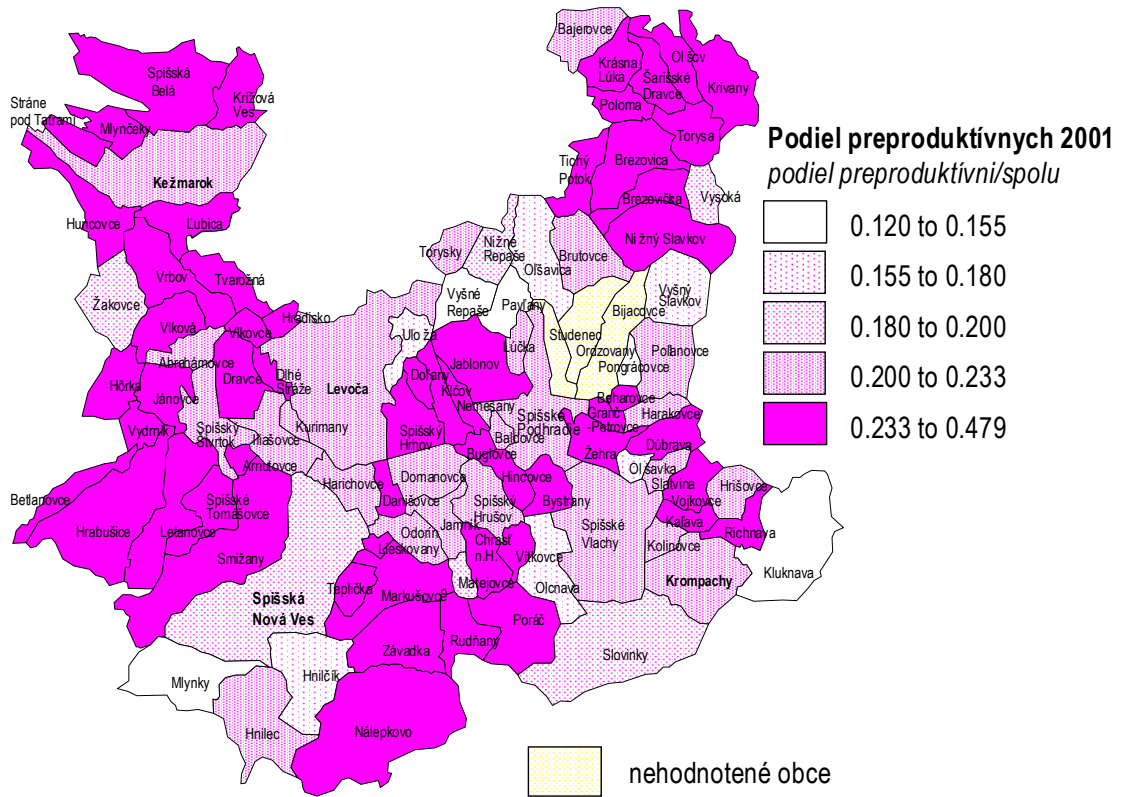
Najviac vystávaných bolo v roku 2007 v obciach:

- v dotknutom území: Levoča (245 osôb), Spišské Podhradie (67 osôb), Spišský Štvrtok (26 osôb), Spišský Hrhov (22 osôb), Jablonov (19 osôb), Iliašovce (19 osôb).

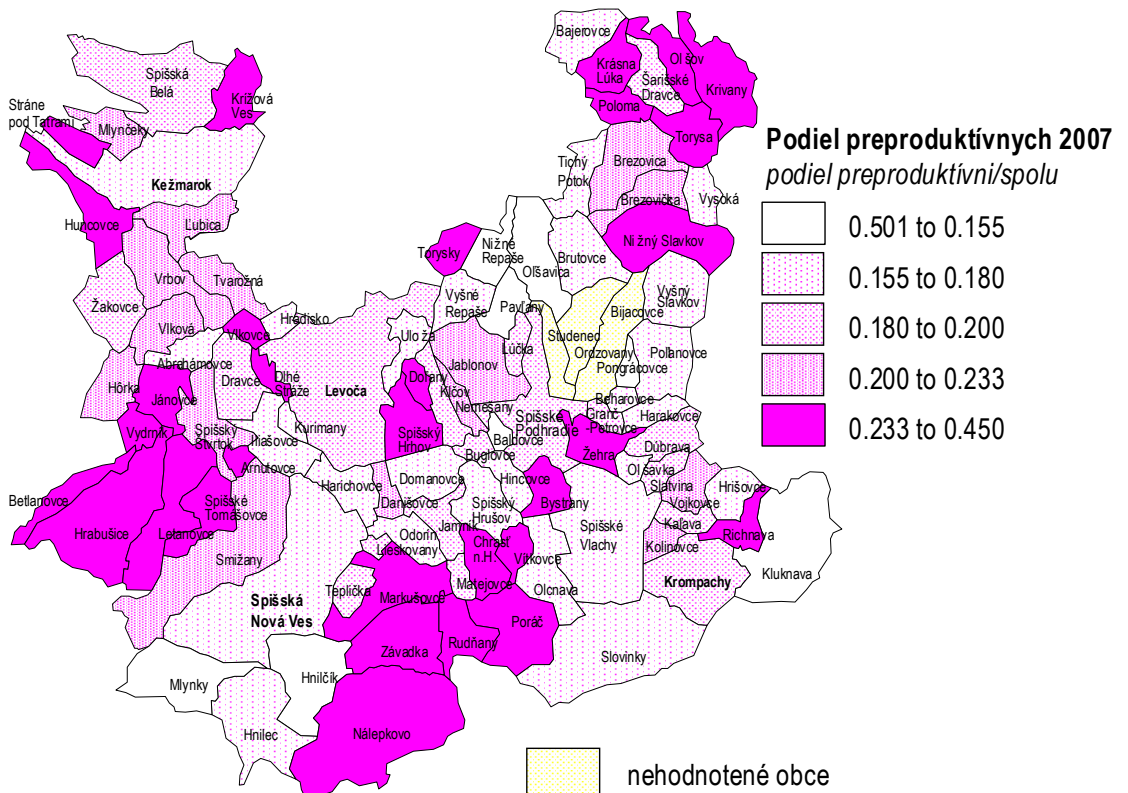




**Mapa č. 2.5.3.:  
Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2001**

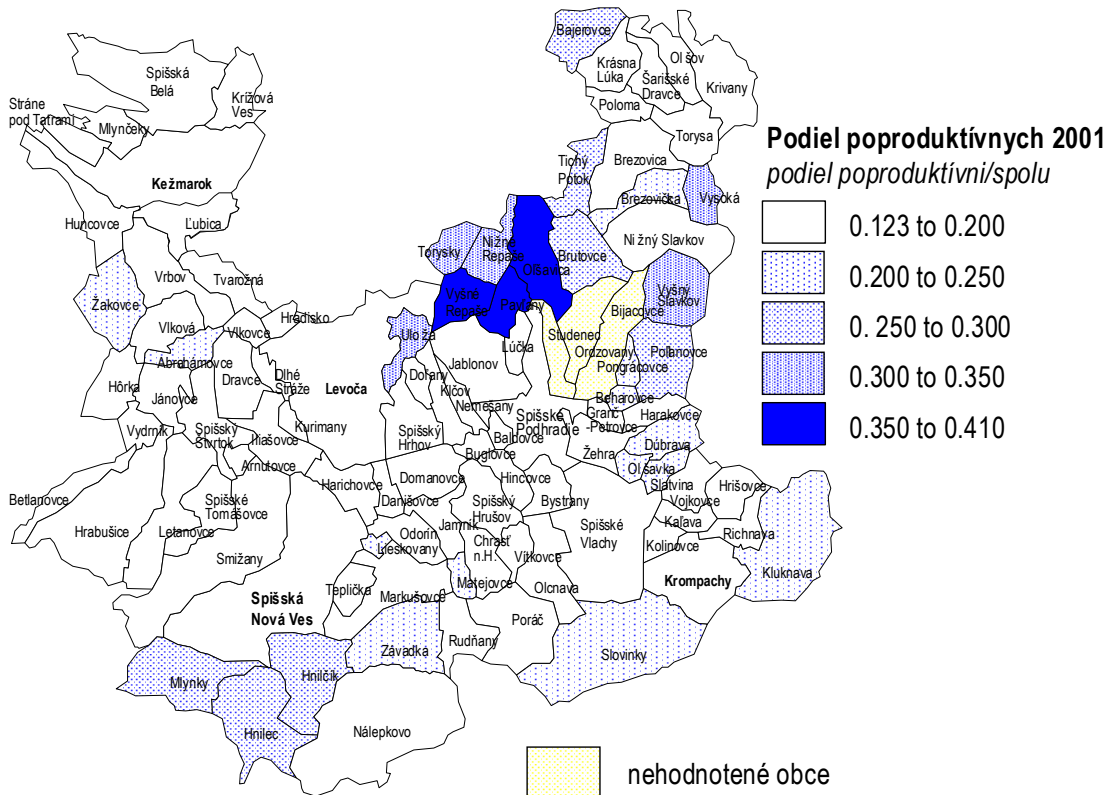


**Mapa č. 2.5.4.:  
Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2007**

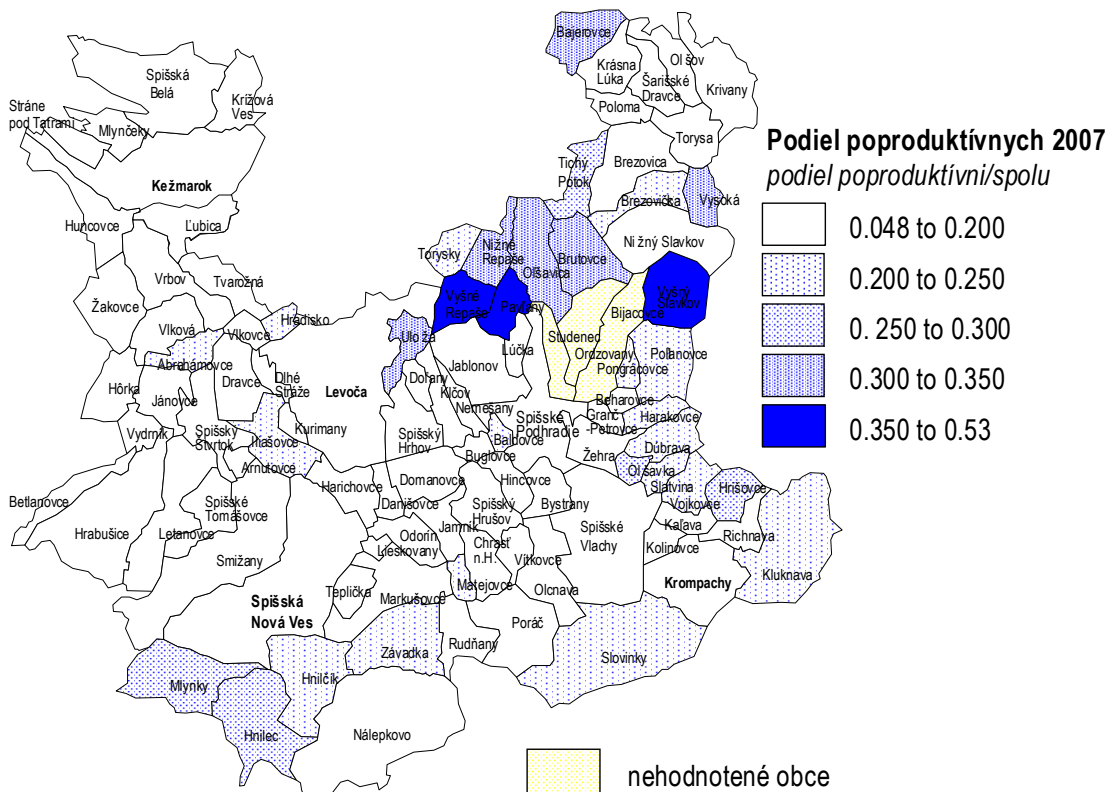




**Mapa č. 2.5.5.:  
Podiel osôb v poproduktívnom veku v roku 2001**



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





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

obec dotknutá	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod)×100%	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Doľany	36,4%	9,5%	9,7%	38,6%	375,7	407,0
Dravce	25,6%	14,0%	13,9%	19,8%	185,0	140,7
Iliašovce	20,8%	20,3%	16,8%	17,5%	123,5	86,6
Jablonov	27,1%	17,6%	19,3%	22,3%	140,6	126,7
Jánovce	33,0%	14,0%	12,5%	32,4%	264,7	230,9
Kľčov	23,9%	17,8%	19,1%	18,3%	125,0	103,0
Kurimany	21,2%	16,1%	13,9%	17,7%	152,0	110,0
Levoča	22,8%	15,2%	12,9%	19,6%	177,5	129,3
Nemešany	25,0%	15,6%	17,1%	20,8%	145,9	133,3
Spišské Podhradie	22,5%	18,8%	16,9%	19,9%	133,0	106,2
Spišský Hrhov	25,8%	13,7%	15,0%	23,5%	172,2	170,8
Spišský Štvrtok	23,0%	13,5%	12,9%	20,7%	177,9	153,6

**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
Abrahámovce	21,9%	21,7%	20,1%	17,4%	91,7	80,0
Buglovce	14,1%	17,3%	25,6%	19,6%	181,6	113,3
Bystrany	7,6%	7,4%	40,0%	42,0%	523,3	566,1
Danišovce	16,5%	13,2%	23,8%	20,6%	144,1	156,7
Dlhé Stráže	10,6%	10,8%	31,5%	30,6%	298,1	283,6
Domaňovce	14,1%	16,4%	21,7%	17,5%	154,0	106,8
Granč-Petrovce	13,2%	15,1%	24,2%	18,8%	183,3	124,4
Harichovce	18,2%	17,6%	20,6%	15,6%	113,4	88,6
Hincovce	16,7%	13,0%	24,7%	17,6%	148,5	135,7
Hôrka	16,0%	15,3%	23,7%	20,6%	148,0	134,6
Hrabušice	15,7%	16,2%	25,2%	23,6%	160,7	145,6
Kežmarok	13,8%	17,1%	21,9%	16,9%	158,9	98,7
Kolinovce	18,2%	17,8%	23,2%	22,0%	127,4	123,3
Kropachy	12,6%	14,4%	22,8%	19,6%	180,9	135,8
Letanovce	14,4%	14,6%	30,2%	29,9%	209,3	204,5
Lubica	16,1%	15,7%	24,0%	22,7%	148,8	144,5
Lúčka	18,5%	19,0%	23,0%	19,3%	124,4	101,6
Poľanovce	29,8%	24,7%	22,0%	17,8%	73,7	72,1
Pongráčovce	21,1%	22,1%	14,7%	14,4%	69,6	65,2
Smižany	10,8%	12,9%	27,9%	22,1%	257,5	170,5
Spišská Nová Ves	14,9%	18,6%	19,2%	15,6%	128,4	83,6
Spišské Tomášovce	11,8%	13,2%	27,1%	23,5%	229,6	177,4
Spišské Vlachy	18,2%	19,2%	21,6%	17,3%	118,8	90,3
Uloža	32,1%	30,9%	16,8%	16,0%	52,5	51,7
Vlková	16,5%	17,1%	25,4%	21,8%	153,3	127,4
Vrbov	15,0%	15,4%	25,6%	23,1%	170,9	149,3
Žehra	6,9%	6,0%	39,5%	41,6%	570,5	693,8



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

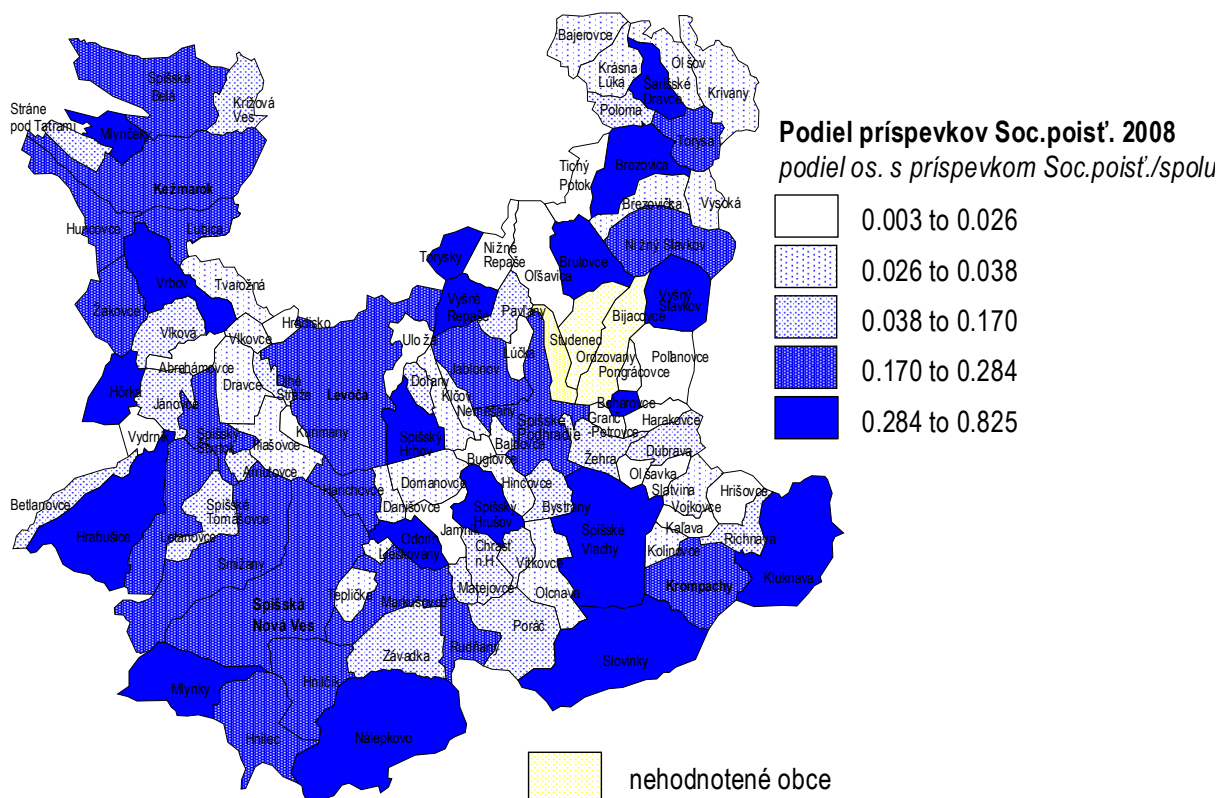
obec v širšej SO	podiel poproduktívnych		podiel preproduktívnych		Index vitality (preprod/poprod) × 100	
	2001	2007	2001	2007	2001	2007
Arnutovce	8,6%	9,3%	38,3%	32,6%	446,8	351,7
Bajerovce	28,2%	30,0%	20,9%	16,8%	74,0	55,9
Baldovce	18,5%	23,7%	22,7%	14,2%	122,5	60,0
Beharovce	24,0%	19,0%	24,0%	17,9%	100,0	93,8
Betlanovce	14,5%	11,8%	30,8%	27,0%	213,2	228,2
Brezovica	19,4%	18,6%	23,4%	20,1%	120,8	108,0
Brezovička	24,2%	23,2%	23,9%	21,3%	99,0	91,9
Brutovce	28,1%	31,0%	20,4%	17,0%	72,6	54,8
Dúbrava	20,1%	21,3%	24,5%	18,5%	121,9	86,8
Harakovce	17,1%	20,6%	21,4%	17,5%	125,0	84,6
Hnilčík	28,5%	24,7%	16,0%	12,2%	56,1	49,3
Hnilec	27,3%	25,9%	21,7%	16,3%	79,2	62,9
Hradisko	18,3%	23,5%	28,8%	16,7%	157,9	70,8
Hrišovce	18,8%	26,2%	22,3%	17,5%	118,3	67,1
Huncovce	10,7%	10,3%	31,7%	29,1%	297,9	282,6
Chrasť nad Hornádom	15,0%	14,1%	29,6%	26,6%	197,2	188,5
Jamník	14,6%	15,4%	20,7%	18,4%	141,6	119,6
Kaľava	17,3%	15,6%	24,6%	20,0%	142,5	127,5
Kluknava	23,7%	24,3%	15,1%	14,9%	63,8	61,5
Krásna Lúka	16,0%	18,3%	26,0%	23,7%	162,6	129,5
Krivany	19,9%	17,8%	26,4%	25,9%	132,6	145,5
Křížová Ves	11,0%	10,1%	33,0%	33,3%	301,1	329,9
Lieskovany	20,1%	16,8%	23,4%	18,6%	116,7	110,6
Markušovce	12,1%	11,2%	33,9%	34,3%	280,8	305,5
Matejovce nad Hornádom	20,3%	20,9%	19,6%	18,1%	96,8	86,4
Mlynčeky	15,9%	16,8%	24,0%	21,5%	150,5	127,6
Mlynky	29,1%	28,3%	13,7%	12,8%	47,2	45,1
Nálepково	13,4%	14,6%	31,4%	30,6%	234,8	209,4
Nížné Repaše	32,0%	31,3%	19,0%	10,4%	59,5	33,3
Nížný Slavkov	19,6%	18,1%	29,1%	30,3%	148,3	167,6
Odorín	18,1%	17,6%	20,3%	17,2%	112,0	97,5
Olcnavá	16,3%	17,3%	17,8%	16,0%	108,8	92,5
Oľšavica	36,1%	34,6%	15,9%	12,4%	44,1	35,9
Oľšavka	23,8%	26,0%	15,5%	16,7%	65,2	64,0
Oľšov	18,9%	19,8%	36,2%	32,2%	191,1	163,0
Pavľany	42,2%	50,6%	12,0%	13,0%	28,6	25,6
Poloma	14,5%	16,2%	28,1%	24,8%	194,2	152,9
Poráč	17,9%	18,9%	25,2%	23,4%	141,1	124,2
Richnava	10,4%	8,8%	38,3%	40,9%	366,8	462,9
Rudňany	13,5%	11,2%	31,9%	32,7%	235,6	291,2
Slatvina	20,7%	23,7%	20,7%	18,4%	100,0	77,8
Slovinky	22,7%	22,0%	19,3%	17,8%	85,1	80,8
Spišská Belá	14,0%	16,1%	23,7%	19,5%	169,6	121,2
Spišský Hrušov	16,1%	18,4%	21,0%	17,9%	130,2	97,0
Stráne pod Tatrami	4,6%	4,9%	46,8%	43,9%	1013,2	900,0
Šarišské Dravce	12,9%	15,3%	24,4%	19,4%	189,0	126,5
Teplička	15,0%	15,5%	23,7%	19,9%	158,0	129,0
Tichý Potok	26,0%	25,1%	24,9%	17,1%	96,1	68,2
Torysa	15,0%	14,6%	28,5%	26,5%	189,9	181,5
Torýsky	32,9%	24,5%	22,6%	24,0%	68,6	97,8
Tvarožná	14,8%	12,2%	27,7%	20,8%	186,4	170,5
Vítkovce	10,0%	12,3%	34,8%	34,7%	347,1	282,1
Vlkovce	10,8%	13,8%	27,7%	24,2%	257,4	176,2
Vojkovce	18,5%	20,5%	24,1%	20,5%	130,6	100,0
Vydrník	12,5%	13,0%	32,3%	30,8%	258,9	237,0
Vysoká	31,1%	31,4%	19,2%	15,7%	61,7	50,0
Vyšné Repaše	53,9%	51,5%	13,3%	16,5%	24,6	32,1
Vyšný Slavkov	34,6%	35,9%	16,4%	16,1%	47,5	44,8
Závadka	24,8%	22,4%	27,3%	30,2%	110,1	134,6
Žakovce	20,0%	17,3%	18,7%	19,4%	93,5	112,6



## 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**



Najviac poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Spišský Hrhov (53,8%), Spišské Podhradie (26,9%), Jablonov (25,8%), Spišský Štvrtok (25,7%), Levoča (23,1%),
- v užšej spádovej oblasti: Spišské Vlachy (42,4%), Vrbov (33,2%), Hôrka (30,4%) Hrabušice (28,5%) a Ľubica (25,7%),
- v širšej spádovej oblasti: Brutovce (81,5%), Mlynčeky (67,1%), Odorín (56,6%), Sarišské Dravce (51,8%), Kluknava (49,8%) a v ďalších.

Najmenej poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Kurimany (2,4%), Nemešany (2,6%), Dravce (2,9%), Klčov (3,2%),

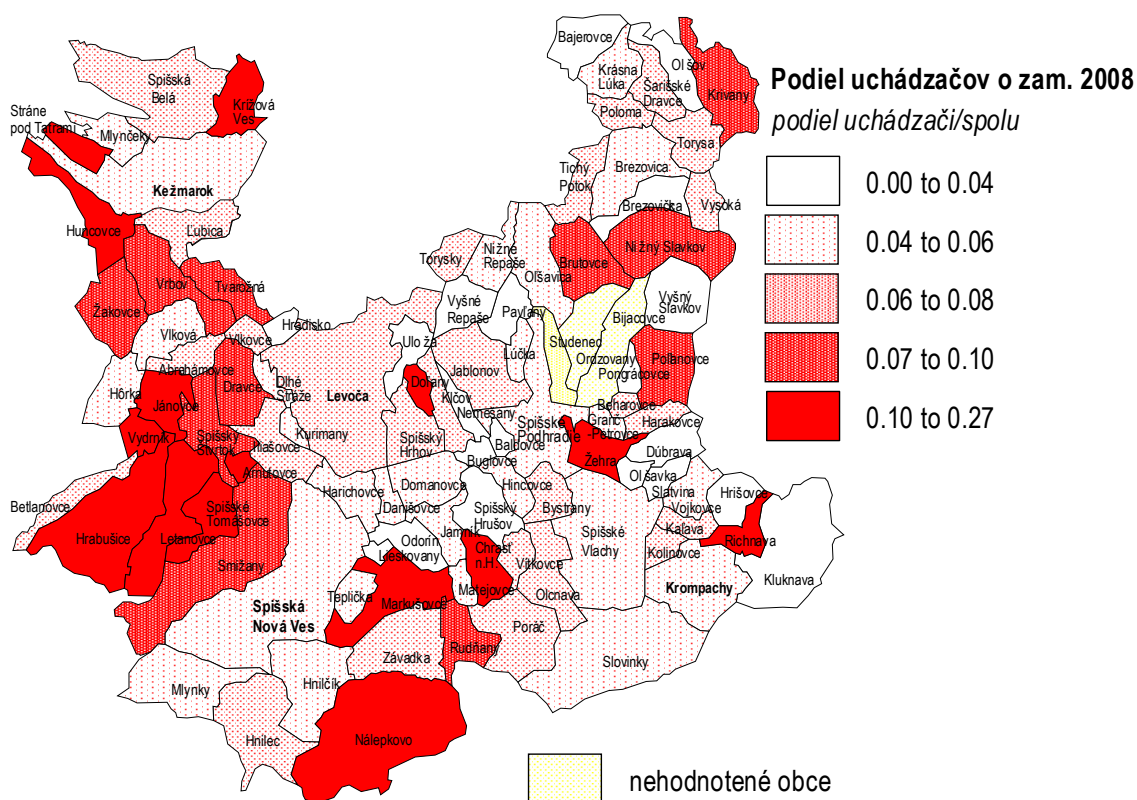


- v užšej spádovej oblasti: Buglovce (1,2%), Uloža a Lúčka (1,6%), Granč-Petrovce a Abrahámovce (1,7%), Pongráčovce (1,9%),
- v širšej spádovej oblasti: Oľšavica (0,3%), Hradisko, Hrišovce a Oľšavka (všetky po 1,0%), Harakovce a Vydrník (obe po 1,6%), Nižné Repaše (2,1%) a ďalšie.

## 2.7. Nezamestnanosť

Najväčší podiel uchádzačov o zamestnanie sa koncentruje v okrajových častiach spádového územia (Mapa č. 2.7.1.).

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



Najviac uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Doľany (16,3%), Jánovce (11,5%), Spišský Štvrtok (9,3%), Dravce (8,1%),
- v užšej spádovej oblasti: Hrabušice (14,3%), Žehra (11,5%), Spišské Tomášovce (11,0%), Letanovce (10,7%), Vrbov (8,9%), Smižany a Poľanovce (obe po 8,6%),
- v širšej spádovej oblasti: Stráne pod Tatrami (26,0%), Krížová Ves (25,7%), Vydrník (19,3%), Nálepkovo (15,1%), Richnava (14,5%), Markušovce (13,1%), Arnutovce (10,8%), Huncovce (10,7%), Chrást nad Hornádcom (10,3%).



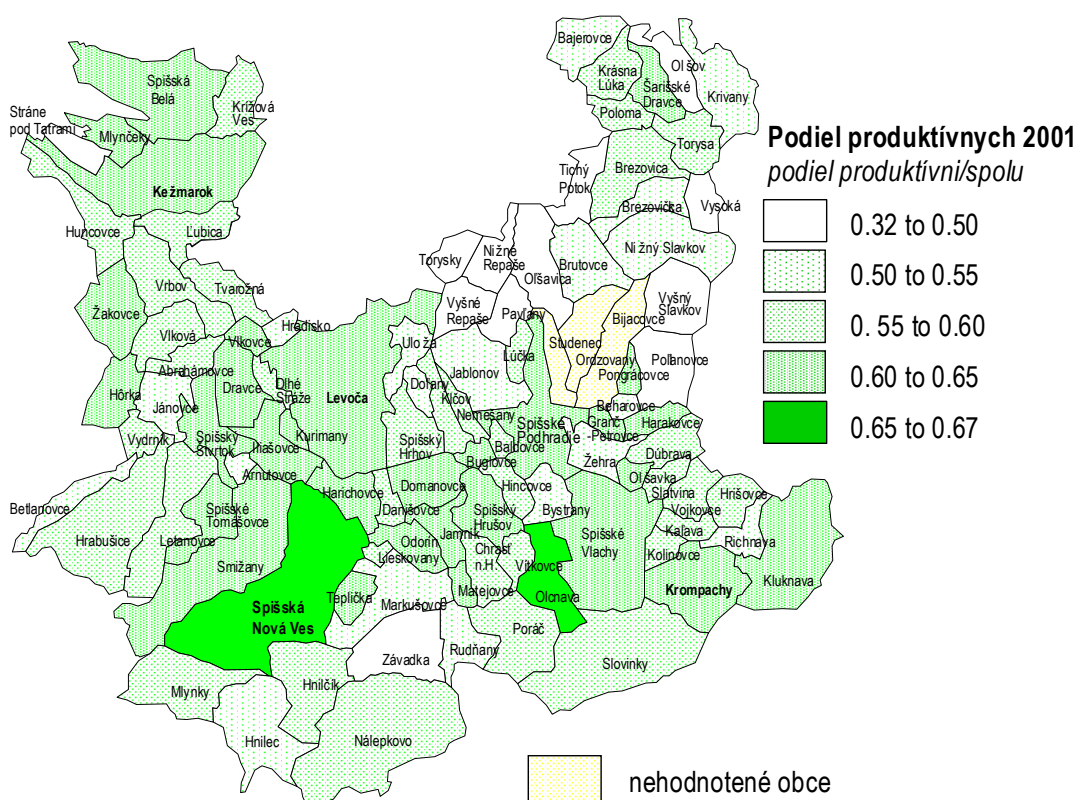
Najmenej uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Nemešany (2,9%), Kurimany (5,4%) a Spišské Podhradie (5,6%),
- v užšej spádovej oblasti: Pongráčovce (-%), Uloža (3,2%), Buglovce (3,5%), Lúčka, Harichovce a Spišská Nová Ves (všetky po 4,2%),
- v širšej spádovej oblasti: Vyšné Repaše (1,0%), Lieskovany (1,4%), Vyšný Slavkov (1,5%), Olšavka (2,1%), Bajerovce (2,3%), Kluknava (2,4%), Baldovce a Hrišovce (obe 2,6%) a v ďalších.

## 2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku

Starnutím obyvateľstva – a to špeciálne v tomto regióne – prelievaním z preproduktívneho veku do produktívneho – nastáva výrazné zvýšenie podielu obyvateľstva v produktívnom veku v porovnaní rokov 2001 a 2007. To na jednej strane zvyšuje nároky na zamestnanosť. Postupne sa bude zvyšovať podiel osôb v poproduktívnom veku, ktoré budú pripadať na jednu osobu v produktívnom veku.

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



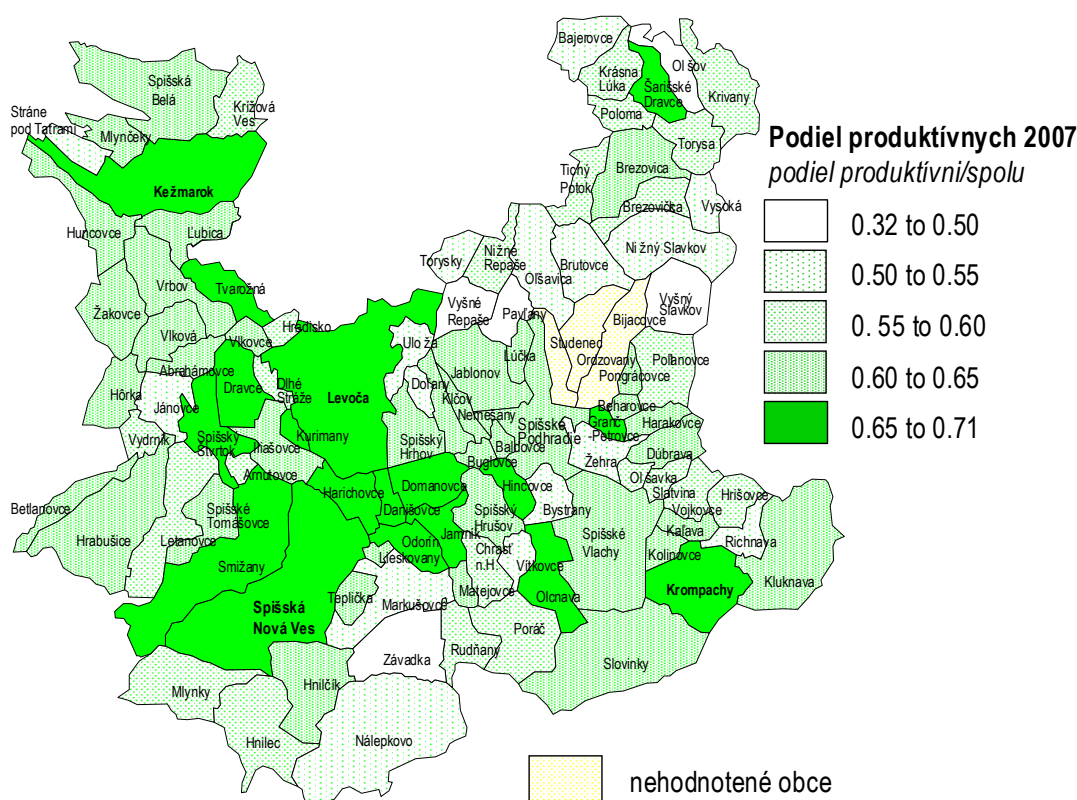


Celkový vývoj rastu podielu osôb v ekonomicky produktívnom veku v spádovej oblasti diaľnice D1 nepotvrďuje celoslovenský dlhodobý trend starnutia obyvateľstva. Celkovo 55 obcí má vyšší podiel osôb v ekonomicky produktívnom veku nad 60%. (Mapa č. 2.8.2.). V roku 2001 (Mapa č. 2.8.1.) bolo iba 32 obcí, ktoré mali viac ako 60% osôb v produktívnom veku.

Najväčší prírastok osôb v ekonomicky produktívnom veku zaznamenali v rokoch 2001 – 2007 obce: Beharovce (11,0 percentuálnych bodov), Hincovce (10,9 percentuálnych bodov), Tvarožná a Nižné Repaše (obe o 9,4 percentuálnych bodov).

Naopak najväčší pokles podielu produktívnych osôb zaznamenali obce Záborie a Pavlány (-9,4 percentuálnych bodov), Oľšavka (-3,3 percentuálnych bodov), Hrišovce (-2,6 percentuálnych bodov) a ďalších 15 obcí v spádovej oblasti.

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



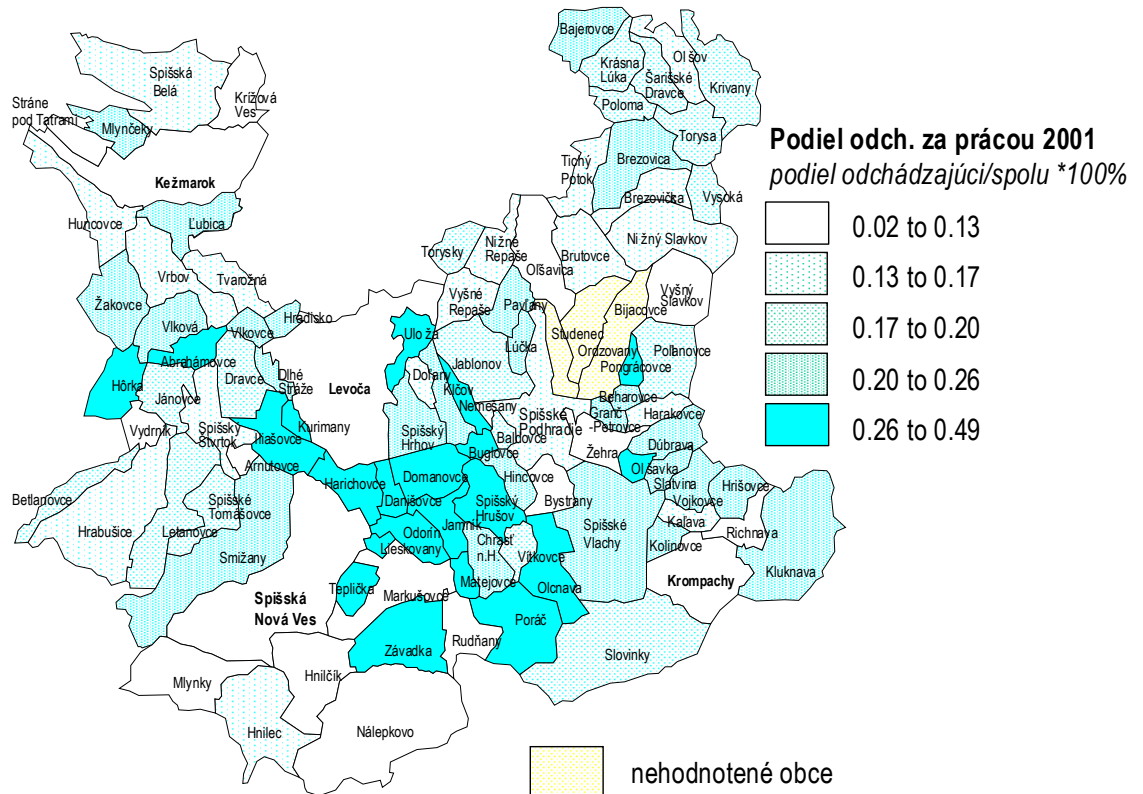




## 2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou

V spádovej oblasti sú štyri mestá, preto je zvýšená odchádzka za prácou v obciach, ktoré ležia v území vymedzenom tromi z nich: Levoča, Spišská Nová Ves a Krompachy (Mapa č. 2.9.1.).

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



## 2.10. Zamestnávateľia v súkromnom sektore

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

Najväčší podiel zamestnaných je lokalizovaný okolo miest Spišská Nová Ves, Kežmarok, Krompachy a čiastočne aj okolo Levoče (Mapa č. 2.10.).

Najväčší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Spišský Hrhov (46,8%), Spišský Štvrtok (35,8%), Levoča a Spišské Podhradie (obe 34,7%), a aj Dolná (33,6%),

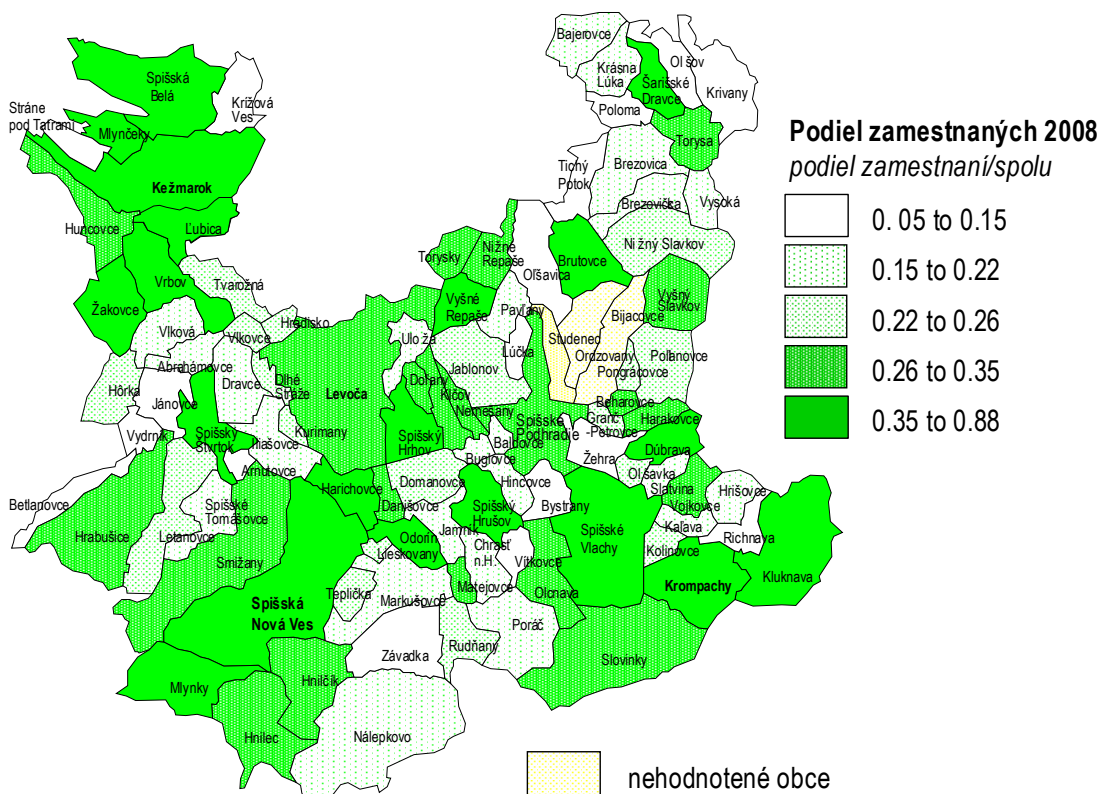


- v užšej spádovej oblasti: Vrbov (45,6%), Kežmarok (44,0%), Spišské Vlachy (43,0%), Spišská Nová Ves (41,0%),
- v širšej spádovej oblasti: Dúbrava (86,2%), Vyšné Repaše (67,0%), Odorín (64,0%), Mlynčeky (59,9%), Šarišské Dravce (56,5%), Spišský Hrušov (54,4%), Brutovce (54,0%), Kluknava (46,0%) a ďalšie.

Najmenší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Jánovce (11,2%), Dravce (19,8%),
- v užšej spádovej oblasti: Žehra (5,1%), Bystrany (8,3%), Lúčka (12,6%), Abrahámovce (16,5%),
- v širšej spádovej oblasti: Stráne pod Tatrami (5,9%), Krížová Ves (7,1%), Richnava (7,9%), Olšavica (9,4%), Vydrník (10,4%), Olšov (11,0%), Tichý Potok a Závadka (11,7%) a ďalšie.

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



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

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

- akciové spoločnosti,
- spoločnosti s ručením obmedzeným,
- podnikatelia nezapísaní do Obchodného registra,



- podnikatelia zapísaní do Obchodného registra,
- osoby so slobodným povoláním,
- samostatne hospodáriaci roľníci.

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

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

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

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

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

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

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

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

- samostatne hospodáriaci roľník nezapísaný v OR,
- samostatne hospodáriaci 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**

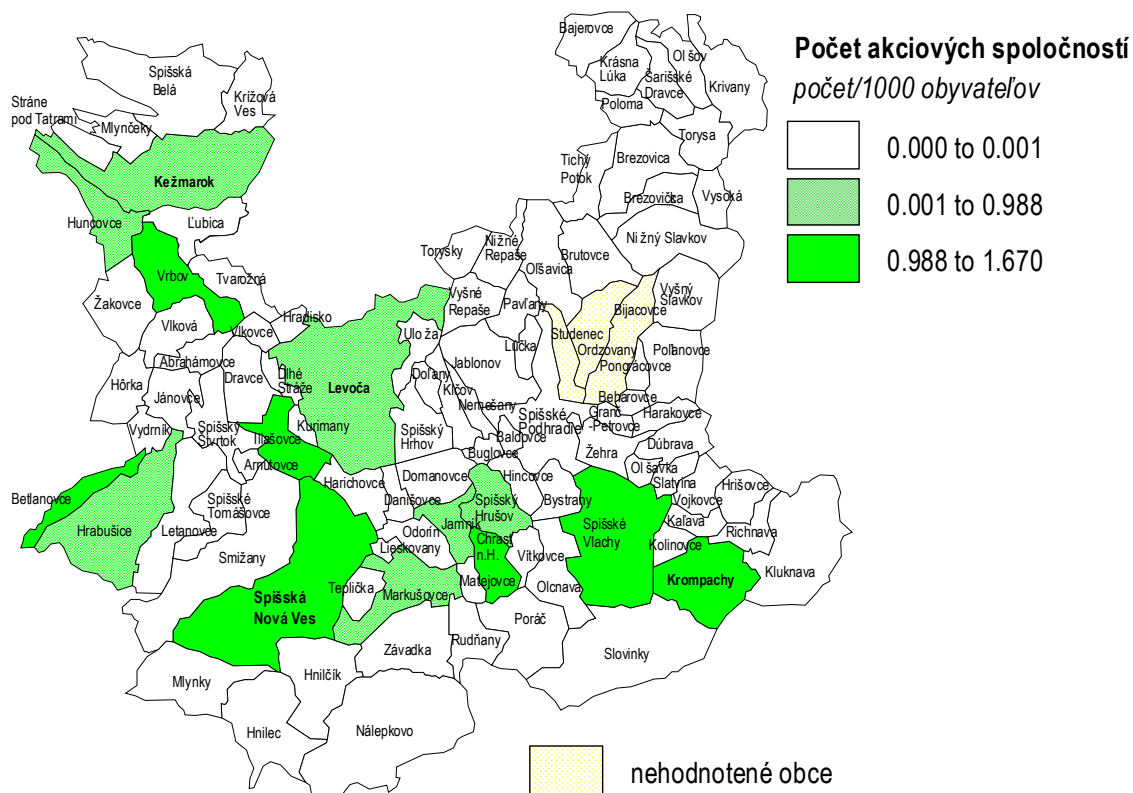
Zamestnávateľia – akciové spoločnosti – sú v spádovej oblasti rozmiestnení rôznorodo (*Mapa č. 2.10.1.*). Čiastočne sa sústredia na osi Spišská Nová Ves – Krompachy. Celkovo je v spádovej oblasti 91 akciových spoločností.



Najviac akciových spoločností na 1000 obyvateľov pripadá na obce Beharovce (5,8), Betlanovce (3,2), Spišské Vlachy a Vrbov (obe po 1,7).

Celkovo v 84 obciach nie je ani jedna akciová spoločnosť.

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



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

## 2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným

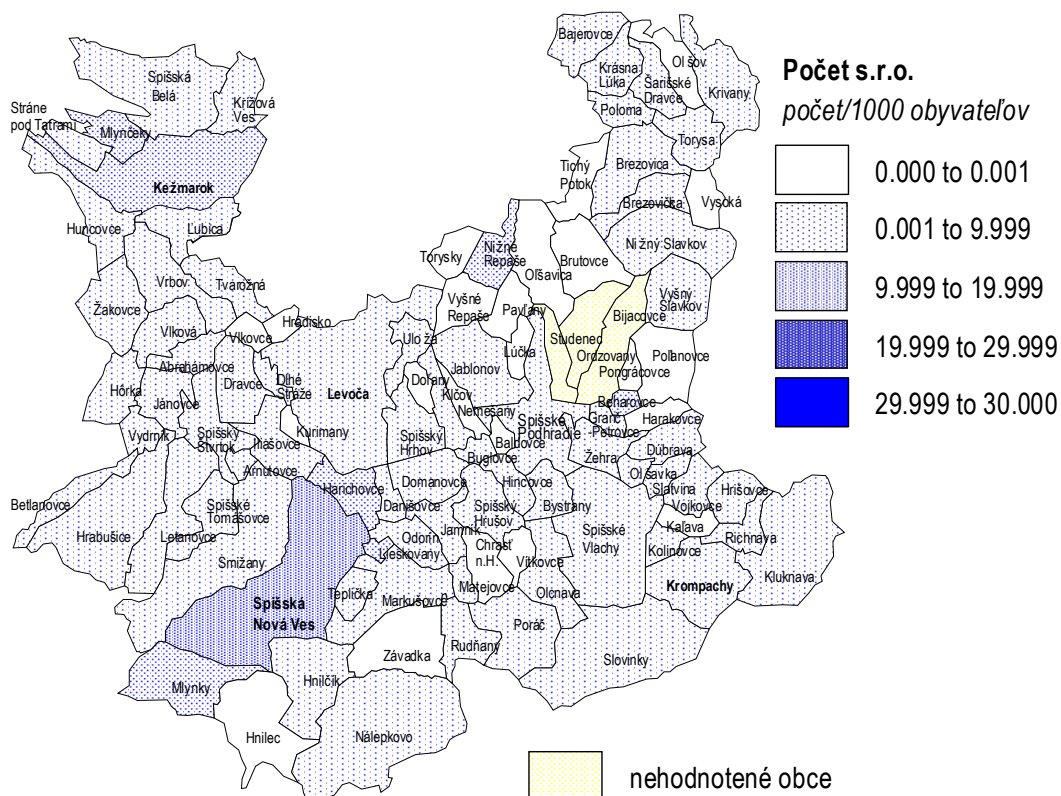
Hlavné sídla zamestnávateľov – spoločností s ručením obmedzeným – sú zastúpené redšie, ako v iných regiónoch Slovenska. Celkovo je v oblasti 1.920 spoločností s ručením obmedzeným.

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 mestách Spišská Nová Ves (22,7), Kežmarok (17,8) a v obciach Harichovce (14,6), Mlynky (13,8), Beharovce (11,9), Mlynčeka (11,2), Lieskovany (10,8), Nižné Repaše (10,4) (Mapa č. 2.10.2.).



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



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

### 2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v OR

Podnikatelia nezapísaní v Obchodnom registri sú rozptýlení v celej spádovej oblasti, pričom nedominuje žiadna lokalita. V oblasti je celkovo 12.915 podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri.

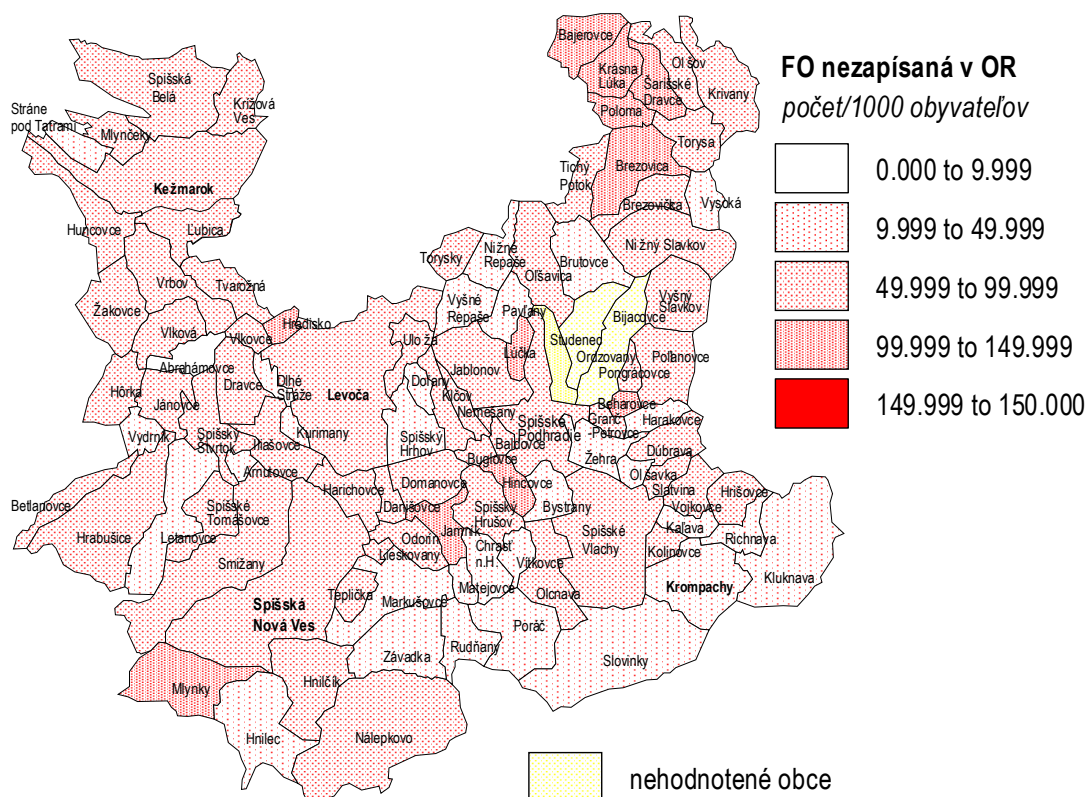
Najčastejšie sa vyskytuje počet podnikateľov v intervale 50-100 na 1000 obyvateľov obce (*Mapa č. 2.10.3.*).

Najväčšie zastúpenie FO nezapísaných do OR pripadajúcich na 1000 obyvateľov majú obce Hincovce (141,4), Hradisko (134,6), Poloma (127,9) Šarišské Dravce (122,9), Krásna Lúka (117,0), Jamník (115,7), Bajerovce (113,0) a ďalšie.

Z dotknutých obcí majú najvyššiu koncentráciu podnikateľov Nemešany (101,1) a Spišský Štvrtok (93,7) tesne nasledovaný obcou Dravce (93,3).



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



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

## 2.10.4. Fyzické osoby zapísané v OR

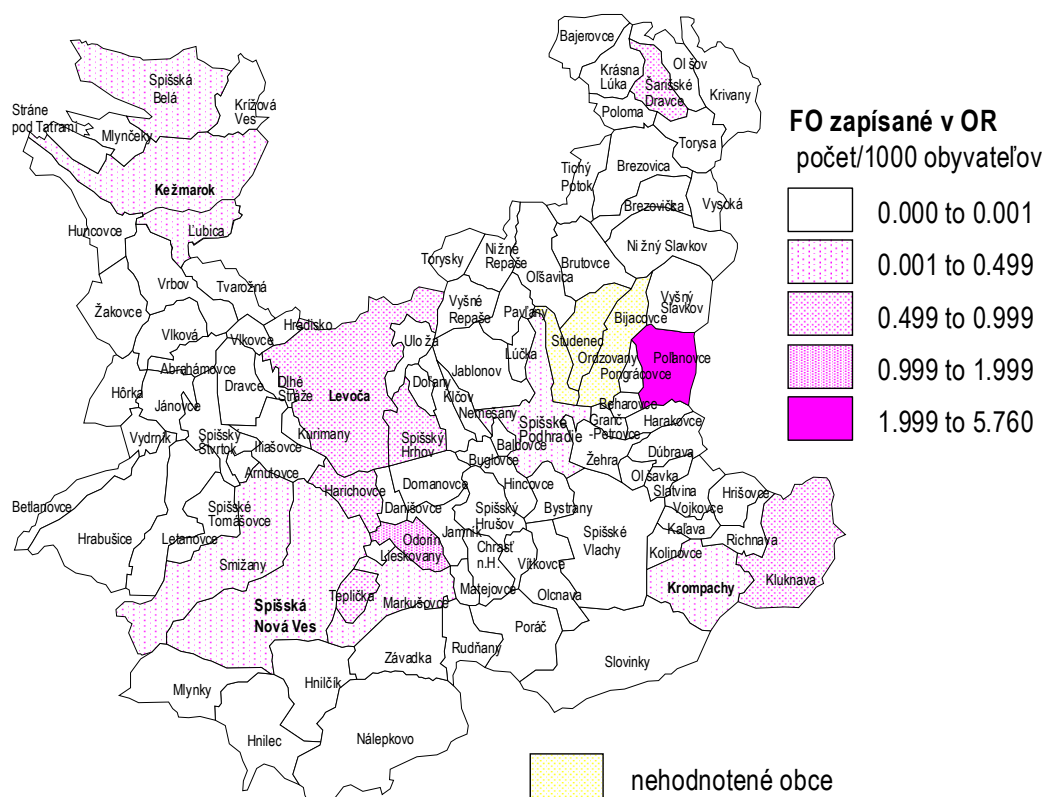
Počet podnikateľov, FO zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 osôb predstavuje iba 0,4% z počtu podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri. V oblasti je celkovo 49 podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri.

Najväčší počet podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Poľanovce (5,2), Odorín (1,1), Spišský Hrhov (1,0) a v ďalších 13 obciach. (Mapa č. 2.10.4.).

Celkovo v 83 obciach nepodniká žiadny podnikateľ zapísaný v Obchodnom registri.



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



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

## 2.10.5. Osoby so slobodným povoláním

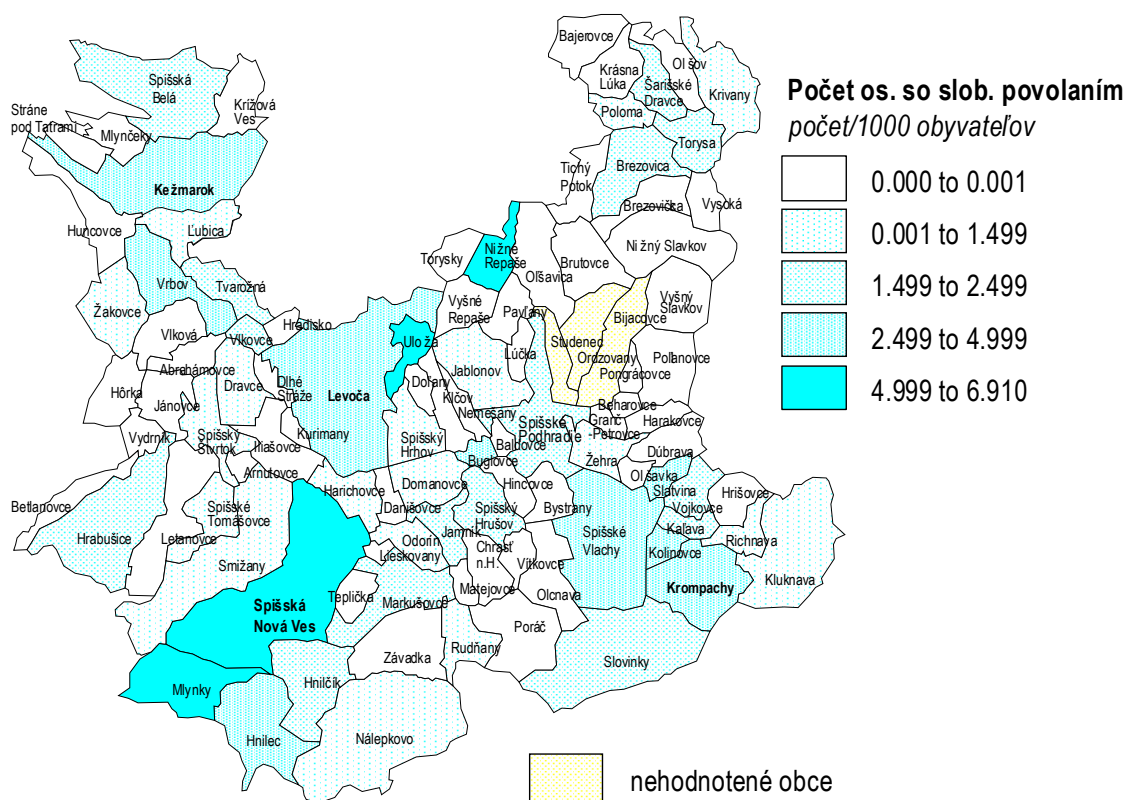
Počet osôb so slobodným povoláním pripadajúcich na 1000 osôb je nerovnomerne rozdelený v celej spádovej oblasti (Mapa č. 2.10.5.). Celkovo je v oblasti 464 osôb slobodne podnikajúcich.

Najviac osôb so slobodným povoláním je v Mlynkoch (6,5 na 1000 obyvateľov), ďalej v Uloži (5,3), Spišskej Novej Vsi (4,9), Nižných Repašoch (4,3), Vrbove (4,2) a v Kežmarku (4,1), ako aj v ďalších 40 obciach.

Celkovo v 53 obciach sa nevyskytuje žiadna osoba so slobodným povoláním.



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



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

## 2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci

Roľníci predstavujú druhú najmenej početnú skupinu podnikateľov. Vyšší počet pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Pavľany (96,4), Hnilec (89,9), Torysky (48,1), Vyšné Repaše (39,1), Nížné Repaše (21,6). V ďalších 70 obciach je aspoň jeden samostatne hospodáriaci roľník. V týchto obciach je počet roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov nižší ako 20.

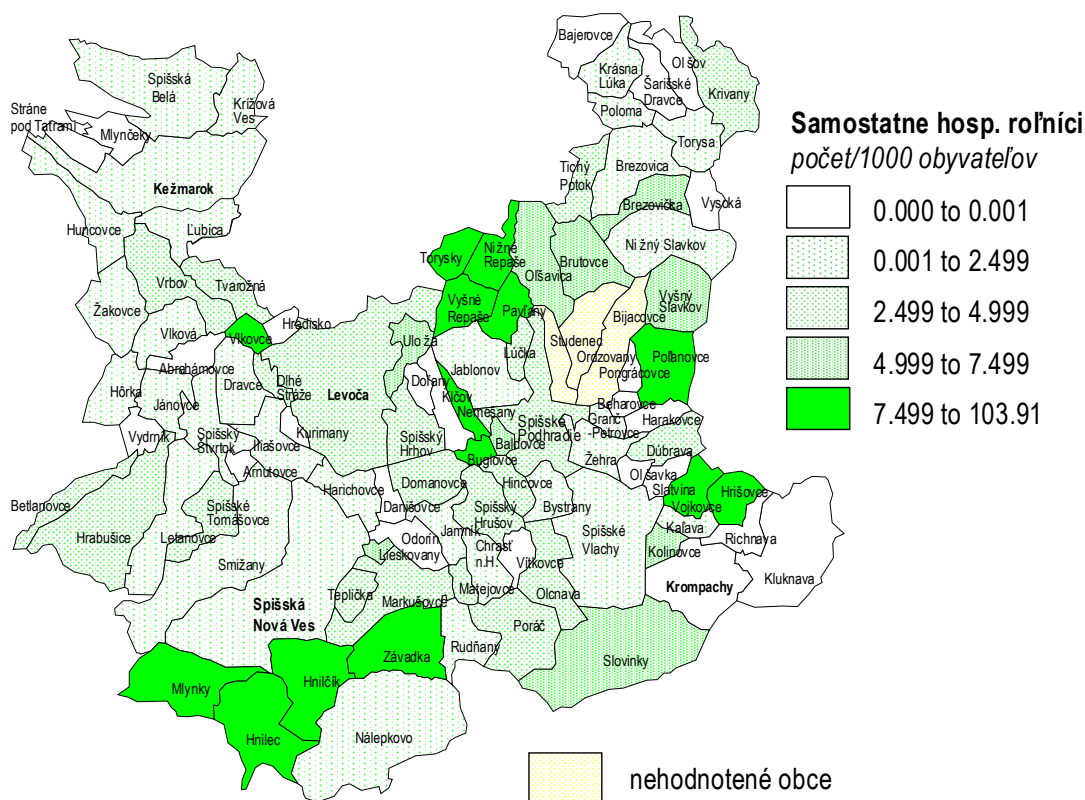
Celkovo je v oblasti 442 roľníkov (*Mapa č. 2.10.6.*).

Celkovo v 24 obciach v spádovej oblasti nie je registrovaný ani jeden samostatne hospodáriaci roľník.





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



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

**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
Doľany	0,0	0,0	31,4	0,0	0,0	0,0
Dravce	0,0	3,9	93,3	0,0	1,3	1,3
Iliašovce	1,0	4,2	79,0	0,0	0,0	1,0
Jablonov	0,0	1,0	66,3	0,0	1,0	1,0
Jánovce	0,0	5,6	69,0	0,0	0,0	1,8
Klčov	0,0	1,8	62,1	0,0	0,0	0,0
Kurimany	0,0	0,0	47,4	0,0	0,0	0,0
Levoča	0,5	9,4	62,9	0,6	3,3	2,9
Nemešany	0,0	0,0	101,1	0,0	0,0	11,2
Spišské Podhradie	0,0	7,2	63,0	0,3	2,4	3,7
Spišský Hrhov	0,0	4,0	57,1	1,0	1,0	4,2
Spišský Štvrtok	0,0	4,6	93,7	0,0	1,3	0,4



**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
Abrahámovce	0,0	4,3	4,6	0,0	0,0	0,0
Buglovce	0,0	7,7	70,4	0,0	3,7	7,4
Bystrany	0,0	0,7	14,7	0,0	0,0	1,6
Danišovce	0,0	3,9	81,2	0,0	0,0	0,0
Dlhé Stráže	0,0	2,0	47,8	0,0	0,0	4,0
Domaňovce	0,0	6,7	88,5	0,0	1,1	4,5
Granč-Petrovce	0,0	5,0	72,9	0,0	0,0	1,7
Harichovce	0,0	14,6	85,8	0,6	1,2	1,8
Hincovce	0,0	4,6	141,4	0,0	0,0	5,1
Hôrka	0,0	4,8	96,0	0,0	0,0	0,7
Hrabušice	0,5	6,1	95,7	0,0	1,8	4,1
Kežmarok	0,9	17,8	82,1	0,4	4,1	0,2
Kolinovce	0,0	5,2	56,6	0,0	3,4	6,9
Krompachy	1,4	9,3	44,9	0,2	2,6	0,0
Letanovce	0,0	1,4	42,9	0,0	0,0	2,6
Lubica	0,0	6,9	87,6	0,5	1,6	2,4
Lúčka	0,0	0,0	97,3	0,0	0,0	2,8
Poľanovce	0,0	0,0	57,6	5,2	0,0	10,5
Pongrácovce	0,0	0,0	73,4	0,0	0,0	0,0
Smižany	0,0	9,5	84,0	0,3	1,1	2,2
Spišská Nová Ves	1,0	22,7	80,5	0,4	4,9	1,6
Spišské Tomášovce	0,0	3,0	54,7	0,0	1,3	3,3
Spišské Vlasy	1,7	7,2	71,1	0,0	4,0	2,0
Uloža	0,0	5,3	63,2	0,0	5,3	5,3
Vlková	0,0	3,0	55,1	0,0	0,0	1,6
Vrbov	1,7	4,6	83,8	0,0	4,2	3,4
Žehra	0,0	3,2	21,1	0,0	0,7	1,3

**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
Arnutovce	0,0	1,5	54,6	0,0	0,0	0,0
Bajerovce	0,0	3,2	113,0	0,0	0,0	0,0
Baldovce	0,0	0,0	60,2	0,0	0,0	4,6
Beharovce	5,8	11,9	99,4	0,0	0,0	0,0
Betlanovce	3,2	1,5	81,1	0,0	0,0	3,2
Brezovica	0,0	5,4	104,9	0,0	1,8	1,8
Brezovička	0,0	9,4	97,2	0,0	0,0	7,1
Brutovce	0,0	0,0	31,7	0,0	0,0	4,5
Dúbrava	0,0	5,6	85,2	0,0	0,0	2,7
Harakovce	0,0	0,0	42,9	0,0	0,0	0,0
Hnilčík	0,0	5,5	98,6	0,0	2,1	18,5
Hnilec	0,0	0,0	38,5	0,0	3,7	89,9
Hradisko	0,0	0,0	134,6	0,0	0,0	0,0
Hrišovce	0,0	6,6	65,8	0,0	0,0	9,4
Huncovce	0,4	6,4	82,7	0,0	0,0	0,9
Chrasť nad Hornádom	1,4	0,0	39,9	0,0	0,0	2,8
Jamník	0,9	2,7	115,7	0,0	1,9	0,9
Kaľava	0,0	0,0	37,8	0,0	2,4	2,4
Kluknava	0,0	6,1	38,1	0,6	1,2	0,0
Krásna Lúka	0,0	8,3	117,0	0,0	0,0	1,4
Krivany	0,0	3,5	75,9	0,0	0,9	3,7
Križová Ves	0,0	0,5	71,3	0,0	0,0	0,6
Lieskovany	0,0	10,8	108,8	0,0	0,0	8,4
Markušovce	0,3	4,8	34,8	0,3	2,8	3,4
Matejovce nad Hornádom	0,0	6,1	32,3	0,0	0,0	4,3



Mlynčeky	0,0	11,2	97,6	0,0	0,0	0,0
Mlynky	0,0	13,8	107,8	0,0	6,5	18,0
Nálepково	0,0	3,1	75,0	0,0	0,4	1,9
Nížné Repaše	0,0	10,4	26,0	0,0	4,3	21,6
Nižný Slavkov	0,0	1,2	63,6	0,0	0,0	2,6
Odorín	0,0	7,6	63,1	1,1	1,1	0,0
Olcnavá	0,0	7,0	60,6	0,0	0,0	3,1
Oľšavica	0,0	0,0	48,9	0,0	0,0	6,1
Oľšavka	0,0	5,2	20,7	0,0	0,0	0,0
Oľšov	0,0	0,0	86,3	0,0	0,0	0,0
Pavľany	0,0	0,0	36,1	0,0	0,0	96,4
Poloma	0,0	2,1	127,9	0,0	1,1	1,1
Poráč	0,0	3,9	42,5	0,0	0,0	4,8
Richnava	0,0	0,4	21,1	0,0	0,5	0,0
Rudňany	0,0	2,8	29,1	0,0	1,3	0,9
Slatvina	0,0	3,3	71,4	0,0	3,4	0,0
Slovinky	0,0	4,2	42,3	0,0	1,6	7,0
Spišská Belá	0,0	7,2	92,6	0,3	2,4	0,3
Spišský Hrušov	0,8	3,2	63,1	0,0	1,6	4,8
Stráne pod Tatrami	0,0	2,1	59,3	0,0	0,0	0,0
Šarišské Dravce	0,0	3,9	122,9	0,8	1,6	0,0
Teplica	0,0	1,8	68,4	0,9	0,0	4,6
Tichý Potok	0,0	0,0	86,5	0,0	0,0	2,5
Torysa	0,0	4,7	81,1	0,0	2,2	0,7
Torysky	0,0	0,0	52,9	0,0	0,0	48,1
Tvarožná	0,0	7,8	65,8	0,0	1,7	5,1
Vítkovce	0,0	0,0	27,5	0,0	0,0	0,0
Vlkovce	0,0	0,0	93,8	0,0	2,3	11,4
Vojkovce	0,0	4,4	63,0	0,0	2,2	8,7
Vydmík	0,0	3,8	43,5	0,0	0,0	0,0
Vysoká	0,0	0,0	39,7	0,0	0,0	0,0
Vyšné Repaše	0,0	0,0	15,6	0,0	0,0	39,1
Vyšný Slavkov	0,0	9,3	48,2	0,0	0,0	5,7
Závadka	0,0	0,0	43,3	0,0	0,0	15,0
Žakovce	0,0	6,4	81,4	0,0	1,6	1,6

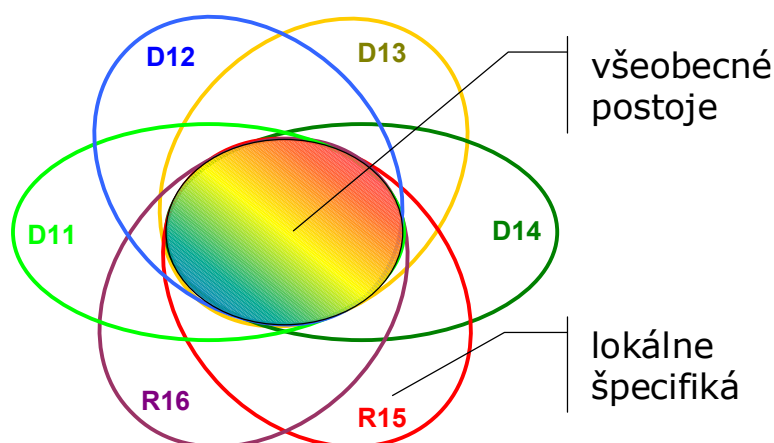
Poznámka: Príloha č. 2.1. Charakteristika obcí



## 3. Kvalitatívny výskum

- Výsledky kvalitatívnej časti sú rozpracované do dvoch úrovní:
- 1) všeobecné postoje k diaľniciam a rýchlostným cestám a
  - 2) lokálne pohľady, špecifiká.

**Schéma č. 3.1.: Štruktúra informácií**



všeobecné postoje:

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

lokálne špecifiká:

pohľady špecifické vzhľadom na konkrétny región.

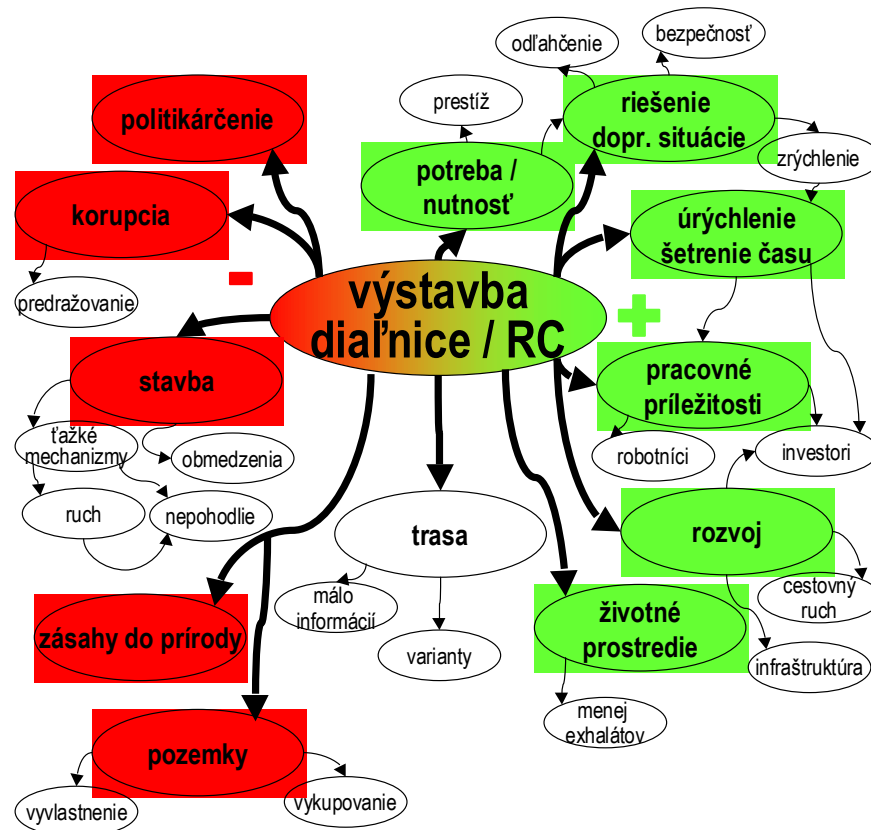
Výstavbu diaľnic, respektíve rýchlostných ciest pokladajú ľudia vo všeobecnosti za akútnu potrebu a nevyhnutnosť, budovanie infraštruktúry je nutnou podmienkou ďalšieho rozvoja jednotlivých regiónov. Výstavba diaľnice je dlho plánovaná a jej realizácia zaostáva za praktickými potrebami regiónov a miest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

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



### **Schéma č. 3.2: „Mentálny priestor“ výstavby diaľnic**

V myšliach ľudí obsadzuje výstavba nasledovné kategórie:



#### Počas výstavby:

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

#### Po výstavbe:

- rozvoj turistického ruchu,



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

### 3.1. Prínos pre dopravu

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

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

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

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

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

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



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

Ivan, šofér, Ružomberok

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

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

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

- bezpečnosť dopravy,
- rýchlosť dopravy a úspora času.

### **3.1.1. Bezpečnosť dopravy**

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

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

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

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



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

Anka, 57 rokov, špeciálna pedagogička, Martin

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

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

Pre obyvateľov teda znamená menšiu pravdepodobnosť dopravných nehôd.

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

### **Obavy ľudí**

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





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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

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

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

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

*Na tých diaľniciach je nehôd asi menej ako na tých úzkych uličkách.*

Mária, 50 rokov, zdravotníctvo, Žilina

### **3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora**

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

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina



*Rýchlejšie sa budú prekonávať vzdialenosti medzi mestami.*

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

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

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

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

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

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

*Bude to lepšie. Odláhčia 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 ľudia obávajú spomalenia dopravy, kolón, meškania spojov a podobne.

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

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

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

Rado, 25 rokov, strojársky priemysel, Nitra

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

Vladimír, 52 rokov, dôchodca, Žilina

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

### **3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd**

Diaľnica sa vyznačuje iným charakterom dopravy ako bežné cesty (správanie vodičov, účastníci premávky, plynulosť dopravy, rýchlosť a pod.), s čím súvisí aj iný charakter dopravných nehôd.



Prevažuje názor, že na diaľniciach je vzhľadom na plynulosť dopravy menšia nehodovosť, no nehody – ak k nim dôjde – majú vážnejšie následky pre účastníkov (dochádza k nim vo vyššej rýchlosti, nárazy sú silnejšie). Vyšší podiel v porovnaní s nehodami na bežných cestách majú smrteľné nehody. Účastníkom sa s diaľnicami ako špecifikum spájajú aj reťazové dopravné nehody s vyšším počtom účastníkov.

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

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

*Nebezpečie reťazových nehôd.*

Pavol, 33 rokov, doprava, Žilina

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

Anna, 19 rokov, VŠ študentka, Žilina

Z tohto vyplývajú dôsledky aj pre zdravotníctvo a záchranné služby v mestách pri diaľnici, napr. zabezpečenie kapacít pre účastníkov hromadných nehôd, nutnosť rýchlejšej dostupnosti k miestu nehody vzhľadom na predpoklad vyššej závažnosti poranení a pod.

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

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

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

### 3.3. Životné prostredie

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

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

#### Ľudia z dotknutých miest

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

#### Ľudia z dotknutých a spádových obcí

na druhej strane očakávajú zhoršenie životného prostredia vo svojej



lokalite spôsobené tranzitnou dopravou presunutou z miest do ich lokality.

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

*Bezprostredne popri diaľnici áno, tí budú nadávať.*

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Zlepšenie aj zhoršenie životného prostredia sa týka hlavne:

- prítomnosti výfukových plynov,
- prašnosti a
- hlučnosti.

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

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

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

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

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

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

Pavol, 33 rokov, doprava, Žilina



## **Obavy ľudí**

1. Napriek tomu, že si ľudia uvedomujú celkové zníženie negatívnych dopadov na životné prostredie, sú prítomné obavy, že v dotknutých obciach dôjde k zhoršeniu životného prostredia v porovnaní so súčasným stavom. Týka sa to najmä obcí, cez ktoré v súčasnosti neprechádza významnejšia komunikácia (a teda nemajú problémy s 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 nejak 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 vrael. 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 výtvary, 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 nevyužité, 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 brzdil celú výstavbu tým.*

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

### **3.6. Ekonomika a hospodárstvo**

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

*...ľudia začnú uvažovať, že prečo nebyvať 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 diaľnicou, bola to dokonca podmienka.*

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina



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

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

### Počas výstavby

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

*Zamestnanosť, je tam kopa ľudí, kopa brigádnikov. Kopa ľudí tam má prácu.*

Mária, 53 rokov, zdravotníctvo, Žilina

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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

### Po výstavbe

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

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

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

*Investície, investori príchod.*

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

*Viacej podnikateľov príde, oni sa chcú rýchlo presúvať!*

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

Zvýšenie zamestnanosti vplyvom diaľnic/rýchlostných ciest môže nastať aj vďaka jednoduchšiemu a rýchlejšiemu cestovaniu za prácou – ľudia, ktorí možno teraz nie sú ochotní za prácou



dochádzať (kvôli časovým stratám pri cestovaní), zmenia vďaka rýchlemu spojeniu miest/obcí svoj postoj.

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

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

*Ale ja som jednoznačne za. Už len kvôli robote, že človek sa dostane 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 podnikáť. Pôjde cesta tadeto, tak si tam postavíte reštauráciu. Zase pár ľudí z tej dediny príde a bude tam robiť.*

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

Kedže 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 staniciach nenatankujú. To im bude ďaleko.*

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

Aby sa zabránilo odlivu náhodných turistov, padlo niekoľko návrhov: napríklad umiestnenie pútačov popri diaľnici a jasné značenie, ktoré by 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 vykúpaním majiteľa neutrpia výrazné majetkové straty. Pôjde skôr o psychické ujmy – ľudia prídu o svoje koníčky, možnosti relaxu, miesto, na ktoré sú citovo naviazaní (najmä v prípade starších ľudí).

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Viera, 64 rokov, dôchodkyňa (matrikárka), Ružomberok

*V Považskom 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.

*Polnohospodárska pôda sa zaberá skôr kvôli fabrikám ako sú Kia, Peugeot ako kvôli diaľnicam.*

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.

*Nejak rozumne im nahradiť pôdu.*

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

*Trhovú cenu im vyplatiť.*

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

*Zasiadne 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 ochranármi. To by bolo najideálnejšie.*

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

### **Obavy ľudí**

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

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

*Niektorým sa majetky znehodnotia, iným sa zhodnotia.*

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

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

*Na Slovensku sa dlho tunely razia.*

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

### **3.10. Informovanosť, verejný diskurz**

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

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

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

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

*Okolo toho moc informácií nemám.*



Ivan, šofér, Ružomberok

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

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

*Dávnejšie bolo haló, teraz to utíchlo.*

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

*Ja si myslím, že by sa malo nejako zviditeľniť alebo zverejniť, kadiaľ tá diaľnica pôjde, lebo ľudia to nevedia. Nieкто si kúpi pozemok, chce si postaviť dom na kludnom mieste, a zrazu mu povedia, že za dva roky mu poza chrbát pôjde diaľnica.*

*Kamarát si takto kúpil pozemok.*

Martin, 31 rokov, reklamná agentúra, Martin

O slabej 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 päšťou 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.

#### **Jánovce – Jablonov**

Úsek Jánovce – Jablonov je obyvateľmi dotknutých aj spádových obcí vítaný. Niektorí ho pokladajú za nevyhnutnosť.



Hustá premávka totiž v súčasnosti predstavuje na ceste I/18 (E50) vysoké riziko dopravných nehôd a ťažko prejazdné komunikácie.

*Diaľnice pomôžu každému regiónu.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové  
spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča

*Keby tá diaľnica už bola v prevádzke.*

člen Lesnej spoločnosti, pozemkového spoločenstva,  
Klčov, okres Levoča

*Cez obec ide cesta 18 - množstvo áut. Hustá premávka.*

starosta obce Klčov, okres Levoča

*V Spišskom Podhradí, súčasná 18-ka, je vysoká nehodovosť.  
Smrteľné nehody sú teraz.*

majiteľ Spišského salaša, Spišské Podhradie, okres Levoča

*Už keby to bolo včera už je neskoro.*

vedúci čerpacej stanice, Popradská cesta, Levoča

Výraznejšie výhrady k navrhovanému variantu majú  
iba niektoré obce:

- Dolňany: starosta obce sa obáva hluku z diaľnice, ktorý postihne niekoľko obyvateľov bývajúcich najbližšie k diaľnici. Požadoval protihlukovú bariéru, no kvôli vzdialenosti 150 metrov od obývaných domov nebola jeho požiadavka schválená. Po sprevádzkovaní diaľnice plánuje sledovať situáciu a v prípade potreby zopakovať svoju požiadavku.

*Bariéru som chcel. Zvuková bariéra že je neoprávnená, sú  
ďalej [od diaľnice] ako určuje zákon, ide 150 m od obce  
Uvidíme ako to bude, aká bude realita, či dajú potom bariéru.*

starosta obce Dolňany, okres Levoča

- Iliašovce: obec by privítala iné trasovanie – okolo obce Dravce (popri súčasnej ceste č. 18);

*Bolo by lepšie keby išla okolo Draviec.*

starosta obce Iliašovce, okres Levoča

### Obchvat mesta Levoča

Obchvat je podľa obyvateľov a zástupcov mesta nevyhnutnosťou. Jeho výstavbu si vyžaduje frekventovaná premávka a vysoký počet dopravných nehôd na súčasných komunikáciách.

*Sprejazdenie komunikácií. (...) Zaťaženie mesta dopravou je nežiaduce.*

pracovník Lesov mesta Levoča

Súčasná dopravná situácia je hrozbou aj pre kultúrne pamiatky nachádzajúce sa v Levoči – pôsobenie prašnosti, exhalátov a otrasov (nákladná tranzitná doprava) má negatívny vplyv na ochranu pamiatok.



*Odláhčenie štátnej cesty znamená ochranu kultúrnych pamiatok v meste (otrasy, exhaláty).*

oddelenie životného prostredia mesta Levoča

### **Prínos pre dopravu**

Výstavbou diaľnice by sa prehustená doprava presmerovala z cesty č. 18 na diaľnicu. Pre dotknuté obce, cez ktoré teraz prechádza cesta č. I/18, by vybudovanie diaľnice znamenalo:

- odláhčenie dopravy v obci,
- zvýšenie bezpečnosti,
- lepšiu dostupnosť, prepojenosť.

*Odláhčí sa cesta - tranzitná doprava.*

oddelenie životného prostredia mesta Levoča

*Obec oslobodia od prepravy. Zrýchlené cestovanie.*

starosta obce Klčov, okres Levoča

*Zníženie frekventovanosti dopravy [v Levoči]. V Levoči je aj kruhový objazd na náš podnet. Hlavný ťah je akútne odkloniť.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča

*Doprava sa zlepší. Spojenie je potrebné, je to úbohé.*

pracovník Lesov mesta Levoča

### **Bezpečnosť dopravy**

je očakávaným prínosom výstavby diaľnice na úseku Jánovce – Jablonov, rovnako ako aj na ostatných úsekoch diaľnic a rýchlostných ciest. Obchvat sa bude podľa ľudí vysokou mierou podieľať na odláhčení dopravnej situácie na ceste č. 18 a v meste Levoča, čím sa zvýši bezpečnosť premávky tak pre vodičov ako aj pre chodcov.

*Prinesie bezpečnosť, veľa nehôd je v súčasnosti.*

starostka obce Dravce, okres Levoča

*Je to nehodový úsek, zvýši to bezpečnosť. (...) Odláhčí sa doprava. Zvýši sa bezpečnosť v Jánovciach pri prechode cez cestu.*

majiteľ firmy Numa, Jánovce, okres Levoča

### **Rýchlosť, jednoduchosť a komfortnosť dopravy**

by sa mala podľa očakávaní obyvateľov zvýšiť. Vybudovanie diaľnice by mohlo odstrániť kolóny na tomto úseku. Do praktického života obyvateľov by to prinieslo menej stresu pri cestovaní a významné úspory času pri každodennom dochádzaní najmä do/z práce.

*Urýchlia sa spoje. Prepojenie Prešov – Bratislava, keď to bude celé hotové. Cesty III. triedy budú voľnejšie.*

starostka obce Kurimany, okres Levoča

*Cesta sa trochu uvoľní. Cesta do práce sa skrúti.*

starosta obce Dolňany, okres Levoča





## **Kto získa?**

### Dotknuté obce,

ktoré budú pri diaľnici, môžu lákať ľudí, aby sa stali ich obyvateľmi. Diaľnica totiž predstavuje rýchly a jednoduchý spôsob, ako sa dostať do okolitých miest (za prácou) a vidiek ponúka kľudné prostredie pre život. V niektorých obciach očakávajú zvýšenie počtu obyvateľov a pripravujú aj priestory pre bytovú výstavbu.

*Pripravujeme bytovú výstavbu, odkupujeme pozemky pod domy.*

starosta obce Smižany, okres Spišská Nová Ves

### Obyvatelia

dotknutých obcí môžu profitovať z diaľnice v zmysle odľahčenej dopravy na ceste č. 18 (ktoré vedie cez viaceré obce), ďalej z možnosti rýchlo, jednoducho a bezpečne cestovať po diaľnici. Odľahčená doprava sa navyše spája s čistejším ovzduším a väčším kľudom v obciach.

*Rýchlejšie presuny.*

starostka obce Kurimany, okres Levoča

*[Kto získa? – otázka moderátora] Ľudia, ktorí bývajú v obciach kde je teraz hlavný ťah.*

pracovníčka múzea v Levoči – zodpovednosť za Spišský hrad

*Cesta nepôjde cez mesto.*

vedúci čerpacej stanice, Popradská cesta, Levoča

### Cestujúci

budú môcť cestovať rýchlo, jednoducho a pohodlne v porovnaní so súčasnou situáciou, kedy ich zdržiavajú na rôznych úsekoch nehody, obmedzenia, zákazy a pod.

*Skráti čas prepravy.*

oddelenie životného prostredia mesta Levoča

*Zrýchlenie. Dostupnosť.*

starostka obce Žakovce, okres Kežmarok

*Teraz sa od Jánoviec po Levoču nedá ani predbiehať.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové spoločenstvo, Doľany, okres Levoča

### Firmy a organizácie

budú môcť rýchlejšie prepravovať náklady. Úspory času sa navyše v mysliach obyvateľov spájajú s finančnými úsporami. Diaľnica vytvorí viaceré podnikateľské príležitosti, najmä v oblasti ubytovacích a stravovacích služieb.

*Úspory času majú ekonomické dosahy.*

majiteľ Spišského salaša, Spišské Podhradie, okres Levoča

*Podporuje cestovný ruch, dostupnosť regiónu.*



člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové  
spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča

### **Kto stratí?**

#### Životné prostredie

utrपी podľa ľudí najviac, spolu s prírodou. Obyvatelia na jednej strane vnímajú zlepšenie životného prostredia v lokalitách, kadiaľ v súčasnosti vedie cesta č. 18. Na druhej strane sa obávajú zhoršenia prostredia v nových lokalitách – na miestach kadiaľ povedie diaľnica. Najväčšie obavy sa týkajú zvýšenej hlučnosti, prašnosti a exhalátov.

*Pribudne hluk - pôjde bezprostredne okolo Jablonova.*

vedúci poľovníckej spoločnosti Dúbravka,  
Jablonov, okres Levoča

*Hluk, diaľnica kde pôsobím, už stojí - zvýšila sa hlučnosť.*

majiteľ firmy Numa, Jánovce, okres Levoča

*Nepomôže znižovať rýchlosť v obciach na 40 keď idú autá  
v kolóne.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové  
spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča

#### Obyvatelia

dotknutých obcí očakávajú, že počas výstavby diaľnice budú trpieť znečistením prostredia vplyvom stavebnej techniky a mechanizmov (zvýšená hlučnosť, prašnosť, otrasy).

*Autá, ktoré stavajú diaľnicu znečisťujú miestnu komunikáciu.  
Postavené žeriavy na miestnej komunikácii.*

majiteľ firmy Numa, Jánovce, okres Levoča

Ohrozenia v podobe vyvlastňovania a odpredávania pozemkov nie sú v tejto lokalite aktívnou témou. Celkovo prevláda spokojnosť s postupom aj s navrhnutými dohodami.

*Pôda keď sa vysporiada, vlastníci neutrpia. Aj ja som vlastník.*

predseda Poľnohospodárskeho družstva, Dravce

Po sprevádzkovaní diaľnice sa ľudia obávajú negatívnych dopadov premávky na diaľnici na svoje životy, najmä hlučnosti. V niektorých lokalitách nebudú vybudované žiadne bariéry, ľudia sa spoliehajú na to, že ak sa po sprevádzkovaní objavia nejaké problémy, príde aj náprava.

*Tí, čo budú bývať blízko diaľnice, neviem, či je tam nejaká  
bariéra. Je to 30-40 metrov od zastavaných domov.*

člen Lesnej spoločnosti, pozemkového spoločenstva,  
Kľčov, okres Levoča

*Zlepšenia prídu až na základe reálnych podnetov. Uvidíme, čo  
prinesie realizácia - potom príde náprava.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové  
spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča



### Podnikatelia

sú zneistení, najmä v oblasti stravovacích služieb. Nevedia odhadnúť dopady výstavby diaľnice na svoje podniky a tým aj tržby a živobytie. Snažia sa vybudovať si meno, ktoré priláka ľudí z diaľnice do ich podniku.

*Očakávame, že sa to salaša dotkne. Ale nemusí sa to dotknúť negatívne. Očakávame nižšiu návštevnosť, ale nepredpokladáme, že by sme museli zatvoriť. (...) Je to výzva, aby sme hostí dokázali k sebe dostať.*

majiteľ Spišského salaša, Spišské Podhradie, okres Levoča

*Drobní podnikatelia, reštaurácie okolo starej cesty.*

starostka obce Dravce, okres Levoča

### Dotknuté miesta

#### Miesta s historickým alebo kultúrnym významom

Diaľnica bude mať aj pozitívne, aj negatívne dopady na historické a kultúrne pamätihodnosti. Pozitívne dopady sa týkajú hlavne pamiatok v meste Levoča – odklonenie tranzitnej dopravy a tým aj zlepšenie životného prostredia bude mať kladný účinok na ich ochranu a spravovanie.

*Nebude medzinárodná cesta v tesnej blízkosti námestia, hradieb [v Levoči].*

vedúci čerpacej stanice, Popradská cesta, Levoča

*Hradby v Levoči sú ohrozené [súčasnou dopravou].*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča

Negatívne dopady pocítia pamiatky v blízkosti plánovanej diaľnice. Ani nie tak v zmysle ohrozenia samotnou premávkou na diaľnici, ale v zmysle nižšej návštevnosti. Príkladom je Spišský hrad: keďže sa nebude nachádzať priamo na trase, „pri ceste“ (tak ako je tomu teraz), je podľa pracovníčky múzea v Levoči vyššia pravdepodobnosť, že klesne počet náhodných návštevníkov.

*Tí ľudia, ktorí chodili na hrad (vidím a idem) sa budú musieť vybrať (cielenne prísť) na hrad. Uberie to možno náhodných návštevníkov, možno aj privedie návštevníkov. Možno sa nestane nič.*

pracovníčka múzea v Levoči – zodpovednosť za Spišský hrad

#### Miesta s prírodným významom

Na dotknutom území sa nachádzajú aj územia spadajúce pod Naturu 2000. Niektorí ľudia sa obávajú o ich bezpečnosť, o zachovanie vzácných biotopov.

*Migrácia zvery - ide to aj chránenými územiami. Dopady aj na rastliny, prechádza to cez potok, prechádza to Hájik, cez chránené územie.*

oddelenie životného prostredia mesta Levoča



*Ohrozenie biotopov, máme územie Natura 2000.*

starostka obce Dravce, okres Levoča

#### Miesta s poľnohospodárskym významom

Poľnohospodári a poľovníci/lesníci prídu o časti spravovaných a obhospodarovaných lokalít. Poľovníci a lesníci sa boja o zver v dotknutých revíroch (napr. Iliášovce), keďže diaľnica pretne oblasť na dve časti.

*Je tu revír, lesná zver je tu, ide to cez tieto lokality.*

starosta obce Iliášovce, okre Levoča

Poľnohospodári majú zas obavy týkajúce sa prístupnosti k obhospodarovaným pôdam, keďže diaľnica aj tu pretne väčšie územia.

*Diaľnica pretne krajinu - nebude sa dať hocikde prejsť. (...)*

*Padne poľnohospod.pôdny fond, lesný pôdny fond.*

pracovník Lesov mesta Levoča

Na území obce Klčov sa nachádza profesionálna škôlka na pestovanie jabloní. Miestni obyvatelia nevedia odhadnúť, aké dopady môže mať výstavba diaľnice, respektíve doprava, na kvalitu stromčekov. Nevedia ani, či v prípade škôd budú odškodnení.

#### **Ekonomika a hospodárstvo**

Počas výstavby diaľnice vidia obyvatelia príležitosť pre miestne firmy a robotníkov, ktorí by sa mohli podieľať na výstavbe. Samotná diaľnica by po sprevádzkovaní mohla byť podľa ľudí lákadlom pre investorov a tým aj príležitosťou pre vytvorenie nových pracovných miest.

*Dopyt po stavebných prácach.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové  
spoločenstvo, Dolňany, okres Levoča

*Mobilita investorov, zamestnanosť. Industrializácia by mohla nabehnúť, priemyselné parky, ktoré sú mŕtve by ožili, rozvoj by mohol byť väčší.*

pracovník Lesov mesta Levoča

#### Zamestnanosť

Príchod investorov (domácich alebo zahraničných) je v lokalite Jánovce – Jablonov veľkou nádejou, keďže ide o miesto s vysokou mierou nezamestnanosti. Ľudia dúfajú, že priame prepojenie s Bratislavou a s východom môže prilákať investorov do okolitých miest. V praxi by to znamenalo nové pracovné miesta pre domácich obyvateľov.

*Príchod investorov do mesta, máme prísľub.*

oddelenie životného prostredia, Levoča

*Konečne príde aj investor.*

vedúci čerpacej stanice, Popradská cesta, Levoča



*Príchod nejakého investora by bol zaujímavý - výstup na diaľnicu je 1 km.*

starosta obce Klčov

Niektoré obce sa nespoliehajú iba na „zázrak“, podnikajú kroky, ktoré investorov prilákajú. Príkladom je obec Smižany z užšej spádovej oblasti, kde pripravujú priemyselný eko-park a vítajú hlavne domácich investorov.

*Prílev investorov. Pripravujú priemyselný eko-park. Chceme sa uchádzať o finančné zdroje. Chceme investorov, ale nie veľkých, máme záujem aj o miestnych investorov.*

starosta obce Smižany, okres Spišská Nová Ves

Čo sa týka zamestnanosti, poskytne diaľnica ľuďom viac možností dochádzať za prácou. Vďaka zrýchleniu a zjednodušeniu cestovania budú za prácou dochádzať aj takí ľudia, ktorým sa to doteraz neoplatilo (finančne ani časovo).

*Pre budúcnosť vidím, čo sa týka zamestnania, dochádzania do práce, zlepšenie situácie, smerom do Prešova hlavne.*

predseda Poľnohospodárskeho družstva Dravce, okres Levoča

#### Cestovný ruch

Podľa ľudí môže diaľnica pomôcť rozvoju cestovného ruchu. Väčšia dostupnosť jednotlivých lokalít môže:

- prilákať viac turistov,

*Turistický ruch dotiahne pod Spišský hrad, otvorenie sa svetu. Krásy Spiša sa odhalia viac, Slováci ich nepoznajú.*

vedúci poľovníckej spoločnosti Dúbravka, Jablonov, okres Levoča

- sprístupniť nové turistické miesta, *Zlepšenie v oblasti cestovného ruchu. Je čo obdivovať, len je to málo známe a málo prístupné. Zimná turistika - lepší prístup. Pamätihodnosti - lepší prístup.*

pracovník Lesov mesta Levoča

*Možno budeme viac navštevovaní. Nemáme veľké kultúrne pamiatky – kaplnka. Možno viac ľudí príde, sme mimo ciest, sme atraktívny kvôli kľudu.*

starosta obce Iliašovce, okres Levoča

- podnietiť skvalitnenie a rozšírenie služieb v existujúcich turistických lokalitách.

*Dopyt po stravovacích zariadeniach. Prínos pre región.*

člen Urbárskej spoločnosti Rožkovce - pozemkové spoločenstvo, Dolány, okres Levoča

#### **Eliminácia dopadov, opatrenia**

Obyvatelia a starostovia obcí tušia, aké dopady bude mať výstavba diaľnice na ich životy. Najčastejšou požiadavkou (v obciach



Jánovce, Jablonov, Doľany, Kurimany, Iliašovce, Klčov) ako ich eliminovať, bola protihluková bariéra.

*Zvuková bariéra na moste v Jánovciach.*

majiteľ firmy Numa, Jánovce, okres Levoča

*Bariéry pre zver - aby sa nedostali na diaľnicu.*

starostka obce Dravce, okres Levoča

*Protihlukové zábrany. Stále oplotenie proti zvery, prechody pre zver.*

vedúci poľovníckej spoločnosti Dúbravka,  
Jablonov, okres Levoča

Z pohľadu rozvoja turistického ruchu a eliminácie negatívnych dopadov odklonenia dopravy od existujúcich podnikov, padli požiadavky na výrazné značenie, respektíve pútače na turistické miesta, prípadne zariadenia.

*Značenie podniku na diaľnici je veľmi dôležité, ale sú tam prísne pravidlá. Značenie má vplyv na rozvoj regiónu (pamiatky).*

majiteľ Spišského Salaša, Spišské Podhradie, okres Levoča

*Informovanie turistov.*

vedúci čerpacej stanice, Popradská cesta, Levoča

Samotná výstavba môže mať negatívne dopady na okolie – znehodnotené pozemky, komunikácie a podobne. Ľudia očakávajú, že prejazd stavebných strojov a automobilov bude zabezpečený tak, aby nepoškodzoval obce. V prípade, že nebude iné riešenie iba prejazd cez obec, očakávajú, že poškodené komunikácie a okolie sa po výstavbe zrekonštruuje.

*Dať do pôvodného stavu všetky cesty, vyregulovať potok pod mostami. Zákaz prejazdu ťažkých mechanizmov, mali by chodiť cez extravilán, alebo ak to porušia, dať to do pôvodného stavu.*

starosta obce Klčov, okres Levoča

### **Informovanosť, verejný diskurz**

Informácie týkajúce sa výstavby diaľnice sú v povedomí ľudí aj na tomto úseku veľmi slabé. Obyvatelia si vyskladávajú obraz o výstavbe rýchlostnej cesty na základe rôznych zdrojov (miestne médiá, internet, známi a kolegovia, ...). Neistota vyplývajúca z nedostatku informácií ľudí znepokojuje. Ľudia požadujú viac informácií, pravidelné a konkrétne informácie týkajúce sa výstavby.



## 4. Diskurz

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

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

### 4.1. Monitoring článkov

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

#### 4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte

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

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

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

Z ďalších okruhov rezonovalo financovanie:

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



### Legislatíva:

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

### Kvalita a bezpečnosť cestnej infraštruktúry:

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

### Dopady na ľudí:

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

### Dopady na životné prostredie:

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

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

- žalobách a námietkach počas a po tendri na mýtny systém v 24 témach,
- meškanií 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 9 tématických okruhov celkovo v 15 témach. Najčastejšie rezonovali témy:

- tender na výstavbu, výber víťazov a vyhlásenie výsledkov v 4 témach,
- aktualizácia a info o postupe výstavby v 3 témach,
- rozpočet výstavby v 2 témach,
- bezpečnosť a nehody v Levoči na novej križovatke v 1 téme,
- vysoká cena za výstavbu diaľnic v 1 téme,
- meškanie výstavby v 1 téme,
- privádzač do Spišskej Novej Vsi a peniaze na komunikácie v 1 téme,
- riešenia (nesúhlas s premostením pri Spišskom hrade s odrezaním Biacoviec od sveta) v 1 téme,
- vyvlastňovanie a nové ceny pozemkov 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 11 fórach v 6 tématických okruhoch v 8 témach. Tento lokálny diskurz sa miešal s oveľa silnejšou celoslovenskou diskusiou. V lokálnom kontexte rezonovali viaceré témy:



- sľubovanie nereálnych termínov alebo neplnenie sľubov v 3 témach,
- spustenie v polovičnom profile v 1 téme,
- podvody a „tunelovanie“ spojené s výstavbou diaľnic a ich následné predražovanie v 1 téme,
- klientelizmus pri výstavbe diaľnic v 1 téme,
- financovanie z Euro fondov v 1 téme,
- nedodržiavanie termínov výstavby v 1 téme.

### 4.3. Monitoring petícií

Z celoslovenského pohľadu išlo o dva druhy petícií:

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

V lokálnom kontexte predmetného úseku diaľnice D1 bola zaznamenaná jedna petícia a týkala sa obce Spišské Podhradie (Box č. 4.3.1.). Petíciu podpísalo 300 občanov, ktorí nesúhlasia s prekládkou cesty I/18 do blízkosti svojich obytných zón. Podstatou nesúhlasu je rozdelenie obývaného územia diaľnicou a následný sťažený prístup medzi jednotlivými časťami.

#### **Box č. 4.3.1.**

#### ***Príbeh a kontext petície z obce Spišské Podhradie***

##### **Obyvatelia Spišského Podhradia nechcú prekládku diaľnice D1 v meste**

Spišské Podhradie

Otvorený list primátorovi mesta i poslancom Mestského zastupiteľstva v Spišskom Podhradí (okres Levoča) adresovali obyvatelia Prešovskej, Štefánikovej, Podzámkovej ulice, Ulice Vodný rad a Sídlička Hrad. V ňom jednoznačne nesúhlasia s navrhnutým bledomodrým variantom trasovania prekládky existujúcej cesty I/18, ktorá by mala viesť práve niektorými zo spomínaných ulíc. Otvorenému listu však predchádzala petícia, ktorú podpísalo 300 obyvateľov mesta.

Cesta I/18 je cestou s medzinárodným významom, známa ako cestný ťah E 50. Na území Slovenska tvorí hlavnú dopravnú tepnu v smere západ - východ. Táto cesta sa však má v úseku od križovatky pri obci Jablonov až po križovatku pri obci Studenec, v budúcnosti stať súčasťou stavby diaľnice D1 Jablonov Behárovce. Preto je potrebné vybudovať prekládku tejto cesty, aby slúžila ako regionálna komunikácia. Investorm stavby bude Národná diaľničná spoločnosť. V roku 2001 sa začalo riešiť variantné riešenie novej I/18. Dodnes je na svete 6 variantov, pričom niektoré sú modifikované.

Na poslednom pracovnom stretnutí za spoluúčasti obyvateľov mesta deväti z jedenástich poslancov podporili bledomodrý variant trasovania. "V tomto prípade by cesta viedla od jablonovskej križovatky cez tunel popri Spišskej Kapitule. Ten by vyústil pri odbočke do Baldoviec a cesta by pokračovala ďalej do mesta na koniec Májovej ulice. Ďalej by viedla po



vyššie spomínaných uliciach, konkrétne popri Podzámkovej ulici, cez Štefánikovu a Prešovskú ulicu. Tam by sa napájala na diaľnicu. Výhodou tohto variantu je jednak to, že si tým vyriešime južný obchvat, teda kamiónovú dopravu od mesta Krompachy, ktorá v súčasnosti prechádza historickou časťou mesta - Mariánskym námestím a okolo Spišskej Kapituly. V rámci tohto variantu si doriešime aj Prešovskú ulicu, ktorá je úzka a chýbajú tam chodníky. Ich výstavba spolu s kanalizáciou si vyžaduje 3,5 milióna korún. To si mesto dovoliť nemôže. Chceme obyvateľom týchto ulíc pomôcť poriešiť si aj mestské komunikácie," zdôraznil primátor mesta Ing. František Slobodník.

Obyvatelia dotknutých ulíc sú však iného názoru. Podľa slov členky petičného výboru Marty Kešelákovvej (obyvateľky Prešovskej ulice), bledomodrý variant je tým najhorším variantom. "Už dnes našou ulicou prechádza množstvo áut a ak tu bude I/18-stka, tak to bude ešte horšie. Je to riešenie na sto rokov, preto je dôležité zvážiť to. Zvýši sa frekvencia dopravy, s ňou hlučnosť, prašnosť. darmo, že tam pôjde chodník, cestou sa bude veľmi ťažko prechádzať. Samozrejme, chceme do mesta pritiahnúť investorov, ale už dnes našou ulicou prechádza tritisíc áut a potom to bude raz toľko. Inde sa dnes snažia odkloniť dopravu mimo mesta a mi si ju ideme púšťať priamo cezeň. Existuje niekoľko variantov, tak by sa mal vybrať ten, ktorý vyhovuje aj obyvateľom mesta," uviedla M. Kešeláková. Približne rovnakého názoru je aj obyvateľ Podzámkovej ulice, ktorý nechcel byť menovaný.

Podľa slov F. Slobodníka však konečné rozhodnutie ešte nepadlo. O tom rozhodne až mimoriadne zastupiteľstvo. Už v najbližších dňoch sa však vedenie mesta stretne s obyvateľmi ulíc. "Chceme im podrobne vysvetliť výhody tohto variantu. Možno konečným variantom bude celkom iný variant, ale aj bledočervený, podľa ktorého by I/18 viedla súbežne s diaľnicou nič nerieši. Navyše v meste chceme rekonštruovať Mariánske námestie. To však bude celkom zbytočné, ak nim aj naďalej budú prechádzať kamióny," dodal na záver F. Slobodník.

<http://www.cassovia.sk/korzar/archiv/clanok.php3?sub=19.3.2005/1657S>

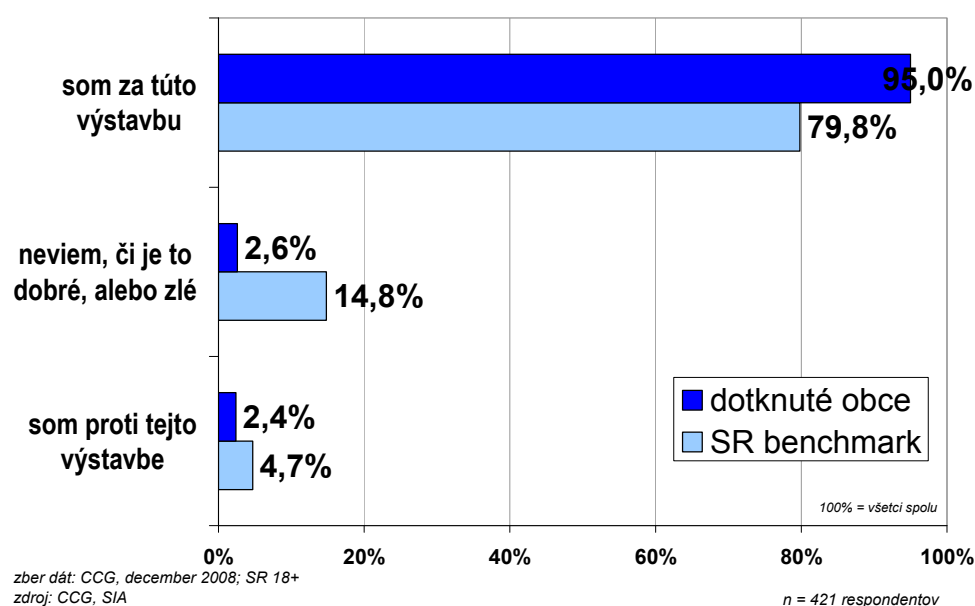


## 5. Kvantitatívny výskum

### 5.1. Celkový postoj k výstavbe

Na úseku Jánovce-Jablonov je najväčšia podpora výstavby diaľnice zo všetkých úsekov. Jednoznačne prevažuje súhlasný postoj. Váhavé alebo odmietavé postoje sú zastúpené minimálne. (Graf č. 5.1.1.)

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



#### Poznámka:

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. Na úrovni kritickej hranice alebo nad ňou sú obce Jánovce, Levoča, Spišské Podhradie a Spišský Štvrtok. 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.

V jednotlivých obciach nie sú výrazné rozdiely z hľadiska postojov k výstavbe (Tabuľka č. 5.1.1.).



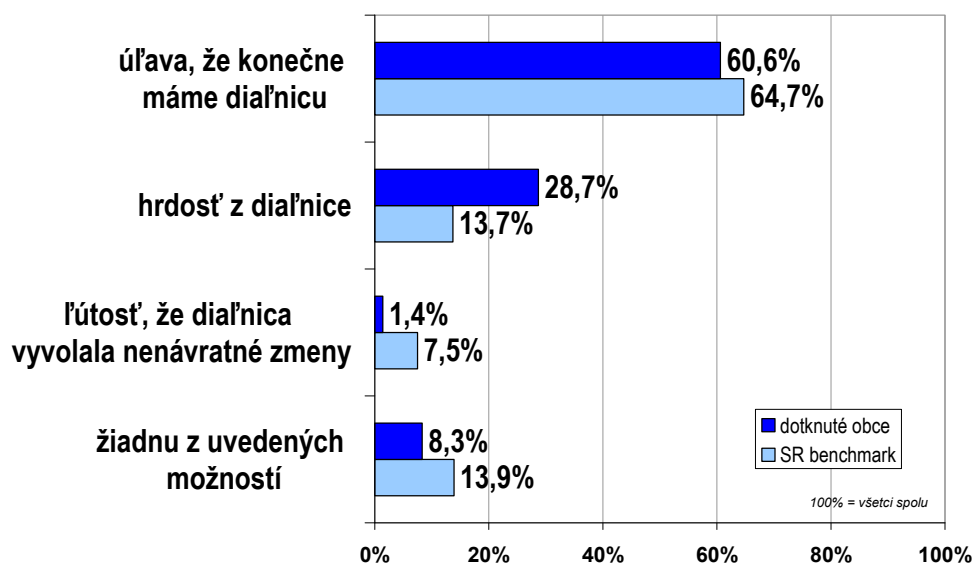
### Tabuľka č. 5.1.1. Postoje k výstavbe diaľnice v obciach

	Spolu	Postoj k výstavbe		
		za	proti	nevedia
Spolu za úsek	100,0%	95,0%	2,4%	2,6%
Jánovce	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Spišské Podhradie	100,0%	97,2%	2,8%	0,0%
Spišský Štvrtok	100,0%	94,9%	0,0%	5,1%
Levoča	100,0%	91,6%	6,1%	2,3%
Doľany*	100,0%	80,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Iliašovce*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Jablonov*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Kličov*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	75,0%	0,0%	25,0%
Nemešany*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%

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

Postoje občanov k výstavbe diaľnice potvrdzuje pocit, ktorý budú mať po dostavbe diaľnice. Špecifikom tohto úseku je prevaha pozitívnych emócií, najmä úľavy. V porovnaní s ostatnými úsekmi je na úseku Jánovce-Jablonov v najväčšej miere prítomný aj pocit hrdosti na vybudovanú diaľnicu. (Graf č. 5.1.2.)

### Graf č. 5.1.2. Pocity z diaľnice



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

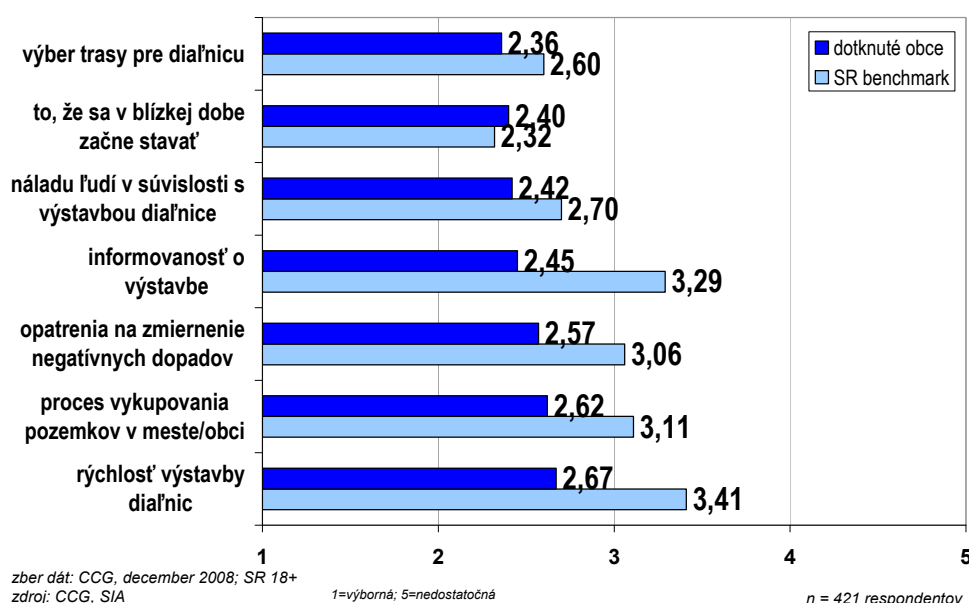
n = 421 respondentov



## 5.2. Hodnotenie procesov súvisiacich s výstavbou diaľnice

Takmer výhradne pozitívne emócie sa premietajú aj do hodnotenia procesov súvisiacich s výstavbou diaľnice – jej prípravou a realizáciou. Výstavba diaľnice je takmer vo všetkých ohľadoch hodnotená pozitívnejšie, ako je celoslovenský benchmark – všetky známky sa pohybujú v pásme „lepšieho priemeru“ (2,3-2,7). Jediný proces hodnotený negatívnejšie ako benchmark je samotný fakt, že sa v blízkej dobe začne stavať. Napriek tomu je to jeden z najlepšie hodnotených aspektov. (Graf č. 5.2.1.)

**Graf č. 5.2.1. Hodnotenie procesov**



Relatívne najpriaznivejšie je hodnotený výber trasy budúcej diaľnice. Rozdiely v hodnotení jednotlivých aspektov sú však minimálne a treba ich interpretovať ako jednu úroveň hodnotenia.

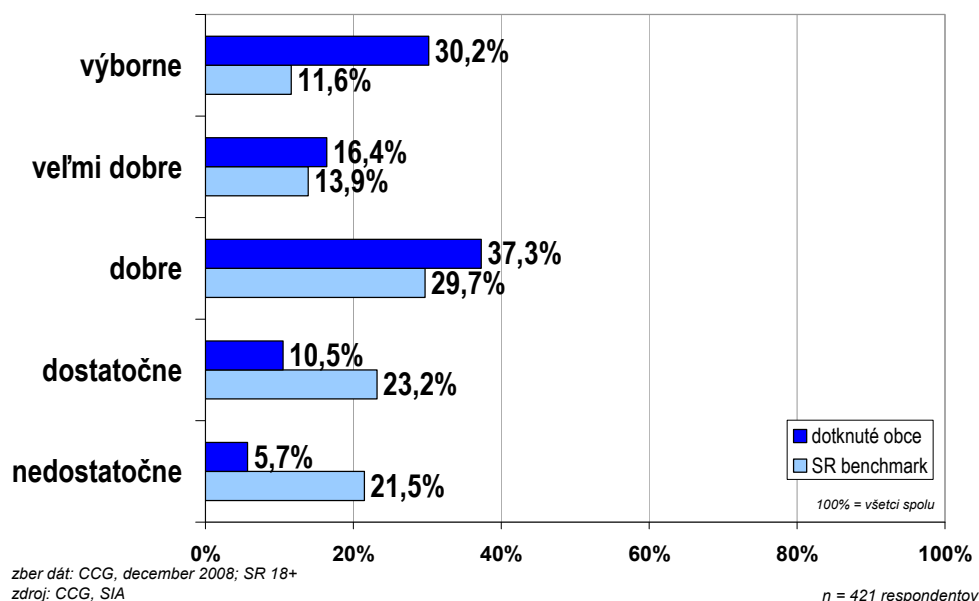
### ***Aké boli lokálne špecifiká v hodnotení jednotlivých procesov súvisiacich s výstavbou diaľnice?***

#### Informovanosť o výstavbe

V porovnaní s celoslovenským benchmarkom – a teda ostatnými úsekmi, kde sa plánuje výstavba diaľnice – bolo nadpriemerné hodnotenie známkou 1 (o 18,6 percentuálnych bodov), 2 (o 2,5 percentuálnych bodov) a 3 (o 7,6 percentuálnych bodov) (Graf č. 5.2.2.). Naopak, negatívne hodnotenie 3 a 4 je zastúpené výrazne podpriemerne („4“ o 12,7 pb; „5“ o 15,8 pb).



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



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

n = 421 respondentov

Informovanosť v obciach je rôzna. Nadpriemerne pozitívne je hodnotená v Levoči (známka „jednotka“ 42,0%) a v Spišskom Štvrtku (známka „jednotka“ 45,8%). Negatívne hodnotenie informovanosti sa nadpriemerne objavuje v obciach Jánovce (známka „štvorka“ 44,8%) a Spišské Podhradie (známka „trojka“ 52,8%, „štvorka“ 18,1%, „päťka“ 9,7%). (Tabuľka č. 5.2.1.)

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

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	30,2%	16,4%	37,3%	10,5%	5,7%
Levoča	100,0%	42,0%	13,0%	29,8%	9,2%	6,1%
Spišské Podhradie	100,0%	5,6%	13,9%	52,8%	18,1%	9,7%
Spišský Štvrtok	100,0%	45,8%	18,6%	28,8%	0,0%	6,8%
Jánovce	100,0%	0,0%	13,8%	41,4%	44,8%	0,0%
Doľany*	100,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	0,0%	20,0%	80,0%	0,0%	0,0%
Iliašovce*	100,0%	33,3%	0,0%	52,4%	14,3%	0,0%
Jablonov*	100,0%	28,6%	9,5%	38,1%	9,5%	14,3%
Kličov*	100,0%	55,0%	35,0%	10,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	44,4%	55,6%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	11,8%	29,4%	52,9%	5,9%	0,0%

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

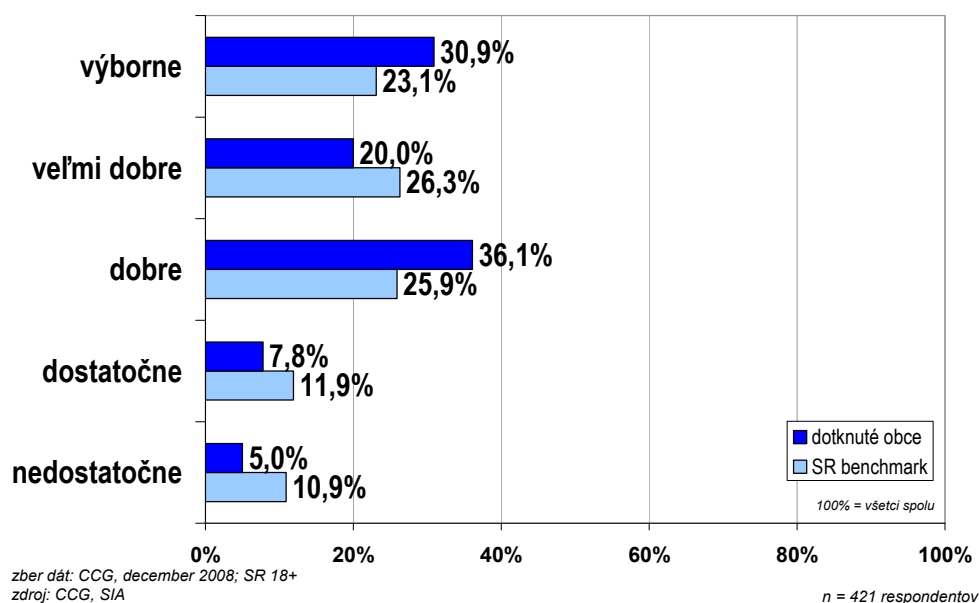


### Výber trasy pre diaľnicu

nehodnotia všetci obyvatelia dotknutých obcí na úseku Jánovce-Jablonov rovnako. Zvýšené zastúpenie majú jednak osoby, ktoré hodnotia výber trasy známku „1“, no takisto osoby, ktoré ho hodnotia na „trojku“.

Oproti celoslovenskému benchmarku je výber trasy na tomto úseku hodnotený pozitívnejšie. Nadpriemerne sú zastúpené známky 1 („výborne“; o 7,8 percentuálnych bodov) a 3 („dobre“; o 10,2 percentuálnych bodov). Podpriemerne sú zastúpené ostatné stupne hodnotenia („2“ o 6,3 pb; „4“ o 4,1 pb a „5“ o 5,9 pb).

**Graf č. 5.2.3. Hodnotenie výberu trasy**



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

Nadpriemerne pozitívne je výber trasy hodnotený v obci Spišský Štvrtok („jednotka“ 52,5%) a v okresnom meste Levoča („jednotka“ 43,5%). V Spišskom Podhradí je nadpriemerne zastúpená známka „trojka“ (48,6%). Negatívne hodnotenie výberu trasy je výrazne zastúpené v obci Jánovce (známka „štvorka“ 58,6%).

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

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	30,9%	20,0%	36,1%	7,8%	5,0%
Levoča	100,0%	43,5%	13,0%	34,4%	4,6%	4,6%
Spišské Podhradie	100,0%	5,6%	23,6%	48,6%	12,5%	8,3%
Spišský Štvrtok	100,0%	52,5%	25,4%	15,3%	0,0%	6,8%
Jánovce	100,0%	0,0%	13,8%	27,6%	58,6%	0,0%
Dofany*	100,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	0,0%	20,0%	80,0%	0,0%	0,0%
Iliašovce*	100,0%	19,0%	0,0%	81,0%	0,0%	0,0%
Jablonov*	100,0%	28,6%	28,6%	28,6%	0,0%	14,3%
Kličov*	100,0%	55,0%	35,0%	10,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	44,4%	55,6%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	11,8%	29,4%	52,9%	5,9%	0,0%

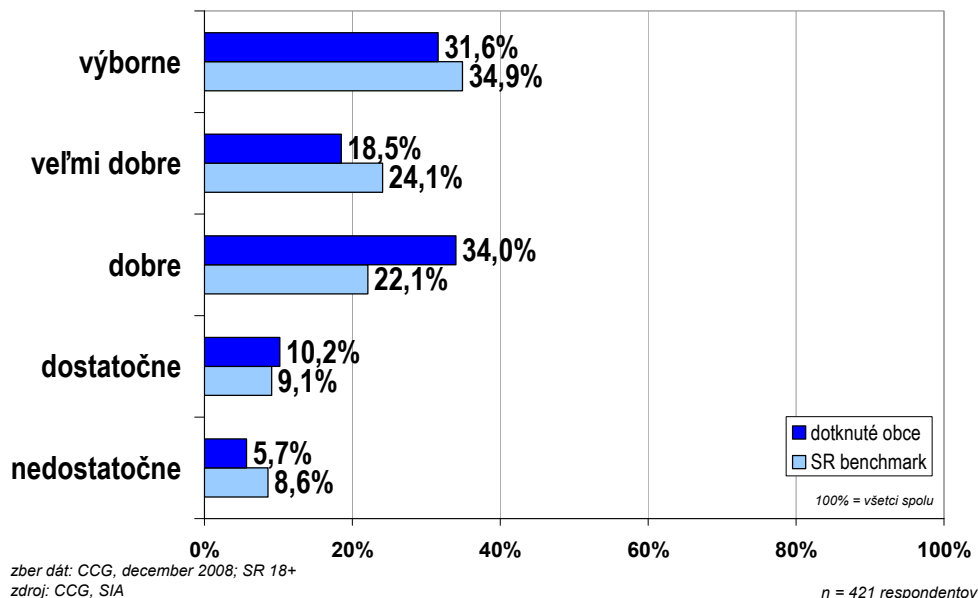
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30





Skutočnosť, že sa v blízkej dobe začne stavať je hodnotená priaznivo, no negatívnejšie ako je celoslovenský benchmark. Znamky „výborne (1)“ a „veľmi dobre (2)“ sú zastúpené podpriemerne („1“ o 3,3 percentuálnych bodov; „2“ o 5,6 pb). Nadpriemerne je zastúpená „trojka“ (o 11,9 pb) (Graf č. 4.2.4.).

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



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

Skoré začatie výstavby diaľnice vítajú najmä v Spišskom Štvrtku (známka „1“ 45,8%; známka „2“ 25,4%) a v Levoči (známka „1“ 42,0%).

Negatívne hodnotenie sa vo zvýšenej miere objavuje v obciach Jánovce (známka „4“ 37,9% a „3“ 41,4%) a Spišské Podhradie (známka „4“ 22,2%).

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

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	31,6%	18,5%	34,0%	10,2%	5,7%
Levoča	100,0%	42,0%	9,9%	34,4%	9,2%	4,6%
Spišské Podhradie	100,0%	22,2%	20,8%	25,0%	22,2%	9,7%
Spišský Štvrtok	100,0%	45,8%	25,4%	22,0%	0,0%	6,8%
Jánovce	100,0%	0,0%	13,8%	41,4%	37,9%	6,9%
Dofany*	100,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	20,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%
Iliašovce*	100,0%	23,8%	0,0%	61,9%	14,3%	0,0%
Jablonov*	100,0%	38,1%	0,0%	47,6%	0,0%	14,3%
Kličov*	100,0%	55,0%	35,0%	10,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	44,4%	55,6%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	0,0%	41,2%	52,9%	5,9%	0,0%

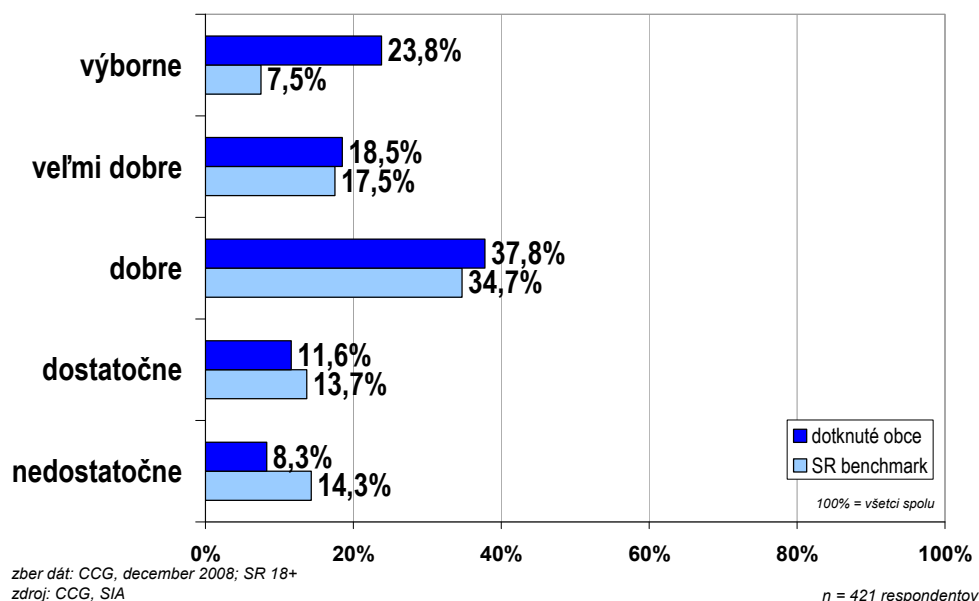
Pozn.: v obciach označených „\*\*“ je počet respondentov n<30

Proces vykupovania pozemkov v obciach je hodnotený relatívne lepšie, ako je celoslovenský benchmark.



Stupeň hodnotenia „výborne (1)“ je zastúpený výrazne nadpriemerne (o 16,3 percentuálnych bodov). (Graf č. 5.2.5.)

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



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

Positívne hodnotenie procesu výkupu pozemkov sa vo nadpriemerne objavuje v Spišskom Štvrtku („jednotka“ = 45,8%) a v Levoči („jednotka“ = 38,2%).

Isté problémy s výkupom pozemkov môže naznačovať nadpriemerne negatívne hodnotenie v obciach (Tabuľka č. 5.2.4.):

- Jánovce: „päťka“ (20,7%), „štvorka“ (37,9%),
- Spišské Podhradie „štvorka“ (31,9%).

**Tabuľka č. 5.2.4. Hodnotenie vykupovania pozemkov v obciach**

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	23,8%	18,5%	37,8%	11,6%	8,3%
Levoča	100,0%	38,2%	10,7%	42,0%	4,6%	4,6%
Spišské Podhradie	100,0%	2,8%	20,8%	36,1%	31,9%	8,3%
Spišský Štvrtok	100,0%	45,8%	23,7%	23,7%	0,0%	6,8%
Jánovce	100,0%	0,0%	13,8%	27,6%	37,9%	20,7%
Doľany*	100,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	0,0%	0,0%	80,0%	20,0%	0,0%
Iliašovce*	100,0%	33,3%	0,0%	52,4%	0,0%	14,3%
Jablonov*	100,0%	14,3%	0,0%	28,6%	19,0%	38,1%
Kličov*	100,0%	20,0%	35,0%	45,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	44,4%	55,6%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	0,0%	41,2%	52,9%	5,9%	0,0%

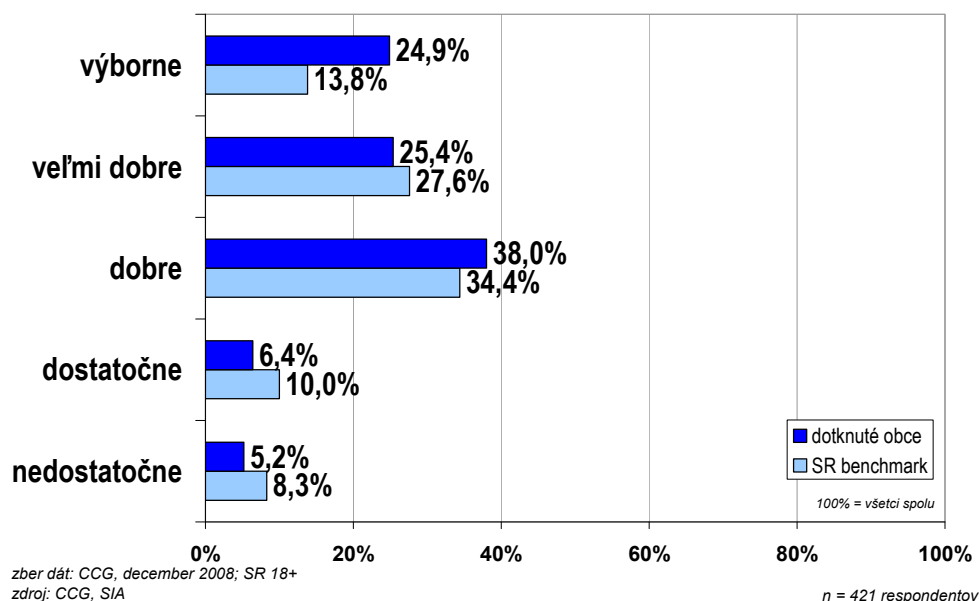
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

Nálada ľudí v súvislosti s výstavbou diaľnice  
je na úseku Jánovce-Jablonov hodnotená nadpriemerne pozitívne. Podiel osôb, ktoré náladu hodnotili ako „výbornú“ (známka 1), je



najvyšší zo všetkých úsekov (o 11,1 percentuálnych bodov oproti celoslovenskému benchmarku). (Graf č. 5.2.6.)

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



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

Nálada obyvateľov v súvislosti s výstavbou diaľnice je nadpriemerne pozitívne hodnotená najmä v Spišskom Štvrtku (45,8% osôb, ktoré dali známku „výborne (1)“) a v Levoči (38,2% osôb, ktoré dali známku „výborne (1)“).

Negatívne hodnotenie nálady obyvateľov výraznejšie vystupuje v obciach Jánovce (24,1% osôb dalo „štvorku“) a Spišské Podhradie (20,8% osôb dalo „štvorku“).

**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%	24,9%	25,4%	38,0%	6,4%	5,2%
Levoča	100,0%	38,2%	12,2%	42,0%	3,1%	4,6%
Spišské Podhradie	100,0%	4,2%	30,6%	40,3%	20,8%	4,2%
Spišský Štvrtok	100,0%	45,8%	25,4%	23,7%	0,0%	5,1%
Jánovce	100,0%	0,0%	41,4%	27,6%	24,1%	6,9%
Dofany*	100,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Iliašovce*	100,0%	19,0%	14,3%	66,7%	0,0%	0,0%
Jablonov*	100,0%	14,3%	38,1%	19,0%	0,0%	28,6%
Kičov*	100,0%	55,0%	35,0%	10,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	44,4%	55,6%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	0,0%	41,2%	52,9%	5,9%	0,0%

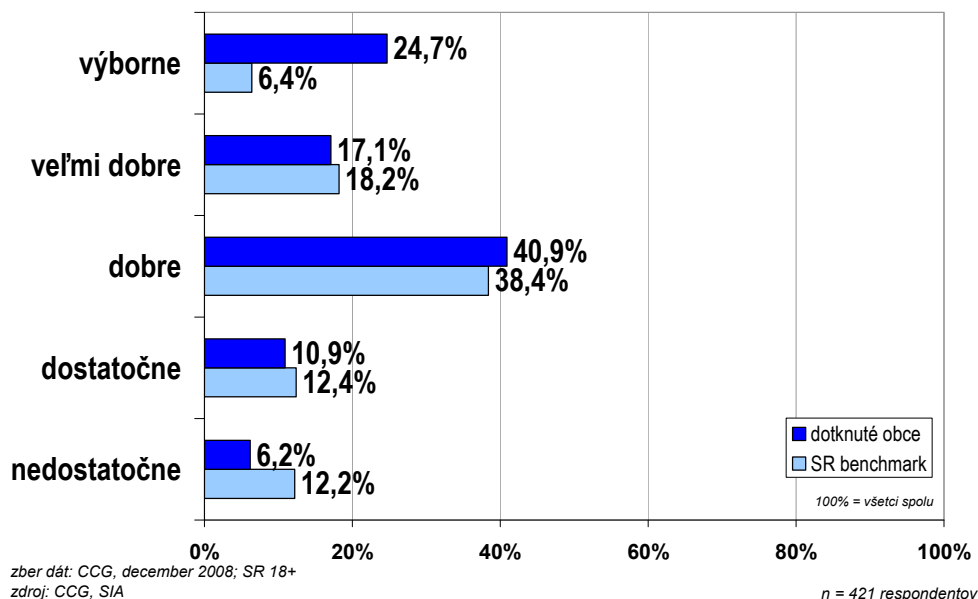
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30



### Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov

Aj hodnotenie opatrení plánovaných na zmiernenie negatívnych dopadov výstavby diaľnice v dotknutých obciach je na úseku Jánovce-Jablonov nadpriemerne pozitívne (Graf č. 5.2.7.). Podiel osôb, ktoré hodnotili plánované opatrenia ako „výborné (1)“ je najvyšší zo všetkých úsekov (rozdiel 18,3 percentuálnych bodov nad celoslovenským benchmarkom).

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



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

Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov sú nadpriemerne pozitívne hodnotené v obci Spišský Štvrtok („jednotka“ 45,8%, „dvojka“ 23,7%) a v okresnom meste Levoča („jednotka“ 38,2%). Plánované opatrenia sú negatívnejšie hodnotené v Jánovciach („štvorka“ 37,9%) a v Spišskom Podhradí („trojka“ 47,2%, „štvorka“ 27,8%).

**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%	24,7%	17,1%	40,9%	10,9%	6,2%
Levoča	100,0%	38,2%	10,7%	35,9%	10,7%	4,6%
Spišské Podhradie	100,0%	2,8%	12,5%	47,2%	27,8%	8,3%
Spišský Štvrtok	100,0%	45,8%	23,7%	23,7%	0,0%	6,8%
Jánovce	100,0%	0,0%	13,8%	41,4%	37,9%	6,9%
Doľany*	100,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Iľiašovce*	100,0%	19,0%	0,0%	66,7%	0,0%	14,3%
Jablonov*	100,0%	14,3%	9,5%	61,9%	0,0%	14,3%
Kľčov*	100,0%	55,0%	25,0%	20,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	44,4%	55,6%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	0,0%	41,2%	52,9%	5,9%	0,0%

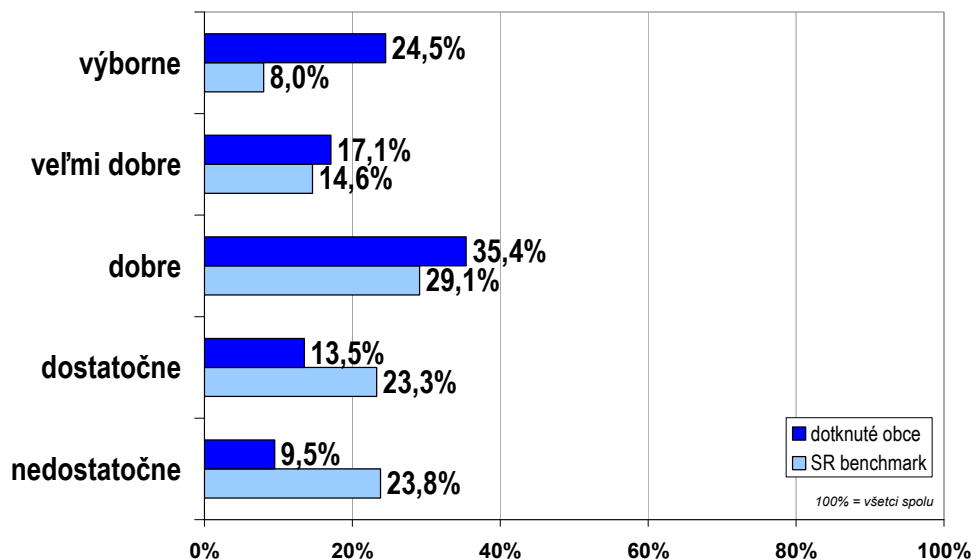
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30



### Rýchlosť výstavby diaľnic

je na úseku Jánovce-Jablonov hodnotená najpozitívnejšie – je to jediný úsek, kde je priemerná známka pod 3,0 (priemerná známka 2,67). Oproti celoslovenskému benchmarku sú nadpriemerne zastúpené známky „výborne (1)“ (o 16,5 percentuálnych bodov) a „dobre (3)“ (o 6,3 pb). (Graf č. 5.2.8.)

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



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

n = 421 respondentov

Rýchlosť výstavby nadpriemerne pozitívne vnímajú obyvatelia Levoče („jednotku“ dalo 38,2% osôb). V Spišskom Štvrtku sú nadpriemerne zastúpené skupiny, ktoré hodnotia rýchlosť výstavby diaľnice pozitívne („jednotka“ 39,0%, „dvojka“ 23,7%), ale aj negatívne („päťka“ 13,6%). (Tabuľka č. 5.2.7.)

Negatívne hodnotenie je vo zvýšenej miere zastúpené v obciach Jánovce („trojka“ 55,2%, „štvorka“ 24,1%) a Spišské Podhradie („štvorka“ 33,3%, „päťka“ 16,7%).

**Tabuľka č. 5.2.7.**

### Hodnotenie rýchlosti výstavby diaľnic v obciach

	Spolu	výborne (1)	veľmi dobre (2)	dobre (3)	dostatočne (4)	nedostatočne (5)
Spolu	100,0%	24,5%	17,1%	35,4%	13,5%	9,5%
Levoča	100,0%	38,2%	10,7%	34,4%	12,2%	4,6%
Spišské Podhradie	100,0%	2,8%	15,3%	31,9%	33,3%	16,7%
Spišský Štvrtok	100,0%	39,0%	23,7%	23,7%	0,0%	13,6%
Jánovce	100,0%	0,0%	13,8%	55,2%	24,1%	6,9%
Doľany*	100,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Dravce*	100,0%	0,0%	0,0%	80,0%	0,0%	20,0%
Iliašovce*	100,0%	23,8%	0,0%	61,9%	14,3%	0,0%
Jablonov*	100,0%	23,8%	0,0%	19,0%	28,6%	28,6%
Klčov*	100,0%	55,0%	35,0%	10,0%	0,0%	0,0%
Kurimany*	100,0%	58,3%	41,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Nemešany*	100,0%	0,0%	22,2%	77,8%	0,0%	0,0%
Spišský Hrhov*	100,0%	0,0%	41,2%	52,9%	5,9%	0,0%

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



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

Vnímanie dopadov výstavby diaľnice na rôzne oblasti života v dotknutých obciach sa na úseku Jánovce-Jablonov líši od ostatných úsekov pozitívnejším nastavením. Ľudia majú tendenciu vnímať dopady skôr vo svetle pozitív, resp. tak, že neprinesú výrazné zmeny. Zhoršenia a negatívne dopady sú zastúpené rádovo nižšie – na úrovni 0-10%, s výnimkou prírody a životného prostredia, kde je úroveň očakávania negatívnych dopadov 10-20%.

Najvýraznejšie pozitívne zmeny v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú občania v oblastiach:

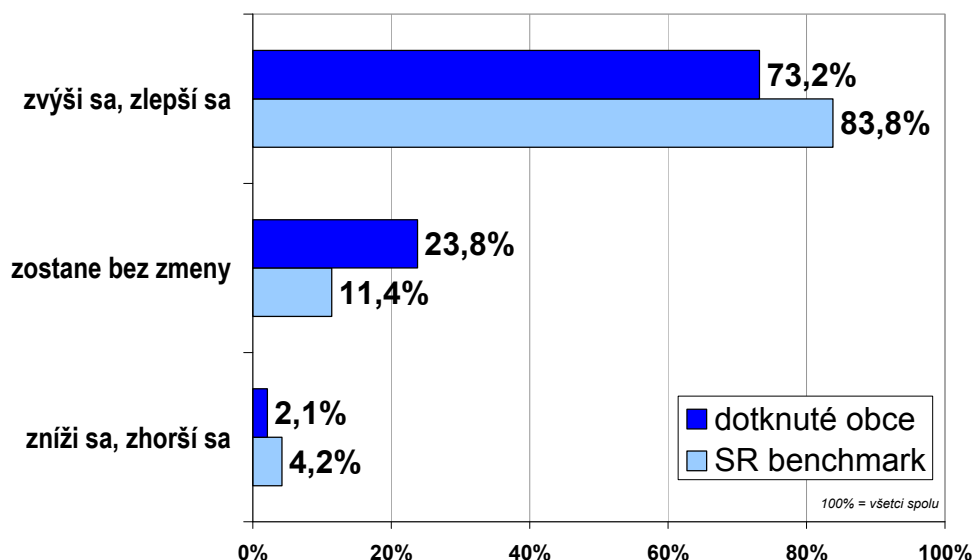
- zlepšenia dopravnej situácie (plnulosť, bezpečnosť, zníženie počtu a závažnosti dopravných nehôd),
- zamestnanosti a regionálnej ekonomiky (lepšia možnosť zamestnať sa, tuzemský a zahraničný cestovný ruch),
- osobnej kvality života.

#### 5.3.1. Očakávané zmeny v oblasti dopravy

##### Plynulosť dopravy

je jednou z oblastí, v ktorých najviac obyvateľov na úseku Jánovce-Jablonov očakáva zlepšenia v dôsledku výstavby diaľnice. Takmer tri štvrtiny účastníkov výskumu predpokladajú, že výstavbou diaľnice sa zvýši plynulosť dopravy v ich obci či meste (*Graf č. 5.3.1.1*). Oproti iným úsekom výstavby diaľnice je však táto hodnota podpriemerná (o 10,6 percentuálnych bodov). Naopak, nadpriemerne zastúpená je skupina osôb, ktoré v dôsledku výstavby diaľnice neočakávajú nijaké zmeny z hľadiska plynulosti dopravy (o 12,4 percentuálnych bodov).

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



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

n = 421 respondentov



### Bezpečnosť dopravy a dopravné nehody

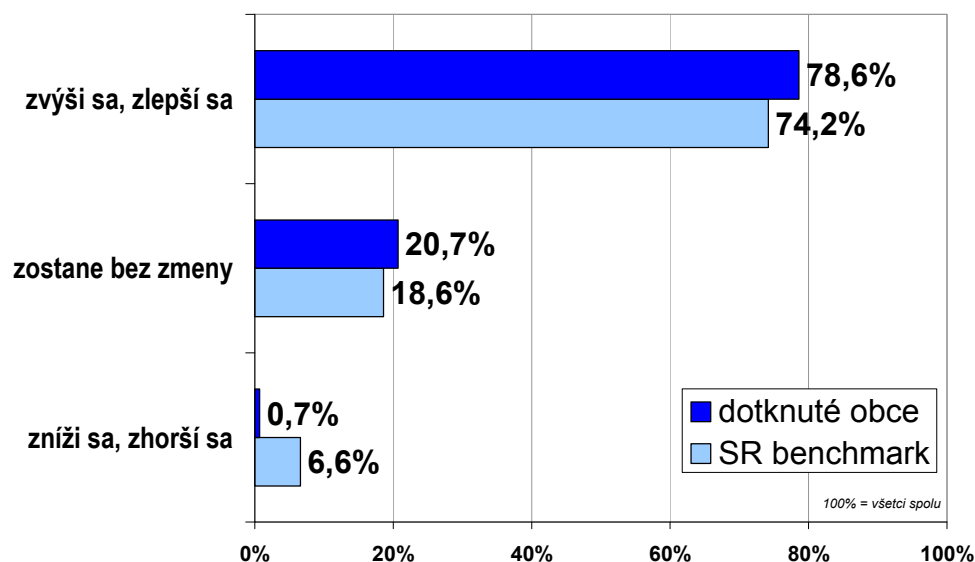
Viac ako tri štvrtiny obyvateľov dotknutých obcí očakáva zlepšenie bezpečnosti na cestách (*Graf č. 5.3.1.2.*). Na úseku Jánovce-Jablonov je to najviac očakávané zlepšenie (najviac zastúpená kategória).

Zvýšenie bezpečnosti dopravy ako dôsledok výstavby diaľnice si vo zvýšenej miere sľubujú obyvatelia:

- Levoče (90,8%),
- Spišského Štvrtka (86,4%),
- Spišského Podhradia (76,4%).

Naopak, očakávanie zhoršenia bezpečnosti na cestách naznačujú rozhovory v Jablonove. 14,3% obyvateľov očakáva negatívny dopad výstavby diaľnice na túto oblasť.

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



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

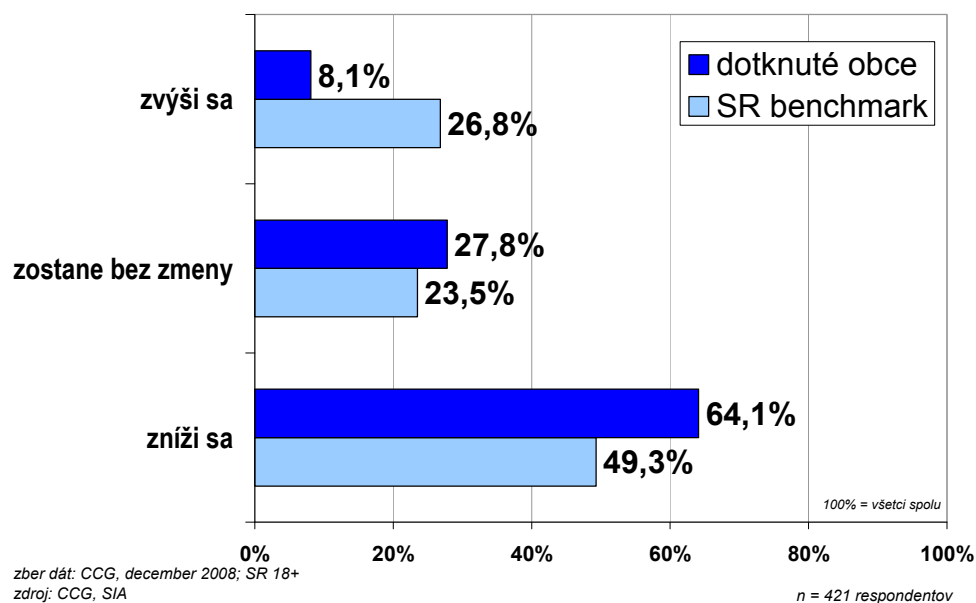
n = 421 respondentov

Pozitívny dopad na bezpečnosť na cestách by malo mať aj zníženie počtu a závažnosti dopravných nehôd. Takéto očakávanie sa vo zvýšenej miere objavuje medzi obyvateľmi dotknutých obcí na úseku Jánovce-Jablonov (*Grafy č. 5.3.1.3. a č. 5.3.1.4.*), nadpriemerne najmä v:

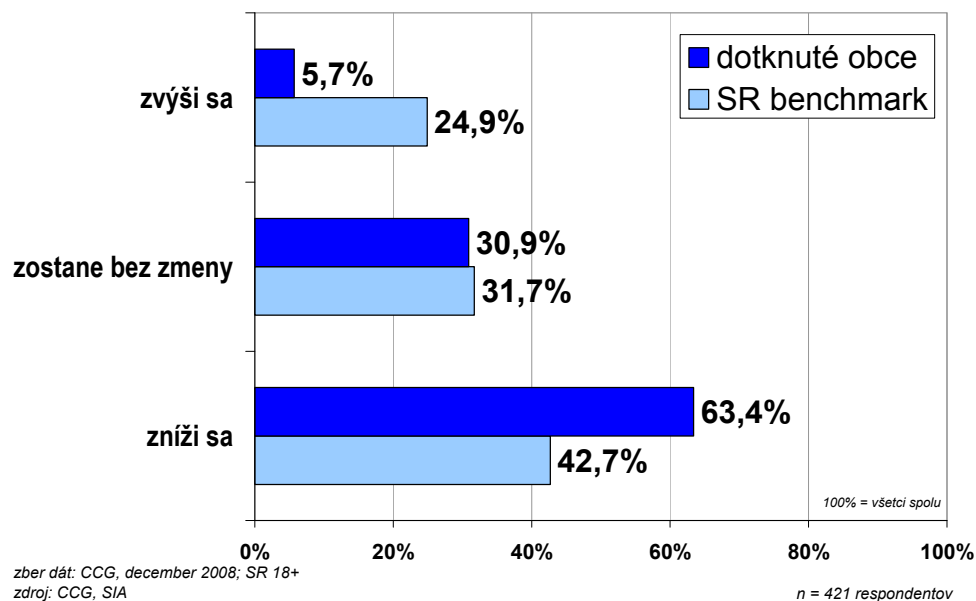
- Levoči (nižší počet nehôd 84,7%, závažnosť 92,4%),
- Spišskom Štvrtku (nižší počet nehôd 91,5%, závažnosť 78,0%),
- Jánovciach (nižší počet nehôd 86,2%, závažnosť 86,2%).



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



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





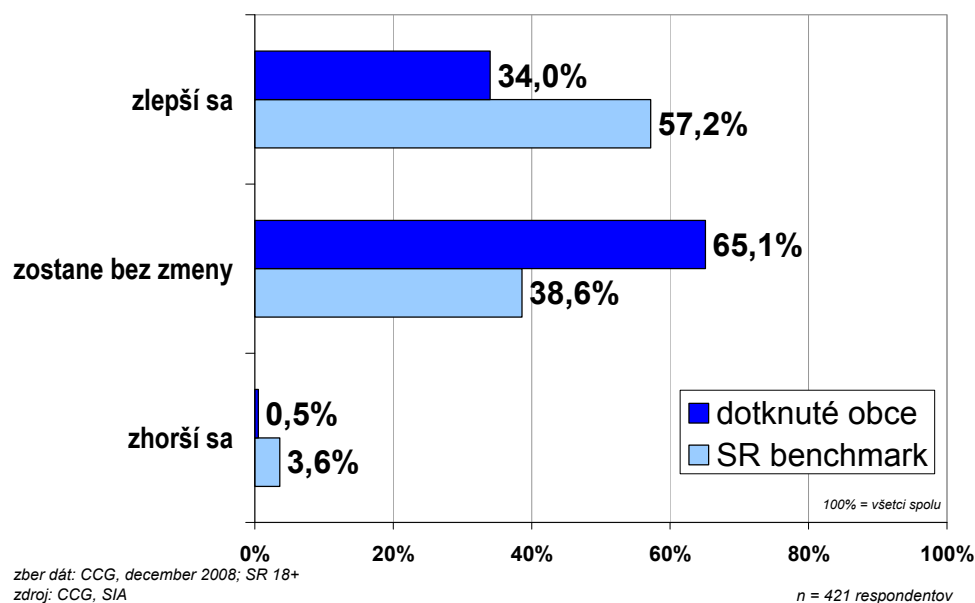


### 5.3.2. Regionálna ekonomika a zamestnanosť

Na rozdiel od iných regiónov na Slovensku, kde sa plánuje výstavba diaľnice, sú v dotknutých obciach na úseku Jánovce-Jablonov očakávania pozitívnych dopadov výstavby diaľnice na regionálnu ekonomiku nižšie (Graf č. 5.3.2.1.). Zlepšenie očakáva o 23,2% osôb menej, ako je to v iných regiónoch. Väčšina ľudí – takmer dve tretiny – nepredpokladá v tejto súvislosti nijaké výrazné zmeny.

Dáta naznačujú, akoby obyvatelia vnímali pozitívne dopady skôr cez prizmu vlastnej zamestnanosti a nie prínosov z regionálneho hľadiska. Zlepšenie možnosti zamestnať sa totiž očakávajú takmer dve tretiny obyvateľov (Graf č. 5.3.2.5.).

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



Nadpriemerné očakávania pozitívnych dopadov výstavby diaľnice na ekonomiku v regióne sú prítomné v:

- Levoči (47,3%) a
- Spišskom Podhradí (44,4%).

V Spišskom Hrhove je prítomná istá skupina ľudí (11,8%), ktorá očakáva negatívne dopady diaľnice na regionálnu ekonomiku.



### Prílev zahraničných investorov

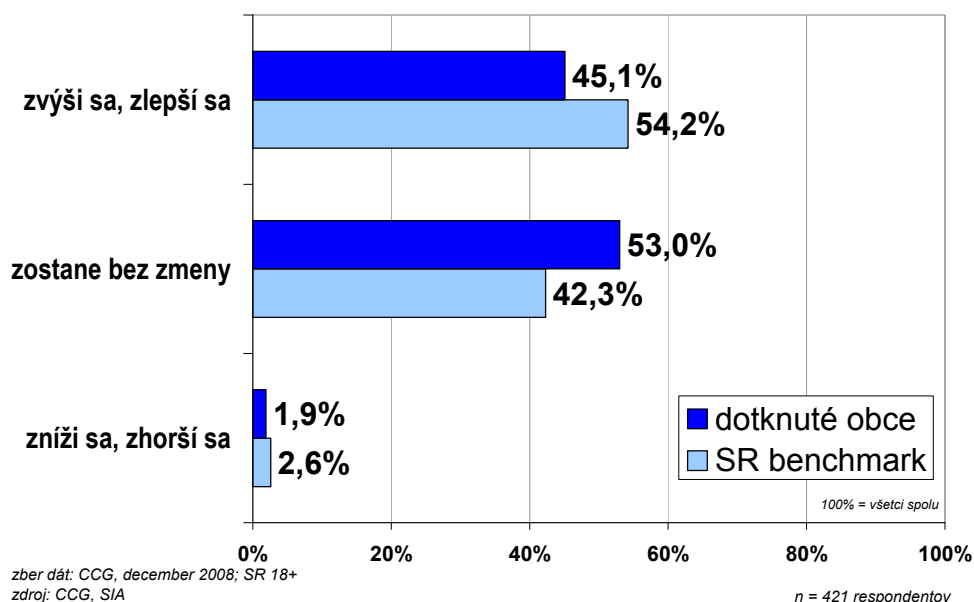
Zvýšenie počtu zahraničných investorov v regióne v dôsledku výstavby diaľnice očakáva takmer polovica obyvateľov (*Graf č. 5.3.2.2.*). Je to však o 9,1 percentuálnych bodov menej, ako je celoslovenský benchmark. Viac ako polovica osôb nepredpokladá zmeny počtu zahraničných investorov v súvislosti s diaľnicou. V každom prípade je z odpovedí zrejmé, že ľuďom sa s diaľnicou nespájajú negatívne dôsledky na prílev investorov.

Príchod zahraničných investícií do dotknutých obcí, resp. miest rezonuje najmä v:

- Levoči (55,7%),
- Spišskom Podhradí (55,6%).

### **Graf č. 5.3.2.2.**

#### **Počet zahraničných investorov po výstavbe**



### Rozvoj podnikateľských príležitostí

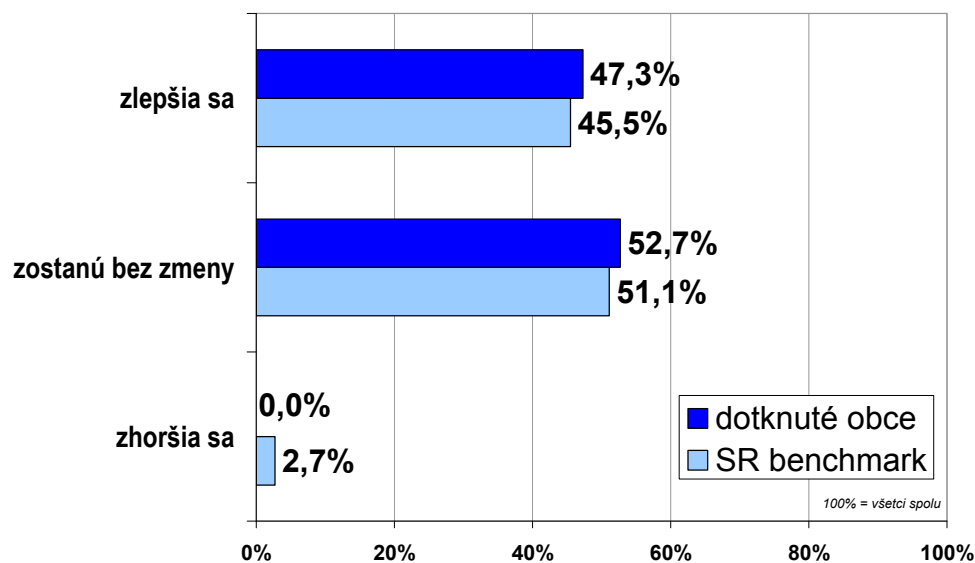
Výlučne pozitívne alebo neutrálne sú tiež vnímané zmeny v súvislosti s možnosťami podnikáť v dotknutej oblasti výstavby diaľnice. Prítomné sú dve skupiny obyvateľov, z ktorých jedna predpokladá v tejto súvislosti zlepšenie a druhá zachovanie súčasného stavu bez výrazných zmien. Negatívne dopady na možnosti podnikania vidí iba minimálna skupina osôb (*Graf č. 5.3.2.3.*).

Rozvoj príležitostí pre podnikateľov nadpriemerne očakávajú v:

- Levoča (57,3%),
- Spišský Štvrtok (54,2%),
- Spišské Podhradie (52,8%).



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



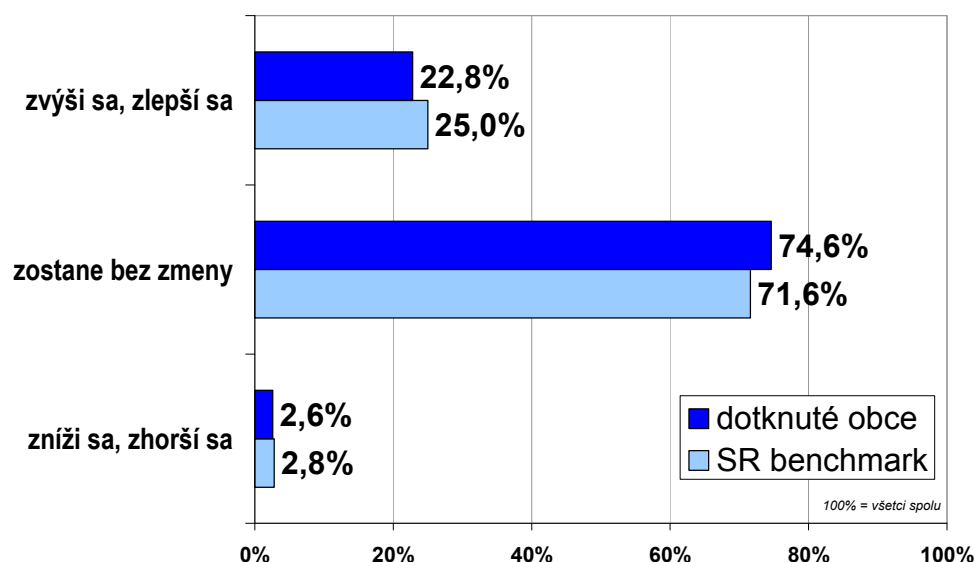
zber dát: CCG, december 2008; SR 18+  
zdroj: CCG, SIA

n = 421 respondentov

S relatívne pozitívnym vnímaním dopadov výstavby diaľnice na podnikanie súvisí aj očakávanie, že istota podnikania zostane na súčasnej úrovni (myslia si to takmer tri štvrtiny opýtaných), alebo sa dokonca zvýši (takmer štvrtina opýtaných).

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

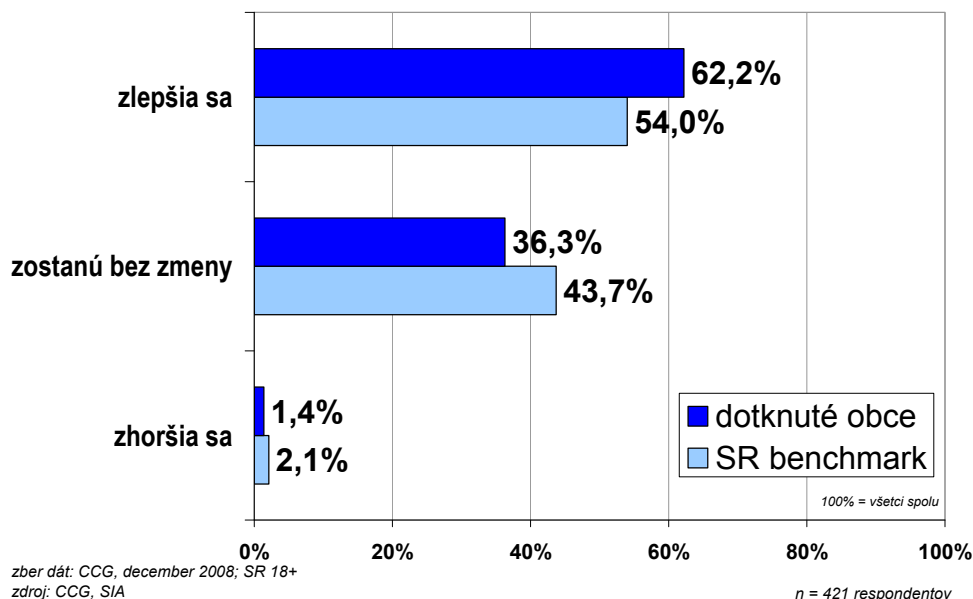
n = 421 respondentov



### Rozvoj trhu práce

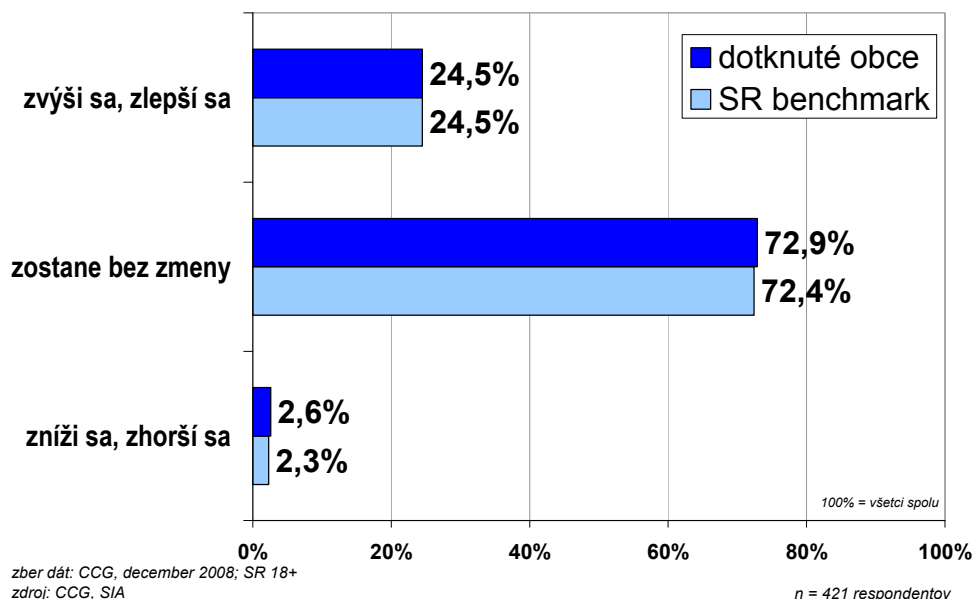
ako prínos výstavby diaľnice rezonuje na úseku Jánovce-Jablonov intenzívnejšie ako regionálny pohľad na ekonomiku. Takmer dve tretiny respondentov očakávajú, že výstavba diaľnice bude mať pozitívny dopad na možnosti zamestnať sa. Sľubujú si to najmä obyvatelia menších obcí. Oproti celoslovenskému benchmarku je to viac o 8,2 percentuálnych bodov. (Graf č. 5.3.2.5.)

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



Diaľnica takisto nezmení, alebo dokonca posilní istotu zamestnania. V tomto ohľade zodpovedajú očakávania celoslovenskému benchmarku.

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

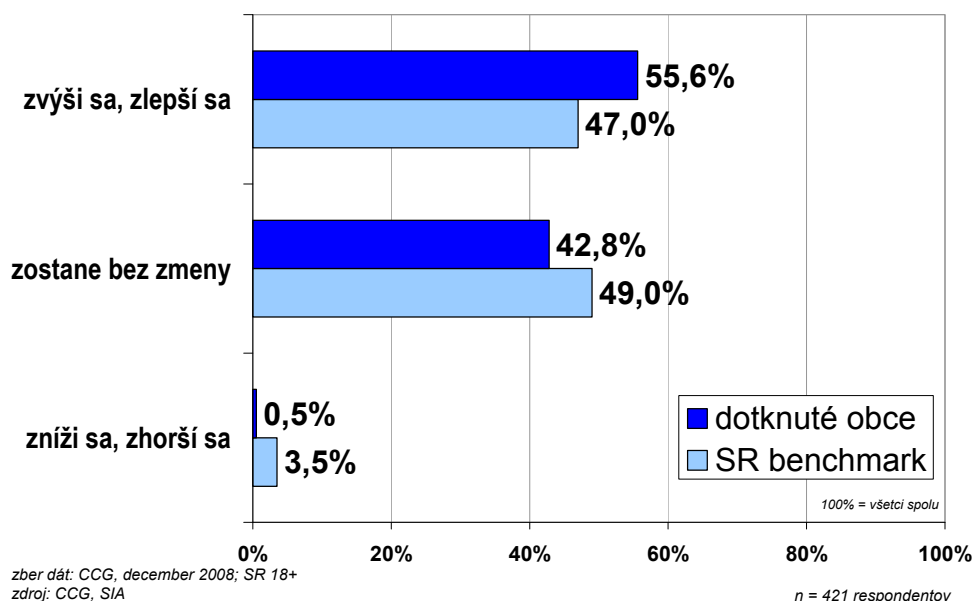




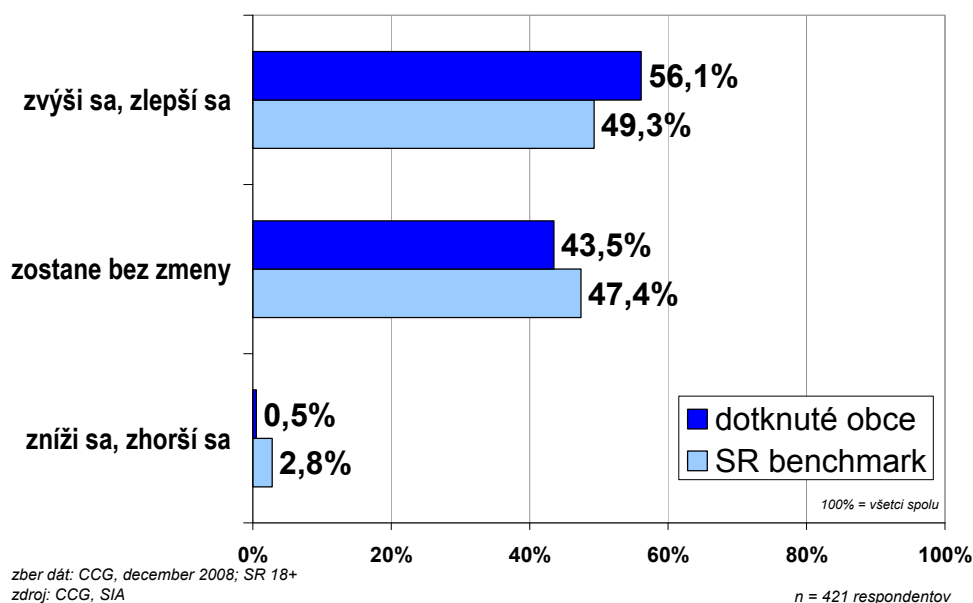
### Rozvoj cestovného ruchu (CR)

Očakávania pozitívnych dopadov výstavby diaľnice na oblasť cestovného ruchu sú na úseku Jánovce-Jablonov porovnateľné pre tuzemský aj pre zahraničný cestovný ruch: viac ako polovica obyvateľov si myslí, že výstavba diaľnice prispeje k zlepšeniu CR, zvýšeniu návštevnosti v regióne, v obciach (Grafy č. 5.3.2.7. a č. 5.3.2.8.). Táto hodnota je nadpriemerná oproti celoslovenskému benchmarku. Negatívne dopady na cestovný ruch očakáva iba minimum obyvateľov.

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



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





### 5.3.3. Priestor pre život a zdravie

#### Osobná kvalita života

sa podľa dvoch tretín obyvateľov dotknutých obcí výstavbou diaľnice zlepši. Zastúpenie tohto postoja je v porovnaní s celoslovenským benchmarkom vysoko nadpriemerné (*Graf č. 5.3.3.1.*) – rádovo o dvadsať percent oproti ostatným úsekom.

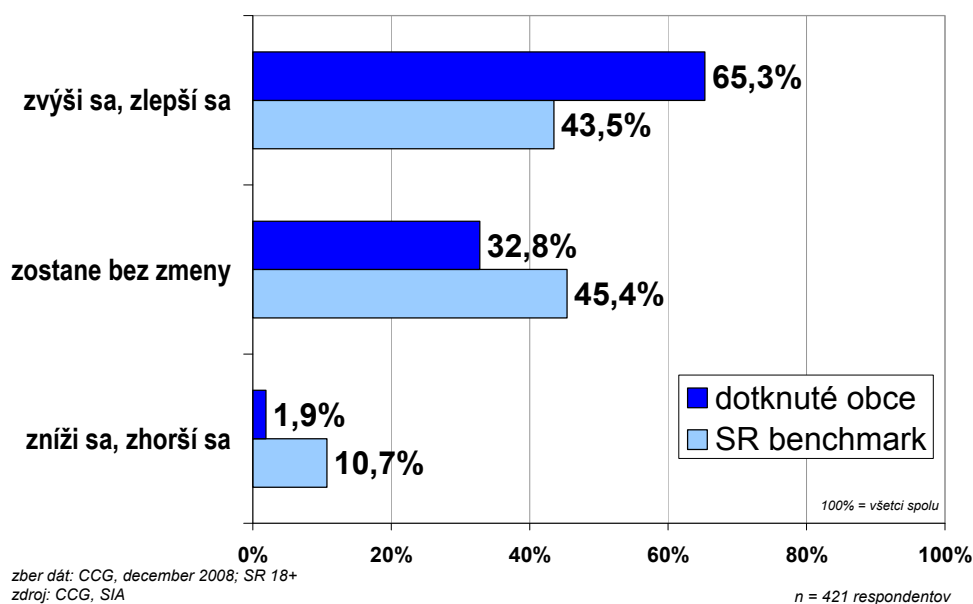
Približne tretina občanov neočakáva od výstavby diaľnice nijaké zmeny osobnej kvality života.

Zlepšenie kvality života očakávajú vo zvýšenej miere obyvatelia Spišského Štvrtka (71,2%) a viacerých menších obcí.

Určitú „poruchu“ môžu naznačovať postoje obyvateľov Iliašoviec (veľkosť vzorky  $n = 21$  je však pod kritickou hranicou 30 respondentov):

- zlepšenie kvality života očakáva 38,1%,
- zhoršenie kvality života očakáva 19,0%.

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



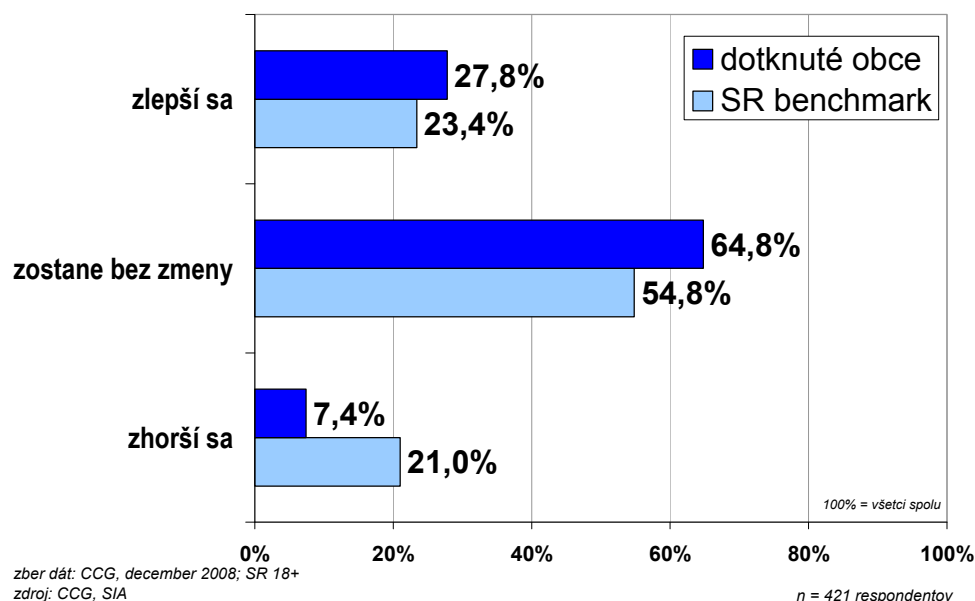
#### Zdravie

Väčšina obyvateľov – takmer dve tretiny – neočakáva nijaké výrazné dopady diaľnice na svoje zdravie. Zlepšenie zdravia obyvateľov dotknutých obcí predpokladá viac ako štvrtina obyvateľov, čo je mierne nadpriemerná hodnota (o 4,4 percentuálnych bodov oproti benchmarku za všetky úseky v SR). (*Graf č. 5.3.3.2.*)

Očakávanie negatívnych dopadov na zdravie výraznejšie rezonuje v Spišskom Štvrtku (18,6%) a naznačené je aj v obciach Iliašovce (47,6%) a Kurimany (25,0%), kde však vzorka respondentov bola nižšia ako 30 osôb.



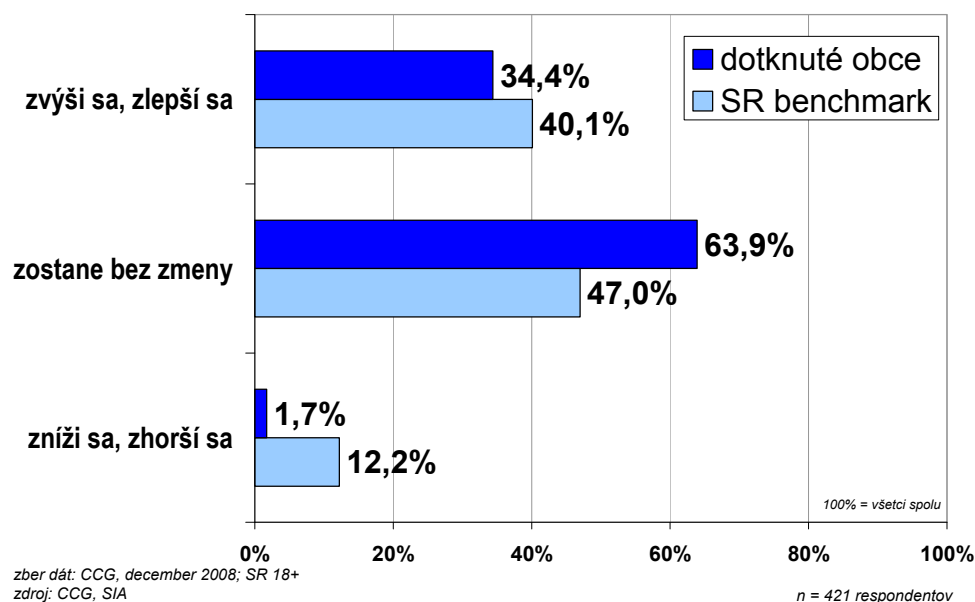
### Graf č. 5.3.3.2. Očakávané dopady na zdravie



#### Životná pohoda

sa výstavbou diaľnice nijako nezmení. To si myslia takmer dve tretiny obyvateľov z dotknutého územia. Zlepšenie očakáva viac ako tretina (Graf č. 5.3.3.3.). Dôležité je, že negatívne dopady diaľnice na životnú pohodu neočakáva takmer nikto.

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





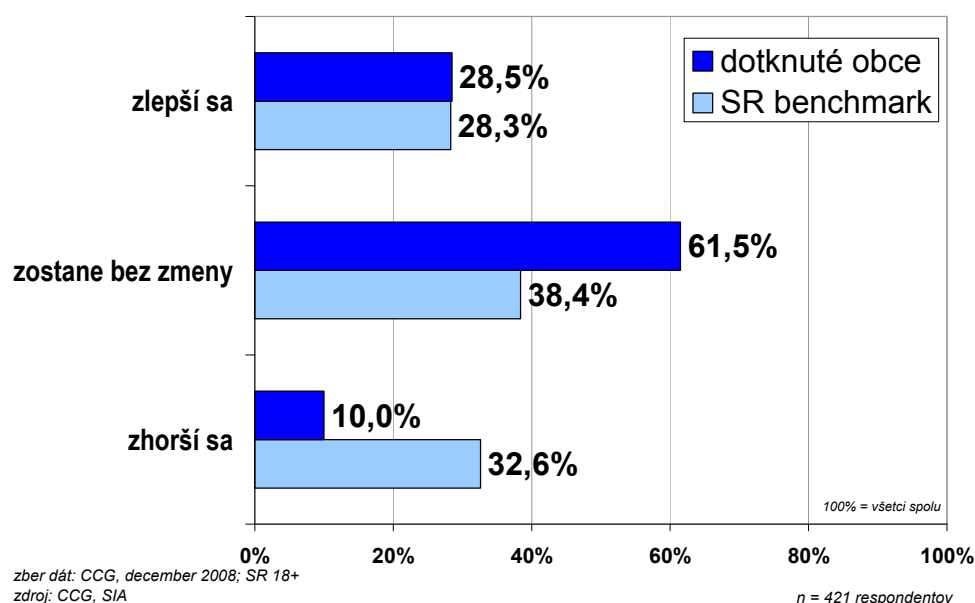
### Životné prostredie a ochrana prírody

Očakávanie negatívnych dopadov na životné prostredie a ochranu prírody je na tomto úseku oproti iným regiónom menej intenzívne. Takmer dve tretiny obyvateľov dotknutých obcí na úseku Jánovce-Jablonov neočakávajú nijaké výrazné dopady výstavby diaľnice na životné prostredie a viac ako polovica ani na ochranu prírody (*Grafy č. 5.3.3.4. a č. 5.3.3.5.*)

V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je zastúpenie osôb očakávajúcich negatívne dopady výrazne podpriemerné:

- v prípade životného prostredia o 22,6 percentuálnych bodov,
- v prípade ochrany prírody o 14,8 percentuálnych bodov.

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

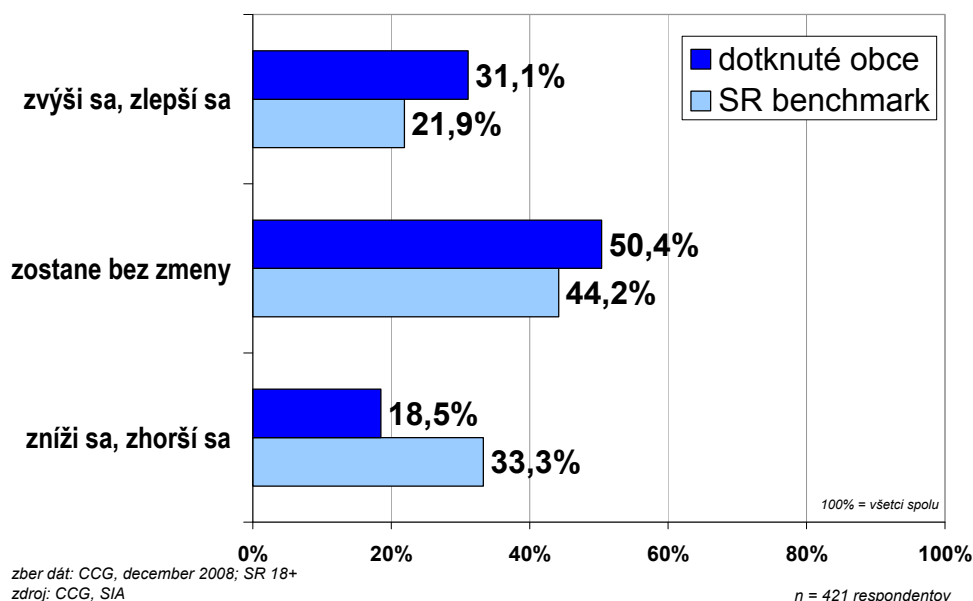


Negatívne dopady na životné prostredie, resp. ochranu prírody sa vo zvýšenej miere očakávajú iba v niektorých menších obciach, kde však bola veľkosť vzorky respondentov pod kritickou hranicou pre štatistické analýzy (na ilustráciu: Iliášovce, Kurimany, Dravce, Spišský Hrhov).





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



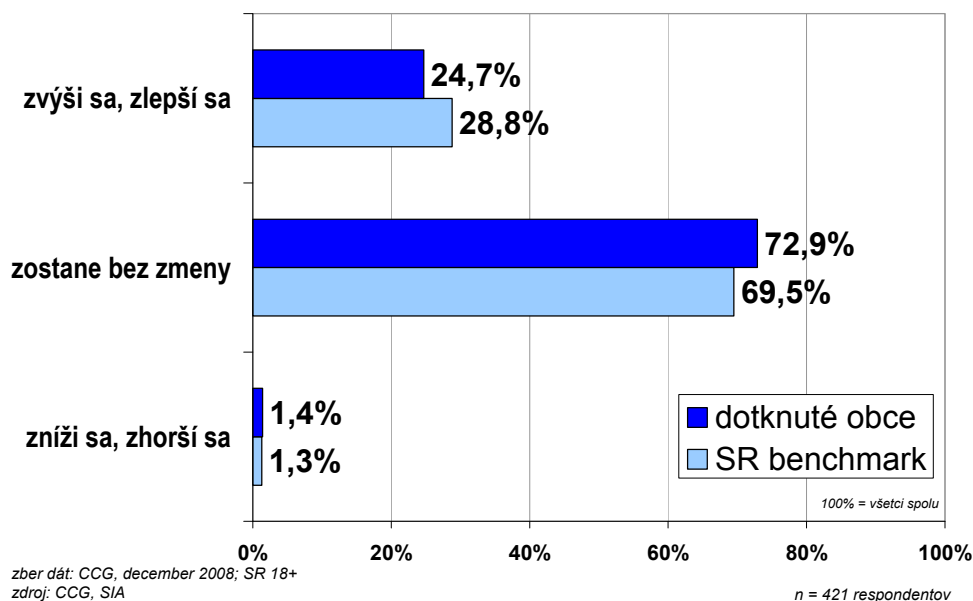
### 5.3.4. Služby a možnosti vyžitia

#### Služby a vyžitie

Oblasť dostupnosti úradov, vzdelávania a kultúrnych či športových podujatí zostane podľa účastníkov dotknutá výstavbou diaľnice výskumu najmenej dotknutá. Očakávajú to približne tri štvrtiny opýtaných, v závislosti od konkrétnej kategórie (Grafy 5.3.4.1. až 5.3.4.6.).

Výnimkou sú služby zdravotníckej starostlivosti a pomoci, kde viac osôb očakáva zlepšenie dostupnosti (Grafy č. 5.3.4.2. a č. 5.3.4.3.).

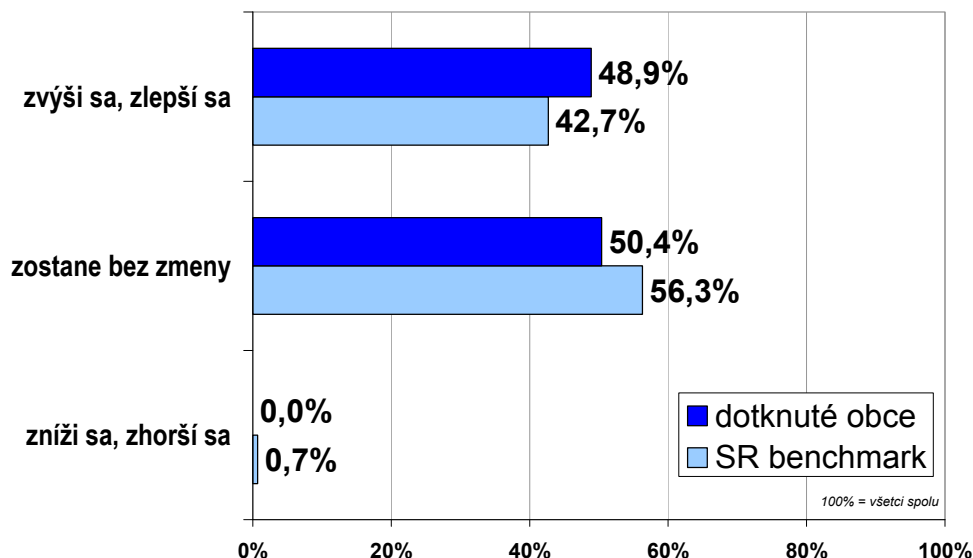
#### Graf č. 5.3.4.1. Dopady výstavby na dostupnosť úradov





Zlepšenie dostupnosti zdravotníckych služieb nadpriemerne rezonuje vo všetkých väčších obciach aj v okresnom meste Levoča. Výnimkou je obec Jánovce, kde je zvýšený podiel osôb očakávajúcich pozitívny dopad diaľnice na dostupnosť RZP (65,5%), no znížený podiel osôb očakávajúcich podobný pozitívny dopad na dostupnosť služieb zdravotníckej starostlivosti (27,6%).

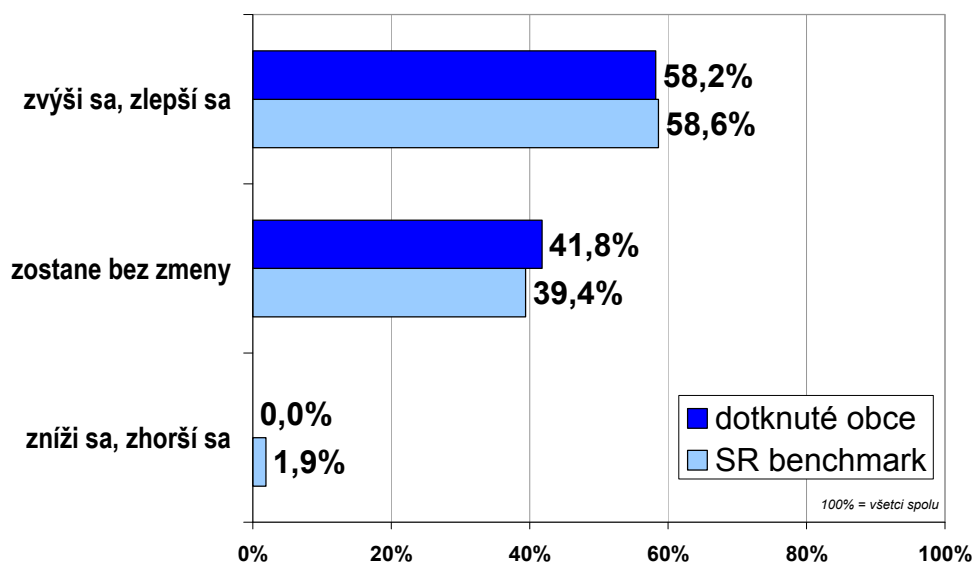
**Graf č. 5.3.4.2. Dostupnosť zdravotníckej starostlivosti**



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

n = 421 respondentov

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



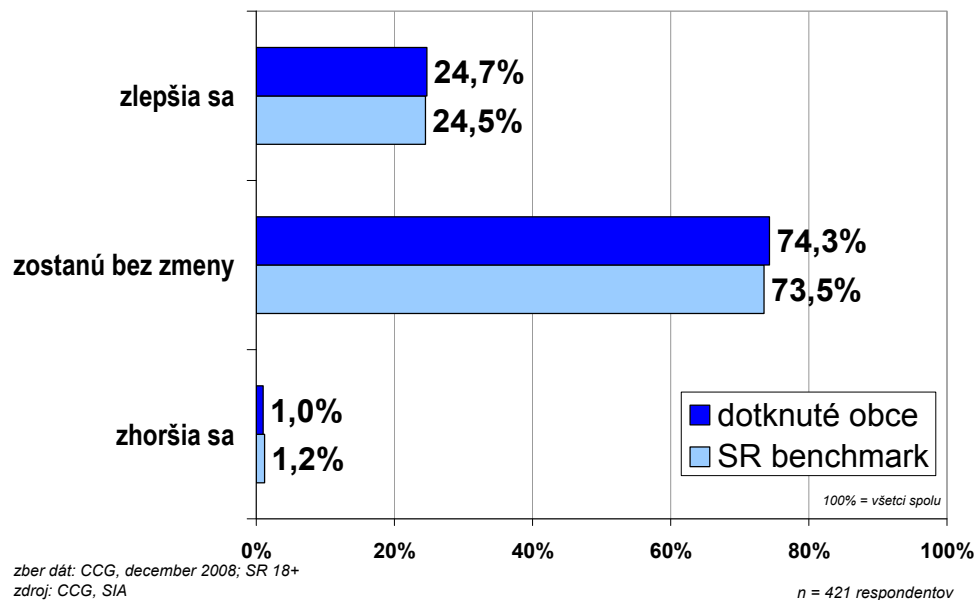
zber dát: CCG, december 2008; SR 18+  
zdroj: CCG, SIA

n = 421 respondentov



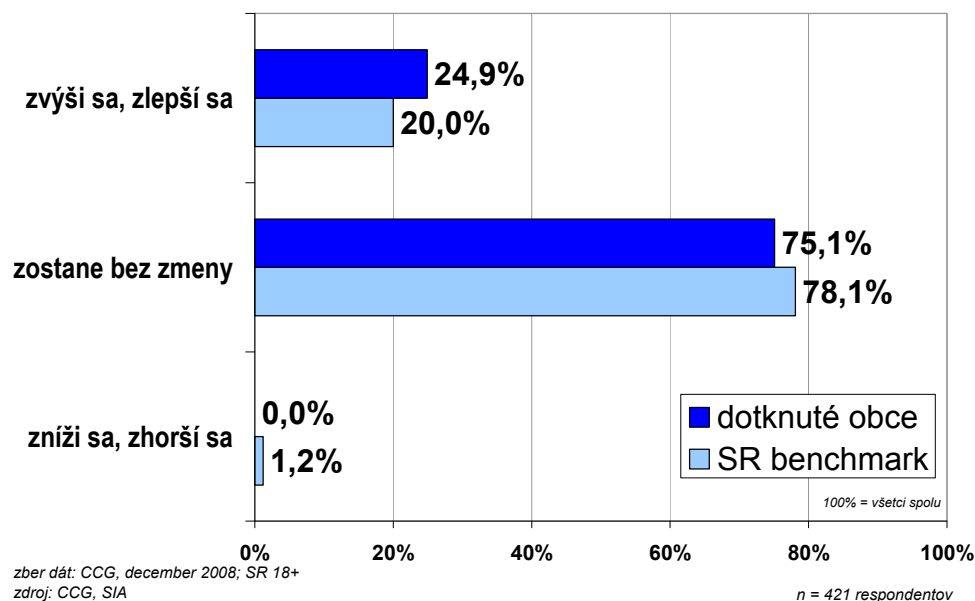
Pozitívne dopady výstavby diaľnice na možnosti vzdelávania rezonujú výraznejšie iba v Spišskom Podhradí (43,1%), Levoči (35,9%) a Klčove (35,0%).

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



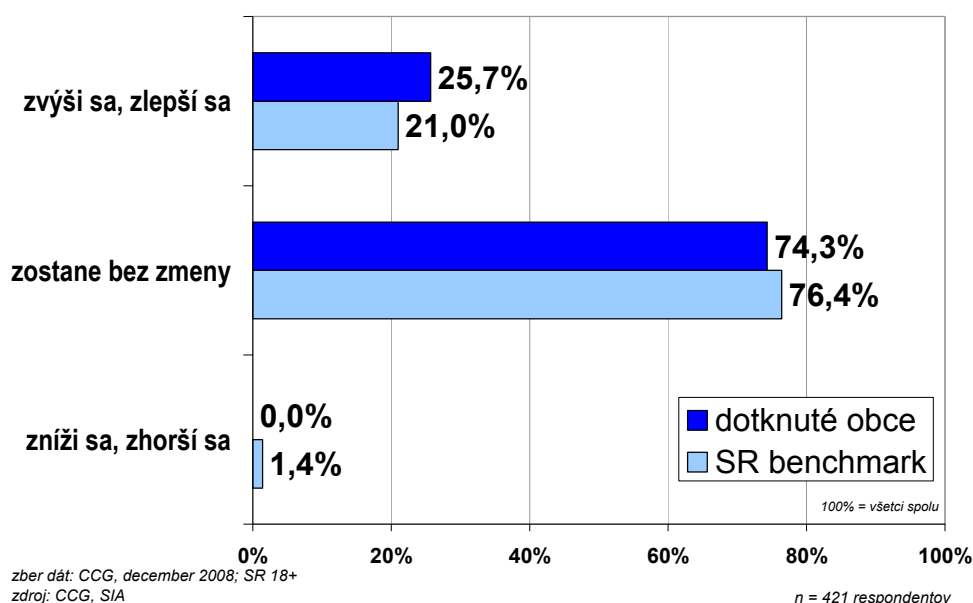
Možnosti kultúrneho a športového vyžitia  
v dotknutých obciach sú oblasti, o ktorých si najväčší podiel ľudí – približne tri štvrtiny – myslí, že ich výstavba a sprevádzkovanie diaľnice nijako neovplyvní (Grafy č. 5.3.4.5. a č. 5.3.4.6.). Zlepšenie očakáva približne štvrtina opýtaných.

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





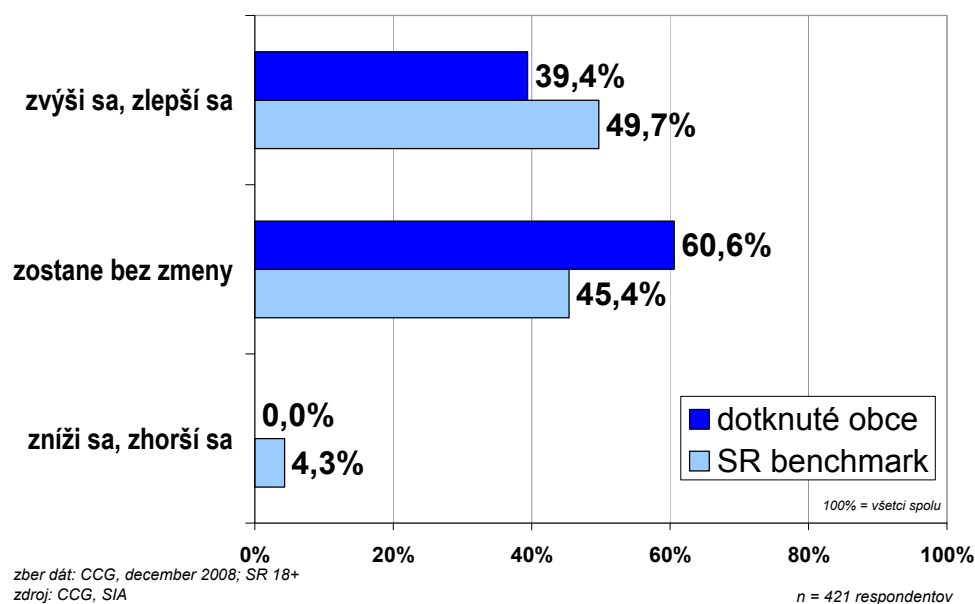
### Graf č. 5.3.4.6. Dopady na počet športových podujatí



#### Bezpečnosť a poriadok

Takmer dve tretiny obyvateľov dotknutých obcí neočakávajú nijaké dopady výstavby diaľnice na bezpečnosť a poriadok v obciach. Viac ako tretina očakáva pozitívny prínos (Graf č. 5.3.4.7). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je teda skôr posun k neutrálnemu postoju na úkor očakávania zlepšenia (očakávanie zlepšenia je zastúpené o 10,3 percentuálnych bodov menej, očakávanie, že sa zachová súčasný stav je zastúpené nadpriemerne – o 15,2 percentuálnych bodov viac).

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



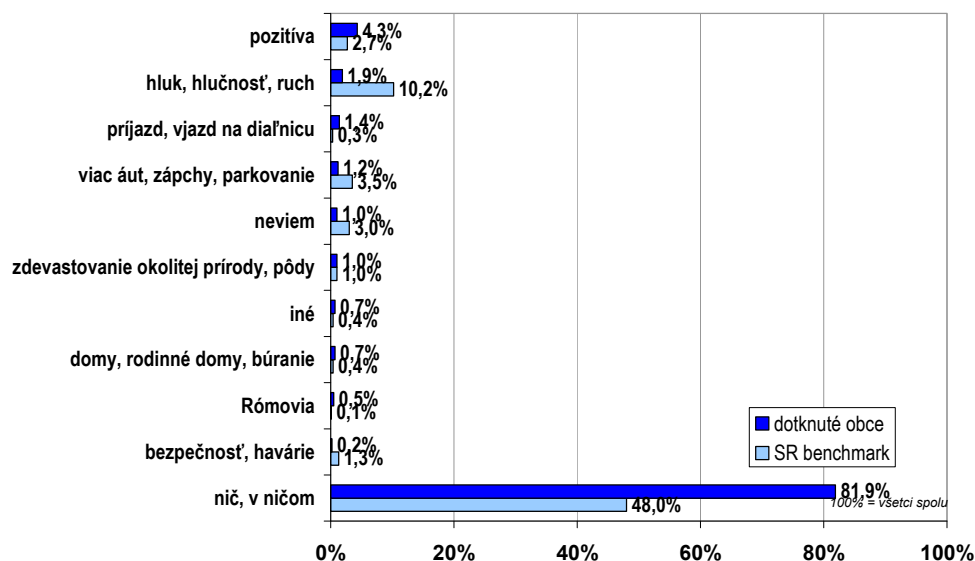


## 5.4. Obavy ľudí počas výstavby

Pozitívne nastavenie obyvateľov dotknutých obcí na úseku Jánovce-Jablonov v súvislosti s výstavbou diaľnice sa premieta aj do pohľadu na ohrozenia, obavy a na dotknuté skupiny.

Väčšina obyvateľov nevníma nijaké osobné obmedzenia či komplikácie a vidí skôr pozitíva diaľnice (Graf č. 5.4.1.).

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



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

n = 421 respondentov

### Obavy počas výstavby

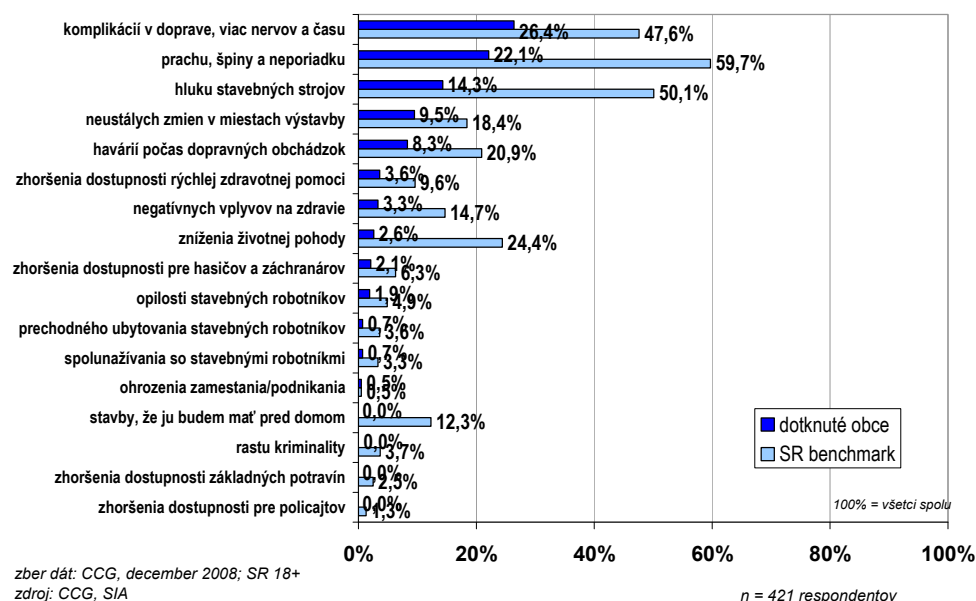
Relatívne najpočetnejšie zastúpenými obavami počas výstavby diaľnice sú:

- komplikácie v doprave (spomalenie dopravy, neustále zmeny, zvýšené riziko dopravných nehôd),
- prach, špina, neporiadok,
- hluk stavebných strojov.

Všetky menované kategórie obáv sú však zastúpené podpriemerne oproti celoslovenskému benchmarku a iným regiónom, kde sa plánuje alebo realizuje výstavba diaľnice.



### Graf č. 5.4.2. Obavy počas výstavby



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

Nasleduje prehľad kategórií obáv v dotknutých obciach.

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

	Spolu	Levoča	Spišské Podhradie	Spišský Štvrtok	Jánovce	Doľany*	Dravce*
Spolu	421	131	72	59	29	10	20
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
komplikácií v doprave, viac nervov a času	26,4%	17,6%	41,7%	37,3%	13,8%	60,0%	0,0%
prachu, špiny a neporiadku	22,1%	11,5%	40,3%	11,9%	0,0%	0,0%	15,0%
hluku stavebných strojov	14,3%	9,9%	9,7%	6,8%	0,0%	80,0%	0,0%
neustálych zmien v miestach výstavby	9,5%	9,2%	15,3%	13,6%	0,0%	0,0%	0,0%
havárií počas dopravných obchádzok	8,3%	8,4%	22,2%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti rýchlej zdravotnej pomoci	3,6%	7,6%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
negatívnych vplyvov na zdravie	3,3%	1,5%	5,6%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%
zníženia životnej pohody	2,6%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti pre hasičov a záchranárov	2,1%	3,1%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
opilsti stavebných robotníkov	1,9%	0,0%	1,4%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%
spolunažívania so stavebnými robotníkmi	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prechodného ubytovania stavebných robotníkov	0,7%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ohrozenia zamestania/podnikania	0,5%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti základných potravín	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rastu kriminality	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti pre policajtov	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
stavby, že ju budem mať pred domom	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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



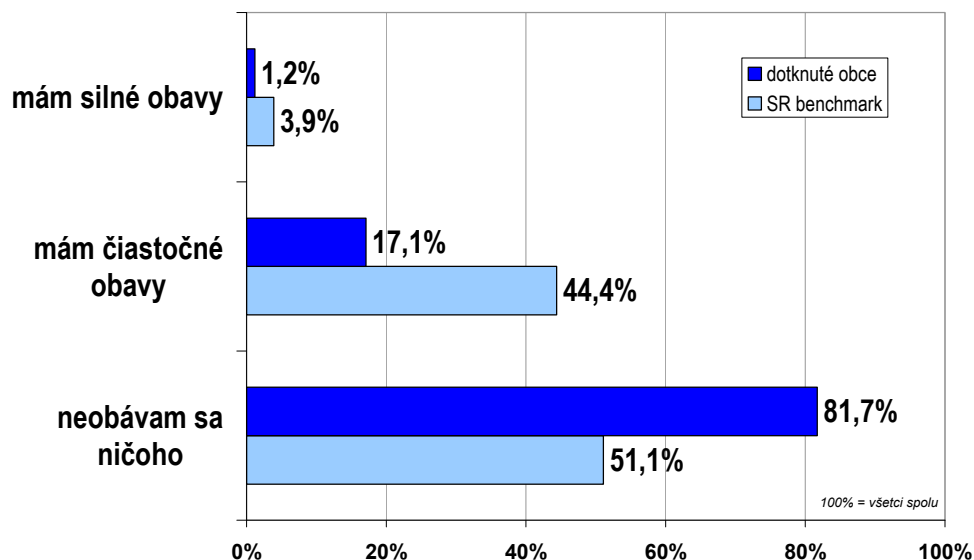
### Tabuľka č. 5.4.1.b. Obavy v obciach (2. časť)

	Spolu	Iliašovce*	Jablonov*	Kličov*	Kurimany*	Nemešany*	Spišský Hrhov*
Spolu	421	21	21	20	12	9	17
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
komplikácií v doprave, viac nervov a času	26,4%	38,1%	28,6%	10,0%	75,0%	0,0%	5,9%
prachu, špiny a neporiadku	22,1%	71,4%	52,4%	0,0%	100,0%	0,0%	5,9%
hluku stavebných strojov	14,3%	71,4%	19,0%	0,0%	33,3%	22,2%	17,6%
neustálych zmien v miestach výstavby	9,5%	14,3%	9,5%	10,0%	0,0%	0,0%	11,8%
havárií počas dopravných obchádzok	8,3%	0,0%	9,5%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti rýchlej zdravotnej pomoci	3,6%	4,8%	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
negatívnych vplyvov na zdravie	3,3%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zníženia životnej pohody	2,6%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	23,5%
zhoršenia dostupnosti pre hasičov a záchranárov	2,1%	4,8%	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
opilosti stavebných robotníkov	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%
spolunažívania so stavebnými robotníkmi	0,7%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prechodného ubytovania stavebných robotníkov	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ohrozenia zamestania/podnikania	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti základných potravín	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rastu kriminality	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
zhoršenia dostupnosti pre policajtov	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
stavby, že ju budem mať pred domom	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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

Neprítomnosť výraznejších obáv a ohrození potvrdzuje skutočnosť, že väčšina obyvateľov sa neobáva ničoho (nadpriemerné zastúpenie oproti benchmarku za SR až o 30,6%) (Graf č. 5.4.3.).

### Graf č. 5.4.3. Intenzita obáv



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

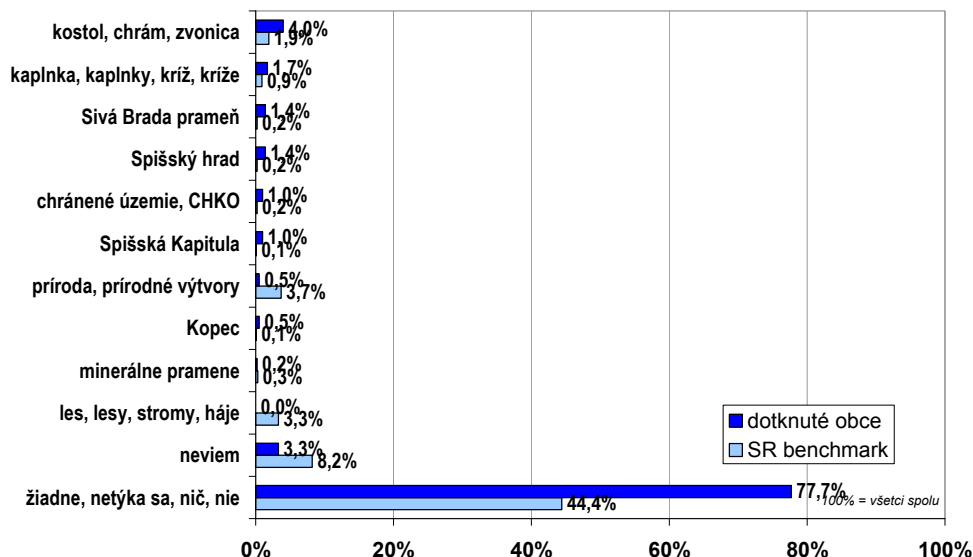
n = 421 respondentov



## Hrozby

Výstavbou diaľnice je v očiach obyvateľov dotknutých obcí ohrozená najmä príroda – všeobecne, lesy, voda, živočíchy. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom rezonuje príroda (všeobecne aj konkrétne kategórie) výraznejšie.

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



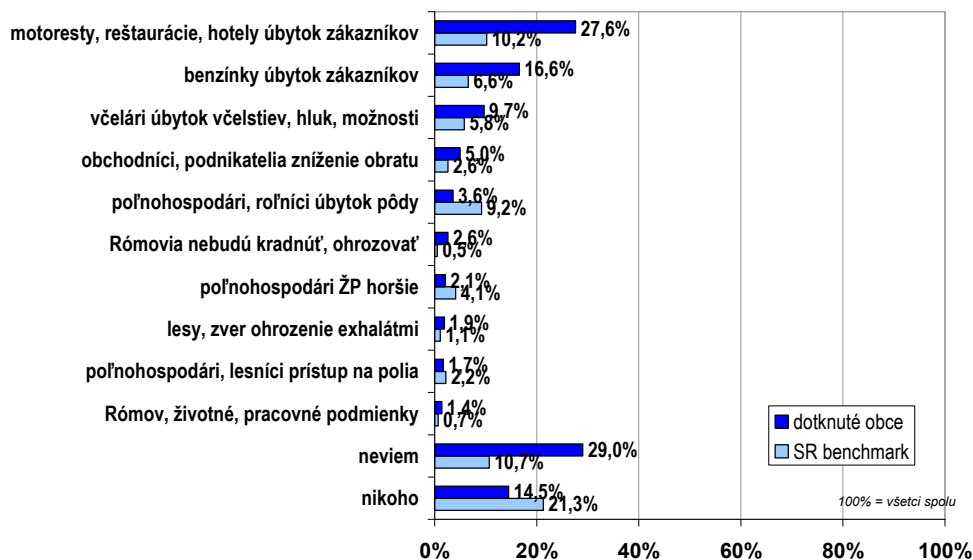
zber dát: CCG, december 2008; SR 18+  
zdroj: CCG, SIA

n = 421 respondentov

## 5.5. Ohrozené skupiny

Ako dotknuté skupiny na úseku Jánovce-Jablonov rezonovali predovšetkým poskytovatelia služieb, ktorých prevádzky sú umiestnené pozdĺž „starej“ cesty a sprevádzkovanie diaľnice im spôsobí odklon klientely. Ide najmä o zariadenia poskytujúce pohostinské a ubytovacie služby a čerpacie stanice pohonných hmôt.

**Graf č. 5.5.1. Ohrozené skupiny**



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

n = 421 respondentov





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

	Spolu	Levoča	Spišské Podhradie	Spišský Štvrtok	Jánovce	Doľany*	Dravce*
Spolu	421	131	72	59	29	10	20
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	27,6%	41,2%	34,7%	25,4%	13,8%	60,0%	0,0%
benzínky úbytok zákazníkov	16,6%	26,0%	19,4%	16,9%	0,0%	0,0%	15,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	9,7%	9,2%	4,2%	16,9%	6,9%	0,0%	20,0%
obchodníci, podnikatelia zníženie obratu	5,0%	3,1%	6,9%	0,0%	34,5%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	3,6%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómovia nebudú kraďnúť, ohrozovať	2,6%	0,0%	4,2%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári ŽP horšie	2,1%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	1,9%	6,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na polia	1,7%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómov, životné, pracovné podmienky	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	20,7%	0,0%	0,0%
šoféri rast nákladov známky, mýto	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómov môžu pracovať na DRC	0,7%	0,0%	0,0%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%
havárie so zverou	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15,0%
šoféri, obyvatelia obchádzky, obmedzenia	0,5%	0,0%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rôzne	1,9%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	29,0%	26,7%	26,4%	32,2%	17,2%	20,0%	65,0%
nikoho	14,5%	11,5%	5,6%	13,6%	0,0%	20,0%	5,0%

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

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

	Spolu	Iliašovce*	Jablonov*	Kľčov*	Kurimany*	Nemešany*	Spišský Hrhov*
Spolu	421	21	21	20	12	9	17
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	27,6%	14,3%	0,0%	20,0%	0,0%	55,6%	0,0%
benzínky úbytok zákazníkov	16,6%	14,3%	9,5%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	9,7%	47,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
obchodníci, podnikatelia zníženie obratu	5,0%	0,0%	9,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	3,6%	33,3%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%
Rómovia nebudú kraďnúť, ohrozovať	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	41,7%	0,0%	0,0%
poľnohospodári ŽP horšie	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
poľnohospodári, lesníci prístup na polia	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rómov, životné, pracovné podmienky	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri rast nákladov známky, mýto	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%
všetci, ľudia, fauna, flóra zhoršenie ŽP	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%
Rómov môžu pracovať na DRC	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
havárie so zverou	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
šoféri, obyvatelia obchádzky, obmedzenia	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
rôzne	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,8%
neviem	29,0%	4,8%	23,8%	20,0%	0,0%	22,2%	100,0%
nikoho	14,5%	47,6%	33,3%	60,0%	0,0%	22,2%	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 pri výstavbe diaľnice medzi najviac dotknuté. Na úseku Jánovce-Jablonov však podľa obyvateľov dotknutých obcí nebudú negatívne dopady na ich pracovné podmienky také výrazné ako sa uvádza v iných úsekoch. Väčšina osôb predpokladá, že sa pracovné podmienky týchto skupín výrazne nezmenia.

#### Poľnohospodári

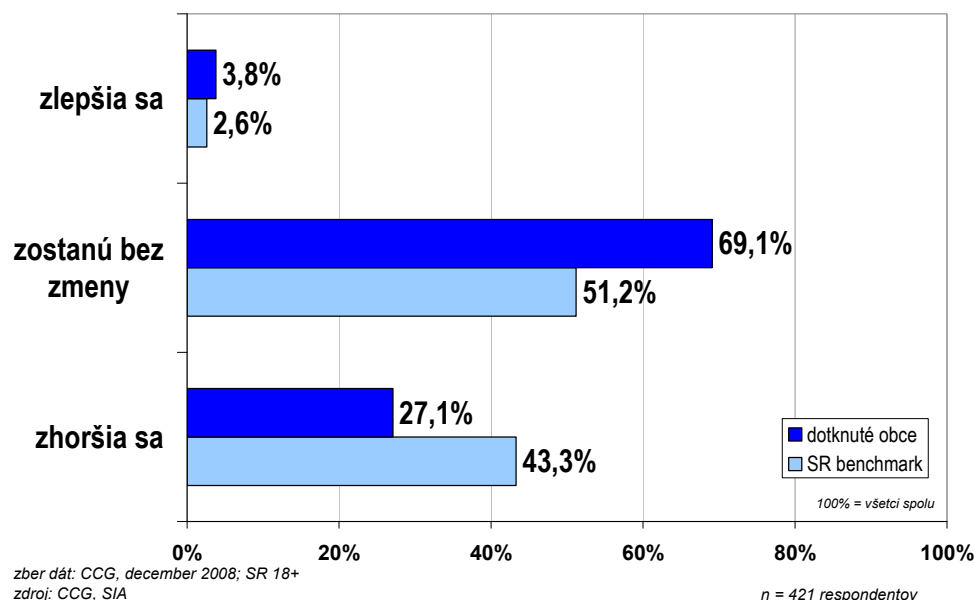
Viac ako dve tretiny respondentov nepredpokladajú výrazné zmeny pracovných podmienok poľnohospodárov v dotknutých obciach. Zhoršenie pracovných podmienok poľnohospodárov očakáva viac ako štvrtina opýtaných (*Graf č. 5.5.1.1.*). Je to o 16,2 percentuálnych bodov menej ako je priemer za všetky úseky. Zlepšenie v tejto oblasti neočakáva takmer nikto.

Zhoršenie podmienok ich práce spočíva najmä v oblastiach:

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

Obavy z negatívnych dopadov sú nadpriemerne zastúpené v obciach Spišské Podhradie (33,3%) a Spišský Štvrtok (52,5%).

**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 za úsek	27,1%
Spišský Štvrtok	52,5%
Spišské Podhradie	33,3%
Levoča	15,3%
Jánovce	13,8%
Iliašovce*	52,4%
Jablonov*	42,9%
Kurimany*	33,3%
Nemešany*	22,2%
Doľany*	20,0%
Dravce*	20,0%
Spišský Hrhov*	17,6%
Kličov*	0,0%

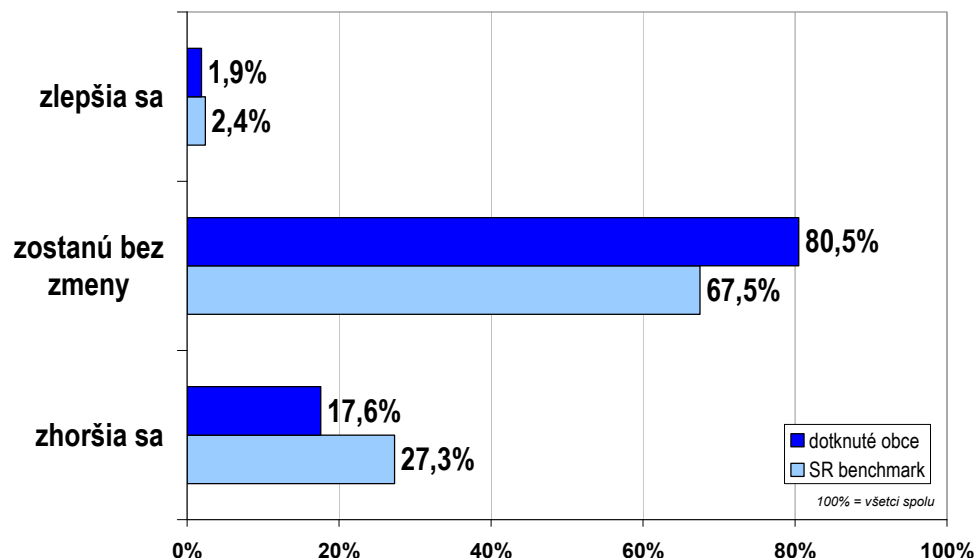
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30

#### Chovatelia

8 z 10 osôb nepredpokladá v prípade chovateľov dobytku, ošípaných či hydiny zmeny pracovných podmienok (Graf č. 5.5.1.2.). Oproti benchmarku je to nadpriemerná hodnota (o 13,0 percentuálnych bodov).

Zhoršenie predpokladá približne jedna šestina obyvateľov, najmä v obci Spišský Štvrtok (32,2%).

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



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

n = 421 respondentov



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

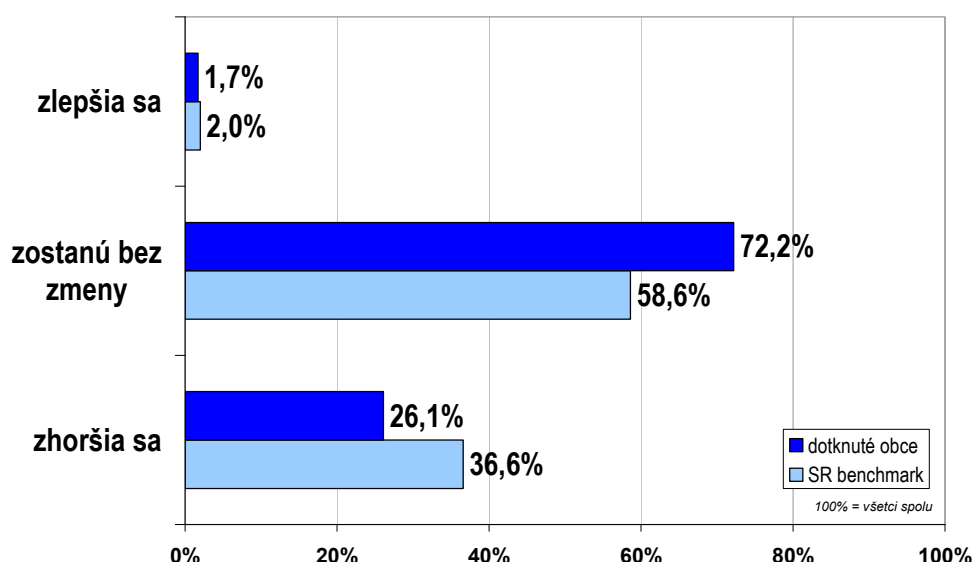
	Spolu
Spolu	17,6%
Spišský Štvrtok	32,2%
Spišské Podhradie	19,4%
Jánovce	13,8%
Levoča	10,7%
Iliašovce*	33,3%
Kurimany*	33,3%
Jablonov*	23,8%
Nemešany*	22,2%
Doľany*	20,0%
Spišský Hrhov*	17,6%
Dravce*	0,0%
Kličov*	0,0%

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

#### Lesníci a ochranári

Lesníci a ochranári patria takisto medzi skupiny, ktorým výstavba diaľnice neprinesie pozitíva z hľadiska pracovných podmienok. Očakávania účastníkov výskumu sú „polarizované“ iba medzi neutrálnou a zápornou dimenziou, tj. očakáva sa, že výstavba diaľnice pre nich neprinesie buď žiadne zmeny (približne tri štvrtiny obyvateľov), alebo že zmeny budú negatívne (približne štvrtina obyvateľov). (Grafy č. 5.5.1.3. a č. 5.5.1.4.)

#### Graf č. 5.5.1.3. Pracovné podmienky lesníkov



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

n = 421 respondentov

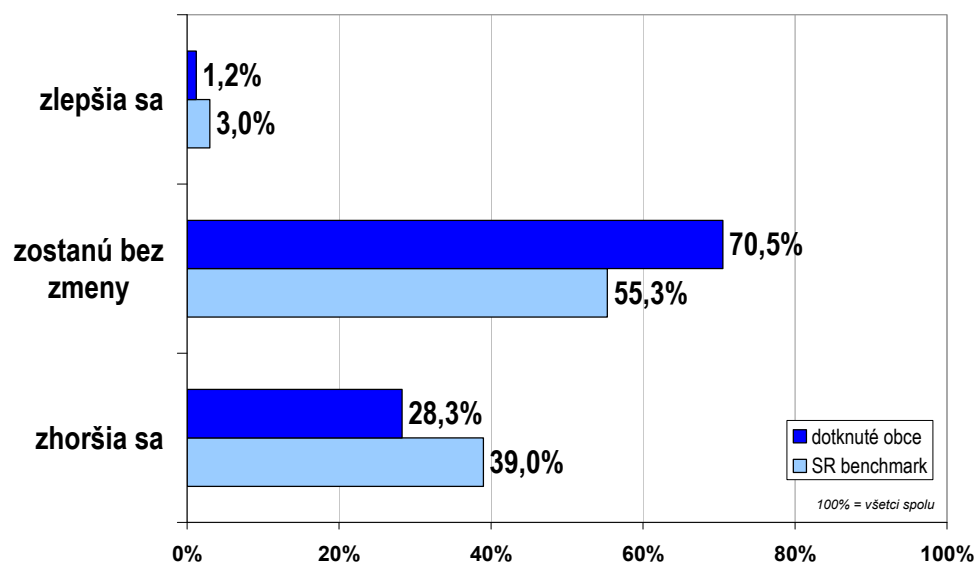


### Tabuľka č. 5.5.1.3. Zastúpenie osôb očakávajúcich zhoršenie podmienok pre lesníkov v obciach

	Spolu
Spolu	26,1%
Spišský Štvrtok	52,5%
Spišské Podhradie	22,2%
Jánovce	13,8%
Levoča	11,5%
Jablonov*	61,9%
Kurimany*	58,3%
Spišský Hrhov*	47,1%
Iliašovce*	38,1%
Nemešany*	22,2%
Dofany*	20,0%
Dravce*	20,0%
Kičov*	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 = 421 respondentov

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

	Spolu
Spolu	28,3%
Spišský Štvrtok	59,3%
Spišské Podhradie	19,4%
Levoča	14,5%
Jánovce	13,8%
Spišský Hrhov*	64,7%
Kurimany*	58,3%
Jablonov*	42,9%
Dravce*	40,0%
Iliašovce*	38,1%
Nemešany*	22,2%
Dofany*	20,0%
Kičov*	0,0%

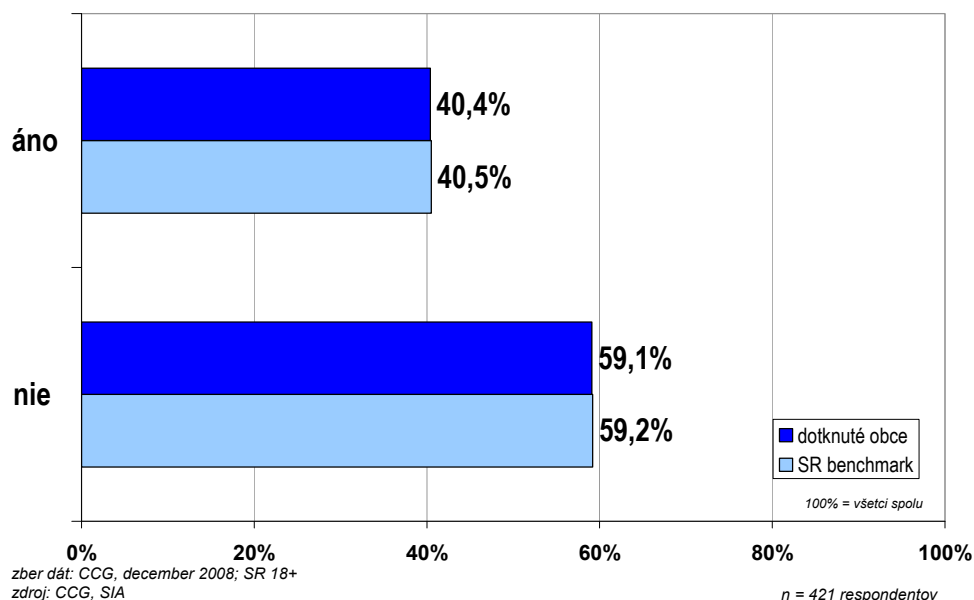
Pozn.: v obciach označených „\*“ je počet respondentov n<30



## 5.6. Dochádzka a odchádzka z obcí

Štyria z desiatich obyvateľov obcí dotknutých výstavbou diaľnice na úseku Jánovce-Jablonov 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 Spišská Nová Ves, Poprad, Levoča a v menšej miere aj Prešov. 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 Jánovce-Jablonov (18+; dochádzajú)	
Spolu	170
Spolu	100,0%
Spišská Nová Ves	17,6%
Poprad	13,5%
Levoča	11,8%
Prešov	6,5%
Bratislava	6,5%
Košice	5,9%
Spišské Podhradie	4,7%
Anglicko	4,1%
Žilina	2,4%
Česká republika	2,4%
Nemecko	1,8%
Nitra	1,2%
Ružomberok	1,2%
Banská Bystrica	1,2%
Krompachy	1,2%
Klčov	1,2%
Rožňava	1,2%
rôzne SR	1,2%
Martin	0,6%
Tmava	0,6%
Spišský Hrhov	0,6%
Komárno	0,6%
Baldovce	0,6%
Bánovce nad Bebravou	0,6%
Bardejov	0,6%
Markušovce	0,6%
Margecany	0,6%
Michalovce	0,6%
Odorín	0,6%
Svit	0,6%
Kežmarok	0,6%
Smižany	0,6%
Spišský Štvrtok	0,6%
Jablonov	0,6%
európske krajiny - rôzne	0,6%
Praha - Česká republika	0,6%
Abrahámovce	0,6%
Hozelec	0,6%
Írsko	0,6%
Jánovce	0,6%



## 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).

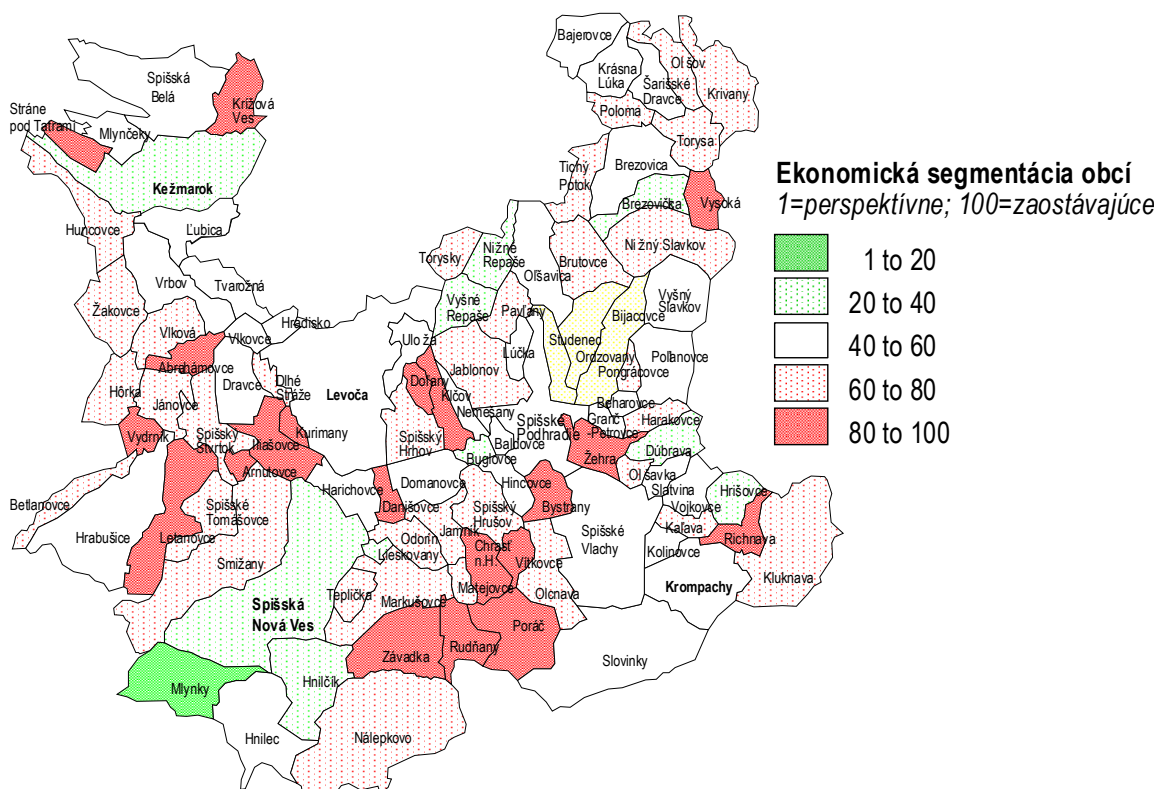
#### Ekonomická segmentácia

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

#### Poznámka:

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

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







Názorná mapka ukazuje, že v spádovej oblasti je len jedna obec, ktorá je na tom z hľadiska zamestnanosti a zamestnávania „výborne“.

- v dotknutom území: -,
- v užšej spádovej oblasti: -,
- v širšej spádovej oblasti: Mlynky (17,5).

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

- v dotknutom území: Kurimany (88,7),  
Iliašovce (83,0),  
Klčov (81,8),  
Doľany (81,6),
- v užšej spádovej oblasti: Bystrany (90,4),  
Abrahámovce (89,1),  
Žehra (88,5),  
Danišovce (86,1),  
Letanovce (81,0),
- v širšej spádovej oblasti: Richnava (96,4),  
Závadka (93,9),  
Vítkovce (92,3),  
Stráne pod Tatrami (91,7),  
Arnutovce (89,6),  
Křížová Ves (89,5),  
Chrašť nad Hornádom (88,7),  
Vysoká (88,4),  
Poráč (83,6),  
Vydrník (83,2),  
Rudňany (82,8).

Celkovo je v spádovej oblasti ešte 34 obcí, ktoré boli hodnotené pomerne zle, aj keď nepatria k najhoršie hodnoteným. Z toho 4 obce patria k obciam dotknutým výstavbou, 6 obcí do užšej spádovej oblasti, 24 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).*

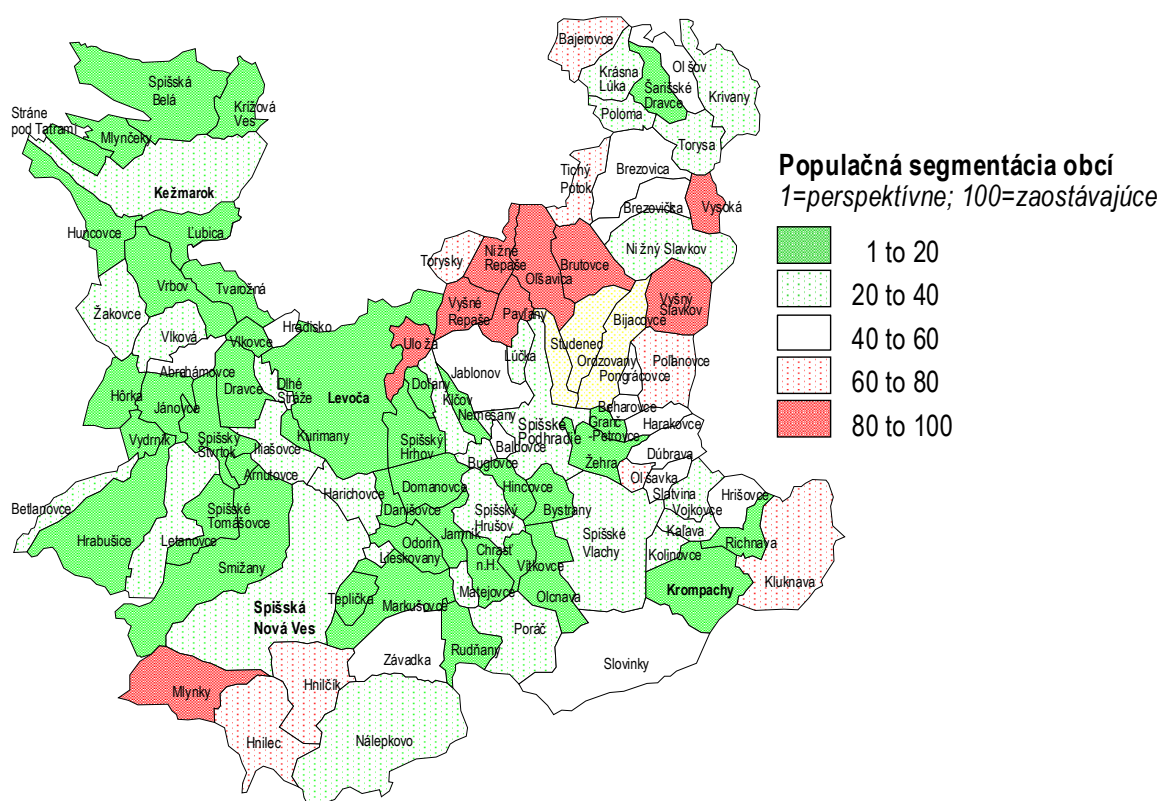
*V spádovom území sú obce, ktoré majú nepomer osôb v preproduktívnom veku. Sociálne riziká tu hrozia z troch dôvodov:*



1. S časovým oneskorením bude nastávať „prelievanie“ osôb z preproduktívneho veku do produktívneho, čo prinesie veľké výkyvy v požiadavkách na školstvo.
2. Súčasne v obciach nastane skokové zvýšenie požiadaviek na nové pracovné miesta a ich hľadanie v širšom okolí obce.
3. S oneskorením nastane postupné „prelievanie“ osôb z produktívneho do postproduktívneho veku, čím sa tiež skokovo zmení dopyt po sociálnych službách.

Obce, ktoré majú z hľadiska vekového zloženia „najpriaznivejšiu“ štruktúru obyvateľstva sú obce, v ktorých prebehla a stále prebieha „populačná explózia“. Čiže extrémny rast obyvateľstva obce spôsobujú novonarodené deti, čím sa „priaznivá“ štruktúra obyvateľstva mení na „extrémne nevýhodnú“ (obce hodnotené od 1,00-19,99).

### Mapa č. 6.1.2. Súhrnná populačná segmentácia obcí



V spádovej oblasti majú viaceré obce z hľadiska vitality a demografickej skladby obyvateľstva priaznivé hodnotenie, avšak podiel mladých je vysoký a preto „extrémne nevýhodný“:

- v dotknutom území: Spišský Štvrtok (2,1),  
Spišský Hrhov (5,2),  
Doľany (14,5)  
a Jánovce (19,3).

Individuálne je potrebné posúdiť aj ďalšie obce v dotknutom území:



- Levoča (8,6),  
Kurimany (9,8),  
Dravce (13,0)  
a Nemešany (14,0),
- v užšej spádovej oblasti: Smižany (1,0),  
Spišské Tomášovce (2,3),  
Danišovce (5,0),  
Žehra (13,8)  
a Bystrany (16,0).
- Individuálne je potrebné posúdiť aj ďalšie obce:  
Hôrka (6,6),  
Granč-Petrovce (8,0),  
Domaňovce (8,6),  
Krompachy (10,0),  
Hincovce (10,6),  
Vrbov (10,7),  
Ľubica (13,6)  
a Hrabušice (17,3),
- v širšej spádovej oblasti: Vlkovce (2,9),  
Huncovce (11,8),  
Tvarožná (12,4),  
Křížová Ves (13,9),  
Arnutovce (14,3),  
Vydrník (15,5),  
Stráne pod Tatrami (15,7),  
Richnava (16,1),  
Markušovce (16,5),  
Vítkovce (17,0),  
Rudňany (17,4)  
a Chrást nad Hornádom (17,6).
- Individuálne je potrebné posúdiť aj ďalšie obce:  
Jamník (7,0),  
Šarišské Dravce (7,9),  
Spišská Belá (11,9),  
Teplička (12,1),  
Mlynčeky (16,4),  
Olcnavá (17,9)  
a Odorín (18,6).

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

- v dotknutom území: - ,
- v užšej spádovej oblasti: Uloža (83,1),
- v širšej spádovej oblasti: Pavľany (100,0),  
Vyšné Repaše (97,1),  
Olšavica (96,9),  
Nižné Repaše (92,7),  
Vyšný Slavkov (90,9),



Vysoká (88,3),  
Mlynky (85,9),  
Brutovce (80,1).

Celkovo je v spádovej oblasti ešte 8 obcí, ktoré majú „nepriaznivú“ vekovú štruktúru obyvateľstva. Z toho žiadna obec nepatrí k obciam dotknutých výstavbou, 1 obec do užšej spádovej oblasti a 7 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 štruktúrálny 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:

- **kompensácie:** 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**

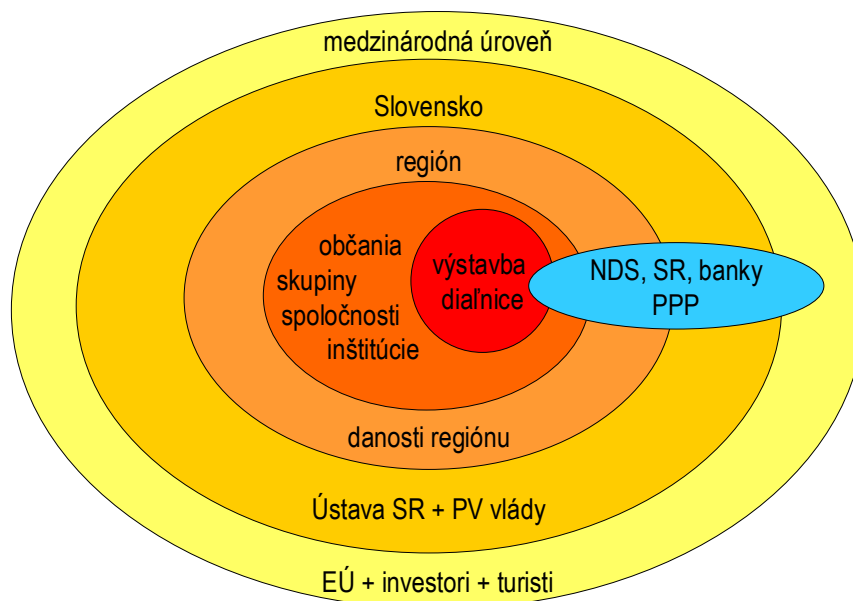
<b>Oblasť</b>	<b>pozitívne</b>	<b>neutrálne</b>	<b>negatívne</b>
<b>doprava</b>	(+)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ urýchlenie,</li> <li>➤ zvýšenie bezpečnosti,</li> <li>➤ zvýšenie kapacity ciest,</li> <li>➤ odklon (tranzitnej) dopravy z obcí (z cesty č. I/18).</li> </ul>	
	(0)	➤ zmena charakteru dopravných nehôd	
	(-)	➤ prerušenie, križovanie zaužívaných trás, „starých“ ciest	
<b>životné prostredie</b>	(+)	<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>	
<b>ekonomika</b>	(+)	➤ stimulácia regionálnej ekonomiky v dôsledku prílivu investícií	
	(0)		
	(-)	➤ zhoršenie pozície prevádzok v úsekoch „starých“, odklonených ciest (zakopávací kompetencia -> príťažlivosť)	
<b>pracovný trh</b>	(+)	<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)		
	(-)	➤ oslabenie klientely prevádzok pri starej ceste po odklone dopravy na diaľnicu -> znižovanie stavu zamestnancov	
<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 -&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	(+) vyrovňovanie 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	(-) nutnosť nákladných riešení: tunely, mosty, obchvaty, (-) zásahy do chránených lokalít, prírodných spoločenstiev





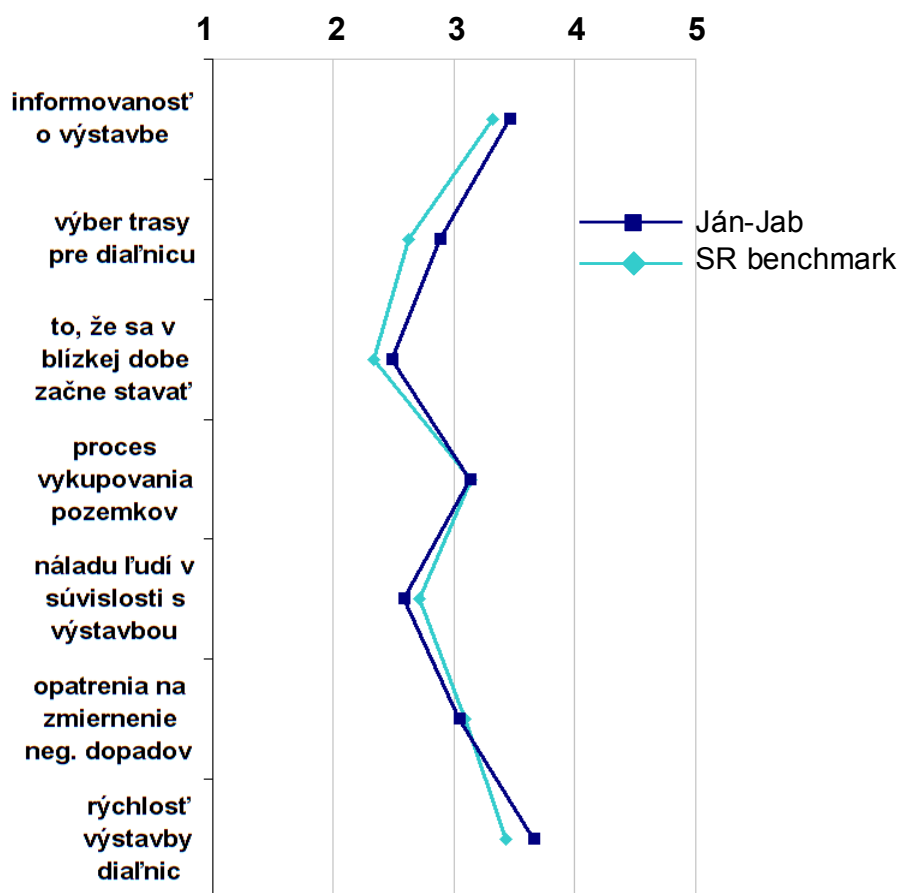
	územia a sídelné aglomerácie súčasná dopravná situácia	(+) výhodnejšia reorganizácia dopravy (+) lepšia prepojenosť lokalít (-) predimenzovanosť súčasných komunikácií
	regionálna ekonomika	(+) stimulácia ekonomiky (+)/(-) reštrukturalizácia ekonomiky (vznik/zánik prevádzok)
<b>Organizácie a inštitúcie</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> · <b>občania, skupiny, inštitúcie</b>	- (ne)informovanie, - vzájomná (ne)komunikácia, - kompenzácie, - technické riešenia	(+) uľahčenie realizácie (+) riešenie pripomienok a problematických bodov (+) náhrada strát (-) komplikácie, priťahy (-) predražovanie výstavby
<b>občania, skupiny, inštitúcie</b> · <b>stavitel'</b>	- pripomienkovanie, - petície - rezignácia.	(+) spokojnosť, podpora (-) nespokojnosť, odpor
<b>Jav – konanie – akčné procesy</b>		
<b>výstavba diaľnice</b>		

### 6.3. Kvantitatívny výskum

Do hodnotenia procesov súvisiacich s výstavbou diaľnice sa premietajú takmer výhradne pozitívne emócie. Výstavba diaľnice je takmer vo všetkých ohľadoch hodnotená pozitívnejšie, ako je celoslovenský benchmark. Jediný proces hodnotený negatívnejšie ako benchmark je samotný fakt, že sa v blízkej dobe začne stavať (*Graf. č. 6.2.1.*). Relatívne najpriaznivejšie je hodnotený výber trasy budúcej diaľnice. Rozdiely v hodnotení jednotlivých aspektov sú však minimálne.



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



Prehľad hodnotených oblastí:

- spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je nízka (podobne ako aj na ostatných úsekoch), informovanosť v obciach je rôzna: nadpriemerne pozitívne je hodnotená v Levoči a v Spišskom Štvrtku, nadpriemerne negatívne v obciach Jánovce a Spišské Podhradie,
- výber trasy nehodnotia všetci obyvatelia rovnako, napriek tomu ide o pozitívnejšie hodnotenie oproti celoslovenskému benchmarku,
- to, že sa s výstavbou diaľnice začne v blízkej dobe, hodnotia ľudia priaznivo, no aj tak negatívnejšie ako je celoslovenský benchmark; skoré začatie výstavby diaľnice vítajú najmä v Spišskom Štvrtku a Levoči, menej sú nadšení v Spišskom Podhradí a v Jánovciach,
- proces vykupovania pozemkov je hodnotený relatívne lepšie, ako je celoslovenský benchmark, isté problémy s výkupom pozemkov naznačuje negatívne hodnotenie v Spišskom Podhradí a v Jánovciach,
- nálada je hodnotená nadpriemerne pozitívne, nadpriemerne pozitívne (najmä v Spišskom Štvrtku a v Levoči),



- kompenzačné opatrenia sú hodnotené nadpriemerne pozitívne v porovnaní s hodnoteniami na ostatných úsekoch výstavby (celoslovenský benchmark), negatívne známky sú nadpriemerne zastúpené v Likavke a Sučanoch,
- rýchlosť výstavby je hodnotená najpozitívnejšie spomedzi všetkých úsekov.

### **Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice**

Vnímanie dopadov výstavby diaľnice na rôzne oblasti života v dotknutých obciach sa na úseku Jánovce-Jablonov líši od ostatných úsekov pozitívnejším nastavením (*Graf č. 6.2.2.*). Ľudia majú tendenciu vnímať dopady skôr vo svetle pozitív (prípadne, že neprinesú výrazné zmeny).

Najvýraznejšie pozitívne zmeny v dôsledku výstavby diaľnice očakávajú občania v oblastiach zlepšenia dopravnej situácie (plynulosť, bezpečnosť, zníženie počtu a závažnosti dopravných nehôd), zamestnanosti a regionálnej ekonomiky (lepšia možnosť zamestnať sa, tuzemský a zahraničný cestovný ruch) a osobnej kvality života.

#### Doprava

Plynulosť a bezpečnosť dopravy sú oblasti, v ktorých najviac obyvateľov očakáva zlepšenia (takmer tri štvrtiny účastníkov), v prípade plynulosti dopravy je však táto hodnota podpriemerná oproti iným úsekom výstavby. Nadpriemerne je zastúpená práve skupina osôb, ktoré neočakávajú nijaké zmeny z hľadiska plynulosti dopravy. Pozitívny dopad na bezpečnosť na cestách by malo mať aj zníženie počtu a závažnosti dopravných nehôd. Takéto očakávanie sa objavuje vo zvýšenej miere (najmä v Levoči, Spišskom Štvrtku a Jánovciach).

#### Ekonomika a zamestnanosť

Očakávania pozitívnych dopadov výstavby diaľnice na regionálnu ekonomiku sú na tomto úseku nižšie. Dáta naznačujú, akoby obyvatelia vnímali pozitívne dopady skôr cez prizmu vlastnej zamestnanosti a nie prínosov z regionálneho hľadiska (hlavne obyvatelia z menších obcí). Zvýšenie počtu zahraničných investorov v regióne v dôsledku výstavby diaľnice očakáva takmer polovica obyvateľov, na druhej strane, viac ako polovica osôb nepredpokladá zmeny počtu zahraničných investorov. Čo sa týka možností podnikáť, prítomné sú dve skupiny obyvateľov, z ktorých jedna predpokladá v tejto súvislosti zlepšenie a druhá zachovanie súčasného stavu.

#### Dostupnosť

Dostupnosť úradov a vzdelávania zostane podľa účastníkov dotknutá výstavbou diaľnice výskumu najmenej. Výnimkou sú služby



zdravotníckej starostlivosti a pomoci, kde viac osôb očakáva zlepšenie dostupnosti (nadpriemerne všetky väčšie obce).

#### Turistický ruch

Očakávania pozitívnych dopadov na turistický ruch sú porovnateľné pre tuzemský aj pre zahraničný cestovný ruch: viac ako polovica obyvateľov si myslí, že výstavba diaľnice prispeje k zlepšeniu CR, zvýšeniu návštevnosti v regióne, v obciach. Možnosti kultúrneho a športového vyžitia by sa podľa očakávaní obyvateľov mali zostať na súčasnej úrovni. Zlepšenie očakáva približne štvrtina opýtaných.

#### Životné prostredie a ochrana prírody

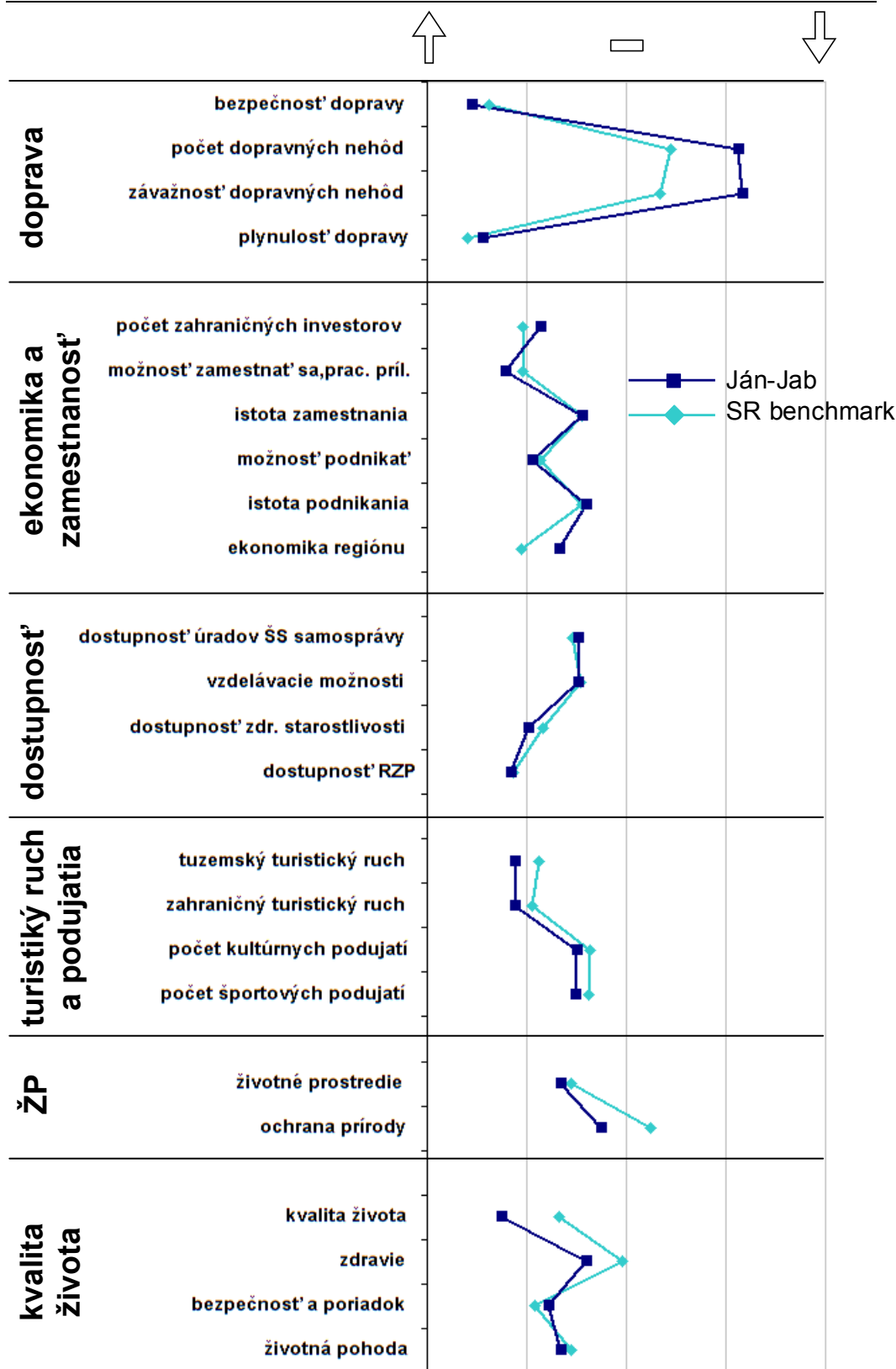
Očakávanie negatívnych dopadov na životné prostredie a ochranu prírody je na tomto úseku oproti iným regiónom menej intenzívne. Takmer dve tretiny obyvateľov neočakávajú žiadne výrazné dopady výstavby diaľnice na životné prostredie a viac ako polovica ani na ochranu prírody.

#### Kvalita života a zdravie

Zlepšenie kvality života a zachovanie súčasnej životnej pohody očakáva väčšina obyvateľov. Zlepšenie kvality života očakávajú vo zvýšenej miere obyvatelia Spišského Štvrtka a viacerých menších obcí. V oblasti zdravia väčšina obyvateľov neočakáva nijaké výrazné dopady diaľnice. Zlepšenie zdravia obyvateľov dotknutých obcí predpokladá viac ako štvrtina obyvateľov, čo je mierne nadpriemerná hodnota. Na druhej strane, očakávanie negatívnych dopadov na zdravie výraznejšie rezonuje v Spišskom Štvrtku a naznačené je aj v obciach Iliášovce a Kurimany. V oblasti bezpečnosti a poriadku je v porovnaní s celoslovenským benchmarkom skôr posun k neutrálnemu postojú na úkor očakávania zlepšenia.



**Graf č. 6.2.2.:**  
**Zhrnutie predpokladaných zmien po výstavbe**





## **Ohrozené skupiny obyvateľov**

Pozitívne nastavenie obyvateľov dotknutých obcí na úseku Jánovce-Jablonov v súvislosti s výstavbou diaľnice sa premieta aj do pohľadu na ohrozenia, obavy a na dotknuté skupiny. Väčšina obyvateľov nevníma nijaké osobné obmedzenia či komplikácie a vidí skôr pozitíva diaľnice. Relatívne najpočetnejšie zastúpenými obavami sú komplikácie v doprave (spomalenie dopravy, neustále zmeny, zvýšené riziko dopravných nehôd), prach, špina, neporiadok a hluk stavebných strojov počas výstavby.

Osoby, skupiny či inštitúcie, ktoré sú svojou aktivitou či podnikaním naviazané na pôdu, patria pri výstavbe diaľnice medzi najviac dotknuté. Na úseku Jánovce-Jablonov však podľa obyvateľov dotknutých obcí nebudú negatívne dopady na ich pracovné podmienky také výrazné ako sa uvádza v iných úsekoch. Väčšina osôb predpokladá, že sa pracovné podmienky týchto skupín výrazne nezmenia.

Ako dotknuté skupiny na úseku Jánovce-Jablonov rezonovali predovšetkým poskytovatelia služieb, ktorých prevádzky sú umiestnené pozdĺž „starej“ cesty a sprevádzkovanie diaľnice im spôsobí odklon klientely. Ide najmä o zariadenia poskytujúce reštauračné a ubytovacie služby a čerpacie stanice pohonných hmôt.

Výstavbou diaľnice je v očiach obyvateľov dotknutých obcí ohrozená najmä príroda – všeobecne, lesy, voda, živočíchy. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom rezonuje príroda (všeobecne aj konkrétne kategórie) výraznejšie.



# 7. Odporúčania

## 7.1. Odporúčania

### ***Revitalizácia obcí so zlou štruktúrou zamestnanosti a nevýhodným vekovým zložením obyvateľstva***

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

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

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

Obce, v ktorých prebieha a prebehla populačná explózia a majú nevýhodnú vekovú štruktúru obyvateľstva (vysoký podiel osôb v preproduktívnom veku), bude potrebné riešiť systémovo v rámci celej Slovenskej republiky. Tieto obce bude potrebné zaradiť do takéhoto systémového programu.

### ***Informovanosť***

Výskum ukázal, že komunikácia nie je dostatočná, je náhodná, neusmernená, tematicky „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.

### ***Preferovaná alternatíva***

---

Návrh trasy bol predkladaný v jednej alternatíve, ale aj napriek tomu, by ľudia v Iliášovciach privítali vedenie trasy okolo Draviec. Súčasne sa obyvatelia Bijacoviec obávajú, že ich diaľnica „odreže“ od sveta. Z ďalších vážnych obáv bolo rozdelenie Spišského Podhradia (vyjadrené aj petíciou) na dve časti preťaté diaľnicou. K vedeniu trasy mali najsilnejšie výhrady ľudia práve so Spišského Podhradia a z Jánoviec.

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

---

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

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

### ***Motivovanie občanov***

---

Občania od diaľnice očakávajú najmä zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, ako aj odľahčenie miestnych a tranzitných komunikácií (Levoča a ďalšie obce). To im (najmä motoristom) prináša bezprostredný úžitok.

Občania očakávajú od diaľnice príchod ďalších zahraničných investorov.

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

---

Ľudia sú menej citliví na dopady diaľnice na životné prostredie ako v iných regiónoch Slovenska. Ale aj napriek tomu rezonujú obavy z jeho zhoršenia v niektorých obciach (Iliášovce, Kurimany, Dravce, Spišský Hrhov). Vzhľadom na nedostatok informácií sa ľudia obávajú, čo bude so škôlkou jabloní v Klčove. V obci Dravce sa obávajú ohrozenia biotopov. A ľudia sa obávajú aj o chránené územie Hájik, kde diaľnica spôsobí preťatie biokoridorov.





## ***Ohrozené skupiny***

Medzi ohrozené skupiny patria Rómovia z rómskych osád (úbytok pracovných príležitostí). Tieto obce bude potrebné zaradiť do celoštátnych programov, ktoré budú riešiť túto problematiku (zamestnanosť Rómov).

Ohrozenou skupinou sú zamestnanci a podnikatelia, ktorí pracujú v sektore služieb pre motoristov (benzínové čerpadlá, reštaurácie, obchody, motoresty, penzióny, hotely a pod.). Presunom dopravy na diaľnicu sa zníži prílev potenciálnych zákazníkov, znížia sa tržby a tým sa ohrozia pracovné miesta. Napríklad v obci Dravce bude postihnutý salaš. Bude potrebné vytvoriť program kompenzácie (ponúknuť podnikateľom prednostný výber pri obsadzovaní nových prevádzok bezprostredne pri diaľnici).

Ďalšou ohrozenou skupinou boli poľnohospodári, lesníci a poľovníci (v okolí Draviec – preťatie revírov), ktorým diaľnica 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 miestnych komunikáciách 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.

Občania očakávajú, že po dostavaní diaľnice sa miestne komunikácie – poškodené počas jej výstavby – uvedú minimálne 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. Lokálny diskurz je poznačený strachom pred hlukom v obytných zónach.



## ***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 (Doľany a inde). V prípade prekročenia dovolených limitov, bude potrebné zabezpečiť technické riešenia vedúce k uspokojeniu občanov. V rámci osobných diskusií si odovzdávajú správy o protihlukových bariérach, ktoré boli zamietnuté z dôvodu väčšej vzdialenosti (cca 150m a viac) od trasy diaľnice.

### ***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.

### ***Spišský hrad a turistický ruch***

---

Po sprevádzkovaní diaľnice, ktorá odkloní motoristov a turistov, bude potrebné zlepšiť propagáciu pamiatok (nielen Spišského hradu) a značenie prístupových ciest k pamiatkam v regióne vrátane služieb pre turistov.