

Projekt SIA

pre diaľničné úseky v režime PPP

Súhrnná správa

Úsek D1: Fričovce - Svinia



MINISTERSTVO DOPRAVY,
PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

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

DECEMBER 2008



V regióne Prešov v úseku:

- Fričovce
- Chminianske Jakubovany
- Hendrichovce
- Bertotovce
- Chmiňany
- Chminianska Nová Ves
- Svinia



Obsah

1. Úvod	5
1.1. Predstavenie projektu SIA (Social Impact Analysis)	5
1.2. Postup práce spracovania projektu SIA	6
1.3. Štruktúra správy SIA	8
1.4. Metodológia čiastkových štúdií	9
1.5. Riešiteľská skupina	12
2. Územná analýza	13
2.1. Východisková situácia	13
2.2. Segmentácia obcí	13
2.3. Základný popis oblasti	16
2.4. Vývoj počtu obyvateľov	16
2.5. Vekové zloženie obyvateľstva	20
2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva	25
2.7. Nezamestnanosť	26
2.8. Obyvateľstvo v ekonomicky produktívnom veku	28
2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou	29
2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľia	30
2.10.1. Akciové spoločnosti	32
2.10.2. Spoločnosti s ručením obmedzeným	32
2.10.3. Fyzické osoby nezapísané v Obchodnom registri	33
2.10.4. Fyzické osoby zapísané v Obchodnom registri	34
2.10.5. Osoby so slobodným povoláním	35
2.10.6. Samostatne hospodáriaci roľníci	36
3. Kvalitatívny výskum v širšej spádovej oblasti	39
3.1. Prínos pre dopravu	41
3.1.1. Bezpečnosť dopravy	42
3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora	44
3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd	47
3.3. Životné prostredie	47
3.4. Príroda vs. človek	49
3.5. Dotknuté miesta	50
3.5.1. Miesta s osobným významom	41
3.5.2. Miesta s kultúrno-historickým významom	52
3.5.3. Miesta s prírodným významom	52
3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom	52
3.6. Ekonomika a hospodárstvo	53
3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti	53
3.6.2. Cestovný ruch	56
3.7. Pôda a poľnohospodárstvo	58
3.8. Voda a vodné hospodárstvo	59
3.9. Eliminácia dopadov, opatrenia	60
3.9.1. Kompenzácie	60
3.9.2. Technické riešenia	51



3.10. Informovanosť, verejný diskurz	63
3.11. Stratégie správania občanov	64
3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny	65
3.13. Lokálne pohľady – špecifiká	66
4. Diskurz	71
4.1. Monitoring článkov	71
4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte	71
4.1.2. Diskurz v regionálnom kontexte	73
4.2. Monitoring diskusií	73
4.3. Monitoring petícií	74
5. Kvantitatívny výskum	75
5.1. Celkový postoj k výstavbe	75
5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice	76
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice	82
5.4. Obavy ľudí počas výstavby	101
5.5. Ohrozenia	102
6. Zhrnutie výsledkov	109
6.1. Územná analýza	109
6.2. Kvalitatívny výskum	112
6.3. Kvantitatívny výskum	117
7. Odporúčania	121
7.1. Odporúčania	121

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.

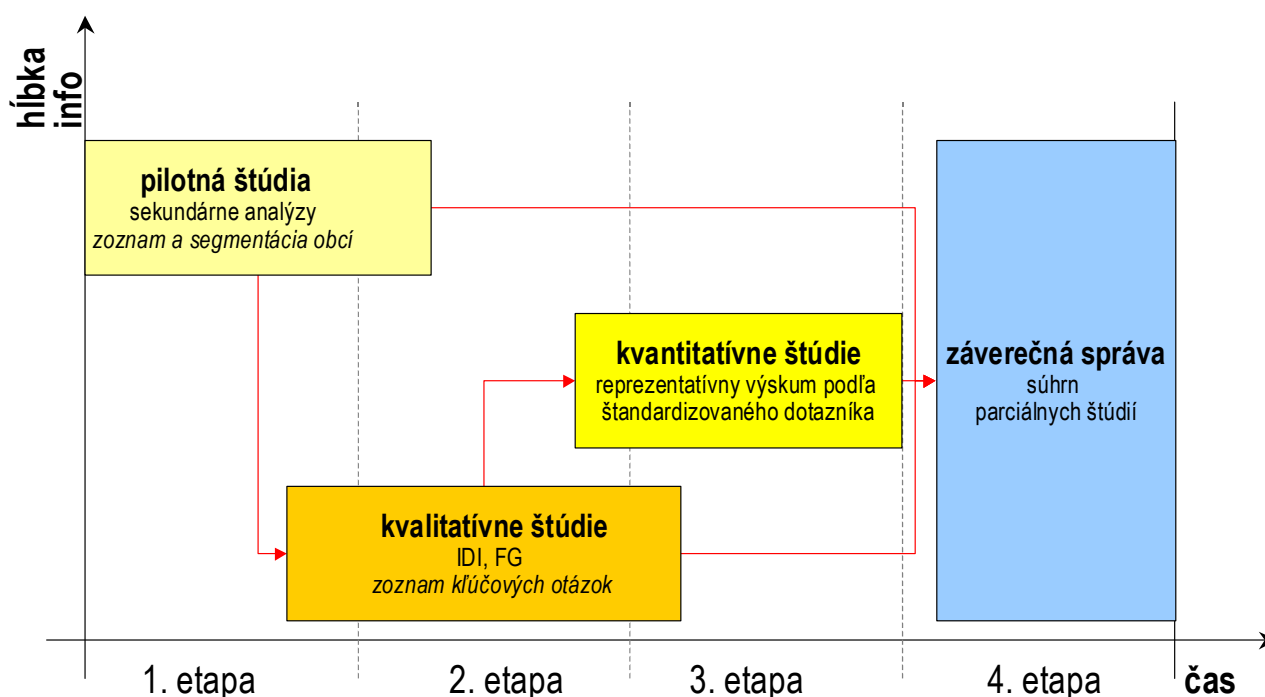
Z akých dát sa SIA skladá?

- 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,
- tématické okruhy v zadaných sociálnych skupinách z 2. etapy.

4. etapa: Záverečná správa

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

1.3. Štruktúra správy SIA

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

Súčasťou záverečnej správy v časti územná analýza je základná sociodemografická charakteristika obcí dotknutých regiónov v štruktúre obec, PSČ, výmera v ha, obyvateľstvo spolu, ekonomicky aktívne spolu, odchádzajúce za prácou, mladí vo veku do 14 rokov, v 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.
Sociálna poisťovňa: dáta o poberateľoch príspevkov 2008.
Ústredie práce a rodiny: dáta o nezamestnaných 2008.
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 Groups) je riadená na základe scenára diskusie. Moderátormi boli kvalifikovaní pracovníci,



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

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

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

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

Podľa pohlavia bolo plánované zloženie skupín:

- 4 ženy,
- 4 muži.

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

Individuálny hĺbkový rozhovor

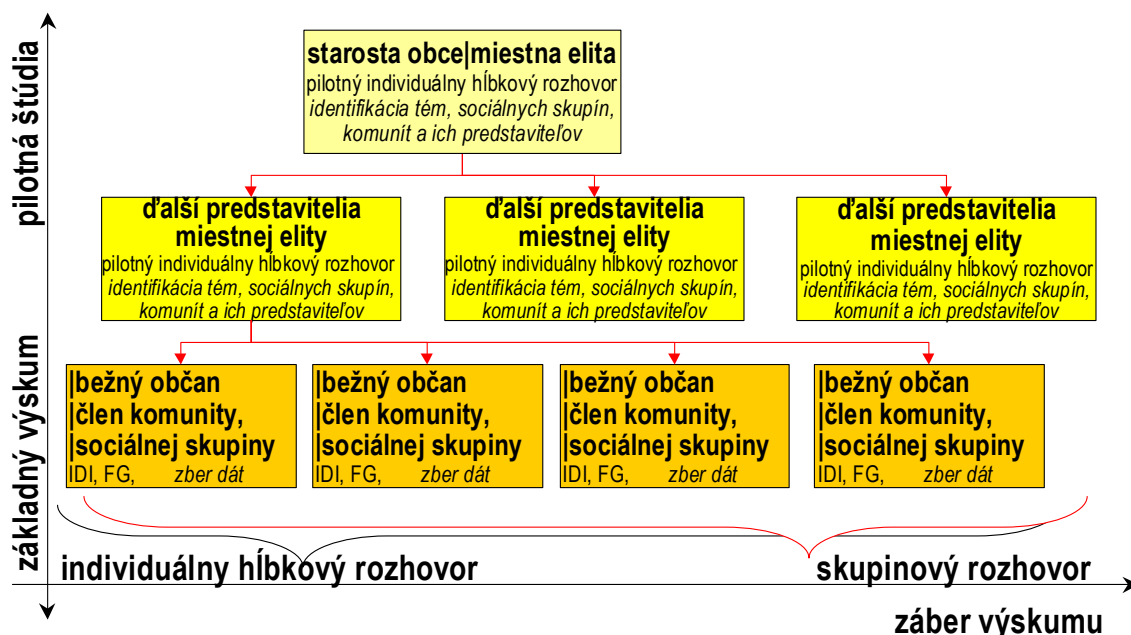
Základnou kvalitatívnou metódou bol individuálny hĺbkový rozhovor (In Depth Interview) na základe scenára diskusie. Rozhovory mali rôznu dĺžku, podľa priestoru, ktorý respondenti potrebovali na vyjadrenie postojov, tvrdení a výrokov. Spravidla sa dĺžka rozhovorov pohybovala v intervale 10-20 minút. Moderátormi boli kvalifikovaní pracovníci, ktorí spĺňajú kritéria na vedenie individuálnych hĺbkových rozhovorov (podrobný popis kvalifikačných a osobnostných požiadaviek na moderátora individuálneho hĺbkového rozhovoru popisuje SAVA – Slovenská asociácia výskumných agentúr v Minimálnych štandardoch: www.sava.sk).

Cieľové osoby zaradené do výskumu sociálnych dopadov boli vyberané z obcí, ktoré ležia v celej spádovej oblasti. Medzi kľúčových informátorov boli zaradení miestni lídri (starostovia obcí, kompetentní pracovníci v oblasti sociálnych služieb, osobnosti verejného života, podnikatelia a rôzni zamestnávateľia), pričom mimoriadna pozornosť bola venovaná



tomu, aby vo výskume zaznel hlas ľudí, ktorí žijú z pôdy, ako aj hlas ďalších slabých a zraniteľných osôb (Schéma č. 1.4.1).

Schéma 1.4.1.: Výber cieľových osôb



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

Spolu bolo uskutočnených 7 platných 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).

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 Fričovce – Svinia. 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 Fričovce – Svinia sú navrhované tri základné varianty.

1. variant:

tzv. južný v úseku Fričovce – Chmiňany (- Prešov juh). Je situovaný južne od existujúcej cesty I/18.

2. variant:

tzv. severný v úseku Fričovce – Chminianska Nová Ves (- Prešov sever). Je situovaný v úseku od obce Fričovce až po východný okraj obce Chminianska Nová Ves severne od cesty I/18.

3. variant:

prepojenie 1. a 2. variantu medzi obcou Bertotovce a Chmiňany.

Hlavným cieľom je vybudovanie diaľnice, ktorá je súčasťou diaľničného ťahu diaľnice v smere západ – východ a prepája v tomto smere významné regióny. Účelom má byť vyriešenie problému tranzitnej a regionálnej dopravy, odbremenenie súčasnej cesty I/18. Preto je dôležitým cieľom zlepšenie bezpečnosti premávky a súvisiace zníženie nehodovosti, zvýšenie jazdnej rýchlosti, ako aj optimalizácia vplyvu na obyvateľstvo, prírodné prostredie a ekonomickú efektívnosť regiónu.

2.2. Segmentácia obcí

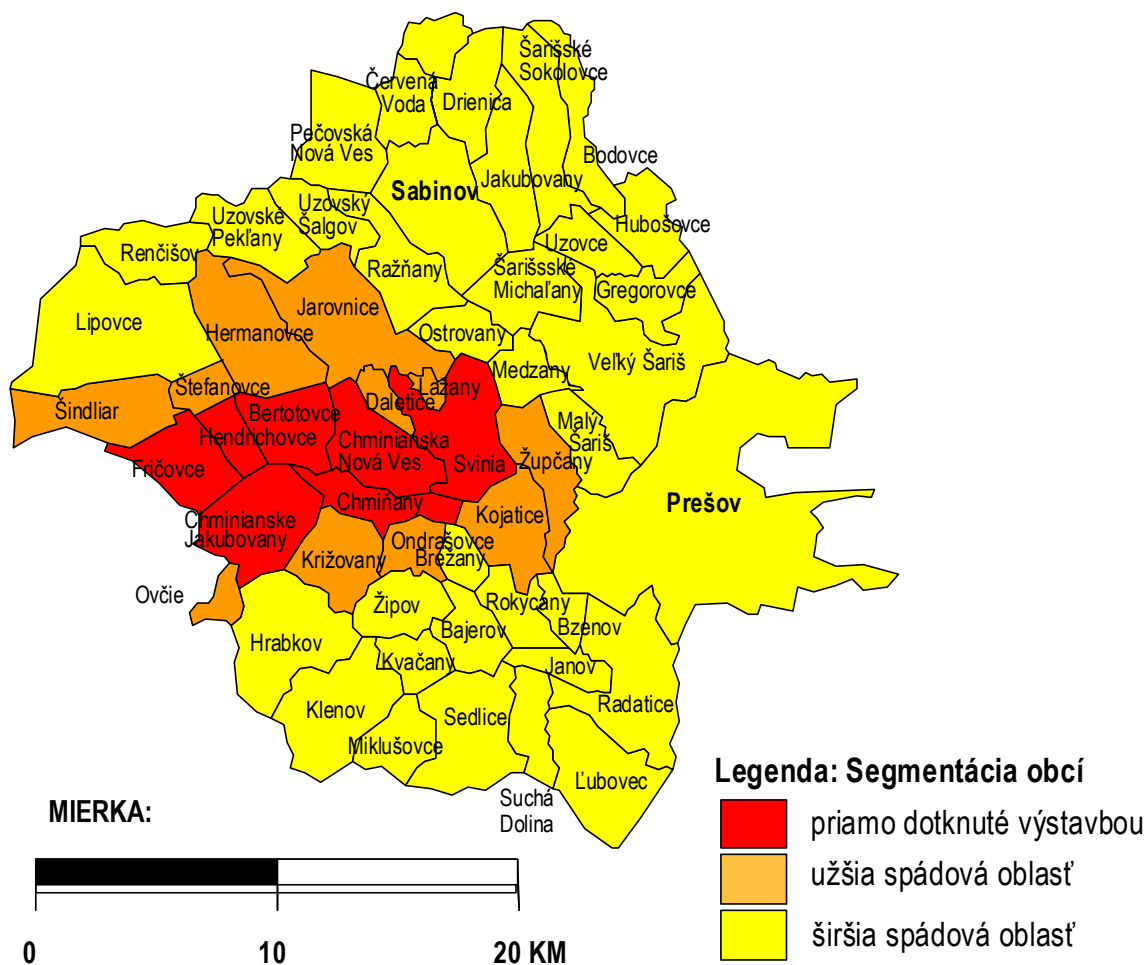
Z hľadiska SIA bolo územie rozšírené na celú spádovú oblasť, v ktorej sa môžu prejaviť vplyvy. Obce v oblasti diaľnice D1, v úseku Fričovce – Svinia, sú rozdelené do 3 kategórií (*Mapa č. 2.2.1.*):

1. Dotknuté obce
 - priamo v ich katastrálnom území je naplánovaná trasa diaľnice D1.
2. Obce v užšej spádovej oblasti
 - sú v tesnej blízkosti plánovanej diaľnice D1, aj keď priamo v ich katastrálnom území nepovedie.



3. Obce v širšej spádovej oblasti
– sú mimo od plánovanej trasy diaľnice D1, neležia v jej bezprostrednej blízkosti, ale dopady výstavby sa môžu prejavíť pozitívne alebo negatívne.

Mapa č. 2.2.1.:
Segmentácia obcí v spádovej oblasti



Tabuľka č. 2.2.1.:
Zoznam dotknutých obcí

obec dotknutá	počet obyvateľov	okres	kraj
Bertotovce	493	Prešov	Prešovský
Fričovce	1 079	Prešov	Prešovský
Hendrichovce	224	Prešov	Prešovský
Chmiňany	804	Prešov	Prešovský
Chminianska Nová Ves	1 252	Prešov	Prešovský
Chminianske Jakubovany	1 773	Prešov	Prešovský
Svinia	1 561	Prešov	Prešovský



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

obec v užšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Daletice	97	Sabinov	Prešovský
Hermanovce	1 555	Prešov	Prešovský
Jarovnice	5 060	Sabinov	Prešovský
Kojatice	1 024	Prešov	Prešovský
Križovany	359	Prešov	Prešovský
Lažany	156	Prešov	Prešovský
Ondrašovce	61	Prešov	Prešovský
Ovčie	672	Prešov	Prešovský
Šindliar	543	Prešov	Prešovský
Štefanovce	226	Prešov	Prešovský
Župčany	1 306	Prešov	Prešovský

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

obec v širšej SO	počet obyvateľov	okres	kraj
Bajerov	436	Prešov	Prešovský
Bodovce	328	Sabinov	Prešovský
Brežany	153	Prešov	Prešovský
Bzenov	726	Prešov	Prešovský
Červená Voda	456	Sabinov	Prešovský
Drienica	696	Sabinov	Prešovský
Gregorovce	790	Prešov	Prešovský
Hrabkov	700	Prešov	Prešovský
Hubošovce	436	Sabinov	Prešovský
Jakubovany	953	Sabinov	Prešovský
Janov	284	Prešov	Prešovský
Klenov	213	Prešov	Prešovský
Kvačany	257	Prešov	Prešovský
Lipovce	507	Prešov	Prešovský
Ľubovec	518	Prešov	Prešovský
Malý Šariš	1 423	Prešov	Prešovský
Medzany	632	Prešov	Prešovský
Miklušovce	331	Prešov	Prešovský
Ostrovany	1 703	Sabinov	Prešovský
Pečovská Nová Ves	2 351	Sabinov	Prešovský
Prešov	91 498	Prešov	Prešovský
Radatice	741	Prešov	Prešovský
Ražňany	1 440	Sabinov	Prešovský
Renčišov	184	Sabinov	Prešovský
Rokycany	857	Prešov	Prešovský
Sabinov	12 489	Sabinov	Prešovský
Sedlice	1 024	Prešov	Prešovský
Suchá Dolina	187	Prešov	Prešovský
Šarišské Michaľany	2 727	Sabinov	Prešovský
Šarišské Sokolovce	500	Sabinov	Prešovský
Uzovce	503	Sabinov	Prešovský
Uzovské Pekľany	394	Sabinov	Prešovský
Uzovský Šalgov	593	Sabinov	Prešovský
Veľký Šaris	4 941	Prešov	Prešovský
Žipov	263	Prešov	Prešovský



2.3. Základný popis oblasti

V regióne sa nachádza krajské mesto Prešov a okresné mesto Sabinov. Celá spádová oblasť je tvorená pásom obcí popri ceste I/18 (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 53 obcí s celkovým počtom 150.479 obyvateľov (*Tabuľka č. 2.3.1.*). V celej oblasti odchádza za prácou 10,2% zo všetkých obyvateľov, čo celkovo predstavuje 15.037 obyvateľov. V dotknutých obciach dochádza za prácou nadpriemerný podiel obyvateľov (15,2%) a týka sa veľmi malého počtu obyvateľov (970). Podiel osôb odchádzajúcich za prácou je v užšej spádovej oblasti nadpriemerný (14,8%) a týka sa tiež malého počtu osôb (1.447). Podiel odchádzajúcich za prácou je o niečo nižší v širšej spádovej oblasti (9,6%), týka sa vyššieho počtu ľudí (12.620). 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.

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

parameter	spolu	dotknuté obce	spádová oblasť	
			užšia	širšia
počet obcí	53	7	11	35
počet obyvateľov	150.479	7.186	11.059	132.234
počet domácností*	48.308	1.626	2.407	44.275
ekonomicky aktívni*	73.320	2.602	3.943	65.775
odchádzajúci za prácou*	15.037	970	1.447	12.620
% podiel odchádzajúcich*	10,2%	15,2%	14,8%	9,6%
% podiel ekonomicky aktívnych*	48,3%	40,7%	40,2%	49,3%

* údaje za rok 2001

2.4. Vývoj počtu obyvateľov

Z dlhodobého hľadiska dochádza k zmenám v počte obyvateľov jednotlivých obcí (*Mapa č. 2.4.1*). Pohyby sú rôzne. Čiastočne súvisia s prebiehajúcou výstavbou v okolí väčších miest. Obce v ich okolí rastú na úkor miest. Niektoré obce zaznamenávajú nadkritickú populačnú explóziu.

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

- dotknutom území: neboli významné úbytky, napr.: najviac obyvateľov ubudlo v obci Fričovce (-1,4%),

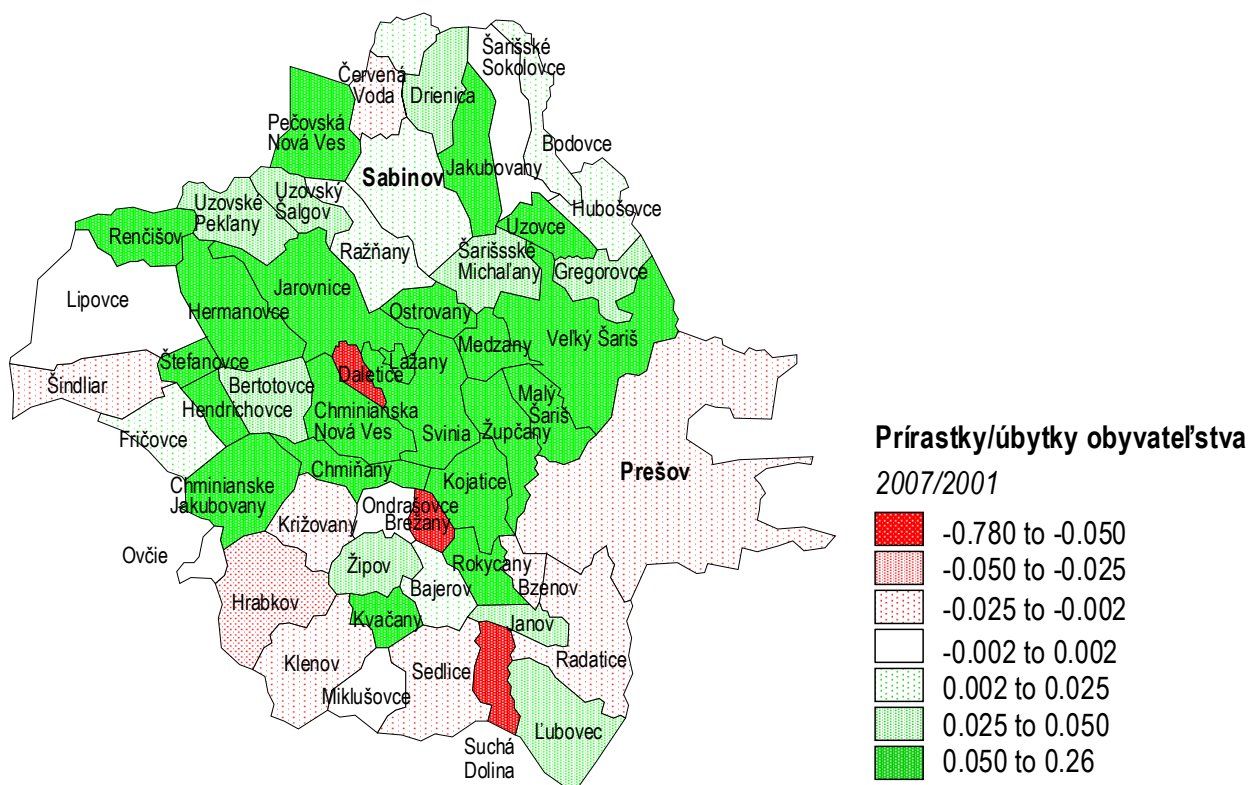


- užšej spádovej oblasti: Daletice (-8,9%), v ostatných obciach to bolo menej ako -1%,
- širšej spádovej oblasti: Suchá Dolina (-7,4%), Brežany (-7,3%), Hrabkov (-3,0%), Radatice (-2,5%), Prešov (-1,4%) a ďalšie pod -1%.

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:

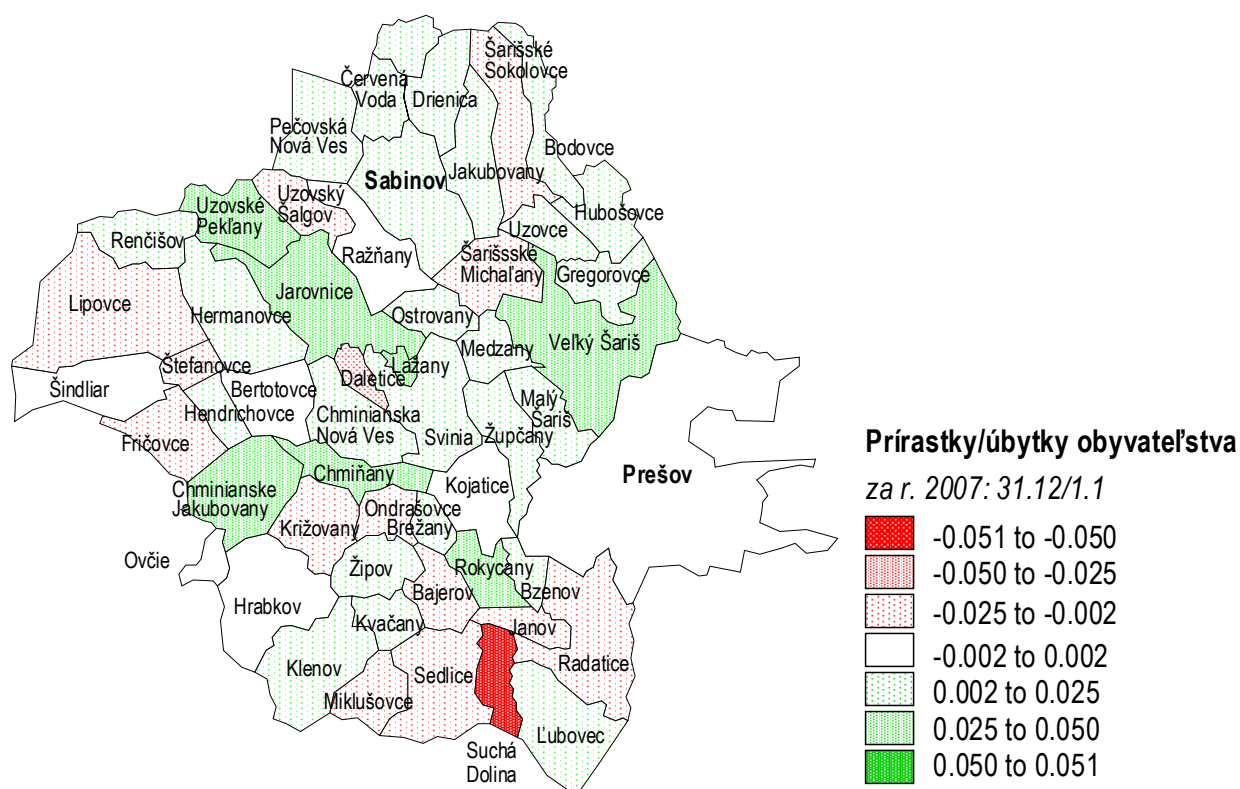
- v dotknutom území: iba v obci Fričovce (-2,1%),
- v užšej spádovej oblasti: Daletice (-4,9%), Ondrašovce (-1,6%), Štefanovce (-1,3%),
- v širšej spádovej oblasti: Suchá Dolina (-5,1%), Janov (-2,1%), Bajerov (-2,0%), Šarišské Sokolovce (-1,6%), Miklušovce (-1,5%), Sedlice (-1,2%).

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: Chminianske Jakubovany (24,2%), Svinia (18,0%), Chmiňany (9,4%), Chminianska Nová Ves (7,9%),
- užšej spádovej oblasti: Jarovnice (24,9%), Lažany (10,6%), Župčany (7,8%), Kojatice (6,2%), Hermanovce (6,0%) a mnohé ďalšie pod 6%,
- širšej spádovej oblasti: Veľký Šariš (23,0%), Rokycany (16,9%), Ostrovany (13,5%), Medzany (10,7%), Malý Šariš (9,2%), Jakubovany (8,0%), Renčišov (7,0%) a aj viaceré ďalšie pod 7%.

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: Chminianske Jakubovany (2,7%), Chmiňany (2,6%), Svinia (1,5%),



- v užšej spádovej oblasti: Jarovnice (3,6%), Lažany (3,3%),
- v širšej spádovej oblasti: Uzovské Pekľany (4,0%), Veľký Šariš (3,0%), Rokycany (2,9%), Žipov (2,3%), Kvačany (2,0%) a viaceré pod 2%.

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

obec dotknutá	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Bertotovce	474	493	0
Fričovce	1 064	1 079	-23
Hendrichovce	213	224	2
Chmiňany	735	804	20
Chminianska Nová Ves	1 153	1 252	10
Chminianske Jakubovany	1 427	1 773	46
Svinia	1 323	1 561	23

**Tabuľka č. 2.4.3.:
Vývoj počtu obyvateľov v obciach z užšej spádovej oblasti**

obec v užšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Daletice	102	97	-5
Hermanovce	1 547	1 555	8
Jarovnice	4 882	5 060	178
Kojatice	1 023	1 024	1
Križovany	361	359	-2
Lažany	151	156	5
Ondrašovce	62	61	-1
Ovčie	673	672	-1
Šindliar	543	543	0
Štefanovce	229	226	-3
Župčany	1 298	1 306	8

**Tabuľka č. 2.4.4.:
Vývoj počtu obyvateľov v obciach zo širšej spádovej oblasti**

obec v širšej SO	r. 2001	r. 2007	prírastok za r. 2007
Bajerov	436	445	-9
Bodovce	328	325	3
Brežany	153	152	1
Bzenov	726	721	5
Červená Voda	456	449	7
Drienica	696	686	10
Gregorovce	790	787	3
Hrabkov	700	700	0
Hubošovce	436	428	8
Jakubovany	953	944	9
Janov	284	290	-6
Klenov	213	210	3
Kvačany	257	252	5
Lipovce	507	509	-2
Ľubovec	518	510	8
Malý Šariš	1 423	1 401	22
Medzany	632	627	5
Miklušovce	331	336	-5
Ostrovany	1 703	1 684	19
Pečovská Nová Ves	2 351	2 324	27
Prešov	91 498	91 650	-152
Radatice	741	748	-7
Ražnany	1 440	1 438	2

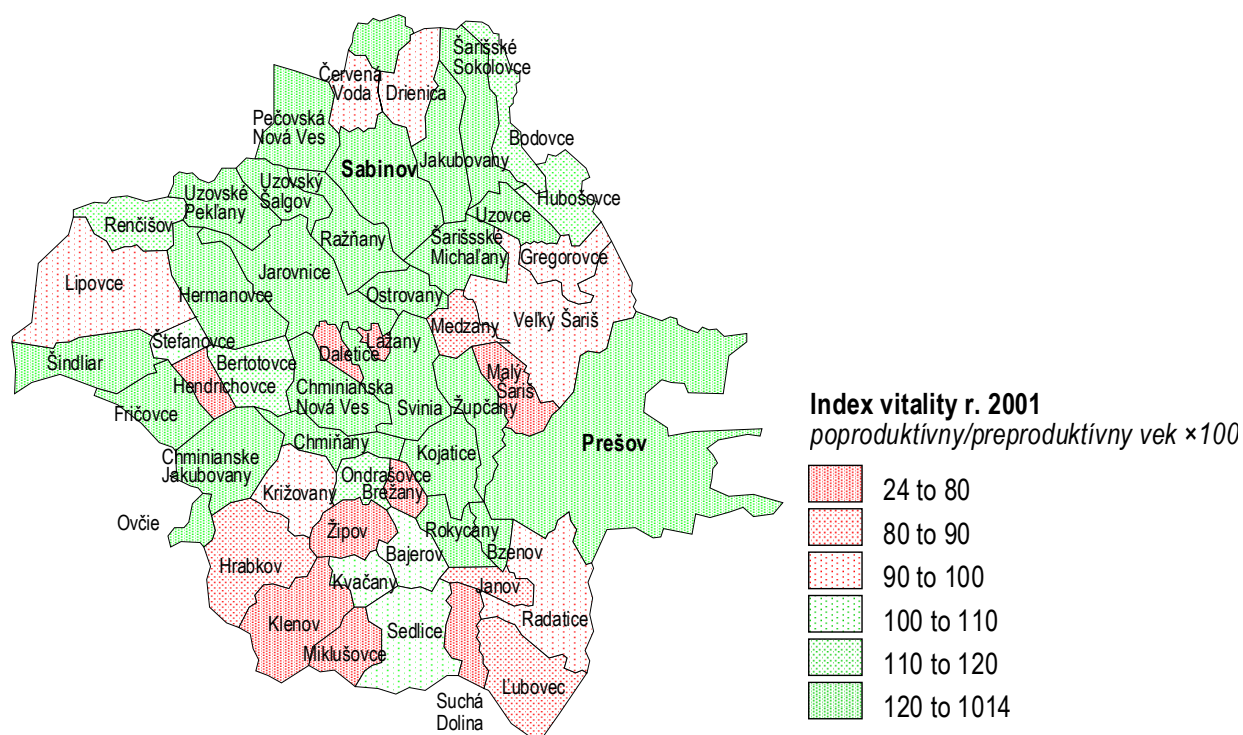


Renčišov	184	181	3
Rokycany	857	833	24
Sabinov	12 489	12 424	65
Sedlice	1 024	1 036	-12
Suchá Dolina	187	197	-10
Šarišské Michaľany	2 727	2 738	-11
Šarišské Sokolovce	500	508	-8
Uzovce	503	499	4
Uzovské Peklany	394	379	15
Uzovský Šalgov	593	595	-2
Veľký Šariš	4 941	4 796	145
Žipov	263	257	6

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 145,3 na úroveň 105,9 (pokles o 39,4 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 40,3 bodu v roku 2001, resp. o 27,8 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



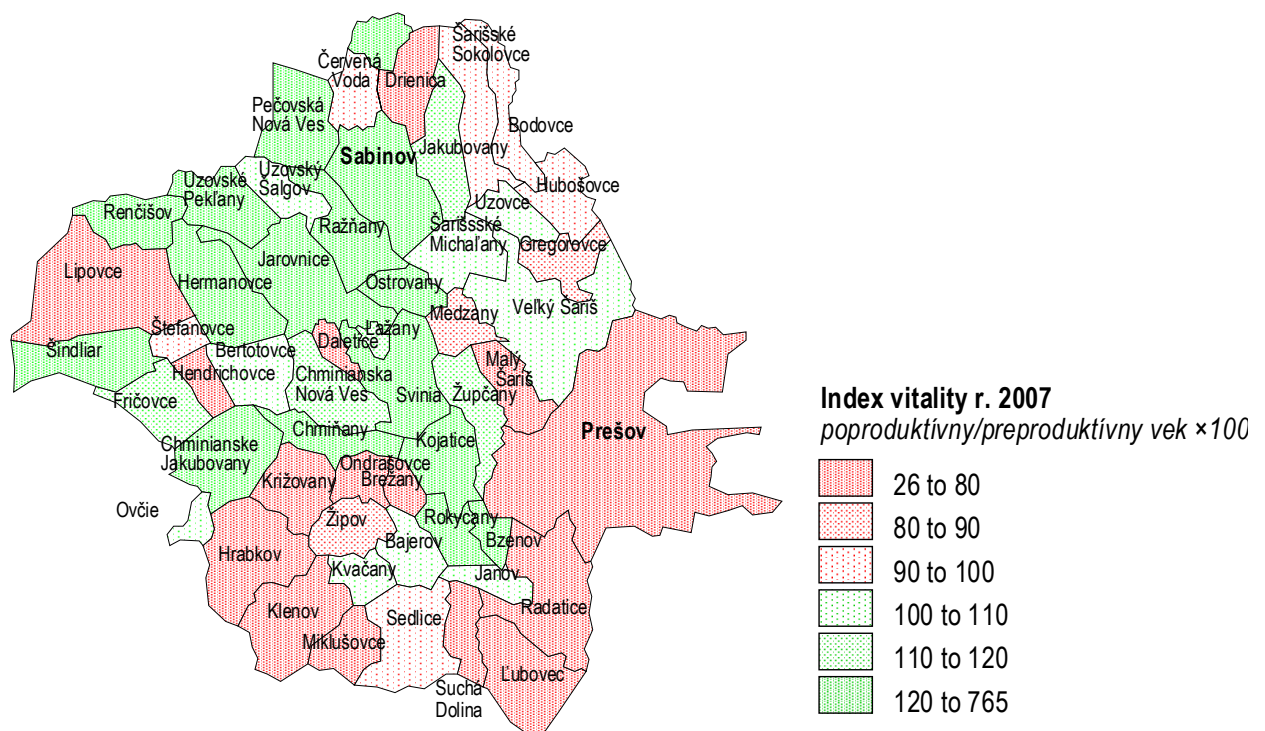


Celkovo 24 obcí v spádovej oblasti má nepriaznivú vekovú štruktúru, priaznivú má 29 obcí. Územie je z hľadiska vekovej štruktúry veľmi rozporuplné. Vo viacerých obciach nastáva extrémna situácia, či už s nadkriticky vysokým alebo podkriticky nízkym indexom vitality (rozsah od 26,7 po 764,4). Tento fenomén 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: čiastočne Hendrichovce (71,9),
- v užšej spádovej oblasti: Daletice (46,2), čiastočne Ondrašovce (72,2) a Križovany (73,0),
- v širšej spádovej oblasti: Suchá Dolina (26,7), Hrabkov (45,5), Klenov (47,8), Brežany (48,8), Miklušovce (55,6), Ľubovec (66,1), Radatice (66,5) a ďalšie nad 70.

Mapa č. 2.5.2.: Index vitality v roku 2007





Celkovo 29 obcí v spádovej oblasti má priaznivú vekovú štruktúru obyvateľstva (*Mapa č. 2.5.1 – 2.5.2; 2.5.3 – 2.5.4*).

Priaznivú vekovú štruktúru majú niektoré obce, lebo v spádovej oblasti sa prejavuje miestny vplyv, 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: Chminianske Jakubovany (581,3), Svinia (353,5), Chmiňany (298,0), Fričovce (110,4),
- v užšej spádovej oblasti: Jarovnice (764,4), Hermanovce (172,5), Kojatice (162,2), Šindliar (142,4) a ďalšie,
- v širšej spádovej oblasti: Ostrovany (427,0), Rokycany (411,6), Uzovské Peklany (161,2), Sabinov (152,1) a mnohé ďalšie s indexom vitality v intervale 100-150.

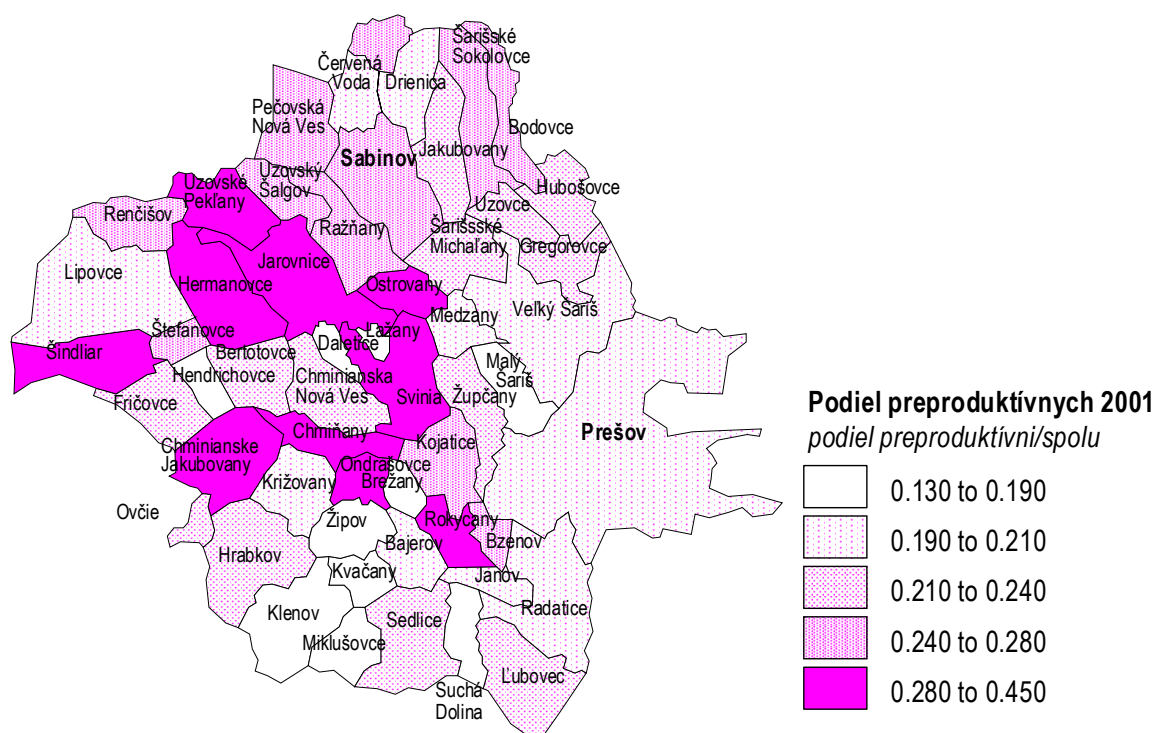
Najviac prisťahovaných bolo v roku 2007 v obciach:

- v dotknutom území: Chminianska Nová Ves (17 osôb), Svinia (11 osôb).

Najviac vystávaných bolo v roku 2007 v obciach:

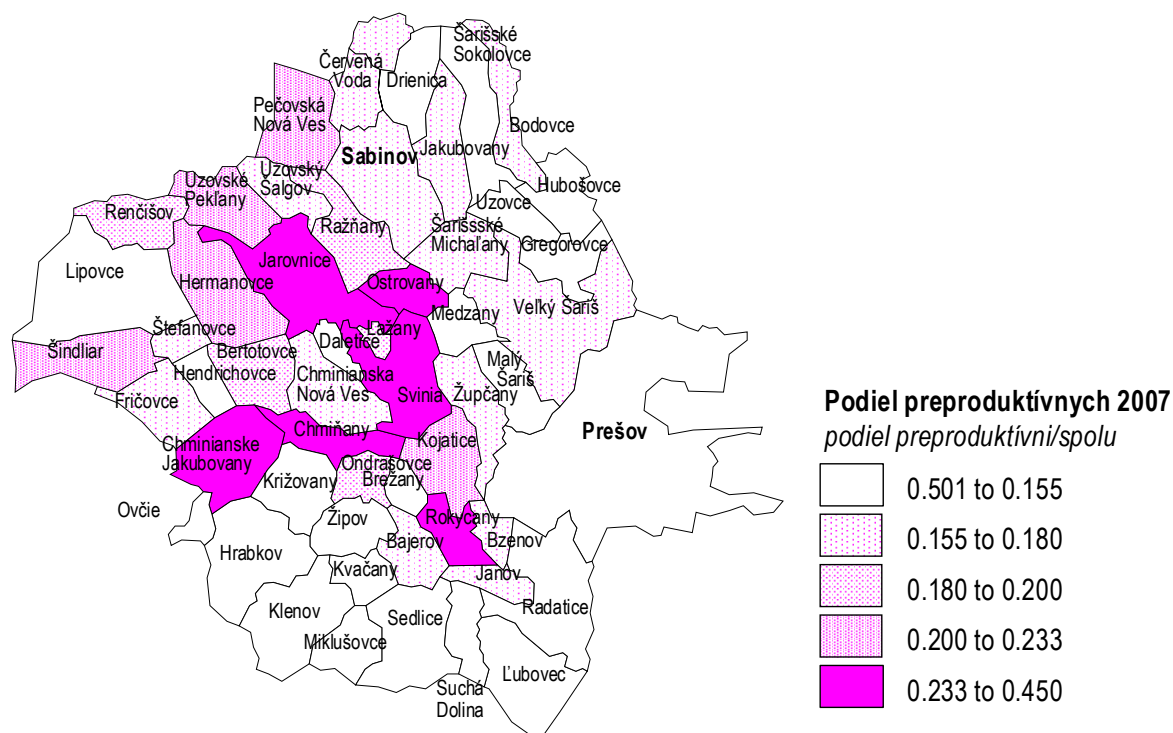
- v dotknutom území: Fričovce (31 osôb), Svinia (29 osôb), Chminianska Nová Ves (13 osôb).

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

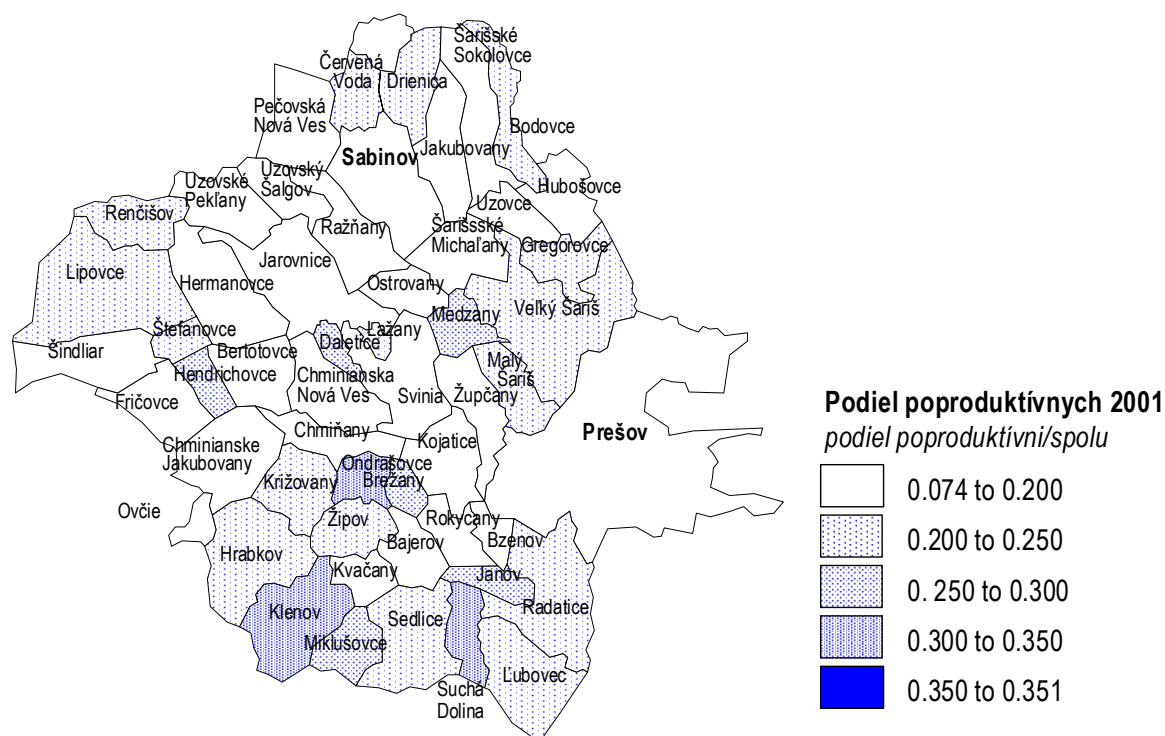




**Mapa č. 2.5.4.:
Podiel osôb v preproduktívnom veku v roku 2007**

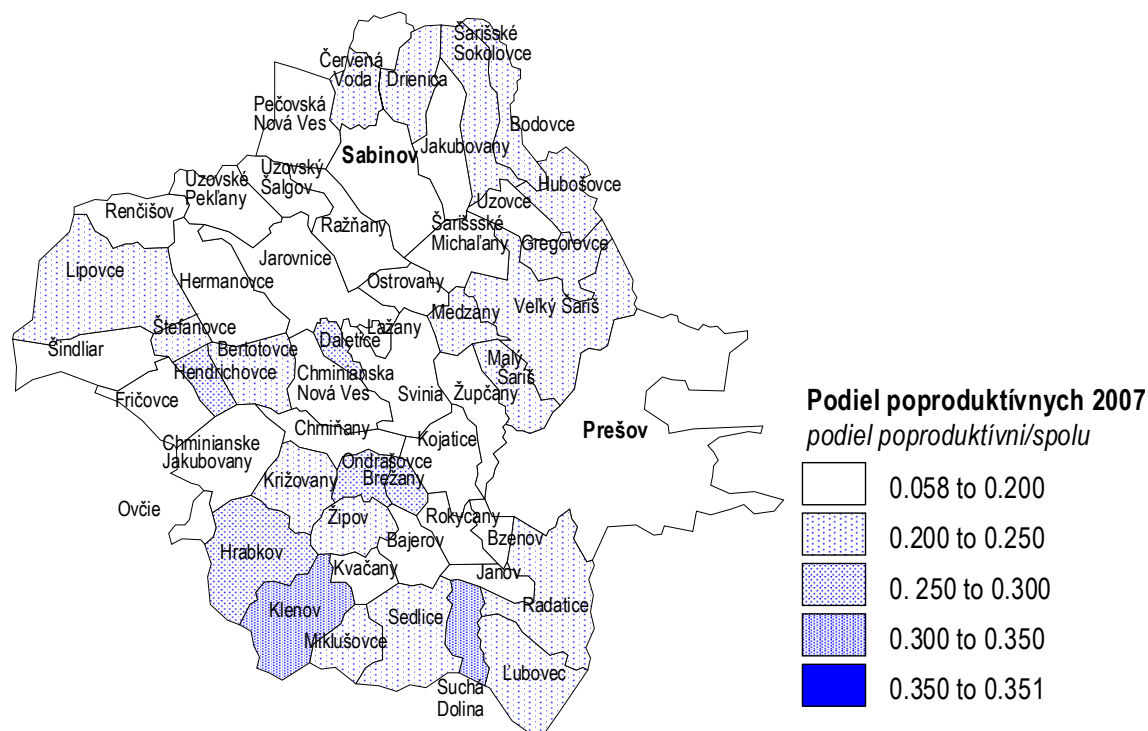


**Mapa č. 2.5.5.:
Podiel osôb v poproduktívnom veku v roku 2001**





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
Bertotovce	19,8%	20,5%	23,4%	21,7%	118,1	105,9
Fričovce	18,0%	18,7%	23,8%	20,7%	132,5	110,4
Hendrichovce	26,8%	25,4%	17,8%	18,3%	66,7	71,9
Chmiňany	15,1%	12,6%	34,3%	37,4%	227,0	298,0
Chminianska Nová Ves	17,1%	17,5%	23,5%	20,6%	137,6	117,8
Chminianske Jakubovany	10,0%	7,6%	42,9%	43,9%	431,0	581,3
Svinia	12,6%	11,0%	36,8%	38,9%	291,6	353,5

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
Daletice	28,0%	26,8%	18,7%	12,4%	66,7	46,2
Hermanovce	16,2%	15,9%	29,4%	27,4%	181,9	172,5
Jarovnice	7,5%	5,9%	43,6%	45,0%	585,4	764,4
Kojatice	16,0%	15,2%	27,2%	24,7%	170,1	162,2
Križovany	21,3%	20,6%	21,0%	15,0%	98,7	73,0
Lažany	22,7%	19,2%	17,0%	22,4%	75,0	116,7
Ondrašovce	31,1%	29,5%	34,4%	21,3%	110,5	72,2
Ovčie	17,4%	17,7%	23,1%	18,2%	132,5	102,5
Šindliar	16,6%	16,9%	28,9%	24,1%	173,6	142,4
Štefanovce	24,2%	20,8%	24,2%	19,9%	100,0	95,7
Župčany	16,8%	16,8%	22,2%	19,2%	131,9	114,6



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
Bajerov	18,5%	18,6%	19,4%	19,5%	105,0	104,9
Bodovce	21,2%	20,4%	24,9%	19,8%	117,6	97,0
Brežany	27,3%	26,8%	17,0%	13,1%	62,2	48,8
Bzenov	12,0%	14,5%	24,6%	19,0%	205,7	131,4
Červená Voda	20,4%	22,4%	19,6%	20,4%	95,7	91,2
Drienica	21,6%	22,7%	20,7%	16,8%	95,9	74,1
Gregorovce	23,0%	21,9%	21,9%	18,6%	95,5	85,0
Hrabkov	23,7%	26,7%	21,1%	12,1%	88,9	45,5
Hubošovce	19,2%	20,6%	21,9%	18,8%	114,5	91,1
Jakubovany	16,2%	17,3%	22,7%	19,2%	139,9	110,9
Janov	25,6%	17,6%	20,6%	19,0%	80,3	108,0
Klenov	34,0%	32,4%	17,7%	15,5%	52,1	47,8
Kvačany	16,2%	17,9%	17,4%	18,3%	107,7	102,2
Lipovce	21,1%	23,5%	20,6%	17,2%	97,2	73,1
Ľubovec	24,4%	22,2%	21,6%	14,7%	88,5	66,1
Malý Šariš	21,7%	22,8%	16,6%	16,9%	76,3	74,4
Medzany	25,0%	21,5%	20,7%	19,0%	82,5	88,2
Miklušovce	26,3%	24,5%	17,8%	13,6%	67,8	55,6
Ostrovany	8,9%	8,0%	37,4%	34,4%	418,7	427,0
Pečovská Nová Ves	16,8%	17,2%	24,2%	25,1%	143,7	145,7
Prešov	15,4%	18,7%	20,1%	14,9%	130,5	79,9
Radatice	22,1%	23,8%	20,0%	15,8%	90,5	66,5
Ražňany	15,8%	17,7%	26,4%	22,5%	167,0	127,1
Rencišov	22,1%	17,4%	25,6%	22,8%	115,8	131,3
Rokycany	10,1%	8,1%	36,6%	33,1%	362,2	411,6
Sabinov	11,1%	13,3%	26,5%	20,2%	237,8	152,1
Sedlice	21,0%	20,2%	22,1%	18,3%	105,1	90,3
Suchá Dolina	31,2%	32,1%	13,4%	8,6%	42,9	26,7
Šarišské Michaľany	15,1%	17,9%	22,6%	19,5%	149,3	108,6
Šarišské Sokolovce	19,2%	20,0%	24,6%	18,0%	128,1	90,0
Uzovce	16,3%	16,7%	23,4%	17,5%	143,6	104,8
Uzovské Pekľany	19,9%	17,0%	29,3%	27,4%	147,4	161,2
Uzovský Šalgov	19,4%	19,2%	24,3%	19,9%	125,0	103,5
Veľký Šariš	20,8%	20,3%	20,6%	20,8%	99,2	102,5
Žipov	22,7%	21,7%	16,0%	18,6%	70,7	86,0

2.6. Sociálna charakteristika obyvateľstva

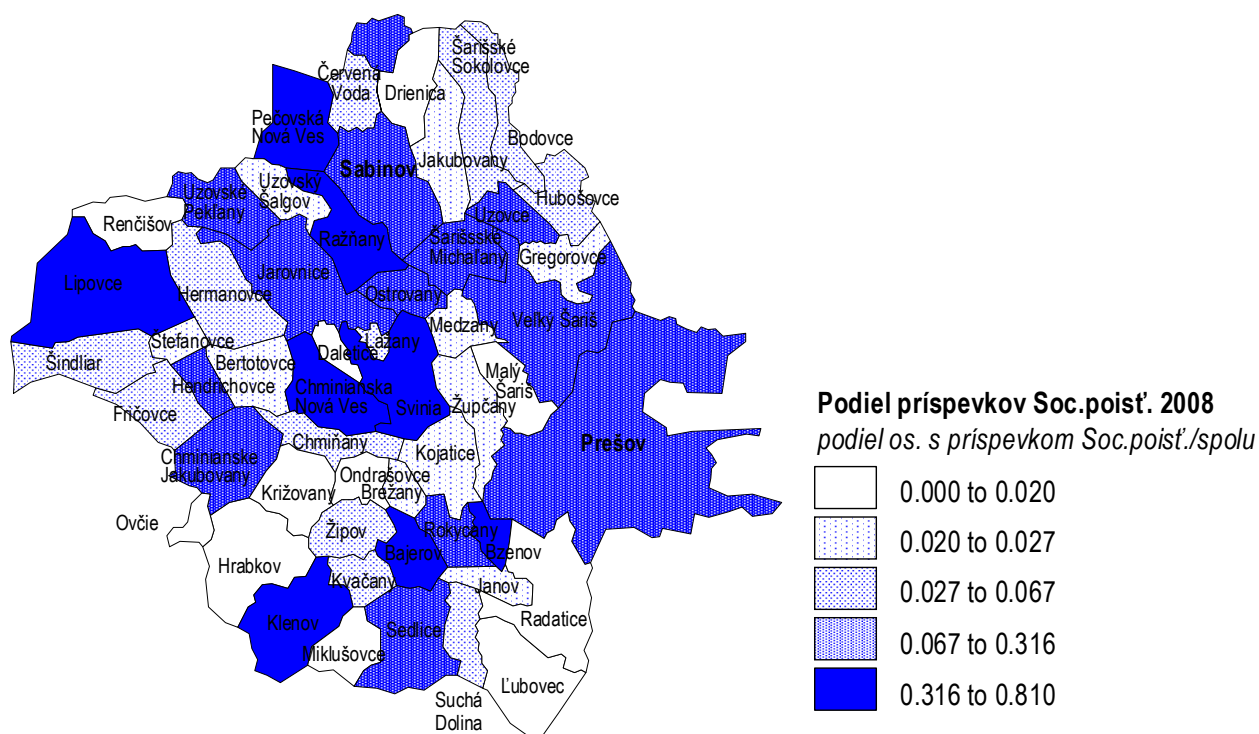
Podiel poberateľov príspevkov (starobné dôchodky, invalidné dôchodky, materské a rodičovské príspevky) od Sociálnej poisťovne je v rámci spádovej oblasti veľmi diferencovaný (Mapa č. 2.6.1). Mapa ukazuje závislosť od sociálnej siete štátu.

Najviac poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Chminianska Nová Ves (66,6%), Svinia (34,2%), Hendrichovce (13,7%), Chminianske Jakubovany (8,5%),
- v užšej spádovej oblasti: Jarovnice (18,4%),
- v širšej spádovej oblasti: Bajerov (79,8%), Klenov (71,8%), Bzenov (64,6%), Lipovce (48,5%), Pečovská Nová Ves (35,8%), Ražňany (31,7%), Sedlice (31,4%), Šarišské Michaľany (27,5%) a v ďalších.



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



Najmenej poberateľov príspevkov je v obciach:

- v dotknutom území: Bertotovce (2,6%), Fričovce (3,2%), Chmiňany (6,3%),
- v užšej spádovej oblasti: Daletice (-%), Ondrašovce (1,6%), Križovany (1,7%), Ovčie (1,9%), Župčany (2,1%), Kojatice (2,5%),
- v širšej spádovej oblasti: Hrabkov (0,9%), Miklušovce (1,2%), Drienica (1,4%), Radatice (1,5%), Renčišov (1,6%), Ľubovec (1,7%), Malý Šariš (2,0%) a ďalšie nad 2%.

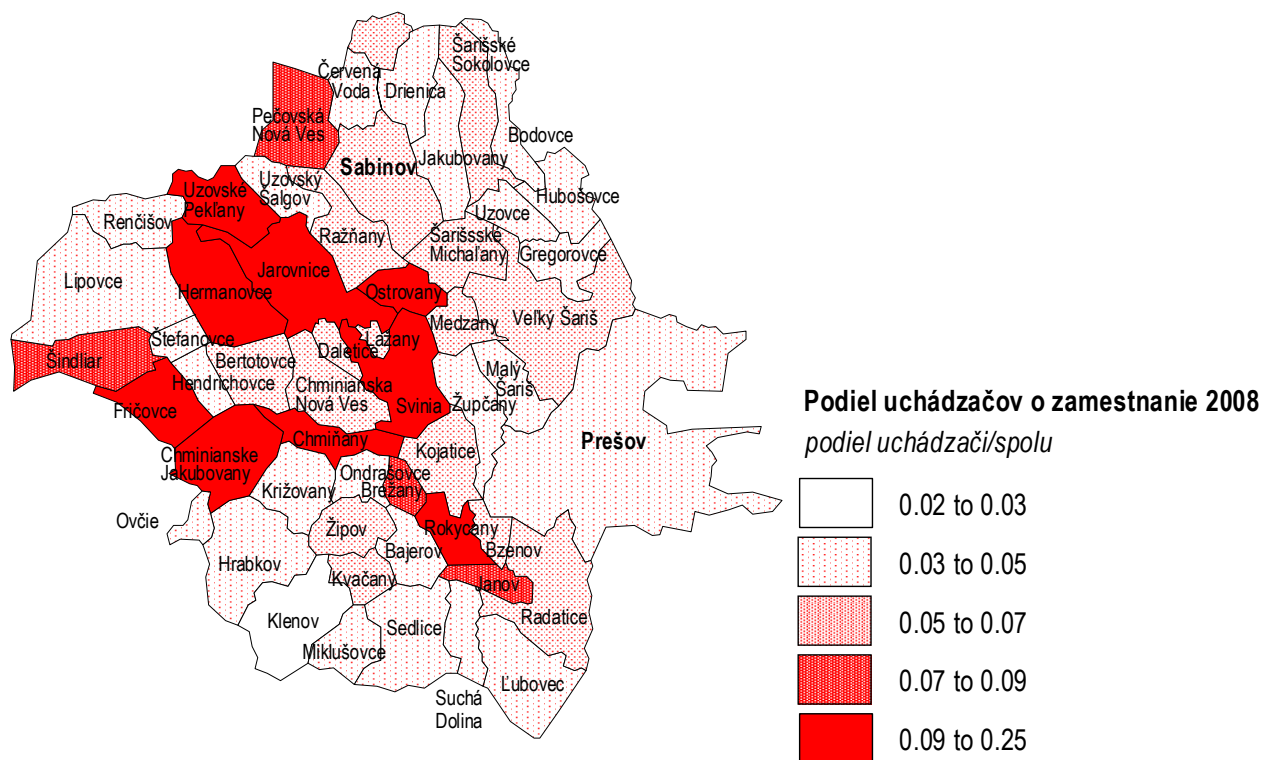
2.7. Nezamestnanosť

Najväčší podiel uchádzačov o zamestnanie sa koncentruje najmä v území dotknutom výstavbou diaľnice D1 a čiastočne aj do užšej spádovej oblasti (Mapa č. 2.7.1.).

Krajské mesto Prešov, ani okresné mesto Sabinov nedokážu ponúknuť dostatočný počet pracovných príležitostí pre uchádzačov o zamestnanie z okolitých obcí.



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



Najviac uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Chminianske Jakobovany (15,3%), Svinia (13,3%), Chmiňany (12,7%), Fričovce (9,9%),
- v užšej spádovej oblasti: Jarovnice (20,4%), Hermanovce (9,6%) a ďalšie pod 8%,
- v širšej spádovej oblasti: Ostrovany (23,8%), Rokycany (17,9%), Uzovské Peklány (10,9%), Pečovská Nová Ves (8,5%), Janov (8,1%) a ďalšie pod 8%.

Najmenej uchádzačov o zamestnanie je v obciach:

- v dotknutom území: Hendrichovce (4,5%), Bertotovce (5,1%), Chminianska Nová Ves (5,2%),
- v užšej spádovej oblasti: Ovčie (3,1%), Ondrašovce (3,3%), Župčany a Štefanovce (obe po 4,4%), Križovany (4,5%),
- v širšej spádovej oblasti: Klenov (2,8%), Malý Šariš (3,4%), Gregorovce (3,5%), Uzovský Šalgov, Drienica (3,7%), Renčišov (3,8%), Miklušovce (3,9%), Uzovce, Jakobovany (obe po 4,0%), Ľubovec, Hrubošovce a Lipovce (všetky po 4,1%) ako aj 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. Na druhej strane sa bude postupne zvyšovať podiel osôb v poproduktívnom veku, ktoré budú pripadať na jednu osobu v produktívnom veku.

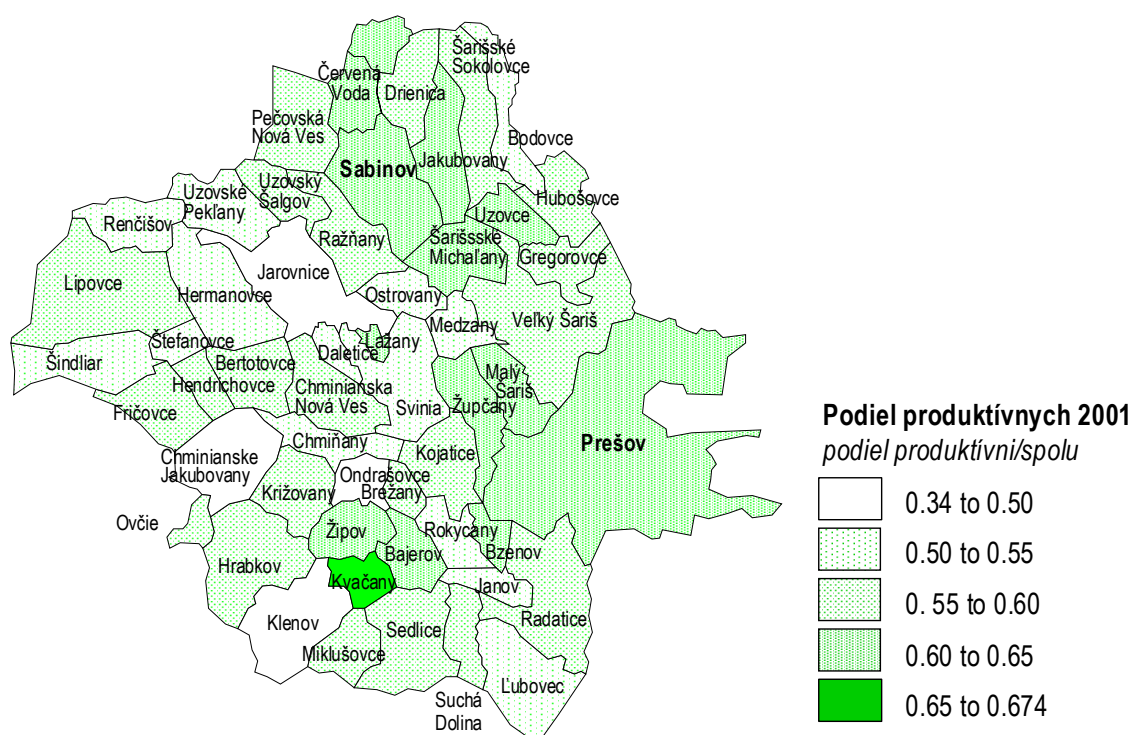
Celkový vývoj rastu podielu osôb v ekonomicky produktívnom veku v spádovej oblasti diaľnice D1 nepotvrďuje celoslovenský dlhodobý trend starnutia obyvateľstva. Celkovo 27 obcí má vyšší podiel osôb v ekonomicky produktívnom veku nad 60%.

(Mapa č. 2.8.2). V roku 2001 (Mapa č. 2.8.1) bolo iba 13 obcí, ktoré mali viac ako 60% osôb v produktívnom veku.

Najväčší prírastok osôb v ekonomicky produktívnom veku zaznamenali v rokoch 2001 – 2007 obce: Ondrašovce (14,8 percentuálnych bodov), Janov (9,6 percentuálnych bodov), Ľubovec (9,2 percentuálnych bodov), Štefanovce (7,7 percentuálnych bodov) a Daletice s Renčišovom (obe narástli o 7,5 percentuálnych bodov).

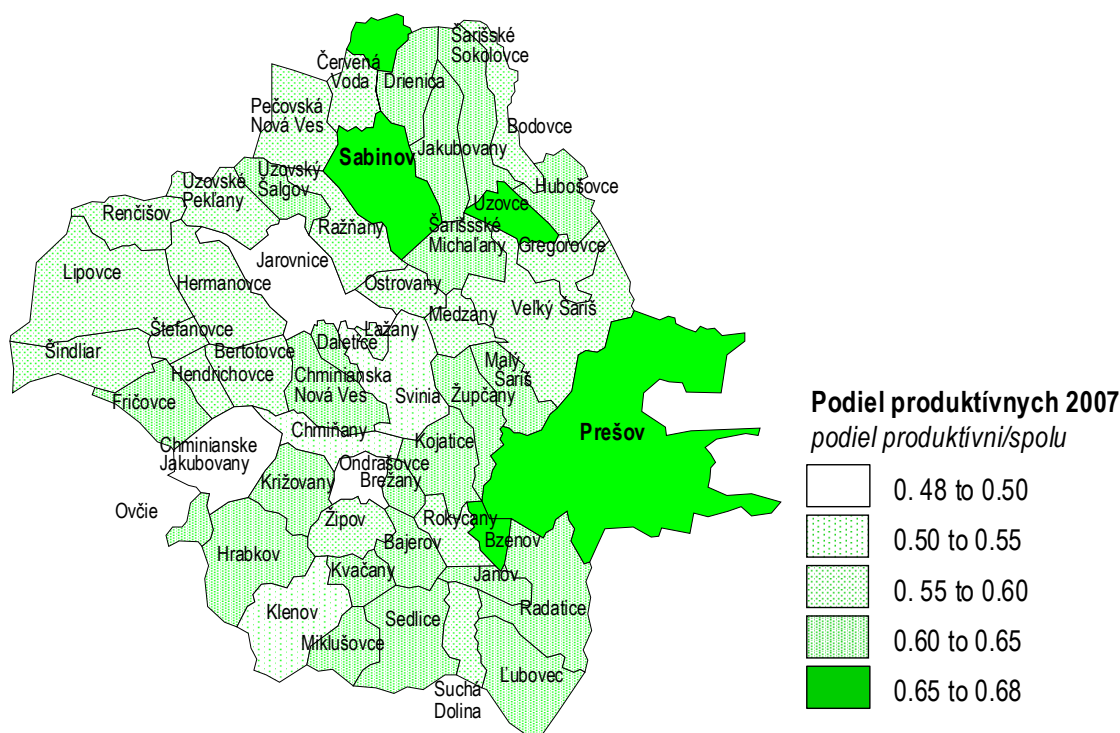
Naopak najväčší pokles podielu produktívnych osôb zaznamenali obce Červená Voda (-2,8 percentuálnych bodov), Kvačany (-2,6 percentuálnych bodov), Lažany (-2,0 percentuálnych bodov) a ďalších 6 obcí v spádovej oblasti.

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





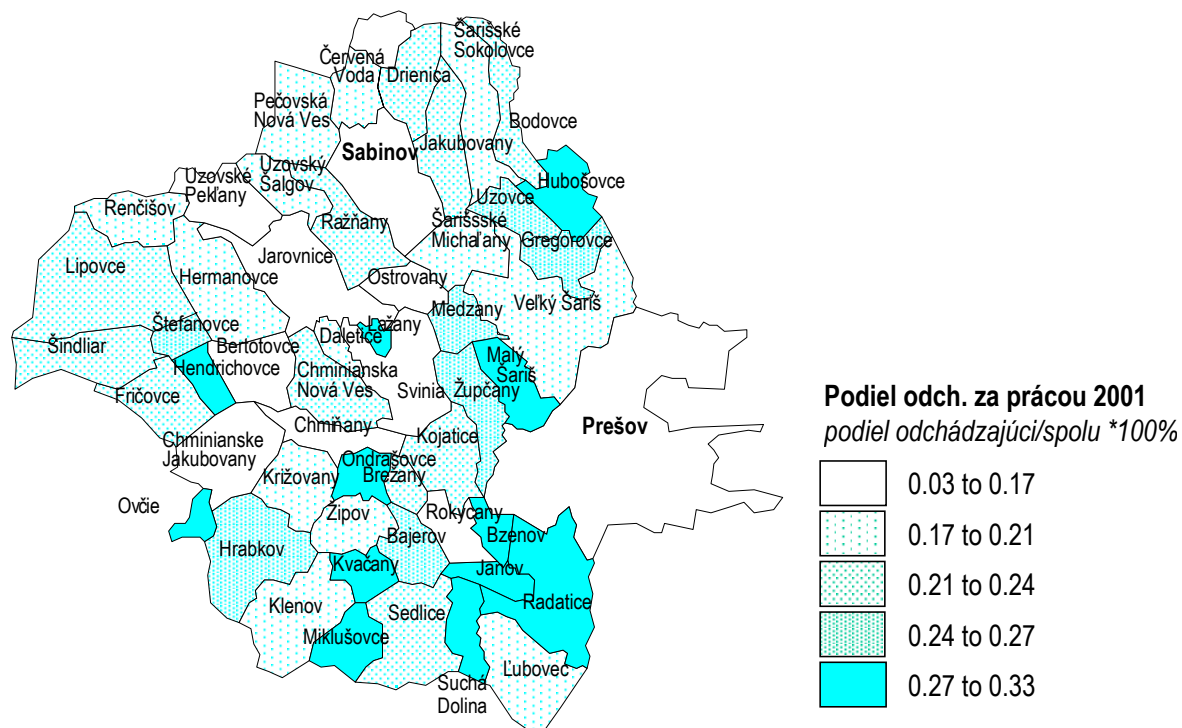
Mapa č. 2.8.2.: Podiel osôb v produktívnom veku v roku 2007



2.9. Obyvateľstvo odchádzajúce za prácou

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

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





2.10. Zamestnanosť a zamestnávateľia

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

Najväčší podiel zamestnaných je na spojnici miest Prešov a Sabinov, ale aj v ďalších oblastiach (*Mapa č. 2.10.*).

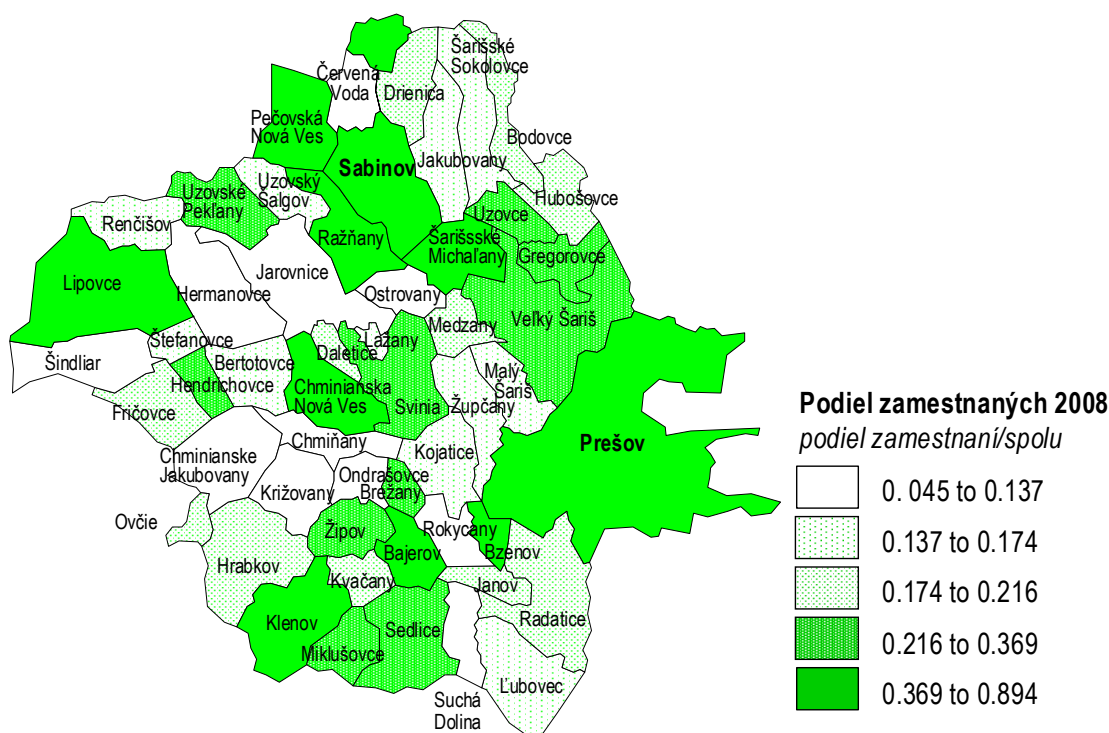
Najväčší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Chminianska Nová Ves (56,5%), Svinia (31,0%) a ďalších pod 30%,
- v užšej spádovej oblasti: Ovčie (21,0%) a ďalších pod 20%,
- v širšej spádovej oblasti: Bajerov (88,3%), Bzenov (71,9%), Prešov (58,8%), Lipovce (51,1%), Ražňany (41,5%), Sabinov (41,0%).

Najmenší podiel zamestnaných je v obciach:

- v dotknutom území: Chminianske Jakubovany (4,6%),
- v užšej spádovej oblasti: Jarovnice (8,5%), Krížovany (11,4%), Ondrašovce (13,1%), Hermanovce a Šindliar (obe po 13,4%),
- v širšej spádovej oblasti: Ostrovany (7,7%), Rokycany (9,8%), Suchá Dolina (12,8%), Červená Voda (12,9%) a ďalšie.

Mapa č. 2.10.:
Podiel zamestnaných v roku 2008





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- samostatne hospodáriaci roľník nezapísaný v OR,
- samostatne hospodáriaci roľník zapísaný v OR.

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



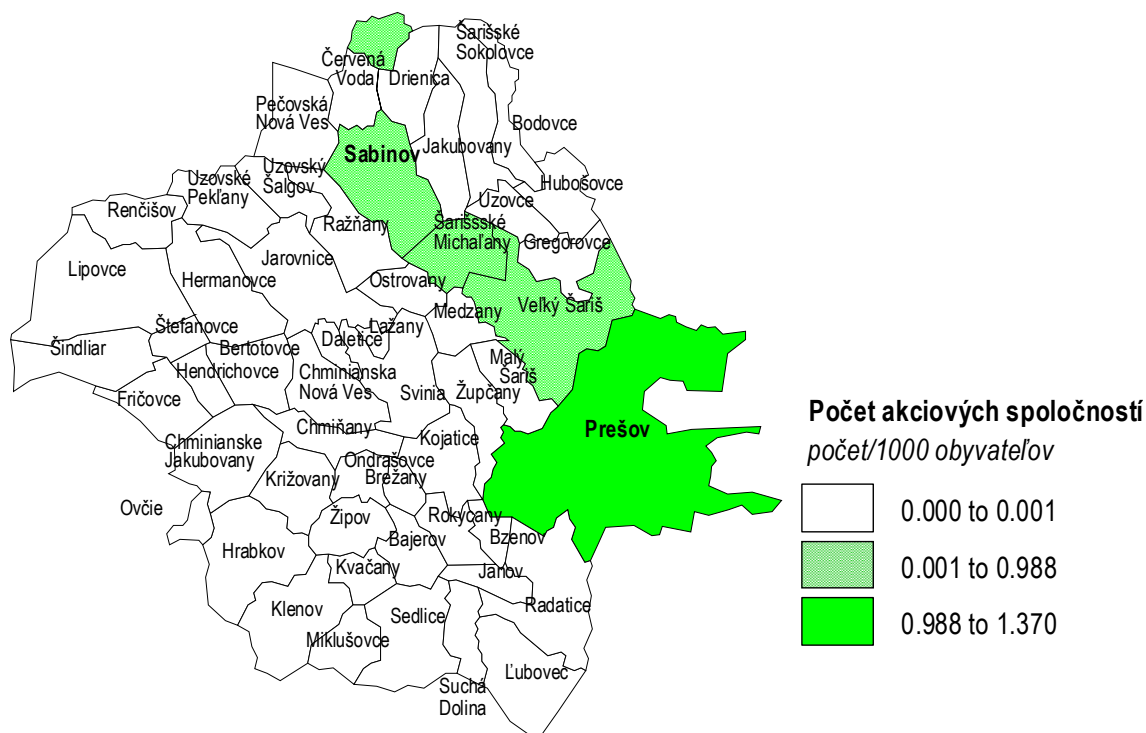
2.10.1. Akciové spoločnosti

Zamestnávateľia – akciové spoločnosti – sú v spádovej oblasti rozmiestnené rôznorodo (Mapa č. 2.10.1). Čiastočne sa sústredia na osi Prešov – Sabinov. Celkovo je v spádovej oblasti 138 akciových spoločností.

Najviac akciových spoločností na 1000 obyvateľov pripadá na obce Prešov (1,4), Šarišské Michaľany a Sabinov (obe po 0,7) a Veľký Šariš (0,6).

Celkovo v 49 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

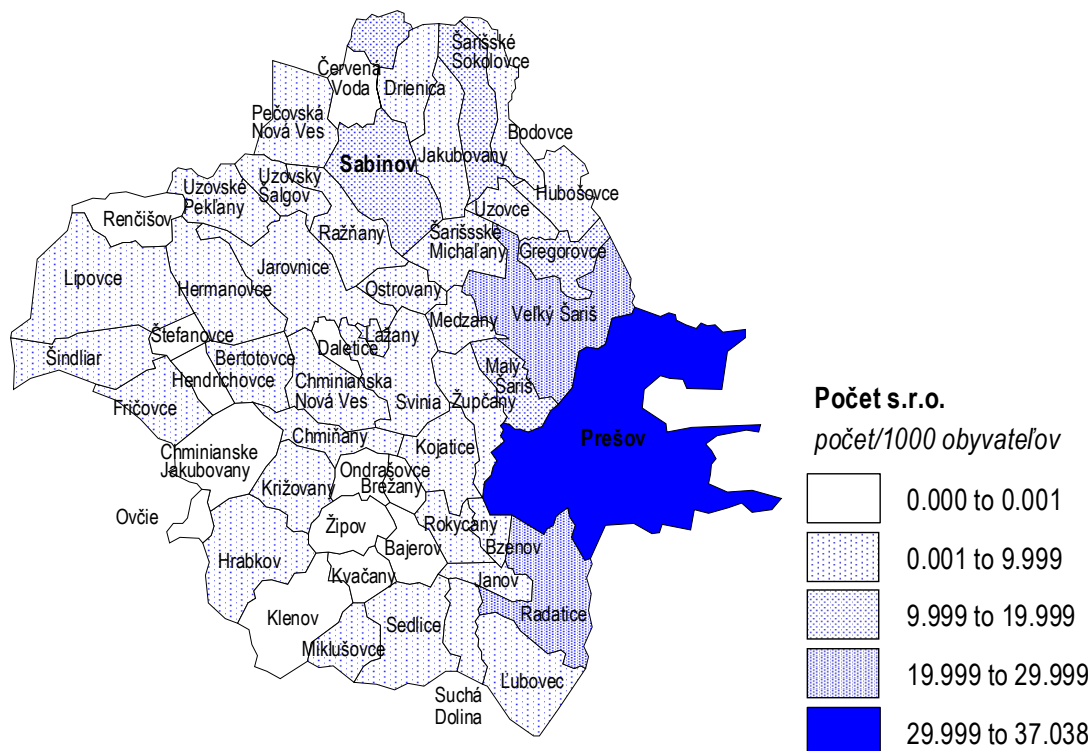
Hlavné sídla zamestnávateľov – spoločností s ručením obmedzeným – sú zastúpené redšie, ako v iných regiónoch Slovenska. Celkovo je v oblasti 3.832 spoločností s ručením obmedzeným.

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 meste Prešov (37,0) a ďalej v obci Veľký Šariš (20,8), Radatice (20,2), Sabinov (12,5), Gregorovce (11,4), Malý Šariš (11,2), Šarišské Sokolovce (10,0) (Mapa č. 2.10.2). Celkovo v 13 obciach nie je registrovaná ani jedna spoločnosť s ručením obmedzeným.

**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 12.369 podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri.

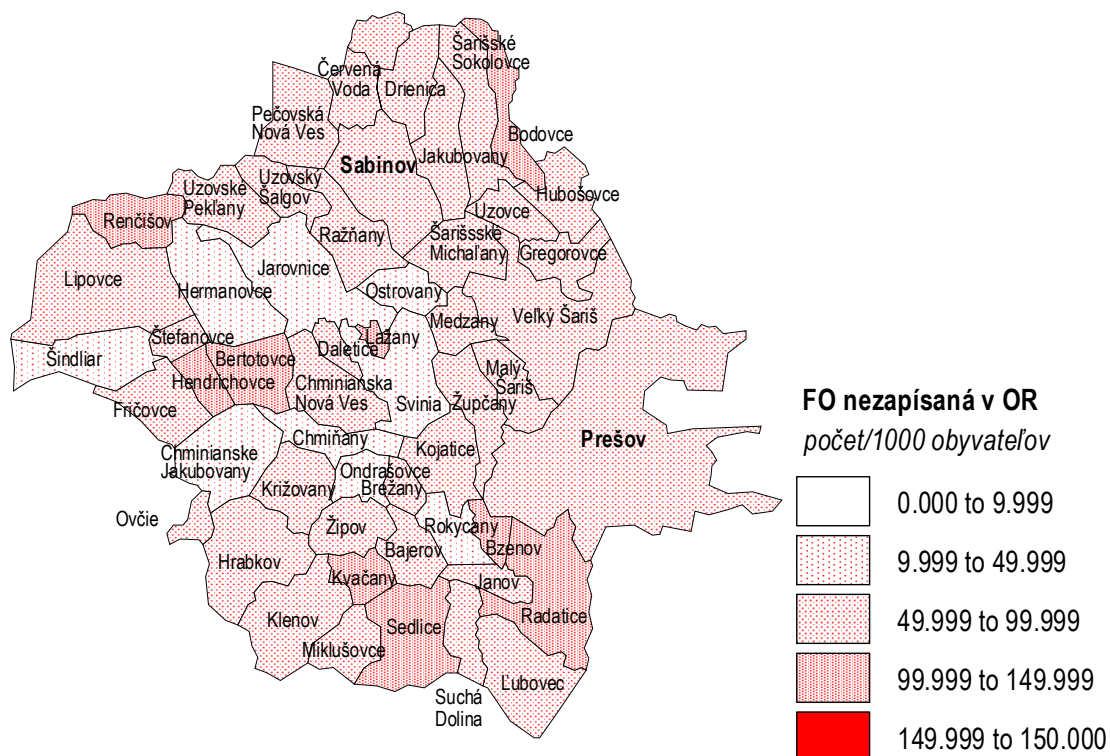
Najčastejšie sa vyskytuje počet podnikateľov v intervale 50-100 na 1000 obyvateľov obce (Mapa č. 2.10.3).

Najväčšie zastúpenie FO nezapísaných do OR pripadajúcich na 1000 obyvateľov majú obce Kvačany (116,7), Renčišov (114,1), Bodovce (112,8), Lažany (109,0), Bertotovce (107,5), Bzenov (103,3), Hendrichovce (102,7), Sedlice (101,6), Radatice (101,2) a ďalšie.



Z dotknutých obcí majú najvyššiu koncentráciu podnikateľov Bertotovce (107,5) a Hendrichovce (102,7).

**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

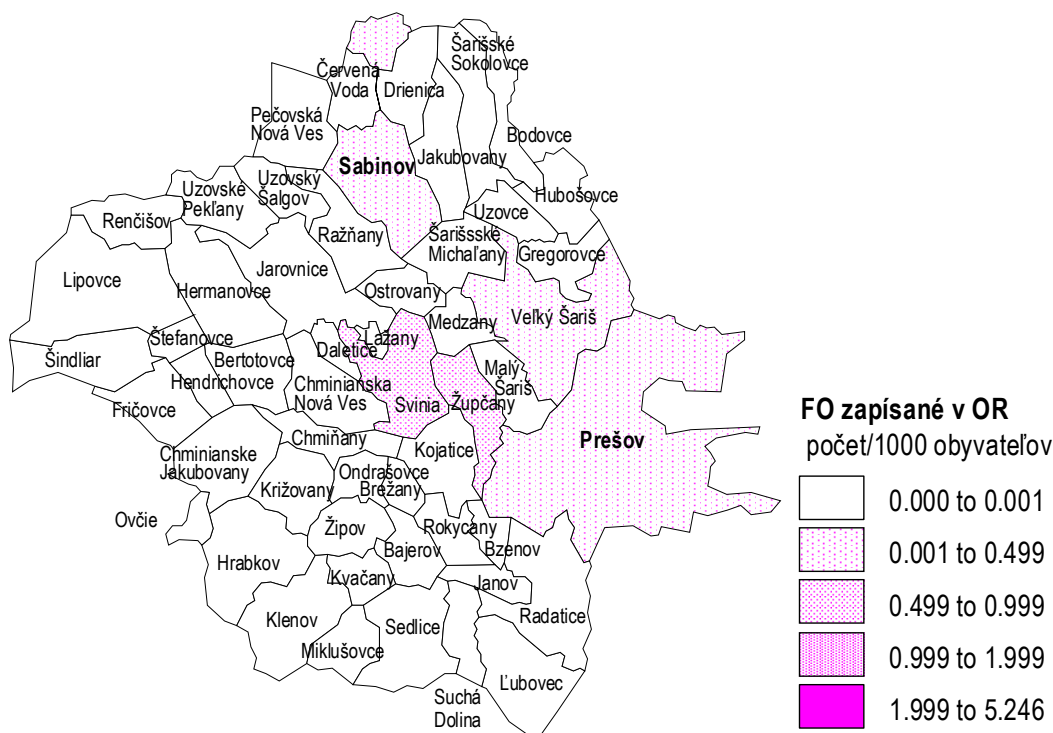
Počet podnikateľov, FO zapísaných v Obchodnom registri pripadajúcich na 1000 osôb predstavuje iba 0,3% z počtu podnikateľov nezapísaných v Obchodnom registri. V oblasti je celkovo 41 podnikateľov zapísaných v Obchodnom registri.

Podnikatelia zapísaní v Obchodnom registri sú iba v obci Župčany (0,8 pripadajúcich na 1000 obyvateľov), Svinia (0,6), Veľký Šariš a Prešov (obe 0,4) a Sabinov (0,2).

V ďalších 48 obciach nie sú registrovaní podnikatelia zapísaní v obchodnom registri.
(Mapa č. 2.10.4).



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

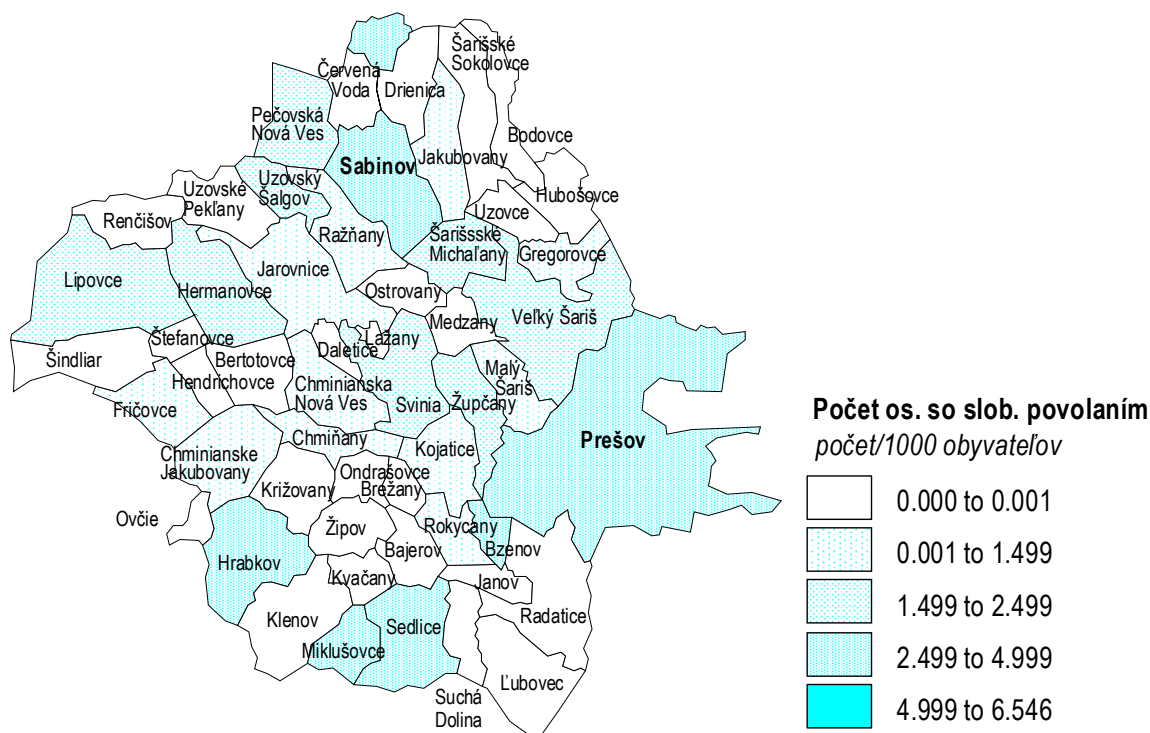
Počet osôb so slobodným povoláním pripadajúcich na 1000 osôb je nerovnomerne rozdelený v celej spádovej oblasti (Mapa č. 2.10.5). Celkovo je v oblasti 494 osôb slobodne podnikajúcich.

Najviac osôb so slobodným povoláním je v Prešove (4,4 na 1000 obyvateľov), ďalej v Bzenove (4,1), Miklušovciach (3,0), Sedliciach a Hrabkove (obe po 2,9), v Sabinove (2,6), ako aj v ďalších 19 obciach.

Celkovo v 28 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

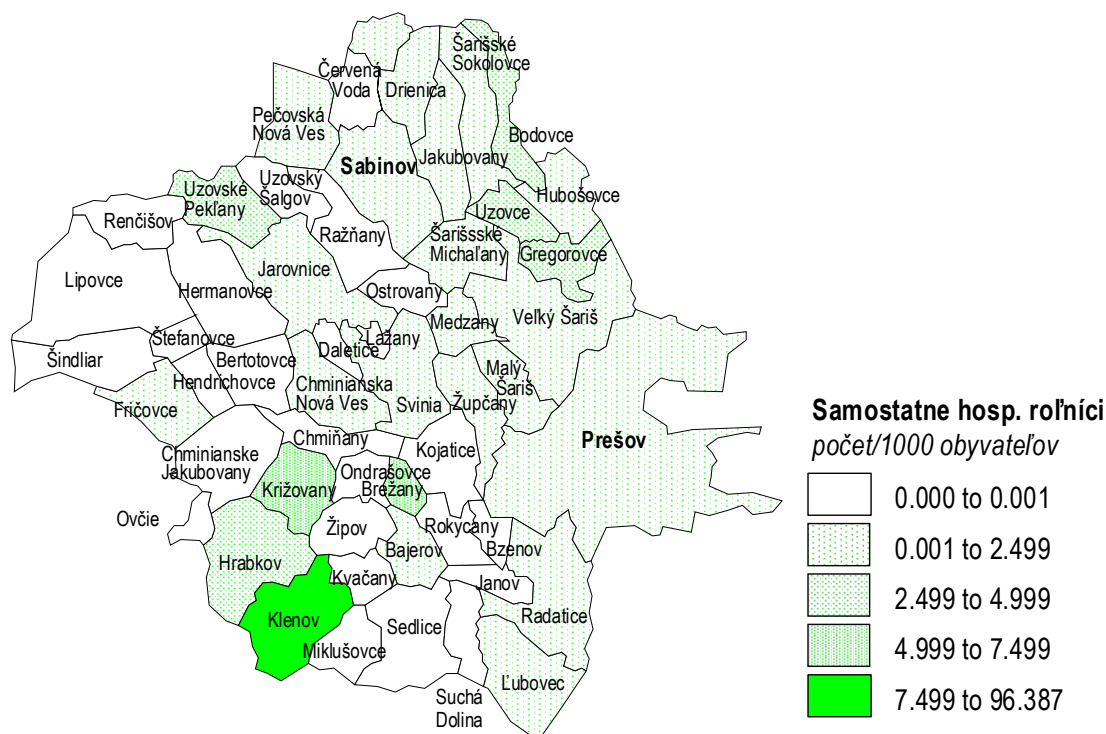
Roľníci predstavujú druhú najmenej početnú skupinu podnikateľov. Vyšší počet pripadajúcich na 1000 obyvateľov je v obci Klenov (9,4), Brežany (6,5), Križovany (5,6), Uzovce (4,0), Gregorovce (3,8). V ďalších 22 obciach je aspoň jeden samostatne hospodáriaci roľník. V týchto obciach je počet samostatne hospodáriacich roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov 3 a menej.

Celkovo je v oblasti 73 roľníkov (Mapa č. 2.10.6).

Celkovo v 26 obciach v spádovej oblasti nie je registrovaný ani jeden samostatne hospodáriaci roľník.



**Mapa č. 2.10.6.:
Počet roľníkov pripadajúcich na 1000 obyvateľov v r. 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
Bertotovce	0,0	8,1	107,5	0,0	0,0	0,0
Fričovce	0,0	2,8	80,6	0,0	0,9	0,9
Hendrichovce	0,0	0,0	102,7	0,0	0,0	0,0
Chmiňany	0,0	1,2	27,4	0,0	1,2	0,0
Chminianska Nová Ves	0,0	6,4	75,1	0,0	0,8	0,8
Chminianske Jakubovany	0,0	0,0	12,4	0,0	0,6	0,0
Svinia	0,0	1,9	35,9	0,6	1,9	1,3

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

obec v užšej SO	a.s.	s.r.o.	FO nezapísaná v OR	FO zapísaná v OR	slobodné povolanie	roľníci
Daletice	0,0	0,0	82,5	0,0	0,0	0,0
Hermanovce	0,0	1,9	48,9	0,0	1,9	0,0
Jarovnice	0,0	0,4	19,8	0,0	0,8	0,4
Kojatice	0,0	2,9	56,6	0,0	1,0	0,0
Krížovany	0,0	2,8	58,5	0,0	0,0	5,6
Lažany	0,0	6,4	109,0	0,0	0,0	0,0
Ondrašovce	0,0	0,0	16,4	0,0	0,0	0,0
Ovčie	0,0	0,0	59,5	0,0	0,0	0,0
Šindliar	0,0	7,4	33,1	0,0	0,0	0,0
Štefanovce	0,0	0,0	84,1	0,0	0,0	0,0
Župčany	0,0	7,7	93,4	0,8	2,3	1,5



**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 nezapí- saná v OR	FO zapí- saná v OR	slobodné povolanie	rolníci
Bajerov	0,0	0,0	75,7	0,0	0,0	2,3
Bodovce	0,0	9,1	112,8	0,0	0,0	3,0
Brežany	0,0	0,0	71,9	0,0	0,0	6,5
Bzenov	0,0	6,9	103,3	0,0	4,1	0,0
Červená Voda	0,0	0,0	98,7	0,0	0,0	0,0
Drienica	0,0	7,2	93,4	0,0	0,0	1,4
Gregorovce	0,0	11,4	97,5	0,0	1,3	3,8
Hrabkov	0,0	5,7	62,9	0,0	2,9	2,9
Hubošovce	0,0	2,3	75,7	0,0	0,0	2,3
Jakubovany	0,0	3,1	99,7	0,0	1,0	1,0
Janov	0,0	3,5	77,5	0,0	0,0	0,0
Klenov	0,0	0,0	89,2	0,0	0,0	9,4
Kvačany	0,0	0,0	116,7	0,0	0,0	0,0
Lipovce	0,0	9,9	57,2	0,0	2,0	0,0
Lubovec	0,0	5,8	79,2	0,0	0,0	1,9
Malý Šariš	0,0	11,2	67,5	0,0	0,7	0,7
Medzany	0,0	4,7	82,3	0,0	0,0	1,6
Miklušovce	0,0	3,0	81,6	0,0	3,0	0,0
Ostrovany	0,0	1,2	29,4	0,0	0,0	0,0
Pečovská Nová Ves	0,0	7,2	87,6	0,0	1,7	0,4
Prešov	1,4	37,0	88,8	0,4	4,4	0,2
Radatice	0,0	20,2	101,2	0,0	0,0	1,3
Ražnany	0,0	6,3	90,3	0,0	1,4	0,0
Renčišov	0,0	0,0	114,1	0,0	0,0	0,0
Rokycany	0,0	4,7	39,7	0,0	1,2	0,0
Sabinov	0,7	12,5	91,4	0,2	2,6	0,3
Sedlice	0,0	3,9	101,6	0,0	2,9	0,0
Suchá Dolina	0,0	5,3	80,2	0,0	0,0	0,0
Šarišské Michaľany	0,7	7,0	77,0	0,0	1,8	2,2
Šarišské Sokolovce	0,0	10,0	90,0	0,0	0,0	2,0
Uzovce	0,0	4,0	69,6	0,0	0,0	4,0
Uzovské Pekľany	0,0	2,5	78,7	0,0	0,0	2,5
Uzovský Šalgov	0,0	6,7	94,4	0,0	1,7	0,0
Veľký Šariš	0,6	20,8	83,2	0,4	2,2	2,2
Žipov	0,0	0,0	60,8	0,0	0,0	0,0

Poznámka: Príloha č. 2.1. Charakteristika obcí

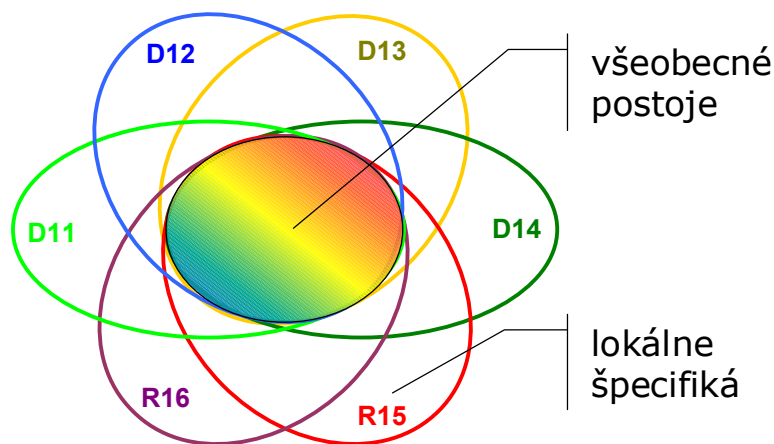


3. Kvalitatívny výskum v širšej spádovej oblasti

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

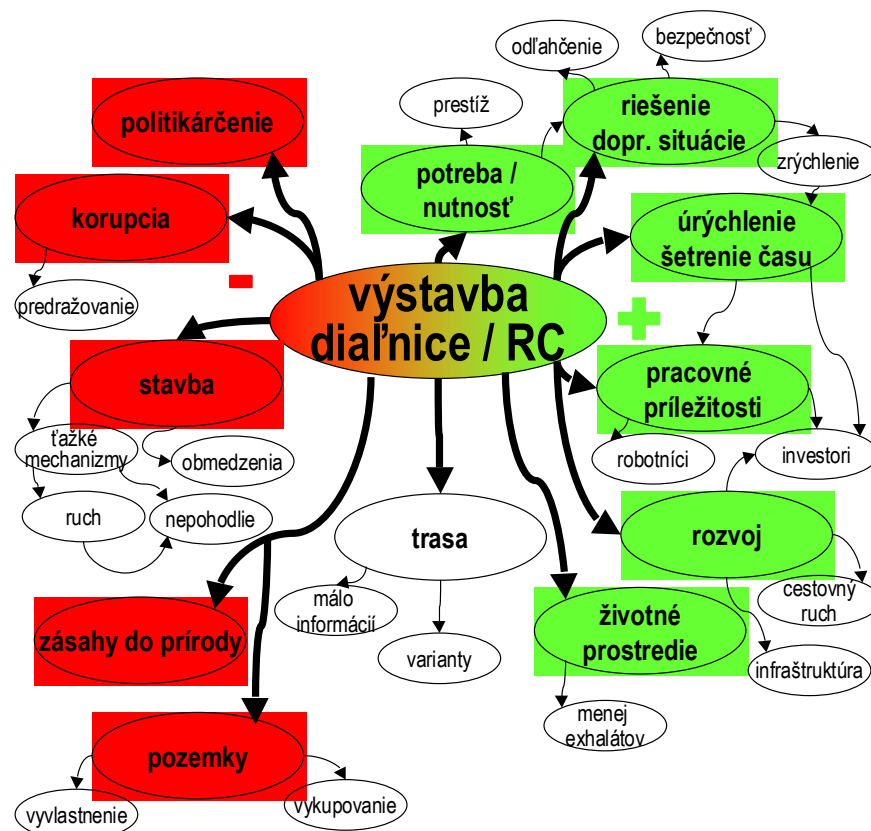
Výstavbu diaľnic, respektíve rýchlostných ciest pokladajú ľudia vo všeobecnosti za akútnu potrebu a nevyhnutnosť, budovanie infraštruktúry je nutnou podmienkou ďalšieho rozvoja jednotlivých regiónov. Výstavba diaľnice je dlho plánovaná a jej realizácia zaostáva za praktickými potrebami regiónov a miest – „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 polhodiny 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 diaľníc očakávajú občania z hľadiska riešenia dopravnej situácie najmä v dvoch oblastiach:

- bezpečnosť dopravy,
- rýchlosť dopravy a úspora času.

3.1.1. Bezpečnosť dopravy

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

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

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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



Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

Keď sa uvoľní cesta, nebudú šoféri tak nervózni.

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

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

Anka, 57 rokov, špeciálna pedagogička, Martin

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

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

Pre obyvateľov teda znamená menšiu pravdepodobnosť dopravných nehôd.

Sa zrýchli doprava. Už to nebude musieť stáť.

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

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

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Obavy ľudí

Okrem nesporných prínosov diaľnic a rýchlostných komunikácií však ľudia majú aj obavy v súvislosti s bezpečnosťou dopravy. Vyplývajú zo skúseností z iných miest (napríklad z Bratislavy) – občania sa obávajú, že na vybudovaných obchvatoch miest bude



veľmi hustá premávka, počas ktorej sa zvyšuje pravdepodobnosť dopravných nehôd. Následne sa doprava presmeruje späť do mesta a súčasná situácia v mestách sa bude opakovať aj naďalej.

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

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

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

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

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

Mária, 50 rokov, zdravotníctvo, Žilina

3.1.2. Rýchlosť dopravy a časová úspora

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

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica



Keď má niekto diaľnicu 5 km pri dome, tak možno skôr bude chodiť, ako keď sa má nejakými bočnými cestičkami preplietť donekonečna. 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 viacej 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 jednoduššie dostanú do mesta, kde sa služby nachádzajú. Podmienkou je dostatočný počet a strategické umiestnenie exitov z obchvatov do miest.

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra



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

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

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

Obavy ľudí

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

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

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

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

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

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

A je to pekné.

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica

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

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

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

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

Rado, 25 rokov, strojársky priemysel, Nitra

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

Vladimír, 52 rokov, dôchodca, Žilina



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

3.2. Zmena charakteru dopravných nehôd

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

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

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

Nebezpečie reťazových nehôd.

Pavol, 33 rokov, doprava, Žilina

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

Anna, 19 rokov, VŠ študentka, Žilina

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

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

Sa hovorí, že najviac havárií sa stáva na diaľnici – rýchlosť.

Keď sa dávajú do pruhu. V meste zas chodci.

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

3.3. Životné prostredie

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

Názory ľudí na mieru znečistenia životného prostredia vplyvom výstavby diaľnic a rýchlostných ciest sa odlišujú v závislosti od toho, či pochádzajú z miest alebo z obcí. Takisto sa líši vnímanie dopadov



výstavby rýchlostnej cesty na životné prostredie počas výstavby (výraznejšie zásahy) a po dokončení (stabilizácia, resp. dlhodobé, menej intenzívne pôsobenie na životné prostredie).

Ľudia z dotknutých miest

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

Ľudia z dotknutých a spádových obcí

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

Ekológia salepší [v meste – pozn.].

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

Ekologicky čistejšie mesto. Mesto je zamorené splodinami a prachom.

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

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

Samo, 20 rokov, študent, Banská Bystrica

Bezprostredne popri diaľnici áno, tí budú nadávať.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

Ale jednoducho som si na to zvykol. Takže mi to 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 nejako veľmi do prírody, ani zvieratám, ale urýchľuje to cestu.

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

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

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

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

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

Úvahy o dopadoch výstavby diaľnic na človeka a na životné prostredie charakterizuje presvedčenie, viera, že výstavba diaľnic sa konzultuje s odborníkmi na životné prostredie a ekológiu a pri rozhodnutiach sa zohľadňujú ich pripomienky.

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

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

3.5. Dotknuté miesta

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

Občania spravidla registrujú rôzne varianty projektov a ich pripomienkovanie za účelom minimálneho poškodenia miest s nejakým významom. Preto vo všetkých regiónoch prevláda názor, že príroda, kultúrne alebo historické pamätihodnosti nebudú výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest výrazne dotknuté. Výnimku



tvoria špecifiká niektorých lokalít – aj to iba v prípade určitých variantov trasy (pozri kapitolu 3.13. Lokálne pohľady – špecifiká). Hodnotenie prípadných rizík sťažuje väčšine účastníkov nedostatok presných informácií o vedení trasy diaľnice či rýchlostnej komunikácie.

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

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

3.5.1. Miesta s osobným významom

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

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

Miesta s osobným významom sú viacerí ľudia ochotní „obetovať“ výstavbe diaľnice/rýchlostnej cesty a benefitom, ktoré prinesie. Niektorí cítia zodpovednosť voči vyššiemu, kolektívnemu záujmu, ktorý diaľnica predstavuje.

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

Renáta, 34 rokov, školstvo, Nitra – Horné Krškany

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

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

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

Maťo, 18 rokov, študent, Martin

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

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina



3.5.2. Miesta s kultúrno-historickým významom

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

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

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

3.5.3. Miesta s prírodným významom

Medzi miesta s prírodným významom radia ľudia hlavne:

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

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

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

3.5.4. Miesta s poľnohospodárskym významom

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

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

- poľnohospodárstvo ako zdroj obživy či podnikateľská aktivita je na ústupe, aj v tradične poľnohospodárskych regiónoch stráca na význame,
- mnohé pozemky v súkromnom vlastníctve s bonitou poľnohospodárskej pôdy zostávajú 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 vysťahuje do okolitých obcí, lebo im nebude cesta trvať 30 minút, ale už len 10.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

3.6.1. Zamestnanosť a podnikateľské príležitosti

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



dochádzaní za prácou. Lokálny pracovný trh sa teda rozšíri o možnosť hľadania práce v iných, vzdialenejších lokalitách.

Pracovné príležitosti počas výstavby.

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

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

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Počas výstavby

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

Zamestnanosť, je tam 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 dialnica dostavia, tak potom tí, čo z Donovál pôjdu, z lyžovačky, tak sa u neho v motoreste zastavia. Tak on z toho jednoznačne profituje.

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Po výstavbe

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



... prídu investori, teraz pokiaľ je 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 kdekolvek.

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

Jaroslav, 60 rokov, dôchodca, Martin

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

Alena, 54 rokov, dôchodkyňa – SZČO, Žilina

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

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

Vašek, 63 rokov, ekonóm, Banská Bystrica



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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

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

Rado, 32 rokov, zdravotníctvo, Banská Bystrica

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

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

Hej ako sa volá, Borina, ten utrpí samozrejme.

Vladimír, 62 rokov, dôchodca, Žilina

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

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

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

Obavy ľudí

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

3.6.2. Cestovný ruch

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

Turistický ruch sa možno zlepší, diaľnice vždy pomôžu.

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

Kvôli turistom to bude úplne super.

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

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

Zdena, 43 rokov, vojsko, Martin

Ostatní neočakávajú výrazný vplyv na cestovný ruch, respektíve na ubytovacie zariadenia, aj napriek tomu, že diaľnice/rýchlostné cesty prispievajú 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.

Ludia, 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 volakde, a on teraz nepôjde ..., takže sa tu ani nezastaví, mesto stratí čo ja viem 20% takýchto hodinových návštevníkov, turistov.

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra

Teraz keď vedie hlavný ťah, tak tí turisti, cestujúci sa zastavia na nákup niekde, na kávu. Teraz už jednoducho len prefrčia tadiaľto ďalej. Tak možno nejaké zníženie obchodu. Na čerpacích staniach nenatankujú. To im bude ďaleko.

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

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

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

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

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

Jozef, 33 rokov, odborný asistent na univerzite, Nitra



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

Chýbajú odpočívadlá s ubytovacími zariadeniami...
František, 27 rokov, živnostník (tepelná energetika), Ružomberok

3.7. Pôda a poľnohospodárstvo

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

Mám známych, ktorým 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 fabrík, 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 ujamu (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 na zníženie 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 požiarňikov. A že tam má byť hlavný ťah urobený. To som tak počula pred polrokom. To si tam neviem predstaviť.

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

Ja čo som počul najposlednejšiu variantu, je, že to má ísť ako je tehelňa, poza tehelňu, po tých poliach a napájať sa rovno



na diaľnicu. Celá doprava by išla mimo Ružomberka, z Banskej Bystrice. A čo by išla zo Žiliny, tak by bol jeden exit, tam kde je Likavka.

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

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

Klára, 55 rokov, verejná správa, Martin

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

3.11. Stratégie správania občanov

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

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

Aktívna stratégia

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

Vyčkávacia stratégia

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

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

Dušan, 57 rokov, živnostník, Banská Bystrica

Zatiaľ mi to nevadí, uvidím potom, podľa skúseností.

Miroslava, 18 rokov, študentka SŠ

Pasívna stratégia

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



3.12. Zhrnutie: dotknuté, znevýhodnené a zraniteľné skupiny

Výstavba diaľnic bude mať negatívne sociálne dopady predovšetkým na:

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

Ďalšie dotknuté sociálne skupiny:

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

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

- poškodenie či znehodnotenie zdrojov pitnej a úžitkovej vody pre obce
-> dopad na kvalitu života obyvateľov obce, zvýšené náklady obce na zabezpečenie náhradných zdrojov, o ktoré bude ukrátená iná oblasť sociálneho života v obci,
- urýchlenie migrácie ekonomicky aktívneho obyvateľstva zo širšej spádovej oblasti diaľnice alebo rýchlostnej cesty
-> starnutie obyvateľstva v malých obciach,



- narušenie pokoja v menších obciach pôvodne vzdialených od frekventovaných komunikácií
-> zvýšený stres najmä starších obyvateľov,
- nepredvídateľné dopady zvýšenej migrácie obyvateľstva na miestne komunity (súdržnosť, solidarita, segregácia vs. integrácia sociálnych skupín a iné) napr. v satelitných obciach väčších miest, kam sa „stiahne“ ekonomicky aktívne obyvateľstvo z miest denne dochádzajúce za prácou do miest bez predchádzajúcej väzby na miestne spoločenstvo.

3.13. Lokálne pohľady – špecifiká

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

Fričovce – Svinia

Úsek Fričovce – Svinia miestni obyvatelia vítajú, premávka na ceste č. I/18 je prehustená, nebezpečná (množstvo dopravných nehôd). Obyvateľov bývajúcich v blízkosti cesty trápi prašnosť a hluk.

Bezpečnosť je zlá teraz, nemáme ani chodník. A máme problém pri vychádzaní z dvora autom.

obyvatelka obce Svinia, okres Prešov

Nevyhnutné. Potrebné!

predseda Poľnohospodárskeho družstva
Jarovnice (Hermanovce, Uzovské Pekľany, Močidlány)

Chodí tu veľa áut, časté dopravné nehody, kamiónová doprava je neúnosná.

pracovníčka OÚ, Svinia, okres Prešov

Z predkladaných variantov (južne/severne od obcí Fričovce, Chmiňany) uprednostňujú obyvatelia severný variant. Majú informácie, že už je schválený a sú s ním stotožnení. Nad iným variantom neuvažujú.

Severný je schválený.

starosta obce Hendrichovce, okres Prešov

Prínos pre dopravu

Doprava v dotknutých obciach sa výstavbou diaľnice odľahčí, obyvatelia dúfajú, že budú menej trpieť prašnosťou, hlukom a exhalátmi a že zavládne klud a pokoj v blízkosti cesty č. I/18.



Odklonenie dopravy.

pracovníčka OÚ, Svinia, okres Prešov

*Do obce pôjdu len tie autá, ktoré tu bývajú a z okolitých dedín.
Nákladná doprava nebude, bude klúd. Klúd sa nedá zaplatiť.*

obyvateľka obce Svinia, okres Prešov

Nebude toľko áut po 18-ke. Hlučnosť nižšia.

starosta obce Hendrichovce, okres Prešov

Odklonená doprava predstavuje pre ľudí zvýšenie bezpečnosti, menej dopravných nehôd, menej stresujúce cestovanie. Rovnako sa spoliehajú na komfortnejšie, rýchlejšie a jednoduchšie cestovanie. Dostupnosť regiónu výstavbou diaľnice totiž narastie.

Bertotovce

Pre obec Bertotovce nepredstavuje diaľnica taký prínos ako pre väčšinu ostatných obcí. Napájacie uzly/výjazd z diaľnice sú ďaleko od obce (podľa slov starostu), takže odpadne iba nákladná tranzitná doprava.

Veľa sa nezmení, ide to mimo nás. Napájacie uzly sú ďaleko od nás, doprava bude stále na tej 18-ke, iba časť dopravy odpadne, kamióny.

starosta obce Bertotovce, okres Prešov

Kto získa?

Obce a obyvatelia

budú profitovať najmä z klúdnejšej a bezpečnejšej premávky, ďalej z väčšej dostupnosti, rýchlejšieho a jednoduchšieho cestovania a zo zlepšenia životného prostredia.

Rýchlejšia premávka celkovo. Skôr sa dostane niekde.

starosta obce Hendrichovce, okres Prešov

Obyvatelia hlavnej ulice, kde je teraz najväčšia doprava . Klúd im nastane.

obyvateľka obce Svinia, okres Prešov

Prospech z výstavby diaľnice budú mať aj tí obyvatelia, ktorí odpredávajú v súčasnosti svoje pozemky ležiace na miestach, kadiaľ má viesť diaľnica. Podľa slov starostu obce Bertotovce prevláda medzi ľuďmi spokojnosť s cenou, ktorá im je navrhovaná za ich pozemky.

Tí, čo odpredali pozemky si prílepšia. Teraz sa odkupuje, ľudia sú spokojní s cenou. Ľudia chápu, že diaľnica je potrebná.

starosta obce Bertotovce, okres Prešov

Ľudia cestujúci východ – západ

získajú tým, že budú môcť cestovať rýchlejšie, jednoduchšie, bezpečnejšie a komfortnejšie.

[Kto získa? – otázka moderátora] Tí, čo jazdia východ – západ.



predseda Poľnohospodárskeho družstva
Jarovnice (Hermanovce, Uzovské Peklány, Močidlány)

Firmy a organizácie

získajú najmä počas výstavby. Konkrétne ide o firmy a organizácie poskytujúce stavebné práce, ubytovacie a stravovacie služby. Počas výstavby budú profitovať zo zákaziek týkajúcich sa výstavby a z poskytovania služieb robotníkom na diaľnici.

Počas výstavby ubytovne čo majú, rodinné domy čo majú, obchodníci – potraviny.

starosta obce Bertotovce, okres Prešov

Kto je ohrozený?

Obyvatelia dotknutých obcí,

najmä tí, ktorí budú bývať v blízkosti diaľnice. Obávajú sa hlavne zhustenej premávky, hluku, prašnosti a znečisteného ovzdušia.

Prach, hluk, ničenie miestnych komunikácií.

starosta obce Bertotovce, okres Prešov

Hluk, prašnosť, ovzdušie.

Starosta obce Fričovce, okres

Majitelia pozemkov neutrpia výrazné majetkové straty (tak ako sa obávajú ľudia na iných úsekoch), keďže ide zväčša o pozemky, ktoré sa neobrábajú alebo sú v kopcovitom teréne.

Pozemky sú kopcovité, takže výstavba by tu aj tak nebola.

starosta obce Hendrichovce, okres Prešov

Dotknuté miesta

Miesta s historickým alebo kultúrnym významom

nie sú výstavbou diaľnice na tomto úseku ohrozené. Miestni ľudia nevedeli pomenovať, čo z kultúrneho alebo historického dedičstva by mohlo utrpieť výraznú stratu alebo poškodenie (okrem kostolov, ktoré sú ohrozené iba minimálne – nachádzajú sa v centre obcí).

Máme kostol, ale neohrozí to.

pracovníčka OÚ, Svinia, okres Prešov

Iba v prípade obce Hendrichovce sú prítomné isté obavy o statiku miestneho kostola a kaštieľa – ohrozené sú v prípade odstrelov pre potreby výstavby.

Kostol a kaštieľ, ale nie sú ohrozené. Iba v prípade odstrelov. Ak budú, dáme skontrolovať stav pred a po odstreloch.

starosta obce Hendrichovce, okres Prešov

Miesta s poľnohospodárskym a prírodným významom

sú ohrozené iba lokálne (katastrálne územie Bertotovce). Ide hlavne o spodné vody a lesy, pričom starosta dotknutej obce nevie odhadnúť



mieru zásahu a preto nevie ani presnejšie konkretizovať typ rizika pre ich obec a definovať možné kompenzačné mechanizmy.

Spodné vody, uvidíme, ako to narušia. (...) Uvidíme, ako sa budú správať ovocné stromy pod vplyvom ovzdušia. (...) Lesy by mali byť chránené. Uvidíme, ako prijmú hustú premávku.

starosta obce Bertotovce, okres Prešov

Ekonomika a hospodárstvo

Na úseku Fričovce – Svinia obyvatelia neriešia príchod investorov a vytváranie pracovných miest vplyvom výstavby diaľnice. Ani v jednom rozhovore nebol tento faktor spomenutý.

Eliminácia dopadov, opatrenia

Budovanie bariér

Obyvatelia a starostovia majú iba nejasnú predstavu o dopadoch výstavby diaľnice na ich lokalitu a životy. Najčastejším očakávaným negatívom je hlučnosť, z tohto dôvodu takmer všetci požadujú budovanie protihlukových zábran.

Protihlukové zábrany na vytypovaných úsekoch. Požiadavky už sú podané.

starosta obce Fričovce, okres Prešov

Na základe negatívnych skúseností s protihlukovou bariérou v obci Bertotovce, kedy sa hluk odrazil od lesa a preniesol sa na iné domy, nevie starosta odhadnúť, či ďalšie bariéry na diaľnici budú mať pozitívny alebo negatívny dopad.

Na jednom mieste máme protihlukovú stenu a hluk sa preniesol inam, na iné domy. Odrazil sa od lesa...

starosta obce Bertotovce, okres Prešov

Úpravy terénu

Niektorí starostovia sa obávajú necitlivého prístupu k územiu. Obavy sa týkajú narušenia spodných vôd, zosuvov pôdy alebo narušenia statiky domov a budov. Po dokončení výstavby by privítali kontrolu základných ukazovateľov a v prípade, že dôjde k akémukoľvek poškodeniu, požadujú nápravu.

Ak budú odstrelý, skontrolovať domy či nie sú poškodené. Aj keby klesla voda, skontrolovať studne.

starosta obce Hendrichovce, okres Prešov

Citlivo pristupovať k územiu, aby neboli zosuvy pôdy, stabilizovať to. (...) Rozviesť vody, dobre zahustiť, aby neboli zvýšené vody.

predseda Poľnohospodárskeho družstva
Jarovnice (Hermanovce, Uzovské Pekľany, Močidlány)



Informovanosť, verejný diskurz

Obyvatelia majú relatívne zhodné informácie. Vedia, že je schválený severný variant v katastrálnych územiach obcí Fričovce a Chmiňany.

Čo sa týka informácií o dopadoch na život ľudí, aj na tomto úseku je miera informovanosti veľmi slabá. Ľudia ani starostovia nevedia odhadnúť, aký vplyv bude mať výstavba na ich lokalitu a na ich životy. Výnimku tvorí obec Fričovce, kde končí diaľničný úsek Behárovce – Fričovce.

Špecifikum: obec Fričovce

Úsek Fričovce – Svinia sa obce Fričovce týka iba okrajovo – zaberá iba 200 metrov na okraji ich katastra.

Na druhej strane majú už obyvatelia tejto obce priame skúsenosti s dopadmi výstavby diaľnice na lokalitu a životy ľudí. Podľa slov starostu nastalo v ich obci niekoľko negatívnych javov:

- zrušenie reštaurácie,
- znížená návštevnosť kaštieľa a pamiatok,
- negatívny dopad na životné prostredie,
- hlučnosť (nie sú vybudované zvukové zábrany),
- nedostatočné dopravné značenie Fričovce - Lipovce (centrum pamiatok),
- pokles hladiny spodnej vody pri výstavbe.

Napriek tomu, že obce Hendrichovce a Bertotovce sa nachádzajú iba niekoľko kilometrov od dostavaného úseku diaľnice, nemajú informácie o dopadoch na susednú obec Fričovce. Vo všeobecnosti ľuďom chýbajú 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 a zložku podnetov, ktoré tieto postoje vyvolávajú. Medzi základné hodnotené zložky diskurzu boli zvolené:

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

4.1. Monitoring článkov

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

4.1.1. Diskurz v celoslovenskom kontexte

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

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

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

Z ďalších okruhov rezonovalo financovanie:

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



Legislatíva:

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

Kvalita a bezpečnosť cestnej infraštruktúry:

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

Dopady na ľudí:

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

Dopady na životné prostredie:

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

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

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

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

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



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

4.1.2. Diskurz v lokálnom kontexte

Regionálny diskurz v danom úseku sa viedol iba ako súčasť celoslovenských tematických okruhov a tém.

Z regionálnych tém sa otvorili:

- tender a jeho výsledky v 3 témach,
- aktualizácia postupu výstavby v 2 témach,
- postup výstavby v 1 téme,
- finančné plnenie v 1 jednej téme,
- predraženie výstavby 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 tematických 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 neprebehla žiadna diskusia na internetových diskusných fórach. V dvoch prípadoch sa diskutovalo k celoslovenskej správe, ktorej súčasťou bol predmetný úsek diaľnice. Diskusné príspevky rozvíjali témy:

- klientelizmus pri výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest v 1 téme,
- podvody a „tunelovanie“ spojené s výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest 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 nebola zaznamenaná žiadna petícia, ani iná verejná aktivita.

Jedna petícia je z obce Malý Šariš (*Box č. 4.3.1.*), ktorá spadá do širšej spádovej oblasti a bude sa v nej stavať iný úsek diaľnice. Podpísalo ju 240 občanov a žiadajú preloženie diaľnice o 150m ďalej, smerom von z obytnej zóny.

Box č. 4.3.1. Článok o petícií

23.06.2006

MALÝ ŠARIŠ/BRATISLAVA - Ľudia z Malého Šariša (okr. Prešov) protestujú proti výstavbe diaľnice. Podľa ich názoru je naplánovaná príliš blízko rodinných domov. Manželia Mesárošovci budú žiadať aj finančné odškodnenie - až 10 miliónov korún. Predstavitelia Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) sú však presvedčení, že vybrali najvhodnejšiu trasu.

Šarišania proti stavbe spísali petíciu. Podpísalo ju 240 ľudí. Žiadajú posunúť diaľnicu približne o 150 metrov ďalej. Podľa nich sú totiž vypracované tri alternatívy, kade by cesta mohla viesť, ale NDS si vybrala práve tú, ktorá je najbližšie pri obývanej zóne. Hovorca NDS Marcel Jánošík však nesúhlasí. „Príprava výstavby diaľnice je dlhodobý proces. Najskôr sme si dali vypracovať najvhodnejšiu alternatívu od externej firmy. Potom ju posudzovali na ministerstve dopravy aj na ministerstve životného prostredia, aby sme mali istotu, že ide o najrozumnejší variant ako ekonomicky, tak aj z hľadiska životného prostredia,“ pripomenul Jánošík.

Podľa neho boli neskôr vypracované ešte dve ďalšie možnosti, ale keď sa posudzovali v súvislosti s prvým variantom, znova sa ukázalo, že pôvodný je najvhodnejší. S tým však nesúhlasia najmä manželia Mesárošovci, ktorí si prednedávnom v Malom Šariši postavili dom a ten sa podľa nich ocitol v takzvanom ochrannom pásme diaľnice. Vlastnia pritom dokument zo Slovenskej správy ciest ešte z roku 2001, kde sa píše, že pozemok, na ktorom stavali, v ochrannom pásme nebude. Hovorca NDS však tvrdí: „Je pravda, že dostali takýto list, ale v intraviláne obcí ochranné pásma neexistujú. Inak by sme napríklad v Bratislave nemohli postaviť ani meter diaľnic,“ vysvetlil.

Zdroj: Nový Čas

<http://www.bleskovky.sk/cl/10/117208/Kvoli-dialnici-chcu-10-milionov-odskodneho>

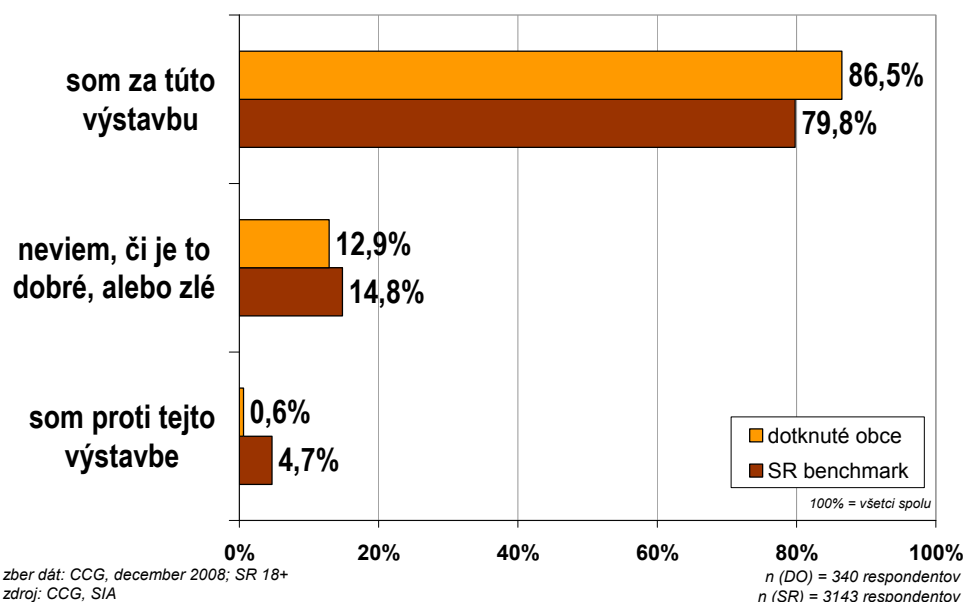


5. Kvantitatívny výskum

5.1. Celkový postoj k výstavbe

Plánovanú výstavbu diaľničného úseku Fričovce – Svinia víta až 86,5% obyvateľov danej lokality. Proti výstavbe je iba 0,6% ľudí (*Graf č. 5.1.1.*). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je voči výstavbe diaľnice negatívne nastavených menej ľudí (o 4,1%). Naopak, pozitívne postoje prevažujú v porovnaní s benchmarkom za všetky úseky výstavby o 6,7%.

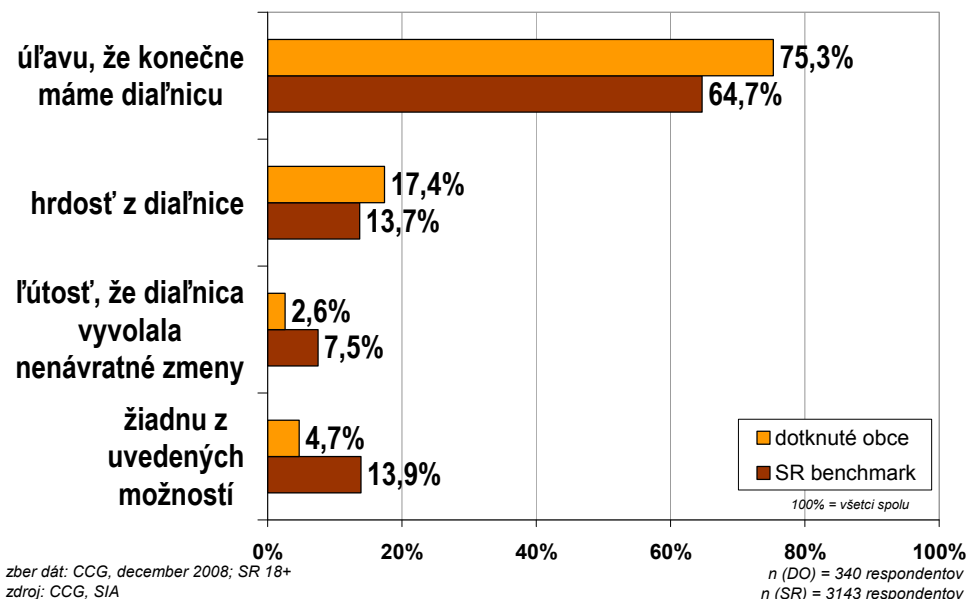
Graf č. 5.1.1.:
Postoj k plánovanej výstavbe diaľnice



U viac ako trištvrtiny ľudí (75,3%) prevláda pocit úľavy v súvislosti so sprevádzkovaním diaľnice (*Graf č. 5.1.2.*). Pociť úľavy je u obyvateľov úseku Fričovce – Svinia výraznejší v porovnaní s ľuďmi na všetkých úsekoch výstavby (o 10,6%). Dostavanie diaľnice vyvoláva u 17,4% ľudí dokonca pocit hrdosti, opäť výraznejší v porovnaní s celoslovenským benchmarkom (o 3,7%).



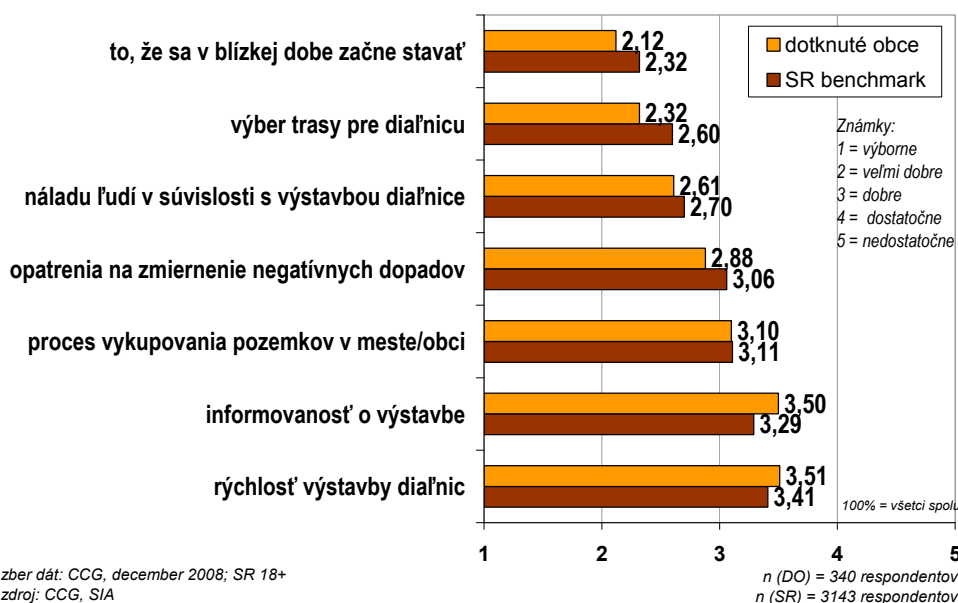
Graf č. 5.1.2.: Postoj k plánovanej výstavbe diaľnice



5.2. Hodnotenie výstavby diaľnice

Jednotlivé oblasti výstavby diaľnice hodnotia ľudia ako veľmi dobré až dobré (Graf č. 5.2.1.). Najlepšie hodnotenie získal fakt, že sa v blízkej dobe začne s výstavbou (známka 2,12). Najmenej spokojní sú ľudia s informovanosťou (známka 3,50) a s rýchlosťou výstavby (známka 3,51).

Graf č. 5.2.1.: Hodnotenie jednotlivých oblastí výstavby diaľnice

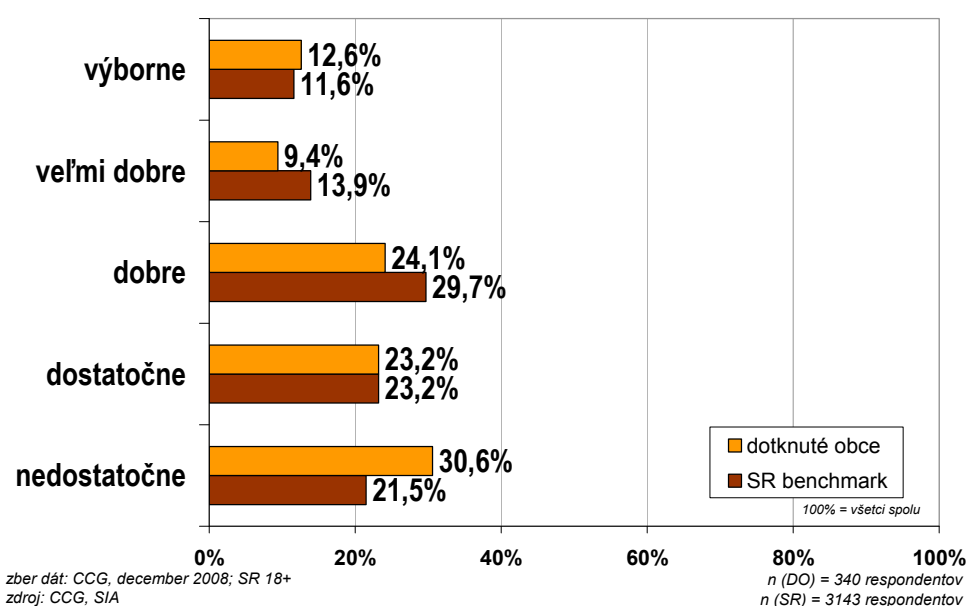




Informovanosť o výstavbe

Spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je veľmi nízka (*Graf č. 5.2.2.*). Iba 12,6% ľudí ohodnotilo informovanosť na výbornú – podobne ako ľudia na všetkých úsekoch. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je však výrazne menej tých, ktorí hodnotia informovanosť ako veľmi dobrú (o 4,5%) alebo dobrú (o 5,6%). Naopak, je viac ľudí, ktorí hodnotia informovanosť ako nedostatočnú (o 9,1%).

Graf č. 5.2.2.: Hodnotenie informovanosti o výstavbe

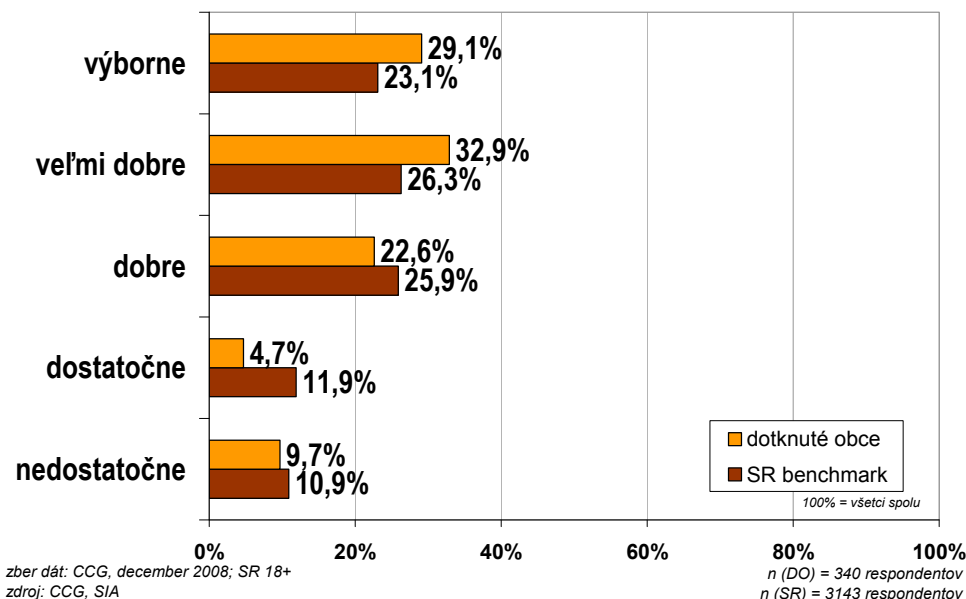


Výber trasy pre diaľnicu

Výber trasy na úseku Fričovce – Svinia prijali ľudia veľmi pozitívne (*Graf č. 5.2.3.*). Dve tretiny obyvateľov ohodnotilo výber trasy známkami 1 a 2 – známku „výborne“ dalo o 6% viac ľudí a známku „veľmi dobre“ dalo o 6,6% viac ľudí ako je celoslovenský benchmark.



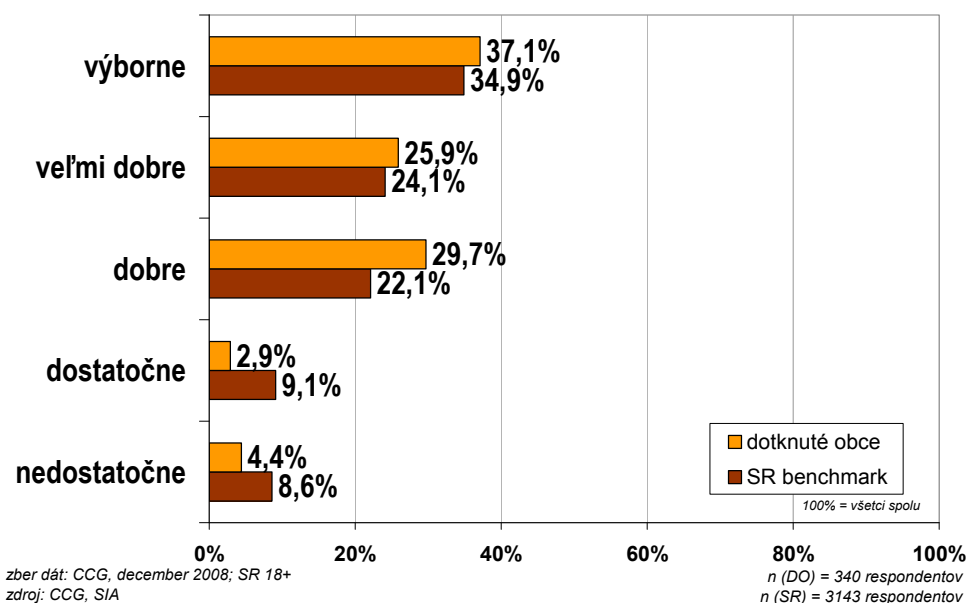
Graf č. 5.2.3.: Hodnotenie výberu trasy pre diaľnicu



Začiatok výstavby v blízkej dobe

To, že sa začne s výstavbou diaľnice v blízkej dobe hodnotia ľudia najpozitívnejšie (Graf č. 5.2.4.). Viac ako jedna tretina obyvateľov (37,1%) označila skoré začatie výstavby ako výborné a jedna štvrtina (25,9%) ako veľmi dobré. Oproti hodnoteniu ľudí zo všetkých úsekov narastá počet tých, čo dali známku „dobre“ (o 7,6%), na úkor hodnotení „dostatočne“ a „nedostatočne“.

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

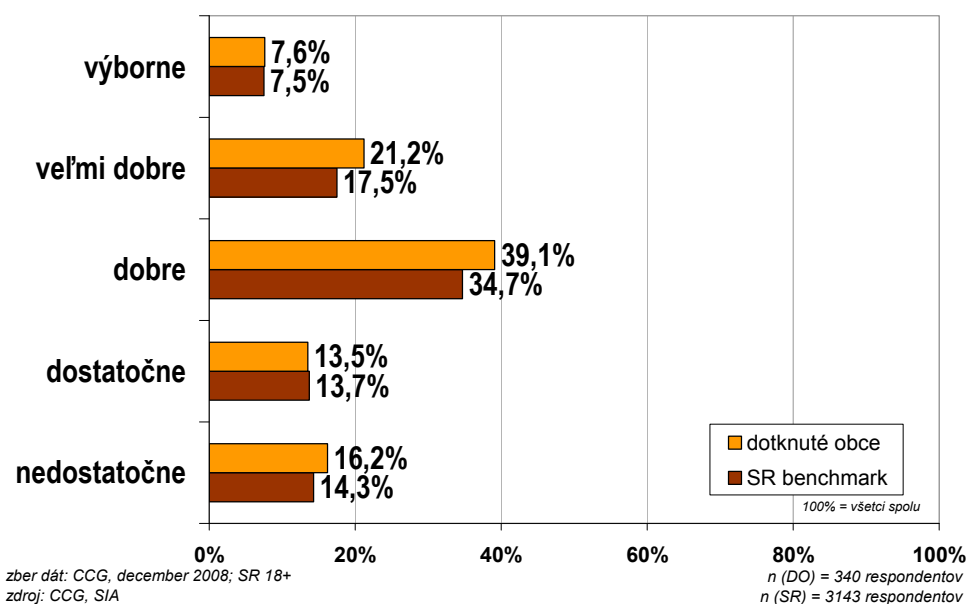




Proces vykupovania pozemkov v meste/obci

V dotknutých obciach častejšie hodnotia proces vykupovania pozemkov ako veľmi dobrý (o 3,7%) alebo dobrý (o 4,4%), v porovnaní s celoslovenským benchmarkom (Graf č. 5.2.5.). Proces vykupovania označila približne jedna šestina ľudí (16,2%) ako nedostatočný.

Graf č. 5.2.5.: Hodnotenie procesu vykupovania pozemkov

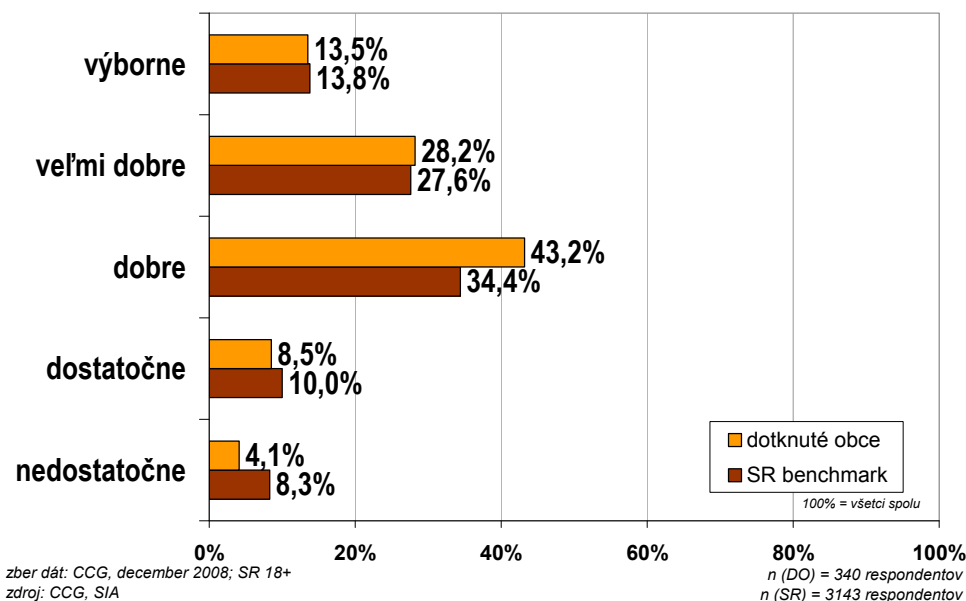


Nálada ľudí v súvislosti s výstavbou diaľnice

Negatívne nálady (známky 4 a 5) v súvislosti s výstavbou diaľnice sa objavujú približne u každého desiateho obyvateľa (12,6%; Graf č. 5.2.6.). Väčšina ľudí hodnotí náladu ako dobrú (43,2%) – priemerná známka môže súvisieť s očakávanými sprievodnými negatívami samotnej výstavby na kvalitu života obyvateľov dotknutých obcí. Napriek tomu pozitívne hodnotenia (známky 1 a 2 uviedlo 41,7% ľudí) nad negatívnymi prevažujú.



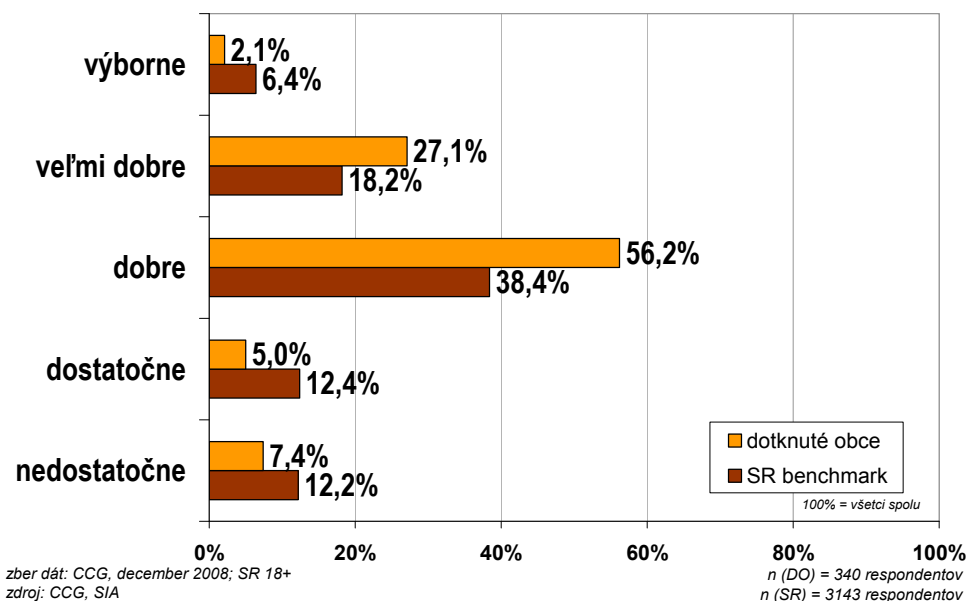
Graf č. 5.2.6.: Hodnotenie nálady ľudí



Opatrenia na zmiernenie negatívnych dopadov

Ľudia na úseku Fričovce – Svinia hodnotia kompenzačné opatrenia pozitívne (Graf č. 5.2.7.), viac ako tretina uviedla známku „veľmi dobre“ (27,1%) a viac ako polovica udala známku „dobre“ (56,2%). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom sú negatívne hodnotenia výrazne znížené (o 7,4%, resp. o 4,8%).

Graf č. 5.2.7.: Hodnotenie opatrení na zmiernenie dopadov



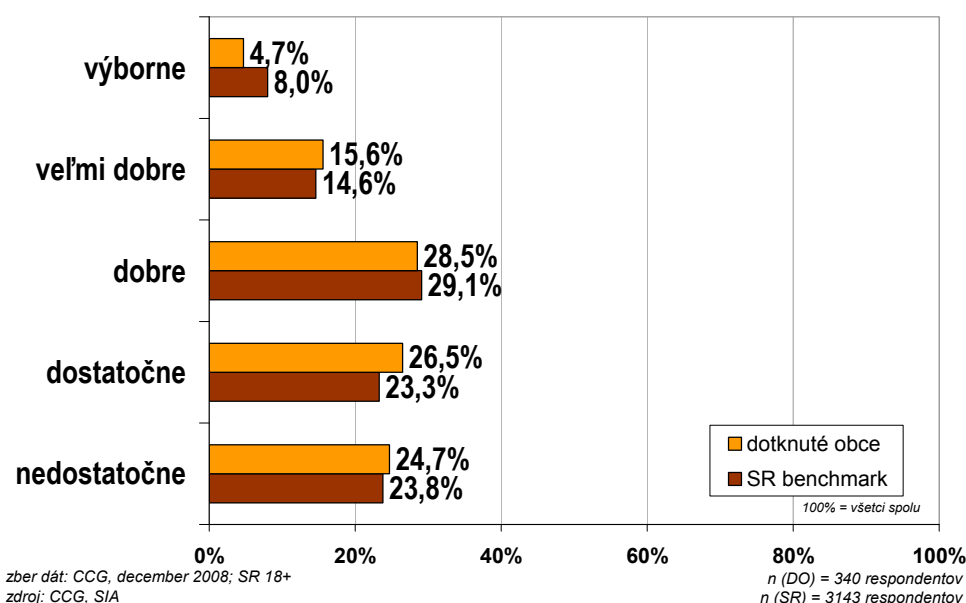


Opatrenia na zmiernenie dopadov výstavby hodnotili ako nedostatočné, prípadne iba ako dostatočné najčastejšie v obciach Chminianska Nová Ves (priemerná známka 3,08), Chmiňany (priemerná známka 3,00) a Chminianske Jakubovany (priemerná známka 2,92).

Rýchlosť výstavby diaľnic

Hodnotenie rýchlosti výstavby diaľnice na úseku Fričovce – Svinia kopíruje celoslovenské postoje (Graf č. 5.2.8.). Výrazné odchýlky od celoslovenského benchmarku sa neobjavujú, výnimku tvorí iba hodnotenie „dostatočne“, kde je mierny nárast u ľudí z dotknutých obcí. Rýchlosť výstavby je hodnotená relatívne negatívne – viac ako polovica ľudí uviedla známku „dostatočne“ (26,5%) alebo „nedostatočne“ (24,7%).

Graf č. 5.2.8.:
Hodnotenie rýchlosti výstavby

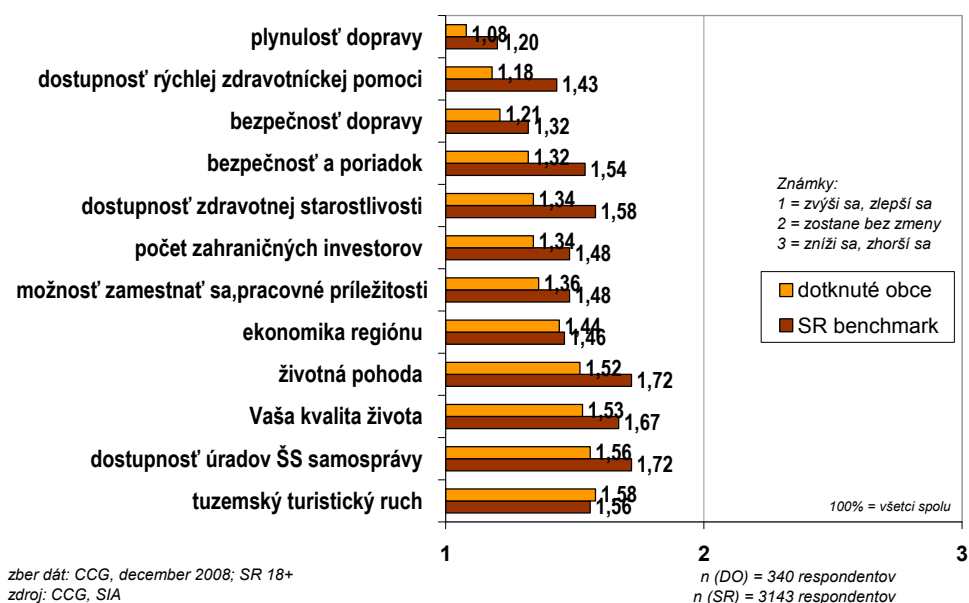




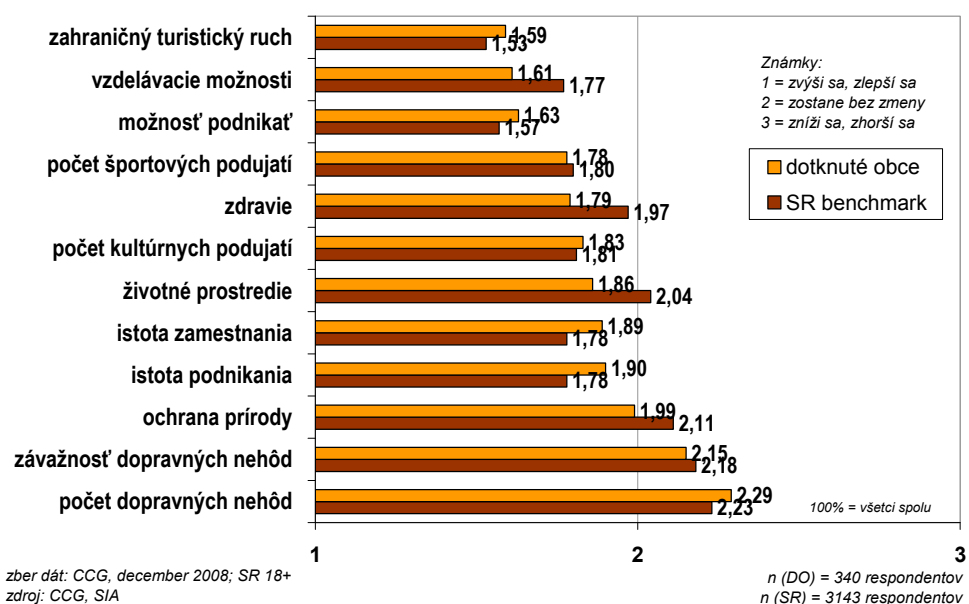
5.3. Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice

Ľudia očakávajú, že sa najviac zlepší dopravná situácia (Graf č. 5.3.1.a) – zvýši sa plynulosť (priemerná známka 1,08) a bezpečnosť (priemerná známka 1,21) dopravy a tiež dostupnosť RZP (priemerná známka 1,18). Na druhej strane sa ľudia obávajú, že sa zhorší dopravná situácia (Graf č. 5.3.1.b) v zmysle zvýšeného počtu dopravných nehôd (priemerná známka 2,29) a ich závažnosti (priemerná známka 2,15).

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



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





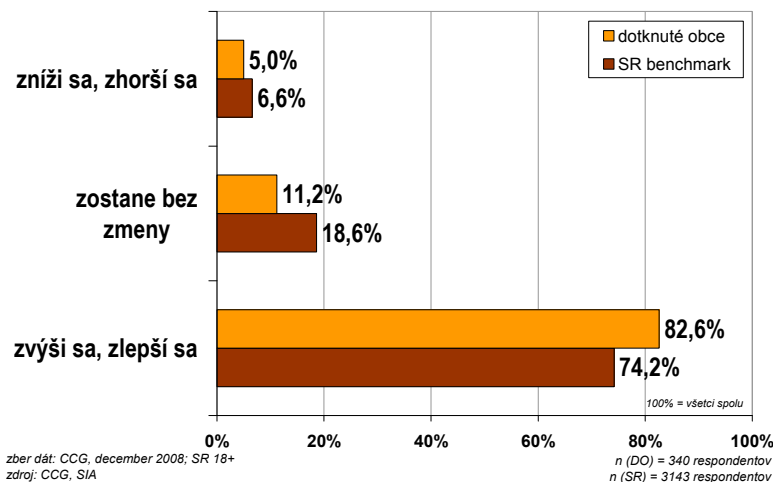
Doprava

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

Bezpečnosť dopravy

Bezpečnosť dopravy by sa mala zvýšiť – očakáva to až 82,6% obyvateľov na úseku Fričovce – Svinia (*Graf č.5.3.2.*). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom ide o pozitívnejšie očakávania (o 8,4%).

Graf č. 5.3.2.: Zmeny v bezpečnosti dopravy

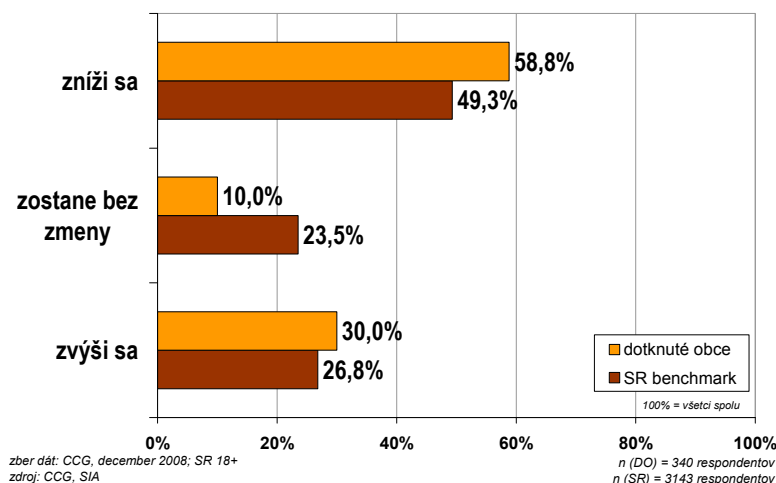


Počet dopravných nehôd

Keďže obyvatelia na úseku Fričovce – Svinia trpia prehustenou a nebezpečnou premávkou na súčasných komunikáciách, viac ako polovica (58,8%) z nich očakáva, že výstavbou diaľnice sa zníži počet dopravných nehôd (*Graf č. 5.3.3.*). Tretina (30,0%) naopak predpokladá, že diaľnica so sebou prinesie viac dopravných nehôd.



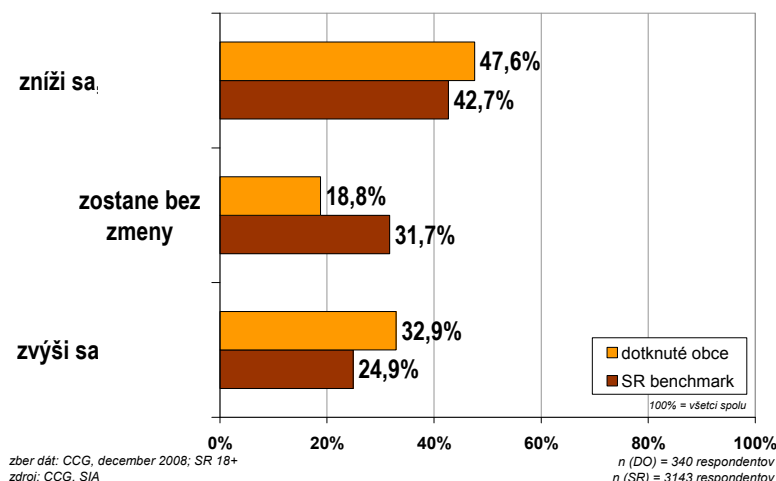
Graf č. 5.3.3.: Zmeny v počte dopravných nehôd



Závažnosť dopravných nehôd

Čo sa týka zmien v závažnosti dopravných nehôd, objavujú sa na tomto úseku tak pozitívne očakávania ako aj obavy (Graf č. 5.3.4.). Menej závažné nehody očakáva 47,6% ľudí (v porovnaní s celoslovenským benchmarkom je to o 5,4% viac). Na druhej strane, závažnejších nehôd sa obáva 32,9% ľudí (o 8,0% viac ako je očakávanie ľudí na všetkých úsekoch výstavby).

Graf č. 5.3.4.: Zmeny v závažnosti dopravných nehôd

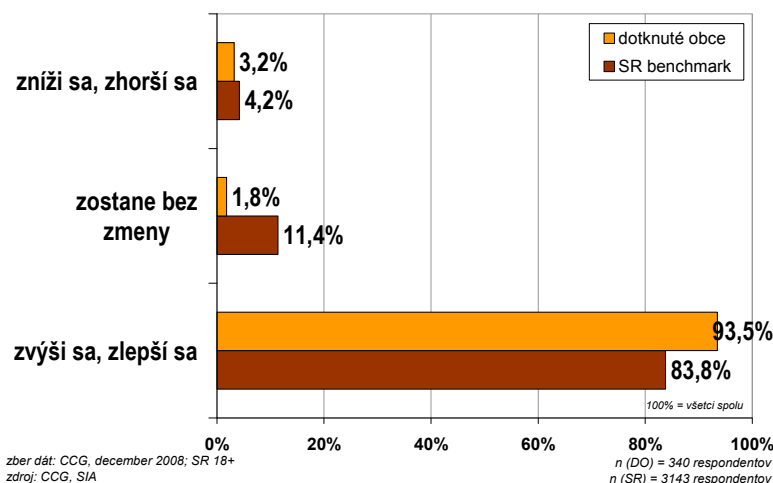




Plynulosť dopravy

Jednoznačne pozitívne očakávanie sa týka zlepšenia plynulosti dopravy (*Graf č. 5.3.5.*). V súčasnosti majú vodiči skúsenosti s kolabujúcou dopravou v dôsledku preťažených komunikácií. Výstavba diaľnice pre nich predstavuje odľahčenie dopravy a tým aj vyššiu plynulosť (očakáva až 93,5% ľudí).

Graf č. 5.3.5.:
Zmeny v plynulosti dopravy



Ekonomika a zamestnanosť

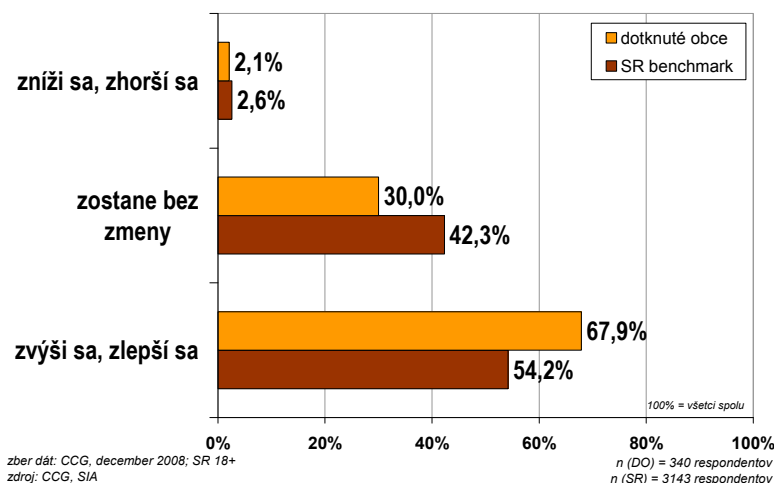
Napriek predpokladu ľudí, že diaľnica zatriktívni región pre zahraničných investorov (a teda prinesie pracovné príležitosti), obyvatelia tohto úseku neočakávajú zmeny v istotách zamestnania a podnikania.

Počet zahraničných investorov

Na úseku Fričovce – Svinia, kde ľudia trpia zvýšenou mierou nezamestnanosti, očakávajú, že diaľnica zatriktívni región pre zahraničných investorov natoľko, aby sa zvýšil ich počet a tým aj počet pracovných miest. Viac ako dve tretiny ľudí (67,9%, čo je o 13,7% viac ako je celoslovenský benchmark) očakáva, že diaľnica zvýši počet zahraničných investorov v ich regióne (*Graf č. 5.3.6.*).



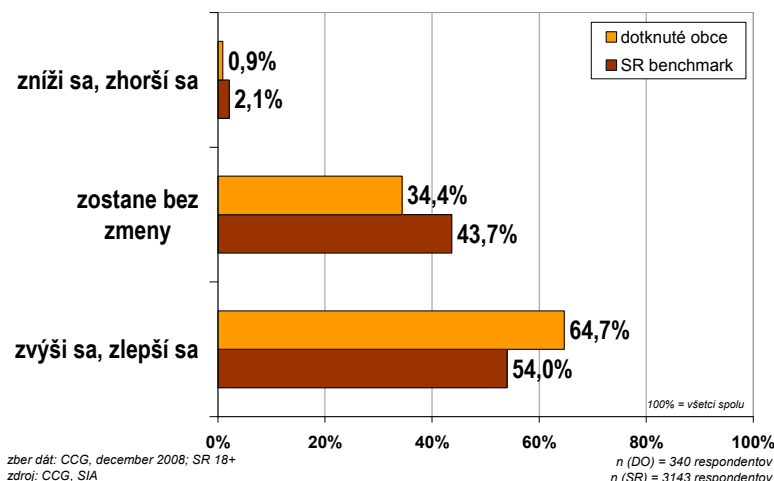
Graf č. 5.3.6.: Zmeny v počte zahraničných investorov



Možnosť zamestnať sa – pracovné príležitosti

Možnosť zamestnať sa úzko súvisí s počtom zahraničných investorov ponúkajúcich pracovné miesta. Preto približne rovnaký počet ľudí, ktorí očakávajú príchod investorov, očakávajú aj zlepšenie pracovných príležitostí (64,7%, čo je o 10,7% viac ako je celoslovenský benchmark; Graf č. 5.3.7.).

Graf č. 5.3.7.: Zmeny v možnosti zamestnať sa



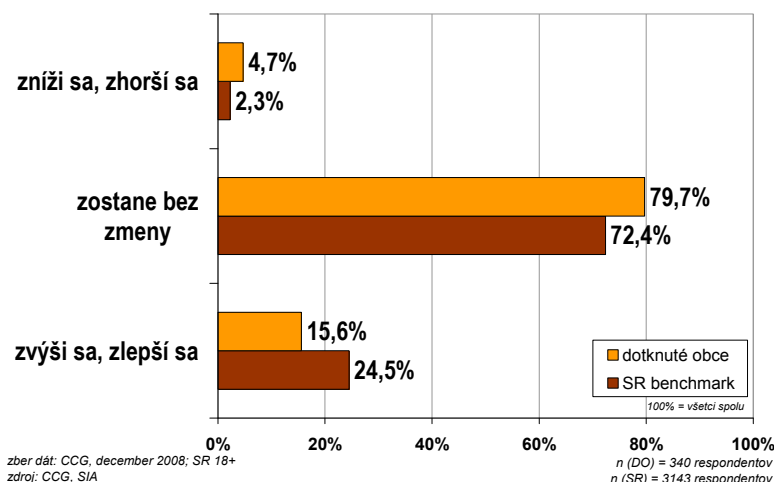
Istota zamestnania

Čo sa týka istoty zamestnania, aj napriek očakávanému príchodu investorov, ľudia nepredpokladajú, že istoty by mali narastať alebo



klesať (Graf č. 5.3.8.). Až 79,9% obyvateľov úseku Fričovce – Svinia neočakáva žiadne zmeny.

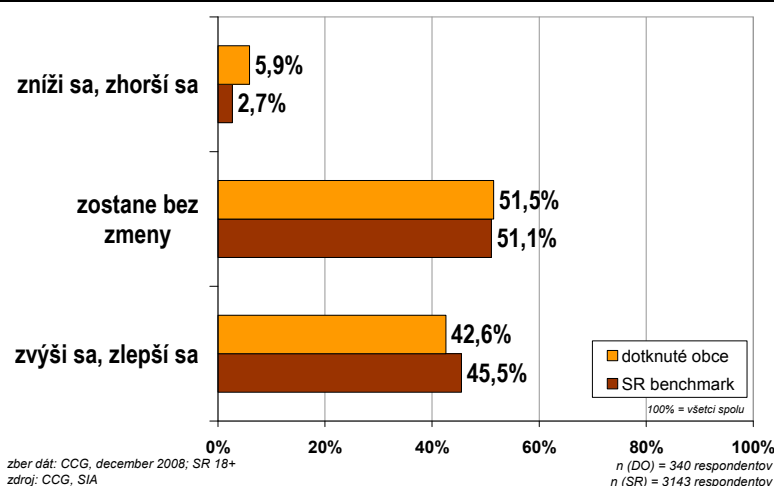
Graf č. 5.3.8.: Zmeny v istote zamestnania



Možnosť podnikat'

V podnikaní, respektíve v možnostiach podnikat' nenastane podľa ľudí negatívny zvrat (Graf č. 5.3.9.). Situácia sa buď nezmení (51,5% ľudí) alebo sa podmienky na podnikanie zlepšia (42,6%).

Graf č. 5.3.9.: Zmeny v možnosti podnikat'

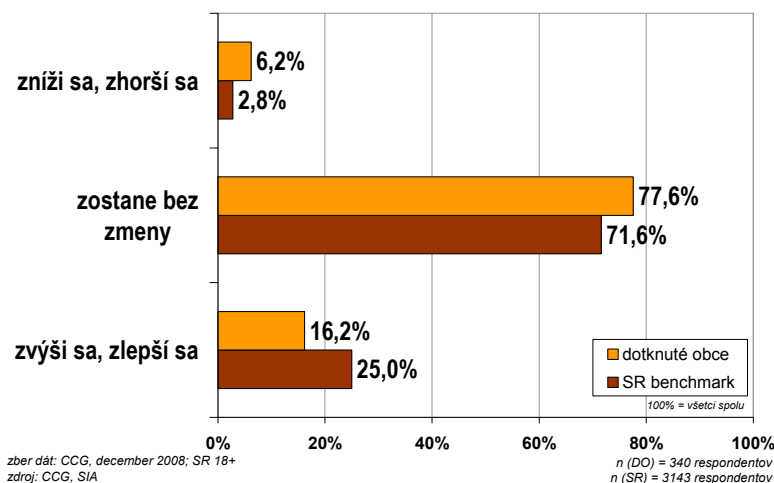




Istota podnikania

Rovnako ako istota zamestnania, ani istota podnikania by sa výstavbou diaľnice nemala meniť (*Graf č. 5.3.10.*) – 77,6% ľudí neočakáva žiadne zmeny. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je dokonca predpoklad nárastu istôt nižší o 8,8%.

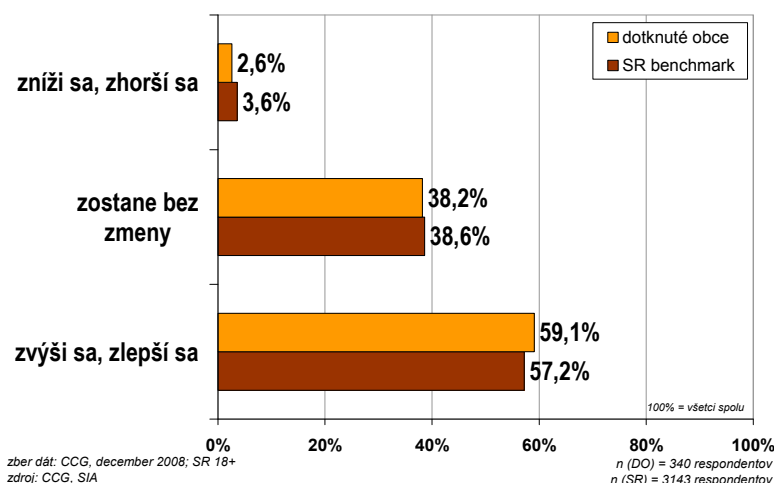
Graf č. 5.3.10.:
Zmeny v istote podnikania



Ekonomika regiónu

Čo sa týka ekonomiky regiónu všeobecne, obyvatelia predpokladajú skôr zlepšenie, prípadne zotrvania na súčasnej úrovni (*Graf č. 5.3.11.*). Takmer dve tretiny predpokladajú zlepšenie ekonomiky regiónu (59,1%).

Graf č. 5.3.11.:
Zmeny v ekonomike regiónu





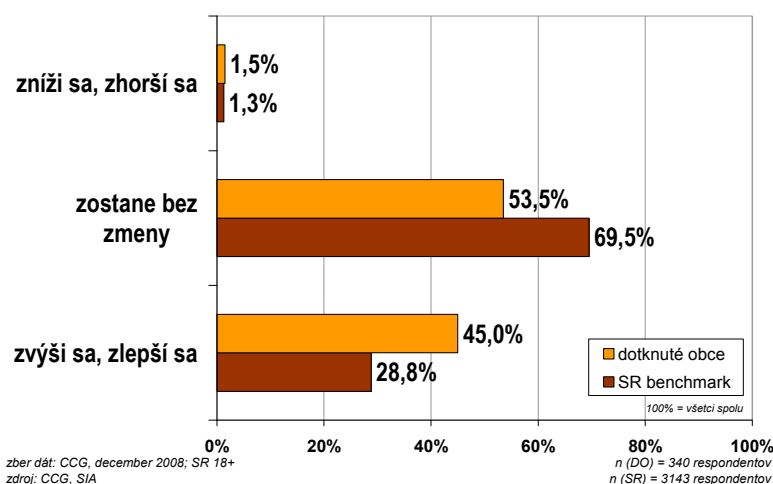
Dostupnosť úradov, zdravotníctva a vzdelávania

Dostupnosť úradov štátnej správy a dostupnosť vzdelania by mali ostať podľa očakávaní ľudí bez výraznej zmeny oproti súčasnému stavu. Mierne zlepšenie v dostupnosti sa týka zdravotníctva.

Dostupnosť úradov štátnej správy, samosprávy

Keďže na úseku Fričovce – Svinia musia ľudia za úradmi štátnej správy dochádzať a keďže predpokladajú, že diaľnica zvýši plynulosť premávky (*Graf č. 5.3.5.*), očakávajú, že dostupnosť úradov sa pre nich nezmení (53,5%) alebo sa v lepšom prípade zvýši (45,0%; najmä pre ľudí z obce Chmiňany – 63,2% a Chminianske Jakubovany – 59,3%; *Graf č. 5.3.12.*).

Graf č. 5.3.12.: Zmeny v dostupnosti úradov štátnej správy

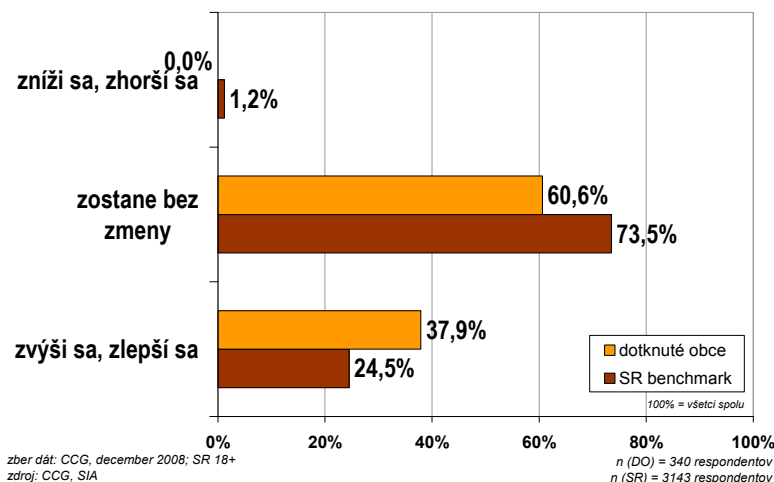


Vzdelávacie možnosti

Čo sa týka možností vzdelávať sa, dve tretiny ľudí neočakávajú výrazné zmeny vplyvom diaľnice (*Graf č. 5.3.13.*). Napriek tomu, na tomto úseku je výrazne viac ľudí oproti celoslovenskému benchmarku, ktorí očakávajú zlepšenie (37,9%, o 13,4% viac).



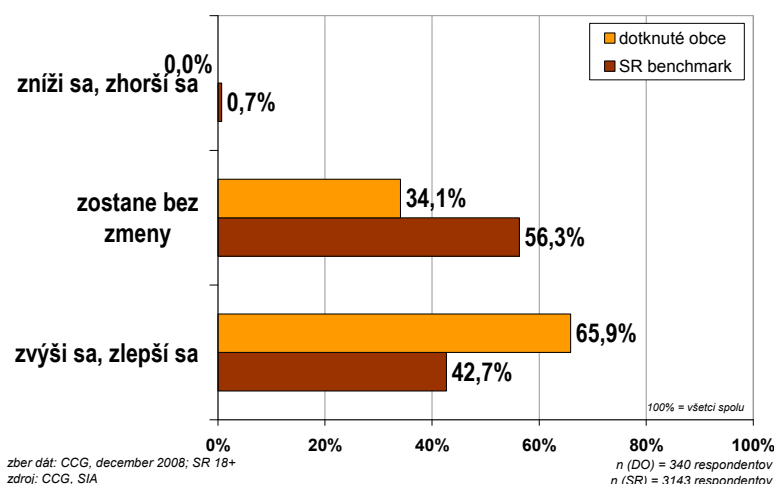
Graf č. 5.3.13.: Zmeny vo vzdelávacích možnostiach



Dostupnosť zdravotnej starostlivosti

Dostupnosť zdravotnej starostlivosti v tomto regióne by sa mala podľa ľudí výrazne zvýšiť (Graf č. 5.3.14.), čo pravdepodobne súvisí so zvýšením plynulosti dopravy (Graf č. 5.3.5.). V porovnaní s vyjadreniami ľudí zo všetkých úsekov, sú pozitívne očakávania ľudí z tohto úseku zvýšené až o 23,2%.

Graf č. 5.3.14.: Zmeny v dostupnosti zdravotnej starostlivosti



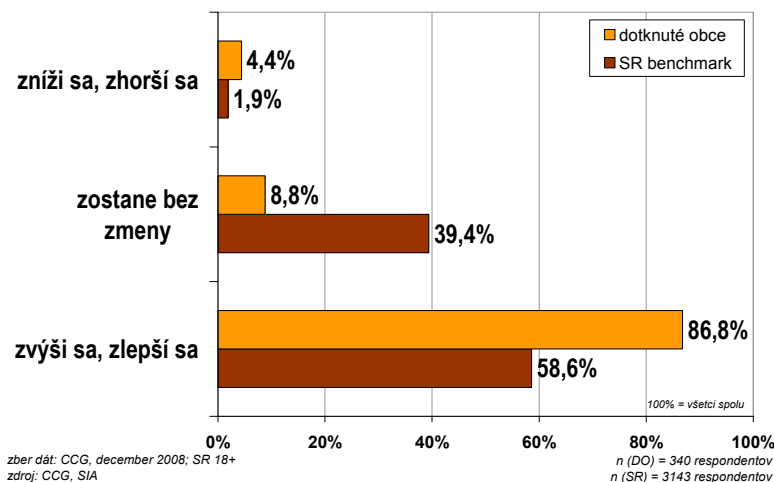


Dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci

Rovnako aj dostupnosť rýchlej zdravotníckej pomoci sa výstavbou diaľnice zlepši – očakáva to až 86,9% ľudí (Graf č. 5.3.15.), čo je v porovnaní s ľuďmi so všetkých úsekov o 28,2% viac. Úsek Fričovce – Svinia je totiž podľa vyjadrení ľudí typický kolíziami a zápchami, ktoré obmedzujú alebo znemožňujú presun vozidiel.

Graf č. 5.3.15.:

Zmeny v dostupnosti rýchlej zdravotníckej pomoci



Turistický ruch a podujatia

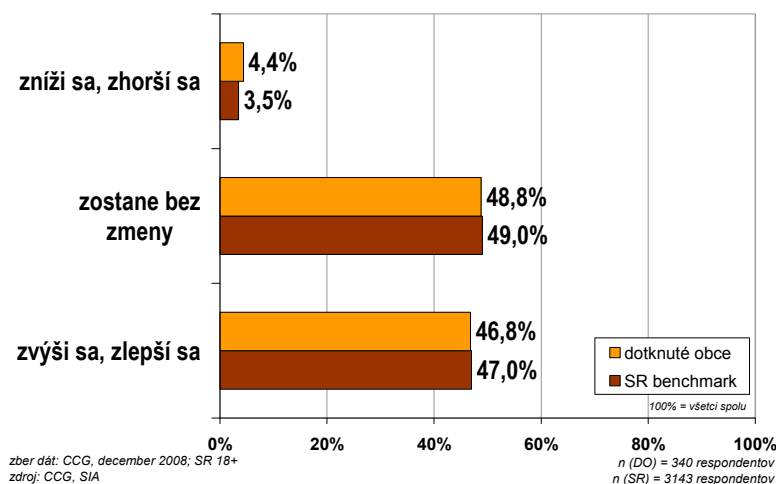
Turistický ruch ako taký by výstavbou diaľnic nemal utpieť, práve naopak. Ľudia predpokladajú, že zotrúva na súčasnej úrovni alebo sa zlepši. Čo sa týka kultúrnych a športových podujatí, ľudia predpokladajú, že zostanú bez zmeny.

Tuzemský turistický ruch

Výstavbou diaľnice by tuzemský turistický ruch nemal výraznejšie utpieť (Graf 5.3.16.), iba 4,4% ľudí očakáva zhoršenie podmienok v oblasti tuzemského turistického ruchu.



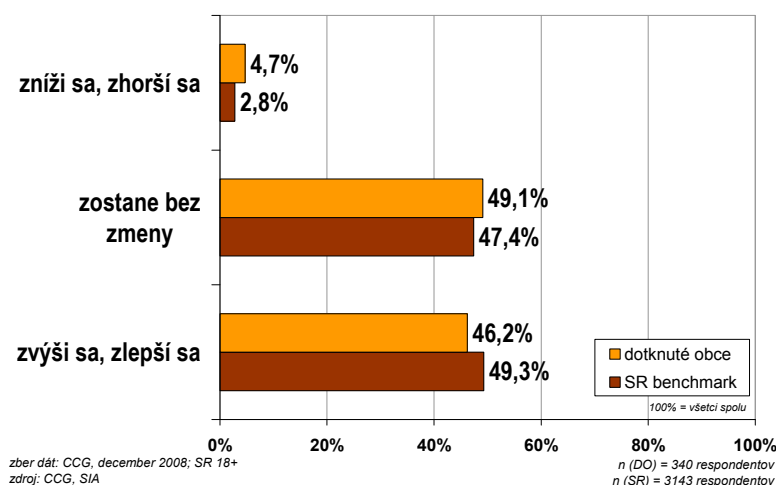
Graf č. 5.3.16.: Zmeny v tuzemskom turistickom ruchu



Zahraničný turistický ruch

Ani v oblasti zahraničného turistického ruchu by podľa obyvateľov nemalo dôjsť k zhoršeniu podmienok (Graf č. 5.3.17.). Polovica ľudí (49,1%) predpokladá, že sa nič nezmení a 46,2% ľudí očakáva zlepšenie.

Graf č. 5.3.17.: Zmeny v zahraničnom turistickom ruchu

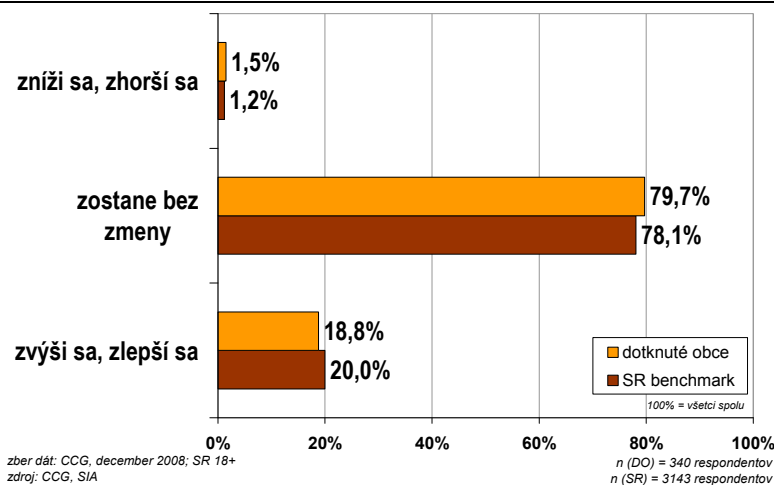


Počet kultúrnych podujatí

Kultúrne podujatia v regióne zostanú diaľnicou neovplyvnené – aspoň podľa 79,7% obyvateľov (Graf č. 5.3.18).



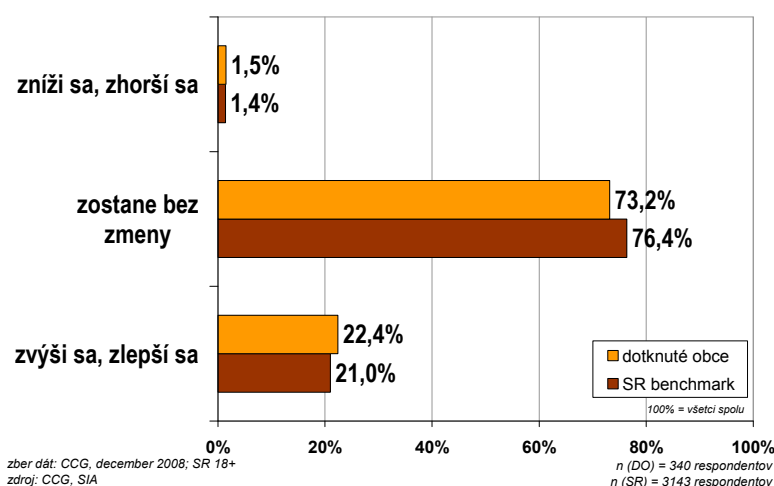
Graf č. 5.3.18.: Zmeny v počte kultúrnych podujatí



Počet športových podujatí

Rovnako ako kultúrne podujatia, ani športové podujatia, respektíve ich počet by nemali byť podľa ľudí ovplyvnené výstavbou diaľnice (Graf č. 5.3.19). Tri štvrtiny obyvateľov (73,2%) neočakáva žiadne zmeny v počte športových podujatí.

Graf č. 5.3.19.: Zmeny v počte športových podujatí





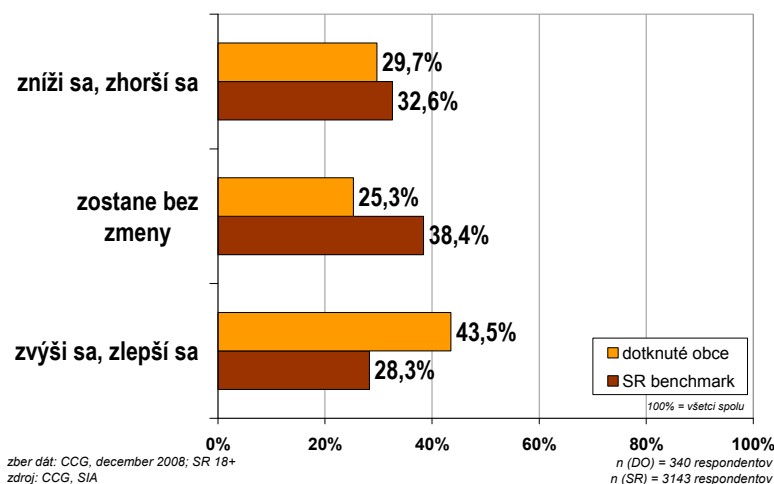
Životné prostredie a príroda

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

Životné prostredie

Pohľady na vplyv výstavby diaľnice na životné prostredie sa rôznia (Graf č. 5.3.20.). Tretina ľudí (29,7%) sa obáva zhoršenia životného prostredia, štvrtina (25,3%) neočakáva žiadne výrazné zmeny a 43,5% predpokladá zlepšenie životného prostredia.

Graf č. 5.3.20.:
Zmeny v životnom prostredí



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

Zlepšenie životného prostredia očakávajú hlavne v obci Fričovce (64,9%) a v obci Svinia (55,9%). Naopak, zhoršenia životného prostredia hlavne v obci Chmiňany (50,0%) a Chminianska Nová Ves (45,6%).

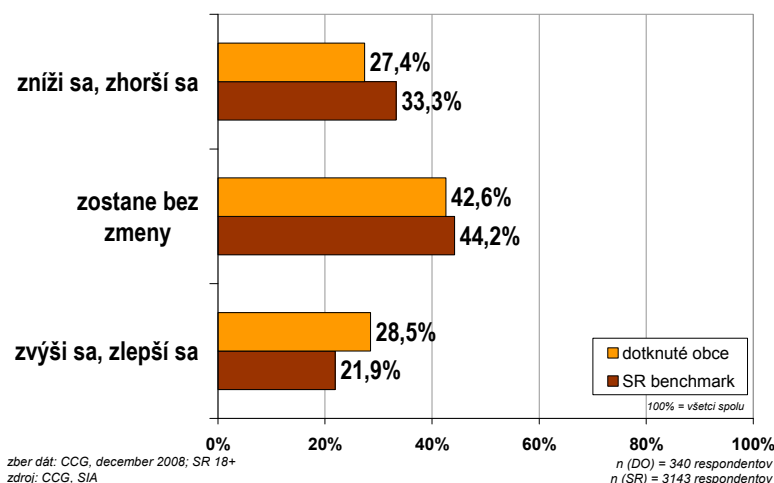
Ochrana prírody

Tak ako pohľady na životné prostredie aj pohľady na ochranu prírody po dostavaní diaľnice sa rôznia (Graf č.5.3.21.). Najväčšia časť obyvateľov neočakáva výrazné zmeny (42,6%). Ostatní obyvatelia sa delia na dve približne rovnako veľké skupiny:

- 1.) ochrana prírody sa zhorší (27,4%),
- 2.) ochrana prírody sa zlepší (28,5%).



Graf č. 5.3.21.: Zmeny v ochrane prírody



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

Zhoršenia ochrany prírody sa obávajú najmä v obci Chminianske Jakubovany (60,5%).

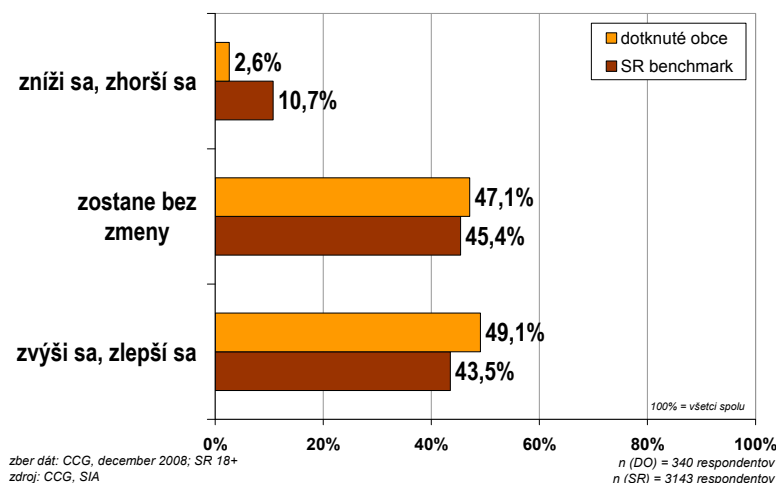
Zdravie

Kvalita života

Takmer polovica ľudí (49,1%) očakáva, že vplyvom výstavby diaľnice sa zvýši kvalita ich života (Graf č.5.3.22.). Iba malé percento obyvateľov na úseku Fričovce – Svinia sa obáva, že kvalita ich života sa zhorší (2,6%), v porovnaní s ľuďmi zo všetkých úsekov ide o zníženú hodnotu (o 8,1 percentuálnych bodov).



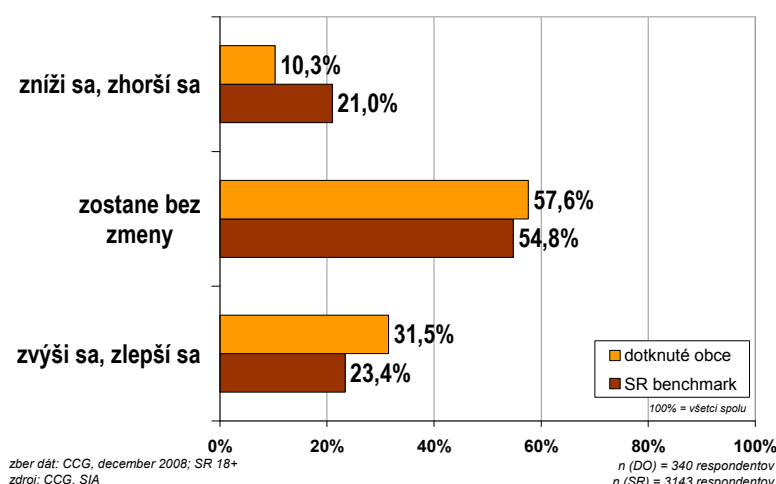
Graf č. 5.3.22.: Zmeny v kvalite života



Zdravie

Väčšina ľudí sa neobáva negatívnych dopadov výstavby diaľnice na svoje zdravie (Graf č. 5.3.23.). Viac ako polovica obyvateľov (57,6%) neočakáva žiadne zmeny a jedna tretina (31,5%) očakáva dokonca zlepšenie, čo sa týka zdravia. V porovnaní s celoslovenským benchmarkom je o 10,7% menej takých ľudí, ktorí sa obávajú zhoršenia.

Graf č. 5.3.23.: Zmeny v zdraví

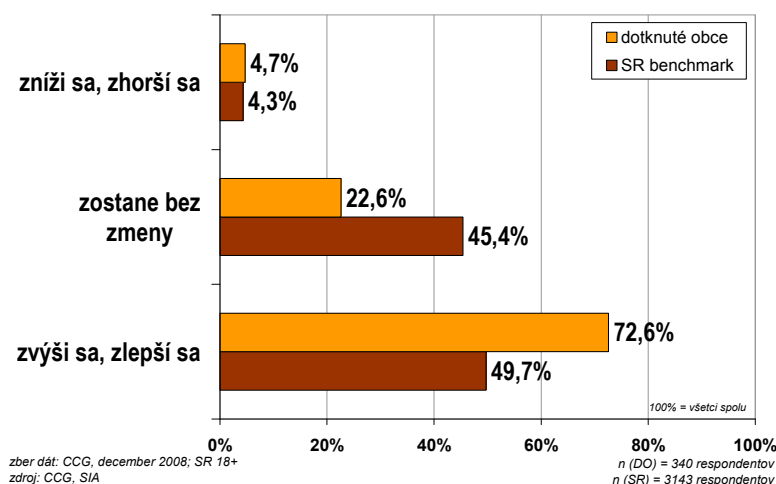




Bezpečnosť a poriadok

Pozitívne zmeny očakávajú ľudia aj v oblasti bezpečnosti a poriadku (*Graf č. 5.3.24.*). Takmer tri štvrtiny (72,6%) ľudí predpokladá, že bezpečnosť a poriadok sa výstavbou diaľnice zlepšia.

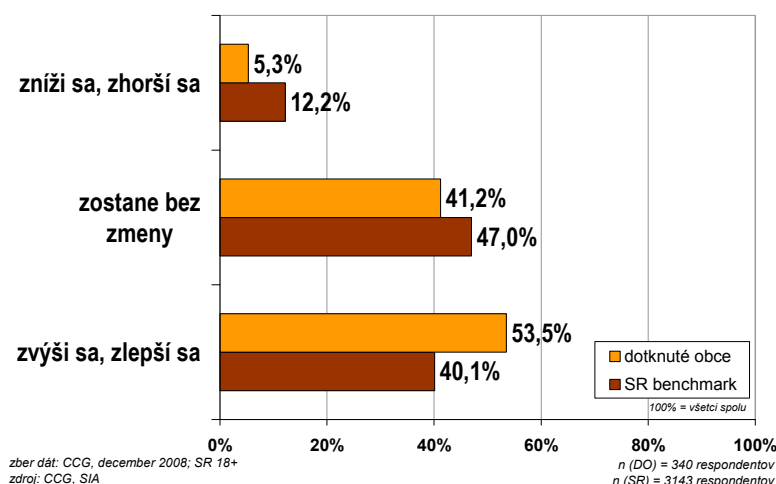
Graf č. 5.3.24.:
Zmeny v bezpečnosti a poriadku



Životná pohoda

Životná pohoda obyvateľov na úseku Fričovce – Svinia by sa výstavbou diaľnice mala zlepšiť (*Graf č. 5.3.25.*) – v to dúfa viac ako polovica obyvateľov (53,5%). V porovnaní s očakávaniami ľudí zo všetkých úsekov sú na tomto úseku výraznejšie pozitívne očakávania (o 13,4%).

Graf č. 5.3.25.:
Zmeny v životnej pohode



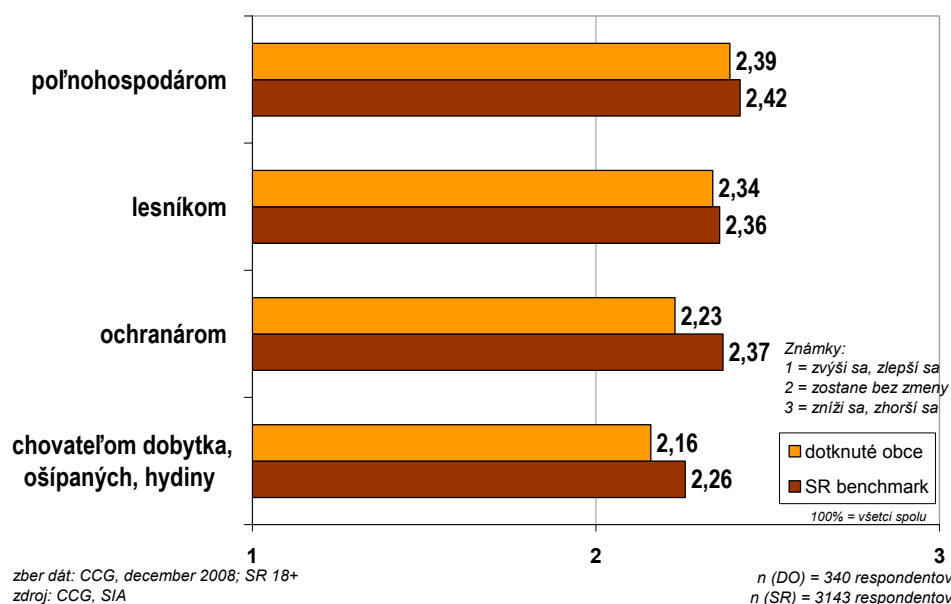


Zmeny v pracovných podmienkach u ľudí žijúcich z pôdy

Ľudia vo všeobecnosti predpokladajú, že vybudovanie diaľnice bude mať značne negatívne dopady na pracovné podmienky ľudí žijúcich z pôdy (Graf č. 5.3.26.). Najvýraznejšie sa zdajú byť ohrození poľnohospodári (priemerná známka 2,39).

Graf č. 5.3.26.:

Zmeny v pracovných podmienkach u ľudí žijúcich z pôdy

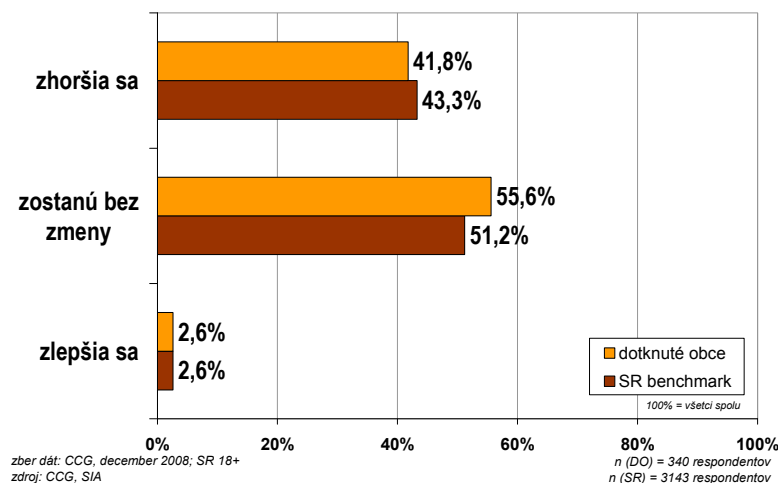


Poľnohospodári

Ľudia živiaci sa poľnohospodárstvom na úseku Fričovce – Svinia sú podľa obyvateľov najviac ohrození. Dve pätiny ľudí (41,8%; Graf č. 5.3.27.) predpokladá zhoršenie pracovných podmienok poľnohospodárov. Z výsledkov kvalitatívneho prieskumu vyplýva, že ide hlavne o sťažený prístup na polia, stratu ornej pôdy (na miestach výstavby diaľnice), vplyv emisií na kvalitu pestovaných plodín.



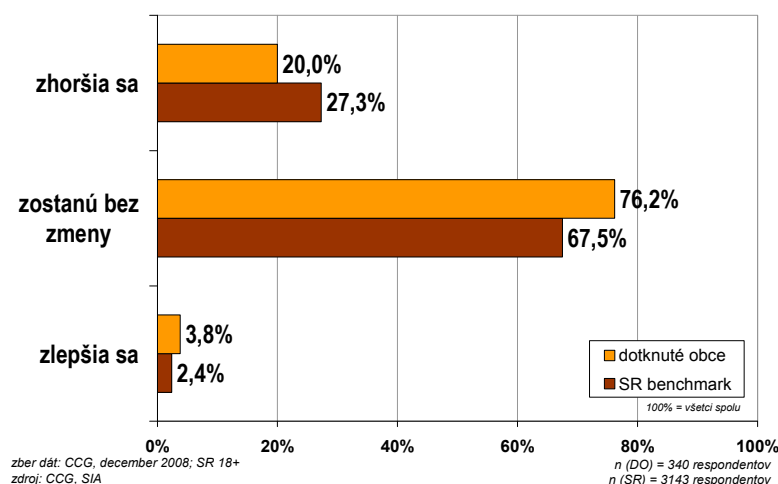
Graf č. 5.3.27.: Zmeny v pracovných podmienkach poľnohospodárov



Chovatelia dobytky, ošípaných, hydiny

Chovatelia by podľa očakávania ľudí nemali byť ohrození natoľko ako poľnohospodári. Väčšina obyvateľov (76,2%) si myslí, že pracovné podmienky chovateľov nebudú výstavbou diaľnice nijako ovplyvnené (Graf č. 5.3.28.). 20,0% ľudí však predpokladá zhoršenie podmienok pre chovateľov.

Graf č. 5.3.28.: Zmeny v pracovných podmienkach chovateľov

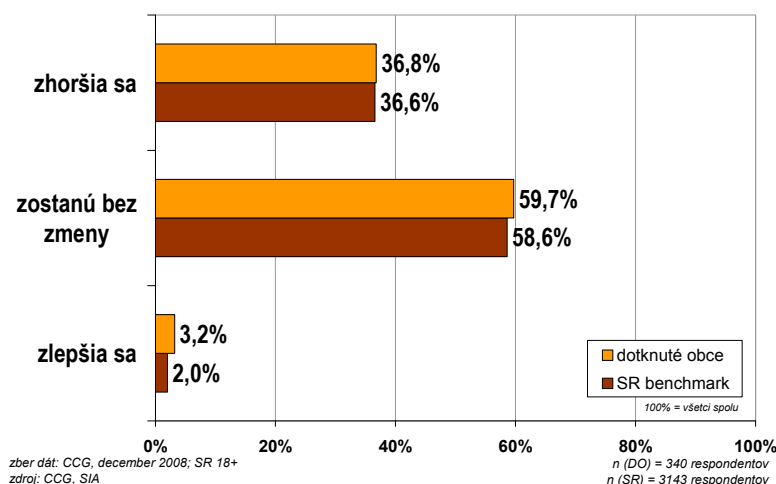




Lesníci

Vplyv diaľnice na pracovné podmienky lesníkov je veľmi podobný vplyvu na pracovné podmienky poľnohospodárov. Viac ako polovica ľudí (59,7%) síce neočakáva žiadne zmeny, ale je tu silná skupina (36,8%) obyvateľov, ktorí vnímajú diaľnicu ako hrozbu pre prácu lesníkov (Graf č. 5.3.29.).

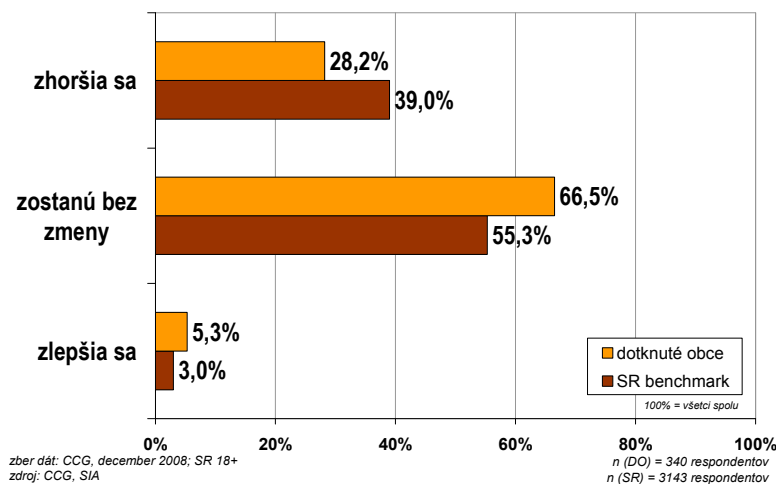
Graf č. 5.3.29.:
Zmeny v pracovných podmienkach lesníkov



Ochranári

Na úseku Fričovce – Svinia je výrazná skupina ľudí (66,5%), ktorí si myslia, že práca ochranárov nebude výstavbou diaľnice ovplyvnená (Graf č. 5.3.30.). V porovnaní s celoslovenským benchmarkom ide o 11,2% väčšiu skupinu (na úkor ľudí, ktorí si myslia, že dôjde k zhoršeniu pracovných podmienok ochranárov).

Graf č. 5.3.30.:
Zmeny v pracovných podmienkach ochranárov

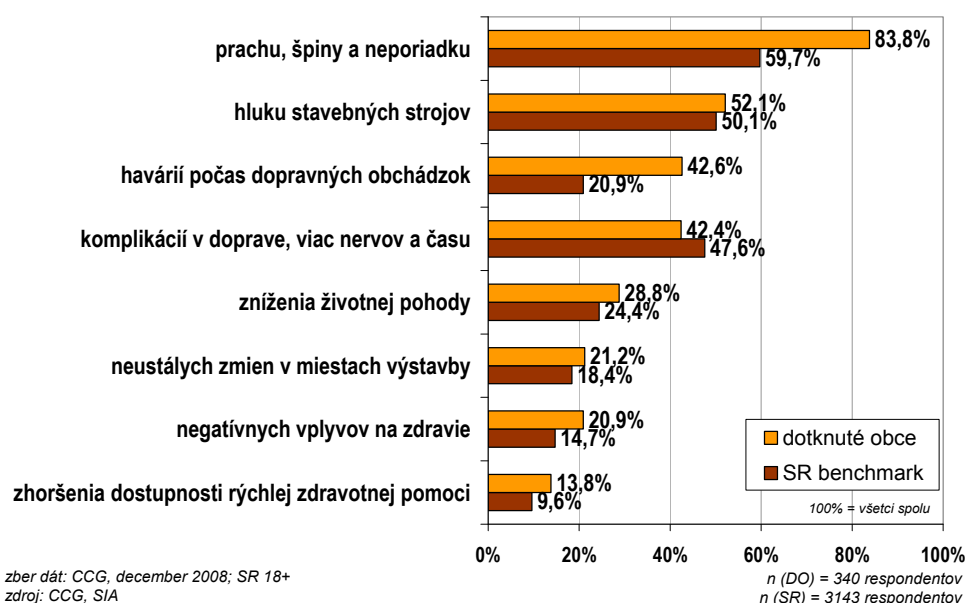




5.4. Obavy ľudí počas výstavby

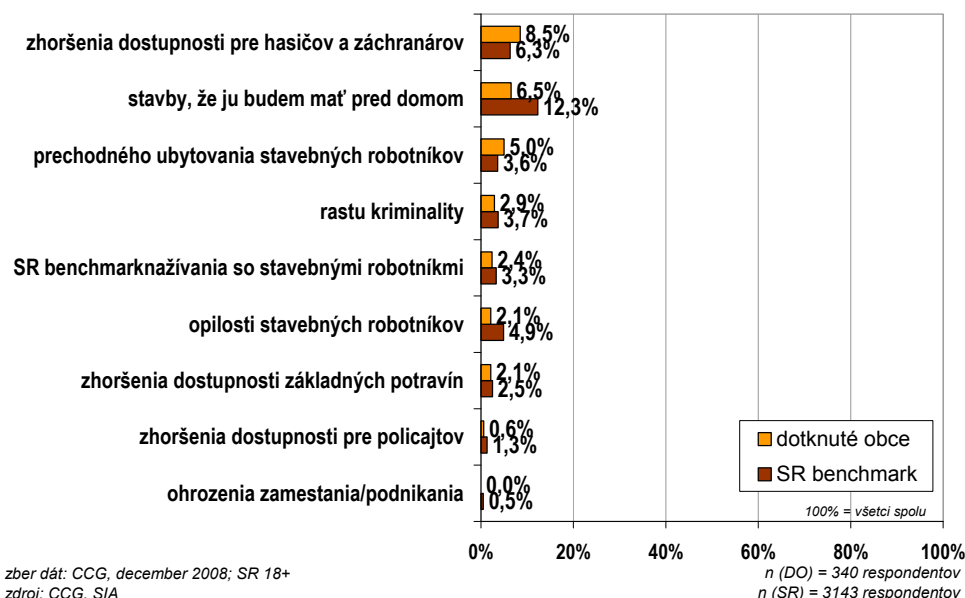
Obyvatelia na úseku Fričovce – Svinia sa obávajú hlavne sprievodných javov samotnej výstavby diaľnice, najmä však prachu, špiny, neporiadku (83,8%) a hluku (52,1%) v okolí stavby (Graf č. 5.4.1.a,b). V druhom slede nastupujú obavy týkajúce sa dopravy: obavy z havárií počas obchádzok (42,6%), ktoré sú o 21,7% vyššie v porovnaní s celoslovenským benchmarkom a komplikácií v doprave (42,4%).

Graf č. 5.4.1.a:
Obavy počas výstavby



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

Graf č. 5.4.1.b:
Obavy počas výstavby

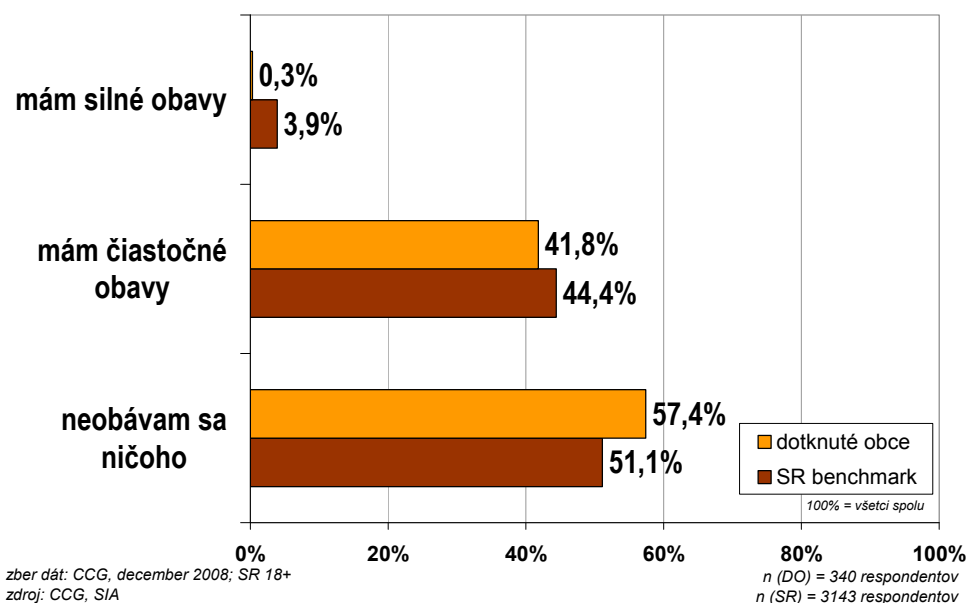


zber dát: CCG, december 2008; SR 18+
zdroj: CCG, SIA



Napriek tomu, že ľudia uvádzali mnoho negatívnych sprievodných javov výstavby, sila obáv nie je bariérou pre výstavbu diaľnice. Dve pätiny ľudí (41,8%) má iba čiastočné obavy a viac ako polovica obyvateľov (57,4%) deklaruje, že sa neobáva ničoho. Z výsledkov kvalitatívneho výskumu navyše vyplýva, že ľudia si uvedomujú a akceptujú negatívne sprievodné javy v prospech „vyššieho dobra“, ktorým je diaľnica (Graf č. 5.4.2.).

Graf č. 5.4.2.:
Miera obáv počas výstavby



Ľudia, ktorí majú čiastočné obavy sa v zvýšenej miere (oproti celoslovenskému benchmarku) boja hluku, komplikácií v doprave, havárií počas obchádzok a negatívnych vplyvov na zdravie.

5.5. Ohrozenia

Z prírodných útvarov sú vo všeobecnosti ohrozené hlavne lesy, stromy, háje. Kultúrne a historické pamätihodnosti by podľa obyvateľov ohrozené byť nemali.

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

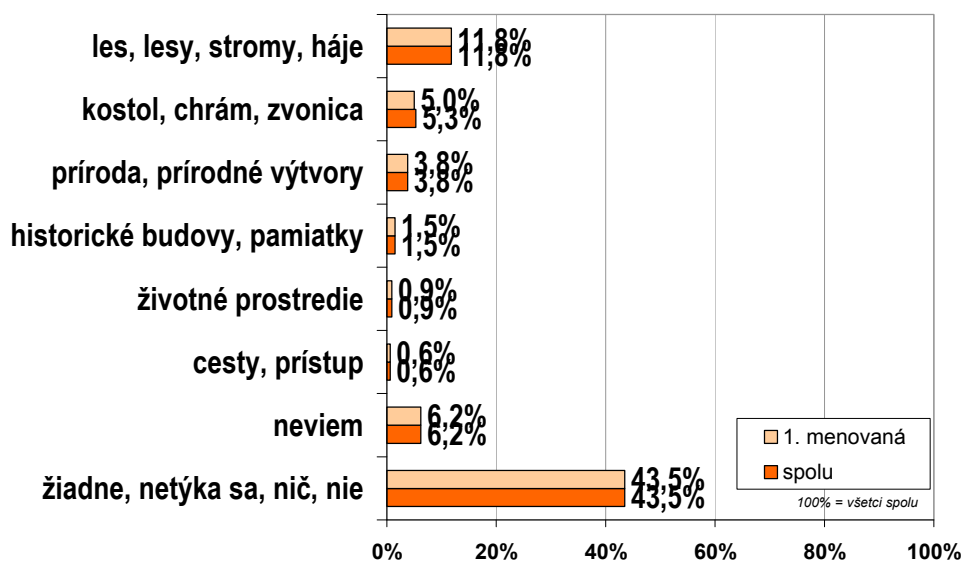
Medzi najviac ohrozené skupiny obyvateľov označili ľudia majiteľov motorestov, reštaurácií, hotelov, prevádzkovateľov čerpacích staníc a poľnohospodárov.



Ohrozené prírodné výtvary, kultúrne a historické pamätihodnosti

Dve pätiny (43,5%) obyvateľov na úseku Fričovce – Svinia nevedeli spontánne uviesť žiadne prírodné výtvary alebo pamätihodnosti, ktoré by mohli byť ohrozené výstavbou diaľnice (Graf č. 5.5.1.). 11,8% ľudí uviedlo, že vo všeobecnosti sú ohrozené miestne lesy, stromy, háje.

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



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

n (DO) = 340 respondentov

Špecifiká jednotlivých obcí (Tabuľka č. 5.5.1.)

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

- Bertotovce: ohrozenie miestneho kostola (+16,7%),
- Fričovce: ohrozenie historických budov (+6,3%),
- Chmiňany: ohrozenie miestneho kostola (+8,2%) a prírody (+9,4%),
- Chminianska Nová Ves: ohrozenie miestnych lesov (+33,8%),
- Chminianske Jakubovany: nevnímajú žiadne ohrozenie (+14,6%),
- Svinia: nevnímajú žiadne ohrozenie (+15,8%).



Tabuľka č. 5.5.1.: Ohrozená príroda a pamätihodnosti

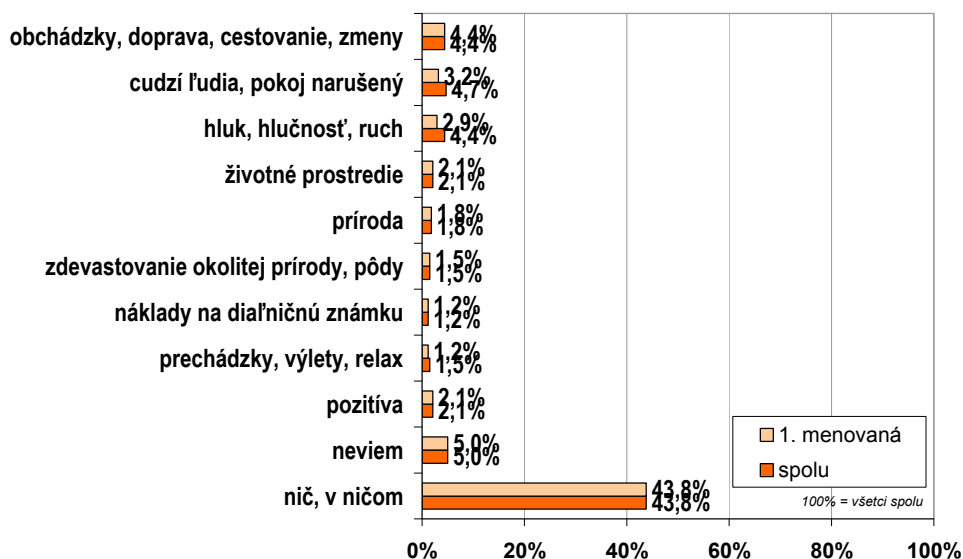
Úsek Fričovce – Svinia (18+)	Spolu	Bertotovec*	Fričovce	Hendričovce*	Chmiňany*	Chminian. Nová Ves	Chminian. Jakubovany	Svinia*
spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondentov)	168	7	35	4	21	37	41	23
žiadne, netýka sa, nič, nie	43,5%	26,1%	42,1%	0,0%	28,9%	32,4%	58,1%	59,3%
les, lesy, stromy, háje	11,8%	0,0%	3,5%	0,0%	15,8%	45,6%	1,2%	0,0%
kostol, chrám, zvonica	5,0%	21,7%	3,5%	0,0%	13,2%	0,0%	3,5%	3,4%
príroda, prírodné výtvory	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	13,2%	0,0%	4,7%	6,8%
histor. budovy, pamiatky	1,5%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
životné prostredie	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	2,3%	0,0%
cesty, prístup	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	6,2%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	17,4%	8,5%

* n < 30 respondentov v skupine

Osobné ohrozenia

Ani v oblasti osobného života nevnímajú značná časť obyvateľov žiadne ohrozenia (Graf č. 5.5.2.), 43,8% ľudí uviedlo, že sa necítia byť ohrození. Vo všeobecnosti sa najčastejšie ohrozenia týkajú dochádzky a dopravy (4,4%) a narušenie pokoja cudzími osobami v obci (3,2%).

Graf č. 5.5.2.: Osobné ohrozenia



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

n (DO) = 340 respondentov



Špecifiká jednotlivých obcí (Tabuľka č. 5.5.2.)
(ohrozenia vo zvýšenej miere, minimálne o 5% v porovnaní so všetkými obyvateľmi na úseku Fričovce – Svinia):

- **Bertotovce:** hluk, hlučnosť (+18,8%), statika domu (+12,1%), strata pozemku (+8,1%),
- **Fričovce:** zdevastovanie okolitej prírody (+7,3%),
- **Chmiňany:** cudzí ľudia, narušený pokoj (+7,3%), hluk, hlučnosť (+10,3%), životné prostredie (+11,1%)
- **Chminianska Nová Ves:** príroda (+7,0%),
- **Chminianske Jakubovany:** nevnímajú žiadne ohrozenie (+12,0%),
- **Svinia:** nevnímajú žiadne ohrozenie (+22,3%).

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

Úsek Fričovce – Svinia (18+)	Spolu	Bertotovce*	Fričovce	Hendri- chovce*	Chmiňany*	Chminian. Nová Ves	Chminian. Jakubovany	Svinia*
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
n (respondenti)	168	7	35	4	21	37	41	23
nič, v ničom	43,8%	17,4%	33,3%	0,0%	28,9%	41,2%	55,8%	66,1%
obchádzky, doprava, cestovanie, zmeny	4,4%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%	4,4%	2,3%	8,5%
cudzí ľudia, pokoj narušený	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	10,5%	4,4%	4,7%	0,0%
hluk, hlučnosť, ruch	2,9%	21,7%	0,0%	0,0%	13,2%	0,0%	0,0%	0,0%
životné prostredie	2,1%	0,0%	3,5%	0,0%	13,2%	0,0%	0,0%	0,0%
príroda	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%
zdevastovanie okolitej prírody, pôdy	1,5%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prechádzky, výlety, relax	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%
náklady na diaľničnú známku	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,8%
statika domu	0,9%	13,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prach, znečistenie ovzdušia, smog	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%
strata pozemku	0,6%	8,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
prístupové cesty	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%
pozitíva	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	3,5%	3,4%
neviem	5,0%	21,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,6%	3,4%

* n < 30 respondentov v skupine

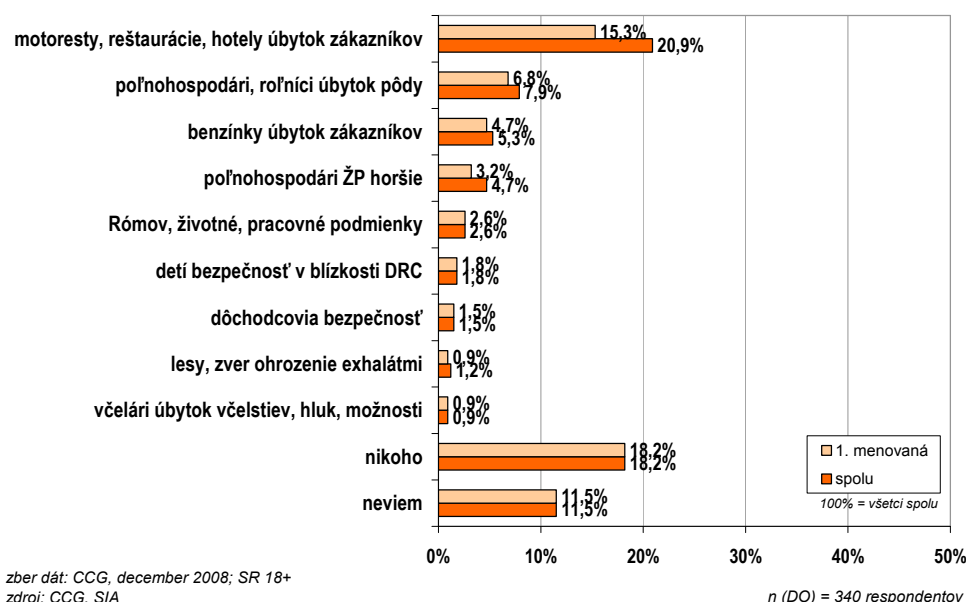


Ohrozené skupiny obyvateľov

Vo všeobecnosti pokladajú obyvatelia za najviac ohrozenú skupinu majiteľov motorestov, reštaurácií a hotelov (Graf č. 5.5.3.). Ohrozenie pre túto skupinu predstavuje úbytok zákazníkov (15,3%) vplyvom odklonenia hlavnej dopravnej tepny mimo tieto zariadenia, keďže ide najčastejšie o prevádzky umiestnené popri súčasných hlavných komunikáciách. Do tejto skupiny možno priradiť aj prevádzkovateľov čerpacích staníc (4,7%) umiestnených pri súčasných komunikáciách.

Ďalšou ohrozenou skupinou sú poľnohospodári (6,8%), ktorí môžu podľa ľudí prísť kvôli výstavbe diaľnice o pôdu.

Graf č. 5.5.3.: Ohrozené skupiny obyvateľov



Napriek všetkému je silná aj skupina ľudí, ktorí si myslia, že výstavbou diaľnice nebude ohrození nikto (18,2%).

Špecifiká jednotlivých obcí (Tabuľka č. 5.5.3.)

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

- **Bertotovce:** motoresty, reštaurácie, hotely - úbytok zákazníkov (+6,4%), poľnohospodári, roľníci - úbytok pôdy (+28,0%),
- **Fričovce:** motoresty, reštaurácie, hotely - úbytok zákazníkov (+9,3%), benzínky - úbytok zákazníkov (+16,4%), dôchodcovia - bezpečnosť (+7,3%),



- Chmiňany: poľnohospodári - horšie životné prostredie (+15,2%),
- Chminianska Nová Ves: motoresty, reštaurácie, hotely - úbytok zákazníkov (+12,6%), detí - bezpečnosť v blízkosti diaľnice (+8,8%),
- Chminianske Jakobovany: nevnímajú žiadne ohrozené skupiny (+7,4%),
- Svinia: nevnímajú žiadne ohrozené skupiny (+19,1%), Rómov - životné, pracovné podmienky (+5,9%).

Tabuľka č. 5.5.3.:
Ohrozené skupiny obyvateľov

Úsek Fričovce – Svinia (18+)	Spolu	Bertotovec*	Fričovce	Hendri-chovec*	Chmiňany*	Chminian. Nová Ves	Chminian. Jakobovany	Svinia*
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Spolu	168	7	35	4	21	37	41	23
nikoho	18,2%	0,0%	19,3%	0,0%	7,9%	5,9%	25,6%	37,3%
motoresty, reštaurácie, hotely úbytok zákazníkov	15,3%	21,7%	24,6%	0,0%	15,8%	27,9%	7,0%	3,4%
poľnohospodári, roľníci úbytok pôdy	6,8%	34,8%	3,5%	0,0%	0,0%	5,9%	10,5%	0,0%
benzínky úbytok zákazníkov	4,7%	0,0%	21,1%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%
poľnohospodári ŽP horšie	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	18,4%	5,9%	0,0%	0,0%
Rómov, životné, pracovné podmienky	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,7%	8,5%
detí bezpečnosť v blízkosti DRC	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%
dôchodcovia bezpečnosť	1,5%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
včelári úbytok včelstiev, hluk, možnosti	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%
lesy, zver ohrozenie exhalátmi	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%
dôchodcovia hluk, prach, chaos	0,6%	0,0%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
dôchodcovia cestovanie	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,4%
ľudia prídu o majetok, pôdu, záhrady	0,3%	4,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
vodné zdroje, toky znečistenie	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%
neviem	11,5%	8,7%	8,8%	0,0%	5,3%	0,0%	25,6%	13,6%

* n < 30 respondentov v skupine



Tabuľka č. 5.5.4.:
Dochádzanie obyvateľov za prácou/škoolou

<i>Dochádzajúci na úseku Fričovce – Svinia (18+)</i>	Spolu	Bertotovce*	Fričovce	Hendri- chovce*	Chmiňany*	Chminian. Nová Ves	Chminian. Jakubovany	Svinia*
Spolu	168	7	35	4	21	37	41	23
Spolu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Prešov	70,2%	28,6%	71,4%	100,0%	71,4%	75,7%	63,4%	78,3%
Košice	4,8%	-	5,7%	-	4,8%	8,1%	-	8,7%
Bratislava	3,6%	14,3%	2,9%	-	-	-	2,4%	13,0%
Chminianska Nová Ves	3,0%	-	2,9%	-	4,8%	-	7,3%	-
Veľký Šariš	3,0%	-	-	-	-	5,4%	7,3%	-
rôzne SR	1,8%	14,3%	5,7%	-	-	-	-	-
Praha - Česká republika	1,8%	14,3%	-	-	-	-	4,9%	-
Lipovce	1,2%	14,3%	2,9%	-	-	-	-	-
Chmiňany	1,2%	-	-	-	-	-	4,9%	-
Nitra	0,6%	-	-	-	-	-	2,4%	-
Žilina	0,6%	-	-	-	-	-	2,4%	-
Banská Bystrica	0,6%	-	-	-	4,8%	-	-	-
Široké	0,6%	-	-	-	4,8%	-	-	-
Fričovce	0,6%	-	-	-	-	2,7%	-	-
Malý Šariš	0,6%	-	-	-	4,8%	-	-	-
Svinia	0,6%	-	-	-	-	-	2,4%	-
Trebišov	0,6%	-	-	-	-	2,7%	-	-
Svit	0,6%	-	2,9%	-	-	-	-	-
Nižný Slavkov	0,6%	14,3%	-	-	-	-	-	-
Slepčany	0,6%	-	-	-	-	2,7%	-	-
Česká republika	0,6%	-	-	-	4,8%	-	-	-
európske mestá - rôzne	0,6%	-	-	-	-	2,7%	-	-
Írsko	0,6%	-	-	-	-	-	2,4%	-

* n < 30 respondentov v skupine



6. Zhrnutie výsledkov

6.1. Územná analýza

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

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

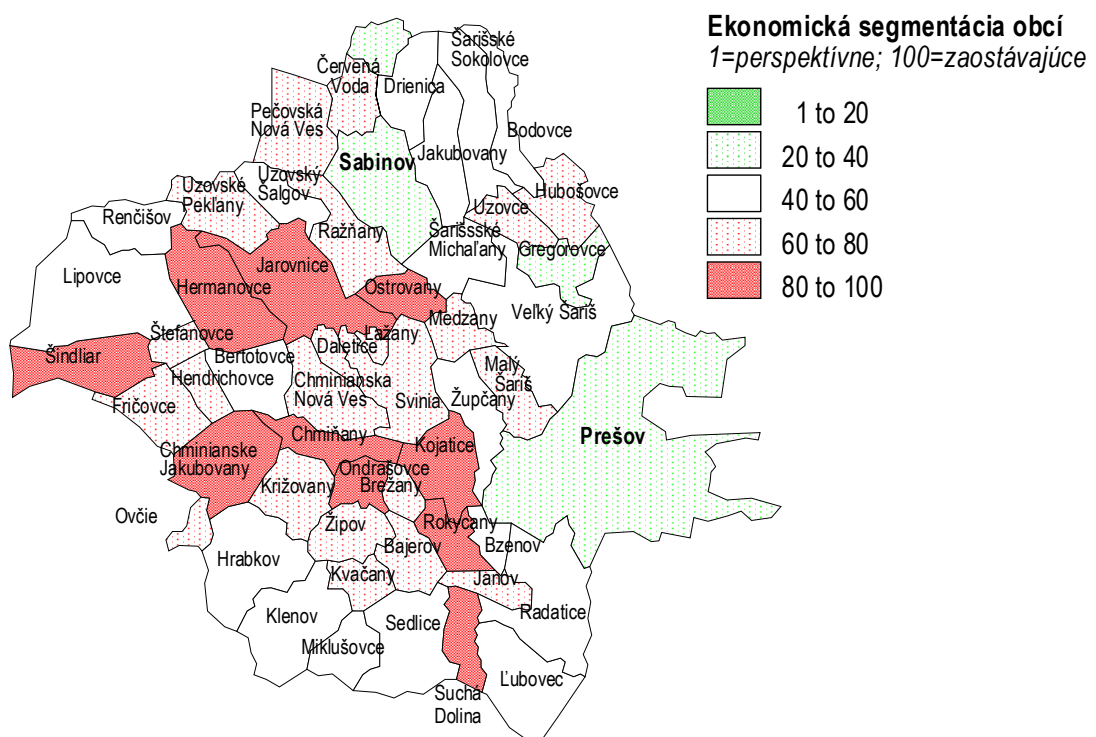
Ekonomická segmentácia

V spádovej oblasti sú z hľadiska zamestnanosti a zamestnávateľov veľké rozdiely (*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 nie sú obce (mestá), ktoré sú na tom z hľadiska zamestnanosti a zamestnávania „výborne“. Najlepšie hodnotenie dosiahli Prešov (20,9), Gregorovce (35,6) a Sabinov (38,3).

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

- v dotknutom území: Chminianske Jakubovany (95,7), Chmiňany (90,1),
- v užšej spádovej oblasti: Jarovnice (95,0), Ondrašovce (86,6), Šindliar (85,4), Hermanovce (83,9), Kojatice (82,0),
- v širšej spádovej oblasti: Ostrovany (95,7), Rokycany (87,0), Suchá Dolina (82,3).

Celkovo je v spádovej oblasti ešte 22 obcí, ktoré boli hodnotené pomerne zle, aj keď nepatria k najhoršie hodnoteným. Z toho 4 obce patria k obciam dotknutým výstavbou, 5 obcí do užšej spádovej oblasti, 13 obcí zo 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).

Z tohoto dôvodu sú v spádovom území obce, ktoré majú nepomer osôb v reprodukčnom veku. Sociálne riziká tu hrozia z troch dôvodov:

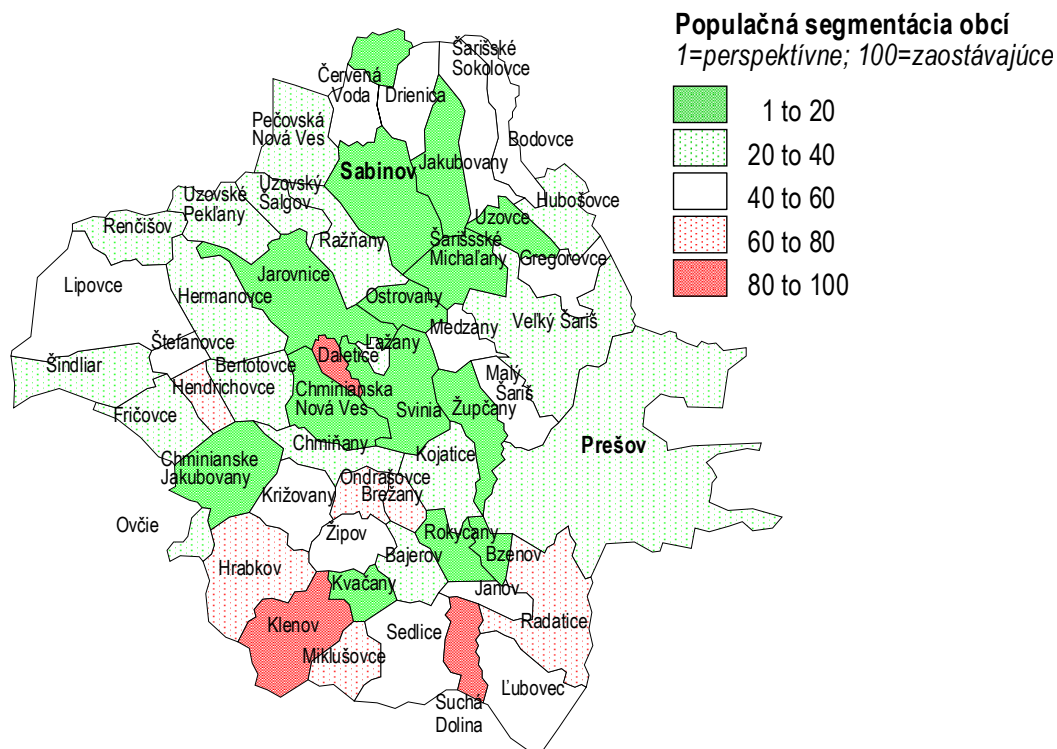
- 1. S časovým oneskorením bude nastávať „prelievanie“ osôb z reprodukčného veku do produktívneho, čo prinesie veľké výkyvy v požiadavkách na školstvo,*
- 2. Súčasne v obciach nastane skokové zvýšenie požiadaviek na nové pracovné miesta a ich hľadanie v širšom okolí obce,*
- 3. S oneskorením nastane postupné „prelievanie“ osôb z produktívneho do postreprodukčného 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**



„Priaznivé“, ale „extrémne nevýhodné“ zloženie obyvateľstva majú obce:

- v dotknutom území: Chminianske Jakubovany (17,8),
Chminianska Nová Ves (18,9),
Svinia (20,0),
- v užšej spádovej oblasti: Župčany (14,9),
Jarovnice (16,1),
- v širšej spádovej oblasti: Sabinov (3,8),
Bzenov (6,3),
Jakubovany (13,6)
Rokycany (14,1),
Kvačany (15,1),
Uzovce (16,2),
Ostrovany (16,9),
Šarišské Michaľany (19,3).

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

- v dotknutom území: -,
- v užšej spádovej oblasti: Daletice (86,1),
- v širšej spádovej oblasti: Suchá Dolina (93,3),
Klenov (81,0).



Celkovo je v spádovej oblasti ešte 7 obcí, ktoré majú „nepriaznivú“ vekovú štruktúru obyvateľstva. Z toho 1 obec patrí k obciam dotknutým výstavbou, 1 obec do užšej spádovej oblasti a 5 obcí do širšej spádovej oblasti. Tieto obce – v prípade revitalizácie – treba posudzovať individuálne.

6.2. Kvalitatívny výskum

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

Príčinné podmienky

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

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

Jav

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

Výstavba diaľnice.

Kontext

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

Základné dimenzie výstavby diaľnic:

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



Intervenujúce podmienky

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

K všeobecne pôsobiacim podmienkam patria fakty:

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

Stratégie správania a interakcie

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

Stratégie správania sa musia sledovať na dvoch úrovniach:

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

Stratégie firiem a inštitúcií, ktoré stavajú:

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



- zapojenie:
 - zaangažovanie osôb, spoločností, inštitúcií do procesu pripomienkovania (aspoň v určitej miere), zasielanie informácií, komunikácia.

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

Stratégie užívateľov diaľnic – občanov/podnikateľov

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

Následky

<následky alebo výsledky správania alebo interakcií>

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

Tabuľka č. 6.2.1.
Následky výstavby diaľnice

Oblasť	pozitívne	neutrálne	negatívne
doprava	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ urýchlenie, ➤ zvýšenie bezpečnosti, ➤ zvýšenie kapacity ciest, ➤ odklon (tranzitnej) dopravy z obcí (z cesty č. I/18). 	
	(0)	➤ zmena charakteru dopravných nehôd	
	(-)	➤ prerušenie, križovanie zaužívaných trás, „starých“ ciest	
životné prostredie	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zníženie emisií, hladiny hluku a prašnosti v intravilánoch obcí, ➤ rešpektovanie pripomienok v niektorých lokalitách a úprava trasy diaľnice, ➤ upravená krajina s obnovenou zeleňou popri diaľnici. 	
	(0)		

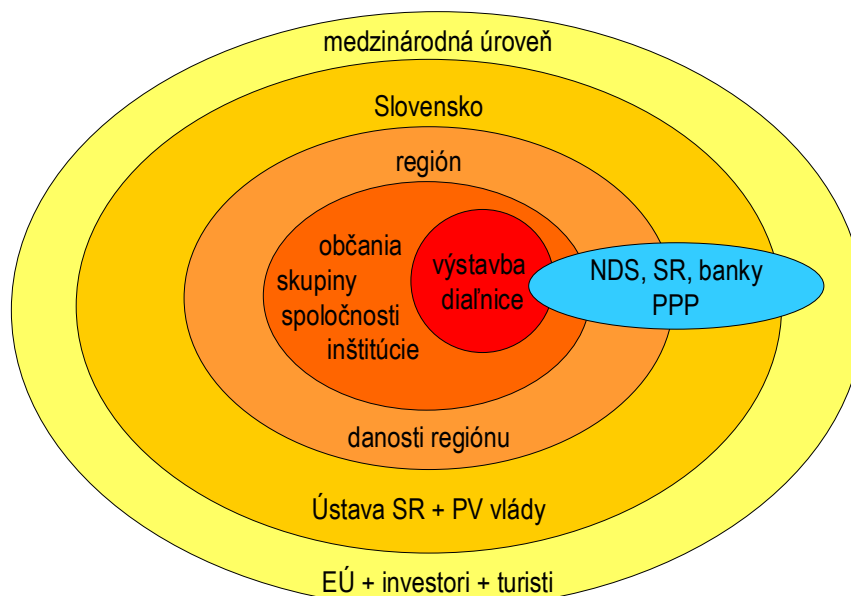


	(-)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ zvýšenie zaťaženia v lokalitách, kadiaľ predtým nevedli cesty, ➤ narušenie biokoridorov živočíchov, ➤ narušenie, poškodenie lokalít európskeho významu, ➤ nepredvídateľné dopady na rastlinné spoločenstvá, ➤ narušenie „tváre“ krajiny.
ekonomika	(+)	➤ stimulácia regionálnej ekonomiky v dôsledku prílivu investícií
	(0)	
	(-)	➤ zhoršenie pozície prevádzok v úsekoch „starých“, odklonených ciest (zakopávací kompetencia -> príťažlivosť)
pracovný trh	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ vznik nových pracovných miest v dôsledku prílivu investícií; ➤ nové podnikateľské príležitosti; ➤ lepšie možnosti migrácie, dochádzania/odchádzania za prácou
	(0)	
	(-)	➤ oslabenie klientely prevádzok pri starej ceste po odklone dopravy na diaľnicu -> znižovanie stavu zamestnancov
sociálne dopady v obciach	(+)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ rozvoj obcí v dôsledku ekonomickej stimulácie ➤ zdroje na rozvoj rôznych oblastí života v obci
	(0)	
	(-)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ohrozenie vodných zdrojov; ➤ narušenie pokoja v obciach; ➤ nepredvídateľné dopady na komunity v obciach v dôsledku zmien v migrácii a sťahovaní osôb (z miest do satelitných obcí); ➤ urýchľovanie sťahovania ekonomicky aktívnych ľudí z obcí zo vzdialenejšej spádovej oblasti do miest -> starnutie obcí
iné straty	(+)	
	(0)	
	(-)	➤ miesta s významom pre osoby alebo záujmové spolky

Matica podmieňujúcich vplyvov

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

Schéma č. 6.2.1. Matica podmieňujúcich vplyvov





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

Tabuľka 6.2.2.
Podmieňujúce vplyvy

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

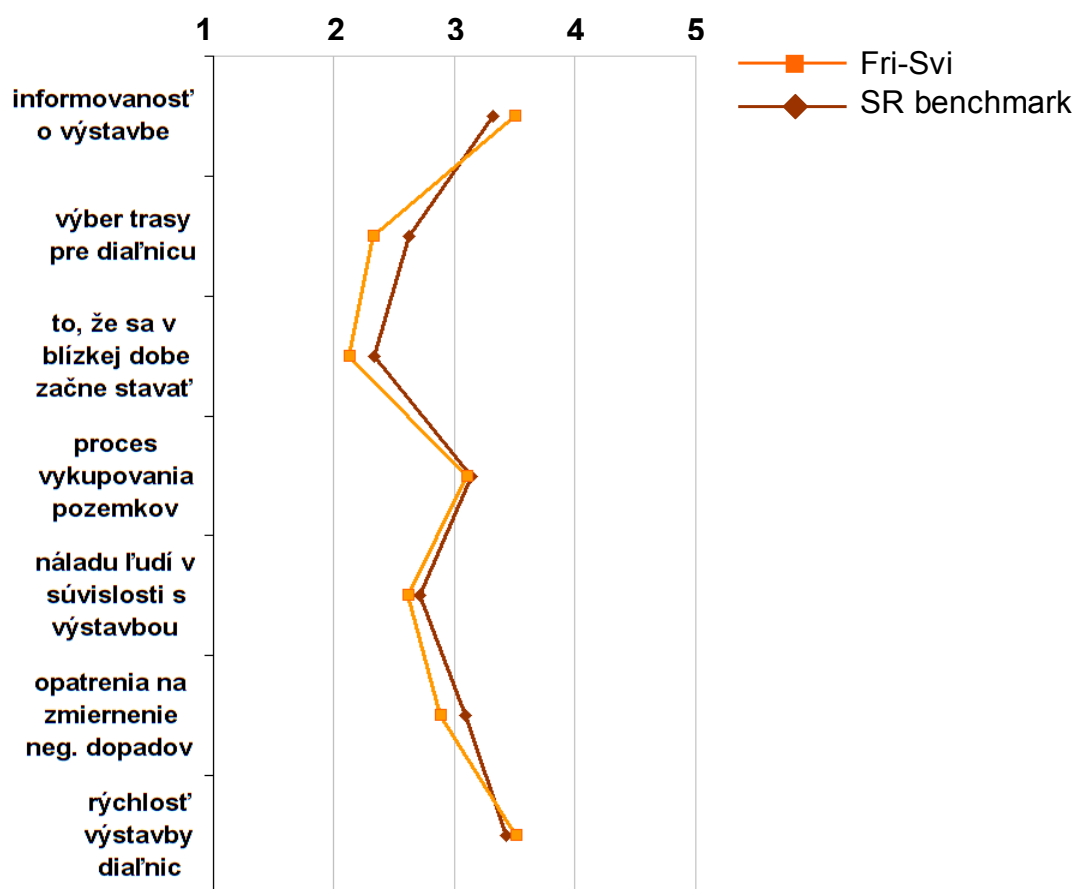


Interakcie		
stavitel'	- (ne)informovanie, - vzájomná (ne)komunikácia, - kompenzácie, - technické riešenia	(+) uľahčenie realizácie (+) riešenie pripomienok a problematických bodov (+) náhrada strát (-) komplikácie, prietahy (-) predražovanie výstavby
občania, skupiny, inštitúcie		
občania, skupiny, inštitúcie	- pripomienkovanie, - petície - rezignácia.	(+) spokojnosť, podpora (-) nespokojnosť, odpor
stavitel'		
Jav – konanie – akčné procesy		
výstavba diaľnice		

6.3. Kvantitatívny výskum

Jednotlivé oblasti výstavby diaľnice hodnotia ľudia na úseku Fričovce – Svinia ako veľmi dobré až dobré (*Graf č. 6.3.1.*). Najlepšie hodnotenie získal fakt, že sa v blízkej dobe začne s výstavbou (známka 2,12). Najmenej spokojní sú ľudia s informovanosťou (známka 3,50) a s rýchlosťou výstavby (známka 3,51).

Graf č. 6.3.1.:
Hodnotenie výstavby





Prehľad hodnotených oblastí:

- spokojnosť ľudí s informovanosťou o výstavbe je veľmi nízka,
- výber trasy prijali ľudia veľmi pozitívne - dve tretiny obyvateľov ohodnotilo výber trasy ako „výborný“ alebo „veľmi dobrý“,
- to, že sa začne s výstavbou diaľnice v blízkej dobe hodnotia ľudia najpozitívnejšie - viac ako jedna tretina obyvateľov označila skoré začatie výstavby ako „výborné“ a jedna štvrtina ako „veľmi dobré“,
- proces vykupovania pozemkov hodnotia ľudia ako „veľmi dobrý“ až „dobrý“,
- nálada je ľuďmi väčšinou označovaná ako „dobrá“, môže to súvisieť s očakávanými sprievodnými negatívami samotnej výstavby na kvalitu života obyvateľov dotknutých obcí,
- kompenzačné opatrenia sú vnímané skôr pozitívne, negatívne hodnotenia sú výrazne znížené,
- rýchlosť výstavby kopíruje celoslovenské postoje – rýchlosť výstavby je hodnotená relatívne negatívne.

Zmeny vyvolané výstavbou diaľnice

Ľudia očakávajú, že sa najviac zlepší dopravná situácia (*Graf č. 6.3.2.*) – zvýši sa plynulosť a bezpečnosť dopravy a že sa zlepší dostupnosť RZP. Na druhej strane sa ľudia obávajú, že sa zhorší dopravná situácia v zmysle zvýšeného počtu dopravných nehôd a ich závažnosti.

Doprava

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

Ekonomika a zamestnanosť

Napriek predpokladu ľudí, že diaľnica zatriktívni región pre zahraničných investorov (a teda prinesie pracovné príležitosti), obyvatelia tohto úseku neočakávajú zmeny v istotách zamestnania a podnikania.

Dostupnosť

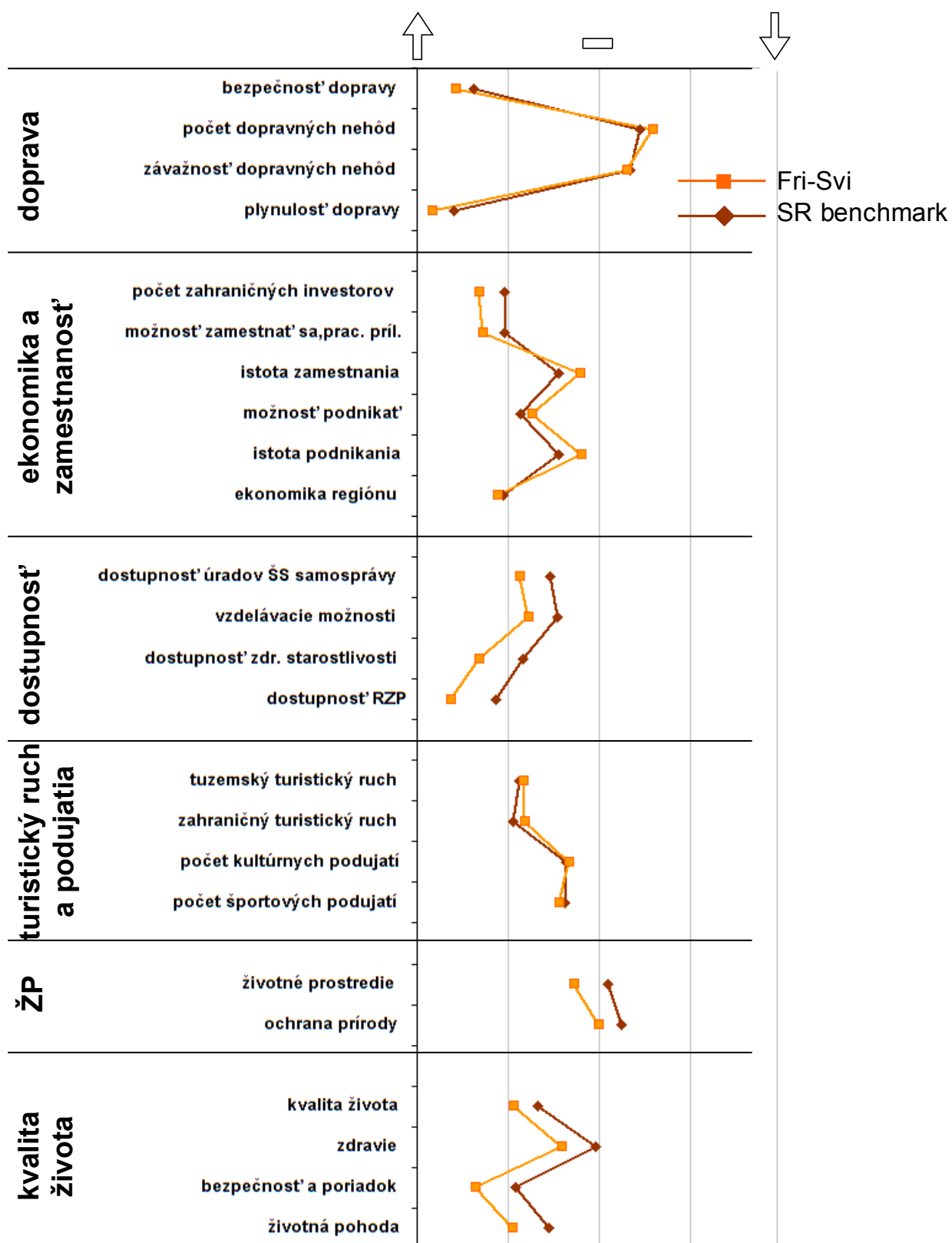
Dostupnosť úradov štátnej správy a dostupnosť vzdelania by mali ostať podľa očakávaní ľudí bez výraznej zmeny oproti súčasnému stavu. Mierne zlepšenie v dostupnosti sa týka zdravotníctva.

Turistický ruch a podujatia

Turistický ruch ako taký by výstavbou diaľnic nemal utrpieť, práve naopak. Ľudia predpokladajú, že zotrúva na súčasnej úrovni alebo sa zlepší. Čo sa týka kultúrnych a športových podujatí, ľudia predpokladajú, že zostanú bez zmeny.



Graf č. 6.3.2.:
Zhrnutie predpokladaných zmien po výstavbe





Životné prostredie a príroda

Výstavba diaľnice bude mať na životné prostredie a prírodu aj pozitívny aj negatívny vplyv – v závislosti od polohy jednotlivých obcí vzhľadom na súčasné komunikácie a vzhľadom na trasu plánovanej diaľnice. Zlepšenie životného prostredia očakávajú hlavne v obci Fričovce a Svinia. Naopak, zhoršenia životného prostredia sa obávajú hlavne v obci Chmiňany a Chminianska Nová Ves a zhoršenia ochrany prírody sa obávajú v obci Chminianske Jakubovany.

Kvalita života

Väčšina ľudí očakáva, že vplyvom výstavby diaľnice sa zvýši kvalita ich života a aj životná pohoda. Negatívnych dopadov výstavby diaľnice na svoje zdravie sa obyvatelia neobávajú. Pozitívne zmeny očakávajú ľudia aj v oblasti bezpečnosti a poriadku.

Ohrozené skupiny obyvateľov

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

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

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

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



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:

- 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. 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

Ľudia z navrhovaných alternatív preferujú severný variant, predstavený v štúdiu ako alternatíva 2. alebo 3. Medzi nimi nevideli zásadný rozdiel.

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 komunikácií. To im (najmä motoristom) prináša bezprostredný úžitok.

Voda, pôda a životné prostredie

Otázka ohrozenia spodných vôd rezonovala iba v obci Bertotovce. Otázky súvisiace s pôdou a životným prostredím boli predovšetkým o tom, že diaľnica sťažuje prístup na polia a do lesov. Súčasne dôjde k narušeniu biokoridorov pre zvieratá. V týchto otázkach bude potrebné eliminovať obavy poukazovaním na konkrétne riešenia, ktoré sú navrhnuté (prípadne boli zrealizované) v danej oblasti.

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).

Ďalšou 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. Bude potrebné vytvoriť program kompenzácie (ponúknuť podnikateľom prednostný výber pri obsadzovaní nových prevádzok bezprostredne pri diaľnici).

Počas výstavby

Organizácia dopravy

Počas výstavby sa zahustí už aj tak hustá doprava, po ktorej 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.

Odstrely

V prípade odstrelov sa ľudia obávajú dopadov na spodné vody a statiku domov. V oboch prípadoch očakávajú monitoring stavu pred a počas „odstrelov“ s následným uvedením vecí do pôvodného stavu.

Monitoring postojov, diskurzu

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

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

Verejný poriadok

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

Po výstavbe

Hlučnosť a prašnosť v obytných zónach

Po sprevádzkovaní diaľnice bude potrebné zmonitorovať dopady hlučnosti a prašnosti na obyvateľov blízkych obytných zón. V prípade prekročenia dovolených limitov, bude potrebné zabezpečiť



technické riešenia vedúce k uspokojeniu občanov. V rámci osobných diskusií si odovzdávajú správy o protihlukových bariérach, ktoré boli zamietnuté z dôvodu väčšej vzdialenosti (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 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.