

Univerzita Karlova
Fakulta humanitních studií

Sociální a kulturní ekologie



Spor ohledně stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji

Diplomová práce

Bc. Kryštof Jung

Vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Arnošt Novák

2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval/a samostatně a s použitím pramenů a literatury řádně citovaných a uvedených v seznamu literatury. Práci jsem nevyužil/a k získání jiného nebo stejného titulu.

Souhlasím s tím, že tato diplomová práce může být zveřejněna v elektronické knihovně FHS UK a může být využita i jako studijní text.

V Praze dne:

Kryštof Jung

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Mgr. et Mgr. Arnoštu Novákovi za trpělivost, s jakou mě ve všech časech navigoval. RNDr. Ivanu Ryndovi za podporu ve špatné chvíli.

Dále bych chtěl poděkovat mým respondentům Mgr. Zuzaně Urbancové, Ing. Otakaru Šmídovi, a Ing. Pavlu Hrabcovi za ochotu a spolupráci.

Nakonec bych chtěl poděkovat Muzeu v Jílovém u Prahy za umožnění přístupu do archivu.

Obsah

1.0 Úvod.....	1
1.1 Výzkumný problém.....	2
1.2 Výzkumné otázky	3
1.3 Ostatní práce.....	3
1.4 Metoda.....	4
1.5 Teoretická východiska.....	5
2.0 Souvislosti	10
2.1 Stručná historie sporu.....	10
2.2 Charakteristika území.....	15
2.3 Technické řešení západní varianty	16
2.4 Aktéři.....	17
2.5 Kde se spor odehrával?.....	19
3.0 Výzkumná část – analýza platforem, vývoj témat, argumentů a rétoriky aktérů.....	20
3.1 Krajina, příroda, ŽP.....	20
3.1.1 Krajina a příroda.....	20
3.1.2 Znečištění ŽP – Ovzduší, hluk a povrchové vody.....	21
3.1.3 Shrnutí a interpretace v kontextu studie Helen M. Poulos o NIMBY efektu.....	22
3.2 Technické problémy	26
3.2.1 Poddolované území	26
3.2.2 Cihlářská hlína	28
3.2.3 Podzemní voda.....	29
3.2.4 Nedostatky v dokumentaci.....	31
3.2.5 Shrnutí a konstrukce environmentálních problému podle Hannigana	32
3.3 Proces	36
3.3.1 Varianta Promika a proces EIA.....	36
3.3.2 ZÚR.....	39
3.3.3 Shrnutí a srovnání s obchvatem Plzně u Stöckelové a kol.	40
3.4 Užitek	44
3.4.1 Smysl.....	44
3.4.2 E55 a tranzitní doprava	45

3.4.3 Veřejný zájem	47
3.4.4 Lidský život	48
3.4.5 Rozvoj kraje	49
3.4.6 Dopravní dostupnost	50
3.4.7 Shrnutí a srovnání se situací kolem Dánské dálnice u Marie Figuery	52
3.5 Honorable mentions	56
3.5.1 Doplnění obrazu sporu v médiích – Jílovské noviny a pořad Nedej se	57
3.5.2 Referenda jako obraz veřejného názoru?	59
3.5.3 Internetové diskuze	61
3.5.6 Podezření odpůrců	62
4.0 Odpověď na výzkumné otázky	64
4.1 Aktéři, argumenty a způsob argumentace	65
4.1.1 Aktéři:	65
4.1.2 Argumenty:	66
4.1.3 Způsob argumentace	69
4.2 Jak mohou obyvatelé zasažených obcí reálně ovlivňovat výstavbu dálnice v jejich bezprostředním okolí?	72
5.0 Závěr	74
Literatura	78

Abstrakt

Práce se zabývá analýzou sporu ohledně vedení dálnice D3 přes lokalitu Posázaví. Diskuze o této problematice je v mediálním prostoru vedena už přes dvacet pět let. V průběhu času se do ní zapojilo mnoho aktérů ze sféry veřejné, státní i politické. Práce se pokouší pomocí lokálního tisku a dalších zdrojů vytvořit komplexní obraz celého sporu, aktérů a jejich aktivit s prioritním zaměřením na popis argumentů a témat, jejich vývoj a jejich hlubší analýzu nebo výklad pomocí literatury. Sekundárním cílem práce je popsat spor z hlediska jeho historie a zachytit uvést seznam hlavních aktérů a jejich argumentů v diskuzi.

Klíčová slova: dálnice, spor, diskuze, D3, protest

Abstract

The thesis tries to analyse dispute over path of the D3 highway through locality of Posázaví. Discussion about this topic was talked over in media space for over twenty-five years. Many actors from public, governmental and political sphere participated in the discussion over the time. Thesis use analysis of local press and other other resources to create complex picture of the dispute including actors a their actions with primary focus on description of argumetns and topics with their developement. Deeper analysis with use of other literature will be inherent. Secondary purpose of the thesis will be describe conflict from historic perspective and name main actors with their arguments.

Keywords: highway, dispute, discussion, D3, protest

1.0 Úvod

Diplomová práce má dva hlavní záměry, jejichž splnění by mělo vést ke komplexnímu pohledu na spor ohledně vedení dálnice D3 ve Středočeském kraji pomocí analýzy vybraných mediálních zdrojů, dokumentů institucí a rozhovorů.

Prvním záměrem je popsat spor samotný. To zahrnuje popis aktérů, jejich aktivit a motivací při sledování různých zájmů ve sporu. Hlavní zaměření je na argumenty a témata použita v diskuzi o dálnici z řad jejich odpůrců i příznivců. Argumenty jsou rozděleny do tematických okruhů podle jejich charakteristiky.

Tematické okruhy jsou dále analyzovány z pohledu jejich významu, důležitosti pro aktéry a použití v diskuzích. Na konci každého okruhu je shrnutí důležitých aspektů a porovnání a výklad v kontextu odborných publikací. K výkladu efektu NIMBY v kontextu ochrany Posázaví práce využívá studii Helen Mills Poulos. Pro výklad argumentů zaměřených na technickou problematiku dálnice, jejich konstrukci a prezentaci ve veřejném prostoru slouží publikace Johna Hannigana. Pro výklad průběhu procesu EIA a schvalování ZÚR je použito srovnání se studií obchvatu Plzně Terezy Stöckelové a kol. V otázce účelnosti dálnice a dalším tématům zaměřujícím se na její prospěšnost je ke srovnání použita studie Marie Figuery, zabývající se tematickým vymezením proti-dálničních spolků v Dánsku. V průběhu celé práce se objevují části, které zapadají do teorie konfliktu Luise Kriesbega.

Kromě toho je v práci obsažena kapitola Honorable mentions, obsahující aspekty sporu, které byly v rámci analýzy zjištěny, ale tematicky nezapadaly do koncepce výše uvedených okruhů. Přesto jsou z pohledu sporu důležité. Zabývají se specifikací aktivit na vybraných mediálních platformách, úvahou nad podporou aktérů ze strany veřejnosti a fenoménem internetových diskuzí a jejich roli ve sporu.

Závěrečná kapitola má za úkol vyvodit z analyzované problematiky odpovědi na výzkumné otázky, hlavně v případě popisu rétoriky jednotlivých aktérů a také reálnou ukázkou vlivu veřejnosti na záměr stavby dálnice ve svém okolí.

Druhý záměr práce je za pomoci mediálních i oficiálních zdrojů aktérů popsat historii sporu včetně zlomových okamžiků. Součástí budou důležitá data, informace o dokumentaci a základní charakteristika plánované západní trasy D3.

Výsledkem práce mělo být komplexní shrnutí sporu včetně zúčastněných aktérů, jejich argumentů, motivací, rétorik, dat, procesu a analýza těchto částí. Teoretické výstupy získané výkladem v kontextu uvedené literatury by mohlo pomoci vnést do diskuze nové pohledy na spor a jeho podobu.

1.1 Výzkumný problém¹

Výsledek diplomové práce by měl být lepší porozumění vztahů mezi aktéry, jejich záměry, motivace a styl vyjednávání v konkrétním případě Sporů ohledně stavby dálnice D3.

Měl by odpovídat na otázky jako: Kdo ve sporu figuruje? Jak do sporu zasahuje? Jaké sleduje cíle? Jak do sporu zapadá veřejnost? Jak je veřejnost informována? Jakou roli mají ve sporu média? Kromě tohoto sociologického rozměru bude mít práce ještě historický, odpovídající na otázky: Které byly významné okamžiky ve sporu? Jaká byla významná data událostí? Jak se spor v čase vyvíjel? Kteří aktéři ve sporu vystupovali nejaktivněji?

V analytické části budou argumenty seřazeny do tematických okruhů podle podobnosti. Pokud k němu došlo, bude naznačen jejich vývoj a použití. Po každém okruhu bude následovat shrnutí a srovnání s vybraným odborným zdrojem.

Kromě toho budou v digitální podobě přiloženy dostupné studie, publikace a další dokumenty související se stavbou.

Aspirací práce je, kromě odpovědí na výzkumné otázky, analyzovat průběh a dění okolo příprav stavby střeďočeské D3 a umožnit komukoliv, kdo se k práci dostane, aby se díky ní ve sporu

¹ GIDDENS, Anthony. *Sociologie*. Vyd. 1. Praha: Argo, 1999. 595 s. ISBN 80-7203-124-4 s. 505-506.

zorientoval, dozvěděl se všechny klíčové informace a poznal aktéry ve sporu včetně jejich argumentů.

1.2 Výzkumné otázky

Kteří aktéři se ve sporu objevují, jakým způsobem a jaké argumenty používají?

Jak mohou obyvatelé zasažených obcí reálně ovlivňovat výstavbu dálnice v jejich bezprostředním okolí?

1.3 Ostatní práce

Případová studie pro environmentálně citlivé oblasti ve středočeském kraji: Dálnice D3²

Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: Příklad města Tábor,³

Dálnice D3 jako příležitost rozvoje ve Středočeském kraji. Urbanismus a územní rozvoj.⁴

Gravimetrický průzkum trasy dálnice D3.⁵

Posouzení výstavby D-3 z hlediska bezpečnosti provozu.⁶

² MARADA, M. a kol. 2010. *Případová studie pro environmentálně citlivé oblasti ve Středočeském kraji: Dálnice D3*. Shrnující zpráva pro projekt SONORA. Praha: SoNorA, 2010. 26 s.

³ VRTIŠKA, Miroslav. Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: Příklad města Tábor. Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: Příklad města Tábor / Miroslav Vrtiška ; vedoucí práce Miroslav Marada ; oponent práce Karel Mikula [online]. 2013.

⁴ VRTIŠKA, Miroslav. Dálnice D3 jako příležitost rozvoje ve Středočeském kraji. Urbanismus a územní rozvoj. 2018, 21(3), 27-35. ISSN 1212-0855.

⁵ KOHOUT, Milan. Gravimetrický průzkum trasy dálnice D3. Gravimetrický průzkum trasy dálnice D3 / Milan Kohout ; vedoucí práce Vratislav Blecha ; oponent práce Jan Mrlina [online]. 2014.

Modelování prostorových interakcí na příkladu dálnice D3.⁷

Změny v časové dostupnosti vybraných sídel na tahu Praha - Linec v kontextu výstavby dálnice D3⁸

1.4 Metoda

Zvolenou metodou je případová studie, která se hodí pro tuto problematiku, protože se jedná o lokálně a časově určený jev, který vyvíjí a obsahuje mnoho aktérů a vztahů mezi nimi.

Případová studie je technika kvalitativního výzkumu, který se zaměřuje na jeden sociální subjekt nebo událost (případ). Na ten nahlíží z co nejvíce úhlů pohledu, aby podle ní mohl být sestaven co nejkomplexnější obraz případu. Důležitá je snaha proniknout do větší hloubky než při pouhém popisu událostí. Pro tvorbu případové studie se používá kombinace různých technik sběru informací jako například analýza dokumentů dostupných k problematice (čím víc různých zdrojů, tím možnost lepšího porozumění problému), přímé pozorování a interview.⁹

Získávání informací je zaměřeno průřezově na různé platformy, na kterých se spor přímo nebo nepřímě odehrával, jelikož jsou výzkumné otázky zaměřeny na několik úhlů pohledu.

Výzkum sestává z analýzy vybraných tištěných, televizních a internetových zdrojů, audiovizuálních záznamů, úředních dokumentů, záznamů ze schůzí a rozhovorů s vybranými aktéry.

⁶ BAJER, P. 2012. *Posouzení výstavby dálnice D-3 z hlediska bezpečnosti provozu*. Praha, 2012. 75 s. Diplomová práce (Mgr.). České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní.

⁷ BARTOŠOVÁ, Z. 2008. *Modelování prostorových interakcí na příkladu dálnice D3*. Praha, 2008. 83 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

⁸ ELSEK, J. 2013. *Změny v časové dostupnosti vybraných sídel na tahu Praha - Linec v kontextu výstavby dálnice D3*. Praha, 2013. 45s. Bakalářská práce (Bc.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

⁹ PETRUSEK, Miloslav, MAŘÍKOVÁ, Hana a VODÁKOVÁ, Alena. *Velký sociologický slovník*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 1996. 2 sv. ISBN 80-7184-311-3.

Hlavní pozornost je věnována veřejným a neveřejným schůzím, Jílovským novinám, pořadu Nedej se! a publikacím ŘSD. Kromě toho jsou analyzovány i další platformy, jako internetové stránky aktérů, úřední dokumenty a další.¹⁰

Výběr platform probíhal podle lokalizace sporu. Jelikož se práce zabývá jedním úsekem dálnice omezeným na několik obcí, byly Jílovské noviny preferovaným zdrojem informací. Vycházejí už od roku 1995 a v průběhu času se v nich objevilo množství příspěvků ke stavbě D3 od téměř všech aktérů. Pořad Nedej se! se také v popsáných epizodách zabýval velmi specificky právě touto oblastí a přispíval do dynamiky sporu. Aby nebyla práce zaměřena pouze na lokální dění, musela být doplněna o širší obraz, z tohoto důvodu byla zahrnuta i analýza stanoviska EIA a jiných úředních dokumentů, veřejné publikace ŘSD a další zdroje, které pomohli zasadit problém do legislativního a historického rámce.

Výzkumná část je doplněna příspěvkem z polo-strukturovaných rozhovorů s několika aktéry, kteří se sporu osobně účastnili, jak ve vlastní osobě, tak jako součástí větších organizací. Jejich výběr probíhal podle jejich aktivity postavení ve sporu. Je zde zastoupen jeden pro-dálniční a dva protidálniční respondenti, všichni byly v průběhu aktivními účastníky diskuzí, někteří i na politické úrovni.

Rozhovory poskytly Otakar Šmíd, místní obyvatel aktivní ve veřejném prostoru a člen spolku Alternativa D3. Mgr. Zuzana Urbancová, vedoucí realizace středočeského úseku D3 za ŘSD. Pavel Hrabec, zakladatel spolku Krajina 2000, v současné době i zastupitel Jílového u Prahy. Rozhovory byly vedeny s důrazem na rétoriku užívanou ve sporech a styl argumentů, než na faktické údaje.

1.5 Teoretická východiska

V obecné rovině práce k výkladu používá teoretické podklady sociologie konfliktu.

¹⁰ Giddens, Anthony. Sociologie. Vyd. 1. Praha: Argo, 1999. 595 s. ISBN 80-7203-124-4 s. 506-507.

Její východiska se zpravidla dělí na dvě hlavní paradigmatata.

První dává důraz na strukturu, která je podle zastánců této teorie skrytá a nelze se k ní dopracovat pouhým nasloucháním jednotlivých aktérů sporu. Pro nalezení struktury je třeba zkoumat chování aktérů a zobecněním vyvodit, jaké příčiny se za tímto chováním nacházejí. Z těchto příčin se dále odvozuje struktura, která je v pozadí konfliktu.

Druhý přístup za určující v konfliktu nepovažuje skrytou strukturu, podle které se aktéři řídí, ale chování samotných aktérů. Konflikt je tvořen a hnán činnostmi aktérů, kteří sledují svoje zájmy.

Práce pro svoje potřeby čerpá z teorie Louise Kriesberga. Ten se řadí do obecných teorií konfliktu, jelikož spojuje tyto dva proudy.

Kriesberg charakterizuje konflikt jako „vztah mezi dvěma nebo více stranami, které věří (...), že mají neslučitelné cíle.“¹¹

Každý spor lze podle něj rozdělit do následujících kategorií. Předmět sporu – charakteristika konfliktních stran – charakteristika vztahů mezi nimi – kontext – použité prostředky – efekty. Těmito kategorie bude práce popisovat analyzované zdroje.¹²

Podle Kriesberga¹³ je pro vznik sporu zapotřebí splnit následující podmínky: Aktéři sami sebe považují za oddělenou skupinu od ostatních (tudíž tvoří vlastní identitu); jedna (nebo obě) strany konfliktu si musí stěžovat na druhou; jedna (nebo obě) skupiny musí formovat cíle, které by za předpokladu splnění vedly k ukončení sporu; strana, která přednáší stížnosti, musí věřit, že je schopna si prosadit svoji vůli.

Tyto podmínky jsou v průběhu sporu realizovány až do chvíle, než je spor ukončen. V čase spor prochází fázemi eskalace a deeskalace, kdy buď zesiluje a vyostřuje se nebo umírňuje a upadá. Deeskalací končí spor v určité podobě, ale nemusí to znamenat jeho úplné ukončení. Je to součástí

¹¹ KRIESBERG, Louis. The sociology of social conflicts. In: Znebežánek, František. Sociologie konfliktu. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. 172 s. Základy sociologie; sv. 12. ISBN 978-80-7419-177-0. s. 132.

¹² KRIESBERG, Louis. Constructive Conflicts: From Escalation to Resolution. In: Znebežánek, František. Sociologie konfliktu. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. 172 s. Základy sociologie; sv. 12. ISBN 978-80-7419-177-0. s. 134.

¹³ Tamtéž, s. 136.

jeho vývoje a pozice aktéru po deeskalaci je jiná, než před eskalací. To může vést k rozvinutí sporu dalším směrem a k opakování procesu.¹⁴

Po ukončení (nebo skončení jednoho stupně) sporu hodnotí aktéři, jaké efekty jejich snažení mělo, bilancují a promýšlejí další postup.¹⁵

V rovině zkoumání konkrétních jevů práce používá teorie Johna Hannigana, který analyzuje tvorbu environmentálních problémů a jejich uvedení do veřejné diskuze.

Environmentální problémy studuje z perspektivy jejich konstrukce. Při jejich tvorbě aktéři využívají morální i faktické argumenty. Důležitá je rétorika, která je použita při jejich prezentaci.¹⁶

Jednotlivá témata jsou vyjadřována pomocí faktických údajů, které jsou v zájmu lepší čitelnosti širším publikem zjednodušována. Aby bylo uvedené tématu úspěšné, musí být součástí prezentace i řešení problémů, na které upozorňuje.

Rétorika je rozdělena podle zaměření na rétoriku cti, která upozorňuje na morální aspekty problému a rétorika racionality, která problémy vysvětluje a podpírá fakty.

Důležitou roli v uvádění problémů do diskuze mají tzv. claim makers¹⁷, kteří sledují zájmy skupiny, kterou zastupují. Při analýze je potřeba určit jejich motivaci, napojení na organizace (popřípadě jestli nezastávají pouze svoje vlastní názory) a charakter jejich argumentů.

Mezi claim makers se často řadí odborná veřejnost, která na obou stranách sporu působí v roli autorit a pomocí expertních studií a posudků předkládá podklady a podněty k diskuzi.

Po konstrukci problémů a určení toho, kdo je prezentuje, následuje jejich prezentace. Ta má za cíl problematiku zpropagovat a přenést ji do veřejného prostoru. Tím dojde k ovlivnění velkého počtu lidí, kteří jsou ochotni na problém reagovat a vyvíjet snahu o změnu. Úspěch předneseného

¹⁴ KRIESBERG, Louis. Constructive Conflicts: From Escalation to Resolution. In: Znebejánek, František. Sociologie konfliktu. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. 172 s. Základy sociologie; sv. 12. ISBN 978-80-7419-177-0. s. 139-141.

¹⁵ Tamtéž, s. 143.

¹⁶ HANNIGAN, John. Environmental Sociology. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5. s. 65.

¹⁷ Tamtéž, s. 7.

problému závisí na mnoha aspektech. Problém musí být podložen faktickými údaji, musí být jasně formulovaný, musí být v očích veřejnosti důležitý a v případě, že se podaří ho dost zpropagovat, musí být dále rozvíjen, aby z veřejného prostoru zase nevymizel.¹⁸

Nenahraditelnou roli v tomto procesu hraje mediální prostor, který je k jejich propagaci využíván. Velikost mediálního prostoru v současnosti poskytuje příležitost velmi rychle informovat velkou část veřejnosti. Současně je ale tolik zahlcen informacemi, že problémy jsou často redukovány na několik hesel a tím dochází k jejich ochuzování. Rychle jsou také nahrazeny jinými, protože média pracují s informací v kontextu konzumní společnosti a snaží se příjemce zahlcovat stále novými příspěvky.

Dalšími teoretickými východisky se staly studie jednotlivých případů sporů ohledně stavby dálnic.

První je studie Terezy Stöckelové, Lenky Zamykalové a Zdeňka Konopáska mapující spor v případě schvalování obchvatu u Plzně.¹⁹

Ve sporu představuje dvě varianty obchvatu, které se dostali do rozhodovacího procesu. Varianta S byla prosazována vedením města, druhá, varianta K, ekologickými organizacemi. K oběma variantám se v průběhu sporu připojovali občané a odborníci, kteří obě strany zásobovali studiiemi ohledně výhodnosti jedné nebo druhé varianty.²⁰

Protože byly obě varianty dlouhou dobu díky studiím rovnocenné, pod záminkou urychlení procesu byla nakonec politickým rozhodnutím vybrána varianta S. Studie upozorňuje na to, že už v době, kdy ještě nebyla vybrána finální varianta, probíhaly přípravné práce k variantě S. Díky tomu se do diskuze postupně dostával argument, který se nakonec ukázal být stěžejní – z důvodu co nejrychlejšího řešení dopravní situace je realizace varianty S díky připravenosti výhodnější.²¹

¹⁸ HANNIGAN, John. *Environmental Sociology*. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5. s. 76.

¹⁹ KONOPÁSEK, Zdeněk & STÖCKELOVÁ, Tereza & ZAMYKALOVÁ, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL*. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699.

²⁰ Tamtéž, s. 6.

²¹ KONOPÁSEK, Zdeněk & STÖCKELOVÁ, Tereza & ZAMYKALOVÁ, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL*. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699. s 26.

Mimo to také popisuje argumentaci jednotlivých aktérů, kteří nezdávka používali stejná pojmenování při popisu jiných aspektů jednotlivých variant (např. obě strany tvrdily, že ta jejich je ekologičtější).²²

Druhou analýzou konkrétního případu je práce Marie Figuery,²³ která prováděla výzkum protestů proti dálnici na Jutském poloostrově v Dánsku.

Na jedné straně je zjevná snaha rozšířit dopravní obslužnost tohoto území, na druhé je přírodní hodnota údolí a řeky, přes kterou má vést.²⁴

Ve studii určuje hlavní aktéry a analyzuje jejich činnost v průběhu sporu.

Zajímavým zjištěným jevem bylo, že spolky postupně rozšiřovaly pole svojí působnosti a to, co ze začátku vzniklo jako protest proti jedné konkrétní stavbě se stalo protestem proti všem dálnicím, které z podobných důvodů vyvolávaly konflikty. Konečná fáze vývoje spolku byla intervence do systému státu s požadavky na větší možnost občanů účastnit se v podobných případech rozhodovacího řízení.²⁵

Kromě toho ukazuje na ambivalentní postoj dnešní společnosti, který si je vědom negativních důsledků automobilové dopravy, ale není ochotna se jí vzdát. Reakcí na to byla v tomto případě snaha o omezení dálnic, ale ne samotných řidičů.²⁶

Pro výklad NIMBY efektu budou použity poznatky ze studie Helen Mills Poulos,²⁷ která se věnovala tomuto jevu z hlediska jeho možného pozitivního dopadu. Ohrazuje se proti zaběhnutému

²² Tamtéž, s. 17.

²³ FIGUEROA, Maria. Democracy, Civil Society and Automobility: Understanding Battles against Motorways. In: Social perspectives on mobility / edited by Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen, Henrik Gudmundsson. 2005. ISBN 0754644561.

²⁴ Tamtéž, s. 185.

²⁵ Tamtéž, s. 200-202.

²⁶ Tamtéž, s. 195-196.

²⁷ POULOS, Helen Mills. How do grassroot environmental protests incite innovation? In: MCBEATH, G.A. NIMBY is beautiful: cases of local activism and environmental innovation around the world. CHOICE: Current Reviews for Academic Libraries [online]. 2015, 53(2), 320-320. ISSN 00094978.

názoru, že „NIMBYs“ jsou individua zabraňující naplnění veřejně prospěšného cíle kvůli svým sobeckým zájmům.

Ve studii dokládá, že v nadpoloviční většině zkoumaných případů, kdy byly protesty motivované blízkostí realizace, dospěly protesty až k odezvě na politické nebo sociální úrovni nebo technickým řešením, které mělo pozitivní efekt na konečnou podobu problému.²⁸

Použita je i kniha Jana Kellera,²⁹ který se svojí rétorikou blíží sdružením přítomným ve sporu a pomáhá tak k jejich porozumění.

2.0 Souvislosti

2.1 Stručná historie sporu

²⁸ Tamtéž, s. 26.

²⁹ KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8.

První realizace spojení Prahy s Vídní se dají vysledovat do třicátých let 18. století. Měly podobu vyskládaných kamenů posypaných šterkem a pískem.³⁰ Tyto silnice sloužily převážně dopravě pomocí koňských povozů.

V 19. století převzala úlohu hlavního způsobu přepravy železnice. Automobilová doprava se v Čechách datuje k začátku 20. století, ačkoliv její nástup nebyl zdaleka tak rychlý a výrazný jako například v USA. Jedním z důvodů byla První světová válka, kvůli které byla velká část vozů zabavena a také špatný stav vozovek, které byly konstruovány pro koňskou dopravu. V průběhu 30. let 20. století postupně začíná být prosazována úprava vozovek na bezprašné, většinou přestavbou na asfaltové.³¹

První diskuze o stavbě dálnic jsou v polovině 30. let a týkají se snahy propojit Čechy a Slovensko.³² Projekty na úsek mezi Prahou a Českými Budějovicemi byly vypracovány v době protektorátu mezi lety 1941-1943. Během druhé světové války nastal útlum všech přípravných prací a s další stavbou v Posázavském regionu se začalo počítat během let 1948-1949. Další desetiletí nebyla stavba dálnice D3 prioritou (narozdíl od dálnice D1).³³

V roce 1963 byla schválena základní dálniční síť Československa. Po požadavcích ministerstva dopravy proběhly krajinářská hodnocení a analýzy, které označily trasu dálnice později známou jako stabilizovaná nebo západní. Dálnice D3 byla tedy do dokumentu o základní dálniční síti doplněna v roce 1987.³⁴

V roce 1993 zrušila vláda předchozí koncepci dálnic a nahradila jí dokumentem s názvem Rozvoj dálnic a silnic pro motorová vozidla do roku 2005.³⁵

³⁰ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s. r.o., 2009. 141 s. s. 8.

³¹ MATOUŠEK, Václav. Čechy krásné, Čechy mé: proměny krajiny Čech v době industriální. 1. vyd. Praha: Krigl, ©2010. 381 s. ISBN 978-80-86912-36-3. s.127-128.

³² Tamtéž, s. 128.

³³ LÍDL, Václav a JANDA, Tomáš. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938-1950 na území Čech a Moravy*. 2. vyd. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006. 118 s. ISBN 80-254-5314-6.

³⁴ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. Dálnice D3. *Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko*. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

³⁵ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. *Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko*. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

V roce 1995 vzniklo sdružení obcí Klid s cílem kooperovat jednání obcí v trase proti dálnici a sdružení Krajina 2000, které informovalo veřejnost a vedlo právní kroky proti organizacím usilujícím o stavbu D3 přes Posázaví.³⁶

V roce 1996 požádala vláda ministerstvo dopravy o analýzu vedení dálnice D3.³⁷ Rok nato vyjmula vláda dálnici z plánu na rozvoj dálnic a silnic na popud tehdejšího ministra životního prostředí Jiřího Skalického kvůli nedostatku finančních prostředků.³⁸ V té době už byla D3 částečně zpracována jako přípravná dokumentace k územnímu řízení.

V roce 1999 se D3 usnesením vlády 741 č. 741/1999 opět vrátila do koncepce dálnic České republiky dokumentem s názvem Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010.³⁹

V reakci na to zadalo sdružení Krajina 2000 ateliéru Promika analýzu problému a v roce 2003 byla publikována studie s pracovním názvem Promika.⁴⁰

V tomtéž roce byla studie zahrnuta do projednávání konceptu územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC) okresu Benešov, stejně jako další alternativní varianta s pracovním názvem Zenkl-Vyhnálek.⁴¹

V projednávání tedy byla varianta Stabilizovaná, reprezentující variantu dlouhodobě preferovanou ŘSD potažmo Ministerstvem dopravy. Vedla přes údolí řeky Sázavy, Kolem Jílového u Prahy a napojovala se na pražský okruh (v té době ještě nerealizovaný). Dále Varianta Zenkl-Vyhnálek, reprezentující Ministerstvo životního prostředí, v první části zhruba kopírovala variantu stabilizovanou a v druhé části vedla blíže silnici I/3. Třetí byla varianta Promika, předložená spolkem Krajina 2000, která počítala s rozšířením silnice I/3 a obchvaty větších měst. Čtvrtá

³⁶ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

³⁷ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. *Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko*. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

³⁸ KAŠPAR, Jakub. Ekolist.cz. Ministr Kužvart je i nadále proti dálnici D3 [online]. 4.4.2000. Dostupné online: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ministr-kuzvart-je-i-nadale-proti-dalnici-d3>

³⁹ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic střeďočeká D3, D11. 20.5.2020

⁴⁰ viz příložené dokumenty

⁴¹ ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. *Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko*. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

varianta, nazvaná nulová, nebyla projektem dálnice, ale počítala se zachováním stávající silnice I/3 a její modernizací.⁴²

Na variantu Stabilizovanou a Zenkl-Vyhnálek byl vypracován posudek SEA. Ve výsledku byla západní varianta vyhodnocena jako méně škodlivá pro obyvatelstvo, ale negativně zasahující krajinu a přírodu. Varianta Zenkl-Vyhnálek vyšla opačně. Vyhýbala se přírodě v Posázaví (na druhou stranu narušovala lokalitu Česká Sibíř), ale přibližovala se větší zástavbě kolem Benešova.⁴³

Jelikož ani jedno ministerstvo nechtělo ustoupit ze svých požadavků, bylo v roce 2005 rozhodnuto usnesením vlády č. 1643/2005, že přednostně bude sledována varianta dálnice stabilizovaná. V roce 2006 bylo toto rozhodnutí potvrzeno zastupitelstvem Středočeského kraje.⁴⁴

V roce 2007 bylo na popud tehdejšího ministra životního prostředí Martina Bursíka vládou vydáno usnesení č. 1064/2007. To zadávalo jmenovat skupinu odborníků, která měla srovnat variantní řešení dálnice a dopracovat variantu Promika, aby byla technicky srovnatelná a dala se porovnat s ostatními. Díky tomuto požadavku vznikl projekt Promika 2008. Výsledkem byla komparativní studie západní a východní varianty. Tato studie měla ukázat, která varianta je pro záměr vhodnější. V roce 2009 byla ministerstvem dopravy doporučena varianta západní a ministerstvem životního prostředí varianta východní. Protože se nepodařilo najít společnou řeč, komise odborníků hlasovala a poměrem pět ku čtyřem (jeden se zdržel hlasování) byla odhlasována varianta západní.⁴⁵

Usnesením vlády č. 431/2010 byla varianta západní potvrzena jako preferovaná v souladu s územními plány velkých územních celků Pražského regionu a okresu Benešov.⁴⁶

Na základě tohoto rozhodnutí ŘSD přikročilo k dalšímu kroku a to zadání vypracování posudku EIA, zpracovatelem se stala společnost Pragoprojekt a.s. Zpracování a následné vyřizování připomínek trvalo do roku 2010 a v roce 2011 byla EIA dokončena veřejným projednáním. Stanovisko EIA preferovalo západní variantu, i když hodnocení dopadlo pro obě varianty srovnatelně (opět byla východní šetrnější k přírodě a západní k obyvatelstvu). Přestože byla

⁴² ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalnic3.cz/#historie>

⁴³ Tamtéž.

⁴⁴ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

⁴⁵ ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalnic3.cz/#historie>

⁴⁶ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

upřednostněna západní varianta, dokumentace obsahovala 172 podmínek, které musely být do projektů zapracovány.⁴⁷

Mezitím se změnilo obsazení vlády a stanovisko EIA bylo ministerstvem životního prostředí 1.2.2012 odsouhlasena.⁴⁸

V roce 2013 až 2014 byl prováděn geologický průzkum a v té době bylo také vypsáno výběrové řízení na zhotovitele dokumentace pro stavební povolení.⁴⁹

Ve stejném čase jako probíhala konečná fáze procesu EIA, byla vedena žaloba napadající zásady územního rozvoje několika subjekty protestujícími proti dálnici. Žaloby byla shledána jako oprávněná a ZÚR byly zrušeny, neuspěla ani stížnost u kasačního soudu.⁵⁰

Tuto situaci muselo ŘSD řešit přepracováním trasy dálnice a doplněním do dokumentace, aby nemusel být celý proces opakován od začátku. V reakci na to byly v dokumentaci provedeny změny, které se týkaly narovnání mostu přes Sázavu, oddálení tělesa dálnice od Luk pod Medníkem, a prodloužení tunelu kolem Studeného.⁵¹

Aby tyto změny mohly být brány v potaz, byla Středočeským krajem navržena první aktualizace Zásad územního rozvoje. V roce 2015 byla aktualizace schválena zastupitelstvem Středočeského kraje a usnesením vlády č.276/2015. Zde byla trasa dálnice jednoznačně vymezena ve variantě západní a obce musely zapracovat tuto trasu do svých územních plánů.⁵²

1.2.2017 propadla platnost dokumentu EIA. Na žádost ŘSD byla po přezkoumání posléze prodloužena do roku 2022.⁵³

⁴⁷ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184

⁴⁸ ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

⁴⁹ Tamtéž.

⁵⁰ Tamtéž.

⁵¹ ŠTOLL, Jan. Nasregion.cz. Kraj změnil trasu D3 v Posázaví, dálnice má být šetrnější k životnímu prostředí [online]. 18.1.2020. Dostupné online: <https://nasregion.cz/stredocesky-kraj/kraj-zmenil-trasu-d3-v-posazavi-dalnice-ma-byt-setrnejsi-k-zivotnimu-prostredi/>

⁵² ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

⁵³ Dokumentace EIA. Dostupné online: Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP325

V témže roce byla založena komise, sestávající ze zástupců ŘSD, ministerstva dopravy ministerstva průmyslu a obchodu, Státního fondu dopravní infrastruktury, střeđočeské Krajské zprávy a dalších orgánů, která má za úkol urychlit výstavbu střeđočeské D3.⁵⁴

2.2 Charakteristika území

Zájmové území se nachází jižně od města Jesenice, mezi současným pražským okruhem a údolím řeky Sázavy. V plánovaném koridoru dálnice je několik územních celků – směrem od Prahy je to obec Zlatníky-Hodkovice, obec Psáry, pod kterou spadají Dolní Jirčany, obce Libeř a Libeň, obec Okrouhlo-Záhořany, město Jílové u Prahy, pod které spadají části Radlák, Kabáty, Borek, Horní a Dolní Studené, Kamenná Vrata, Luka pod Medníkem a vesnice Bohuliby.⁵⁵

Lokalita v trase dálnice je vyhledávána kvůli zalesněným kopcům s několika vyhlídkami, krajinou kolem Jílového nezasazenou moderním zemědělstvím (převážně TTP) a údolím Sázavy (jejíž tok spadá do soustavy Natura 2000). Město přitahuje turistický ruch díky své středověké historii těžby zlata a estetickým hodnotám okolní přírody. Údolí Sázavy je lokalitou několika chatových osad, sloužících k rekreaci převážně obyvatel Prahy.

⁵⁴ Týden.cz. Zrychlete výstavbu dálnic D3 a D4, žádá Střeđočeský kraj. [online]. 29.05.2017. Dostupné online: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/zrychlete-vystavbu-dalnic-d3-a-d4-zada-stredocesky-kraj_432023.html

⁵⁵ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. stav k 10/2016. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016. s. 10.

2.3 Technické řešení západní varianty

Dálnice D3 se má po dostavbě stát součástí celoevropské dálnice E55. Ta má spojovat sedm států Evropské unie. Začíná napojením na Švédský trajekt, pokračuje přes Dánsko, Německo, Českou republiku, Rakousko, Itálii a končí v Řecku. Kromě toho je také součástí sítě TEN-T, Transevropské dopravní sítě.⁵⁶

Na území České republiky je celá trasa plánovaná v úseku mezi Prahou a státní hranicí s Rakouskem. Plánovaný úsek vede v blízkosti měst České Budějovice, Veselí nad Lužnicí, Soběslav, Tábor, Benešov a dotýká se i mnoha menších obcí.⁵⁷

Trasa je rozdělena na středočeskou a jihočeskou část a dále na úseky podle toho, kterými městy má vést. V současné době je v provozu úsek mezi Novou Hospodou a Veselí nad Lužnicí. Ve výstavbě je úsek mezi Veselí nad Lužnicí a Českými Budějovicemi. Příprava na stavbu probíhá mezi Českými Budějovicemi a Dolním Dvořištěm (hraniční přechod s Rakouskem).⁵⁸

Úsek dálnice, kterému se práce věnuje, je úsek 0301 (Praha – Jílové u Prahy) a 0302 (Jílové u Prahy – Hostěradice) ve středočeském kraji. Současný předpokládaný rok zahájení stavby je rok 2024 a rok dokončení 2028. Cena je odhadována na 12,622 miliard korun za úsek 0301 a 8,773 miliardy korun za úsek 0302.⁵⁹ Celková cena středočeské části je odhadována zhruba na 58 miliard korun. V zájmovém úseku bylo vybíráno z několika variant (viz oddíl 2.1 Stručná historie sporu), ze kterých byla vybrána varianta „stabilizovaná“ nebo také „západní“.

Úsek 0301 dálnice začíná napojením na Pražský okruh vedle města Jesenice mimoúrovňovou křižovatkou. Dále vede kolem obce Psáry, Před Libřínem a Libňáčkem do tunelu. Kolem obce Libeň vede most přes údolí Záhořanského potoka, který za obcí vstupuje do tunelu. Tunel stoupá až k vyústění na sjezd k Jílovému u Prahy.

⁵⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. stav k 10/2016. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016. s. 5.

⁵⁷ Tamtéž, s. 3.

⁵⁸ Údaje platné k začátku roku 2019. Dostupné online: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>

⁵⁹ Tamtéž.

Odtud začíná úsek 0302, který za Jílovskou přípojkou vstupuje do druhého tunelu. Ten klesá směrem k údolí Sázavy a končí u Luk pod Medníkem. Napojuje se na most přes Sázavu vysoký přes sto metrů. Most za řekou pokračuje kaskádou až k obci Hostěradice.⁶⁰

2.4 Aktéři

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR je podřízenou organizací Ministerstva dopravy. Jedná se o státní příspěvkovou organizaci, Má za úkol zabezpečit výstavbu nových úseků dálnic a silnic I. třídy nebo jejich modernizaci. Kromě toho zařizuje projektovou a ostatní dokumentaci potřebnou k realizaci staveb (tuto činnost pro ŘSD většinou provádí společnost Pragoprojekt a.s. která má za úkol starat se o dálnice a silnice I. třídy. Tím je myšleno provádět údržbu, opravy, nákupy příslušenství a kontrolu společností, kterým tyto činnosti zadává). Dalším úkolem ŘSD je vytváření dopravních koncepcí nebo provoz mýtných systémů na území ČR.⁶¹

Územní samosprávy – Okresní úřad Praha-západ, Benešov, Krajský úřad středočeského kraje. Kromě toho se účastnily úřady obcí a hlavně jednotliví zastupitelé, starostové a další.⁶²

Politické strany – V zájmové oblasti hlavně Strana zelených a Jílovsko pro lidi.

Spolek pro výstavbu D3 a D4 – Iniciativa, která vznikla za účelem zařazení výstavby dálnice D3 do harmonogramu před rok 2010. Členové sdružení si dali za úkol snahu o urychlení výstavby dálnic D3 a D4 pomocí kooperace s politiky na nových legislativních úpravách, které by tomuto cíli mohly pomoci. Jejich dalším cílem je zlepšení vnímání stavby dálnice veřejností.⁶³

AD3 – Alternativa středočeské D3 je spolek sdružující obce a občany, usilující o přehodnocení stavby dálnice D3 ve středočeském kraji. Snaží se informovat veřejnost a zastupitelstva obcí v trase dálnice o řadě témat souvisejících s výstavbou, hlavně pomocí webových stránek, článků v tisku, na

⁶⁰ Dostupné online: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>

⁶¹ Rozhodnutí ministerstva dopravy. *Zřizovací listina ŘSD*. Praha: 21.2.2020

⁶² ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. stav k 10/2016. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016.

⁶³ Dostupné online: <http://www.dalniced3.cz/#useky-dalnice-d3>

facebooku nebo veřejných schůzkách. Kromě toho se spolek snaží vystupovat v médiích a poskytovat právní poradenství pro občany vyjednávající s ŘSD.⁶⁴ AD3 sdružuje odpůrce dálnice po celé trase západní varianty. Jeho vznik byl reakcí na problémy sdružení Klid, který sdružoval obce a potýkal se kvůli tomu se změnami názorů zastupitelstev a starostů. V současnosti spojuje jak obce, tak sdružení a jednotlivce.⁶⁵

KLID – Spolek sdružující obce ležící blízko trasy plánované dálnice D3, které koordinují svoje jednání v rámci boje proti této stavbě. Funguje od roku 1995 a zakládajícími členy byly Březová – Oleško, Lešany, Okrouhlo a Ohrobec. Obce pomocí sdružení spolupracovali na úrovni vedení obcí – starostů a zastupitelstev. Jednou z důsledků činnosti sdružení bylo například vyhlášení stavební uzávěry některými z nich.⁶⁶

Krajina 2000 – Spolek, který si dal za cíl ochranu přírody na území dolního Posázaví. Svoji hlavní činnost věnoval informování veřejnosti o stavbě a o negativních důsledcích, které z ní můžou plynout. Kromě toho spolek zajišťoval právní servis občanům, kteří se dostali do konfliktu se zúčastněnými orgány (např. při neoprávněném vstupu na pozemek za účelem provedení průzkumného vrtu. Z iniciativy Krajiny 2000 také vzešla alternativní varianta Promika⁶⁷

Další sdružení – Například osadní výbor Luk pod Medníkem⁶⁸

Veřejnost – Hlavně obyvatelé území v trase dálnice. Účastnili se sporu formou příspěvků na různých platformách (Jílovské noviny, Facebook...), osobní účastí na diskuzích (informační schůze ohledně dálnice D3, připomínky k procesu EIA...) a protestních akcích (např. při návštěvě premiéra Andreje Babiše v Jílovém u Prahy).

Odborná veřejnost – Odborná veřejnost ve sporu figurovala při vypravování studií, které měly poukázat buď na nedostatky v plánech dálnice (např. Ing. Jirí Šmíd – Geotechnické posouzení

⁶⁴ Alternativa středočeské D3 z.s. 2020. Dostupné online: <https://www.alternativad3.cz/o-nas/1/126>

⁶⁵ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

⁶⁶ Nedej se! Dálnice D3, Díl 2. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.8.2007 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420008-dalnice-d3-ii-dil>

⁶⁷ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

⁶⁸ *Jílovské noviny*. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2019 č.5]

projektové dokumentace k územnímu rozhodnutí) nebo naopak podpořit její výstavbu (např. Ing. Mgr. Miroslav Vrtiška – Dálnice D3 jako příležitost rozvoje ve středočeském kraji).⁶⁹

Veřejně známé osobnosti – Například Michal Hruža nebo Anna K. Do sporu se zapojili tím, že se účastnili benefičního koncertu, který měl za úkol přitáhnout pozornost veřejnosti k problematice D3 ve středočeském kraji.

Politici – Například Martin Bursík, když navštívil Jílové, aby se blíže seznámil s problematikou vedení trasy přes údolí Sázavy.

2.5 Kde se spor odehrával?

Podoba dálnice byla na politické úrovni řešena již od 70. let v podobě dopravních koncepcí.⁷⁰ Ačkoliv v rovině politických institucí diskuze dále pokračovala, od roku 1995 je možné sledovat její rozšíření do veřejného prostoru. V tomto roce vzniklo sdružení obcí Klid a sdružení Krajina 2000 jako reakce na plán vést dálnici D3 přes Posázaví. V témže roce byl v Jílovských novinách otištěn článek bývalého starosty Zbyňka Štorma⁷¹, na který v dalších číslech začali reagovat další občané a spor se začal vyvíjet dál.

Jednotliví aktéři ve sporu se snažili využít všechny možnosti k propagaci svého názoru a přednesení svých argumentů. Postupem času se tak spor objevil ve formě schůzí (veřejných i neveřejných), v novinách a jiných tiskovinách, v televizních pořadech a reportážích a v internetových článcích, diskuzích a multimediálních příspěvcích.

⁶⁹ viz elektronické přílohy.

⁷⁰ viz kapitola 2.1

⁷¹ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [1995 č.12]

3.0 Výzkumná část – analýza platforem, vývoj témat, argumentů a rétoriky aktérů

Výzkumná část je rozdělena na tematické okruhy podle argumentů použitých v diskuzi. Každý argument je rozveden podle toho, jestli k němu probíhala diskuze a jestli se v průběhu měnil. Na konci každé kapitoly je shrnutí důležitých aspektů, vyvození závěrů a následné srovnání s jednotlivými odbornými zdroji.

Přestože je práce takto strukturovaná, celkový spor se dá pochytit pouze jako přihlédnutím ke všem popsaných skutečnostem. Jednotlivé kapitoly mají jen omezenou výpovědní hodnotu a komplexní pohled na spor je možný pouze srovnáním všech informací, včetně těch z teoretické části práce.

3.1 Krajina, příroda, ŽP

3.1.1 Krajina a příroda

Vedení západní varianty přes Posázavské údolí bylo odpůrci dálnice reflektováno od začátku sporu. Názvy dvou hlavních uskupení protestujících proti D3 – Krajina 2000 a sdružení obcí Klid v sobě nesou jasné sdělení o záměru jejich snažení. Když v roce 1995 tato sdružení vznikla, jejich hlavním záměrem bylo zachování krajiny a přírody Posázaví.

V roce 1999 byl v Jílovských novinách otištěn článek, ve kterém je představen důvod vzniku a účel sdružení Krajina 2000. Je to hlavně zabránění stavby D3 v západním koridoru, jelikož by tato varianta přinesla negativní dopad na ŽP a poškodila přírodu Posázaví. Lokalita má podle Krajiny 2000 vysokou hodnotu z hlediska krajinářského, ale i pro výskyt několika vzácných živočišných a rostlinných druhů.⁷²

⁷² Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [1999 č.10] s. 10

Stejně tak Květa Halanová⁷³ protestuje proti poškození hodnotné přírody, která je přitom blízko u Prahy. Kromě toho by dálnice vedla přes územní rezervaci Medník.⁷⁴ Údolí Sázavy je důležité z pohledu biodiverzity, jelikož zde žije několik druhů vzácných plazů a ptáků. Samotná řeka patří do soustavy NATURA 2000.⁷⁵

3.1.2 Znečištění ŽP – Ovzduší, hluk a povrchové vody

Argumenty zabývající se znečištěním ovzduší, povrchových vod a hlukovým znečištěním jsou shrnuty do jednoho okruhu z důvodu, že jsou často v argumentech uváděny všechny dohromady.

Obavy z těchto typů znečištění prezentuje sdružení Krajina 2000 v Jílovských novinách.⁷⁶ Uvádí možný negativní dopad na obec Studené, které leží několik set metrů od plánované dálnice. T má být postavena ve směru větrů, které po její budou v budoucnu přinášet exhalace a hluk z dopravy. Posypy na údržbu povrchu můžou znečistit vodu.

ŘSD na tyto obavy odpovídá legislativními postupy. V rámci projektové dokumentace jsou tvořeny hlukové a rozptylové studie a přestože se odpůrcům občas podaří některou zpochybnit⁷⁷ je do procesu zapracována nová nebo aktualizovaná verze a proces pokračuje dál.

V dokumentu vydaném ŘSD⁷⁸ je v kapitole o vlivu liniových staveb na ŽP uvedeno, že ve všech třech případech má dálnice pozitivní vliv. Důvodem je, že dálnice na sebe koncentruje velké množství dopravních prostředků, které by jinak byly rozprostřené mezi několik menších komunikací. Dálnice tak přispívá k čistotě vzduchu v obcích, kterými by jinak doprava proudila.

⁷³ V té době starosta Jílového u Prahy.

⁷⁴ JANEBA, Oldřich a kol. Dálnice D3. z *pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti*. 2008: Sdružení Klid. Neprodejná publikace. s. 7.

⁷⁵ Tamtéž, s. 20-21.

⁷⁶ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [1999 č.5] s. 10.

⁷⁷ viz elektronické přílohy.

⁷⁸ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s.

Stejné výhody má dálnice v oblasti akustického znečištění, kde navíc platí pravidlo, že navýšením objemu dopravy narůstá zvukové zatížení neúměrně méně, tudíž je koncentrací vozidel na jednu komunikaci dosaženo lepší bilance.

Pro čistotu povrchové a podzemní vody platí stejný argument jako u čistoty ovzduší.⁷⁹

Dokumentace EIA pro stavbu západní varianty určuje podmínky ke zmírnění dopadu znečištění ovzduší v podobě řešení výdechů vzduchotechniky z tunelů tak, aby byly umístěny mimo jejich portály s přihlédnutím k zachování krajinného rázu.⁸⁰ K čistotě vody požaduje zabudování systémů zadržení a čištění vody vypouštěné do kanalizace⁸¹ a pro hlukové znečištění požaduje výstavbu protihlukových stěn nebo valů.⁸² Zmírňující opatření a monitoring požaduje i po dobu stavby.⁸³

3.1.3 Shrnutí a interpretace v kontextu studie Helen M. Poulos o NIMBY efektu

Argumenty zmiňující hodnotu krajiny a přírody se v průběhu sporu objevují stabilně celou dobu. Časem se ale staly evergreenem odpůrců dálnice, který je v prohlášeních vždy přítomný, ale je často zahrnut mnoha dalšími argumenty, mezi nimiž se ztrácí.

Otakar Šmíd (AD3) v rozhovoru na otázku „proč už dvacet pět let věnuje problematice D3“ ukázal kolem sebe a řekl: „Vidíte tu přírodu?“ poté následovala argumentace, jak by podle něj byla dálnicí příroda poškozena.⁸⁴ Kromě hodnoty přírody z hlediska biodiverzity a dalších faktorů má pro odpůrce dálnice příroda hodnotu sama o sobě. Není hodnotná pouze kvůli biodiverzitě nebo kvůli

⁷⁹ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 132-137.

⁸⁰ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 19.

⁸¹ Tamtéž, s. 16.

⁸² Tamtéž, s. 26.

⁸³ Tamtéž.

⁸⁴ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

své estetické hodnotě. Je stejně jako všechny ostatní složky přírody hodná zachování pouze protože je.⁸⁵

Ačkoliv je pro ně tento argument stěžejní a přírodní hodnota je podle nich nezpochybnitelná z podstaty, v reálném procesu nehraje tak velkou roli. Ukázalo se, že apel na zachování přírody a krajiny nestačí, protože i přes snahu sdružení proces pokračoval dál.

Vliv na krajinu a přírodu je zahrnut v dokumentaci a podobě částech dokumentace EIA (například studie krajinného rázu). Hodnota přírody sama o sobě není v dokumentaci zahrnuta, protože není kvantifikovatelná.

Na obavy ze znečištění jsou v procesu uvedeny hluková studie, hydrogeologická práva a rozptylová studie.⁸⁶ Schválením západní varianty přestaly být pro zastánce dálnice diskuze ohledně těchto aspektů relevantní, protože je na jejich zmírnění navrženo technické řešení. Proces se tak posouvá do dalších stupňů.

Argumentace významem krajiny lidově řečeno nepadá na úrodnou půdu.

Hejtmanka středočeského kraje Jaroslava Pokorná Jermanová na stránkách ŘSD uvádí, že považuje za pochopitelné, že některé obce se výstavbě brání, protože dálnice povede v jejich blízkosti. „Jejich obavy chápu, nicméně ta stavba je pro celý region natolik důležitá, že je potřeba se na to podívat z komplexního hlediska,“⁸⁷

Toto vyjádření tvrdí, že při každé stavbě budou lidé v okolí proti pouze z důvodu jejich fyzické blízkosti. Pro tento jev byla ustanovena zkratka NIMBY (not in my backyard). Podle Gerainta⁸⁸ se na NIMBY efekt se dá pohlížet ze dvou úhlů:

Jeden ho vidí jako sobecké sledování vlastního zájmu na úkor zájmu veřejného. Odpůrci dálnic nebilancují veškeré výhody a nevýhody dálnice, ale protestují pouze protože by je v budoucnu negativně zasáhla.

⁸⁵ MAREŠOVÁ, D. The environmental thinking of John Ruskin and Josef Šafařík. *Socialni Studia* [online]. 2013, 10(1), 173 - 186 [cit. 2020-05-29]. ISSN 1214813X. s. 183.

⁸⁶ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184

⁸⁷ Dostupné online: <http://www.dalniced3.cz/novinky/z-tisku/kraj-pripravuje-doprovodne-stavby-k-budouci-d3>

⁸⁸ Ellis, Geraint. (2004). DOI:10.1068/a36176 Discourses of objection: towards an understanding of third-party rights in planning. *Environment and Planning A*. 36. str. 1553-1554. 10.1068/a36176.

Druhý pohled pojímá NIMBY efekt jako starost o stav prostředí, ve kterém se člověk nachází a tudíž na něj nelze pohlížet jen jako na individuální sledování svých zájmů. Může jít o racionální obavy jako například ztráta kvality života nebo starost o životní prostředí v okolí.

První často výklad se objevuje u zastánců dálnice. Karel Vyšehradský, Náměstek hejtmána pro dopravu středočeského kraje uvádí, s jakým tvrzením se setkává u obyvatel podél plánované dálnice: „Já tu dálnici ctím, respektuji, my ji potřebujeme, ale ať jde za vraty souseda.“⁸⁹

Použití NIMBY efektu v prvním příkladě automaticky vylučuje označeného z diskuze. Tvrdí totiž nepřímou, že pokud dotyčný bydlí v trase budoucí dálnice, je automaticky proti kvůli svému nevýhodnému postavení. Tímto je jeho názor zdiskreditován, protože je na něj nahlíženo jako na zaujatý. Z aktéra se tímto stává pouze statický prvek, který nepřispívá k posunu sporu a pouze blokuje další postup.

Otakar Šmíd tvrdí v rozhovoru opak. Ten kdo bydlí blízko budoucí trasy dálnice, si zákonitě hledá více informací, protože se ho situace bezprostředně týká. Díky tomu je ve výsledku s problémem více obeznámen, je informovanější než ostatní a to mu dává větší možnosti o problému rozhodovat.⁹⁰

Helen Mills Poulos ve své analýze NIMBY efektu⁹¹ dospěla k závěru, že ačkoliv jsou většinou aktéři spadající pod toto pojmenování považováni za sobecké a zdržující, bylo díky jejich aktivitě zabráněno mnoha potencionálně nebezpečným projektům.

Ať už aktivisté pomocí tohoto postoje nakonec dosáhnou svého cíle nebo ne, může to podle ní přinést pozitivní změny. Ty dělí následovně:

Jako první příklad uvádí změnu v politickém systému. Čím větší silou protestující disponují, tím výše se v politických kruzích může problém jejich zájmu dostat.

⁸⁹ Nedej se! Dálnice D3, Díl 1. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 6.2.2007 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420004/>

⁹⁰ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

⁹¹ POULOS, Helen Mills. How do grassroots environmental protests incite innovation? In: MCBEATH, G.A. NIMBY is beautiful: cases of local activism and environmental innovation around the world. CHOICE: Current Reviews for Academic Libraries [online]. 2015, 53(2), 320-320. ISSN 00094978. s. 15 -16.

Druhým příkladem pozitivního dopadu je sociální změna. Jejich aktivita může podpořit další skupiny, které by bez toho do sporu vůbec nezasáhly.

Třetím příkladem je technologická inovace. Autorka uvádí příklad využití environmentálně šetrnějších zdrojů energie.⁹²

Ačkoliv sami aktéři bojující proti dálnici D3 se nepovažují za „NIMBYs“, nic to nemění na tom, že ŘSD je často takto prezentuje. Dálnice bude vadit vždycky těm, kolem kterých má vést.

Pokud tedy v očích zastánců dálnice AD3 protestuje hlavně kvůli tomu, že její členové bydlí v okolí budoucí dálnice, v kontext práce Hellen Poulos už je to nestaví do role lidí blokujících další vývoj, ale právě díky tomuto postoji mohou být učiněny některé pozitivní změny.

Jedním z příkladů technické inovace by mohlo být například prodloužení tunelu kolem Studeného, díky kterému dojde k menšímu negativnímu vlivu na místní obyvatele.

Podle výsledků její studie⁹³ přes 60% protestů vyvolalo reakci a změnu. Důležitým aspektem v jejich úspěšnosti byla délka, po kterou protesty trvaly. Delší aktivita se ukázala být více schopná přitáhnout pozornost médií a následně oslovit politickou sféru.

V případě D3 zatím odpůrci dálnice odmítali, že by jejich hlavní motivace byla fyzická blízkost její trasy. Zmíněná studie ale ukazuje, že pokud by toto stanovisko přijali, nemuselo by to nutně znamenat jejich diskreditaci a mohlo by to vést i k pozitivním výstupům.

V rámci tematického uzavření tohoto oddílu následuje otázka. První argument proti dálnici bylo jeho vedení přes Posázavské údolí. Není tento argument ve své podstatě také NIMBY argument, pokud je místo přibytku dosazena přírodní lokalita?

⁹² Tamtéž, s. 16-17.

⁹³ POULOS, Helen Mills. How do grassroots environmental protests incite innovation? In: MCBEATH, G.A. NIMBY is beautiful: cases of local activism and environmental innovation around the world. CHOICE: Current Reviews for Academic Libraries [online]. 2015, 53(2), 320-320. ISSN 00094978.26

3.2 Technické problémy

3.2.1 Poddolované území

Problémy s pozůstatky historické těžby se ukázaly být v případě D3 důležitým faktorem při tvorbě projektové dokumentace. Historie hledání zlata sahá v Jílovém až do dob Keltů. První hloubené štoly se datují do 12. století. Od té doby přes celý středověk až do roku 1968 probíhala těžba zlata v okolí Jílovska prakticky nepřetržitě. Těžba zlata po téměř celou svojí dobu probíhala po žilách. Když horníci narazili na křemennou žílu, hloubili štoly kolem ní, až ji celou vytěžili. Křemenná žíla se vytvořila v prasklině, která probíhala napříč skálou několik desítek až stovek metrů vodorovně i svisle. Po jejich odtěžení zůstaly velké vytěžené prostory často jen pár metrů jedna od druhé. Za komunismu byla snaha obnovit těžbu zlata, a z té doby pocházejí údaje o 420 tisících tun vytěženého materiálu. Souhrnný počet důlních děl v okolí Jílového se odhaduje na několik stovek, a pokud jsou započítávány i průzkumné nebo větrací šachty, mění se toto číslo na několik tisíc. Částí tohoto pásma vede právě těleso dálnice D3.⁹⁴

Už v roce 1996 byl proveden geologický průzkum, který označil úsek od Sázavy k Jílovému jako nevhodný ke stavbě.⁹⁵

Na tuto problematiku upozornil článkem v Jílovských novinách⁹⁶ a na semináři věnovaném stejnému tématu⁹⁷ RNDr. Petr Morávek. Štoly v tomto území nejsou nikde zmapovány (až na ty ražené za doby komunismu). Podle Morávka je trasování dálnice problematické ze dvou hlavních důvodů – potenciální hodnoty území, na kterém se má stavět a nebezpečí které mohou při stavbě a budoucím provozu nastat.

Podle průzkumů provedených za komunismu se v okolí Jílového nachází minimálně sedm tun zlata, velká část právě v oblasti budoucí dálnice, toto území má statut chráněného ložiskového území. V současné době sice není plánovaná těžba obnovovat, ale se zdrojem by se mělo počítat.

⁹⁴ Vlastní vědomosti z praxe průvodce ve štole sv. Josef v Jílovém.

⁹⁵ viz elektronické přílohy.

⁹⁶ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2006 č.1+2] s. 17-18.

⁹⁷ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2005 č.8] s. 5.

Druhý důvod popisuje podrobně pomocí mapky, na které ukazuje, že územní rezerva vymezená dálnicí překrývá poddolované území, které by muselo být v případě stavby zabezpečeno (podle Morávka se jedná řádově o tisíce krychlových metrů volného prostoru pod povrchem). Tato operace by byla technologicky i finančně velmi náročná a kvůli nedostatku informací by ani nešlo určit, kdy je vlastně dokončena.

Podle Morávka by mělo být území zařazeno na seznam kulturních a technických památek ČR.⁹⁸

Stanovisko EIA uložilo ŘSD v souvislosti s poddolovaným územím několik podmínek. Podmínka č. 83 ukládá vypracovat podrobný geofyzikální průzkum, který odhalí polohu starých důlních děl a pomůže naplánovat bezpečnostní opatření, č. 85 zpracovat báňský posudek a č. 86 zmapovat sesuvy, ke kterým došlo v lokalitě Bohulib⁹⁹ Podmínka 156 mluví o archeologickém dozoru, který musí provázet celou výstavbu. Pokud se objevily nálezy, musel by být proveden záchranný archeologický průzkum. Také je nutné kontaktovat příslušné orgány památkové péče.¹⁰⁰

ŘSD předložila Vysoké škole báňské v Ostravě tuto problematiku k posouzení.¹⁰¹

Noviny ze září 2013 informují o následcích letních dešťů, při kterých došlo k několika propadům v blízkosti nebo v trase plánované dálnice. Článek Otakara Šmída (Krajina 2000) srovnává problémy s poddolovaným územím se stavbou dálnice D8, kdy bylo obdobně upozorňováno na možné problémy (v případě D8 se sesuvem půdy), které se po dokončení stavby naplnily. Stejně tak je podle Šmída možné, že se problémy s nestabilním podložím projeví u D3.

Druhý článek od autorů Petra Morávka a Otakara Vorla se propady zabírá detailněji. Uvádějí, že podobné propady byly i v šedesátých letech, po kterých si následná sanace žádala stovky tun materiálu.¹⁰²

Reakcí ŘSD na dotazy ohledně poddolovaného území byl plán razit v místech budoucího tunelu předběžnou štolu, která by případná důlní díla odhalila. Z povrchu má být veden podrobný hydrogeologický průzkum.¹⁰³

⁹⁸ Tamtéž.

⁹⁹ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 20.

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 26.

¹⁰¹ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.4] s. 5.

¹⁰² Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2013 č.9] s. 13-15.

Ačkoliv byly štoly velkým tématem v proti-dálničních člancích a televizních příspěvcích¹⁰⁴ odpovědí ze strany ŘSD nebylo mnoho. U informačního stánku v Jílovém na otázky ohledně poddolovaného území odpovídali zástupci ŘSD, že problém je technicky řešitelný. Každá stavba jde zabezpečit tak, aby nedošlo k žádným nepředvídaným událostem. A i když to bude obnášet zavezení a zabetonování stovek metrů čtverečních, pořád je to řešitelná situace.¹⁰⁵

3.2.2 Cihlářská hlína

Téma cihlářské hlíny se objevuje v pořadu Nedej se! z roku 2007.¹⁰⁶ Za sjezdem na Pražský okruh míjí trasa dálnice (dnes již zavřenou) cihelnu u obce Dolní Jirčany. Do ochranného pásma dálnice spadá naleziště cihlářské hlíny, která by byla stavbou zasažena. Podle Horního zákona č. 44/1988 Sb.¹⁰⁷ je ale tato surovina chráněná a musí být buď odtěžena nebo zůstat v případě potřeby k dispozici.

ŘSD vysvětluje plánovaný postup. Veškerá hlína se vytěží a deponuje poblíž Jesenice, mimo ochranné pásmo dálnice. K tomuto řešení připojuje, že podle odborníků je uleželá hlína vhodnější k použití, než čerstvě vytěžená.

Ředitel provozu cihelny Petr Dušek uvádí, že množství materiálu, který by musel být vytěžen, se pohybuje mezi 2,5 až 3,5 miliony kubíků. Kromě toho by cihlářská hlína musela být vytěžena selektivně, protože plošná těžba nezaručí její dostatečnou kvalitu. Souhlasí, že uleželá hlína je kvalitnější než čerstvá, ale optimální doba jejího uskladnění je rok. Množství vytěžené hlíny z ložiska u Dolních Jirčan by podle odhadů vydrželo na dalších dvacet až třicet let.

Starosta Psár dodává, že kvůli deponování hlíny by musel být zabrán obrovský prostor a obří hromada by bránila využívání země k jiným účelům.

¹⁰³ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2016 č.3] s. 11-12.

¹⁰⁴ např. Nedej se! Dálnice D3, Díl 2. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.8.2007 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420008-dalnice-d3-ii-dil>

¹⁰⁵ Informační schůze ŘSD na náměstí v Jílovém.

¹⁰⁶ Nedej se! Dálnice D3, Díl 1. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 31.7.2007 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420004/>

¹⁰⁷ Dostupné online: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1988-44>

Podle Michala Bernarda tento problém přinést i znehodnocení části ložiska, pokud by byla hlína pod tělesem dálnice vyjmuta z horního zákona. S tím nesouhlasí jak firma, která je vlastníkem, tak Obvodní báňský úřad Kladno, v jehož kompetenci je ochrana nerostných zdrojů.¹⁰⁸

Ve stanovisku EIA je tato problematika reflektována nutností dořešit projektovou dokumentaci.¹⁰⁹ Podrobnosti pak sděluje v podmínkách č. 81 a 82: Pro západní koridor v oblasti chráněného ložiskového území (dále jen „CHLÚ“) cihlářských hlín v Dolních Jirčanech zpřesnit rozsah zásahu a navrhnout další postup v rámci navazující projektové dokumentace. Střet řešit s organizací, která je správcem CHLÚ výhradního ložiska (TONDACH Česká republika s.r.o., Hranice), po dohodě s příslušným orgánem MŽP. Vypořádání střetu formou odpisu zásob bloku (vynětím z evidence zásob).

Rovněž vyřešit nakládání s vytěženou surovinou – využití firmou Tondach, využití na stavbě, příp. jiné využití.¹¹⁰

3.2.3 Podzemní voda

Ztráta vody jako negativní důsledek se objevil například v pořadu Nedej se+.¹¹¹ Obavy vyplývají z toho, by tunel mezi Jílovým a Luky pod Medníkem mohl strhnout prameny, ze kterých obce dnes čerpají vodu.

Ochrana vody je obsažena i v dokumentaci EIA, v podobě samostatného oddílu.¹¹² Podmiňuje stavbu dálnice hydrologickým průzkumem a vyhodnocením vlivu na vodní zdroje. Pokud by přesto byla spodní voda při stavbě nebo provozu negativně dotčena, musí ŘSD zjednat nápravná opatření.

Krajský úřad navrhuje projekt vodovodu, který by měl zasažená území zásobovat vodou z nádrže Švihov. PhDr. Roman Andres (AD3) upozorňuje na možný důsledek, jakým by byla závislost příliš

¹⁰⁸ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2006 č.1+2] s. 16.

¹⁰⁹ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 19.

¹¹⁰ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 19.

¹¹¹ Nedej se+ Tunel na konci tunelu. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 29.10. 2017 Dostupné Online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410031-tunel-na-konci-tunelu/>

¹¹² Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 15 a 16.

velkého území na jediném zdroji pitné vody. Jako druhým problémem uvádí, že dálnice bude dále snižovat podíl vody v krajině, která je už nyní zasažena suchem.¹¹³

Při návštěvě premiéra Andreje Babiše v Jílovém ohledně vody reagoval ministr životního prostředí Richard Brabec, který přislíbil, že se na problematiku zaměří. Uvedl ale, že problémy se suchem jsou kvůli změnám klimatu už nyní a obce by pravděpodobně o vodu přišly i bez dálnice. Proto bude součástí projektu dálnice i vodovod.¹¹⁴

Roman Andrés (AD3) na informační schůzi v Jesenici uvedl, že kvůli dálnici a případné ztrátě vod, by si obce musely samy platit za vodu přivedenou vodovodem a za jejich připojení k němu. Kromě toho voda v Želivce není nevyčerpatelná a měl být tlak na ochranu lokálních zdrojů než naopak.¹¹⁵

Michal Tietz z osadního výboru Luk pod Medníkem se obává, že v průběhu stavby dálnice, která by měla trvat nejméně čtyři roky, by byla obec odkázána na dodávky vody cisternami.¹¹⁶

V průběhu sporu byl v problematice spodní vody znatelný tematický posun. Argument byl ze začátku používán odpůrci dálnice jako závažné nebezpečí, které by mělo negativní vliv na život občanů a jejich přístup k základní podmínce života.

Protože byl tento možný negativní vliv nezpochybnitelný, bylo ŘSD nuceno přijít z jeho technickým řešením, kterým se stal plán vést vodovod z nádrže Švihov.

Změna rétoriky přišla společně s problematikou ztráty vody díky suchu, které bylo v následujících letech stále výraznější. V posledních příspěvcích už nebyl vodovod prezentován jako nápravné opatření špatného projektu, ale jako stavba reagující na aktuální špatný stav podzemních vod.

Další posun učinil například ministr Brabec ve zmíněném příspěvku. Rozpojil kauzální souvislost mezi dálnicí a ztrátou vody tvrzením, že voda by postupně kvůli suchu zmizela nezávisle na dálnici. Tímto posunem ŘSD postupně obrátilo argument jasně proti-dálniční na jeho opak. Zuzana

¹¹³ Nedej se+ Komu zmizí voda. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.1.2018 Dostupné online:

<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410038-komu-zmizi-voda/>

¹¹⁴ Nedej se+ Máme jasnou trasu. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 6.10. 2019 Dostupné Online:

<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/219562248410026-mame-jasnou-trasu/>

¹¹⁵ Záznam z informační schůze AD3 v Jesenici dostupný online:

<https://www.youtube.com/watch?v=JH0NCejISW4&t=3523s>

¹¹⁶ Nedej se+ Tunel na konci tunelu. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 29.10. 2017 Dostupné Online:

<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410031-tunel-na-konci-tunelu/>

Urbancová už v rozhovoru tematiku vody uvedla přímo jako pozitivum formulací „dálnice do lokality přivede vodu“.¹¹⁷

Toto dvojité pojetí argumentů se během sporu ukázalo být velmi časté. Obě strany dokážou za pomoci různých úhlů pohledu prezentovat stejnou věc opačně, podle potřeby. Zároveň ale nejde o nepravdivá tvrzení, naopak obě strany dbají na to, aby jejich verze pravdy byla podložena faktickými údaji.

3.2.4 Nedostatky v dokumentaci

Ve vyjádření odpůrců dálnice, se v různých fázích objevovala kritika projektové dokumentace. Už v roce 1996 nechal spolek krajina 2000 vypracovat studii, která zkoumala území poddolované zlatou těžbou. Jeden z citovaných závěrů této práce bylo, že tento úsek nelze pro stavbu dálnice použít.¹¹⁸ Protože byla trasa dálnice následně změněna, přestala být studie aktuální.

Zpochybňování dalších fází projektu probíhalo například v podobě posouzení rozptylové studie¹¹⁹, a dalších.

Nejvíce mediální pozornosti se dostalo geotechnickému posouzení Ing. Jiřího Šmída (stínové ŘSD), který zkoumal dokumentaci k územnímu rozhodnutí středočeského úseku dálnice D3.¹²⁰ Lokalita kolem Jílového měla být podle podmínky dokumentace EIA č. 83 podrobena „podrobnému hydrogeologickému průzkumu i s použitím geofyzikálních metod s cílem vést trasu tak, aby nedocházelo ke střetům se starými důlními díly. Pokud k tomuto střetu přesto dojde, je nutné provést odpovídající zabezpečení.“¹²¹

¹¹⁷ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

¹¹⁸ viz elektronické přílohy.

¹¹⁹ viz elektronické přílohy.

¹²⁰ viz elektronické přílohy.

¹²¹ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 20.

Ing. Šmíd ve svém posudku uvádí několik závažných nedostatků, které v dokumentaci nalezl. Hlavní nalezenou skutečností bylo nesprávné umístění výzkumných vrtů, které v některých případech ležely i několik desítek metrů od budoucího tělesa dálnice.

Kromě toho u vrtů nebyla dodržena zákonem požadovaná hloubka, některé nedosahovaly ani do úrovně stropu tunelu, který má lokalitou vést.

Rozestupy vrtů byly příliš velké a jejich četnost byla tudíž menší, než požadovaná.

Z těchto výsledků zjistil, že hydrogeologický výzkum nebyl vůbec proveden na správnou variantu dálnice, ale linie vrtů odpovídala variantě, která byla už dříve zamítnuta.¹²²¹²³ ŘSD tyto nedostatky řešilo doplňkovým hydrogeologickým výzkumem.

Podle Zuzany Urbancové (ŘSD) někdy nastávaly situace, kdy proti sobě stály dva posudky od dvou autorizovaných odborníků a musely být obě srovnány, aby se dokázalo, která z nich je v právu nebo jaké změna je třeba do původní studie zapracovat.¹²⁴

Pavel Hrabec za Krajinu 2000 v rozhovoru uvedl, že spolky při zadávání studií narazily na problém, že autorizovaní odborníci nechtěli pracovat na studiích proti ŘSD, jelikož by tak v budoucnu mohli přijít o jejich zakázky.¹²⁵

Podle zastánců druhé strany naopak spolky úmyslně nabízeli právní servis různým obcím a ty to přijímaly, protože sami tematice úplně nerozuměly.¹²⁶

3.2.5 Shrnutí a konstrukce environmentálních problému podle Hannigana

¹²² viz elektronické přílohy.

¹²³ Nedej se+ Tunel na konci tunelu. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 29.10. 2017 Dostupné Online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410031-tunel-na-konci-tunelu/>

¹²⁴ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

¹²⁵ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

¹²⁶ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

Rozsah této kapitoly oproti ostatním ukazuje na to, jak velký prostor je v diskuzi věnován technické problematice oproti apelu na hodnoty. Kromě toho jsou technologické připomínky i v dalších částech.

Trasování dálnice je na první pohled zjevně problematické z důvodu překonávání terénních překážek. Spadají sem například řešení mostů, tunelů a poddolované území. Protože pouhý apel na zachování údolí Sázavy nestačil a technických problémů se ukázalo být tolik, spolky zaměřily svoji snahu na tuto oblast. Díky tomu se debata přesunula od negativního vlivu dálnice jako takové k řešení všech jednotlivých důvodů proč je její stavba problematická.

Pro stát a ŘSD bylo v důsledku jednodušší se potýkat s řadou faktických připomínek, které ale mohly být technicky řešeny, než kdyby došlo k většímu odporu veřejnosti proti dálnici z důvodu zachování nedotčené lokality. Pokud by totiž vyvstala situace, že by velký počet občanů stál proti dálnici jako takové, nedalo by se proti tomu argumentovat. ŘSD jako organizace založená za účelem realizace pozemních komunikací by musela čekat na rozhodnutí vyšších orgánů, jestli bude občanům vyhověno nebo ne. Žádná technická diskuze kolem by vedena nebyla.

Odpůrcům dálnice se ale nepodařilo získat dostatečnou veřejnou podporu a tak přesunuli svojí pozornost k řešení technických problémů.

Z analýzy plyne stejný závěr, jako uvádí Hanniganova typologie rétoriky podle stupně, ve kterém se tvrzení nachází.¹²⁷ Na počátku sporu je zřejmá snaha zaštitit se obecnou tezí poukazující na morální rozměr problému (rhetoric of rectitude). Ta dokáže přitáhnout pozornost. Kromě toho je používána z důvodu malého rozsahu tvrdých dat, se kterými by se dalo operovat. Druhým stupněm je tyto postoje podpořit faktickými údaji (rhetoric of rationality).

Po tvorby tvrzení je další jeho prezentace, hlavně díky mediálnímu obrazu. V zasazení do kontextu D3 využili odpůrci k propagaci problematiky nejčastěji lokální média, schůze a pořad Nedej se!. Další následující diskuze a příspěvky reagovaly nebo reprodukovaly tyto platformy. Lokální zastánci dálnice ke svým výstupům používali stejný mediální prostor, z části byl využíván i ze strany ŘSD, která ale velkou část informací prezentovala také jako samostatné publikace. Zbylí aktéři (jako např. MŽP nebo spolek pro výstavbu D3 a D4) do mediálního obrazu přispívali méně.

¹²⁷ HANNIGAN, John. Environmental Sociology. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5. s. 65.

Důležitými typem aktérů v procesu prezentace problému jsou tzv. claim-makers. Jsou to aktéři, kteří se snaží prosadit téma do veřejného prostoru. Často se jedná o odborníky z určitého oboru.¹²⁸

ŘSD i AD3 mají svoje claim-makers. ŘSD zakládá svoje výstupy převážně na tvrdých faktech jako například studie vývoje intenzity dopravy tvořené vlastními expertními skupinami. Na základě těchto podkladů dále obhajuje svoji projekční činnost. Stejně tak veškerá dokumentace spadá do kompetence kvalifikovaných odborníků. Svoje zaměření na technologickou podstatu věci prezentuje ŘSD navenek například vizualizacemi budoucí dálnice, která pomůže běžnému občanovi představit si stavbu v realitě. Dalším příkladem jsou zpracované publikace s detailními mapami a grafy. Všechny tyto výstupy hrají roli v celkovém obrazu, jaký organizace na venek prezentuje.

AD3 ke svojí mediální prezentaci používá jednotlivce, kteří mají praxi v určitém oboru. V této kapitole je to zjevné na případu poddolovaného území, kdy se prezentace ujímá RNDr. Petr Morávek, uznávaný odborník na problematiku těžby zlata. Problematiku v dokumentaci pro územní rozhodnutí prezentuje autorizovaný hydrogeolog Ing. Jiří Šmíd. Právní servis zajišťuje spolku JUDr. Michal Bernard Ph.D. Všichni tito aktéři současně upozorňují na problémy se stavbou, ale zároveň svým statutem odborníků zvyšují důvěryhodnost a přesvědčivost argumentů.

V dalším procesu prezentace tvrzení považuje Hannigan¹²⁹ za efektivní metodu použít při pojmenování problému vizuálně nebo verbálně podnětný názvem. Tento postup lze sledovat v případě D3 také, ale jen v omezené míře. Z analýzy plyne, že v Jílovských novinách až na výjimky (např. článek s názvem Dálnice D3, jako amputace naší krajiny¹³⁰) byla většina příspěvků pojmenována relativně věcně. Vysvětlením by mohlo být, že na úrovni lokálního média bude o článek zájem kvůli jeho tématice a není proto potřeba se na něj snažit upoutat pozornost. V případech kdy se problematika dostala např. do veřejnoprávního vysílání, začalo být používání této metody zjevnější (např. Nedej se – Komu zmizí voda, reportáž „s dálnicí přitéká i pitná voda...“¹³¹).

¹²⁸ Tamtéž, s. 65-66.

¹²⁹ HANNIGAN, John. Environmental Sociology. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5 s. 70.

¹³⁰ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.5] s. 12.

¹³¹ Dostupné online: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2035644-s-dalnic-i-pritekla-i-pitna-voda-dostavba-d3-mohla-vyresit-problemy-nekterych-obci>

Druhou technikou, která je účinná, je přirovnat problematiku k podobné, již existující a na ní ukázat možné negativní důsledky.¹³² Příkladem toho může být srovnání s událostmi kolem dálnice D8.¹³³

Mimo prezentaci problému a jeho podpoření fakty hraje v úspěšném uvedení problému do veřejného prostoru i načasování a štěstí.¹³⁴ V případě D3 bylo největší pozornosti veřejnosti dosaženo v roce 2008, kdy probíhal spor mezi MŽP a MD o vedení trasy. V mediálním prostoru se vyjadřoval například ministr životního prostředí Martin Bursík a byl uspořádán koncert, na kterém vyjádřily podporu protestujícím některé veřejně známé osobnosti jako například zpěvačka Anna K nebo Michal Hrůza.¹³⁵ V té době aktivita spolků reálně zasáhla do politiky variantou Promika, když byla na popud MŽP rozpracována tak, aby byla srovnatelnou alternativou k variantě západní.¹³⁶

V průběhu zpracovávání dokumentu EIA se změnila politická situace a po jejím vypracování už MŽP netrvalo na východní variantě, ale schválilo usnesení uvedené ve stanovisku o přednostním sledování západní varianty. Někteří odpůrci dálnice tvrdili, že výsledky dokumentu byly účelové zkreslené, aby západní varianta skončila lépe.¹³⁷

Z toho plyne, že spolky sledovali konzistentní linii kritiky a díky tomu se problém dostal do mediálního prostoru a vedl k reakcím v podobě politických kroků. Když však přišla procesní část (tvorba dokumentu EIA), zájem o spor ze strany veřejnosti opadl. Když po dokončení dokumentu MŽP sdělila rozdílný postoj, než byl před její tvorbou, ocitly se spolky v situaci, kdy stály opět samy proti celé státní správě a ŘSD.

¹³² SOLESBURY, W. 1976 *The environmental agenda: an illustration of how situations may become political issues and issues may demand responses from government: or how they may not*. In: HANNIGAN, John. *Environmental Sociology*. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5 s. 70.

¹³³ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2013 č.9] s, 13.

¹³⁴ Kingdon, J. W. 1984 *Agendas, Alternatives and Public Policies*, In: HANNIGAN, John. *Environmental Sociology*. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5 s. 74.

¹³⁵ Nedej se! Dálnice D3, Díl 2. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.8.2007 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420008-dalnice-d3-ii-dil>

¹³⁶ ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

¹³⁷ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

Tento bod by podle teorie Luise Kriesberga¹³⁸ odpovídal přechodu od eskalace sporu k deeskalaci.

Důležitým faktorem v podobě sporu se ukázal být čas. Problém se v mediálním popředí udržel jen na určitou dobu.¹³⁹ A mezitím proběhly na politické úrovni změny, které spolky nemohly ovlivnit.

Od této chvíle zájem veřejnosti o problematiku klesá. ŘSD má zároveň k dispozici dokument, který je opravňuje k dalšímu pokračování přípravných prací.

3.3 Proces

Následující kapitola se podrobněji zabývá situací ohledně varianty Promika, její roli v procesu EIA a také schvalovacím procesem Zásad územního rozvoje. Tyto dvě součásti procesu byly klíčovými pro ustanovení západní varianty dálnice jako preferované. Na konci kapitoly je srovnání se stavbou obchvatu kolem Plzně ve studii Terezy Stöckelové a kol.,¹⁴⁰ jelikož obě stavby vykazují řadu podobností.

3.3.1 Varianta Promika a proces EIA

¹³⁸ KRIESBERG, Louis. Constructive Conflicts: From Escalation to Resolution. In: Znebežánek, František. Sociologie konfliktu. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. 172 s. Základy sociologie; sv. 12. ISBN 978-80-7419-177-0. s. 139-141.

¹³⁹ HANNIGAN, John. Environmental Sociology. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5. s. 68.

¹⁴⁰ Konopasek, Zdenek & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699.

Varianta Promika vznikla v roce 2003. V počátku byla jen alternativním řešením k západní variantě, které mělo ukázat, že spolky pouze neprotestují a nezdržují, ale že také nabízí řešení.¹⁴¹

Před začátkem a v průběhu zjišťovacího řízení stálo MŽP na straně odpůrců západní varianty. Vyvíjelo aktivity k zlepšení dokumentace varianty Promika, aby mohly být obě varianty srovnány podle stejných kritérií a vyhodnocena ta výhodnější.¹⁴²

Varianta Promika v žádném stupni procesu nebyla rovnoprávnou k variantě západní z hlediska technické připravenosti. Ještě než Promika vůbec vznikla, byla už příprava západní varianty několik let v procesu.¹⁴³

Prvním faktorem byl tedy čas, druhým faktorem byly finance, jelikož Promika byla financována ze soukromých zdrojů dotčených obcí pod záštitou sdružení Krajina 2000, tudíž nemohla být provedena v takovém rozsahu a podrobnosti.

Tuto technickou nedostatečnost Promiky mělo změnit právě MŽP, které zadalo vypracovat technicky dokonalejší verzi – Promika 2008.¹⁴⁴ Proti tomuto rozhodnutí protestovali zástupci ŘSD, podle kterých jde o zdržování výstavby, jelikož západní trasa už byla „stabilizována“ v ÚP a celý proces se tímto rozhodnutím vrací do fáze výběru varianty o osm let zpátky.¹⁴⁵

Vznikla tedy aktualizovaná varianta Promika 2008 a MŽP k ní vydalo stanovisko s připomínkami a podmínkami, které by k realizaci musela splnit. Ve stanovisku je uvedeno, že nejhodnější trasou z pohledu ochrany přírody je trasa, které se bude co nejvíce přimykát k stávající I/3. Tomu odpovídá variantní řešení B2 varianty Promika 2008. Z hlediska ochrany přírody a krajiny považuje MŽP některá variantní řešení, ale hlavně variantu západní, za nevhodnou.¹⁴⁶

S těmito úpravami byla varianta v konečném stanovisku EIA shledána jako možná, ale k její realizaci má být přistoupeno pouze v případě, že by z nějakého důvodu nedošlo ke stavbě západní varianty. Obě varianty měly téměř shodné bodové hodnocení, ale Promika byla vyhodnocena jako

¹⁴¹ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

¹⁴² Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2009 č.7] s. 5.

¹⁴³ ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

¹⁴⁴ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2009 č.7] s. 4-5.

¹⁴⁵ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2008 č.9] s. 3.

¹⁴⁶ viz elektronické přílohy s. 15-16.

mírnější k životnímu prostředí, západní varianta k obyvatelům. Doporučena byla varianta západní.¹⁴⁷

Odpůrci dálnice proti výsledkům procesu (stejně tak i v připomínkovém řízení v průběhu) protestovali. Objevovaly se diskuze o tom, že výsledky jsou zmanipulované a že západní varianta byla vybrána z důvodu, že je ve vyšší stupni rozpracovanosti a tím pádem blíže k realizaci. Reakcí ŘSD bylo, že západní varianta je opravdu více rozpracovaná, ale to je dáno tím, že už se na ní pracuje déle. Obvinění z manipulací s výsledky bylo odmítnuto jako neopodstatněné.¹⁴⁸

Během zpracovávání dokumentace EIA se změnilo politické klima a MŽP nadále nezastávalo stejný názor jako při jejím vzniku. Proto byla EIA MŽP schválena, přestože v začátcích právě MŽP iniciovalo dopracování Promiky a její zařazení do procesu EIA.¹⁴⁹

Toto rozhodnutí bylo odpůrci dálnice odsouzeno a objevovaly se názory, že byl celý rozhodovací proces zpolitizován, protože pokud dá MŽP přednost variantě s horším dopadem na životní prostředí, jde tak proti svojí vlastní funkci a svému smyslu.¹⁵⁰

Odsouhlasením dokumentace EIA formálně spolky ztratily pomoc a zastání u MŽP. Naopak ŘSD využila tohoto rozhodnutí k propagaci stavby, protože ta byla nyní „posvěcena“ orgánem chránícím přírodu.

Z tohoto pohledu už nebyl spor veden jako konflikt mezi MŽP se spolky proti MD s úřady a ŘSD, ale všechny státní orgány stály na jedné straně a na druhé pouze spolky a část veřejnosti.

Další protesty následovaly po prodloužení platnosti dokumentace EIA v roce 2017. V dokumentu se uvádělo, že od vypracování původní EIY nedošlo ke změnám, které by měnily závěr posudku. Proti tomu bylo argumentováno neaktuálností údajů, podle kterých byla vypracována srovnávací studie (nejnovější použité zdroje byly údajně z roku 2010).¹⁵¹ Také byl zpochybněn závěr, že západní

¹⁴⁷ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 13.

¹⁴⁸ Příloha č. 1 Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 14.

¹⁴⁹ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2012 č.3] s. 8.

¹⁵⁰ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2012 č.3] s. 8.

¹⁵¹ Dostupné na webu: <https://www.alternativad3.cz/prodlouzeni-platnosti-eia-k-zameru-stredoceske-dalnice-d3-snadno-a-rychle/news/detail/1/2/15/0>

varianta by měla menší vliv na obyvatelstvo, jelikož za pět let narostl v této lokalitě počet obyvatel.¹⁵²

V současnosti je napaden proces EIA kvůli změnám v projektu provedeným kvůli první aktualizaci zásad územního řízení (viz oddíl ZÚR). ŘSD musí opatření dát k dispozici MŽP a to provede zjišťovací řízení a pak verifikační stanovisko, pokud budou změny v povoleném rozsahu.¹⁵³

3.3.2 ZÚR

Druhým důležitým milníkem v procesu je schválení aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Původní Zásady územního rozvoje byly schváleny v roce 2005 a jelikož je územní plán velkého územního celku nadřazený územním plánům obcí, byla v něm „stabilizována“ západní varianta D3.

Proti ZÚR bylo vedeno řízení s odpůrci, kteří poukazovali na chyby v projektu SEA. ZÚR byly na základě žaloby podané Obcemi Ješetice, Václavice, Tisem a navrhovatelkou Annou Cedzovou v roce 2013 zrušeny. Následná kasační stížnost proti tomuto rozhodnutí neuspěla.¹⁵⁴

Aby nemusel celý postup probíhat znovu, změnilo ŘSD několik technických aspektů středočeské D3 (oddálení tělesa dálnice o Luk pod Medníkem, prodloužení tunelu blízko obce Horní Studené) a dalo tuto variantu k projednání Středočeskému kraji. Výsledkem byla první aktualizace ZÚR, která byla posléze schválena zastupitelstvem Středočeského kraje.¹⁵⁵ Podle Zuzany Urbancové za ŘSD tímto oficiálně končí debata o trase dálnice. Ačkoliv ještě bude vedeno řízení o umístění stavby, kde jsou možné drobné úpravy, trasa západní je již schválená jako jediná.¹⁵⁶

¹⁵² ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

¹⁵³ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

¹⁵⁴ ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

¹⁵⁵ Tamtéž.

¹⁵⁶ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

Proti tomuto postupu se ohradily odpůrci dálnice s argumenty, že pouze přepracovat kus trasy by nemělo stačit k tomu, že bude proces obnoven. Kvůli tomu byla napadena dokumentace EIA, která podle odpůrců tyto změny dostatečně nereflektuje.¹⁵⁷

Díky vypořádání žaloby byly obce povinné do svých územních plánů zaznamenat trasu dálnice.

V současnosti má už stavba vypracovanou dokumentaci k územnímu rozhodnutí, ale pro její schválení chybí řízení výjimky ze zvláště chráněných živočichů. Kvůli žalobě ze strany AD3 byl Středočeský kraj shledán jako systémově podjatý a nové řízení v současnosti vede Plzeňský kraj.¹⁵⁸

Zbývá provést územní řízení, schválit dokumentaci pro stavební řízení, realizovat stavební řízení samotné, vypořádat se s vlastníky pozemků v trase a proběhnout musí ještě řízení na zhotovitele stavby.¹⁵⁹

Vedoucí realizace středočeského úseku D3 úseku Zuzana Urbancová vidí hlavní rizika v možném zdržování ze strany odpůrců. Pokud využijí všech možností k intervenci a všechny procesy budou trvat nejdéle, jak je podle zákonných lhůt možné, může to stavbu oddálit i o čtyři roky.¹⁶⁰

3.3.3 Shrnutí a srovnání s obchvatem Plzně u Stöckelové a kol.

Analýza schvalovacího procesu nenabízí tolik možností k interpretaci jako ostatní kapitoly. Přesto je kromě záznamu minulosti sporu cenná z hlediska souvislostí. Jedna, na první pohled nezjevná,

¹⁵⁷ Tamtéž.

¹⁵⁸ Tamtéž.

¹⁵⁹ Dostupné na webu: <https://www.alternativad3.cz/schvalovaci-proces/1/144> a <http://www.dalniced3.cz/#postup-pripravy-a-realizace>

¹⁶⁰ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

souvislost se ukazuje ve srovnání se studií Terezy Stöckelové a kol. ohledně sporu o stavbu obchvatu kolem Plzně.¹⁶¹

Pouze pokud je celá historie varianty Promika shrnutá dohromady, je zřejmé, že nikdy nebyla preferovanou variantou, přestože byly snahy ji v procesu EIA dopracovat do stupně západní varianty. Už v 70. letech byly prováděny krajinářská hodnocení v přibližné trase západní varianty.¹⁶² Když byla díky iniciativě spolku Krajina 2000 v roce 2003 předložena varianta Promika, měla podobu sedmnáctistránkové publikace s mapovou dokumentací zobrazující celkovou trasu a možná řešení v jednotlivých úsecích. Když pak do sporu zasáhlo MŽP s požadavkem porovnat všechny alternativy, bylo jasné, že kvůli nedostatkům v dokumentaci bude Promika ve srovnání pozadu. Iniciativou tehdejšího ministra ŽP Marina Bursíka poté došlo k rozpracování varianty na aktualizovanou Promiku 2008 a následnému srovnání v procesu EIA. Mezitím byla varianta západní opět dál, protože už od roku 2005 byla schválena v ZÚR a byla připravována dokumentace k ÚR, zatímco Promika (2008) byla ve fázi projektu. V projektu EIA se uvádělo, že rozpracovanost západní varianta je logicky větší, protože se na ní pracuje déle.¹⁶³ I přes snahu MŽP byla nakonec schválena varianta západní a v roce 2015 byla zapracována do územních plánů obcí. Dnes se s Promikou nepočítá ani na úrovni odpůrců západní varianty, jejich řešení je nyní tzv. 0+ neboli modernizace I/3, rozvoj příměstské dopravy a P+R parkovišť.¹⁶⁴

Situace u Plzně byla podobná z několika pohledů. Stejně jako v případě D3 bylo ve sporu zapojeno množství různých aktérů, včetně neziskových organizací, veřejnosti, státu, vedení Plzně a odborné veřejnosti. Diskuze ohledně varianty S (zastávané vedením města) a K (neziskové organizace) byla vedena od devadesátých let.¹⁶⁵ Spor probíhal za použití všech dostupných legislativních nástrojů a důležitým aktérem se stala odborná veřejnost, která pracovala na posudcích pro obě strany sporu. V roce 1998 se varianta S stala preferovanou vedením města. V té době sice nebyla varianta

¹⁶¹ Konopasek, Zdenek & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL.* 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699.

¹⁶² ŘÍDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

¹⁶³ Příloha č.1 Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184str s. 14.

¹⁶⁴ Dostupné online: <https://www.alternativad3.cz/alternativni-reseni-0-/1/136>

¹⁶⁵ Konopasek, Zdenek & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL.* 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699. s. 12.

rozhodnuta, ale jelikož zastánci varianty K byly nyní v opozici proti „oficiální“ alternativě, začali být obviňováni ze zdržování a hlavní prioritou se stalo co nejrychleji vybrat variantu a postavit obchvat.¹⁶⁶ V roce 2001 bylo zrušeno soudní řízení vedené proti variantě S kvůli nedodržení podmínek obsažených v dokumentaci EIA. Soud označilo obchvat za „stavbu ve veřejném zájmu“. V roce 2002 byla zahájena stavba, ale kvůli problémům s výkupy pozemků a technickými potížemi při překonávání kopce Valík se náklady téměř zdvojnásobily.¹⁶⁷

Stöckelová a kol. hodnotí celý spor následovně: V průběhu celého sporu hrály velkou roli expertní posudky. Na konci bylo přes dvacet různých studií, zastávajících se obou řešení. Nakonec bylo rozhodnuto politicky a se zdůvodněním, že všechny studie přinesly akorát protichůdné názory a v rozhodování nepomohly. Zajímavé je, že s postupem sporu byly posudky stále více přikloněny k variantě K a pro variantu S zůstával jediný hlavní argument „zdraví občanů“, který se opíral o větší vzdálenost varianty od Plzně.¹⁶⁸

Do této chvíle byly podobnosti sporů zjevné – v obou případech proti sobě stojí dvě skupiny, jedna se zaštiťuje starostí o přírodu a druhá starostí o lidi. V obou případech byl schvalovací proces velmi zdoluhavý a v průběhu se měnily názory jednotlivých aktérů (například MŽP)¹⁶⁹. V obou případech je jako prioritní postupně ustanovena varianta s menšími negativními vlivy na obyvatelstvo. V obou případech je tato varianta delší, technicky náročnější, dražší¹⁷⁰ a má větší dopad na přírodu.¹⁷¹

Kromě toho je tu ale jev, který Stöckelová a kol. uvádí jako materilization neboli zhmotňování.¹⁷² Zatímco zastánci K varianty se soustředili na tvorbu studií a zdokonalování materiálů, zastánci

¹⁶⁶ Tamtéž, s. 15.

¹⁶⁷ Tamtéž, s. 16.

¹⁶⁸ Konopasek, Zdenek & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699. s. 20.

¹⁶⁹ KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8. s. 35.

¹⁷⁰ Ačkoliv cena varianty Promika nebyl nikde oficiálně vyčíslena, z průběhu trasy bez tunelů a velkých mostů, bez poddolovaného území a dalších negativních jevů se dá usuzovat, že by byla nižší než západní jako např. v JANEBA, Oldřich a kol. Dálnice D3. z pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti. 2008: Sdružení Klid. Neprodejná publikace. s. 21.

¹⁷¹ KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8. s. 35.

¹⁷² Konopasek, Zdenek & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699. s. 14.

varianty S začali postupně připravovat realizaci stavby (v případě Plzně projekty a stavbu mostů v trase S). Tímto postupem dosáhli toho, že v budoucnu mohlo být jako argument použito, že díky přípravným pracím je stavba varianty S blíže dokončení (a také na ni bude potřeba méně nákladů), než varianta K. A přestože se varianta K s podporou obecné veřejnosti stále ukazovala jako více optimální, varianta S se stávala více reálnou.¹⁷³

Stejně jako v případě obchvatu Plzně je jedna varianta v průběhu příprav D3 konstantě vylepšována a tím se více blíží konečné realizaci. Jak bylo ukázáno v oddílu Varianta Promika a proces EIA, po celou historii sporu je západní varianta ve výhodě z důvodu delší doby, kdy se na ní pracovalo. Zároveň ale tento stav vyplynul přirozeně a stalo se tak prostě proto, že varianta podobná té západní byla prosazována už před téměř padesáti lety a pro-dálniční aktéři to neodmítají.

Stejný argument, jako používali zastánci varianty S v Plzni, je slyšet i u D3: V roce 2011 na informační schůzi, kterou svolalo Sdružení pro stavbu dálnice D3 a R4. Ing. Jiří Švorc vysvětluje, že ŘSD preferuje západní variantu dálnice z toho důvodu, že je trasa již zanesená v územních plánech a tím pádem je v dohledné době realizovatelná.¹⁷⁴ Stejně tak je na tuto připomínku reagováno v dokumentaci EIA.¹⁷⁵

Na jedné z informačních schůzí organizovaných AD3 zazněl dotaz od Matěje Stropnického – Je strategie spolku účinná? U stavby dálnice D8 zvolili spolky stejnou taktiku – upozorňovaly na nedostatky v projektu, nevhodnost trasy a podávaly žaloby. Výsledkem bylo, že i přesto byl úsek dálnice postaven a přestože čas dal za pravdu odpůrcům, dálnice už stála. Nebylo by lepší, kdyby měly spolky připravenou projektovou dokumentaci s harmonogramem ve stejné fázi rozpracovanosti jako je nyní západní varianta?¹⁷⁶

Odpověď členů AD3 byla, že by to bylo lepší. Spolek ale nedisponuje takovými finančními prostředky, aby to dokázal zařídit. Právní rovinu spolek využívá k tomu, aby proces co nejvíce

¹⁷³ Tamtéž, s. 26.

¹⁷⁴ Nedej se! Dopady stavby D3 na životní prostředí. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 20.2.2011 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/211562248430003-dopady-stavby-d3-na-zivotni-prostredi>

¹⁷⁵ Příloha č.1 Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s.14.

¹⁷⁶ Záznam z informační schůze AD3 v Jesenici dostupný online: <https://www.youtube.com/watch?v=JH0NCejISW4&t=3523s>

zdržel a v získaném čase se snažil upozorňovat na problémy západní varianty na úrovni veřejnosti i politiků.¹⁷⁷

Pokud by hypoteticky spolek peníze na projekt ve stejném stupni rozpracovanosti měl, stejně by byl proti západní variantě znevýhodněn z důvodu pokročilého schvalovacího procesu. Příprava stavby takového rozsahu a v obtížném terénu vyžaduje velké množství finančních a časových prostředků. V případě rozpracování původní Promiky bylo postupováno podle požadavků MŽP, ale v současnosti nikdo nebude vkládat finance do projektu nad rámec povinností.

3.4 Užitek

3.4.1 Smysl

Proti-dálničními spolky byla vždy zpochybňována samotná účelnost západní varianty D3. Její trasa začíná napojením na Pražský okruh a vede kolem Tábora k Českým Budějovicím. Souběžně s ní vedou další dvě komunikace – rychlostní silnice I/3 a dálnice D4 (dříve R4).¹⁷⁸

Toto uspořádání hodnotí odpůrci dálnice jako nesmyslné. Třetí velká komunikace stejným směrem podle nich není potřeba.¹⁷⁹

Podle ŘSD je ale dálnice D3 naléhavou záležitostí, jelikož stávající komunikace I/3 je nedostačující a často zde nastávají dopravní problémy.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Tamtéž.

¹⁷⁸ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 59 .

¹⁷⁹ Nedej se! Komu zmizí voda [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.1.2018 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410038-komu-zmizi-voda/>

¹⁸⁰ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s.58-60.

Tento bod je jedním ze základních problémů celého sporu. Obce a spolky v trase dálnice považují za nesmyslné vést dálnici přes málo dotčenou přírodu a hodnotné území Posázaví, když jsou stejným směrem vedeny další dvě rychlostní komunikace.

3.4.2 E55 a tranzitní doprava

Jedním z hlavních argumentů pro stavbu dálnice se stal její význam z hlediska mezistátní dopravy. Kromě menšího celku S10, spojujícího Českou republiku s Rakouskem má být celý úsek dálnice D3 součástí celoevropského projektu E55. Ten má překlenout celou Evropu od Skandinávie k Balkánu. V délce 3305 kilometrů má vést od trajektu spojujícího Dánsko se Švédskem přes Německo, Českou republiku, Rakousko, Itálii přes trajekt do Řecka.¹⁸¹

Doplněním tohoto argumentu je poukaz na geografickou polohu ČR, kudy probíhá mnoho tranzitních spojů a pokud by stát nespolečně pracoval v oblasti budování nových dálničních úseků s ostatními zeměmi, mohlo by to vést k sociální a ekonomické izolaci ČR a z toho vyplývajícím negativním důsledkům.¹⁸²

Ačkoliv tento argument sám o sobě neimplikuje stavbu dálnice západní trasou, je v dnešní fázi sporu na místě ho k nim ho brát v úvahu, protože preference západní varianty je oficiálním stanoviskem státu a tudíž má západní varianta plnit i tento účel.

Odpůrci dálnice se neohrazují proti samotné E55, v dřívějších fázích sporu se snažili o prosazení alternativního vedení dálnice,¹⁸³ ale za problematický považují její důsledky. Důležitým negativním důsledkem tohoto spojení podle nich bude nárůst kamionové dopravy.

V rozhovoru se k tomuto tématu vyjádřil zastupitel Pavel Hrabec s argumenty, že v okolí Jílovska nejsou cíle ani zdroje velké kamionové dopravy. Kromě toho uvedl, že stavba podpoří mezistátní

¹⁸¹ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. stav k 10/2016. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016. s. 1.

¹⁸² ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 109.

¹⁸³ viz oddíl 3.3.1

přesun zboží, který je zbytečný a odpůrci dálnice ho považují za negativní už z podstaty. Připojil také, že podporou kamionové dopravy dochází k většímu zatížení silnic, na jejichž opravu potřeba vynaložit další finanční náklady a v důsledku na tom vydělají stavební společnosti.¹⁸⁴

Otakar Šmíd na otázku, zda je nemůže dálnice lokálně uškodit, ale z většího hlediska pomoci odpověděl ironicky:

„Jistě, dálnice výrazně pomůže dopravě mezi Skandinávií a Balkánem. To nesporně, bohužel všechny ty kamiony mezi Skandinávií a Balkánem pojedou tady kolem nás. Ale jim to pomůže!“¹⁸⁵

Naopak publikace ŘSD uvádí v souvislosti s kamionovou dopravou blízkost dálnice jako výhodu. Velká liniová stavba spojující důležité cíle bude pro kamiony výhodnější a stáhne je na sebe. Tím ulehčí dopravní situaci měst v okolí, stejně jako ulehčí silnicím a ŽP.¹⁸⁶ Podle Ing. Petra Ondráčka, který měl v Jílovém přednášku o rozvoji měst, může město z dálnice profitovat, ale je nutné zaručit, aby v případě problémů na dálnici nesjížděly kamiony do okolních obcí.¹⁸⁷

Argument spojení celé Evropy pomocí dálničního celku E55 začíná jako chvályhodný cíl, v diskuzi se ale následně stáčí hlavně k tematice kamionové dopravy. Stejně jako v případě Plzeňského obchvatu popsaného Stöckelovou a kol.¹⁸⁸ se objevuje taktika obou stran popisovat podle potřeby stejnou věc z různých úhlů. Odpůrci ukazují dálnici v kontextu velkého počtu kamionů projíždějících přes údolí Sázavy, způsobujících znečištění zplodinami a hlukem, jako negativní. Zástupci ŘSD jí popisují jako příležitost ukázat Evropským partnerům náklonnost k obchodní spolupráci, tudíž jako přinášející pozitiva. V jednom případě je to pohled lokální a v druhém mezistátní. A jelikož obě strany sporu reagují flexibilně, nabízí ŘSD protiargument s odlehčením místním silnicím a Pavel Hrabec v rozhovoru argumentuje negativitou dálkové kamionové dopravy už z podstaty. Obě strany sporu tak argumentují jak na lokální, tak mezinárodní úrovni opačnými, přesto odůvodněnými stanovisky.

¹⁸⁴ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

¹⁸⁵ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

¹⁸⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 107.

¹⁸⁷ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.8] s. 5.

¹⁸⁸ Konopasek, Zdenek & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699.

3.4.3 Veřejný zájem

Navazujícím stylem argumentace je ukázat dálnici jako stavbou ve veřejném zájmu. Podle ŘSD by dálnice měla patřit k veřejně prospěšným stavbám a to by jí mělo zaručovat lepší podmínky ve schvalovacím procesu. Navrhuje tuto úpravu zakotvit v zákoně. Veřejný zájem dálnice je dán její prospěšností všem občanům a ve veřejném zájmu je i postavit ji co nejrychleji, neboť zdržování přípravných procesů vede pouze k navýšení finančních nákladů, které ve výsledku musí zaplatit každý občan v podobě daní.¹⁸⁹ Její prospěšnost je dána i ve větším měřítku díky zasazení do trasy E55.

Stejný postoj vyjádřil Ing. Martin Höfler na veřejné schůzi v Jílovém¹⁹⁰ nebo Mgr. Zuzana Urbancová v rozhovoru. Podle ní je kvůli prospěšnosti dálnice velkému počtu lidí politováníhodné, že jí brání malá skupina občanů. I z hlediska výkupů pozemků, jelikož někteří občané počítali s jejich prodejem a teď neví, kdy se toho dočkají.¹⁹¹

Pohled ŘSD by se dal považovat za utilitaristický. Kromě prospěšnosti se dálnice se zaštiťuje se nařízením vlády a probíhajícím procesem. Odpůrci dálnice přínosy dálnice zpochybňují, ale v tomto konkrétním případě se jedná hlavně o její trasování, které je pro ně problematické.

Keller na argumentaci veřejným zájmem namítá, že se jedná o technokratické vidění světa. Používat veřejný zájem jako argument v situaci, kdy navýšením dopravy přichází o život více lidí je podle něho cynické.¹⁹²

¹⁸⁹ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 147.

¹⁹⁰ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.4] s. 5.

¹⁹¹ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

¹⁹² KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8. s. 18.

3.4.4 Lidský život

Stejný argument s opačným výsledkem používá ŘSD. Stavbu zasazuje do kontextu s dnes fungující rychlostní silnicí I/3 a úsekem dálnice D1 mezi Prahou a Mirošovicemi. Silnice I/3 prochází v těsné blízkosti kolem Benešova a odřezává ho od Konopišťského parku, který je často navštěvován turisty a občany města. Kromě toho je na její trase několik úrovnových křižovatek a její kapacita není dostatečná. Z těchto (a podél celé trasy dalších) důvodů, je technicky zastaralá a patří kvůli tomu mezi silnice s největší nehodovostí v ČR.¹⁹³ Situace na D1 je všeobecně známá – dálnice je často přetížená.¹⁹⁴

Oběma komunikacím by měla stavba D3 ulehčit a dopravu stáhnout na sebe. Snížením provozu a lepším technickým řešením by přispěla k záchraně lidských životů, které by jinak byly ztraceny na stávajících komunikacích.¹⁹⁵

V publikaci ŘSD je dále vyvozeno, že kdyby spolky neprotestovaly proti dálnici, ušetřilo by to kromě finančních nákladů i lidské životy.¹⁹⁶

Z poukázání na morální aspekt stavby dálnice znovu vyplývá její veřejná prospěšnost. Opět však nastává situace, kdy použitý argument ospravedlňuje stavbu dálnice, ale ne její trasování Posázavím. ŘSD však tyto argumenty používá proto, že rozhodnutí o preferování západní varianty už proběhlo, tudíž pro ně jako pro státní podnik je tato varianta jediná. A z toho důvodu jsou argumenty pro prospěšnost dálnice staženy na tuto konkrétní variantu.

Odpovědí členů sdružení proti dálnici je, že kvůli nevyhovujícímu stavu I/3 je z jejich strany již dlouho předkládán návrh na její modernizaci.

¹⁹³ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2008 č.9] s. 3.

¹⁹⁴ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

¹⁹⁵ Tamtéž.

¹⁹⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 108.

3.4.5 Rozvoj kraje

Odpůrci dálnice často argumentují tím, že kvůli kamionové dopravě budou lidé v Jílovém a dalších obcích strádat. Kromě této zátěže se bojí, že (jako v tolika jiných případech) budou v okolí sjezdů budovány sklady a ještě více tak utrpí okolní krajina.¹⁹⁷¹⁹⁸ Obavy z logistických center sdílí i místostarosta Okrouhla Vladimír Liška¹⁹⁹

Otakar Šmíd v rozhovoru přidává k tématu skladů další příspěvek. Dříve vlastnilo pozemky na severním okraji Jílového. Časem se z JZD stala a.s. a ta začala postupně prosazovat změny v územním plánu. Ze zemědělských pozemků se postupně stávaly stavební parcely, které měly předurčený způsob využití. Jeden ze způsobů byl i skladování. Tímto procesem podle Šmída bylo připraveno budoucí využití pozemků kolem Jílovského sjezdu na stavbu logistických center.²⁰⁰

ŘSD k výstavbě logistických center přistupuje jako k příležitosti. V publikaci²⁰¹ popisuje, že dálnice zajišťuje spojení s velkými městy v ČR nebo v zahraničí a díky tomu se lokality v okolí stávají zajímavějšími pro investory. Hlavně v blízkosti křižovatek a nájezdů jsou často budovány průmyslové nebo skladovací objekty, které do budoucna znamenají příliv investic a pracovních příležitostí okolních lokalit.

Kromě problematiky skladování je v diskuzi obsažen i turismus. Podle odpůrců dálnice je rozvoj Posázaví postaven na cestovním ruchu. Oblast je vyhledávána pro svojí přírodní hodnotu a krásu.²⁰²

Kromě toho je v katastru přes 1500 rekreačních objektů.²⁰³ V údolí Sázavy se nachází několik chatových osad, které vznikly v důsledku rozvoje trampingu. Často jsou postavené na strmých stráních a skalách a z důvodu nedostupnosti terénu mají svůj specifický charakter, jelikož mohly být

¹⁹⁷ JANEBA, Oldřich a kol. Dálnice D3. z pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti. 2008: Sdružení Klid. Neprodejná publikace. s. 8.

¹⁹⁸ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.1] s. 6.

¹⁹⁹ Nedej se! Komu zmizí voda [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.1.2018 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410038-komu-zmizi-voda/>

²⁰⁰ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

²⁰¹ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 104.

²⁰² JANEBA, Oldřich a kol. Dálnice D3. z pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti. 2008: Sdružení Klid. Neprodejná publikace. s. 11. a 24.

²⁰³ Tamtéž, s. 11.

postaveny pouze z materiálů, které byly chatari schopni svépomocí na místo dopravit. Přes tuto jedinečnou oblast má vést přes sto metrů vysoký most s dálničním tělesem. To může způsobit ztrátu zájmu chatařů o tuto oblast a jejich úbytek, stejně jako úbytek turistů navštěvujících oblast kvůli Posázavské stezce.²⁰⁴

Zastánci dálnice tvrdí, že dálnice naopak pomůže kraji v rozvoji turistiky²⁰⁵ a zajistí lepší dopravu pro rekreanty, kteří mají v okolí chaty.²⁰⁶

Problematikou rozvoje středočeského kraje v souvislosti se stavbou D3 se ve své studii zabýval Ing. Mgr. Miroslav Vrtiška, jehož výsledkem bylo ve shrnutí, že zrychlení dopravní dostupnosti obcí v trase dálnice povede k jejich větší atraktivitě z pohledu turistického ruchu.²⁰⁷

3.4.6 Dopravní dostupnost

Urychlení dopravy se stalo diskutovanou otázkou nejen v případě turistiky, ale i dopravní obslužnosti celé lokality.

Už v roce 1996 starosta Jílového Zbyněk Štorm argumentoval pro výhodnost dálnice kvůli odlehčení dopravně přetíženému městu Jílové a jeho okolí.²⁰⁸ A ŘSD do budoucna předvídá nárůst dopravní intenzity stejně tak, jak bylo sledováno doteď.²⁰⁹²¹⁰

²⁰⁴ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

²⁰⁵ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.11] s. 5.

²⁰⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. 106.

²⁰⁷ VRTIŠKA, Miroslav. Dálnice D3 jako příležitost rozvoje ve Středočeském kraji. Urbanismus a územní rozvoj. 2018, 21(3), 27-35. ISSN 1212-0855.

²⁰⁸ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [1996 č.1]

Na první pohled zjevný přínos dálnice byl ale v průběhu času odpůrci zpochybňován. Shrnujícím příkladem je například příspěvek v pořadu Nedej se! starostky Jílového Květy Halanové.²¹¹ Mluví o tom, že dálnice nebude pro obyvatele Jílového přínosem, protože v případě dopravních komplikací na dálnici, budou řidiči hledat objízdnu trasu a tím pádem ještě více zatíží silnici přes Jílové. Kromě toho nepomůže obyvatelům Jílového ani dostat se rychleji do Prahy, protože se bude napojovat na Pražský okruh, kde bude opět špatná dopravní situace. Alternativou by odtud bylo buď použít dálnici D1 nebo Vídeňskou ulici, což jsou varianty, které jsou již za současného stavu v dopravních špičkách problematické.

Odpověď ŘSD na druhou námitku je, že městský okruh bude v době otevření dálnice už kompletní a plně funkční.²¹²

Někteří odpůrci také upozorňují na to, že přiblížení občanů k Praze se pohybuje řádově v minutách. To je podle nich v porovnání s negativními vlivy dálnice velmi malé pozitivum.²¹³

Druhá část námitek směřuje k dopravním studiím, které zástupci AD3 považují za špatný zdroj informací, jelikož mohou být účelově podhodnocené, nadhodnocené nebo neúmyslně zpracované chybně.²¹⁴

V souvislosti s problematikou objízdnych tras se Jílové snažilo do projektové dokumentace prosadit obchvaty ze severní a jihozápadní strany města. Druhý zmíněný obchvat se už v úrovni nápadu setkal s problémy v podobě přílišné blízkosti zastavby, přírodně cenné lokality vrcholu kopce Peří a velkým převýšením, které by musel překonat.²¹⁵

²⁰⁹ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. stav k 10/2016. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016. s. 5.

²¹⁰ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s. s. 37-41.

²¹¹ Nedej se! Dálnice D3, Díl 3. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 22.5.2007 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1095913550-nedej-se/207562248420014>

²¹² Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.3] s. 8.

²¹³ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.1] s. 6.

²¹⁴ Záznam z informační schůze AD3 v Jesenicích dostupný online: <https://www.youtube.com/watch?v=JH0NCejISW4&t=3523s>

²¹⁵ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2015 č.9] s. 5.

Obec Psáry pomocí hlasování zastupitelstva schválila odmítnutí přípojky na dálnici.²¹⁶

3.4.7 Shrnutí a srovnání se situací kolem Dánské dálnice u Marie Figuery

Tak jako v předchozích kapitolách, byly i zde případy použití zdánlivě stejných argumentů, ze kterých byly ale vyvozeny jiné závěry. Například pod heslem „logistická centra“ vidí odpůrci dálnice nevzhledné hangáry, narušující krajinný ráz, přitahující další dopravu a zabírající zemědělskou půdu.²¹⁷ Zastánci dálnice vidí pod stejným heslem možnost rozvoje lehkého průmyslu, pracovních příležitostí a zpomalení odlivu obyvatel.²¹⁸ V mediálním prostoru se ale tyto vysvětlení často nevyskytují a tak je běžný občan postaven do situace, kdy se z různých mediálních platforem doví, že logistická centra jsou zároveň pozitivní i negativní. To v celém sporu působí chaoticky a přispívá to k dalším nedorozuměním jak mezi aktéry, tak mezi občany.

Z analýzy vyplynulo, že i u obecné otázky prospěšnosti dálnic se diskuze zaměřovala hlavně na technický aspekt věci. Argumenty pro dálniční se zaštiťovaly intenzitou provozu, potřebou spojit města nebo vytvořit pracovní místa a argumenty proti dálnici v tomto stylu pokračovaly, vyjadřovaly obavy z důsledků kamionové dopravy, odchodu chatařů z oblasti nebo stavby logistických center. Několik odpovědí z této technické roviny vybočovalo a dávalo větší důraz na širší obraz.

Dálnice jako veřejný zájem je dalším argumentem, který se má zakládat na netechnické podstatě. D3 je ve veřejném zájmu, protože pomůže všem občanům, kteří se jí rozhodnou využít. Je v zájmu všech, aby byla dopravní síť kvalitní, protože všichni jí pak můžou využívat. Tento způsob smýšlení je ve filosofii znám jako utilitarismus. V tomto pojetí by při řešení problémů mělo být vždy vybráno řešení, které ve výsledku pomůže co nejvíce lidem najednou. Tato teze ale také implikuje, že je tu také malá skupina lidí, které nejen že rozhodnutí nepomůže, ale i uškodí. To je

²¹⁶ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.4] s. 11.

²¹⁷ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

²¹⁸ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.11] s. 5.

však něco, s čím je potřeba počítat, protože nelze upřednostňovat zájem menšiny lidí nad většinou.²¹⁹

S tímto tvrzením nesouhlasí odpůrci, kteří odmítají přijmout dálnici přes Posázaví jako věc obecného zájmu a to hlavně z důvodů zmíněných na začátku kapitoly. V jejich vyjádřeních je zřejmé dělení na „my“ neboli občané žijící v Posázaví a „oni“, skupina lidí sledujících vlastní zájmy, která využívá stavbu dálnice jako příležitost k výdělku. V této optice je západní varianta D3 projekt prosazený vládnoucí garniturou, záměrně vedenou náročným terénem (aby byly obhajitelné vysoké náklady) a nerespektující práva občanů.

Morálním argumentem ŘSD je hodnota lidského života. Používají situaci na rychlostní silnici I/3 a D1 jako poukázání na špatný stav komunikací v okolí důležitost stavby středočeské D3. Kromě toho ale používají argument lidského života ještě úderněji. Zatímco spolky zdržují všemi prostředky stavbu dálnice, lidé na silnicích umírají. Aktér tu tvrdí, že čím déle bude příprava a stavba D3 trvat, tím více zemře lidí a naopak, čím dříve se dálnice postaví, tím dříve budou lidé moci jezdit po bezpečné komunikaci a nebudou umírat. Tento apel se snaží ukázat, že zastáncům dálnice jde v první řadě o životy občanů a jejich bezpečí. A stejně tak nepřímou naznačuje, že všichni, kdo zdržují stavbu, jsou nepřímou zodpovědní za úmrtí na zmíněných komunikacích.

Odpůrci dálnice namítají, že nic nebrání tomu, aby byla silnice I/3 modernizována, naopak to je přesně to, co celou dobu požadují.

Dalším jevem ukazujícím se v diskuzi je zaměření na oponenta v diskuzi, ne na pozici automobilisty. Na stejný úkaz upozorňuje Maria Figuera ve své studii protestů proti dálnici v Dánsku.²²⁰ Odpůrci dálnice zaměřují téměř výhradně svoji pozornost na stavbu samotnou, na jejího zhotovitele a na činnost dalších orgánů ve schvalovacím procesu. Kromě jednotlivých případů, kdy bylo například namítáno, že D3 přinese pouze malé přiblížení, tzn. apel na řidiče, aby trochu omezili svoje vlastní pohodlí kvůli většímu dobru, nebyl tento aspekt v diskuzi používán vůbec.

²¹⁹ Dostupné online: <https://plato.stanford.edu/entries/utilitarianism-history/>

²²⁰ FIGUEROA, Maria. *Democracy, Civil Society and Automobility: Understanding Battles against Motorways*. In: *Social perspectives on mobility* / edited by Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen, Henrik Gudmundsson. 2005. ISBN 0754644561. s. 195-196.

Z analýzy vyplývá, že hlavní pozornost byla věnována technické stránce stavby a jejímu zkoumání. Sem spadají všechny technologické problémy, na které dokumentace narazila, řešení všech negativních dopadů dálnice na obyvatelstvo a i velká část diskuze o užitečnosti dálnice. Další snahy odpůrců byly zaměřeny na samotný proces schvalování, na jeho zpochybňování a na hledání chyb v jeho průběhu.

V rozhovorech byly zmíněny další argumenty, které byly obecnější povahy, např. že dálnice přispívá k trendu centralizace služeb a institucí, který je z podstaty špatně stejně jako dálkový přesun zboží.²²¹ Přesto nebyly tyto argumenty mířeny na budoucí uživatele dálnice.

Tímto způsobem spolky přistoupili na argumentační vlnu ŘSD a státu. Rozhodli se, lidově řečeno „porazit je jejich vlastními zbraněmi“. Toto rozhodnutí bylo založeno na několika důvodech.

Prvním zcela pragmatickým důvodem bylo, že pokud by spolky od začátku kritizovali celou společnost za nadužívání automobilů, byla by jejich snaha společností odmídnuta kvůli konfrontačnímu tónu. Stavělo by je to do pozice tzv. ekoteroristů, což je pojem, který v kontextu současnosti odsuzuje pojmenovaný subjekt k izolaci.²²² Tyto požadavky by také pravděpodobně nevedly k zamýšleným výsledkům, protože by po lidech vyžadovali příliš velkou změnu životního stylu.²²³ Diekman se domnívá, že k přesvědčení lidí, aby se chovali šetrněji k životnímu prostředí, nestačí pouze apel na environmentální zodpovědnost. Podle něho je potřeba přidat ještě ekonomické stimuly.²²⁴ V tomto případě by se jednalo například o zahrnutí externalit do cen vozů a paliva, jak zmiňuje Keller.²²⁵

Druhým důvodem bylo, že ačkoliv z počátku spolky používaly hlavně argumentaci zachováním Posázavské přírody a důraz na její hodnotu, nebyly tyto připomínky nijak výrazně reflektovány. Odpůrci dálnice nedisponovali tak velkou základnou, aby mohli přednášet tyto „velké“ argumenty. Stejně tak na politické úrovni, nebyl jejich vliv tak velký, aby dokázali změnit probíhající proces. Přestože se spolky snažily intervenovat, psát dopisy a informovat veřejnost, nejen že na jejich

²²¹ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

²²² NOVÁK, Arnošt. *Tmavozelený svět: radikálně ekologické aktivity v České republice po roce 1989 / Arnošt Novák*. 2017. ISBN 9788074192548. s. 21.

²²³ HANNIGAN, John. *Environmental Sociology*. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5 s. 76.

²²⁴ Diekmann in vyrušil –sociologická reflexe konfliktu mezi společností a přírodou str 62

²²⁵ KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8. 22

jednání nepřicházely odpovědi, ale hlavně realizace dálnice mezitím postupovala stále dopředu. Podle vyjádření Pavla Hrabce byl toto jeden z impulzů, proč začali odpůrci dálnice postupně vstupovat do politické sféry.²²⁶

Podle Marie Figueri byl důvodem rozpor ve vztahu společnosti k automobilismu. Přestože si společnost uvědomuje negativní důsledky automobilismu na životní prostředí, zároveň si ráda užívá výhody, které automobilismus v kontextu konzumního světa nabízí. Z toho plyne rozpor, který odpůrci dálnice řešili kritikou rozšiřování dálnic, ale ne samotný automobilismus.²²⁷

V dalším vývoji se ale oba případy rozcházejí. Vývoj protestních skupin ve studii z Dánska probíhal následovně: nejdříve ve sporu figurovalo několik menších organizací, převážně složených z místních občanů. Později se k nim přidalo několik celostátních neziskových organizací. Kvůli neshodám mezi menšími spolky došlo k jejich sjednocení v jeden, který už neměl za cíl bojovat pouze proti jedné dálnici, ale rozšířil svoje působení na všechny, jak uváděli sami aktéři, zbytečné dálnice. Postupem času se jejich aktivita dostala až na politickou úroveň, kdy se pokoušeli prosadit pozměňovací návrhy vedoucí k větší participaci veřejnosti na schvalovacích procesech podobných staveb.²²⁸

Naproti tomu sdružení protestující proti D3 vedli celou dobu relativně stabilní taktiku a pozici. Přestože je zřetelná stejná snaha o sjednocení kvůli vnitřním problémům (jmenovitě nutnost neustále reflektovat změny názorů vedení obcí sdružených spolkem Krajina), která vedla ke vzniku spolku AD3, názorová a argumentační linie se za dobu sporu příliš nezměnila. Odpůrci dálnice postupně zdokonalují svoje argumenty, vylepšují svojí veřejnou prezentaci, ale nebyl tu podobný tematický obrat jako v případě zmíněné studie.

K problematice omezování dopravy se vyjadřuje Lise Drewes Nielsen.²²⁹ Tvrdí, že současný stav dopravy je dán kapitalistickým vedením společnosti a jejími ekonomickými zájmy. Stále živé je paradigma, že ekonomický růst je zárukou spokojenosti společnosti. Stavba nových komunikací je

²²⁶ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

²²⁷ FIGUEROA, Maria. *Democracy, Civil Society and Automobility: Understanding Battles against Motorways*. In: *Social perspectives on mobility* / edited by Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen, Henrik Gudmundsson. 2005. ISBN 0754644561. s. 195-197.

²²⁸ Tamtéž.

²²⁹ Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen, Henrik Gudmundsson (eds.): *Social Perspectives on Mobility* Ashgate Publishing, 2005, 221 s. ISBN 0-7546-4456-1.

v zájmu zvýšení mobility občanů a produktů a v tom smyslu podporuje ekonomický růst. Přináší sebou neudržitelnost stávajícího trendu, jelikož dopravní systém se rozrůstá rychleji, než růst ekonomiky a nese sebou i všechny negativní dopady dopravy.

Předpoklady, ze kterých vychází, se z velké části shodují s optikou státu a potažmo ŘSD. Vychází se z empiricky doložených podkladů, které ukazují, že současný trend v dopravě je rostoucí a stejně tak roste i přeshraniční transport. Jediným logickým řešením pro udržení ekonomického růstu a spokojenosti občanů je navyšování kapacity komunikací a budování nových. Tento postoj by se dal vyjádřit i z tržního hlediska jako uspokojení poptávky. Keller²³⁰ k tomuto pohledu připojuje snahu prezentovat novou komunikaci jako rozšíření svobodných možností.

3.5 Honorable mentions

V průběhu analýzy byly reflektovány některé aspekty, které se nevešly do kategorií předešlých kapitol. Přesto jsou důležité k dotvoření celkového obrazu sporu, protože ho blíže popisují z hlediska aktivity aktérů a jejich rétoriky.

Patří mezi ně obraz sporu v mediálním prostoru Jílovských novin, které se staly hlavní platformou, jeho průběhu na místní úrovni. Díky tomu, že se jedná o lokální periodikum, liší se od velkých mediálních platform možností tvořit diskuzi více kontinuálně. Důležitost tématu je dána samotnou přítomností v okolí čtenářů, není proto (jako v případě např. celostátních periodik) nutné snažit se ho zatraktivnit pro širokou veřejnost heslovitými titulky nebo opakováním již zmíněných informací.

Druhou platformou je pořad Nedej se! a Nedej se+, který díky svému zaměření na ekologické kauzy také dokázal udržet posloupnost příspěvků a neinformoval tak jen o útržkovitých zprávách jako jiné platformy.

²³⁰ KELLER, Jan. Naše cesta do prvoroh: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8. s. 7.

Kromě těchto dvou platforem jsou v kapitole uvedeny informace o výsledcích dřívějších referend a zamyšlení nad veřejným názorem na problematiku D3.

3.5.1 Doplnění obrazu sporu v médiích – Jílovské noviny a pořad Nedej se

V JN se objevilo několik kategorií příspěvků – nejvíce jich bylo reakčních, které buď reagovali na události probíhající ve sporu nebo na sebe navzájem. Autoři byli buď z politické sféry (často z vedení města nebo obcí), zástupci z ŘSD, zástupci spolků a běžní občané, kteří se chtěli k tématu vyjádřit.

Více prostoru využili pro svoje příspěvky odpůrci dálnice. Noviny využívali k informování veřejnosti o negativních dopadech, o legislativním procesu nebo v reakci na jiné články. Také informovali o schůzkách, které proběhly nebo teprve proběhnou.

V začátcích sporu odpůrci dálnice argumentovali obavami o krajinu Posázaví a možné znečištění (morální argumenty cílící na lidské hodnoty). Časem se objevily články s tematikou poddolovaného území a diskuze se stočila od čistě ekologické k otázkám finančních nákladů a bezpečnosti stavby. Jak postupně přibývaly příspěvky, odpůrci dálnice podávali ucelenější obraz o problémech a více se zaměřovali na technickou problematiku než na apel zachování krajiny v Posázaví (racionalizace problému).²³¹

Výběr témat zastánců stavby se v průběhu sporu příliš neměnil. Argumentace zůstávala stejná, měnil se jen obsah zpráv, které informovali o vývoji schvalovacího procesu.

Diskuze v novinách byla v některých obdobích utlumena a následně znovuoživena při různých příležitostech (např. při procesu EIA nebo propadech způsobených dešti). To ukazuje na snahu odpůrců dálnice využít různých situací k připoutání pozornosti veřejnosti. Postupem času se objevuje opakování některých argumentů a to u obou stran sporu. Jelikož spor trval řadu let, obě strany se snažily, aby o něm ve veřejném prostoru zůstalo povědomí.

²³¹ HANNIGAN, John. Environmental Sociology. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5 s. 65.

Jak schvalovací proces časem postupuje, formuje se nový předmět sporu – v jaké fázi procesu se vlastně dálnice nachází. Zastánci dálnice uvádějí, že dálnice je již schválená a je to konečné rozhodnutí, odpůrci naproti tomu tvrdí, že nic finálně rozhodnuto není a že je ještě čas jednat.

Hlavními aktéry sporu v novinách byly Otakar Šmíd z AD3 (a dříve za Krajinu 2000), který v příspěvcích většinou přinášel nový pohled na problematiku nebo reagoval na příspěvky, se kterými nesouhlasil. Ing. Ladislav Čmelík, který byl v letech 2006 až 2010 starostou Jílového a dnes je členem zastupitelstva. Často reagoval na odpůrce dálnice tvrdě vedenými příspěvky. Několikrát byl v novinách obviňován z používání demagogických argumentů. JUDr. Michal Bernard Ph.D., zabývající se právním servisem proti-dálničních uskupení, dnes jeden ze zastupitelů, v novinách přispíval informačními články shrnujícími argumenty proti dálnici nebo stav schvalovacího procesu. Ze strany ŘSD nejvíce do novin přispíval Ing. Martin Höfler informačními příspěvky ohledně fáze schvalovacího procesu a harmonogramů stavby. Méně často se do diskuze zapojovali současní starostové Zbyněk Štorm, Pavel Pešek a bývalá starostka Květa Halanová (od počátku sporu jediná ve funkci starosty zastávající postoj proti dálnici). Zbylí přispěvatelé byly z politických uskupení (strana zelených Jílové, Jílovsko pro lidi), kteří se k dálnici vyjadřovali například ve svých volebních programech. Dalším přispěvatelem byl osadní výbor Luka pod Medníkem a jednotliví občané.

Celkově byly diskuze v novinách vedeny fakticky, v několika případech se spor stočil do roviny osobní, když například vypukl spor mezi členy Krajinu 2000 a tehdejší starostou Čmelíkem ohledně publikace zelené Posázaví.

V televizním vysílání se za dobu sporu objevilo mnoho příspěvků ohledně stavby středočeské D3. Pořady Nedej se! a Nedej se+ se staly důležitou platformou, na kterých byl spor prezentován. Kromě toho štáb pořadu stal i aktérem, když se do sporu zapojil pomocí rozhovorů a korespondence se zástupci ŘSD. Tento pořad byl vysílán od roku 1992 a zabýval se převážně problematikou životního prostředí. Pořad se v celkem deseti dílech zaměřuje na specifické problémy provázející tuto stavbu.

Podle zástupců AD3 byl pořad Nedej se jedno z mála médií, které poskytlo prostor k diskuzi obou stran sporu a objektivně informovalo o problémech, které stavbu provázejí.²³² Naproti tomu podle ŘSD by pořad tendenční a přikláněl se ve sporu ke straně odpůrců dálnice.²³³

Díky tomu, že pořad o problematice informuje už od roku 1995, mohl pomoci dostat téma do veřejné diskuze, případně ho posunout určitým směrem.

3.5.2 Referenda jako obraz veřejného názoru?

Referendum je možností občanů přímo ovlivnit politiku pomocí hlasování.²³⁴ Pokud by se v referendu rozhodlo, že většina občanů je proti stavbě dálnice, muselo by zastupitelstvo a starosta toto rozhodnutí respektovat a podle něho i směřovat politiku a rétoriku města.

Referendum proběhlo v obcích Libeň a Libeň. Obec odmítla záměr stavby západní varianty D3 poměrem 366 ku 2. 10 hlasů bylo neplatných. Účast byla z celkových 600 oprávněných občanů.²³⁵²³⁶

V Jílovém proběhlo referendum, ale kvůli podpoloviční procentní účasti bylo neplatné, jelikož v té době bylo podmínkou uznání referenda účast aspoň 51% oprávněných občanů. Poměr hlasujících byl cca 800 proti stavbě dálnice a 350 pro.²³⁷²³⁸

Někteří odpůrci dálnice obviňují sympatizanty s ŘSD, že mezi obyvatele rozšířili, že nemá smysl jít k referendu, protože odpůrců dálnice je více. To údajně přispělo k malé účasti a následnému neuznání referenda.²³⁹

²³² HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

²³³ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

²³⁴ PETRUSEK, Miloslav, MAŘÍKOVÁ, Hana a VODÁKOVÁ, Alena. *Velký sociologický slovník*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 1996. 2 sv. ISBN 80-7184-311-3. s. 913.

²³⁵ Dostupné online: <https://www.radio.cz/cz/rubrika/zpravy/obyvatele-libre-a-libne-odmitli-zapadni-variantu-dalnice-d3>

²³⁶ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

²³⁷ https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/referendum-o-dalnici-v-jilovem-je-neplatne_200404041212_mtaborska

²³⁸ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

Zastupitelstvo obce Psáry odhlasovalo odmítnutí přípojky k dálnici.

V mediálním prostoru se několikrát objevil návrh, aby bylo referendum v Jílovém zopakováno, nikdy k tomu ale nakonec nedošlo.²⁴⁰

Jako další ukazatel názoru obyvatel na dálnici by se dalo považovat členství obcí ve sdružení Klid a příspěvky v diskuzi k dokumentaci EIA. Ty se ale dají považovat za reprezentativní pouze částečně. Jak se ukazuje například na dnešní situaci Jílového. Starosta Pavel Pešek je pro dálnici, zastupitelstvo je rozdělené půl na půl. V případě, že zastupitelstvo neodhlasuje jednotné stanovisko (jako v případě Psárské přípojky), je reprezentativní názor starosty. Pokud by proběhlo další referendum, ve kterém by většina obyvatel hlasovala proti dálnici, vedení města by tento postoj muselo brát jako závazný a prezentovat ho jako oficiální postoj města.

V současné situaci je ale jediným vodítkem neplatné referendum z roku 2004, kde většina hlasovala proti dálnici.

Ačkoliv se spor posunul o šestnáct let dále, odpůrci dálnice se zaštiťují tímto výsledkem dodnes. Jedinými dalšími údaji, které mohou použít, je zhruba patnáct set podepsaných v petici proti stavbě dálnice, přičemž ale petice není nijak lokálně omezená. Na demonstraci u příležitosti návštěvy premiéra Babiše se podle odhadů AD3 sešlo dvě až tři sta občanů.

Naproti tomu z ŘSD zaznívá názor, že z informačních schůzí a jednáním s občany vyplývá, že většina obyvatel by byla pro dálnici.²⁴¹

Žádné z těchto údajů už na první pohled nevypovídá o celkovém naladění veřejnosti jak v Jílovém, tak v obecném měřítku obcí podél západní a východní varianty. Tvrzení obou stran o tom, že je veřejnost na jejich straně není podložena žádným konkrétním údajem.

V tomto kontextu někteří aktéři mluví o prosazování veřejného zájmu. Jak se dá prosazovat veřejný zájem, pokud není známý?

Podpora veřejnosti se v tomto případě stává pouze heslem, který působí jako rétorický nástroj, s účelem přispět k obrazu věrohodnosti jednotlivých aktérů.

²³⁹ ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

²⁴⁰ Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2015 č.6] s. 15.

²⁴¹ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

Nehledě na to je v úvaze i možnost, která by vysvětlovala výsledek Jílovského referenda – většině obyvatel na výsledku nezáleží a o problém se ani nezajímají. Pavel Hrabec v rozhovoru uvedl, že se někdy diví, kolik lidí o problematice D3 nic neví, přestože bydlí v bezprostřední blízkosti záměru.²⁴²

Znepokojivým závěrem tohoto oddílu může být, že přes veškeré úsilí a prostředky, které obě strany do sporu investovaly, výsledkem může být lhostejnost většiny veřejnosti.

3.5.3 Internetové diskuze

Protože je tato kapitola v práci zařazena až jako poslední zdroj, je třeba to odůvodnit. Internet dává občanům možnost vyjádřit svůj názor k téměř jakémukoliv příspěvku. Pokud vezmeme v úvahu příspěvky jednotlivých aktérů na sociálních sítích, příspěvky na webových stránkách a hlavně články nebo rozhovory internetových periodik, dostáváme se ke stovkám až tisícům²⁴³ potencionálních příležitostí k diskuzi. A v mnoha případech se pod těmito články nebo příspěvky objevuje diskuze mezi čtenáři nebo jednotlivé příspěvky.

Ačkoliv z pohledu četnosti by internetové diskuze byly obsáhlým zdrojem k analýze, nesou většinou několik společných charakteristik, které je výrazně odlišují od zbytku zdrojů.

První charakteristikou, která by ještě nemusela být považována za jednoznačně negativní (protože se v určité míře objevuje i u jiných zdrojů) je vysoká míra dezinformací a jednostranného výkladu skutečností.

Další vlastností těchto diskuzí je, že se v nich často objevují vulgární výrazy a urážky a celkově se neobjevuje mnoho argumentů zakládajících se na faktech. V diskuzích jsou často používány chybné argumentační techniky a přestože některé diskuze začínají věcnými připomínkami nebo argumenty, většinou skončí u nadávek a zesměšňování účastníků navzájem.

²⁴² HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

²⁴³ Kvůli nedostatku informací o rozsahu tohoto zdroje lze určit jen velmi zhruba. Odhad vychází pouze ze zkušenosti během zjišťování informací na internetu.

Často se na webech také objevují pouze jednotlivé reakce na článek nebo příspěvek. Tyto reakce většinou vyjadřují souhlas nebo nesouhlas s danou tématikou, někdy také útočí na autora příspěvku nebo jeho zastávce či odpůrce, ale nejsou dále rozvinuty jinými uživateli.

Z uvedeného nevyplývá, že internetové diskuze se nedají analyzovat nebo že nejsou součástí diskuze. Jak bylo již zmíněno, obsahují velké množství lidských interakcí a jsou do nich v důsledku zapojeny stovky jednotlivců. Nejsou ale pro diskuzi tak důležité z výše zmíněných aspektů, kvůli kterým téměř nepřispívají k jejímu posunu.

Jelikož je velká část těchto komentářů vulgárních nebo urážlivých, můžou někdy vzbudit pocit, že zastupují názor veřejnosti. Pokud je například na facebookovém profilu Jílovské Strany zelených zveřejněn článek proti dálnici, objeví se pod ním několik urážlivých komentářů a skoro žádná pozitivní odezva.²⁴⁴ A jelikož je tato situace stejná u mnoha dalších účastníků sporu, snadno se vytvoří dojem, že všechny tyto negativní reakce reprezentují názor veřejnosti. Ačkoliv se negativní reakce objevují často, pořád se jedná řádově pouze o desítky přispívajících a nedá se z nich usuzovat na smýšlení většiny.

3.5.6 Podezření odpůrců

V průběhu analýzy se objevilo několik témat, které jsou podobné myšlenkám rozvíjeným Kellerem²⁴⁵ v jeho kritické reflexi automobilismu. Tato skupina témat není dokazatelná, přesto se ve sporu objevuje jako jakýsi skrytý motiv. Odpůrci dálnice na ní odkazují, přestože nejsou tvrzení podložena faktickými údaji. Z toho důvodu také nejsou tyto témata použita jako argumenty v diskuzích.

Kvůli technické náročnosti a problémům doprovázejícím projektovou dokumentaci považují odpůrci stavbu dálnice za neobhajitelnou. Nesouhlasí s tím, že by tato trasa měla být nejideálnějším

²⁴⁴ Viz screenshoty v elektronické příloze.

²⁴⁵ KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8.

možným řešením a nabízejí svoje vysvětlení, které se vymyká z běžné roviny argumentů. Jedná se o názor, že varianta je náročným terénem vedena úmyslně. Spolky udávají několik důvodů, proč by to tak mělo být.

K překonání zhruba patnácti kilometrového úseku od Jesenice k Hostěradicím budou potřeba tři tunely a dva mosty, přičemž most přes Sázavu bude mít přes sto metrů výšku necelý kilometr délku. Otakar Šmíd v rozhovoru srovnává tento úsek s dálnicí D1, která ve své délce žádný tunel nemá.²⁴⁶ Důvodem výběru tak obtížné varianty je podle některých to, že na stavbu bude vyčleněno více financí a při stavbách takového rozsahu toho určité skupiny lidí budou umět využít ve svůj prospěch. Náročnost terénu se tak stane „omluvou“ pro profinancování většího množství peněz, než by reálně bylo potřeba. Odpůrci dálnice pro tuto skupinu lidí používají označení betonová nebo betonářská lobby.

Tato skupina údajně lobbuje ve vyšších politických kruzích s cílem prosadit právě tyto nákladné stavby, které pak mají předem domluvené i další články stavebního procesu. Keller do stejné skupiny řadí tzv. automobilovou lobby, která má sledovat podobné cíle a používat podobné prostředky.²⁴⁷

Dalším důvodem snahy prosadit obtížnou variantu je zajištění práce. Pokud stavební firma upřednostňuje určitou stavbu a snaží se jí veřejně nebo jinak propagovat, není to podle některých odpůrců proto, že by stavba byla nejlepší, ale proto, že na ní bude nejvíc práce. Tímto způsobem pak stavební společnosti sami sobě zařizují co nejdéle trvající zakázky. Současně s tím působí sekundární efekt, a to že tyto komunikace bude v budoucnu potřeba opravit, tím pádem budou zajištěny další zakázky i do budoucna.²⁴⁸

Názorem některých občanů je, že západní varianta byla vybrána, protože u východní byl očekáván větší odpor veřejnosti (protože by trasa musela přetínat více jednotlivých pozemků). Tento důvod částečně přiznává i například posudek EIA, ale vysvětluje ho tak, že západní varianta ve výsledku zasáhne méně zdraví občanů.²⁴⁹

²⁴⁶ rozhovor smid

²⁴⁷ KELLER, Jan. Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8. s. 29.

²⁴⁸ HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

²⁴⁹ Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184 s. 13.

Dalším důvodem má být neochota přepracovávat už existující projektovou dokumentaci. Jelikož se původně začalo s přípravou dálnice v západní variantě, měla oproti variantě Promika předstih (viz oddíl 3.3.1).

V reakci na tato obvinění ŘSD poukazuje na to, že technicky náročné úseky, jako například vedení dálnice tunely nebo posunutí mostu u Libře, jsou v projektu právě proto, že si to vyžádaly spolky. Pokud by jejich protesty nezasahovaly do příprav dálnice tak výrazně, mohla by být postavena s menšími finančními výdaji a rychleji.

ŘSD neprosazuje úmyslně náročnou variantu, ale pouze se řídí vládními nařízeními, které byly v rámci řádného legislativního procesu učiněny.²⁵⁰

4.0 Odpověď na výzkumné otázky

Další kapitole je věnována shrnutím výsledků analýzy a odpovědí na výzkumné otázky.

První otázka: Kteří aktéři se ve sporu objevují, jaké argumenty používají a jakým způsobem je prezentují? obsahuje tři části, z níž první je blíže popsána v oddílu Aktéři, takže zde bude pro přehlednost uveden pouze jejich seznam. Druhá část následuje nyní a obsahuje výčet veškerých argumentů, které se pomocí analýzy podařilo shromáždit také ve formě seznamu. Třetí část se dívá na rétoriku argumentů, emotivního zabarvení a snahy upoutat pozornost určitým směrem.

Druhá otázka: Jak mohou obyvatelé zasažených obcí reálně ovlivňovat výstavbu dálnice v jejich bezprostředním okolí? Je rozvedena ve druhém oddílu a zaměřuje se na dosavadní snahy odpůrců dálnice a jejich úspěšnost.

²⁵⁰ URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic středočeská D3, D11. 20.5.2020

4.1 Aktéři, argumenty a způsob argumentace

4.1.1 Aktéři:

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic ČR

Územní samosprávy – Okresní úřad Praha-západ, Benešov, Krajský úřad střeđočeského kraje.
Kromě toho se účastnily úřady obcí a hlavně jednotliví zastupitelé, starostové a další.

Politické strany

Spolek pro výstavbu D3 a D4

AD3 – Alternativa střeđočeské D3

KLID

Krajina 2000

Osadní výbory

Veřejnost

Odborná veřejnost

Veřejně známé osobnosti

Politici

4.1.2 Argumenty:

4.1.2.1 Pro:

Dálnice je ve veřejném zájmu, protože více lidem prospěje, než uškodí.

Dálnice přinese odlehčení v oblasti znečištění vzduchu, protože automobily při jízdě po dálnici spotřebovávají méně paliva než při jízdě po ostatních komunikacích (kvůli technickým parametrům dálnice).

Dálnice zlepší stav ovzduší obcí v jejím širším okolí, protože zkoncentruje dopravu (a tím i znečištění) z místních komunikací na jedno místo.

Dálnice zlepší hladiny akustického znečištění (stejný princip jako ovzduší).

Dálnice zlepší stav povrchových a podzemních vod (stejný princip jako ovzduší a akustika).

Dálnice bude sloužit jako významná mezinárodní komunikace E55 mezi Švédskem (s připojením na trajekt) a Řeckem.

Dálnice bude součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), přičemž má spojovat sedm států EU – Švédsko, Dánsko, Německo, Česká republika, Rakousko, Itálie a Řecko.

Dálnice zlepší připojení jižních Čech na Prahu.

Dálnice odlehčí silnici I/3, která je v současnosti přetížená a tím pomůže i obcím v její trase.

Dálnice přispěje k záchraně lidských životů, protože kvůli technickým nedostatkům a přetížení silnice I/3 a úseku D1 Mirošovice-Praha dochází na těchto komunikacích k nehodám.

Dálnice ulehčí dopravní situaci v okolí Jílového u Prahy, jelikož v současné době městem projíždí značná část dopravy směřující dál na jih.

Dálnice pomůže lepší dostupnosti Jílového a okolí do Prahy, protože bude rychlejší než současná cesta po okresních silnicích.

Dálnice bude stavěna na novém území bez významné infrastruktury, tudíž nedojde k narušení plynulosti současného provozu.

Dálnice pomůže rozvoji středočeského kraje, protože se stane přístupnější pro cestovní ruch a tudíž i zvýší atraktivitu měst.

Dálnice zajistí lepší dostupnost pro rekreanty, kteří dojíždějí z Prahy do Jílového a okolí.

Dálnice přinese pracovní místa díky stavbě nových skladových a průmyslových areálů v okolí jejích přivaděčů.

Dálnice zajistí vodu pro obyvatele lokality (pomocí projektovaného vodovodu), kteří o ni vlivem globálních změn klimatu pravděpodobně stejně přijdou.

Dálnice je v tak pokročilé fázi projektové dokumentace, že případná změna trasy by sebou přinesla vysoké finanční náklady a časovou náročnost.

Dálnice prošla legislativními procesy podle platných zákonných norem.

4.1.2.2 Proti:

Dálnice nevratně poškodí krajinu v okolí Sázavy.

Dálnice je zbytečná, jelikož vede souběžně se silnicí I/3 a dálnicí D4.

Dálnice je vedena náročným terénem a proto budou finanční náklady nepřiměřeně vysoké oproti ostatním variantám.

Dálnice vede poddolovaným územím s nezmapovaným rozsahem těžby, to celou stavbu ztěžuje a může vést k navýšení finančních nákladů a nehodám.

Dálnice nepomůže k lepší dostupnosti do Prahy, protože nevede do Prahy, ale u Jesenice se napojuje na Pražský okruh, který se už dnes potýká s dopravními problémy.

Dálnice přispěje k znečištění ovzduší v okolí.

Dálnice přispěje ke zvukovému znečištění ve svém okolí.

Dálnice může způsobit ztrátu podzemní vody obcí v jejím okolí.

Dálnice může způsobit znečištění podzemních vod ve svém okolí.

Dálnice negativně naruší životní prostředí některých chráněných druhů živočichů a rostlin.

Dálnice znehodnotí atraktivitu turisticky významné lokality.

Dálnice bude sloužit převážně mezistátní kamionové dopravě, ne místním obyvatelům.

Dálnice nevede přes žádné významné cíle dopravy.

Dálnice přispěje ke zhoršení dopravní situace v Jílovém v případě, že bude z nějakého důvodu neprůjezdná a automobilová doprava bude problém objíždět přes obce v okolí.

Dálnice povede přes pásmo zlatonosného revíru, který je chráněn horním zákonem.

Dálnice povede přes naleziště cihlářské hlíny, která je chráněna horním zákonem.

Odstraňování cihlářské hlíny povede k vysokým finančním nákladům i v podobě jejího znehodnocení při jejím následném nevyužití.

Dokumentace k ZÚR obsahuje vážné chyby a nedostatky.

Dálnice způsobí zničení některých štol, které by měly být vedeny jako kulturní a technické památky.

Dálnice znehodnotí tramské osady v trase mostu přes Sázavu.

Politizace sporu při schvalování dokumentace EIA.

Nedodržování zákonných podmínek v legislativním procesu.

4.1.3 Způsob argumentace

Následující oddíl se věnuje způsobu prezentace argumentů.

V rovině argumentů se aktéři většinou snaží mít k nim připravené podklady. Jak bylo již zmíněno výše je dáván veliký důraz a technická témata a jejich podložení tvrdými údaji.

V případech, kde to z podstaty věci není možné, argumentují odpůrci bez podkladů. Jedná se například o argumenty blízké hlubinné ekologii, které se zabývají vnitřní hodnotou přírody. Tyto argumenty tvrdí, že by neměla být zbytečně poškozována příroda, jelikož její hodnota přesahuje pouhý soubor výhod, které poskytuje člověku (turistika, rekreace), protože kromě nich má vnitřní hodnotu samu o sobě. Na tuto argumentaci se zastánci dálnice snaží reagovat pokazy na krajinářské studie v dokumentaci.

Zajímavé je, že na místní úrovni se spor vede hlavně ve sféře faktických námitek, ale když probíhal spor na vyšší úrovni politiky odvolávali se například ministři ŽP hlavně na cenu posázavské krajiny a její hodnotu (Jiří Skalický a Martin Bursík).

Ačkoliv je oficiální kritika odpůrců dálnice většinou věcná, občas se spor od této roviny odkloní ke snaze diskreditovat ŘSD nebo přítomné orgány.

Ze strany odpůrců dálnice zaznívají obvinění z účelové úpravy číselných údajů, protlačování nepravdivých informací do médií, trvání na západní variantě pouze ze setrvačnosti, záměrnému výběru obtížné trasy tak, aby se dala obhájit výše nákladů kvůli „betonové lobbii“, zajišťování práce sami sobě, výběru trasy s očekávaným menším odporem obyvatel (protože jich je v lokalitě méně) a politizace sporu při důležitých rozhodnutích.

Naproti tomu ze strany ŘSD a některých orgánů se kromě věcných argumentů nebo reakcí objevují vyjádření, která se snaží odpůrce dálnice redukovat na pouhé „ekologické aktivisty, zdržující celý proces“. Tato rétorika má podnítit negativní obraz sdružení, jako organizací sledujících svůj vlastní a sobecký zájem, přičemž následky budou nést běžní občané, kteří takto vyhraněný názor nemají.

Důležitým prvkem ve vedení sporu je použití různých úhlů pohledu na jednotlivé jevy související s dálnicí. Stejný aspekt je nazírán a vysvětlován ze dvou rozdílných úhlů pohledu podle toho, která strana ho prezentuje, a jaká je její motivace. AD3 stejně jako ŘSD proti sobě tímto způsobem používají argumenty ohledně dopravní obslužnosti, stavby logistických center, znečištění vzduchu a vody, hlukového znečištění, atraktivity Posázaví pro turisty a rekreanty, Stejná situace nastává v otázkách znečištění ovzduší, vody a akustického znečištění. Celý spor se kvůli těmto případům jeví o to komplikovanější, protože obě strany často z důvodů srozumitelnosti využívají pouze heslovitých vyjádření. V takovýchto případech např. AD3 na svých stránkách uvádí, že dálnice přinese větší znečištění ovzduší a na stránkách ŘSD se objeví publikace ve které je uvedeno, že dálnice zlepší stav ovzduší. Obě tvrzení jsou pravdivá, pokud jsou nahlížena z perspektivy jejich zastánců. To působí zmatečně, protože pak nastávají situace, při kterých je vedena diskuze např. o problematice znečištění ovzduší a každý z účastníků zná pouze jednu z perspektiv.

Od „stabilizování“ západní varianty v ÚP obcí se ve vyjádřeních na obou stranách objevuje trend nepřipouštění jiné možnosti. Od zastánců západní varianty zaznívá, že trasa je již s konečnou platností schválená a nikdo to nemůže změnit. Z toho v některých případech vyplývá závěr, že ačkoliv je trasa dálnice již rozhodnutá, občané mají stále možnost vyjádřit se ke konečné podobě dálnice a co nejvíce ji přizpůsobit svým zájmům. Tímto doplňujícím tvrzením se diskuze stáčí k projednávání technických záležitostí jako je délka tunelu okolo Studeného nebo přítomnost cyklostezky pod mostem přes Sázavu. Stejnou techniku ale s opačným závěrem používají odpůrci dálnice. Tvrdí, že nic ještě rozhodnuto není a právě nyní mají občané šanci se do sporu zapojit. Kromě územního rozhodnutí, u kterého bude možnost trasy dálnice ještě korigovat (ale pouze v rámci západní varianty) také tímto tvrzením odkazují na žaloby vedené proti jednotlivým fázím procesu. Ačkoliv je v současné fázi schvalovací proces již v pokročilé fázi, využívá AD3 všechny možnosti, jak do něho stále zasahovat.

Za techniku používanou ve sporu se dá považovat i nereagování na některé z argumentů nebo dopisů. Odpůrci dálnice často uváděli, že ŘSD a jiné orgány neodpovídaly na jejich dopisy a e-maily. Druhá strana se v médiích bránila tím, že odpovědi zasílali v případech, kdy jim to nařizovala legislativa, tudíž se nedopustili ničeho nezákonného.

Další zajímavou skutečností je, že subjekty pro i proti dálnici shodně tvrdí, že mediální obraz nahrává tomu druhému. Z ŘSD zaznívá, že AD3 je ve sporu velmi aktivní a kvůli neustálé snaze prezentovat se v médiích je jejich hlas nejvíce slyšet. Naproti tomu AD3 tvrdí, že většina mediálního obrazu je věnována schvalovacímu procesu západní varianty, který je prezentován jako konečný. Oba zmíněné subjekty vidí mediální obraz jako nevyvážený v jejich neprospěch.

Na svých webových stránkách má ŘSD i AD3 oddíl s hypertextovými odkazy na články nebo rozhovory ohledně D3. ŘSD cituje hlavně příspěvky o procesu stavby jednotlivých úseků, přípravě dokumentace nebo důležitých datech. Stránky citované na webu AD3 informují o příspěvcích věnujících se nedostatům v dokumentaci západní varianty, popřípadě se objevují i články o žalobách nebo problémech ŘSD v jiných kauzách než v případě D3. Tímto způsobem vzbuzuje AD3 dojem nespolehlivosti a nedůvěryhodnosti ŘSD.

Když spolky kritizují projekt za jeho cenu, která má v celkovém součtu dosáhnout téměř jedné miliardy na kilometr, odpovědí ŘSD je, že kdyby nebyla stavba tak dlouho zdržována a v posudku EIA nebylo tolik požadavků na vedení tunelů a dalších opatření pro zmírnění dopadu na krajinu, bylo by stavba mnohem levnější.

Morální argumenty s apelem na lidský život jsou popsány v oddílu 3.4.5. Odpůrci dálnice využívají morálních argumentů poukázáním na hodnotu přírody samotné a nutnosti jejího zachování.

Od začátku sporu se měnila i taktika prezentace jednotlivých aktérů. Informační schůze, tištění letáků a novinové články byly z velké části nahrazeny internetem. Aktéři na tuto změnu postupně reagovali a dnes je internet hlavním prostorem pro propagaci a zveřejňování příspěvků.

V oficiálních zdrojích, diskuzích ve zmíněných periodikách a dalších médiích probíhá spor vcelku kultivovaným způsobem a i přes odchylky, které byly popsány, jedná se o spor hlavně faktický. Většina argumentů je technického charakteru a spíše se pracuje s úhlem pohledu než s nepravdivými informacemi.

Naproti tomu diskuze vedené v internetových diskuzích pod články nebo příspěvky jednotlivých aktérů ohledně se takto označit nedají. Na těchto platformách kvalita i kultivovanost diskuze často výrazně klesá a často se dostává do roviny urážek a vulgárních vyjádření bez věcné podstaty.

4.2 Jak mohou obyvatelé zasažených obcí reálně ovlivňovat výstavbu dálnice v jejich bezprostředním okolí?

Spolky jsou v průběhu času velmi aktivní v několika rovinách. Snaží se pomocí svých prostředků provádět průzkum a zjišťovat veškeré informace o přípravách ke stavbě. Dále procházejí dostupnou dokumentací a snaží se v ní nalézt chyby nebo nedostatky. Po celou dobu, kdy se jedná o středočeské variantě dálnice, napadají soudní nebo jinou zákonem danou cestou procesní kroky činěné ŘSD a dalšími institucemi. Najímají si certifikované experty, kterým zadávají prohlížet dokumentaci a hledat v ní chyby. Poskytují právní servis lidem a obcím, kteří se dostanou do konfliktu s ŘSD (např. kvůli vstupu na pozemek kvůli průzkumným vrtům). Hlavní činností spolků je o všech těchto úkonech informovat veřejnost, hlavně v místě největší diskuze, tudíž v Jílovských novinách a dalších tiskovinách, na schůzích a webových stránkách. Z dostupných údajů se dá usuzovat, že spolky proti dálnici dělaly všechno co bylo podle legislativy možné.

Podle platné legislativy je v současnosti poslední možností spolků žaloba vedená proti ZÚR. Pokud by byla zamítnuta žaloba i případně odvolání, byla by ukončena diskuze o realizaci západní varianty. V dalších stupních (např. jednání o dokumentaci k územnímu rozhodnutí) by se sice stále jednalo o trase dálnice, ale už by to byla pouze varianta západní. Další možností je žaloba proti řízení EIA kvůli změnám v dokumentaci.

Pokud by neuspěla ani jedna varianta, spolek by spolek pokračoval ve snaze hledat nedostatky v dokumentech, upozorňoval na ně a snažil se stavbu brzdít tak dlouho, dokud by nebyla její stavba dále reálná. A pokud by tato strategie neuspěla, případně prosazovat řešení s co nejmenším vlivem na okolí (například odmítnutí přípojky Jílového).

Aktuálně je na webu AD3 jako alternativa prezentovaná varianta 0+ (tzn. rozšíření I/3, rozvoj příměstské dopravy a budování P+R parkovišť na okraji Prahy) a varianta Promika je uváděna pouze z pohledu historie sporu. To ilustruje snahu spolku reagovat na aktuální dění.

V této části přichází odpověď na výzkumnou otázku: Jak mohou obyvatelé zasažených obcí reálně ovlivňovat výstavbu dálnice v jejich bezprostředním okolí?

Přes značnou snahu spolků tomu zabránit je již stavba v pokročilém stádiu příprav. Je to dáno několika skutečnostmi. První je nesouměřitelnost jednotlivých aktérů a jejich prostředků. Na jedné straně stojí velká organizace spadající pod stát s tomu odpovídajícím rozpočtem a další státní instituce a orgány. Na druhé straně stojí několik desítek aktivních aktérů, kteří se věnují sporu naplno, spadají sem členové spolků a političtí zastupitelé na radnici, popřípadě najatí odborníci. A dále několik stovek obyvatel, kteří jsou proti stavbě a dávají to najevo formou protestů, článků nebo podpisy peticí. I přes tento nepoměr nejsou výsledky odpůrců zanedbatelné.

Spolkům se podařilo dosáhnout částečných úspěchů. Díky iniciativě odpůrců dálnice byla trasa několikrát přepracována, aby se zmírnily dopady na obyvatelstvo (např. oddálení trasy od Libře, prodloužení tunelu okolo Studeného), do projektu byl zapracován vodovod jako řešení možných problémů s vodou a kvůli hydrogeologickému posudku Ing. Šmída bude dokumentace postupně doplňována, což přispěje ke správnému technologickému postupu při stavbě a s tím souvisejícím zmenšenou pravděpodobností nehod (např. propady poddolovaných lokalit), do dokumentace EIA byly zapracovány desítky podmínek vycházejících z námitek během řízení. Důležitým a nezjevným úspěchem spolků z pohledu jejich zájmu je i zdržení celé stavby, která každým dalším rokem ztrácí na své efektivitě a oddaluje i negativní dopady, které z ní budou plynout.

Možnost ovlivnit stavbu dálnice místními obyvateli je reálná. Je ale podstatné se zeptat do jaké míry? Tato otázka odkazuje na důležitý prvek a to je kromě snahy odpůrců dálnice i jejich počet. Ačkoliv v Jílovém jedno referendum proběhlo a většina občanů se vyjádřila proti dálnici, nebyl vzorek dost velký na to, aby byl reprezentativní. A z analýzy sporu je zřejmé, že ačkoliv jsou snahy odpůrců značné, většina veřejnosti nemá o problematiku zájem. Počty účastníků na veřejných diskuzích se pohybují v desítkách jednotlivců, aktivita občanů na internetových platformách zabývajících se sporem se u většiny příspěvků omezuje na desítky profilů. A i tak významná událost jakou byla návštěva premiéra Babiše společně s dalšími členy vlády, přivedla k muzeu podle odhadů AD3 dvě stě až tři sta demonstrantů. Internetová petice na stránkách AD3 zahrnuje přes třináct set podpisů.

A i v případě, že by se podařilo sesbírat podpisy většiny obyvatel nebo by došlo k zorganizování druhého referenda, ve kterém by většina hlasovala proti dálnici, pořád by to nic nezaručovalo. Je to

vidět na příkladu obcí Libeň a Libeň, kde byl v referendu odhlasován odmítavý postoj k dálnici, v reakci na to pak vyhlášena stavební uzávěra (stejně jako v dalších obcích ve středočeském kraji). Přesto byla trasa dálnice odsouhlasena na vyšší úrovni a musela být zanesena do územního plánu.

Pokud z analýzy plyne, že se odpůrci dálnice snažili využít všech legislativních možností k boji proti stavbě, ale dálnice postupně přesto prochází přes všechny stupně schvalovacího procesu, co to pro ně znamená? Musela by nastat situace, při které bude ze strany široké veřejnosti velký tlak proti dálnici. Taková situace už tu byla v minulosti. V době, kdy se do sporu zapojilo MŽP s Martinem Bursíkem v čele, měl spor největší mediální pozornost. Kvůli důvodům popsaným v kapitole 3.2.5 ale nebyla tato situace využita.

Pokud neuspějí žádné legislativní nástroje, zbude spolku pouze možnost zdržovat.

5.0 Závěr

Jelikož je spor veden napříč mediálním prostorem, ale i časem, není lehké se v něm vyznat, natož v něm být aktivní. Ani sami aktéři nestojí na pevné půdě. Ačkoliv se odpůrci dálnice snaží využívat všechny prostředky k zabránění stavby, z pohledu ŘSD už pět let žádná diskuze neexistuje a jestli je veden nějaký mediální spor, je ve své podstatě bezpředmětný, protože od roku 2015 je již trasa dálnice zahrnuta v územních plánech obcí. Stejná rétorika zaznívá od ŘSD po celou dobu sporu. Vždycky je tu odvolání na nějaký technický aspekt, ať už má podporovat samotnou variantu dálnice nebo reaguje na argumenty odpůrců.

Odpůrci dálnice tento technologický aspekt diskuze přijali a využívají ho mnohem více, než ostatní argumenty. I když zaměření na technologický aspekt vypadá na první pohled jako správné, protože se dá podpořit tvrdými fakty, v praxi se ukazuje, že to tak nefunguje.

Přestože se diskuze odehrává hlavně v rovině faktů, není nouze o nedorozumění a problémy. Jak se mnohokrát v průběhu analýzy ukázalo, obě strany sporu si osvojily taktiky, díky kterým mohou pomocí různých pohledů na věc konstruovat svojí verzi pravdy. A tak faktická diskuze nepřináší nic než protichůdné názory podpořené daty, které jsou vždy vybrány k podpoře té nebo oné varianty.

Kromě toho, že tato „vědecká“ diskuze se ukázala být nefunkční, má spor ještě několik dalších rovin, které všechny běží zároveň. Jeden z těchto aspektů je realizace dálnice v čase. Ve stejném čase jako probíhají v novinách diskuze ohledně schvalovacím procesu, příprava dálnice neustále pokračuje. Pokud ŘSD není do sporu zataženo kvůli nějakým vnějším okolnostem jako jsou například prohrané soudy nebo chyby v dokumentaci, pracují na svém úkolu – realizovat záměr. A tak, ať se spolky snaží sebevíc, každý rok se dálnice přibližuje své hmotné realizaci. V tomto ohledu se ŘSD snaží prezentovat sebevědomě, diskusi považuje za uzavřenou a už je jen otázka času, kdy bude dálnice hotová.

V průběhu let se ale ukázalo, že činnost spolků dokázala napadáním a upozorňováním na nedostatky realizaci zbrzdít do takové míry, že od původního záměru se zpoždění počítá na desítky, let. Jaký pak může být obraz dálnice, na kterou lidé čekají nebo se jí bojí polovinu svého života? Pokud byla stavba původně projektována podle údajů z devadesátých let, jak moc bude její budoucí podoba reflektovat potřeby společnosti, pokud už mezitím bude o 40 let jinde? Je v dnešním světě vůbec odhadovat, jak bude vypadat doprava za 10 let?

Kvůli tomuto absurdnímu zdržení, které dálnice za dobu svého projednávání nabrala je často spolkům vytýkáno, že svým odporem škodí zájmům většiny. Co když se ale na problém podíváte z opačného úhlu a zjistíte, že to, co vypadá jako zdržování pouze pro zdržování, je ve skutečnosti projevem silného přesvědčení, že jste v právu? Členové spolků si nelibují ve zdržování, protože by je to bavilo. Lidé jako Pavel Hrabec nebo Otakar Šmíd nezasvětili 25 let ze svého života odporu proti dálnici jenom proto, že jim povede blízko domu. Jsou bytostně přesvědčeni, že oni jsou ti, co mají pravdu. Nechápuou postoje lidí, kterým dálnice nevadí. Poškození krajiny a přírody je pro ně tak závažné téma, že do sporu vnášeni velké úsilí a mnoho času.

A když se pohled otočí a na věc se dívá z perspektivy ŘSD, zjistíme, že i na jejich účet padá mnoho obvinění a odsuzování. Je to ten velký státní podnik, který realizuje projekty betonářské lobby a jde jim hlavně o zisk. Hodnoty přírody jsou jim cizí. Když ale tuto rétoriku opustíme a pokusíme se vžít

do jejich situace, získáme pohled běžného zaměstnance. Oni přeci žádné zájmy nesledují, pouze naplňují dopravní politiku státu. To, co vláda odsouhlasí jako prioritní, o to se oni postarají. Hledají řešení technických problémů, které při stavbách vyplouvají. Oni pouze dělají svoji práci. A v důsledku to pro ně znamená nejen chodit do práce, ale v práci pomáhat veřejnému zájmu, protože ze stavby dálnic profituje velká část společnosti. V důsledku to přeci dělají pro lidi.

Jak se dá ve sporu, který běží zároveň na několika úrovních a v tolika různých podobách, vyznat? Dá se pouze nahlížet z různých úhlů. A jak se ukázalo, co úhel, to úplně nová pravda. V kombinaci s nedostatkem údajů o veřejném mínění jsou aktéři odkázáni na svoje schopnosti ve sporu se prosadit.

Na začátku jsem měl jasnou představu o tom, jak by měla práce vypadat. Chtěl sem chronologicky srovnat všechna tvrzení a argumentaci, která proběhla vybranými médii. Kromě platform analyzovaných v této práci měl být výzkum rozšířen na internet a celkový mediální obraz. Kromě toho měla práce obsahovat osm rozhovorů s aktéry ze všech částí sporu. Celá práce měly být doplněna veškerou projektovou a schvalovací dokumentací, která byly v průběhu let k dispozici. Až velmi pozdě jsem si uvědomil, že byl tento plán trochu moc naivní.

Z jednoduchého případu sporu, ve kterém bojují aktéři s protichůdnými zájmy se brzy stala změť tvrzení a argumentů, ve kterých se pravděpodobně nevyznala ani většina aktérů. V nynější pozici můžu konstatovat, že jenom schvalovací proces by vydal na celou diplomovou práci, stejně tak aktivita spolků.

V práci jsem se snažil nehodnotit jednání aktérů a popisovat jen jejich vlastní vyjádření a argumenty. Přestože jsem měl na začátku celkem vyhraněný názor, v průběhu času sem se dostal do takové argumentační změti, že mi to do jisté míry narušilo můj názor na problém. Nyní se na spor dívá jako na jev, který se dá pojmout z mnoha úhlů a stal se tak pro mě relativním. Pokud byl jeden z cílů shrnout dění ve sporu a nabídnout tak možnost lepšímu porozumění, v mém případě to mělo efekt přesně opačný.

Přesto si myslím, že práce výzkumné otázky zodpověděla. Za přínosnou považuji také historii sporu, a celou úvodní kapitolu, která na procesní úrovni věcně spor shrnuje. Co se týče analýzy témat získaných v při výzkumu, je tu již zřejmá míra roztříštěnosti témat a celkové zmatečnosti

sporu. Výklad témat v souvislosti s vybranými studiiemi by ale mohl být přínosný v poukázání na nové směry, kterými by se mohli aktéři vyvíjet.

Tato roztržitost tématu, kombinovaná s nezájmem mnoha občanů o téma vyústila v rezignaci. Na uvedených platformách se stále více objevuje názor, který by se dal shrnout slovy „hlavně ať už to nějak skončí“.

Nepodařilo se vytvořit dostatečný obraz o veřejných a neveřejných schůzích. Ačkoliv jsou ve sporu základním prvkem diskuzí, nebyl nalezen dostatek zdrojů.

ačkoliv měla práce původně zmapovat komplexně celý spor, ukázalo se téma jako příliš široké na pohou diplomovou práci.

práce má dvojí účel – tam kde se podařilo dohledat odpovídající literaturu zkoumá jevy ze sociologického hlediska. tam kde se to nepovedlo, může být stejně přínosná zmapováním argumentačních postupů jednotlivých aktérů, včetně argumentačních chyb a rétoriky.

Literatura

ELLIS, Geraint. (2004). DOI:10.1068/a36176 Discourses of objection: towards an understanding of third-party rights in planning. *Environment and Planning A*. 36. str. 1553-1554. 10.1068/a36176.

FIGUEROA, Maria. Democracy, Civil Society and Automobility: Understanding Battles against Motorways In: *Social perspectives on mobility / edited by Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen, Henrik Gudmundsson*. 2005. ISBN 0754644561.

GIDDENS, Anthony. *Sociologie*. Vyd. 1. Praha: Argo, 1999. 595 s. ISBN 80-7203-124-4

HANNIGAN, John. *Environmental Sociology*. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5

KELLER, Jan. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1998. 170 s., [16] s. obr. příl. Studie; sv. 18. ISBN 80-85850-64-8.

KINGDON, J. W. 1984 *Agendas, Alternatives and Public Policies*, In: HANNIGAN, John. *Environmental Sociology*. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5

KONOPÁSEK, Zdeněk & Stöckelová, Tereza & Zamykalova, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL*. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699.

KONOPÁSEK, Zdeněk & STÖCKELOVÁ, Tereza & ZAMYKALOVÁ, Lenka. (2008). Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values - SCI TECHNOL HUM VAL*. 33. 529-553. 10.1177/0162243907306699.

KRIESBERG, Louis. *Constructive Conflicts: From Escalation to Resolution*. In: Znebejánek, František. *Sociologie konfliktu*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. 172 s. *Základy sociologie*; sv. 12. ISBN 978-80-7419-177-0.

- KRIESBERG, Louis. The sociology of social conflicts. In: Znebežánek, František. Sociologie konfliktu. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2015. 172 s. Základy sociologie; sv. 12. ISBN 978-80-7419-177-0.
- MAREŠOVÁ, D. The environmental thinking of John Ruskin and Josef Šafařík. Socialni Studia [online]. 2013, 10(1), 173 - 186 [cit. 2020-05-29]. ISSN 1214813X.
- MATOUŠEK, Václav. Čechy krásné, Čechy mé: proměny krajiny Čech v době industriální. 1. vyd. Praha: Krigl, ©2010. 381 s. ISBN 978-80-86912-36-3.
- PETROUSEK, Miloslav, MAŘÍKOVÁ, Hana a VODÁKOVÁ, Alena. Velký sociologický slovník. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 1996. 2 sv. ISBN 80-7184-311-3.
- PETRUSEK, Miloslav, MAŘÍKOVÁ, Hana a VODÁKOVÁ, Alena. Velký sociologický slovník. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 1996. 2 sv. ISBN 80-7184-311-3.
- POULOS, Helen Mills. How do grassroots environmental protests incite innovation? In: MCBEATH, G.A. NIMBY is beautiful: cases of local activism and environmental innovation around the world. CHOICE: Current Reviews for Academic Libraries [online]. 2015, 53(2), 320-320. ISSN 00094978.26
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s.
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko. stav k 10/2016. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016.
- SOLESBURY, W. 1976 The environmental agenda: an illustration of how situations may become political issues and issues may demand responses from government: or how they may not. In: HANNIGAN, John. Environmental Sociology. Vyd. 2. New York: Routledge, 2006. 208 s. ISBN 0-415-35512-5
- VRTIŠKA, Miroslav. Dálnice D3 jako příležitost rozvoje ve Středočeském kraji. Urbanismus a územní rozvoj. 2018, 21(3), 27-35. ISSN 1212-0855.

Úřední zdroje

Dokumentace EIA. Středočeská část, prodloužení platnosti stanoviska. Dostupné online:
https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP325

Dokumentace EIA. Středočeská část. Dostupné online:
https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP184

Rozhodnutí ministerstva dopravy. Zřizovací listina ŘSD. Praha: 21.2.2020
<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>

Televizní pořady

Nedej se! Dálnice D3, Díl 1. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 31.7.2007 Dostupné online:
<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420004/>

Nedej se! Dálnice D3, Díl 2. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.8.2007 Dostupné online:
<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/207562248420008-dalnice-d3-ii-dil>

Nedej se! Dálnice D3, Díl 3. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 22.5.2007 Dostupné online:
<https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1095913550-nedej-se/207562248420014>

Nedej se! Dopady stavby D3 na životní prostředí. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 20.2.2011 Dostupné online:
<https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/211562248430003-dopady-stavby-d3-na-zivotni-prostredi>

Nedej se! Komu zmizí voda [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 7.1.2018 Dostupné online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410038-komu-zmizi-voda/>

Nedej se+ Máme jasnou trasu. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 6.10. 2019 Dostupné Online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/219562248410026-mame-jasnou-trasu/>

Nedej se+ Tunel na konci tunelu. [epizoda investigativního pořadu]. ČT2. 29.10. 2017 Dostupné Online: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/217562248410031-tunel-na-konci-tunelu/>

Periodické zdroje

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [1995 č.12]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [1999 č.10]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2005 č.8]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2006 č.1+2]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.11]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.3]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.4]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2007 č.8]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2008 č.9]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2009 č.7]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2012 č.3]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2013 č.9]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2015 č.9]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.1]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.4]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2018 č.5]

Jílovské noviny. Jílové u Prahy: Městský úřad, [2019 č.5]

Webové zdroje

KAŠPAR, Jakub. Ekolist.cz. Ministr Kužvart je i nadále proti dálnici D3 [online], 4.4.2000. Dostupné online: <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ministr-kuzvart-je-i-nadale-proti-dalnici-d3>

ŘIDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Dálnice D3. Praha - Tábor - České Budějovice – Rakousko. [online]. Dostupné z: <http://www.dalniced3.cz/#historie>

ŠTOLL, Jan. Nasregion.cz. Kraj změnil trasu D3 v Posázaví, dálnice má být šetrnější k životnímu prostředí [online]. 18.1.2020. Dostupné online: <https://nasregion.cz/stredocesky-kraj/kraj-zmenil-trasu-d3-v-posazavi-dalnice-ma-byt-setrnejsi-k-zivotnimu-prostredi/>

Týden.cz. Zrychlete výstavbu dálnic D3 a D4, žádá Středočeský kraj. [online]. 29.05.2017. Dostupné online: https://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/zrychlete-vystavbu-dalnic-d3-a-d4-zada-stredocesky-kraj_432023.html

Alternativa středočeské D3 z.s. 2020. Dostupné online: <https://www.alternativad3.cz/o-nas/1/126>
<https://www.alternativad3.cz/schvalovaci-proces/1/144><http://www.dalniced3.cz/#postup-pripravy-a-realizace>
<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2035644-s-dalnici-pritekla-i-pitna-voda-dostavba-d3-mohla-vyresit-problemy-nekterych-obci>

<https://www.alternivad3.cz/prodlouzeni-platnosti-eia-k-zameru-stredoceske-dalnice-d3-snadno-a-rychle/news/detail/1/2/15/0>

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1988-44>

<https://www.alternivad3.cz/alternativni-reseni-0-/1/136>

Audiovizuální záznamy

Záznam z informační schůze AD3 v Jesenici dostupný online:

<https://www.youtube.com/watch?v=JH0NCejISW4&t=3523s>

Další

JANEBA, Oldřich a kol. Dálnice D3. z pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti. 2008: Sdružení Klid. Neprodejná publikace.

Rozhovory

HRABEC, Pavel. Rozhovor s předsedou sdružení Krajina 2000. 14.5.2020

ŠMÍD, Otakar. Rozhovor s dlouholetým aktivistou proti výstavbě D3. 23.4.2020

URBANCOVÁ, Zuzana. Rozhovor s vedoucí úseku výstavby dálnic střeďočeká D3, D11. 20.5.2020