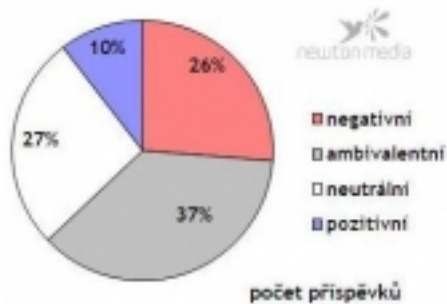


Ministr Barta v mediální kanonádě



Author: Věra Čarná, Newton Media | Published: 10.09.2010

Analýza společnosti Newton Media se zaměřila na způsob, jakým čtyři hlavní české zpravodajské deníky informovaly o tlaku Víta Barty na stavební společnosti a potažmo o jeho rozhodnutí zastavit některé stavby. O danou kauzu se v srpnu zajímala především Mladá fronta DNES, jež hlavně díky své síti regionálních příloh přinesla více příspěvků (158) než tři zbývající deníky dohromady (Právo - 35 příspěvků, HN a LN po 33 příspěvcích). Sledované tituly se soustředily převážně na silniční stavby, železniční projekty tedy stály spíše na okraji jejich zájmu. Více než třetina článků sice pojednávala současně o budování silnic i železnic, nicméně zastaveným drážním stavbám zde byl věnován podstatně menší prostor než silnicím a dálnicím.

Kritické Právo

Přibližně čtvrtina příspěvků hodnotila jednání ministra dopravy negativně. Nejvíce kritických ohlasů pocházelo z Mladé fronty DNES, přičemž drtivou většinu z nich uveřejnila některá z regionálních příloh tohoto listu. Nejaktivnější byla v tomto smyslu příloha pro Moravskoslezský kraj, která reagovala na první seznam staveb na „odstřel“, na němž se objevilo mnoho důležitých projektů pro tento region (např. silnice mezi Ostravou a Opavou nebo dostavba dálnice D47 z Bohumína k polským hranicím). Celkově v MF DNES výrazně převažovaly kritické články nad kladně zabarvenými. Největším podílem negativních příspěvků se vyznačovala medializace ministra dopravy v deníku Právo (43 %). Tento titul navíc o ministrovi Bártovi jako jediný neuveřejnil ani jeden pozitivní příspěvek. To Lidové noviny a Hospodářské noviny měly pro ministra větší pochopení, neboť v těchto titulech byla bilance pozitivních a negativních článků vyrovnaná.

K nejčastějším argumentům, jež proti jednání ministra dopravy snášeli jeho kritici, náleželo zhoršení dopravní situace v postižených místech, náklady na zakonzervování jednotlivých staveb a negativní vliv na životní prostředí (zejména pak více emisí). Odpůrci Víta Barty, respektive jeho plánů také poukazovali na porušení platných smluv, na hrozbu vracení evropských dotací či na ministrovo rozhodnutí přesunout peníze ze stavby železnic na budování silnic a dálnic. V moravskoslezské příloze Mladé fronty DNES se vyskytlo několik příspěvků, jež vinily ministra Bártu z „pragocentrismu“ v narážce na velký počet zastavených staveb na severní Moravě.

Bártova historická inspirace

Více než třetina příspěvků (37 %) se k postupu V. Barty stavěla nejednoznačně. Tyto články často ve vyvážené míře obsahovaly argumenty pro i proti ministrovu přístupu. Nejčastějším námětem

ambivalentních příspěvků byla ministrova změna názoru na některé stavby. Jednalo se především o rozestavěný most v Bohumíně a rekonstrukci silnice mezi Zlínem a Otrokovicemi. Zatímco původně se tyto stavby ocitly na indexu, později ministr připustil, že peníze se na ně nakonec najdou. V případě nedokončeného bohumínského mostu se zdejšími obyvateli dokonce omluvil s tím, že za jeho chybné zařazení na seznam zrušených staveb může dnes již bývalý šéf Ředitelství silnic a dálnic. Co se týče změny Bártova pohledu na úpravu zmíněné komunikace na Zlínsku, v tomto případě podle médií sehrál roli spíše tlak premiéra Petra Nečase, jenž reprezentuje daný kraj v Poslanecké sněmovně.

Pozitivní příspěvky tvořily desetinu Bártovy publicity. Zastánci ministrova boje se stavebními firmami argumentovali nedostatkem financí ve státní pokladně, údajně předraženými dopravními stavbami v ČR nebo bojem proti údajnému kartelu stavebních společností. Sám ministr Bárta před novináři často prohlašoval, že dálnice a železnice se v Česku budují příliš velkoryse, což tlačí jejich cenu směrem vzhůru. Nutno podotknout, že slovům podpory ministra Barty se v médiích dostávalo podstatně méně prostoru než argumentům, zaznívajících z úst jeho kritiků. O tom ostatně výmluvně vypovídají i vzájemná relace pozitivních a negativních příspěvků na jeho celkové medializaci (10 % versus 26 %). V mediální bitvě tedy ministr Bárta, jenž se netají svým obdivem k Napoleonovi Bonaparte, zatím nevítězí. O tom, že jej není radno podceňovat, však svědčí následující jeho odpověď na otázku, jak se zachová v případě, že restrikcemi postižené stavební firmy budou po státu vymáhat nezaplacené peníze: „Pak se budu držet hesla Jana Lucemburského: kdo zaútočí první, ten bude vyvrácen ze základů!“.

Grafy:

1. Celkové hodnocení postupu ministra dopravy Víta Barty

Graf ukazuje poměr hodnotově zabarvené publicity Víta Barty v souvislosti s jeho rozhodnutím zastavit dopravní stavby, jejichž zhotovitelé nenabídnou státu slevu. Sledovaným obdobím byl srpen roku 2010.

- Medializace zastavených dopravních staveb z hlediska jejich typu

Graf ilustruje, o jakém typu zastavených dopravních staveb informovaly jednotlivé příspěvky čtyř sledovaných deníků (Mladá fronta DNES, Lidové noviny, Hospodářské noviny a Právo).

- Argumenty na obhajobu postupu ministra dopravy

V grafu jsou zachyceny argumenty, které zaznívaly ve sledovaných titulech na obhajobu postupu ministra dopravy Víta Barty.

- Argumenty proti postupu ministra dopravy

Graf představuje nejčastější výhrady vůči postupu ministra dopravy Víta Barty při jeho snaze snížit náklady na státem financované dopravní stavby.

10.09.2010 08:00, Věra Čarná, Newton Media