

UNIVERZITA KARLOVA
FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Katedra sociální a kulturní ekologie

Bc. Denisa Morongová

Mediální obraz pražské dopravy

Diplomová práce

vedoucí práce: Mgr. et Mgr. Karolína Pauknerová, Ph.D.

Praha 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně, použila pouze uvedené prameny a literaturu a nevyužila ji k získání jiného titulu. Současně dávám svolení k tomu, aby tato práce byla zpřístupněna v příslušné knihovně UK a v elektronické databázi vysokoškolských kvalifikačních prací a v souladu s autorským právem používána ke studijním účelům.

V Praze dne 29. 6. 2018

Bc. Denisa Morongová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí mé diplomové práce Mgr. et Mgr. Karolíně Pauknerové, Ph.D., za všechny podnětné rady, komentáře a za skvělý přístup.

Abstrakt

Diplomová práce je příspěvkem k tématu udržitelné dopravy v Praze. Teoreticko-metodologickou strategií kritické diskurzní analýzy Normana Fairclougha zkoumá mediální texty z šesti vybraných českých tištěných deníků (Blesk, Mladá fronta Dnes, Pražský deník, Metro, Hospodářské noviny, Právo). K výběru textů posloužila databáze Anopress IT. Zkoumané texty byly vybrány na základě výskytu klíčových slov o udržitelné dopravě na území hlavního města Prahy v období od roku 2010 do roku 2018. Práce je rozdělena do čtyřech hlavních částí. V teoretické části nastiňuji pojmy jako mobility management, sociální konstrukce reality a diskurz. Metodologická část se podrobně věnuje diskurzní analýze, kritické diskurzní analýze a její modifikaci Normana Fairclougha. Analytická část podrobně rozebírá pět témat, která se ve sledovaném vzorku objevila. Jsou jimi elektromobilita, městská hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava, Plán udržitelné mobility. V rámci těchto témat jsem několikerým čtením nacházela shodné lingvisticko-rétorické prvky, které poukázaly na souvislosti, kontexty a vazby mezi různými aktéry. Zaměřila jsem se také na aspekty, které nebyly medializované, a aktéry, kteří nedostali slovo. Následná diskuze a závěr dílčí analýzy spojuje a vyvozuje závěry. Udržitelná mobilita v Praze je značně prezentována v kontextu zhoršeného životního prostředí, na něž se hledají "ekologická, šetrná, čistá" řešení. Nejvíce textů se věnovalo tématu městské hromadné dopravy, které se ale částečně prolínalo s tématem elektromobility. Pouze pojednával o pěší dopravě jakožto udržitelném typu mobility. Z aktérů se nejčastěji zapojovali lidé z pražského magistrátu, avšak minimálně z odboru pro životní prostředí, radní pro infrastrukturu nebo úředníci na pozici cyklokoordinátora. V tématu elektromobility byly významně zapojeny i energetické firmy, naopak absentovalo zapojení nezávislých odborníků. Téma cyklodopravy nejvíce rámovala prohlášení zástupců občanského sdružení Auto*Mat, které má městskou mobilitu a cyklistiku především ve své agendě.

Klíčová slova

Pražská doprava, kritická diskurzní analýza, udržitelná mobilita, mediální diskurz.

Abstract

This diploma thesis contributes to sustainable transport in Prague. It analyses media texts from six selected Czech printed newspapers (Blesk, Mladá fronta Dnes, Pražský deník, Metro, Hospodářské noviny, Právo) by using the theoretical and methodological strategy of critical discourse analysis by Norman Fairclough. These texts were found through media database Anopress IT by using keywords about sustainable transport in the capital city of Prague in years 2010 till 2018. This thesis is divided into four main parts. The theoretical part is dedicated to the terms of mobility management, the social construction of reality and discourse. The methodological part is focusing on discourse analysis, critical discourse analysis and the approach by Norman Fairclough. The analysis identified five topics in the discourse of sustainable transport in Prague - electromobility, public transport, foot traffic, urban cycling, and Sustainable Mobility Plan. Sustainable mobility in Prague is presented in a context of the polluted environment which should be solved by "ecologically, environment-friendly, clean". The most media texts were dedicated to public transport and electromobility. Just one text was about foot traffic as a sustainable type of mobility. Participants were mostly from Prague city hall, however, not often from the environment department or the coordinators of city cycling. The energy companies talked in the topic of electromobility. The Prague NGO Auto*Mat participated most in the texts about urban cycling.

Keywords

Prague transport, critical discourse analysis, sustainable mobility, media discourse.

Obsah

1	ÚVOD	13
2	TEORETICKÁ ČÁST	15
2.1	DOPRAVA.....	15
2.1.1	DRUHY DOPRAVY.....	16
2.1.2	VLIVY SPOJENÉ S DOPRAVOU.....	17
2.2	MOBILITY MANAGEMENT.....	21
2.3	SOCIÁLNÍ KONSTRUKCE REALITY.....	22
2.4	MÉDIA.....	24
2.5	DISKURZ.....	25
3	METODOLOGICKÁ ČÁST	26
3.1	DISKURZNÍ ANALÝZA.....	26
3.2	KRITICKÁ DISKURZNÍ ANALÝZA.....	30
3.2.1	CDA PODLE NORMANA FAIRCLOUGHA.....	34
3.3	VÝZKUMNÝ PROBLÉM A VÝZKUMNÉ OTÁZKY.....	37
3.3.1	TECHNIKA SBĚRU DAT.....	38
3.3.2	VÝBĚR VZORKU.....	38
3.3.3	VLASTNÍ SEBEREFLEXE.....	41
4	ANALÝZA	42
4.1	ELEKTROMOBILITA.....	42
4.2	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	46
4.3	PĚŠÍ DOPRAVA.....	49
4.4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	51
4.5	PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY.....	56
4.6	SHRNUTÍ ANALÝZY.....	62
5	DISKUZE A ZÁVĚR	64
6	ZDROJE	70
7	PŘÍLOHA	85

1 ÚVOD

Počet obyvatel žijících ve městech a městských aglomeracích celosvětově narůstá a tento trend je znatelný také v České republice. Do roku 2020 bude žít na našem území v urbánním prostředí až 75 % populace [srov. UNICEF, 2012 [online]], v některých evropských zemích to bude do roku 2050 více než 90 % populace [European Commission, 2017 [online]]. V hlavním městě se počet obyvatel od roku 2000 zvýšil o sto tisíc [Český statistický úřad [online]]. Města představují možnosti – pracovní nabídky, vzdělání v rozličných oborech, kulturní události a další služby – a do evropské ekonomiky generují až 85 % HDP. Nicméně každá mince má dvě strany. Vyšší počet obyvatel znamená vyšší počet každodenních cest a rozrůstající se sídelní kaše, tedy rozrůstání města do okolí, klade vyšší nároky na individuální dopravu. Problémem měst se tak ani nestává přeplněnost lidmi, ale přeplněnost jejich auty. Tato obecně popsaná situace je platná také pro Prahu.

Téma pražské dopravy je dlouhodobě diskutované jak politickou reprezentací, tak veřejností, a dostává se mu proto pravidelné medializace. Za poslední dvě volební období, kdy se v čele hlavního města vystřídal dva primátoři a jedna primátorka, se uvedlo do provozu několik velkých dopravních staveb, přesto však dopravní zácpy znamenají pro mnoho lidí pravidelný ranní a večerní rituál. Zaparkovaná auta v úzkých ulicích centra Prahy šikanují chodce a zabírají veřejný prostor, přesto platí právo silnějšího a nepsané právo na parkovací místo.

Udržitelná města a udržitelná mobilita jsou však důležitými body strategických plánů nadnárodních institucí (např. UN SDGs; Doprava 2050 EU), české vlády (např. Národní akční plán čisté mobility) i jednotlivých měst. Na dělbě přepravní práce v Praze se ale stále velkým procentem podílí individuální automobilová doprava, která představuje pro město velkou zátěž v mnoha ohledech.

Vzhledem k tomu, že v současné audiovizuálně orientované době nových médií získáváme velkou část informací pouze zprostředkovaně formou mediálních textů, rozhodla jsem se zjistit, jaký obraz o udržitelné dopravě v Praze deníky svým čtenářům poskytují a na základě jakého mediálního diskurzu si Pražané a Pražanky utváří názor na udržitelnou dopravu. Mediální texty z vybraných českých tištěných deníků podrobím kritické diskurzní analýze Normana Fairclougha a budu hledat odpovědi na následující výzkumné otázky:

1. „*Jak je svět (události, vztahy atd.) reprezentován?*“

2. „*Jaké identity jsou vytvářeny pro ty, kteří jsou do programu nebo do příběhu zapojeni (reportéři, publika, „třetí strany“, na které se odkazuje nebo které jsou dotazovány)?*“
3. „*Jaké vztahy se vytváří mezi těmito zainteresovanými (např. vztahy mezi reportérem a publikem, odborníkem a publikem nebo politikem a publikem)?*“
[Fairclough, 1995b: 5]

Tato práce je členěna do tří větších celků. Za tímto úvodem následuje teoretická část, kde se budu věnovat některým aspektům dopravy včetně vlivů na životní prostředí, představím koncept mobility managementu, stručně nastíním teorii sociální konstrukce reality, dále pojetí diskurzu v rámci diskurzí analýzy a pro kontext přidám i několik slov k médiím. Následuje metodologická část, která je však v pojetí kritické diskurzí analýzy více teoreticko-metodologická. Zde popíši diskurzí analýzu obecně, dále několik přístupů v rámci kritické diskurzí analýzy a přístup Normana Fairclougha, který se stal mým východiskem. V analytické části bude patřit pět podkapitol jednotlivým tématům (elektromobilita, městská hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava, Plán udržitelné mobility), šestá bude krátkým shrnutím všech analýz. Závěrečná kapitola obsahuje diskuzi a závěry práce.

2 TEORETICKÁ ČÁST

2.1 Doprava

Dříve než blíže rozeberu různé aspekty dopravy, ráda bych porovnala tři sobě si blízké pojmy, a to mobilita, doprava a dostupnost.

Mobilitu můžeme chápat jako pojem nadřazený, který označuje reálný či potenciální fyzický, duševní nebo sociální posun [Zschocke, 2005, podle Eisenhammerová, 2017: 54]. Nejedná se tedy pouze o pohyb prostorový, který uskutečňujeme právě prostřednictvím dopravy a budu se jím dále více zabývat. Je to také mobilita sociální napříč společenskými třídami a mobilita mentální, spjatá s adaptabilitou na prostředí a rostoucí mentální aktivitou. V dnešním globalizovaném světě se mobilita stala takřka klíčovou podmínkou existence, ceněnou společenskou hodnotou, a zatímco dříve byla respektována volnost pohybu, nyní je pohyb vyžadován. S tím je také spojen možný negativní jev společenského vyloučení osob, které požadavku na mobilitu nemohou vyhovět [Schmeidler, 2010, 34, 35].

S prostorovou/geografickou mobilitou se pojí doprava, jakožto prostředek pro naplňování potřeb mobility [Brůhová-Foltýnová, 2009: 14]. „Dopravou“ se rozumí *„přemísťování předmětů nebo lidí v určitém prostoru a čase, aby byly uspokojovány a zabezpečovány stanovené cíle, potřeby a zájmy,“* [Lacek, 1983: 25]. U některých dalších autorů zahrnuje definice kromě přemísťování hmotných objektů také přemísťování zpráv [Šotek, 1994: 3], případně se zmiňují i nástroje, jejichž prostřednictvím ke změně místa a naplňování potřeb dochází, jako jsou dopravní prostředky, energie, infrastruktura či technologie [Pernica, 1998: 636; Brůhová-Foltýnová, 2009: 14].

Třetím pojmem, který stojí za to v souvislosti s mobilitou a dopravou minimálně zmínit, je „dostupnost“. Dřívější koncepty považovaly dostupnost závislou pouze na infrastruktuře a jejím rozvoji. Tento koncept se však rozšířil a dnes chápeme dostupnost také jako dobu potřebnou k vykonání cesty, náklady na cestu, její bezpečnost a v neposlední řadě také formy dopravy [Eisenhammerová, 2017: 59; Brůhová-Foltýnová, 2009: 14].

V následujících podkapitolách se již budu věnovat pouze tématu dopravy, jejímu dělení, formám i vlivům na společnost a životní prostředí, přičemž se zaměřím na specifika městské dopravy.

2.1.1 Druhy dopravy

Existuje více způsobů, jak dopravu dělit. Pro potřeby této práce není nutné jmenovat všechny, proto pouze vyberu a popíši klasifikace vyhovující zvolenému předmětu výzkumu.

Jedním z hledisek je územní rozdělení, a tedy doprava městská/místní, vnitrostátní/regionální a mezinárodní [Adamec a kol., 2008: 10; Brůhová-Foltýnová, 2009: 36]. Jelikož se následná analýza zabývá mediálními texty o dopravě uskutečňované na území hlavního města Prahy, bude mě zajímat doprava městská. Tímto souslovím se označuje dopravní proces realizovaný na konkrétním prostoru města, který bývá zpravidla vymezený správními hranicemi města nebo městské aglomerace [Lacek, 1983: 25].

Dalším vyhovujícím aspektem dělení je prostředí, ve kterém doprava probíhá. Dostaneme tedy následující členění:

- pevnina – silniční, kolejová, nemotorová – cyklistická, pěší;
- voda – vnitrozemská, příbřežní, námořní;
- vzduch – letecká.

Zohlednit můžeme také klasifikaci podle počtu přepravovaných osob na individuální a hromadnou dopravu [Adamec a kol., 2008: 10; Brůhová-Foltýnová, 2009: 36].

Takové jsou některé z možných způsobů dělení a kategorizace druhů dopravy. Jaké konkrétní dopravní prostředky pod jednotlivá kritéria patří? S ohledem na téma práce začnu prostředky městské hromadné dopravy (MHD).

Jsou to jednak vozidla silniční dopravy – autobusy a trolejbusy, jednak vozidla kolejová – tramvaje, metro a v rámci tzv. integrovaných dopravních systémů hromadné dopravy na území některých měst také příměstská železnice. Statistiky Ministerstva dopravy ČR o počtu přepravených osob v MHD českých měst dostupné od roku 2002 do roku 2016¹ zaznamenávají do roku 2011 klesající tendenci z 2,34 miliardy na 2,14 miliardy přepravených osob. Poté však počet cestujících opět vzrostl, a to na hodnotu 2,28 miliardy osob v roce 2016 [Dopravní statistika, 2017 [online]].

Nejvíce osob využilo ve všech sledovaných letech přepravních služeb autobusové dopravy (vzhledem k tomu, že se v některých městech jedná o jedinou možnost), přesto sledujeme postupný úbytek v počtu cestujících. Druhým nejčastějším dopravním prostředkem je tramvaj a dále metro, u něhož jako jediného narůstá kontinuálně množství

¹ Respektive 2017, nicméně pro loňský rok nejsou k dnešnímu dni (09.02.2018) dostupná data za 4. kvartál a čísla tedy nejsou konečná.

přepravených lidí. Poslední je ve statistice přepravených osob trolejbusová doprava [Dopravní statistika, 2017 [online]].

Zásadní nejen pro mobilitu ve městech, ale pro život lidí obecně je pěší doprava, která spolu s cyklistikou a dopravou vlastním osobním automobilem patří do skupiny individuální dopravy. Během našich cest mnohdy kombinujeme více dopravních prostředků, ale chůze bývá na začátku i na konci každé trasy, pokud není dokonce jedinou formou dopravy. Přestože je pro nás pěší doprava zásadní a samozřejmá, praxe z měst dokazuje, že mívají chodci a chodkyně někdy zhoršené podmínky na úkor jiných dopravních prostředků, případně ve formě bariér (např. nevhodně umístěná zábradlí) [Kutáček; Kaplanová, 2009: 11].

Oproti mnohým evropským městům, je v českých městech dosud nepříliš rozšířena cyklistická doprava, včetně příslušné infrastruktury, ačkoliv se jedná o vhodný způsob dosahování bližších cílů (stovky metrů až několik kilometrů). Rychlostí se v městském prostředí může vyrovnat IAD, zároveň se dopravíme přímo do cílové destinace, což ne vždy platí u MHD, a můžeme překonat delší vzdálenost efektivněji než pěšky. Pro přesuny na delších trasách je také vhodné využít kombinaci jízdního kola a hromadné dopravy [Kutáček; Kaplanová, 2009: 11; Martinek; Čarský, 2008: 13].

V množství individuální automobilové dopravy na českých silnicích se podle statistiky Eurostatu z roku 2015 přibližujeme průměru Evropské unie. V roce 2016 se u nás počet registrovaných osobních automobilů zvýšil o dalších více než 192 tisíc kusů. Z pohledu delšího časového období, 2010–2016, přibylo více než 811 tisíc vozů (15% nárůst). Fakt, že u nás osobní automobil vlastní v průměru každý druhý občan, potvrzuje silnou orientaci na IAD a také velkou měrou ovlivňuje dopravní situaci ve městech [Eurostat, 2017a, [online]; Ministerstvo dopravy, 2016: 52.]. V Praze překročilo v loňském roce množství automobilů hranici 1 milionu (1 058 949), z čehož osobních automobilů bylo 844 613. Na jednoho obyvatele Prahy tak připadá 1,5 osobního automobilu [Technická správa komunikací hl. m. Prahy, 2017: 6, 8].

2.1.2 Vlivy spojené s dopravou

V současné ekonomice a u převládajícího životního stylu je doprava nevyhnutelnou součástí existence společnosti. Funguje jako důležitý mezičlánek v distribuci surovin, potravin a dalšího zboží. Zároveň umožňuje navazovat nové kontakty s lidmi prakticky kdekoli na světě a poznávat nové kultury. Podporuje udržovat dosavadní přátelství i pracovní vztahy, můžeme tak říci, že mezi lidmi vytváří pouto. Různé formy dopravy

využíváme každodenně při cestách do práce, do školy, na nákup, za kulturou i dalšími službami. Z tohoto úhlu pohledu jsou vlivy dopravy na lidské životy pozitivní [Adamec a kol., 2005: 3].

Nicméně trvalý nárůst dopravy s sebou přese všechny nesporné klady přináší i značné množství negativních dopadů, které se již netýkají pouze lidí, ale celé planety. Především je to zátěž životního prostředí, vysoká energetická náročnost a nepříznivé vlivy na zdraví lidí.

Často diskutovaným a zároveň jedním z nejzávažnějších problémů dopravy je znečištění ovzduší emisemi, které vznikají spalováním pohonných hmot (fosilních paliv) v motorech, a jejich vypouštěním do volného ovzduší. Dopravní sektor je také jedním z mála, kde se emise kontinuálně zvyšují [Ryley; Chapman, 2012: 1]. Závažnost problému nepřímo potvrzuje Národní program snižování emisí České republiky, ve kterém je 15 z 23 opatření ke snížení emisí směřováno právě do dopravního odvětví [Ministerstvo životního prostředí ČR, 2017 [online]]. Hlavní podíl na tomto znečištění nese automobilová doprava, ať už osobní či nákladní. Ve městech, obzvláště v metropolích, kde se na ploše s hustou zástavbou vyskytuje velký počet automobilů, představují emise výfukových plynů hlavní problém lokálního životního prostředí [Adamec a kol., 2005: 57, 50]].

Stovky chemických látek obsažených ve škodlivinách přispívají jednak k oteplování atmosféry (tzv. skleníkovému efektu), jedná se tedy i o problém globálního významu, jednak jsou svojí povahou toxické či karcinogenní pro člověka, respektive další živé organismy, které jsou jim vystaveny [Adamec a kol., 2008: 57]. Jak vyplývá ze zatím poslední uveřejněné Zprávy o životním prostředí České republiky 2016, nejvíce emisí CO₂, N₂O, CO a PAU (polyaromatické uhlovodíky) má na svědomí individuální automobilová doprava. Přestože průměrná produkce emisí u nových automobilů klesá, kombinace zastaralého vozového parku (v roce 2016 bylo 60,6 % registrovaných osobních automobilů v ČR starších 10 let) a zvyšující se počet nově registrovaných vozidel celkové množství emisí stále zvyšuje. Nákladní silniční doprava je původcem největšího množství emisí NO_x a PM (pevných částic) [CENIA, 2017: 229].

Zpráva o kvalitě ovzduší 2016 zpracovaná Ministerstvem životního prostředí ČR ve spolupráci s Ministerstvem zdravotnictví ČR podává souhrnné informace o vývoji stavu měřených látek a překračování jejich imisních limitů. Dle závěru této zprávy došlo ke snížení počtu měrných stanic, na kterých byly oproti předchozímu roku překročeny limity suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}. Naproti tomu však vzrostl počet stanic, kde byl překročen limit pro benzo[a]pyren, karcinogenní látku obsaženou taktéž ve výfukových

plynech. Překročení limitu se týkalo 25,9 % plochy České republiky a 55,7 % obyvatel. Překročení limitu bylo zjištěno také pro oxid dusičitý (NO₂; s kyslíkem a těkavými látkami tvoří přízemní ozon a tzv. fotochemický smog), a to právě na lokalitách s vysokou intenzitou automobilové dopravy [Ministerstvo životního prostředí ČR, 2018: 6, 7; CENIA; Ministerstvo zdravotnictví ČR, 2017 [online]].

Značný vliv na zhoršenou kvalitu života má také nadměrný hluk spojený s dopravou. Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) se po znečištěném ovzduší částicemi PM_{2,5} dokonce jedná o druhou nejčastější příčinu zdravotních potíží způsobených venkovním prostředím² [WHO, 2011, podle European Environment Agency, 2014: 6]. Obě znečištění se navíc u větších dopravních tepen vyskytují současně a lidé žijící či pracující v jejich bezprostřední blízkosti jsou tak vystaveni násobnému ohrožení zdraví [WHO, 2011: 31]. Největším zdrojem hluku ve venkovním prostředí je bezesporu silniční doprava, následována železniční a leteckou dopravou a průmyslem [European Environment Agency, 2017a: 2].

Třebaže si to mnoho lidí nepřipouští, dlouhodobé vystavení hlukové zátěži může vést od obtěžování, které se projevuje např. depresemi, horším soustředěním, pocity bezmoci a diskomfortu, přes zvýšený stres, poruchy spánku, kardiovaskulární a sluchová onemocnění až v krajním případě nepřímo k úmrtí [European Environment Agency, 2017a: 3; WHO, 2011, s. 100]. Hluku, který se již považuje za obtěžující, je v evropských zemích vystaveno okolo sta milionů lidí denně, v rámci Česka jsou to v městských aglomeracích nad sto tisíc obyvatel až dva miliony obyvatel a obyvatelek [European Environment Agency, 2017a: 2; 2017b: 2].

Takřka každodenně medializované bývají negativní dopady dopravy v podobě dopravních nehod. Ze statistik za rok 2017 zveřejněných Policejním prezidiem ČR vyplývá, že počet smrtelných nehod byl v loňském roce sice nejnižší za celou historii sběru dat (tj. od roku 1961), přesto přišlo o život 502 osob, a to většinou zaviněním řidiče či řidičky motorového vozidla (91,8 %), dále byli na vině řidiči/-ky nemotorových vozidel (5,2 %) a chodci a chodkyně (2,6 %). Největší množství nehod bylo zaznamenáno v obcích [Policejní prezidium ČR, 2018: 1, 5, 8].

Významný problém pro městské aglomerace, ať už pocitový či faktický, představuje také množství veřejného prostoru, který si jednotlivé formy dopravy nárokují. Z rozlohy

² Hlukem ve venkovním prostředí se v rámci společné evropské legislativy rozumí „nechtěný nebo škodlivý zvuk ve venkovním prostředí vytvořený lidskou činností, včetně hluku vyzařovaného dopravními prostředky, silniční dopravou, železniční dopravou, leteckou dopravou, a zvuk pocházející z průmyslových činností.“ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, s. 102.

města bývá dopravě věnováno 30 až 60 % [Brůhová-Foltýnová, 2009: 148]. V poměru přepravených osob ku využitému prostoru je nejméně výhodná individuální automobilová doprava (IAD). Tuto skutečnost dobře ilustruje známá fotografie porovnávající prostor potřebný pro přepravu stejného počtu osob různými dopravními prostředky (veřejnou hromadnou dopravou, osobními automobily a bicykly) reprodukováná mnoha městskými občanskými iniciativy a neziskovými organizacemi.

Problematická jsou z tohoto hlediska často také řešení, ke kterým se města v boji s ucpanými ulicemi uchylují. Přestože organizace na lokální, regionální i globální úrovni doporučují v souladu s myšlenkami udržitelného rozvoje měst a udržitelné dopravy ve městech odstoupit od jednostranné orientace na IAD (např. SDGs, Agenda 21, Místní agenda 21), samotná města toto ne vždy reflektují. Ve snaze zamezit dopravním zácpám (tzv. kongescím) bývá zkapacitněna komunikace, což ale ve svém důsledku do místa přivede více dopravy (tzv. dopravní indukce) a po určité době opět nastane kongesce [Kurfürst, 2002: 11–17].

Tento jev ovšem neplatí pouze pro IAD, ale pro všechny druhy dopravy, čímž může být dosaženo také pozitivní změny. To ve svých studiích a realizacích mnohokrát potvrdil např. dánský urbanista Jan Gehl, zabývající se využitím veřejného prostoru. Známým příkladem může být Kodaň, kde zklidňování silniční dopravy a zkvalitňování veřejného prostoru začalo už v 60. letech. Jak vyplývá ze srovnávacích průzkumů z let 1968 a 1986, spolu se ztrojnásobením plochy náměstí a ulic pro pěší se ztrojnásobil i počet postávajících a posedávajících lidí v ulicích [Gehl, 2000: 33–35].

Stejný efekt nastává i při cíleném rozšiřování cyklistické infrastruktury. Pomohu-li si opět kodaňským příkladem, systematická podpora cyklo dopravy vedla k tomu, že v roce 2016 bylo až 41 % cest do práce a vzdělávacích institucí uskutečněno právě na kole. Pokud bychom sečetli ujeté kilometry na všech pomyslných tachometrech, dospějeme k dennímu průměru 1,4 milionu kilometrů ujetých na bicyklech [City of Copenhagen, 2017: 4, 5].

Značnou přítěž pro urbánní prostředí představuje i statická doprava neboli doprava v klidu. Kontinuální růst počtu osobních automobilů [Ministerstvo dopravy, 2016: 169] vyžaduje větší počet parkovacích míst, na což mohou na omezeném prostoru měst doplatit jiné formy dopravy. Na pouhé jedno parkovací místo pro auto se například vejde deset jízdních kol [Institute for Transportation and Development Policy, 2015 [online]]. Automobily jsou navíc zaparkované až 90 % času, což není ani z uživatelského hlediska příliš efektivní [International Parking Institute, 2012, podle Burgess, 2012 [online]].

Poslední, avšak neméně podstatný vliv dopravy, který bych zde chtěla přiblížit, je její energetická náročnost. Celosvětově připadne na dopravní sektor jedna čtvrtina z celkové spotřeby energie, další čtvrtinu využívají domácnosti a zbylá polovina se spotřebovává v zemědělství, průmyslu a službách [Favre, 2014: 16]. V měřítku zemí Evropské unie (EU 28) je ve spotřebě energie doprava dokonce na prvním místě (33,1 %), následuje spotřeba v domácnostech (25,4 %), v průmyslu (25,3 %), ve službách (13,6 %) a v zemědělství a lesnictví (2,2 %).

Za patnáct let sledování (od roku 1990 do roku 2015) vzrostla spotřeba energie v dopravě na území EU o čtvrtinu, a to i přes pokles mezi lety 2008 a 2013 v době hospodářské krize. V České republice se za stejné období více než zdvojnásobila. Největší nárůst spotřeby (o 88,8 %) zaznamenala mezinárodní letecká doprava, spotřeba však rostla také u silniční a vnitrostátní letecké dopravy (o 23,3 %, respektive o 4,0 %), zatímco u železniční a kontinentální lodní dopravy byl sledován pokles. Nicméně největší podíl na spotřebě v rámci dopravního sektoru má stále silniční doprava, která se přímo dotýká motorizované dopravy ve městech [EUROSTAT, 2017b [online]; European Environment Agency, 2017 [online]].

Tato čísla znamenají konkrétní dopady na kvalitu života lidí i životního prostředí, na což reagují i instituce a představitelé Evropské unie. Ku příkladu spotřeba ropy by podle Bílé knihy EU o dopravě měla do roku 2050 klesnout o 70 % oproti roku 2008 (v roce 2015 jsme dosáhli snížení o 7,2 %, nicméně trend spotřeby je od roku 2013 vzestupný). Také by se mělo usilovat o přesunutí až 30 % dálkové dopravy (nad 300 km) ze silnic na železnice případně vodní cesty do roku 2030 a více než 50 % do roku 2050 [European Environment Agency, 2017 [online]].

V měřítku města se energeticky nejnáročnější jeví opět individuální automobilová doprava, výhodnější je potom veřejná doprava, kdy se vložené náklady dělí mnohonásobně větším počtem cestujících. Zdaleka nejméně náročné jsou pěší a cyklistická doprava. Chůze je nejpřirozenějším způsobem dopravy a bývá také na počátku a konci většiny našich cest. Spolu s cyklistickou dopravou navíc nespotebovává neobnovitelné zdroje energie, a naopak pozitivně prospívá zdraví jedinců a v obecném důsledku i celé společnosti [Brůhová-Foltýnová, 2009: 150–157].

2.2 Mobility management

Důležitým přístupem v tématu udržitelné dopravy je tzv. mobility management (MM), někdy označován také jaké „chytrá mobilita“ (smart mobility). Podle definice

Evropské platformy pro mobility management se jedná o koncept, který podporuje rozvoj udržitelné dopravy, zasazuje se o vyřešení problému nadužívání automobilů (především ve městech), o minimalizaci negativních vlivů spojených s motorovou dopravou, a to působením na změnu návyků a chování lidí. Těchto změn se snaží docílit např. komunikací s občany, informačními kampaněmi, podporou potřebných služeb pro udržitelnou mobilitu (dostupné půjčovny městských jízdních kol), organizováním společenských událostí ve veřejném prostoru, ale také třeba zaměřením se na projekt s konkrétní skupinou (univerzita, obyvatelé sídliště) apod. Pracuje s předpokladem dobrovolné participace veřejnosti, které je dán nějaký impuls, motivace, na něž může reagovat pozitivní změnou svého dopravního chování. Takové nástroje označujeme jako tzv. jemné kroky (soft measures) a vyvažují a doplňují „hard measures“, tedy tvrdé kroky, pod nimiž si můžeme představit třeba budování nové infrastruktury. Přičemž je žádoucí, aby se tyto dvě strategie kombinovaly [EPOMM, 2013: 5, 7; Winslott Hiselius; Smidfelt Rosqvist, 2016: 34; Urbact, 2013: 7].

Vzhledem k charakteru nástrojů, které mobility management využívá, se jedná o nákladově efektivní přístup, který nevyžaduje vysoké investice. Zároveň je však v kombinaci s tvrdými kroky účinný, respektive může zefektivnit předchozí hard measures, které narazily na své limity. Proto je žádoucí mobility management neopomíjet a např. dopravní kongesce automaticky neřešit rozšiřováním stávajících či stavěním nových vysokokapacitních silnic [Saleh; Samer, 2009: 1].

Mobility management úzce souvisí a u některých autorů se přímo překrývá s tzv. travel demand managementem. Travel management, tedy management cestování, se objevil v USA jako reakce na ropné krize v 70. letech. Americký přístup úspornějšího nakládání se zdroji a jeho dopady inspirovaly v druhé polovině 80. let nizozemské politiky, kteří jej implementovali nejprve v rámci některých regionálních dopravních politik. Postupně je následovaly další státy Západní Evropy a s dalším rozšiřování Evropské unie také Česká republika. Cíle obou přístupů jsou totožné – tedy snížení počtu motorových vozidel, motivace k jejich nevlastnění a cestování za využití dopravních prostředků, které mají minimální dopady na životní prostředí [EPOMM, 2013: 7; Papagiannakis; Vitopoulou, 2015: 1].

2.3 Sociální konstrukce reality

Sociální konstruktivismus je společnou výchozí tradicí interpretativních směrů včetně diskurzivně-analytického přístupu [Sedláková, 2014: 39], který jsem zvolila pro

svoji práci. Můžeme tedy hovořit o sociálně-konstruktivistickém paradigmatu, jehož základní teorii popsali sociologové Berger a Luckmann v knize Sociální konstrukce reality: pojednání o sociologii vědění (1999 česky). Pro uvedení do kontextu zde principy jejich teorii stručně představím.

Berger s Luckmannem staví svoji teorii na skutečnosti, že člověk jakožto člen společnosti neustále vstupuje do interakcí s okolním sociálním světem. Sociální řád, jež poskytuje člověku stabilitu a usměrňuje lidské chování, není dán biologicky, nýbrž je člověkem neustále vytvářen a neexistuje jinak než jako produkt lidské činnosti. Jedná se tedy o proces složený z externalizace, objektivizace a internalizace. Externalizace představuje onen aktivní podíl na tvorbě sociálního řádu, v rámci objektivizace se lidské konstrukty a významy potvrzují jako objektivní a jsou považovány za vědění, nikoli za konstrukt. Takto objektivovaný sociální svět vnímáme za hodný předání následujícím generacím, které ho již přijmou jako fakta; děje se tak prostřednictvím socializace. Tuto třetí fázi procesu vytváření sociálního řádu, zpětné promítání objektivovaných lidských konstruktů do vědomí, označili Luckmann s Bergerem jako internalizaci [Berger; Luckmann, 1999: 55–56].

Teorie sociální konstrukce reality pracuje také s termíny habitualizace, institucionalizace a legitimizace. Habitualizace je procesem utváření vzorců na základě opakované činnosti. Takto vzniklé vzorce umožňují lidem rychlejší jednání v každodenním životě, protože stejné situace nemusí být znovu definovány. Habitualizace je předstupněm institucionalizace. Instituce předem vybírají z teoretických možností vzorců chování ten, kterým bude lidské chování vedeno, usměrňováno, čímž se vyloučí všechny další směry a člověk se stává předvídatelným. Instituce tedy působí jako druh primární sociální kontroly. Legitimizace se děje v okamžiku předávání institucí nové generaci, která je přijme jako věrohodné [Berger; Luckmann, 1999: 128–130].

Na procesech sociální konstrukce reality se podílejí také média svými texty, v nichž přisuzují aktérům a událostem různé významy prostřednictvím jazyka.

2.4 Média

Média jsou dnes natolik zakořeněnou institucí ve společnosti, že disponují mocí působit nejen na jedince, ale na celou společnost. Děje se tak prostřednictvím jazyka, avšak v důsledku není ovlivněn pouze jazyk, ale společenské jednání [Schneiderová, 2015: 91]. Značná část informací, které nějakým způsobem ovlivňují naše názory, nepochází z přímé konfrontace s konkrétní událostí, nýbrž je čerpáme právě z médií. Dozvídáme se tak o dění na celém světě, s těmito informacemi dále nakládáme, reprodukujeme, přijímáme za své. Přesto se však z pohledu teorie sociální konstrukce reality jedná o mediální konstrukty, které se mediálními procesy objektivizovaly a nabyly tak podoby skutečnosti.

Pouhý fakt, že mediální texty zpracovávají lidé, je argumentem pro konstrukci reality. Přestože existují mediální postupy zpracování informací, které by měly vést k co možná největší míře objektivitě, novináři se nemohou beze zbytku oprostít od svých hodnotových rámců [Trampota, 2006: 147–148]. Mnohé zprávy jsou navíc přejímány z jiných zdrojů či překládány z cizích jazyků a počet lidí, kteří potenciálně ovlivňují jejich neutralitu, je tedy vyšší. Navíc je také stále častěji patrné, že výběr událostí a jejich zpracování přímo podléhá strategii zaujmout příjemce a uspět tak na mediálním trhu. Výběr textů se tak snaží více podbízet, do zpravodajských relací se dostávají „fyzikální pokusy ze základní školy“, ukázky z následujících pořadů apod. Postupným standardem se také stává zapojení diváckých příspěvků či výběr ze sociálních sítí [Schneiderová, 2015: 91–92].

Stále však zůstává pravidlem, že nejsnadnější přístup k médiím mají ti, jež drží politickou a ekonomickou moc, což se také projevuje na podobě výsledných textů a prezentované pravdy. Zatímco jsou tedy zpravodajské texty prezentovány jako vyvážené a objektivní, ve svém důsledku je nabízen pohled na svět očima establishmentu [Fairclough, 1995b: 49]. Přesto můžeme z mediálních analýz čerpat informace o společenském mainstreamu a dominantních diskurzích díky širokému zásahu publika [Wodak; Krzyzanowski, 2008: 32].

Odhalíme-li diskurzy, kterými média tematiku udržitelné dopravy rámuje, i společenské, politické a ekonomické síly, které je ovlivňují, získáme představu o tom, s jakým mediálním obrazem příjemci sdělení přichází do styku a na jakých základech mohou také budovat své názory o udržitelné mobilitě.

2.5 Diskurz

Kromě sociálně konstruktivistických východisek mají diskurzivně-analytické přístupy také společný základ ve foucaultovských myšlenkách. Diskurz je však pouze jedním elementem Foucaultova díla, což způsobilo nejednotu definic a modifikace Foucaultova diskurzu. Tato flexibilita však není na škodu, protože umožňuje aplikovat Foucaultova východiska na měnící se společenské poměry.

Přestože diskurzem je možno označit úsek textu, v tomto pojetí označuje praktiky, které systematicky utváří objekty, o nichž referují. Diskurz je tedy něco, co produkuje něco dalšího. Diskurzivní struktury lze odhalit podle systematických myšlenek, pojmech, způsobech myšlení a chování apod., které vznikají v konkrétních kontextech. Můžeme tak hovořit například o diskurzech feminity a maskulinity [Mills, 2004: 15].

Velice obecně řečeno se Foucault zabýval pravidly konkrétní vybrané historické doby. Poukazoval na to, jak normy a společenská pravidla formují jazyk doby, co může a nemůže být řečeno. Proto, přestože je jazyk ve své podstatě vysoce variabilní, určitá sdělení se v určitých dobách nevyskytují, a naopak jiná sdělení se ze stejných důvodů opakují [Jørgensen, Phillips 2002: 13].

Z množství přístupů, které diskurz pro své potřeby definují, vybírám pojetí kritické diskurzivní analýzy jakožto teoreticko-metodologického východiska pro moji práci. Kritickou diskurzivní analýzu podrobně popíši v metodologické části, v kapitolách 3.1–3.3.

Přestože z Foucaulta vychází, jedná se o více lingvisticky zaměřený přístup s důrazem na mocenské vlivy. Jazyk chápou jako sociální praktiku, tudíž používáním jazyka lidmi dochází k nějaké změně, k aktivitě. S tím souvisí i působení mocenských vlivů a ideologií, nerovností ve společnosti apod. V rámci kritické diskurzivní analýzy tak hraje velkou roli socio-kulturní kontext a obecně komplexní přístup [Mills, 2004: 118–119].

3 METODOLOGICKÁ ČÁST

V následující části se budu nejprve věnovat diskurzní analýze a jejím obecným východiskům, dále představím tři nejdůležitější přístupy, a to archeologii vědění Michela Foucaulta, diskurzivní psychologii a kritickou diskurzní analýzu. Kritické diskurzní analýze a konkrétněji směru, který zastupuje Norman Fairclough, pak patří další dvě podkapitoly, ty jsou pak konkrétními teoreticko-metodologickými východisky mojí práce (kapitoly 3.2 a 3.2.1).

Tuto kvalitativní výzkumnou strategii jsem zvolila s ohledem na typ a rozsah analyzovaného vzorku (mediální texty) a cíl práce. Mediální výstupy lze však samozřejmě podrobit i jiným typům analýz, např. sémiotické, při níž se usiluje o odhalování mýtů ve sdělení, nebo kvantitativní obsahové analýze, která je vhodná pro zpracování velkého množství textů podle předdefinovaných kategorií [viz Sedláková, 2014: 426; Miessler, 2008: 166–177].

3.1 Diskurzní analýza

Diskurzní analýzu (nebo analýzu diskurzu; dále zkráceno na DA³) je v obecném smyslu možné prezentovat jako zastřešující název mnoha škol a přístupů spíše nežli kompaktní výzkumnou techniku [srov. Vávra, 2008: 204; Sedláková, 2014: 426, 427]. Ruth Wodaková, jedna z čelních představitelk kritické diskurzní analýzy, uvádí, že jde o obecný rámec sociálněvědních výzkumů orientovaných na identifikaci „problémů“⁴ („problem-oriented social research“) a stejně jako Sedláková podtrhuje interdisciplinaritu v tomto způsobu nahlížení na sociální realitu [Wodak; Krzyżanowski, 2008: 2; Sedláková: 2014: 427]. Phillipsová a Jørgensenová [2002: 11] popisují komplexnost a zároveň flexibilitu v různých pojetích DA jako tzv. „complete packages“, tedy „kompletní“ či „ucelené“ balíčky. Tyto zahrnují jak filozofické premisy, tak teoretické modely, metodologické postupy a také specifické techniky analýzy.

Možností, jak k analyzování diskurzu přistoupit, je tedy mnoho a neexistuje jediný přesný návod. Přestože se najde několik shodných či společných východisek, ke kterým se dostanu vzápětí, přístupy v jednotlivých studiích si výzkumnice a výzkumníci přizpůsobují zkoumanému fenoménu, přičemž vhodná a obohacující může být i multiperspektiva, propojení různých analytických přístupů, ne nutně diskurzivních. Jsou-li dobře známa

³ Užívaná zkratka z anglického „discourse analysis“.

⁴ Přičemž „problém“ je v tomto případě chápán jako nějaké dilema v procesu rozhodování či potřeba postihnout konkrétní sociální situace.

a respektována společná a rozdílná východiska, může takto nadesignovaný výzkum poskytnout širší pochopení zkoumané problematiky [viz Jørgensen; Phillips, 2002: 13].

Diskurzní analýza patří ke kvalitativním výzkumným strategiím. Jedná se o interpretativní směr vycházející z tradic sociálního konstruktivismu [Sedláková, 2014: 39], o němž jsem psala v podkapitole 2.3 v teoretické části, a ze strukturalistické a post-strukturalistické lingvistiky, které považují jazyk za zásadní prostředek poznání i tvorby reality [Sedláková, 2014: 428]. Další společné znaky sociálně-konstruktivistických směrů, a tedy i diskurzní analýzy, shrnula Burrová [2015: 2–5] do čtyř bodů. Zprvu je to kritický přístup k našemu vědění. To znamená, že poznatky o světě, kterými disponujeme, by neměly být přijímány nekriticky jako objektivní pravda, ale jako výsledek lidské kategorizace světa. V terminologii diskurzní analýzy řečeno, jedná se o produkty diskurzu. Na to navazuje druhý bod, a to historická a kulturní podmíněnost chápání světa, jeho re-representace i vědění o něm. Každá doba a kultura produkuje a zároveň akceptuje jiné normy, které odpovídají dané společenské a ekonomické situaci. Dále je to předpoklad, že naše vědění je konstruktem a výsledkem sociálních interakcí, z nichž se u sociálních konstruktivistů dostává největšího zájmu jazyku. Vzájemné propojení, interakce mezi lidmi tak umožňuje vznik, sdílení i potvrzování obecně přijímaného způsobu chápání světa. Ve čtvrtém bodě Burrová přidává poznatek o tom, že naše konstrukty o světě formuje moc plynoucí z vědění, která dále ovlivňuje naše chování a konání. Například úroveň vědeckých poznatků jisté doby má svůj dopad na to, co považujeme za (ne)přípustné chování, a také, jak zacházíme s různými lidmi, jak o nich hovoříme, přemýšlíme atd. (např. o duševně nemocných).

Výraz „diskurz“ (pojďnává o něm také kapitola 2.5) získal v moderních společenských a humanitních vědách nový význam oproti původnímu obecnému rozprava, diskuze, vyprávění apod. [Vávra, 2008: 204]. Důležitou roli sehrála v tomto procesu v 70. letech se nově ustavující textová lingvistika, jejíž novum spočívalo v práci s celými texty jakožto základními jednotkami jazyka. Pro označení jednotek delších než věta zavedl do textové lingvistiky její zakladatel Teun van Dijk právě termín diskurz [Černý, 1996: 375]. Toto lingvistické pojetí však nezohledňuje sociální kontext, který je pro diskurzní analýzu podstatný, a proto se v DA upřednostňuje přístup vycházející z terminologie francouzského poststrukturalisty Michela Foucaulta. Ten diskurzem rozumí praktiky, „které systematicky vytvářejí objekty, o nichž mluví“ [Foucault, 2002: 78–9]. Diskurz není souborem konkrétních promluv, ale souborem pravidel, která vznik promluv rámuji

a omezují, avšak tato pravidla jsou zpětně ovlivňována již existujícími výpověďmi [Sedláková, 2014: 432].

Nutno však dodat, že Foucault nebývá přejímán beze zbytku, a ostatně i on sám použil termín diskurz až ve třidvaceti(!) významech [viz Wodak; Krzyżanowski, 2008: 4]. Proto jeho konceptualizaci považujeme pro DA spíše jako výchozí bod nežli rigidní stav [Vávra, 2008: 209]. Zároveň mohou různé přístupy v DA pracovat s odlišnými koncepty diskurzu, ale v obecném smyslu se DA přiklání k tomu, že diskurz není pouze text delší než věta [Sedláková, 2014: 430], ale odkazuje k sociálním praktikám a zahrnuje myšlenky, reprezentace, metafory, příběhy, pravidla apod., které se podílejí na utváření určité skutečnosti [Burr, 2015: 74–75]. Různé sociální kontexty nabízí různé charakteristické normy užití jazyka. Tímto se skutečnosti konstruují a zároveň potvrzují [Schneiderová, 2015: 21].

Zásadní význam jazyka jako symbolického systému pro tvorbu reality a časoprostorová ukotvenost je pro diskurzivní analýzu příznačná. Není to totiž pouze text a jazykové prvky v něm obsaženy, které DA zkoumá, nýbrž jde o interpretaci v kontextu celé kultury, protože je to právě kombinace obojího, co jednotlivé texty zvýznamňuje, určitým způsobem je kóduje a následně dekáduje [Sedláková, 2014: 426]. Vyjádření vycházející z určitého kontextu může jeden příjemce dekáduvat bezchybně (např. „Takže pane řediteli, kde máme popelníček?“ odkazující na prezidenta Zemana), zatímco u příjemce, který se nepohybuje ve stejném kulturním a dějinném kontextu, nejspíše dojde k nepochopení.

Charakteristická variabilita diskurzivní analýzy, se nevyhnula ani kategorizaci jednotlivých směrů dle různých autorů. Schneiderová [2016: 17] pracuje s konceptem dvou hlavních proudů – etnometodologického (interakcionistického) a kritického (sociopolitického) – pod něž řadí další přístupy. U prvního je to např. konverzační analýza či diskurzivní psychologie, druhý zastupuje kritická diskurzivní analýza. Sedláková [2014: 428–9] ve své knize odlišuje tři proudy. Shodně se Schneiderovou jsou to postupy navazující na etnometodologii – diskurzivní psychologie a konverzační analýza, dále se ale rozcházejí. Sedláková vyčleňuje lingvistickou (lexikálně-sémantickou) tradici kritické diskurzivní analýzy a jako třetí je to sociologicko-politická či post-strukturální linie. Naproti tomu Schiffrinová [1994: 47] uvádí až šest přístupů, a to teorii mluvních aktů, sociolingvistiku, etnolingvistiku, pragmatiku, konverzační analýzu a variantní analýzu. Já bych zde nyní představila dva přístupy, které do svých teoretických statí o diskurzivní analýze zařadila značná část autorů a autorek [např. Sedláková 2014; Burr 2015; Vávra

2008; Jørgensen; Phillips 2002 aj.]. Budou to již zmíněná diskurzivní psychologie a archeologie vědění, představující „foucaultovskou tradici“, kterou také začnu. Následující výklad je myšlen jako uvedení do kontextu a jistě není vyčerpávající. Podrobněji se budu dále zabývat třetím významným směrem na poli diskurzivní analýzy, a to tzv. kritickou diskurzivní analýzou, kterou jsem si vybrala jako výchozí pro svoji práci.

Důležitými kategoriemi jsou pro Michela Foucaulta „moc“ a „vědění“, jež neexistují odděleně, nýbrž je mezi nimi úzký vztah. Určité vědění nás v rámci pravidel diskurzu opravňuje mít moc nad subjekty, jež tímto věděním nedisponují. Tato moc je naturalizovaná a všeobecně přijímaná jako norma. Cílem archeologie vědění je odhalovat diskurzivní praktiky, které utváří určité vidění světa, sociální realitu, přičemž tyto praktiky jsou formovány uvnitř diskurzu samotného [Sedláková: 2014, 435; Schneiderová, 2016: 24]. Foucault usiloval o odhalování vyšších pravidel, principů, které formují určitý diskurz v konkrétní době, tzv. „řád diskurzu“. Svůj výzkum zaměřoval na odborné a oficiální dobové texty (např. vyhlášky, legislativy, významné společenské diskurzy jako medicínský apod.) [Sedláková: 2014, 435]. Z Foucaultových prací (především Dohlížet a trestat [Foucault 2000]) vychází např. post-strukturální přístup analýzy diskurzu vizuálních sdělení Gillian Roseové [Sedláková, 2014: 455–457].

Diskurzivní psychologie se naproti tomu věnuje každodenní komunikaci a záměrnému konstruování sociální reality jedinci/aktéry [Vávra, 2008: 213]. Diskurzem se v tomto pojetí tedy rozumí jazyk v běžných interakcích, přičemž jazyk je kontextuálně ukotvený. Pozornost diskurzivních psychologů se zaměřuje na úroveň jazykových dovedností konkrétních uživatelů, řečníků a užití jazyka v rozdílných situacích a kontextech, jelikož právě takto mohou lidé prostřednictvím diskurzu působit na své okolí (jazyk jako nástroj jednání). „Přepínání“ mezi diskurzy a vhodné použití jazyka v konkrétní situaci je podmíněno množstvím identit, kterými každý člověk disponuje. Středem zájmu diskurzivní psychologie však není obsah diskurzů, jejich vzájemné vztahy ani společenské důsledky. Diskurzivní psychologie se v mnoha ohledech vymezuje vůči hlavnímu proudu v sociální psychologii – kognitivní psychologii, a to také v základním předpokladu původu psychologických fenoménů, jako jsou emoce, paměť, schopnost se učit atp. Diskurzivní psychologie považuje tyto procesy a kategorie za aktivně tvořené lidmi prostřednictvím sociálních, diskurzivních činností, nikoliv přirozeně získané, jako je tomu u kognitivní psychologie. Klíčovými představiteli jsou Jonathan Potter a Margaret Wetherellová a jejich kniha *Discourse and Social Psychology* (1987) [Burr, 2015: 18 a 19; Jørgensen; Phillips, 2002: 82–83, 99, 110; Sedláková, 2014: 428].

Tolik krátce ke dvěma jiným přístupům diskurzní analýzy. Následující kapitola bude pojednávat o teoreticko-metodologickém konceptu kritické diskurzní analýzy, o její historii, východiscích a klíčových bodech.

3.2 Kritická diskurzní analýza

Kritická diskurzní analýza (dále CDA z anglické terminologie „critical discourse analysis“) se na poli humanitních a společenských věd postupně etablovala od 80. let spolu s dalšími přístupy studujícími různé aspekty života lidí ve společnosti, jejichž východiskem je sociální konstruktivismus [Burr, 2015: 1]. Samotný pojem je možné chápat dvěma způsoby. Jednak se pojí k celému hnutí a síti výzkumníků, kteří se okolo tohoto směru začali mezinárodně sdružovat od raných 90. let, jednak je tak označován i konkrétní přístup čelního představitele a zakladatele CDA Normana Fairclougha [Jørgensen; Phillips, 2002: 55; Wodak, 2001: 4].

Některé z principů, na nichž staví CDA, jsou shodné již s kritickou teorií meziválečné Frankfurtské školy, obecně můžeme říct, že ve svých nejhlubších kořenech se jedná o reakci na dominantní společenskovědní paradigmaty 60. a 70. let, která byla povětšinou nekritická. Současné zaměření na jazyk a diskurz vychází z tzv. kritické lingvistiky, která se především ve Spojeném království a Austrálii rozvíjela od konce 70. let minulého století [Dijk, 2001: 352]. Jak u kritické lingvistiky, tak u CDA existuje také významné ovlivnění systémovou funkční gramatikou Michaela A. K. Hallidaye [Halliday, 2004]. Přestože preferuje strukturní přístup a ústředním pojmem je funkce, sleduje také, jak je jazyk ovlivňován sociálním kontextem. Poukazuje tak na spojení gramatického systému a sociálního kontextu. Základní jednotkou zkoumání je pro něj text jako celek, nikoli dekontextualizované věty, respektive promluvy [Schneiderová, 2015: 31]. Halliday rozlišuje tři metafunkce jazyka, které jsou v neustálém propojení: ideacionální/ideační⁵, interpersonální a textovou [Wodak, 2001: 8]. Ideační metafunkce obsahuje složku logickou a zkušenostní a souvisí s kulturními omezeními, které se podílejí na formulování výpovědi [Halliday; Matthiessen, 2004: 29; Schneiderová, 2015: 32]. Interpersonální metafunkce představuje osobní a sociální vztahy, které prostřednictvím jazyka navazujeme s lidmi kolem nás, a je tedy jednak interaktivní, jednak osobní. Halliday [2004: 30] ji popsal také slovy „jazyk jako akce“. Třetí metafunkce, textová, se

⁵ V originále „the ideational metafunction“ [Halliday, 2004: 29].

týká konstrukce textů a znamená schopnost vytvářet texty kohezí, koherenční a vztahující se ke kontextu [Halliday, 2004: 30; Wodak, 2001: 8].

Lingvistickým kořenům CDA odpovídají také analyzované prvky zkoumaných textů – použité výrazy, metafory, aktivní/pasivní tvary sloves apod. [Vávra, 2008: 210–11]. Důkladná analýza jazyka stojí však pouze na začátku a tvoří jen část mozaiky. Podstatné je vše, co stojí za textem a je rutinním čtením nepostihnutelné. Fairclough popsal CDA jako analytický rámec pro studium vztahů mezi jazykem, mocí a ideologií [Fairclough, 1995a: 23]. Jde o odhalení skrytých praktik moci a rozklíčování sociální praxe, nacházení regulativů a pravidelností, které ovlivňují fungování institucí i jednání subjektů. Téma moci, nadřazenosti a (sociální) nerovnosti je pro kritickou diskurzní analýzu typické, a právě k tomuto odkazuje i ona „kritika“ v samotném názvu. Pozornost se věnuje diskurzním praktikám, které vedou k upevnování nerovnosti mocnými elitami ve společnosti [Sedláková, 2014: 435–6], a nastolení spravedlivějšího komunikačního prostředí, pluralitě diskurzů a jejich odideologizování [Vávra, 2008: 211]. Řečeno také s van Dijkem [1993: 250], smyslem CDA je dozvědět se, které strategie, struktury a další charakteristické prvky textů (psaných i mluvených) a dalších komunikačních událostí reprodukuje dominantní postavení mocných osob/institucí a sociální nerovnost. Tato reprodukce nadřazenosti se děje v různých podobách diskurzivně-mocenských vztahů, které působí různou měrou direktivně a jsou více či méně přiznané. Dominance může být v podstatě přímo uzákoněná, případně legitimizovaná, ale také například utajovaná.

CDA se tak daří stavět pomyslný most mezi propastí mikro a makroanalytických přístupů, kdy na mikroúroveň řadíme diskurz, používání jazyka či komunikaci a na makroúroveň moc, dominanci a nerovné postavení jednotlivých skupin ve společnosti. V každodenní praxi obě složky tvoří celek, a tak nesmíme zapomínat na to, že i rozdělení na makro i mikroúroveň je uměle vytvořeným konstruktem [Dijk, 2001: 354]. Věrohodná analýza v kvalitativním výzkumu, kterým CDA je, navíc vyžaduje hlubokou znalost dat, schopnost jejich porozumění a interpretování, jehož validita se odvíjí od dobré znalosti sociálního kontextu [Sedláková, 2014: 439].

Klíčovými autory CDA jsou již zmínění Norman Fairclough a Teun van Dijk, zakladatel hned několika oborových časopisů (např. *Discourse and Society*, *Discourse Studies*), či lingvistka Ruth Wodaková [Vávra, 2008: 2010]. Napříč různými modifikacemi a zaměřenými CDA se jednotliví autoři a autorky minimálně v následujících pěti bodech shodnou [Jørgensen; Phillips, 2002: 55–58]. Tyto charakteristiky jsou výchozí i pro moji analýzu.

Při konstituování sociálního světa (včetně soc. identit a vztahů) sehrávají významnou roli diskurzivní praktiky, jejichž prostřednictvím jsou také produkovány a přijímány texty. Sociální a kulturní procesy a jejich struktura jsou tedy částečně lingvisticko-diskurzivní.

Na rozdíl od diskurzivní psychologie a Foucaultova přístupu je v CDA diskurz nahlížen jako konstitutivní (viz předchozí bod), ale zároveň také konstituovaný jinými sociálními praktikami. Hovoříme tedy o tzv. dialektickém, obousměrně se ovlivňujícím vztahu s jinými sociálními dimenzemi.

Provádíme-li lingvistickou textovou analýzu v rámci CDA, měli bychom zohlednit také sociální kontext. Jedná se totiž o analýzu používání jazyka v sociální interakci.

CDA vychází také z předpokladu, že diskurzivní praktiky přispívají jednak k tvorbě nových, jednak k reprodukci již existujících nerovnoprávných vztahů ve společnosti. V tomto ohledu je tudíž diskurz ideologický. Jsou to například genderové nerovnosti, vztahy mezi národnostními minoritami a majoritami či napříč jednotlivými společenskými vrstvami. Proto se CDA zabývá jak diskurzivními praktikami, které konstruují reprezentace světa, sociální subjekty a vztahy (včetně mocenských vztahů), tak i rolí těchto diskurzivních praktik, kterou sehrávají v prosazování zájmů konkrétní sociální skupiny. Kritika v CDA tak znamená hledání, poukazování a snahu o nápravu těchto nerovností způsobených diskurzivními praktikami ve společnosti.

Z předchozího bodu logicky vyplývá přiznaná političnost CDA, která se obecně pojí s kritickými směry. Podle Geeho [2011: 9] je politická jakákoli analýza diskurzu, respektive popis používání jazyka, protože samotný jazyk je politický. V případě kritické diskurzivní analýzy se političnost týká společenské změny, pozornost se věnuje marginalizovaným skupinám ve společnosti. Jak již bylo řečeno, cílem je odkrytí diskurzivní praktiky, které ovlivňují nerovná mocenská postavení, a tato zjištění také aktivně využít ve snaze o radikální společenskou změnu [Jørgensen; Phillips, 2002: 58]. Teun van Dijk [2003: 352] popisuje CDA dokonce jako disidentské výzkumné paradigma, jehož cílem je „pochopit, odhalit, a nakonec vzdorovat sociální nerovnosti.“⁶

Kritika mocenských struktur se proto nutně zaměřuje na analýzu promluv mocných osob/institucí a na kanály, jejichž prostřednictvím se prezentují. Nebude proto překvapením, že hlavní oblastí je v CDA mediální a politický diskurz, v dnešní době dvě propojené nádoby. Moc, kterou média disponují, dokáže například již několik desetiletí rozhodovat volby. Média (resp. moc, kterou vládnou) v obecném smyslu utváří veřejné

⁶V originále: „...to understand, expose and ultimately resist social inequality.“ [Dijk, 2003: 352]

mínění, a zároveň také nastolují politickou agendu. Pro politické subjekty pak představují masová a ve stále větší míře i nová média nejčastěji využívaný kanál, skrze který činí prohlášení ke svým potenciálním voličkám a voličům, protože touto cestou mohou oslovit velkou část populace. Značné množství kriticko-diskurzních analýz se tak snaží rozklíčovat roli, kterou sehrávají mediální a/nebo politický diskurz v tvorbě názorů na témata jako jsou rasa, gender, životní prostředí, migrace osob apod. [Cameron; Panović, 2014: 66]. Stejnou cestu jsem si vybrala i já pro svoji analýzu, ve které se soustředím na to, jak média formují téma udržitelné dopravy v hlavním městě Praze.

Shoda mezi zastánci jednotlivých přístupů panuje také v otázce objektivity, která je považována za iluzorní. V kruhu CDA se předpokládá, že výzkumník je nevyčlenitelnou součástí sociální reality, kterou zkoumá, a není tedy možné se od ní beze zbytku distancovat. Vždy si s sebou ponese nějaký předem utvořený názor, z čehož také vyplývá jeden ze základních principů CDA, a to, že žádná reprezentace reality není úplně neutrální, což platí i pro samotné analýzy, které se tak stávají další reprezentací. Proto je lepší před čtenáři explicitně vyjádřit svoji výchozí sociopolitickou pozici nežli falešně předstírat objektivitu, které stejně nedosáhneme [Cameron; Panović, 2014: 67]. Jak tvrdí van Dijk [2001: 96]: „...CDA je neobjektivní – a je na to hrdá,“⁷ a dodává, že tato „neobjektivita“ není důvodem pro špatný výzkum. Jak však dále podotýká, na kritické výzkumy jsou podle něj kladeny vyšší nároky hodnocení. Musí tak být nejen dobré, ale snad i lepší proto, aby je vědecká obec akceptovala.

Již dříve jsem zmínila, že kritická diskurzni analýza umožňuje značnou variabilitu s ohledem na předmět zkoumání. Přesto i zde existují ucelenější směry, které se vytvořily okolo klíčových autorů. Diskurzivně-historický přístup aplikuje ve svých pracích Ruth Wodaková. Důraz je kladen na analýzu historického a politického kontextu. Druhým proudem je Teun van Dijkův sociokognitivní přístup, který za spojnicí mezi diskurzem a sociální realitou považuje sociální kognici, jak už vyplývá ze samotného názvu [Homoláč, 2017: [online]]. Jinak také řečeno, zajímá se o to, jak jsou diskurzy vnímány sociálními aktéry a jaké sociální reprezentace si s nimi aktéři ve svých myslích spojují [Sedláková, 2014: 447]. Ve svých pracích se často zaměřuje na předsudky a rasismus v diskurzu. Třetím neopomenutelným směrem je kritická diskurzni analýza Normana Fairclougha. V jejím základu stojí textová analýza, avšak obohacená a hledisko tzv. řádu diskurzu, který je tvořen diskurzy, žánry a styly. Tyto elementy jsou zodpovědné za

⁷ V originále: „...CDA is biased – and proud of it,“ [Dijk, 2001: 96], což můžeme přeložit také jako „straní určitému názoru“ nebo „je zaujatá pro určitý názor“.

konečný výběr z množiny existujících možností v rámci jednotlivých lingvistických disciplín. Výsledné texty se tak řídí nejen jazykovými zákonitostmi, ale jsou také sociálně podmíněné [Fairclough, 2004: 24]. CDA Normana Fairclougha se budu podrobněji zabývat v následující podkapitole, jelikož jsem si tento přístup zvolila jako východisko pro svoji analýzu.

3.2.1 CDA podle Normana Fairclougha

Norman Fairclough, v současnosti emeritní profesor na katedře lingvistiky a anglické literatury na Lancaster University [Lancaster University: [online]], patří ke klíčovým postavám CDA od jejích počátků. Zájem o výzkum užívání jazyka v sociálním kontextu představil již ve své první knize *Language and Power* z roku 1989. O dva roky později a nedlouho po vytvoření sítě výzkumníků pracujících s CDA se v rámci symposia na Amsterdamské univerzitě podílel spolu s dalšími kolegy na formulování společných východisek různých zaměření CDA [Wodak, 2001: 4].

Faircloughova verze CDA se tak v mnohém shoduje s obecnými východisky (kritické) diskurzní analýzy popsanými v předchozí podkapitole a z pozice klasického zástupce CDA se Fairclough zaměřuje na vztah tří složek – diskurzu (jazyka), moci/dominance a ideologií v každodenních sociálních interakcích. Vychází z premisy, že jazyk jakožto neredukovatelná část sociálního života je s ostatními elementy sociálního života v dialektickém vztahu [Fairclough, 2004: 2], přičemž je nutno upřesnit, že jazykem v sociální praxi chápe právě diskurz⁸ [Fairclough, 1989: 17]. Jazykové fenomény jsou také fenomény společenskými a naopak [tamtéž: 23] a diskurz je tedy konstitutivním a zároveň konstituujícím prvkem sociálního života [Jørgensen; Phillips, 2002: 58–59], což můžeme považovat za „leitmotiv“ Faircloughova přístupu. Proto [2004: 2] upřednostňuje zaměření se na jazyk, zapojení textové analýzy a využití postupů diskurzní analýzy také v rámci sociálních výzkumů. Pro tento účel spojuje tři tradice, a to detailní analýzu textu zahrnující prvky Hallidayovy funkční gramatiky, makrosociologickou analýzu sociálních praktik čerpající také z Foucaulta a mikrosociologickou interpretativní tradici, v níž se každodenní život považuje za produkt lidského jednání, které je založeno na sdílených a naturalizovaných pravidlech, významech a procedurách (tzv. „*common sense*“) [Jørgensen; Phillips, 2002: 59; Vašát, 2008: 105]. Fairclough upozorňuje na to, že se jedná

⁸ Vedle tohoto nejabstraktnějšího významu používá Fairclough „*diskurz*“ v dalších dvou významech: 1. diskurz jako jazyk ve specifickém odvětví (např. vědecký diskurz, jazyk vědy), 2. diskurz jako počítatelné podstatné jméno označující způsob promluvy z různých perspektiv (např. environmentální diskurz, neoliberální diskurz apod.) [Jørgensen; Phillips, 2002: 60].

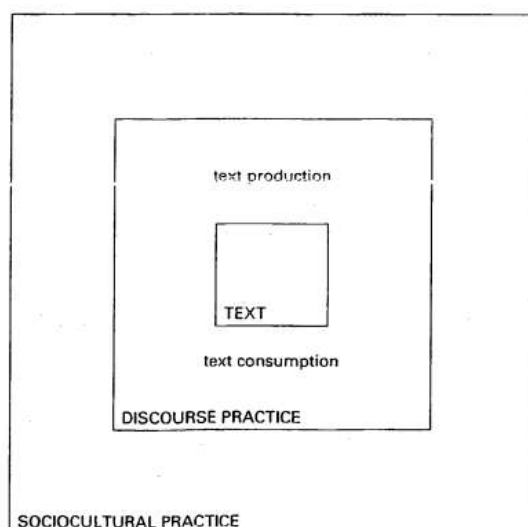
o intertextuální analýzu, která sice lingvistickou analýzu zahrnuje, ale na rozdíl od ní je více interpretativní a závislá na pochopení a znalosti společenského a kulturního kontextu [Fairclough, 1995b: 61].

Ve svém typu analýzy rozlišuje Fairclough mezi dvěma dimenzemi diskurzu – komunikativní událostí („*the communicative event*“) a řádem diskurzu („*the order of discourse*“). Analýza se tak zabývá specifickou komunikativní událostí (např. novinovým článkem), u níž sleduje kontinuitu i změny v rámci zkoumaného diskurzu, tj. nakolik je normativní nebo naopak kreativní, zda nakládá se starými zdroji novým způsobem apod.

Pro analýzu komunikativní události vytvořil Fairclough tzv. trojdimenzionální model (viz obr. 1). Ten sestává z textu (mluveného, psaného, vizuálního i z jejich kombinací), diskurzivních praktik (zahrnují produkci a percepci textu) a socio-kulturních praktik [Fairclough, 1995a: 2]. Diskurzivní praktiky jsou v tomto modelu mediátorem mezi textem a socio-kulturními praktikami, mezi nimiž tedy existuje nepřímý vztah [Fairclough, 1995b: 60]. Rovinám trojdimenzionálního modelu odpovídají tři stupně analytické práce, a to deskripce (text), interpretace (diskurzivní praktiky) a explanace (socio-kulturní praktiky). V deskripci výzkumník rozebírá formální stránku textu, užití jazykové prostředky i možné asociace a konotace spojené se způsobem výstavby textu [Sedláková, 2014: 443]. Interpretace se zabývá vztahem mezi textem a interakcí, zohledňuje se kontext, intertextualita a interdiskurzivita [Fairclough, 1989: 26; Sedláková, 2014: 443–444]. Explanace usiluje o odhalení širších socio-kulturních procesů, jichž je diskurz součástí, snaží se dát odpovědi na podmínky vzniku sdělení apod. Na této úrovni se nabízí prostor pro kritický přístup i jistou angažovanost, zde dochází k odhalování ideologií a hegemonií v pozadí diskurzu [Sedláková, 2014: 444–445].

Druhou dimenzí, řádem diskurzu, se míní konfigurace všech dílčích diskurzivních typů, které se užívají v rámci společenských institucí nebo společenských oblastí. Diskurzivní typy jsou tvořeny žánry a diskurzy. Cílem je objasnit vztahy mezi diskurzivními typy, jež se v dané instituci užívají (např. diskurzivní typy na přednáškách a během obědové pauzy v menze) i jejich vztah vůči řádu diskurzu [Fairclough, 1995b: 55–56].

Obě tyto perspektivy – komunikativní událost a řád diskurzu – se v CDA prolínají a je otázkou do jaké míry čerpá diskurzivní událost z řádu diskurzů, zda je spíše normativní či kreativní, a jakým způsobem tak ovlivňuje řád diskurzů, zda posouvá, mění hranice nebo spíše potvrzuje ty stávající [Fairclough, 1995b: 60].



Obrázek 1 Rámec pro CDA komunikativní události [Fairclough, 1995b: 59]

Norman Fairclough své analýzy často zaměřuje na moc médií ve společnosti. Rozkrývá v nich mocenské vlivy jednotlivců, skupin i institucí, které prostřednictvím médií šíří svoje ideologie a hegemonie [Sedláková, 2014: 442; Jørgensen; Phillips, 2002: 59]. Mediálnímu diskurzu ostatně věnoval také svoji stejnojmennou knihu *Media Discourse* z roku 1995. Jelikož budu ve své práci taktéž analyzovat mediální texty, a to novinové články věnující se problematice udržitelné dopravy v Praze, považuji jeho přístup za vhodné východisko. Kritéria pro výběr mého vzorku však podrobně popíši v kapitole 2.2 Výběr vzorku. Dalším důvodem, proč jsem se rozhodla přiklonit k tomuto proudu CDA, je onen důraz na odhalení sil, které stojí v pozadí ustavování a normalizace dané podoby diskurzu. Jsem toho názoru, že v současné situaci přetrvávající silné lobby ze strany automobilového průmyslu (viz např. Douglas et al., 2011: 162; Lundy, 2017) je důležité a přínosné hledat subjekty odpovědné za mediální obraz dané problematiky, který může být přizpůsobený právě ve prospěch skupin, jež z toho profitují. S tím souvisí i předpokládaná kritika, kterou bych v mém případě chtěla založit také na pomocných teoriích z oboru udržitelné dopravy, jež jsem zařadila do teoretické části této práce. CDA pracuje jak s normativní, tak objasňující/vysvětlující kritikou („*explanatory critique*“). To znamená, že by mělo dojít ke kritice a nabourávání zažitých norem v rámci zkoumaného diskurzu a následně k objasnění aspektů sociální reality, které vedou k normalizovanému chování a měly by být změněny [Fairclough, 2018: 14]. Zapojení jiných než diskurzivně-analytických teorií navíc odpovídá multiperspektivnímu přístupu, který je, jak jsem již psala dříve, v CDA vítán a podporuje interdiskurzivní povahu kritické diskurzivní analýzy.

3.3 Výzkumný problém a výzkumné otázky

Cílem tohoto výzkumného projektu je za použití postupů kritické diskurzní analýzy po vzoru Normana Fairclougha objasnit, jaký obraz konstruují česká média o tématu udržitelné dopravy na území hlavního města Prahy od roku 2010 do současnosti, tj. do roku 2018.

Zvolený časový úsek odpovídá dvěma volebním obdobím komunálních voleb, během nichž se ve vedení Magistrátu hl. m. Prahy vystřídali primátoři Bohuslav Svoboda a Tomáš Hudeček a primátorka Adriana Krnáčová⁹. Během této doby bylo dokončeno a uvedeno do provozu některé velké dopravní stavby (např. tunel Blanka či prodloužení linky metra A), otevřela se diskuze o proměně Severojižní magistrály, stavby, která zahrnuje dopravou samotné centrum města, a také vznikl Institut plánování a rozvoje Prahy (IPR), jehož portfolio zahrnuje i sekci infrastruktury [IPR Praha b, [online]; IPR Praha, 2018 [online]].

V knize *Media and Discourse* (1995b: 5) uvádí Fairclough tři otázky, které se dají pro zvolený typ analýzy mediálních výstupů obecně použít:

4. „*Jak je svět (události, vztahy atd.) reprezentován?*“
5. „*Jaké identity jsou vytvářeny pro ty, kteří jsou do programu nebo do příběhu zapojeni (reportéři, publika, „třetí strany“, na které se odkazuje nebo které jsou dotazovány)?*“
6. „*Jaké vztahy se vytváří mezi těmito zainteresovanými (např. vztahy mezi reportérem a publikem, odborníkem a publikem nebo politikem a publikem)?*“¹⁰

Tyto tři otázky dále zkracuje pod pojmy *reprezentace*, *identity* a *vztahy*. Je-li cílem CDA odhalit ideologie a manipulace působící na pozadí a ovlivňující výslednou podobu diskurzu, při analýze mediálních textů se pozornost výzkumníka musí zaměřit na zmíněné kategorie. Ideologie v mediálním jazyce se projevují právě konkrétními způsoby reprezentací světa, konstrukcí sociálních identit a konstrukcí sociálních vztahů [Fairclough, 1995b: 12]. Výše zmíněné otázky budu tedy aplikovat i na svoji analýzu.

⁹ Období postu primátora/-ky: Bohuslav Svoboda: 30. 11. 2010 – 23. 5. 2013; Tomáš Hudeček: 20. 6. 2013 – 26. 11. 2014; Adriana Krnáčová: 26. 11. 2014 – nyní (respektive podzimní komunální volby 2018) [Archiv hlavního města Prahy, [online]].

¹⁰ V originále: „*How is the world (events, relationships, etc.) represented? What identities are set up for those involved in the programme or story (reporters, audiences, “third parties” referred to or interviewed)? What relationships are set up between those involved (e. g. reporter–audience, expert–audience or politician–audience relationships)?*“ [Fairclough, 1995b: 5].

S ohledem na zvolené teoreticko-metodologické východisko CDA si dále kladu ještě tyto tři otázky:

7. *Jaké lingvistické prostředky využívají vybraná média v informování o diskurzu udržitelné dopravy v hlavním městě Praze (deskripce)?*
8. *Jak lze užití těchto lingvistických prostředků interpretovat v širším kontextu (interpretace)?*
9. *Jaké ideologie a jiné mocné vlivy stojí za současným mediálním obrazem diskurzu pražské udržitelné dopravy (explanace)?*

Tyto otázky představují ony tři stupně Faircloughovy analýz. Důležité je, že pro tento typ analýzy je podstatné i to, co není v textech vyslovené, co se opomíjí, případně zatajuje, které osoby nedostávají prostor v diskuzi apod. Proto se budu snažit v analyzovaném vzorku zaměřovat i na tyto aspekty.

3.3.1 Technika sběru dat

Mediální obraz udržitelné dopravy jsem se rozhodla analyzovat prostřednictvím novinových článků z tištěných deníků, jejichž výběr popíši vzápětí. Jedná se o tzv. nevtíravou techniku sběru dat, kdy se analyzují sekundární prameny. Do výzkumu se tak např. nezapojují respondenti, nepracuje se s dotazníky apod., ale využívá se datových souborů, které původně vznikly za jiným účelem [Sedláková, 2014: 153].

Data (články) pro svoji analýzu jsem čerpala z online databáze českých médií, kterou vytváří společnost Anopress IT, a. s. Tato databáze je bezplatně dostupná např. v Knihovně Akademie věd ČR nebo v Knihovně Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy.

3.3.2 Výběr vzorku

Kritická diskurzní analýza je tzv. *case-oriented*, tedy zaměřená na jednotlivé případy, s čímž souvisí hloubková analýza menšího počtu jednotek (oproti např. kvantitativní obsahové analýze) [Miessler, 2008: 117]. Volba zkoumaného vzorku proto musí být strategická, aby co nejlépe postihovala oblast výzkumníkovy zájmu, a výzkumné soubory tak bývají vytvořené „uměle“ a účelově [Sedláková, 2014: 92]. Tomuto odpovídal i výběr vzorku pro můj projekt, který podléhal mnou zadaným kritériím, vyplývajícím z tématu práce.

Zaměřila jsem se pouze na tištěné deníky, mezi nimiž byly dalšími kritérii pro výběr (respektive jejich kombinací) čtenost, lokálnost a vzhledem k potenciální kritice vůči možnému ideologickému pozadí v diskurzu udržitelné dopravy v médiích také postavení

na škále levice–pravice. Celkem jsem vybrala šest deníků. Hledisku lokálnosti a nejvyšší čtenosti na území Prahy odpovídá deník *Metro*, který je čtenářům distribuovaný zdarma, druhým nejčtenějším a mnou sledovaným bude bulvárně laděný středoprávní deník *Blesk*, který dlouhodobě dosahuje nejvyšší čtenosti v rámci celé České republiky, dále středová a třetí nejčtenější *Mladá fronta Dnes*, středolevé až levicové *Právo*, středoprávní až pravicové *Hospodářské noviny* [rozložení na škále levice pravice dle Jiráka; Trampota, 2008: 18] a *Pražský deník*, který stejně jako deník *Metro* věnuje větší prostor specificky pražským tématům.¹¹ Celostátní deníky *Blesk*, *MF Dnes* a *Právo* existují také v regionálních mutacích, ve kterých bývají více rozpracována lokální témata.

Deník *Metro*, vycházející od roku 2013 pod mediální skupinou Mafra, a. s., z koncernu Agrofert, se podle svého portfolia zaměřuje na „*mladé a aktivní čtenáře, čemuž odpovídá i osobitý layout a obsah novin*“. Svě zpravodajství označují za „*nestranné a vyvážené*“ a redakční obsah za „*vysoce kvalitní*“ díky zázemí Mafry [Mediální skupina Mafra, 2018a [online]]. Podle údajů Media Projektu z loňského roku [Mediální skupina Mafra, 2018b: 7–8 [online]] dosahuje *Metro* nejvyšší čtenosti ve skupině zaměstnaných osob mezi 50–59 lety se středoškolským vzděláním. Značná část periodika je poskytnutá inzerentům a výjimkou nejsou ani několikastránkové komerční přílohy.

Deník *Blesk*, na českém mediálním trhu dlouhodobě nejčtenější placený deník, patří od roku 2014 společnosti Czech News Center, a. s., (CNC) Daniela Křetínského a Patrika Tkáče [CNC – Historie, [online]]. Na webových stránkách CNC je *Blesk* prezentován jako „*barevný deník nové doby nevyhýbající se žádným tématům a přinášející přehledné aktuální zpravodajství, zajímavosti a senzace z domova i ze světa, doplněné rozsáhlým obrazovým materiálem*“ [CNC – *Blesk*, [online]]. Tento popis koresponduje s obecnou definicí bulvárních novin či jinak také tabloidu [viz např. Halada; Osvaldová, 2017: 50–51].

Mladá fronta Dnes (MF Dnes; Mafra) se dle výsledků Media Projektu z několika posledních let umísťuje na druhém místě ve čtenosti [Unie vydavatelů, 2018 [online]]. Na tomto výsledku se neprojevila ani změna vlastníka v roce 2013 a odchod některých redaktorů po koupi Mafry koncernem Agrofert. Ve svých materiálech se MF Dnes prezentuje jako „*největší seriózní deník v České republice,*“ který svým čtenářům přináší „*aktuální a kvalitní zpravodajství, užitečné servisní informace i oddechové čtení ve*

¹¹ Do svého projektu nezařazuji i přes vysokou čtenost deník *Sport*, jelikož se jedná o tematicky zaměřené periodikum, u něhož jsem po pilotní rešerši nezaznamenala výskyt textů na požadované téma, dále bulvární deník *Aha!*, protože je mu typově podobný čtenější deník *Blesk* ze stejného mediálního domu Czech News Center, a. s., a stejně tak *Lidové noviny*, které jsou si tematicky podobné s MF Dnes vlastněné stejnou mediální skupinou.

specializovaných přílohách a časopisech.“ Nejvyšších čtenářských hodnot (nad sto tisíc) dosahuje MF Dnes ve věkových kategoriích od 30 do 69 let a mezi středoškolsky a vysokoškolsky vzdělanými lidmi [Mediální skupina Mafra, 2018c: 7 [online]].

Deník Právo je od 90. let nepřetržitě vlastněn společností Borgis, a. s., patřící šéfredaktorovi Práva Zdeňku Porybnému [Bednařík; Jirák; Köpplová, 2011: 372], a od roku 2013 také z jedné třetiny společností Seznam.cz, které Borgis dlouhodobě dodává mediální obsah pro její weby [Mediaguru, 2013 [online]]. Právo se charakterizuje jako „deník se zaměřením na seriózní a kvalitní zpravodajství“, který nabízí také „fundované komentáře a analýzy, reportáže a informace z regionů“, [Právo, 2018: 2 [online]]. V podtitulu se prezentuje jako „nezávislé noviny“. Podle výsledků Media Projektu je nadpoloviční většina čtenářů ve věku od 40 do 65 let a 20 % pravidelných čtenářů je vysokoškolsky vzdělaných [tamtéž: 3–4].

Hospodářské noviny vychází pod vydavatelstvím Economia, a. s., jehož většinovým vlastníkem je od roku 2008 Zdeněk Bakala [Bednařík; Jirák; Köpplová, 2011: 376]. Oproti jiným deníkům se více zaměřují na ekonomická a hospodářská témata, „rozhovory s předními českými a světovými byznysmeny a analýzy nejdůležitějších ekonomických událostí.“ Nejedná se ale pouze o oborový tisk, zaměřený čistě na hospodářství, ale jak se píše o HN na webu Economie, přináší také „všeobecné zpravodajství se silnými analytickými prvky a komentáři“, [Economia, 2018a [online]]. Největší čtenářskou základnu Hospodářských novin tvoří osoby s vysokoškolským vzděláním od 30 do 49 let [Economia, 2018b [online]].

Pražský deník vychází jako jedna ze sedmdesáti regionálních mutací Deníku, který vydává Vltava Labe Media, od roku 2015 vlastněná investiční skupinou Penta Investments [Vltava Labe Media, 2018 [online]]. Na rozdíl od celostátního tisku se v Pražském deníku dostává většího prostoru lokálně pražským událostem, a proto představuje potenciální mediální prostor pro výskyt mnou hledaných textů.

Texty, které pokrývají téma udržitelné dopravy, jsem vyhledávala prostřednictvím webových stránek Anopress IT, a. s. Jedná se o profesionální databázi monitoringu českých médií, která je každý den rozšiřována o nové příspěvky z většiny českých (včetně regionálních) tištěných, rozhlasových, televizních a internetových médií [Anopress IT, 2018 [online]]. Do formuláře ve vyhledávací databázi jsem si navolila média, jejichž texty chci analyzovat (viz výše), časové období (2010–2018¹²) a zadala jsem slova *udržitelná*,

¹² Respektive období od 30.11.2010, kdy začalo funkční období primátorovi Bohuslavu Svobodovi, do 28.02.2018, kdy jsem svůj vzorek v databázi Anopress IT vyhledávala.

doprava, Praha a pražská za použití funkce „AND“, aby se v článcích vyskytovala současně. Po pilotní rešerši, která vykazala malý vzorek, jsem přidala výrazy *ekologická, čistá a šetrná*, která byla v novinových článcích v souvislosti s touto tematikou používána synonymně. Ze stovek článků, které odpovídaly navoleným kritériím, jsem poté vybrala ty, které skutečně vyhovovaly potřebám mé analyzy, to znamená že se týkaly pouze udržitelné dopravy v Praze, a ne jiných témat. S těmito texty budu dále pracovat v analytické části.

3.3.3 Vlastní sebereflexe

Přestože se ve svojí práci budu snažit o objektivní a nezaujatý přístup, vyvázat se zcela ze svých úsudků, dosavadních znalostí a zkušeností je náročné, třebaže budu v maximální možné míře postupovat podle popsané metody. Nedá se tedy vyloučit, že se do analyzy promítne můj subjektivní názor a postoj k problematice udržitelné dopravy ve městě, respektive v Praze¹³.

Svou roli může sehrát i skutečnost, že odbornou práci v tomto rozsahu a touto metodou provádím poprvé. Jsem si tak vědoma toho, že oproti analýzám zkušených vědeckých pracovníků a pracovníků může moje práce obsahovat některé začátečnické přešlapy. Své nedostatky se však snažím minimalizovat a k analýze stejně jako k dalším částem svojí diplomové práce přistupovat s patřičným odstupem a s vědomou reflexí svého osobního zaujetí.

Ačkoliv se mě dopravní problematika na území Prahy jako obyvateľky hlavního města prakticky dotýkala, sama jsem do diskuze na toto téma do současné doby aktivně nepřispívala, ať už v rámci neziskového sektoru či komunální politiky anebo mediálním obsahem. Považuji se proto v tomto smyslu za nezainteresovanou a neovlivněnou osobu. Zároveň se však o téma dopravy ve městě a o diskuzi okolo něho delší dobu zajímám, chci s ním pracovat zodpovědně a v žádném ohledu tendenčně.

¹³ Což je ale v rámci CDA zcela legitimní (viz výše citovaný Dijk: „...CDA is biased – and proud of it.“ [Dijk, 2001: 96]).

4 ANALÝZA

Při pročitání zkoumaného vzorku, kterým započala analytická fáze výzkumu, vykryštovala pětice tematických okruhů, témat v rámci mediálního diskurzu o udržitelné dopravě – elektromobilita, městská hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava a Plán udržitelné mobility (což je dokument, který má určit budoucí dopravní koncepci Prahy a okolí). Z toho důvodu jsem se rozhodla pro dílčí analýzy jednotlivých skupin textů podle výše uvedených témat. V nich jsem se zaměřila na lingvistické prvky, jež jsem posléze interpretovala a zasazovala do kontextu. Analytické fáze se však prolínají, texty jsem opakovaně pročetla s pozorností upíranou vždy k různým významovým strukturám textu. V diskurzivní analýze jde o komplexní činnost, během níž jsem objevovala různé významové vrstvy, které mě přiváděly k dalším rovinám textu, společným rysům a specifikám. Přítomnost některých aspektů poukazovala na absenci jiných. V analýzách se tak snažím poodhalit nejen to, co je řečeno a jakým způsobem média témata explicitně zobrazují, ale také které informace se v těchto mediálních textech neobjeví.

4.1 Elektromobilita

Téma elektromobility se v rámci celého vzorku objevilo ve 26 textech a s udržitelnou dopravou ho kromě deníku Blesk spojovala všechna ze sledovaných médií (nejvíce MF Dnes – 10krát, nejméně Metro – 2krát). Zároveň se vyskytovalo napříč celým sledovaným obdobím, a tedy i za každého vedení magistrátu. Texty vykazovaly mnoho společných rysů, které nyní podrobněji rozeberu.

Velice časté bylo akcentování otázky kvality životního prostředí v Praze – jednak čistoty ovzduší, jednak hlukové hladiny, zároveň s tím novináři spojovali i celkovou kvalitu života občanů v hlavním městě. Současný stav byl prezentován jako nežádoucí, nevyhovující, pro zdraví škodlivý a za původce tohoto stavu byla označována automobilová doprava. Vyskytovala se zde tak spojení jako: *potřebujeme snížit ekologickou a hlukovou zátěž* [MF Dnes, 15.11.2012], *zlepšit život ve městě, zejména z hlediska emisí a hluku* [Pražský deník, 27.06.2016], *základní motivací projektu je snížení emisí* [Hospodářské noviny, 24.08.2016], *Pražané se v posledních letech dusí prachem a smogem, v zimě ztrpčovalo velké znečištění lidem život* [Pražský deník, 08.06.2017], *zplodiny z dopravy neúměrně zatěžují životní prostředí* [Právo, 21.07.2017] apod. Jako řešení byla nabízena právě elektromobilita – *řeší i otázku, jak zlepšit kvalitu ovzduší*

a zároveň snížit hluk [Právo, 10.02.2011], *pro centrum města jsou takové autobusy užitečné* [MF Dnes, 15.11.2012], *prosazovat zejména ekologickou dopravu včetně elektromobilů* [MF Dnes, 23.09.2017]. V tomto kontextu se také objevuje opozitní srovnávání s dopravními prostředky se spalovacími motory, když autoři popisují elektromobilitu jako *čistou, bezemisní* [Pražský deník, 12.04.2011], *velmi šetrnou k životnímu prostředí, ekologickou* [Právo, 26.06.2015] či jako *auta přátelská k přírodě* [Hospodářské noviny, 24.08.2016].

Na prostorovou náročnost motorové dopravy přišla řeč pouze ve dvou článcích; implicitně zde: *jedno sdílené auto zvládne nahradit zhruba osm vozů v soukromém vlastnictví* [Hospodářské noviny, 19.09.2014], explicitně zde: *navíc zabírají veřejný prostor stejně jako auta se spalovacím motorem, takže neřeší problém kolon a zaplněných ulic* [Mladá fronta Dnes, 31.08.2017].

Elektromobilita byla prezentována jako důležitá technologie současnosti a budoucnosti, v níž Praha oproti zahraničním městům zaostává – *možná posune možnosti cestování po Praze do 21. století; po vzoru velkých měst na západ od našich hranic; přidá se do čelního pelotonu mezi v tomto ohledu vyspělá města* [MF Dnes, 17.10.2012], *ve srovnání s dalšími evropskými metropolemi tak Praha výrazně pokulhává* [MF Dnes, 31.08.2017], *Česká republika se teprve na dobu elektropohonu chystá* [Pražský deník, 05.10.2012]). Nejednou bylo použito slova *trend*, případně i ve spojeních jako *celosvětově se rozrůstající trend* [Právo, 10.02.2011], *nejmodernější světové trendy* [Hospodářské noviny, 24.08.2016] apod., tedy ve smyslu pozitivního budoucího vývoje.

Z textů byla patrná jasná podpora elektromobility a investic do infrastruktury s ní spojených, a to jak ze strany autorů, tak i od dalších aktérů. MF Dnes [31.08.2017] vybrala do svého článku například následující citaci primátorky Krnáčové: *„Počet elektromobilů rychle stoupá, a to je trend, který chceme podporovat. Tím nejdůležitějším samozřejmě je, aby v Praze existovala dostatečná infrastruktura v podobě dobíjecích stanic.“* Náklonnost k elektromobilitě lze vyčíst také z prezentace různých městských projektů, např. půjčovny automobilů na elektrický pohon, nebo snahou působit na proměnu vozového parku u (městských) firem, viz následující příklady: *hlavní město na konci roku odhlasovalo, že bude podporovat carsharing, a především ten elektromobilní* [Hospodářské noviny, 19.09.2014], *hlavní město bude apelovat na firmy, které se věnují dopravě a logistice, aby omezily dieselové motory a pořizovaly auta s nízkou produkcí škodlivin* [Právo, 02.06.2017], *Magistrát si vyhlédl pár společností. Nabádá je, aby přemýšlely nad svým vozovým parkem* [Pražský deník, 08.06.2017].

Častěji se vyskytujícím tématem byl také testovací provoz elektrobuseů v rámci pražské hromadné dopravy. Tyto texty nevykazovaly rozdílné aspekty oproti jiným textům o elektromobilitě a ukázky z nich jsou tedy zahrnuty v této podkapitole. Zároveň se téma MHD objevovalo i v jiných kontextech udržitelné dopravy, a proto se mu budu věnovat podrobněji v samostatné podkapitole 4.2 Městská hromadná doprava, kde případně poukážu i na některá možná specifika textů o elektrobusech.

Předchozí bych shrnula tím, že obecně je elektromobilita v rámci zkoumaného vzorku značně idealizovaná (*ideální vůz do městského provozu* [Pražský deník, 05.10.2012]), prezentované jsou v nepoměrné míře výhody (*elektromobily by tam parkovaly zdarma* [MF Dnes, 17.10.2012], *časem bychom mohli zařídit, že by společnosti v určitých časech využívaly preferenční pruhy* [Pražský deník, 08.06.2017]) před nevýhodami, kdy z nevýhod zaznívá vyšší pořizovací cena elektromobilů, respektive elektrobuseů oproti dopravním prostředkům na fosilní paliva. Tato nevýhoda bývá však vzápětí opět vyvážena, a to nižší cenou elektrické energie – *odrazuje především cena vozidla a nabíjecí infrastruktury; naopak levnější je nejen provoz, ale i údržba elektrického vozidla* [Hospodářské noviny, 24.08.2016], *cena [elektrobusu] se pohybuje okolo 10 miliónů korun; provozní náklady však vyjdou asi na třetinu* [Právo, 22.01.2014].

Argument, který upozorňuje i na jiné než pozitivní aspekty spojené s tímto typem mobility, se za celé sledované období objevuje pouze jednou, a to v citaci Sylvy Švihelové, magistrátní specialistky rozvoje cyklistické dopravy: *„Emise u elektromobilů sice odpadnou, ale ekologickou zátěž ta auta mají zase kvůli výrobě baterií a jejich životnosti. Navíc zabírají veřejný prostor stejně jako auta se spalovacím motorem, takže neřeší problém kolon a zaplněných ulic,“* [MF Dnes, 31.08.2017].

Tímto bych se také ráda dostala k dalším aktérkám a aktérům, jejichž hlasy v tématu (ne)zaznívají. Velký prostor dostávají a své záměry a vize prezentují magistrátní politici – ve větší míře primátoři/primátorka, radní a náměstci pro dopravu, minimálně potom radní pro životní prostředí. V hojně míře jsou také rozhodnutí těchto lidí médií anonymizovaně označována jako rozhodnutí *magistrátu, hlavního města, úřadů, Prahy* apod. Oslovování jsou také zástupci městských částí ve věcech některých konkrétních témat.

Silně zastoupenou skupinu, co do počtu přímých citací i parafrází, představují zástupci energetických společností, především Pražské energetické a ČEZu. Většinou se jedná o mluvčí, v případě ČEZu to byl také manažer útvaru čistých technologií či ředitel divize nová energetika. Energetické firmy byly médií do diskuze přizvány, protože v mnohých projektech pražských zastupitelů se počítalo s jejich spoluúčastí, především

finanční. Informace, které k tématu poskytovaly, však nebyly nijak vyvažovány názory nezávislé odborné veřejnosti a tento diskurz byl tak do značné míry formován jednostranně společnostmi, jejichž primárním cílem je zisk. Zde několik příkladů: [ČEZ] *jako propagátor čisté dopravy a konceptu chytrého města samozřejmě podobné iniciativy vítáme* [Pražský deník, 08.06.2017], *prostřednictvím projektu Elektromobilita ČEZ už totiž více než šest let cíleně vytváříme podmínky pro růst podílu elektrického pohonu v individuální i veřejné dopravě* [Právo, 21.07.2017]. Ze soukromého sektoru se dále objevovaly zmínky o výrobcích elektromobilů a elektrobusů, např. Škoda, Siemens, Volkswagen, Ecova Electric, Solaris.

Naopak odborná veřejnost, jak jsem již naznačila výše, byla zastoupena minimálně (např. Petr Vomáčka z Ústředního automotoklubu ČR) a autoři textů se nevyhnuli ani vágním vyjádřením typu *experti upozorňují* [MF Dnes, 23.09.2017], aniž by bylo blíže specifikováno, o které experty se jedná, nebo *energetické firmy, ekologové a výrobci automobilek věří, že i na tuzemských silnicích bude jejich počet rapidně narůstat* [Právo, 10.02.2011], které je v následující větě podpořeno pouze přímou citací mluvčího Pražské energetické, která je navíc provozovatelem mnohých pražských dobíjecích stanic elektromobilů.

Absentovaly také názory občanů, jichž se téma dopravy i životního prostředí ve městě každodenně dotýká, a pokud je média nějak zohlednila, byla to pouze obecná tvrzení o *veřejnosti, Pražanech* či *Středočeších*, např. *Pražané i Středočeši odborníky podporují ve volbě scénáře* [Mladá fronta Dnes, 25.05.2017]. Z občanských sdružení bylo zapojeno pouze zlínské Future Age, o. s., a to v projektu tzv. ekocarsharingu, jehož mělo být pro Prahu koordinátorem, a tudíž mělo ve věci elektromobility vlastní zájmy.

Závěrem této podkapitoly bych chtěla pouze krátce zrekapitulovat, že téma elektromobility bylo v mediálním diskurzu udržitelné dopravy v Praze silně zastoupeno a prezentováno v pozitivním světle, negativa byla marginalizována nebo neuvedena vůbec. Do diskurzu vstupovala četná vyjádření zástupců byznysu, především energetických firem, k nimž chyběla vyjádření nezávislých odborníků např. z akademické obce. Témata byla převážně nastolena kroky magistrátních politiků a rámována do jejich vize nápravy současné situace pražského životního prostředí, přičemž problematika nadměrného záboru veřejného prostoru (individuální) automobilovou dopravou se prakticky neřešila. Kritický názor z Magistrátu zazněl pouze jednou.

4.2 Městská hromadná doprava

Texty zohledňující městskou hromadnou dopravu v kontextu udržitelného pohybu po městě se ve zkoumaném vzorku vyskytly 38krát. Nejčastěji se téma objevilo na stránkách Mladé fronty Dnes (11krát), poté v Pražském deníku (10krát), v Právu (8krát), šest článků vyšlo v deníku Metro, třemi texty přispěly Hospodářské noviny a stejně jako u předchozího tématu nepodléhal kritériím mého výběru žádný text z deníku Blesku.

Téma se zčásti prolínalo s tématem předchozí podkapitoly 4.1 o elektromobilitě, a proto analyzovaný vzorek pro tuto podkapitolu zahrnuje některé shodné texty. Dopravní podnik hl. m. Prahy (dále DPP) totiž v průběhu celého sledovaného období na různých trasách a v různých projektech testoval autobusy na elektrický pohon pro pražský provoz. Elektrobusům a elektromobilitě se tak nyní budu věnovat spíše okrajově, jelikož tyto články vykazují charakteristiky uvedené v předchozí podkapitole jako např. upřednostňování pozitivních rysů elektrobusů (*elektrická energie vyjde dopravní podnik asi o dvě třetiny levněji než nafta* [Hospodářské noviny, 24.08.2016]), jasně vyjádřenou podporu ze strany pražských zastupitelů i Dopravního podniku hl. m. Prahy (*dopravní podnik si proto za jeden ze svých hlavních cílů stanovil větší využití elektrické energie* [MF Dnes, 27.06.2016]) či rámování problematikou zhoršené kvality životního prostředí na území Prahy (*důvodem, proč chce Praha nasadit na linku autobusy s alternativním pohonem, je zlepšení kvality ovzduší v oblasti* [Metro, 13.11.2015]).

Požizování elektrobusů jako reakce na zhoršené životní prostředí bylo v jednom případě zasazeno do globálního kontextu, konkrétně do souvislosti s Pařížskou dohodou – *poté co se vloni podepsal Pařížský protokol a řada států se zavázala mimo jiné ke snižování emisí CO₂, mnohá evropská města mluví o tom, že budou přecházet k elektromobilitě i v autobusové dopravě* [Hospodářské noviny, 24.08.2016]. Výrok je citací zástupce vedoucího jednotky Provoz autobusy z DPP.

Společným tématem pro obě sledovaná volební období (2010–2014, 2014–2018) bylo rozšiřování tramvajové infrastruktury. První text ve vzorku se objevil v roce 2012 s použitím citací tehdejšího náměstka pro dopravu Jiřího Noska, jehož v rétorice následoval i současný náměstek Petr Dolínek. Tramvaje podle nich představují *rychlý a ekologický způsob dopravy; městotvorný prvek*¹⁴ [Pražský deník, 16.01.2013], patří mezi

¹⁴ Slovní spojení tramvaj jako „městotvorný prvek“ je mnohoslibné, ale v rozhovoru je použito v ne úplně jasném smyslu a v jiném analyzovaném mediálním textu se neopakuje. Proto z něj nelze spolehlivě dovozovat další závěry ohledně tramvají a jejich významu pro město, resp. udržitelnou dopravu ve městě. Viz citace z rozhovoru: (Redaktor) Názor, který zní hlavně z Prahy 1, že tramvaj se na náměstí nehodí? (Jiří Nosek, tehdejší náměstek pro dopravu) Oponoval bych

investiční priority města [Právo, 01.11.2012] a jsou zcela v souladu s energetickou koncepcí EU zaměřenou na výrazné zvyšování podílu elektřiny v dopravě [Právo, 20.08.2015]. Novou výstavbu tramvajové sítě slibovali před komunálními volbami na podzim 2014 také kandidáti různých politických stran: [ČSSD] *považuje za prioritní budování nových tramvajových tratí; mezi naše priority patří výstavby nových tramvajových tratí* [ODS]; *chceme vrátit tramvaje na starý dolní Žižkov* [KSČM] [Pražský deník, 08.10.2014].

V textech se vyskytovalo také porovnávání tramvajové dopravy s autobusy a metrem. Argumenty pro novou výstavbu poukazovaly na již zmíněný nižší dopad na životní prostředí použitím zkratkového výrazu „ekologická“ nebo na plynulejší cestování po městě – *naším cílem je eliminovat autobusy; hlavním důvodem [je] kvalitnější a více ekologická doprava* [Pražský deník, 29.08.2016], *ekologické tramvaje, které netrpí dopravními zácpami, zatím smradlavé autobusy z města vytlačovat nebudou* [Právo, 01.11.2012], *určitě by to ulehčilo dopravní situaci na kulaťáku* [Pražský deník, 27.05.2017], *naplánavat další rozšiřování tramvajové dopravy, která by měla nahradit vytižené autobusové tahy* [Právo, 06.09.2017]. V porovnání se stavbou nové trasy metra byly zdůrazněny nižší finanční náklady – *jsem příznivcem tramvajových tratí, a to proto, že srovnáme-li finanční náročnost výstavby tramvajové trati a metra, je to úplně jiná cena* [MF Dnes, 02.01.2013].

Nicméně zastoupeny byly i skeptické názory vůči tramvajím, a to od obyvatel městských částí, kde se nové tratě zamýšlejí vystavět, např. *obyvatelé této části Prahy 6 ale považují tramvaje za zbytečné. Stačí jim současný systém. Bojí se mj. nárůstu rámusu, úbytku parkovacích míst; ochránit rezidenční oblast před nárůstem automobilové dopravy* [Právo, 20.08.2015], *je to sice rychlý a ekologický způsob dopravy, ale chápu, že obyvatelům tramvaje mohou vadit, protože proti autobusům jsou hlučnější* [Pražský deník, 16.01.2013]. Skutečnost, že místní obyvatelé nesouhlasili se záměrem magistrátu, téma částečně rámovala a tento kontext se v článcích objevil opakovaně – *Magistrát i dopravní podnik budou ještě o záměru jednat s místními obyvateli, část z nich proti prodloužení trati totiž v minulosti hlasitě protestovala* [Pražský deník, 29.08.2016], *připomínky obyvatel i radnice Prahy 6 při plánování tramvajové trati z Divoké Šárky na Dědinu zohledníme* [Právo, 20.08.2015]. Pro autobusovou dopravu, resp. elektrobusovou, namísto tramvajové zazněly i další argumenty, např. nižší finanční náročnost a vyšší flexibilita – *stavět další*

tomu. Tramvaj je podle mě *městotvorný prvek* a nevidím důvod, proč by měla náměstí hyzdit. Ale o můj názor nejde. Podstatné je, že z dopravního hlediska bychom ji tam potřebovali jako sůl [Pražský deník, 16.01.2013].

tramvajové nebo trolejbusové linky je celkem složité a finančně nákladné. Elektrobusy jsou naproti tomu flexibilní [Hospodářské noviny, 24.08.2016].

Společným rysem mnoha textů na téma rozšiřování služeb městské hromadné dopravy bylo také odvolávání se na realizaci projektu v nekonkretizované budoucnosti, „až budou peníze“, s čímž souviselo také zmiňování evropských dotací. Přestože tedy udržitelná doprava dostala vyslovenou podporu od pražských politiků a nešetřilo se slovy o kvalitě životního prostředí, kondicionály, které se v textech vyskytovaly, poukazují na hypotetičnost tvrzení a nižší míru jistoty. Uvedeno na příkladech: *ke stadionu na Strahově by mohla vést nová tramvajová trať* [Pražský deník, 29.08.2016], *nejdřív by se mohlo jet do Slivence a na Dědinu, pokud budou peníze; bude však potřeba získat na trati peníze z Evropské unie* [MF Dnes, 02.01.2013], *peněz je málo, jde to pomalu; je to hodně ve hvězdách* [Pražský deník, 16.01.2013], *na kolik trať s pěti zastávkami vyjde, není zatím jasné. Praha však bude žádat o peníze z evropských fondů* [Pražský deník, 29.08.2016] apod.

Na rozdíl od tramvají a elektrobusů bylo pražské metro jako udržitelná forma dopravy prezentováno pouze ve dvou tématech, vždy byl autorem výroku náměstek pro dopravu. V jednom případě se jednalo o argument proti zavedení autobusových linek do tunelu Blanka: *když máme navíc ekologické metro, [...], jsou dieselové autobusy krokem zpět* [MF Dnes, 15.10.2016], v druhém případě to byla reakce na žádost čakovického starosty o prodloužení trasy metra C do této městské části – *vždy jsme otevřeni jednání o ekologickém způsobu dopravy do rozvíjejících se lokalit* [Právo, 23.03.2017].

Ve vzorku se objevilo také téma pro pražskou MHD ne zrovna běžné, a to potenciální vznik nových lanových drah mezi Prahou 6, Prahou 8 a Prahou 7, přestože opět v rámci úvah nežli realizujících se plánů. Lanovka byla prezentována jako alternativní řešení dopravy do pražské zoologické zahrady v Troji, respektive jako řešení neexistujícího celoročního spojení Prahy 6 a Prahy 8. V textech zazněly protichůdné informace, například o možné výši nákladů: *jde o věc s nízkými provozními náklady, která vypadá zajímavě* [Pražský deník, 07.02.2017] versus *investorem projektu za stovky milionů korun i následným provozovatelem by podle něj měla být Praha* [MF Dnes, 08.04.2017]. Takto zásadně rozdílné informace i značné množství použitých kondicionálů dělá z tématu spíše „zajímavost dne“ než reálnou budoucnost pražské udržitelné dopravy.

Na několika místech této podkapitoly jsem již zmínila některé aktéry, kteří diskurz utvářeli. Opět se zde projeví náměstci pro dopravu, v jednotkách vyjádření také primátoři a primátorka, starostové městských částí a některá témata ovlivnil názor veřejnosti.

Nicméně jakýmsi tichým zúčastněným byl překvapivě Dopravní podnik hlavního města Prahy. Přestože byl jako aktér prezentován takřka ve všech příspěvcích, přímé citace zástupců DPP se vyskytly pouze v devíti textech. Je tedy otázkou, jak aktivní je činnost komunikačního oddělení DPP a odkud média čerpají použité informace. Pravděpodobně se spoléhají na tiskové zprávy.

Udržitelný aspekt městské hromadné dopravy byl médií prezentován především v kontextu tramvají a elektrobusů, minimálně potom v kontextu metra. Napříč politickým spektrem i volebním obdobím zazněla z úst politiků jasná podpora tramvajové dopravy, dokonce ji označovali za prioritu města a vyzdvihovali její „ekologický charakter“, který se v textech ztotožňoval s nulovými emisemi výfukových plynů. Hluková zátěž kolejové dopravy (emise hluku) byla jako jeden z dopadů na životní prostředí zcela opomíjena a hlučnost tramvají se tematizovala pouze v souvislosti s obavami obyvatel, v blízkosti jejichž sídel má být budována nová tramvajová trať.

Reálné kroky k vyšší udržitelnosti pražské dopravy za přispění MHD však v textech nezazněly. Pouze se opakovala „mantra“ o podpoře ekologických tramvají/elektrobusů/metra, která však „zpřítomnění označovaného“ (např. novou trasu metra D nebo nové tramvajové trati) nezařídila. Tyto nesystematické úvahy o potřebě nové infrastruktury nepřinesly informace o celkových nákladech ani ekologických dopadech. Jakoukoli možnost dalšího rozvoje MHD vyloučilo také zacyklení argumentace finanční náročností jednotlivých typů dopravních prostředků. Tramvaje jsou tedy podle hlasu mediálního diskurzu ve sledovaném období sice *ekologické* a *rychlé*, a dokonce levnější než *ekologické metro*, avšak dražší než *flexibilní, ekologické* elektrobusy, jejichž cena je ovšem na rozdíl od dieselových autobusů také vysoká. Ještě větší rozporuplnost nastala u výroků o navrhované lanové dráze mezi Prahou 6, 7 a 8. Zatímco v jednom textu to byl projekt s nízkými náklady, v druhém textu se hovořilo o částce v řádu stovek milionů korun.

Z aktérů se často zapojovali náměstci pro dopravu, kteří bývali přímo citováni, na rozdíl od zástupců DPP, na jejichž tvrzeních byla většina textů založena, přesto se jednalo většinou o parafráze, nikoli přímé citace. Zohledněna byla i veřejnost.

4.3 Pěší doprava

Tematice pěší dopravy jakožto udržitelnému způsobu pohybu po městě se věnoval pouze jeden (!) text, a to rozhovor se zástupcem občanského sdružení Za lepší život v Praze, které se o tuto problematiku zajímalo. Rozhovor vyšel 16. května 2012

v Pražském deníku.¹⁵ Z logiky formátu interview „jeden na jednoho“ v diskuzi chyběly argumenty dalších účastníků, jež mohou mít nebo mají na situaci pěší dopravy v Praze vliv.

Nízký počet příspěvků může být vysvětlen tím, že chůze není v médiích prezentována jako udržitelný způsob dopravy nebo v souvislosti s ním, a články tak nepodléhaly mým kritériím výběru vzorku (viz kapitola 2.2). Druhým důvodem, který svojí výpovědí podporuje i dotazovaný zástupce občanského sdružení, by mohla být skutečnost, že pěší doprava je systematicky opomíjena a nepředstavuje ani pro média, ani pro pražské politiky atraktivní téma. Zatímco v tématu elektromobility se jednalo o důležité aktéry, jejich názory a aktivity dominovaly a byly hlavním zdrojem informací pro novináře, téma pěší dopravy zůstává z jejich strany bez povšimnutí. V textu zaznívají např. tato tvrzení: *rozvoji dobrých podmínek pro pěší byla věnována minimální pozornost; na úrovni města se koncepcí pěší dopravy nikdo dlouhodobě nezabýval; jako zásadní pro rozvoj lepších podmínek pro chodce vidím jasnější podporu ze strany magistrátu.* Novinářka se záměrně ptá na *nejhorší místa pro chodce* a rozhovor tím možná jaksí uměle dramaturgizuje, přesto se zde poukazuje na fakt, že nejpřirozenější způsob pohybu lidí pražské radní nezajímá a chodci a chodkyně jsou opomíjená skupina. Třebaže do této množiny náleží každodenně většina populace.

Nejlevnější způsob mobility, který si tak mohou dovolit i nízkopříjmové skupiny, je jen obtížně zpeněžitelný, a proto se v něm nemají důvod pohybovat např. lobbistické skupiny ze sféry byznysu a není patrná podpora budování nové infrastruktury ze strany volených zástupců. Sdružení se snažilo o spolupráci se zainteresovanými skupinami, které by mohly věci uvést „do chodu“. tj. magistrát, městské části a Technická správa komunikací. Spolupráci s magistrátem označil zástupce sdružení za *vcelku vstřícnou*. Za tímto slovním spojením můžeme však vidět také laxní přístup a neochotu k zásadnějším změnám, která je městem zdůvodněna miliardovými investicemi do jiných typů dopravy, řečeno příkladem z rozhovoru: *v situaci, kdy [město] potřebuje dokončit městský okruh a linku metra A, volné prostředky k investicím do pěší dopravy nezbyývají.* Dotazovaný poukazuje také na provázanost realizovaných projektů a zájmů lidí, kteří o nich rozhodují: *musíme vidět, že městští úředníci sami chůzi nebo kolo při cestách po městě využívají – pak by se možná některé změny v dopravě prosazovaly mnohem snadněji.*

¹⁵ Všechny následující ukázky v podkapitole 3.3 pochází z tohoto článku.

Bez většího předchozího kontextu a skoro až nelogicky přichází poslední otázka, jež se ptá na řešení přesycenosti Prahy automobilovou dopravou – *dá se vůbec něco dělat s množstvím aut v Praze*. Novinářka tím implicitně vyjadřuje svůj názor, že sama vnímá množství automobilů problematicky ve vztahu k pěší dopravě a možná udržitelné dopravě obecně, slovem *vůbec* navíc evokuje naléhavost a pokročilý stav problému.

Otázkou zůstává, proč na téma chůze jako udržitelné dopravy nevznikly texty i s dalšími aktéry, a také, jaké hledisko výběru vedlo k rozhovoru právě s tímto občanským sdružením. Tématu se dlouhodobě aktivně věnuje např. i zapsaný spolek Pražské matky, působící od roku 1989 [Pražské matky, [online]].

4.4 Cyklistická doprava

Cyklistiku jako udržitelný způsob dopravy po Praze tematizovala média šestadvacetkrát, stejně jako elektromobilitu diskutovanou výše. Nejčastěji si texty na toto téma přečetli čtenáři Pražského deníku (11krát), nejméně textů vyšlo v Metru (tři), respektive v Blesku, kde opět nevyšel žádný. Jaký obraz tedy média o cyklistice vytváří?

Šetrný a levný typ dopravy [Právo, 09.04.2011], *mnohem ekologičtější dopravní prostředek – kolo* [Pražský deník, 09.06.2012], *alternativní doprava po městě* [Pražský deník, 20.09.2012], *součástí životního stylu obyvatel; zdravé, rychlé, a především také ekologické* [Metro, 15.01.2013], *efektivní a ohleduplný způsob dopravy* [Právo, 20.04.2017] – těmito a podobnými charakteristikami popisovala média městskou cyklistiku v kontextu udržitelné dopravy. Jasně tak převažovala pozitivní hodnocení. Nicméně objevilo se také spojení *nejkontroverznější téma* [MF Dnes, 28.06.2016], a to v situaci, kdy se k různým druhům dopravy včetně cyklistiky vyjadřovala široká veřejnost. Vyšlo tak najevo, že přes všechny pozitivní stránky, které jsou v textech akcentovány, je cyklistika tématem, jež dokáže Pražany štěpit – *přicházejí připomínky navrhuující různá zlepšení pro cyklisty; množí se ale také stížnosti na cyklisty ze strany řidičů i chodců, kteří by často rádi cyklodopravu v Praze naopak omezili* [tamtéž].

Výše uvedená tvrzení o ekologičnosti, šetrnosti, alternativním způsobu pohybu atd. byla rámována tématem cyklistika versus automobily versus dopady na životní prostředí, viz např.: *obyvatelé Česka sahají téměř automaticky po klíčkách od vozu. Výsledkem jsou ucpané ulice, dopravní nehody, znečištěné ovzduší i vyšší výskyt obezity než v západní Evropě* [Pražský deník, 09.06.2012], *jde to i bez aut* [Metro, 18.09.2012], *vyjde je to levněji a pomohou tak dopravní situaci i ovzduší v Praze* [Pražský deník, 02.04.2016] apod. V tomto kontextu je tak automobil prezentován stereotypně jako společenská norma

a bicykl jako alternativa, něco jiného a v opozici, místo toho, aby byly nahlíženy jako rovnocenné individuální městské dopravní prostředky a součást komplexní dopravní strategie.

Může tak docházet k paradoxní situaci, kdy jsou kola sice zobrazována v pozitivním světle a se svými výhodami, avšak zároveň jako něco „nenormálního“, což může na čtenáře působit demotivačním efektem. V konečném důsledku tak nemusí být přesvědčen k jízdě na kole kvůli všem kladům, ale odrazen, protože se nechce lišit a být „nenormální“ oproti většinové společnosti. Argumentace postavená v zásadě na opozitním vymezení bicyklů vůči automobilům navíc může negativně působit na názor osob, které vnímají automobil jako součást svojí identity a životního stylu. Vzniklá situace „my versus oni“ (*cyklisté proti odpůrcům* [MF Dnes, 28.06.2016]) totiž spíše přispěje k utvrzení se ve svém vlastním dosavadním jednání.

Místo opakujících se floskulí o šetrnosti cyklo dopravy (viz výše) by sice mohly zaznívat nejprve informace o společných rysech automobilů a jízdních kol – např. o srovnatelných časech dojezdu na kratší vzdálenosti, a až poté další pozitiva, ale studium novinových textů ukazuje na jiný trend. V některých textech chyběl pozitivním přirovnáním také bližší kontext a jednalo se pouze o oznámení o ekologickém způsobu dopravy apod. Je však otázkou, zda jsou čtenáři s problematikou natolik obeznámeni, aby se některé kontexty a vysvětlení již vynechávaly.

V části zkoumaného vzorku pokrývajícím téma městské cyklistiky jsem zaznamenala anomálii u zúčastněných aktérů. Četnými prohlášeními byli opět zastoupeni politici a úředníci institucí pražské samosprávy, avšak oproti jiným tematickým okruhům analýzy je zde také ve velkém procentu zastoupen neziskový sektor. Celkem do 12 textů se promítnul hlas občanského sdružení Auto*Mat, které podporuje a prosazuje udržitelné formy dopravy v Praze, kde působí od roku 2003 [Auto*Mat, [online]]. Z analýzy textů není možné rozhodnout, zdali si sdružení do svých textů vybírala sama média, anebo zda se jedná o kvalitní PR práci ze strany Auto*Matu, který tak dokázal prosadit a medializovat svá témata.

Média prezentovala členy sdružení v několika rolích. Jednou z nich byla pozice *aktivistů; příznivců a propagátorů cyklistiky*, kteří museli *zápolit s úředním šimlem* [Právo, 22.08.2011], ale svojí houževnatostí dosáhli podpory či minimálně tolerance na radnicích: *proti cyklistice a podpoře ekologické dopravy nemají nic podle svých mluvčích radnice Prahy 6, 7 a 10; ideologicky proti tomu nic nemáme* [tamtéž]. Zastoupeny byly také opozitní názory Auto*Matu proti krokům pražských politiků. Například v situaci, kdy byl

odvolán magistrátní koordinátor pro cyklistiku¹⁶ – *sdužení Auto*Mat se nyní hrozí, že se zlepšování podmínek pro šetrnou dopravu zastaví* [Právo, 26.10.2012], anebo ve věci zákazu vjezdu bicyklů na pěší zóny v Praze 1, který se řeší od minulého roku: *o kriminalizaci cyklistů mluví iniciativa Auto*mat* [Právo, 04.05.2017]; *je to zákaz, vyhnání cyklistů z ulic. Tak příkře hodnotí blížící se krok radnice Prahy 1 dopravní iniciativa Auto-Mat* [Pražský deník, 29.11.2017]. V těchto i dalších textech však již Auto*Mat nefiguroval v roli „buřičů“ (třebaže kroky politiků kritizoval), nýbrž odborníků: *odborník na pražskou cyklodopravu [...] doporučuje* [MF Dnes, 08.09.2012], *dopravní specialista iniciativy Auto*Mat; podle cyklistických odborníků* [Právo, 26.10.2012], *v zahraničí taková praxe podle dopravního odborníka funguje* [Pražský deník, 26.09.2016]. V souvislosti s konkrétními projekty a akcemi potom vystupují jednotliví koordinátoři sdužení, případně je použito označení *organizátoři*.

Z magistrátních radních vystupovali především náměstci primátora/-ky zodpovědní za dopravu, a to Karel Březina a Josef Nosek za primátorování Bohuslava Svobody, dále Jiří Nouza pod vedením primátora Tomáše Hudečka a Petr Dolínek za primátorky Adriany Krnáčové. Příklon k cyklistice ve smyslu udržitelné dopravy a vlastní iniciativa ze strany magistrátu se začaly v médiích objevovat během Hudečkovy vlády: *Magistrátu stále více vadí přeplněná parkoviště a tomuto alternativnímu způsobu dopravy je prý vyloženě nakloněn; alternativní způsob přepravy je prý přímo lákavý* [Pražský deník, 09.11.2013]. Nejvíce vyjádření a aktivit však pochází až z posledního volebního období, např.: *je to další alternativa přesunu po městě zejména na kratší vzdálenost, která je ekologická a tichá* [Pražský deník, 08.03.2016], *naše městská část se staví k cyklistické dopravě otevřeně, máme dokonce i funkci cyklokoordinátora a jsme i součástí asociace cykloměst, a tak bikesharing určitě podporujeme* [Pražský deník, 08.03.2016], *osobně si přeji, aby lidé, když jim to situace umožní, nechali své auto zaparkované před domem, a co nejvíce využívali naši MHD nebo vyrazili na kole* [Pražský deník, 02.04.2016]. Radní pro dopravu také hovořil o *optimálních pěti procentech cyklistů, ale denních, nikoliv rekreačních* [tamtéž; MF Dnes, 02.04.2016].

V médiích se prezentovala i magistrátní kampaň *Čistou stopou Prahou za ekologicky šetrnou dopravu* [Právo, 18.04.2016], která má *motivovat k využívání veřejné, pěší a cyklistické dopravy* [Pražský deník, 02.04.2016]. Účinnost tohoto kroku byla ale spíše zpochybněna: *Praha při spuštění Blanky automobilovou dopravu nijak neomezila, ač se to*

¹⁶ Přičemž se tento koordinátor do svého odvolání nestal aktérem v žádném z předchozích textů ve zkoumaném vzorku.

nabízelo. Místo toho spustila kampaň Čistou stopou [...] a investuje do ní letos zhruba milión korun [Právo, 18.04.2016].

Přestože na magistrátu působí specialistka rozvoje cyklistické dopravy¹⁷, její vyjádření nezaznělo v žádném z textů o cyklo dopravě. Osobně se domnívám, že důvodem může být i politická snaha náměstka pro dopravu „být slyšen co nejvíce“.

Již výše jsem naznačila další téma, které se ve vzorku objevilo. Je jím omezený vjezd cyklistů na části území Prahy 1, pohledem médií také *vyhnání cyklistů z centra Prahy* či *kontroverzní plán* [Pražský deník, 29.11.2017], který přišel z bezpečnostních důvodů – *podle radnice jedničky bezpečnost vítězí* [tamtéž]. Proti tomuto opatření se podle médií *stavějí na odpor pražští cyklisté včetně zastupitelů a radních Trojkoalice* [Právo, 04.05.2017] a negativně se vyjádřili i starostové některých městských částí (*Praha dává ročně 50 miliónů korun na cyklo dopravu, rozmísťuje stojany, aby pak zákaz tyto investice paralyzoval; plošné vyřazení jízdních kol z pěších zón v Praze 1 by znamenalo pohromu z hlediska průjezdnosti města* [tamtéž]). K tématu se tentokrát nevyjádřil náměstek pro dopravu, ale radní pro životní prostředí za Trojkoalici. Udržitelná doprava v tomto případě vyvolala rozkol mezi pražskými politiky, kteří se postavili proti vedení Prahy 1 a na stranu občanského sdružení Auto*Mat.

Dvanáct textů ve vzorku se týkalo událostí spojených s cyklistikou pro veřejnost a/nebo školy. Byly to vesměs pozvánky na společné projížďky městem, tzv. cyklojízdy, případně jiné festivaly týkající se udržitelné městské mobility a vzdělávací akce pro školy. Pozvánky byly formátem spíše kratší texty s praktickými informacemi o místě a čase konání události. Často se opakovaly již výše uvedené příklady o cyklistice jako alternativní, ekologické (atd.) dopravě, další rozbor tak považují za redundantní. Akteřem bylo v mnoha případech opět sdružení Auto*Mat, tentokrát v pozici organizátora. Je proto pravděpodobné, že média o svých akcích samo aktivně informovalo.

V textech o vzdělávacích programech na mateřských a základních školách se v diskurzu poprvé, přestože v malé míře, objevily také potřeby specifické skupiny, tedy dětí, jež je v možnostech svojí mobility okolnostmi limitována. Jedná se také o jedinou skupinu, které se média alespoň trochu věnují (ve dvou článcích). Například senioři či občané se sníženou schopností mobility či jinou formou hendikepu jsou zcela opomíjeni a diskurz se tak rámuje představou zdravého člověka v produktivním věku.

¹⁷ Rozvoj cyklistické dopravy má na Magistrátu na starosti Sylva Švihelová, též zmiňována v analyzovaném výběru tisku (MF Dnes, 31.08.2017; v této práci viz kapitola 3.1 o elektromobilitě)

Mediální prostor dostaly i tzv. bike sharingové projekty, tedy půjčovny kol. Zde byly do tématu zapojeny i soukromé subjekty, a to firmy, které se půjčování kol v Praze věnují nebo chtěly věnovat – např. Kola narůžovo, Rekola nebo Velonet, a Dopravní podnik hl. m. Prahy, který měl na starosti tendr pro Prahu. Magistrát tyto aktivity podporoval nebo i sám inicioval jejich vznik a negativní reakce se ozývaly pouze od radních z MČ Praha 1 – *zavedení veřejné půjčovny kol by oslovené městské části, kterých se projekt týká, uvítaly, výhrady má pouze Praha 1; magistrát za svým projektem ale pevně stojí* [Pražský deník, 08.03.2016]. Poprvé se v tématu cyklistiky objevuje problematika nutného dobudování potřebné infrastruktury, ačkoliv se týká spíše speciálních stojanů, resp. *stanovišť* – *vzniknout by mělo celkem 120 stanovišť; [stanoviště] by od sebe měla být vzdálena v průměru 300 metrů* [tamtéž]. Téma cyklistické infrastruktury obecně se zřejmě v mediálním diskurzu ve spojitosti s udržitelnou mobilitou neobjevuje, a proto se v mém vzorku nevyskytuje. Texty o bike sharingových projektech byly „výkřiky do tmy“. Jednalo se vždy o nový projekt, ať už soukromý či magistrátní, který měl nadějný začátek, ale média ho už nesledovala v čase. Vzhledem k tomu, že ze zmíněných půjčoven dnes v Praze fungují pouze Rekola a tendr Dopravního podniku byl zrušen Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže [Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, 2016 a 2017 [online]], možná se pouze změnilo mediální rámování a téma udržitelné dopravy z těchto příběhů zmizelo.

Téma cyklistické dopravy jako udržitelné mobility je celkově ve sledovaném období médií zobrazováno v dobrém, příznivém světle, což však v důsledku nemusí mít pozitivní dopad na dopravní chování obyvatel Prahy směrem k cyklistice. Zároveň se hojně užívá spojení „alternativní doprava“, které může v lidech podporovat skepticismus k jinakosti, vnímání kol v městské dopravě jako něčeho především doplňkového, spíše než pocit rovnoprávného městského dopravního prostředku. Pokud bylo snahou médií vyjádřit možnost volby mezi různými způsoby pohybu po městě, měla volit neutrálního výrazu, u kterého by se nenabízela dvojí možnost interpretace čtenářem.

Dominantními aktéry byli zástupci města Prahy z řad politiků a členové občanského sdružení Auto*Mat, kteří vystupovali také v roli specialistů na problematiku. Ve sledovaném osmiletém období (2010–2018) se ve vzorku objevilo překvapivě velké procento pozvánek na veřejné události týkající se cyklistiky (12) s nejvyšší frekvencí v roce 2013. V závěru sledovaného období (od května 2017) se naráz objevilo více textů na téma omezeného vjezdu kol na území Prahy 1. Jedná se tak o jediný aspekt této problematiky, kterou média sledovala v delším období systematicky, nikoli jednorázově.

4.5 Plán udržitelné mobility

V poslední podkapitole se budu zabývat texty, které informovaly o přípravě tzv. Plánu udržitelné mobility pro Prahu a okolí, dokumentu, který má určit budoucí dopravní koncepci Prahy a jejích suburbií. Ve zkoumaném vzorku se na toto téma objevilo 13 textů, které byly publikovány v poměrně krátkém časovém období mezi květnem 2016 a prosincem 2017. Média tak tématu opakovaně přisuzovala důležitost, sledovala jeho vývoj a pravidelně o něm informovala. Texty vyšly celkem ve čtyřech denících, nejčastěji v Mladé frontě Dnes (6krát), poté v Pražském deníku (tři příspěvky) a v Právu a Metru (v obou vyšly shodně dva texty). Hospodářské noviny a Blesk téma nezařadily.

V souboru textů se jako specifický aspekt jeví spoluúčast veřejnosti, je to aspekt, který primárně rámoval celý mediální obraz Plánu udržitelné mobility a který zároveň jině z předchozích témat neovlivnil srovnatelnou měrou (pokud vůbec). Již první texty z poloviny května 2016, které o Plánu udržitelné mobility informovaly obyvatele Prahy a Středočeského kraje, aby svými podněty přes webový portál Polad' Prahu přispěli k výsledné podobě formujícího se dokumentu. Např.: *hlavní město spustilo web, na němž hodlá sbírat návrhy od co nejširší veřejnosti, co by mělo dělat s dopravou* [Právo, 17.05.2016], *Pražané mají možnost ovlivnit, jak přesně by se měla doprava v metropoli a okolí změnit* [Metro, 17.05.2016], *spustil [se] totiž nový web, skrze který se na podobě pražské dopravy budou moci podílet všichni, kdo v metropoli bydlí nebo do ní třeba jen dojíždějí za prací či do školy* [MF Dnes, 17.05.2016] apod.

Výzvy k zapojení se občanů se navíc opakovaly také v průběhu a před koncem této části projektu – *už od poloviny května mají Pražané a Středočeši možnost ovlivnit, jak bude vypadat rozvoj dopravy v Praze; své podněty mohou posílat až do konce června* [Pražský deník, 07.06.2016], *na jeho podobě se do konce června mohou podílet i obyvatelé Prahy a Středočeského kraje* [MF Dnes, 27.06.2016], *rád bych vyzval občany, kteří mají zájem podílet se na změnách ve svém okolí a sdělit nám, co je v dopravě trápí, aby nám svou připomínku poslali nejpozději do konce týdne* [MF Dnes, 28.06.2016].

Jednotlivé příspěvky občanů byly v průběhu konání ankety neveřejné, aby nedocházelo k vzájemnému ovlivňování (*nechtějí uvádět konkrétnější detaily problémových míst, aby tím neovlivnili Pražany, kteří ještě budou podněty do konce června zasílat* [Pražský deník, 07.06.2016]) a po ukončení je vyhodnotili a tematicky sdružili pracovníci Institutu plánování a rozvoje Prahy ve spolupráci s *nezávislou poradenskou projektovou a inženýrskou společností Mott MacDonald* [Právo, 29.07.2016]. Neveřejné zůstaly i posléze nadále, ale přispěly k vytvoření tzv. problémových map, které jsou na

webových stránkách Poladprahu.cz dostupné i nyní (*Prostřednictvím webu poladprahu.cz je nově dostupná obsáhlá analýza pražské dopravy a mapy problematických míst v metropoli, ze kterých bude město při přípravě plánu čerpat. Na jejich tvorbě se podíleli i Pražané, kteří městu zaslali téměř tři tisíce připomínek.* [Pražský deník, 29.08.2016]).

Důraz byl kladen také na důležitost každého jednoho názoru (*mohu všechny ujistit, že žádný hlas není ztracený* [MF Dnes, 28.06.2016]) a obecně na „vox populi“ (*lidé nejlépe vědí, co by ve svém okolí rádi změnili* [Pražský deník, 07.06.2016]) a onen hlas lidu byl postaven na roveň odborníkům a magistrátním úředníkům a zastupitelům (*magistrát ve spolupráci s odborníky i veřejností pracuje již více než rok* [MF Dnes, 22.02.2017]). V tématu byly prezentovány také dopady, které bude mít výsledný Plán na kvalitu budoucího života v Praze¹⁸, což může evokovat až jakýsi závazek, pocit tíhy rozhodnutí, ale také podpořit pocit občanské zodpovědnosti za podíl na vývoji místa, ve kterém žijí (*zaslané připomínky magistrát vyhodnotí a následně je dopravní odborníci využijí při tvorbě konkrétních scénářů a opatření* [MF Dnes, 28.06.2016], *umožní Pražanům zapojit se do příprav nové dopravní vize* [MF Dnes, 17.05.2016]).

Ve 13 sledovaných textech jsem napočítala na 19 různých výrazů, kterými média označila formu aktivního se zapojení veřejnosti, z nichž jsem pro ilustraci vybrala tyto: *postěžovat si, pomoci poladit, šance změnit, podílet se na změnách, ozvat se s kritikou nebo možnost ovlivnit*. V žádném z textů nevystupoval konkrétní „člověk z lidu“ ani žádná konkrétní zájmová skupina z veřejnosti, která by představila své osobní názory a představy. Média pracovala s anonymní skupinou, veřejnost (ale pouze v obecném smyslu či jako nespecifikovaní účastníci sociologického výzkumu a ankety přes webový portál Polad' Prahu) se v tématu ukázala jako aktivní prvek, který měl mít podle prohlášení zástupců organizujících institucí svůj podíl na tvorbě Plánu udržitelné mobility. Zároveň se jedná o aktéra, který částečně určoval podobu mediálního diskurzu, a to v situacích, kdy byly známy výsledky ankety a média na ně dále reagovala a zohledňovala je ve svých textech.

Výše jsem již zmínila, že Plán udržitelné mobility byl prezentován jako důležitý dokument pro další rozvoj města a vůbec život v něm, viz např. *je klíčovým nástrojem, který nastaví pravidla rozvoje dopravy a veškerého pohybu po městě a jeho okolí* [Pražský deník, 17.05.2016], *nejde přitom o žádnou maličkost* [MF Dnes, 28.06.2016]. Vypichován byl i dlouhodobý horizont, pro který se Plán chystá – *dopravní strategie města na příští*

¹⁸ Tento aspekt rozeberu detailněji dále v textu.

desetiletí [MF Dnes, 25.05.2017], *dopravní vize metropole pro další dekády* [Pražský deník, 29.07.2016], *plán rozvoje dopravy, který bude platný i pro další politické generace* [Pražský deník, 07.06.2016], *bude řídit rozvoj veškeré dopravy v Praze až do roku 2030* [MF Dnes, 28.06.2016].

Média podávala o udržitelné dopravě ve městě nejvíce komplexní informace v porovnání s ostatními analyzovanými tématy ze zkoumaného vzorku. Diskurz byl v tomto případě rozšířen o další příčiny a následky problémů spojených s mobilitou po Praze (ačkoliv nebyly popsány detailně), na rozdíl od často se vyskytující zkratky na jednoduchou rovnici „vysoký počet aut rovná se znečištěné ovzduší“.

Jednak se opakuje konstatování, že dopravní strategie, podle které se mobilita v Praze organizuje nyní, je již 20 let stará, a tudíž nereflexuje změny životního stylu společnosti (*pražská dopravní politika je dvacet let stará a neodpovídá prodělanému vývoji* [Právo, 17.05.2016], *vůbec nepočítá s tím, jak se město proměnilo* [MF Dnes, 17.05.2016]). V této souvislosti nechyběl např. ani kontext migrace obyvatel z centra Prahy do suburbii v blízkosti Prahy, respektive do Středočeského kraje a s tím spojený vzrůstající počet vnějších cest, výstavba obchodních center na okrajích hlavního města či potřebná podpora tzv. města krátkých vzdáleností. Např. *mapy ukazují, že se výrazně zvyšuje dojíždění z okolních obcí do metropole, což je především důsledek suburbanizace; svou roli v tom podle něj hrají i velká nákupní centra, která vznikají na okraji Prahy a kam denně míří tisíce aut; za neméně důležitou považuje i změnu rozvojové politiky města tak, aby vznikalo více lokálních center* [MF Dnes, 22.07.2016], *podle odborníků se ale podíl vnějších cest každý rok zvyšuje* [MF Dnes, 22.02.2017], *nepočítá ani s masivním dojížděním lidí ze Středočeského kraje do Prahy* [Pražský deník, 07.06.2016].

Za jednu z dalších příčin zhoršené dopravní situace v Praze byla označena dosavadní orientace města převážně na jeden způsob dopravy, jemuž je v důsledku podřizován vývoj města a život obyvatel v mnoha dalších ohledech. Přestože pro konkrétní situace existují vhodnější formy pohybu (*šedesát procent lidí může do centra dojet do půl hodiny na kole* [MF Dnes, 22.02.2017]). Praha takto dlouhá léta vsázela na motorovou dopravu, která má kromě emisí výfukových plynů a emisí hluku také neduh v podobě prostorové náročnosti, včetně potřebné infrastruktury (*z map je jasně vidět, že nárůsty na nových komunikacích výrazně překračují poklesy na souběžné uliční síti* [MF Dnes, 22.07.2016]). Např. budování tunelu Blanka pak z finančních důvodů blokovalo rozvoj jiných typů dopravy, třeba v oblasti MHD.

Směr, v němž spatřují zapojení odborníci řešení (k osobám označovaných v rámci tohoto tématu médii za odborníky viz dále) a kterým by proto chtěli Prahu poslat, je pojmenován jako „Praha efektivní“ a spočívá v kombinaci rozdílných, avšak pro pohyb ve městě rovnocenných dopravních prostředků s vyšší podporou rozvoje MHD (*Plán udržitelné mobility podle něj nemá za cíl bezmyšlenkovitě omezovat automobilový provoz, ale najít rovnováhu mezi efektivní dopravou a místem pro život* [Metro, 17.05.2016], *je evidentní, že je třeba i nadále pracovat na harmonizaci různých typů dopravy a rovněž na komunikaci s Pražany* [Pražský deník, 29.07.2016], *rok 2030: vítězství MHD nad auty; Praha efektivní sází na kvalitní a dostupnou veřejnou dopravu postavenou na výhodách kolejové dopravy a elektrické trakce* [MF Dnes, 25.05.2017]).

Prezentace tohoto scénáře v médiích však opomíjela nová řešení pro pěší a cyklistickou dopravu, přestože veřejnost k oběma vyjádřila své připomínky. Názory na cyklodopravu byly pozitivní i negativní (*lidem chybějí cyklostezky v okolí Barrandovského mostu, na sídlištích, žádají cyklopruh na magistrále* [Právo, 29.07.2016], *přicházejí připomínky navrhuující různá zlepšení pro cyklisty; množí se ale také stížnosti na cyklisty ze strany řidičů i chodců, kteří by často rádi cyklodopravu v Praze naopak omezili* [MF Dnes, 28.06.2016]). Tím se také poukázalo na přetrvávající konflikt mezi cyklisty a motoristy¹⁹ i jednu z jeho příčin v podobě nedostatečné infrastruktury pro jízdní kola – *k posilování konfliktních situací mezi cyklisty a automobilisty vede i nedostatečná infrastruktura* [Pražský deník, 29.07.2016]. Z medializované podoby navrhnutého scénáře však spíše vyplývá, že její autoři souzní s tvrzením náměstka pro dopravu Dolínka – *přijde mi opravdu nešťastné, když zejména mezi řidiči a cyklisty panuje taková nevraživost. Na komunikacích je totiž při vzájemném respektu a ohleduplnosti dost místa pro všechny* [tamtéž]. Namísto spoléhání se na *vzájemný respekt a ohleduplnost*, které mají zaručit *dost místa pro všechny*, by však situaci pomohlo uklidnit posílení jasně vytyčené cyklistické infrastruktury, která by občanům dodala pocit bezpečí při jízdě na kole, který nyní nepovažují za dostačující (*ať už jde o nepropojenost cyklostezek v centru města a tedy potenciálně velmi nebezpečné situace pro cyklisty, nebo lidé upozorňují na celé nebezpečné lokality pro chodce* [Pražský deník, 07.06.2016], *zhruba třetina Pražanů po městě na kole alespoň příležitostně jezdí, polovina říká, že nejedí a jezdit by nechtěla, a zhruba polovina buď jezdí, nebo by jezdila, kdyby se zlepšily podmínky* [Pražský deník, 29.07.2016]).

¹⁹ Podrobněji analyzováno v podkapitole 4.4 Cyklistická doprava.

Přesto se i do této části tvorby Plánu udržitelné mobility zapojil názor veřejnosti, tentokrát formou sociologického výzkumu – *výsledkem sociologického průzkumu je to, že Pražané i Středočeši odborníky podporují ve volbě scénáře. Zvolená dopravní politika však z podstaty opatření vyvolala pozitivnější ohlasy u lidí, kteří k cestování po Praze využívají spíše kolo či hromadnou dopravu, a naopak horší u těch, kdo jezdí jen autem* [MF Dnes, 25.05.2017].

Medializace přípravy Plánu udržitelné mobility poukázala na některé inovátorské přístupy, a to z celorepublikového pohledu, jako je např. téma dostupné hromadné dopravy u nových developerských projektů či spolufinancování MHD z poplatků od řidičů za vjezd do města (*zatímco totiž povinnost zřizovat třeba parkovací stání určují stavební předpisy, u dostupnosti veřejné dopravy žádná podobná podmínka podle Fillera není* [MF Dnes, 22.07.2016], *peníze by podle ní město nemělo hledat primárně ve zvyšování ceny jízdného, ale spíše v přísnějším zpoplatnění automobilové dopravy* [MF Dnes, 25.05.2017]). Svým způsobem jako „inovátorskou“ můžeme hodnotit i vyjádřenou snahu náměstka pro dopravu navázat v této věci úzkou spoluprací se zástupci Středočeského kraje, jelikož se jedná o společnou problematiku (*důležitá je podle něho spolupráce Prahy a středních Čech po letech rivality* [Právo, 17.05.2016], *na projektu se bude významně podílet i Středočeský kraj* [MF Dnes, 17.05.2016]).

Kromě výše popsaných problémů vyplývajících ze staré dopravní strategie Prahy však média jasně uvedla, že tvorba Plánu udržitelné mobility má i jiný důvod – je jím podmíněno čerpání finančních dotací na dopravní stavby z fondů Evropské unie: *jeho existence je pro město významná ještě z jednoho důvodu. Město by bez něj totiž nemohlo čerpat další evropské dotace v oblasti dopravy* [MF Dnes, 17.05.2016], *má jí otevřít i cestu k evropským dotacím* [MF Dnes, 25.05.2017]. A kritizován byl fakt, že se s tvorbou plánu čekalo do poslední možné chvíle: *Praha [je] v tomto ohledu pozadu za evropskými městy (například Vídeň či Berlín jej přijaly v roce 2014); podle harmonogramu má pražský plán schvalovat zastupitelstvo v září 2018, magistrát podle všeho nechává vše na poslední chvíli* [Pražský deník, 07.06.2016].

Začátek této podkapitoly jsem věnovala jednomu z aktérů, a to veřejnosti. Diskurz však svými promluvami a činy ovlivnili i další zástupci různých institucí. Jednak to byl náměstek pro dopravu Petr Dolínek z pozice zástupce Magistrátu hl. m. Prahy, který byl zodpovědný za celé iniciování vzniku Plánu udržitelné mobility, dále to byli různí představitelé Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, jež byli médií označováni také jako *odborníci*. Věc komentoval i mluvčí projektu Polad' Prahu a mluvčí Plánu udržitelné

mobility, také zástupce akademické obce, a to vedoucí Ústavu dopravních systémů Fakulty dopravní ČVUT, který je prvním a jediným (!) akademickým pracovníkem, jemuž dala média v rámci celého sledovaného vzorku a všech podtémat slovo. Pravidelně byl osloven také zástupce občanského sdružení Auto*Mat a hovořili i lidé z Dopravního podniku hl. m. Prahy a z firmy Ropid, která organizuje městskou hromadnou dopravu v Praze.

Napříč všemi výpověďmi panovala názorová shoda, která koresponduje s již popsanými aspekty. V jednom z posledních textů bylo sice zdůrazněno, že se jedná o odborné stanovisko, které musí získat také politickou podporu, avšak sám náměstek pro dopravu se s postojem odborné veřejnosti ztotožnil – *vybraný scénář podle něj však potvrzuje směr, kterým se snaží pražskou dopravu vést* [MF Dnes, 25.05.2017].

Téma přípravy Plánu udržitelné mobility odhalilo mnoho aspektů, které se v předchozích čtyřech tématech neobjevily. Velkého prostoru se dostalo veřejnosti, která měla možnost se se svými názory a podněty zapojit do přípravy nové dopravní strategie. Přestože v textech nezazněla konkrétní vyjádření konkrétních lidí, data získaná z online ankety diskurz značně ovlivnila. Výsledky ankety však nebyly v médiích prezentovány v celé šíři a jednalo se vždy o výčet, výběr několika příkladů, který podléhal buď autorovi článku nebo jinému oslovenému aktérovi. Zapojení veřejnosti mělo také značný vliv na rámování celého tématu, kdy např. vzniklo několik informativních článků o možnosti vyjádřit své postoje na webových stránkách Polad' Prahu (zmíněná anketa), v dalších textech byly komentovány zjištěné názory veřejnosti, rozšiřovány o pohled zástupců odborné veřejnosti apod.

Otázka, nakolik bylo nebyvalé zapojení veřejnosti skutečně snahou Magistrátu o spolupráci s občany na podobě budoucí Prahy, nebo jestli motivy mohou být i jiné, zůstane nezodpovězena. Faktem zůstává, že vznik Plánu udržitelné mobility do roku 2018 podmiňuje další čerpání evropských dotací na dopravní projekty města a zároveň magistrát do podobných projektů takovýmto způsobem veřejnost nezapojuje. Není proto vyloučeno, že se mohlo jednat o jednu z formálních podmínek Evropské unie, která bude sledována a posuzována, a tak na ni zástupci města kladli patřičný důraz i v médiích.

Kromě veřejnosti zde byl oproti jiným tématům poměrně pravidelně citován v pozici odborníka některý ze zástupců Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, jež je od roku 2013 „*hlavním koncepčním pracovištěm hl. m. Prahy v oblasti architektury, urbanismu, rozvoje, tvorby a správy města*“ [IPR Praha, [online]].

Společným rysem textů o Plánu udržitelné mobility bylo také uchopení tématu více kontextuálně. Problematika dopravy ve městě byla vysvětlena prostorově a s mnoha

příčinami a důsledky. Nedochovalo zde na redukci problému jako v předchozích tématech, kdy se mnohdy za jediný problém pražské dopravy označilo znečištěné životní prostředí, jehož „očista“ měla být provedena „ekologickými dopravními prostředky“. V případě tématu Plánu udržitelné mobility došlo na pojmenování problémů jako je např. suburbanizace a s ní spojený každodenní přesun několika set tisíc automobilů z periferie do centra Prahy. Nechyběla však kritika stávajícího systému, kdy kapacity hromadné dopravy jsou již na hranici, záchytná parkoviště na okrajích Prahy nabízí jen zlomek potřebných parkovacích míst, a Středočeši proto raději jedou automobilem až do centra města. Média v těchto textech nepodávala vyčerpávající informace k jednotlivým typům dopravy.

Pokud bychom porovnávali jednotlivá témata z hlediska informování veřejnosti o (udržitelné) dopravě ve městě, pak tento vybočuje také tím, že nabízí širší kontext problematiky, který čtenářům pomůže snáze uchopit komplexní problém.²⁰

4.6 Shrnutí analýzy

Analyzovaný vzorek mediálních textů k tématu udržitelné dopravy v Praze z let 2010–2018 vykázal pětici témat, kterým se bylo vhodné věnovat v oddělených mikroanalýzách. Byly jimi elektromobilita, městská hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava a Plán udržitelné mobility. Z šesti vybraných médií, jimiž jsou deník Blesk, Mladá fronta Dnes, Právo, Pražský deník, Metro a Hospodářské noviny, pocházelo nejvíce textů z Pražského deníku, naopak deník Blesk se do vzorku nedostal s žádným (!) svým textem.

Nejvíce textů se věnovalo tématu městské hromadné dopravy, které se ale částečně prolínalo s tématem elektromobility. V rámci těchto dvou kategorií byla pražská udržitelná doprava obecně z velké části také reprezentována a přispívala k tomu i podpora magistrátních zastupitelů, která zaznívala napříč volebními obdobími. Téma MHD se projevilo i v části textů o Plánu udržitelné mobility, kde ji za vhodné řešení udržitelného cestování po městě označili lidé z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kteří byli v této souvislosti označováni médii za odborníky.

Pouze jeden text ze vzorku pojednával o pěší dopravě jakožto udržitelném typu mobility. Aktérem v něm byl zástupce z občanského sdružení Za lepší život v Praze, který

²⁰ Z pohledu snah o udržitelnou dopravu ve městě (a zde vybočujeme nad rámec diskurzivní analýzy) se jako potenciálně přínosné jeví, že pokud bude veřejnost informována o této problematice v širších souvislostech, o příčinách a důsledcích, mohou se spíše změnit zaběhané dopravní návyky.

v rozhovoru potvrdil, že pro magistrátní zastupitele se nejedná o zajímavé téma. Stejně neatraktivní je zřejmě i pro média, když ho ve spojitosti s udržitelností více nemedializovala.

Z aktérů se nejčastěji zapojovali lidé z pražského magistrátu, z nichž největší část mediální pozornosti dostal současný náměstek primátorky pro dopravu Petr Dolínek. Minimálně se ke slovu dostali lidé z odboru pro životní prostředí, radní pro infrastrukturu nebo úředníci na pozici cyklokoordinátora. V tématu elektromobility byly významně zapojeny i energetické firmy, které byly navíc prezentovány více v roli odborné nežli v roli investorů. Naopak značnou měrou absentovalo zapojení nezávislých odborníků, např. z řad environmentalistů, urbanistů, sociologů či obecně akademiků. V textech o MHD dostávali prostor zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy, případně byly texty stavěny na záměrech této instituce bez bližší konkretizace zodpovědné osoby. Téma cyklodopravy nejvíce rámovala prohlášení zástupců občanského sdružení Auto*Mat, které má městskou mobilitu a cyklistiku především ve své agendě. V některých tématech média zohlednila také názor veřejnosti (v obecném slova smyslu), což se nejvíce projevilo u textů o přípravě Plánu udržitelné mobility.

5 DISKUZE A ZÁVĚR

Na základě výše provedených analýz jsem v textech identifikovala několik diskurzů. Jsou jimi především diskurz zhoršeného životního prostředí, diskurz elektromobility, diskurz automobilismu a diskurz peněz. Tyto diskurzy se vzájemně prolínaly.

Diskurz zhoršeného životního prostředí zobrazoval výchozí stav, současnou situaci, která je nežádoucí, protože negativně ovlivňuje kvalitu života obyvatel Prahy, a proto musí být řešena. Byl ztotožňován s emisemi výfukových plynů a emisemi hluku. Existenci hlukových emisí však média explicitně připustila pouze u motorové dopravy. V souvislosti s tramvajovou dopravou byl tento fakt naopak opomíjen a problematizovali ho až nespokojení občané. Diskurz zhoršeného životního prostředí byl úzce provázán s diskurzem elektromobility, který byl prezentován jako spásné řešení pro znečištěné ovzduší. Přítomná byla fascinace technologiemi, tím, co všechno lidé dokáží vymyslet (např. dobíjení elektrobuses za jízdy), také se zde projevovala touha „nebýt pozadu“, jít s dobou, dohnat Západ. Diskurz elektromobility představoval jakýsi ideál, který spojuje všechny dobré charakteristiky motorové dopravy, a přesto je ještě lepší, protože je bezemisní, a tím nabízí hledané řešení na zhoršené životní prostředí. Objevil se i v souvislosti s cyklistickou dopravou, kdy jízdní kolo s baterií také rázem povýšilo na něco pokrokového, technologicky vyspělejšího, než je „obyčejné kolo“.

Diskurz automobilismu je s oběma předchozími diskurzy také silně spojen a implikoval především normu. Normu, která je však zároveň příčinou problému (diskurz zhoršeného životního prostředí), avšak existuje řešení, které ani nenutí uhnout z cesty a této normy se vzdát (diskurz elektromobility). Napříč texty byl také patrný diskurz peněz, který dával najevo, že můžeme mít lepší životní prostředí, ale „bude nás to něco stát“. Vystávala tak otázka hodnot, kdy možností udržitelné dopravy je mnoho, ale peněz v městské kase je málo, a proto přijde na pomoc soukromá sféra – byznys, který elektromobilitu podpoří, protože mu záleží na životním prostředí (jak se firmy prezentovaly a byly prezentovány).

V úvodu práce jsem si také kladla tyto otázky [podle Fairclough, 1995b: 5]:

1. „*Jak je svět (události, vztahy atd.) reprezentován?*“
2. „*Jaké identity jsou vytvářeny pro ty, kteří jsou do programu nebo do příběhu zapojeni (reportéři, publika, „třetí strany“, na které se odkazuje nebo které jsou dotazovány)?*“

3. „*Jaké vztahy se vytváří mezi těmito zainteresovanými (např. vztahy mezi reportérem a publikem, odborníkem a publikem nebo politikem a publikem)?*“

K první otázce poskytla analýza následující zjištění. Média reprezentovala udržitelnou dopravu v Praze pěti tématy, která jsem analogicky převzala do své analýzy. Byly to elektromobilita, městská hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava a Plán udržitelné mobility. Společným rysem dopravním prostředkům, které média zařadila mezi udržitelné, bylo synonymní označování jako *bezemisní, ekologické, šetrné, čisté* apod. Ve všech tématech se vyskytoval diskurz zhoršeného životního prostředí, jehož původcem, pokud byl explicitně označen, je automobilová doprava.

Automobily rámovaly jistou měrou téma elektromobility, kde se prezentovalo jako řešení situace nahrazení vozidel se spalovacím motorem za *ekologické elektromobily*. Množství automobilů se však v tomto kontextu příliš nezpochybňovalo, přestože v minulém roce překročil počet registrovaných automobilů v Praze milion kusů [Technická správa komunikací hl. m. P., 2018: 6], ke kterým každý den přibývají statisíce vozů dojíždějících lidí z příměstských částí a ze Středočeského kraje. V textech se projevovala zaslíbenost novými technologiemi, zdánlivá možnost alternativy, která zaručuje současnou míru komfortu spojenou s individuální automobilovou dopravou a zároveň dobrý pocit z toho, že řidič neznečišťuje svým chováním životní prostředí, dokonce jezdí v *šetrném* automobilu. Prakticky se netematizovala problematika každodenních kongescí a statické dopravy, u nichž nehraje roli, zda je auto na elektrický nebo spalovací motor, jelikož na objemu mu to nevezme a v ulicích bude stát nadále. Implicitně bychom snahu o řešení tohoto problému mohli snad najít v několika textech o sdíleném provozu automobilů, tzv. car sharing. Tyto články se však spíše věnovali prezentováním nových projektů, které však provoz již ukončily případně nezačaly.

Elektromobilita ovlivnila také podobu tématu městské hromadné dopravy, a to v otázce tramvajové a elektrobusové dopravy. Pražské MHD se již v několika mezinárodních žebříčcích dostalo uznání díky husté síti pokrytí, četným zastávkám, častým spojům i nízké ceně jízdného [srov. Arcadis, 2017]. V loňském roce bylo přepraveno tramvajemi, metrem, autobusy, vlaky, lanovkou či přívozy přes 1,25 miliardy lidí [Technická správa komunikací hl. m. Prahy, 2018: 19]. „Pochvalné recenze“ ze zahraničí i zájem cestujících by měl být impulzem pro další zlepšování a rozšiřování služeb DPP. A v tomto duchu bylo MHD také prezentováno v médiích. Napříč celým sledovaným obdobím zaznělo mnoho slibů a plánů na rozšiřování tramvajové sítě hlavně kvůli jejím *ekologickým výhodám*, nicméně zůstalo u těchto slibů z médií. Avšak v oblasti elektrobusů,

kteře byly zobrazovány v diskurzu elektromobility v idealizovaném světle, byl v médiích sledován postupný vývoj od testování až po úspěšné uvedení do provozu (kteře se však uskutečnilo již mimo mnou sledované období do 28.02.2018). Značnou měrou se v tématu MHD projevil diskurz peněz, kterým se ospravedlňovaly pomalé nebo nulové realizace slibovaných nových tramvajových tratí a malý počet nových elektrobusů.

Nešťastně se ukázala reprezentace pěší dopravy, kteře se ve sledovaném vzorku věnoval pouze jediný mediální text. Z lidské podstaty nejpřirozenější způsob mobility, dostupný takřka všem od děti po seniory a seniorky média nezajímá. A jak zaznělo také v onom textu, nezajímá ani magistrátní zastupitele. Takový přístup je silně diskriminační např. vůči nízkopříjmovým skupinám, kteře nemají prostředky na vlastní automobil nebo na roční kupon MHD. Opět je patrná síla diskurzu peněz, kteřý finančně nenáročnou pěší dopravu činí neatraktivní, přestože zapadá jako bezemisní řešení do diskurzu zhoršeného životního prostředí.

Cyklistická doprava byla z velké části reprezentována jako „cyklojízda“. Množství pozvánek na cyklistické projížďky městem tvořily skoro polovinu všech příspěvků, což by mohlo evokovat dobrou situaci v oblasti cyklistiky v Praze. Zbylé nevelké množství textů však reprezentuje spíše nezájem médií, kteřá sice otisknou pozvánku na happening, avšak hlubší debatu o cyklodopravě v Praze jako udržitelné mobilitě již nepřichází. Ve věci přípravy Plánu udržitelné dopravy byla cyklistika častována titulem *nejkontroverznějšího tématu*. Kvůli odlišným názorům na cyklistiku ve webově anketě Polad' Prahu, do níž se mohla zapojit veřejnost, vytvořila média konflikt mezi zastánci a odpůrci cyklistiky. Lidé, mezi kterými byl tento konflikt vytvořen, se však v této věci neseťkali, a to ani prostřednictvím oné ankety. V souvislosti s jinými dopravními prostředky takové spojení nezaznělo, přestože z hlediska dopadu na život ve městě jsou, slovy novinářů, *kontroverznější* než jízdní kola, kteřá jsou na problém špatného životního prostředí spíše řešením. Zatímco elektromobilita byla tedy prezentována jako ideální řešení problémů pražské dopravy, přestože s sebou nese mnohé externality, cyklistická doprava, kteřá má minimální emise hluku, žádné emise výfukových plynů a je méně náročná na prostor, byla zobrazena jako kontroverze.

V souvislosti s cyklistikou bych ještě ráda poukázala na tzv. jemný krok (soft measures) v rámci mobility managementu, kdy Magistrát připravil kampaň Čistou stopou Prahou, kteřá má motivovat k udržitelné mobilitě po Praze, převážně pak cyklistické. Soft measures mohou být vysoce účinné, ale především v kooperaci s hard measures. V situaci, kdy v Praze není dostatečně zabezpečená infrastruktura pro cyklistiku, jsou tyto jemné

kroky spíše pokusem než promyšleným krokem. Média navíc poukázala na částku milion korun, která byla do kampaně investována, a zpochybnila, zda má takováto investice smysl. Zároveň se v textech objevovala jasná podpora dostavby silničních okruhů Prahy, tedy hard measures pro motorovou dopravu.

Plán udržitelné mobility, dopravní koncepce pro Prahu do roku 2030, byl reprezentován jako důležitý projekt pro budoucí vývoj života v Praze, zároveň byl rámován možností veřejnosti *spolupracovat s odborníky*. Média se tématu věnovala pravidelně, průběžně informovala o vývoji a nabádala čtenáře, aby se se svými podniky zapojili do ankety na internetových stránkách Polad' Prahu. Profil města, které se neváhá zeptat na názor občanů, však trochu kalila skutečnost, že existence Plánu udržitelné mobility podmiňuje další čerpání evropských dotací na dopravní projekty a je tedy spíše povinná. Nicméně tímto tématem se do médií dostal více koncept mobility managementu, přestože ne přímo takto pojmenován. Vzhledem k tomu, že o přípravě Plánu média podávala poměrně komplexní informace včetně poukázání na příčiny a důsledky, které se pojí s dopravními problémy, mohl by u veřejnosti vzrůst zájem o udržitelnou dopravu.

Druhá otázka zjišťovala, jaké identity jsou vytvářeny pro ty, kteří jsou do programu nebo do příběhu zapojeni. Diskurz udržitelné dopravy v Praze svými prohlášeními nejvíce rámovali lidé z Magistrátu, obzvlášť náměstci pro dopravu. Nabývali identit iniciátorů nových projektů, také „strážců“ veřejné kasy, když se vyjadřovali k financování, i osob s vysokou zodpovědností za dobrý život v Praze. Jelikož média vždy v závorce uváděla jejich politickou příslušnost, byla jim přisuzována i tato partajní identita. Dopravní podnik a jeho zástupci vystupovali v rolích expertů na konkrétní projekty, na rozdíl od politiků, nebyly jejich názory nebo tvrzení zpochybňovány. Občanská sdružení, která byla ve vzorku zastoupena především lidmi z Auto*Matu, prošla postupným vývojem, když je média nejprve označovala za aktivisty, milovníky kol apod. a posléze za odborníky na svůj obor činnosti. Ve věcech organizačních byli organizátory či koordinátory. Veřejnosti se největšího prostoru dostalo v tématu Plánu udržitelné mobility, kde nabývala identity spolurozhodovacího článku v městských věcech. Vlivným aktérem byly firmy, převážně energetické společnosti, které se značnou měrou podílely na podobě diskurzu elektromobility. Jejich názory zde byly prezentovány jako názory expertní, nabývaly identit firem, kterým jde o udržitelnost a zdravé životní prostředí. Přestože se jedná o společnosti, jejichž byznys je založený na uhlí a jaderném palivu a vždy vystupovaly u projektů, které by jim generovaly zisk. K jejich stanoviskům chyběl nezávislý názor, např. z akademické obce, což byl obecný nedostatek ve zkoumaném vzorku. Přestože

České vysoké učení technické má celou Dopravní fakultu, její zástupce byl médií osloven v jediném případě.

Poslední, třetí otázka sleduje vztahy, které se vytvářely mezi zainteresovanými osobami. Jak jsem již zmínila u předchozí otázky, naprosto absentovala vyváženost v prezentování stanovisek energetických firem zapojením nezávislého odborníka. Tento vztah tedy média přehlížela. Avšak magistrátní zástupci s lidmi z byznysu vytvářeli vztah rovnocenných partnerů, kterým jde o společnou věc. Zůstává nezodpovězeno, zda jsou na pozadí těchto vztahů nějaké kuloární dohody či osobní přátelství, nebo se jedná skutečně o natolik výhodnou spolupráci. Pražský magistrát se ve věci Plánu udržitelné mobility jevil jako vstřícný partner občanů, kterého zajímá jejich názor. Tento krok, tedy zapojení občanů do tvorby nové dopravní strategie, se objevuje také v manuálech Evropské komise pro tvorbu plánů udržitelné mobility [srov. European Commission, 2017 [online], European Commission, 2013 [online]]. Občanské sdružení Auto*Mat se v tématu zákazu jízdy na kole na části území Prahy 1 dostalo s tamním vedením do sporu, v ostatních případech se názory Auto*Matu a politiků, pokud se setkali nad stejným tématem, potvrzovaly a podporovaly. Média tematizovala také vztah Pražanů a Středočechů, a to jako jistou formu problémového soužití, vzhledem k množství dopravy, kterou každodenní cesty do práce a z práce Středočeši podnikají. Zároveň se však magistrátní politikové vyjádřili snahu o spolupráci se zástupci Středočeského kraje ve věci společného problému, což může vést k řešení problému, a dokonce udržitelným směrem.

Cílem mojí diplomové práce bylo na základě výsledků kritické diskurzní analýzy vypracovat mediální obraz pražské udržitelné dopravy od roku 2010 do současnosti, tj. 2018. Výsledky nabízí jednotlivé podkapitoly 4. části této práce a komplexně potom diskuze výše v této kapitole. O kritické diskurzní analýze pojednává podrobně kapitola třetí. Volba kritické diskurzní analýzy coby teoreticko-metodologického východiska se ukázala jako vhodná, jelikož umožňuje velkou svobodu přístupu při aplikaci na konkrétní zkoumané téma a specifika sledovaného vzorku, a také se zaměřuje na skryté vlivy moci, kterým je značně politické téma dopravy zatíženo. K mediálním textům jsem přistupovala nejprve jako k jednomu souboru, v rámci něhož postupně vykristalizovalo pět témat, která se napříč různými médii a celým sledovaným obdobím opakovala (elektromobilita, městská hromadná doprava, pěší doprava, cyklistická doprava, Plán udržitelné mobility). V rámci těchto témat jsem několikerým čtením nacházela shodné lingvisticko-rétorické prvky, které poukázaly na souvislosti, kontexty a vazby mezi různými aktéry. Zaměřila

jsem se také na aspekty, které nebyly medializované, a aktéry, kteří nedostali slovo. Svá zjištění jsem v analýze důsledně dokládala citovanými příklady ze zkoumaného vzorku a seznam všech analyzovaných mediálních textů přikládám v seznamu literatury. Doloženou transparentností a komplexním přístupem jsem se snažila zmírnit působení možných subjektivní vlivů a mých vlastních soudů o tématu. Nevylučuji však, že zkoumaný vzorek může poskytovat některé aspekty, které mi zůstaly skryty, např. kvůli neznalostem dalších kontextů. Přesto doufám, že zjištění o diskurzu udržitelné dopravy v hlavním městě Praze, která jsem v této práci učinila, přispějí k debatě na toto téma.

6 ZDROJE

Literatura

ADAMEC, Vladimír a kol. 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vydání. Praha: Grada, 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.

BEDNAŘÍK, Petr; JIRÁK, Jan; KÖPPLOVÁ, Barbara. 2011. *Dějiny českých médií: od počátku do současnosti*. 1. vydání. Praha: Grada, 439 s. ISBN 978-80-247-3028-8.

BERGER, Peter, L.; LUCKMANN, Thomas. 1999. *Sociální konstrukce reality: pojednání o sociologii vědění*. 1. vydání. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 214 s. ISBN 80-85959-46-1.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vydání. Praha: Karolinum, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

BURR, Vivien. 2015. *Social Constructionism*. 3. vydání. Hove: Routledge, 276 s. ISBN 978-1-84872-192-0.

CAMERON, Deborah; PANOVIĆ, Ivan. 2014. *Working with Written Discourse*. 1. vydání. London: SAGE Publications, 199 s. ISBN 978-1-4462-6722-6.

ČERNÝ, Jiří. 1996. *Dějiny lingvistiky*. 1. vydání. Olomouc: Votobia, 512 s. ISBN 80-85885-96-4.

DIJK, Teun van. 1993. Principles of Critical Discourse Analysis. In: *Discourse & Society*. London: SAGE Publications. 4(2), s. 249–283. ISSN 0957-9265.

DIJK, Teun van. 2001. Critical Discourse Analysis. In: SCHIFFRIN, Deborah; TANEN, Deborah; HAMILTON, Heidi, E. (eds). *The Handbook of Discourse Analysis*. 1. vydání. Malden: Blackwell Publishers, 851 s. ISBN 978-0-631-20595-0.

DIJK, Teun van. 2001. Multidisciplinary CDA: a plea for diversity. In: WODAK, Ruth; MEYER, Michael (eds.). *Methods of Critical Discourse Analysis*. 1. vydání. London: SAGE Publications, s. 1–13. ISBN 0-7619-6153-2.

FAIRCLOUGH, Norman. 1995a. *Critical Discourse Analysis. The Critical Study of Language*. 1. vydání. Harlow: Longman Group Limited, 265 s. ISBN 0-582-21984-1.

FAIRCLOUGH, Norman. 1995b. *Media Discourse*. 1. vydání. London: Arnold, 211 s. ISBN 0-340-58889-6.

- FAIRCLOUGH, Norman. 2004. *Analysing Discourse. Textual Analysis for Social Research*. Dotisk 1. vydání z r. 2003. London: Routledge, 270 s. ISBN 0-415-25893-6.
- FAIRCLOUGH, Norman. 2018. CDA as Dialectical Reasoning. In: FLOWERDEW, John; RICHARDSON, John, E. (eds.). *The Routledge Handbook of Critical Discourse Studies*. 1. vydání. Oxon; New York: Routledge, 638 s. ISBN 978-1-138-82640-3.
- FOUCAULT, Michel. 2002. *Archeologie vědění*. 1. české vydání. Praha: Herrmann & synové, 318 s. ISBN 80-239-0124-9.
- GEHL, Jan. 2000. *Život mezi budovami*. 1. vydání v češtině. Brno: Nadace Partnerství, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
- HALADA, Jan; OSVALDOVÁ, Barbora (eds). 2017. *Slovník žurnalistiky: výklad pojmů a teorie oboru*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 301 s. ISBN 978-80-246-3752-5.
- HALLIDAY, Michael, Alexander, Kirkwood; MATTHIESSEN, Christian. 2004. *An Introduction to Functional Grammar*. 3. vydání. London: Hodder Arnold, 689 s. ISBN 978-0-340-76167-0.
- JIRÁK, Jan; TRAMPOTA, Tomáš. 2008. O vztahu médií a politiky v komparativní perspektivě. In: HALLIN, Daniel, C.; MANCINI, Paolo. *Systémy médií v postmoderním světě: tři modely médií a politiky*. 1. vydání. Praha: Portál, 367 s. ISBN 978-80-7367-377-2.
- JØRGENSEN, Marianne; PHILLIPS, Louise. 2002. *Discourse Analysis as Theory and Method*. 1. vydání. London: Sage, 228 s. ISBN 0-7619-7112-2.
- KUTÁČEK, Stanislav; KAPLANOVÁ, Barbora. 2009. *Cesty městy: průvodce udržitelnou dopravou*. 2. přepracované a doplněné vydání. Brno: Nadace Partnerství, 63 s. ISBN 978-80-254-5843-3.
- LACEK, Mikuláš. 1983. *Městská doprava: základy teorie a praxe. I. díl*. 1. vydání. Praha: Nadas, 3 sv.
- MISSLER, Jan. 2008. Kritická diskurzivní analýza (CDA) a velké množství masmediálních textů. In: BOČÁK, Michal; RUSNÁK, Juraj (eds.). *Médiá a text II*. Prešov: Filozofická fakulta Prešovskej univerzity v Prešove, s. 116–122.

MILLS, Sara. 2004. *Discourse*. 2. vydání. London: Routledge, 177 s. ISBN 0-415-29013-9.

PERNICA, Petr. 1998. *Logistický management: teorie a podniková praxe*. 1. vydání. Praha: Radix, 660 s. ISBN 80-86031-14-4.

SALEH, Wafaa; SAMMER, Gerd. 2009. Travel Demand Management and Road User Pricing: Success, Failure and Feasibility. In: *Travel Demand Management and Road User Pricing: Success, Failure and Feasibility*. 1. vydání. London: Ashgate Publishing Limited. s. 1-9. ISBN 978-0-7546-7303-3.

SCHMEIDLER, Karel. 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. 1. vydání. Ostrava: Key Publishing, 245 s. ISBN 978-80-7418-102-3.

SCHNEIDEROVÁ, Soňa. 2015. *Analýza diskurzu a mediální text*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, 164 s. ISBN 978-80-246-2884-4.

SEDLÁKOVÁ, Renáta. 2014. *Výzkum médií. Nejužívanější metody a techniky*. 1. vydání. Praha: Grada, 544 s. ISBN 978-80-247-3568-9.

SHIFFRIN, Deborah. 1994. *Approaches to Discourse: Language as Social Interaction*. 1. vydání. Hoboken: Wiley-Blackwell, 482 s. ISBN 978-0-631-16623-8.

TRAMPOTA, Tomáš. 2006. *Zpravodajství*. 1. vydání. Praha: Portál, 191 s. ISBN 80-7367-096-8.

VÁVRA, Martin. 2008. Diskurz a diskurzivní analýza v sociologii. In: ŠUBRT, Jiří a kol. *Soudobá sociologie II (Teorie sociálního jednání a sociální struktury)*. 1. vydání. Praha: Nakladatelství Karolinum, s. 204-221. ISBN 978-80-246-1413-7.

WODAK, Ruth. 2001. What CDA is about – a summary of its history, important concepts and its development. In: WODAK, Ruth; MEYER, Michael (eds.). *Methods of Critical Discourse Analysis*. 1. vydání. London: SAGE Publications, s. 1-13. ISBN 0-7619-6153-2.

WODAK, Ruth; KRZYŻANOWSKI, Michał (eds.). 2008. *Qualitative Discourse Analysis in the Social Sciences*. 1. vydání. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 204 s. ISBN 978-0-230-01987-4.

Literární zdroje dostupné na internetu

ADAMEC, Vladimír a kol. 2005. *Elektronický průvodce udržitelnou dopravou* [online]. 1. vydání. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 118 s. [cit. 08-01-2018]. Dostupné z: <https://www.yumpu.com/xx/document/view/16300867/elektronicky-pruvodce-udrzitelnou-dopravou-centrum-dopravniho->.

CENIA. 2017. *Zpráva o životním prostředí 2016* [online]. 1. vydání. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 321 s. [cit. 19-01-2018]. ISBN 978-80-87770-29-0. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpravy_o_stavu_zivotniho_prostredi_publikace/\\$FILE/SOPSPZP-Zprava_ZP_CR_2016-20171211.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpravy_o_stavu_zivotniho_prostredi_publikace/$FILE/SOPSPZP-Zprava_ZP_CR_2016-20171211.pdf).

CITY OF COPENHAGEN. 2017. *Copenhagen – City of Cyclists. The Bicycle Account 2016* [online]. Copenhagen: The Technical and Environmental Administration, 24 s. [cit. 04-02-2018]. Dostupné z: http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1698.

DOUGLAS, Margaret, J. et al. 2011. Are Cars the New Tabacco? In: *Journal of Public Health* [online]. Oxford: Oxford University Press, 33 (2), s. 160–169. ISSN 17413842. [cit. 23-04-2018]. Dostupné z: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?authtype=shib&custid=s1240919&direct=true&db=edswsc&AN=000291064800002&site=eds-live&scope=site&lang=cs>.

EPOMM. 2013. *Mobility management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities* [online]. Brusel: EPOMM. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: http://www.epomm.eu/docs/file/epomm_book_2013_web.pdf.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. 2017a. Managing exposure to noise in Europe. In: *EEA Briefing* [online]. Copenhagen: EEA, 01/2017. [cit. 22-01-2018]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/managing-exposure-to-noise-in-europe>.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. 2017b. Czech Republic. In: *Country fact sheet. Noise in Europe. 2017 overview of policy-related data*. Copenhagen: EEA. [cit. 22-01-2018]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/sub-sections/noise-fact-sheets/noise-fact-sheets-1>.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. 2014. Noise in Europe 2014. In: *EEA Report* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 10/2014. ISSN 1977-

8449. [cit. 22-01-2018]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

EISENHAMMEROVÁ, Monika. 2017. *Indikátory udržitelné mobility osob na úrovni územních samosprávných celků* [online]. Pardubice. Disertační práce (Ph.D.). Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera. Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky. Školitel doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. 24-03-2017. [cit. 20-01-2018]. Dostupné z: https://portal.upce.cz/portal/studium/prohlizeni.html?pc_pagenavigationalstate=H4sIAAA AAAAAGNgYGBkYDG2sDQXZmQAsTmKSxJLUr1TK8E8EV1LIyNjY3MjA2MzC1MTc3NDCwNjoAwDAAern_c4AAAA.

FAVRE, Bernard. 2014. *Introduction to Sustainable Transport* [online]. 1. vydání. London: ISTE, 328 s. [cit. 06-02-2018]. ISBN 978-1-118-64909-1. Dostupné z: <http://site.ebrary.com/lib/natl/Doc?id=10849252>.

FOUCAULT, Michel. 2002. *Archeologie vědění*. 1. české vydání. Praha: Herrmann & synové, 318 s. ISBN 80-239-0124-9.

KURFÜRST, Petr. 2002. *Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky* [online]. Praha: Centrum pro dopravu a energetiku, 113 s. [cit. 04-02-2018]. Dostupné z: <http://www.bicybo.cz/download/rizenipoptavkydp.pdf>.

LUNDY, David. 2017. *Lobby Planet Brussels. The Corporate European Observatory guide to the murky world of EU lobbying* [online]. Brusel: The Corporate European Observatory, 142 s. [cit. 23-04-2018]. Dostupné z: https://corporateeurope.org/sites/default/files/lp_brussels_report_v7-spreads-lo.pdf

MARTINEK, Jaroslav; ČARSKÝ, Jiří. 2008. *Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty* [online]. 1. vydání. Brno, Praha: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., a ČVUT Fakulta dopravní, s. 92. ISBN 978-80-86502-81-6. [cit. 12-02-2018]. Dostupné z: <https://www.cyklodoprava.cz/file/4-2-1-metodika/>.

MŽP ČR; MZ ČR. 2018. *Informace o vyhodnocení výsledků imisního monitoringu v roce 2016* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 30 s. [cit. 21-01-2018]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zprava_o_kvalite_ovzdusi/\\$FILE/OOO-Zprava_o_kvalite_ovzdusi_2016-20180105.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zprava_o_kvalite_ovzdusi/$FILE/OOO-Zprava_o_kvalite_ovzdusi_2016-20180105.pdf).

MINISTERSTVO DOPRAVY. 2016. *Ročenka dopravy 2016* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 174 s. [cit. 05-02-2018]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2016.pdf.

PAPAGIANNIKIS, Apostolos; VITOPOULOU, Athina. 2015. An Urban Strategy in Time of Crisis: Mobility Management and Low-cost Public Space Design. In: *Spatium* [online]. (33). [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/283125562_An_urban_strategy_in_time_of_crisis_Mobility_management_and_low-cost_public_space_design.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČR. 2018. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017* [online]. Praha: Policejní prezidium, 31 s. [cit. 22-08-2018]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. In: *Úřední věstník L 189, 18.7.2002, s. 101–115* [online]. ISSN 0378-6978. [cit. 22-01-2018]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049&qid=1516628416016&from=CS>.

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY. 2018. *Ročenka dopravy Praha 2017*. Praha: TSK, a. s., 100 s. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2017-cz.pdf>.

URBACT. 2013. *How Cities Can Motivate Mobility Mindsets* [online]. Saint-Denis: Urbact, 44 s. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: http://kaohsiung.ecomobilityfestival.org/wp-content/uploads/2017/09/19765_Urbact_WS5_MOBILITY_low_FINAL-1.pdf

WHO. 2011. *Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe* [online]. Bonn: The WHO European Centre for Environment and Health, 128 s. ISBN: 978 92 890 0229 5. [cit. 22-01-2018]. Dostupné z: http://www.who.int/quantifying_ehimpacts/publications/e94888/en/.

WINSLOTT HISELIUS, Lena; SMIDFELT ROSQVIST, Lena. 2016. Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior. In: *Journal of Cleaner Production* [online]. 123(1). s. 34–41. ISSN: 0959-6526. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652615011452>.

Webové stránky

ARCADIS. 2017. *Sustainable Cities Mobility Index 2017* [online]. [cit. 25-06-2018]. Dostupné z: <https://www.arcadis.com/en/global/our-perspectives/sustainable-cities-mobility-index-2017/>.

ARCHIV HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Přehled primasů a primátorů Prahy. In: *Ahmp.cz* [online]. [cit. 11-05-2018]. Dostupné z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=49&wstyle=0&page=%27%27>.

ANOPRESS IT. 2018. O nás. In: *Anopress.cz* [online]. [cit. 26-06-2018, 11:53]. Dostupné z: <https://www.anopress.cz/anopress>.

AUTO*MAT. O nás. Kdo jsme. In: *Auto-mat.cz* [online]. [cit. 16-06-2018]. Dostupné z: <https://www.auto-mat.cz/o-nas/kdo-jsme/>.

BURGESS, Scott. 2012. Parking: It's what your car does 90 percent of the time. In: *Autoblog* [online]. [cit. 05-02-2018]. Dostupné z: <https://www.autoblog.com/2012/06/23/parking-its-what-your-car-does-90-percent-of-the-time/>.

CENIA; MŽP ČR. 2017. Oxidy dusíku (NOx/NO2). In: *Integrovaný registr znečišťování* [online]. [cit. 21-01-2018]. Dostupné z: <https://www.irz.cz/node/79>.

CNC. Blesk. In: *Cncenter.cz* [online]. [cit. 29-04-2018]. Dostupné z: <http://www.cncenter.cz/clanek/1270/blesk>.

CNC. Historie. In: *Cncenter.cz* [online]. [cit. 29-04-2018]. Dostupné z: <http://www.cncenter.cz/clanek/1327/historie>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Obyvatelstvo v Praze 1919-2016. In: *Czso.cz* [online]. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xa/dalsi_casove_rady_obyvatelstvo.

DOPRAVNÍ STATISTIKA. 2017. Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů. Souhrnný přehled o MHD. In: *Sydos.cz* [online]. [cit. 09-02-2018]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>.

ECONOMIA. 2018a. Hospodářské noviny. In: *Economia.ihned.cz* [online]. [cit. 04-05-2018]. Dostupné z: <http://economia.ihned.cz/produkty-a-sluzby/hospodarske-noviny/>.

- ECONOMIA. 2018b. Hospodářské noviny. In: *Economia.ihned.cz* [online]. [cit. 04-05-2018]. Dostupné z: <http://economia.ihned.cz/inzerce/hospodarske-noviny/>.
- EEA. 2017. Final energy consumption by mode of transport. In: *European Environment Agency* [online]. [cit. 07-02-2018]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-final-energy-consumption-by-mode/assessment-8>.
- EUROPEAN COMMISSION. 2013. *Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* [online]. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_actions/sump_en.
- EUROPEAN COMMISSION. 2017. *Sustainable Urban Mobility: European Policy, Practice and Solutions* [online]. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_actions/sump_en.
- EUROSTAT. 2017a. Passenger cars in the EU. In: *Eurostat. Statistics Explained* [online]. [cit. 13-02-2018]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU.
- EUROSTAT. 2017b. Consumption of energy. In: *Eurostat. Statistics Explained* [online]. [cit. 06-02-2018]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Consumption_of_energy.
- HOMOLÁČ, Jiří. 2017. Kritická analýza diskurzu. In: KARLÍK, Petr; NEKULA, Marek; PLESKALOVÁ, Jana (eds.). *CzechEncy – Nový encyklopedický slovník češtiny* [online]. Brno: Masarykova univerzita. [cit. 02-04-2018]. Dostupné z: <https://www.czechency.org/slovník/KRITICK%C3%81%20ANAL%C3%9DZA%20DISKURZU>.
- INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY. 2015. Sizing Up Parking Space. In: *ITDP* [online]. [cit. 05-02-2018]. Dostupné z: <https://www.itdp.org/sizing-up-parking-space/>.
- IPR PRAHA a. Co IPR Praha dělá? In: *Iprpraha.cz* [online]. [cit. 25-06-2018]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/clanek/343/co-ipr-praha-dela>.
- IPR PRAHA b. Historie Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. In: *Iprpraha.cz* [online]. [cit. 11-05-2018]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/historie>.

IPR PRAHA. 2018. Organigram IPR Praha 2018. In: *Iprpraha.cz* [online]. [cit. 11-05-2018]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/organizacni-struktura#>.

LANCASTER UNIVERSITY. Professor Norman Fairclough. In: *Lancaster University. Linguistics and English Language* [online]. [cit. 09-04-2018]. Dostupné z: <http://www.lancaster.ac.uk/linguistics/about-us/people/norman-fairclough#publications>.

MEDIAGURU. 2013. Seznam.cz koupil podíl ve vydavatelství Borgis. In: *Mediaguru.cz* [online]. [cit. 30-04-2018]. Dostupné z: <https://www.mediaguru.cz/clanky/2013/07/seznam-cz-koupil-podil-ve-vydavatelstvi-borgis/>.

MEDIÁLNÍ SKUPINA MAFRA. 2018a. Metro. In: *Mafra.cz* [online]. [cit. 29-04-2018]. Dostupné z: <https://www.mafra.cz/portfolio.aspx?y=mafra/portfolio-metro.htm>.

MEDIÁLNÍ SKUPINA MAFRA. 2018b. Čtenáři bezplatných titulů mediální skupiny Mafra. In: *Mafra.cz* [online]. 12 s. [cit. 29-04-2018]. Dostupné z: https://1gr.cz/data/soubory/mafra_all/A171115_TVE_005_XXL_KOMBI1723.PDF.

MEDIÁLNÍ SKUPINA MAFRA. 2018c. Čtenáři deníku MF Dnes. *Mafra.cz* [online]. 18 s. [cit. 20-04-2018]. Dostupné z: https://1gr.cz/data/soubory/mafra_all/A171113_TVE_002_MFD1723.PDF.

MŽP ČR. 2017. Národní program snižování emisí. In: *Ministerstvo životního prostředí* [online]. [cit. 19-01-2018]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/narodni_program_s nizovani_emisi.

PRAŽSKÉ MATKY. O nás. Poslání a cíle organizace. In: *Prazskematky.cz* [online]. [cit.:15-06-2018]. Dostupné z: <http://www.prazskematky.cz/o-nas/poslani-a-cile-organizace/>.

UNICEF. 2012. An Urban World. In: *Unicef.org* [online]. [cit. 20-06-2018]. Dostupné z: <https://www.unicef.org/sowc2012/urbanmap/?lan=en>.

UNIE VYDAVATELŮ. 2018. Výzkum čtenosti tisku – Media Projekt. In: *Unievydavatelu.cz* [online]. [cit. 30-04-2018]. Dostupné z: http://www.unievydavatelu.cz/cs/unie_vydavatelu/medialni_data.

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. 2016. Rozhodnutí: S0642/2016/VZ-49351/2016/513/IHL. Zavedení systému veřejného půjčování kol v Praze.

In: *Uohs.cz* [online]. [cit. 17-06-2018]. Dostupné z: <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/sbirky-rozhodnuti/detail-14694.html>.

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. 2017. Rozhodnutí: R0001/2017/VZ-09071/2017/323/LVA. Zavedení systému veřejného půjčování kol v Praze. In: *Uohs.cz* [online]. [cit. 17-06-2018]. Dostupné z: <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/sbirky-rozhodnuti/detail-14695.html>.

VAŠÁT, Petr. 2008. Kritická diskursivní analýza: Sociální konstruktivismus v praxi. In: *AntropoWebzin* [online]. 2–3, s. 101–112. [cit. 14-04-2018]. Dostupné z: http://www.antropoweb.cz/media/webzin/webzin_2-3_2008/8_KRITICKA_DISKURSIVNI_ANALYZA_SOCIAL.pdf.

VLTAVA LABE MEDIA. 2018. O společnosti. In: *Vlmedia.cz* [online]. [cit. 04-05-2018]. Dostupné z: <https://www.vlmedia.cz/o-spolecnosti>.

Analyzované mediální texty

Texty jsou řazeny chronologicky, nikoliv abecedně.

SEĎOVÁ, Stáňa. 10.02.2011. Praha má nabíjecí stanice pro elektromobily. In: *Právo*. S. 11.

PRÁVO. | 09.04.2011. Nákup z trhů přiveze elektrokolo. In: *Právo*. S. 13.

HORÁK, Jan. 12.04.2011. Praha vsadila na "elektrickou kartu". In: *Pražský deník*. S. 2.

JANIŠ, Petr. 22.08.2011. Festival s ulicemi bez aut se v metropoli rozroste. In: *Právo*. S. 15.

ZÁVODSKÁ, Jiřina. 16.05.2012. Po dvou v Praze je to rychlejší. In: *Pražský deník*. S. 3.

ZÁVODSKÁ, Jiřina. 09.06.2012. I děti se učí, jak jízdu za každodenními povinnostmi nezatěžovat životní prostředí. In: *Pražský deník*. S. 12.

KRUPKA, Jakub. 29.06.2012. Škrty spojů MHD? Rozpaky, pohoršení i zklamání Pražanů. In: *Pražský deník*. S. 3.

CHARVÁT, Jan. 21. 08.09.2012. Vadí vám změny v MHD? Pořídte si "plečku", nikdo ji neukradne. In: *MF Dnes*. S. 1.

VÁCHAL, Adam. 18.09.2012. Týden bez aut je tady. In: *Metro*. S. 5

PRAŽSKÝ DENÍK. 20.09.2012. Po městě to jde i bez auta. In: *Pražský deník*. S. 1. ulní

CHVÁTALOVÁ, Kateřina. 05.10.2012. Přichází doba elektromobilů. Využívá je i pražská záchranka. In: *Pražský deník*. S. 2.

MLADÁ FRONTA DNES. 17.10.2012. Praha zvažuje levné půjčování ekologických aut. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 1.

ŠVEC, Pavel. 17.10.2012. Zákaz vjezdu! Pokud nemáte elektromobil. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 1.

PRÁVO. 26.10.2012. Magistrát zrušil koordinátora cyklistiky. In: *Právo*. S. 10.

JANIŠ, Petr. 01.11.2012. Rozšíření tramvajových tratí brání Blanka. In: *Právo*. S. 1.

PACLÍKOVÁ, Adéla. 15.11.2012. Bude úzké ulice v centru křižovat elektrobuses? To ukáže zkouška. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 3.

KOPŘIVA, Michal. 20.11.2012. Rozvoj ekologických autobusů brzdí pořizovací cena. In: *Hospodářské noviny*. S. 2.

PACLÍKOVÁ, Adéla. 02.01.2013. Pojedou tramvaje na Dědinu a do Slivence za tři roky? In: *Mladá fronta Dnes*. S. 2.

VÁCHAL, Adam. 15.01.2013. Cyklisté chtějí vlastní pomník. In: *Metro*. S. 6.

LEINERT, Ondřej. 16.01.2013. Tramvaj na Václaváku bychom potřebovali jako sůl. In: *Pražský deník*. S. 2.

PRAŽSKÝ DENÍK. 18.09.2013. Na náměstí za Čistý vzduch – to je na nás! In: *Pražský deník*. S. 2.

PRAŽSKÝ DENÍK. 18.09.2013. Velká studentská cyklojízda Prahou. In: *Pražský deník*. S. 2.

PRAŽSKÝ DENÍK. 20.09.2013. Dobrá zpráva pro cyklisty. In: *Pražský deník*. S. 1.

PRAŽSKÝ DENÍK. 21.09.2013. Prahou profřčela Studentská cyklojízda. In: *Pražský deník*. S. 12.

MLADÁ FRONTA DNES. 21.09.2013. Na kolech. Studenti podpořili cyklistickou dopravu po městě. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 1.

PRAŽSKÝ DENÍK. 02.11.2013. Školáci ze šestky poznali pražské ulice ze sedla kola. Díky cyklojízdě. In: *Pražský deník*. S. 1.

ŠTROMPF, Petr. 09.11.2013. Po Praze pouze na růžovém bicyklu? Nápad se už zrodil. In: *Pražský deník*. S. 1.

ČTK. 09.01.2014. Minibus bude jezdit na Florenc, plánuje Praha 1. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 2.

PRÁVO. 22.01.2014. DP testuje elektroautobus. In: *Právo*. S. 10.

OPPELT, Robert. 30.01.2014. Zamrzl v Praze. Elektrobus s trolejí. In: *Metro*. S.6.

PITRO, Martin. 12.04.2014. V Česku roste počet vozidel jezdících na stlačený zemní plyn. In: *Právo*. S. 24.

SURMANOVÁ, Kateřina. 19.09.2014. V Česku startuje první projekt sdílení automobilů, které jezdí na elektřinu. In: *Hospodářské noviny*. S. 5.

KACEROVSKÁ, Soňa. 08.10.2014. Předvolební sliby? Turnikety v metru i tramvaje na Vltavě. In: *Pražský deník*. S. 3.

PRAŽSKÝ DENÍK. 05.11.2014. Za jízdenku MHD zoo umožní návštěvníkům vstup se slevou. In: *Pražský deník*. S. 3.

PRÁVO. 26.06.2015. V Praze bude jezdit elektrobus. In: *Právo*. S. 9.

BAJTLER, Martin. 10.07.2015. Čerpání peněz z EU je jako jízda Maxim Turbulenc k Jadranu. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 1.

FIALOVÁ, Lucie. 20.08.2015. DP zohlední připomínky k tramvaji na Dědín. In: *Právo*. S. 13.

PRAŽSKÝ DENÍK. 18.09.2015. Finále týdne mobility proběhne na Dejvické. In: *Pražský deník*. S. 3.

BLAŽKOVÁ, Tereza. 19.10.2015. "Největší výhodou Prahy jsou mladí lidé". In: *Mladá fronta Dnes*. S. 16.

METRO. 13.11.2015. Autobusy. Budoucí luxus na lince na letiště. In: *Metro*. S. 4.

LUDVÍK, Matěj. 08.03.2016. Město chystá veřejné sdílení kol, Praze 1 se projekt nelíbí. In: *Pražský deník*. S. 1.

PRAŽSKÝ DENÍK. 02.04.2016. Vedení Prahy vadí nadbytek aut a znečištěné ovzduší. Spustilo proto informační web. In: *Pražský deník*. S. 1.

ČTK. 103. 02.04.2016. Na kole má jezdit více Pražanů. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 17.

PRAŽSKÝ DENÍK. 08.04.2016. Němečtí experti: Praha nemá vizi. In: *Pražský deník*. S. 2.

PRÁVO. 18.04.2016. Cyklojízda zmokla, ale účastníci to nevzdali. In: *Právo*. S. 15.

PRAŽSKÝ DENÍK. 17.05.2016. Lidé se zapojí do plánování dopravy v hlavním městě. In: *Pražský deník*. S. 4.

PRÁVO. 17.05.2016. Praha uvítá od veřejnosti nápady, co udělat s dopravou. In: *Právo*. S. 15.

METRO. 17.05.2016. Polad'te Prahu. Řekněte, co vám v dopravě schází. In: *Metro*. S. 4.

HELLER, Jakub. 17.05.2016. Chybí most, lávka, silnice? Postěžujte si na webu. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 13.

SCHREIB, Petr. 07.06.2016. Pražany trápí hlavně hromadná doprava. In: *Pražský deník*. S. 4.

OPPELT, Robert. 08.06.2016. Mění se tramvajové linky. Další změna až za deset let. In: *Metro*. S. 2.

HELLER, Jakub. 27.06.2016. Chytrá doprava? Aplikace, karty i sledování cestujících. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 14.

27.06.2016. Praha bude chytrá. Zaměří se na elektromobily. 2.

HELLER, Jakub. 28.06.2016. Pražané ladí dopravu, chtějí zastávky a chodníky. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 14.

HELLER, Jakub. 22.07.2016. Za 15 let přibyly desítky tisíc aut. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 17.

SCHREIB, Petr. 29.07.2016. Lidé "poladili" pražskou dopravu. In: *Pražský deník*. S. 2.

FIALOVÁ, Lucie. 29.07.2016. Připomínky občanů: okruh i cyklostezky. In: *Právo*. S. 11.

WEHLE, Tomáš. 24.08.2016. Autobus, který potřebuje trolej. In: *Hospodářské noviny*. S. 6.

- LUDVÍK, Matěj. 29.08.2016. Praha chce dostat tramvaj až na Strahov. In: *Pražský deník*. S. 4.
- LEDERER, Benedikt. 26.09.2016. Malá záchytná parkoviště mohou pomoci více než velká. In: *Pražský deník*. S. 7.
135. 07.10.2016. Městská kola. Zkuste se zdarma projet. In: *Metro*. S. 14.
- HELLER, Jakub. 15.10.2016. Změny řádů dneškem nekončí. Radnice chtějí úpravy za miliony. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 18.
- LEDERER, Benedikt. 07.02.2017. Do zoo vzduchem. Praha oživuje plán na lanovku. In: *Pražský deník*. S. 4.
- HELLER, Jakub. 22.02.2017. Mapy kolabující Prahy. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 13.
- ČTK. 23.03.2017. Radnice v Čakovicích chce prodloužit metro. In: *Právo*. S. 12.
- JAROŠEVSKÝ, Filip. 23.03.2017. Čakovičtí chtějí metrem až domů. In: *Metro*. S. 4.
- ČTK. 23.03.2017. Radnice v Čakovicích požaduje prodloužení metra C z Letňan. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 19.
- LUDVÍK, Matěj. 08.04.2017. Lanovkou přes Vltavu do zoo . In: *Mladá fronta Dnes*. S. 17.
- JANIŠ, Petr. 20.04.2017. Den Země oslaví hlavní město i cyklisté. In: *Právo*. S. 12.
- JANIŠ, Petr. 04.05.2017. Proti zákazu kol v centru je odpor. In: *Právo*. S. 12.
- HELLER, Jakub. 25.05.2017. Rok 2030: vítězství MHD nad auty. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 15.
- KAŠPAROVÁ, Jana. 27.05.2017. Tramvají až na Strahov. Pomůže to "Kulaťáku"?. In: *Pražský deník*. S. 4.
- ČTK. 02.06.2017. Firma, co se zbaví dieselů, získá výhody. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 13.
- PRÁVO. 02.06.2017. Městské firmy mají přispět k ekologické dopravě. In: *Právo*. S. 9.
- KAŠPAROVÁ, Jana. 08.06.2017. Praha chce po velkých firmách, aby se chovaly ekologičtěji. In: *Pražský deník*. S. 4.

- TUČEK, Václav. 21.07.2017. První pražské elektrobusy přepravily téměř 800 tisíc lidí. In: *Právo*. S. 17.
- BAJTLER, Martin. 31.08.2017. Praha staví nabíječky pro auta. In: *Mladá fronta Dnes* S.17.
- METRO. 01.09.2017. Zelený spoj. Z Palmovky do Letňan na baterky. In: *Metro*. S. 4.
- JANIŠ, Petr. 06.09.2017. Radní plánují nové tramvajové tratě. In: *Právo*. S. 11.
- JAROŠEVSKÝ, Filip. 06.09.2017. 30 tratí pro tramvaje. In: *Metro*. S. 3.
- BOHATA, Jan. 23.09.2017. Vzduch by měly čistit zelené oázy. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 18.
- MAREČKOVÁ, Martina. 02.11.2017. Praha je v dopravě na špičce. In: *Hospodářské noviny*. S. 2.
- MLADÁ FRONTA DNES. 03.11.2017. Praha má pátou nejlepší MHD na světě. In: *Mladá fronta Dnes*. S. 16.
- KAŠPAROVÁ, Jana. 29.11.2017. Vyhnání cyklistů z centra Prahy? Pravděpodobně už příští rok na jaře. In: *Pražský deník*. S. 9.
- SŮRA, Jan. 16.12.2017. Stovky nových autobusů pro Prahu. První vyjede ještě letos. In: *Pražský deník*. S. 1.
- ČTK. 20.12.2017. Logistika. Město chce plán na lepší organizaci zásobování. In: *Metro*. S. 2.

7 PŘÍLOHA

Projekt diplomové práce



Fakulta humanitních studií UK

katedra magisterského oboru

sociální a kulturní ekologie

U Kříže 8/661, 158 00 Praha 5-Jinonice



Magisterský obor
sociální a kulturní
ekologie

Projekt diplomové práce (DP) oboru sociální a kulturní ekologie

1. Jméno studentky, tituly:
Bc. Denisa MORONGOVÁ
2. Osobní číslo (UKČO):
77045945
3. Rok imatrikulace na FHS UK (bak. studium, jinak mag. studium):
2015/2016
4. Datum zápisu na katedru sociální a kulturní ekologie FHS UK (alespoň měsíc, rok):
21.09.2015
5. Názvy všech předchozích bakalářských (magisterských) prací, škola, obor a rok, kde a kdy byly obhájeny:
název: Reklama na alkoholické nápoje a její vliv na adolescenty
škola: Filozofická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci
obor: Žurnalistika
obhájeno 04.06.2014 v Olomouci
6. Předběžný název DP (česky):
Mediální obraz pražské dopravy. Diskurzní analýza mediálních textů o pražské dopravě
7. Předběžný název DP (anglicky):
Media Image of Transport in Prague. Discourse Analysis of Media Texts about Transport in Prague
8. Klíčová slova (česky):
pražská doprava; městská cyklistika; automobily; hromadná doprava; média; diskurzní analýza; mediální obraz; reprezentace

9. **Klíčová slova (anglicky):**

Prague transport; urban cycling; cars; public transport; media; discourse analysis; media image; re-presentation

10. **Obecný kontext (souvislosti tématu, širší rámec [zasazení „do světa“]):**

Počet obyvatel žijících ve městech a městských aglomeracích celosvětově narůstá. V České republice bude do roku 2020 žít v urbánním prostředí až 75 % populace (dle zdrojů UNICEF). S tím souvisí i narůstající množství každodenních cest jednak za prací a do škol, jednak za službami a volnočasovými aktivitami.

Téma pražské dopravy je dlouhodobě diskutované jak politickou reprezentací, tak veřejností, a dostává se mu proto také pravidelně medializace. Za poslední dvě volební období, kdy se v čele hlavního města Prahy vystřídali dva primátoři a jedna primátorka, se uvedlo do provozu několik velkých dopravních staveb, přesto však dopravní kongesce (zácpy), ulice přeplněné statickou dopravou (parkující doprava) nebo občasné smogové situace přetrvávají.

Přestože udržitelná města a udržitelná mobilita jsou důležitými body strategických plánů nadnárodních institucí (např. UN SDGs; Doprava 2050 EU), české vlády (např. Národní akční plán čisté mobility) i jednotlivých měst, na dělbě přepravní práce v Praze se stále velkým procentem podílí individuální automobilová doprava, která představuje pro město velkou zátěž v mnoha ohledech.

Vzhledem k tomu, že v současné audiovizuálně orientované době nových médií získáváme velkou část informací pouze zprostředkovaně formou mediálních textů v obecném slova smyslu, považují za podstatné zjistit, jak o diskurzu pražské dopravy média (ne)piší. Svými texty totiž spoluvtvářejí názory obyvatel a návštěvníků Prahy, a tím i spousovlivňují jejich dopravní chování.

11. **Předmět zkoumání (vlastní předmět práce [zasazení „do vědy“]):**

Předmětem zkoumání se v mojí práci stanou mediální texty psané žurnalistiky týkající se tématu pražské dopravy, které vyšly v českých médiích v letech 2010 až 2018. Zkoumaný časový úsek odpovídá dvěma volebním obdobím, během nichž do vedení Magistrátu hl. m. Prahy uscdli primátoři Bohuslav Svoboda a Tomáš Hudeček a současná primátorka Adriana Krnáčová.

12. Hlavní vstupní hypotéza nebo hypotézy (2–4 na výběr); pro práci 1–2, možno však formulovat výzkumné otázky, event. jen výzkumný problém:

Výzkumným problémem se pro mě stává obraz pražské dopravy v českých médiích, protože média představují důležitý názorotvorný zdroj informací. Kladu si otázku, jak česká média vykresluje realitu o pražské dopravě – jaké jazykové prostředky používají, jaké aktéry do diskuze zapojují, která témata jsou frekventovaná, ale také co v textech nezaznívá, které hlasy nedostanou prostor k vyjádření apod.
13. Metodologický postup: metody a techniky, které budou v práci použity:

Výzkumná část práce bude zpracována kvalitativní metodou diskurzní analýzy textů z českých médií z let 2010–2018 věnujících se tématu pražské dopravy. Články budu vybírat podle klíčových slov souvisejících s pražskou dopravou z databáze Anopress IT, a. s., dostupné v Knihovně Akademie věd ČR.
14. Cíl DP (kromě ověření hypotéz a teoretického přínosu např. *praktický* přínos, vypracování metodologie, základ pro řešení problémů v praxi atd.):

Cílem této diplomové práce je na základě výsledků diskurzní analýzy vypracovat mediální obraz pražské dopravy od roku 2010 do současnosti, tj. 2018.

V širší rovině bude práce příspěvkem do debaty o pražské dopravě a v ještě obecnějším smyslu do debaty o médiích a jejich roli.

Práci bych také ráda poskytla některé neziskové organizaci, která se problematikou pražské dopravy zabývá. Věřím, že na základě výsledků diskurzní analýzy by její členové mohli potvrdit nebo naopak změnit své postupy v komunikaci s médii a např. akcentovat informace, které jsou jinak opomíjeny.
15. Čím budou rozšířeny dosavadní znalosti (*vědecká* „přidaná hodnota DP“):

Téma dopravy v Praze bývá řešeno spíše z technického hlediska. Diskurzní analýza mediálních textů rozšíří poznatky v této debatě o pohled z jiné perspektivy, jednak zaměřením se na média, jednak použitou kvalitativní metodou.
16. Jaké bude (bude-li) jejich *teoretické* zobecnění a přínos:

Žádné.

17. Struktura DP (*předběžný obsah – názvy oddílů a kapitol*):

1. Úvod;
2. Teoretická část – 2.1 Doprava, 2.2 Doprava v Praze, 2.3 Mobility management, 2.4 Diskurz a diskurzní analýza, 2.5 Média;
3. Metodologická část – 3.1 Výzkumný problém, 3.2 Technika sběru dat, 3.3 Vzorek;
4. Diskurzní analýza – 4.1 Období 2010-2014, 4.2 Období 2014-2018, 4.3 Komparace, 4.4 Závěr analýzy;
5. Diskuze;
6. Závěr.

18. *Předběžná bibliografie k tématu:*

- ADAMEC, Vladimír a kol. 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada, 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
- BANISTER, David. 2005. *Unsustainable Transport: City Transport in The New Century*. London: Taylor & Francis Ltd., 304 s.
- BOUSSAUW, Kobe; VANOUTRIVE, Thomas. 2017. Transport Policy in Belgium: Translating Sustainability Discourses into Unsustainable Outcomes. *Transport Policy*, 53, s. 11-19.
- BRAUN KOHLOVÁ, Markéta. 2012. *Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování*. 1 vyd. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 283 s. ISBN 978-80-7419-099-5.
- BRŮHOVÁ-POLTYNOVÁ, Hana. 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
- DOUGHTY, Karolina; MURRAY, Lesley. 2016. Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment. *Mobilities*, 11(2), s. 303-322.
- FAIRCLOUGH, Norman. 1995. *Critical Discourse Analysis. The Critical Study of Language*. 1. vydání. Harlow: Longman Group Limited, 265 s. ISBN 0-582-21984-1.
- FAVRE, Bernard. 2014. *Introduction to Sustainable Transport*. 1. vydání. London: ISTÉ, 328 s. ISBN 978-1-118-64909-1.
- GEE, James, Paul. *An Introduction to Discourse Analysis: Theory and Method*. London and New York: Routledge, 248 s.
- GEHL, Jan. 2000. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. 1. vyd. v češtině. Brno: Nadace Partnerství, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.
- HÁJEK, Martin. 2014. *Čtenář a stroj: vybrané metody sociálněvědní analýzy textů*. 1. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 226 s. ISBN 978-80-7419-161-9.

- JIRÁK, Jan; KÖPPILOVÁ, Barbara. 2015. *Masová média*. 2., přepracované vydání. Praha: Portál, 390 stran. ISBN 978-80-262-0743-6.
- JIRÁK, Jan; KÖPPILOVÁ, Barbara. 2007. *Média a společnost*. 2. vyd. Praha: Portál, 207 s. ISBN 978-80-7367-287-4.
- JØRGENSEN, Marianne; PHILLIPS, Louise. 2002. *Discourse Analysis as Theory and Method*. 1. vydání. London: Sage, 228 s. ISBN 0-7619-7112-2.
- POJANI, Dorina; STEAD, Dominic. 2015. Sustainable Urban Transport in The Developing World: Beyond Megacities. *Sustainability*, 7(6), s. 7784-7805.
- SEDLÁKOVÁ, Renáta. 2014. *Výzkum médií: nejužívanější metody a techniky*. 1. vyd. Praha: Grada, 539 s. ISBN 978-80-247-3568-9.
- ŠUBRT, Jiří a kol. 2008. *Soudobá sociologie. II. (Teorie sociálního jednání a sociální struktury)*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 392 s. ISBN 978-80-246-1413-7.

19. Předpokládaná vedoucí DP:

Mgr. et Mgr. Karolína PAUKNEROVÁ, Ph.D.

20. Důvod volby tématu (dosavadní znalosti, zájem, praxe a zájem studentky):¹

Doprava v Praze se osobně dotýká všech obyvatelů a obyvatelů hlavního města, zároveň se této oblasti nevyhýbají systémové a korupční problémy (parkovací zóny, tunel Blanka, Opencard aj.), a proto se o ni přirozeně zajímají česká média.

V této souvislosti a po pilotní rešerši při přípravě tématu DP mne zaujalo, jaký prostor se dostává tematice motorové dopravy na úkor jiných druhů dopravy, přestože s ohledem na udržitelný chod města by měla být veřejnost dostatečně informována také o šetrnějších způsobech cestování.

Média mají vliv na naše vnímání reality, proto jsem se rozhodla svojí diplomovou prací zjistit, jaký je jejich příspěvek v diskursu pražské dopravy a tento výsledek pak dále poskytnout neziskovým organizacím pro zlepšení (posílení) komunikace témat udržitelné dopravy, a tím se pokusit situaci ovlivnit k lepšímu.

Jinonice 8. června 2017


diplomantka


vedoucí DP


vedoucí katedry SKI

opovírně