

Zapojení veřejnosti do řešení dopravních témat MČ Praha 6

Jednoduchý manuál
pro participaci a komunikaci

I. Úvod

II. Metodická doporučení

- A. KDY? Participace nebo komunikace
- B. JAK? Otázky pro dobré nastavení participačního/komunikačního procesu
- C. Projekty v dopravě
- D. Modelový scénář Změna směrnosti v ulici Nad Hradním vodojemem
- E. Participační nástroje a metody
- F. Komunikační nástroje a metody

III. Shrnutí rozhovorů

- A. Projekty s dopravní tematikou
- B. Spolupráce MHMP a MČ
- C. Zájmové území / dotčení obyvatelé
- D. Komunikace a vzdělávání

IV. Závěr

- A. Shrnutí
- B. Materiály a odkazy

I. Úvod

Materiál shrnuje informace ze série konzultací a vlastních poznatků k participaci dopravních témat. Byl vytvořen pro MČ Prahu 6 - Odbor dopravy a životního prostředí, společně s realizací participace změn směrnosti ulice Nad Hradním vodojemem. Poznatky získané a shromážděné v tomto materiálu byly testované na tomto konkrétním projektu a zpětně tento materiál částečně zapracovává poznatky zjištěné z praxe. Materiál zpracoval Ateliér pro veřejnou debatu. O téma a konzultace samotné byl ze strany oslovených odborníků zájem. Téma rezonuje a stojí za to jej dále konzultovat na odborné a praktické úrovni, případně jej rozpracovávat do úrovně metodiky. Oslovení odborníci a politici, se kterými probíhaly konzultace:

Vojtěch Benedikt, specialista udržitelné mobility IPR

Halina Himmelová, Kancelář starosty ÚMČ Praha 6

Pavel Hospodka, specialista udržitelné mobility IPR

Karolína Klímová, Rozvoj pěší dopravy a bezbariérová přístupnost MHMP

Jaroslav Mach, Oddělení rozvoje dopravy MHMP

Václav Novotný, Kancelář dopravní infrastruktury IPR

Ondřej Rut, místostarosta MČ Praha 3

Miroslav Sachl, Odbor dopravy a životního prostředí, ÚMČ Praha 6

Tomáš Srp, Kancelář starosty ÚMČ Praha 6

Jakub Zajíček, specialista koncepce dopravy IPR

Jan Zalabák, Kancelář dopravní infrastruktury IPR

V posledních letech bylo provedeno v Praze a městských částech více participací dopravních témat, na kterých se respondenti podíleli nebo které zmiňovali. Některé hodnotili spíše úspěšné, jiné méně. Příčinou neúspěšných projektů bývá např. nedostatek zdrojů a zkušeností, špatné nastavení (metodika), nízký zájem, nevhodný čas v procesu (pozdě), informační či oznamovací charakter apod. Příklady projektů:

- Smetanovo nábřeží
- Karlovo náměstí
- Seifertova ulice
- Jarovská třída
- Vinohradská ulice
- Tábořská ulice
- Změny dopravních režimů - např. křižovatka Tábořská - Sezimova (Praha 4)
- Zóny 30 (Praha 3)
- Směrnost dopravy v ulici Želivského (Praha 3)
- Směrnost dopravy na Hanspaulce, Ořechovce, Malém Břevnově, Nad Hradním vodojemem (Praha 6)
- Velké změny Územního plánu (změna tramvajové trati do Suchdola)
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
- Školní ulice (Pěšky městem)

a další

II. Metodická doporučení

A. KDY?

Participace nebo komunikace

Jednou z nejdůležitějších otázek před započítím jakéhokoli procesu zapojení veřejnosti je - kdy k participaci obyvatel přistoupit a jaká témata k participaci předkládat? Nalezení odpovědi nelze generalizovat, neboť parametry každého projektu či záměru se v mnoha ohledech liší. Přeci jen ale lze formulovat určité pravidlo, které říká, zda je vhodné dané téma s dotčenou veřejností řešit prostřednictvím informačního a komunikačního procesu, nebo zda je vhodné přistoupit k vyšší míře zapojení formou participačního procesu v podobě konzultace či spolurozhodování.

Situace A: Chystaný dopravní záměr vyplývá z širšího veřejného zájmu, ale má potenciálně negativní dopady na určitou skupinu obyvatel. Je zde minimální prostor pro změnu výsledného rozhodnutí a hrozí zde konflikt zájmů. Např. dopravní stavby a opatření městského či regionálního významu, dočasná dopravní opatření, uzavírky a objížďky apod.

> V tomto případě je vhodné pohybovat se spíše v úrovni **systematického a kvalitního informování a komunikace**.

> Hlavní cíl: popsat a vysvětlit veřejný zájem v tématu.

Situace B: Dopravní záměr nespočívá v řešení konfliktu zájmu veřejného a soukromého, ale veřejný zájem je zde spíše skrytý nebo nepopsaný. Popřípadě se v místě ozývají dílčí soukromé zájmy, které jsou v nějakém konfliktu. Samospráva pak v těchto situacích nechce, nepotřebuje nebo neumí nějaké rozhodnutí přijmout. Např. změna směrnosti místní komunikace, zavádění zóny 30, komplexní rekonstrukce ulice apod.

> V těchto případech může být **participační proces vhodným nástrojem**, jak k potřebnému rozhodnutí dospět.

> Hlavní cíl: společně najít a popsat veřejný zájem v tématu.

B. JAK?

Otázky pro dobré nastavení participačního/komunikačního procesu

Cíle procesu

- Čeho chceme prostřednictvím procesu dosáhnout?
- Jsou přislíbené cíle v rámci našich možností? Máme pro tyto cíle souhlas reálného držitele pravomocí (stakeholdera)?
- Máme pro proces politickou podporu či podporu úřadu?

→ Ve většině případů je třeba vyvarovat se pojetí participace jako místního referenda.

Koho se to týká?

- Má výběr cílové skupiny své opodstatnění? Je za rozhodnutím nějaká logika?
- Jak se o tom vybraní lidé dozví?
- Bude mezi cílovou skupinou o dané téma zájem?

Způsob dosažení cílů

- Jaké kroky a jejich rozložení v čase vedou k dosažení našich cílů?
- Jaké je vhodná metoda či nástroj pro efektivní zapojení obyvatel?
- Je metoda orientovaná na výsledek, nebo pouze na efekt?
- Je metoda vhodně zvolená vzhledem k povaze tématu?
- Je metoda zvládnutelná (čas, kapacity, finance...)?
- Jaký je vhodný nástroj pro efektivní informování obyvatel?

Co z toho bude za výstupy?

- Jaké výstupy a jejich forma jsou pro splnění cílů dostatečné? Budou nám stačit pro rozhodnutí?
- Nezjišťujeme zbytečně málo nebo naopak moc informací?
- Lze výsledky předložit včas, aby měly šanci ovlivnit rozhodnutí?

C. Projekty v dopravě

Níže je základní výčet druhů projektů z oblasti dopravy, které se nejčastěji stávají předmětem veřejného zájmu a je vhodné u nich uvažovat o komunikačním či participačním procesu.

Změna směrnosti, drobná dopravní opatření

Relativně jednodušší příklad projektu, kdy je předmětem řešení menší územní celek (typicky ulice nebo její část). Projednávané změny spočívají ve změně dopravního značení a drobných stavebních úprav. Byť se jedná o menší změny, mohou být subjektivně vnímány jako zásadní, a je proto užitečné před jejich realizací posoudit možnosti zapojení místních obyvatel skrze komunikační či participační proces.

Kompletní rekonstrukce ulice či jiného dopravního prostoru

Komplexní rekonstrukce ulice v sobě zahrnuje kromě dopravy i další témata jako zeleň, hospodaření s dešťovou vodou, pobytové a jiné kvality veřejného prostoru. Zapojení dotčené veřejnosti by mělo být samozřejmou součástí přípravy projektu v analytické fázi i ve fázi představení návrhu.

Zóny 30

Zavádění zón 30 je proces, který se týká typicky větších územních celků než je jedna ulice. Území často zahrnuje několik obytných bloků a témata, která se v tomto širokém území objevují, se nelimitují na změnu povolené rychlosti. Řeší se obecně bezpečnost, zeleň, parkování v ulicích, prostupnost a bariéry, cyklodoprava a obecná kultura veřejného prostoru. Proto je při zvažování a zavádění zón 30 vhodné nabídnout veřejnosti možnost aktivního zapojení.

Školní ulice

Je označení pro speciální typ projektů zaměřených na bezpečnost v okolí školních zařízení. Tyto prostory, které v průběhu všedního dne koncentrovaně využívá velké množství dětí, mají určité speciální nároky (především bezpečnost, ale i pobyt, prostor pro hru, mikroklimatické podmínky). Navíc tyto ulice podléhají periodické dopravní zátěži spojené se začátky a konci vyučování (efekt tzv. mama taxi). Při plánování dopravních zásahů do těchto prostorů je potřeba zohlednit a vysvětlit celou řadu různých zájmů. Široký participační proces, který umožní zapojení hlavních cílových skupin (děti, rodiče, obyvatelé ulice, aj.) i klíčových aktérů (zástupci školy, policie, aj.) je víceméně podmínkou úspěšné realizace takového typu projektu. Vhodné nastavení procesu popisuje speciální metodika Školní ulice v Praze, kterou vydal Odbor dopravy MHMP.

D. Modelový scénář

Změna směrnosti v ulici Nad Hradním vodojemem

Požadavek na změnu směrnosti v ulici či jiná relativně jednoduchá dopravní opatření je poměrně běžnou situací, se kterou se samospráva může setkat. Často se může jednat o tzv. poptávku zdola, tedy požadavek na samosprávu plynoucí od veřejnosti. Typicky se v takovém případě střetávají různé pohledy na podobu dopravního uspořádání v ulici, jedné skupině obyvatel vyhovuje stávající, jiná by ocenila změnu. Specifickým rysem, který umožňuje a opodstatňuje participační proces, je fakt, že z pohledu samosprávy je otázka dopravního režimu otevřená - není zde převládající názor, co je pro danou ulici správným řešením.

Jako ilustrace nám poslouží reálný příklad uvažovaných změn směrnosti v ulici Nad Hradním vodojemem, kde proběhl jednoduchý participační proces na jaře a v létě 2024. V jeho rámci byly sledovány tyto klíčové parametry:

Cíle:

- Informovat obyvatele o zvažovaných úpravách a připravit je na budoucí rozhodnutí.
 - Zjistit preference obyvatel v ulici mezi jednotlivými variantami dopravního řešení
 - Popsat uživatelské preference a zjistit, co stojí za jednotlivými motivacemi.
 - Zmapovat vnímané dopady jednotlivých variant pro místní obyvatele.
-
- Je potřeba dát pozor na to, aby se mezi obyvateli nevytvářely nepřátelené názorové tábory. Cílem pod čarou je umožnit obyvatelům vyslechnout protinázor, vžít se do jiné role, umožnit opuštění pevné názorové pozice.

Účastníci:

- Obyvatelé a další místní aktéři (podnikatelé, vlastníci) v ulici a případném dotčeném území.
-
- Je vhodné okruh obyvatel podpořit nějakou vnitřní logikou, nebrat to pouze namátkou. Konzultace s odborníkem, který má území na starosti, může pomoci.
- Výběr respondentů není potřeba brát dogmaticky. Se vzorkem lze následně pracovat v analýze, případně lze drobné změny připustit.

Postup:

- Shoda na zadání a limitech participace (interní)
 - Příprava a distribuce tištěného letáku s informací
 - Elektronická anketa mapující preference a motivace místních obyvatel
 - Vyhodnocení a předložení závěrů k dalšímu rozhodnutí
 - Formulace rozhodnutí a jeho odsouhlasení
 - Informování místních obyvatel
-
- Zvážíme-li časovou náročnost účasti na osobním setkání a vyplnění krátké online ankety a vezmeme-li v potaz určitou návratnost či efektivitu, pro toto téma se lépe hodí anketa.
- Postup není jen otázkou jednoho zaměstnance či oddělení, ale vyžaduje shodu a součinnost několika odborů a profesí.
- Při zvažování limitů participace je vhodné zjistit si plánované záměry či předběžné vyjádření od oddělení dopravy magistrátu, aby nedošlo k nějakému nedorozumění v dalších fázích procesu.

Výstupy:

- Zpráva z anketního šetření
- Podklad pro jednání komise dopravní a pro formulaci rozhodnutí

→ Již při počátečních úvahách je dobré si stanovit, jaké materiály budou veřejné a jaké pouze pro interní potřebu.

Shrnutí

Relativně malé dotčené území a povaha řešeného problému vedly k volbě úsporného verze participačního procesu ve formě informačního letáku, elektronické ankety a následné komunikace přijatého rozhodnutí či opatření. Cíle procesu byly uzpůsobeny potřebě současně obyvatele informovat o povaze uvažovaných změn, přimět je k zamyšlení nad různými pohledy na věc a k přijetí svého stanoviska. Tomu byl přizpůsoben komunikační styl informačních materiálů i design elektronické ankety.

E. Participační nástroje a metody

Setkání na místě, procházka

Standardním a svým způsobem velice přirozeným nástrojem je setkání s veřejností. Jeho hlavní výhodou je přímý kontakt mezi účastníky a prostor pro mezilidskou komunikaci, která je v mnoha ohledech nenahraditelná. Z pohledu participace je nástroj speciálně vhodný proto, že umožňuje během jedné akce předání informací od organizátora k účastníkům a také získání názoru či zpětné vazby opačným směrem.

Úspěšnému setkání pomůže mít dobře definované cíle setkání, jednotlivé role (kod je za co odpovědný a k čemu se vyjadřuje), připravená metoda práce nebo alespoň zajištění vedení (moderace) setkání a představa o výstupech, které ze setkání chceme mít. Je dobré mít rovněž na paměti, že komunikace s účastníky začíná již samotnou pozvánkou.

Speciálně pro oblast dopravy v ulici se nabízí formát komentované procházky, během které je účastníkům téma podrobně předkládáno a ukazováno na konkrétních příkladech. S tímto typem setkání mají dobrou zkušenost např. v Praze 3 z projednávání Zón 30.

Anketa

Anketa je osvědčený a vcelku běžný participační nástroj. Hodí se pro situace, kdy lze dobře definovat, jaká je cílová skupina obyvatel, kterou chceme zapojit, a máme k dispozici dostatek času na její přípravu, propagaci a vyhodnocení.

Při návrhu ankety je třeba brát v potaz, že mezi respondenty může být vysoká variabilita v jejich vlastnostech (věk, příjem, kompetence, názory, aj.). Je proto nástroj důležité držet v jednoduché a srozumitelné podobě. Rovněž je žádoucí respondentům dát k dispozici všechny informace, které by pro vyplnění mohli potřebovat. Uvažujme o anketě jako o nástroji, který umí kromě získání dat od jejich respondentů i vybrané informace respondentům předat. Anketu lze připravit v elektronické nebo papírové formě, případně lze udělat i kombinaci. V jednoduchosti je však síla a elektronická anketa je na přípravu, vyplnění i vyhodnocení nejefektivnější.

Úspěšnost ankety je často závislá na její celkové náročnosti a hlavně na tom, zda se o ní lidé včas a vhodným způsobem dozví.

Aplikace pro sběr podnětů

Speciálním druhem participačních nástrojů jsou elektronické aplikace pro sběr podnětů. Ve své podstatě jde o zjednodušený formulář nahrazující emailovou komunikaci, do kterého mohou uživatelé nahrávat k nějakému konkrétnímu místu své komentáře, případně otázky, náměty, stížnosti či pochvaly. Systém často umožňuje nahrání obrázků pro ilustraci sdělení. Dlouhodobá praxe však ukazuje, že tento nástroj je využíván převážně pro hlášení závad či upozornění na problémy. Jako takový ale funguje dobře a lidé ho využívají. Náměty či podněty, čímž myslíme určité kreativnější vstupy, apelující na nějakou systémovou změnu či úpravu, se v tomto nástroji spíše ztrácejí. Podle našich informací se sebrané podněty kromě klasického vypořádání již dále neanalyzují a nevyhodnocují, byť by to bylo zajisté velice zajímavé.

Podobnou službu nabízí velká část městských částí např. Lepší 6 (Praha 6), Lepší místo (Praha 4), Hlášení závad a podnětů (Praha 2) nebo podobnou funkcionalitu zajišťují zastřešující služby jako Muniopolis (dříve Mobilní rozhlas). Trochu paradoxně pak funguje celoměstská aplikace Zmente.to spravovaná společností OICT, která je do určité míry dublována. To přináší otázku, zda je duplikace těchto kanálů žádoucí.

Rozhovory v terénu

Elegantní a nenáročný nástroj typu sondy, který může pomoci například se získáním základní orientace ve složitějším tématu. Na jeho základě lze postavit další návazné kroky jako anketu či setkání. Rozhovory v terénu vede poučený tazatel vybavený sadou relevantních otázek případně ve dvojici se zapisovatelem, který mu pomáhá zachytit vše podstatné z proběhlého rozhovoru. Tento nástroj je spíše orientovaný na sběr dat než na samotné zapojení veřejnosti ve větším počtu. Je spíše doplňkový a participační proces zajistí jen částečně.

Digitální schránky

Novinkou a zajímavou alternativou jsou tzv. digitální schránky, kterými MČ Praha 6 disponuje díky zapojení do mezinárodního projektu CommuniCity pro sociální inovace. Tato jednoduchá zařízení, které lze snadno umístit do veřejného prostoru, poskytují kolemjdoucím možnost jednoduchým a srozumitelným způsobem vyjádřit své názory na plánované projekty a změny v jejich okolí. Výhodou je, že takovýto sběr může probíhat prakticky nepřetržitě a po dlouhou dobu.

F. Komunikační nástroje a metody

Komunikace dopravních projektů může probíhat samostatně nebo návazně na participační aktivity. Smyslem je sdílet s veřejností informace, k tomu je třeba vhodně vybrat obsah a formu sdělení. Spolupráce s odborníky na komunikaci zajistí správné nastavení a provázání komunikačních aktivit s patřičným dosahem a účinkem (komunikační strategie). Zvážit je potřeba výchozí stav, cíle, cílové skupiny, klíčová témata a sdělení. Také promyslet a dopředu ošetřit rizika, předjímat, jaká může být odezva a jak reagovat na ní. Kromě níže uvedených častých komunikačních nástrojů je dobré dát šanci běžné komunikaci při osobním setkávání.

Web MČ

Je to tradiční transparentní úložiště informací. Podporuje konzistenci a čitelnost. Umožňuje sdílet mapy, plány, fotografie, zprávy, chronologicky řadit informace, představovat závěry i vybrané kontakty. Lze na ně odkazovat. Webové stránky zpravidla lidem sdělují, kdo má jakou roli v procesu a kam je možné se obracet s otázkami a připomínkami.

Noviny MČ

Správně vystavený a srozumitelný článek dává prostor pro vysvětlování, nabízí možnosti pro osvětu a pochopení souvislostí. Může ukazovat různé perspektivy (názory radních, odborníků), uvolňovat přemýšlení nad tématem nebo ukazovat vize. Oslovuje velkou část obyvatel dané MČ.

Letáky / pozvánky do schránky

Probuzení zájmu lidí v definovaném území, adresné a vzbuzující důvěru. Obsahuje jasné sdělení informací o konkrétní participační aktivitě a výzvu k zapojení. Nejslabší místo tohoto nástroje je samotná distribuce, jejíž poctivé provedení je podmínkou úspěchu.

Sociální sítě

Podstatná část lidí je aktivní na facebooku, instagramu, twitteru, youtube a jiných sociálních sítích. Sociální sítě jsou dobrý podpůrný prostředek pro sdílení a kreativní komunikaci, pro postování příspěvků, videí a fotek. Jsou náročné na obsluhu co se týká reakcí, odezvy, polarizace a vyhraněných názorů na všech stranách.

Mobilní rozhlas

Pro oficiální informace od samosprávy jsou využívány přizpůsobitelné mobilní aplikace. Kombinují možnosti rozesílek SMS zpráv, hlasových zpráv, e-mailů a zpráv do aplikace, čímž umožňuje přímou komunikaci mezi vedením / úřadem a občany.

Informační cedule

Je prostý komunikační nástroj v podobě fyzického nosiče informačního materiálu. MČ Praha 6 má k dispozici 10 kovových cedulí pro formát A3 na výšku. Doprava na místo a instalace je sice spojená s přidanými náklady, ale umístění přímo v řešeném území je efektivní a podpoří informovanost reálných uživatelů prostoru.

III. Shrnutí rozhovorů

A. Projekty s dopravní tematikou

Co participovat v dopravě

Při zvažování témat k participaci s veřejností je potřeba volit proveditelná opatření ("MČ participuje to, na co dosáhne") a naopak vyloučit ta, u kterých hrozí riziko stopky v dalším procesu. Je třeba ošetřit, aby zvažovaná řešení fungovala z hlediska bezpečnosti a plynulosti. Čím abstraktnější téma je, tím složitější bývá metodické nastavení postupu a samotné provedení participace ("ne plán, ale úpravy ulic"). V optimálně nastaveném procesu je dobré veřejnost přizvat ve dvou fázích: A) analytické a B) návrhové.

Samospráva oslovuje veřejnost (shora)

Rozhodnout, kdy přistoupit k participaci shora, není jednoduché ani jednoznačné. Vyhodnocení záleží na prioritách, strukturách a vztazích, dostupných zdrojích (finance, personální kapacity), naléhavosti, četnosti podnětů apod. Rozhodnutí, zda do tématu zapojit veřejnost, by měly předcházet konzultace odboru dopravy s odborníky na participaci na příslušné úrovni (IPR, MČ). Na MČ Prahy 3 je téma zklidňování dopravy vnímáno vážně - jednou z podmínek koaličních partnerů je, že se ke změnám v dopravě bude právě vyjadřovat veřejnost.

Veřejnost oslovuje samosprávu (zdola)

Participace zdola může být z pohledu vyšší úrovně samosprávy i podnět od městské části. My se tímto tématem ale zabýváme v kapitole III., zde se zabýváme podněty veřejnosti nebo organizované veřejnosti (spolky).

Jak a kdy se lidé ozývají sami a kdy očekávají, že se samospráva jejich podněty bude participativně zabývat? Od veřejnosti přicházejí nejčastěji podněty týkající se malých témat - typicky směrnost, přechody, parkování, bezpečnost, zábradlí nebo i tzv. superbloky. Lidé řeší zpravidla svoje a lokální zájmy (potřeby, požadavky, stížnosti, nápady). Velké množství podnětů přichází na hustý provoz (např. zkušenosti z Jarovské třídy, Želivského, Malého Břevnova aj.).

Po předložení variant obyvatelé zjistili, že možné úpravy by jim zkomplikovaly situaci v jiném smyslu (např. příjíždění k domům) - výsledkem bylo zachování stávajícího stavu. Někdy přicházejí od veřejnosti témata zcela irelevantní.

Jen v menší míře jde o témata nová, zajímavá a obecnějšího charakteru ("výtečnost je strašně malá").

Kanálů, kudy přicházejí dotazy od lidí, je příliš (př. telefon, emaily, sociální sítě, oslovení starostů, radních, odborů dopravy a participace, platformy, IC, mobilní rozhlas, web MČ, aplikace). Procesně toto není nastavené a různé úrovně veřejné správy s tímto dlouhodobě zápolí. Nejen pro veřejnou správu, ale i pro lidi by bylo užitečné mít kanálů co nejméně. V současné době se vyvíjejí společné mapy uzavírek a dopravních záměrů, rizikem těchto nástrojů je zastaralost dat. Pokud se neustále neaktualizují, neplní svoji funkci. Řada jednotlivých dotazů od veřejnosti se multiplikuje, řeší se "ručně" a na různých úrovních. Samospráva a úředníci mají problém stíhat odpovídat a zároveň odpovídat srozumitelně („podle paragrafu toho a toho se používá ta a ta značka"). Je to složitá role úředníků, kteří to příliš neumějí, a jejich odpovědi působí spíše suše a formalisticky. Procesně by se mělo zapracovat na tom, aby "stížnosti chodily rovnou ke kováři". Respondenti se shodují v tom, že s podněty se systematicky nepracuje. Pomohlo by podněty shromažďovat, třídit, vyhodnocovat, využít nástroje AI; dále použít vyhodnocená data je pro edukaci a komunikovat (výsledky) směrem k lidem: "podívejte, máte to zde".

B. Spolupráce MHMP a MČ

Pražské nastavení dělby kompetencí a odpovědnosti za spravovaný majetek mezi velký počet nestejně velkých městských částí a centrální magistrát s relativně malými personálními kapacitami je výzvou pro jakékoliv systémové opatření. Specifické podmínky umožňují vznik řadě situací, které jsou neefektivní nebo pro běžného obyvatele Prahy nesrozumitelné. Opakovaným jevem je využívání této situace jako odůvodnění, proč se nějaké problémy nedaří dlouhodobě řešit - "Magsitrát to nechce vs. Městské části to blokují". Tento konflikt měřítka veřejného zájmu je však spíše věc určité politické komunikace či marketingu. Ve věci participace a komunikace (nejen dopravních témat) směrem k veřejnosti je posledních několik let patrná snaha o více společný postup. Ten místy funguje na neformálních vztazích, což lze pokládat za nesystémové, někdy je to ale snaha systémová - např. program Koordinátoři participace nebo centrální aplikace pro nahlašování občanských podnětů Změňte.to

Speciálně u dopravních témat a uličního prostoru se situace s dělbou pravomocí za poslední dobu ještě více zkomplikovala, kdy došlo v důsledku větší iniciativy městských částí k dalšímu dělení (chodníky a vozovka). Městským částem se tak zvýšily pravomoce, ale odpovědnost zůstala stejná. "Dříve měl magistrát ulici od fasády k fasádě."

Situace je tak pro obyvatele ale i pro zaměstnance samosprávy nadměrně složitá a nepřehledná, dochází k špatnému předávání informací a úroveň spolupráce je spíše nižší (nebo vykoupena velkým nasazením). Z pohledu participace a dalšího vhodného postupu je dobře popisný tento komentář: Město by mělo začít samo se sebou.

V oblasti participace veřejnosti a komunikace dopravních témat jsme našli shodu schovanou za obraznou představou pražské situace jako hlavy s mnoha ušima. Hlava je v tomto případě MHMP a uši jsou jednotlivé městské části. Tyto "uši" jsou otevřené a naslouchají obyvatelům a překládají jejich podněty a sdělení centrálnímu magistrátu, případně je sami vyřizují, pokud se jedná o témata v jejich oblasti vlivu nebo otázky, na které znají odpovědi. Znovu je to otázka měřítko - obyvatel (s dopravním tématem na srdci) je komunikačním partnerem městské části, ta je potom prostřednictvím úředníků komunikačním partnerem magistrátu.

Lepší spolupráci se snaží řešit systémové nástroje jako program **koordinátoři participace**, který si dává za cíl překlenout určitou mezeru mezi magistrátem a městskými částmi a společně s tím i plánovat a realizovat takové participační procesy, které budou obyvatelům srozumitelné a které budou mít dobře vyvážené možnosti a očekávání od výsledků. V projektech a tématech, které se dotýkají prostoru ve správě obou celků je totiž potřeba balancovat se zájmy obou. "Jeden by neměl vylézt víc na úkor druhého. Jedna nebo druhá strana to pak zařízne a nikdo se ničeho nedočká."

Pro přípravu projektu včetně dobrého participačního procesu je potřeba znát vstupní informace, které se lokality týkají. V tomto ohledu je Odbor dopravy MHMP městským částem (včetně koordinátorů participace) připraven **poskytnout jakékoliv informace** o připravovaných záměrech i o určitých prioritách při posuzování zásahů do uličního prostoru (např. podpora cyklo dopravy či vyhýbání se parkování na chodnicích).

C. Zájmové území / dotčení obyvatelé

Na otázku stanovení zájmového území a tedy i okruhu veřejnosti, kterou chceme do participačního či komunikačního procesu zapojit, lze pohlížet více hledisky. Různá hlediska lze kombinovat či v dané situaci přihlížet s větším důrazem k jednomu či druhému. Je ale doporučenímhodné nějaké hledisko sledovat, opřít rozhodnutí o nějakou vnitřní logiku.

Geografické hledisko

Při stanovení zájmového území lze vycházet z určitých historických či urbanistických celků. V tomto ohledu lze vycházet rovněž z místní znalosti úředníků.

Příklady:

- Sídliště Baba
- Liboc
- Malý Břevnov
- Sídliště Červený vrch

Typologické hledisko

Vycházíme z technického popisu funkce jednotlivých ulic v Praze. Lze se inspirovat např. členěním ulic na různé urbanistické typy dle Pražských stavebních předpisů 2024:

- městská třída
- významná ulice
- lokální ulice
- přístupová ulice

Nebo členěním ulic v návrhu metropolitního plánu Prahy:

- ulice metropolitní úrovně
- ulice čtvrtěové úrovně
- ulice lokální úrovně
- ulice místní úrovně

→ Praktický tip: dělení ulic dle funkce dobře odráží strukturu mapy.cz

Hledisko zájmu

Hledáme, jaký má určitá skupina společný zájem nebo charakteristiku a podle té stanovujeme i zájmové území či cílovou skupinu.

- obyvatelé ulice
 - řidiči motorových vozidel
 - vlastníci nemovitostí
 - rodiče a jejich děti ze školy
- apod.

Zapojit jenom rezidenty nebo i projíždějící?

Na tuto otázku je spíše jednoznačná shoda v tom, že zapojovat tzv. tranzit skrze participační proces smysl nemá. Dopravní funkce daného prostoru by měla být ohlídána orgánem samosprávy nebo státní správy. "Od tranzitujících se dozvíme, že tu potřebují jezdit a od rezidentů zase to, ať si jezdí jinudy." "Každá ulice má minimum, co se tam musí vejít a na zbytek se ptát rezidentů."

D. Komunikace a vzdělávání

Jaká témata lidé akcentují

Již jsme uvedli, že veřejnost se zaměřuje na témata průjezdnosti, parkování, přechodů a bezpečnosti. Zajímali jsme se také, zda respondenti vnímají posun směrem k tématům udržitelné mobility, klimatu, pobytové funkce ulic aj.? Parkování je možná velké, ale zároveň štěpící (polarizující) a hlasité téma. Tím se pravděpodobně jeví ještě větším. Bylo by dobré s tímto oslovit chápající mlčící většinu, která není tak vyhraněná. ("Mám pocit, že většina lidí, které auto má, situaci chápou, jsou ochotni přemýšlet v širších souvislostech. Vědí, že město nemá kapacity na parkování všech".)

I hlasy ne-parkovačů a ne-motoristů jsou slyšet, ale objektivně posoudit, jak se tato skupina rozšiřuje a jak její hlas sílí, neumíme. Přesto se zástupci Prahy 3 i Prahy 6 shodli, že přicházejí podněty nejen na zvýšení počtu parkovacích míst, ale i např. k péši mobilitě, bezpečnosti či výsadbě uličních stromořadí.

Ideologie a nátlakové skupiny v dopravě

Je potřeba vzít v potaz, že dopravní témata jsou daleko víc ideologicky chápaná než mnohá jiná. Velká část lidí reaguje na změny ze své ideové pozice. Hlasitá agresivní menšina často ovlivňuje politickou a veřejnou debatu. V participaci a komunikaci dopravy je tedy třeba ošetřovat ideologické linie a různé nátlakové skupiny i jedince a zároveň vracet diskusi do věcné roviny. Funguje také stádovost v podobě přejímání názorů i způsobů jednání ("na chodníku parkuje každý, tak já budu taky").

Potřeba zjednodušovat a edukovat veřejnost v dopravních tématech

Dopravní témata jsou složitá a porozumění různým aspektům a dopadům obtížné. První komplikace je subjektivní vnímání problémů ("já nemohu zaparkovat = nelze parkovat"). Podpora změnám se snižuje, když jde o místo před vlastním domem (kanceláří, provozovnou, školkou,...) - strach ze změn a pochybnosti potom narůstají (NIMBY). Dalším faktem je selektivní vnímání dopadů - neboli různá řešení mají různé dopady a žádné z nich není bezbolestné. Mnoho lidí je přesvědčeno, že dopravě rozumí. Úroveň vzdělání ve znalostech týkajících se provozu, dopravního značení a bezpečnosti (autoškola, Besip) se podle respondentů mírně zhoršují. Jiní zpovídání odborníci si ale naopak myslí, že situace v tomto není špatná, protože školní děti docházejí na dopravní hřiště a mají osvětu zajišťovanou např. Policií ČR.

Pro veřejnost je těžko pochopitelné, jaké kompetence v rámci dopravy pod koho spadají ("co je koho v ulici"). Toto je zcela pochopitelné a pro příklad zmíněným vhodným edukačním materiálem je jednoduchý obrázek ulice, který vlastnictví a kompetence zpřehledňuje a popisuje. Pomoci mohou i např. jednoduché návody pro vyřizování záborů. V komunikaci dopravních témat se osvědčuje zjednodušit jazyk, nemluvit příliš odborně ("je to nejen o slovech, ale i o stylu - ten je moc rigidní", "v USA víc komunikují, jak jim zobák narostl"). Šťastnější je ukazovat rozpracovanost, skici a nikoli technické výkresy.

Kde jsou ještě mnohem a mnohem větší nedostatky jsou témata udržitelné dopravy a dopady, jaké má individuální automobilová doprava na situaci města. Spíš než o informovanosti bychom mohli mluvit o uvědomělosti. Veřejnost nezná důsledky svého chování v mobilitě, typicky jaké negativní externality má provoz a parkování vozidla. Témata udržitelné dopravy je víc než nutné vzít do hry a vytvořit a spustit účinné osvětové kampaně. Zásadní je také akcentace témat pobytového, příjemného a bezpečného prostředí. Rovněž obsah médií ("nedostatek parkování", "kolaps dopravy", "opět zácpy") a přemýšlení politiků je mnohdy zastaralé a nepřispívá zdravému obecnému povědomí.

Stejně tak je třeba snažit se vysvětlovat, co je participace - představovat ji jako příležitost, aby výsledkem nebyla nenaplněná očekávání. Je to po všech směrech velmi nákladná práce. Zapojit je potřeba i školy. Dopravní výchova ve školách by se měla soustředit nejen na značky, ale i na dopady. Teoreticky to ale nefunguje, pokud škola sama nejde příkladem (učitelé jezdí autem, školy poskytují parkovací místa pro učitele aj.). CAMP již jistou dobu pracuje na vzdělávání o udržitelné mobilitě, ale dopad kampaní je spíše omezený na komunitu (bublinu) kolem CAMP. Existují určitě další dobré dílčí příklady osvětových projektů, které edukují v základní rovině a na konkrétních příkladech nebo přinášejí inspirace ze zahraničí ("nejdeme cestou USA, ale jdeme cestou Dánska").

Komunikace na sociálních sítích je poměrně náročná pro pracovníky komunikace různých úrovní samosprávy a různých pracovišť. Na druhou stranu diskuse na sítích vhodně podnětené mohou obohacovat společenskou debatu. Je tomu třeba věnovat hodně času a energie, připravit se na náročné reakce, i kritiku a vulgaritu. Težké je ustát aktivní práci na sítích např. v pozici radního (Ondřej Rut). "Je to velmi náročné na psychiku. Čím více reaguji, tím více lidí mě oslovuje. Lidé mě tagují i s věcmi, které nemám v kompetenci. Zároveň mě obviňují, že nereaguji.. pokus omyl a zmatek".

"Musíme si vážit lidí, kteří si najdou čas a zapojí se".

IV. Závěr

A. Shrnutí

Tento dokument popisuje základní metodická doporučení při plánování a realizaci zapojení veřejnosti do řešení dopravních témat, se kterými se častěji může potkat místní správa na úrovni městských částí v Praze. Sepsaná doporučení vycházejí z analytických rozhovorů se zástupci města na různých pozicích a úrovních a rovněž z vlastní zkušenosti zpracovatelů dokumentu - Ateliéru pro veřejnou debatu. Klíčovým momentem každého projektu či zvažované změny je je posouzení, zda a jakým způsobem k zapojení veřejnosti přistupovat. V druhém plánu je pak vhodné nastavení komunikačního či participačního procesu a volba konkrétních nástrojů.

Projekty a změny, které se dopravy dotýkají, mohou mezi veřejností vyvolávat silnější emoce, neboť v nich více než jinde zaznívají silná témata jako bezpečnost a zdraví. Zároveň jsou zde často až exemplární střety různých zájmů a malá ochota nahlížet věci z jiného úhlu. Třetím specifickým rysem je to, že mezi veřejností je poměrně menší znalost technické stránky věci (značky, nařízení, principy) a je někdy složité věci jednoduše vysvětlit. Tyto tři faktory mohou mít za následek relativně náročnější provedení participačních či komunikačních procesů v dopravě. Nejsou ale nepřekonatelné a jejich znalost pomůže s vhodným nastavením a úspěšnou realizací.

Děkujeme všem zapojeným za konzultaci a ochotu táhnout za jeden provaz.

B. Materiály a odkazy

- cistoustopou.cz + Bezpečně do školy
 - [Manuál pro Školní ulice \(zde\)](#)
- pěškyměstem.cz
- iprpraha.cz/
 - [Plán udržitelné mobility, IPR \(zde\)](#)
 - [Strategie aktivní mobility + Standardy aktivní mobility, IPR \(zde\)](#)
- poladprahu.cz

V přípravě:

- [Generel veřejných prostranství bude k dispozici online \(zde\)](#)
- [Mapa dopravních záměrů a uzavírek na geoportalpraha.cz](#)

