

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA**

**BEHAVIORÁLNE RIEŠENIA LOKÁLNYCH PROBLÉMOV
VO VYBRANEJ JEDNOTKE ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVY**

Bakalárska práca

2021/2022

Zdenka Stanková

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA**

**BEHAVIORÁLNE RIEŠENIA LOKÁLNYCH PROBLÉMOV
VO VYBRANEJ JEDNOTKE ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVY**

Bakalárska práca

Študijný program: Financie, bankovníctvo a investovanie

Študijný odbor: 16434 Ekonómia a manažment

Školiace pracovisko: Katedra financií

Vedúci záverečnej práce: doc. Ing. Jana Péliová, PhD.

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne a že som uviedla všetku použitú literatúru.

Bratislava, 2022

.....

Zdenka Stanková

Pod'akovanie

Chcela by som sa poďakovať vedúcemu mojej záverečnej práce doc. Ing. Jane Péliovej, PhD. za odborné vedenie a dohľad pri vypracovaní práce.

ABSTRAKT

STANKOVÁ, Zdenka: *BEHAVIORÁLNE RIEŠENIA LOKÁLNYCH PROBLÉMOV VO VYBRANEJ JEDNOTKE ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVY*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta, Katedra financií. – Ing. Jana Péliová PhD. – Bratislava: NHF EU, 2022, 43 str.

Hlavným cieľom bakalárskej práce je analýza vplyvu behaviorálnej politiky pri riešení problémov vybranej jednotky územnej samosprávy. Prvá kapitola je venovaná charakteristike behaviorálnych intervencií, jej typom a následne správnym využitím v miestnej samospráve. Druhá kapitola je zameraná na vymedzenie cieľov, ktorých dosiahnutie je potrebné na zistenie účinnosti behaviorálnych intervencií v rámci problematiky parkovania na najviac zaťažovaných uliciach. Tretia kapitola, Metodika práce a metódy skúmania, obsahuje predstavenie problematických miest v oblasti parkovania na území Liptovského Mikuláša a následné dáta vychádzajúce z prieskumov, ktoré vykonávalo mesto Liptovský Mikuláš. Posledná kapitola je zameraná na výsledky, ktoré sa nám podarilo získať na základe nami vykonávaného prieskumu, ktoré sa zameriavalo na aktuálnu situáciu parkovacej politiky. Ďalej obsahuje komparáciu výsledkov s dátami poskytnutými mestom Liptovský Mikuláš. Obsahuje 4 tabuľky, 5 obrázkov a 4 grafy.

Kľúčové slová: Behaviorálne intervencie, parkovanie, riešenia mesta Liptovský Mikuláš

ABSTRACT

STANKOVÁ, Zdenka: *BEHAVIORAL INTERVENTIONS FOR LOCAL SELF-GOVERNMENT PROBLEMS*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of National Economy, Department of Finance – Ing. Jana Péliová PhD. – Bratislava: NHF EU, 2022, 43 pages

The major aim of the final work is the impact analysis behavioral policy in solution local self-government problems. The first chapter is devoted characteristic of behavioral interventions, types of behavioral interventions and proper use in local self-government. The second chapter is focused to define the aim that are needed to determine the effectiveness of behavioral interventions in the issue of parking on the busiest streets. Third chapter, Methodology of work and research methods, contains introduction of problem areas in the field of parking in the city of Liptovský Mikuláš and subsequent data based on surveys conducted by the city of Liptovský Mikuláš. The last chapter is focused to the results we managed to obtain based on our survey, which focused on the current situation of parking policy. It also contains a comparison of the results with data provided by the city of Liptovský Mikuláš. It contains 4 tables, 5 pictures and 4 charts.

Key words: Behavioral interventions, parking, solutions of the city of Liptovský Mikuláš

Obsah

Úvod.....	12
1. Súčasný stav skúmanej problematiky	14
1.1 Behaviorálna veda	14
1.2 Behaviorálna intervencia a jej typy určené pre miestnu samosprávu	14
1.3 Ako správne použiť behaviorálne intervencie v miestnej samospráve	17
1.3.1 Identifikácia problému a pomenovanie cieľa	17
1.3.2 Uskutočnenie behaviorálneho auditu problému	19
1.3.3 Výber vhodnej behaviorálnej intervencie.....	20
1.3.4 Uskutočnenie experimentu	23
2. Cieľ práce.....	23
3. Metódy výskumu	24
3.1 Dáta o problematickom parkovaní	27
3.2 Behaviorálne politiky mesta Liptovský Mikuláš	34
3.2.1 Statická doprava	34
3.2.2 Verejná doprava.....	35
4. Výsledky práce a diskusia.....	36
5. Záver	40
6. Použitá literatúra	42

Úvod

Témou bakalárskej práce sú behaviorálne opatrenia vo vybranej jednotke územnej samosprávy, ktoré taktiež nazývame behaviorálne intervencie. Pod behaviorálnymi intervenciami si môžeme predstaviť to najjednoduchšie a najlacnejšie riešenie, ktoré chceme vykonať v rámci behaviorálnej vedy. Behaviorálne intervencie, ktoré sú určené pre miestnu samosprávu zahŕňujú niekoľko typov, ktorými sú: strčenie, postrčenie, povzbudenie, natočenie. Dané typy intervencií sú označované behaviorálnymi, kvôli tomu, že cieľ týchto intervencií je usmerňovanie ľudí k žiadúcemu správaniu.

Po tom ako vieme, aké sú možné typy behaviorálnych opatrení, je potrebné aby sme vedeli ako ich správne použiť. Na to aby sme vedeli správne aplikovať intervenciu je potrebné kvalitne vykonať všetky náležitosti a na to je nutné vychádzať z procesu tvorby a zavádzanie behaviorálnych intervencií, ktoré zahŕňajú 4 hlavné fázy: identifikácia problému a pomenovanie cieľa, uskutočnenie behaviorálneho auditu problému, výber vhodnej behaviorálnej intervencie a nakoniec uskutočnenie experimentu.

Keď vieme aký cieľ chceme dosiahnuť aplikáciou behaviorálneho opatrenie, máme vybraný správny typ a taktiež vieme ako ho použiť zameriame sa na uskutočnenie aplikácie danej intervencie.

Nami vybraný cieľ, ktorý sme v tejto práci chceli dosiahnuť je analýza vplyvu behaviorálnej politiky pri riešení problémov vybranej jednotky územnej samosprávy. Pri dosahovaní hlavného cieľa sme si ale najskôr museli stanoviť vedľajšie ciele, ktorými sú: charakteristiky jednotlivých typov behaviorálnych intervencií a následne ich správne využitie v jednotkách územnej samosprávy, podrobný rozbor problémov v danej samospráve, zber dát potrebný na detailné vyhodnotenie danej problematiky, analýza možností riešenia zistených problémov prostredníctvom najvhodnejšej behaviorálnej intervencie, komparácia výsledkov účinku aplikovanej intervencie s počiatočným stavom.

V našej práci sme si vybrali za územnú jednotku Liptovský Mikuláš. V rámci daného mesta sme uskutočnili dotazník, ktorého sa zúčastnili prevažne obyvatelia mesta Liptovský Mikuláš. Cieľom daného dotazníka bolo vygenerovať, aký problém najviac trápi občanov tohto mesta. Z prieskumu vyskytlo že v súčasnosti je jedným z najväčších problémov okresu Liptovský Mikuláš problém týkajúci sa parkovacích miest. Najviac sa to týka oblastí sídlisk a obytných zón, kde sa nachádza nedostatok plôch pre parkovanie.

V rámci zistenej problematiky sme sa spojili s mestom Liptovský Mikuláš s cieľom získania údajov o parkovacej politike. Boli nám poskytnuté dáta, ktoré zobrazujú miesta resp. ulice kde je najväčší problém s parkovaním a taktiež informácie akým spôsobom sa snažia zlepšiť parkovaciu politiku. Na základe daných údajov sme uskutočnili prieskum, ktorého cieľom bolo zistiť či dané kroky, pomáhajú k zmierneniu danej problematiky. Výsledky, ktoré sa nám podarilo zistiť vďaka výskumu sú podrobne rozobraté v 4. kapitole s názvom Výsledky práce a diskusia.

1. Súčasný stav skúmanej problematiky

1.1 Behaviorálna veda

Behaviorálna veda nám pomáha pochopiť ako sa ľudia rozhodujú, ako sa ich správanie mení a taktiež kde vo svojich rozhodnutiach robia predvídateľné chyby s tým ako sa snažia dosiahnuť určitý cieľ.

Veľa ľudí si myslí že svoje rozhodnutie učinili racionálne, to znamená, že ho učinili na základe nejakej svojej dobrej úvahy. Pravda je však, že vo väčšine prípadov tomu nie je tak. Vo veľa veciach sa snaží náš mozog vyhnúť príliš veľkému množstvu rozhodnutí, na základe toho sa ale naše rozhodnutia dejú podvedome a často krát v konečnom dôsledku spôsobuje neefektívne rozhodnutia.

1.2 Behaviorálna intervencia a jej typy určené pre miestnu samosprávu

Behaviorálna veda ponúka riešenia, ktoré sú nazývané behaviorálne intervencie alebo taktiež behaviorálne opatrenia. Sú to opatrenia, ktoré v reálnom čase a v konkrétnej situácii ovplyvňujú správanie jednotlivcov. Rozlišujeme viacero typov behaviorálnych intervencií: strčenie, postrčenie, povzbudenie, natočenie

Jednotlivé typy intervencií sú označované behaviorálnymi, kvôli tomu, že cieľ týchto intervencií je usmerňovanie ľudí k žiadúcemu správaniu.

Strčenie

Strčenie je označované aj pojmom zákazy a príkazy, ktorých úlohou je jednotlivcov odradiť alebo donútiť k určitému správaniu. V niektorých prípadoch neadekvátneho spoločenského správania (napr. násilie, fajčenie, ničenie verejného majetku, atď.) môžu v kombinácii s ostatnými prístupmi, byť účinnými intervenciami. Najväčším rozdielom intervencie strčenia od ostatných intervencií je najmä v tom, že sa neumožňuje občanom slobodne rozhodnúť.

Postrčenie

Najznámejšou behaviorálnou intervenciou je postrčenie. Podľa definície Thaler a Sunsteina (2008, str.8) si môžeme pod pojmom postrčenia predstaviť zmenu „akéhokoľvek aspektu voľby, ktorá ovplyvní ľudské správanie predvídateľným spôsobom“. Poznávacím znakom postrčenia je pochopenie limitov pri uvažovaní a rozhodovaní jednotlivcov a to za účelom vyvolanie zmeny v správaní. Postrčenia môžeme chápať ako opak strčenia, sú to opatrenia, ktoré sú založené na slobodnom rozhodovaní. Pri tejto intervencii by sa nemala žiadna z možností zakazovať alebo prikazovať. Cieľom intervencie je smerovanie správania želaním smerom.

Povzbudenie

Zatiaľ čo postrčenie aktívne využíva prirodzené limity našej racionality, povzbudenie ich len registruje a verí, že je možné ich prekonať. Takáto forma behaviorálnej intervencie sa snaží naše reflexívne „ja“ zaktivizovať, resp. uľahčiť nám jeho využitie. Prostriedky typu varovné cedule, vysvetľujúce infografiky či špecificky zarámčované faktické informácie sú z behaviorálneho hľadiska povzbudeniami a nie postrčeniami, pretože uľahčujú pochopiť správne rozhodnutie v danej situácii.

Natočenie

Intervencia natočenia vychádza predovšetkým z toho, že slabou stránkou ľudí je nedostačujúca, resp. chýbajúca motivácia alebo sebakontrola. Prostredníctvom danej intervencie by malo byť možné prekonávať toto obmedzenie pridávaním či odoberaním námahy, ktorú treba na jeho vykonanie vynaložiť. Na druhú stranu experiment Thaler a Bernatziho ukázal že, tendencia nekonať resp. prokrastinovať môže v niektorých prípadoch aj pomáhať. Čo sa týka motivácie a sebakontroly sú považované za akýsi nástroj, ktorého úlohou je nás poháňať od našich zámerov k samotnému konaniu. Intervencia v podobe natočenia sa nás snaží nasmerovať k želanému správaniu.

Podľa Sičáková - Beblavá (2020) sú rozdiely medzi jednotlivými intervenciami uvedené v tabuľke č. 1

Tabuľka č.1: Rozdiely behaviorálnych intervencií

	Behaviorálne intervencie				
	..je jej cieľom meniť správanie?	...ponecháva slobodnú voľbu?	...pristupuje k nám ako ku kognitívnym lakomcom?	...chce nám pomôcť prekonať kognitívneho lakomca?	...pokladá za podstatu behaviorálneho problému primárne nízku motiváciu alebo nízku sebakontrolu?
strčenia	✓				
postrčenia	✓	✓	✓		
povzbudenia	✓	✓	✓	✓	
natočenia	✓	✓	✓		✓

Zdroj: Sičáková - Beblavá (2020)

Rozdielov medzi uvedenými typmi behaviorálnych intervencií je viac, tak ako naznačuje predchádzajúca tabuľka existujú dva hlavné rozdiely. Prvým rozdielom je či dané intervencie sú alebo nie sú postavené na slobodnej voľbe. Druhý rozdiel sa týka účelu danej behaviorálnej intervencie – či nám pomáha prekonať kognitívnu lakomosť, alebo či naše uvažovacie a rozhodovacie limity využiť prospech želaného správania.

Zatiaľ čo povzbudenia sa snažia dopomôcť k informovanejším rozhodnutiam, Natočenia a postrčenia aktívne pracujú s limitmi. Špecifikom natočení je, že za najzásadnejšie faktory správania považujú mieru motivácie či sebakontroly – teda palivo nášho správania. Postrčenia sú najstarším a dalo by sa povedať aj najuniverzálnejším prístupom k riešeniu behaviorálnych zlyhaní.

1.3 Ako správne použiť behaviorálne intervencie v miestnej samospráve

Podľa článku Behaviorálne intervencie ako spôsob zvýšenia účinnosti činnosti samospráv sa vykonal výskum, ktorý bol zameraný na konkrétnu samosprávu na Slovensku. Na základe výskumu sa zistilo, že nasledujúce oblasti sú vhodné na budúcu behaviorálnu intervenciu: školstvo, získavanie a výber zamestnancov na mestskom úrade, dane a poplatky, sociálne bývanie, nájomné bývanie, starostlivosť o zeleň a verejný priestor, kultúra, dotácie a granty, web mesta a informovanie občanov, verejné obstarávanie, sťažnosti a ich riešenie, priechody pre chodcov, odpadové hospodárstvo, regulácia psov v meste a iné.

Účinnosť behaviorálnych intervencií závisí od toho, ako kvalitne sa uskutoční príprava, od odbornej práce s kvalitatívnymi a kvantitatívnymi dátami a taktiež aj od správne zrealizovaného testovania. Na to aby boli kvalitne uskutočnené všetky náležitosti, je potrebné vychádzať z procesu tvorby a zavádzania behaviorálnych intervencií. Sičáková - Beblavá a kol. (2020) uvádzajú, že proces tvorby a zavádzania behaviorálnych intervencií má 4 hlavné fázy:

- Identifikácia problému a pomenovanie cieľa
- Uskutočnenie behaviorálneho auditu problému
- Výber vhodnej behaviorálnej intervencie
- Uskutočnenie experimentu

1.3.1 Identifikácia problému a pomenovanie cieľa

Na správne identifikovanie problému a následné stanovania cieľa, je potrebné sa riadiť istým postupom, ktorý je nasledovný:

- spraviť audit typov aktivít miestnej samosprávy
- zhodnotiť kvalitu aktivít miestnej samosprávy
- vybrať konkrétne aktivity miestnej samosprávy, kde je vnímaná nespokojnosť a priestor pre zlepšenie
- určiť konkrétny cieľ, ktorý chcete intervenciou dosiahnuť
- vizualizovať prvé zistenia.

Audit typov aktivít miestnej samosprávy

Keďže miestne samosprávy vykonávajú viacero činností ako napr. personálnu politiku, tvorbu verejných politík mesta, zber a odvoz tovaru, atď., pred zavedením samotnej behaviorálnej intervencie si musia ujasniť v ktorej oblasti činnosti je to vhodné. Preto je na úvod nutné vykonať audit typov aktivít, ktoré samospráva vykonáva.

Zhodnotiť kvalitu aktivít miestnej samosprávy

V tomto bode je prístup k niekoľkým kvalitatívnym a kvantitatívnym prístupom. Pri kvantitatívnych je možné napr. definovať benchmarky kvality služieb alebo vykonávaných aktivítach. Pri tomto prístupe sú potrebné dáta, ktoré je vhodné porovnávať aj s inými mestami podobnej veľkosti. Pod kvalitatívnou metódou je možné si predstaviť rozhovory s úradníkmi, alebo aj s obyvateľmi, ktorý využívajú danú službu.

Vybrať konkrétne aktivity miestnej samosprávy, kde je vnímaná nespokojnosť a priestor na zlepšenie

Dôležitým aspektom je vymedzenie problému, ktorý najviac trápi obyvateľov v miestnej samospráve. Tieto problémy môžu byť rôzne ako napr. nevhodné parkovanie, nedostačujúca hromadná doprava, príliš veľký neporiadok v meste. Pri vymedzovaní problému je dôležité aby bol rovnako dôležitý pre občanov, tak aj pre mesto.

Určiť konkrétny cieľ, ktorý chcete intervenciou zmeniť

Ak je identifikovaný problém, nasledujúcim krokom je definovanie konkrétneho cieľa, teda čo je potrebné danou zmenou dosiahnuť. Pri určovaní takýchto cieľov je potrebné aby boli jednoznačne zadane, merateľné – teda aby sme dokázali zmerať zmenu, ktorú treba dosiahnuť intervenciou.

Vizualizovať prvé zistenia

Pre lepšiu prehľadnosť, zapamätanie si alebo na zjednodušenie následnej analýzy v rámci pochopenia behaviorálneho problému je vhodné si vytvoriť vizuálne pomôcky, ako napr. mapa zákazníckej skúsenosti – jedná sa o 2D vizuálnu pomôcku, ktorá zobrazuje prežívanie danej skúsenosti v danom časovom intervale a kontexte, v ktorej sa situácia odohráva. Cieľom je zamedzenie využívania postrčení a iných behaviorálnych intervencií v

prípadoch, keď podstata problému netkvie v správaní jednotlivcov či inštitúcií a teda je možné dospieť aj k iným než behaviorálnym problémom.

1.3.2 Uskutočnenie behaviorálneho auditu problému

Behaviorálny audit je komplexnou výskumnou aktivitou, ktorej realizácia znamená zber, analýzu a vyhodnocovanie relevantných dát. Zbieraním relevantných kvalitatívnych dát o správaní je potrebné zistiť čo presne, akým spôsobom a kedy cieľová skupina ľudí robí pred a počas problematického správania, ktoré sme na začiatku procesu zisťovali. Cieľom je získať čo najpresnejšiu realitu, ktorá je ďalej skúmaná.

Zber dát často nie je jednorazové a pre presnejší obraz o problematickom správaní je vhodné získať čo najviac dát. Tým sa zvyšuje pravdepodobnosť na zvolenie účinnej intervencie. Po zmapovaní správania a jeho kontextu je potrebná hlbšia analýza problému. Pri tejto analýze je potrebné sa zamerať na nasledovné dimenzie: pozornosť, domnienky a úsudky, architektúra voľby a rozhodnosť.

Pozornosť

Pri snahe pochopiť alokáciu pozornosti, je užitočné vžiť sa do role skupiny ľudí, ktorých správanie sa analyzuje. Pomáha to na uľahčenie pochopenia alokácie pozornosti bežného reprezentant cieľovej skupiny. Rovnako sa k tomuto poznaniu môžeme dostať cez iné kvalitatívne metódy, ako napr. interview či pozorovanie.

Domnienky a úsudky

Domnienky bývajú často krát skreslené. Ľudia majú tendenciu byť nadmieru optimistickí, sebavedomí alebo sú často krát ovplyvňovaní na základe správania svojho okolia. Častým javom sú aj skreslené úsudky o rizikách či pravdepodobnosti negatívnych dôsledkov pri rozhodovaní, ktoré správanie predchádzajú. Zlý odhad rizika či pravdepodobnosti neúspechu alebo negatívnych dôsledkov môže byť jednou z príčin predmetného správania.

Architektúra voľby

Každá situácia má svoju špecifickú architektúru, teda špecifický spôsob prezentácie možností, ktoré sú nám k dispozícii. Ide o situačné faktory, nad ktorými sa ako jednotlivci

nachádzajúci v danej situácii často nemáme kontrolu, napr. nevieme ovplyvniť ako nám obchody prezentujú svoje produkty ale zakaždým sa tam pohybujeme.

Rozhodnosť

Kvalita našich rozhodnutí, závisí od našej rozhodnosti – schopnosti správať sa konzistentne s vlastnými predsavzatiami či preferenciami.

1.3.3 Výber vhodnej behaviorálnej intervencie

Pri výbere vhodnej behaviorálnej intervencie, je jednou z možností metodologická pomôcka EAST, ktorá má slúžiť na ľahšie chápanie smerované na ľudské správanie pomocou nasledovných kritérií: jednoduchosť, atraktivnosť, spoločenskosť, včasnosť

Jednoduchosť

Pod intervenciou využívajúcou jednoduchosť si je možné predstaviť takú, ktorá si vyžaduje od spotrebiteľa minimum krokov. Preto majú behaviorálne intervencie podobu zjednodušenej komunikácie, v ktorej sú odstránené prebytočné kroky. Príkladom môže byť vyplňovanie formulárov potrebné pre mesto, kde je potrebné vyplniť len také údaje, ktoré mesto ešte nemá a nie sú nevyhnutne potrebné.

Atraktivnosť

Ak je nutné od niekoho konkrétne správanie, je potrebné pomocou atraktivity získať pozornosť. Príkladom môže byť aktívna komunikácia na internetových stránkach ohľadom danej služby na ktorú je potrebné upísať pozornosť.

Spoločenskosť

O spoločenskej intervencii môžeme hovoriť vtedy, ak zohľadňuje fakt že ľudia ako spoločenské bytosti fungujú na princípe sociálnych noriem. Potrebné je upozorniť, že je účinné zvýrazniť pozitívne správanie. Príkladom môže byť keď mesto uvedie že 9 z 10 obyvateľov zaplatí daný poplatok včas.

Včasnosť

Pre správnu účinnosť behaviorálnej intervencie je aby bola implementovaná v čase, keď majú najväčší potenciál zapôsobiť na človeka. Napríklad ak chceme rozoslať upozornenie obyvateľom mesta o dlhu ktorý majú na miestnom poplatku zaplatiť, treba to vykonať v dostatočnom predstihu, ale taktiež nie v čase keď je občan zamestnávaný inými udalosťami ako napr. letné prázdniny alebo predvianočné obdobie. Často využívanou intervenciou, je taká ktorá sa zameriava na vytvorenie záväzku u občana, tzn. napr. naviesť občana, aby si spravil plán na zaplatenie dane za psa. Ak si občan vytvorí záväzok, je menšia pravdepodobnosť že tento plán nesplní.

Ďalšou metódou pri výbere behaviorálnej intervencie je MINDSPACE, ktorá vznikla s cieľom uľahčiť výber vhodnej behaviorálnej intervencie upriamením pozornosti na 9 konceptov s overenými účinkami na naše správanie:

M - komunikátor

Zameriava sa na to, aké je dôležité kto alebo čo je zdrojom informácie na základe ktorej sa chceme rozhodnúť ako konať, pretože ľudia reagujú inak na informácie od osôb, ktoré považujú za authority na danú tému, než na tie isté informácie podané od bežného človeka. Rovnako špecificky reagujeme aj na informácie podané rovesníkmi či vo všeobecnosti členmi nám podobnej skupiny.

I - stimuly

Zaoberá sa pozornosťou na motivačnú silu stimulov na základe ktorých vykonávame svoje správanie. Napríklad na negatívny stimul reagujeme intenzívnejšie než na pozitívny stimul. Taktiež hodnotu stimulu vnímame skôr ako to, čo pre nás znamená v danej chvíli na základe informácií, ktoré máme, ako to aby sme hodnotu stimulu posúdili čo najnestrannejšie na základe všetkých informácií, ktoré máme.

N - normy

Sú spoločenské a kultúrne normy správania, ktoré v bežnom živote často krát používame ako mentálnu skratku pri výbere vhodného správania.

D – prednastavenie možností

Označuje prednastavenie možností, čo predstavuje samo o sebe behaviorálnu intervenciu. Ako technika postrčenia sa odporúča na základe štúdií nášho správania, ktoré sa často javí, ako by bolo zvolené tak, aby sme sa vyhli zbytočným komplikáciám.

S - významnosť

Správanie často nasleduje pozornosť. Atraktivita, pocity dôležitosti a iné spôsoby upriamovania pozornosti zvyšujú pravdepodobnosť, že postrčenie bude fungovať. Mysel' vie upriamiť pozornosť len na obmedzené množstvo podnetov z okolitého sveta. S cieľom vytvorenia úsudku alebo rozhodnutia preto musí niektoré podnety priorizovať – čím práve zvýrazňuje ich dôležitosť.

P – priming efekt

Sú to konkrétne činy môžu byť aj nepriamo či podprahovo navodené podnetmi bez toho, aby sme im venovali výraznú pozornosť, dôležitosť či špeciálnu formu zvýraznenia. Jednoduché vystavenie slovám, vôňam či objektom môže vyvolať reakciu v podobe súvisiaceho správania.

A - afekt

Predstavuje afekt, ktorý je často krát impulzívnu a automatickou emocionálnou reakciou. Na základe afektu sa do popredia dostávajú emócie či nálady pri tvorbe úsudku, ktoré sa potom stávajú obrazom rozhodnutia.

C - záväzok

Záväzky pomáhajú bojovať pri zlyhaní plánov či záujmov. Záväzky väčšinou bojujú proti nedostatku vôle alebo prokrastinácií.

E - ego

Pri rozhodovaní sa často krát zohľadňuje ego, pri ktorom sa vyberajú rozhodnutia ktoré sú v súlade so sebaobrazom alebo so sebaobrazom skupiny s ktorou rozhodovateľ koná, na úkor iných úsudkov.

Prostredníctvom komunikácie, pripomienok, navigácie a dômyselného dizajnu sa ponúka jednotlivcom spraviť lepšie rozhodnutia. Taktiež sa treba zamerať na tendencie občanov, ktoré približujú realitu a tým vykonať správne rozhodnutia.

1.3.4 Uskutočnenie experimentu

V prípade, že je zvolená správna behaviorálna intervencia, je vhodné otestovať jej účinnosť. Najčastejšou a osvedčenou metódou je v tomto prípade experiment. Existuje mnoho štatistických metód na testovanie účinnosti intervencií, avšak najpoužívanejšou je lineárna regresia. Je to z toho dôvodu, že je ľahko interpretovateľná a taktiež zrozumiteľná.

Ak je experiment s kontrolnou skupinou vhodne nastavený, uskutočnený a zanalyzovaný, tak predstavuje zlatý štandard testovania účinnosti intervencií a definovania kauzálnych vzťahov. Cieľom experimentu je získať informáciu o tom, či skúmaná intervencia dosahuje daný výsledok v experimente. V prípade že nastanú metodologické chyby, môže sa stať že závery experimentu budú skreslené.

2. Cieľ práce

Hlavným cieľom bakalárskej práce je analýza vplyvu behaviorálnej politiky pri riešení problémov vybranej jednotky územnej samosprávy. Na dosiahnutie hlavného cieľa je nevyhnutné splniť tieto čiastkové ciele:

- charakteristiky jednotlivých typov behaviorálnych intervencií a následne ich správne využitie v jednotkách územnej samosprávy
- podrobný rozbor problémov v danej samospráve
- zber dát potrebný na detailné vyhodnotenie danej problematiky
- analýza možností riešenia zistených problémov prostredníctvom najvhodnejšej behaviorálnej intervencie
- komparácia výsledkov účinku aplikovanej intervencie s počiatočným stavom

V našej bakalárskej práci sme si vybrali za jednotku územnej samosprávy mesto Liptovský Mikuláš. Za účelom zistenia najväčších problémov sme vytvorili dotazník, ktorý sme následne sprístupnili medzi občanov mesta prostredníctvom verejnej internetovej

stránky. Z dotazníka vyplynul ako najväčší problém parkovacia politika mesta. Následne sme sa spojili s mestom Liptovský Mikuláš so zámerom zapracovania vlastnej behaviorálnej intervencie, ktorej cieľom malo byť postrčenie na konkrétnom problematickom parkovacom mieste. V danej veci nám nebol udelený súhlas na realizáciu. Mesto nám ale poskytlo ich zozbierané dáta, ktoré ukazujú počet automobilov v rámci sídlisk Podbreziny a Nábřežie a taktiež v rámci oblasti Staré mesto. Zároveň nám poskytli ich spôsoby na zlepšenie parkovacej politiky. Z poskytnutých dát sme vedeli získať informácie v rámci nočného sledovania o najhorších uliciach. Zber dát sa uskutočnil v priebehu roku 2019. Následne sme taktiež odsledovali stav problematických ulíc. Tento zber dát sme uskutočňovali 7 večerov v priebehu 20:00 až 22:00 hodine v apríli 2022. Ďalším krokom bolo uskutočnenie komparácie výsledkov daného prieskumu s dátami ktoré nám poskytlo mesto. Z výsledkov sme potom analyzovali či aplikované intervencie mesta majú vplyv na problematické parkovacie oblasti v meste.

3. Metódy výskumu

Na zistenie najzávažnejších problémov, ktoré pociťujú obyvatelia a ktoré zabezpečuje samospráva sme uskutočnili dotazníkový prieskum od občanov mesta Liptovský Mikuláš.

Vyhodnocovanie identifikačných otázok

Výskumu sa zúčastnilo 128 respondentov zo Slovenskej republiky.

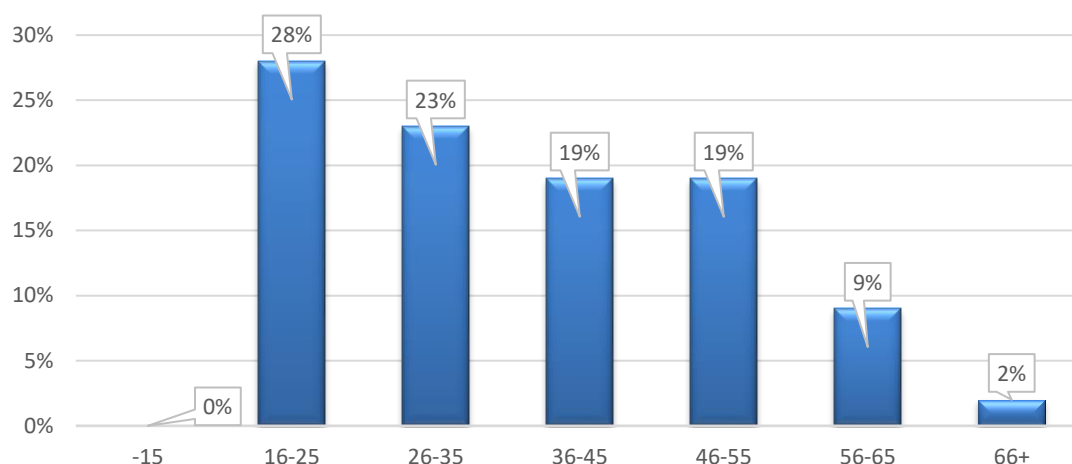
1 otázka: Pohlavie?

Prvá otázka bola zameraná na pohlavie respondentov. Do tohto dotazníka sa zapojilo viac žien (92), než mužov (37).

2 otázka: Vek?

Druhá otázka bola tiež identifikačná a týkala sa veku občanov, ktorí sa do tohto výskumu zapojili. Ako môžeme vidieť na grafe najviac sa do dotazníku zapojili mladí ľudia vo veku od 16-25 rokov (36), druhou najpočetnejšou vekovou kategóriou je 26-35 rokov (29), kategóriám vo veku 36-45, 46-55 sa líši počet respondentov iba o jedného (25,24),

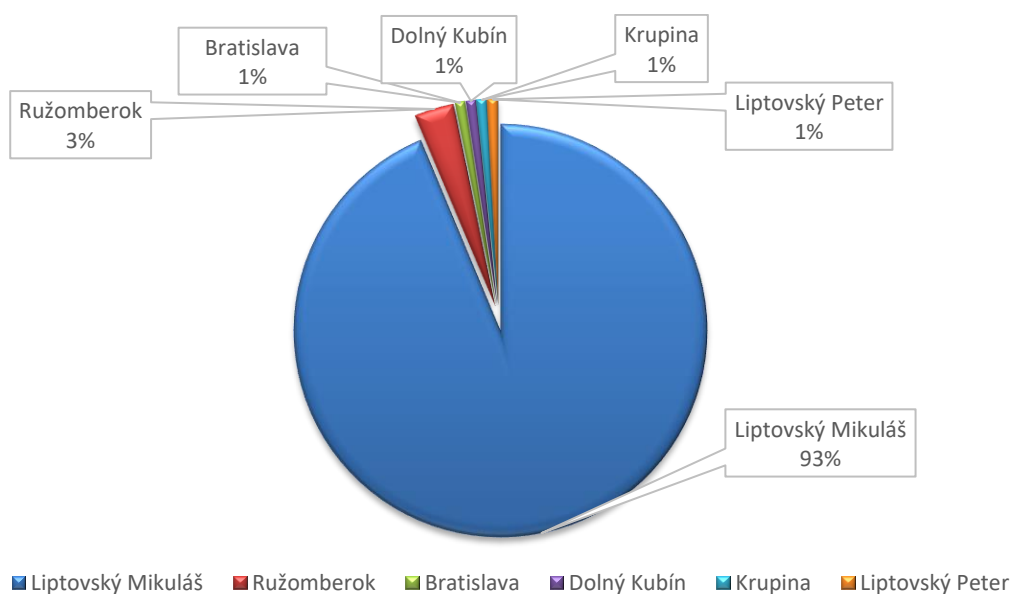
kategórie starších ľudí vo veku 56-66+ sa taktiež zapojili do dotazníka (14) a do kategórie 15 rokov a menej sa nezapojil nikto.



Graf č. 1, Zdroj: vlastné spracovanie

3 otázka: V akom meste žijete?

Otázka číslo 3 zisťovala, v akom meste respondent žije. Keďže sme sa chceli zamerať na problémy ktoré sa týkajú mesta Liptovský Mikuláš, potrebovali sme odpovede od respondentov, ktorí v tomto meste žijú – z tohto dôvodu najväčší počet respondentov (120) žije práve v meste Liptovský Mikuláš. V prípade že niekto uviedol inú možnosť ako Liptovský Mikuláš (8), dotazník sa po tejto otázke pre neho uzatvoril.



Graf č. 2, Zdroj: vlastné spracovanie

Otázky ohľadom problémov v Liptovskom Mikuláši a jeho riešenia

4 otázka: S akým najväčším problémom ste sa stretli v meste?

5 otázka bola zameraná na to, s akým najväčším problémom sa stretli obyvatelia Liptovského Mikuláša. Zo 120 zodpovedaných odpovedí sa zistilo, že najviac občanov mesta trápi parkovanie. Ďalším často spomínaným problémom bol celkový stav ciest alebo problém týkajúci sa zabezpečenia mestskej hromadnej dopravy. Menej vyskytujúcimi problémami, ktoré respondenti uvádzali boli – ochrana prírody, výstavba hotelových rezortov v turistickej časti Jasná, znečisťovanie životného prostredia alebo vandalizmus.

5 otázka: Ak Vám daný problém prekážal, snažili ste sa ho riešiť s verejnou inštitúciou?

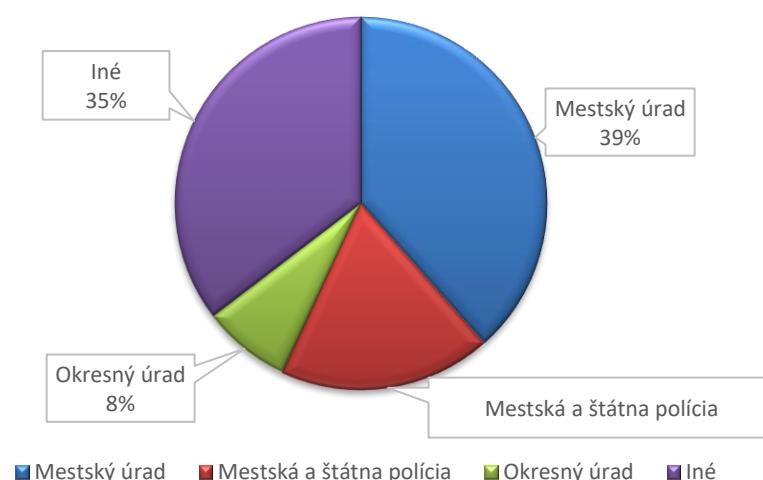
V tejto otázke takisto zodpovedalo 120 respondentov. Väčšina obyvateľov (87) okresu Liptovský Mikuláš svoj problém nerieši s verejnou inštitúciou. Ostatní obyvatelia (33) sa problém, ktorý ich trápil snažili riešiť s verejnou inštitúciou.

6 otázka: Ak ste tento problém neriešili s verejnou inštitúciou, ako inak ste daný problém riešili?

Pri tejto otázke odpovedalo konkrétne 72 respondentov. Z otvorených odpovedí drvivá väčšina odpovedala že problém neriešili nijako. Ostatní občania Liptovského Mikuláša sa svoj problém snažilo vyriešiť buď petíciou, podporou občianskeho združenia, aktivizmom alebo len svojím vlastným prístupom k riešeniu daného problému.

7 otázka: V prípade, že ste tento problém riešili s verejnou inštitúciou, ktorú inštitúciu ste si vybrali?

V tomto prípade odpovedalo 65 občanov. Ako ukazuje nasledovný graf najviac ľudí sa so svojím problémom obrátilo na mestský úrad (25), druhou načatejšou inštitúciou na ktorú sa občania obracali boli s rovnakým počtom (6,6) mestská polícia a štátna polícia, nasledujúca inštitúcia bola okresný úrad (5). Už menej častými inštitúciami, ktoré si občania vyberali boli – obecný úrad, mestské zastupiteľstvo, poslanci alebo spoločnosť ARRIVA (autobusová a vlaková spoločnosť na Slovensku).



Graf č. 3, Zdroj: vlastné spracovanie

8 otázka: *Ak ste problém riešili, podarilo sa Vám ho vyriešiť?*

Z 86 odpovedí, kedy sa respondenti snažili svoj problém riešiť buď s verejnými inštitúciami, prostredníctvom petície alebo aktivizmom sa podarilo daný problém vyriešiť len skoro 19% (16) respondentov. Ostatným 81% (70) občanov sa pomocou verejných inštitúcií prípadne inými spôsobmi ich problém nevyriešil.

9 otázka: *Ak sa Vám daný problém nepodarilo vyriešiť, aký je momentálny status daného problému?*

Na poslednú otázku v dotazníku odpovedalo 70 respondentov prostredníctvom otvorených odpovedí. Všetky odpovede sa zhodovali – nevyriešený, rovnaký, stále v procese riešenia.

Na základe výsledkov dotazníka sme sa rozhodli zamerať sa na behaviorálne riešenia nepriaznivej dopravnej situácie v meste Liptovský Mikuláš, konkrétne na riešenie behaviorálnej politiky.

3.1 Dáta o problematickom parkovaní

Na porovnanie a uskutočnenie prieskumu v oblasti parkovacej politiky v Liptovskom Mikuláši sme potrebovali získať údaje z roku 2019. Údaje sa nám podarilo

získať priamo od mesta Liptovský Mikuláš, ktorý vykonával nočný prieskum v roku 2019 na to, aby zistili ako v daný moment vyzerala obsadenosť parkovacích miest na sídliskách Nábřežie a Podbreziny a v oblasti Starého mesta.

Dáta, ktoré ukazujú obsadenosť štyroch najproblematickejších ulíc sa nachádzajú na priloženej tabuľke. V tabuľke je najskôr uvedené číslo úseku, ktoré je pridelené jednotlivej ulici. Podľa tohto označenia sú vyobrazené aj na nasledujúcich obrázkoch. Ďalej sa v tabuľke nachádzajú názvy konkrétnych ulíc. Potom nasleduje kapacita jednotlivých parkovísk na uliciach a následne je zobrazená jej reálna obsadenosť, ktorá bola evidovaná v roku 2019, v dátumoch od 29.10 -30.10, čo predstavuje pracovné dni. Hneď potom je určený rozdiel medzi kapacitou parkoviska a jej reálnou obsadenosťou. V poslednom stĺpci tabuľky je možné vidieť % uvedenie reálnej obsadenosti jednotlivých parkovísk.

Tabuľka č.2: Dáta o obsadenosti parkovísk z roku 2019

Podbreziny					
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť	Rozdiel	% obsadenosti
5a	Gaštanová	18	32	14	178
6	Dubová	27	43	16	159
15a	Obslužná	6	11	5	183
23a	Jefremovská	53	96	43	181
Nábřežie					
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť	Rozdiel	% obsadenosti
1b	Alexyho/1. mája	17	24	7	141
5a	Borbisova	25	34	9	136
14a	Pltnická	12	19	7	158
18b	Juraja Janošku	21	20	-1	95
Staré mesto					
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť	Rozdiel	% obsadenosti
100	Martinčekovej	8	12	4	150
114	Hollého	2	4	2	200
179	Milana Rastislava Štefánika	4	15	11	375
182	Jilemnického	4	10	6	250

Zdroj: vlastné spracovanie dát mesta Liptovský Mikuláš

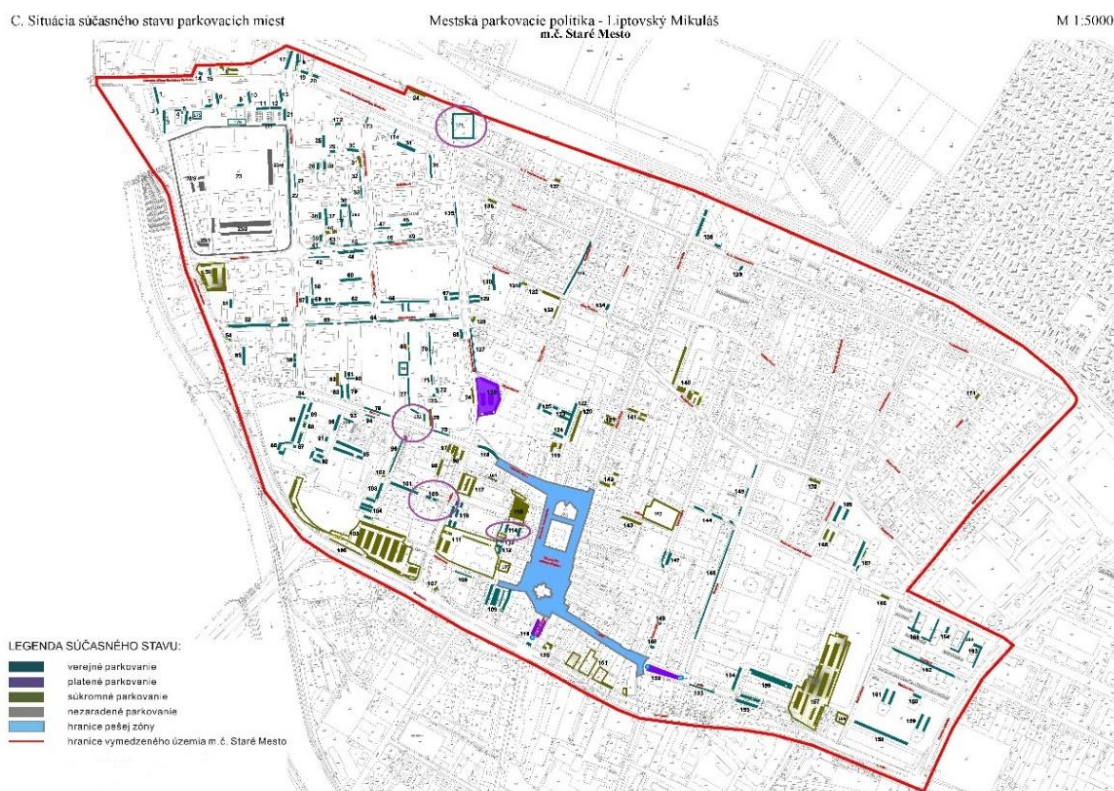
Rozhodli sme sa uskutočniť prieskum na štyroch najviac obsadzovaných uliciach v rámci každej oblasti. Na sídlisku Podbreziny sú to ulice s názvami Gaštanová, Dubová, Obslužná a Jefremovská, na sídlisku Nábřežie, to sú ulice Alexyho/1. mája, Borbisová, Pltnická, Juraja Janošku a čo sa týka oblasti Staré mesto vybrali sme si ulice Martinčekovej, Hollého, Milana Rastislava Štefánika. Vymenované ulice sú označené fialovým krúžkom na priložených obrázkoch. 1. obrázok ulice v oblasti sídliska Podbreziny, na 2. obrázku sú situované ulice sídliska Nábřežie a na poslednom obrázku si vyobrazené ulice Starého mesta.



Obrázok č. 3, Zdroj: vlastné spracovanie obrázku od mesta Liptovský Mikuláš



Obrázok č. 4, Zdroj: vlastné spracovanie obrázku od mesta Liptovský Mikuláš



Obrázok č. 5, Zdroj: vlastné spracovanie obrázku od mesta Liptovský Mikuláš

Na uskutočnenie výskumu sme použili nasledujúce metódy výskumu:

- pozorovanie – pri tejto metóde sme sa zamerali na pozorovanie najproblematickejších ulíc v meste ohľadom parkovacej politiky
- porovnanie – následne sme uskutočnili porovnanie s nami získanými údajmi a tými, ktoré nám poskytlo mesto Liptovský Mikuláš
- analýzu – nakoniec sme vykonali rozbor, ktorý ukázal či dané činnosti ktoré Liptovský Mikuláš vykonáva v rámci parkovacej politiky sú účinne alebo nie

Podľa správy pre zasadnutie mestského zastupiteľstva Liptovského Mikuláša, ktorý sa zameriaval na Zámer regulácie a spoplatnenie parkovania na území mesta Liptovský Mikuláš sa uvádza, že najčastejšími problémami, ktoré sa v tejto problematike vyskytujú sú:

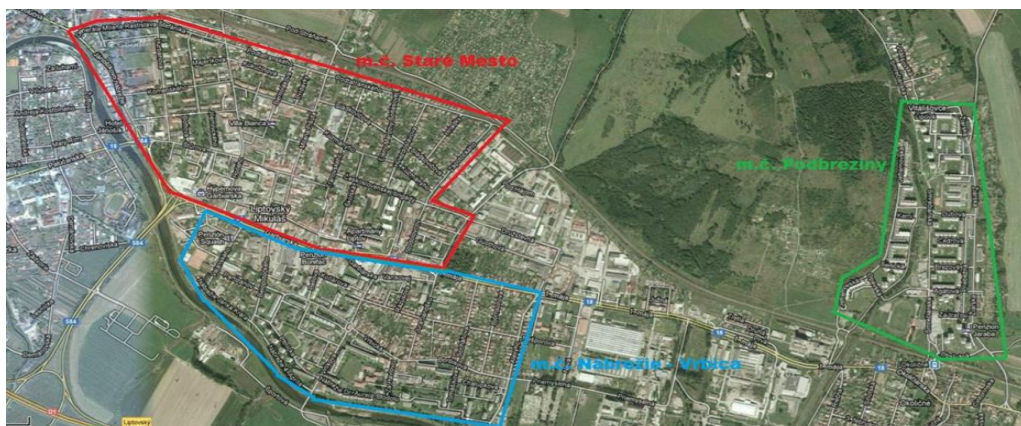
- Nedostatok parkovacích miest na sídliskách
- Obsadzovanie parkovacích miest pri bytových domoch vozidlami, ktorých vlastníci nemajú trvalý pobyt v mieste parkovania
- Zneužívanie vyhradených parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím

K ďalšiemu dôležitému bodu v rámci danej problematiky zaradujeme parkovanie na trávnatých plochách alebo chodníkoch, ktoré nie sú určené na parkovanie.

Nedostatok parkovacích miest

Parkovanie automobilových vozidiel obyvateľov na sídliskách, či obytných priestoroch je dnes veľkým problémom vo všetkých mestských častiach vo väčších či menších mestách. Ich riešenie je však odlišné od riešenia parkovania v centre mesta, a to kvôli tomu, že na sídliskách výrazne prevláda funkcia obytná a iné aktivity tu majú len minimálne a lokálne nároky na parkovanie.

Po uskutočnení prieskumov dennej a nočnej statickej dopravy došlo k výsledkom, že nepriaznivá parkovacia situácia s nedostatkom parkovacích miest sa nachádza na troch úsekoch, ktorými sú sídlisko Podbreziny, sídlisko Nábrežie – Vrblica a centrum mesta. V prípade centra mesta je problém hlavne v lokalitách starších sídlisk, ktoré sa nachádzajú medzi Mestským úradom Liptovský Mikuláš a autobusovou stanicou a taktiež na ulici Štefánikovej.



Obrázok č. 1, Zdroj: <http://www.unia-miest.eu/>

Na obrázku sú vyznačené spomínané tri lokality. Ako môžeme vidieť v meste Liptovský Mikuláš parkovanie naozaj dosť závažnou témou, keďže problém s parkovaním sa vyskytuje na naozaj rozsiahlom území mesta.

Obsadzovanie parkovacích miest pri bytových domoch vozidlami, ktorý vlastníci nemajú trvalý pobyt v mieste parkovania

Najhoršou lokalitou pri tomto probléme je už spomínané centrum mesta. V priebehu dňa sa väčšina občanov snaží zaparkovať výhradne na nespoplatnených parkovacích miestach, čím sa zaplňujú parkovacie miesta na ulici Hurbanova či Jilemnického, kde je problém zaparkovať.

Ďalšou problémovou lokalitou je parkovisko pri železničnej stanici, ktoré svojou kapacitou nestačí pokryť požiadavky vodičov. Pred stanicou je v súčasnosti menšie mestské parkovisko, ktoré je permanentne plné. Je zakázané na ňom celodenné státie, no napriek tomu tam nechávajú zamestnanci železničnej stanice autá odstavené celý deň, čím blokujú už aj tak malý počet parkovacích miest pred stanicou.

Veľkým problémom je teda nežiadúca doprava v týchto lokalitách. Pod pojmom nežiadúca doprava sa myslí taká, ktorá nemá cieľ na sídliskách - parkovanie návštev alebo parkovanie vozidiel na sídliskách určených na podnikanie, pričom okrem týchto vozidiel majú užívatelia aj vlastné vozidlo.

Prioritné právo parkovať v blízkosti svojho bytu by mali mať rezidenti. Rezidentmi sa považujú obyvatelia mesta, ktorí majú trvalé alebo prechodné bydlisko v Liptovskom Mikuláši.

Zneužívanie vyhradených parkovacích miest pre osoby zo zdravotným postihnutím

Pri riešení problematiky parkovania je nevyhnutné zaoberať sa aj vyhradzovaním parkovacích miest pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

Európska Únia rozhodla, že občania so zdravotným postihnutím budú mať uľahčené parkovanie vo všetkých štátoch Európskej únie. Na rozlíšenie osôb so zdravotným postihnutým sa zdefinoval „európsky model parkovacieho preukazu pre fyzickú osobu so zdravotným postihnutím“.

Parkovacie miesto pre vodičkara je označované dopravnou značkou so symbolom vodičkara, kde môžu parkovať iba osoby, ktorým bol vydaný parkovací preukaz pre zdravotne postihnutých.

Vo väčšine miest je počet týchto parkovacích plôch nižší aby nedochádzalo k zneužívanie parkovacích miest pre zdravotne postihnutých, avšak vždy by malo byť vyhradené aspoň jedno, ktoré je položené čo najbližšie k vchodu.

Vzhľadom k tomu, že mesto Liptovský Mikuláš má záujem poskytovať služby vyhradzovania parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím, je nevyhnutné stanoviť presné podmienky ich vyhradzovania a užívania, aby tieto miesta využívali občania, ktorí sú skutočne odkázaní na prepravu motorovým vozidlom, pretože hlavným problémom pri takomto druhu parkovania je, že po zavedení systému parkovania pre zdravotne postihnutých atraktivita daného preukazu výrazne vzrástla. Tým že daný preukaz sa vkladá za čelné sklo vodiča, pri kontrole je vidno iba prednú stranu preukazu, kde je uvedené číslo preukazu, platnosť a inštitúcia, ktorá ho vydala a tým pádom sa tento preukaz dá ľahko sfalšovať. Z toho vychádza, že veľa ľudí si daný preukaz sfalšuje a využíva ho na parkoviskách aj keď nemá na to právo, alebo sa tiež stáva, že tieto miesta na parkovanie zneužívajú rodinní príslušníci, ktorí ich využívajú na vlastnú potrebu.

Parkovanie na trávnatých plochách alebo chodníkoch

Každé automobilové vozidlo potrebuje parkovacie miesto. Ak sa stane, že vozidlo nemá voľné miesto, tak šofér často zvolí cestu nelegálneho parkovania. Tento problém sa vyskytuje prakticky vo všetkých mestách. Pod pojem nelegálne parkovanie môžeme kládne zaradiť aj to, ak niekto parkuje na nevyznačených parkovacích plochách a zaparkuje na voľne dostupnom priestranstve alebo zaparkuje na chodníku. Parkovaním na chodníkoch dochádza k zúženiu vozovky a vytváraniu kolón najmä v mestách s väčšou dopravnou infraštruktúrou. Pre chodcov to je nepríjemné, v dôsledku zúženia chodníka.

S rovnakým problémom sa stretávame aj v meste Liptovský Mikuláš. Najviac postihnutou lokalitou v tomto smere je Smrečianska ulica, už v spomínanej problémovej lokalite Podbreziny, ľudia parkujú na trávnatých plochách z dôvodu nedostatočných parkovacích miest. Okrem parkovania tu vodiči často krát vchádzajú len preto aby sa na nej otočili.



Obrázok č. 2, Zdroj: <https://www.taves.sk/>

Na priloženom obrázku vidíme priestor na Smrečianskej ulici, ktorý je súčasťou takzvanej Zelenej oázy, ktorú si vytvorili tamojší obyvatelia. Kvôli nedostatočným parkovacím miestam sa tento priestor narúša a využíva na nelegálne parkovanie. V prvom rade by mal byť určený na prechádzky alebo na športové využitie detí a mládeže.

3.2 Behaviorálne politiky mesta Liptovský Mikuláš

Z územného generalu dopravy mesta Liptovský Mikuláš vyplýva, že mesto sa aktívne snaží a robí kroky pre to, aby doprava v meste bola čo najlepšie zabezpečená. V projekte sa zamerali na zhotovenie 3 etáp (I. Etapa, II. Etapa a III. Etapa), ktorých cieľom je do roku 2030 zlepšiť celkovú situáciu v oblasti dopravy v meste. Všetky nasledovne uvedené činnosti, sú vykonávané od roku 2007, teda v priebehu mestského výskumu sa mesto aktívne podieľalo na zlepšovaní situácie.

3.2.1 Statická doprava

Pre zlepšenie parkovacej politiky v meste vykonáva mesto niekoľko krokov, ktoré sa mesto snaží realizovať na základe plánu General dopravy mesta Liptovský Mikuláš. Medzi tieto kroky spadá:

- orientačný a informačný systém statickej dopravy
- budovanie parkovacích garáží (zatiaľ nerealizované)

Orientačný a informačný systém statickej dopravy

Tento systém statickej dopravy môžeme zaradiť do intervencie povzbudenie. Systém spadá pod II. a III. Etapu do roku 2030 a spočíva v zlepšení informovanosti užívateľa o možnostiach parkovania, podmienkach a prístupe k plochám parkovania. Základnou informáciou je označenie či sa jedná o platené parkovisko (krátkodobé parkovanie), hromadnú garáž (dlhodobé parkovanie), alebo parkovaciu plochu bez poplatku (dlhodobé parkovanie).

Od roku 2018 sa využíva v meste pre zlepšenie statickej dopravy aplikácia ParkDots, prostredníctvom ktorej sa dá ľahko nájsť voľné miesto na zaparkovanie, kde je taktiež aj uvedená cena príslušného parkoviska. Fyzický systém je aktuálne v príprave a bude sa realizovať v prebiehajúcom roku 2022.

Tento spôsob informovanosti zlepšuje rýchlejšie parkovanie a tým znižovanie problémov v oblasti statickej dopravy.

Budovanie parkovacích garáží

Pre túto etapu (II. a III. Etapa do roku 2030) je typická predovšetkým intenzívna bytová výstavba vyplývajúca z predpokladov demografického vývoja. S tým je spojená potreba a výstavba nových parkovacích miest. Ak sa na to pozrieme z hľadiska behaviorálnych intervencií ide o intervenciu natočenie.

3.2.2 Verejná doprava

Ďalšie kroky, ktoré vykonáva mesto pre zlepšenie statickej dopravy a môžu spadať do behaviorálnej intervencie postrčenia sa týka zlepšovania verejnej dopravy. V rámci verejnej dopravy sa Liptovský Mikuláš snaží do roku 2030 o lepšie vybavenie zastávok HD po technickej, ale aj po informačnej stránke, zavedenie pravidelných intervalov všetkých liniek (približne 20 minút), zriadenie hlavných prestupových uzlov medzi MHD a prímestskou dopravou a predlžovanie trás liniek do novo vybudovaných oblastí.

Keďže mesto Liptovský Mikuláš sa snaží o to, aby sa čo najmenej ľudí pohybovalo svojimi automobilmi po meste a tým nezhoršovali parkovaciu situáciu, prostredníctvom inovácií a zlepšením intervalov verejnej dopravy vedú obyvateľov na využívanie aj takého typu dopravy, kde ušetrí nie len po ekonomickej stránke alebo taktiež šetrí aj životné prostredie.

V roku 2019, kedy sa uskutočnil prieskum mestom Liptovský Mikuláš sa navýšil počet liniek z 13 na 14, ktorých interval je každých 20 minút do 20:00 hod., neskôr 30-40 minút a taktiež sa zvýšil aj počet kilometrov, ktoré tieto linky absolvujú a to konkrétne o 10% .

4. Výsledky práce a diskusia

Po realizácii výskumu, ktorý sme podobne ako Liptovský Mikuláš vykonávali v nočných hodinách počas 7 večerov v priebehu 20:00 až 22:00 hodine v apríli 2022, sú dáta, ktoré sme získali v nasledujúcej tabuľke. Taktiež ako tabuľka s dátami mesta Liptovský Mikuláš ukazuje 3 oblasti – Podbreziny, Nábřežie a Staré mesto a v rámci každej oblasti vybrané 4 ulice, ktoré predstavovali najpreťaženejšie parkoviská. Rovnako ako pri tabuľke s dátami poskytovanými mestom, tak aj v nasledujúce je zobrazené číslo úseku a jej priradená ulica, kapacita ktorú má jednotlivé parkovisko na danej ulici, jej reálna obsadenosť ktorú sme získali z prieskumu, rozdiel medzi kapacitou a reálnou obsadenosťou a na záver percentuálne vyjadrenie reálnej obsadenosti.

Tabuľka č.3: Dáta o obsadenosti parkovísk z roku 2022

Podbreziny					
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť	Rozdiel	% obsadenosti
5a	Gaštanová	18	23	5	128
6	Dubová	27	39	12	144
15a	Obslušná	6	11	5	183
23a	Jefremovská	53	77	24	145
Nábřežie					
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť	Rozdiel	% obsadenosti
1b	Alexyho/1. mája	17	24	7	141
5a	Borbisova	25	41	16	164
14a	Pltnická	12	15	3	125
18b	Juraja Janošku	21	24	3	114
Staré mesto					
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť	Rozdiel	% obsadenosti
100	Martinčekovej	8	10	2	125
114	Hollého	2	2	0	100
179	Milana Rastislava Štefánika	4	14	10	350
182	Jilemnického	4	4,5	0,5	112,5

Zdroj: vlastné spracovanie

Na nasledujúcom grafe a v tabuľke sú zobrazené dáta z tabuliek č.2 a 3. Prvé štyri ulice patria sídlisku Podbreziny, nasledujúce štyri ulice sídlisku Nábřežie a posledné štyri ulice sú ulice oblasti Starého mesta. Prostredníctvom grafu a tabuľky je možné vidieť že oproti výskumu, ktorý vykonávalo mesto Liptovský Mikuláš v roku 2019 v časti Podbreziny parkovalo v priemere za sledované obdobie menej áut. V prípadoch ulíc Gaštanová o 9 parkovacích miest, na ulici Dubová o 4 miesta, v prípade ulice Obslužná sme evidovali rovnaký počet zaparkovaných áut a na ulici Jefremovská parkovalo o 22 áut menej. Na sídlisku Nábřežie sa v priemere parkovanie zlepšilo len na 1 ulici. V prípade ulice Alexyho/1. mája malo parkovisko rovnakú obsadenosť ako v roku 2019, na ulici Borbisova parkovalo o 7 áut viac, na ulici Plníčká sa parkovanie zlepšilo o 4 miesta a na poslednej ulici zo sídliska Nábřežie, ulici Juraja Janošku sme evidovali zhoršenie o 4 parkovacie miesta. Čo sa týka oblasti Starého mesta sa v priemere parkovanie zlepšilo na všetkých 4 uliciach. Konkrétne na ulici Martinčekovej o 2 parkovacie miesta, rovnako ako aj na ulici Hollého, na ulici Milana Rastislava Štefánika vidno zlepšenie o 1 miesto. Najväčšie zlepšenie sa týka ulice Jilemnického, kde evidujeme o 5,5 áut menej

Tabuľka č.4: Dáta o obsadenosti parkovísk z rokov 2019 a 2022

Podbreziny				
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť 2019	Obsadenosť 2022
5a	Gaštanová	18	32	23
6	Dubová	27	43	39
15a	Obslužná	6	11	11
23a	Jefremovská	53	96	77
Nábřežie				
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť 2019	Obsadenosť 2022
1b	Alexyho/1. mája	17	24	24
5a	Borbisova	25	34	41
14a	Plníčká	12	19	15
18b	Juraja Janošku	21	20	24
Staré mesto				
Číslo úseku	Ulica	Kapacita	Obsadenosť 2019	Obsadenosť 2022
100	Martinčekovej	8	12	10
114	Hollého	2	4	2
179	Milana Rastislava Štefánika	4	15	14
182	Jilemnického	4	10	4,5

Zdroj: vlastné spracovanie



Graf č. 4, Zdroj: vlastné spracovanie

Zo spôsobov, ktoré sme uviedli v časti 3.2 Behaviorálne politiky mesta Liptovský Mikuláš, je vidieť, že sa mesto aktívne snaží o zlepšenie situácie v oblasti parkovacej politiky. Údaje z tabuľky č. 2, ktoré ukazujú dáta z roku 2019 a tabuľky č. 3, ktorá ukazuje súčasné dáta, teda z roku 2022 a následného grafu je vidieť, že kroky, ktoré mesto vykonáva majú svoj úspech a postupne naplňajú cieľ, ktorý vyplýva z územného generalu dopravy mesta Liptovský Mikuláš do roku 2030 a to konkrétne vo 8 prípadoch sledovaných ulíc. Dve ulice evidujú rovnaký počet obsadenosti a iba dve ulice zo sledovaných zaznamenali zhoršenie.

Do budúcnosti by mesto Liptovský Mikuláš mohlo zvážiť naplnenie ďalších plánovaných opatrení v oblasti podpory cyklistickej a pešej dopravy, ktoré môžu mať podobné pozitívne výsledky.

Cyklistická doprava

Mesto Liptovský Mikuláš má dobrú predispozíciu na využívanie cyklistickej dopravy, keďže sa nachádza v rovinatom teréne. Tým sú dané predpoklady pre používanie bicykla na bežné jazdy obyvateľov do zamestnania, do školy, za službami, dochádzka na športovisko a pod. (tzv. dopravná funkcia). Kroky, ktoré vychádzajú z územného generalu mesta Liptovský Mikuláš pre zlepšenie cyklistickej dopravy okrem budovanie a predlžovania cyklistických trás sú:

- Budovanie odpočívok pre cyklistov
- Budovanie informačných tabúl s mapami
- Poskytovanie opravárskych služieb a služby umožňujúce zapožičiavanie

Pešia doprava

Vzhľadom na veľmi blízky časový horizont tvorí pešia doprava v meste veľký podiel dopravy, tým pádom mesto dáva veľký dôraz na takýto typ dopravy. Zameriava sa na existujúce pešie trasy a bezpečnosť na nich. Bezpečnosť chodcov pri prechádzaní vozovky zabezpečujú bezpečnostné prvky ako:

- zvýšené priechody pre chodcov
- farebne odlíšené priechody pre chodcov
- osvetlenie priechodov samostatným výrazným osvetlením

Taktiež sa zameriava na lepšiu vybavenosť podchodov, napr. ako vybavenosť podchodov pohyblivými schodmi, aby bol podchod prístupnejší aj starším ľuďom a mamičkám s detskými kočíkmi. Okrem toho sa zabezpečuje vhodné osvetlenie, prípadne kamerový bezpečnostný systém, aby bol podchod používaný aj vo večerných hodinách.

5. Záver

Naša práca sa zameriava na uplatňovanie behaviorálnej politiky, ktoré sa uskutočňujú na úrovni miestnej samosprávy. V rámci tejto politiky sú ponúkané riešenia, nazývané behaviorálne intervencie. Tieto intervencie ovplyvňujú správanie jednotlivcov a rozdeľujú sa na viac typov – strčenie, postrčenie, povzbudenie, natočenie. V bakalárskej práci sme sa rozhodli skúmať aké behaviorálne riešenia využíva Liptovský Mikuláš na skvalitnenie života v ňom.

Pred tým, ako sme vybrali skúmaný problém, ktorý môžeme riešiť prostredníctvom behaviorálnych intervencií, sme zostavili dotazník, na základe ktorého sme zisťovali čo najviac trápi obyvateľov mesta Liptovský Mikuláš. Na otazník odpovedalo 128 respondentov, v rôznych vekových kategóriach, ako muži tak ja ženy. Na základe výskumov prieskumu je problém, ktorý ľudí najviac trápi parkovacia politika.

Na splnenie hlavného cieľa bakalárskej práce, ktorým je analýza vplyvu nástrojov behaviorálnej politiky na riešenie priaznivej parkovacej politiky, sme kontaktovali mesto Liptovský Mikuláš so zámerom získať ich dáta k situácii na frekventovaných parkovacích plochách a informácie o už zavedených behaviorálnych intervenciách, ktoré sa využíva na zlepšenie parkovacej politiky. Na základe získaných informácií sme zosumarizovali plánované opatrenia, ktorými sa sa snažia zlepšiť statickú dopravu prostredníctvom úpravy existujúcich parkovacích plôch, budovaním parkovacích garaží a taktiež pomocou orientačných a informačných systémov statickej dopravy. Problém s parkovaním sa takisto snažia zmierňovať zlepšovaním a inováciou mestkej hromodnej dopravy a to konkrétne – zvýšením intervalov, predlžovaním trás a pod. Zlepšenie mestkej hromadnej dopravy by malo zvýšiť počet občanov, ktorý takýto druh dopravy chcú využívať a tým sa zmenší problém s parkovaním. Ďalším spôsobom ako sa mesto snaží ľudí postrčiť k tomu aby menej využívali svoje automobily je skvalitnenie cyklistických chodníkov a tým väčšie využívanie cyklistickej dopravy alebo zlepšovanie podmienok pre obyvteľov, ktorí radšej budú využívať pešiu dopravu ako zväčšovať problém parkovacej politiky.

Na základe získaných dát, sme určili najproblematickejšie parkoviská v meste Liptovský Mikuláš. V rámci jednotlivých parkovísk sme s odstupom jedného roka zopakovali prieskum v nočných hodinách. Výsledky z neho sme následne porovnali s dátami, ktoré nám poskytlo mesto Liptovský Mikuláš. Z uvedených výsledkov vyplýva, že

parkovanie v meste sa prostredníctvom riešení mesta za posledné obdobie zlepšilo a to konkrétne vo 8 prípadoch, 2 parkoviská evidujú rovnakú obsadenosť a len dve parkovacie plochy z dvanástich mali mierne väčšiu obsadenosť ako v roku 2019.

6. Použitá literatúra

- [1] Thaler R, Sunstein C. 2008. NUDGE: IMPROVING DECISIONS ABOUT HEALTH, WEALTH, AND HAPPINESS. Vyd. Pengiun Group. 457 s. ISBN: 9781101655092
- [2] Kim Ly, Nina Mažar, Min Zhao a Dilip Soman. 2013. A PRACTITIONER'S GUIDE TO NUDGING. Rotman School of Management Working Paper. 28 str. č.2609347
- [3] Sičaková- Beblavá E. a spol., 2020. BEHAVIORÁLNA POLITIKA PRE MIESTNU SAMOSPRÁVU. Vyd. Civita Center. 72 str. ISBN 978-80-973543-0-5
- [4] Pavlovský P. 2020. TEÓRIA POSTRCENIA V KONCEPCIÁCH VEREJNEJ POLITIKY A SPRÁVOVANIA (a príklady jej aplikácie v rámci slovenskej samosprávy). Vyd. Městská knihovna Břeclav. 99 str. ISBN: 978-80-905381-5-3
- [5] Čaplánová A, Klimko R. 2019. BEHAVIORÁLNE INTERVENCIE AKO SPÔSOB ZVÝŠENIA ÚČINNOSTI ČINNOSTI SAMOSPRÁV. Vyd. Ekonóm. 35 str. ISBN 978-80-225-4669-0

Internetové zdroje

- [5] <http://www.unia-miest.eu/>
- [6] <https://www.taves.sk/v-liptovskom-mikulasi-riesia-problem-s-parkovanim-na-zeleni/>
- [7] <https://www.mikulas.sk/samosprava/zakladnedokumenty/strategickedokumenty/generel-dopravy/>
- [8] <https://www.mikulas.sk/files/File/msz/079091.pdf>
- [9] <https://www.teraz.sk/regiony/liptovsky-mikulas-v-meste-riesia-pr/527355-clanok.html>
- [10] <http://www.tvliptov.sk/clanok/426-parkovacia-politika-najcastejsie-kladene-otazky>

[11]<https://dennikn.sk/489621/ludia-robia-rozhodnutiach-chyby-behavioralne-vedy-nase-spravanie-vylepsuju/>

[12] <https://www.bratislavskenoviny.sk/aktuality/bratislava/70625-pripominame-vsetkym-vodicom-parkujucim-na-chodnikoch-moze-policia-od-dnes-udelit-aj-pokutu>

[13]<https://blog.sme.sk/drahovsky/spolocnost/falsovanie-a-zneuzivanie-parkovacich-preukazov-zdravotne-postihnutych>