

EKONOMICKÁ UNIVERZIT BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

Evidenčné číslo:101004/I/2018/1398855755

**Poznatky behaviorálnych vied a navrhovanie účinnejších
regulačných opatrení vo verejnej správe**

Diplomová práca

2018

Bc. Patrícia Bačová

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

**Poznatky behaviorálnych vied a navrhovanie účinnejších
regulačných opatrení vo verejnej správe**

Diplomová práca

Študijný program: Verejná správa a regionálny rozvoj

Študijný odbor: 3.3.5 Verejná správa a regionálny rozvoj

Školiace pracovisko: Katedra verejnej správy a regionálneho rozvoja

Vedúci záverečnej práce: Mgr. Ing. Tomáš Černěňko, PhD.

Bratislava 2018

Bc. Patrícia Bačová



Ekonická univerzita v Bratislave
Národohospodárska fakulta

ZADANIE ZÁVEREČNEJ PRÁCE

Meno a priezvisko študenta: Bc. Patrícia Bačová

Študijný program: Verejná správa a regionálny rozvoj (Jednoodborové štúdium, inžiniersky II. st., denná forma)

Študijný odbor: 3.3.5 Verejná správa a regionálny rozvoj

Typ záverečnej práce: Inžinierska záverečná práca

Jazyk záverečnej práce: slovenský

Sekundárny jazyk: anglický

Názov: Poznatky behaviorálnych vied a navrhovanie účinnejších regulačných opatrení vo verejnej správe

Anotácia: Tradičné nástroje regulácie zlyhávajú. V súčasnej dobe je veľmi aktuálna, syntéza behaviorálnych vied do konceptov navrhovania politík alebo usmernení vo verejnej správe. Práca je zameraná na skúmanie verejnej správy a možností uplatňovania behaviorálnych poznatkov na ústrednej úrovni štátnej správy a samosprávy.

Vedúci: Ing. Mgr. Tomáš Černěko, PhD.

Katedra: KVSaRR NHF – Kat. verej. spravy a regional. Rozvoja NHF

Dátum zadania: 31.01.2017

Dátum schválenia: 06.02.2017

doc. Ing. Štefan Rehák, PhD.
vedúci katedry

Čestné vyhlásenie

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

Dátum: 24.4.2018

.....

Pod'akovanie

Touto cestou by som rada pod'akovala vedúcemu záverečnej práce Mgr. Ing. Tomášovi Černěnkovi, PhD. za odbornú pomoc, za usmernenia, a v neposlednom rade za prejavenu trpezlivosť a ochotu, ktorú mi poskytol počas vypracovania bakalárskej práce.

ABSTRAKT

BAČOVÁ, Patrícia; *Poznatky behaviorálnych vied a navrhovanie účinnejších regulačných opatrení vo verejnej správe* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta; Katedra verejnej správy a regionálneho rozvoja - Vedúci záverečnej práce: Mgr. Ing. Tomáš Černěňko, PhD. Bratislava: NHF EU, 2018, 66s

Cieľom záverečnej práce je skúmanie vzájomných vzťahov inštitúcií vo verejnej správe, ktoré sú predpokladom pre formovanie a navrhovanie regulačných mechanizmov. Inovatívnym prvkom je zavádzanie behaviorálnych vied do procesu navrhovania regulácií a opatrení, ktorými verejná správa riadi celospoločenské otázky. Práca je rozdelená do troch kapitol. Prvá kapitola je venovaná charakteristickým znakom a aspektom verejnej správy. Takisto približuje problematiku ponímania verejnej správy ako takej v jej celistvosti a komplexnosti, v zmysle jej funkcií, úloh, organizačnej výstavby, inštitúcií a ich vzájomných vzťahov. Druhým aspektom skúmania v prvej kapitole je vysvetlenie a objasnenie teoretických základov behaviorálnych vied a príkladom ich uplatnenia doma ale aj v zahraničí. V ďalšej časti sa venujeme charakterizovaniu cieľov a metodike v našej práci. Záverečná kapitola sa skladá z dvoch podkapitol. Prvá podkapitola s názvom Organizačná výstavba a možnosti implementácie behaviorálnych poznatkov sa zaoberá detailnou analýzou relevantných inštitúcií riadiacich dopravnú politiku vo verejnej správe a je písaná s ohľadom na možnosti uplatnenia behaviorálnych poznatkov. Druhá podkapitola s názvom Experiment a výsledky pozorovaní na priechode pre chodcov Trnavské mýto skúma správanie chodcov a overuje účinnosť behaviorálnej intervencie. Výsledkom riešenia danej problematiky je zhodnotenie organizačnej výstavby relevantných inštitúcií a odporúčania pre aplikovanie behaviorálnych vied v rámci ich agendy.

Kľúčové slová

Verejná správa, štátna správa, samospráva, behaviorálne vedy, architektúra voľby, inštitúcie, regulácia, behaviorálny experiment

ABSTRACT

BAČOVÁ, Patrícia; *Knowledge of behavioral sciences and design of more effective regulatory measures in public administration* - University of Economics in Bratislava. Faculty of National Economy; Department of Public Administration and Regional Development - Lecturer: Mgr. Ing. Tomáš Černěňko, PhD. Bratislava: NHF EU, 2018, 66p

The aim of the final thesis is to examine the mutual relations of the institutions in the public administration, which are a prerequisite for the formation and design of regulatory mechanisms. An innovative element is the introduction of behavioral sciences into the process of drafting regulations and measures by which public administration is conducting whole-affairs issues. The thesis is divided into three chapters. The first chapter deals with the characteristic feature and aspects of public administration. It also approaches the perception of public administration as such in its entirety and complexity in terms of its functions, tasks, organizational construction, institutions and their mutual relations. The second aspect of the survey in the first chapter is the explanation and clarification of the theoretical foundations of behavioral sciences and examples of their use at home and abroad. In the next part we focus on the characterization of the goals and methodology in our work. The final chapter consists of two subchapters. The first subchapter entitled "Organizational Construction and Possibilities for the Implementation of Behavioral Knowledge" deals with the detailed analysis of the relevant institutions governing transport policy in the public administration and is written with regard to the possibility of applying behavioral knowledge. The second subchapter titled Experiment and results of observation at pedestrian crossing located at Trnavské mýto examines pedestrian behavior and verifies the effectiveness of behavioral intervention. The solution to the problem is to evaluate the organizational structure of the relevant institutions and recommendations for the application of behavioral sciences within their agenda.

Keywords:

Public administration, government, self-government, behavioral science, choice architecture, institutions, regulation, behavioral experiment

OBSAH

ÚVOD	9
1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY DOMA AJ V ZAHRANIČÍ	10
1.1 PODSTATNÉ ZNAKY VEREJNEJ SPRÁVY	10
1.2 ORGANIZAČNÁ ŠTRUKTÚRA	13
1.3 VYBRANÉ ZLOŽKY VEREJNEJ SPRÁVY Z POHLADU ŠTÁTNEJ SPRÁVY A MIESTNEJ SAMOSPRÁVY	15
1.3.1 Úrad vlády Slovenskej republiky	15
1.3.2 Ministerstvo dopravy a výstavby	15
1.3.3 Okresný úrad	16
1.3.4 Hlavné mesto SR Bratislava, kompetencie a orgány	16
1.3.5 Mestské časti Bratislavy	17
1.4 TEORETICKÉ ASPEKTY BEHAVIORÁLNYCH VIED A VEREJNÁ SPRÁVA	18
1.4.1 Klasická ekonómia	18
1.4.2 Behaviorálna ekonómia	19
1.4.3 Prístupy k behaviorálnemu experimentu a výskumná otázka	21
1.4.4 Rola emócií v rozhodovaní a ekonomickom správaní	23
1.5 BEHAVIORÁLNE POZNATKY A NAVRHOVANIE ÚČINNEJŠÍCH OPATRENÍ VO VEREJNEJ SPRÁVE NA REGULOVANIE SPOLOČENSKÉHO ŽIVOTA	24
1.5.1 Architektúra voľby	25
1.5.2 Inštitucionálne zabezpečenie konceptu behaviorálnej verejnej správy príklady dobrej praxe	26
2 CIEL PRÁCE, METODIKA PRÁCE, METÓDY SKÚMANIA	30
3 VÝSLEDKY PRÁCE A DISKUSIA	32
3.1 ORGANIZAČNÁ VÝSTAVBA A MOŽNOSTI IMPLEMENTÁCIE BEHAVIORÁLNYCH POZNATKOV	32
3.1.1 Úrad vlády, Ministerstvo dopravy a výstavby v kontexte ústredných regulátorov	32
3.1.2 Okresné úrady ako vykonávateľ vecnej štátnej správy	38
3.1.3 Hlavné mesto SR Bratislava a mestské časti pôsobnosť na úseku dopravy	38
3.2 EXPERIMENT A VÝSLEDKY POZOROVANÍ NA PRIECHODE PRE CHODCOV TRNAVSKÉ MÝTO	44
3.2.1 Navrhovanie efektívnej intervencie	44
3.2.2 Chodec ako objekt behaviorálnej intervencie	45
3.2.3 Základné pozorovania	46
3.2.4 Meranie po behaviorálnej intervencii	49
3.3 SUMARIZÁCIA VÝSLEDKOV EXPERIMENTU, MOŽNOSTI UPLATNENIA BEHAVIORÁLNYCH POZNATKOV A ODPORÚČANIA	53
ZÁVER	58

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	59
PRÍLOHY	65

„Predovšetkým nestrácajte túžbu chodiť. Chodením som dospel k svojim najlepším myšlienkam ...“

(Søren Aabye Kierkegaard 1813-1855)

Úvod

Tradičné nástroje regulácie zlyhávajú. V súčasnej dobe je veľmi aktuálna, syntéza behaviorálnych vied do konceptov navrhovania politík alebo usmernení vo verejnej správe. Nie je jednoduché regulovať a správne určovať alebo vytvárať pravidlá vo verejnej správe, keď nevieme ako budú subjekty reagovať na riešenia navrhnuté regulátorom. Práca je zameraná na skúmanie verejnej správy a možností uplatňovania behaviorálnych poznatkov na ústrednej úrovni štátnej správy a samosprávy.

Prečo množstvo regulácií zlyháva je problematika širšia. Viacero autorov sa ale zhoduje že neoklasický koncept človeka vždy racionálne mysliaceho a zvažujúceho pre neho najlepšie varianty sa zdá byť prekonaný. Je preto potrebné sa zamyslieť nad tým ako by mala byť súčasná regulácia koncipovaná. Jednou z možností je využiť behaviorálne vedy, ktoré sa pomocou intervencií snažia modifikovať správanie ľudí. To akým spôsobom ale pristupuje spomínaná veda ku koncipovaniu intervencií sa radikálne odlišuje od klasického ponímania regulácií. Namiesto direktívneho a imperatívneho prístupu sa behaviorálna veda snaží pôsobiť hlbšie v človeku, tak aby ho ako neviditeľná ruka smerovala správnym smerom a on následne konal pre jeho vlastné dobro. Ide o intervencie, ktoré majú pôsobiť hlboko v podvedomí a tak by z teoretického hľadiska mali byť aj oveľa účinnejšie. pretože vyvolajú automatickú reakciu. Spomínaný mechanizmus pôsobenia interakcie je v súčasnej dobe aj predmetom etických debát o tom ako nastaviť hranice aby nedošlo k porušovaniu individuálnych a ľudských slobôd. Hoci ide o významnú polemiku je možné ju aj napriek tomu správnym nastavením intervencií a konceptov využívať eticky.

Ovplyvniť človeka aby zámerne konal vo svoj neprospech. Aj tento čiastkový cieľ bol témou diplomovej práce, tak aby sa ako účastník cestnej premávky správal v záujme svojej bezpečnosti. No problematika uplatňovania behaviorálnych vied vo verejnej správe má aj oveľa hlbšiu myšlienku ako len regulovať. Ide celistvý prístup, ktorý v sebe zahŕňa pochopenie správania človeka a jeho motivácie, uplatnenie intervencie a následné poučenie sa z odpozorovaných skutočností.

V práci sa preto zaoberáme aj objasnením fungovania úloh verejnej správy na jednotlivých úrovniach, ktoré vecne súvisia s agendou dopravnej politiky..

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma aj v zahraničí

Čo všetko je verejná správa a aké aspekty sú jej súčasťou. Vymedzenie verejnej správy je predpokladom k pochopeniu šírky skúmanej problematiky, pretože ju vieme napríklad chápať ako štruktúru vládnutia, manažment ale aj inštitúciu. Rôzne väzba a vzťahy medzi inštitúciami VS ale aj ich úlohy, môžu mať vplyv na kvalitu služieb a regulácie v danej krajine. Jednotlivé úrovne VS a ich kompetencie sú presne definované zákonom. To akým spôsobom verejná správa reaguje na rôzne podnety zo svojho okolia, závisí aj od jej vertikálnej a horizontálnej organizácie a preto ju budeme hlbšie skúmať, aby sme vedeli identifikovať kde, by sa dali poznatky behaviorálnych vied a s tým spojené účinnejšie regulačné mechanizmy uplatniť.

1.1 Podstatné znaky verejnej správy

Bezpochyby slovo správa vo všeobecnosti znamená činnosť vedenia, riadenia, starostlivosť alebo spravovanie zverenej veci. Na verejnú správu nahliadame aj, ako na výkon štátnej správy alebo samosprávy ktorá spravuje veci verejné. Činnosti, ktoré sú obsahom správy, sú rôznorodé a skladajú sa z jednotlivých úkonov, ktoré správca musí vykonávať, aby dosiahol účel správy (Machajová, 2000, s.17). Verejná správa koná vo verejnom záujme, čo je v protiklade s konaním súkromnej správy, kde subjekt koná na vlastnú zodpovednosť a vo svoj prospech. Obyčajne súkromný subjekt koná vo vlastnom mene a znáša zodpovednosť, zvyčajne samostatne a v plnom rozsahu za svoje rozhodovanie.

Verejná správa plní viaceré úlohy, napríklad výkonnú ale aj manažérsku. Výkonnú úlohu verejnej správy chápeme predovšetkým ako kompetenciu vykonávať povinnosti, ktoré jej vyplývajú zo vzťahu ku zákonodarnému orgánu a síce Národnej rade Slovenskej republiky. Manažérske ponímanie verejnej správy je odvodené od činností, ktoré jej boli zverené na tej ktorej úrovni tak, že zodpovedá za ich vykonávanie a môže voliť rozličné metódy a prístupy na dosiahnutie stanoveného cieľa. Tento aspekt je pre verejnú správu prínosný a umožňuje vykonávanie činností, ktoré zákon nezakazuje, ale ani nenariaďuje. Tak dáva možnosť na iniciatívne a kreatívne riešenie danej problematiky. Verejnú správu je možné chápať z pohľadu činností, ktoré vykonávajú jej orgány a organizácie

Verejnú správu podľa Machajovej (2000), ktorú jej nositeľ vykonáva v prospech ochrany záujmu a potrieb, ktoré sa týkajú všetkých obyvateľov alebo skupiny obyvateľstva a v ich rámci aj ochrany jednotlivcov. Na to, aby mohla riadiť záležitosti vecí verejných

vytvára na riadenie sústavu orgánov a väzieb medzi nimi¹. Na vykonávanie úloh je potrebné disponovať určitým stupňom autority v zmysle nadriadenosti a podriadenosti. Verejná správa disponuje verejnou mocou, ide o širší pojem a môžeme ho chápať ako „*riadiaci systém skupiny ľudí (spoločnosti), ktorý je relatívne nezávislý od mocenských systémov iných mocí a autokraticky rozhoduje o právach a povinnostiach subjektov, voči ktorým pri rozhodovaní vystupuje v pozícii nadriadeného subjektu*“² (Ottová, 2006, s.110). Verejná správa predstavuje správu verejných záležitostí, ktorá sa realizuje ako prejav výkonnej moci v štáte³.

Delenie verejnej správy, nie je v každom štáte rovnaké a na Slovensku je nasledovné⁴:

- Štátne správa
 - ústredná
 - miestna - v roku 2013, vzniklo 72 okresných úradov z toho 23 s integrovanou agendou štátnej správy (súčasťou sú aj klientské centrá). Zodpovedajú za agendu (živností, matrik, priestupkov atď.) pôvodných obvodných úradov ale aj integrovaných špecializovaných úradov štátnej správy. Táto zmena bola súčasťou reformy ESO.⁵
- Samospráva
 - územná (samosprávne kraje, obce)⁶
 - záujmová (komory, združenia, odbory, a podobne, sú samostatné a majú svoje stanovy, organizačné poriadky),
- Verejnoprávne korporácie (Všeobecná zdravotná poisťovňa atď)

Rozčlenenie štátu na územné jednotky je prínosné predovšetkým z pohľadu určovania ich pôsobnosti (právna povaha, kompetencie) a teritoriálneho pôsobnosti v rámci daného štátu. Štát si môže uzurpovať viac kompetencií a nemusí delegovať jednotlivé úlohy na menšie územné jednotky (napr. kraj, mesto alebo obec). Vtedy hovoríme o centrálnom

¹ STRECKOVÁ, Y., MALÝ, I. *Veřejná ekonomie pro školy a prax*. Praha: Computer Press, 1998. ISBN 80-7226-112-6

² OTTOVÁ, E. 2006. *Teória práva* 2. vyd. Bratislava: Heuréka, 2006. s. 189 ISBN 80-89122-37-X

³ MACHAJOVÁ, J. *Všeobecné správne právo*. Žilina: Eurokódex, 2009.

⁴ VRABKO, M.: *Správne právo hmotné. Všeobecná časť*. Vyd. Ch.Beck, 2012. ISBN 978-0-896-0303-9

⁵ Spracované podľa dostupných informácií na portáli Ministerstva vnútra slovenskej republiky www.minv.sk

⁶ Palúš (2014, s.181) odvodzuje moc územnej samosprávy (ostatná verejná moc) od štátu, ktorý ju zveruje územným samosprávnym celkom. Koudelka (2007, s. 23) identifikuje obmedzenia územnej samosprávy nasledovne: územná samospráva nie je rovnocenným partnerom štátu, pretože vzniká na základe jeho seba obmedzenia a jej mocenské rozhodnutia sú vykonateľné na len za pomoci štátneho donútenia, keďže nedisponuje vlastnými mocenskými zložkami, resp. len v obmedzenej miere (obecná polícia).

riadení verejnej správy. V prípade ak je štátna moc prerozdelená, ide o decentralizáciu a samosprávne jednotky nakladajú so zverenými kompetenciami autonómne ale v medziach zákona. Inak povedané, územná organizácia bližšie vymedzuje či špecifikuje vzťahy medzi štátom a samosprávou.⁷ Samospráva disponuje samostatnou⁸ a prenesenou pôsobnosťou (ktoré môže štát považovať za efektívnejšie ak ich vykonáva územná samospráva⁹).

Lynn autor literatúry zaoberajúcej sa verejnou správou ju vníma ako štruktúru, remeslo a inštitúciu. Tieto jednotlivé pojmy interpretuje nasledovne (Lynn v Emília Sičáková-Beblavá, 2010, s. 4)¹⁰:

1. Štruktúra vládnutia reprezentuje určitý mechanizmus prenesenia kompetencií, za ktoré zodpovedajú riadiaci pracovníci tak, aby riadili a kontrolovali uskutočňovanie zverených úloh.
2. Verejný manažment ako remeslo. Skutočnosť že toto remeslo je možné prirovnať k umeniu riadiť ale s ohľadom na fakt, že ide o profesiu.
3. Verejná správa ako inštitúcia bude potom reprezentovať systém výkonu moci so svojimi štandardnými procedúrami (výkazy, vyhodnotenia, zvolávanie schôdze, príprava materiálov atď.) (Malíková, 2010).

Napriek pokusom o jednoduchú definíciu asi nebude možné poňať všetky aspekty a funkcie verejnej správy v ucelenej definícii V teórii sa stretávame s množstvom definícií verejnej správy. V jednoduchosti by sa dalo povedať, že ide o vládnutie a spravovanie v čase, kde sa implementujú verejné politiky¹¹.. Verejná správa ako regulácia toho čo má občan robiť, respektíve nerobiť. Toto neustále riadenie verejného života prostredníctvom zákonov a vyhlášok, noriem a nariadení, ako napríklad povinná školská dochádzka, alebo rôzne licencie na výkon činnosti atď¹².

Kritikou rozsahu verejnej správy sú libertariánske hnutia, ktoré videli jediný skutočný význam vlády slobodnej krajiny v podobe agentúry, ktorá bude ochraňovať práva jednotlivcov, ako napríklad ochrana jednotlivca pred násilím (Ayan Rand). Ale aj iní autori kriticky nahliadajú na spravovanie vecí verejných prostredníctvom verejnej správy. Je ním

⁷Spracované podľa: PALÚŠ, J., SOMOROVÁ, E. 2010. *Štátne právo Slovenskej republiky*. Vydavateľstvo UPJŠ: Košice. 2010. s.81. ISBN 978-80-7097-787-3

⁸Špecifikuje aj zákon č. 416/2001 Z.z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky. Všeobecne ich vymedzuje napríklad Palúš a Somorová (2010, s. 517) ako *ekonomické, sociálne, kreačno-politické, právne ekologické, prognostické a iné. Slúžiace k uspokojovaniu potrieb občanov*.
⁹Štát musí ale zabezpečiť adekvátne finančné toky na ich zabezpečenie napríklad základné školy atď.

¹⁰SÍČÁKOVÁ-BEBLAVÁ, E. a kol. 2010. Teoretické aspekty politicko-administratívnych vzťahov. ÚVPE Bratislava ISBN 978-80-89244-79-9 s.4

¹¹SCHAFRITZ, RUSSEL, BORICK Introducing Public Administration. Pearson Education, 2011. s. 17. ISBN 978-0-205-00806-3

¹²SCHAFRITZ, RUSSEL, BORICK, 2011

aj Pierre – Joseph Proudhon, ktorý tvrdí „Byť spravovaný znamená byť sledovaný, vyšetrovaný, kontrolovaný, nasmerovaný a legislatívne usmerňovaný ..., človekom, ktorý nemá na to právo ani vedomosť a dokonca ani cnosť.“ Opakom libertiánstva je ale paternalizmus a spôsob, akým je spravovaná spoločnosť. Ide o spôsob, kde sa snaží štát prebrať úlohu tzv. vševediacej a vše chrániacej matky. Kde štát a verejná správa pristupuje k občanovi ako ku dieťaťu, ktoré nevie čo je pre neho dobré a preto, preberá zodpovednosť za občana v záujme jeho dobra. Z pohľadu vývoja spoločnosti, takto nastavená paradigma, deformuje samostatné rozhodovanie občanov a ich schopnosť spoliehať sa na vlastné sily. Vyvoláva to dojem, že štát alebo iná úroveň verejnej správy sa musí postarať o všetky potreby svojich občanov.

1.2 Organizačná štruktúra

Sústava štátnych a verejných orgánov má pre praktickú vykonateľnosť svojich cieľov nenahraditeľný význam. Existencia štátu a verejnej správy sa prejavuje viditeľne výkonom orgánov verejnej správy. Štátne orgány spolu so sústavou orgánov územnej a záujmovej samosprávy a inými verejnoprávnymi ustanovizňami tvoria sieť orgánov verejnej moci (alebo verejnej správy) (Šmihula, 2010, s. 138)¹³ Jednotlivé orgány, ak majú kompetenciu od štátu konať v jeho mene, môžu regulovať činnosti verejného života tak, že budú vydávať všeobecne záväzné pravidlá, ktorými sa myslia normy (môžu mať ale rôznu právnu silu a nesmú byť v rozpore s vyššie postavenou právnou normou). Sústava orgánov verejnej správy je tvorená orgánmi štátnej správy, samosprávy, verejnoprávnymi korporáciami a kontrolnými orgánmi. Samosprávne orgány môžu, ak je to v ich prenesenej kompetencii, vydávať normatívne právne akty¹⁴ a nie sú obmedzené len na administratívno-správne konanie.

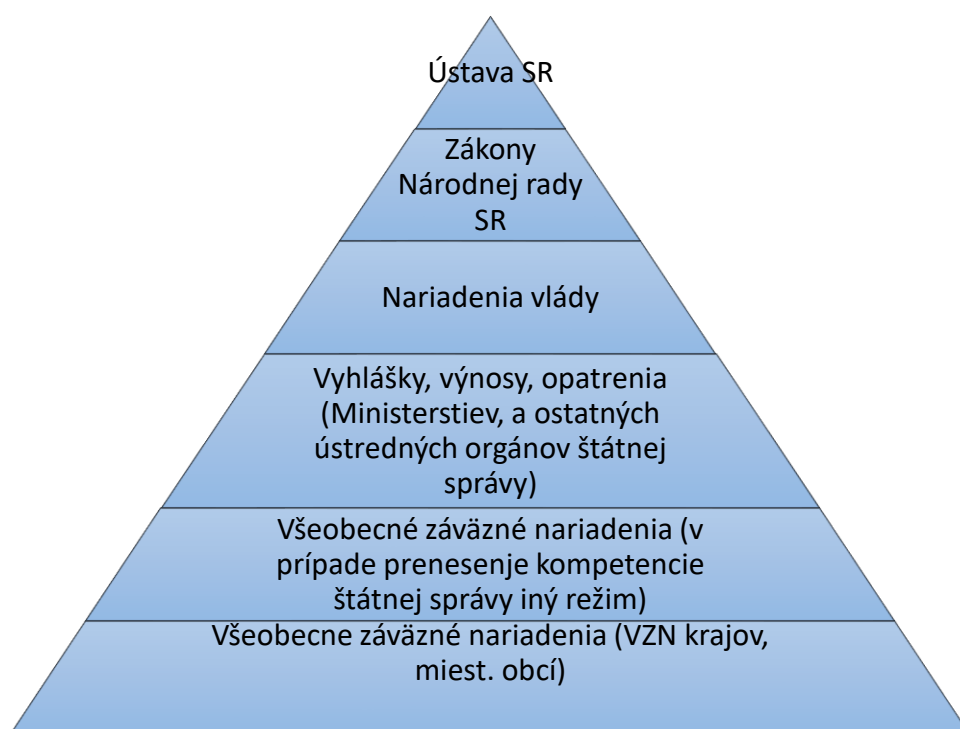
V štátnej správe platí vzťah nadriadenosti a podriadenosti a je jej typickým prvkom. Tento vzťah sa prejavuje podriaďovaním sa rozhodnutiu alebo nariadeniu (napr. záväzné pokyny, smernice atď.) vyššie postaveného orgánu štátnej správy, čo v prípade samosprávy nemusí platiť. Charakteristickými znakmi štátnych orgánov sú právomoc (spôsobilosť vydávať právne akty), pôsobnosť (kompetencia môže byť, vecná funkčná atď.) a štátnomocenský charakter ich činnosti (využitie donútenia ak je to potrebné) (Ottová, 2006, s. 118).

¹³ŠMIHULA, D. 2010. *Teória štátu a práva*. Vydavateľstvo: EPOS Bratislava 2010. s.138 (z398) ISBN 978-80-8057-854-1

¹⁴JELÍNEK, J. 1906. *Všeobecní státověda*. Vydavatel'stvo Jana Laichtera Praha 1906. s 540

Na regulovanie a usmerňovanie spoločensky želateľného cieľa alebo výstupu inštitúcie verejnej správy využívajú právne normy, ktoré majú rôznu silu a záväznosť. Obsahom právnych noriem je spoločenská vôľa a spoločenský záujem a ide o určitý spoločenský mechanizmus.¹⁵ Tieto môžu mať prikazovací, zákazkový alebo oprávňovací charakter. Na tieto nástroje, ktoré demonštrujú mocenský charakter, môžeme nahliadať aj ako na regulatívny nástroj verejnej politiky. Právne normy sú usporiadané hierarchicky tak, aby si vzájomne neodporovali a na tento atribút dohliada Ústavný súd Slovenskej republiky. Schéma č.1 znázorňuje hierarchiu právnych noriem. Normy orgánov nižšieho stupňa obvykle slúžia na vykonanie a podrobnejšie rozpracovanie noriem orgánu vyššieho stupňa (Schultz, 1999, s.15).

Schéma č.1 Hierarchia právnych noriem



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa: SCHULTZ, I. 1999. *Právny systém v Slovenskej republike*. Vydavateľstvo SÚVAHA: Bratislava. 1999. s.5/375 a portálu watchdog.fair-play.sk¹⁶

Od právnych noriem je potrebné rozlišovať normatívne interné inštrukcie, ktoré majú nižšiu právnu silu a sú aj miestne a organizačne obmedzené. Slúžia predovšetkým na riadenie orgánov, organizácií alebo pracovníkov podriadených orgánu, ktorý ich vydáva. Všeobecne smernice, inak sa môžu nazývať aj úpravy, príkazy alebo rozkazy. Ústredné

¹⁵ SCHULTZ, I. 1999. *Právny systém v Slovenskej republike*. Vydavateľstvo SÚVAHA: Bratislava. 1999. s.15 ISBN 80-88727-31-6

¹⁶ Hierarchia Právnych predpisov <http://watchdog.fair-play.sk/legislativa-hierarchia-pravnych-predpisou.php>

orgány vydávajú smernice na pravidelnej báze vo svojich vestníkoch a vždy musí platiť, že nesmú byť v rozpore s platnou legislatívou. Normotvorné činnosti verejnej správy špecifikuje aj Škultéty, ktoré sú nevyhnutné na regulovanie spoločenských vzťahov.¹⁷

1.3 Vybrané zložky verejnej správy z pohľadu štátnej správy a miestnej samosprávy

Jednotlivým orgánom VS sa venujeme detailne predovšetkým preto, aby sme vedeli ako sú definované ich kompetencie a úlohy. Tak budeme schopný vytvoriť reálnejšie a komplexnejšie odporúčania, ktoré nebudú v rozpore s funkciami a úlohami daného úradu alebo inštitúcie. Zároveň sa v práci venujeme iba úlohe orgánov, ktoré súvisia s behaviorálnymi poznatkami a agendou regulácie v doprave.

1.3.1 Úrad vlády Slovenskej republiky

Zákon č. 523/2004 Zb. (Z.z.) o rozpočtových pravidlách verejnej správy zaraďuje Úrad vlády ako rozpočtovú organizáciu štátu. Úrad patrí k vrcholným (najvyšším) štátnym orgánom, a má v kompetencii aj zriaďovanie rozpočtových alebo štátnych príspevkových organizácií ak sú v jeho pôsobnosti.¹⁸ Kompetenčný zákon 575/2001 Zb. v znení zákona č. 60/2013 Zb. a zákona 313/2013 Zb. plní úlohy spojené s odborným, organizačným a technickým zabezpečovaním činností vlády a ďalej podľa paragrafu 24 ako ústredný orgán vykonáva kontrolu plnenia úloh súvisiacich s výkonom štátnej správy. Iné funkcie sú napríklad kontrola plnenia úloh z uznesení vlády atď.

1.3.2 Ministerstvo dopravy a výstavby

Ministerstvá podľa Machajovej majú *čiastočnú vecnou a územnú celoštátnu pôsobnosť vo veciach ústrednej štátnej správy*.¹⁹ Jeho úlohou je predovšetkým podieľať sa na tvorbe štátnej politiky na úseku svojej pôsobnosti, zároveň ale aj vykonáva štátnu správu. Podľa Machajovej sú *konceptnými centrami*, pretože plnia komplex úloh súvisiacich s návrhom implementáciou ale aj kontrolou danej vecnej agendy. Svoje návrhy ministerstvo v upravenej a koncepcnej forme môže predkladať vláde. *Normatívna právomoc* ministerstva spočíva vo vydávaní vyhlášok²⁰, opatrení a výnosy.²¹

¹⁷ŠKULTÉTY, P. a kol. 2006. *Správne právo hmotné. Všeobecná časť*. Vydavateľstvo UK: Bratislava. 2006. s. 99. ISBN 80-7160-205-1

¹⁸Štatút úradu vlády Slovenskej republiky Dostupné na: http://www.vlada.gov.sk/data/files/7164_statut-uradu-vlady-slovenskej-republiky-uplne-znenie-k-24-januaru-2018.pdf

¹⁹MACHAJOVÁ, J. 2009. *Všeobecné správne právo. 3. vyd.* Vydavateľstvo EURO KÓDEX: Žilina. 2009. s. 100. ISBN 978-80-89363-36-0

²⁰Na toto vydávanie majú *zákonné splnomocnenie*

²¹Všetky spomínané predpisy sa uverejňujú v Zbierke zákonov a prevažne majú charakter vykonávacích noriem (predpisov).

1.3.3 Okresný úrad

Postavenie okresných úradov v rámci verejnej správy je stanovené v zákone 180/2013 Zb. Úrad je úradom miestnej štátnej správy a je preddavkovou organizáciou Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.²² Prednostu okresného úradu vymenúva vláda na návrh ministra a je aj štatutárnym orgánom v prípade súdneho konania. Zodpovedá za agendu cestnej dopravy a pozemných komunikácií, všeobecnej vnútornej správy, živnostenského podnikania atď. Okresný úrad môže v rozsahu svojej pôsobnosti spolupracovať aj s inými orgánmi štátnej správy, napríklad s vyššími územnými celkami a obcami v rámci svojich územných obvodov. V rámci svojho pôsobenia využívajú napríklad právne nástroje verejnej politiky tak, ako to ustanovuje zákon č. 180/2013 Z.z. a to vyhlášky, ktoré sú všeobecným záväzným právnym predpisom. Výkon štátnej správy okresné úrady riadia aj smernicami či inými vnútornými predpismi.

1.3.4 Hlavné mesto SR Bratislava, kompetencie a orgány.

Ústava, v prípade konkretizácie právneho postavenia Bratislavy ako hlavného mesta Slovenskej republiky, odkazuje na všeobecne záväzný právny predpis so silou zákona a to zákon č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky.²³ Drgonec ďalej nevylučuje, že s právnym postavením hlavného mesta sa spájajú aj iné právne normy. Podľa spomínaného autora má Bratislava *dvojediné postavenie* čo znamená, že okrem toho, že je hlavným mestom štátu, plní aj funkciu územnej samosprávy²⁴. Hlavné mesto Bratislava získalo štatút hlavného mesta zákonom č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky. Spomínaný zákon presne vymedzuje postavenie hlavného mesta, špecifikuje kompetencie v rámci územnej samosprávy ale aj postavenie miestnych častí. Hlavné oblasti, ktoré zákon vymedzujú sú podrobné vymedzenie úloh prenesených zo štátnej správy, takisto zásady hospodárenia s majetkom, tvorba a čerpanie rozpočtu a prenesené kompetencie na mestské časti hlavného mesta. Mestské zastupiteľstvo reprezentuje obyvateľov mesta Bratislavy a tvorí ho 45 poslancov, ktorí môžu zároveň plniť povinnosti miestneho poslanca alebo starostu. Mestskí poslanci predovšetkým schvaľujú územný plán Bratislavy a zón a celomestské koncepcie rozvoja jednotlivých oblastí života v Bratislave.²⁵ Regulujú uzneseniami a všeobecne záväznými nariadeniami (VZN). V článku 8 štatútu hlavného mesta sú ďalej špecifikované vzťahy medzi mestom a miestnym zastupiteľstvom. V tejto časti sa

²² Zákon č. 180/2013 o organizácii miestnej štátnej správy

²³ DRGONEC, J. 2015. *Ústava Slovenskej republiky*. Nakladateľstvo C.H.Beck: Bratislava: 2015. s.341. ISBN 978-80-89603-39-8

²⁴ Postavenie Bratislavy je vymedzené aj zákonom č 302/2001 Z.z. o samospráve vyšších územných celkov

²⁵ Zákom č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky

hovorí o konkrétnom procese ako sa postupuje v prípade prerokúvania materiálov celomestského charakteru, ktorý sa dotýkajú niektorej z mestských častí mesta Bratislava. Mestská časť má právo danú problematiku pripomienkovať alebo akceptovať a to aj tak, že k nezaujme oficiálne stanovisko, takto dá najavo, že nové skutočnosti akceptuje. Každá mestská časť má čas minimálne 30 dní na vyjadrenie svojho stanoviska, ktoré starosta mestskej časti vyjadrí primátorovi hlavného mesta. Nesúhlasné stanovisko starostu môže prehlasovať trojpäťtinová väčšina prítomných poslancov mestského zastupiteľstva. Primátor je štatutárom mesta Bratislavy, ktorú aj oficiálne zastupuje navonok. Môže určovať platy riaditeľom rozpočtových organizácií a vedeniu magistrátu atď. V odseku č. 7 štatútu mesta môže primátor rozhodovať o plnení funkcií prenesenej pôsobnosti ale toto rozhodnutie musí podporiť aj mestské zastupiteľstvo. Pri nepodporení rozhodnutia primátora mestským zastupiteľstvom je toto rozhodnutie neplatné. Dôležitou súčasťou správy mesta Bratislava je aj mestská rada, ktorá je bližšie špecifikovaná v článku 11 o mestskej rade. Jej úlohou je kontrola mestského zastupiteľstva ale je aj poradným orgánom primátora. Súčasťou jej činnosti je navrhovanie, zabezpečovanie a príprava vlastných návrhov. Ďalej zabezpečuje a kontroluje plnenie úloh vyplývajúcich z uznesení, ktoré prerokovala a prípadne ich môže aj pripomienkovať.

Komisie mestského zastupiteľstva vznikajú na návrh primátora. Majú rôzne tematické zameranie a venujú sa prevažne rozdielnej problematike. Mestskí poslanci sú rozdelení tak, aby boli členom aspoň jednej z nich. Každá má svojho predsedu, ktorého tiež volí mestské zastupiteľstvo. Počet komisií a ich názov, ale aj zloženie, je na rozhodnutí mestského zastupiteľstva. Plnia nasledujúce funkcie:

- Poradná (spracovanie a vypracovanie stanovísk),
- iniciatívna (majú možnosť vytvoriť a prezentovať návrhy na riešenie problematických oblastí života mesta),
- kontrolná. (kontrola plnenia uznesení zastupiteľstva či primátora).²⁶

1.3.5 Mestské časti Bratislavy

Sú špecifikované v zákone 377/ 1990 Zb. a sú obvykle samosprávnou jednotkou na území mesta. Napríklad v prípade mesta Bratislava a Košice aj hospodária so svojím majetkom, schvaľujú a zodpovedajú za plnenie rozpočtu. Mestské časti, ako samosprávne jednotky, zodpovedajú za správu majetku, ktorá im bola zverená. Mestské časti Bratislavy plnia úlohy preneseného výkonu správy ale v niektorých oblastiach konajú so súhlasom

²⁶ Zákonom č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky

hlavného mesta a štátnej miestnej správy. Plnenie úloh vykonávajú prostredníctvom miestnych orgánov a to miestne zastupiteľstvo, starosta, iné organizácie alebo poradné orgány, miestny kontrolór a miestny úrad.

1.4 Teoretické aspekty behaviorálnych vied a verejná správa

Richard H. Thaler sa snaží vyvrátiť mylný názor, že je možné sa vyhnúť ovplyvňovaniu ľudského rozhodovania. Tým chce potvrdiť tézu, že ľudia sú práve naopak vo veľkej miere zasiahnutý aspektami architektúry voľby.²⁷ Behaviorálna ekonómia a teória je čoraz viac uznávanou vedeckou disciplínou vo výskume, ktorá stavia na behaviorálnych poznatkoch a na kognitívnej psychológii. Stáva sa využívanou tvorcami politík vo VS na dizajnovanie účinnejších intervencií.²⁸

1.4.1 Klasická ekonómia

Ekonómia sa delí na mikroekonómia a makroekonómiu, vo všeobecnosti je definovaná ako *spoločenská veda, ktorá skúma motívy a spôsoby rozhodovania jednotlivca i spoločnosti ako celku o alternatívnom využívaní vzácnych výrobných zdrojov, spôsoby rozdeľovania výrobných statkov na súčasnú a budúcu spotrebu medzi jednotlivé osoby a spoločenské skupiny, ako aj výmenné procesy, ku ktorým pri tom dochádza* (Samuelson, D. Nordhaus, 1992). Klasická ekonómia predpokladá, že ľudia sa správajú racionálne a sú zároveň schopní objektívne zhodnotiť, či je daná voľba pre nich najvhodnejšia. Pri rozhodovaní sa riadia maximalizáciou hraničného užitku pri minimalizácii hraničných nákladov. K riešeniam prichádzajú na základe informácií, ktoré im slúžia ako predpoklad rozhodnutia. Pritom využívajú optimálnu úroveň informácií a to je taká, pri ktorej sa hraničná miera užitku z informácie rovná hraničným nákladom z informácie. Vo všeobecnosti môžeme povedať, že človek je podľa tejto teórie *homo ekonomikus*.

Ekonomický človek je potom *abstraktná bytosť*, správajúca sa tak, aby maximalizovala svoj individuálny úžitok, pri možnej existencii rôznych obmedzení (napr. spotrebiteľ je pri svojej voľbe obmedzený dôchodkom, cenami komodít, časom a pod.). Avšak ak subjekt sleduje cieľ v podobe maximalizácie užitku, tak jedná racionálne (Siruček, 1997).

Popri spomínanom racionálnom správaní človeka existujú aj ďalšie pohľady na spôsob ako sa ľudia rozhodujú, ide o objektívnu a subjektívnu racionalitu. Dokonalá

²⁷TAHLER, R – SUNSTEIN, C.R.:Nudge: improving decision about health, wealth, and happiness. Vyd. Caravan book, 2008. ISBN 978-0-300-12223-7 s. 7

²⁸AVINERI, E.: Nudging Safer Road Behaviours. Tel-Aviv Academic College of Engineering. 2014. pdf [online] [cit. Dňa 2017.09.14] Dostupné na internete: http://www.rannaorf.org.il/webfiles/files/Nudge_in_Road_Safety_final.pdf

racionalita je tak abstrakciou, ktorá sa v skutočnom živote neobjavuje bežne a dalo by sa povedať, že ide o neprirodzenú formu správania sa alebo rozhodovania človeka. Pri objektívnej racionalite sa človek snaží o dosahovanie cieľov s najnižšími nákladmi a čo najvyššími výnosmi aby takéto rozhodovanie bolo maximálne efektívne. Obmedzením takejto racionality je skutočnosť, že človek nemá skoro nikdy všetky potrebné informácie, aby dokázal spomedzi variantov zvoliť ten najvhodnejší. V subjektívnej racionalite je zohľadnený dôležitý aspekt ľudskej povahy a síce, že každý človek nemá rovnaké potreby. Z toho vyplýva, že má aj iné preferencie a schopnosť a citlivosť na získavanie informácií v miere, v ktorej mu to vyhovuje. Každý človek bude teda subjektívne vyhodnocovať informácie a na základe toho sa potom rozhodovať, či ide o optimálne ekonomické rozhodovanie (Thaler, R. H., 2015).

1.4.2 Behaviorálna ekonómia

Ide o vednú disciplínu, ktorá obohacuje neklasickú ekonómiu práve o aspekt iracionality. To, že sa človek nie vždy správa racionálne a berie do úvahy všetky možné následky svojho rozhodnutia, rieši behaviorálna ekonómia.²⁹ Toto správanie je vysvetľované pomocou poznatkov z psychológie, prevažne behaviorálneho a nebehaviorálneho smeru, ale aj ostatných vedných disciplín ako neurovedy, antropológia, sociológia atď. Ide teda o pripustenie, že správanie človeka nie je vždy jednoducho vysvetliteľné na neklasických modeloch na ktorých základe dnes funguje celá spoločnosť. Hoci sme za určitých predpokladov schopní racionálne sledovať vlastný prospech, alebo sa o to aspoň pokúšať, bežný človek neuvažuje vždy tak komplexne ako predpokladá štandardná ekonómia, robí chyby, volí suboptimálne varianty atď.³⁰ V niektorých situáciách sa vôbec nesnaží maximalizovať svoj úžitok, napr. dar pre charitu bez očakávania odplaty, altruizmus atď. (Gneezy, List, 2013)

Odmietnutie konceptu plnej racionality je základným vymedzením oddeľujúcim behaviorálnu ekonómiu od klasického chápania štandardnej ekonómie. Koncept obmedzenej racionality³¹ stojí teda v popredí záujmu v kontexte rozhodovania sa. Podľa Swartza (2008, s 90) „behaviorálna ekonómia stojí na tvrdeniach odrážajúcich výsledky psychologického skúmania ľudského chovania a zisteniach sociálnych vied a biológie. Usiluje sa

²⁹ARIELY, D.: Predictably irrational. The Hidden Forces That Shape Our Decisions. Vyd. HarperCollinsPublishers. 2008. ISBN 978-0-06-135323-9

³⁰GNEEZY, U., LIST, J.A.: *The why axis: Hidden motives and the undiscovered economics of everyday life*. Vyd. New York: PublicAffairs. 2013, ISBN 978-1610393119

³¹SCHWARTZ, H.: *A guide to behavioral economics*. Virginia: Higher Education Publications, 2008. ISBN 978-0-914927-61

o poskytnutie presných hypotéz o kognitívnych schopnostiach a emočných odpovediach ľudí v procese rozhodovania ...“. Daimond a Vartianen definujú behaviorálnu ekonómiu ako „rad prístupov, ktoré hľadajú spôsob ako rozšíriť rámec štandardnej ekonómie a zasadiť do neho znaky ľudského správania sa, ktoré sú v nich opomínané.“³² Sunstein, Jolls a Thaler nahliadajú na problematiku ako na skúmanie reálneho ľudského správania, pričom toto sa vyznačuje nestabilnými preferenciami, obmedzenou racionalitou, nedokonalým spracovaním informácií a neracionálnym očakávaním.³³

Využívanie realistickejších psychologických základov, o ktorom hovoria aj Camerer a Lowenstein (2004), pomáha a zvyšuje schopnosť vysvetliť ekonómiu. Jadrom behaviorálnej ekonómie je podľa nich presvedčenie, že vnášanie psychologických aspektov do ekonomických analýz spresní aj predpovede a tým zlepši i návrhy politík.³⁴ V aplikácii a prepájaní psychológie a ekonómie sa pripisuje význam práci Daniela Kahnemana a Amosa Taverskeho, ktorí sa venovali skúmaniu rozhodovania za neistoty a teórii ľudského úsudku. Toto snaženie sa pretavuje do zrodu prospektovej teórie (tzv. teória vyhliadok)³⁵. Skúmanie teoreticky vysvetľuje, ako sa z pohľadu subjektu mení hodnota a dopad na ľudské rozhodovanie, na rozdiel od teórie očakávaného úžitku, ktorá kladie dôraz na zmeny úžitku a následné rozhodovanie.

Prospektová teória prináša nový náhľad na to ako sa dá vysvetliť tvorba ekonomických rozhodnutí. Niektoré z jej postulátov podľa Baláža³⁶:

- Uvažuje o úžitku ako násobku hodnoty možného rozhodnutia a jeho pravdepodobnosti. Slovo úžitok sa nahrádza slovom „prospekt“ s významom „výhliadka“, „nádej“, „potenciálny výsledok“, aby sa zdôraznil pravdepodobnostný charakter výsledku, ktorého voľba je navyše podfarbená psychologickými faktormi.
- Aj prospektová teória predpokladá u ľudí maximalizovanie úžitkov. Výpočet týchto úžitkov však definuje inak (pridaním istých parametrov do štandardného výpočtu)

³²DIAMOND, P. A – Vertiainen, H.: *Behavioral economics and its applications*. Vyd: Princeton University Press, 2007, s 1 ISBN 978-0-691-12284.

³³JOLLS, CH. SUSTEIN, C.R., THALER, R.H.: *A Behavioral Approach to Law and Economics*. Cambridge, Vyd: Cambridge University Press, 2000, str. 13 ISBN 978-0-521-66135-5

³⁴CAMERER, C., LOWENSTEIN, G., RABIN, M.: *Advances in Behavioral economics*. Princeton vyd.: Princeton Univesity Press, ISBN 0-691-11681-4

³⁵KAHNEMAN, D., TAVERSKY, A.: *Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk*. *Econometrica: Journal of the econometric perspectives*, str. 193.

³⁶BALÁŽ, V.: Prospektová teória a jej miesto v ekonomike, Dostupné na interente https://www.researchgate.net/profile/Vladimir_Balaz/publication/273696539_Prospektova_teoria_a_jej_miesto_v_ekonomickom_mysleni/links/56ea7ff008ae95bddc2b59ea/Prospektova-teoria-a-jej-miesto-v-ekonomickom-mysleni.pdf

a predpoklad racionality ekonomických agentov nahradzuje predpokladom podmienenej racionality (bounded rationality).

- Podobne ako teória očakávaného úžitku, aj prospektová teória predpokladá nelineárne oceňovanie úžitku, napríklad podľa formuly $u(x) = x\alpha$. Čiže aj v tomto smere je prospektová teória súčasťou štandardnej ekonomickej teórie, len jej rámec napĺňa trochu inými postupmi ako teória očakávaného úžitku.

Experimentálne testovanie sa stáva hlavnou metódou pre overovanie myšlienkových modelov a preto sa približuje bližšie k realite. Ekonomické experimenty, práca priamo v teréne, pozorovanie a zbieranie údajov sú inovatívnym prvkom oproti klasickému ekonomickému modelovaniu a teórii užitočnosti.

1.4.3 Prístupy k behaviorálnemu experimentu a výskumná otázka

Experiment je komplexná výskumná metóda, pretože sa pri nej nevyhnutne musia používať aj iné výskumné metódy na získanie údajov o subjektoch experimentu – test, dotazník, pozorovanie, škálovanie, sociometria atď.³⁷ Podľa Rotha (1987,1988) by mal experiment vykonávať funkcie ako testovanie ekonomickej teórie, hľadať fakty a naznačovať spolačlivú politiku.³⁸ Podľa iných ekonómov, napr. Friedman (1953, s 10), je práve experimentálna metóda neužitočná.

Tabuľka č.1 Návrh formuláru na pozorovanie pred implementáciou postrčenia („nudgu“)

Poradie	Muž	Žena	Chodcov celkom za 20 min	Čas	Prešiel na červený signál

Zdroj: Vlastné spracovanie.

Pre relevantné vykonanie randomizovaného experimentu Haynes a kol. (2012) uvádza 9 krokov, tak aby ich bolo možné uplatniť vo VP:³⁹

TESTOVANIE

1. Identifikácia jednej alebo dvoch verejných intervencií (policy intervention) na porovnanie.

³⁷GAVORA, P., KOLDEOVÁ, L., DVORSKÁ, D., a kol: Elektronická učebnica pedagogického výskumu. Univerzita Komenského v Bratislave, dostupné na internete : <http://www.e-metodologia.fedu.uniba.sk/index.php/autori/zoznam.php>

³⁸ DHAMI, S., 2016: The foundations of behavioral economic analysis. Oxford UNIVERSITY PRESS, ISBN 978-0-19-871553-5, s. 10

³⁹ SIČÁKOVÁ-BEBLAVÁ, E., 2015: *Behaviorálne základy verejnej politiky*. Univerzita Komenského v Bratislave, ISBN 978-80-223-3928-5, s 116

2. Definovanie výstupu (outcome), ktorý by mala daná intervencia ovplyvniť a ako to bude v experimente zmerané.
3. Rozhodnutie o jednotke, ktorá bude náhodne vybraná.
4. Rozhodnutie o tom, koľko je potrebných jednotiek na to, aby výsledok bol dostatočne robustný (nenapadnuteľné) -výsledky.
5. Každé skupine je potrebné prideliť jednu z testovaných intervencií použitím robustných metód náhodného výberu.
6. Zavedenie stratégie týmto skupinám

„Field experiment“ (terénny experiment) je vhodný na overenie získaných odhadovaných kauzálnych dôsledkov. Ich veľkou slabinou sa avšak javí, znížená schopnosť ich univerzálneho použitia na rôzne situácie. Ak uskutočníme terénny experiment, nemôžeme usudzovať s ich univerzálnou platnosťou ako v prípade laboratórneho, a to hlavne pre obmedzenú možnosť ich opakovateľnosti. Výhodou experimentu je skutočnosť, že ide o pozorovania reality tak ako je.⁴⁰ Pre našu prácu sa nám javila táto metóda ako najvhodnejšia. A takto sme dokázali pozorovať a vyhodnotiť skutočný stav dopravnej regulácie na vybranej lokalite.

Psychológia a neuro-vedy majú významné miesto v behaviorálnej vede, pretože sa snažia pochopiť motivácie správania človeka. Čo všetko má vplyv na rozhodovanie jednotlivca? Skúmanie spôsobu rozhodovania a faktorov, ktoré majú vplyv na prijatie rozhodnutia, výrazne prispievajú aj psychológia a neurovedy. Pre riadenie pohybu chodcov cez cestnú komunikáciu je priechod pre chodcov usmerňovaný signalizačným zariadením vo forme klasického semaforu. Napriek funkčnosti chodci vstupujú na vozovku aj v prípade, že je pre nich signalizované červené znamenie. Prečo sa chodci dobrovoľne vystavujú nebezpečenstvu a riziku, že sa stanú obeťou dopravnej nehody? Problému prechodu cez cestu na označenom priechode so signalizáciou sa venuje napríklad štúdia, ktorá sa uskutočnila v Mumbaii na vzorke 775 chodcov, kde sa skúmalo ich správanie vzhľadom na ich vek, pohlavie a čas, kedy dorazili k priechodu pre chodcov.⁴¹ Hlavným cieľom experimentu bolo hľadanie možností ako zabezpečiť vyššiu bezpečnosť chodcov, ktorí sa neprispôbia signalizačnému zariadeniu a teda prekračovali cestnú komunikáciu, aj keď to

⁴⁰HUMPHREYS, M.- WEINSTEIN, M.J. Field Experiments and the Political Economy of Development [elektronický zdroj]. Columbia, 2009, s. 5 [cit. 2017-04-06]. Dostupné na: http://www.columbia.edu/~mh2245/papers1/HW_ARPS09.pdf

⁴¹ Study on pedestrian crossing behavior at signalized intersections, Open access - Original research article Marisamynathan, Vedagiri Perumal [online] [cit. Dňa 2017.09.14] Dostupné na internete: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756415300945>, str. 103–110

bolo v rozpore s ich bezpečnosťou. Táto štúdia tiež zistila, že cez priechod prechádza na červenú viac mužov ako žien. Takisto, približne viac ako 50 percent ľudí porušuje predpisy cestnej premávky a vystavuje sa nebezpečenstvu zrážky s motorovým vozidlom.

1.4.4 Rola emócií v rozhodovaní a ekonomickom správaní

Prvé modely rozhodovania v ekonomickom prostredí boli normatívne a predpisovali, ako by sa malo rozhodnutie urobiť v transparentných a predpovedateľných situáciách (Heilman, 2006). Toto predovšetkým znamená výber najvhodnejšej alternatívy. V skutočnosti sa však ľudia rozhodujú inak a často v rozhodovaní hrá rolu emocionálny faktor. Asi ťažko si pri rozhodovaní o kúpe určitého produktu urobí spotrebiteľ analýzu každého produktu, jeho výhod a nevýhod, pretože to ani z časového ani praktického hľadiska, by nebolo jednoducho uskutočniteľné. Podľa H. Simona (1957) sa ľudia rozhodujú v rámci svojich kognitívnych obmedzení a charakteristík prostredia a preto často používajú rôzne heuristiky⁴² na riešenie problémov. Zeelenberg (2008) k týmto heuristikám priraduje aj emócie.

Spomínané teórie, by vedeli vysvetliť napríklad aj správanie sa chodcov v prípade rozhodovania o porušení, respektíve neporušení pravidiel cestnej premávky. Pretože jedným z dôvodov na prechod cez cestu na to určenom mieste alebo v prípade signalizácie signalizujúcej stoj. Správanie sa chodcov by mohlo byť ovplyvnené aj náladou alebo emocionálnym stavom. Najväčšie riziko sa však spája s neodhadnutím situácie a potencionálnou zrážkou s motorovým vozidlom, čo by mohlo viesť až k stratám na životoch. Podľa Čajovej (2010) sú emócie neoddeliteľné od rozhodovania, keďže je zjavné, že aj rozhodovanie je emočný proces. Autorka ďalej uvádza, že emócie sa mohli vyvinúť ako automatické reakcie na akútne riešenie problémov, v podstate ako ochranný mechanizmus organizmu, keď kognitívne zložky neboli z nejakého dôvodu schopné rozhodnutia. Takto načrtnutá teória sa spája s tzv. duálnym systémom rozhodovania⁴³, ktoré vo svojej knihe rozpracoval Kahneman (Thinking fast and slow, 2011). Emócie teda nemusíme nevyhnutne pokladať za rušivý prvok, ale aj ako adaptívny proces, ktorý nám pomáha usmerňovať pozornosť, redukovať možnosti a slúži ako motivačná sila.⁴⁴ Pre náš projekt bude zaujímavé, či naše navrhnuté postrčenie („nudge“) bude vedieť ovplyvniť jednu zo zložiek rozhodovania chodca vo voľbe prejsť na červenú.

⁴²Slovník súčasného slovenského jazyka pozná viacero definícií, pre nás bude užitočné heuristiku chápať ako metodický návod ako pomocou, rôznych prostriedkov sme schopní nachádzať nové myšlienky.

⁴³KAHNEMAN, D., 2011

⁴⁴ČAJOVÁ, V., 2010

1.5 Behaviorálne poznatky a navrhovanie účinnejších opatrení vo verejnej správe na regulovanie spoločenského života

Je dôležité nájsť správnu mieru medzi reguláciou činností jednotlivcov na všetkých úrovniach verejnej správy. Zároveň sa vynára aj otázka legitimacy tvorby takých politík a nástrojov na riadenie spoločnosti, ktoré si riadené subjekty nemusia celkom uvedomovať. Pretože Behaviorálna veda vo všeobecnosti a spôsob akým zasahuje do procesu tvorby rozhodnutia jednotlivca, by mohla prerásť v extrémnom prípade do negatívnej propagandy.

Na verejnú správu je možné nazerať z dvoch uhlov pohľadu: a to sústavu inštitúcií a činnosť nimi vykonávanú (Černenko, 2010, s.149).⁴⁵ Z pohľadu teórie sa na význam verejnej politiky dá nahliadať ako na spôsob, ktorým môžeme riešiť úplne nové vzniknuté situácie, zatiaľ čo verejno-správna činnosť prináša kľúč na to, ako sa riešia nedostatky už známe (Čerenenko, 2010, s.149). Behaviorálna veda poskytuje nástroje a spôsoby riešenia niektorých problémov, ktoré by bolo možné využiť pri tvorbe úplne nových politík.

Rôzne inštitúcie vo svete priznávajú, že ľudské správanie je do značnej miery automatizované a je do veľkej miery podmienené sociálnym a spoločenským kontextom, preto na ľudské uvažovanie majú podľa svetovej banky vplyv mentálne modely. Tu zdôrazňuje a vyzdvihuje práve úlohu tvorcov politík, v procese analýzy ich jednotlivých problémov. Adaptabilný, a viac empirický prístup k tvorbe politík, považuje Svetová banka za významný, vytvorila zároveň odporúčania na zlepšenie intervenčného cyklu a zvyšovanie ich účinnosti (World Bank, 2014. s 192):

- **Je potrebné sa viac sústreďovať na definovanie a diagnostikovanie problémov.** Pochopenie prečo a ako psychologické sklony k chybám vznikajú, aké kognitívne náklady pri tomto rozhodovaní vznikajú a v neposlednom rade pochopenie sociálnych noriem a mentálnych modelov. Na to, aby bolo možné toto skúmanie, je vhodné využiť interdisciplinárneho prístupu a tak využiť a syntetizovať poznatky aj z antropológie, pretože odhaľuje pohnútky konkrétnej reakcie alebo správania jednotlivca.
- **Zaviesť experimentovanie, ktoré zahŕňa testovanie počas implementačnej fázy,** ktoré ale toleruje zlyhania, čo umožňuje identifikovať nákladovo efektívne intervencie.⁴⁶

⁴⁵ŽÁRSKA, E.-ČERENENKO, T.-KOZOVSKÝ, D. 2010. *Verejná správa I*. Vydavateľstvo EKONÓM: Bratislava, 2010, s.149 ISBN 978-80-225-3113-9

⁴⁶SIČÁKOVÁ-BEBLAVÁ, E., 2015: *Behaviorálne základy verejnej politiky*. Univerzita Komenského v Bratislave, ISBN 978-80-223-3928-5, str 114

1.5.1 Architektúra voľby

Tento výraz zavádzajú do teórie Thaler a Sustain (2008), ide o vytvorenie takých podmienok, kde sa ľudia rozhodujú. Nejde o hocijaké navrhovanie prostredia ale vedomú a zámernú úpravu, kde aj zdanlivo najmenej podstatný faktor môže zohrávať úlohu v tvorbe rozhodnutia subjektu (Tahler, Sunstein, Balz 2013). Architektúra voľby využíva vedomosti o rôznych faktoroch, ktoré majú usmerňovaciu schopnosť v priestore tak, že „nudžujú“ jednotlivcov smerom k lepšiemu rozhodnutiu (Tahler, Sunstein, 2008). Takto plánované intervencie sú porovnateľné so skutočnými architektami, ktorí tiež podobným spôsobom usmerňujú správanie jednotlivcov tým, kde a ako umiestňujú architektonické prvky v priestore, ako napríklad vstupné dvere, okná, sociálne zariadenia atď. Takto nastavené prostredie potom môže prirodzene aj bez dodatočných intervencií efektívne „ovplyvňovať“ voľbu jednotlivcov v prospech ich lepšieho alebo bezpečnejšieho rozhodovania. Príkladom takého „nudgu“ je napríklad pokus, ktorý spomína Tahler a Sunstein (2011) vo svojej knihe, kde sa v školskej jedálni rozhodli, že podporia racionálnejšiu výživu detí. Hoci do sortimentu zaradili viac druhov ovocia a zeleniny a ďalších výživných potravín, nepodarilo sa im aj reálne zvýšiť ich spotrebu. Preto po čase celkom zmenili rozloženie a dostupnosť jednotlivých druhov potravín a všetky produkty racionálnej stravy presunuli do zorného poľa žiakov tak aby sladkosti a podobné produkty boli ďalej na dosah. Po tejto nepatrenej zmene v umiestnení jednotlivých druhov potravín sa podarilo v jedálni zvýšiť spotrebu racionálnych druhov potravín oproti tým menej zdravým.

Výsledky nielen tohto, ale aj podobných pokusov, inšpirovali podľa Whiteheada (2014) viac ako päťdesiat vlád k tomu, aby koncept architektúry voľby inkorporovali v určitej miere do tvorby verejných politík. Postrčenie („Nudge“), ako hlavný nástroj teórie architektúry voľby. Ide o vedomosť o konkrétnej anomálii správania v rozhodovacom procese, ktorá je pretransformovaná do intervencie tak, aby eliminovala anomáliu a predišla jej prejavu v danom prostredí. V niektoré behaviorálne smery existujú ako politiky a „nudging“ je bez debaty najvýsadnejšiou technikou v kontexte behaviorálnych politík⁴⁷.

Kritika postrčení („nudgov“) spočíva v tom, ako ľudia tvoria svoje rozhodnutia. Podľa niektorých autorov sa vytráca schopnosť človeka uskutočňovať vlastné rozhodnutia, pretože behaviorálne intervencie majú tendenciu znižovať náročnosť rozhodovania (pozri napr. Kremer, Ahuja, Zwane 2010). Niektorí autori sa dymievajú, že behaviorálne intervencie umožňujú inštitúciám až príliš veľkú kontrolu nad činnosťou jednotlivcov, čo

⁴⁷WHITEHEAD, M., JONES, R., HOWELL, R., LILLEY, R., PYKETT, J., *Nudging all over the world*. 2014

môže mať kontraproduktívny účinok, hlavne na ich autonómnou schopnosť fungovania. Podľa Bovensa (2008) behaviorálne intervencie by mohli mať za následok zvyšovanie počtu jedincov z nejasne definovanými preferenciami, po tom, čo boli postrčení správať sa určitým spôsobom. Preto by neskôr mohli zlyhať v rozpoznávaní konania, ktoré je podmienené ich vlastnou činnosťou.

Aj napriek kritike však môžeme konštatovať, že behaviorálna ekonómia a architektúra voľby, spolu s postrčeniami, vie poskytnúť finančne nenáročné nástroje na tvorbu pravdepodobne účinnejších politík, ktoré majú perspektívu použitia takmer v každej oblasti spoločenského života a spravovania spoločnosti.

Pri architektúre voľby je veľmi dôležité zamyslenie sa, alebo polozenie si otázky, ako by nám behaviorálny náhľad a správna architektúra voľby vedeli pomôcť pri tvorbe vhodných politík na usmernenie alebo reguláciu akejkoľvek zamýšľanej činnosti.

Simon (1957) tvrdí, že ľudská racionalita je obmedzená a preto usudzujeme, že v prípade voľby rozhodnutí človek často zlyhá. Vyberá si nesprávne rozhodnutia, ktoré nemusia byť pre neho najvýhodnejšie, môžu byť dokonca nebezpečné alebo riskantné. Legitimita využívania postrčení stále v sebe nesie určité riziko, že by bolo možné takéto nástroje v tvorbe verejnej politiky zneužiť. Je na mieste zamýšľať sa nad tým, akým spôsobom by sa takýto prístup dal eventuálne zapracovať do tvorby verejných politík, ktoré v sebe obvykle nesú určité prvky inštitucionalizovaného rozhodnutia a jeho vykonania. Vytvorenie všeobecného rámcu, ktorým by bolo možné do procesu tvorby verejnej politiky inkorporovať postupy alebo osvedčené dobré príklady z praxe. Inak povedané, vytvorenie všeobecných pravidiel či metodík pre ich praktické a jednoduché využívanie vo verejnosprávnej praxi. Ak majú byť všeobecné verejné politiky účinné ich nástroje musia akiste rešpektovať aj nie vždy racionálne správanie jednotlivcov alebo skupín.

1.5.2 Inštitucionálne zabezpečenie konceptu behaviorálnej verejnej správy príklady dobrej praxe

Veľká Británia, má Behaviorálnu jednotku (Behavioral Insight Team) ide o verejnoprávnu spoločnosť, ktorú vlastní z časti nasledujúce záujmové skupiny: vláda, charita (Nesta, the innovation charity) a zamestnanci organizácie.⁴⁸ Spomínaná organizácia vznikla na známej ulici Downing 10 (Downing Street) ako prvá vládna inštitúcia, ktorá sa rozhodla aplikovať behaviorálne vedy. Hlavným cieľom tejto organizácie bolo a je aj v súčasnosti:

⁴⁸ Spracované podľa: <http://www.behaviouralinsights.co.uk/about-us/>

- Vytváranie verejných služieb pre občanov, aby boli viac užívateľsky prijateľné ale zostali aj nákladovo efektívne,
- zlepšovanie výsledkov verejných politík, tak aby zodpovedali viac realistickému modelu správania sa človeka všade tam, kde je to možné,
- umožniť ľuďom robiť lepšie rozhodnutia pre nich samých.

Táto verejnoprávna inštitúcia nielenže navrhuje nové verejné politiky ale ich aj redizajnuje tak aby zodpovedali poznatkom behaviorálnej vedy. Avšak nejde len o zavádzanie neoverených poznatkov ale v prvom rade ich empirické testovanie a skúšobné overovanie. Ide o dôležitý proces pretože takto je možné vyhnúť sa riešeniam alebo politikám či regulácii, ktorá nie je dostatočne účinná.

OECD

OECD vytvorilo podpornú platformu na zdieľanie a šírenie informácií a skúseností o novom type a spôsobe formovania regulácie. Od roku 2013 vyvíja aktivity na propagáciu nového spôsobu tvorby politík. V súčasnej dobe OECD do výskumu o behaviorálnych vedách, ktoré je možné aplikovať naprieč verejnou správou implementuje etický aspekt ale aj iné. Tvorba postupov a návodov, však nespočíva v ich direktívnom uplatňovaní ale predovšetkým vychádza zo širokej odbornej diskusie a dobrej praxe inštitúcií alebo štátov, ktoré sa rozhodli svoje verejné politiky koncipovať na behaviorálnych poznatkoch.⁴⁹ Vedecké bádanie v behaviorálnej problematike, ktoré má OECD ďalej prehĺbovať, sa bude týkať nasledujúcich oblastí:

- Etický rámec a súbor nástrojov tvorby politík,
- inštitucionálne (Organisational) správanie,
- porozumenie potrebám spotrebiteľov a nevyhnutný konštruktívny dialóg.

V roku 2017 OECD vydalo publikáciu, ktorá popularizuje využívanie behaviorálnych metód vo verejnej správe. Ide o kolekciu 100 prípadových štúdií z rôznych krajín sveta.

Behaviorálna jednotka pri Európskej komisii

Jednotka (oddelenie) pre prognózovanie a behaviorálne náhľady (Foresight & Behavioural Insights Unit)⁵⁰ sa zaoberá výskumom skutočných motivácií ľudí tak, aby politiky, ktoré ovplyvňujú spoločenský život boli koncipované zrozumiteľne a zvýšila sa aj ich konečná účinnosť. Oblasti, v ktorých tvorí odporúčania, sú napríklad konkurencia,

⁴⁹ Spracované podľa: <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/behavioural-insights.htm>

⁵⁰ <https://ec.europa.eu/jrc/en/event/site/fta2014/contact>

ochrana spotrebiteľa, zamestnanosť, energetika, životné prostredie, zdravie, financie, dane a doprava. Jednotka sa zaoberá zisťovaním dobrej praxe a čerpá zo skúseností a dostupných zdrojov informácií všetkých 28 krajín EÚ. Tieto získané informácie majú dvojaké využitie a majú ambíciu:

1. Poskytovať náhľady / prehľad v oblasti behaviorálnej verejnej politiky,
2. inštitucionálny vývoj súvisiaci s uplatňovaním a implementáciou VP.

Vo svojej publikácii *Aplikovaný behaviorálny prístup do politík*⁵¹ EK poukazuje na skutočnosť, že hoci existuje vysoký záujem o implementáciu behaviorálneho faktora do VS je pomerne málo návodov, alebo nástrojov či politík, ktoré by boli jednoznačné a zrozumiteľné. Irelevantná nie je ani organizačná štruktúra inštitúcií, v ktorých sa prijalo rozhodnutie implementovať behaviorálny prístup. Pomerne dôležitá otázka spočíva v stanovení úrovne, a riadenia behaviorálnej jednotky, útvaru alebo pracovnej skupiny. V tomto aspekte je potrebné sa zamyslieť, či je tieto útvary účinnejšie ponechať na centrálnej úrovni alebo lokálnej. Dobrý prístup k problematike má Behaviorálna jednotka v Británii (British Insight Team, BIT), pretože zvolila kombinovaný spôsob organizácie v rámci VS. A síce, že hoci je pomerne nezávislá od vládnej centrálnej úrovne riadenia, často úzko spolupracuje s vládnymi behaviorálnymi pracovnými skupinami na úrovni ministerstiev. Tento prístup je definovaný ako „all in all“⁵² Takýmto spôsobom môže BIT užívať výhody centralizovanej štruktúry riadenia, zatiaľ čo ale posilňuje svoje prepojenia na nižšie alebo decentralizované úrovne VS. Príkladom je organizovanie 150 skúšok, seminárov a školení pre lokálne úrovne samospráv, ministerstiev či iné verejné inštitúcie.

Problémom pri centralizovanom implementovaní behaviorálneho spôsobu správy vecí verejných je, že pozitívne efekty budú nedostatočne absorbované smerom k lokálnej VS. Tak by sa implementácia akčných plánov alebo navrhnutých politík mohla skomplikovať a oneskoriť. Výhodou centralizovaného prístupu je však centralizovaný tím expertov, ktorí majú možnosť byť v úzkom kontakte s verejnými činiteľmi pracujúcimi na ministerstvách. Pri decentralizovanom prístupe ale nastáva riziko, že navrhované koncepcie nebudú dostatočne všeobecne uplatniteľné naprieč inštitúciami VS.

Celistvý prístup k problematike behaviorálnych vied načrtáva aj pomenovanie „Behavioural insight“⁵³ a je naznačený v tabuľke č.2.

⁵¹Správa 2016 *Behavioural Insights Applied to Policy*. [elektronický zdroj]. EK, 2016. [cit. 2017-04-06]. Dostupné na: http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC100146/kjna27726enn_new.pdf

⁵²Správa 2016 *Behavioural Insights Applied to Policy* s.35

⁵³ Behavioural insight je možné preložiť ako behaviorálne postrehy (náhľady)

Tabuľka č.2 Celistvý prístup riešenia regulácie a uplatňovania behaviorálnych poznatkov

Znaky	Behaviorálne náhľady	Postrčenie (Nudge)
Objavenie a tvorba politík Prístup	Vstupy Široký <i>repertoár</i> verejných politík	Výsledok Orientácia na architektúru voľby

Zdroj: Spracované podľa:

http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC100146/kjna27726enn_new.pdf strana 12

Odporúčanie behaviorálneho tímu pri EK spočíva v aplikovaní jednoduchej metodológie spočívajúcej v aplikovaní nasledujúcich krokov:

- Testovanie,
- učenie sa,
- prispôsobenie.

Testovanie v sebe zahŕňa identifikovanie resp. navrhnutie *policy* intervencie, tak aby ju bolo možné porovnávať no predovšetkým otestovať za účelom zistenia a hodnotenia jej účinnosti. Učenie sa spočíva v meraní toho čo funguje. Krokom prispôsobenia je myslené to, že o výsledky ktoré sú relevantné a signifikantné je potrebné zapracovať do politickej intervencie (toto môže znamenať úpravu vyhlášky zákona alebo spôsobu komunikácie). EK navrhuje aj ďalší krok, zdieľanie získaných poznatkov, čo následne napomôže k aplikovaniu už zisteného do iného prostredia. Tak prispeje k robustnosti a pravdivosti behaviorálnych nástrojov. Cieľom je posilnenie navrhovania účinnejších verejných politík a intervencií alebo ich úpravy. Kontinuálne je možné zlepšovať dizajn a implementáciu politík.

Formovanie Behaviorálneho útvaru pri Úrade vlády

Úrad vlády plánuje vytvorenie priestoru pre realizáciu a využitie mini-projektov, ktorých cieľom by malo byť posilnenie a lepšie využívanie benefitov plynúcich z realizácie informatizácie v rámci verejnej správy. Splnenie cieľa chce zabezpečiť operatívnym nástrojom v podobe detailného akčného plánuje

V Detailnom akčnom pláne úrad vlády má ambíciu využívať behaviorálne vedy v aktivite 4.2.2 pod názvom: Zlepšovanie a zjednodušovanie služieb, zapojenie behaviorálnej vedy pri návrhu politík a regulácií⁵⁴.

⁵⁴Akčný plán informatizácie verejnej správy (2017-2020) s. 39. [elektronický zdroj]. Bratislava, s. 5 [cit. 2018-04-06]. Dostupné na: <https://www.vicempremier.gov.sk/index.php/informatizacia/narodna-koncepcia-informatizacie-verejnej-spravy-nkivs/index.html>

2 Ciel práce, metodika práce, metódy skúmania

Cieľom práce je identifikácia a skúmanie možností uplatňovania behaviorálnych vied vo verejnej správe. Verejná správa v regulovaní a usmerňovaní zohráva významnú úlohu, preto sme sa zaoberali aj skúmaním verejnej správy. Aby sme dokázali účinne a efektívne regulovať spoločnosť musíme efektívne zasadiť aspekt behaviorálnej vedy do vybraných inštitúcií v rámci VS. Nevyhnutnou dimenziou nášho skúmania, bolo preto aj pochopenie vzájomných vzťahov vo vybraných inštitúciách.

V práci sme sa zamerali na skúmanie úloh ústrednej verejnej správy ale aj miestnej, aby sme odhalili ich funkčnú závislosť a spôsob akým v praxi uplatňujú svoju reguláciu v oblasti nemotorovej dopravy. Po tom ako sme si zadefinovali nami skúmané oblasti a výkonu ich správy, sme sa venovali aj analýze nástrojov, ktorými uplatňujú svoju reguláciu. Pre lepšie pochopenie regulačných procesov sme aj teoretické poznatky overovali v rozhovoroch a konzultáciách s predstaviteľmi štátnej a samosprávnej úrovne verejnej správy. Všetky získané informácie významne napomohli ku koncipovaniu našej práce. Získanie informácií priamo od tvorca verejnej politiky ale aj vykonávateľov jednoznačne prehĺbili naše vedomosti o praktickom výkone verejnej správy.

Pre overenie teoretických poznatkov behaviorálnych vied sme navrhli experiment, v podobe intervencie. Zvolili sme terénny experiment („field experiment“), a zadefinovali sme výskumnú otázku. Snažíme sa zistiť aké externé a vnútorné faktory by mohli mať vplyv na rozhodovanie jednotlivcov a skupiny. Vytvorili sme behaviorálny banner tak, aby mal silný psychologický aspekt a pôsobil na emocionálny mechanizmus chodcov. Naše výberové vzorky sú náhodné a skladajú sa zo základnej a experimentálnej. Pri pozorovaní správania experimentálnej vzorky uplatníme behaviorálnu intervenciu. Naša závislá premenná (Y) je chodec, ktorý prešiel na červenú (červené znamenie na signálnom zariadení). Vysvetľujúce premenné sme si stanovili vonkajšie faktory (počasie, stav dopravnej premávky - hustá/riedka, zmena trasy, časť zo dňa) a vnútorné (pohlavie chodcov). Pre potvrdenie vzťahov medzi X a Y, predpokladáme, že ide stochastickú závislosť, kde je vzťah medzi premennými zadefinovaný podľa rovnice $Y = f(X) + \varepsilon$. Výber lokality a umiestnenia behaviorálnej intervencie je zámerný. Pretože na priechode, chodci pravidelne nerešpektujú organizáciu dopravy. Chodci sa iracionálne vystavujú nebezpečenstvu zrážky s motorovým prostriedkom a my sa snažíme ovplyvniť ich rozhodnutie, prejsť alebo neprejsť na červené znamenie behaviorálnou intervenciou.

Na našej vybranej lokalite sa budeme snažiť zistiť akým spôsobom sa podarilo toto správanie modifikovať a to tak, že uskutočníme viacero kontrolných pozorovaní. Prvé merania budú východiskom ku neskoršiemu porovnávaniu. Tzv. bázu meraní tvorí 7 nezávislých meraní v rôznych časových úsekoch a v rôznych dňoch. Pred umiestnením nástroja behaviorálnej ekonómie tzv. postrčenia (nudgu), budeme pozorovať nami vybranú lokalitu minimálne 7 dní, vždy v rovnakom čase, po dobu 20 minút, aby sme zistili skutočný stav pred začatím nášho experimentu a vedeli analyzovať získané kontrolné merania. Po umiestnení informačného banneru („nudg“) na zábradlí cestnej komunikácie v križovatke č. 300 uskutočníme kontrolné meranie vždy v rôznych časových úsekoch dňa ale korešpondujúce s rovnakým časom nášho prvotného merania. Trvanie kontrolného pozorovania bude minimálne 20 minút. Výsledky budeme kamerovo dokumentovať, aby sme zaznamenali presný počet chodcov prechádzajúcich cez priechod pre chodcov v danom časovom výseku (cca 1,3 min).

V práci sme zbierali nové údaje týkajúce sa správania chodcov na priechode pre chodcov. Základný súbor pozostáva z 1380 chodcov a experimentálny z 1395 chodcov. Počas pozorovania sme zaznamenávali viacero faktorov, ako napríklad pohlavie chodcov, poveternostné podmienky, časový interval a množstvo chodcov, ktorí prešli na červenú. V práci sme údaje triedili do viacerých nami zvolených kategórií tak, aby experiment čo najpravdivejšie odrážal realitu, ktorú sme odpozorovali.

Výsledkom nášho experimentu bude potvrdenie alebo vyvrátenie tézy, že je možné ovplyvňovať správanie subjektov (chodcov), ktorí vedome alebo nevedome porušujú zákon o cestnej premávke a tak sa svojim správaním vystavujú nebezpečenstvu na cestnej komunikácii. Skúmaným priechodom pre chodcov je lokalita Trnavské mýto v Bratislave na priechode pre chodcov č.300 (Šancová, Kukučínova).

Prínosom nášho skúmania bude syntéza získaných poznatkov a vytvorenie odporúčaní pre aplikáciu vo VS. V práci identifikujeme regulátorov, ktorí majú vplyv na navrhovanie, výstavbu verejného priestoru a výber mechanizmov regulácie v doprave, predovšetkým v nemotorovej.

3 Výsledky práce a diskusia

V nasledujúcej časti sa budeme venovať preskúmaniu možnosti, kde a ako by bolo možné behaviorálnu verejnú správu čo najúčinnnejšie implementovať. Budeme ďalej nadväzovať na teoretickú časť, kde sme sa oboznámili so základnými inštitúciami a ich kompetenciami vyplývajúcimi zo zákona. Pochopením koncepcie a základných aspektov ich fungovania nám napomôžu v identifikovaní možných prekážok využívania behaviorálnych poznatkov vo verejnej správe. Zároveň vyhodnotíme priebeh a zistenia behaviorálneho experimentu, aby sme potvrdili či vyvrátili vhodnosť použitia takejto regulácie vo VS. Načrtne aj možné problematické oblasti zavádzania behaviorálnych inovácií a poznatkov vo verejnej správe.

3.1 Organizačná výstavba a možnosti implementácie behaviorálnych poznatkov

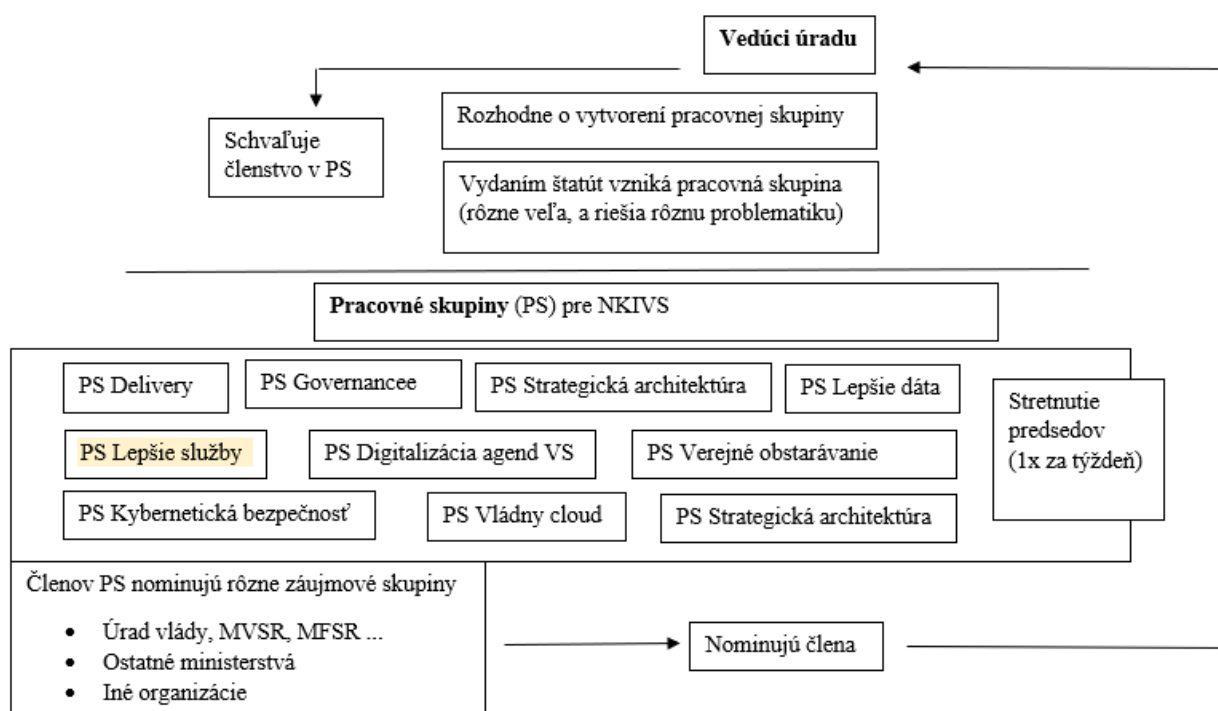
Kreovanie rozhodnutí a ich implementácia sa spravidla uskutočňujú na rôznych úrovniach. Tieto procesy sú navzájom oddelené a administratíva sa skôr, na to ako vykonávať správu efektívnejšie, zaoberá naplňaním rozhodnutí politických aktérov. Podrobnejšie si rozoberieme jednotlivé vzťahy na rôznych úrovniach organizácie VS ale aj ich spôsob koordinácie v horizontálnom aj vertikálnom smere. V nasledujúcej časti budeme analyzovať akým spôsobom regulujú dopravu, predovšetkým nemotorovú. Budeme sa snažiť hľadať možnosti uplatnenia behaviorálnych poznatkov.

3.1.1 Úrad vlády, Ministerstvo dopravy a výstavby v kontexte ústredných regulátorov

Je orgánom ústrednej štátnej správy a v nasledujúcej časti sa zameriame na objasnenie základných vzťahov, ktoré ovplyvnia nami vybranú problematiku práve behaviorálnej verejnej správy. Z pohľadu štátnej moci sa rozhodla vládna moc implementovať komplexný prístup do už existujúcej priority vlády a síce k elektronizácii VS známej ako Národná koncepcia informatizácie verejnej správy (NKIVS). Zo služobného predpisu Úradu podpredsedu vlády SR sú jasne vymedzené kompetencie a pôsobnosť pracovných skupín k strategickým prioritám. Vznik a zánik pracovných skupín je podmienený rozhodnutím vedúceho úradu Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. Behaviorálny element verejnej správy je v súčasnej dobe zahrnutý do strategického zámeru informatizácie VS. Je otázne v akej forme bude táto aktivita pokračovať, zatiaľ sa plánuje zriadenie Útvoru behaviorálnych intervencií, Rady pre behaviorálne inovácie a laboratórium pre lepšie služby. Tieto plánované útvary by mali byť medzirezortného charakteru a plniť predovšetkým poradnú funkciu optimalizácie služieb vo VS. Tento krok, by bol vhodný predovšetkým, pri koncipovaní jednotnej metodiky pre

všetky orgány VS a tak by pomohol lepšiemu uplatňovaniu behaviorálnych poznatkov. V rámci priority inovatívne regulácie sú naprogramované 4 nosné aktivity. Aktivita zlepšenie a zjednodušenie služieb počíta s využitím behaviorálnych vied na posilnenie využívania *gov služieb* ale aj ich použiteľnosti v rámci VS.

Schéma č. 2 Pracovné skupiny a spôsob ich personálneho obsadenia



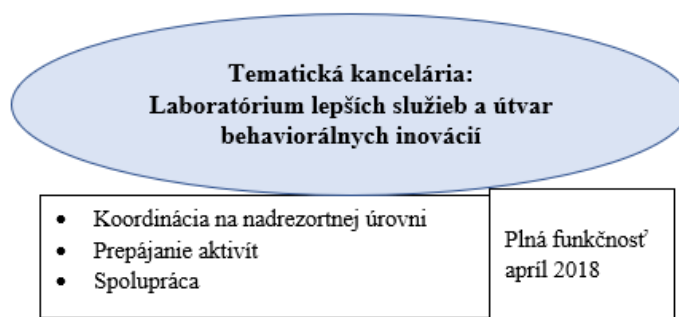
Zdroj: Vlastné spracovanie.

Všetci členovia sú nominovaní na činnosť v pracovnej skupine a poverení menovacím dekrétom. Členom PS sa môžu stať na návrh organizácii VS aj ich nominanti ak o tom súhlasne rozhodne vedúci úradu. O prerokovaných dokumentoch sa hlasuje a na schválenie je potrebná nadpolovičná väčšina zúčastnených členov pracovnej skupiny, ktorí majú právo hlasovať. Schválené materiály budú ďalej doporučené pre plnenie NKIVS. Pracovné skupiny plnia poradnú funkciu a každá z nich musí splniť požiadavky, ktoré sú v zadefinované v podobe povinných výstupov, pre každú skupinu sú ale špecifické. Detailný akčný plán bližšie špecifikuje priority a konkrétne aktivity na splnenie cieľa. Z nášho pohľadu je dobré, že tieto sú zadefinované ale je podstatné k nim aj priradiť merateľné ukazovatele, aby bolo možné spätne tieto aktivity vyhodnotiť a zistiť, či stanovené ciele boli alebo neboli naplnené a v prípade zlyhania navrhnúť účinnejší mechanizmus. Celkovo však usporiadanie a projektový spôsob fungovania NKIVS, ktorej súčasťou je aj behaviorálna jednotka považujeme, za vhodne zvolený. Výhodou je možnosť operatívneho riadenia ale aj

voľnosť v navrhovaní opatrení ale aj spôsob realizácie kde sa vypracuje projekt a nie je potrebné navrhovať zákonnú formu regulačného nástoja.

V pracovnej skupine Lepšie služby, ktorú aj vidíme vyznačenú v schéme, je povinným výstupom interakcia s verejnou správou, životné situácie a výber služby s navigáciou. V akčnom pláne NKIVS pod prioritu lepšie služby sú zadefinované dve aktivity a to lepšie služby a inovatívne regulácie. Hlavnou činnosťou v aktivite je zapojenie behaviorálnej vedy vypracovanie metodiky, realizácia mini-projektov zameraných na zlepšenie už existujúcich nástrojov vo VS a v neposlednom rade realizácia intervencií (tiež v podobe mini-projektov). Želaným výstupom aktivity je jednotná metodika a zber dát na centralizované miesta. Prostriedkom na dosahovanie stanovených cieľov má byť aj vytvorenie operatívnej zložky, ktorú predstavujú tematické kancelárie (schéma č.3). Spomínané kancelárie avšak nemusia mať vždy podobu samostatného útvaru ale môžu to byť napríklad konkrétna kompetencia členom pracovnej skupiny, ktorí budú mať na starosti realizáciu mini-projektov atď.

Schéma č.3 Tematická kancelária



Zdroj: Vlastné spracovanie

Cieľom je zjednodušovanie služieb a presvedčenie úradníkov na zapájanie behaviorálnych vied práve v návrhoch politik a následne účinnejších regulácií. Aktivita Zlepšenie služieb, podľa časového harmonogramu Akčného plánu, je prierezovou a mala by skončiť začiatkom roku 2020. Potom je otázne aj pôsobenie pracovnej skupiny a jej čiastkových aktivít.

V akčnom pláne sa uvažuje aj so zriadením Laboratória pre Lepšie služby, Útvary behaviorálnych intervencií ale aj Radou pre behaviorálne inovácie. Náplň ich činnosti nie je však bližšie špecifikovaná. Predpokladáme však, že rada bude plniť poradnú funkciu a útvary bude viac operatívnou zložkou navrhovaného dizajnu tvorby a uvádzania behaviorálnych vied do správnej praxe. V súčasnej dobe má vznikajúca platforma behaviorálnych vied napomáhať efektívnejšiemu presadzovaniu a implementácii e-Governmentu a nie je

prierezovou pre vylepšovanie a regulovanie aj iných priorít vlády. Akčný plán sa bude realizovať prostredníctvom aktivity a to Správy portfólia projektov (spadá do riadenia informatizácie). Oblasti, ktoré sú jej podstatnými prvkami sú: riadenie projektového portfólia, programové riadenie AP, reporting a monitoring, systém zaznamenávania dát. Zjednodušenú organizačnú a funkčnú štruktúru tejto aktivity je vidieť na schéme č.6 v prílohe. Čo je však podstatné, v Správe portfólia projektov sa počíta s legislatívnym výstupom v podobe noviel zákonov alebo iných regulácií. Podstatným prvkom je aj príprava metodiky, opatrení a podpory, ktorú tiež vidíme v navrhovanej organizačnej a funkčnej schéme (schéma č.6 príloha). Celkovo sa ciele akčného plánu (AP) budú naplňovať jednotlivými projektami a to tak, že žiadateľ o prostriedky v rámci tematickej kancelárie, bude navrhovať projekty. Projekty však musia byť naprojektované, tak aby boli merateľné ciele, mali jasne zadefinované výstupy, ukazovatele a jednotlivé aktivity. Následne po tom Architektonická a Programová kancelária ÚPVII kvalifikuje projekt a vyhodnotí, či naplňujú požiadavky. Ak projekt naplní kvalifikačné požiadavky, zaradí sa do portfólia projektov a stanoví sa mu aj priorita. Projekty môžu mať nasledujúcu prioritu TOP, kľúčové, dôležité ostatné. Hodnotenie projektov je zabezpečené bodovým hodnotením, kde sa zohľadňujú prínosy a implementačná náročnosť a tak sa stanoví aj index projektu. Projekt posudzuje ÚPPVII, zároveň vydáva stanovisko s odporúčaním. Riadiaci projekt schvaľuje alebo zamietá projekt.

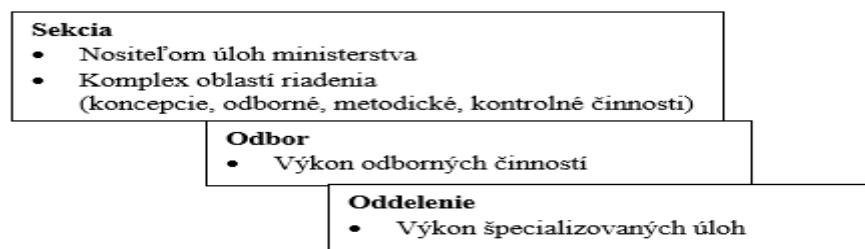
Ministerstvo dopravy a výstavby

Vzhľadom na skutočnosť, že agenda ministerstiev je pomerne široká, zameriavame sa iba na vybrané sekcie a úrady. Táto inštitúcia je pre naše skúmanie zaujímavá práve preto, že je ústredným orgánom aj vo veciach pozemných komunikácií. Hoci na ministerstve sa rieši aj problematika stavebného poriadku a územného plánovania, plánovanie napríklad priechodov pre chodcov a nemotorových infraštruktúr prepravy sa v územnom pláne zvlášť nerieši. Organizačné členenie sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií a pre nás podstatné útvary sú: Štátny dopravný úrad, Odbor cestnej infraštruktúry, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry. Oddelenie bezpečnosti cestnej premávky je priamo zodpovedné za tvorbu dopravnej politiky. V rámci svojej kompetencie prispievajú k tvorbe koncepcií ale aj metodických usmernení v spomínanej oblasti. Čo je však najpodstatnejšie, oddelenie bezpečnosti v koordinácii s ďalšími orgánmi môže realizovať akcie zamerané na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky preventívneho charakteru. Ministerstvo v rámci oddelenia bezpečnosti vypracúva osvetovo-výchovné materiály, preto tu existuje predpoklad, že by vedelo jednoducho a pomerne efektívne vypracovať metodiky pre iné úrovne VS s využitím

behaviorálnych poznatkov. Pre toto tvrdenie máme jednoduché vysvetlenie a síce, že aj komunikácia v rámci územných celkov a samospráv priamo vyplýva z povinností oddelenia a preto sprostredkovanie podkladov je prirodzeným krokom.

Štátny dopravný úrad spadá pod Ministerstvo dopravy a výstavby, má pomerne širokú agendu, okrem legislatívnych návrhov riadi kontroluje a je aj správnym odvolacím orgánom (napr. prepravné spoločnosti. udeľuje licencie atď). Riadi a kontroluje výkon štátnej správy na úrovni okresných úradov. Keďže pripravuje návrhy dlhodobej koncepcie rozvoja cestnej dopravy, myslíme si, že práve na tejto úrovni VS by bolo vhodné vytvorenie minimálne behaviorálnej pracovnej skupiny. Spomínaný úrad môže tvoriť aj štátnu politiku a tak umiestnenie behaviorálneho aspektu by bolo vhodné aj na tejto úrovni VS. Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií (CDPK) je nadriadeným útvarom. Spomenutá sekcia plní viacero úloh, medzi ktoré patrí napríklad tvorba legislatívy (napr. návrhy všeobecných právnych predpisov) ale zaoberá sa aj rozvojom CDPK. Sekcia má organizačnú štruktúru zobrazenú v schéme č.4.

Schéma č. 4 Organizačná štruktúra niektorých zložiek Ministerstva dopravy a výstavby



Zdroj: Vlastné spracovanie

Odbor cestnej infraštruktúry zabezpečuje oddelenie cestného hospodárstva, tvorbu koncepcií a stratégií a priamo prispieva k tvorbe štátnej dopravnej politiky pozemných komunikácií. Tejto problematike sa venuje oddelenie komplexne a preto aj tu by sa mohol zohľadňovať behaviorálny prvok, minimálne pri plánovaní a navrhovaní účinnejších politík, pretože majú celoplošný charakter.

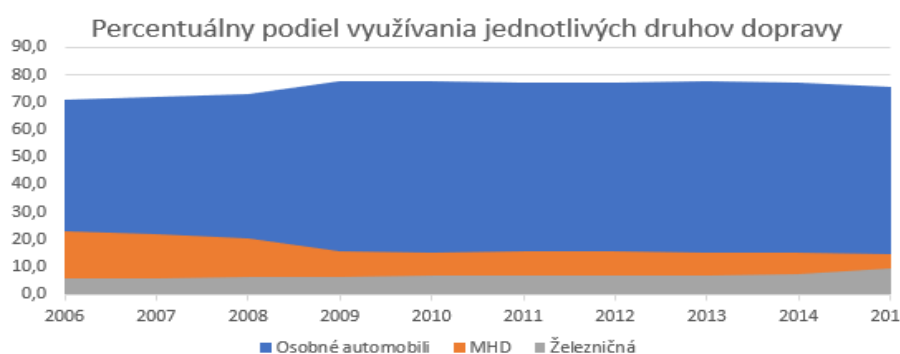
Ďalšou významnou organizáciou pre zavádzanie behaviorálnych aspektov by mohla byť aj Slovenská správa ciest, pretože v jej pôsobnosti nie je len správa ciest I. triedy ale aj vypracúvanie koncepcie rozvoja cestnej siete .

Všeobecne môžeme povedať, že ministerstvo zabezpečuje metodické, správne, plánovacie či kontrolné činnosti s celoplošnou účinnosťou. Zároveň štruktúra ministerstva ale aj vnútorné predpisy umožňujú spoluprácu nielen medzi jednotlivými útvarmi v rámci ministerstva ale ostatnými orgánmi štátnej správy alebo orgánmi samosprávy. Preto by boli ideálnym priestorom pre koordináciu behaviorálnych metódik pre ostatné orgány VS

v dopravnej problematike. Nielen pre vyššie uvedené ale aj pre fakt, že ministerstvo má v organizačnej štruktúre špecializovaný odbor zameraný na bezpečnosť cestnej premávky, by zavedenie alebo využívanie behaviorálnych poznatkov nemal byť výraznejší problém.

V stratégii do roku 2030 sú jasne definované aj problémy a bariéry nevyužívania alebo nedostatočnej atraktivity nemotorovej dopravy. Stratégia identifikovala napríklad nedostatočne kvalitne zabezpečenú sieť chodníkov a ich horší stav oproti stavu ciest. Ďalší problém sú aj neefektívne riešené trasovanie ciest pre chodcov, čo by podľa nášho názoru mohlo vplývať na správanie chodcov a síce, že si svoju trasu vyberajú prirodzene tak, aby bola čo najkratšia a neberú ohľad na riziká, ktoré plynú z porušovania cestnej vyhlášky. Sama stratégia poukazuje na potrebu zmien v navrhovaní dopravných politík aj v legislatívnej úprave. Nejde len o spôsob koncipovania osobnej nemotorovej dopravy ale aj výrazné poddimenzovanie a nedostatočnú úpravu infraštruktúry pre chodcov. Vo vyhláške z januára 2017 sa vláda uzniesla na uložení povinnosti ministrovi dopravy a výstavby, aby pri návrhu rozpočtu verejnej správy plánoval aj s položkami na rozvoj osobnej a nemotorovej dopravy. Toto uznesenie sa vzťahuje k strategickému plánu rozvoja dopravy do roku 2030. Dobře upravená a bezbariérová nemotorová infraštruktúra vytvára predpoklady aj na správanie sa chodcov, ktoré môže byť ovplyvnené aj nedostatočnou funkčnosťou verejného priestranstva a tým sa predpoklad pre aplikáciu a efektívnosť behaviorálnych nástrojov či menších intervencií môže znižovať.

Graf č.1 Využívanie jednotlivých dopravných systémov



Zdroj: Vlastné spracovanie z údajov Eurostat.

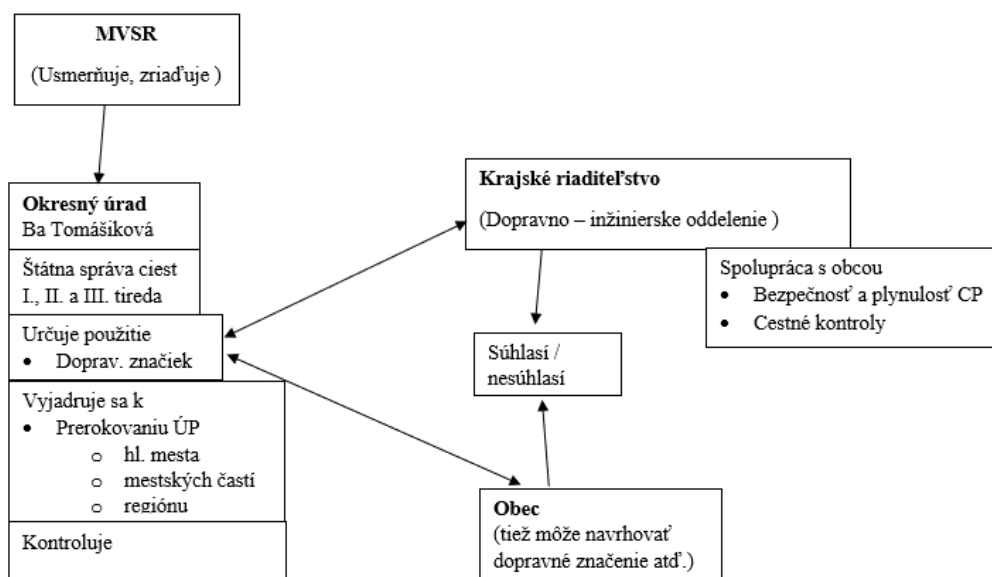
Využívanie jednotlivých druhov dopravy na Slovensku v grafe č.1 nevyjadruje absolútne číslo objemov prepravených osôb ale percentuálny podiel využitia jednotlivých druhov dopravy. Z tabuľky jednoznačne vyplýva, že osobná motorová doprava je najvyužívanejším prepravným prostriedkom.

3.1.2 Okresné úrady ako vykonávateľ vecnej štátnej správy

Celkovo 72 okresných úradov plní predovšetkým vecnú pôsobnosť výkonu štátnej správy. Pôsobnosť úradu sa upravuje vždy zákonom (č. 180/2013 Z.z.), smernicou alebo operatívnymi pokynmi MVSР. Pre nás bude najpodstatnejšia pôsobnosť cestnej dopravy a pozemných komunikácií..

Krajský dopravný inšpektorát v Bratislave je organizačne rozdelený na Odbor bezpečnosti cestnej premávky (v rámci ktorého sú zriadené aj oddelenia ako Dopravno – inžinierske oddelenie, Diaľničné odd, Oddelenie mýtnej polície), Odbor výkonu služby a Odbor dopravných nehôd. Dopravno – inžinierske oddelenie sa vyjadruje k použitiu dopravných značiek alebo dopravných zariadení či zmene organizácie cestnej dopravy na cestách I., II. a III. triedy.

Schéma č. 5 Proces rozhodovania v prípade cestných a dopravných riešení



Zdroj: Vlastné spracovanie

Celá organizácia vzťahov je pomerne komplikovaná a napríklad pri povoľovaní dopravného značenia alebo zriaďovania nového priechodu pre chodcov musí získať žiadateľ súhlasné vyjadrenie krajského dopravného inžiniera. Proces získania povolenia (schéma č.5) sa javí pomerne viac komplikovaný a bolo by vhodné ho zjednodušiť.

3.1.3 Hlavné mesto SR Bratislava a mestské časti pôsobnosť na úseku dopravy

Hlavné mesto ale aj mestské časti (Nové Mesto) majú na úseku dopravy svoje oddelenia, ktoré zodpovedajú za technické a administratívne spracovanie návrhu na zriadenie priechodu pre chodcov, dopravného značenia, dopravných zariadení a iných dopravných riešení. Správu ciest I. a II. triedy má na starosti hlavné mesto ale správa ciest III. a IV. triedy je v pôsobnosti mestských častí. Hoci samospráva zodpovedá za správu

akejkoľvek zmeny na cestnej komunikácii, musia ju schváliť aj štátne inštitúcie a to predovšetkým Krajský dopravný inšpektorát.

Mestská časť Nové Mesto koordinuje všetky činnosti súvisiace so správou ciest na Oddelení investícií a verejného obstarávania. Referát dopravy a cestného hospodárstva sa venuje problematike udeľovania povolení v prípade rozkopávok, údržbe komunikácií III. a IV triedy. Ale venuje sa aj minimálnej plánovacej činnosti v podobe spracovania návrhu pre potreby úprav miestnych komunikácií, ktoré mestská časť spravuje. Ďalšiu plánovaciu činnosť predstavuje vypracovanie projektov organizácie dopravy, a tu máme za to, že by bolo vhodné uplatňovať architektúru voľby, kde by mohol tento prvok výrazne zlepšiť prostredie, tak aby aj chodci nemali potrebu porušovať vyhlášku, čím by sa podporil aj bezpečnostný aspekt.

V praxi sa realizujú zmeny na pozemných komunikáciách v mestskej časti Nové Mesto aj na podnet občanov alebo po prerokovaní komisie, ktorá môže iniciovať zmenu v doterajšieho stavu. V prípade návrhu na nový priechod pre chodcov, ktorý je v správe miestnej časti, Referát dopravy a cestného hospodárstva vypracuje projektovú dokumentáciu a následne ju predloží na dopravnej operatívnej komisii. Tam ju musí schváliť hlavné mesto a Krajský dopravný inšpektorát. Po jej schválení príslušný správny orgán rozhodne (obvykle Okresný úrad) či daný návrh ustanoví respektíve neustanoví⁵⁵. Bez ustanovenia príslušného správneho orgánu nie je možné legálne začať realizáciu projektu. Projektová dokumentácia a projekt musí spĺňať príslušné normy STN a zákony upravujúce technické požiadavky. Pri posudzovaní dopravných návrhov musia tieto spĺňať predovšetkým normy a zákon č. 532/2002 všeobecné technické požiadavky, STN 73 61 10, STN 73 61 02, zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, 135/1961 Zb. Zákon o pozemných komunikáciách. V našom prípade sme získali povolenie na umiestnenie informačného bezpečnostného banneru a v prípade udelenia povolenia sme žiadali Krajský dopravný inšpektorát a mestského správcu dopravného značenia nám tiež udeliť súhlasné stanovisko.

Špeciálna komisia úraduje každý utorok a vznikla rozhodnutím primátora, hlavne pre uľahčenie presadzovania zmien úprav cestného značenia alebo cestnej premávky. Komisia je obsadená zástupcami Magistrátu (oddelenie cest. hospodárstva), Krajského riaditeľstva

⁵⁵Celý proces schvaľovania projektov súvisiacich s cestnými komunikáciami sme konzultovali s dopravnými špecialistami architektmi z referátov mestskej časti Nové Mesto Ing. Arch. Augustiničová, Ing. Blhom, Ing.Trnavským ale aj Ing. Bánovskou z Oddelenia dopravného inžinierstva magistrátu, Mgr. Michalikom (Správca dopravného značenia hlavného mesta) ale aj s dopravnými inžiniermi Major Ing. Krajčovičom a Kapitánkou Ing. Liškovou (Krajský dopravný inšpektorát).

PZ (odbor dopravného inžinierstva), Dopravného podniku Bratislavy, a.s. a Mestskej polície hl. mesta SR Bratislavy..

V prípade ciest I. a II. triedy ide o štátne cesty, ak sú na území hlavného mesta a mestských častí, spadajú pod správu hlavného mesta. Pri návrhu nového priechodu pre chodcov môže mesto reagovať na podnet občana (napr. sťažnosť atď.) alebo mestskej komisie. Ak ale ide o schvaľovanie nových priechodov toto spadá pod investičnú činnosť a mesto využíva pre prípravu projektovej dokumentácie externých autorizovaných architektov. Tento proces schvaľuje mestská finančná komisia. V prípade malých zmien návrh spracuje priamo príslušné oddelenie.

Pre aplikovanie a využívanie behaviorálnych poznatkov by bolo vhodné tento element presadiť na Oddelení dopravného inžinierstva, pretože toto sa priamo zaoberá návrhom a spracovaním koncepcných dokumentov rozvoja jednotlivých dopravných spôsobov, čiže zodpovedá aj za rozvoj pešej dopravy. Spomínané oddelenie sa odborne zameriava aj na zapracovanie národných dopravných koncepcií do dopravného systému hlavného mesta. Z pohľadu ústrednej štátnej správy vo vzťahu ku hlavnému mestu by postačovalo vypracovať podrobnú metodiku, ktorá by priblížila základné metódy možnosti uplatnenia jednoduchých behaviorálnych intervencií. Behaviorálna verejná správa sa nemôže zakladať len na intervenciách ale ide predovšetkým aj o zásadnú zmenu prístupu ku občanovi ako užívateľovi určitých služieb (je aj užívateľom fyzickej infraštruktúry mesta), ktoré by mali byť tvorené tak, aby odrážali pochopenie toho, koho regulátor reguluje a aký bude na to najvhodnejší spôsob.

Tu treba poznamenať, že nejde o zložité procesy. Ide o spôsob prístupu k riešeniu regulácií a návrhov riešení, ktoré sú aplikovateľné aj na úrovni samosprávy úseku dopravného inžinierstva. Zapracovanie tohoto nového prístupu, o ktorom hovorí aj metodika Behaviorálnej jednotky pri Európskej komisii, spočíva v testovaní, učení sa a prispôbení. V prípade pešej dopravy by to znamenalo najprv analyzovať, aké sú prirodzené koridory pohybu chodcov, testovaní či zvolený priechod skutočne zodpovedá aj tomuto aspektu, učenie sa zo získaných informácií alebo zozbieraných dát a následnom prispôbení (úpravy) cestnej komunikácie alebo implementovaní jednoduchších intervencií.

Proces zmeny dopravného značenia je pomerne náročný aj napriek tomu, že ide o jednoduchú zmenu. Ak sa má umiestniť akékoľvek značenie, musí sa k tomu vyjadriť veľa článkov VS, čo sa nám javí zbytočné.

Hoci by išlo o mestskú časť, ktorá má v správe cesty III. ale aj IV. triedy a chcela by umiestniť doplnkové značenie, danú problematiku posúdi a navrhne vlastným

špecializovaným tímom odborníkov, musí ju aj tak schváliť hlavné mesto a Krajský dopravný inšpektorát a následne ju musí ustanoviť obvykle príslušný okresný úrad (ako správny orgán). Z globálneho pohľadu sa zdajú niektoré úkony duplicitné.

Tu sa javí, že aj napriek prenesenej kompetencii, štát zasahuje, aby vec reguloval, aj keď bola posúdená a vypracovaná mestskou časťou disponujúcou dostatkom kvalifikovaných dopravných inžinierov.

Napriek nadbytočnej byrokracii mestské časti alebo mesto nie sú limitované v iniciatívnych alebo inovatívnych riešeniach. Myslíme, že preškolenie alebo seminár na problematiku architektúry voľby a zapájania behaviorálnych poznatkov, by dal do rúk úradníkov vo verejnej správe nástroj pre pomerne efektívne usmerňovanie života obyvateľov mesta. Práve tu sa rozhoduje o praktickom dizajne a funkčnosti verejného priestoru. Nemennej dôležité je, že hlavné mesto už v súčasnej dobe spracováva dopravné prieskumy na komunikáciách hlavného mesta a potom z nich vypracováva analýzy. Z nich je evidentné, že behaviorálny experiment, ktorý nie je ani tak náročný na finančné zdroje, by bolo možné uskutočniť a tak reagovať na niektoré dopravné situácie v hlavnom meste. Riešením by mohla byť zmena organizácie a vytvorenie flexibilných agentúr, ktoré by sa danou agendou zaoberali komplexne a celistvo pre územie hlavného mesta. To by znamenalo, že namiesto 17 úradov by bola len jedna mestská agentúra venujúca sa danej problematike.

Pre rozvoj systému dopravy hlavného mesta Bratislava sú významné urbanistická štúdia, územný generel, územná prognóza. Prílohy dopravného generelu špecifikujú ďalšie oblasti rozvoja územia ako napríklad Príloha 3.3.6 - Pešia doprava. Samotná príloha identifikovala množstvo problémov vo verejnom priestore. Bratislava podľa tohto dokumentu nie je dostatočne bezbariérová a nedisponuje kompatibilnými pešími trasami. Nemenej dôležitý problém je, že chýba koncepčná metodika v hodnotení stavebných projektov, ktorá by obsahovala aj kritéria pre všetky dopravné systémy. Ďalšou závažnou skutočnosťou sú aj chýbajúce rámcové pravidlá (pre výstavbu chodníkov, kompatibilitu aj s inými systémami dopravy atď.) Generel vo svojej doplnkovej časti si kladie množstvo cieľov ale tieto nemajú jasné časové vymedzenie. V časových horizontoch sa spomína, že činnosti budú uskutočňované etapovo podľa finančných možností hlavného mesta Bratislavy. Modernizácia a sfunkčnenie priestoru by sa mala realizovať na základe týchto hlavných zásad:

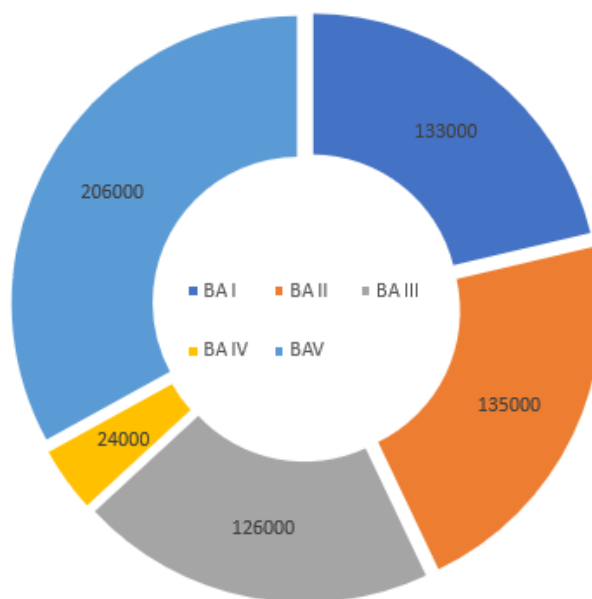
- Priamosť (min. čakacie doby, prednosť pre chodcov, priame trasy bez obchádzok atď.),
- bezpečnosť (typové zjednotenie dizajnov priechodov pre lepšie uvedomenie atď.),

- komfort (optimálne nastavenie semaforov jednotlivých intervalov, úprava povrchov atď).

So všetkými hore uvedenými bodmi sa jednoznačne stotožňujeme a je potrebné ich zaradiť do zoznamu priorít čo najskôr, pretože peší systém dopravy je trvale udržateľný aj do budúcnosti a nepredpokladá tak veľké technické alebo finančné nároky ako rozširovanie cestnej infraštruktúry a budovanie parkovacích miest. Dlhodobé presadzovanie osobnej automobilovej dopravy v hlavnom meste Bratislava malo za následok zásadné zásahy do historického jadra, ktoré nenávratne poznačili mesto a znamenali demoláciu viacerých významných pamiatok, a zároveň vytlačila chodcov do úzadia. Kvalitná dokumentácia a ucelené koncepcie, ktoré zvažujú teóriu architektúry voľby, hlavne v tvorbe verejných priestranstiev, sa javí ako užitočný koncept. Do popredia záujmu stavia obyvateľa a užívateľa, ktorého správanie predovšetkým treba pochopiť, aby aj mesto bolo budované všestranne a účelne. Preskúmaním problematiky sme dospeli k názoru, že behaviorálnu ekonómiu a jej využite netreba zužovať na využívanie postrčení a intervencií, ale môže byť konceptuálne všestranným nástrojom. Dostupné nástroje územného plánovania, územného a stavebného konania, predpokladajú dobrú koordináciu a pochopenie princípov behaviorálnej vedy práve v aplikácii na zlepšenie dopravných ekologických a udržateľných systémov nielen pešej ale aj ostatných foriem infraštruktúry. Najproblémovjšie dopravné uzly z pohľadu pešej dopravy sa javia Trnavské mýto, Račianske mýto, Križovatka Miletičova, električková radiála z Dúbravky, Ružinov – priestranstvo okolo polikliniky, Zastávka Zochova (bezbariérovosť), Podchod Hodžovo námestie (bezbariérovosť), Hlavná stanica (bezbarierovosť), Lafranconi atď.

Najaktuálnejším dokumentom pre rozvoj a smerovanie nemotorovej dopravy v hlavnom meste je Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na rok 2018. Schválilo ho mestské zastupiteľstvo v podobe návrhu uznesenia č. 636/2017 zo dňa 23.11.2017. Dokument je uceleným a koncepcným. Pod nemotorovou dopravou sa rozumie systém cyklistickej a pešej dopravy. Zostavený je každoročne a sú v ňom vymedzené priority na daný kalendárny rok. Za vyhotovenie dokumentu je zodpovedné Oddelenie stratégie a projektov. Odpočet plnenia cieľov akčného plánu sa nachádza v Ročnej správe o realizácii PHSR. Na rok 2017 bolo celkovo na opravy, súvisiace s pešou infraštruktúrou, vyčlenených 624 000 eur a na rok 2018 sa plánuje s rozpočtom 600 000 eur. Celkové sumy za jednotlivé okresy sa nachádzajú v grafe č. 2. Na budovanie nemotorovej cyklistickej dopravy bolo v roku 2017 vyčlenených celkom 526 000 eur ale čerpaných bolo len 169 000 eur. Pre rok 2018 sa plánujú kapitálové výdavky vo výške 455 000 eur.

Graf č. 2 Oprava chodníkov na rok 2017, jednotlivé okresy Bratislavy



Zdroj: Vlastné spracovanie

V našej práci sa ale prioritne venujeme pešej nemotorovej doprave. Mesto v problematike odhadovania kapacít infraštruktúry a pohybu osôb plánuje zlepšiť zber a vyhodnocovanie dát o tejto problematike hoci bližšie nešpecifikuje akým spôsobom to chce dosiahnuť. Je prínosom, že mesto zvažuje so zavedením polycentrického mesta⁵⁶ v rámci prístupu ku územnému plánovaniu. Mesto chce uplatňovať novú metodiku aj k vyjadrovaniu sa v prípade investičných projektov. Ambicióznym cieľom je pripraviť plán revitalizácie ulíc, pouličnej zelene a veľa ďalších aktivít, ktoré chce podporiť konkrétnym plánom realizácie s plánom finančného zabezpečenia. Je dobré že hlavné mesto si dáva za cieľ aj zosúladienie signalizácie v prospech chodcov tak, aby sa postupne optimalizovali aj čakacie doby chodcov na priechod pre chodcov. Naplnenie tohto cieľa, by nemuselo byť tak náročné, pretože mesto disponuje technickým vybavením a presným časovým harmonogramom každého signalizačného zariadenia a vie ho v prípade potreby nastaviť. Napríklad priechod pre chodcov č.300 Šancová – Kukučínová je zabezpečený dynamickým režimom, ktorý zodpovedá dopravnej situácii avšak signalizácia na dopravnom uzle Račianske mýto je riadená pevným signálnym plánom. Signálne zariadenie (radič) je vybavené signálnym plánom, kde sa dá nastavovať režim a čas signálov (zelená, oranžová, červená) ale aj časová rezerva po spustení červeného signálu. Počas našich pozorovaní sme nadobudli presvedčenie, že nastavenie a interval pre chodcov je príliš dlhý. Aj to by mohol byť jeden z dôvodov prechádzania na červené signálne svetlo.

⁵⁶Mesto tento pojem definuje ako pešiu dostupnosť občianskej vybavenosti.

3.2 Experiment a výsledky pozorovaní na priechode pre chodcov Trnavské mýto

Lokalitu na experiment sme si zvolili z viacerých dôvodov. Trnavské mýto je dôležitý dopravný uzol, ktorý pre svoju komplikovanosť nie je možné upraviť tak, aby bol ideálne nastavený pre všetky dopravné systémy. Najviac znevýhodnený systém v tejto lokalite je pešia doprava, ktorá bola donedávna absolútne bariérová a osoby s telesným handicapom nemohli pohodlne prekonať prekážky na svojej trase. V zvolenej lokalite sa v súčasnosti rekonštruuje podchod. Naše pozorovania budú preto ovplyvnené dočasnými zmenami trasovania pešej dopravy. Početnosť osôb prechádzajúcich cez nami zvolený priechod č. 300 (Šancová -Kukučínová) bola viditeľná hlavne v priebehu pozorovaní, keď už bola behaviorálna intervencia umiestnená. Počas experimentu sme sledovali viacero faktorov, o ktorých sme predpokladali, že by mohli ovplyvniť správanie chodcov. V priebehu experimentu sme zohľadňovali vonkajšie a vnútorné faktory pôsobiace na rozhodovanie sa chodcov o tom, či prejdú priechodom pre chodcov na červené svetelné znamenie alebo počkajú na zelené znamenie. Vonkajšie faktory, ktoré sme sledovali sú: počasie (slnečno, oblačno, zamračené, dážď), teplotu (-/+), čas (pracovný deň – ranná špička, kľudná, poobedná špička), hustota osobnej motorovej dopravy (hustá/riedka – v prípade, že bol aspoň jeden cestný pruh voľný), počet chodcov v danom intervale, disciplinovanosť chodca (prešiel na zelenú / prešiel na červenú) a meranie pred a po zmene pešej trasy. Vnútorné sledované faktory chodcov boli pohlavie nedisciplinovaných chodcov a pohlavie všetkých chodcov. Technický stav celého Trnavského mýta je dlhodobo nevyhovujúci nielen pre barierovosť ale aj pre zanedbané okolie, príliš veľa vizuálneho smogu. Povrch chodníkov je na niektorých úsekoch v dezolátnom stave. Umiestnenie zastávok je síce dobre viditeľné ale nie je dostatočne blízko ku priechodu pre chodcov. Hoci stav prostredia nie je vyhovujúci, my sme sa aj napriek sťaženým technickým podmienkam rozhodli behaviorálne intervenovať.

3.2.1 Navrhovanie efektívnej intervencie

Intervenciu sme sa snažili navrhnúť, tak aby chodec mal vždy na výber ako bude cez priechod pre chodcov prechádzať. V slogane aj v texte sme sa snažili apelovať na svedomie chodcov, aby boli vzorom a dobrovoľne cez priechod prechádzali iba na zelené svetelné znamenie (návrh banneru v prílohe č.3 a 4). Dbali sme na to aby informácie na banneri boli komunikované priateľsky a pozitívne. Na banner sme umiestnili aj fotografiu dieťaťa, aby evokovalo u chodca pocit, že keď prejde na zelenú bude mu vzorom. Posúdenie dopravnobezpečnostnej situácie nemusí byť z pohľadu dieťaťa dostatočne objektívna.

V behaviorálnej intervencii sme sa imperatívom vyhli zámerne, pretože nesmie prikazovať ale len navádzať objekt na správne konanie. Konečné rozhodnutie musí spraviť objekt intervencie.

3.2.2 Chodec ako objekt behaviorálnej intervencie

Z viacerých pozorovaní sme zistili, že na danom priechode pre chodcov chodci často porušujú cestnú vyhlášku, hoci ide o pomerne vytŕaženú cestnú komunikáciu hlavne osobnou motorovou dopravou. Daný priechod pre chodcov je zabezpečený signalizačným zariadením, ktoré má zvýšiť bezpečný prechod chodcov. Na nami zvolenom priechode je pomerne časté prechádzanie chodcov aj v prípade, že signalizačné zariadenie signalizuje červené svetlo. Z pohľadu chodca je najprirodzenejšie si svoje trasy čo najviac skracovať a to nielen, čo sa plánovania a trasovania svojho pohybu, týka ale aj času stráveného čakaním (zelená / červená na signalizačnom zariadení). Chodec je v hlavnom meste viditeľne znevýhodnený a aj tento faktor môže prispievať k jeho bezpečnému, respektíve nebezpečnému konaniu. V našom výskume hľadáme, či majú na chodca vplyv externé faktory a ako to súvisí s prechádzaním cez priechod počas znamenia červená. Vnútorné faktory, ktoré môžu na chodcov vplývať sme zúžili iba na identifikovanie pohlavia chodcov, pretože predpokladáme, že ženy a muži sa nerozhodujú identicky. Iné vnútorné faktory nesledujeme, hoci na konanie človeka a jeho rozhodovanie majú podstatný vplyv (napr. emocionálne rozpoloženie, hodnotové postoje, časová tieseň atď.). Z nášho pohľadu je správanie chodcov prechádzajúcich na červené znamenie iracionálne vtedy, ak ignorujú svetelné signalizačné zariadenie alebo vstupujú na vozovku počas hustej premávky.⁵⁷ Vstup na cestnú komunikáciu (CK) v prípade ak dopravná situácia je pokojná, sa nemusí vždy javiť iracionálne. Ak je časový interval medzi zelenou signalizáciou a červenou nevhodne nastavený, chodci sa často rozhodujú porušiť vyhlášku. Existujú štúdie, ktoré tvrdia, že čas čakania chodca na priechode pre chodcov by nemal presiahnuť 72 sekúnd⁵⁸. Štúdia, ktorá sa zaoberala vnútornými dôvodmi prechádzania na červené znamenie odhalila, prečo chodci konajú riskantne. Spomínaný výskum rozlišoval pohlavie, vek ale aj dôvod ich cesty. Najviac sa vyskytujúcim výrokom bol:

1. Aj ostatní to robia (29%),
2. červené znamenie trvá príliš dlho (27%),
3. priechod pre chodcov je príliš ďaleko (19%),

⁵⁷Intenzita prechádzajúcich áut znemožňuje alebo je veľmi obtiažne prejsť cez cestnú komunikáciu

⁵⁸DING, T. – WANG, S. – XI, J. 2014. *Psychology-Based Research on Unsafe Behavior by Pedestrians When Crossing the Street*. Dostupné na: <http://journals.sagepub.com/doi/full/10.1155/2014/203867#>

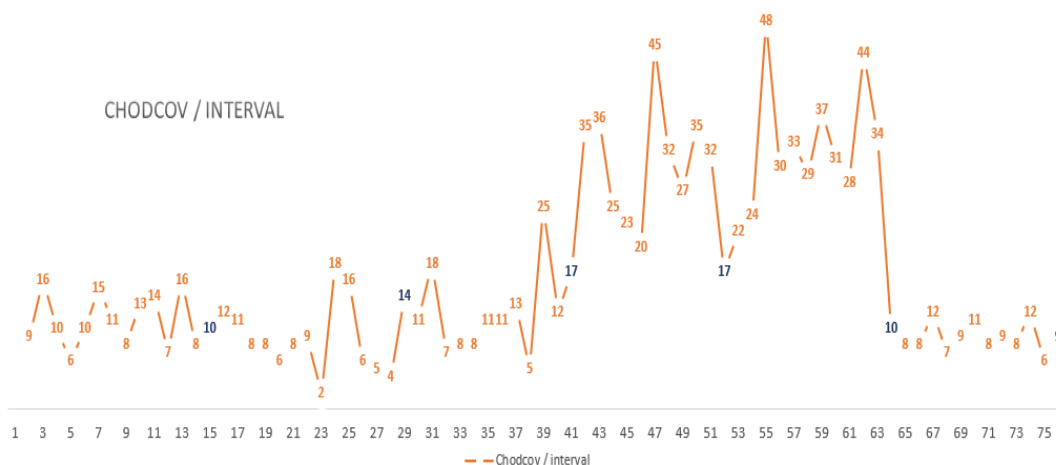
4. autá nemôžu ublížiť ľuďom (15%),
5. aj keď ma chytia nebudem potrestaný/-á (5%)
6. iná (5%).

Skúmanie vnútornej motivácie chodcov by mohlo byť predmetom ďalšej samostatnej vedeckej práce. Predmetnou štúdiou sme len chceli poukázať na dôvody riskantného konania chodcov pre vytváranie účinnejších regulácií.

3.2.3 Základné pozorovania

Základné pozorovanie pozostáva z 1380 chodcov, ktorí prešli v rôznom čase cez priechod pre chodcov. U chodcov sme sledovali pohlavie a či prešli na červené alebo zelené signálne znamenie. Zároveň sme tiež zisťovali, koľko chodcov sa rozhodne počas nami sledovaného časového úseku porušiť pravidlá cestnej premávky. Na základe terénneho experimentu sa nám podarilo zistiť, kedy prechádza cez priechod najväčší počet chodcov. Tento úsek je znázornený na grafe č. 3, kde vidíme, že od 23. intervalu sa počet chodcov nepriamo úmerne zväčšuje. Veľké výkyvy medzi jednotlivými časovými intervalmi sú prirodzené a súvisia s rôznou motiváciou pohybu (dochádzka za prácou, do školy, rekreácia atď.). Výberová vzorka je absolútne náhodná, pretože nevieme ovplyvniť v akom zložení a koľko chodcov prejde cez priechod.

Graf č.3 Zobrazenie objemu chodcov v jednotlivých časových intervaloch pred intervenciou



Zdroj: Vlastné spracovanie, základné meranie, výsledok pozorovania

Graf č.4 Relatívne úbytky a prírastky v početnosti chodcov v jednotlivých intervaloch

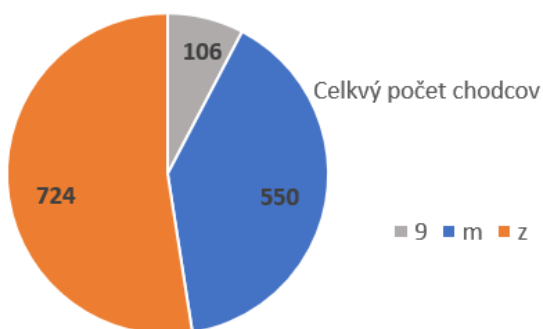


Zdroj: Vlastné spracovanie.

V grafe č.4 vidíme, ako sa menili relatívne prírastky, resp. úbytky, vzhľadom k prvému sledovanému intervalu. V intervale t1 sa znížil počet chodcov. Výrazne výkyvy sú podľa nášho názoru spôsobené účelom premiestňovania chodcov (práca, škola, relax atď.).

V grafe č. 5 vidíme pohlavie všetkých chodcov, ktorí prešli v sledovaných intervaloch cez priebeh pre chodcov. V sledovanej skupine sme nedokázali zo záznamov identifikovať pohlavie 106 chodcov čo tvorilo 8% z celkovej vzorky 1380 chodcov.

Graf č.5 Celkový počet žien, mužov a nezistené pohlavie v kontrolnom súbore

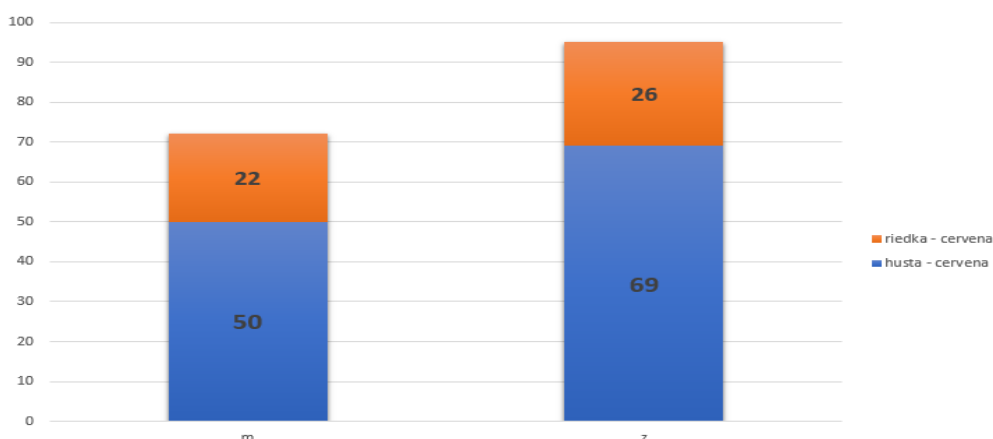


Zdroj: Vlastné spracovanie

V základnom súbore bolo 724 žien (52%) a 550 mužov (40%). Na grafe č. vidíme podiel mužov a žien počas riedkej a hustej dopravnej situácie prebiehajúcej na červenú. Zaujímavým zistením je, že chodci prechádzali počas rušnejšej dopravy na červený signál viac ako počas riedkej premávky z celkového počtu chodcov prechádzajúcich na červenú. Ale v prípade porovnávania k celkovému počtu chodcov už tento rozdiel nebol signifikantný, len 1,67% (rozdiel podielu nedisciplinovaných chodcov mužov a žien). Pri zisťovaní podielu ku celkovému počtu mužov a žien oddelene sme zistili je ešte menší rozdiel a to iba 0,031%.

Podiel nedisciplinovaných chodcov (ženy a zvlášť mužov) sme vypočítali ako percento z celkového počtu žien (13,12) a z celkového počtu mužov (13,09). Preto nemôžeme jednoznačne tvrdiť, že existuje závislosť medzi pohlavím a disciplinovaným správaním jednotlivých pohlaví, hoci v absolútnom ponímaní sa situácia javí celkom jednoznačne .

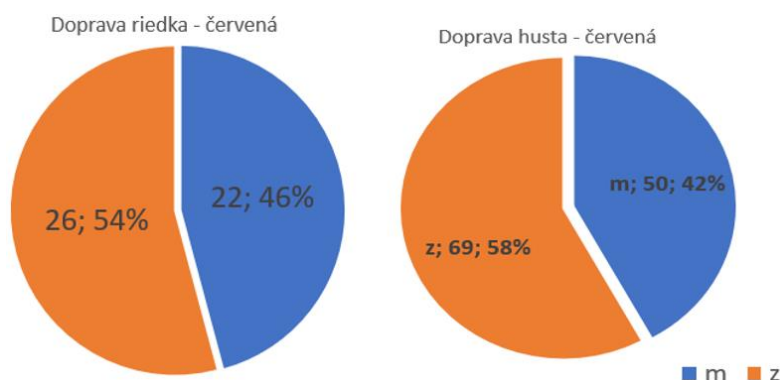
Graf č. 6 Absolútne vyjadrenie chodcov s rozlíšením pohlavia prechádzajúcich na červené znamenie počas hustej a nie hustej dopravnej situácie



Zdroj: Vlastné spracovanie

Na grafoch č 7. vidíme aký bol percentuálny podiel mužov a žien prechádzajúcich na červené znamenie počas hustej a riedkej dopravnej situácie. Aj tu je viditeľnejší rozdiel medzi prechádzaním mužov a žien. 54% žien a 46% mužov zo všetkých nedisciplinovaných chodcov prechádzali na červenú počas riedkej dopravnej situácie. 58% žien a 42% mužov ak bola dopravná premávka hustá. Rozdiel prechádzania chodcov nie je viditeľný, čo by mohlo indikovať, že dopravná situácia nezohráva príliš veľkú úlohu pri prechádzaní na červenú. Toto pravdepodobne znamená, že chodci budú prechádzať bez ohľadu na to aká bude dopravná situácia.

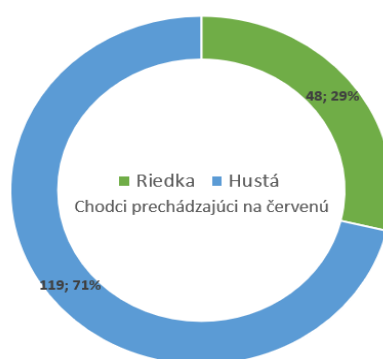
Graf č. 7 a 8 Počet mužov a žien, ktorí prešli počas červenej signalizácie a riedkej / hustej premávky (základné meranie)



Zdroj: Základné experimentálne meranie

Graf č.9 zobrazuje percentuálny podiel mužov a žien počas rušnej a menej rušnej premávky, ktorí prešli na červené znamenie. Tu je viditeľné aj to, že viac chodcov prešlo počas hustej premávky ako riedkej.

Graf č.9 Percentuálny podiel chodcov prechádzajúcich počas hustej / riedkej cestnej premávky na červené znamenie



Zdroj: Vlastné spracovanie

Meranie sme overovali aj v štatistickom softvéri a zistili sme, že na správanie sa chodcov má pravdepodobne vplyv hustota dopravy a či je slnečno (tabuľka č.3).

Tabuľka č. 3 Vplyvy jednotlivých premenných na rozhodnutie chodca prejsť na červené znamenie. Pred intervenciou

	Robust						
zelenacerv~a	Odds Ratio	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]		
muzzena	1.095291	.1115225	0.89	0.371	.89714	1.337208	
hustota	1.479903	.2945746	1.97	0.049	1.001848	2.186074	
slnečno	1.781279	.4566357	2.25	0.024	1.077765	2.944013	
medzi1617	.8712692	.2269064	-0.53	0.597	.5229646	1.451552	

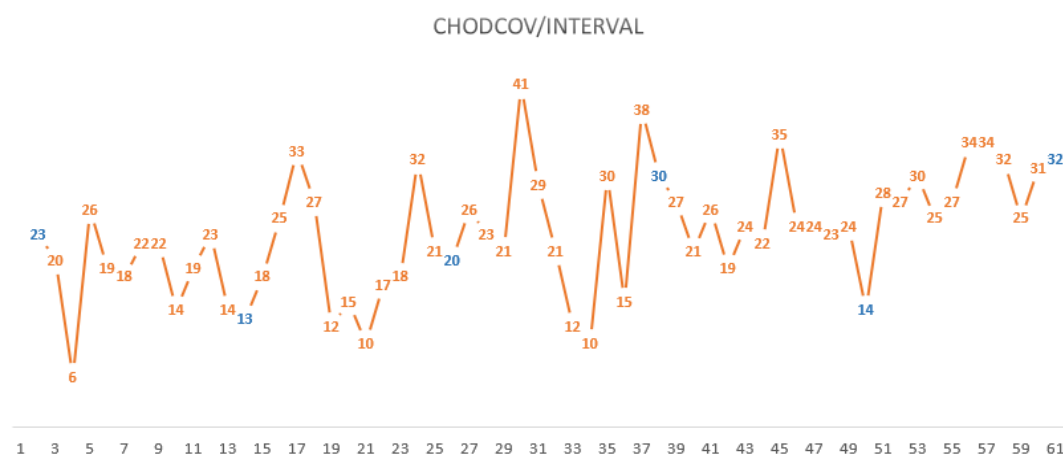
Zdroj: Vlastné spracovanie, STATA.

3.2.4 Meranie po behaviorálnej intervencii

Celkový počet chodcov v experimentálnom súbore bol 1391 v absolútnom vyjadrení. Súbor sa len mierne odlišuje od základného súboru v početnosti chodcov (11). Správanie chodcov počas merania s behaviorálnou intervenciou bolo významne ovplyvnené zmenou v organizácii peších trás z dôvodu rekonštrukcie podchodu na Trnavskom mýte. Vývoj

počtu chodcov je zobrazený na grafe grafe č.10, Hoci sa rozdiel medzi časom⁵⁹ v špičke a menej rušným časom objemovo (celkový počet chodcov) vyrovnal, zachoval si stúpajúcu tendenciu. Vo všeobecnosti môžeme povedať, že od deviatej hodiny počet ľudí kolísal smerom nadol, medzi desiatou a jedenástou hodinou mal iba dva výrazné vrcholy. Objem prechádzajúcich chodcov medzi 14. a 15. hodinou narástol s dvomi výraznými vrcholmi a ešte výraznejšími prepismi. Od výseku intervalu č. 49 objem chodcov opäť mierne narastá. Tento graf zobrazuje, že chodci prechádzajú cez priechod vo vlnách.

Graf č. 10 Celkový počet chodcov v sledovaných intervaloch

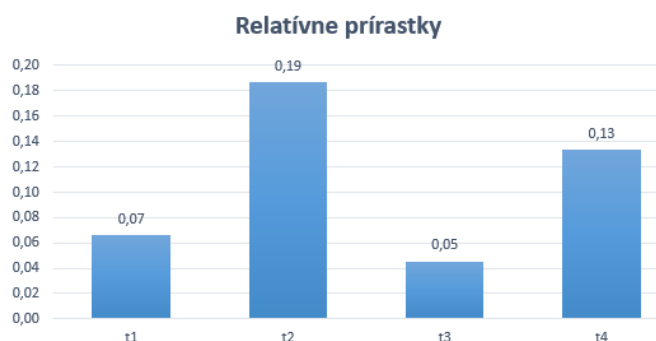


Zdroj: Vlastné spracovanie.

Presnejší obraz o relatívnych prírastkoch prechádzajúcich chodcov vidíme na grafe č. 11, kde vidíme, že prírastky sú pomerne malé ale majú skôr pozitívnu tendenciu. Aj na tomto grafe vidíme, že prechádzanie cez prechod je pomerne nerovnomerné čo si interpretujeme rovnako ako v predošlom prípade a síce, že sa mení účel a motív trasy chodcov.

⁵⁹ Časové intervaly vysvetlenie ku grafu č. 3 a10, interval od 9-10 (23,13); od 10-11 (13,20); od 14-15 (20,30); od 15-16 (30,14); od 16-17 (14,32). Číslice začiatkov intervalov majú modrú farbu.

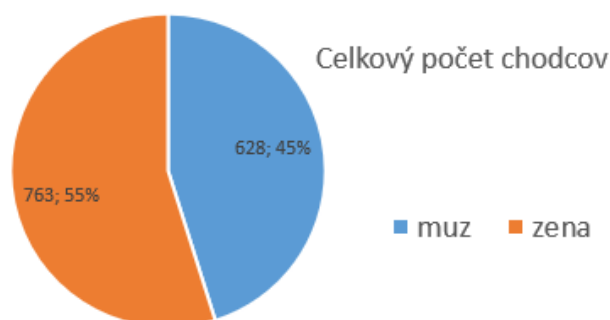
Graf č. 11 Koeficient prírastku chodcov v jednotlivých intervaloch.



Zdroj: Vlastné spracovanie.

Z pozorovaní sme zistili, že rozloženie mužov a žien v experimentálnom súbore je viac vyvážené ako bolo v základnom pozorovaní, čo môže byť spôsobené aj skupinou nezaradených chodcov, ktorých sme nevedeli identifikovať zo záznamových materiálov. Celkovo našu vzorku v experimentálnom súbore tvorilo 1391 chodcov. Počas experimentu prešlo cez priechod 763 žien a 628 mužov. Rozdiel medzi počtom mužov a žien nebol výrazný (5%) a môžeme ho vidieť na grafe č. 12.

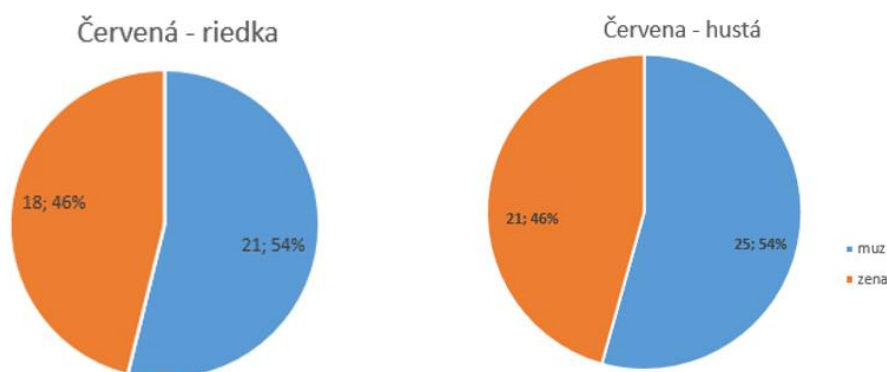
Graf č. 12 Celkový počet žien a mužov v experimentálnom súbore.



Zdroj: Vlastné spracovanie.

V nasledujúcom grafe č.13 sme zisťovali aký podiel nedisciplinovaných chodcov prebieha počas hustej a riedkej cestnej premávky za jednotlivé kategórie mužov a žien. Z grafu je vidieť, že percentuálne podiely jednotlivých pohlaví z celkových nedisciplinovaných chodcov sú pomerne vyvážené, čo do počtosti. U mužov je v tomto meraní väčšia tendencia prechádzania na červenú ako u žien.

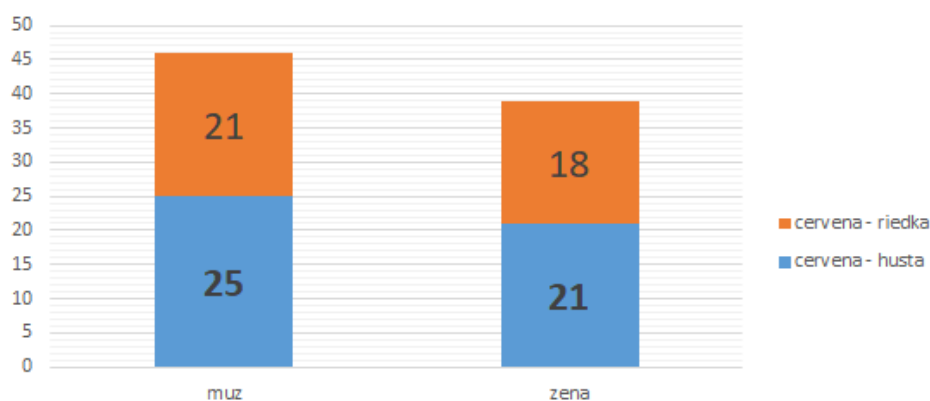
Graf č.13 a 14 Percentuálny podiel mužov žien prechádzajúcich na červené znamenie
Meranie s behaviorálnou intervenciou



Zdroj: Vlastné spracovanie.

Pri sledovaní jednotlivých mužov a žien v grafe č. 14 vidíme, že rozdiel medzi prechádzajúcimi ženami na červenú počas hustej a riedkej dopravy nie je výrazný. Podobný priebeh vidíme aj u mužov. Toto zistenie naznačuje, ako v predošlom meraní, že pohlavie nemusí zohrávať úlohu v tom, či sa chodci rozhodnú prejsť cez priechod pre chodcov v prípade ak svieti červené signálne znamenie. Celkom v meraní s behaviorálnou intervenciou prešlo cez priechod na červenú 85 chodcov.

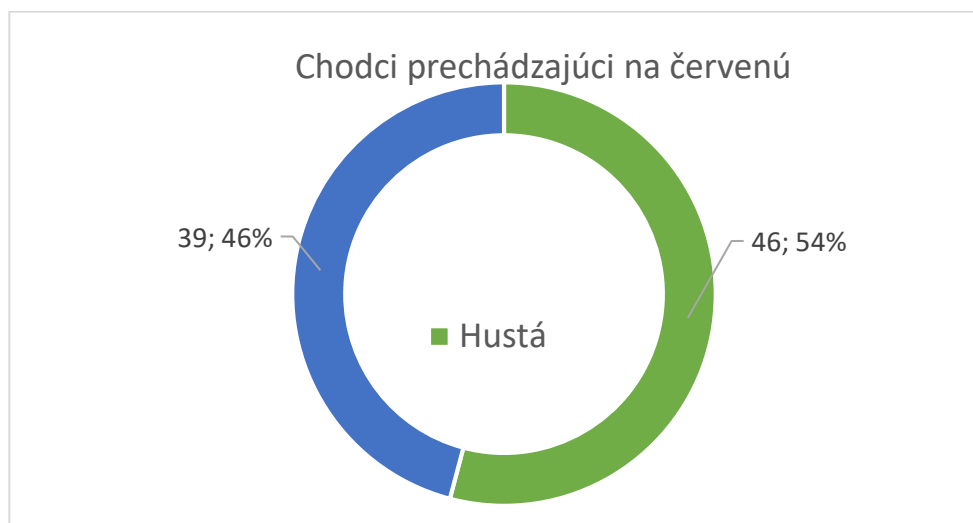
Graf č. 15 Prešli počas riedkej po (meranie s intervenciou)



Zdroj: vlastné spracovanie.

V grafe č.15 sledujeme ako sa zmenil pomer chodcov prechádzajúcich po inštalovaní intervencie vzhľadom na dopravné podmienky. Prechádzanie na červené znamenie výrazne počas hustej a riedkej premávky sa vyrovnalo oproti základnému meraniu.

Graf č.16 Percentuálny podiel chodcov prechádzajúcich počas hustej / riedkej cestnej premávky na červené znamenie (meranie s intervenciou)



Zdroj: Vlastné spracovanie

V štatistickom programe sme overovali akú závislosť by mohli zohrávať iné faktory ako počasie, teplota a čas na rozhodovanie chodcov prejsť počas červeného znamenia. Výsledky zobrazené v tabuľke v prípade experimentálneho merania nepreukázali žiadnu inú závislosť. Za najpodstatnejšie faktory sme považovali či ide o ženu/muža, doprava, počasie a rušnú hodinu od 16/17.

Tabuľka č. 4 Vplyvy jednotlivých premenných na rozhodnutie chodca prejsť na červené znamenie. Meranie po behaviorálnej intervencii

	zelenacerv	a	Odds Ratio	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]
zenamuz		1.441407	.3260258	1.62	0.106	.9252457	2.245517
Dopravahr		1.124126	.2739583	0.48	0.631	.6972215	1.812423
slnecno		1.642096	.5513125	1.48	0.140	.8503911	3.17087
od1617		.3730484	.0978421	-3.76	0.000	.2231077	.6237578

Zdroj: vlastné spracovanie, STATA.

3.3 Sumarizácia výsledkov experimentu, možnosti uplatnenia behaviorálnych poznatkov a odporúčania

Po preskúmaní a spracovaní všetkých dát sme zistili, že správanie sa chodcov by mohlo byť ovplyvnené predovšetkým zvolením vhodného behaviorálneho nástroja.

Prekvapivé bolo zistenie, že v absolútnom vyjadrení z celkového počtu nedisciplinovaných chodcov sa javili nedisciplinovanejšie ženy ako muži.

Z našej štúdie chodcov vyplynulo, že početnosť výskytu situácii, keď na červené znamenie prešli chodci skupinovo, bola v základnom súbore 71% a v experimentálnom až 80%. Toto zistenie naznačuje, že chodci, ktorých sme pozorovali, by sa mohli správať podľa toho, ako sa správa iná skupina či jednotliviec.

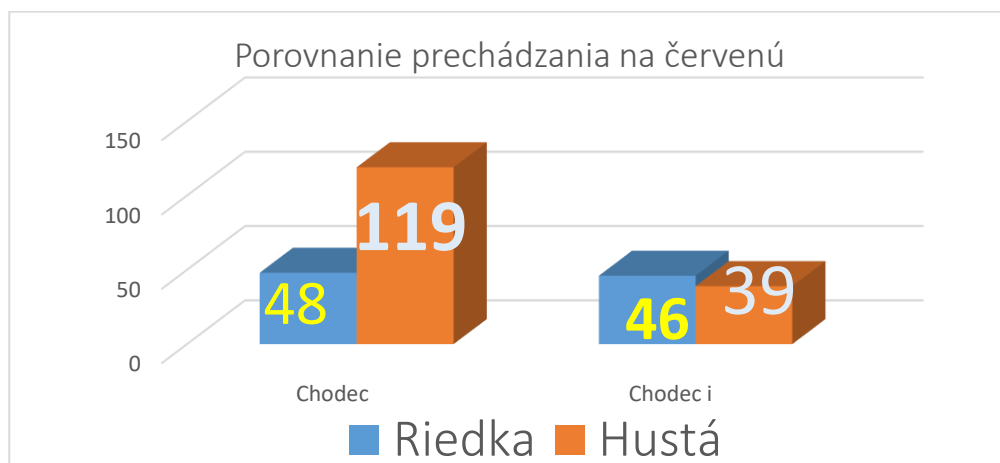
V našej štúdii v porovnávaní obidvoch výberových vzoriek regresia nepreukázala, že by mohla mať zmena dopravy vplyv na nami skúmanú premennú (zelená/červená). V grafe č. 16 vidíme ako sa vyvíjal počet chodcov počas obidvoch meraní vzhľadom na konkrétnu hodinu a poradie čiastkového intervalu. Jeden interval nášho merania trval 20 minút a bol rozdelený na 12 čiastkových intervalov po 90 sekúnd. Podarilo sa nám identifikovať najrušnejšiu časť dňa a síce medzi 15.30 a 16.30. Túto informáciu sme využili neskôr v regresnej analýze, aby sme zistili signifikantnosť rušnej hodiny a zvýšeného počtu chodcov na priechode pre chodcov na ich rozhodovanie. Tak sa nám podarilo zistiť, že pravdepodobne existuje určitá závislosť.

Graf č. 17 Porovnanie celkového počtu mužov a žien prechádzajúcich cez priechod pre chodcov



Zdroj: Vlastné spracovanie.

Graf č. 18 Porovnanie meraní pred umiestnením behaviorálnej intervencie



Zdroj: Vlastné spracovanie.

V absolútnom vyjadrení sa javí, že naša intervencia mala najväčší vplyv práve na ženskú časť populácie náš, čo by sa dalo vysvetliť použitím detskej fotografie, ktorá mohla vyvolať ochranný inštinkt. Počet nedisciplinovaných zostal na rovnakej úrovni.

Tabuľka č. 5 Súhrnná regresia zahŕňajúca meranie pred aj po intervencii.

Variable	m0	m1	m2	m3
nundge	.83510074***	.970442***	.89801737***	.9305885***
zmenad	.29116431			
pocasiebin	.61647665**	.57086397**		
rushhou~1517	-.54250986**	-.36697003**	-.24113099*	
muzzena	.33081314***	.32105707***	.30781367***	.30792546***
dopravahr	.3590926**	.35659031**	.2869078*	.28331616*
_cons	1.0306106***	1.1375712***	1.6585332***	1.5092906***
N	2771	2771	2771	2771

Zdroj: Vlastné spracovanie, STATA.

Výsledky regresnej analýzy poukazujú na súvislosti, že na správanie chodca majú pravdepodobne vplyv nielen hustota dopravy ale aj poveternostné podmienky a iné faktory ako pohlavie implementovanie intervencie. Menej významné sú pravdepodobne hodina. Nevýznamné sú pravdepodobne zmena trasovania pešej dopravy.⁶⁰

⁶⁰ Významnosť určitého faktora legenda: * $p < .1$; ** $p < .05$; *** $p < .01$

Po analýze nami zozbieraných údajov sme zistili, že pravdepodobne najväčší vplyv mala naša intervencia na ženy. Toto môžeme vysvetliť použitím vhodného komunikačného odkazu, na ktorý však nereagovali muži. Naš experiment však môžeme vyhodnotiť pozitívne pretože ukázal, že s nedisciplinovanými chodcami je možné komunikovať aj inak ako len príkazmi či zákazmi. Hoci význam našej intervencie nevieme zovšeobecniť vidíme určitý pozitívny efekt. Ide pre verejnú správu o pomerne finančne nenáročný spôsob intervencie.

Formujúci sa behaviorálny útvar na Úrade vlády považujeme za dobrý krok, je vhodne zvolená aj forma, pretože má projektový charakter riadenia, kde je možné predkladať tieto podľa aktuálnej potreby v rámci zadefinovanej priority. Podľa Ing. Hainzl, tím líderky tvoriaceho sa „Nuge unitu“, bude veľkou výzvou presvedčiť úradníkov, aby začali využívať a snažili sa o elektronizáciu svojich činností. S týmto názorom sa plne stotožňujeme, nielen čo sa informatizácie týka ale aj iných inovatívnych prvkov VS. Tomuto majú dopomôcť aj masívne školenia úradníkov, ktorí nemajú mať len edukačný charakter, ale ambíciou je aj motivácia a postupné presadzovanie behaviorálnych poznatkov do pracovného procesu úradníkov. Nemyslíme si ale, že celoplošné zavádzanie školení v rámci VS by mohlo mať veľký efekt.

Architektúra voľby na úrovniach plánovania zohráva veľký význam. Už pri plánovaní nemotorových koridorov je potrebné myslieť na to, aby chodcovi nebol v jeho pohybe kladený prekážky a aby sa brali do úvahy aj prirodzené koridory pohybu chodca. Ďalším problémom sa javia neprirodzené naplánované prestupné uzly, kde často chodci musia prekonávať neúmerné vzdialenosti aby mohli prestúpiť na inú formu dopravy. Tu by mohla byť nápomocná práve architektúra voľby.

V súčasnej dobe ani legislatíva nenapomáha k zlepšeniu situácie, pretože umožňuje parkovať na chodníkoch atď. Podiel používania osobnej motorovej dopravy v urbánných priestoroch miest a mestských celkov sa zvyšuje. Podľa Stratégie 2030, vypracovanej MDVSR, prirodzený spôsob osobnej nemotorovej prepravy klesá. Je potrebné tejto problematike venovať oveľa viac pozornosti, pretože peší pohyb je ako spôsob dopravy najjednoduchší, najlacnejší a jednoznačne najekologickejší. Bez pešieho pohybu sa aj vodiči osobných automobilov len veľmi ťažko dostanú k svojmu vozidlu. Preto máme za to, že kvalita nielen miest závisí v prvom rade v kvalite možnosti tohto najprirodzenejšieho spôsobu dopravy a preto plánovanie peších koridorov, by malo byť jednou z prioritných oblastí. Proces plánovania sa v prvom rade orientuje na cestné komunikácie a potom sa zvažuje na úplne inej úrovni plánovania, kam sa umiestnia napríklad priechody pre chodcov. Takýto spôsob plánovania dopravnej infraštruktúry však vedie k nekompaktnosti

jednotlivých priestorov a k stretom chodcov s dopravnými prostriedkami. Preto si myslíme, že architektúra voľby výrazne súvisí s kvalitne navrhnutými a naplánovanými dopravnými koridormi, ktoré nebudú zvýhodňovať len jeden spôsob dopravy. Preskúmaním strategických dokumentov, sme dospeli k jednoznačnému záveru, že pešia doprava je potláčaná do úzadia. Takýmto spôsob vytvárané priestranstvá nenapomáhajú ani chodcom a preto často porušujú vyhlášku a správajú sa iracionálne pretože, zanedbávajú bezpečnostné riziká. Otázkou zostane ako budú naplánované opatrenia OPVO4 Ministerstva dopravy v praxi realizované a či skutočne naplnia stanovený cieľ. V tomto smere nástroj architektúry voľby sa javí veľmi aplikovateľný na rôznych úrovniach VS. Bolo by potrebné zapracovať behaviorálne vedy v strategických a medzirezortných organizáciách ako úrad vlády a ministerstvo dopravy. Na úrovniach samosprávy, by postačilo preškoliť plánovačov dopravy tak aby zohľadňovali v prvom rade pochopenie správania sa a motiváciu chodcov. Z psychologického hľadiska si chodec bude hľadať čo najkratšiu trasu.

Záver

Analýzovaním jednotlivých funkcií a kompetencií inštitúcií vo verejnej správe, ktoré sa zaoberajú agendou dopravnej politiky vidíme limity ale aj možnosti jednotlivých inštitúcií na inkorporovanie behaviorálnych vied do mechanizmov ich fungovania.

O tom, či je behaviorálna verejná správa efektívnejšia neexistuje doposiaľ komplexná štúdia ale existuje množstvo čiastkových, ktoré poukazujú na to, že i zmena prístupu k tvorbe politík a spôsobu usmerňovania verejného života by na to mohli mať vplyv. Napriek tomu, že existuje množstvo experimentov a príkladov dobrej praxe sme sa rozhodli pre vlastné overenie, či by mohla jednoduchá intervencia v priestore v podobe banneru ovplyvniť rozhodnutie subjektov, v našom prípade chodcov o tom, kedy pôjdu cez priechod pre chodcov. Pozorovanie spočívalo v sledovaní, či sa rozhodnú ísť na červené alebo zelené znamenie. Naším zámerom bolo pozitívne motivovanie chodcov mužov i žien aby sa správali bezpečne pretože aj oni sú účastníkmi cestnej premávky.

Avšak nemenej významné je aj pochopenie vzájomných vzťahov rôznych úrovní verejnej správy a spôsob akým upravujú alebo vstupujú do procesu tvorby regulácií. Už v prvej časti práce sme zistili, že na Slovensku sa začínajú formovať aj vo verejnej správe prvé útvary, venujúce sa využitiu behaviorálnych vied. Analýzou vzájomných vzťahov a kompetencií sme zistili, že niektoré činnosti sú prehnane byrokraticky náročné a tým, by mohli zavádzanie jednotlivých behaviorálnych vied do praxe spomaliť či dokonca znemožniť. Preto si myslíme že jednotný útvar alebo jednotka s medzirezortnou a celoplošnou pôsobnosťou, by bola vhodná hlavne na koncipovanie metodických postupov pre nižšie úrovne VS. Spôsob organizácie vzťahov vo VS, však nie je tak rigidný aby nemohol prijať nové spôsoby navrhovania účinnejších regulačných opatrení. Veľkou výzvou ale bude využívanie behaviorálnych aspektov na nižších úrovniach, ktoré konajú samosprávne, pretože tieto sú pomerne zahľtené svojou bežnou agendou a prílišnou byrokraciou. Niektoré činnosti sú vykonávané aj napríklad na úrovni mestských častí ale aj hlavného mesta a potom ich ešte musí potvrdiť príslušný správny orgán (obec, okresný úrad). Toto vnímame ako výraznú bariéru.

Veľmi ťažké bude pre predstaviteľov VS začať využívať moderný spôsob riadenia vecí verejných, ak v tomto prostredí stále neexistuje dostatočné presvedčenie úradníkov, že nie vždy musia robiť len to čo im zákon prikazuje, ale do značnej miery môžu uplatniť aj svoju invenciu a prísť k riešeniu problematiky inak.

Zoznam použitej literatúry

1. ARIELY, D. *Predictably irrational. The Hidden Forces That Shape Our Decisions*. Vyd. HarperCollinsPublishers, 2008. 384 s. ISBN 978-0-06-135323-9
2. AVINERI, E. Nudging Safer Road Behaviours. Tel-Aviv Academic College of Engineering [elektronický zdroj]. 2014. pdf Dostupné na: http://www.rannaorf.org.il/webfiles/files/Nudge_in_Road_Safety_final.pdf
3. BALÁŽ, V. Prospektová teória a jej miesto v ekonomike [elektronický zdroj]. ÚEP SAV, Bratislava, 2010. 210 s. [cit. 2018-04-06]. ISBN 978-80-88910-30-5. Dostupné na internete: https://www.researchgate.net/profile/Vladimir_Balaz/publication/273696539_Prospektova_teoria_a_jej_miesto_v_ekonomickom_mysleni/links/56ea7ff008ae95bddc2b59ea/Prospektova-teoria-a-jej-miesto-v-ekonomickom-mysleni.pdf
4. Detailný akčný plán informatizácie verejnej správy (2017-2020) [elektronický zdroj]. Bratislava, 2017, 96 s. [cit. 2018-04-06]. Dostupné na: <https://www.vicepremier.gov.sk/index.php/informatizacia/narodna-koncepcia-informatizacie-verejnej-spravy-nkivs/index.html>
5. DIAMOND, P. A – VERTIAINEN, H. *Behavioral economics and its applications*. Vyd: Princeton University Press, 2007, 336 s. ISBN 978-0-691-12284.
6. DRGONEC, J. 2015. *Ústava Slovenskej republiky*. Bratislava: Nakladateľstvo C.H.Beck, 2015. 1603 s. ISBN 978-80-89603-39-8
7. GNEEZY, U., LIST, J.A. *The why axis: Hidden motives and the undiscovered economics of everyday life*. New York: Vyd. New York. PublicAffairs, 2013. 288 s. ISBN 978-1610393119
8. HAMALOVÁ, M.-BELAJOVÁ, A.-GECÍKOVÁ, I.-PAPCUNOVÁ, V. *Teória riadenie a organizácia verejnej správy*. Bratislava: Wolters Kluwer, 2014. 453 s. ISBN 978-80-8168-140-0
9. HUMPHREYS, M.- WEINSTEIN, M.J. Field Experiments and the Political Economy of Development [elektronický zdroj]. Columbia, 2009, 12 s. [cit. 2017-04-06]. Dostupné na: http://www.columbia.edu/~mh2245/papers1/HW_ARPS09.pdf
10. JELÍNEK, J. *Všeobecní státovéda*. Praha: Vydavatel'stvo Jana Laichtera, 1906. 888 s. SIGNATÚRA: II 022036/A (Národní knihovna České republiky)
11. KAHNEMAN, D. *Thinking Fast and Slow*. Great Britain: PENGUIN BOOKS, 2011. 499 s. ISBN 978-0-141-03357-0

12. LOURENCO, J.S. at all. Behavioural Insights Applied to Policy [elektronický zdroj]. European union, 2016. 56 s. [cit. 2018-04-06]. ISBN 978-92-79-54725-6. Dostupné na:
http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC100146/kjna27726enn_new.pdf
13. MACHAJOVÁ, J. *Všeobecné správne právo*. Žilina: Eurokódex, 2009. 512 s. ISBN 978-80-894-4705-3
14. MACHAJOVÁ, J. 2009. *Všeobecné správne právo*. 3. vyd. Žilina: Vydavateľstvo EURO KÓDEX, 2009. 512 s. ISBN 978-80-89363-36-0
15. OTTOVÁ, E. 2006. *Teória práva*. 2. vyd. Bratislava: Heuréka, 2006. 189 s. ISBN 80-89122-37-X
16. PALÚŠ, J.- SOMOROVÁ, Ľ. *Štátne právo Slovenskej republiky*. Košice: Vydavateľstvo UPJŠ: Košice. 2010. 558 s. ISBN 978-80-7097-787-3
17. PERUMAL, V. Study on pedestrian crossing behavior at signalized intersections [elektronický zdroj]. Open access - Original research article Marisamynathan, 2014, 110 s. [cit. 2018-04-14]. Dostupné na internete:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756415300945>
18. SCHAFRITZ, J.M. - RUSSEL, E.W. – BORICK, P.B. *Introducing Public Administration*. Boston: Pearson Education, 2011. 568 s. ISBN 978-0-205-00806-3
19. SCHWARTZ, H. *A guide to behavioral economics*. Virginia: Higher Education Publications, 2008. 96 s. ISBN 978-0-914927-61
20. SCHULTZ, I. *Právny systém v Slovenskej republike*. Bratislava: Vyd. SÚVAHA, 1999. 375 s. ISBN 80-88727-31-6
21. SIČÁKOVÁ-BEBLAVÁ, E. *Behaviorálne základy verejnej politiky*. Bratislava: Univerzita Komenského v Bratislave, 2015. ISBN 978-80-223-3928-5
22. SIČÁKOVÁ-BEBLAVÁ, E. a kol. *Teoretické aspekty politicko-administratívnych vzťahov*. Bratislava: ÚVPE Bratislava. 106 s. ISBN 978-80-89244-79-9
23. STRECKOVÁ, Y., MALÝ, I. *Veřejná ekonomie pro školy a prax*. Praha: Computer Press, 1998. 245 s. ISBN 80-7226-112-6
24. ŠKULTÉTY, P. a kol. 2006. *Správne právo hmotné. Všeobecná časť*. Vydavateľstvo UK: Bratislava. 2006. 221 s. ISBN 80-7160-205-1
25. ŠMIHULA, D. *Teória štátu a práva*. Bratislava: Vyd. EPOS, 2010. 398 s. ISBN 978-80-8057-854-1

26. TAHLER, R – SUNSTEIN, C.R. *Nudge: improving decision about health, wealth, and happiness*. Vyd. Caravan book, 2008. ISBN 978-0-300-12223-7 s. 7
27. VRABKO, M. *Správne právo hmotné. Všeobecná časť*. Vyd. Ch.Beck, 2012. 480 s. ISBN 978-0-896-0303-9
28. ŽÁRSKA, E.-ČERENENKO, T.-KOZOVSKÝ, D. 2010. *Verejná správa I*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2010. 176 s. ISBN 978-80-225-3113-9
29. WHITEHEAD, M. at all. Nudging all over the world [elektronický zdroj]. Wales, 2014, 21 s. [cit. 2017-04-06]. Dostupné na: <https://changingbehaviours.files.wordpress.com/2014/09/nudgedesignfinal.pdf>

Zákony a vyhlášky

- 1 Zákon č. 8/2009 Z. z. Zákon o cestnej premávke
- 2 Zákon č. 135/1961 Zb. Zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon)
- 3 Zákon č. 180/2013 Z. z. Zákon o organizácii miestnej štátnej správy
- 4 Zákon č. 302/2001 Z. z. Zákon o samospráve vyšších územných celkov
- 5 Zákon č. 369/1990 Zb. Zákon Slovenskej národnej rady o obecnom zriadení
- 6 Zákon č. 377/1990 Zb. Zákon Slovenskej národnej rady o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave
- 7 Štatút úradu vlády
- 8 Vyhláška č. 532/2002 Z. z. Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie
- 9 Uznesenia hlavného mesta č. 636/2017 zo dňa 23.11.2017
- 10 STN 73 61 10
- 11 STN 73 61 02

Strategické a plánovacie dokumenty

- 1 Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na rok 2018
- 2 Národná koncepcia informatizácie spoločnosti NKIVS
- 3 PRÍLOHA ÚZEMNÉHO GENERELU DOPRAVY HL. M. SR BRATISLAVY. Príloha 3.3.6 - Pešia doprava
- 4 Prehľad ročnej správy o realizácii PHSR, Bratislava
- 5 Územný generel dopravy Bratislavy

Odborné konzultácie

Ing. Arch. Augustiničová, (Oddelenie životného prostredia a územného plánovania)

Ing. Blaho (Referát dopravy a cestného hospodárstva)

Ing. Trnavský (Referát dopravy a cestného hospodárstva)

Ing. Bánovskou (Oddelenia dopravného inžinierstva hlavného mesta)

Mgr. Michálik (Správca dopravného značenia hlavného mesta)

Major Ing. Krajčovič (Krajský dopravný inšpektorát)

Kapitánka Ing. Lišková (Krajský dopravný inšpektorát)

Internetové zdroje

<http://www.digitalniknihovna.cz>

<http://watchdog.fair-play.sk/legislative-hierarchy-of-laws.php>

<http://www.sben.sk/>

<https://ec.europa.eu/jrc/en/event/site/fta2014/contact>

<http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/behavioural-insights.htm>

<http://www.behaviouralinsights.co.uk/about-us/>

www.minv.sk

Zoznam grafov

- Graf č.1 Využívanie jednotlivých dopravných systémov
- Graf č. 2 Oprava chodníkov na rok 2017, jednotlivé okresy Bratislavy
- Graf č.3 Zobrazenie objemu chodcov v jednotlivých časových intervaloch pred intervenciou
- Graf č.4 Relatívne úbytky a prírastky v početnosti chodcov v jednotlivých intervaloch
- Graf č.5 Celkový počet žien, mužov a nezistené pohlavie v kontrolnom súbore
- Graf č. 6 Absolútne vyjadrenie chodcov s rozlíšením pohlavia prechádzajúcich na červené znamenie počas hustej a nie hustej dopravnej situácie
- Graf č. 7,8 Počet mužov a žien, ktorí prešli počas červenej signalizácie a riedkej / hustej
- Graf č.9 Percentuálny podiel chodcov prechádzajúcich počas hustej / riedkej cestnej premávky na červené znamenie
- Graf č. 10 Celkový počet chodcov v sledovaných intervaloch
- Graf č. 11 Koeficient prírastku chodcov v jednotlivých intervaloch.
- Graf č. 12 Celkový počet žien a mužov v experimentálnom súbore.
- Graf č.13, 14 Percentuálny podiel mužov žien prechádzajúcich na červené znamenie
- Graf č. 15 Prešli počas riedkej po (meranie s intervenciou)
- Graf č.16 Percentuálny podiel chodcov prechádzajúcich počas hustej / riedkej cestnej
- Graf č. 17 Porovnanie celkového počtu mužov a žien prechádzajúcich cez priechod
- Graf č. 18 Porovnanie meraní pred umiestnením behaviorálnej intervencie

Zoznam schém

- Schéma č.1 Hierarchia právnych noriem
- Schéma č. 2 Pracovné skupiny a spôsob ich personálneho obsadenia

Schéma č.3 Tematická kancelária.

Schéma č. 4 Organizačná štruktúra niektorých zložiek Ministerstva dopravy a výstavby

Schéma č. 5 Proces rozhodovania v prípade cestných a dopravných riešení

Zoznam tabuliek

Tabuľka č.1 Návrh formuláru na pozorovanie pred implementáciou postrčenia („nudgu“)

Tabuľka č.2 Celistvý prístup riešenia regulácie a uplatňovania behaviorálnych poznatkov

Tabuľka č. 3 Vplyvy jednotlivých premenných na rozhodnutie chodca prejsť na červené znamenie. Meranie pred intervenciou.

Tabuľka č. 4 Vplyvy jednotlivých premenných na rozhodnutie chodca prejsť na červené znamenie. Meranie po behaviorálnej intervencii.

Tabuľka č. 5 Súhrnná regresia zahŕňajúca meranie pred aj po intervencii.

Zoznam príloh

Príloha č.1 Odborná diskusia na problematiku behaviorálnych vied dňa 5.4.2018

Príloha č.2 Systém organizácie a riadenia NKIVS

Príloha č.3 Návrh behaviorálneho banneru

Príloha č.4 Umiestnenie behaviorálneho banneru v priestore.

Prílohy

Príloha č.1 Odborná diskusia na problematiku behaviorálnych vied dňa 5.4.2018

ÚSTAV VEREJNEJ POLITIKY FSEV UK

SB EN Slovak Behavioral Economics Network

vás pozývajú na diskusiu

Experimenty a verejná politika

Behaviorálne vedy v praxi

Hostami budú:

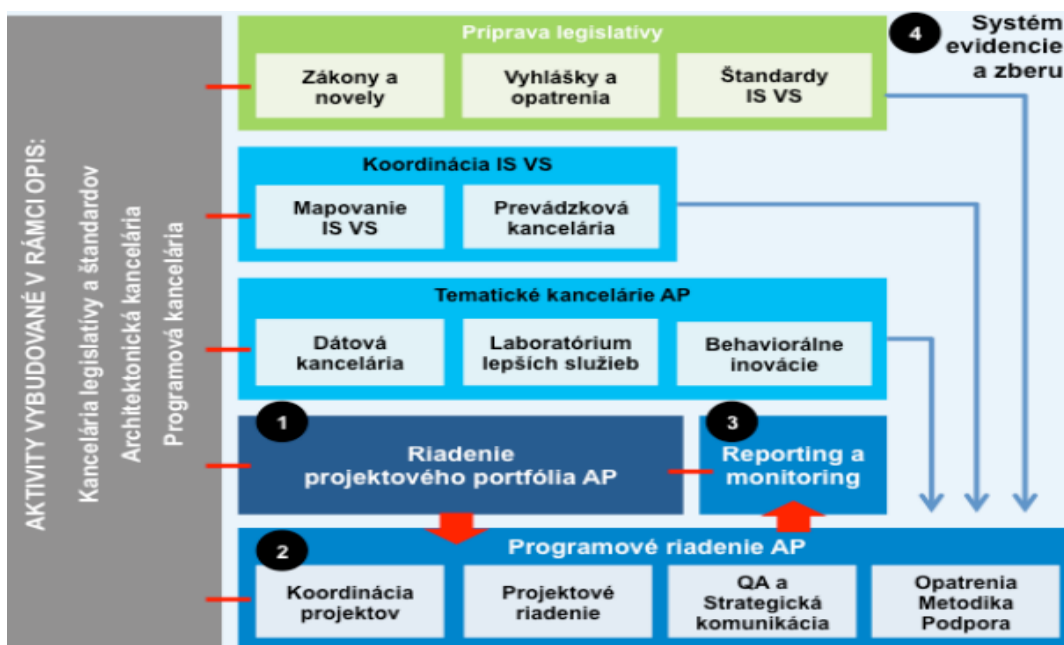
doc. Mgr. Jiří Špalek, Ph.D.
vedúci katedry verejnej ekonómie Masarykovej univerzity v Brne a
riaditeľ Laboratória experimentálnej ekonómie Masarykovej univerzity (MUEEL)

Ing. Viera Hainzl
z Úradu podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu a
tímlíderkov slovenského "nudge unitu"

KEDY: 5.4.2018 o 16:00
KDE: Miestnosť A012, FSEV UK, Mlynské Luhy č.4 (zastávky Brodná / Radničné nám.)

Zdroj: Dostupné na sociálnej sieti FSEV UK

Príloha č.2 Systém organizácie a riadenia NKIVS



Zdroj: Úrad vlády SR, Akčný plán NKIVS.

Príloha č.3 Návrh behaviorálneho banneru



Zdroj: vlastné spracovanie.

Príloha č.4 Umiestnenie behaviorálneho banneru v priestore

