

1)

| **Používání systematických modelů – případové studie z reálného světa** |

2)

<| příklady projektů s negativními důsledky, kterým by využití SM pravděpodobně mohlo účinně zabránit

3)

@ **vytunelování řady fondů kuponové privatizace po roce 1989**

- Tomáš Ježek v jednom z publikovaných rozhovorů uvedl, že v době přípravy zákona o kuponové privatizaci si byli vědomi rizika, a proto v jeho návrhu bylo ustanovení v tom smyslu, že správce fondu nemůže s akciemi nakládat jako vlastník, při složitých jednáních kolem jeho schvalování pak ale příslušná věta „nepozorovaně zmizela“ [[LN 14.8.2010, na webu 29.11.2017](#)] ...
- **nebylo dostatečně zohledněno riziko** - pokud by u návrhu tohoto ustanovení bylo výslovně uvedeno konkrétní riziko při jeho vypuštění, tj. že „hrozí možnost zneužití v neprospěch drobných kuponových akcionářů“, tak by bylo určitě obtížnější jeho „zmizení“ zařadit nebo přehlédnout ...

@ **2016 - centrální zadávání veřejných zakázek za ¼ milardy se nevyužívá – není povinné**

- Nejvyšší kontrolní úřad zjistil, že zadavatelé ze státní správy systém za 230 milionů využívají jen minimálně, protože to není povinné, ale naproti tomu řada z nich používá IT systémy soukromých firem, které vznikly v době zpoždění centrálního systému [[ČTK 18.4.2016](#)] ...
- **nebyla zajištěna dostatečná motivace ani zohledněno riziko zpoždění a jeho dopady** - pokud by v době zpracování a schvalování projektu byla dostatečně vzata v potaz přiměřená motivace formou zvýhodnění nebo sankce a domyšleno, co by se mělo dít v případě zpoždění IT projektu, pravděpodobně by popsaná situace vypadala příznivěji ...

@ **kauzy kolem obřích IT projektů Opencard-Praha a Výběr mýta na dálnicích**

- když pomíneme problematiku případné nevýhodnosti či korupce, v obou případech se jako velký problém objevila skutečnost, že při změně provozovatele je nutné současně přejít i na jiné programové i technické vybavení, což znamená nejen čas, ale i vyrovnání se s autorskými právy ...
- **nebyl zohledněn faktor času a s ním spojená nutnost změny, která má nějaké důsledky** - pokud by v době zpracování a schvalování těchto projektů bylo analyzováno a příslušně zohledněno riziko, že časem k takovým změnám pravděpodobně dojde, bylo by související vyjednávání určitě jednodušší ...

@ **rizika kolem drobných úseků cyklistických stezek a pěších tras**

- už před 10 lety při cyklovýletu v Německu jsme měli možnost zjistit, že pokud tam cyklostezka kříží běžnou komunikaci s automobilovým provozem nebo do ní ústí, tak jsou v příslušném místě instalovány minimálně dvojitě zábrany, které donutí cyklistu slézt z kola a v klidu se rozhlédnout, důvodem je zřejmá snaha, aby nedošlo k neočekávanému nebezpečnému střetu - u nás bohužel podobná **prevence rizika vážného ohrožení zdraví, majetku, a při neopatrnosti třeba dokonce života** nebývá zvykem ...
- v době zpracování a schvalování projektů cyklistických stezek a pěších tras by měla být **rizika střetu vozidel s cyklisty a chodci, včetně navazujících bezpečných nástupů či přechodů nebo nutnost chůze po frekventované silnici bez chodníků (s nouzovou alternativou v blátě a sněhu vedle ní)** zhodnocena přiměřeně jejich závažnosti a pokud není technické řešení, tak alespoň snížena umístěním výstražného dopravního značení ...

@ 2019 - na co se zapomnělo při schvalování přesunu hlavního nádraží v Brně

- nedávno proběhla různá schvalování záměru přesunout brněnské hlavní nádraží, které podle oficiální studie proveditelnosti [ŽUB 2017] denně používalo asi 66 tisíc cestujících, současná velká výluka toho stávajícího a nutnost využívat Dolního nádraží v nové poloze připomněla důsledky pro cestující, kteří budou přesunutému nádraží využívat k dopravě vlakem do Brna nebo z Brna ...
- člověk nemusí být žádný dopravní odborník, aby si uvědomil a spočítal, že jestliže pro využití Dolního nádraží potřebuje asi 20 minut, tj. 1/3 hodiny času navíc k přemístění na MHD linky, tak když vezmeme jenom 60 tisíc lidí, tak jejich ztracený čas je $60.000 * 1/3 = 20.000$ hodin denně (!) ...
- infrastruktura brněnské MHD byla po více než 150 let svého trvání optimalizovaná s vazbou na současné hlavní nádraží, pěšky dosažitelné centrum a linky do oblastí zaměstnání a bydlení - nově plánované moderní centrum u přesunutého nádraží sice část pěší dopravy převezme, ale *stále zůstane pro významnou část cestujících nutnost využívat MHD* ...
- vedení města Brna si je dobře vědomo faktu, že přebudování sítě MHD není reálné a tak požaduje současně s novým nádražím uvést do provozu rychlou podzemní linku, ale centrální schvalovací orgány to z finančních důvodů odmítají - ve všech případech se však argumentuje jenom rizikem „kolapsu dopravy“, ale nikde se nedočteme o dopadech na cestující, někdo ze „zodpovědných“ dokonce říká, „že se nic nestane, když to nebude řešeno současně“ [denik.cz 10.7.2018] ...
- pokusme se orientačně spočítat celkový vliv přesunu nádraží na cestující veřejnost (vazby na okolí), když každý z cestujících 365 dnů v roce ztratí 1/3 hod svého času, tak je to $365 * 1/3 = 121,6$ hodin, což při řekněme 16 hodinové denní aktivitě znamená $121,6 / 16 = 7,6$ dnů, tedy přes týden života, bydlení ani pochůzky v novém centru nezohledňujeme, protože to je předpokládaný budoucí výhled, **takže přesun nádraží bez současného řešení MHD sebere 60 tisícům lidí týden života/ročně** ...

4)

cílem uvedených příkladů je ukázat, že zjednodušené systematické modelování složitých záležitostí není nějaká samoúčelná hříčka, ale jeho absence může mít velice vážné důsledky, které si bez takového modelu lidé vůbec neuvědomí ...

běžný život přináší mnoho situací, kdy na rozhodnutích, která mají zásadní důsledky se musejí podílet lidé, kteří v dané oblasti nejsou odborníky a nemohou znát detaily - pomocí několika málo pravidel SM ale mohou vyžadovat, aby odborníky předkládané podklady srozumitelně odpovídaly na zásadní **jednoduché otázky, především v oblasti kritických faktorů, kterými jsou vazby na okolí a motivace-čas-rizika** ...

předkládaná vize není určena k tomu, aby řešila existující problémy, protože jde o změnu, k jejíž realizaci je potřeba motivace a tu není možné v zaběhnutém „zamlženém“ systému získat, je nutno předpokládat, že potřebnému „vyjasnění a zviditelnění stavů a procesů“ se bude naopak hodně lidí a institucí bránit, protože je běžné, že při rozhodování někdy až příliš často hrají roli jiné vlivy, než obecný prospěch a „v kalných vodách se lépe loví a skrývá“ ...

proto je vize-SM formulována jako HYPOTÉZA, s tím, že podle dosavadních zkušeností by systematický model svojí jednoduchostí neměl umožnit něco podstatného skrýt a pokud ano, tak by mělo být snadnější určení zodpovědnosti za úmyslné zkreslení - pokud se platnost této představy potvrdí, mělo by následovat trvalé zavedení praxe SM do vzdělávacího procesu, protože jenom tak je možné se v budoucnu dopracovat ke změnám v celostátním měřítku ...

5)

další komentáře nejsou