

Věc : Jízdenková anarchie na české železnici - mezistátní ostuda Česka

Vážený pane premiére,

promiňte, že Vás obtěžuji následujícím, poněkud delším materiálem, ale je třeba uvést některé souvislosti a srovnání se zahraničím.

Je vcelku možné, že jste již byl v této věci osloven, nicméně já vidím dopady na mezinárodní závazky „Národního dopravce“ České dráhy a.s., které autorům anarchie unikají.

Tarifní politika některých krajů, resp. organizátorů „krajské dopravy“ a krajských zastupitelstev vnášející do české železnice jako celku naprostou anarchii, v zahraničí nevídanou. I pro českého občana to působí dojmem, že vláda nemá dění na české železnici pod kontrolou.

Vyplyvá to z informací v denním tisku „ministerstvo dopravy s tím nic dělat nemůže“.

Vaší vládě se podařilo prosadit „jednotný tarifní systém“ zavazující všechny dopravce a napravit tak s mnohaletým zpožděním chyby, jichž se dopustily vlády (= vědomá nečinnost MD) v době vstupu dalších dopravců na železnici. Zejména bývalým zaměstnancům MD (někdejšího FMD), ČSD / ČD není jasné, z jakého důvodu má ten jednotný systém stát cca 250 milionů korun. Patrně - podobně jako v případě karty OPENCARD - bylo potřeba někomu přihrát do kapsy nějaké peníze. Mají zato, že to šlo udělat mnohem levněji.

Žil a studoval jste ve Švýcarsku - zemi s nejlépe fungujícím systémem veřejné dopravy v Evropě (možná světě). Švýcarský rukopis je patrný na systémech veřejné dopravy v zemích Beneluxu, ale i Dánsku, méně v Rakousku či Německu. Český občan může jen tiše závidět jednoduchost a vstřícnost k zákazníkovi..

Váš pobyt ve Švýcarech se odehrával v době, již lze - z dnešního pohledu - označit jako starověk tamní železnice. Ačkoli tehdy existovalo několik desítek železničních společností, tyto společnosti si - na rozdíl o představ tuzemských železničních „odporníků“ tahajících v mateřské školce dřevěný vláček na provázku (jejich odborná kvalifikace) nekonkurovaly, ale spolupracovaly ve prospěch zákazníka. Činí tak dodnes a nejen ve vztahu k silniční dopravě, opět na rozdíl od tuzemska.

V „pravěku“ švýcarské železnice - kolem roku 1895 (to prosím není vtip) se železniční společnosti dokázaly dohodnout na vzniku celosíťové jízdenky pro obchodní cestující - GENERALABO (GA).

Do země helvétského kříže jsem se podíval poprvé v září 1990 - v době železničního „středověku“ . Byl jsem šokován. Od onoho roku hledám každoročně onu konkurenci nejen na kolejích, ale i mezi kolejemi a silnicí. Dopravní konkurence, v zemi tržní ekonomiky, neexistuje. Všichni dopravci tam spolupracují - pro blaho zákazníka. Od roku 1990 se počet švýcarských železničních společností snížil na cca polovinu, v rámci fúzí, i opakovaných, především z ekonomických, ale i technických důvodů. V tištěném železničním jízdním řádu - dokud se vydával - byly v pěti jazycích přepravní a tarifní podmínky platné pro všechny železniční dopravce. Jeden ceník „obvyklého jízdného“ platný na většině železnic. S výjimkou turistických atrakcí (Pilatus, Rigi, společenství Jungfraubahnen apod.). Stejná cena pro vlak nejvyšší kategorie (EC, ICE, TGV) i pro zastávkový vlak „na lokálce“. Žádné příplatky, žádná tzv. povinná rezervace = neduhy jimiž trpí česká železnice. V pokladně (automaty v roce 1990 nebyly tak dokonalé) možné zakoupit jízdenku na celou přepravní cestu s různými dopravci za „jednotné“ jízdné (přímá cesta, nikoli lomené jízdné). Vše velmi jednoduché, srozumitelné i pro cizince s minimální (školní) znalostí např. němčiny. Přímých vlaků jedoucích po kolejích několika společností bylo tehdy relativně málo, ve styčné stanici „infrastruktury“ se doprovodný personál měnil. Střídání personálu zaniklo s nástupem „přenosných osobních pokladen“.

Byl jsem zdrcen jednoduchostí systému. Jízdenka GA (již pro kohokoli) za velmi příznivou cenu. Kdo si - na české poměry nepředstavitelnou cenu téměř 100 000 korun - koupil roční jízdenku, tak při denním dojíždění do práce např. Basel - Zürich se mu rentovala za něco málo přes dva měsíce. Zbytek roku jezdil „zadarmo“.

Rovněž průkaz na 50 % slevu HALBTAX, v té době v řádu statisíců uživatelů.

GA i HALBTAX byly akceptovány všemi dopravci (i neželezničními) a vyrábělo je centrum „národního dopravce“ SBB v Brigu. Ve velmi omezeném počtu byly tehdy akceptovány i podniky MHD.

Bez problému si je mohl pořídit i cizinec - já jsem byl jeden rok držitelem HALBTAX, i když jsem ve

Švýcarsku nežil.

O deset let později, s rozvojem výpočetní techniky, vznikl systém jediné jízdenky „platné na vše“. Kdekoli v pokladně či jízdenkovém automatu na „zastávce v polích“ je možné zakoupení jízdenky na celou přepravní cestu různými druhy dopravy (kombinace vlak, autobus, loď, lanovka, vlak) bez ohledu na dopravce. Nikoho nezajímá, kde si cestující jízdenku pořídil a s kým pojed. Rozšířil se i počet MHD akceptujících tyto doklady.

Na některých tratích jezdí v současnosti tři nebo čtyři železniční dopravci. SBB provozují „dálkovou“ dopravu, další dopravce provozuje - českou terminologií spěšné vlaky, další zrychlené osobní a ten poslední zastávkový „S-Bahn“. Vše za stejné jízdné, buď celostátní nebo dle místního tarifního uskupení. Nikdo nezkoumá s kterým dopravcem zákazník jede. Nemá kdo, ve většině vlaků není kontrolní orgán.

Celé Švýcarsko tvoří jednotný integrovaný tarifní systém jehož součástí je množina „kantonálních nebo mezikantonálních“ tarifních uskupení, nehledě na mezistátní - oblast Basel, Bodamské jezero, kanton Ticino, vám blízký kanton Ženeva apod.

Totéž v Nizozemsku. Mimo „národního dopravce“ NS tam působí pět dalších společností, včetně německého dopravce Abellio Deutschland. Někde na téže úseku jezdí více dopravců. Nekonkurují si, spolupracují. Všichni uznávají jízdenky NS nebo místního „tarifního uskupení“, včetně německého dopravce. Kontrolní orgán zajímá, zda má cestující platnou jízdenku.

Když před lety začali na českou železnici vstupovat další dopravci - nejen konkurence ČD - začali volat cestující, mnozí „nakažení“ švýcarským železničním virem (ale nejen švýcarským) po jednotné jízdence a přepravních podmínkách.

Aktivistické podněty různých nepolitických spolků podporujících veřejnou dopravu, zejména železniční, opakovaně požadující po MD, případně dalších institucích vytvoření jednotných pravidel a jednotného jízdného - s odkazem na švýcarský model - byly vždy negovány s odkazem „u nás jsou jiné podmínky než ve Švýcarsku“.

V čem jsou jiné - to se autoři podnětů nikdy nedozvěděli. Pro vytvoření „švýcarských“ podmínek MD nic neudělalo.

Práce na MD (FMD) byla vrcholem pracovní kariéry na železnici. V minulosti museli absolventi odborných SŠ i VŠ začínat od píky na základním provozním útvaru v dělnické profesi (výpravčí, strojvedoucí, traťový dělník), byť měli maturitu s vyznamenáním nebo „červený diplom“. Ve svém oboru pak postupně postupovali až po funkci ředitele odboru nebo i ministra (ing. Vladimír Blažek). Při jednáních věděli o čem se věcně jedná.

Během 90. let minulého století a začátkem nového tisíciletí ze „železničního odboru“ odešli problematiku znalí zaměstnanci, jednak přirozeným odchodem do penze, jednak „byli odejiti“, protože uměli. Byli nahrazení ambiciózními mladými tvářemi s tou „správnou“ stranickou knížkou nebo konexemi, v lepším případě s diplomem nějaké VŠ, ale bez odborných znalostí či světového rozhledu. Pravda, uměli anglicky.

V „opilosti moci“ - my TO dokážeme lépe a ohromíme svět - pak rozhodovali o věcech, o nichž neměli ani ponětí, ale odpovídalo to jejich zhoubné stranické ideologii, aniž by jim mohl kdokoli odpovědně oponovat. Na GR ČD jsem několik let pracoval a měl jsem možnost ony ideologické fanatiky působící na MD poznat (podobnost s marxistickými ideology o tom, jak socialistická společnost předežene kapitalismus není náhodná - dům „na nábreží“ je bolševickou ideologií načichlý dodnes).

Konec konců hezky jste to před několika dny formuloval ve velkém rozhovoru pro deník PRÁVO - úředníci dělají opak toho, co chce ministr, leč nelze je vyhodit.

Ministr či náměstek pochopitelně nemohou vědět, jak to funguje ve Švýcarsku nebo kdekoli jinde, ale měl by to vědět šéf odboru nebo alespoň vedoucí oddělení (klíčovým prvek ministerstva), když už to neví neschopný (všehoschopný) úředník sedící na odborném postu.

„Povinností MD“ bylo vytvoření takových obecných „pravidel“, aby se změna jakéhokoli dopravce cestujícího nedotkla :

- zakoupení jízdenky na celou přepravní cestu, nikoli nákup samostatné jízdenky = lomené jízdné pro každého dopravce zvlášť
- při přestupu na vlak jiného dopravce v přestupní stanici čekání na přípoj
- zachování slevových karet původního dopravce nebo platnost síťové jízdenky (IN 100)
- jestliže u původního dopravce stála jízdenka například 50 Kč, nemůže u „levnějšího“ dopravce stát 55 korun s tím, že „nový“ dopravce poskytuje WIFI, kterou cestující nevyžaduje. Za WIFI má levnému dopravci platit objednatel této služby.

Tuto základní povinnost MD nesplnilo a stále nesplní (jistě, žádný zákon mu to neurčuje).

Pro úředníka je mnohem snazší vyrobit mnohastránkový materiál „Proč TO nejde“, než napsat co je třeba udělat, aby TO šlo. Důvod - nerozumí tomu. Zpracovat přepravní a tarifní pravidla platná pro všechny železniční dopravce, včetně pravidel pro přepravu „vozičkářů“ lze v řádu desítek hodin, tj. za necelý týden. Ale musí to dělat někdo, kdo tomu rozumí.

A nyní ten ostudný tarifní problém.

Sdělovací prostředky informovaly o tom, že některé kraje - mimo jiné i Jihomoravský (JMK) s hejtmanem nominovaným hnutím ANO - přišly s tím, že chtějí mít ve vlacích objednávaných krajem plnou kontrolu nad jízdným. To znamená že uzavřely s ČD a dalšími dopravci (otázka je, nakolik se jednalo o dobrovolnost) dohodu, podle níž nebudou v „krajských“ vlacích platit jízdenky dopravce (kteréhokoli), včetně slev, případně tzv. režijek vydávaných ČD dle zákona, ale jen jízdenky krajské. Po kritice běžných občanů, kteří TOMU nerozumí, neví prakticky který vlak je či není krajský od toho začaly některé kraje dobrovolně ustupovat. Nicméně stále není jasno, jak TO bude fungovat, mimo jiné i z hlediska slev ČD (aplikace IN Karta 25, 50, 100, aplikace režijka, navíc s možným doplatkem do první třídy).

Zdůvodnění krajského tarifu je „když platíme, chceme mít přehled o tržbách“ má svoji logiku, ale současně je zřejmé, že kraj nepřímě viní DOPRAVCE ze zatajování tržeb. Typická česká vlastnost. Jeden podezírá toho druhého, že se obohacuje na jeho úkor.

Dle tisku s tím nemůže MD nic dělat - kdo objednává a platí, ten si stanovuje podmínky. MD s tím nemůže nic dělat, protože nechce.

V Rakousku má každá spolková země svůj dopravní svaz s příslušným tarifem a pásmy (Dolní Rakousko, Vídeň a Burgenland jsou sdruženy ve svazu VVO).

Přesto tam ve vlacích platí jízdenky ÖBB. Integrace je taková, že v obvodu Vídně (Kernzone 100) platí i ve vlaku předplatní jízdenka MHD, takže cestující jedoucí mezistátním vlakem do zahraničí jede v obvodu Vídně „na tramvajenku“ a jízdenku na vlak si pořizuje až z „poslední“ vídeňské stanice.

V českých podmínkách nevídané.

V Německu jsou desítky železničních dopravců, ve velkých spolkových zemích (Bavorsko, Sasko) je více oblastních tarifních svazů, nicméně všude platí „dálková“ jízdenky DB (ve většině stanic jsou jízdenkové automaty DB), jízdenky tarifních svazů, jízdenky dopravce, „zemské“ síťové jízdenky, mezistátní jízdenky, evropské jízdenky (InterRail Pass, EurailPass). Obdobně v dalších západoevropských nebo skandinávských zemích.

Velice dlouho trvalo než jízdenka tarifu PID mohla platit v Praze při jízdě rychlíkem z hlavního nádraží do Vršovic nebo na Smíchov, protože rychlík objednávalo MD, zatímco osobní vlaky ROPID. V obou případech vlak provozovaný ČD, které samozřejmě žádnou škodu neutrpěly, ale vlak objednal někdo jiný a jízdenka dle jeho tarifu (PID) „nemůže“ platit. Co lze v Rakousku, Švýcarsku, to nejde v Česku, protože je třeba ukojit chtíč ješitnosti ...

Opět vymysl „mocí opilého“ úředníčka na generálním ředitelství ČD trpícího stihomamem „cestující je zločinec přemýšlející o tom, jak ČD poškodit“.

Vysvětlit to cizinci - z Rakouska, Švýcarska nemožné > nechápe, v jeho domovině je to běžné.

A nyní to, co přináší postoj JMK - zřejmá ostuda České republiky.

Cestující s mezistátní jízdenkou přijede ze zahraničí do Břeclavi a dále bude pokračovat „krajským“ vlakem do Brna. Mezistátní jízdenka by mu platit neměla, ale nikde TO není řečeno, záleží snad na výkladu zaměstnance ?

Cestující s evropskými jízdenkami InterRail Pass, EurailPass - součástí jízdenky je „jízdní výkaz“ do něhož musí cestující vypisovat každý použitý vlak (jinak jízdenka neplatí). Třeba vyplnit datum, čas odjezdu, výchozí a cílovou stanici (je to sice padlé na hlavu, ale je to pravidlo a kontrolní orgán TO kontroluje). Cizinec bude cestovat třeba do Velkých Pavlovic. Do výkazu musí zapsat „krajský“ vlak do Zaječí / Hodonína (záleží na směru jízdy), pak vlak ze Zaječí / Hodonína do Velkých Pavlovic. Při pokračování cesty podobně.

Podle pravidel „JMK“ by v krajském vlaku dopravce ČD tyto jízdenky platit neměly, protože kraj z nich žádnou tržbu nemá. Z hlediska kraje jede cestující „zadarmo“, protože podíl dostávají ČD, které dostaly zapláceno od kraje.

Vysvětlit tohle cizinci nelze (jazyková bariéra průvodčího), protože v informačních materiálech InterRail / Eurail je uveden dopravce ČD, zavázaný členstvím v mezinárodním společenství (centrála v Nizozemí) akceptujícím jízdenky InterRail Pass, EurailPass.

Podobný problém představují „zaměstnanecké jízdní výhody ČD“. JMK v „krajských“ vlacích se nebudou uznávat režijky ČD, ale nabízí „krajské režijky“ za lichvářskou cenu převyšující cenu režijky stanovenou Tarifem ministerstva dopravy.

Absurdní. Je patrná závist, o níž hovořil pan prezident 28. října 2019.

V prosinci 2018 se konal v Poslanecké sněmovně seminář na téma „Liberalizace v železniční dopravě“. Majitel společnosti Regio Jet, pan ing. Radim Jančura prohlásil, že mu „režijky“ nevadí, ale je třeba, aby je měli zaměstnanci všech dopravců.

Tak jako to je ve Švýcarsku. Bohužel od té doby se NIC neřešilo. Z postoje GŘ ČD k nárokovosti „režijek“ vůči zaměstnancům dceřinných společností v rámci „Skupiny ČD“ panuje mezi mnohými zaměstnanci názor, že hlavní brzdou „zaměstnaneckých (režijních)“ jízdenek jsou především ČD, přesněji řečeno názor několika zaměstnanců. Z jakého konkrétního důvodu by nemohli mít „jiní“ železničáři režijky. Je to snad trest za to, že se jedná o konkurenci ?

Bohužel antagonistický příkop idiotsky vykopaný někdejší generálním ředitelem ČD Žaludou vůči panu Jančurovi se přenesl na mnohé zaměstnance GŘ kráčející v jeho stopách. Místo toho, aby se pokusil pan Žaluda o spolupráci, tak pana Jančuru vnášejícího vítr do zatuchlé české železnice, tupil trapnými a přihlouplými výroky.

Za vystupování pana Žaludy v ČT se zaměstnanci ČD styděli. Bohužel o nějakou dohodu se nepokusil žádný z jeho následovníků. „Třídní antagonismus“ vůči konkurenci přetrvává - zřejmě v pracovně, již kdysi sdílel tajemník ÚV KSČ Vasil Biřák, stále sídlí duch zrůdné ideologie nenávisti ovlivňující myšlení generálních ředitelů ČD.

Rozdělit tržby z režijek i IN 100 lze poměrným způsobem mezi všechny dopravce, početní vzoreček na úrovni schopností průměrného maturanta z matematiky.

ČD jsou členem mezinárodního sdružení železničních dopravců - zpravidla „národních“ - ve zkratce označeného jako FIP. Některé země, např. Velká Británie je zastoupena sdružením donedávna označeného jako ATOC, Švýcarsko má několik členů - SBB, BLS a SP (sdružení „malých“ švýcarských společností Schweizerische Privatbahnen).

Podle základní smlouvy jednotliví členové na základě vzájemné reciprocity poskytují zaměstnancům ostatních členských železnic (včetně omezení) volnou jízdenku pro jízdy ve vlacích jejich společnosti. A není řešeno, jak to bude s jízdenkami FIP. Podle pravidel JMK by jízdenka FIP ČD v krajském vlaku dopravce ČD platit neměla. Jestliže platit nebude, dostávají se ČD do zásadního problému, protože porušují reciprocitu, neuznávají jízdenku v „krajském“ vlaku. To by mohlo mít za následek odmítnutí poskytování jízdenek zahraničními dopravci, případně pozastavení nebo vyloučení ČD ze sdružení FIP dokud nebude zjednána náprava.

Tedy opět mezistátní ostuda ČR, že si MD (resp. vláda) nedokáže udělat pořádek.

Pokud ovšem bude platit, nastává další problém.

Se Slovenskem

Po rozdělení společného státu (ČSD) nástupnické železnice (ČD a ŽSR - nyní ZSSK) uzavřely (mezistátní) smlouvu - každoročně obnovenou - o vzájemném uznávání „národních“ jízdních výhod na území zahraničního dopravce na principu reciprocity.

Náhradou za „národní“ jízdenky FIP, což by přinášelo zbytečnou administrativní zátěž.

A pokud by slovenské režijky neměly platit v krajských vlacích JMK dopravce ČD, tak budou ČD porušovat dohodu. Zahraničního partnera nezajímá postoj JMK.

Pokud budou slovenské režijky - s ohledem na mezistátní závazek ČD - uznávány, pak nastává diskriminace českých režijkářů, kteří si budou - pokud nepodlehnu lichvářské nabídce JMK muset zakupovat jízdenky IDSJMK.

Což povede k únikům tržeb. Cestující požádá o vystavení jízdenky ve vlaku - stanice / zastávky nejsou personálně obsazeny, jízdenky hodlá zaplatit bankovkou 2 000 Kč. v drobných požadovaný obnos nemá. Jelikož doprovodný personál nemá zpět, patrně nechá jet cestujícího „zdarma“.

Navíc bude narůstat administrativa u ČD a SŽDC. Zaměstnanecké režijky jsou totiž využívány k pracovním cestám. Pokud si zaměstnanec, např. elektrikář SŽDC jedoucí provést opravu nepořídí krajskou režijku, bude požadovat úhradu jízdného po zaměstnavateli. To znamená bude si vyplňovat cestovní příkaz jehož prostřednictvím uplatní úhradu vedlejších nákladů. Opět nárůst administrativy.

A závěrem ještě jedna zásadní věc. Ve formě závazku veřejné služby vstupují na českou železniční síť další dopravci. Objednatelé s výjimkou „národního“ dopravce ČD ovšem nepamatují na „zadní kolečka“. Vůbec nemají záložní plán pro případ, že by se smluvní dopravce dostal do finančních nebo provozních

potíží a nemohl nadále plnit smluvní vztah.

V červenci tohoto roku se do finančních problémů dostala společnost Städttebahn Sachsen GmbH a zastavila provoz. Dopravní svaz VVO musel narychlo zajistit autobusy.

Podobná situace nastala v roce 2002 ve Švýcarsku. Společnost Mittelthurgaubahn GmbH vyhlásila úpadek. Přesto vlaky dokončily svůj „provozní den“ a následujícího dne vyjely vlaky „zkrachovalé“ společnosti podle jízdního řádu. Zkrachovalou společnost převzaly SBB, jak zaměstnance, tak vozidla a cestující nic nepoznal.

Bohužel v tuzemsku žádný objednavatel „závazku veřejné služby“, počínaje MD, konče kraji není připraven na to, že by smluvní dopravce musel zastavit činnost a měl „pojistku“ v tom smyslu, že dopravu „ze dne na den“ nebo „hodiny na hodinu“ převezme „někdo jiný“, v tomto případě „národní dopravce“ České dráhy.

Objednavatelé, opět počínaje MD, žijí v jakémisi vzdušném zámku.

Ještě jednou se omlouvám.

V úctě Miroslav Zikmund