

Co s černými pasažéry v městské dopravě?

„Jel už zase o dvě minuty dříve...“, „... tenhle má pravidelně zpoždění o tři až čtyři minuty, jak pak mám čas přijít do práce? Jet o jeden spoj dříve? To bych pak mohl být eventuálně na pracovišti i o čtvrt hodiny dřív? To ať na mně nikdo nechce!“
... a už zase nejel, to je denně na této lince.

Všichni slyšíme tyto a obdobné, často oprávněné kritiky na dopravu ve městech. Nechceme, a ani nejsme povinni, vyslyšet objektivní příčiny o neprůjezdnosti středem města, které se mění často od hodiny k hodině, o selhání techniky, po níž nahrazelí autobusu na lince při nejlepším vůli představuje 10 až 20 minut, o nehodě, o havárii, strženém trolejovém vedení atd.

Pravdou je, že při zdržení vlaku disciplinovaně přijímáme oznámení třeba 1,5 i více hodinového zpoždění, které v důsledku zavíní i celodenní posun dopravy do místa určení. Kam také s naší nespokojeností, že? Tvrdší už jsme při hodnocení výpadku mezinárodních autobusů, který taktéž může činit i několikahodinové zdržení. Nejnevrlější jsme a maximálně spravedliví, rozhořčení a rozčilení, když nám ze stejných důvodů nejede třeba dvacet minut vozidlo v městské dopravě. V platební hierarchii to přitom představuje u vlaku jízdné v hodnotě deset až sto korun, u mezinárodních spojů autobusů určitě několik korun až po desítky korun a u městské dopravy maximálně 1 Kčs.

A zde docházím k záměru těchto řádků. Černý pasažér u vlaku a autobusů mezinárodních je opravdu spíše raritou, a to přes poměrně vyšší sazby jízdného. V městské dopravě, kde je u nás jízdné — kromě Sovětského svazu — nejnižší na světě, je černý pasažér pravidlem. Často se stává téměř hrdinou v očích jednotlivců, kteří si zřejmě neuvědomují, že jsou těmito individui vlastně i sami okrádání. Tvoří se dokonce přímo klany těchto okrádačů společnosti. Vynalézavost v těchto snahách, pomocí si k úspore korun za jízdné, nezná hranic.

Naskytá se tu stejně hrůzná myšlenka, jako v některých ekonomických kritických úvahách — šetřit za každou cenu, ať to stojí, co stojí! Falešné mince nebo jakékoli náhražky se objevovaly už při samoobslužném způsobu placení. Zvažíme-li náklady na jejich výrobu, zjistíme, že daleko převyšují cenu 1 Kčs. „Omluvou“ je snad jen to, že

byly atrapy vyrobeny v pracovní době a z materiálů určitého podniku, takže šlo o další okrádání společnosti. Jedná se o různé kroužky z mědi, bronzu, kulaté části patentního klíče pečlivě obroušeného atd. Při dnešním jejich používání však jen zablokují automaty na prodej jízdenek, čímž se dále zhoršuje kritizovaný stav těchto automatů, které jsou jinak prakticky bezporuchové. Samozřejmě, že ve své podstatě se nevymyslí nikdy nic nového, protože zkušenosti z různých měst republiky potvrzují, že se metody pouze opakují, nejvýše vylepšují. Způsob okrádání nebudeme komentovat, abychom nepomáhali rozšiřovat to, co si ti profesionální nepoctivci v dostatečné míře sami předávají.

O co menší zlodějčkové však jsou ti, kteří oblečením dámy a vážení pánové, v oblasti kritiky jiných patří zřejmě mezi největší fenomény? Člověku je až hanba, když stojí nedaleko takového „poctivého“ cestujícího, který ždímná v ruce jízdenku neznehodnocenou a doufá, že dojde co nejdále, s nadějí, že vystoupí v cílové stanici s ušetřenou jízdenkou, respektive korunou, o kterou okradl společnost. Při náhodném objevení revizorem pak obhájí svůj přečin zapomnětlivostí, sklerózou a eventuálně při návalu výmluvou, že v místě, kde zrovna stojí, není znehodnocovat a že se dál nedostane. O to sympatičtější působí sporadičti jednotlivci, u kterých by kvůli vzhledu často člověk poctivost nehledal. Ti však klidně požádají sousedy o znehodnocení jízdenky, takže je občas podávána i přes tři i více lidí k aktu, směřujícímu k její platnosti podle předpisu. Příkladem by v tomto směru mohl být opět Sovětský svaz, kde jsou znehodnocovače umístěny téměř výhradně mezi okny protilehlé strany dveří, takže při často přeplyných dopravních prostředcích více než polovina cestujících požádá o znehodnocení jízdenky ve strojích své spolucestující. A věřte, že to tam perfektně klapě. Lidé nejedou se snahou okrádat a revizoři jsou neúprosní vůči jakékoli výmluvě. Mít platnou jízdenku je zákon. Ke vstupu do dopravního prostředku není přece nikdo nucen. Jde do něj dobrovolně a žádá o službu, za jejíž výkon je povinen zaplatit, jako za každou jinou. A jak rozlišovat akt ukradení korun ze sousedovy kapsy, zcizení zboží v obchodě, jít na černo na plovárnu a do kina od úspory ko-

runy za využitou dopravní službu?

Protože kritiky na rostoucí počet černých pasažérů jsou častější i z řad poctivých občanů, kteří jsou si vědomi své povinnosti vyrovnat si účet za poskytnutou službu, přistoupil Dopravní podnik v Teplicích k radikálnímu způsobu kontroly, a to k nepravděpodobné hromadné přepravní kontrole. Mimo běžně prováděné revize jsou namátkově vytipované spoje a linky, kde větší počet pracovníků revize za pomoci VB a dalšího náhradního vozidla k minimalizaci zdržení provede kompletní revizi všech cestujících bez možnosti dodatečného znehodnocení jízdenky. Výsledky jsou smutné ve vztahu ke zjištění množství nepoctivců a ještě smutnější je to, že se téměř nikdy nejedná o sociální případy. Ještě nikdy se nestalo, aby nebyl zjištěn žádný černý pasažér. Zatím nejnižší počet byli dva cestující bez platného cestovního dokladu v jednom vozidle.

Neuvěřitelný případ se stal při kontrole ve večerních hodinách na spoji, kde se vracela mládež po 20. hodině ze zábavy. V přeplněném autobusu, do něhož se vejde asi 90 osob, bylo zjištěno 70 osob, které nemohly předložit platný cestovní doklad. Všechny muselo být dopraveno připraveným autobusem na oddělení VB, aby vůbec bylo možno zvládnout administrativu zjišťování totožnosti a předepsání pokut. Zbývající část poctivých cestujících pokračovala s minimálním zdržením.

Tento případ vede pracovníky kontroly oprávněně k tomu, že budou obdobné hromadné přepravní kontroly provádět i v době přepravy cestujících do a ze zaměstnání, kdy je zjištěno, že velké množství nepoctivců využívá bezplatně dopravní službu a revizor v přeplněném vozidle má velmi znesnadněnou práci při výkonu své služby. Bude při tom postupováno s maximální snahou snížit případné zdržení na co nejmenší míru, aby nedocházelo ke zbytečným ztrátám pracovního času. Po zjištění, že není nutné tyto kontroly v přepravní špičce vykonávat, rozhodně se jejich konání omezí.

Tato záležitost je věcí nás všech. Neměli bychom jen mlčky přihlížet, spatříme-li spoluobčana, který v dopravním prostředku nemá doklad. Samozřejmě se nedá očekávat, že budeme hromadně kontrolovat, bez oprávnění, své cestující. Můžeme však připomenout, že si zřejmě dočasně zapomněl znehodnotit jízdenku, kterou drží v ruce,

nabídnout, že mu ji můžeme znehodnotit sami nebo podat dalšímu, který stojí blíže ke stroju, atd. Nevšimavost nám totiž napomáhá tahat z našich vlastních kapes peníze. Ta pak napomáhá i ničit společný majetek, zcizovat materiál na stavbách a v podnicích, šidit poctivá lidi apod.

Přes negativní jevy černých pasažérů je nutno poděkovat všem poctivým platícím cestujícím, kteří pomáhají svými konstruktivními připomínkami řešit často těžké úkoly v dopravě, odhalovat nedostatky, které někdy i s jejich pomocí je možno odstranit, a kteří svým chováním tvoří důstojnou atmosféru v dopravě. Jsme si vědomi, že máme v dopravě dost a dost co vylepšovat a vůbec nechceme hledat jen objektivní příčiny nedostatků. Rádi bychom jen chtěli mít alespoň určitou míru důvěry, že vše, co v dopravě konáme, děláme s co největší snahou o uspokojování potřeb cestujících veřejnosti a svých spoluobčanů.

Ing. ALOIS KITTL,
Teplice