

Kontrola kvality aneb Proč Dopravní podnik neví, že si vítr hraje s odpadky

Proti jakkoliv dobře vyprojektovanému a do provozu spuštěnému systému stojí dvě síly, které jeho kvalitu časem snižují jak postupně, tak skokem. Jsou to:

- onen „zub času“ (postupně),
- vandalizmus (skokem).

V systému veřejné dopravy jsou tyto projevy „chátrání“ (proti chátrání například „fabrik“) nejen vizuálně více „hmataelné“, ale i (vzhledem ke způsobu financování z tržeb zákaznicků systému a daní všech) lehce a ihned napadnutelné a kritizovatelné. Platí to i pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost.

Ačkoliv se v něm situace za poslední roky výrazně zlepšila v mnoha oblastech, je stále ještě co napravovat na standard, poplatný době, významu a geografické poloze města uprostřed starého kontinentu. Jsou totiž patrné určité kontrasty mezi kvalitou v centrální oblasti města a kvalitou na periferiích. Tyto rozdíly bohužel neodrážejí pouze různý stupeň důležitosti turisticky zajímavého centra od dělnické čtvrtě, ale nůžky rozdílu kvality jsou rozevřeny nad tento stupeň, kdy v centru již lze mluvit o určitém nadstandardu i ve světovém měřítku, zatímco periferie dýchá dojmem Balkánu.

Konkrétním příkladem ať jsou zastávky elektrických drah či autobusů například Kyje, Krejčárek, Nový Hloubětín, Starý Hloubětín, Kbelská a (kupodivu) i přestupní zastávka Hloubětín u stejnojmenné stanice metra. Svě problémy se zchátralostí má však i takový přestupní uzel, jakým je Palmovka – ta je však coby dopravní paskvil z úhlu pohledu pěších (díky nevhodnému projektu již od dob svého vzniku) kapitolou sama pro sebe.

Tyto zastávky byly coby součást dopravní infrastruktury uvedeny do provozu v určité kvalitě, ale poté ponechány svému osudu. Změny k lepšímu se tak konají pouze nárazově, nesystémově a bohužel až po upozornění uživatelem – cestujícím. Je to ten nejhorší způsob, jaký může pro každou obchodně myslící firmu být – dozvědět se o své nekvalitě až od zákazníka.

Vloni jsem upozornil Dopravní podnik na neúnosnou situaci v této oblasti. Jednalo se o to, jak pokaždé po opravě přístřešků zastávek tyto (přístřešky) nenechavci (zřejmě do sběru) rozeberou (včetně střechy), případně vandalově zničí výplně z plexiskla. Vzhledem k tomu, že opravený stav nevydrží obvykle dost dlouho (naposled **nové plechy na přístřešku zastávky Starý Hloubětín zmizely ještě tentýž den, co byly namontovány /nyní je tam raději sklolaminát/**), navrhl jsem přístřešek neopravovat, nýbrž rozebrat a snést zcela bez náhrady, nebo s nějakou vandaluvzdornou náhradou (obávám se, že i přístřešky typu Dambach respektive J. C. Decaux jsou vandaluvzdornější, než přístřešek stávající). Uznávám, že stát v dešti v případě, že nebude na zastávce žádný přístřešek, není asi příjemné a má spoluobčané by zřejmě radost (ze mě) neměli, ale vyjde to nastejno, jako když přístřešku chybí střecha (odtud slovo přístřešek). (Absenci přístřešku by ovšem ocenili zejména lidé, kteří po výstavbě protihlukové zdi podél zastávky Starý Hloubětín zůstal přístup na ni pouze oklikou.)

Současně jsem upozornil na nepořádek v oblasti zastávky (nejen) Starý Hloubětín. Ten vzniká v zásadě následujícím způsobem:

- cestující veřejností,
- okolními obyvateli, kteří zastávku mění v černou skládku,
- řidiči tramvají, kteří zatahují do vozovny Hloubětín a na zastávkách Starý Hloubětín a Nový Hloubětín zanechávají po sobě přeplněné koše s obaly od předělů stravy,
- mazači výměn, kteří pokládají své zaolejané „nádobíčko“ ke sloupku s jízdním řádem, takže cestující, který si chce přečíst čas odjezdu tramvaje, stojí na olejových skvrnách, které pak přenáší do tramvají.

Situace je v zásadě stejná po celé délce tramvajové tratě mezi výše uvedenými zastávkami, kde v kolejích místo šterkového lože lze pozorovat spíše odpadkové lože (je to perfektně patrné při procházce ze zastávky na zastávku po asfaltovém chodníku, který byl nedávno po mém upozornění opraven, neboť byl již od doby výstavby zvlněn). Úklid jsem za 10 let života v Hloubětíně na zastávkách Starý Hloubětín a Nový Hloubětín viděl pouze sporadicky a i po sekání trávy (spíše plevele rozežděného místy vozidly DP, které se vyhýbají značce, vyznačující konec nástupiště) podél výše uvedené tratě v letním období jsou vidět odpadky (i kalibru lahví) na svém původním místě, neodnese-li je vítr jinam (případně nepříkryje-li je milosrdný snh). Situace je neutěšená hlavně tam, kde jsou odpadky (včetně nádoby s olejem na mazání výměn) naházené do křovin na konci zastávky.



Zastávka Starý Hloubětín.

S napětím jsem čekal na odezvu. K mému údivu (sice doposud od 22. února roku 2000) nepřišla písemná odpověď, ale konkrétní činy, kdy asi do měsíce došlo k úklidu aspoň zastávek (nikoliv tratě), opravě přístřešku a asi do roka i k opravě onoho chodníku (který byl předtím coby asfaltový koberec podél tratě položen, aniž by byla pod ním aspoň pokosena tráva – proto byl tak zvlněn).

Bohužel, od té doby se opakuje situace až do stavu, kdy opět zákazník upozorňuje na (stejně a opakující se) nedostatky.

Co je příčinou tohoto stavu?

Podle mého názoru to neochotou a insolventností (na rozdíl například

od Českých drah) nebude. Pravděpodobnější jsou varianty, že:

- není vypracován systém kontroly kvality v této oblasti (t. j. čistota a upravenost dopravní cesty a jejího zařízení),
- spontánní kontrola nefunguje, neboť je empirií otupělá (když se náprava nekoná, ohlašovací aktivity například řidičů končí).

Nejhorší situace je v případě zastávek, které se nacházejí mimo městskou infrastrukturu (uliční síť).

Bohužel, přes určité snahy (generální opravy stanic metra) se tato problematika začíná nyní dotýkat i těchto kdysi politicky hýčkaných architektonických skvostů, kterými pražské vestibuly a samotné stanice metra (na rozdíl od například berlínských, vídeňských či pařížských) jsou. Poté, co došlo k velké obnově vozového parku u autobusů a částečně i tramvají (až na ony problematické nízkopodlažní), dochází pozvolna (z viny na straně výrobce) k obnově vozového parku metra, je načase začít s obnovou i zastávek na periferiích. Situace, kdy na smetiště či vrakoviště přijíždí poslední výkřik vagonářského či autobusového průmyslu, je totiž dost pitoreskní.

Snad každému je jasné, že o všechno je nutné více či méně pečovat; o to více, jedná-li se o takové technické dílo, jakým například metro (ale nejen to) je.

Přestože nové technologie „Namontuj a zapomeň“ jsou určitě skvělé a kvalita odevzdaných prací třeba rovněž, nelze si myslet, že teď dalších 50 let nebude nutné na nic sáhnout. Pohled na nejstarší do provozu odevzdané terminály typu Vltavská však napovídá spíše zažitě praxi „Přestřihni (pásku) a zapomeň“.

Ing. Igor Chovanec, foto Martin Chovanec

PS: Když byla v minulosti železnici předkládána za vzor funkční a spořádaná síť metra s jeho čistými a vybavenými (neboť novými) stanicemi, argumentoval jsem, že si počkám, jak bude vypadat za 150 let. Zdá se, že tak dlouho ani nebude muset žít.



Zastávka Hloubětín.