

Den s Arrivou - když je z generála fíra a motoráky přes kopce žene jeho víra

Reportérka Seznam Zpráv Zuzana Hodková, která zpovídá špičky českého byznysu, se věnovala generálnímu řediteli Arrivy Danielu Adamkovi. Vznikl velmi zajímavý rozhovor, zveřejněný 9. srpna. Daniel Adamka má můj obdiv, protože je jedním z mála generálních ředitelů, kteří se zařadí mezi své podřízené a dokáží pracovat mezi nimi. Občas si zajezdí jako strojvedoucí a zachraňuje firmu, kde začíná být vidět fluktuace i v řadách této prestižní profese. V době, kdy rozhovor s generálním ředitelem Arrivy vyšel, shodou okolností strojvedoucí Daniel Adamka absolvoval dvoudenní směnu na lince R 21 Praha – Tanvald.

V rámci rozhovoru došlo i na legendární nástup Arrivy na více linkách v prosinci 2019, spojený s retrovlaky a totálními výpadky. Daniel Adamka z něj prezentuje poučení a údajné zvládnutí rozjezdu o rok později (v prosinci 2020) na lince R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice. Jako bývalý starší kolega Daniela Adamky si dovoluji hrubě nesouhlasit se zvládnutím rozjezdu na lince R14. provoz na ní není zvládnut doposud a podobná prohlášení mě děsí. Den po té, co měl Daniel Adamka 13. narozeniny, jsem krátce po autorizaci co by výpravčí výpravkou (zelenou plácačkou) dal odjezd vlaku, který se už nevrátil. Zahynulo v něm při železničním neštěstí u Spálova 14 lidí včetně kolegů strojvedoucího a vlakvedoucího. Od té doby mám jiné ponětí o tom, co to je to bezpečnost železnice. Všechny oběti neštěstí doplatily v srpnu 1990 na to, že s osobním vlakem, který jel proti manipulačnímu nákladnímu vlaku, nebylo žádné spojení v době, kdy šlo střetu zabránit. V roce 2022 Daniel Adamka přirozeně obhajuje svůj byznys. Pokud je profesionál, mělo by mu vadit, že s jeho vlaky a strojvedoucími není zrovna na lince R14 často spojení mezi Mimoní a Libercem, kde není jiné zabezpečení, což výpravčí opakovaně a bezvýsledně urgují. Podobně si stěžují na komunikaci dispečerů ve Staré Pace. Strojvedoucí Daniel Adamka v den, kdy rozhovor s ním (co by generálním ředitelem Arrivy) vyšel, projel na lince R21 dvakrát kolem Spálova a pomníčku 14 obětí železničního neštěstí. Ty z větší části nezahynuly při střetu vlaků, ale uhořely, a proto mám i větší respekt před požáry.

Motorové jednotky 845/945 stály před svým znovuzrozením dlouho v německých kopřivách. Jak praxe ukazuje, jsou k nějakému tomu požáru náchylnější. Zejména v náročných sklonových poměrech horských tratí Libereckého kraje. Na ty nejsou stavěny a nepatří tam, pokud nejedou alespoň ve dvojici. To se týká linky R14 mezi železničními stanicemi Rynoltice a Křižany, kde je stoupání až 25 promile, ale i linky R 22 Kolín – Česká Lípa – Šluknov. Tam svádějí strojvedoucí statečný boj se svými vozidly, určenými do rychlých rovinatých tratí, když je nutí k výkonu v Lužických horách mezi Českou Lípou, Jedlovou a Rybníštěm. Sklon tratí tu dosahuje až 17 promile. Shodou okolností 15. ledna 2021 jedna motorová jednotka Arrivy shořela v železniční stanici Chříbská. V ní dokonce dětský kočárek, našťastí bez dítěte. Většina cestujících s tatínkem ani ne s roční holčičkou v náručí se rozprchla před ohněm a kouřem po trati. Následovalo bloudění hlubokým sněhem v lese, ale vyšetřovatelé na nic z toho nepřišli. Shořelý kočárek i noční lesní drama se podařilo ututlat před médii. Podle tehdy platné legislativy šlo odhadnutou škodou cca 15 mil. Kč o vážnou železniční nehodu k šetření Drážní inspekcí. Ta to ale záhadně nešetřila a nechala Správě železnic.

Problémy motorových jednotek 845/945 Arrivy na obou zmíněných horských úsecích tratí dokazují desítky odřeknutých nebo náhradní autobusovou dopravou řešených vlaků. Tato skutečnost ale doposud nezaujala objednatele dálkové dopravy Ministerstvo dopravy ani Drážní úřad. Stejně jako fakt, že jednotky, které už vyjedou, významně prodlouží jízdní doby a pak se mají co ohánět, aby to dohnaly. Nedávno, 20. července, došlo na lince R14 ke kolapsu díky požáru rychlíku 1343 Ústí nad Labem – Liberec. Stalo se to u Zdislavy opět kde jinde než mezi zmiňovanými železničními stanicemi Rynoltice a Křižany. Hasiči bylo v terénu evakuováno cca 100 cestujících a veškerá doprava na trati zastavena od 9.15 do 12.30 hodin. Hned 3 dny po té rychlíky 1347 a 1355 Ústí n. L. – Liberec nevyjely opět do stoupání mezi

železničními stanicemi Rynoltice a Křižany. Musely být nahrazeny autobusy. Poslední náhrada vlaků mezi Českou Lípou a Libercem se konala kvečeru 9. srpna. Krátce po té, co strojvedoucí Daniel Adamka skončil po návratu z Tanvaldu do Prahy svoji směnu. Nemohl se věnovat funkci generálního ředitele, za kterého v rozhovoru pro Seznam Zprávy říká, že by chtěl navýšit podíl Arrivy v železniční osobní dopravě na 10% ze stávajících 5%. To děsí nejen mě a určitě by znamenalo současným náhledem na kvalitní služby a bezpečnost destrukci další části české železniční sítě. Aby to nemusel Daniel Adamka nikde hledat, shrňme si přínos a vliv dopravce Arriva vlaky s.r.o. na úsudek cestujícího o české železnici dne 9. srpna 2022, kdy byl jen strojvedoucím a nemohl se firmě věnovat.

Nedávná série projetých odjezdových návštěvidel proti červené návštěvi „Stůj“ dopravcem Arriva vlaky na lince R26 mezi Prahou a Berounem přinesla opakované kolapsy, zpoždění a odříkání vlaků, ze kterých se tisíce cestujících kolem Prahy ještě nevzpamatovaly. Našeho úterý 9. srpna v 7.55 hodin zastavil v železniční stanici Karlštejn rychlík Arrivy 91161 Písek – Praha, vedený jednotkou 845.121. Bylo to kvůli požáru a cca 30 cestujících bylo evakuováno ještě před příjezdem hasičů. Po více než půlhodině se hasičům podařilo dostat požár pod kontrolu a před půl desátou zásah ukončili. Provoz na trati byl podle Správy železnic postupně obnovován. V 8:50 byla povolena jízda po dvou kolejích nezávislou trakcí a v 9:20 se podařilo provoz obnovit. Dopad na cestující dalších vlaků včetně mezinárodních je značný. EC 360 Západní expres Praha – Mnichov 82 minut zpoždění, IC 505 Pendolino Karlovy Vary – Ostrava 56 minut, R 757 Berounka Klatovy – Praha 76 minut, IC 564 Západní expres Praha – Cheb 33 minut, osobní vlak 8825 Řevnice – Praha 31 minut, rychlík Arrivy 11164/1164 Praha – České Budějovice 60 minut a EC 358 Západní expres Praha – Mnichov 16 minut. Vliv na další desítky vlaků včetně navazujících do 15 minut (ani ztráty přípojů) pro přehlednost nezmiňuji.

V době požáru na Karlštejně se pod Jizerskými horami v Tanvaldu nedaří domluvit jednotce Arrivy řady 642 Desiru. Osobní vlaky 26205 s odjezdem z Tanvaldu do Železného Brodu v 8.27 hodin a 26204 s odjezdem v 9.00 hodin do Tanvaldu jsou na krajské lince L18 nahrazeny autobusy. Těmi ale nejde obsloužit zastávky Návarov, Jesenný a Spálov. Následující vlak 26207 s odjezdem v 10.27 hodin do Železného Brodu už má jen zpoždění 17 minut. Cestou zpět ze Železného Brodu do Tanvaldu co by vlak 26206 už jen 13 minut. To už ale zároveň nahrazuje v úseku Železný Brod – Spálov vlak 5431, který vyjel z Liberce na krajskou linku L3 „z důvodu sestavy vlaku dopravcem“ zpožděný o 48 minut, aby byl předčasně ukončen v Železném Brodu v 11.15 hodin se zpožděním 54 minuty. Na stejné lince L3 vyjíždí z Liberce do Jaroměře rovněž „z důvodu sestavy vlaku dopravcem“ 56 minut zpožděný osobní vlak 5417. Namísto ve 14.31 se vydá na cestu v 15.27 hodin.

Mezitím ve 14.39 hodin, s 11 minutami zpoždění, vyjíždí z Liberce rychlík 1350 Liberec – Ústí nad Labem, vedený jednotkou 845.313. Ta už cestou z Liberce z druhé strany Ještědského hřebene podle cestujících nemůže uchladit a „vaří“. Zastavuje dokonce v tunelu. Mezi Karlovem pod Ještědem a Křižany prodlouží jízdní dobu o 7 minut. Cestou zpět z Ústí nad Labem stejná jednotka na rychlíku 1353 Ústí nad Labem – Liberec zastaví v Povrlech. Z důvodu technické závady tam nabere 19 minut zpoždění, které se zvyšuje a mezi Českou Lípou a Libercem je rychlík 1353 nahrazen autobusem. Cestující přijíždějí do Liberce se zpožděním 41 minut namísto v 19.27 ve 20.08 hodin.

Před Danielem Adamkou a jeho kuráží smekám, ale na rozdíl od něj, vyhlížeje zkresleným pohledem zvenku, mám současný rozsah výkonů a „služeb Arrivy“ za neudržitelný a nezvládnutý. Veškeré až obdivuhodné úsilí strojvedoucích a dalších provozních zaměstnanců Arrivy zaslouží obrovskou poklonu. Úsporné nastavení údržby, oběhů a maximálních kilometrů proběhů ale vozidlům z let 1987 až 1989 nesevědí. Jejich konstruktéři určitě nepočítali s extrémním stoupáním a zdoláváním Ještědského hřebenu. O zázracích, díky

kterým motorové jednotky 845/945 zejména na lince R14 vůbec jezdí, i když občas nedojedou, zase příště.

Jindřich Berounský