Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Generální rada SOSaD

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Čj. SOSaD/2024-089

V Praze dne 14. 8. 2024

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IDDS: n75aau3

Drážní úřad
Wilsonova 300/8,121 06 Praha 2 - Vinohrady
IDDS: 5mjaatd

Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
Nám. Dr. E. Beneše 584/24, 460 32 Liberec
IDDS: vsmhpv9

Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
Husova 186/64, 460 31 Liberec 1
IDDS: nfeai4j

Výzva k ukončení provozu motorových jednotek řady 845/945 na rychlíkové lince R14

Odborové organizace na železnici a náš svaz opakovaně a doposud marně upozorňovaly a upozorňují na závažné bezpečnostní riziko v souvislosti s provozem vozidel řady 845/945 na sklonově náročnějších železničních tratích, kterým neodpovídá jejich konstrukce.

V příloze č. 1 zasíláme dopis č.j. SOSaD/2023-120 ze dne 10. 10. 2023, kterým jsme po opakovaných a doposud marných atacích objednatele dálkové dopravy Ministerstva dopravy oslovili i Drážní úřad. Ten provedl předem ohlášený státní dozor u dopravce Arriva vlaky s.r.o. a po dalším šeření bez jakýchkoliv dalších opatření poskytl výčet požárů s jejich vysvětlením od dopravce dopisem DUCR-15017/24/Tu ze dne 20. 3. 2024, který je přílohou č. 2.

Vzhledem k tomu, že ani přes veškeré snahy dopravce nedochází k eliminaci požárů vozidel řady 845/945, naopak se objevují další vážné závady (od 15. června řeší Drážní inspekce vykolejení motorové jednotky 845/945 v Rychnově u Jablonce nad Nisou v souvislosti se svlečením obruče dvojkolí), **vyzýváme objednatele dopravy Ministerstvo dopravy k zajištění ukončení provozu motorových jednotek řady 845/945** a jejich náhradu bezpečnými vozidly nejpozději k ukončení platnosti letošního jízdního řádu **ke 14. prosinci 2024**.

Dosavadní netečnost Ministerstva dopravy a liknavost Drážního úřadu, který by měl v duchu svého statutu konat bez jakýchkoliv výzev, způsobuje nasazování pro provoz na lince R14 nevhodných vozidel a s tím související ohrožení cestujících i zaměstnanců dopravce Arriva vlaky s.r.o.. V případě, že neprodleně nezačnou kroky k řešení adekvátní vozby na lince R14, budeme nuceni situaci na lince R14 vnímat jako **obecné ohrožení** podle § 272-3 Trestního zákoníku a zároveň svým dalším podnětem oslovíme Agenturu Evropské unie pro železnice (ERA).

Zatím **poslední ze série požárů** - motorové jednotky 845.301 **na rychlíkové lince R14 u zastávky Zákupy-Božíkov ze dne 12. srpna** (po požáru další jednotky 845/945 30. července v České Lípě hl. n., zjištěném policejní hlídkou) šetří podle informace z médií spolu s vyšetřovateli Hasičského záchranného sboru **Policie České republiky**. V tiskové zprávě oznámila, že **zahájila úkony trestného řízení pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti**. Policii ČR právě i v této souvislosti oslovujeme s tímto svým doplněním.

Zároveň si tímto dovolujeme **požádat Krajskou hygienickou stanici Libereckého kraje, aby se zabývala podmínkami cestujících v letním období v motorových jednotkách řady 845/945** s nedostatečnou ventilací. K tomu považujeme za žádoucí uskutečnit místní šetření s měřením v koordinaci s objednatelem – Ministerstvem dopravy.

Od svého masivního nasazení v závěru roku 2019 na rychlíkové linky R21, R22, R24 a R26, zároveň i na linky L3 a L18 Libereckého kraje, vykazovaly a vykazují motorové jednotky řady 845/945 obrovské problémy na sklonově náročnějších úsecích pojížděných tratí, které byly objednateli dopravy přehlíženy a tutlány. Upozorňujeme, že většina původně německých jednotek řady 628/928 byla v Německu Německými dráhami DB dlouhodobě odstavena jako nevhodná před více než 10 lety a doposud jsou v Německu provozovány už jen jednotky 628.4 s významně lepšími parametry. Po „bohemizaci" jednotek 628/928 v PARSu Šumperk a jejich přeznačení na 845/945 byly postupně řešeny závady na chlazení díky omezené kapacitě chladičů, obsahujících zbytky travin a porostu z odstavných kolejí.

O to překvapivější bylo velmi diskutabilní přidělení linky R14 dopravci Arriva vlaky s.r.o. v závěru roku 2020. Šlo evidentně o uplatnění vozidel 845/945, která zbyla dopravci po dosazení lepší vozby na regionální linky Zlínského a Libereckého kraje.

Od svého nasazení na lince R14 s obdivuhodnými kilometrickými proběhy 850 – 900 km / den vykazují motorové jednotky řady 845/945 soustavně problémy do současných dní, a to od požárů, nevyjetí sklonově náročných úseků, následných návratů z trati, prodlužování jízdních dob nebo odříkání vlaků a jejich nahrazování autobusy.

Z pohledu bezpečnosti a spolehlivosti železnice je situace na rychlíkové lince R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice zcela nepřijatelná a alarmující!

Motorové jednotky řady 845 překonávají na lince R14 2x Ještědsko-kozákovský hřbet, a to u Křižan v úseku Rynoltice – Liberec a u Jeřmanic v úseku Liberec – Hodkovice nad Mohelkou. Nejproblematičtějším a rekordním v počtu závad je úsek cca 8 km nepřetržitého stoupání přes Ještědský hřeben **mezi stanicemi Rynoltice a Křižany, z toho 5 km na sklonu 20 promile a více a 3 km od 24 promile více**. To se ukazuje jako problém soustavně od počátku jejich nesmyslného „politického nasazení" na tuto linku doslova za každou cenu. Motorové jednotky 845, v Německu co by řada 628 z let 1986 – 89, mají sice kvalitní motory Daimler-Benz, ale jsou za zenitem a některé se k nám dostaly na konci svého provozního cyklu. Nehodí se do náročnějších sklonových poměrů zejména v hornatých úsecích severu Čech. Je to díky hydrodynamickému přenosu výkonu a dvouměničové převodovce s trvalou rychlostí na 1. měniči 25 km/h. Přepínací rychlost z 1. na 2. měnič je 86 km/h, což je provedení koncipované jednoznačně pro rychlé rovinaté tratě. Mezi Českou Lípou a Libercem se na necelých 60 km motorová jednotka 845 rychlostmi, na které je koncipována, sveze jen v úseku 6 kilometrů a převážnou část jízdy se trápí. První měnič není jen na rozjezd a má velice plochou trakční charakteristiku. Ve zmíněných stoupáních se pak pod trvalou rychlost 25 km/h neuchladí a výsledkem jsou série požárů, desítky vlaků, které nevyjely z Rynoltic do Křižan a vrátily se nebo jen uvázly, stovky vlaků, které prodloužily jízdní dobu, ale to vše s obrovským dopadem na plynulost veškeré dopravy na trati.

Máme povědomí o stížnostech veřejnosti Ministerstvu dopravy (MD) a na různých diskusních internetových fórech, které se týkají nespolehlivosti a výše uvedených problémů, ale zároveň

také poukazování na nedostatečnou ventilaci motorových jednotek 845/945, která se realizuje prostřednictvím 4 malých horních výklopných okének na každé straně vozu. To je nedostačující a způsobuje i zdravotní komplikace cestujícím ve vedrech. Ve stoupáních v horských úsecích při pomalé jízdě k téměř žádné ventilaci nedochází a je zřejmé, že konstruktéři těchto jednotek počítali se vzduchovou ventilací a prouděním vzduchu při větších rychlostech.

Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy hájí slovy jeho ředitele JUDr. Michalčíka vozidla 845 četným stěžovatelům z řad cestujících doslovně *„Ve smlouvě o veřejných službách Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Správou železnic stanovuje minimální výkon hnacího vozidla, aby bylo možné provozní koncept zajistit. Jednotky společnosti ARRIVA vlaky, s.r.o. hodnoty tohoto výkonu splňují a mají vyšší výkon než původní soupravy nasazované ČD."*

Upozorňujeme, že odbor veřejné dopravy MD uvádí veřejnosti opakovaně nepravdivé informace. Co se týká výkonu souprav, České dráhy na lince R14 nasazovaly soupravy motorových vozů řady 843 s 1-2 přípojnými vozy, resp. vozem řídícím. Výkon motorů motorových vozů řady 843 je 2 x 300 kW = 600 kW, který je rozdělován pomocí el. přenosu na 4 hnací nápravy. 2vozové motorové jednotky 628.2 / 845 mají 1 motor o výkonu 410 kW, který je pomocí hydraulické 2měničové převodovky a hnací hřídele přenášen na 2 hnací nápravy. I při vyšší kapacitě soupravy s 843 o 1 vůz než 845, má souprava s 843 celkem 4 hnané nápravy z 12, tedy 1/3. Zatímco u jednotky 845 činí tento poměr 2 / 8, tedy pouze 1/4, který se samozřejmě nemění ani při řazení 2 jednotek v režimu vícečlenného řízení. Je tedy více než zřejmé, že na sklonově náročné výkony byly soupravy s motorovými vozy 843 jednoznačně vhodnější. Při srovnání hodnot výkonu je třeba zohlednit i nižší účinnost hydraulického přenosu vůči elektrickému.

Koncept dálkové dopravy, který si MD vybralo pro linku R14, je nadále neakceptovatelný a vyžaduje radikální řešení. Především eliminaci nevhodných vozidel řady 845/945. Motorové jednotky 845/945 mají problémy i na dalších tratích a u zaměstnanců provozovatele dráhy vyvolává netečnost k jejich problematickému provozu právem údiv.

S pozdravem

.....
Jan Kadečka
předseda
Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Přílohy:
1. Dopis č. j. SOSaD/2023-120 ze dne 10. 10. 2023 Drážnímu úřadu a Ministerstvu dopravy
2. Dopis č. j. DUCR-15017/24/Tu ze dne 20. 3. 2024 odpověď Drážního úřadu

Na vědomí:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IDDS: uccchjm

Arriva vlaky s.r.o.
Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8

Odborové organizace na železnici

Příloha č. 1

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Generální rada SOSaD

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Čj. SOSaD/2023-120

V Praze dne 10.10. 2023

Drážní úřad
Wilsonova 300/8
Praha 2 - Vinohrady
121 06

IDDS: 5mjaatd

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

IDDS: n75aau3

Upozornění na závažné bezpečnostní riziko v souvislosti s provozem vozidel řady 845/945 na sklonově náročnějších železničních tratích

Od svého masivního nasazení v závěru roku 2019 na rychlíkové linky R21, R22, R24 a R26, zároveň i na linky L3 a L31 Libereckého kraje, vykazovaly motorové jednotky řady 845/945 obrovské problémy na sklonově náročnějších úsecích pojížděných tratí, které byly objednateli dopravy přehlíženy a tutlány evidentně ve snaze za každou cenu prezentovat úspěšný proces liberalizace české železnice v PARSu Šumperk „bohemizovanými" a dlouhodobě odstavenými německými jednotkami 628/928.

O to překvapivější bylo velmi diskutabilní přidělení linky R14 dopravci Arriva vlaky s.r.o. v závěru roku 2020. Šlo evidentně o uplatnění vozidel 845/945, která zbyla dopravci po dosazení lepší vozby na regionální linky Zlínského a Libereckého kraje.

Od svého nasazení na lince R14 s obdivuhodnými kilometrickými proběhy 850 – 900 km / den vykazují motorové jednotky řady 845/945 soustavně problémy do současných dní, a to od požárů, nevyjetí sklonově náročných úseků, následných návratů z trati, prodlužování jízdních dob nebo odříkání vlaků a jejich nahrazování autobusy.

Z pohledu bezpečnosti a spolehlivosti železnice je situace na rychlíkové lince R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice zcela nepřijatelná a alarmující! Naposledy včera, tj. 9. října, R 1323 Ústí nad Labem – Liberec postupně nabíral zpoždění až 60 minut a pro technickou závadu ukončil jízdu v železniční stanici Brniště, kde byli cestující odkázáni na osobní vlak 6607 do Liberce nebo časem na náhradní autobusovou dopravu. Následně vlak R1329 Ústí nad Labem – Liberec, zpožděný přibíráním opravené jednotky 845/945 v Brništi od vlaku 1323, uvázl na stoupání mezi Rynolticemi a Zdislavou a musel se vrátit z trati do železniční stanice Rynoltice. Od vlaku 1329 tak chyběla jednotka pro vlak 1073 Liberec – Pardubice, který byl nahrazen

náhradní autobusovou dopravou se zpožděním až 108 minut. Náhradní autobusovou dopravou musel být nahrazen i rychlík 1074 Pardubice – Liberec v úseku Pardubice – Turnov s dosažením zpoždění 60 – 75 minut. Celkově situace významně ovlivnila veškerou návaznou regionální dopravu nejen na trati 030 Pardubice – Liberec, kde se večerní osobní vlak 5427 Liberec – Semily pro cestující z odpoledních směn pohyboval se zpožděním 46 – 43 min a namísto ve 23.48 dojel do Semil v 0.31 hodin.

Podobný kolaps a více než 3 hodinové přerušení provozu na trati 030 způsobily požáry rychlíků hned 2 dny po sobě, a to 1. září R 1073 Liberec – Pardubice v železniční stanici Jeřmanice po stoupání z Liberce, následně 2. září došlo k požáru jednotky 845/945 po stoupání z Rychnova u Jablonce nad Nisou do Jeřmanic a rychlík 1066 Pardubice – Liberec tak ukončil jízdu kvůli nutnému zásahu hasičů na zastávce Pilínkov před Libercem.

Motorové jednotky řady 845 překonávají na lince R14 2x Ještědsko-kozákovský hřbet, a to u Křižan v úseku Rynoltice – Liberec a u Jeřmanic v úseku Liberec – Hodkovice nad Mohelkou. Nejproblematičtějším a rekordním v počtu závad je úsek cca 8 km nepřetržitého stoupání přes Ještědský hřeben **mezi stanicemi Rynoltice a Křižany, z toho 5 km na sklonu 20 promile a více a 3 km od 24 promile více**. To se ukazuje jako problém soustavně od počátku jejich nesmyslného „politického nasazení" na tuto linku doslova za každou cenu. Motorové jednotky 845, v Německu co by řada 628 z let 1986 – 89, mají sice kvalitní motory Daimler-Benz, ale jsou za zenitem a některé se k nám dostaly na konci svého provozního cyklu. Nehodí se do náročnějších sklonových poměrů zejména v hornatých úsecích severu Čech. Je to díky hydrodynamickému přenosu výkonu a dvouměničové převodovce s trvalou rychlostí na 1. měniči 25 km/h. Přepínací rychlost z 1. na 2. měnič je 86 km/h, což je provedení koncipované jednoznačně pro rychlé rovinaté tratě. Mezi Českou Lípou a Libercem se na necelých 60 km motorová jednotka 845 rychlostmi, na které je koncipována, sveze jen v úseku 6 kilometrů a převážnou část jízdy se trápí. První měnič není jen na rozjezd a má velice plochou trakční charakteristiku. Ve zmíněných stoupáních se pak pod trvalou rychlost 25 km/h neuchladí a výsledkem jsou série požárů, desítky vlaků, které nevyjely z Rynoltic do Křižan a vrátily se nebo jen uvázly, stovky vlaků, které prodloužily jízdní dobu, ale to vše s obrovským dopadem na plynulost veškeré dopravy na trati.

Máme povědomí o stížnostech veřejnosti Ministerstvu dopravy (MD) a na různých diskusních internetových fórech, které se týkají nespolehlivosti a výše uvedených problémů, ale zároveň také poukazování na nedostatečnou ventilaci motorových jednotek 845/945, která se realizuje prostřednictvím 4 malých horních výklopných okének na každé straně vozu. To je nedostačující a způsobuje i zdravotní komplikace cestujícím ve vedrech. Ve stoupáních v horských úsecích při pomalé jízdě k téměř žádné ventilaci nedochází a je zřejmé, že konstruktéři těchto jednotek počítali se vzduchovou ventilací a prouděním vzduchu při větších rychlostech.

Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy hájí slovy jeho ředitele JUDr. Michalčíka vozidla 845 četným stěžovatelům z řad cestujících doslovně *„Ve smlouvě o veřejných službách Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Správou železnic stanovuje minimální výkon hnacího vozidla, aby bylo možné provozní koncept zajistit. Jednotky společnosti ARRIVA vlaky, s.r.o. hodnoty tohoto výkonu splňují a mají vyšší výkon než původní soupravy nasazované ČD."*

Upozorňujeme, že odbor veřejné dopravy MD uvádí veřejnosti nepravdivé informace. Co se týká výkonu souprav, České dráhy na lince R14 nasazovaly soupravy motorových vozů řady 843 s 1-2 přípojnými vozy, resp. vozem řídícím. Výkon motorů motorových vozů řady 843 je 2 x 300 kW = 600 kW, který je rozdělován pomocí el. přenosu na 4 hnací nápravy. 2vozové motorové jednotky 628.2 / 845 mají 1 motor o výkonu 410 kW, který je pomocí hydraulické 2měničové převodovky a hnací hřídele přenášen na 2 hnací nápravy. I při vyšší kapacitě soupravy s 843 o 1 vůz než 845, má souprava s 843 celkem 4 hnané nápravy z 12, tedy 1/3. Zatímco u jednotky 845 činí tento poměr 2 / 8, tedy pouze 1/4, který se samozřejmě nemění ani při řazení 2 jednotek

v režimu vícečlenného řízení. Je tedy více než zřejmé, že na sklonově náročné výkony byly soupravy s motorovými vozy 843 jednoznačně vhodnější. Při srovnání hodnot výkonu je třeba zohlednit i nižší účinnost hydraulického přenosu vůči elektrickému.

Koncept dálkové dopravy, který si MD vybralo pro linku R14, je nadále neakceptovatelný a vyžaduje radikální řešení. Především eliminaci nevhodných vozidel řady 845/945. Pro objektivní posouzení situace by měl proběhnout v duchu evropské legislativy audit záznamů vozidel dopravce a audit provozních záznamů provozovatele dráhy na předmětné trati 030 a inkriminované lince R14.

Motorové jednotky 845/945 mají problémy i na dalších tratích a u zaměstnanců provozovatele dráhy vyvolává netečnost k jejich problematickému provozu právem údiv. Jako poslední evidujeme požár jednotek 845/945 na vlaku R 1230 Praha – Rakovník dne 3. října t.r. v železniční stanici Lužná u Rakovníka, kdy na něj upozornil na facebooku reportér České televize Jan Beránek s uvedením následujícího a velmi výstižného textu: *„Dnes ráno v Lužné, přímo před webkamerou: rychlík Arriva vlaky zastaví, začne se z něj kouřit a už se nepohne. Musejí přijít hasiči. Kdyby to bylo ojedinělé. Ale tohle je už ixtý podobný případ, troufám si říct, že rozhodně daleko častější než u jiných typů vozidel. Ještě kontext: rychlíky se u Ministerstva dopravy soutěží prakticky výhradně na nejnižší cenu. A tady vyhrála firma, která nabídla cca 30 let staré motoráky z německých rovin.“*

S pozdravem

.....

Jan Kádečka
předseda
Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Na vědomí:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IDDS: uccchjm

Arriva vlaky s.r.o.
Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8

Příloha č. 2

DRÁŽNÍ ÚŘAD

CRDUX00M2L75

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy
Jan Kadečka, předseda
Křižíkova 552/2
186 00 Praha 8

VÁŠ DOPIS ZN./ZE DNE	NAŠE Č.J./SP. ZN.:	VYŘIZUJE/TEL.	PRAHA
SOSaD/2023-120/10. 10. 2023	DUCR-15017/24/Tu ODV-OKO0304/23-4/Tu	Ing. Milan Tupý +420 972 241 841 (linka 325)	20.03.2024

Věc: **Odpověď na upozornění**

Vážený pane předsedo,

dne 10.10.2023 bylo doručeno Drážnímu úřadu Vaše upozornění za závažné bezpečnostní riziko v souvislosti s provozem vozidel řady 845/945 na sklonově náročnějších železničních tratích. Vaše upozornění jsme postoupili dopravci ARRIVA vlaky s.r.o., s tím, aby nám sdělil stanovisko ke skutečnostem uváděných výše.

Po obdržení stanoviska vykonal Drážní úřad dne 23.02.2024 u dopravce ARRIVA vlaky s.r.o. státní dozor ve věcech drah.

Evidované rizikové události, jejichž výsledkem byl incident nebo mimořádná událost (požár) se týkaly následujících vozidel:

- **845.314** – dne 15. 1. 2021 požár elektroinstalace v Chřibské (MÚ kat. B7),
- **845.111** – dne 20. 7. 2022 lom vstřikovací trubky 8. válce v TÚ Rynoltice – Křižany (MÚ kat. C7),
- **845.121** – dne 9. 8. 2022 lom vstřikovací trubky 8. válce v Karlštejně (MÚ kat. B7),
- **845.111** – dne 4. 3. 2023 prasknutí vstřikovací trubky 1. válce v Sychrově (MÚ kat. C7),
- **845.310** – dne 15. 8. 2023 únik nafty z palivového okruhu v Dobřichovicích (incident),
- **845.118** – dne 1. 9. 2023 lom vstřikovací trubky, Jeřmanice,
- **845.117** – dne 2. 9. 2023 zadřený spal. motor a spálená spojka v Pilínkově (MÚ kat. B7),
- **845.315** – dne 3. 10. 2023 nedotažený spoj vstřik. trubky, Lužná u Rakovníka (incident).

V rámci kontroly byla podrobně kontrolována dokumentace týkající se údržby a uvedených rizikových událostí jednotek:

- **95 54 5 845 111-4 / 95 54 5 945 111-3**,
- **95 54 5 845 117-1 / 95 54 5 945 117-0**,
- **95 54 5 845 118-9 / 95 54 5 945 118-8**,
- **95 54 5 845 315-1 / 95 54 5 945 315-0**.

Wilsonova 300/8, 121 06 PRAHA 2

☎ 972241840
podatelna@ducr.cz
www.ducr.cz
IČO: 613 794 25
Datová schránka: 5mjaatd

Elektronický podpis: 26.3.2024
Certifikát autora podpisu:
Jméno: doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 11.11.2024 07:01 +01:00

V průběhu kontroly bylo předloženo:

- dokumentace (Interní reporty) z prošetření rizikových událostí jednotek: 95 54 5 845 111-4 / 95 54 5 945 111-3, 95 54 5 845 117-1 / 95 54 5 945 117-0, 95 54 5 845 118-9 / 95 54 5 945 118-8, 95 54 5 845 315-1 / 95 54 5 945 315-0, výsledně stanovená opatření spočívají ve změně dodavatele palivových trubek, zpřísnění technologického postupu pro údržbu a výměně palivových trubek (původní postup 07-9200) do podoby nového technologického postupu R3570.4008_1, vč. proškolení zúčastněných zaměstnanců,
- evidence rizikových událostí (vedená v platformě SharePoint) – záznam o událostech týkajících se řady 845 učiněn,
- soupis seznámených zaměstnanců se Závazným pokynem 2023/48 – Doplnění technologického postupu při výměně vstřikovacích trubek u jednotek řady 845, celkem seznámeno 29 zaměstnanců (předložen výpis z Elektronické knihy normálií),
- dokument Hodnocení dodavatelů za období od 01.01.2022 do 31.12.2022 ze dne 31.01.2023, do hodnocení zahrnuto aktuálně cca 150 dodavatelů,
- formulář schválených dodavatelů za období 01.01.2023 – 31.12.2023 ze dne 31.01.2023,
- záznam o provedených pracích na vozidle 845/628 – IS 520 ze dne 23.12.2022, Protokol z údržby motorové jednotky 628.2 (845) – IS 550 ze dne 22.11.2023, Záznam provedených pracích na vozidle 845/628 – IS 520 ze dne 31.07.2023 pro jednotku 845.118/945.118,
- závazný pokyn 2023/48 – Doplnění technologického postupu při výměně vstřikovacích trubek u jednotek řady 845, účinnost od 23.10.2023,
- Technologický postup R 3570.4008_1 pro motorové jednotky řady 845, schváleno 23.10.2023,
- záznam o provedených pracích na vozidle řady 845 s doplněním technologického postupu R3570.4008_1 pro vozidlo 845.318 ze dne 22.01.2024.

S pozdravem

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
ředitel Drážního úřadu

Elektronický podpis: 26.3.2024
Certifikát autora podpisu:
Jméno: doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 11.11.2024 07:01 +01:00