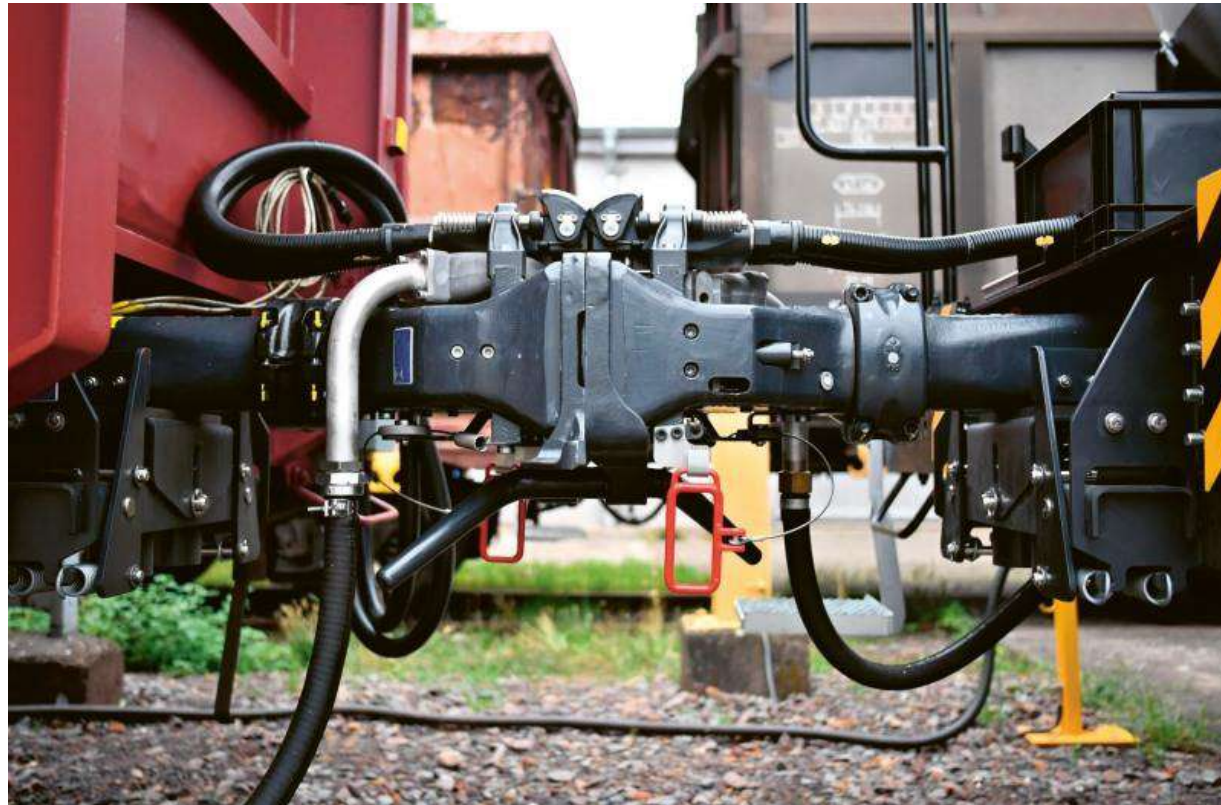


ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních dopravců ČR
Digitální automatické spřáhlo s rozumem



Digitální automatické spřáhlo DAC

- Iniciativa koncernu DB za podpory Německa a Švýcarska
- Slogan DB - kolikrát za den musí posunovač zvednout 20 kg vážící šroubovku
- Ušetříme posunovače, kteří nejsou a budeme shánět elektrotechniky a elektromechaniky na držbu vozů, kteří nejsou ještě více
- Co tedy vlastně ušetříme při odhadované ceně 35.000 – 40.000 EUR za přestavbu jednoho vozu?
- A co slovo digitální, jeho význam?
- **Není nic připravené, vyzkoušené a stejně je zde snaha o urychlené zavedení a povinnost přestavovat všechny vozy v EU metodou „velkého třesku“**
- **A co vozy mimo EU zajíždějící do členských zemí a naopak?**

Jak vypadá analýza Business Case

- Ušetřené náklady za práci posunovače, ale jen v případě nejdražší varianty 5, i s automatickým rozpojením vozů. Kolik dopravců operuje jednotlivé vozové zásilky?
 - Zrychlení sestavení vlaku na místě kde se vozy řadí
 - Dnes neznámý přínos z propojení soupravy vozů digitálním kabelem
-
- Vysoká vstupní investice 35.000 – 40.000 EUR odhad na jeden přestavěný vůz
 - Obavy o funkční spojení jak spřáhla, tak i spojování a rozpojování optického kabelu i za špatných klimatických podmínek
 - Neznámí míra, a zda vůbec, spolufinancování z veřejných prostředků
 - Obrovské finanční dopady na železniční dopravce a jejich ekonomiku

Uchopme to s rozumem

jak by to mohlo a mělo být

- Nejprve finální dohoda na vybraném typu DAC, jsou varianty 1 - 5
- Vyzkoušení v reálném provozu za všech klimatických podmínek
- Domluva s EK nad způsobem financování
- Potvrzení od Evropské železniční agentury o rychlém schvalování vozidel po přestavbě
- Prokázat přínosy, tedy pozitivní CBA vyhotovená na základě reálných a ověřených vstupních dat, včetně dat od dopravců, kteří dnes zpracovávají vlaky bez DAC a mohou hodnotit možné pozitivní dopady na zpracování vlaku s technologií DAC
- Nakonec po vyhodnocení výše uvedených bodů shoda nad migračním plánem napříč sektorem. Tedy nikoliv jen výrobci z hlediska kapacit, ale zejména dopravci s ohledem na provozní situaci a dostupnosti vozů během migračního období
- CBA nevyjde stejně pro dopravce ucelené vlaky vs. jednotlivé vozové zásilky a tedy možnost rozhodnutí, zda přestavovat vozy nebo nikoliv, případně až někdy později

ŽESNAD.CZ



Martin Hořínek, prezident sdružení ŽESNAD.CZ