

Co se chystá na „Kopidlno“

Provozovatelem dráhy i drážní dopravy je na necelých 23 km dlouhé trati, otevřené 26. srpna 1883, Kopidlno (od odbočky Kamensko) – Dolní Bousov (odbočka Zálučí) společnost AŽD. Trať opravila, většinu přejezdů vybavila přejezdovými zabezpečovacími zařízeními, traťové zabezpečovací zařízení je ETCS a dopravní jsou dálkově řízeny výpravčím z Kopidlna. AŽD trať zakoupilo, aby mělo kde zkoušet různá nová zařízení, když na další trati, kterou vlastní (Čížkovice – Obrnice) je celoroční provoz osobních vlaků, vedených na základě objednávky Ústeckého kraje.

Mimo sdělovacích a zabezpečovacích zařízení zde firma AŽD zkouší kontrolu technického stavu pomocí dronu, vybaveného kamerami s vysokým rozlišením – data jsou přenášena na diagnostické pracoviště a je umožněna nejen kontrola, ale i předvídání případných problémů.

Velkou pozornost vzbudila i další aktivita firmy – zkouška plně autonomního motorového vozu EDITA (**E**xperimentální **d**rážní vozidlo pro **i**novativní **t**echnologie **AŽD**), který vznikl z motorového vozu řady 810. Vůz je vybaven kamerami, senzory, lidary a díky pokročilým technologiím vede vlak po trati bez zásahu strojvedoucího (ten je samozřejmě přítomen, aby mohl kdykoliv zasáhnout, vždyť jde o zkušební provoz) podle stanového jízdního řádu. Počítači řízený vůz kontroluje volnost pojižděné trati, houká předepsaným způsobem před přejezdy, které jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži, zastavuje v zastávkách, uvolňuje dveře, zavírá je a v případě zjištěné překážky na trati vlak zastaví. Protože je motorový vůz vybaven hned dvěma systémy ETCS L 2 (AŽD zde zkouší i svůj vlastní systém), není místo pro cestující, jen pro techniky. Proto provoz pro cestující je zajišťován v přípojném voze, kam je promítán obraz trati v podobě, jak ho vnímá technika.

AŽD provozuje osobní dopravu na trati Lovosice horní nádraží – Most motorovými vozy RegioSprinter, které jsou svou lehkou stavbou a jednoduchou konstrukcí předurčeny pro regionální trati. Ale náhrady za tyto lehké motorové vlaky či jednotky není – vždyť jen připomeňme, že známé Desiro je „jen“ o dvacet tun lehčí, než poslední na síť Správy železnic dodané motorové jednotky řady 847 (RegioFox). Chybí lehké, maximálně čtyřnápravové vozy s kapacitou kolem 50 míst k sezení. A tak se AŽD vydala cestou hledání takového řešení, které by znovu vyvolalo jednání o možnostech nasazení tzv. vlakotramvajů – tzn. lehkých vozidel, která mohou do měst na tramvajovou síť, ale také na „velkou“ železnici (viz např. Karlsruhe – Baden Baden linka S 7).

V Brně byla zakoupena tramvaj KT 8DR5 a byla přestavěna na vozidlo, schopné jízdy po klasické železniční trati a které je napájeno trakčními bateriemi. Bylo nazváno LENKA (zkratka z názvu Lehké Elektrické Nabíjecí Kolejové vozidlo AŽD) a nese číselné označení 90 54 7 499 001-7. Pozornost toto vozidlo vzbudilo dříve, než se čekalo. Z Brna bylo převezeno na návěsu, a protože z důvodu délky jej nebylo možné posadit na koleje přímo v Dětenicích, bylo po kolejích přepraveno cestou posunu na vyloučené koleji ze sousední

zastávky. A našel se „pozorný“ novinář, který vše nahlásil na Drážní úřad, který shledal porušení zákonů a vyměřil AŽD pokutu. Jinak technické údaje o tomto vozidle jsou uvedeny na webu Spolku pro efektivní železnici v článku, zabývajícím se využití akumulátorů k pohonu železničních vozidel.

V úterý 27. října 2026 se v Dětenicích sešel poslanec ing. Martin Kolovratník, hejtmán Královéhradeckého kraje Petr Koleta s doprovodem a vedení AŽD v čele s generálním ředitelem ing. Zdeňkem Chrdlem, aby se seznámili s fungováním Kompetenčního centra AŽD v Dětenicích (to slouží nejen pro potřeby AŽD, ale také je k dispozici vysokým školám, aby se jejich studenti se zájmem o železnici seznámili s fungováním nejmodernějších sdělovacích a zabezpečovacích zařízení) a aby byli informováni o dalších plánech AŽD s autonomními vlaky a s vozy s pohonem z trakčních baterií. Pro provoz tzv. autonomních vlaků je třeba upravit legislativu, to samé platí i pro lehké motorové vozy z kategorie „vlakotramvaje“. Ale myslí-li to vedení Ministerstva dopravy České republiky se železnici dobře, musí se zamyslet nad tím, jak pomoci provozu na regionálních tratích. Jednotkami BEMU, jak je známe dnes, to asi dost dobře nepůjde.

AŽD si na „Kopidlno“ pořídilo další zajímavý vůz, dvounápravový motorový vůz Esmeralda (řada 812.613-8), který vznikl v roce 2001 přestavbou vozu řady 810. AŽD chce tento vůz přestavět též na autonomní řízení, ale bude hledat cestu, jak veškerou technologii vměstnat do vozu tak, aby mohl vozit i cestující. A představa do blízké budoucnosti? Z Kopidlna do Bousova budou jezdit dva vlaky autonomně řízené s křížováním v Dětenicích.



