



Úzkorozchodné „metro“ pod Prahou

06.08 2024 18:42, Libor Hinčica, Ostatní

V letošním roce rezonovalo ve vztahu k oslavám nejrůznějších výročí veřejné dopravy bezpochyby jedno z pražských jubileí, konkrétně páté kulatiny pražského metra. Soupravy prohánějící se na trasách A, B a C ovšem nejsou jedinou podzemní dráhou, kterou je možné pod Prahou nalézt. V centru města je rozpletena také síť úzkorozchodných drah v rámci místního kolektorového systému. Třebaže nejde o veřejnou dopravu, již se na našich stránkách věnujeme primárně, rozhodli jsme v případě této nezvyklé drážky učinit drobnou výjimku.

První pražský kolektor byl vybudován v Praze již v roce 1969, a to pod Chotkovou ulicí, přičemž jeho délka činila pouhých 128 m. Další úsek vznikl na přelomu 60. a 70. let pod Václavským náměstím, kde stavba měla úzkou souvislost s budováním podpovrchové tramvaje, resp. později metra. Další tunely určené pro sdružené vedení inženýrských a telekomunikačních sítí vznikaly ve vybraných sídlištích, a to obvykle jako první stavba předcházející samotnému budování panelových království, byť je zajímavé, že přes nesporné výhody kolektorů nebyl ani minulý režim důsledný a některá sídliště se musela obejít bez kolektorů. Celková délka kolektorových tunelů pod Prahou dnes činí 93 km (pro srovnání: síť pražského metra má délku 65,4 km), největší je podzemní labyrint v jihozápadní části Prahy (dosahuje délky přes 19 km). Kolektory ale nejsou mezi jednotlivými částmi města průchozí a tvoří tři oddělené ostrovní systémy nazývané dnes jako Centrum, Západ a Východ. Úzkorozchodná dráha, která nás zajímá nejvíce, se nachází pod Starým i Novým Městem (zahrnuje i oblasti Václavského náměstí, Staroměstského náměstí, Židovského města či I. P. Pavlova) specifické postavení má pak kolektor pod Hlávkovým mostem (a pod Vltavou), o kterém bude řeč samostatně.



Jediný osobní vůz vyrobil v roce 2001 pro Kolektory Praha podnik DIAMO. Svězt se s ním může osm pasažérů. (foto: Libor Hinčica)

Přestože část kolektorů v centru města vznikala již od konce 60. let, současná podoba ražených tunelů v hloubce okolo 35–45 m pod povrchem je výsledkem stavební činnosti až z druhé poloviny 90. let a počátku milénia. Dokončený systém hlavní kolektorové trasy byl uveden do provozu v roce 2000 a již tehdy u toho byla i úzkorozchodná dráha. Její implementace do kolektorového systému přitom nebyla původně předpokládána, koleje o rozchodu 600 mm byly ale v tunelech položeny v rámci výstavby, původně jen jako provizorní stavební dráha. Jelikož se však přeprava materiálů i pracovníků tímto způsobem osvědčila, padlo rozhodnutí dráhu zachovat i pro potřeby Kolektorů Praha, a. s. Postupně během let pak byla dráha v celé délce upravovaná do definitivní podoby, takže dnes je možné vidět úhledně zapuštěné kolejnice i výhybky s ukázkovou geometrií a původní provizorní podoba zůstává už jen ve vzpomínkách pamětníků.

Pod centrem Prahy jsou rozpleteny kolektorové labyrinty o délce přibližně 21 km, úzkokolejka ale obsluhuje jen malou část z nich. Výchozí bod se nachází pod Senovážným náměstím, což je jedno z náměstí, jež vytyčili ve 14. století urbanisté Karla IV. v rámci utváření Nového Města. Zde také sídlí v nenápadné budově centrála Kolektorů Praha. Výtahem se zde pracovníci dostávají do hloubky 35 m pod povrchem, kde se nachází zázemí pro dráhu, de facto maličké depo, v jehož sousedství je možné nalézt i prostor pro nabíjení trakčních baterií lokomotiv. Odtud poté vybíhá trať směrem k Vltavě, přičemž z hlavní trasy se odpojuje po pár stovkách metrů ještě sekundární větev, jež směřuje do oblasti I. P. Pavlova. V některých úsecích jsou kolektory vedeny v přímém sousedství tubusů pražského metra. Celkem se na dvojici tras nacházejí mimo „depo“ ještě tři výhybny umožňující míjení vlaků a obrat souprav.



Takřka padesátiletá lokomotiva Metalist původem z NDR je stále mimořádně spolehlivá. Vyrobená byla v roce 1977. (foto: Libor Hinčica)

Provoz na dráze je v současné době řešen vlastním vnitřním předpisem. Ten vychází ze starších norem ČSN pro provoz úzkorozchodných důlních drah (s ohledem na povahu kolektorů v centru je skutečně dílo vedeno jako důlní a spadá pod Báňský úřad), jež jsou ale v současné době již neplatné. Drážka je v provozu minimálně 1x týdně, v případě oprav kolektorů či natahování nových technických sítí je ale provoz denní.

Vozový park je dnes tvořen dvěma akumulátorovými lokomotivami a cca 15 vagónky nejrůznějšího provozního určení. První lokomotivou používanou na pražské úzkokolejce se stala ojetá akumulátorová lokomotiva Metalist původem z Německé demokratické republiky, jež byla vyrobena již v roce 1977. Před zařazením do provozu na pražské kolektorové dráze prošla celkovou rekonstrukcí a dodnes velmi spolehlivě slouží. Jejím původním působištěm byly Uranové doly Příbram. Druhá lokomotiva byla pořízena jako nová v roce 2013 a reprezentuje typ AE10. Jejím výrobcem byl slovenský podnik PHS strojárne, a.s. z Hliníka nad Hronom. Pro potřeby pražských kolektorů musela být lokomotiva oproti standardní produkci zúžena a zkrácena. Akumulátory obou lokomotiv jsou olověné a jejich kapacita je dostatečná pro jednu pracovní směnu, tj. 8 hodin.



Pohled do útrob kolektoru v místě odbočky z hlavní tratě k I. P. Pavlova. (foto: Libor Hinčica)

Vagónky mají nejrůznější provozní určení. Nalezli bychom zde vysokozdviznou plošinu pro práci ve výškách, zvedací vůz na potrubí, kabelový vůz s naváděcím zařízením pro ukládání kabelů, vůz na zdvih čerpadel, klasické výklopné vozíky na převoz sypkého materiálu či plošinové vozíky pro převoz materiálu a náradí. K dispozici je také jediný osobní vůz pro osm pasažérů z produkce podniku DIAMO, jenž musel být rovněž pro potřeby provozu v kolektorech upraven (konkrétně má ve srovnání s klasickou „důlní“ produkcí kratší rozvor). Vůz umožňuje i převoz zraněného na nosítkách, což je velký benefit, neboť v úzkém podzemí jsou možnosti přepravy zraněných pracovníků velmi komplikované.

Zbývá nám zmínit se ještě o slíbeném kolektoru pod Hlávkovým mostem, kde vznikl po roce 2000 jediný nově vybudovaný úsek úzkorozchodné dráhy (konkrétně byl dokončen v roce 2019). Kolektor byl pod Vltavou vybudován v souvislosti s plánovanou rekonstrukcí Hlávkova mostu, který je podobně jako celá řada dalších mostních objektů klenoucích se nad Vltavou v metropoli ve špatném technickém stavu. Kolektor byl vystavěn s předstihem, aby do něj bylo možné převést veškeré sítě ještě předtím, než se město jednoho slavného dne odhodlá zchátralý most opravit. Kolektor „Hlávkův most“ je však momentálně segregovaný od zbytku kolektorů v centru. Místní tunel o délce cca 400 m tak není napojen na zbytek systému a spojovací štola by se měla teprve vyrazit, přičemž příprava je na opačné straně již léta vybudována (včetně položených kolejí končících dnes „do zdi“). Prozatím je v kolektoru pod Hlávkovým mostem „uvězněn“ jeden vůz určený pro tahání kabelů, s nímž je však nutno v případě potřeby manipulovat ručně.

Doplňme, že celková délka kolejových tras v centru města (včetně odděleného úseku pod Hlávkovým mostem) dnes činí 3,5 km. Od roku 2016 (po teroristických útocích v Paříži) je pro veřejnost přístup do kolektoru zapovězen, takže se veřejnost už nemá možnost úzkorozchodkou projet. S obnovou

prohlídek se s ohledem na pracovní činnosti v pražském podzemí nepočítá, přestože zájem o návštěvy byl v minulosti enormní.



Příprava na prodloužení tratě do kolektoru pod Hlávkovým mostem. (foto: Libor Hinčica)



Dlouhá tunelová chodba od Senovážního náměstí. Vyklánění z vozu zde rozhodně není dobrý nápad.
(foto: Libor Hinčica)



Lokomotiva slovenské výroby z roku 2013 typu AE10. (foto: Libor Hinčica)

Url: [Úzkorozchodné „metro“ pod Prahou](#)