

Rekonstruovaná výpravní budova v železniční stanici České Budějovice se otevřela veřejnosti

Po téměř 120 letech provozu došlo ke kompletní revitalizaci výpravní budovy budějovického nádraží. Cílem projektu, který si Správa železnic jako investor vytkla na počátku, byla kompletní stavební obnova provozně vytížené budovy a její přizpůsobení požadavkům moderní železnice 21. století. Rekonstrukce objektu, který byl vystavěn v novorenesančním stylu s prvky secese, byla zahájena v červnu 2020 a 5. února letošního roku, kdy se naplnily všechny podstatné cíle projektu, se rozhodující prostory výpravní budovy otevřely a uvedly do provozu v nové podobě.

HISTORIE VÝPRAVNÍ BUDOVY

Budova železniční stanice je od roku 1958 evidovaná Národním památkovým ústavem jako nemovitá kulturní památka. Jde o typický objekt c. a k. Rakouských drah v novorenesančním stylu s prvky secese a zejména se secesním vybavením i výzdobou vnitřních prostor. Vlastní budova je tvořena třemi rizality spojenými křídly, do kterých byla při předchozí rekonstrukci na konci 90. let minulého století z důvodu lepšího využití vestavěna nová patra.

Urbanistická poloha budovy byla předmětem sporů již v době přípravy výstavby na přelomu 19. a 20. století. Logické umístění v ose Lannovy třídy – jako její zakončení a spojení náměstí v centru se železnicí – nebylo čistě z finančních důvodů akceptováno. Znamenalo by to prodloužení kolejíště nad Rudolfovsou třídu a vybudování přemostění v celé šířce kolejíště.

ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA NÁVRHU

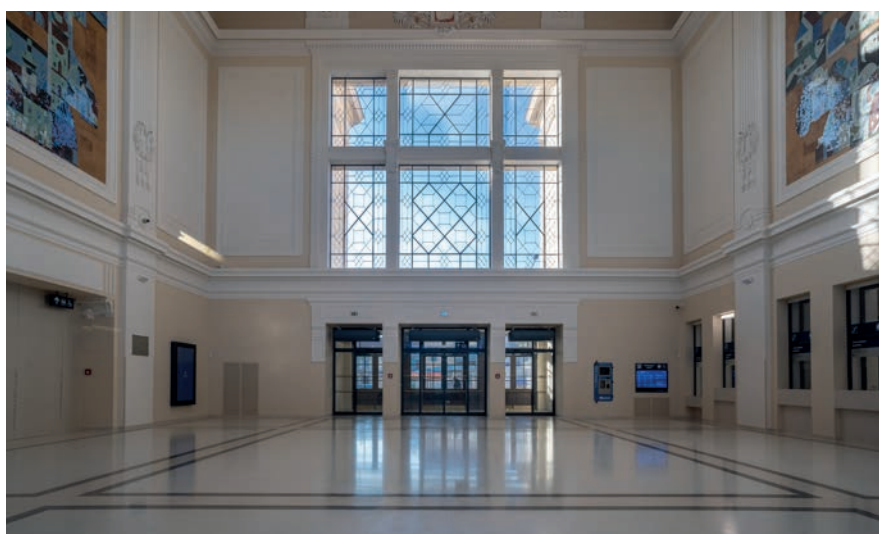
Záměrem projektu byla celková revitalizace objektu s optimalizací provozních prostor k zajištění přepravy a s návrhem

↗ Celkový pohled na fasádu budovy z Nádražní ulice.

→ Odjezdová hala.



Foto: © Ing. Tomáš Cmrál



Slavnostní otevření
výpravní budovy
5. února 2024.

ZÁKLADNÍ FAKTA O STAVBĚ

- **Investor:** Správa železnic, Stavební správa západ, HIS Ing. Dalibor Návara
- **Projektant:** METROPROJEKT Praha ve sdružení s A8000 a SAGASTA, HIP Ing. arch. Hana Vermachová
- **Zhotovitel stavby:** Sdružení Metrostav (Divize 6), EDIKT, AVERS, ředitel výstavby Jan Prošek

komerčního využití ostatních ploch. Cílem modernizace provozních prostor bylo zvýšení komfortu cestujících a vytvoření administrativně-provozního zázemí pro organizační jednotky Správy železnic.

Ke zvýšení bezpečnosti cestujících přispěl nový vstup ze severu a vedení hlavní trasy pohybu cestujících do bezpečného rozptylového prostoru na severu před přechodem u Lannovy třídy. Došlo k rozdělení vycházejících lidí již uvnitř budovy a tím k odlehčení počtu cestujících směřujících na chodník před budovou podél frekventované Nádražní ulice.

Rekonstrukcí došlo k navrácení významu budovy vzhledem k její urbanisticko-historické důležitosti v rámci krajského města, pro které je železniční nádraží svého druhu vstupní bránou a vizitkou.

Z hlediska hodnot původní budovy bylo od samého počátku podstatné stanovení koncepce návrhu rekonstrukce ve věci památkové ochrany. Budova od svého vzniku neprošla žádnými zásadními úpravami. Proto byl za cíl stanoven návrat k původnímu výrazu z roku 1908 podle



výkresu západní fasády (Viedeň 1904). Všechny novodobé změny byly naopak příznány se současným výrazem.

Z hlediska provozně dispozičního řešení byla nejvýraznější změnou úprava, jež měla za cíl nápravu historického kompromisního umístění budovy. Z odjezdové haly vede podélně nová pasáží ústící do volného prostoru na severu. Hlavní tok cestujících je tak směřován nově vytvořenou pasáží na sever přímo k přechodu na Lannovu třídu.

Mezi nádražím a přechodem přes Nádražní ulici do Lannovy třídy byl vytvořen přirozený rozptylový prostor. Nový vstup přispěl ke zvýšení bezpečnosti zejména pro nárazový tok cestujících od vlaků. Vzniklo tak i příjemné místo pro setkávání v otevřeném prostoru, které doposud nebylo myslitelné.

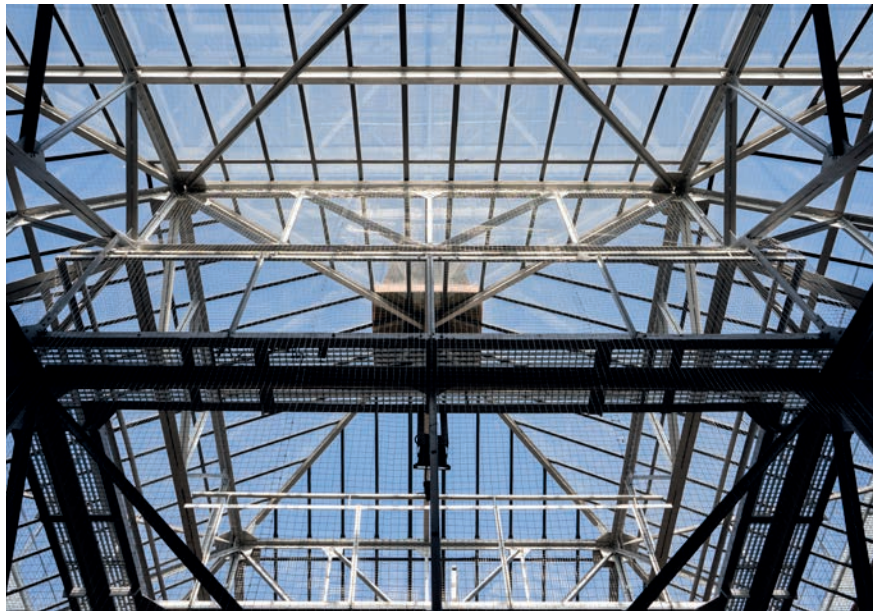
Samotné haly byly očistěny od předchozích vestavků a uvolněny. Navržené komerční využití plynulo z charakteru dopravní stavby.

V rámci přípravy projektu byly postupně zpracovány následující fáze dokumentace:

Záměr projektu:	Schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy, 09/2019.
Výpravní budova:	Dokumentace pro stavební povolení (posloužila pro obstarání stavebního povolení).
Výpravní budova:	Dokumentace pro provádění stavby, 12/2019.
Parovod:	Dokumentace pro územní rozhodnutí vymístění páteřní trasy parovodu z objektu a řešení přednádražního prostoru na severu s vazbou na nový vstup, 06/2020.
Cyklověž:	Dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení (prostor na pozemku jižně od budovy), 06/2020.
Bezpečnostní projekt:	03/2020.
Prostory pro nájemce:	například služebna PČR - DSP (posloužila pro obstarání povolení změny stavby před dokončením), 06/2020.
Prostory dopravní kanceláře:	podle požadavků na koordinaci s projektem ETCS+DOZ Votice – České Budějovice – DSP (posloužila pro obstarání povolení druhé změny stavby před dokončením), 02/2023.

POSTŘEHY Z REALIZACE

Práce na rekonstrukci výpravní budovy byly v Českých Budějovicích pečlivě sledovány nejen zainteresovanými lidmi, kteří se účastnili realizace, ale také širokou veřejností. Pro ně představovala zlomový okamžik změna barevnosti fasády. Původní žlutá barva s bílou štukovou výzdobou (šambrány, pilastry, římsy, atiky) byla nahrazena jednotnou monochromní světlou sienou v duchu původního řešení. Sjednocená barevnost dala vyniknout jemnosti a detailu štukové výzdoby.



Průhled do vrcholu kopule.

MILNÍKY REALIZACE PROJEKTU

- **03/2020** – Investor provedl výběr Zhotovitele stavby. V soutěži uspělo sdružení firem Metrostav (Divize 6), Edikt a AVERS.
- **06/2020** – Zahájení realizace.
- **03/2023** – Příjezdová hala – uvedení do provozu.
- **03/2023** – Prostory dopravní kanceláře (projekt ETCS) – uvedení do provozu.
- **02/2024** – Odjezdová hala, nové pasáže k Lannově třídě a nájemní jednotky – uvedení do provozu.
- **04/2024** – Předpoklad úplného dokončení.

Odstín fasády byl navrhnut a odsouhlasen jako „monochromní světlá sína“. Samotnou záměnu dvoubarevného řešení za jednobarevné si někteří ze zúčastněných plně uvědomili až v okamžiku, kdy uviděli reálné vzorky na fasádě. Ze 12 různých vzorků „světlé sieny“ vybírali všichni, od architekta přes zástupce Národního památkového ústavu, investora až po budoucího provozovatele nádraží. Vyhodnocení provedl technický dozor investora sportovně, tedy bodováním, kdy každý z hodnotitelů zvolil tři vzorky s určením pořadí.

Na podlahy ve veřejných prostorách, tj. v příjezdové a odjezdové hale a v nové pasáži, byla navržena náhrada původního lina za nové lité a výrazně odolnější teraco. Snahou ale bylo skloubit nové teraco s výrazem počátku 20. století z doby vzniku budovy. Opět byla posouzena řada vzorků a lze konstatovat, že záměr historického výrazu podlahy se zdařil.

Při realizaci byli zúčastnění konfrontováni se řadou stavebnětechnických a technologických překvapení, což je typické pro každou rekonstrukci historické budovy. Celoplošné rozkrývání konstrukcí je vlastně dokončením průzkumů, které byly bodově provedeny pro účel zpracování projektové dokumentace.

Důsledná péče byla věnována obnově původních interiérů obou hal. Díky velmi dobré součinnosti s památkáři od samého počátku přípravy projektu bylo možné provést „operativní průzkum a dokumentaci barevnosti“ až po postavení lešení a pohodlně zpřístupnění prostoru centrální haly po celé výšce včetně kopule. Byl potvrzen – pro

dobu vzniku obvyklý – tmavě okrově žlutý nátěr a červenou barvou byly zvýrazněny jednotlivé prvky.

Návrat k doložené redukované barevnosti odpovídající historické skutečnosti tak popřel již silně zažitou vícebarevnou výmalbu uzpůsobenou v sedmdesátých letech minulého století, jejíž součástí jsou díla „Jihočeský kraj“ a „České Budějovice se svými pamětihodnostmi“. Výsledná základní barva je světle béžová, veškerá štuková výzdoba je bílá a na vrcholu centrální haly ještě tmavší hnědobéžová.

Jako projektanty a autory návrhu nás v průběhu realizace potěšila řada pozitivních reakcí, a to nejen od odborníků z památkové péče, ale zejména od široké veřejnosti.

Současně s rekonstrukcí výpravní budovy proběhla ve stejném čase i prostoru také realizace úprav prostor dopravní kanceláře podle samostatného projektu ETCS+DOZ Votice – České Budějovice. Projekt zahrnoval zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) a souvisejících sdělovacích a silnoproudých zařízení a traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS úrovně 2. Jedná se o stavbu evropského zabezpečovacího systému implementovaného i na železniční síti v ČR.

DALŠÍ ZÁMĚRY V OKOLÍ VÝPRAVNÍ BUDOVY

Vize a plány města České Budějovice i Správy železnic směřují k dalším proměnám. Město posuzuje zrušení podchodu pod Nádražní ulicí na jihu a zvětšení prostoru chodníku. Rovněž zvažuje kulturní využití prostoru ze severu v prostoru bývalé pošty. Také Správa železnic připravuje podchod pod celým kolejištěm, které bude znamenat pomyslné pokračování Lannovy třídy k Dobrovodské ulici a dále do Suchého Vrnbého.

Autoři:

Ing. arch. Hana Vermachová,
Ing. David Krása,
METROPROJEKT Praha