

Rekonstrukce nádražní budovy v Českých Budějovicích

2020—2024



SPRÁVA
ŽELEZNIC



Obsah

Úvodní slovo	4
Projekční práce	8
Historie	10
Exteriér	14
Odjezdová hala	18
Příjezdová hala	20
Interiér	22
Severní pasáž	26
Jižní předpolí	28
Severní předpolí	30

Úvodní slovo



Bc. Jiří Svoboda, MBA
Generální ředitel Správy železnic

Vážení přátelé,

kniha, kterou právě držíte v ruce, mapuje historii a zejména celkovou rekonstrukci jedné z nejvýznamnějších nádražních budov v České republice, konkrétně v Českých Budějovicích. Jsem velmi rád, že se nám podařilo dokončit rekonstrukci dalšího památkově chráněného architektonického skvostu, který je důstojnou vstupní branou do jihočeské metropole.

Nádražní budova je pro svou architektonickou a památkovou hodnotu zapsána na seznamu nemovitých kulturních památek. Stavbaři jí vrátili podobu, jakou měla v době uvedení do provozu. Celá rekonstrukce byla velmi náročným projektem, protože probíhala za plného provozu velmi dopravně vytíženého nádraží. Součástí projektu bylo i vybudování pasáže mezi severní věží a hlavní odbavovací halou. Jde o pomyslné propojení s Lannovou třídou, která je hlavní spojnicí mezi nádražím a centrem Českých Budějovic. Jejím otevřením jsme snížili počet cestujících směřujících na chodník před budovou podél frekventované Nádražní ulice a zvýšili tak jejich bezpečnost.

Z výsledku řady měsíců trvající rekonstrukce mám opravdu radost. Podařilo se nám opravit další kus železniční historie a předat nejen cestujícím přívětivou a komfortní nádražní budovu.



České Budějovice stály u zrodu železniční dopravy v českých zemích, protože byly výchozím bodem známé a respektované koněspřežné dráhy do rakouského Lince. Na slávu koněspřežky navázal rozvoj železnice v našem městě na přelomu 19. a 20. století. Tehdy se také zrodila dnešní nádražní budova, která je díky své architektonické a památkové hodnotě zapsaná na seznamu nemovitých kulturních památek a stavbaři ji konečně vrátili podobu, jakou kdysi měla. Je radost se na jejich dílo s obdivem dívat a věřím, že vše náležitě ocení také cestující. Rekonstrukce se opravdu povedla. My Budějčáci jsme velcí patrioti a chceme, aby naše metropole byla stále hezčí. Velmi si vážíme všeho, co k tomu pomůže. A jak známo, jsme Evropským hlavním městem kultury 2028 a právě nádraží je jednou ze vstupních bran do našeho krásného města.



doc. Dr. Ing. Dagmar Škodová Parmová
Primátorka Českých Budějovic

Úvodní slovo



Ing. Jaroslav Heran

Generální ředitel společnosti Metrostav a.s., lídra zhotovitelského sdružení, jehož dalšími členy byly firmy EDIKT a.s. a AVERS, spol. s r. o.

Rekonstrukce této významné historické budovy byla náročným projektem, a to nejen díky tomu, že probíhala za plného provozu nádraží. Během realizace jsme museli řešit například zvýšenou hladinu spodní vody a větší degradaci původních konstrukcí, než předpokládal projekt. Náročnou výzvu představovaly i nové dopravní kanceláře a jejich vybavení odpovídající nejvyššímu evropskému standardu zajištění bezpečnosti provozu tratí. Věřím, že jsme přispěli nejen ke komfortu cestujících, ale i k dalšímu rozvoji infrastruktury města České Budějovice.

METROSTAV



AVERS



Rekonstrukce nádražní budovy v Českých Budějovicích byla pro mě i celý tým otázkou prestiže. Pracovali jsme na jedné z nejvýznamnějších budov v centru jihočeské metropole, kterou nelze přehlédnout – je to brána do města, dopravní uzel, viditelný nejen pro místní, ale i pro návštěvníky přijíždějící vlaky a autobusy. Projekt si vyžádal celkem pět let mého života a bez přehánění můžu říct, že šlo o nejdělsí a nejkomplicovanější zakázku, na které jsme kdy pracovali.

V průběhu realizace bylo rozhodnuto o vybavení nových dopravních kanceláří evropským zabezpečovacím systémem ETCS, což stavbu nejen posunulo technologicky, ale i časově prodloužilo. Každá fáze rekonstrukce, ať už se jednalo o technologické nebo stavební úpravy, měla svá specifika. Při pracích na exteriérech i interiérech jsme úzce spolupracovali s památkáři a architekty, Kloknerův ústav dohlížel na sanační práce a statické zajištění budovy. V mnoha částech jsme řešili degradované stropy, které zdaleka nesplňovaly požadavky ani na původní dobu své životnosti a musely projít radikální obnovou.

Rád bych poděkoval celému týmu za jejich nasazení. Délka stavby přinesla nemálo náročných chvil. Pracovalo se na směny o víkendech i v noci, protože k úplnému přerušení provozu docházelo maximálně na tři hodiny denně.

Mé největší poděkování patří našim rodinám, které to s námi vydržely, a také občanům a cestujícím za jejich trpělivost a toleranci během této dlouhé rekonstrukce. Výsledek však, myslím, stojí za to – budova nyní splňuje nároky moderní doby, a přitom si zachovává svou historickou hodnotu.



Jan Prokeš

Vedoucí zhotovitelského sdružení

Projekční práce na rekonstrukci nádražní budovy v Českých Budějovicích

Budějovické nádraží bylo zanedbané. To věděl každý jeho návštěvník. Já jsem budovu znala jako cestující, kdy jsem na gymnázium dojížděla osobním vlakem ze Zlivi, na vysokou jsem pak cestovala rychlíkem do Prahy. V té době by mě nikdy nenapadlo, že budu součástí přeměny této budovy. Byly to čtyři roky těžké práce, která se ale rozhodně vyplatila. Navíc je na výsledku, podle mého mínění znát, že A8000 je domácí, českobudějovický atelier.

Na architektonické studii pracovali moji kolegové, já jsem nastoupila do rozjetého vlaku až na počátku realizace, velmi rychle jsem si nádraží „adoptovala“ a do posledních dní bojovala za dobrý výsledek. Za největší úspěch považuji návrat k původní jednoduché barevnosti, a to jak zvenčí, tak hlavně uvnitř. Na tomto příběhu se pokusím nastínit, jak takový proces vypadá, protože běžný cestující nebo čtenář si nedovede představit, co předchází tak výrazné změně.

Naším hlavním cílem bylo, aby se nádraží stalo bezpečným a čistým místem. Bezpečnost a čistotu evokují světlé barvy a světlo jako takové. Zároveň jsem cítila, že stávající naivní barevné řešení není nic, co by mělo zvláštní historickou hodnotu a do objektu to patřilo. Jako první jsem tedy navrhla téma změny barevnosti. Chvilí trvalo, než si ostatní na tuto myšlenku vůbec zvykli. Změně barevné palety předcházela podrobný průzkum původní podoby stěn, abychom měli vůbec z čeho vycházet. Potvrdila se naše domněnka, že veselé barevné řešení ze sedmdesátých let minulého století opravdu není původní. Průzkumy však byly nejasné, příliš nám nedávaly návod na další postup.

V tu chvíli bylo nutné udělat rozhodnutí. Já roli architektky rekonstrukce vnímám tak, že jsem tu od toho, abych objektu pomohla (obzvláště ve chvíli, kdy takový objekt stále musí plnit svou původní funkci), určila jasný směr a o tomto směřování přesvědčila i všechny ostatní. Při rozhodování tohoto typu je však nutné potlačit ego a přistupovat k objektu tak, aby vynikl a rekonstrukce byla přínosem, nikoliv vlastním podpisem architekta. Musím říct, že jsem měla velké štěstí. V tomhle procesu není zdaleka tak těžké vyškrábat sondy nebo zrenovovat štukovou výzdobu, byť je to práce titěrná a zdoluhavá, ale přesvědčit lidi. Měla jsem štěstí na tým, který naslouchal. Díky tomu se nakonec povedlo, byť to není standartním postupem, vrátit barevnost do doby vzniku nádražní budovy (1908), ovšem se zajímavým kompromisem zachování mozaikové a freskové výzdoby, která je mnohem mladší (1972-1974). Nádraží má tedy na stěnách náš drobný podpis ve formě tohoto nestandardního rozhodnutí, které já ovšem vnímám jako pozitivní a výsledek mi snad dává za pravdu.



Mohla bych dlouho vyprávět, například o vzorkování betonové dlažby až v Karlových Varech, protože jenom tam byli ochotní vyrobit kostky béžové a ne žluté; nebo o hledání bezpečnostních klik, splňujících dnešní přísné předpisy, v matné mosazi, které se musely objednávat až ze Španělska; o preferování českých výrobců prvků interiéru; nebo o dlouhých diskusích nad akustikou prostoru a jejím designovým řešením či o přesvědčování nutnosti vymýcení vizuálního smogu. Já si ale myslím, že sem patří především poděkování. Děkuji za příležitost potkat lidi, se kterými jsme to dotáhli do konce a kteří chtěli dobrý výsledek tak, jako já. Protože když někdo nechce, je to horší, než když nemůže. Jsem ráda, že v tomto případě zafungovala spolupráce osvětleného investora, který byl ochotný zaplatit architekturu a design a dostat je tak k lidem, naslouchajícího památkáře, který chápal, že nádraží se pořád musí používat, a trpělivého zhotovitele, který pochopil, o co nám všem jde.

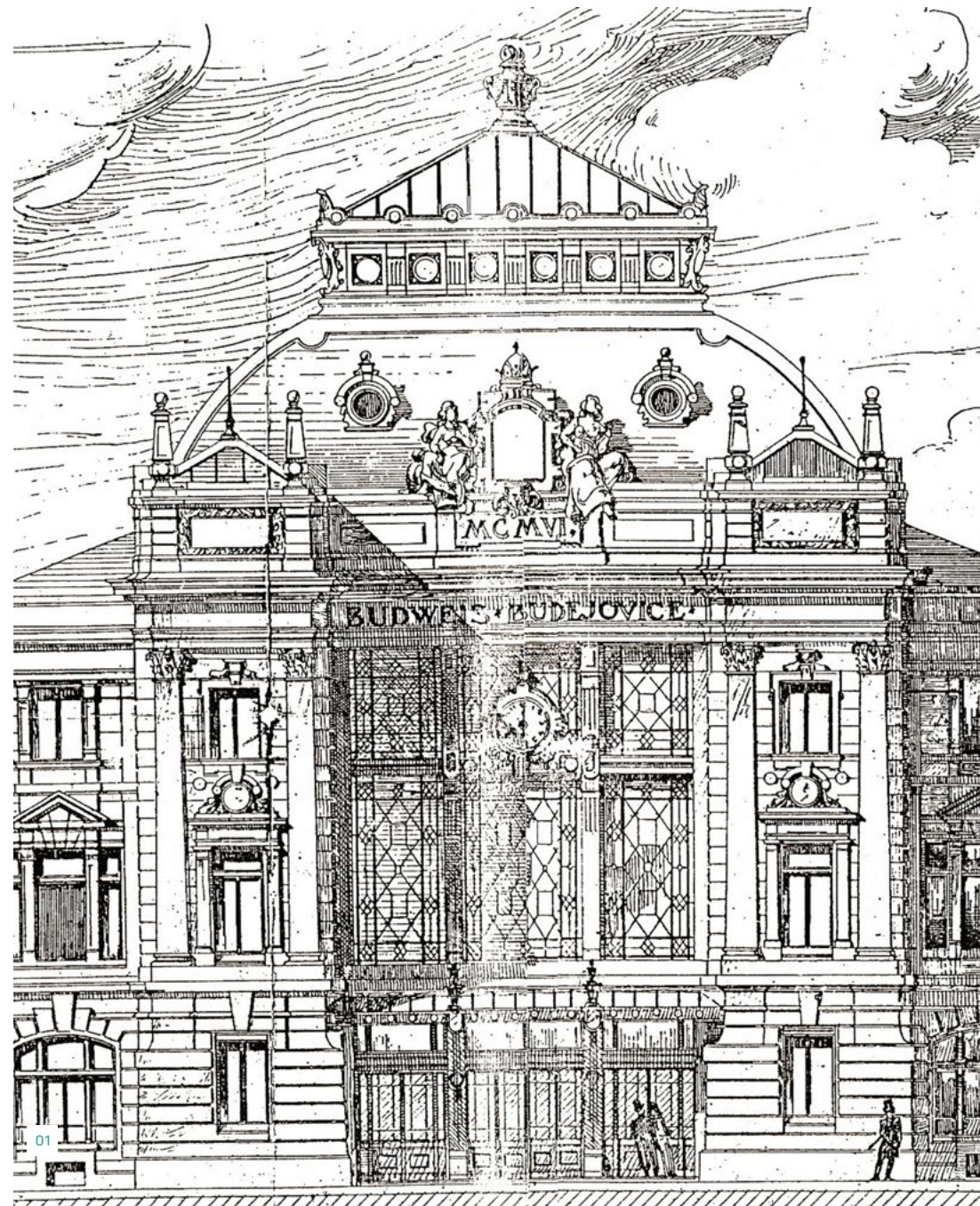
Jmenovitě bych chtěla poděkovat Ing. Daliboru Návarovi ze Správy železnic, Ing. Jaroslavu Burianovi z NPÚ a nakonec svému kolegovi z A8000 Ing. Richardu Valkovi, který se mnou spolupracoval jako projektant a má velký podíl na tom, jak budova nádraží dnes funguje.

Ing.arch Hana Chalupská,
hlavní architekt veřejných prostor interiéru a exteriéru, atelier A8000

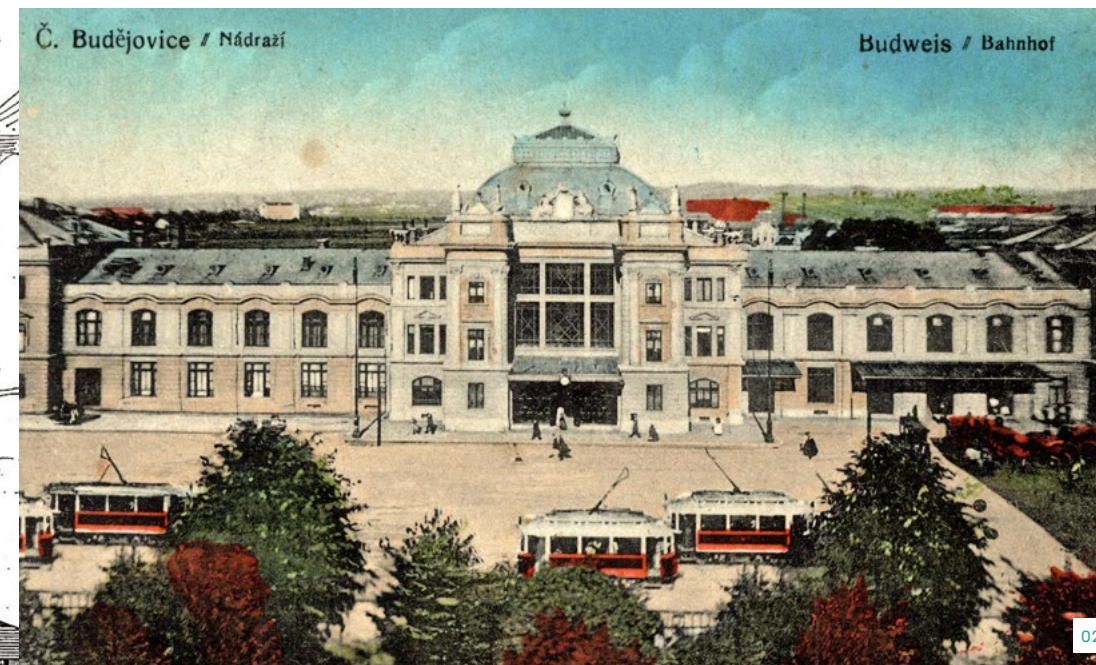
Historie nádraží v Českých Budějovicích

České Budějovice nikdy nepatřily mezi velká průmyslová města. Přesto se mohou pochlubit jedním významným technickým prvenstvím. Díky otci a synu Gerstnerovým zde došlo v letech 1825 až 1832 k vybudování první železnice na území rakouské monarchie spojující Budějovice s Lincem. Tak vzniklo v roce 1828 první budějovické vlakové nákladní nádraží – staniční budova (strážní domek), který se jako jediný zděný objekt zachoval do současnosti.

S rozvojem parostrojní železnice a jejím trasováním z Vídně přes České Budějovice, Plzeň do Eggeru (Cheb) a se zahájením výstavby druhého budějovického nádraží se velmi dlouho otálelo. Nádraží bylo otevřeno 1. 9. 1868 bez oficiálních oslav. Mělo pět průjezdných kolejí včetně výtopenské, dvanáct výhybek, jednu kusou kolej k vojenské rampě, jednu kratší manipulační kolej u krytého skladiště zboží. Ke konci 19. století a na počátku 20. století bylo zřejmé, že současný stav kolejí a staničních budov v mnoha důležitých uzlových stanicích neodpovídá velkému nárůstu nákladní i osobní dopravy. V roce 1893 přijíždělo či odjíždělo z budějovického nádraží denně 30 osobních a 50 nákladních vlaků. V roce 1903 se pohybovalo v budějovické stanici 130 až 135 vlaků, v mimořádných případech dokonce až 160 vlaků během 24 hodin. Pro příjezdy a odjezdy osobních vlaků byly vyčleněny čtyři koleje mezi nimiž byla úzká sypaná, nekrytá a špatně osvětlená nástupiště, po kterých jezdily i vozíky s poštou, což působilo značné problémy a nebezpečné situace zejména v dopravních špičkách při velkém počtu cestujících. Staniční budova měla čekárny nevhodně propojené s restauračními místnostmi, nevyhovující WC a místnost pro příjem a výdej zavazadel.



01



02

03

Nejvhodnější způsob, jak vyřešit tyto nedostatky, spočíval v oddělení osobní dopravy od nákladní prostřednictvím samostatných nádraží. Jednalo se o způsob finančně a prostorově náročný. Výstavba nových nádraží značně změnila vzhled měst, nicméně čas ukázal tento krok jako správný. Takové řešení bylo použito i v případě přestavby českobudějovického železničního uzlu v letech 1904 až 1908, kdy původní nádraží z roku 1868 respektive 1870 mělo být nahrazeno samostatným osobním a seřadovacím nádražím. Stavba byla rozvržena do čtyř období, každé trvající přibližně jeden rok. Zahájení výstavby však bránily pomalé vyvlastňování pozemků dotčených stavbou i střety s dělníky o výši mzdy za provedené práce.

Na jaře v roce 1905 se již na stavbě pracovalo naplno. Stavební práce původně rozdělené do čtyř etap v roce 1907 pokračovaly již svojí čtvrtou etapou. Právě poslední etapa si vynutila postavení provizorní nádražní budovy a přeložení části kolejí. To původní, u staré nádražní budovy, mělo být postupně zrušeno a doprava svedena na prozatímně upravené seřadovací nádraží. Od počátku roku 1908 pracovalo na stavbě nového nádraží téměř 30 řemeslnických firem. Vinou nedostatečně vypracovaného projektu, jeho dodatečným upravováním se stavba začala opožďovat a původní termín otevření nádraží 2. prosince 1908, v den 60. výročí nastoupení císaře Františka Josefa I. na trůn, se začal jevit jako nereálný. Někteří pesimisté předpovídali, že nádraží bude otevřeno až z jara příštího roku. Pro ilustraci různých komplikací alespoň jeden postřeh: Když firma Havlíček dodala na celou stavbu okna, zjistilo se, že jsou o 10 cm větší než otvory ve zdi pro ně zanechané. Znamenalo to zvětšit otvory pro téměř 200 oken na úkor další práce, která by jinak mohla pokračovat. V pondělí 13. dubna 1908 byla odevzdána do používání lávka přes seřadovací nádraží. Někteří obyvatelé, co používali lávku častěji, byli zklamáni. Kritizovali zejména její příkré výstupy s možností úrazu v zimě a znečištěné oděvy kouřem a sazemi z lokomotiv, které s oblibou stály přesně pod lávkou. Tento problém přetrvával desetiletí.

01 — Nákres předpokládaného průčelí nádraží z roku 1902

02 — Nádraží – čelní pohled

03 — Nádraží – pohled od severu

© Ing. Jiří Kafka

Kritice neušla ani nová staniční budova. Kritizovalo se hlavně její umístění hlavním průčelím proti souvislé domovní zástavbě, takže prý cestující odjinud jdoucí z města bude nádraží těžko hledat. Průčelí mělo směřovat buď do Lannovy ulice, nebo do volného prostoru před kasárnami, kde namísto toho bylo postaveno nevzhledné skladiště rychlozboží. Zastánci současného umístění budovy argumentovali tím, že kdyby průčelí směřovalo do Lannovy ulice, muselo by se zákonitě prodloužit i kolejiště osobního nádraží nad Rudolfovskou ulici, nad kterou by se musel vybudovat tunel ještě delší, než je současná šířka kolejiště osobního nádraží (v původním projektu přestavby se s přemostěním Rudolfovské ulice viaduktem v délce 50 metrů počítalo). Z finančních důvodů a s ohledem na bezpečnost v ulici bylo však toto řešení zamítnuto. Zůstal tak jeden širší a jeden úzký viadukt stojící těsně za sebou. Oba byly v roce 1967 spojeny v jeden. V době rekonstrukce železniční stanice v rámci výstavby koridoru byl v roce 2012 zahlouben o 50 centimetrů, což umožnilo zajistit provoz trolejbusů MHD a viadukt tak získal současnou podobu. Druhá alternativa, stavby do volného prostoru před kasárnami, byla též zavržena vzhledem k potřebě úplné demolice staré nádražní budovy a s tím spojených nákladů. Nakonec byla původní střední část staré nádražní budovy stejně zbourána a na jejím místě postaven v roce 1912 nový objekt nocležen pro strojní a vlakové mužstvo, zbývající dvě části zničil na konci 2. světové války spojenecký nálet tak, že musely být v roce 1946 též zbourány.

I když všechny řemeslnické firmy pracující na nové staniční budově usilovaly o to, aby původní termín slavnostního otevření celého nádražního komplexu, to je 2. prosince 1908, byl dodržen, bohužel toho dosaženo nebylo. Stalo se tak až 17. prosince 1908. Zaměstnanci dráhy v nažehlených uniformách, několik pozvaných hostů a početní diváci z řad místních obyvatel očekávali příjezd prvního vlaku. V 8 hodin a 22 minut dorazil na nové osobní nádraží rychlík č. 502 jedoucí z Terstu, Lince a pokračující dále ku Praze. Tento rychlík nové nádraží symbolicky otevřel, neboť od jakýchkoliv oslav bylo úplně upuštěno vzhledem

04 — Příjezdová hala nádraží (70. léta)

05 — Nádraží – pohled od jihu



04



06



05



07

ke zde panujícím tehdejším poměrům národnostním. Brzy po odjezdu tohoto rychlíku přijel z opačné strany osobní vlak z Plzně a za ním vlak z Vídně jedoucí zpátky do Plzně. Tím začal normální provoz.

Toho dne zahájil svou činnost rovněž nádražní poštovní úřad č. III nejmodernější v Budějovicích a pro veřejnost přestala fungovat stará budova i budova provizorního nádraží. Otevřením nového nádraží, které zůstalo prakticky stejné až do současnosti, získaly České Budějovice stavbu vsutku evropské úrovně, i když ne tak impozantní jako je třeba hlavní nádraží v Praze nebo v Plzni. Budovu v novorenesančním stylu s jistými secesními prvky i její umístění navrhli a vypracovali inženýři architekti z oddělení pozemních staveb Ministerstva železnic Ignaz Bronner, Gustav Kulhavý, Karl Holzhammer a Hans Ungethüm pod vedením arch. Karla Immerera.

Během druhé světové války bylo město postiženo leteckými nálety (během války bylo vyhlášeno celkem 329 leteckých poplachů). Nejtragičtější nálet byl na nádraží jako dopravní uzel v Českých Budějovicích proveden dvakrát a to 23. a 24. března 1945 americkou 15. leteckou armádou. Pro nádraží byl zdrcující. Došlo k poškození jižního křídla nádraží a také k devastaci původně druhého nádraží, které bylo po válce zcela zbouráno. Po opravě jižního křídla budova nádraží sloužila cestujícím a železničnímu personálu i nadále. Dostalo se jí jen drobných oprav a úprav. Nejvýznamnějším doplněním bylo vytvoření dvou mozaik v odjezdové hale autorů Václava Boukala a Karla Březiny. Samotné dokončení mozaikové výzdoby proběhlo až v roce 1971, kdy hala dostala také nové osvětlení. Budova je památkově chráněna od roku 1958, v roce 2022 byla prohlášena národní kulturní památkou.

Ing. Jiří Kafka

06 — Nádraží po náletu 24. 3. 1945

07 — Nádražní restaurace I. a II. třídy

© Ing. Jiří Kafka

Exteriér



01



02



03



04



05



06



07



08



09

- 01 — Letopočet vzniku nádraží a dvě dívky nesoucí erb ve stádiu skoro rozpadu
- 02 — Pohled z Lannovy třídy na zchátralou nádražní budovu
- 03 — Nádražní budova z kolejiště s částečně opravenou severní věží (rizalítem)
- 04 — Centrální věž (rizalít) – původní barevnost a stav fasády

- 05 — Severní věž v nočním světelném hávu
- 06 — Dívky s erbem po omlazení od restaurátorů pod dohledem opeřených zvědavců
- 07 — Nové nasvícení nádražní budovy
- 08 — Opravená budova s nástupištěm – pohled od severu
- 09 — Jižní věž (rizalít) z jižní části kolejiště

Exteriér



10

10 — Původní dveře „lítačky“ v hlavním vstupu do nádražní budovy



11

11 — Pohled z autobusového nádraží na z velké části opravenou fasádu a střechu nádražní budovy



12

12 — Detail restaurované tváře Merkura na centrální věži (rizalitu)



13

13 — Opravená fasáda budovy u 1. nástupiště – pohled na severní část



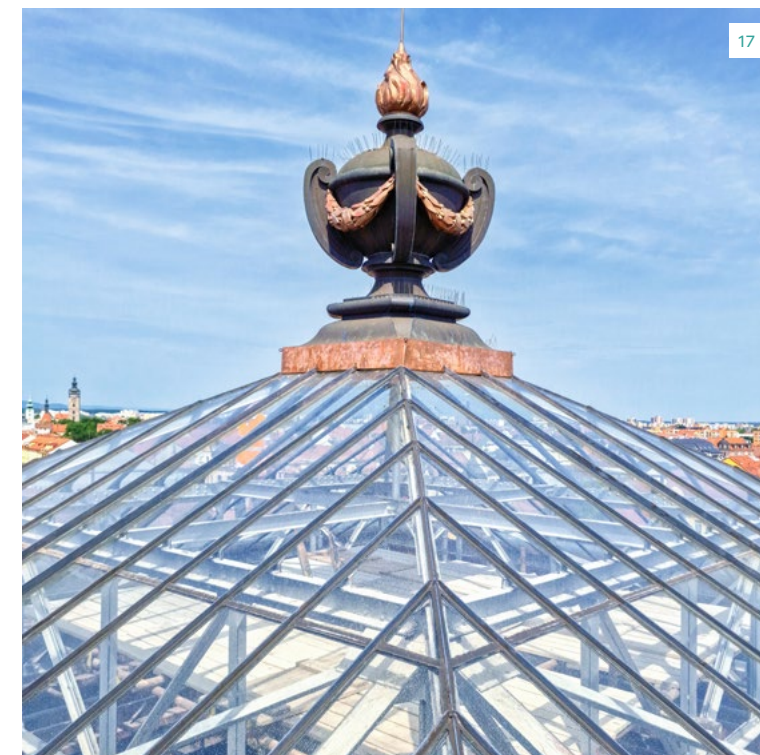
14



16



15



17



18

14 — Hlavní vstup do centrální věže (rizalitu) po vybourání markýzy a zádveří – pohled z odjezdové haly

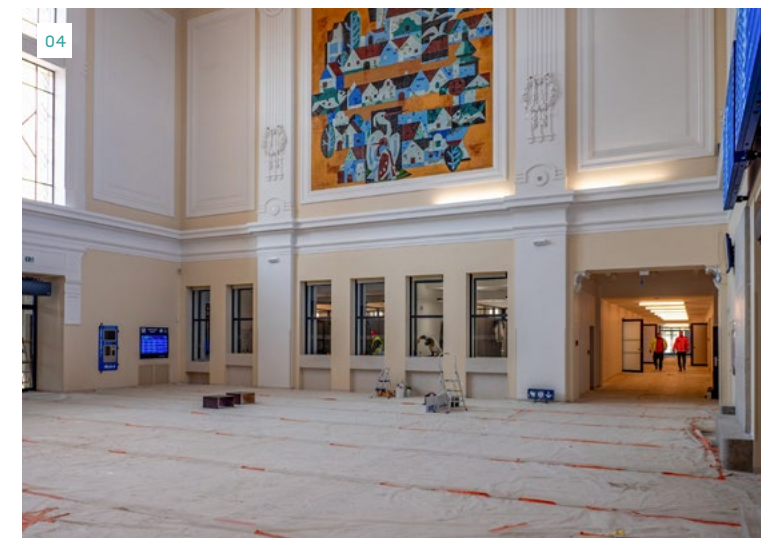
15 — Nový výtah pro přístup veřejnosti na 1. nástupiště

16 — Hlavní vstup do centrální věže (rizalitu) po vybourání markýzy a zádveří

17 — Zrekonstruovaná skleněná pyramida centrální věže (rizalitu) s vrcholovou vázou

18 — Hlavní vstup do centrální věže (rizalitu) po rekonstrukci

Odjezdová hala



01 — Památkově chráněná skleněná mozaika s motivem „České Budějovice“ na jižní stěně

02 — Původní barevné řešení stropu a stěn haly

03 — Stroje místo lidí – výkopy pro technologické kanály pod podlahou

04 — Severní stěna s pokladními okny před dokončením s průhledem do nové severní pasáže

05 — Původní strop zádveří pod markýzou hlavního vstupu

06 — Strop zádveří pod markýzou hlavního vstupu po rekonstrukci

07 — Nová barevnost haly včetně restaurovaných erbů se zlacením

08 — Původní dlažba a vstup do podchodu k nástupištím s již zakrytou východní vitráží

Příjezdová hala



01

01 — Celkový pohled od odjezdové haly, zatím s provizorními pokladnami místo občerstvení

02 — Freska „Historie vlakové dopravy“ a strop v průběhu restaurátorských prací

03 — Původní barevné řešení haly s již provedenými výkopovými pracemi



02



03



04



07

04 — Montáž nových osvětlovacích těles

05 — Obrisy budoucích tras technologických kanálů po obou stranách haly

06 — Terazzoová podlaha s podlahovým vytápěním – pohled do průchodu do odjezdové haly

07 — Výkopy pro technologické kanály pohltily i menší bagry



05



06

Interiér



01

- 01 — Obsah časové schránky zanechané pro budoucí generace
- 02 — Zde kdysi bývaly informace s vnitřním výtahem do patra s čekárnou – severní křídlo
- 03 — Původní zasedací místnost v severní věži (rizalitu)
- 04 — Severní křídlo – průhled z 2. patra až do sklepa po vybourání dvou úrovní stropů



02



03



04



05



07



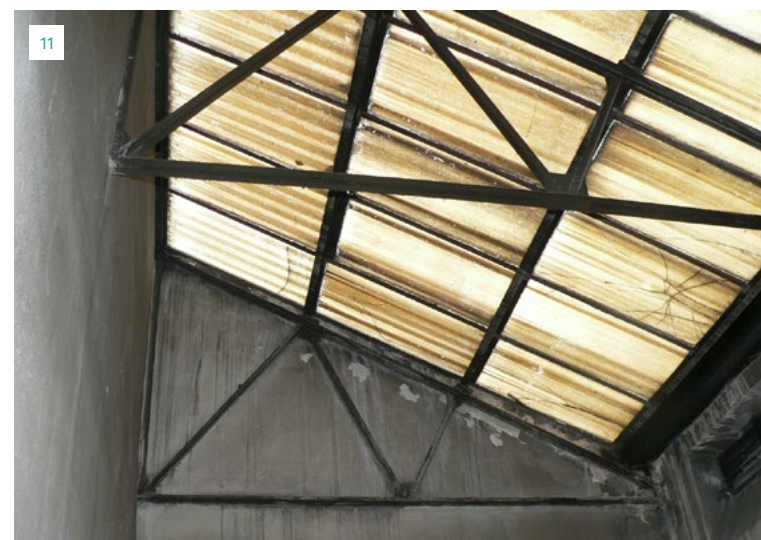
06



08

- 05 — Příprava bednění pro nový strop nad sklepy v severním křídle
- 06 — Severní věž dostala novou podlahu vstupu a prosklený výtah do všech pater
- 07 — Opravená zasedací místnost – nově nádražní salonek
- 08 — Příhradová konstrukce nad centrální odjezdovou halou nese prosklenou pyramidu i klenbu stropu odjezdové haly

Interiér



09 — Boční vnitřní kamenné schodiště centrální věže (rizalitu) před rekonstrukcí

10 — Zázemí původních pokladen v centrální věži (rizalitu) po bouracích pracích

11 — Původní ukončení světlíku jižní věže

12 — Světlík jižní věže po rekonstrukci a vestavbě technologických rozvodů

13 — Odkrytá původní nosná ocelová nýtovaná konstrukce střechy jižního křídla

14 — Detail nosné konstrukce střechy po otryskání a novém nátěru

15 — Z důvodu vyšší únosnosti byly některé stropy v severním křídle nahrazeny novými

16 — Boční vnitřní kamenné schodiště centrální věže (rizalitu) po restaurování

Severní pasáž



01

01 — Vizualizace pasáže od architektů



02

02 — Pohled z odjezdové haly do vznikající pasáže



03

03 — Severní věž – ústí dnešní nové pasáže



04

04 — Při opravách sklepů byl zřízen provizorní přístup pod budoucím vstupem do pasáže



05

05 — Pohled pasáží do odjezdové haly



06

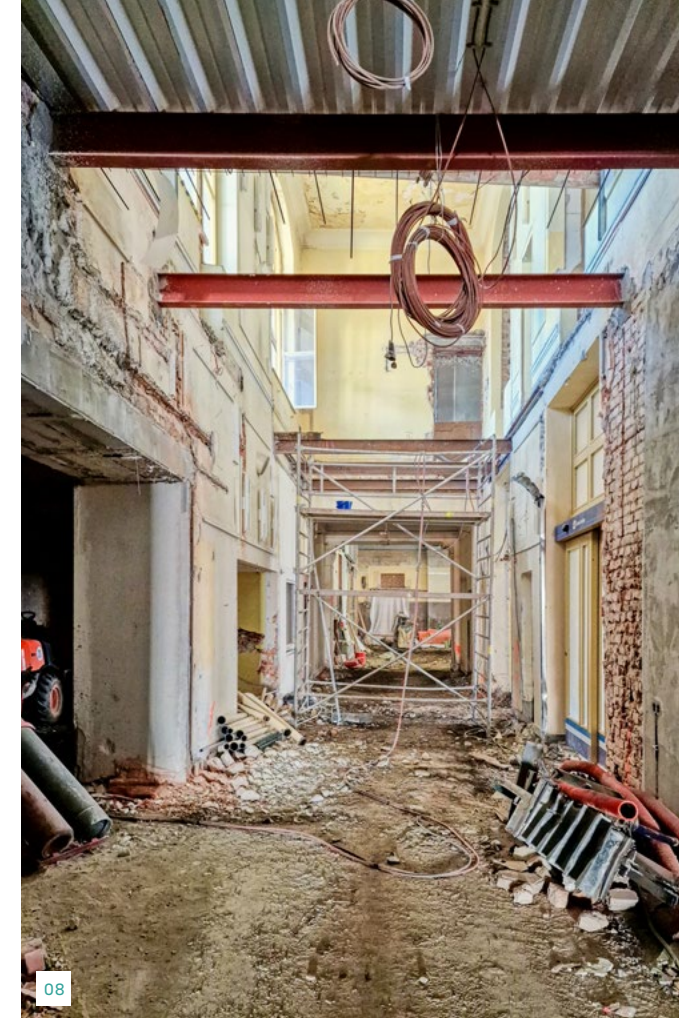
06 — Vzniklý nový otvor ústí pasáže na severní předpolí



07

07 — Pohled od vstupu ze severního předpolí do pasáže před jejím dokončením

08 — Pasáž procházející severním křídlem bylo nutno znovu zastropit



08

Jižní předpolí



01

01 — Nově provedený strop jižního předpolí a povrch 1. nástupiště s jižní věží

02 — Původní tvar otvorů a stav zdiva jižního předpolí

03 — Opravené parkoviště a fasáda jižního předpolí



02



03



04



05



06



07



08

04 — Původní schodiště z 1. nástupiště do jižního předpolí

05 — Původní schodiště z 1. nástupiště do jižního předpolí po rekonstrukci

06 — Celý strop jižního předpolí se musel nahradit novým

07 — Skladba nástupiště nad novým stropem ve výstavbě

08 — Úprava nových otvorů zdiva pro možnost osazení nové technologie

Severní předpolí



01



02



03



04



05



06



07



08



09

- 01 — Noční nasvícení odpočinkové zóny severního předpolí
- 02 — Nový vzhled severního předpolí směrem od bývalé pošty
- 03 — Původní vzhled koutu severního předpolí a severní věže (rizalitu)
- 04 — Opravený kout s novým vstupem do severní pasáže

- 05 — Původní vzhled severní části předpolí
- 06 — Nové služební schodiště v rekonstruované severní část předpolí
- 07 — Osazování původní kamenné římsy na nové zdivo severního předpolí
- 08 — Nové severní předpolí s celou nádražní budovou
- 09 — Stav zdiva severního předpolí před rekonstrukcí











Rekonstrukce nádražní budovy v Českých Budějovicích

Vydala: Správa železnic, státní organizace

Počet stran: 44

Vydání: 12/2024

Autoři: Ing. Dalibor Návara, Správa železnic
Michaela Kovařovič, Správa železnic
Olga Hargašová, Správa železnic
Tomáš Johánek, Správa železnic
Ing. Jiří Kafka

Sazba: Tomáš Haman, Roadmedia

Fotografie: archiv Správa železnic, archiv Metrostav, Ing. Jiří Kafka, Ondřej Bouška

Tisk: Press Production



Realizace stavby je financována v rámci Národního plánu obnovy z finančního nástroje pro oživení a odolnost (RRF) Evropské unie pod názvem operace „Nádražní budovy - snížení energetické náročnosti, zvýšení komfortu pro cestující do 4Q/2024“.

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.



