

Rekonstrukce nádražní budovy ve stanici Plzeň hl. n.

2021—2024



SPRÁVA
ŽELEZNIC



Obsah

Úvodní slovo	4
Počátky železnice v Plzni	6
Rekonstrukce nádražní budovy	10
Dolní hala – administrativní část	12
Dolní hala – interiér	16
Dolní hala – fasáda	20
Dolní hala – střecha	22
Pokladny	26
Horní hala a historické sály	28
Exteriér	34

Úvodní slovo



Bc. Jiří Svoboda, MBA
Generální ředitel Správy železnic

Vážení přátelé,

s radostí a hrdostí vám předkládám tuto knihu, která mapuje historii a zejména celkovou rekonstrukci jedné z nejvýznamnějších nádražních budov v České republice, a to na plzeňském hlavním nádraží. Architektonický skvost, který byl vystavěn na počátku 20. století, představuje výraznou dominantu plzeňského železničního uzlu, je také významným symbolem průmyslového vzestupu a technologického pokroku celého regionu.

V průběhu let nádraží prošlo mnoha změnami. Jeho původní podoba byla postupně upravována tak, aby vyhovovala rostoucím požadavkům měnící se doby a zvyšujícím se nárokům na komfort a bezpečnost cestujících. Kompletní obnova budovy, která začala v roce 2021, navázala na modernizaci celého kolejíště. Stavební práce byly výjimečné svým rozsahem i důrazem na zachování historických prvků při současném zavedení nejnovějších technologií a služeb.

Díky pečlivě plánovaným a citlivě provedeným zásahům se nám během rekonstrukce podařilo nejen zachovat historickou hodnotu nádraží, ale zároveň jej přetvořit v moderní dopravní uzel, kterým denně projdou tisíce cestujících. Celý objekt dostal novou střechu a fasádu, přičemž vše bylo prováděno s důrazem na jeho památkovou ochranu. Výměna oken a dveří přispěla ke snížení energetické náročnosti budovy. Opravené části haly nabízejí zajímavé komerční prostory. Nechybí moderní veřejné toalety, k překonání výškového rozdílu mezi halami slouží nově instalované eskalátory.

Příběhy odehrávající se za těmito zdmi, stejně jako technické detaily a architektonické nuance, které tvoří duši tohoto místa, jsou zachyceny na následujících stránkách s cílem osvětlit historii i význam nádraží nejen pro obyvatele Plzně. Z výsledku práce jsem nadšený. Obnova tohoto významného kusu železniční historie se opravdu podařila.



„Našemu týmu bylo ctí podílet se na této složité komplexní rekonstrukci jednoho z nejkrásnějších historických objektů v Plzni – budovy tamního hlavního nádraží. Věříme, že se nám podařilo přispět ke zlepšení jejího stavu a zvýšit komfort pro cestující.“

Za zhotovitele – Společnost nádraží Plzeň
Ing. Karel Volf, MBA
Generální ředitel Metrostav DIZ

metrostav DIZ



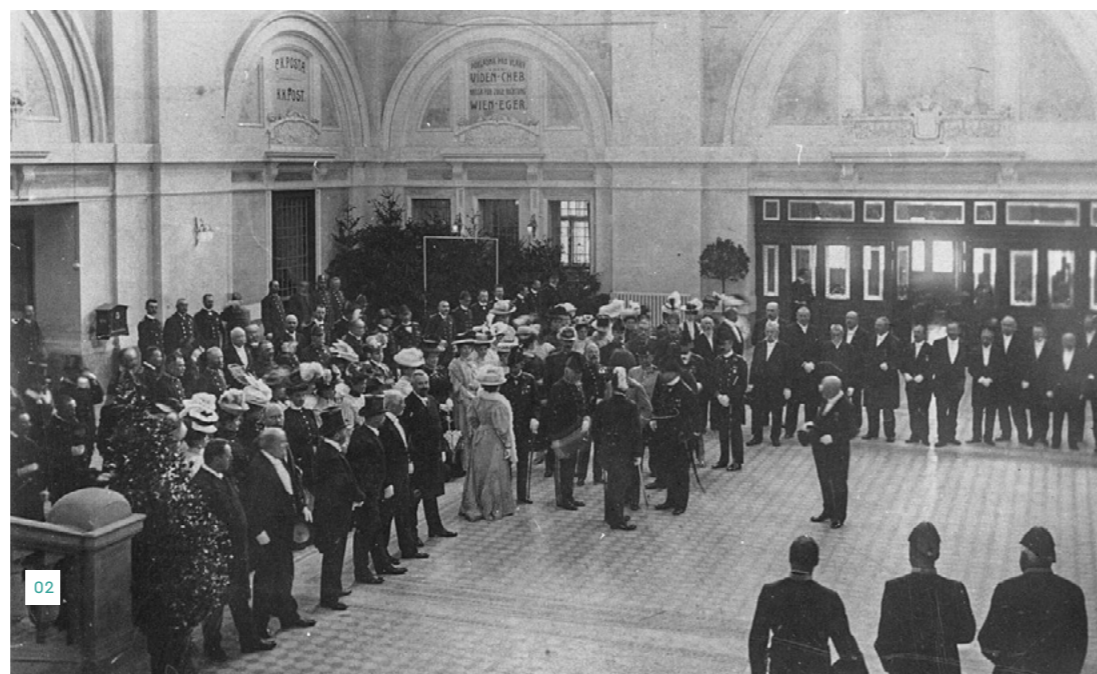
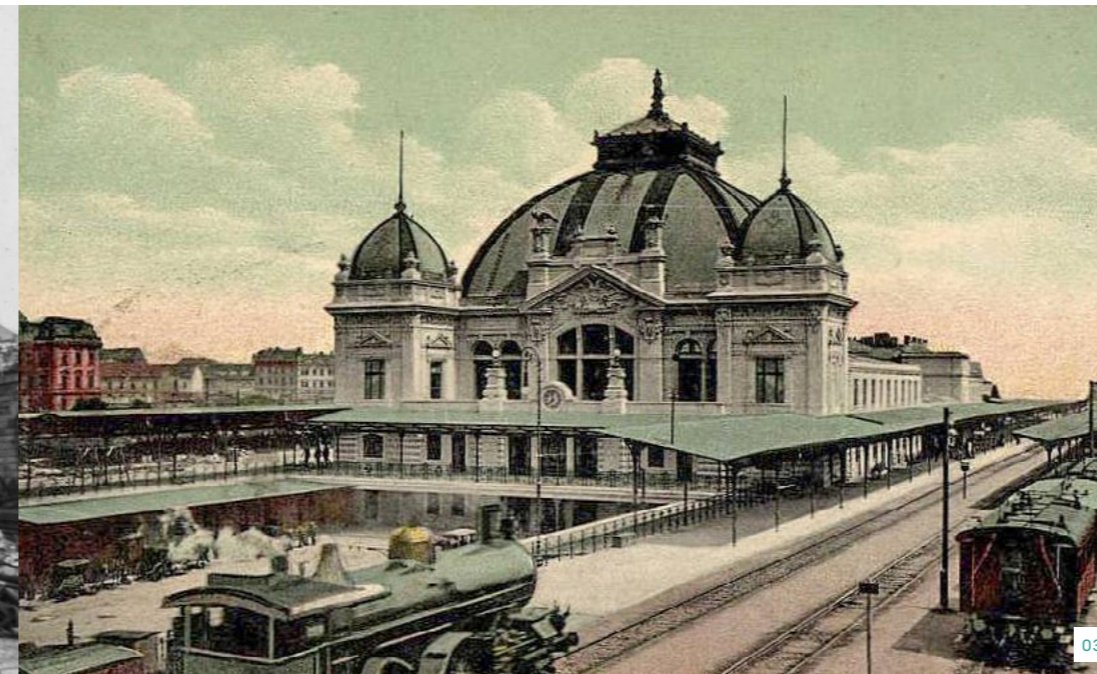
EVERS

Počátky železnice na Plzeňsku

Už v polovině 19. století bylo jasné, že dříve nebo později dorazí železnice také do Plzně. Připravovalo se totiž železniční propojení Prahy s Německem přes Plzeň do Furthu im Wald. Plzeňští se na příchod železnice důkladně připravili a nechali v předstihu zpracovat návrh na umístění nádraží. Jako nejvhodnější byla vybraná lokalita v těsné blízkosti centra města, konkrétně v místě, kde dnes stojí Nové divadlo. Nakonec ale vše dopadlo jinak, železniční společnost Česká západní dráha (BWB), která železnici stavěla, pro ni prosadila výhodnější umístění přibližně v místech dnešního hlavního nádraží. Zde si v roce 1862 vystavěla dnes už neexistující nádražní budovu podle návrhu architekta Ignáce Rzechky.

V dnešní moderní době si již ani nedokážeme představit, jaký pokrok v rychlosti a pohodlí cestování tehdy železnice přinesla. K původní železnici z Prahy do Německa postupně přibývaly další tratě. V roce 1872 bylo dokončeno spojení s Chebem a Vídní přes České Budějovice, které postavila a provozovala Dráha císaře Františka Josefa (KFJB). O rok později byla dokončena Plzeňsko-březenská dráha (EPPK) do Žatce a také do Železné Rudy. Zajímavostí je, že tato společnost si na hlavním nádraží postavila vlastní nádražní budovu, která stávala v místech dnešní Šumavské ulice, přímo naproti zmiňované starší nádražní budově, kterou společně využívaly společnosti BWB a KFJB.

Provozování a organizování železniční dopravy na plzeňském hlavním nádraží se na konci 19. století ukázalo jako velmi komplikované. Železniční doprava radikálně rostla a stav, kdy každá železniční společnost měla své vlastní budovy, byl dále neúnosný. Proto už od 70. let 19. století zvažovaly, že společně postaví nádraží zcela nové. K tomu ale nakonec došlo až po zestátnění těchto soukromých drah.



Projekt společné nádražní budovy vypracoval architektonický atelier při vídeňském ministerstvu železnic vedený architektem Karlem Immerem. Pod jeho dohledem se na návrhu podíleli také architekti Karl Holzhammar, Ignaz Bronner, Hans Ungelthün a Gustav Kulhavý.

Po urbanistické stránce byla zvoleno atypické, tzv. ostrovní uspořádání. Cestující vstupují do budovy o jedno podlaží níže, než je kolejiště, a nemusejí tak složitě překonávat tzv. ztracené spády. Součástí nádražního areálu byl i velkoryse koncipovaný prostor přednádraží. Byl vydlážděn valounovou dlažbou a krátce po dokončení nádraží sem byla zavedena linka městské elektrické dráhy.

Stavbu z období přelomu stylů romantického historismu a secese zhotovila v letech 1905 až 1907 stavební firma plzeňského architekta Rudolfa Štecha, autora řady honosných domů v Plzni. Pro něj samotného se však stala stavbou poslední. Špatně odhadl náklady na její realizaci a tato zakázka ho úplně zruinovala. Štechovi se museli přestěhovat z luxusní vily do malého bytu, ale i poté se topili v dlužích. Architekt si už nevěděl rady a svou bezvýchodnou situaci nakonec vyřešil sebevraždou, kterou spáchal v roce 1908 v dalším svém díle, plzeňské Velké synagoze.

Slavnostní otevření nové nádražní budovy proběhlo 17. července 1907. Od jeho dokončení až do počátku druhé světové války neproběhly na objektu žádné větší stavební úpravy. Provedla se pouze dostavba nebo naopak bourání příček, což souviselo se změnou funkce jednotlivých místností.

01 — Nádražní budova ve výstavbě v roce 1907

02 — Slavnostní otevření plzeňského hlavního nádraží v roce 1907

03 — Kolorovaná fotografie nádražní budovy z roku 1909

04 — Nádražní budova v roce 1930

Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni, p. o.

V prosinci 1944 se stalo nádraží terčem prvního bombardování, útok se však soustředil zejména na jeho seřadovací část, ve výpravní budově byla pouze vytlučena okna. Při intenzivním náletu spojeneckých bombardérů dne 17. 4. 1945 bylo do prostoru nádraží shozeno 891 tun bomb, zahynulo tehdy 347 osob, a to jak nádražních zaměstnanců, tak i cestujících. Toho dne jedna z bomb zasáhla i jihozápadní roh kopule nad vestibulem, prorazila krytinu a po nárazu na obvodové zdivo explodovala. Celá kopule, vážící zhruba 160 tun, se působením tlakové vlny nadzdvihla, vypadla z ložisek a posunula asi o 15 cm. Prakticky zničená pak byla střecha střední haly. Kovová konstrukce krovu i velká část zdiva zasypala celé schodiště i větší část vestibulu. Mezi méně významné škody můžeme připočítat vysklení prakticky všech oken.

V roce 1945 zahájila skupina montérů škodovácké mostárny opravu kopule, která spočívala zejména v jejím uložení zpět do původní polohy a realizaci nového, výrazně jednoduššího střešního pláště. Obnova vnitřních prostor vestibulu skončila až v roce 1956. Po stavební stránce nedoznal prostor hlavní haly žádných zásadních změn. Nově však byla vyřešena výzdoba interiéru. Do půlkruhových lunet byly osazeny keramické reliéfy s motivy typickými pro plzeňskou oblast: strojírenství, pivovarství a železnice.

V centrálních lunetách byly provedeny malby a po obou stranách schodiště přibýly dvě rozměrné sochy – kovodělníka a vpravo železničáře.

V úrovni nástupišť se rozšířila čekárenská hala přibližně na dvojnásobek, a to díky zmenšení sousedících restauračních sálů a salonků. Původní čekárenskou halu prakticky zničilo bombardování. Došlo také k úpravě zastřešení nad restauračními sály, původní dvoustítkové uspořádání s vnitřním úžlabím doplnila nástavba ocelového krovu do tvaru mansardy.

05 — Budova poškozená během náletů v roce 1945, pohled z přednádraží



V rámci poválečné obnovy se o jedno podlaží zvýšila západní část výpravní budovy okolo kopule a zároveň se realizovala vestavba nad jižní částí východního traktu, kde se vybudovaly prostory pro nouzové přespání železničních zaměstnanců.

V roce 1969 začala oprava vnějšího pláště velké kopule, která dostala měděné obložení. Existenci budovy ve druhé polovině 20. století lze charakterizovat jako pozvolné chátrání, doplněné neustálými marnými snahami o přidělení investičních prostředků na větší opravy. Stavební aktivita se omezovala pouze na drobné úpravy, z nepodstatné části prováděné brigádnicky vlastními prostředky.

Po roce 1989 se stavební aktivita v prostoru nádraží opět poměrně razantně rozběhla – v roce 1991 byl zpracován projekt stavebních úprav restauračních provozů, v následujících letech pak proběhla řada adaptací především obchodních prostorů. V prostoru vestibulu proběhly výměna inženýrských sítí, osazení nových informačních systémů, informačních tabulí apod. Podobně jako v minulosti byla řada těchto úprav později odstraněna, změněna nebo nahrazena jinými. Vždy se však jednalo o drobné, převážně reverzibilní aktivity.

V květnu 2000 byla budova prohlášena kulturní památkou. Posledním větším stavebním počinem na výpravní budově byla rekonstrukce z roku 2012 spočívající v náhradě původní historické dlažby za repliku a restaurování vnitřních omítek i štukové výzdoby v prostorách odbavovací haly. Dále byly provedeny opravy vnějších dveří a oken západní části budovy v úrovni nástupiště a opravy a vyčištění fasád včetně oprav vnější štukové výzdoby.

06 — Budova poškozená během náletů v roce 1945, jižní strana

07 — Pohled z přednádraží v roce 1964

Ze sbírek Západočeského muzea v Plzni, p. o.

Rekonstrukce nádražní budovy

Technický stav více než sto let staré budovy se postupně zhoršoval, a tak bylo nutné přistoupit k její celkové rekonstrukci. Ta se připravovala poměrně dlouho i díky tomu, že se jedná o památkově chráněný objekt a naplánované stavební úpravy se konzultovaly s památkáři.

Hlavním cílem této rekonstrukce bylo zvýšení komfortu cestujících i s ohledem na jejich předpokládaný růst v příštích letech a optimalizace provozu budovy. Dále bylo potřeba zajistit spolehlivé zázemí pro provoz stanice. Samotné stavební práce začaly v dubnu 2021 a zaměřily se na komplexní obnovu objektu.

Z architektonického hlediska se kompletně zrevidovalo dispoziční uspořádání budovy. Historickým prvkům v exteriéru i interiéru zejména dolní haly se vrátil jejich původní vzhled. Novodobé prvky jsou pojaty soudobě a výtvarně odlišeny od původních historických.

Ze stavebního hlediska se opravily stávající konstrukce a vyměnily ty, jejichž technický stav byl nevyhovující nebo byly výsledkem dřívějších provizorních stavebních zásahů zejména v horní hale. Podle současných nároků se upravily vnitřní dispozice i všechny povrchy. Zcela nové jsou vnitřní instalace, zachovala se pouze přípojná místa, páteřní stoky kanalizace a sdělovací technologie. Součástí opravené budovy jsou i dva nové eskalátory a výtahy pro veřejnost, které umožňují bezbariérové spojení mezi 1. podzemním a 1. nadzemním podlažím.

Nové zastřešení horní haly konečně nahradilo původní, které bylo provedeno jako provizorní po skončení 2. světové války, kdy objekt poškodilo bombardování. Cestujícím slouží také nové veřejné WC s bezbariérovým přístupem na ně. Instalací nového osvětlení, informačního i rozhlasového zařízení se zlepšila informovanost cestujících a zvýšila kultura cestování. Rozšířila se i nabídka doplňkových služeb pro cestující. V administrativní části přibýly celkem tři nové výtahy, které umožňují bezbariérový pohyb zaměstnanců.



Dolní hala – administrativní část



01 — Historický vstup k přednostovi, 1. podlaží



02 — Úpravy administrativních prostor



03 — Úpravy administrativních prostor

04 — Úpravy administrativních prostor s obnovou a doplněním denního světla, 3. podlaží



05 — Nová zasedací místnost, 3. podlaží



06 — Administrativní prostory s budoucím členěním, 3. podlaží



07 — Restaurování stropu v sále bývalého přednosty, 1. podlaží

08 — Úpravy administrativních prostor



Dolní hala – administrativní část



- 09 — Úpravy administrativních prostor přiléhajících k horní hale
- 10 — Úpravy administrativních prostor přiléhajících k horní hale
- 11 — Úpravy administrativních prostor přiléhajících k horní hale

- 12 — Opravené administrativní prostory, 2. podlaží
- 13 — Opravené administrativní prostory, 3. podlaží
- 14 — Opravené administrativní prostory, 3. podlaží

Dolní hala – interiér



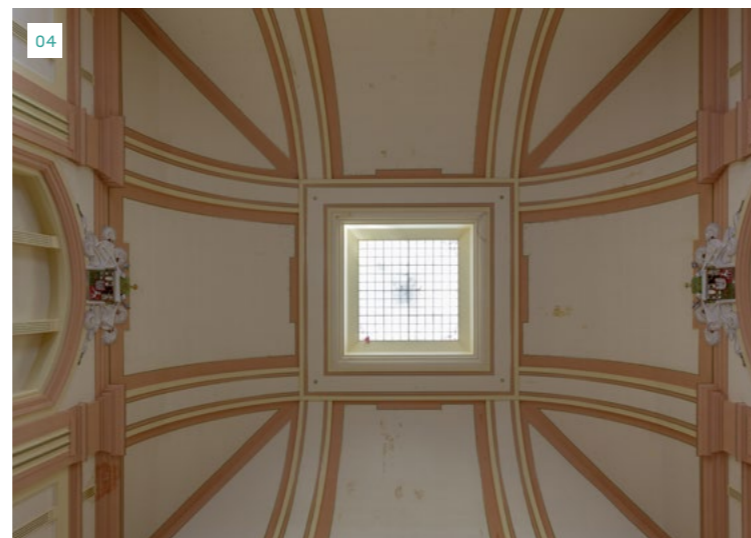
01



02



03



04



05



06



07



08



09

- 01 — Restaurátorské opravy štukové výzdoby
- 02 — Stav před rekonstrukcí
- 03 — Stav před rekonstrukcí
- 04 — Stav před rekonstrukcí

- 05 — Opravená a doplněná štuková výzdoba
- 06 — Opravená a doplněná štuková výzdoba
- 07 — Nové výtahy pro veřejnost
- 08 — Opravená a doplněná štuková výzdoba
- 09 — Detail opravené štukové výzdoby

Dolní hala – interiér



- 10 — Úpravy podlahy včetně nových technologických rozvodů
- 11 — Hlavní schodiště s přípravou pro eskalátory
- 12 — Opravené schodiště včetně nových eskalátorů

- 13 — Prostorová konstrukce lešení pod kopulí
- 14 — Pokládka replik historické dlažby
- 15 — Prostorová konstrukce lešení pod kopulí

Dolní hala – fasáda



01



02



03



04



05



06



07

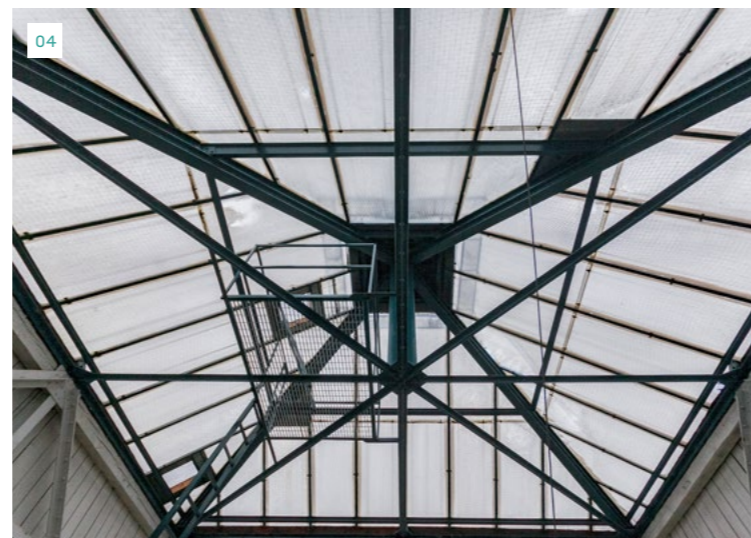
- 01 — Lešení pro opravy fasád a střechy
- 02 — Štuková výzdoba před zahájením oprav
- 03 — Štuková výzdoba v průběhu oprav

- 04 — Štuková výzdoba před dokončením oprav
- 05 — Štuková výzdoba před dokončením oprav
- 06 — Štuková výzdoba před dokončením oprav
- 07 — Štuková výzdoba před dokončením oprav

Dolní hala – střecha



- 01 — Okřídlené kolo před rekonstrukcí
- 02 — Původní stav zastřešení
- 03 — Zastřešení kopule před rekonstrukcí
- 04 — Zastřešení lucerny kopule před rekonstrukcí



- 05 — Malá kopule v průběhu oprav
- 06 — Pohled do konstrukce krovu hlavní kopule
- 07 — Nové bednění malé kopule
- 08 — Zdobný prvek na dílně

Dolní hala – střecha



09

- 09 — Okřídlené kolo po opravě
- 10 — Krov malé kopule
- 11 — Montáž lešení okolo malé kopule
- 12 — Doplněné zdobné prvky oplechování



10



11



12



13



15



14



16



17

- 13 — Nový střešní plášť
- 14 — Lucerna v průběhu prací
- 15 — Práce na malé střešní kopuli
- 16 — Navrácená klempířská výzdoba lucerny
- 17 — Lucerna v průběhu prací

Pokladny



01



02



03



04



05



06



07



08

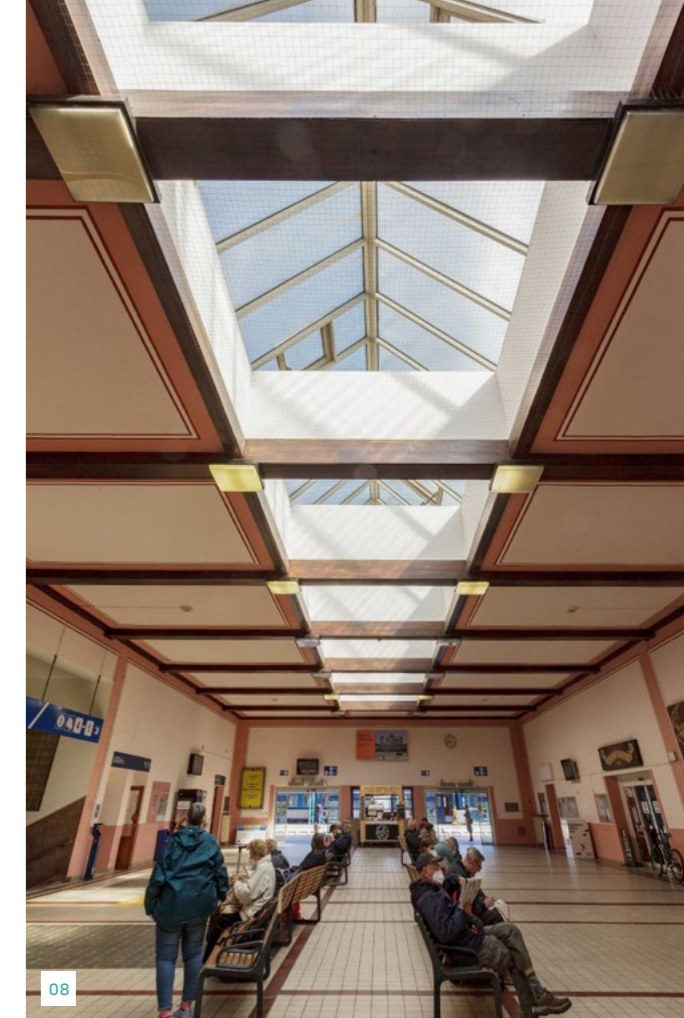


09

- 01 — Prostory budoucích pokladen před rekonstrukcí
- 02 — Nové pokladny
- 03 — Prostory budoucích pokladen v průběhu prací
- 04 — Prostory budoucích pokladen v průběhu prací

- 05 — Prostory budoucích pokladen v průběhu prací
- 06 — Prostory budoucích pokladen s průhledem do zavazadlového tunelu
- 07 — Zavazadlový tunel
- 08 — Nové pokladny
- 09 — Prostory budoucích pokladen v průběhu prací

Horní hala a historické sály



- 01 — Původní umístění památníku padlých železničářů
- 02 — Horní hala před rekonstrukcí
- 03 — Montáž zastřešení
- 04 — Průhled do haly před rekonstrukcí

- 05 — Montáž zastřešení
- 06 — Dokončené zastřešení
- 07 — Horní hala po opravě
- 08 — Horní hala před rekonstrukcí

Horní hala a historické sály



09



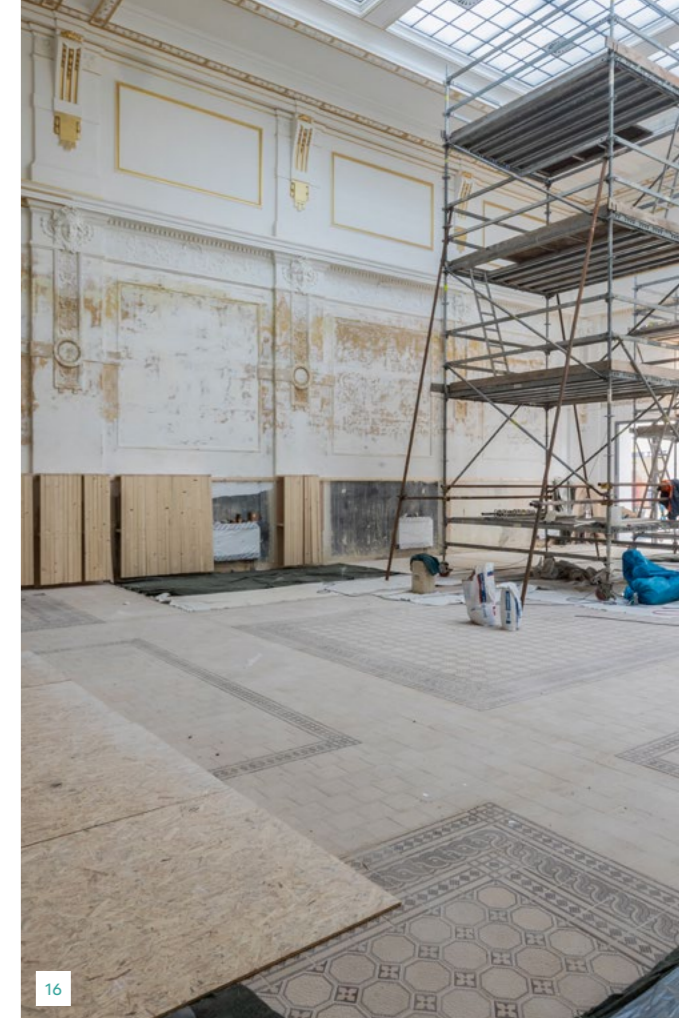
10



13



14



16



11



12



15

- 09 — Detail původní štukové výzdoby při čištění
- 10 — Historický sál v průběhu prací
- 11 — Práce na štukové výzdobě historických sálů
- 12 — Práce na štukové výzdobě historických sálů

- 13 — Průhled do dolní haly v průběhu prací
- 14 — Průhled do dolní haly s novými výtahy
- 15 — Historický sál s provozem restaurace
- 16 — Práce na štukové výzdobě historických sálů

Veřejné toalety



01



02

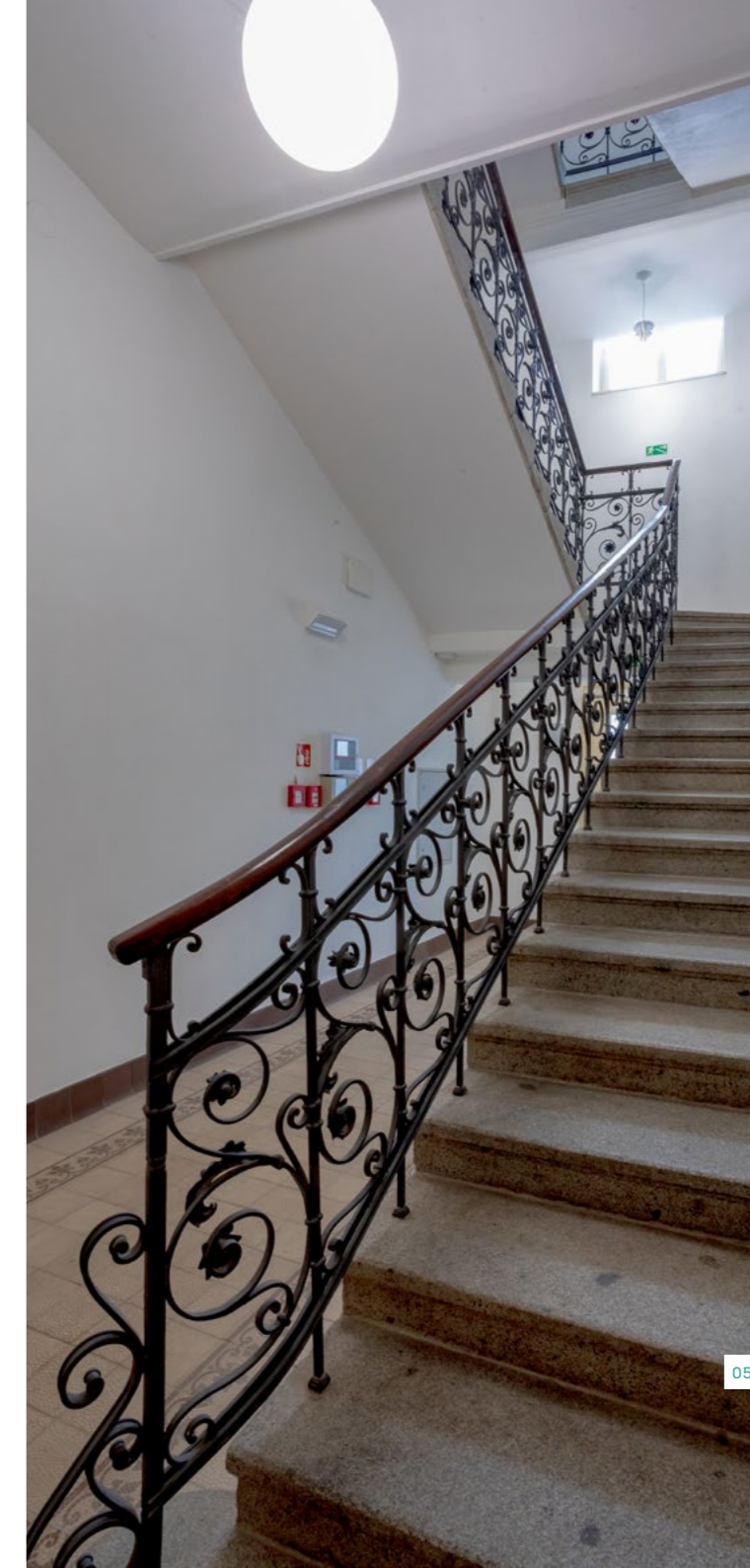


03

- 01 — Nové toalety pro veřejnost – ženy
- 02 — Nové toalety pro veřejnost – vstup
- 03 — Nové toalety pro veřejnost – muži



04

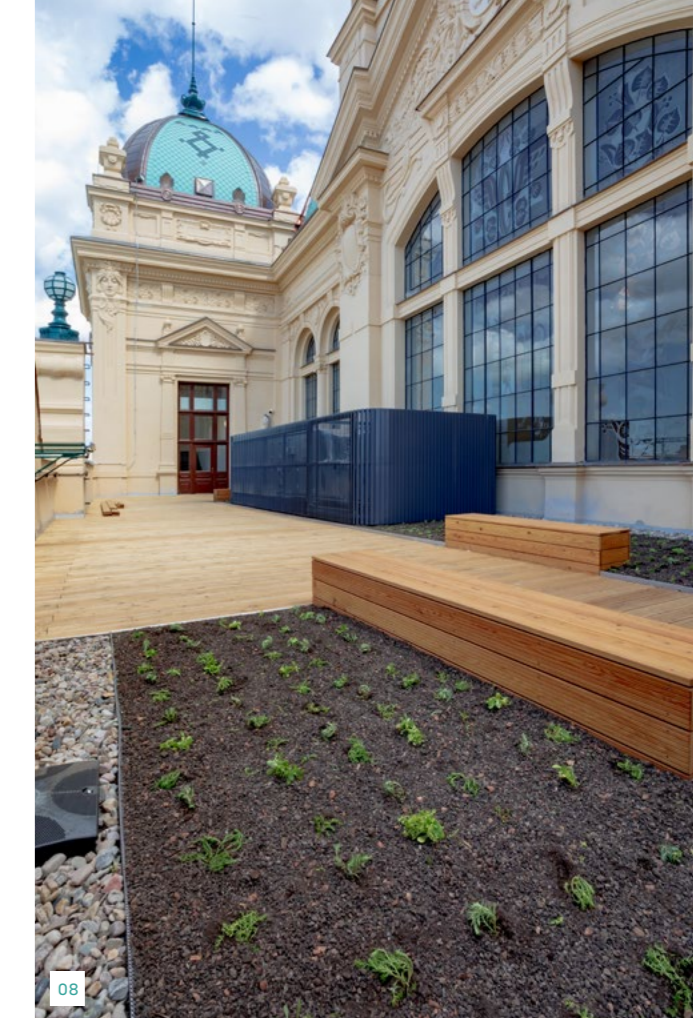


05

Neveřejná schodiště

- 04 — Schodiště v administrativní části v průběhu prací
- 05 — Schodiště v administrativní části po opravě

Exteriér



- 01 — Severní strana před rekonstrukcí
- 02 — Jižní strana před rekonstrukcí
- 03 — Východní strana před rekonstrukcí
- 04 — Severovýchodní strana před rekonstrukcí

- 05 — Dokončená východní strana
- 06 — Dokončená severovýchodní strana
- 07 — Dokončená jižní strana
- 08 — Dokončený balkón na hlavním průčelí











Rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Plzeň hl. n.

Vydala: Správa železnic

Počet stran: 48

Vydání: 05/2024

Autoři: Ondřej Šlais, Správa železnic
Petr Toman, Správa železnic
Olga Hargašová, Správa železnic
Pavel Tesař, Správa železnic
Tomáš Johánek, Správa železnic

Sazba: Tomáš Haman, Roadmedia

Fotografie: @ Archiv Metrostav DIZ, Jiří Zahradník, SIT Plzeň

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.

