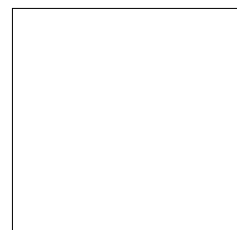
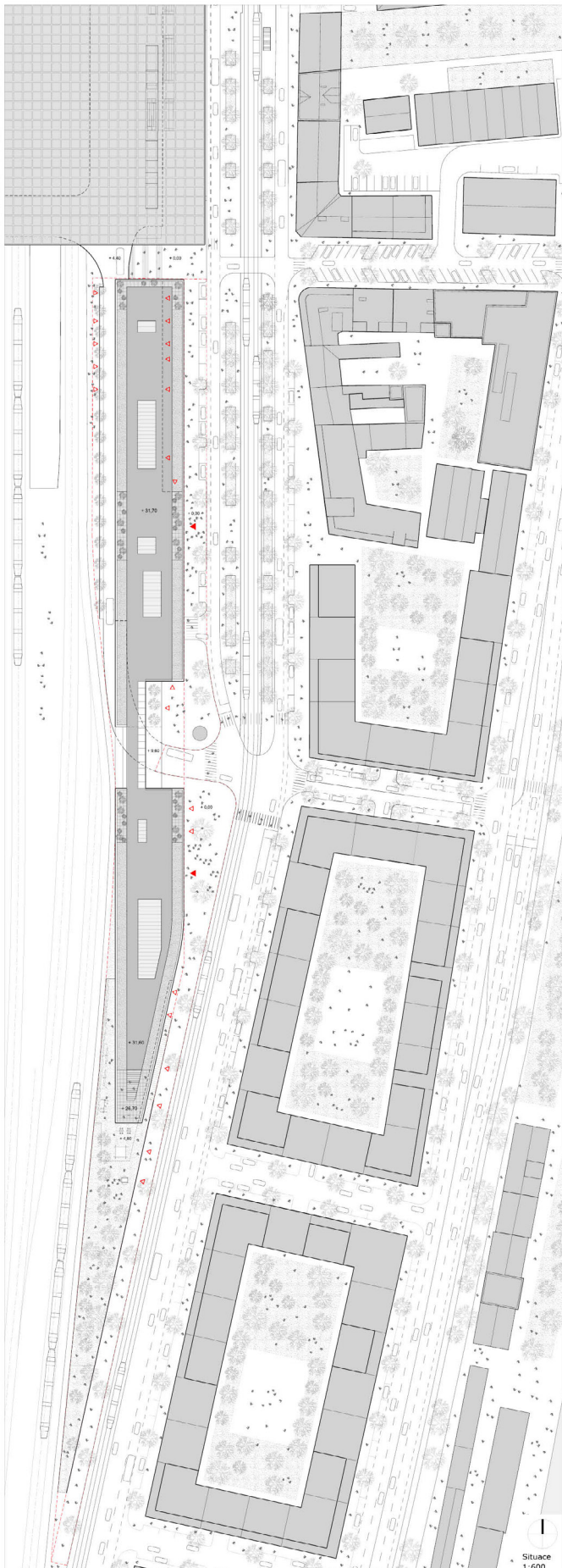


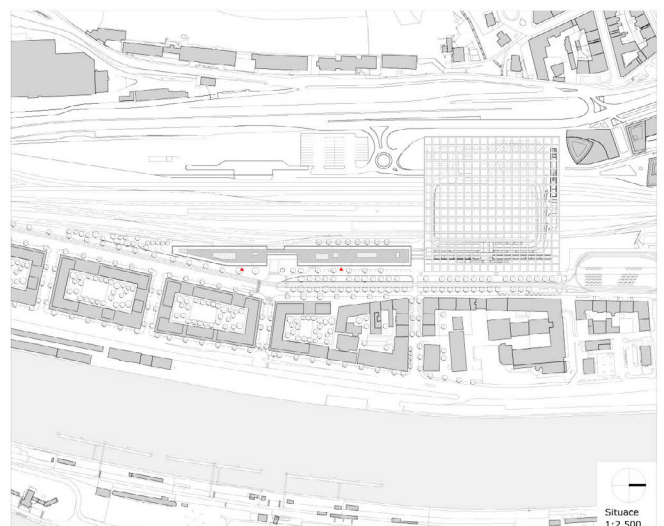
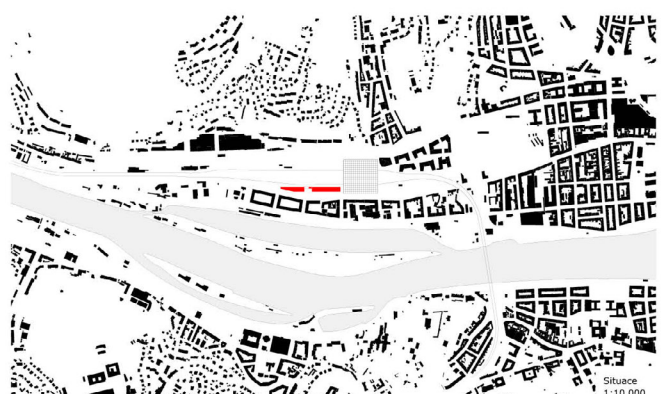
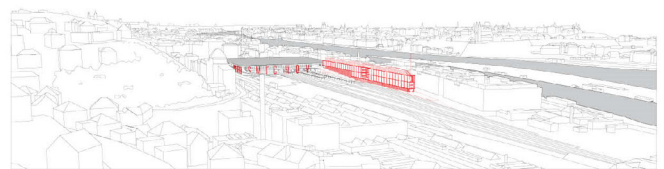
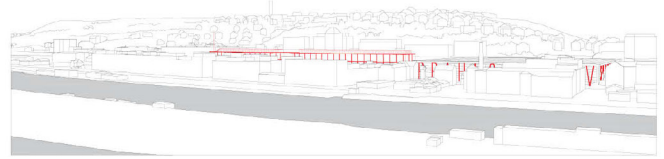
Centrála Správy železnic / Správa železnic Headquarters



PANEL I.



- Zprostedkování** Místo, kde má stát komplex Správy železnic je rozhraním dvou světů. Otevřeného prostoru stávkoleji terminálu Smíchov na jedné straně a koncentrovaných městských bloků stávající a budoucí zástavby na straně druhé. Budova stojící v tomto rozhraní má být architektonickým vyjádřením vázané stávkoleji a zároveň svým jazykem interpretovat svět železnice vůči městu, jehož je součástí. Má zprostředkovat měřítko i tektoniku dlouhých linií, hran, velkých objemů tohoto světa vůči drobnějšímu měřítku trakvozní obytné sekce a drobnokresbě výrazu architektury bydlení, vybavenosti a pracovišť.
- Zastavovací stopa** Pádovrtná stopa železných objektů se k principu velké ortogonální geometrie překlání jako k dominantnímu elementu místa. Program je naplněn v objemech figur C a B, příčinná figura A je zastavená přírodním objemem veřejného střešního zahrádky v nové kolejišti - Trainspotting garden. Objemy respektují regulační zásady místa s možnými nevelkými úpravami tam, kde to díky regulace připouští. Skeletová téma obou podélných fasád identifikuje tento soubor staveb v dálkových nadhledech střešního krajiny.
- Hledání výrazu** – Byť schválnějším vyjádřením sídla jednotno z rozhodujících stávkolejních a zároveň přírodních věcným, protože reprezentace odvětví kulturovane technické racionality.
– Vyjádřit abstrahovanou esenci kultury železničního stavitelství – spolupřítomnost masivního fundamentu litého či zděného (beton, kámen, cihla) a montovaného zastřešujícího nebo překlenujícího (ocel, sklo). Hybridnost konstrukce je průvodním jevem těchto staveb.
– Vyjádřit souzvučnost souboru Centrály a nového terminálu tematizací čtverce, který je definujícím elementem kazetové geometrie jeho přestřešení. Čtverec (a jeho deriváty) zakládá modulovou osnovu, ale také rád přičítá Centrály. Je nositelem společného pořádku Centrály a terminálu.
– Přírodně velký výsledný objem daného programu zprostředkovat různou mírou průsvitnosti a reflexe reagující na světelnou atmosféru dne a naznačující dění v domě i jeho strukturu během soumraku.
– Barevnost světa železničních staveb a zařízení si snad nevíce vztahueme k různým odstínům cihlové i ostré signální červené a k patině rzi. Hnědoočervená barva betonových sloupů, spárování skleněných tváří i cihernová ocel přičítá tohoto návrhu je mediátorem mezi davným a dnešním materiálovým světem staveb železnic. Je symbolem přiblížení k tomuto segmentu stavební kultury.
- Tecktonika, měřítko** Fasáda, její skelet i výplň pracuje po výšce s vrstvenou tektonikou. Interpretuje přechod od těžké základny k lehké nástavbě. Ve smyslu materiálu i ve smyslu dimenzí příloh i spár mezi skleněnými tvářími vyplní rámeč skel. Naznačuje tak svou příbuznost s tektonikou vícevrstevnatosti architektury celé šálky železničních staveb. Velká měřítko indikací přiblížení staveb Centrály do souboru staveb tohoto dopravního uzlu je naznačeno v dominantním skleněném rástru příkře. Výplň tohoto rástru - okenní tabule a skleněný rástr skleněných tváří - komunikuje s okolním měřítkem stávající a budoucí staveb na protější straně ulice.
- Pracovní prostředí** Průvodním účelem této investice je komplexní kvalita pracovního prostředí. Vedle vysokých náročností na flexibilitu pracovního, jejich přiměřený světelný a akustický komfort, možnost přímého větrání apod. je podstatnou součástí tohoto návrhu prostorová osnova soustavy vložených atrii s horním světlem a dominantním elementem různých druhů zeleně. Jsou nástrojem vzájemné komunikace, významní souzvučnosti ke komunitě zaměstnanců, jsou prostotyvnou bonussem v rozsáhlých plochých náběžkových podlažích, mají inspirovat. Přínášejí světlo dovnitř dispozice v klíčových pozicích půdorysu, povízejí prosklené vřatalebo haly hřívavých vertikálních komunikací, sem jsou osazeny velké HUBy.



ANOTACE

Místo stavby je rozhraním dvou světů - otevřeného prostranství kolejiště terminálu a městské blokové zástavby Nádražní ulice. Architektura Centrály má být vyjádřením vážné státní instituce, má být zprostředkovatelem prostředí železnice vůči městu, jehož je zároveň součástí. Atmosféra její architektury má abstrahovat společné znaky železniční stavitelské kultury a zároveň vlastnit rysy metropolitního městského prostředí. Má prokázat vyváženou míru sebevědomí i každodenní civilnosti. Má být zapamatovatelná bez přehnané sebestřednosti. Smyslem této investice je komplexní kvalita pracovního prostředí Centrály. Koncepce pracovišť nabízí prostorový bonus soustavy vložených zelených atrií - jsou prostředkem vzájemné komunikace, vnímání sounáležitosti k firemní komunitě, mají inspirovat. Tento nový soubor má zejména v rovině parteru nabízet městskou vybavenost a kultivovat veřejná prostranství, kterých je součástí.

URBANISTICKÁ A ARCHITEKTONICKÁ KONCEPCE

Místo, kde má stát komplex Správy železnic je rozhraním dvou světů. Na jedné straně otevřené prostranství kolejiště terminálu Smíchov, na druhé straně koncentrované městské bloky stávající a budoucí zástavby s uliční a dvorní atmosférou. Měřítko i řeč architektury obou stran tohoto rozhraní je (bude) kontrastní – budoucí terminál Smíchov vůči převážně bytovým domům Nádražní ulice.

Navrhovaná budova stojící v tomto rozhraní má být autonomním architektonickým vyjádřením vážné státní instituce spravující železnice České republiky a zároveň svým jazykem a částečně náplní být zprostředkovatelem světa železnice vůči městu, jehož je součástí. Má zprostředkovat měřítko i tektoniku dlouhých linií, hran, velkých objemů světa železnice vůči drobnějšímu měřítku traktování obytných sekcí, uličních rozestupů, drobnokresbě výrazu architektury bydlení apod. Tvarosloví této nové architektury je pokusem o abstrahování společných znaků rozmanitých staveb železnic a zároveň má vlastnit rysy sounáležitosti s metropolitním městským prostředím.

Průmět stavby na plochu pozemku je dlouhou liniíovou siluetou určenou uliční čarou ulice Nádražní a s ní rovnoběžnou linií tečnou s ohybem stavební čáry ze strany kolejiště. Tímto se obrysová půdorysná stopa přiřazuje k velké ortogonální geometrii překrytí terminálu jako dominujícímu elementu místa svým měřítkem a výrazem. Z možných zastavovacích figur je program naplněn v objemech figur C a B, přičemž figura A je zastavěná přízemním objemem s veřejnou střešní zahradou v rovině kolejiště - Trainspotting garden. Objemy respektují regulační zásady místa s možnými nevelkými úpravami tam, kde to dikce regulace připouští. Samotný program je v kýžených pozicích roviny parteru i roviny peronu doplněn doporučenými funkcemi pro veřejnost. Statut této sestavy má podobu dvou budov jednoho celku - základní prvky architektonického výrazu mají obě budovy totožné. Výrazná skeletová téma obou podélných fasád identifikuje tento soubor staveb v blízkém vnímání ale i v dálkových nadhledech střešní krajiny.

Klíčovými koncepčními architektonickými tezemi tohoto návrhu jsou:

- Být sebevědomým vyjádřením sídla jednoho z rozhodujících státních podniků a zároveň přiměřeně věcným, protože reprezentuje odvětví kultivované technické racionality.
- Vyjavit abstrahovanou esenci kultury železničního stavitelství - spolupřítomnost masivního fundamentu litého či zděného (beton, kámen, cihla) a montovaného zastřešujícího nebo překlenujícího (ocel, sklo). Hybridnost konstrukce je průvodním jevem těchto staveb.
- Vyjádřit sounáležitost souboru Centrály a nového terminálu tematizací čtverce, který je definujícím elementem kazetové geometrie jeho přestřešení. Čtverec (a jeho deriváty) zakládá modulovou osnovu, ale také rád průčelí Centrály. Je nositelem společného pořádku Centrály a terminálu.
- Přirozeně velký výsledný objem daného programu zprostředkovat různou mírou průsvitnosti a reflexe reagující na světelnou atmosféru dne a naznačující dění v domě i jeho strukturu během soumraku.
- Barevnost světa železničních staveb a zařízení si snad nejvíce vztahujeme k různým odstínům cihlové i ostré signální červené a k patině rzi. Hnědočervená barva betonových sloupů, spárování skleněných tvárnic i cortenová ocel průčelí tohoto návrhu je mediátorem mezi dávným a dnešním materiálovým světem staveb železnic. Je symbolem příslušnosti k tomuto segmentu stavební kultury.

Fasáda, její skelet i výplň pracuje po výšce s vrstvenou tektonikou. Interpretuje přechod od těžké základny k lehké nástavbě. Ve smyslu materiálu i ve smyslu dimenzí pilířů i spár mezi skleněnými tvárnicemi výplní rámu skeletu. Naznačuje tak svou příbuznost s tektonickou vícevrstevnatostí architektury celé škály železničních staveb.

Velké měřítko indikující příslušnost staveb Centrály do souboru staveb tohoto dopravního uzlu je naznačeno v dominujícím skeletové rastru průčelí. Výplně tohoto rastru - okenní tabule a drobný rastr skleněných tvárnic - komunikuje s civilním měřítkem stávajících a budoucích staveb na protější straně ulice.

Prvořadým účelem této investice je komplexní kvalita pracovního prostředí. Vedle vysokých nárocích na flexibilitu pracovišť, jejich přiměřený světelný a akustický komfort, možnost přímého větrání apod. je podstatnou součástí tohoto návrhu prostorová osnova soustavy vložených atrií s horním světlem a dominujícím elementem různých druhů zeleně. Jsou místem vzájemné komunikace, vnímání sounáležitosti ke komunitě zaměstnanců, jsou prostorovým bonusem v rozsáhlých plochách navrstvených podlaží, mají inspirovat. Přinášejí světlo dovnitř dispozice v klíčových pozicích půdorysu, provázejí prosklené výtahové haly hlavních vertikálních komunikací, sem jsou osazeny velké HUBy.

DISPOZIČNÍ ZÁSADY

Požadovaný program je rozvržen do figury C - Generální ředitelství a figury B - Organizační jednotky. Figura A regulace je zastavěná jedním podlažím vyplňujícím výškový rozdíl mezi niveletou Nádražní ulice a kolejištěm. Zde osazeny prostory rozsáhlé spisovny budou v budoucnu po její digitalizaci využívány jiným způsobem, zejména pro veřejnost (komerce). Střecha spisovny – figura A – slouží jako veřejná zahrada-park pro trainspotting a částečně jako vnější plocha školky.

Vstupní hala s příslušenstvím generálního ředitelství (GŘ) je významovým a prostorovým završením dvoupatrového podloubí – zajímá klíčovou pozici parteru figury C se vstupem z Nádražní ulice i z podloubí. Rozmístění vertikálních komunikačních jader pochází z nároků požární bezpečnosti. V centru obou půdorysných figur jsou osazeny hlavní jádra, jejichž výtahové haly jsou orientovány prosklením do prostoru zeleného atria ve všech podlažích. Nejvyšší 7. nadzemní podlaží je určeno vedení obou složek v centru půdorysu - severní hrana 7.NP objektu GŘ s výhledem na historickou siluetu města je určena zasedačce Správní rady. Prostory gastrocentra jsou osazeny podél podloubí na 2.NP a mají možnost být propojeny s úrovní peronu. Prostory školky jsou navrženy na jižní hraně figury B a navazují na niveletu veřejné zahrady-parku na 2.NP.

Obě podzemní podlaží jsou vyhrazeny pro parking a prostorům technického, technologického a skladového zázemí. Počet parkovacích stání je 357.

Významným elementem prostorové organizace, orientace i podnetnosti pracovního prostředí jsou atria s horním světlem a vzrostlou zelení. Sem jsou také orientované HUBy na každém podlaží pracovišť.

Klíčovou podmínkou optimálního rozmístění jednotlivých částí celého programu pracovišť je flexibilita pro umožnění optimálního rozmístění jejich jednotlivých druhů a také jejich úprav v příštím užívání objektů. Toto je podmíněno základní okenní modulovou osnovou / 135 cm /, jejíž jsou podřízeny ostatní náležitosti vybavení pracovišť v zóně zavěšeného podhledu i zdvojené podlahy. Optimální vztah k dennímu světlu a také akustická pohoda jsou dalšími klíčovými atributy kvality pracoviště. Oba objekty jsou dispozičně propojeny na 3. a 7.NP.

V niveletě 3.NP prosklenou chodbou i otevřenou lávkovou plošinou se zelení sloužící pro exteriérový prestávkový relax. Na 7.NP - v rovině podlaží vedení obou objektů prosklenou galerií s přidanou hodnotou relaxační i výstavní funkce. Parkovací podzemí je koncipováno v modulové osnově 8,1 x 8,1 m a je výhledově propojitelné s budoucími navazujícími parkovacími zónami pod čelem terminálu i nad zónou stanice metra. Všechny plochy parterů obou budov jsou kromě vstupních prostorů GŘ a objektu Organizačních jednotek určeny pro nájemné prostory retailu.

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ, MATERIALITA, FASÁDY

Konstrukční osnova je založena modulovým rastrem 8,1x8,1 m. Ve vybraných pozicích (autobusová rampa) je tato osnova upravena podle stanovených podmínek a limitací. Je soustavou ŽB. sloupů a bezprůvlakových ŽB. desek. Od 5.NP výše jsou obvodové sloupy ocelové a stropy jsou ocelovou nosníkovou soustavou s betonovou zálivkou do ocel. plechů. Konstrukční koncepce takto reaguje na potřebu vynesení části objemu (objektu C) nad stoupající rampu. Konstrukční koncepce nosných elementů stavby je tedy hybridní a tato hybridnost je záměrně vyjádřena i na plášti budovy. Nosné obvodové sloupy (1.-4.NP betonové a 5.-6.NP ocelové) jsou vůči stropním deskám vynesené o mezeru dvouplášťové fasády a jsou k těmto deskám propojeny prostřednictvím trámových ocelových konzol s termickým přerušením. Do roviny obvodových sloupů jsou vsazeny horizontální ocelové nosníky (à 2 podlaží), na kterých je uložen vnější fasádní plášť (pevné zasklení a sklobetonové tvárnice). Vodorovné zavětrování soustavy zajišťují ŽB. vertikální komunikační jádra. Podlaží od 5.NP výše jsou v modulových osách 1-15 západního průčelí vykonzolované přes stoupající rampu pomocí vnitřních závěsů v cca. každé druhé ose. Vyvěšení vykonzolované části přes rampu v osách 18-20 je vytvořeno soustavou svislých stěnových pilířů v půl-modulových rozestupech (2.PP až 4.NP), z nichž jsou vykonzolované podlaží vyneseny prostřednictvím kombinace diagonálních závěsů a konzol s měnícím se vyložení i výškou přes stoupající rampu. Tato soustava je pak staticky propojena se západním průčelím lávkou krabicové vazníkové konstrukce (na výšku 3.NP). Tato část souboru obou budov je staticky zvláště náročná a bude vyžadovat pečlivou pozornost. To platí také pro ostatní konstrukce propojení figury C a B v rovině 3. a 7.NP s vysokým nárokem na jejich subtilnost. Ustupující 7.NP je kompletně ocelové konstrukce. Rastrovaná stěna západního průčelí doprovázející stoupající rampu je ŽB. konstrukce a je ke stropům propojena s termickým přerušením. Konstrukce stoupající rampy je integrována do modulové nosné osnovy figury C (v příčném směru), je však od souvisejících svislých konstrukcí objektu důsledně oddílatována. Konstrukce stropu nadzemního podlaží zastavovací figury A (spisovna) nese vysokou zemní vrstvu pro osazení nízké i vysoké zeleně (Trainspotting park). Vnější stěna této části vůči Nádražní ulici je konstruována jako výplňová pro její snadné nahrazení otvorů pro zasklené průčelí budoucí vybavenosti parteru ulice.

Převaha fasád je koncipována jako dvouplášťová provětrávaná. Důvody jsou dvoje - slouží jako klimatická mezizóna energeticky smysluplná zvláště v přechodových obdobích roku a také pro možnost režimu přímého větrání pracovišť z provětrávaného meziprostoru vnějšího a vnitřního pláště. Tento slouží také jako hluková bariéra, která je vybavena akusticky zatlumenými horizontálními větracími šterbinami pro přívod a odvod vzduchu. Vyšší investiční náklad je kompenzován úsporou energetických nákladů během užívání objektu i možností nočního vychlazování masy stavby větráním a také psychohygienickou výhodou možnosti přímého přivětrávání. Protisluneční clonění v meziprostoru obou rovin pláště je též nezávislé na větrných podmínkách. Výplně skeletových rámu vnějšího pláště jsou zděné z jemně matovaných skleněných tvárnic a se vsazenou pevnou zasklenou čirou plochou (bílé sklo bez pokovování s potlačenou reflexností). Skleněné tvárnice jsou modulové osnovy 30/30 - manipulací šířky spáry mezi nimi je dosaženo postupné odhmotnění objemového zjevu budovy směrem nahoru / 3x po 2 podlažích /. Vnitřní skleněná stěna s větracími klapkami je systém sloupek-příčle. Okenní modul pro flexibilní osazení příček pracovišť je odvozen od základního modulu nosného systému 8,1 m - tj 6x135 cm. Ze strany kolejiště je podél stoupající rampy fasáda zčásti navržena jako nosný ŽB. rošt s okenními poli s vícevrstevným protihlukovým zasklením. Jeho reliéfní hloubka funguje jako clonící pevný rošt proti vysokému slunci.

Z hlediska efektivnosti budoucí spotřeby návrh usiluje o kompromis rozhodujících zdánlivě protichůdných nároků. Potřeba dostatečného osvětlení pracovišť t.j. podíl skleněného pláště versus nárok na jistou masivnost konstrukcí s akumulací schopností. Kromě potřeby nucené výměny vzduchu se předpokládá možnost přímého větrání pracovišť (kromě prostor s vyhrazeným režimem). Předpokládá se takový klimatický režim vnitřních prostor, který bude inteligentně těžit z energetického potenciálu dvojitého pláště (zejména v přechodových obdobích roku) a který pečlivě vybalancuje potenciál možností nuceného i přímého větrání. Předpokládá se exteriérové clonění vnitřního fasádního pláště v meziprostoru fasády. Topení i chlazení bude ve většině pracovišť prostřednictvím akumulací schopnosti stropních desek. Velkoplošným chlazením a topením je možné snížit celkovou spotřebu energie využitím sálové složky na výslednou pocitovou teplotu prostoru. Režim přirozeného větrání bude nastaven na chlazení budovy nočním provětráváním. Zdrojem tepla a chladu budou tepelná čerpadla. Odpadní teplo z technologických zařízení bude použito na předehřívání teplé vody, podporu vytápění resp. v případě přebytku bude akumulované. Je možné uvažovat s podílem fotovoltaických úprav v části translucentních prvků fasády (skleněné tvárnice) s kritickou podmínkou jejich decentního působení. Vzhledem k exponovaným nadhledům na střešní rovinu se zde s fotovoltaikou nepočítá. Jsou zde navrženy zelené a absorpční střešní skladby bez zpětného vyzáření tepla. Objekt bude splňovat požadavek na zařazení do energetické třídy A0.

Technické a technologické prostory jsou těžiskově soustředěny v 1.PP a 2.PP a částečně na úrovni 7.NP. Jsou osazeny ve vztahu k hlavním obslužným trasám podzemních podlaží a zároveň v optimálních polohách vůči vertikálním jádrům, kam jsou soustředěny rozhodující vertikální šachtové propojení. Horizontální rozvody v rovinách podlaží jsou vedeny nad zavěšenými podhledy z drobného roštu.