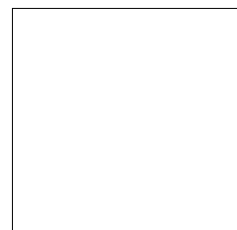
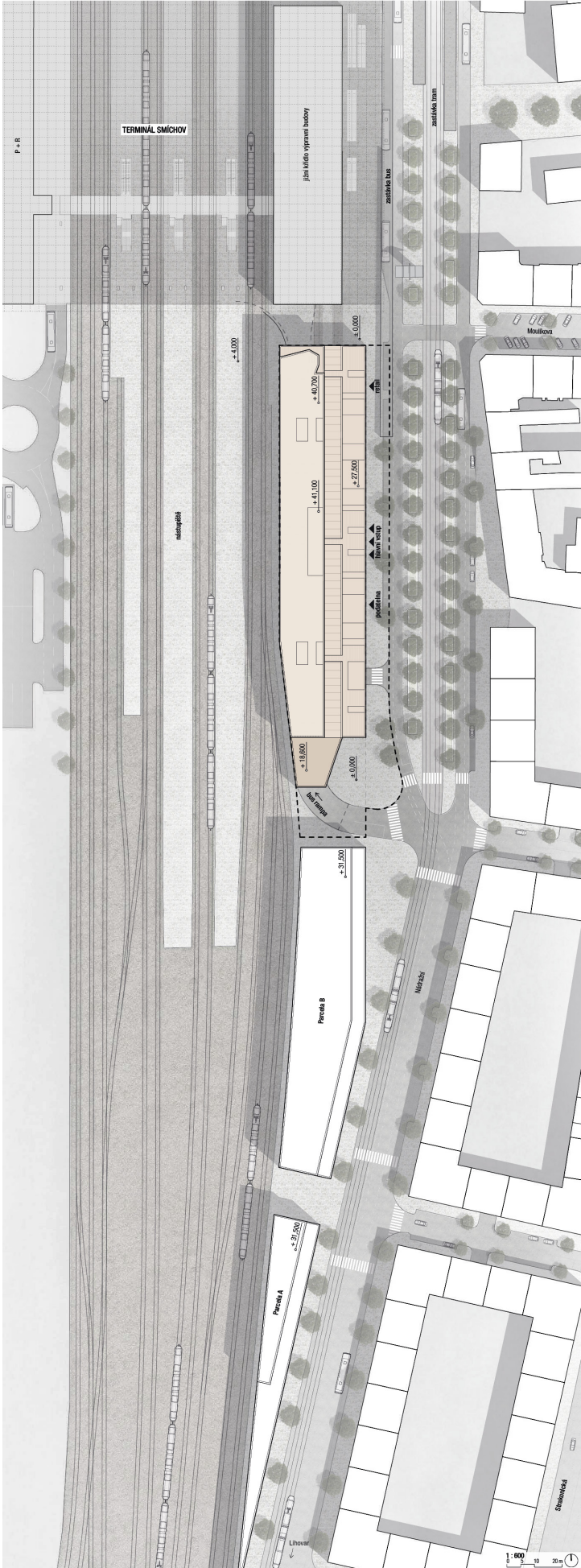
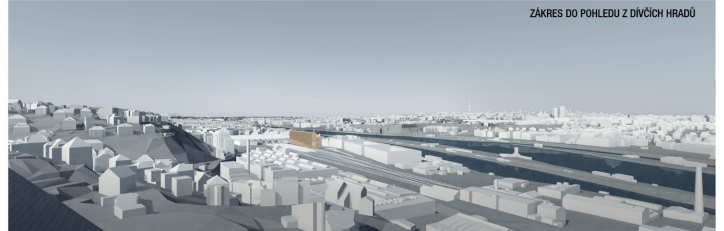
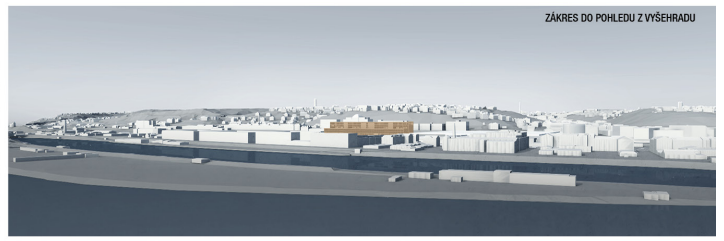
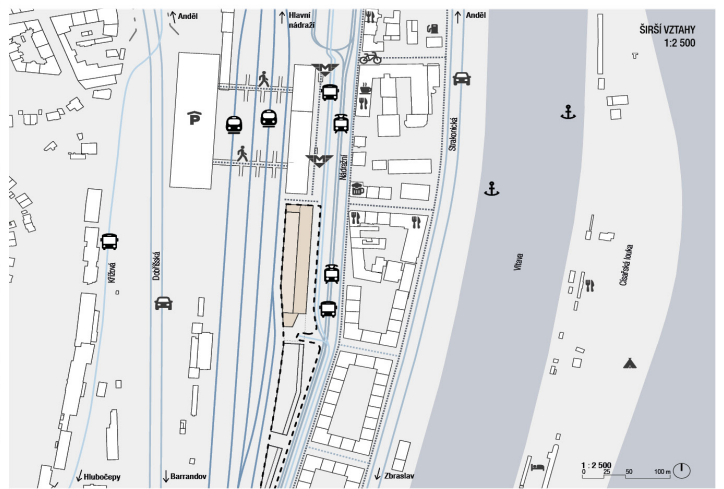
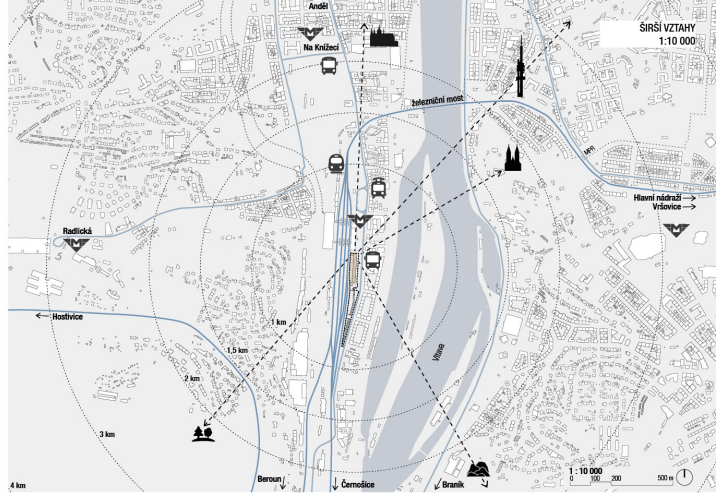
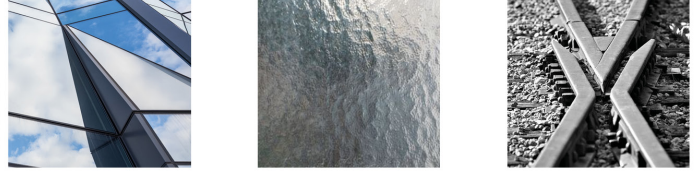


Centrála Správy železnic / Správa železnic Headquarters



Smíchov důležitá, dřívě průmyslová, historicky mišská část města. Překvapivě se stala **Nový Smíchov** v porovnaní době prvním větším územím v Praze, které se začalo přikládat devětapětý vyhládk. Vzhledem ke svému severní řekou Vltavou a vymezeným pásem kopci zářezů řeky se ale **ROZVOJ** zastavil. Ten znovu **začíná** v této době po uvolnění záložních kolejí a začínajícím **otevřením možnosti** pro další rozvoj. V brzké době se postaví blízká obytná čtvrť tradiční městské zástavby i sídlo velké finanční instituce. **Řeka, železniční trať** a jedna z hlavních výpadovkových silnic z Prahy jsou proto **místo** velice důležité. Stejně tak i budoucí **most**, který významně přispěje propojení obou břehů. Rozvoj bude dynamický a samozřejmě nově postavené **nádraží** smíchov bude jeho středobodem, architektonickým i obchodním **magnetem**.

Tři pozice – **parcely** určené pro umístění vedení společnosti Správy železnic jsou na jasně definovaném místě v přímém **kontaktu s železniční**. Po podrobné analýze požadovaného programu a jednotlivých funkcí předstávíme **návrh** jen na **jednom pozemku** ze tří možných. Správnou kombinací a umístěním stavebního programu a za využití **doporučených regulačních podmínek** je možná dosáhnout překvapivého výsledku, tedy jednoho celistvého **funkčního domu**. Ten celý stojí na pozemku C, tím se **uvolňuje místo** pro další **ROZVOJ** do budoucna v **sousedství** na A a B. Společnost **Správa železnic** bude tak užívat **dům jednoznačný, silný** a představující **dynamičnost** budoucího rozvoje především v oblasti řešení modernizace sítě a rychlostních vlakových koridorů. Je otázkou, zda další etapa pro řešení tohoto úkolu nevezikne tedy v přímém **sousedství** tohoto domu. Silný **kompaktní** dům s otevřenou dispozicí pro budoucí možnost **kombinaci a propojování** jednotlivých segmentů **Společnosti**, to umožňuje.



□ anotace návrhu

Smíchov důležitá, dříve průmyslová, historicky mladá část města. Překvapivě se stal Nový Smíchov v porevoluční době prvním větším územím v Praze, které se začalo překotně developersky vyvíjet. Vzhledem ke svému sevření řekou Vltavou a vymezeným pásem kopců zářezu řeky se ale rozvoj zastavil. Ten znovu začíná v této době po uvolnění záložních kolejí a začínajícím otevíráním možností pro další rozvoj. V brzké době se postaví blízka obytná čtvrt tradiční městské zástavby i sídlo velké finanční instituce. Řeka, železniční trať a jedna z hlavních výpadoých silnic z Prahy jsou proto místo velice důležité. Stejně tak i budoucí most, který významně přispěje propojení obou břehů. Rozvoj bude dynamický a samozřejmě nově postavené nádraží Smíchov bude jeho středobodem, architektonickým i obchodní magnetem.

Tři pozice – parcely určené pro umístění vedení společnosti Správy železnic jsou na jasně definovaném místě v přímém kontaktu s železnicí. Po podrobné analýze požadovaného programu a jednotlivých funkcí představujeme návrh jen na jednom pozemku ze tří možných. Správnou kombinací a umístěním stavebního programu a za využití doporučených regulačních podmínek je možné dosáhnout překvapivého výsledku, tedy jednoho celistvého funkčního domu. Ten celý stojí na pozemku C, tím se uvolňuje místo pro další rozvoj do budoucího času v sousedství na A a B. Společnost Správa železnic bude tak užívat dům jednoznačný, silný a představující dynamičnost budoucího rozvoje především v oblasti řešení modernizace sítě a rychlostních vlakových koridorů. Je otázkou, zda další etapa pro řešení tohoto úkolu nevznikne tedy v přímém sousedství tohoto domu. Silný kompaktní dům s otevřenou dispozicí pro budoucí možnosti kombinaci a propojování jednotlivých segmentů společnosti, to umožňuje.

a) zvolené urbanistické a architektonické řešení

Smíchov je územím, které dojde v blízkém čase k fantastické přeměně. Od znovu vystavěného Anděla až po niveletu nového navrhovaného mostu je to území, kde budou startovat velké a silné projekty v kombinaci bytových domů, sídel velkých renomovaných společností, ale zrovna tak se předpokládají zásadní investice do výstavby dopravních staveb, tedy železnice, znovu přehodnocených tramvajových spojení a automobilové dopravy včetně nového mostu. To vše přinese do místa neuvěřitelnou energii a kapacitní náboj. Denní nárůst pasantů, občanů bydlících i dojíždějících za prací přímo sem, nebo do přílehlé spádové části Prahy. Středobodem a těžištěm bude znovu přivedená energie nádraží, fenoménu, který vždy vyvolává nabalení investic, státních i soukromých. Nedá se říci, že řešené místo je nějak urbanisticky koncipováno. Nádraží, které zde vzniklo v předminulém století, před sto šedesáti lety, vzniklo v podstatě z toho, co zbylo a co si funkce nádraží vynutila ke svému provozu. Stejně tak i obě páteřní komunikace Nádražní ulice a Strakonická třída jsou linie logicky si nacházející místo podle řeky a tratě. Je velkou ambicí městské části, aby se z Nádražní ulice stala městská třída se vším, co k ní patří, obchody a další zázemím. Neméně důležitá je reorganizace tramvaje a jejího bezpečnějšího umístění blíže k nádraží. Tyto podmínky i jasně definují potřebu na rozšíření a stabilizování Nádražní ulice a spolu s odstupovými limity kolejiště určují hranice stavebních pozemků ABC, pozemků severojižně orientovaných s velmi dlouhými čely na východní směr do ulice a západní do nádraží. Urbanistická struktura a stopa je tedy v podstatě dána zadáním, celý úkol dle našeho názoru se soustřeďuje na to, jak celý provoz domu koncipovat, zda se vydat cestou konvenčních trojtraktových dispozic, anebo se pokusit hledat v zásadě jednoznačně nastaveném pozemku jiný pohled. Pokusit se na

základě podrobné analýzy stavebního a lokalizačního programu o sestavení domu netradičního, využít nevýhod místa a otočit je ve výhodu a atraktivnost.

Vzhledem k tomu, že jsme podstatně dispozičně a i půdorysně zredukovali stavbu na jeden stavební pozemek, jsme přesvědčeni, že dojde k výrazné redukci ceny za stavební práce, rovněž k urychlení výstavby a v konečném výsledku i k lepší ekonomice při provozu objektu a celého úřadu. Provedli jsme kontrolní propočty obestavěných prostorů, které by bylo nutno vynaložit při realizaci záměru na dvě stavební parcely a tím i k zbytečnému propojování objektů na vzdálenost minimálně 20 m drahou konstrukcí v prostoru. Soustředění celého stavebního programu do jedné budovy, i když bude o dvě podlaží vyšší, je prokazatelně ekonomické. Došli jsme k výsledku, že obestavěný prostor je cca o 40% menší, než by bylo nutné vystavět při zaplnění dvou parcel, např. BC. Program, který nebylo možné umístit na celý pozemek C, by se v tomto případě samozřejmě realizoval i na pozemku B. Jisté by se nemusela stavět druhá stavba v plném rozsahu. I toto by patrně nebylo dostatečně vhodné. Je tedy jasné, že kompaktní dům na jedné adrese - Nádražní ulice, číslo popisné 1 - je efektivní řešení a přinese úsporu a rovněž i dva prázdné pozemky pro možný další rozvoj společnosti.

Celý program je proto umístěn na parcelu C, rozhodli jsme se tak i proto, že lokalizovat ho na parcely B a C i při realizaci varianty méně podlažních domů vzniká na pozemku B až šedesátiprocentní prostorová rezerva. Jsme přesvědčeni, že navržení jednoho funkčně sehraného domu je nejen provozně správné, ale ušetří se nemalé prostředky a hlavně tolik potřebný prostor pro další rozvoj společnosti Správy železnic. Realizace administrativní budovy, silné, sebevědomé stavby na jednom pozemku C se stane i jednoznačnou pro působení společnosti jako silné korporátní firmy s jasnou budoucností a ambiciózními úkoly. Jsme rovněž přesvědčeni, že instituce takového státního významu nemá, respektive nemusí v první řadě respektovat regulaci na zástavbu, stejně jako ostatní pražské v historii vzniklé domy, ministerstva, muzea, galerie, penzijní ústavy. Správa železnic jako státní organizace si konečně najde sídlo na jedné srozumitelné adrese. Centralizované sídlo v doteku nejmodernějšího vlakového terminálu je správná cesta. Předložený návrh svojí velikostí a vložením vnitřního obytného atria HUBu, česky rozbočovače, bude v budoucnu otevřen všem možným změnám, nutnosti reagovat na přelévání zaměstnanců v jednotlivých odborech apod. Linearita domu jako mašiny vychází i z dynamiky železniční dopravy, vnitřní prostor je právě o této myšlence. Prostor vyjma společenské, komunikační a pracovní služby, zásadně prosvětluje východní vnitřní, především velkoprostorové kanceláře. Do atria HUBu je z několika pater a ochozů vidět, lávky přetínající tento prostor mohou být v budoucnu i dle potřeb přemísťovány, dovolíme si říci, že seřazovány. Atrium umožní vytvoření i intimních prostor k jednáním, diskuzím a přednáškám. Vnitřní prostor vnímáme nejen jako architektonický prvek, ale i jako prvek, který je při své nemalé délce urbanistický, je to polo veřejný koridor, pracovní ulice.

Zásadní rozhodování jsme museli učinit při řešení fasád, které především na západní a východní straně jsou velice dlouhé a srovnatelné s důležitými městskými stavbami důležitého významu, které vznikly v Praze. Nechtěli jsme oslabovat dům řešením několika fasád různého charakteru, současně jsme si uvědomovali, že přílišná strohost až jednoduchost, kterou si například mohl dovolit Karel Havlíček při výstavbě Všeobecného penzijního ústavu nebo architekti Kamil Roškot a Jaroslav Krejcar při stavbě Ministerstva vnitra na Letné, není možná. Tvorba fasády, ve které jsme chtěli dodržet princip 50 % průsvitného skla – oken a 50% shadowboxů nebo stěn, není jednoduchá. Nechtěli jsme ani zvolit způsob formální dekorace a okrašlování. Fasády tedy navrhujeme jako kombinaci materiálů skla, plechu, plastu betonu a ušlechtilých materiálů na detailech. Současně si uvědomujeme, že montáž fasádních prvků musí probíhat rychle, jednotlivé prvky fasád musí být připraveny ve výrobních halách a na stavbu podle potřeby zaváženy

a rovnou montovány. I to ovlivňuje velikost zvolených prvků a to především u vertikálního členění fasád. Celá fasáda je vertikálně konstruována na výšku podlaží 4.200 mm a ve vodorovném směru v modulu 1.350 mm maximálně 2.700 mm. Tyto rozměry jsou standardní i pro zařizování kancelářů nábytkem.

b) koncepce provozně dispozičního, konstrukčního, energetického a materiálového řešení objektu

Koncepce provozně dispozičního a architektonického řešení a působení domu je významně ovlivněno právě vnitřní dispozicí a vnitřním prosvětlujícím prostorem. Stavební program jsme pečlivě analyzovali a vrstvěli podle důležitosti a návaznosti funkcí po jednotlivých podlažích. Velmi jsme se snažili pochopit i uživatelské hodnoty velké zasedací místnosti, jednacího sálu, který jsme pro zabezpečení prostoru bez sloupů zcela vymezili z půdorysného průřezu domu a komunikačně umístili tak, že může být používán i nezávisle na hlavní zaměstnanecký a pracovní vstup z podloubí domu. Sál i školka jsou obslouženy i samostatným výtahem, provozně odděleným. Rovněž požadovanou školku a fitness centrum je možné komunikačně projít přímo s chodníkem, nebo fitness přes schodiště vedoucí k nádraží na severní straně domu. Přízemí domu zabezpečuje především bezbariérový kontakt s veřejností, presscentrum, kolárnu a další provozy vhodné pro umístění v kontaktu s veřejným prostorem. V dispozici na přízemí je i dostatečná rezerva pro občerstvení, kavárnu nebo prodejnu potravin s omezeným sortimentem apod., celkový program je po podlažích vrstven dle důležitosti a požadavků ze stavebního zadání. Dá se konstatovat, že počínaje pátým nadzemním podlažím jsou do západního traktu domu a jeho dispozic dislokováni náměstci generálního ředitele. Zadní trakt roste až do devítipodlažní výšky. Jsme přesvědčeni, že se tak dá využít i doporučená část regulace. Jak je i patrné na prezentovaných uličních vizualizacích, dozadu posazená tři podlaží, do opravdu zadní partie dispozice domu, jsou velice příznivé pro uliční pohledy a nepůsobí nikterak převýšeně z pohledu chodce. Poslední deváté podlaží je ředitelské s malou výhledovou terasou na Hrad, Vyšehrad, ruč na kolejišti a věříme, že při hezkém počasí na horizontu se rýsující hora ve směru Pražského hradu Říp, Milešovka a severovýchodně i Ještěd. Hlavním motivem architektonického vnitřního řešení je vnitřní prosvětlující atrium. Prostor je přes tři podlaží a v podstatě na celou délku stavby. V poslední době je zaznamenán trend při vzniku administrativních budov navrhovat i hluboké dispozice pro umístění velkoprostorových kancelářů. Prosvětlením přes vnitřní prostor z východu i západu docílíme rovnoměrného denního osvětlení. Kanceláře orientované na východ jsou s dvojtraktovou konstrukcí, chodbové, se standardní hloubkou místností. Chceme využít i délku budovy pro výtvarné odkazy k železnici, pro příklad zasedací místnosti do atria jsou řazeny za sebou jako vozy vlakové soupravy, na podlaže atria HUBu bude občerstvení v podobě kabiny strojvedoucího rychlovlaku, v hale hlavního vstupu je zavěšena kinetická skulptura.

Samostatnou problematikou je řešení autobusové rampy, která ústí v prostoru střechy nad vlakovým nádražím v místě autobusových stání a nástupu pasažérů. Podrobně jsme analyzovali technické možnosti, jak s touto rampou nakládat. Od začátku jsme řešení navrhovali tak, aby zásadě nebránilo žádné možnosti realizace. Samozřejmě předpokládáme, že navržená rampa bude projekčně koordinována a rovněž stavebně a dodavatelsky se bude s budovou ovlivňovat. Navržený projekt budovy Správy železnic je otevřen jak pro možnost vložení rampy na navrženou budovu v místě podzemních podlaží, tedy že samotná rampa bude osazena přes tepelně izolační nosníky a rovněž přes izolaci proti otřesům a hluku. Počítáme i s využitím technologií antivibračních tlumičů, které se běžně pro tento účel používají. Druhou technickou možností je navrhnout a realizovat rampu zcela bez závislosti na stávající stavbě tak, že jí její vertikální nosná konstrukce bude procházet samostatně do podlaží a bude od navržené budovy Správy železnic tepelně i konstrukčně oddělená a obetonována, aby se zabezpečila vzájemná konstrukční nezávislost. Zvolený systém celé stavby i monolitický

beton s prostými deskami a sloupy je v přísné modulaci 8.100 mm, pro zabezpečení parkovacího systému v suterénech. Vzhledem k úzkému pozemku musí mít podzemní část minimálně tři suterény pro zabezpečení požadovaného počtu parkovacích stání. Dá se předpokládat, že geologické podmínky pro toto založení jsou vhodné a nekomplikované. Samozřejmě budeme stavět pod úroveň spodní vody za použití vodostavebního betonu. Cílem návrhu je nejenom vytvořit dílo esteticky zapadající do kontextu místa, vhodné a neagresivní, ale i efektivní, s odkazem na smysluplnost vynaložené investice.

c) koncepce návrhu technologického a technického vybavení

Předpokládáme, že technické vybavení a zázemí celé budovy Správy železnic bude vybaveno na současné technologické úrovni. V projektu stavby budou jistě zpracovány i možnosti dalšího rozvoje užívání i s odhadem na posun technologií v nejbližších deseti letech. Všechny kanceláře, jednací a zasedací místnosti budou připraveny na zavedení moderních komunikačních technologií, kvalitního pracovní osvětlení, neagresivního systému větrání a chlazení. Prozatím není zpracován projekt požární bezpečnosti stavby. Byly provedeny pouze základní konzultace s projektanty požárního řešení. Je zřetelné, že stavba bude plně vybavena moderním evakuačním systémem a současně i sprinklery a to ve všech částech budovy. Respektujeme současné požadavky na snížení emisí i energetické náročnosti staveb a máme zakomponovány i principy pro docílení šetrnosti a úspornosti, nejen při vlastní výstavbě, ale i v běžném provozu. Certifikát LEED je dnes standardem projektování a bude jistě doložen i při této stavbě. Fasáda je v soutěžním návrhu navržena nejenom s ohledem na architektonické působení, ale i na požadované vlastnosti, především z pohledu procent zasklení okny a tepelně izolačními shadowboxy. Bude kontrolována propustnost tepla dovnitř jednotlivých částí stavby. Na západní fasádě navrhujeme venkovní žaluzie, respektive pevné stínění s kombinací některých skel s vyšší odolností proti průniku tepla. Atrium bude mít i akumulární a rekuperační funkci.

Naše budova bude navržena podle základních principů udržitelného designu. Zkušenosti posledních let z navržených a již realizovaných administrativních budov ukazují, že šetrný přístup k životnímu prostředí je plně kompatibilní s nákladově efektivní výstavbou.

Návrh udržitelné budovy zajistí snížení spotřeby energie, náklady na používání a likvidaci odpadu, jakož i řadu ekonomických přínosů.

Energeticky úsporná budova má vliv i na zvýšený pocit zdraví, pracovní pohodu a produktivitu zaměstnanců.

Za tyto principy jsou uznávány a považovány především následující:

- Princip přírodních systémů – Adaptace a implementace procesů, jenž
 - o Následují koloběh slunce
 - o Podřídí formu funkci
 - o Kompletně recyklují
 - o Odměňuje spolupráci
 - o Spoléhají na místní znalosti
 - o Krotí excesy
 - o Ukazují relativitu množství a udržují stabilitu
 - o Demonstrují dosažitelné hodnoty
 - o Znají limity
- Princip zachování – Úcta k přírodní energii a zdrojům
 - o Téměř všechna přírodní energie pochází ze Slunce
 - o Je mnoho přírodních procesů jejího uskladnění
 - Fyzikální (příliv a odliv, vítr)

- Biologické (fotosyntéza, potravinový řetězec)
- Chemické (kalorie ve stravě)
- Princip lidského života – Respekt k jednotlivci
 - Tvorba „zdravých“, životu příjemných budov
- Princip ekosystému – Vnímání místa
 - Adaptace na místní prostředí
 - Více neznamena lépe
- Princip sedmi generací – Úcta k potomkům
 - Vše bychom měli posuzovat optikou možného dopadu na následujících sedm generací
- Holistický princip – Systémové myšlení
 - Souvislosti mezi jednotlivými principy

Abychom se co nejvíce přiblížili principům udržitelného designu, navrhli jsme pro sídlo Správy železnic jednu budovu, ve které jsou koncentrovány všechny požadované funkce a plochy. Jedna budova znamená velkou efektivitu a efektivnost nejen v úsporném využití energií, ale i koncentraci lidské energie v jednom místě. Celá budova je vložena do pozemku C, který je svojí polohou nejbližší centru města a veškerým dostupným prostředkům hromadné dopravy. Všechny podmínky, které formují tento pozemek, byly zohledněny v našem návrhu a spoluvytvářely jeho ojedinělý tvar i celkový charakter.

Poloha navrhované stavby je v mnoha ohledech unikátní. Je vložena mezi dopravní tepny, které obepínají stavbu ze všech stran. Doprava je centrálním tématem tohoto místa a funkce budovy. Doprava, tj pohyb lidí, prostředků i energií prostupuje celým domem vertikálně i horizontálně. V jeho středu se nachází vertikální komunikace se všemi výtahy, odkud vedou krátké cesty ke všem pracovištím.

Do kompaktní hmoty budovy je vloženo prakticky po celé její délce horizontální atrium, které představuje i z energetického hlediska její důležitou součást. Atrium orientované severojižním směrem a vybavené systémem otevírání oken ve svislých fasádách i v prosklené střeše umožňuje během všech ročních období reagovat na konkrétní klimatické podmínky a vytvářet příjemný prostor k relaxaci zaměstnanců i návštěvníků budovy. Do atria jsou rovněž orientovány i kancelářské plochy s částečně otevíravými okny. Na vnějších fasádách stavby navrhujeme neotevíravá okna, v případě další přípravy projektu a spolupráce se zadavatelem může být i tento parametr zvážen a přehodnocen.

Předpokládáme, že energetické systémy, které budou využity ve stavbě, budou odpovídat nejvyššímu standardu v době výstavby. Doba, ve které žijeme, je velmi dynamická a chceme, aby i technické systémy nebyly předem určeny, nýbrž pružně zareagovaly na konkrétní dobu, ve které budou realizovány. Důležité jsou principy a jejich naplňování, ke kterému lze dospět různými technickými prostředky.

V naší navrhované budově předpokládáme využití následujících principů udržitelného designu:

- Redukce znečištění ze stavební činnosti soustředěním stavby do jednoho konkrétního místa na pozemek C
- Skladování a uchovávání recyklovaného odpadu jak během výstavby, tak i v budoucím provozu
- Dostatečná tepelná izolace objektu
- Zelené střechy tam, kde to situace umožňuje, v uliční části stavby
- Rekuperace pro vytápění, vzduchotechniku
- Využití tepelných čerpadel (voda/vzduch)

Principy ochrany před pronikáním slunečního záření do interiéru

- Pasivní přístup (orientace, zasklení, zastínění)
- Každá z fasád je navržena „na míru“ individuálním způsobem
- Použití trojskel na všech vnějších fasádách

Redukce zasklení exponovaných fasád

- Plocha prosklení činí max. 50% celkové plochy fasády
- Okna na východní straně stavby v rastru 1,35 m pro napojení příček jednotlivých kanceláří
- Okna na západní straně fasády v rastru 2,70 m pro převážné využití jako velkoprostorové kanceláře
- Vnější žaluzie na západní a jižní fasádě
 - o Pevná žaluzie s horizontální i vertikální částí pro zamezení průniku slunečního záření v kritickém období a čase
- Vnitřní svislé stahovací rolety na všech fasádách v adekvátní šířce v modulu

Princip akustické ochrany budovy

- Použití trojskel ve všech vnějších oknech stavby

Vodní hospodářství

- Sběr dešťové vody a šedých vod a jejich zpětné použití např. na
 - o Závlahu
 - o Splachování
 - o Technologie domu
- Využití bezsplachovacích pisoárů
- Minimalizace toaletních nádržek (4 litry na plné a 2 litry vody na poloviční spláchnutí)
- Maximalizace úsporných baterií
- Použití vodovodních baterií elektronickými senzory nebo časovými spínači
- Použití vody z umyvadel pro splachování
- Použití vnitřních dekorativních vodních ploch pro např.
 - o Přirozené zvlhčování vzduchu
 - o Lepší udržování vnitřní teploty
 - o Zvýšení uživatelského komfortu

Principy ventilace, topení a chlazení

- Akcent světových stran a přizpůsobení jednotlivých fasád
- Využití přirozeného větrání společných prostor
- Částečně otevíratelná okna na všech fasádách
- Rekuperace tepla
- Přirozené chlazení přes noc (v letních měsících), využití vnitřního atria, příčné větrání
- Chladicí indukční stropy / podhledy v částech půdorysu
- Centrální systém vytápění
- Převážná část plochy půdorysů kancelářské části bez podhledů s viditelnými technologiemi
- Podhledy jako estetický prvek v místech jednacích místností, společných prostor a ve vybraných částech půdorysu
- Všechna podlaží vybavena zdvojenou podlahou pro snadné vedené elektroinstalací
- Udržitelný design s možností dosažení certifikátu LEED (BREEAM)
 - o Řízená kvalita vnitřního prostředí
 - o Autorizované spuštění a zaběhnutí všech systémů
 - o Nakládání s chladícím médiem VZT
 - o Čistící zóny u vstupů
 - o Filtry VZT
 - o Individuální kontrola teploty

- Kontrola a měření všech systémů budovy, automatizované systémy

Principy použití stavebních materiálů

- Maximální možné využití lokálních zdrojů
- Železobetonová monolitická konstrukce, s dostatečnou tloušťkou pro akumulaci energie
- Minimalizace vlivu staveništní dopravy na okolí
- Obvodové konstrukce budou navrženy na doporučené hodnoty součinitele prostupu tepla

d) předpokládaná energetická náročnost budovy

Budovu Centrály Správy železnic budeme řešit s ohledem na minimalizování energetické náročnosti. K tomu bychom využili kvalitní obvodový plášť, rekuperaci, tepelná čerpadla na bázi voda vzduch, prověřili bychom i variantu tepelných čerpadel na bázi voda voda. Do budovy budou navržena trojskla a okna budou osazena žaluziemi. Do úvahy přicházejí i panely pro solární ohřev, ale jsme si vědomi, že není k dispozici dostatečně velká plocha, aby se to významně kladně projevilo na celkových ušetřených nákladech. Jsme přesvědčeni, že dokážeme navrhnout budovu tak, aby splňovala energetickou náročnost budovy třídy A. Pro provoz budovy bude použito inteligentní řízení budovy.

