

# ŠŤASTNÝ HLAVÁK

## Re-connecting Prague



**Connecting Prague, english**

The ambition of our proposal is to create a ŠŤASTNÝ HLAVÁK (the Happy Station) for the City Centre of Prague!

A mobility park, where the entire station is designed as a continuation of the park and the park is designed as an integral part of the station. A holistic project, which sees its' boundaries on the edge of the existing city and where we are thinking literally "out of the box".

We developed 3 strategies, to regenerate a functional and attractive place for the neighborhood, the guests and travellers passing through the ŠŤASTNÝ HLAVÁK. The strategies focus on the HERITAGE of the existing buildings and park, the SAFETY of the future station and MOBILITY strategy, which enhances future proof mobility for the City Centre of Prague.

Welcome to a sustainable ŠŤASTNÝ HLAVÁK, the mobility park of the future!

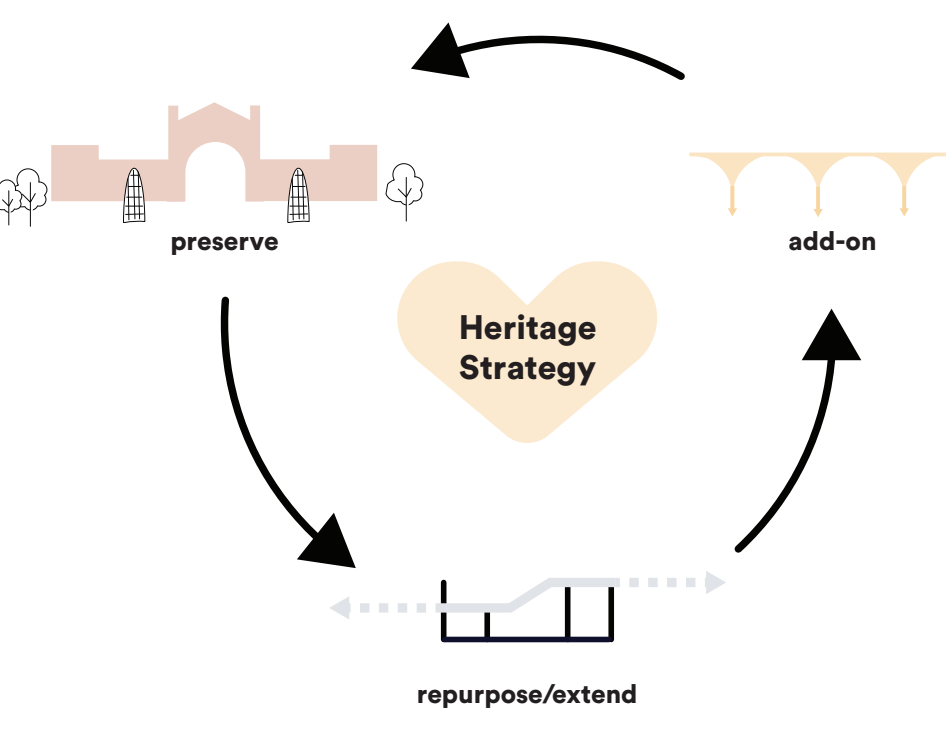
**Propojení Prahy, český**

Cílem návrhu je vytvoření ŠŤASTNÉHO HLAVÁKU - Hlavního nádraží pro město Prahu, které nabízí příjemné, přehledné, bezpečné a pohodlné místo nejen pro cestující, ale pro všechny uživatele.

Součástí návrhu je Mobility Park, kde park je přirozeným pokračováním nádraží, a kde nádraží je integrováno do parku. Jedná se o holistické řešení, které propojuje a zceľuje městskou strukturu v rámci současného města. Přístup, který je progresivní, vizionářský a za rámec věci - out of the box.

Navrhuje 3 strategická řešení, jak regenerovat funkční a atraktivní místo pro místní obyvatele, návštěvníky a cestující procházející ŠŤASTNÝM HLAVÁKEM. Strategie se bloubovkou zaměřují na DĚDICTVÍ stávajících budov a parku, BEZPEČNOST budoucího nádraží a strategii DOPRAVY, která posiluje budoucí mobilitu v centru Prahy.

Vítejte v udržitelném ŠŤASTNÉM HLAVÁKU - Dopravním parku budoucnosti!



**Heritage Strategy, english**

The existing station is a collage of the historic Fanta building, the modernist Terminal Hall and the Park. All these components deserve a closer analysis, to re-evaluate performance and historic value.

This proposal investigates carefully, 1) what to preserve, 2) what to extend or repurpose and 3) what to add new to improve the current station.

We assess those elements spatially, due to technical performance and due to sustainability.

We keep as much of the existing as possible, we repurpose and extend, wherever we need and we only build new (and low-carbon), when it improves the overall station.

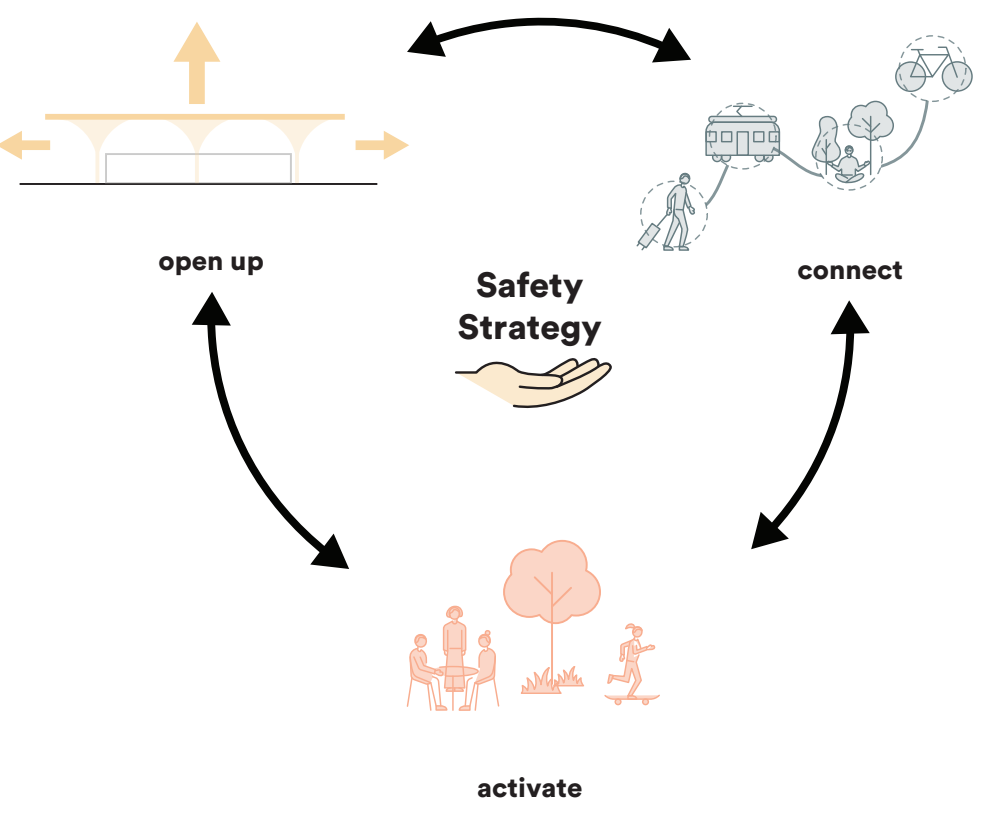
**Strategie kulturního dědictví, český**

Stávající stanice je koláž historické Fantovy budovy, modernistické výpravní budovy a parku. Všechny tyto komponenty si zaslouží důkladnou analýzu, abychom mohli přehodnotit jejich roli, význam a historickou hodnotu.

Tento návrh pečlivě zkoumá, 1) co zachovat, 2) co rozšířit a čemu najít nový účel 3) co nové přidat pro zlepšení stávajícího nádraží.

Tyto prvky posuzujeme prostorově, jestli vyhovují technicky a nakolik jsou udržitelné.

Stávající zachovávané co nejvíce, nacházíme nové využití a rozšiřujeme tam, kde je potřeba, a nové (a nízkouhlíkové) stavíme jen tehdy, pokud to celkové vyjádří nádraží jako celek.



**Safety Strategy, english**

Safety is the underlying layer of a Happy Station. It spans from well-being of the users, to dealing with traffic and mobility, crisis scenarios and emergency flows.

Our overall urban safety strategy is based on the following overall points:

- 1) To open up the station, the park and the city around it
- 2) To activate the edges and create ownership over the adjacent public space
- 3) To connect the station and park with seamless flows and visual connections

A safe station is a place where you can view the public space, where you feel comfortable, where you can follow your intuition and your way, where you are welcome and where you are informed.

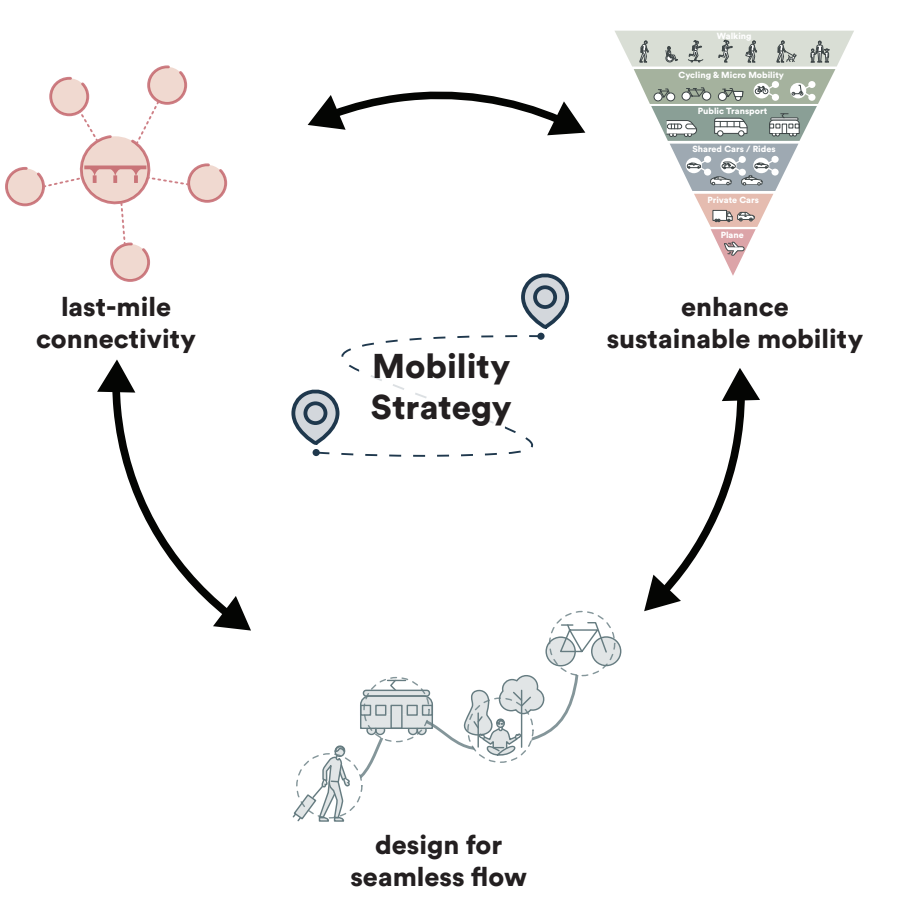
**Strategie bezpečnosti český**

Bezpečnost je podstatou ŠŤASTNÉ STANICE. Ta zahrnuje a zabezpečuje pohodu uživatelů, řešení dopravy a mobilitu, krizové scénáře, cesty a směry úniku.

Naše celková strategie městské bezpečnosti je založena na následujících bodech:

- 1) Zpřístupnit nádraží, park a město kolem něj.
- 2) Aktivovat okraje a přivlastnit přilehlý veřejný prostor
- 3) Propojit nádraží a park bezproblémovými pěšími toky a vizuálními prvky.

Bezpečná stanice poskytuje přehledný veřejný prostor, místo, kde se uživatel cítí dobře, kde se může intuitivně orientovat, kde je vítán a informován.



**Mobility Strategy, english**

We envision the station and the park as a "mobility hub", where seamless flow is provided to all travellers.

Following the mobility pyramid, we enhance and design for the future of Prague. Prioritizing the flow from walking, to cycling and micromobility, over communal public transport, to shared car rides, to traveling by private cars is the agenda.

Increasing the upper part of the pyramid, will decrease the carbon heavy part of the pyramid. The more successfully we design the arrival by foot / bike / communal services, the less people will travel by private fossil-fuel heavy transport!

Mobility is also about having a healthy break in between train rides, waiting for someone and integrating everyday functions into your everyday travel. Having this in mind, the ŠŤASTNÝ HLAVÁK is not only a place to pass through, but also a public park and square for the neighbourhood to use in their everyday lives.

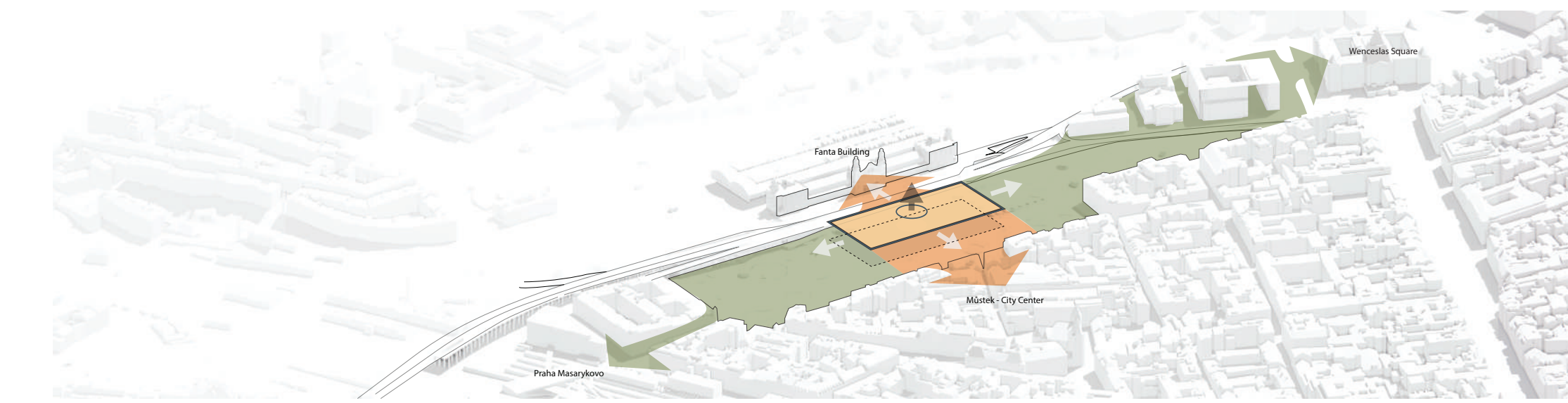
**Dopravní strategie, český**

Nádraží a park si představujeme jako „dopravní uzel“, kde je všem cestujícím zajištěn bezproblémový pohyb a přístup.

V návaznosti na pyramidu dopravy vyvíjíme a navrhujeme budoucnost Prahy. Uprřednostňujeme chůzi, cyklistiku a mikromobilitu před veřejnou dopravou, sdílenými jízdami autem až po dopravu soukromými auty.

Zvětšením horní části pyramidy se sníží uhlíková těžká část pyramidy. Čím úspěšněji navrhne meší dopravu / na kole / komunitními službami, tím méně lidí bude cestovat soukromou fosilní dopravou.

Doprava je také o zdravé přestávce mezi jízdou vlakem, čekáním a integraci každodenních funkcí do vašeho každodenního cestování. V tomto ohledu je ŠŤASTNÝ HLAVÁK nejen přechodným místem, ale také veřejným parkem a náměstím, které může okolí využít v každodenním životě.



**Open Up and Connect, english**

A total transformation requires a bold move with a big impact. By opening up the terminal to all sides we connect to the city, the Fanta building and the surroundings in all directions. It helps to increase flows and connections, it allows for integration of the new tram, it saves on energy, and it ensures an inviting atmosphere with daylight and direct visual connections to the surroundings.

The park creates coherence with the rest of the city and guides users easily and clearly to the city's other networks and destinations. The north-south connection through the park is extended to also include the cultural institutions in the south and the East-West connection is strengthened by pulling the station out into the park and connecting it to Opletalova, so that a significant forecourt for the station building is created.

**Otevřená odbavovací hala, český**

Celková transformace vyžaduje odvážný krok s velkým dopadem. Otevřením terminálu do všech stran se propojíme s městem, Fanta budovou a okolím ve všech směrech. Pomáhá to zvýšit toky a propojení, umožňuje integraci nové tramvajové trať. Šetří to energii a zajišťuje příjemnou atmosféru s denním světlem a přímým vizuálním propojením s okolím.

Park vytváří soudržnost se zbytkem města a snadno a přehledně navádí uživatele k dalším městským sítím a cílům. Severojižní propojení přes park je rozšířeno i na kulturní instituce na jihu a východozápadní propojení je posíleno vtažením nádraží do parku a jeho propojením s Opletalovou, čímž vzniká významné přednádražní prostranství.



**One Park, english**

We see the Station and the park as One. The functionality and architectural elements of the station are woven together with the character and identity of the park.

The station's function as a mobility hub intertwines with the park's various activities, and together forms an active, living and changeable park that invites both local users and tourists in, and which creates a safe park with life throughout most of the day.

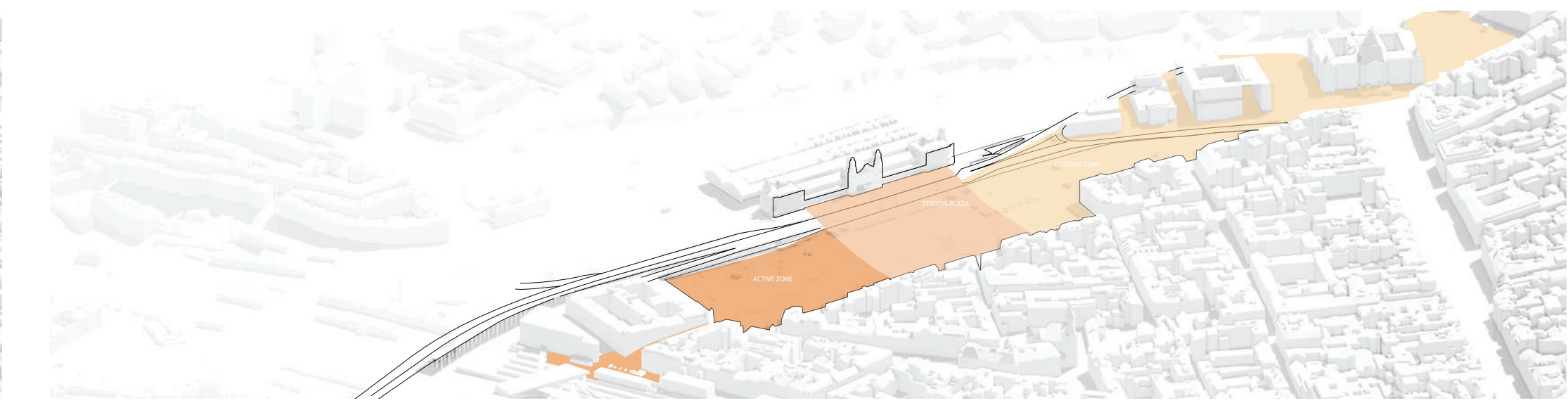
The park's healthy existing trees are preserved and become a consistent character and identity for the entire park. Obsolete planting and physical barriers are removed and replaced and supplemented with new planting, in the form of garden beds, with seasonal varietal and new trees that support the area's identity.

**Jeden park, český**

Nádraží a park vidíme jako jeden celek. Funkčnost a architektonické prvky nádraží jsou společně propleteny s charakterem a identitou parku.

Funkce stanice jako dopravního uzlu se prolíná s různými aktivitami parku a společně tvoří aktivní, živý a proměnlivý park, který zve místní uživatele i turisty domů i který vytváří bezpečný park s životem po většinu dne.

Stávající zdravé stromy parku jsou zachovány a stávají se konzistentním charakterem a identitou celého parku. Nevhodná výsadba a fyzické bariéry jsou odstraněny a nahrazeny a doplněny novou výsadbou v podobě zahradních záhonů se sezónními variacemi a novými stromy, které podporují identitu oblasti.



**3 Different Areas, english**

The park is divided into 3 different zones, which reacts to its surroundings.

To the south, the cultural institutions play together with the park and create a cultural zone. This part of the park is reserved for various events, the square is open and unprogrammed, so there is the possibility of a flea market, Christmas market, etc. A stage and a closed pavilion activates the space throughout the year.

The station square stretches all the way through the station and to Opletalova. The current architectural elements used in the station are pulled out onto the square. This creates a clear arrival space and transit zone, for the short break and the simple flow.

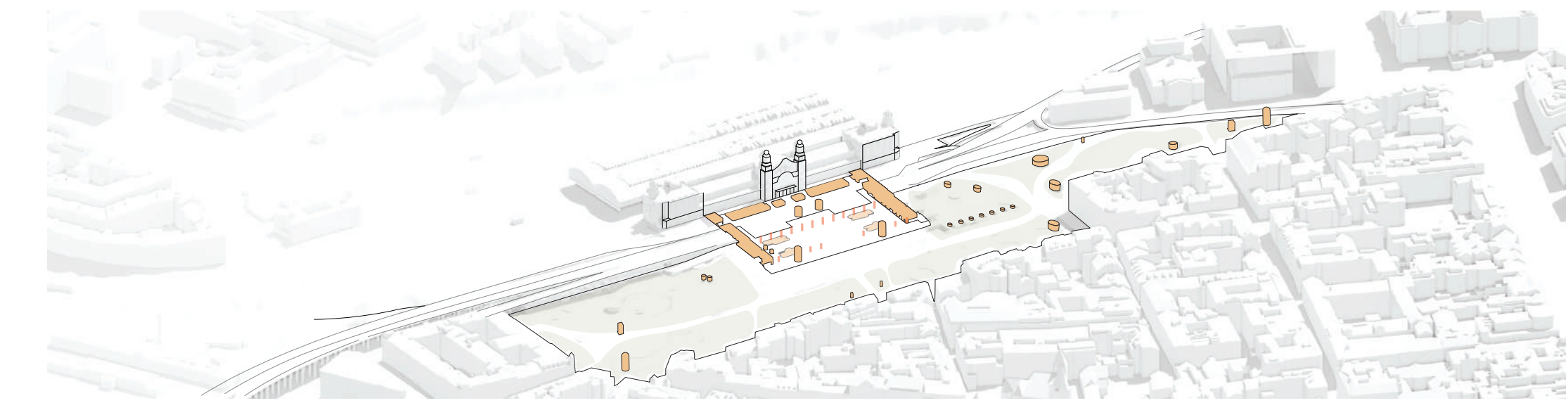
To the north, the park becomes an activity park with a blossoming spring theme. This area is for locals to skate, use the playground, hang out on the lawns or walk the dog.

**Tři různé zóny, český**

Park je rozdělen do 3 různých zón, které reagují na okolí.

Na jihu parku se nacházejí kulturní instituce, které spolu s parkem vytvářejí kulturní zónu. Tato část parku je vyhrazena pro různé akce, náměstí je otevřené a neprogramované, s možností konání blešných trhů, vánočního trhu apod. Pódium a uzavřený pavilon oživují prostor po celý rok.

Nádražní náměstí se táhne přes celé nádraží až do Opletalova. Do náměstí jsou vtaženy stávající architektonické prvky použité na nádraží. Vzniká tak jasný vstupní prostor a tranzitní zóna pro krátkou přestávku a jednoduchý tok cestujících. Na severu se z parku stává park aktivit s tématem kvetoucího jara. Tento prostor je určen pro místní občany, kteří zde mohou skákat, využívat dětské hřiště, trávit čas na trávníku nebo venčit psa.



**Cultural Heritage, english**

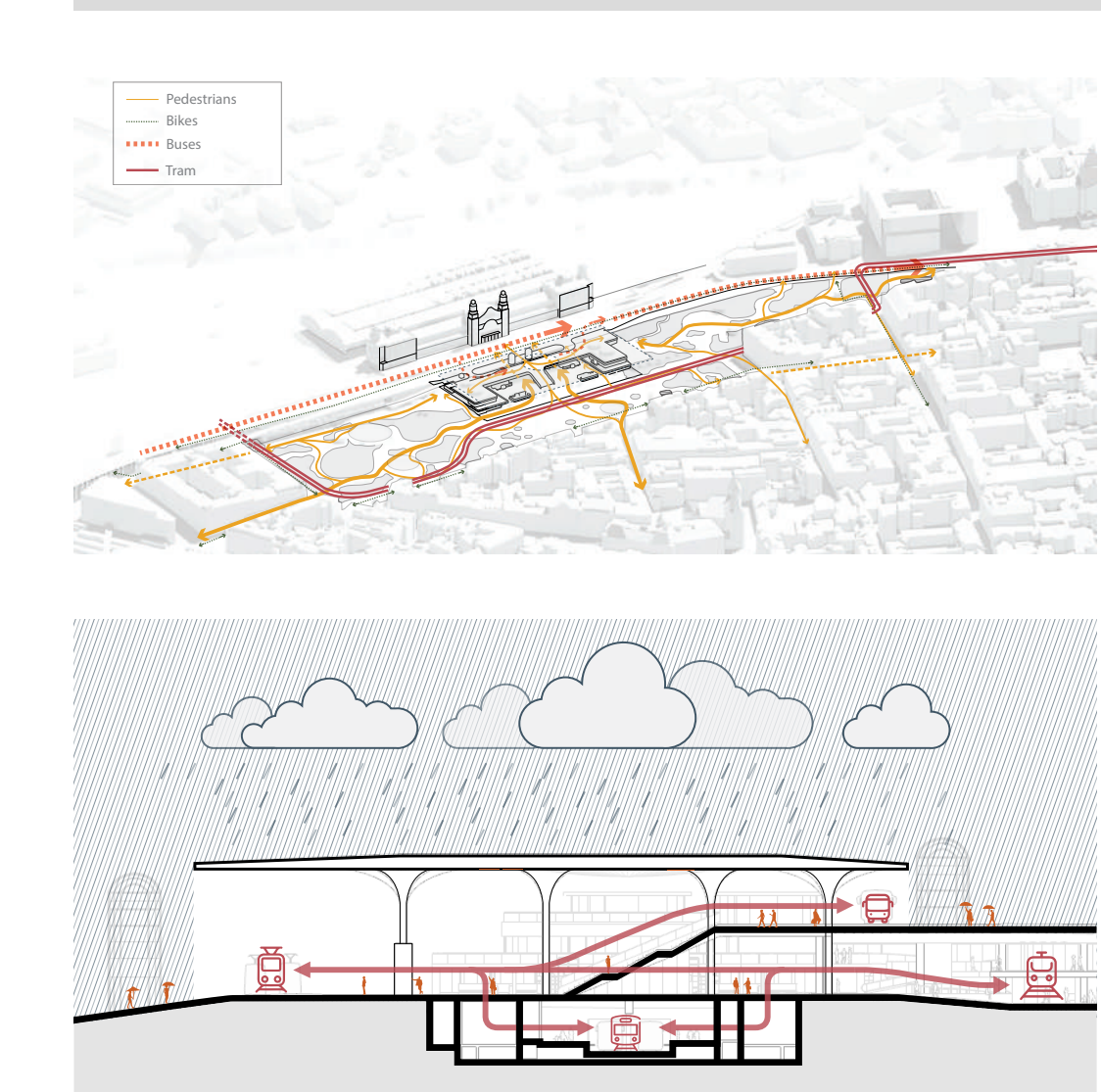
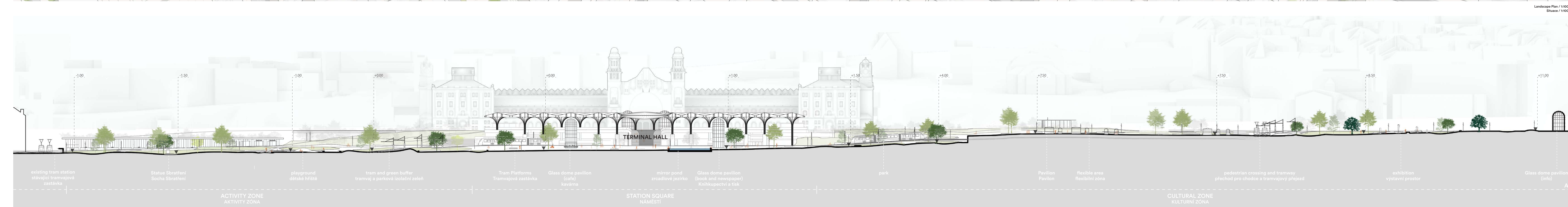
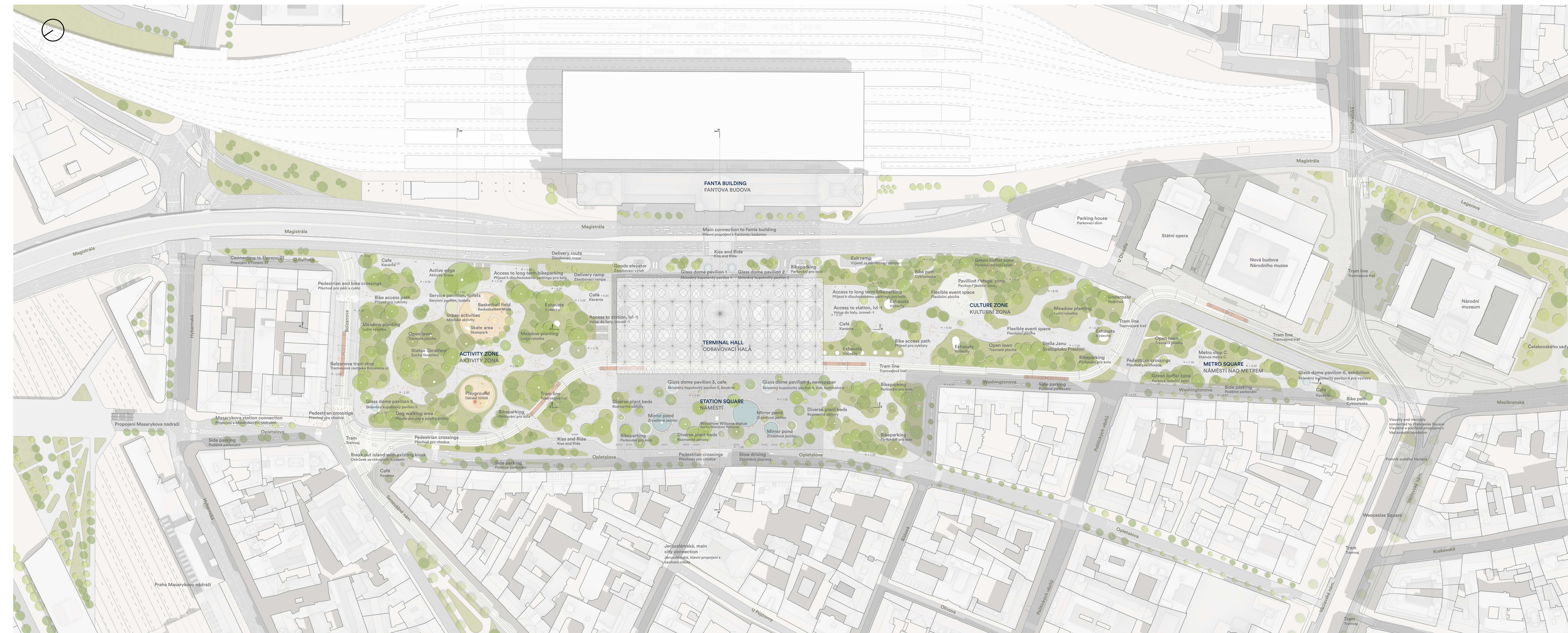
Our heritage strategy of preserving, repairing and adding new when needed, is not only a sustainability strategy, but also our answer to cultural heritage. Working respectfully with the existing context of all surrounding elements, as the Fanta building, the Vrchlického sady Park and the cultural heritage of the modernist Terminal Hall is the base of our proposal.

The ambition is to celebrate the heritage of the valuable existing surrounding buildings and park and at the same time, add a new layer of contemporary sustainable architecture. We analyse both the existing and historic design elements of both buildings and park with the aim to preserve and renovate the valuable and well-functioning parts.

**Kulturní dědictví, český**

Naše strategie zachování kulturního dědictví, jeho nového využití a doplnění, když je to potřeba, není jen strategií udržitelnosti, ale také naší odpovědí na kulturní dědictví. Základem našeho návrhu je ohleduplná práce se stávajícím kontextem všech okolních prvků, jako je Fantova budova, Vrchlického sady a modernistická hala Terminálu.

Ambicí je oslavit dědictví památkově hodnotných stávajících okolních budov a parku a zároveň přidat novou vrstvu současně udržitelné architektury. Analyzujeme stávající historické konstrukční prvky obou budov a parku s cílem zachovat a obnovit cenné a dobře fungující části.



**The Smart Mobility Hub, english**  
 The backbone of creating a future-proof smart mobility hub is to both optimize the public transport facilities for increased flows and functionality while also ensuring seamless connections to all multiple sustainable means of transport spanning from private biking, shared biking (city bikes), walking, and e-scooters to shared car systems and autonomous vehicles.

**Chytrý dopravní Hub, český**  
 Páteř vytvořená perspektivního uzlu pro inteligentní dopravu je optimalizace zařízení veřejné dopravy pro zvýšení proudů cestujících a funkčnosti a zároveň zajištění bezproblémového spojení se všemi dalšími udržitelnými dopravními prostředky zahrnujícími soukromou cyklistiku, sdílenou jízdu na kole (městská kola), chůzi, e-skútry, sdílené automobilové systémy a autonomní vozidla.

**One Roof, english**  
 The multi-modal approach to mobility ensures a seamless and convenient transfer between the sustainable and future proof modes of transport. We prioritize pedestrians and bikes with parking, flows, and bike facilities to push for a greener future of mobility. The large roof ensures seamless and fully covered transfers between the green mobility and public transport network.

**Pod jednou střechou, český**  
 Multimodální přístup k mobilitě zajišťuje bezproblémový a pohodlný přechod mezi udržitelnými a perspektivními druhy dopravy. Upřednostňujeme chůzi a cyklistiku, aby bylo možné integrovat udržitelné druhy dopravy, abychom prosadili ekologičtější budoucnost dopravy. Velká střecha zajišťuje bezproblémový přechod soubor nebo mezi sdílenou mobilitou a sítí veřejné dopravy.

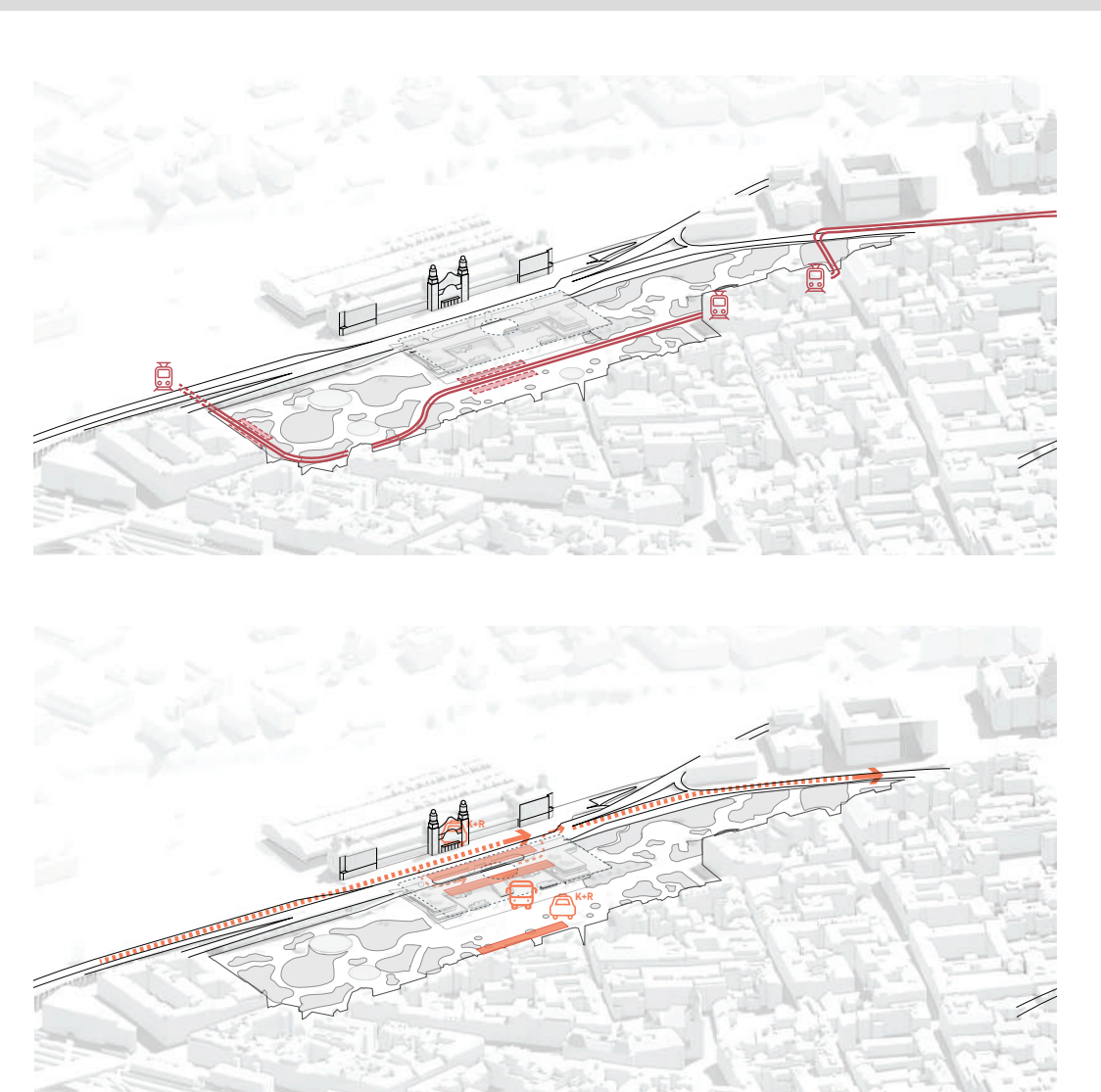


**Pedestrian Flows, english**  
 The new terminal opens up to allow for pedestrian flows to enter from all sides, giving optimal routes and fast connections to the station for the last mile of the pedestrian journeys. When entering the terminal the main circulation paths between 5-7m in width allow for seamless transitions to reach the different modes of public transport in the station.

**Chůze pěších, český**  
 Nový terminál cíleně umožňuje přístup pěších ze všech stran, což vytváří optimální trasy a rychlé spojení s nábřežím a zavečněním sítko této cest. Při vstupu do terminálu umožňují hlavní komunikační trasy o šířce 5-7 m plynulé přechody k různým druhům veřejné dopravy na nádraží.

**Bicycle Flows & Infrastructure, english**  
 The general bike infrastructure and flow is a major priority of the project and has been designed and optimized accordingly. Short term bicycle parking is decentralized in order to cater for people arriving from all directions and located at five key areas. Long term bicycle parking and supporting bike facilities are located in the Bolzano Garage right next to the central terminal hall as well on the south side of the terminal hall, easy reachable from Magistrála.

**Cyklistická doprava a dopravní proud, český**  
 Cyklistická infrastruktura a její proud jsou hlavní prioritou projektu a byly decentralizovány, aby vyhovovaly cyklistům přijíždějícím ze všech možných směrů. Parkoviště se nacházejí ve pěti klíčových oblastech. Dlouhodobé parkoviště pro kola se nacházejí v garáži Bolzano hned vedle centrální haly terminálu, jako i na jižní straně terminálu s dobrou dostupností v Magistrálu.



**Tram Station, english**  
 It has been a main priority to locate the new tram station and platforms as part of the central terminal below the timber canopy. Both platforms are placed to the north of the entrance freeing up as much space for circulation between the terminal hall and the park and plaza as possible. The platforms are seamlessly integrated in the paving to allow for easy access.

**Tramová zastávka, český**  
 Hlavní prioritou bylo umístit novou tramvajovou zastávku a nástupiště jako součást hlavního terminálu pod jeho dřevěnou střešní. Obě nástupiště jsou umístěna na sever od vstupu a uvolňují co nejvíce prostoru pro pohyb mezi halou terminálu a parkem a náměstím. Nástupiště jsou hladce integrována do dlažby a umožňují snadný přístup.

**Drop Off, english**  
 The general bike infrastructure we integrate kiss and ride as well as bus parking. We propose to prioritize the buses and shared mobility over the cars, and as a consequence only allow buses and shared mobility to drop off in the inner lane below the roof, providing a seamless and sheltered journey from drop off to public transport.

**Drop Off, český**  
 Kiss and ride a parkování autobusů integrujeme centrálně při Magistrálu. Navrhujeme upřednostnit autobusy a sdílenou mobilitu před auty, a v důsledku toho umožnit autobusům a sdílené dopravě zastavovat pouze ve vnitřním pruhu pod střešou, což zajistí plynulý přechod soubor nebo za krátkodobé.

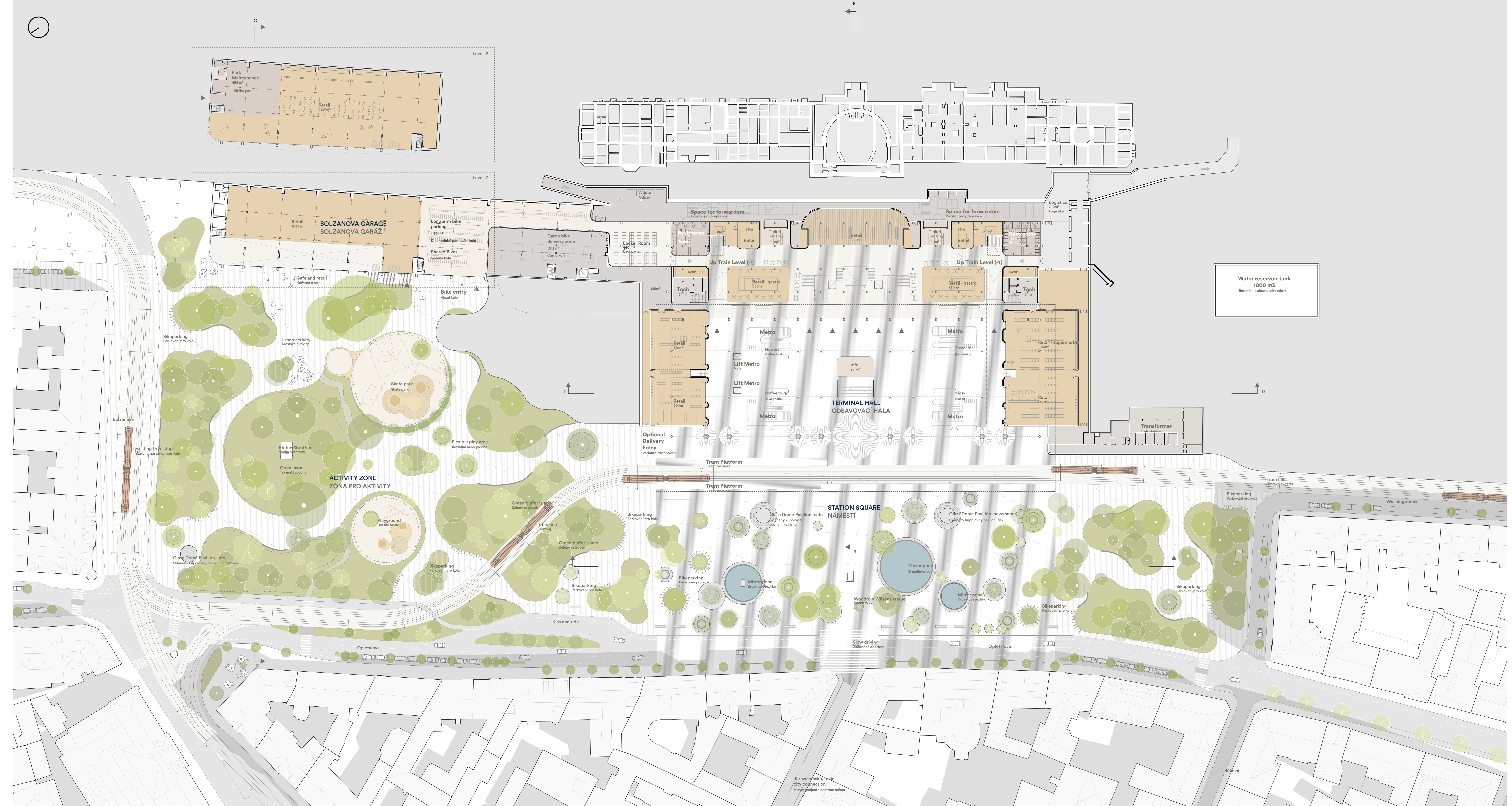


**Shared and autonomous cars, english**  
 Shared and autonomous vehicles will become more and more common in future city mobility scenarios and therefore the design needs to be flexible and cater for this sustainable transition. At the new Central Station we allow for kiss and ride at the main entry as well as parking and charging facilities at the upper level of Bolzano Garage.

**Sdílená a autonomní auta, český**  
 Sdílená a autonomní vozidla budou v budoucích scénářích městské mobility stále běžnější, a proto musí být návrh flexibilní a odhalovat tento přechod k udržitelnosti. Na novém Hlavním nádraží umožňujeme zastavení Kiss and ride u hlavního vchodu a také parkoviště a nabíjecí zařízení v horním patře garáže Bolzano.

**Private Cars, english**  
 Our proposal is trying to minimize the presence of private cars around the park and therefore only provide drop off opportunities for private cars and minimal local parking for the residents that could be considered as short-term parking in the future. All private cars will have to park in the nearby parking facility.

**Individuální automobilová doprava, český**  
 Náš návrh se snaží minimalizovat přítomnost soukromých aut v okolí parku a poskytnout tak pouze možnosti zastavení pro vyvanuté pasážéry a parkování pro rezidenty, které by bylo možno v budoucnu považovat za krátkodobé. Všechna soukromá auta budou muset zaparkovat na nedalekém parkovišti.



**Open Up, english**

Our proposal opens up the existing station literally speaking! This is one of the measures we are undertaking to provide safety in the existing terminal hall and the surrounding park. By lifting up the roof the "underground" station will be experienced as an above ground terminal hall. By lifting the existing roof and facade away (and adding a higher and larger canopy) the project offers a continuous exterior space from the park to the main terminal hall in all main directions including the existing Fanta building, which will be connected by a generous "social star". The sides of the terminal hall will be opened up to the park. The servicing floor plans connect with the park on each level. The ground floor to the Fanta Building / Wilsonova Street, the -01 floor to the park towards east and west and the -02 floor to the main arrival square/Opletalova Street. The park will be opened up (no fences), and the vegetation (no bushes) carefully selected to provide visual connections at eye height.

**Otevření, český**

Náš návrh doslova otevírá stávající odbavovací halu! Toto je jedno z opatření, které děláme, abychom zajistili bezpečnost ve stávající hale terminálu a okolním parku. Zvednutím zastřešení bude „podzemní“ nádraží vnímáno jako nadzemní vstupní hala. Upravením pozice stávající střechy a fasády (a přidáním vyššího a většího středního baldachýnu) projekt nabízí souvislý venkovní prostor od parku až po hlavní nádražní halu ve všech hlavních směrech včetně stávající Fantovy budovy, která bude propojena velkorysým „společenským schodištěm“. Boky odbavovací haly budou otevřeny až do parku. Terasové půdorysy se na každé úrovni propojují s parkem. Přilehlé k Fantově budově / Wilsonově ulici, patro -01 do parku na východ a západ a patro -02 do hlavního přednádražního náměstí / ulice Opletalova. Park bude otevřen (bez plotů), stejně jako vegetace (bez keřů), aby bylo zajištěno vizuální propojení ve výšce očí.

**Activate, english**

Another measure to provide safety is handled by giving "ownership" to the public realm. Extending the city into the park and activating the "edges" of the park and providing program towards the park is a way to enhance "eyes on the street". Placing functions as food & beverage along the corners and 24 hours open services, will increase the feeling of safety, also at nighttime. During the day, functions which spills out into the public realm, will create a friendly and welcoming streetscape. The new terminal project provides ~ 10.000 m² of retail. The existing parking house is designed to transform over time into an active mobility hub, which provides a variety of functions with direct entrances and generous inside-outside connections to the park. New retail and food & beverage areas along the corners are designed as curved glass elements, providing transparency and interactions with the outside.

**Aktivace, český**

Dalším opatřením k zajištění bezpečnosti je "privatizace" si veřejného prostranství. Rozšíření města do parku a oživení „krajních hran“ parku a zajištění funkcí směrem do parku je způsob, jak vytvořit pocit „očí na ulici“. Umístění funkcí jako je občerstvení podél rohů a služeb, fungujících 24 hodin denně, zvýší pocit bezpečí i v noci. Během dne funkce, které se vylévají do veřejné sféry, vytvoří přátelské a přívětivé uliční prostranství. Odbavovací hala poskytuje přibližně 10 000 m² maloobchodu. Stávající parkovací dům je navržen tak, aby se časem proměnil v aktivní centrum mobility, které poskytuje řadu funkcí s přímými vstupy a velkorysým vnitřním a venkovským propojením s parkem. Nové maloobchodní prostory a gastro služby v rozích jsou navrženy jako zakřivené skleněné prvky, které poskytují transparentnost a interakci s exteriérem.

**Connect, english**

The proposal connects the park with the new terminal hall visually and physically. Direct flows are provided from all sides and clear wayfinding is signaled by the lowering canopy. When arriving via Wilsonova or from Mustek (City Centre), it is clear where the STASTNÝ HLAVÁK is. All pathways throughout the park lead to the centre of the terminal hall. Deadends, tunnels etc are replaced by an easy accessible gateway system above ground from north, east and west. Visual connections are provided throughout the park. When arriving from the main square, a visual axis towards the Fanta building throughout the canopy is creating a clear sense of place. If arriving by train, coming through the existing tunnel, the park and the cityscape of Prague is visible, as soon as you enter the terminal hall area. A generous terracing "landscape" hall gives a feeling of overview and urban connection.

**Spojení, český**

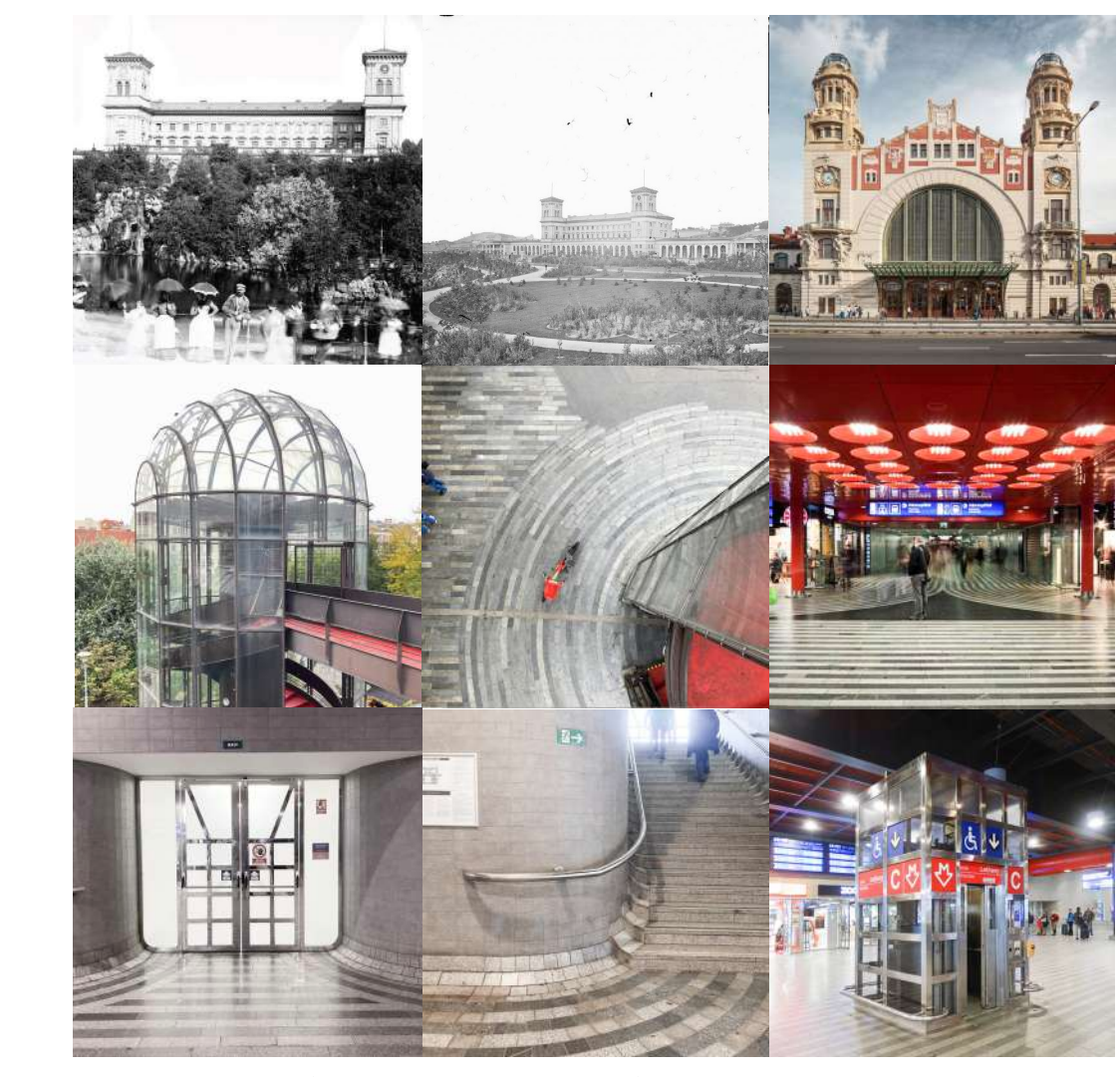
Návrh vizuálně i fyzicky propojuje park s novou odbavovací halou. Přímé toky jsou zajištěny ze všech stran a přehledná orientace je signalizována vlněnou střešou. Při příjezdu přes Wilsonova nebo z Mustku (centra města) je jasné, kde se STASTNÝ HLAVÁK nachází. Všechny cesty v parku vedou do středu odbavovací haly. Slepe uličky, tunely atd. jsou nahrazeny ležce přístupným pozemním systémem cest se severu, východu a západu. V celém parku je zajištěn vizuální spojení. Při příchodu z přednádražního náměstí vytváří vizuální osa směrem k Fantově budově pod celým zastřešením jasný pocit místa. Při příjezdu vlakem a příchodu stávajícími tunely od nádraží je park a panorama Prahy vidět, jakmile vstupujete do odbavovací haly. Velkorysý terasovitý "krajinářský" sál tak vytváří jasnou pocit nadhledu a propojení s městem.

**Lighting Strategy Goals, english**

- Traffic safety.** When Stastny Havlak is re-designed we will establish optimal visual conditions for all traffic, for tram drivers to easily notice pedestrians and cyclists, as well as car drivers.
- Personal security.** The lighting will enhance peoples' feeling of safety. One will feel welcome to use Stastny Havlak during the night and the ambition is that due to the light conditions people prefer to use Stastny Havlak rather than other options in its proximity.
- Intuitive wayfinding.** The lighting will show the way. Especially the travelers, commuters and first-time users who will be able to flow through the newly established visual order effortlessly.
- Architectural identity.** The new timber canopy lighting will reveal the roof's form, texture and materiality in order to create an iconic visual experience. The goal is that Stastny Havlak becomes a new Instagram spot in Prague.

**Strategie osvětlení, český**

- Bezpečnost provozu.** Při přestavbě Stastného Havlaku budou vytvořeny optimální vizuální podmínky pro všechny účastníky provozu. Jak pro řidiče tramvají, aby si snadno všimli chodců a cyklistů, tak pro řidiče automobilů.
- Osobní bezpečnost.** Osvětlení zvýší pocit bezpečí lidí. V noci se budete cítit vítáni na hlaváku. Cílem je, aby se lidé pohybovali v blízkosti Havlaku co nejvíce, díky jeho optimálnímu a atraktivnímu světelnému podniku.
- Intuitivní orientace.** Osvětlení Vám ukáže cestu. Tento nově zavedený intuitivní vizuální řád ocení zejména cestující, dojíždějící a noví příchozí.
- Architektonická identita.** Nové osvětlení dřevěného baldachýnu odhalí jeho tvarovost, texturu a materiál. Vytváří tak velmi zajímavý a ikonický vizuální zážitek. Stastný Havlak se tak stane novým "instagramovým" místem v Praze, který přiláká velkou pozornost z celého světa.



**Heritage Concept, english**

Our ambition is to celebrate the heritage of the valuable existing surrounding buildings and park and at the same time, adding a new layer of contemporary sustainable architecture:

- 1) We analyse the existing buildings and design elements with the aim to preserve and renovate the well-functioning parts.
- 2) We repurpose and extend the characteristic design features by Alena Šrámková, Jan Srámek, Jan Bočan and Zdeněk Rothbauer. We also take inspiration in the characteristic delicate design language and interpret that language in our extensions and additions.
- 3) Last but not least, we bring daylight, physical connections providing optimized flow, and visual connectivity into the station area in order to adapt the modernist building, the adjacent park and the connecting public realm of the surrounding city to contemporary needs and to showcase the sustainable transformation of the station to meet the demands of the future.

**Koncept kulturního dědictví, český**

Naši ambice je oslavit dědictví cenných okolních budov a parku a zároveň přidat novou vrstvu současně udržitelné architektury:

- 1) Analyzujeme stávající stavby a jejich konstruktivní prvky s cílem zachovat a obnovit dobře fungující části.
- 2) Používáme a rozšiřujeme charakteristické konstruktivní prvky Aleny Šrámkové, Jana Srámka, Jana Bočana a Zdeněka Rothbauera. Inspirujeme se také v jejich charakteristickém jemném návrhovém jazyce a interpretujeme tento jazyk v našich rozšířeních a doplňcích.
- 3) V neposlední řadě vnášíme do prostoru nádraží denní světlo, fyzické propojení zajišťující optimalizovaný tok cestujících a vizuální konektivitu, abychom modernistickou budovu, přilehlý park a navazující okolní veřejný prostor města přizpůsobili současným potřebám a ukázali udržitelnou proměnu nádraží tak, aby splňovala požadavky budoucnosti.

**Preservation, english**

Our strategy is to preserve the co-existing layers of time and to analyze the different components in regards to their spatial and architectural qualities.

We preserve the legacy of the original design and keep the station's identity! Investigating the existing terminal station we find that a strong architectural language of its original time, the postmodern era, is clearly recognizable.

The symmetrically organized terminal hall, terracing between the park and the Fanta building in the north-south direction, will be kept as the overall organizational layout.

Building elements as they bend, tiled walls surrounding the terminal hall, holding the retail areas, the signature granite flooring with its gray stripes, the mirror chrome metal elements as hand-railing, window-framing and other details, as well as the characteristic red ceiling with its circular lights.

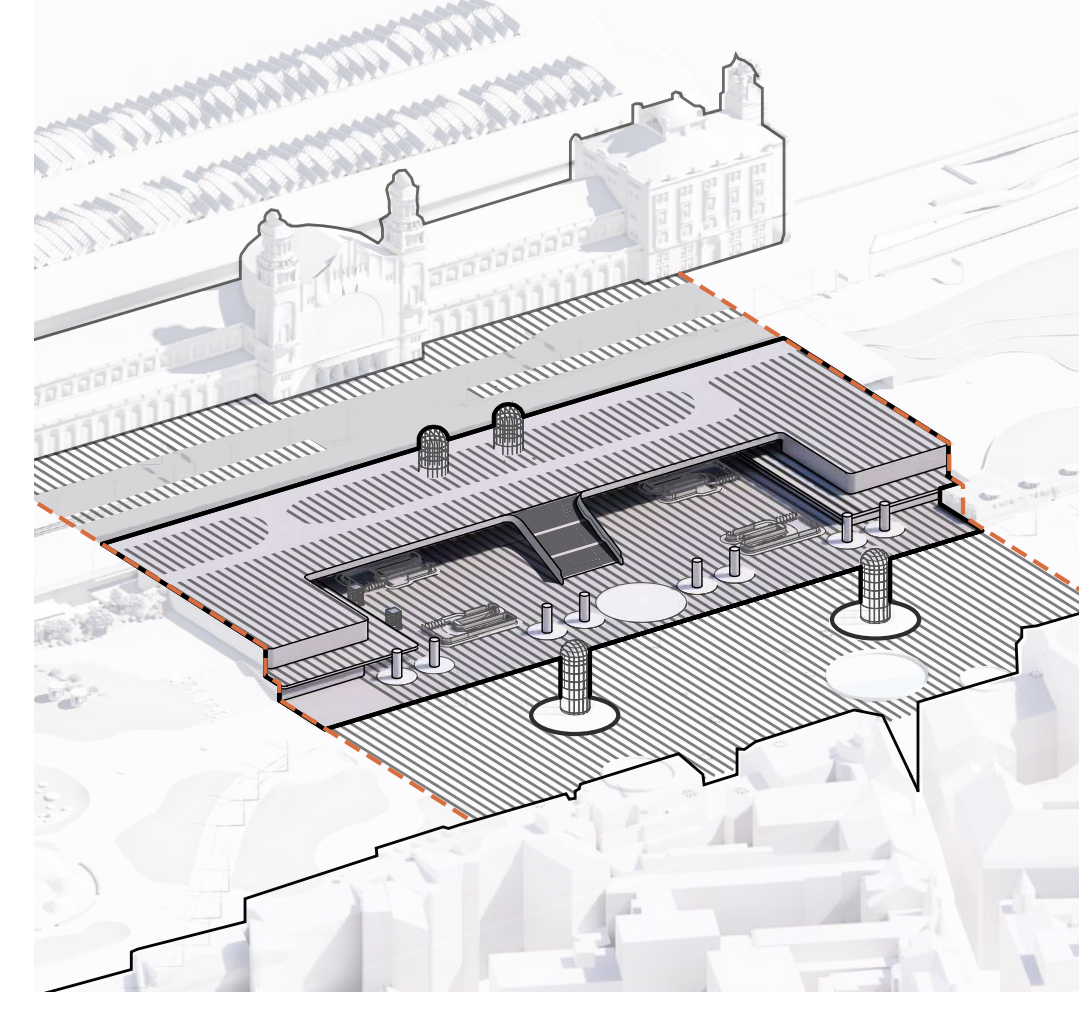
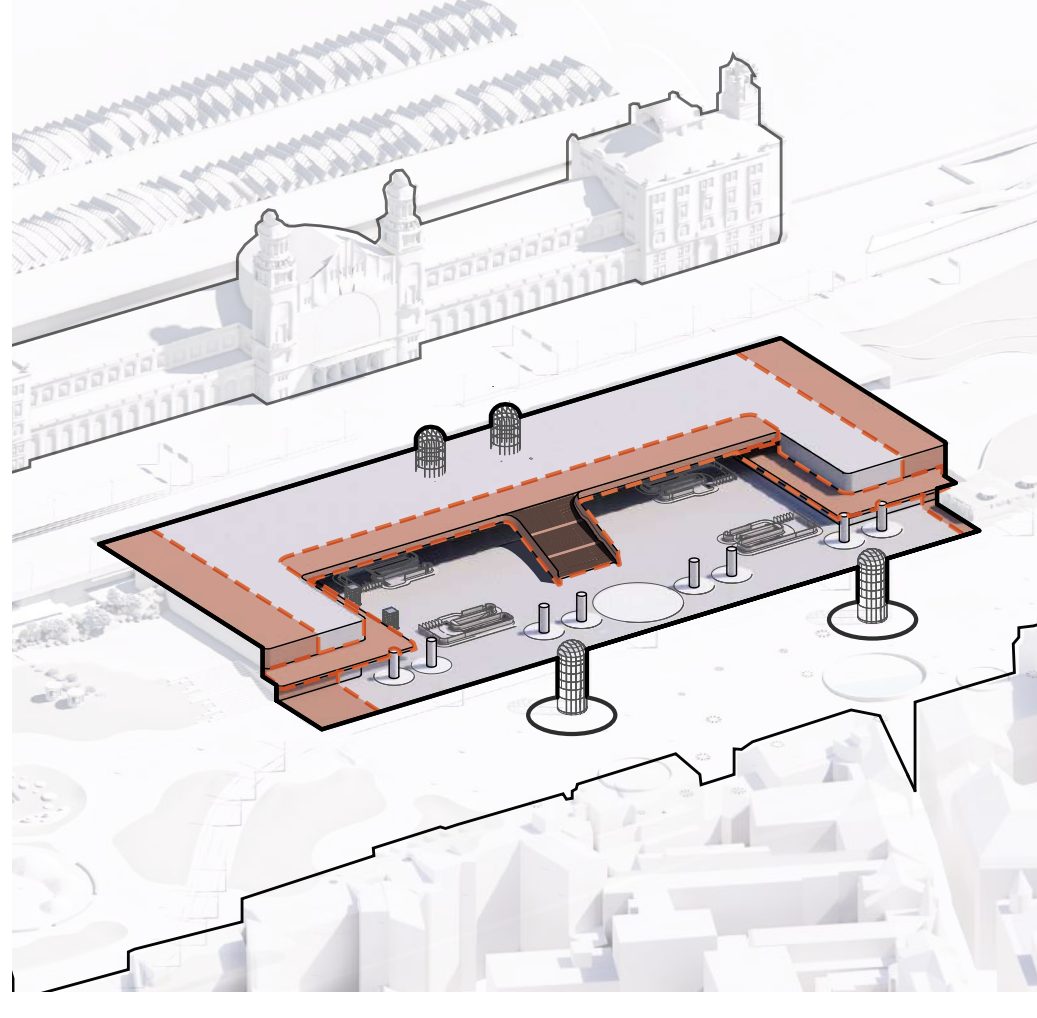
**Zachování, český**

Naši strategie je zachovat koexistující časové vrstvy a analyzovat jednotlivé komponenty z hlediska jejich prostorových a architektonických kvalit.

Zachováme odkaz původního návrhu a udržíme identitu stanic! Na stávající budově nádraží můžeme vidět, že disponuje jasně rozpoznatelným silným architektonickým jazykem doby jejího vzniku.

Symetricky uspořádaná odhazovací hala, terasovitost mezi parkem a Fantovou budovou ve směru sever-jih je zachována jako celkové organizační uspořádání.

Prvky budovy, které se ohýbají, obklady stěn v nádražní hale, prodejní plochy, charakteristická žulová podlaha s šedými pruhy, zrcadlově chromované kovové prvky jako zábradlí, okenní rámy a další detaily, stejně jako charakteristický červený strop s kruhovými světly.



**Repurpose, english**

Due to future demands of higher flow activity, the existing plan layout will need to be reorganized and brings the opportunity to "rethink" the existing terminal hall in relation to the park.

This is an opportunity to free the heritage from the clutter. A second life can be given to outstanding elements, which have lost their purpose. Purposeful and needed elements can be integrated into the existing design.

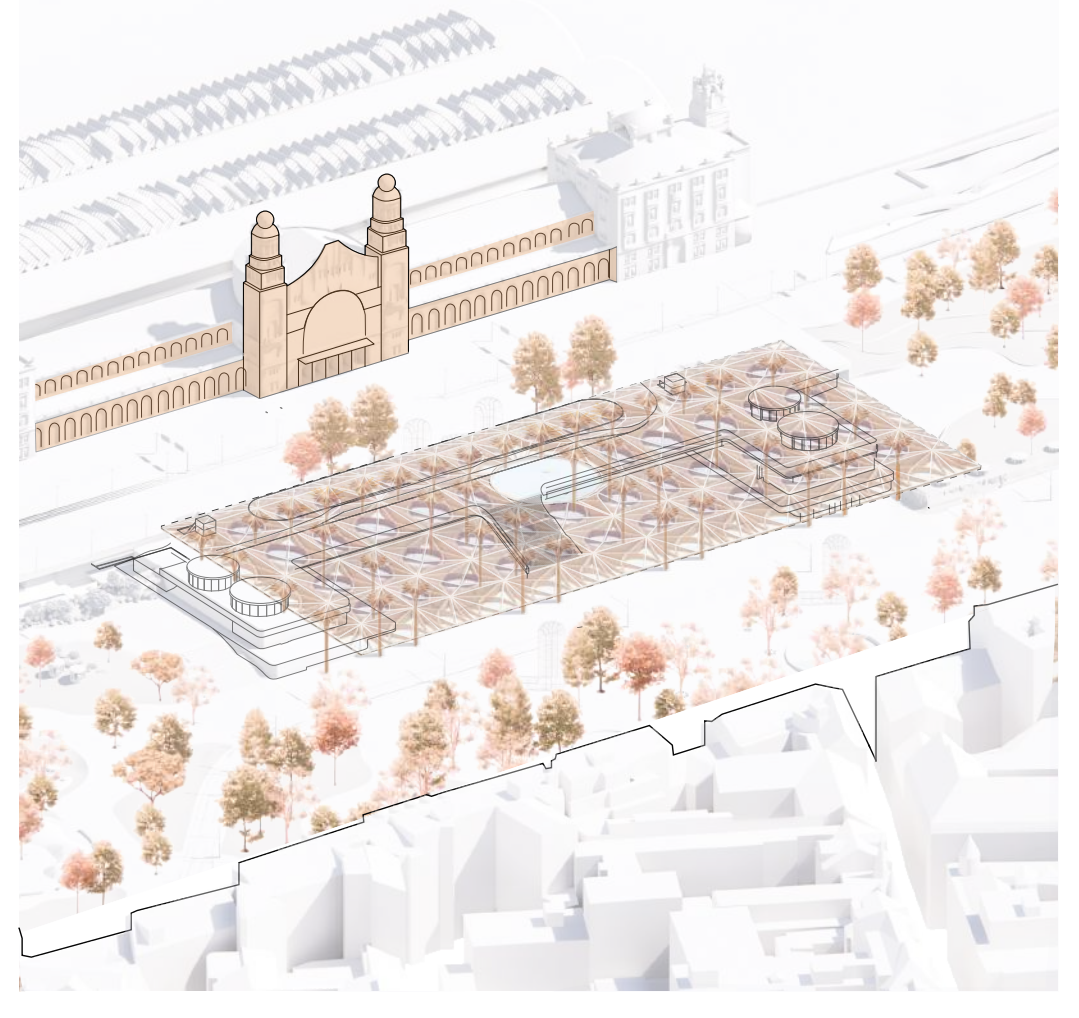
Our proposal aims to repurpose some of the "hidden treasures" of the original design to bring them back to life and to make them visible in the public space of Prague. The striped granite floor will be extended as an urban carpet, to welcome the citizens of Prague and connect the terminal hall from Opletalova Street all the way to the Fanta building on Magistrála. As soon as you arrive in the station area you will dive into the original design.

**Opětovné využití, český**

Vzhledem k budoucím zvýšeným nárokům na toky cestujících a kapacitu je nutné stávající uspořádání reorganizovat a přinést možnost „přehodnotit“ stávající odhazovací halu ve vztahu k parku.

To je příležitost osvobodit vše hodnotné od nechtěných násoch. Druhý život může být dán výjimečným prvkům, které průběhem času ztratily svůj účel. Účelné a potřebné prvky lze integrovat do stávajícího designu.

Návrh si klade za cíl nové využití pro některé ze „skrytých pokladů“ původního návrhu nádraží tak, aby jim vrátil život a viditelnost i ve veřejném prostoru Prahy. Charakteristická pruhovaná žulová podlaha bude rozšířena jako městský koberec, vltající Pražany a propojit tak odhazovací halu od Opletalovy ulice až k Fantové budově na Magistrále. Jakmile dorazíte do prostoru nádraží, ponoříte se do původního designu odhazovací haly.



**Adding-On, english**

Whatever will be added to the existing and the repurposed layer needs to perform spatially and in terms of sustainability. It needs to be future proof!

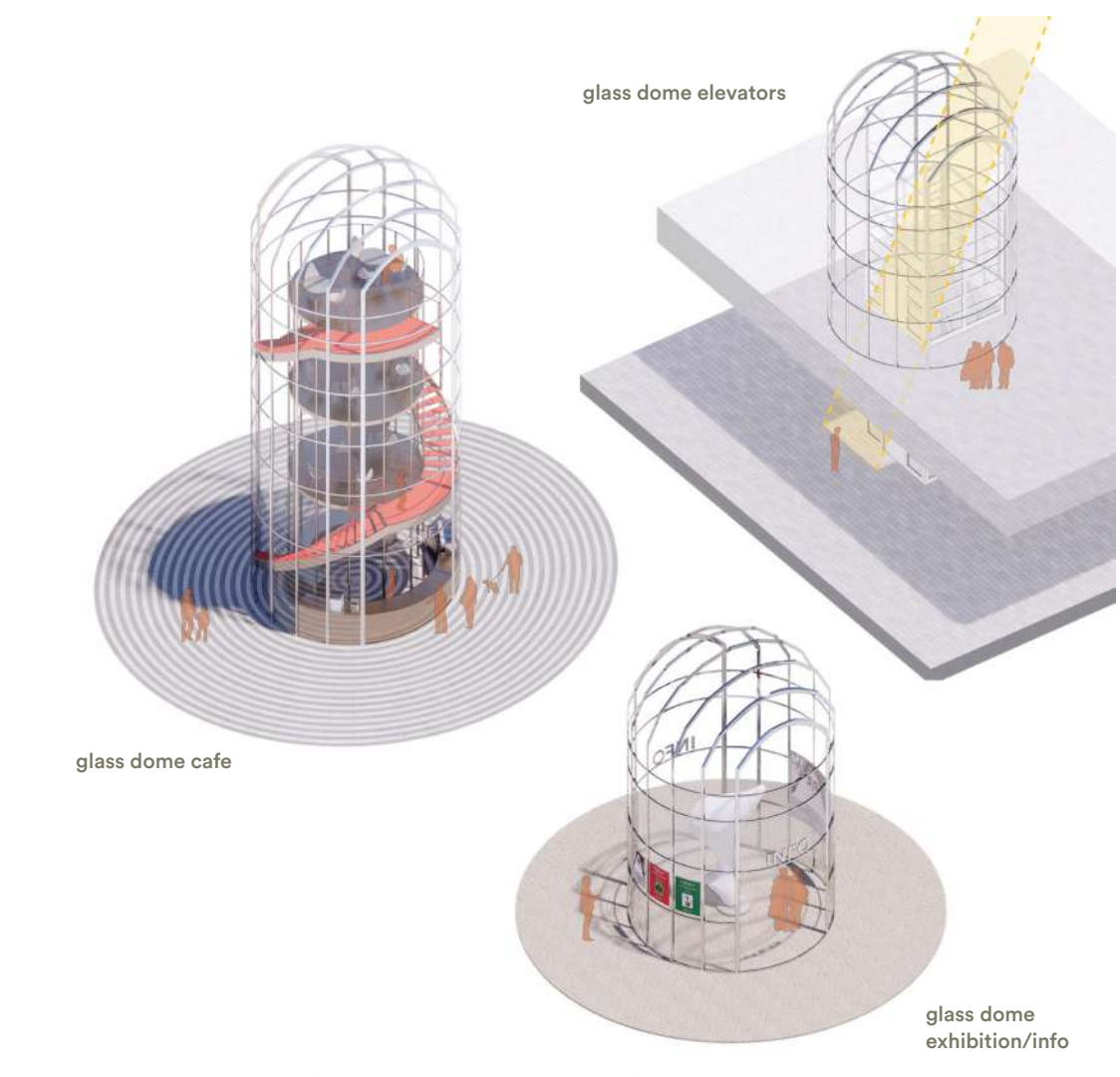
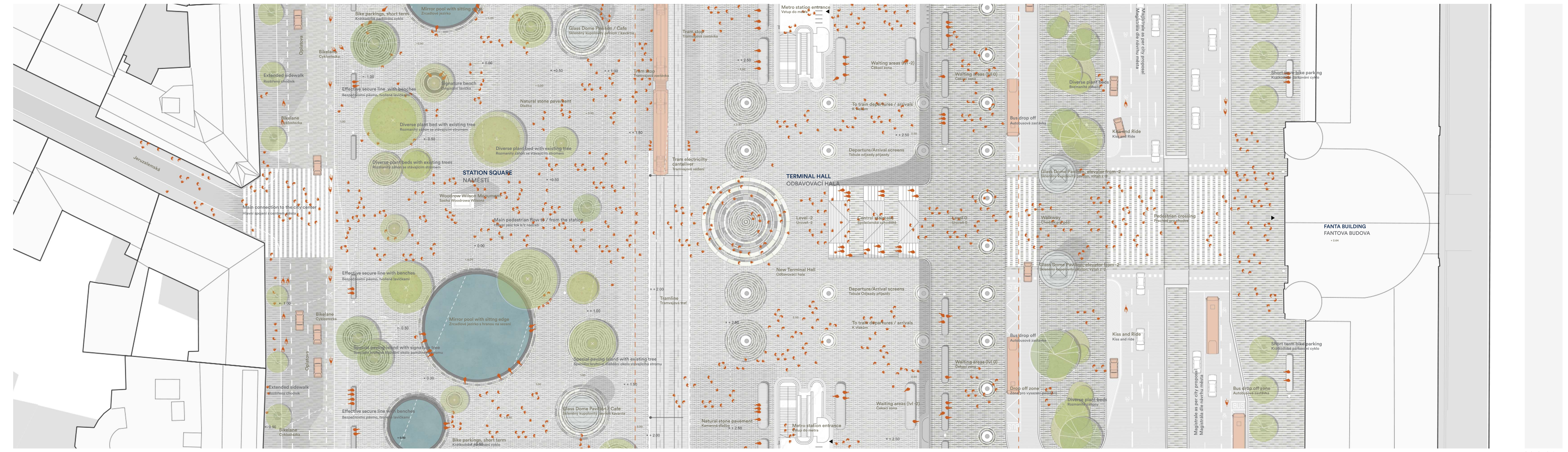
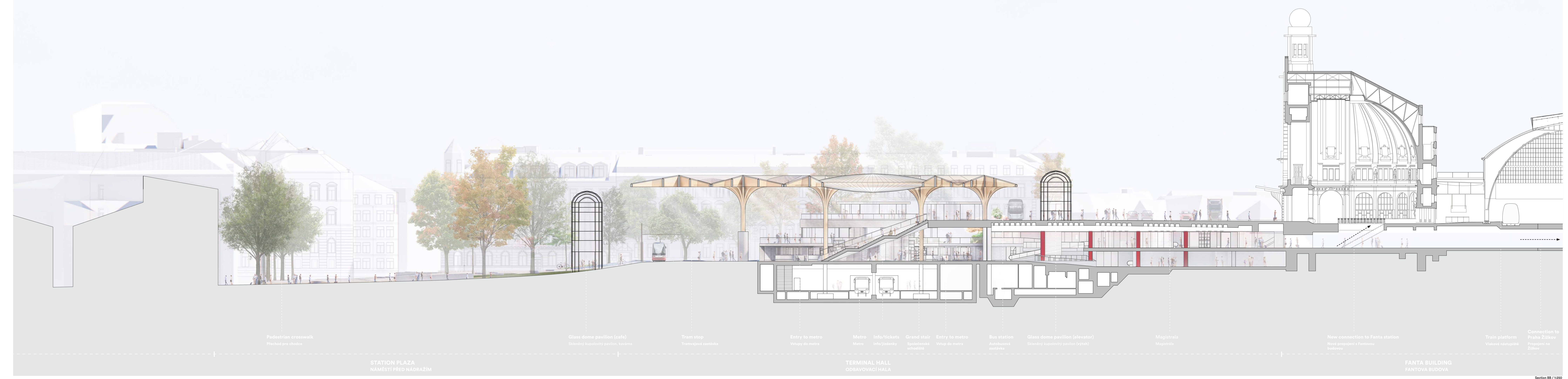
A sustainable and iconic new roof structure will replace the existing steel girder structure holding the parking deck and lifted up 13.8m above the terminal floor to ensure visibility in all directions. Instead of competing with the existing surrounding design of the terminal hall, the park and the Fanta building, the new roof takes inspiration from the trees in the park, the arches of the Fanta building and the curved, tectonic, and robust design elements of the terminal hall.

The roof is the connecting element, bridging the surrounding elements of the past, designed as a performing roof of the future. The roof design creates an airy timber canopy filtering the daylight as an extension of tree crowns of the park, it creates a symmetrical and open hall layout in continuation of the Fanta Building while reflecting the quality and simplicity of the brutalist design of the Terminal Hall.

**Nová vrstva, český**

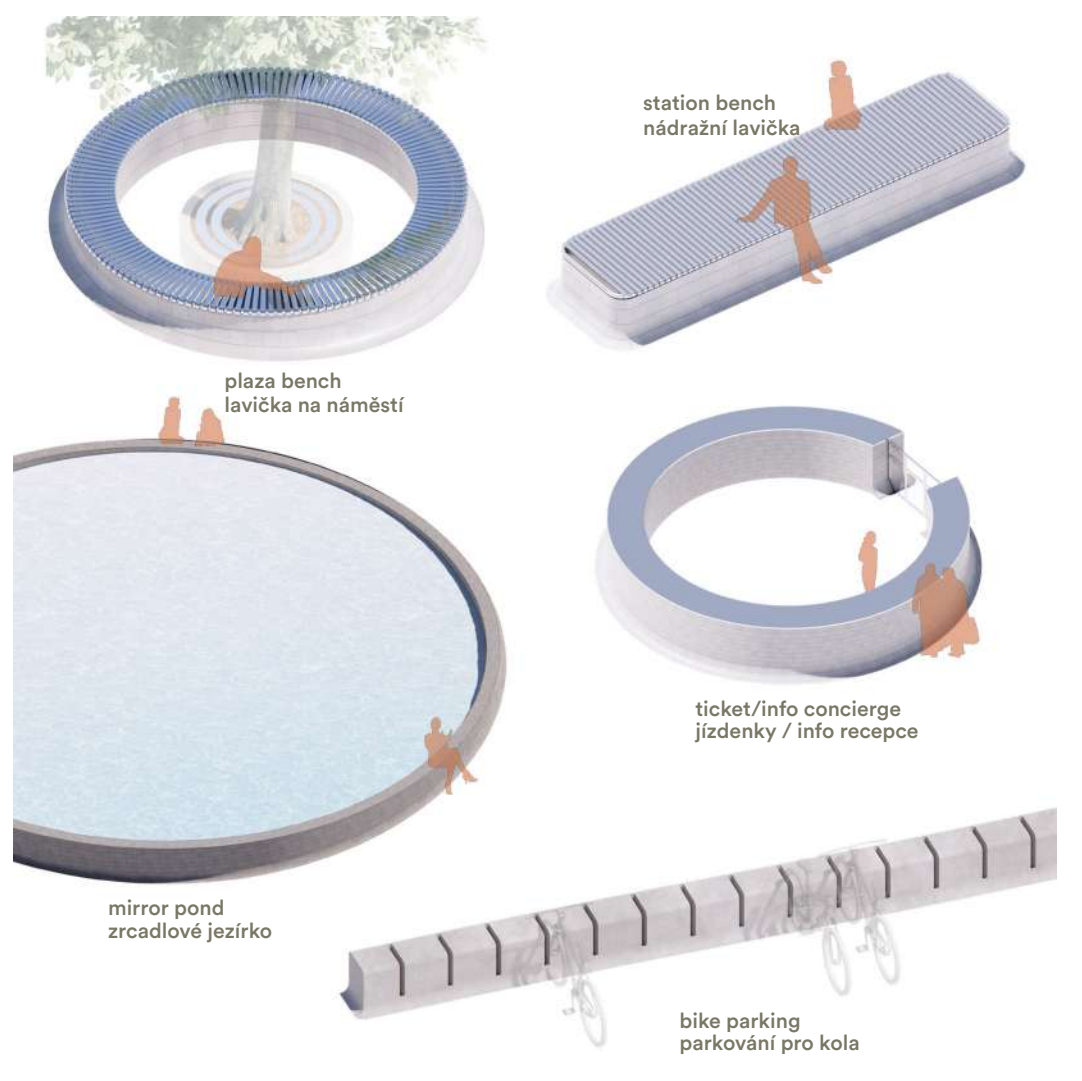
Cokoli bude přidáno ke stávající a nové použité vrstvě, musí fungovat prostorově a z hlediska udržitelnosti. Musí to být řešené udržitelně i v budoucnu!

Udržitelná a ikonická nová střecha konstrukce nahradí stávající ocelovou nosníkovou konstrukci, střecha je vysokošlá 13,8 m nad podlahou terminálu, aby byla zajištěna viditelnost ve všech směrech. Namísto toho, aby nová střecha konkurovala stávajícímu designu haly terminálu, parku a Fantovy budovy, inspiruje se stromy v parku, oblouky Fantovy budovy a zakřivenými, tectonicými a robustními konstrukčními prvky haly terminálu. Střecha je spojovacím prvkem, který přemostuje okolní prvky minulosti a je navržena jako výhledová střecha budoucnosti. Návrh střechy vytváří vzdušný dřevěný baldachýn filtrující denní světlo, stejně jako koruny stromů okolního parku, vytváří symetrické a otevřené uspořádání haly i návaznosti na Fantovou budovu a zároveň odráží kvalitu a jednodušnost brutalistického návrhu terminálové haly.



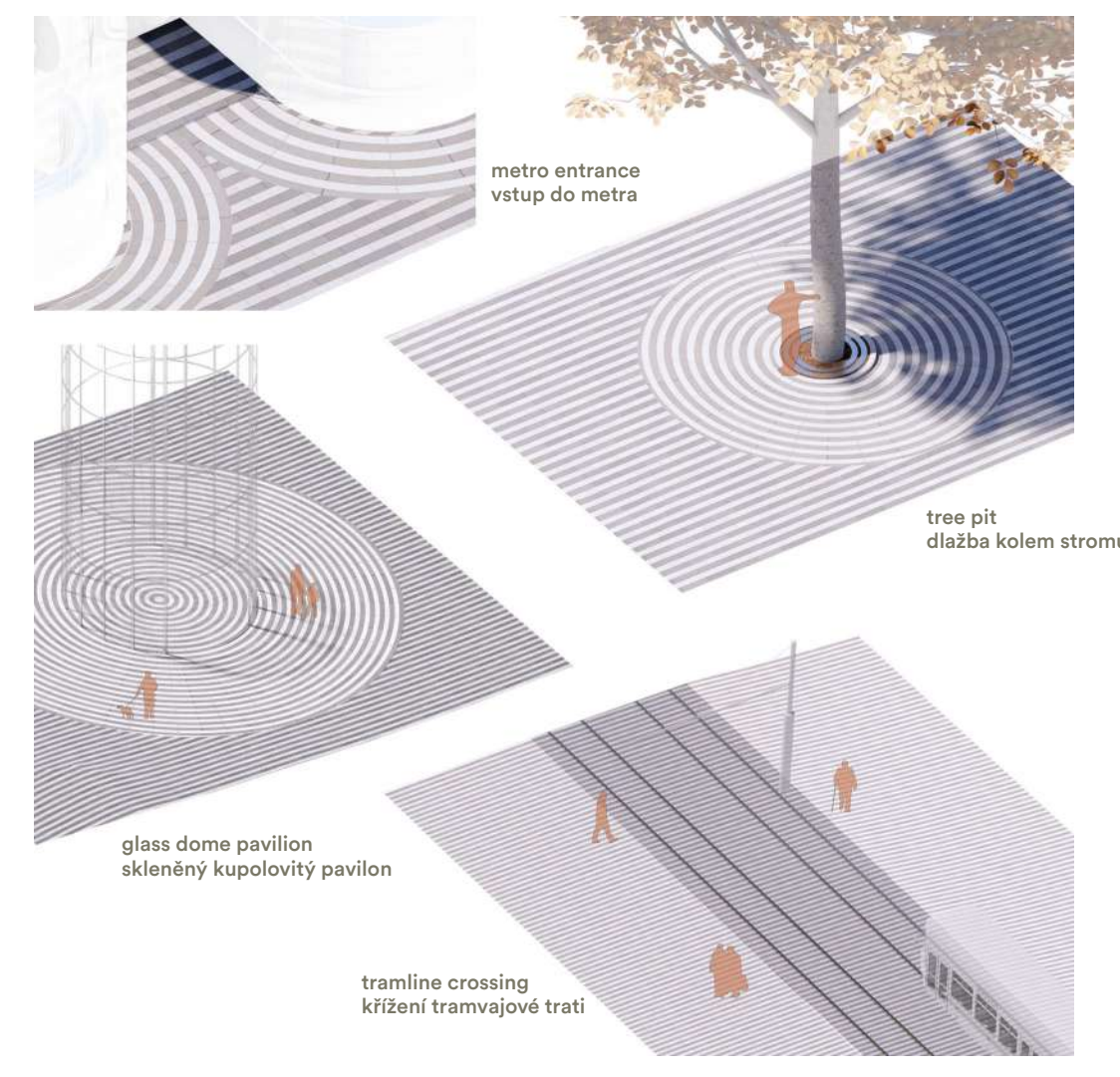
**The Pavilions, english**  
 The 6 existing glass domes surrounding the terminal hall are signature elements of the original design. It is a playful element that breaks with the strictness of the straight lines. Those elements will be kept or repositioned in the future station proposal. The elevators, which mark the entrance from Wilsonova Street, will be kept in the current location and function. The 2 domes, holding the staircases, which connect the ground floor with level -02, the park, will be relocated to make space for the tram line. These two domes will be repositioned with a take away cafe, embedded in the main public arrival square and a kiosk, to generate life and cater to the passersby with their needs, before departure or after arrival. The outdated ventilation outlets on top of the terminal hall, will find their new life as an information pavilion towards east and west of the park, showcasing the cultural and "sports" activities in the surroundings.

**Paviliony, česky**  
 Šest stávajících skleněných kupolí obklopujících odbavovací halu je charakteristickým prvkem původního designu nádraží. Jak je v jejím vytváření projevem často vidět, hrany prvků se vymyká přímým rovinným liniím. Tyto prvky budou zachovány nebo znovuupřeny v budoucím návrhu odbavovací haly. Výšlky, které rámuje vchod z Wilsonovy ulice, zůstávají zachovány ve stávající poloze a funkci. Dvě kopule, držící schodiště, spojující úroveň magistraly a parku, budou přemístěny, aby se vytvořil prostor pro tramvajovou trať. Tyto dvě kopule budou přemístěny na kádnímu "take away" stylu, zasazenou do hlavního veřejného náměstí, a kiosků odvětvového partner pro uspokojení potřeb kolemdoučích před odjezdem nebo po příjezdu. Zastaralé větrací otvory na střeše odbavovací haly najdou svůj nový život jako informační pavilony představující kulturní a "sportovní" aktivity ve východní a západní části okolního parku.



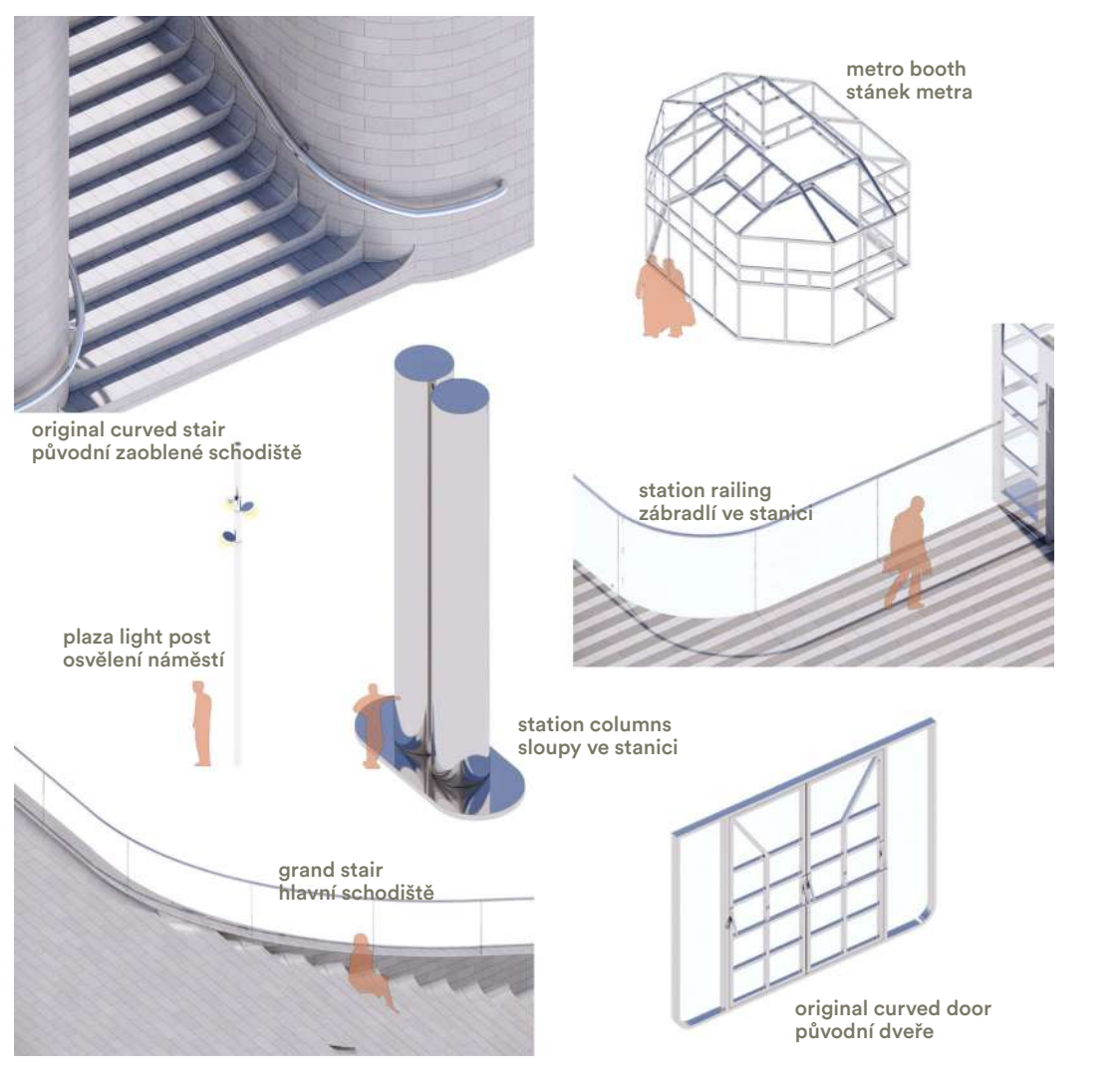
**The Curved, Tiled Walls, english**  
 The smooth and curved walls of the original design, seem to guide the visitor throughout the station. This recognizable feature of the bright grey tile walls seems to work hand in hand with the flow of the layout. Detailed by filled curves connecting walls, the robust and heavy surface becomes soft and flows seamlessly into the floor as well. Our proposal extends this part of the design language into integrated street furniture as benches, bike parking elements, tree beds, the design of a water pond etc. Smoothly bending out of the square, the street furniture becomes an integrated element of the plaza design. The idea is to create a robust and functional square, where the original terminal's identity is present from the very first moment of arrival.

**Zaoblené stěny s keramickým obkladem, česky**  
 Hladké a ohybné stěny původního designu jakoby provázejí cestující celou stanicí. Že se, že tento rozpoznatelný rys světlých šedých keramických obkladů stěn funguje ruku v ruce s plynulostí dispozice. Robustní a těžký povrch, doplněný křivkami spojujícími stěny, měkce a plynule přechází do podlahy. Náš návrh rozšiřuje tuto část charakteristického prvku do integrovaného městského mobiliáře jako jsou lavičky, parkovací prvky pro kola, stromová lože, design vodního jezírka atd... Ohybní mobilniář se plynule ohybá ven z povrchu náměstí a stává se tak integrovaným prvkem přednádraží. The idea is to create a robust and functional square, where the original terminal's identity is present from the very first moment of arrival.



**Striped Paving, english**  
 The distinctive striped granite paving is extended onto the arrival square and onto Magistrála, to clearly tie the station together with the city and create a strong identity. The principles for the meeting between flow and elements that are found in the original terminal design are also extended to include the meeting with the square's elements in the form of trees and water basins. Where the pavement crosses infrastructure, such as trams, bike paths and roads, the tile is scaled down and a uniform color scheme is chosen to indicate special attention to pedestrians.

**Pruhovaná dlažba, česky**  
 Výrazná pruhovaná žulová dlažba je rozšířena na přednádražní náměstí a na Magistrálu, aby jasně spojila nádraží s městem a vytvořila silnou identitu. Principy setkávání toků lidí a prvků, které se nacházejí v původním návrhu terminálu, jsou rozšířeny i integrovány do prvků náměstí v podobě stromů a zrcadlových jezítek. V místech, kde chodník kříží infrastrukturu, jako jsou tramvaje, cyklostezky a silnice, je dlažba zmenšena a je použito jednotné barevné schéma, které značí zvláštní pozornost všemocným chodcům.



**The Metal Chrome Details, english**  
 A cool shiny accentuation is added to the original terminal by the chromed door frames and metal railings, bending around corners and guiding the passengers up and down the stairs. A distinguished notion of a public transport hall is embedded in this choice of material. A functional and characteristic detail, which our design continues to work with, in elements such as light poles, hand rails, window and door frames, benches etc. The iconic double columns, today carrying the Wilsonova Street structure and the existing terminal roof, will be partly repositioned to carry the new timber roof columns and will be clad in chrome panels as well, to manifest themselves as a characteristic new entrance to the underpass of the train station.

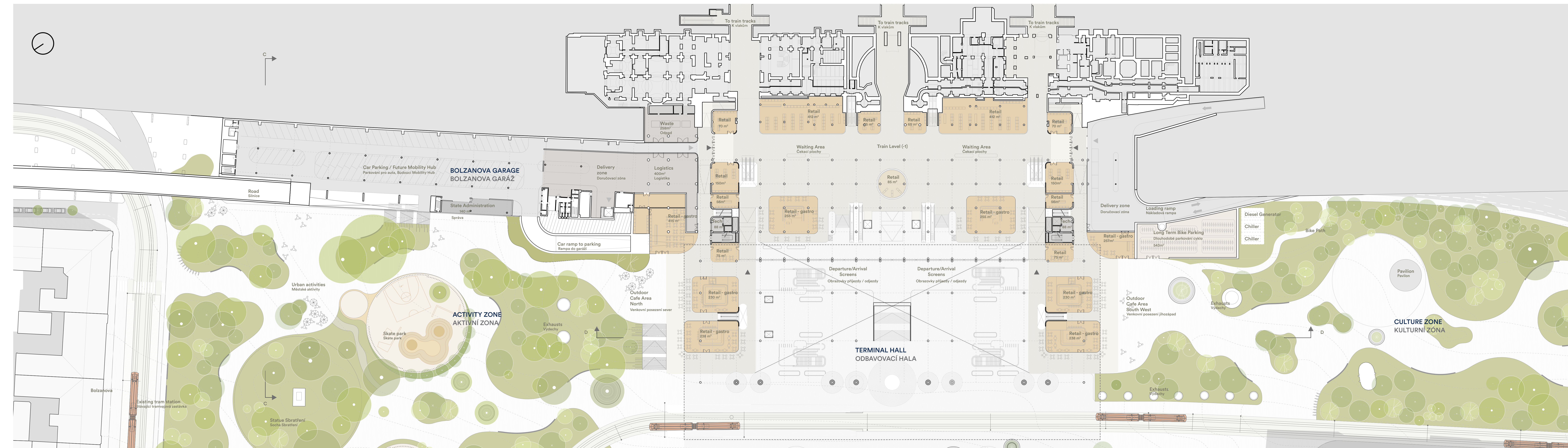
**Chromované detaily, česky**  
 Chladný lesklý akcent dodávají původnímu terminálu chromované rámy dveří a kovová zábradlí, která se ohybají za rohu a vedou cestující po schodech nahoru a dolů. V této volbě materiálu je zakotvena vyhraněná představa výpravní haly. Funkční a charakteristický detail, s nímž náš návrh dále pracuje v prvcích, jako jsou sloupce osvětlení, zábradlí, rámy oken a dveří, lavičky atd. Ikonické dvojité sloupce, které dnes nesou konstrukci Wilsonovy ulice a stávající střechu terminálu, budou částečně znovu postaveny pro vynesení nových dřevěných střešních sloupů a budou rovněž obloženy chromovanými panely, aby se projevily jako charakteristický nový vstup do podchodu vlakového nádraží.



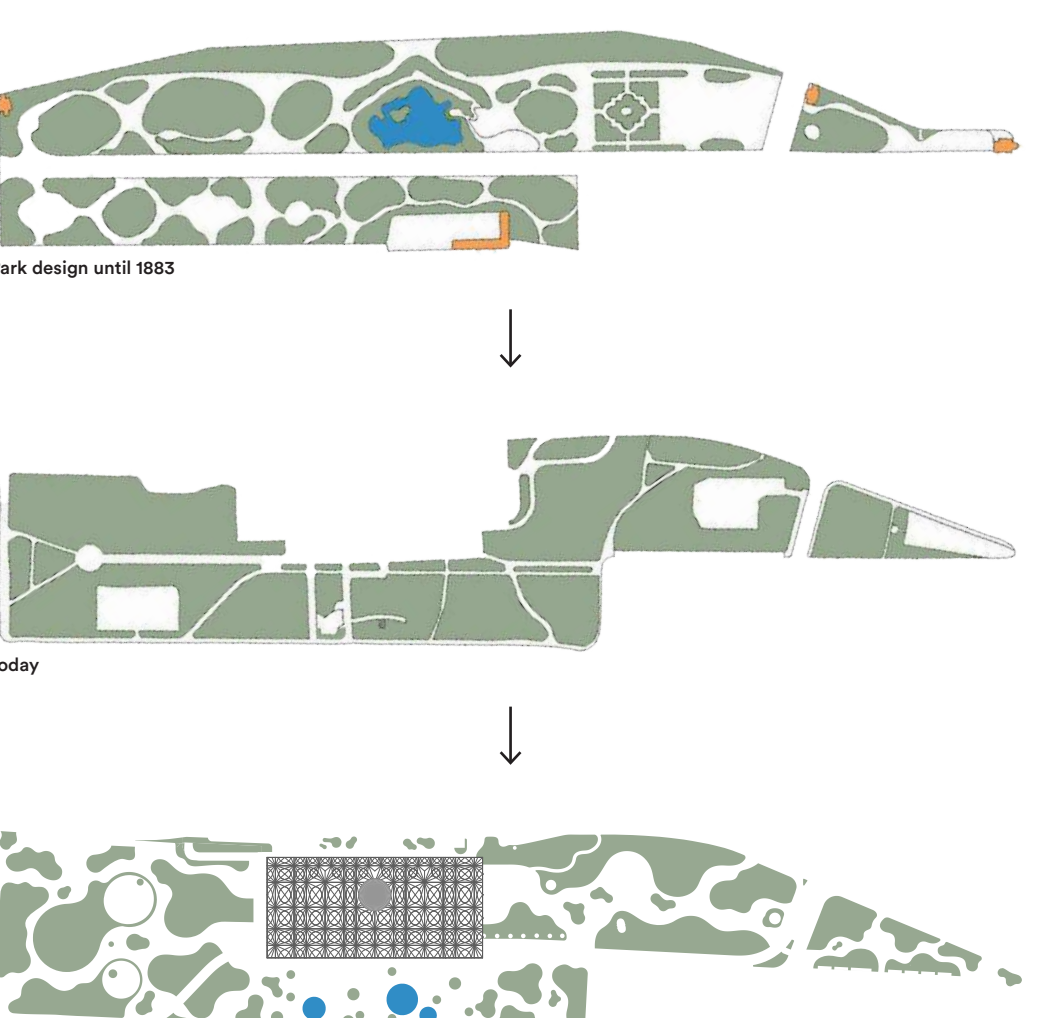
Open lawn, Access to park, Retail, Waiting area, Balcony, Metro entrance, Station entrance, Grand stair, Station entrance, Metro entrance, Balcony, Waiting area, Retail, Cafe, Access to Park, Flexible event area

ACTIVITY ZONE ZONA PRO AKTIVITU      STATION SQUARE NÁMĚSTÍ      CULTURAL ZONE KULTURNÍ ZONA

Main Elevation EE / 1:500  
Hlavní pohled EE / 1:500



Level -1 / 1:500  
Úroveň -1 / 1:500



**Reviving Vrchlického sady, english**

Since the 1870s, the park has undergone a transformative journey, evolving from a picturesque and romantic garden with lakes, waterfalls, and baroque elements, to a more utilitarian design primarily focused on facilitating access to the station, rather than providing a park experience.

Our vision for the park is rooted in a nostalgic glance back in time, aiming to revitalise the essence of the past and future. We want to capture the atmosphere of a time when winding paths led visitors through the park. By merging modern-day accessibility with the forms reminiscent of the park's historical landscapes, we aim to blend past and future.

With the overall urban strategy, to tie the park together with the city and the station, an improved destination and a space with a clear flow is created.

**Oživení Vrchlického sadů, český**

Od 70. let 19. století prošel park proměnou, která malebnou a romantickou zahradu s jezírky, vodopády a barokními prvky změnila a užitkárošší design zaměřený především na usnadnění přístupu k nádraží, nikoliv na poskytování parkových zážitků.

Náš vize parku vychází z nostalgického pohledu do minulosti a sniluje o oživení podstaty minulosti a budoucnosti. Chceme zachytit atmosféru doby, kdy návštěvníci vedly parkem klikatící cesty. Spojíme moderní přístupnosti s formami připomínajícími historickou krajinu parku se sady a protáhne minulosti a budoucnosti.

Díky celkové urbanistické strategii, která má park propojit s městem a nádražím, vzniká lepší cílová destinace a prostor s jasným tokem lidí.



**Vegetation Zones and Trees, english**

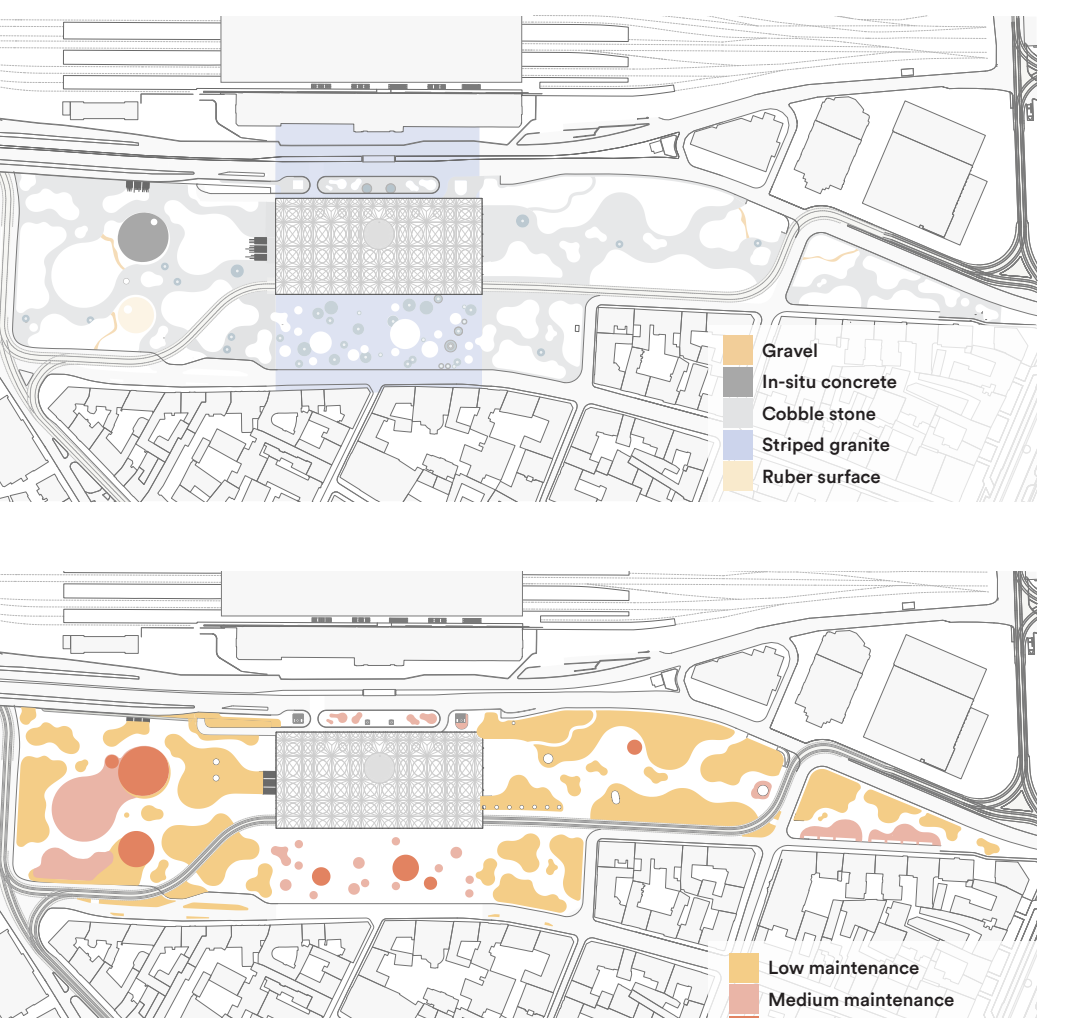
The idea is to have different experiences when walking through the park. The 3 zones are also reflected in the vegetation. The new plantings in the activity zone will mainly be flowers and blossoming trees. The Station Plaza holds a more urban vibe, with tall slim trees in plantbeds or integrated in the paving. The cultural zone is a wild nature area, with a higher bio-factor.

The existing trees play an important role in defining the identity of the park, especially Sophora japonica, seen as a character tree throughout the park. New plantings will both reflect the existing character trees, to support the heritage of the park, but also introduce more native species to achieve biodiversity and tolerance to occasional flooding and to get a change of scenery throughout the different seasons.

**Vegetační zóny a stromy, český**

Cílem je, abyste při procházce parkem zažili různé zážitky. Tyto zóny se odrážejí i ve vegetaci. Novou výsadbu v zóně aktivit budou tvořit především kvetoucí a listnaté stromy. Nádražní náměstí si drží více městskou atmosféru se vzrostlými štíhlými stromy v zatravněných plochách nebo integrovanými do dlažby. Kulturní zóna má charakter divoké přírodní oblasti s vyšším biofaktorem.

Stávající stromy hrají důležitou roli při definování identity parku, zejména Sophora japonica je významná jako charakteristický strom celého parku. Nová výsadba bude jednat odlišně s charakteristickými stromy, aby podpořila minulost parku, ale také zavede více původních druhů, aby se dosáhlo biodiverzity a tolerance k občasnému bouřkovým záplavám a aby se dosáhlo změny scenérie v různých ročních obdobích.



**Surface Types & Maintenance, english**

The main pavement in the park is based on the cobblestone pavement around the Národního muzea, extending all the way to Prague Masarykova station to create a clear connection. The pavement is made with a sawn jet-burned surface and is laid in a "peacock-feather pattern", ensuring both a durable driving surface and a varied and beautiful appearance. In the area where the tram runs through the park, cobblestones are laid in a half-bond pattern instead, achieving a simple means of indicating a change in function. This is also done at bike paths.

In front of the station, the dark and light striped pavement from inside the station continues to indicate the transition between in- and outdoors. The stone is likely to be thicker to withstand the heavier load from park maintenance, events, and cyclists.

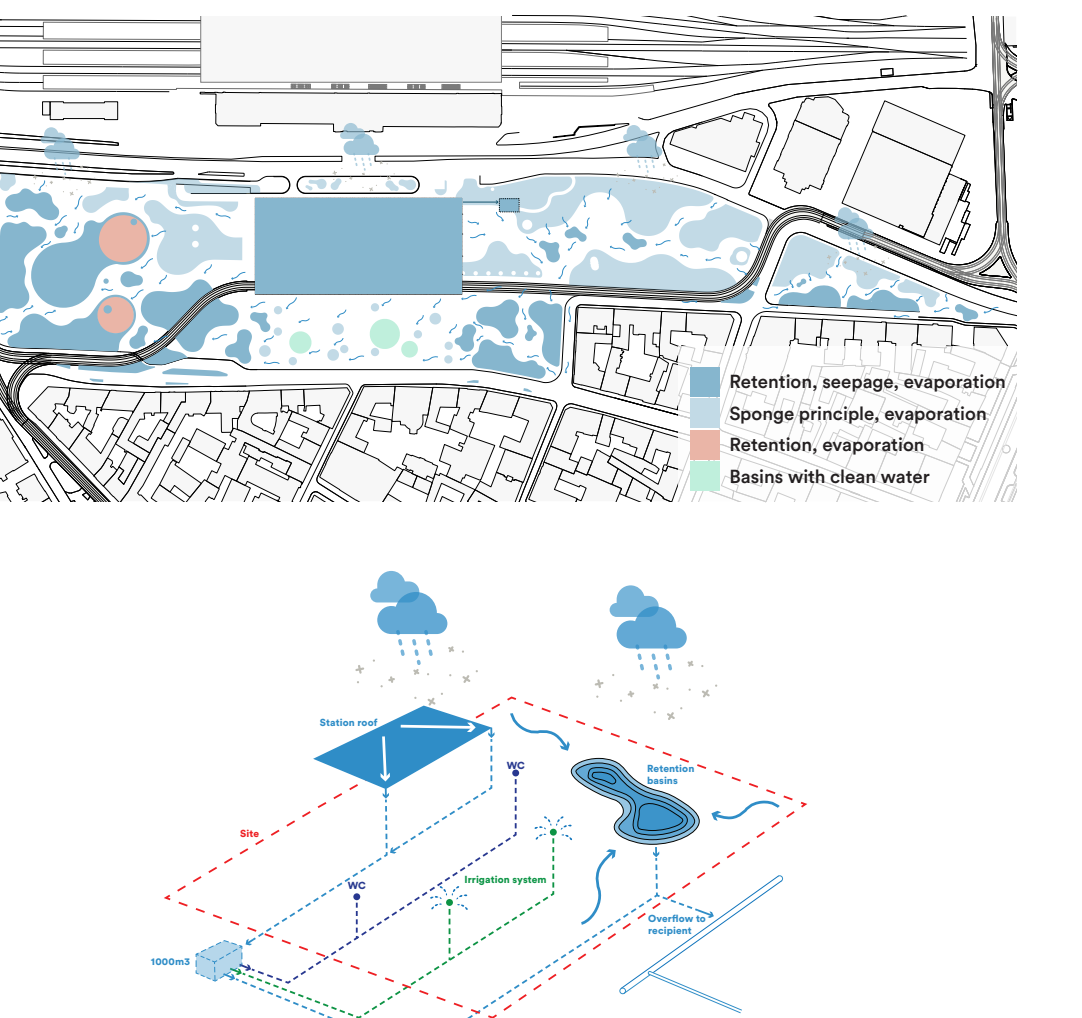
The maintenance is divided into 3 categories: low, medium and high.

**Typy povrchů & Údržba, český**

Hlavní povrch chodníků v parku vychází z typu dlažby kolem Národního muzea a táhne se až k Masarykovu nádraží, aby vytvořil jasný propojení. Dlažba je provedena s řezaným povrchem a je položena ve vzoru "parí pero", což zajišťuje jak odolný pojízdný povrch, tak i pestrý a krásný vzhled. V oblasti, kde tramvaj projíždí parkem, je místo toho položena dlažba ve vzoru poloviční vazby, čímž je jednoduše dosaženo vyznačení změny funkce prostoru. Stejně se postupuje i u cyklostezek.

Před nádražím pokračuje tmavá a světlá pruhovaná dlažba z interiéru stanice, která naznačuje přechod mezi vnitřním a venkovním prostředím. Kámen bude pravděpodobně silnější, aby vydržel větší zátěž od údržby parku, akcí a cyklistů.

Údržba je rozdělena na 3 kategorie: nízká, střední a vysoká.



**Stormwater, english**

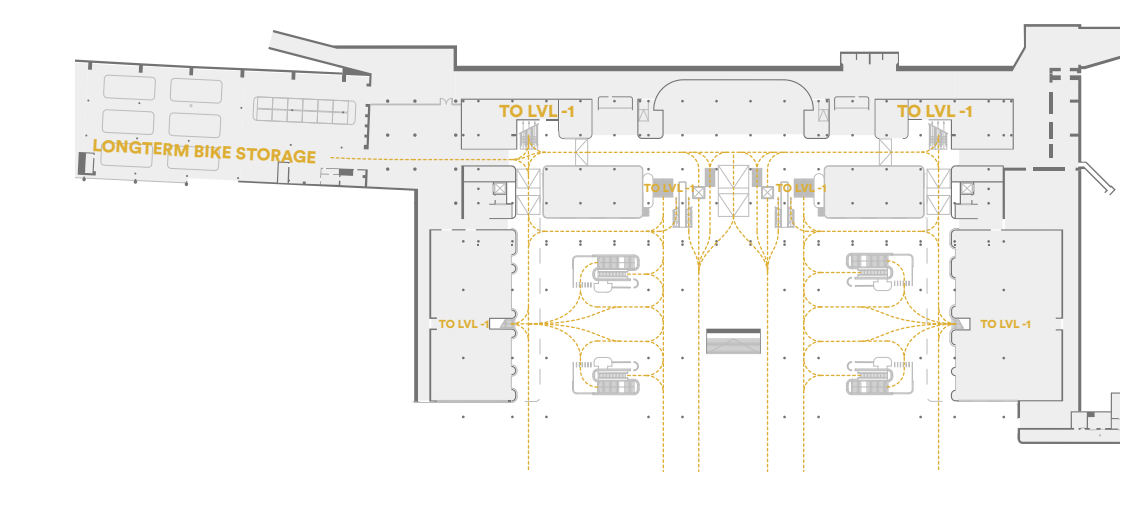
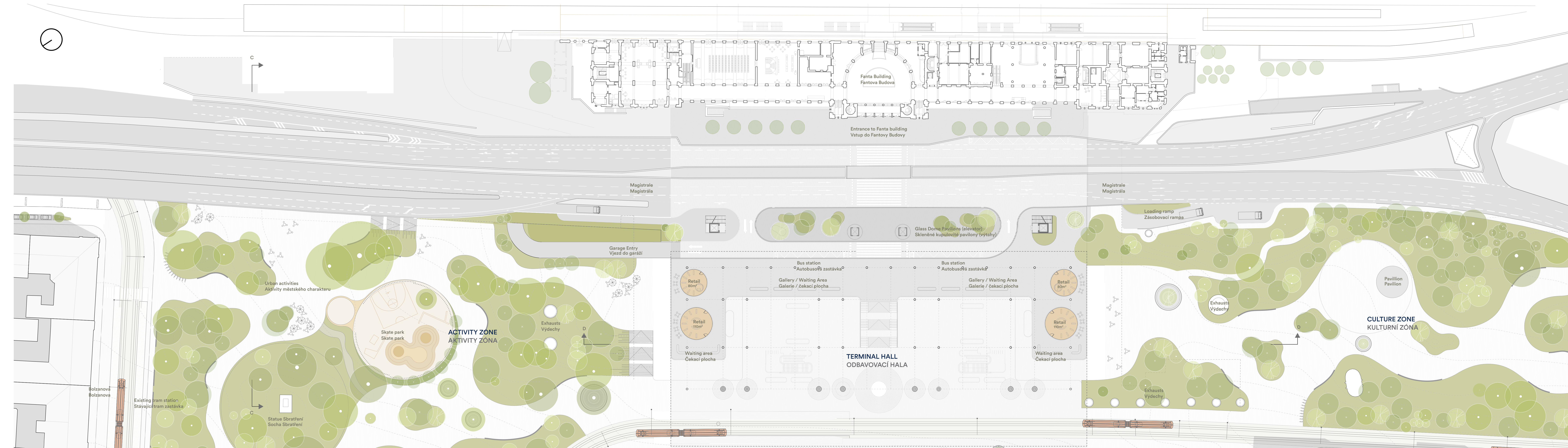
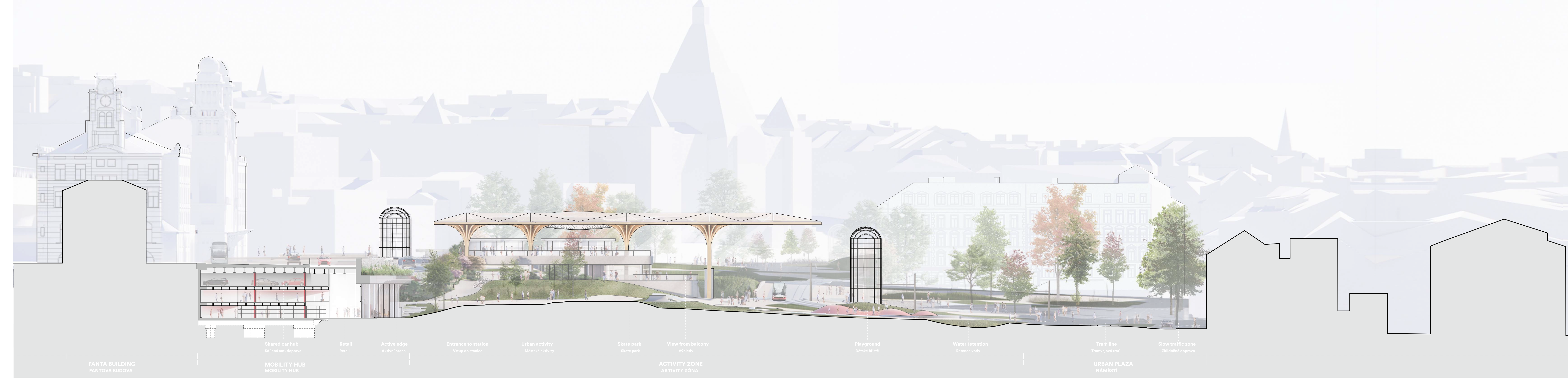
Today the rainwater flows from south to north, towards the two streets (Opelátova and Bolzanova). Our design has a fairly even spread of green areas, in which we can manage the stormwater safely. The concept is to make the rainwater visible, yet handle it in a safe manner. It is a commonly used method, and for many reasons: it is very effective, it is cheap, and it serves the purpose of showing the way of the rainwater. We are dealing with large quantities that we cannot handle in our sewers.

One of the key stormwater issues to address is protecting the new metro from flooding. By managing all stormwater on site, even up to very big rain events, we can be sure to protect the metro by redirecting all stormwater to the green areas. In paved areas near the metro, we will use line drains to collect and redirect the stormwater to the nearby green areas. These line drains also help ensure a good water balance across the whole site, because if one of the floodable areas exceeds capacity, then it will flow into the line drain and to another floodable area. By doing this, we use sustainable solutions instead of grey infrastructure, pipes and pumps.

**Dešťová voda, český**

Dnes dešťová voda teče od jihu k severu. Náš návrh počítá s rovnoměrným rozložením travníku, ve kterých můžeme bezpečně hospodářit s dešťovou vodou. Koncept spočívá ve zviditelnění dešťové vody, ale zároveň v bezpečném nakládání s ní. Je to běžně užívaná metoda, účinná, levná. Umožňuje objemy vody, které by kanalizace v extrémních situacích převažovala zvládat.

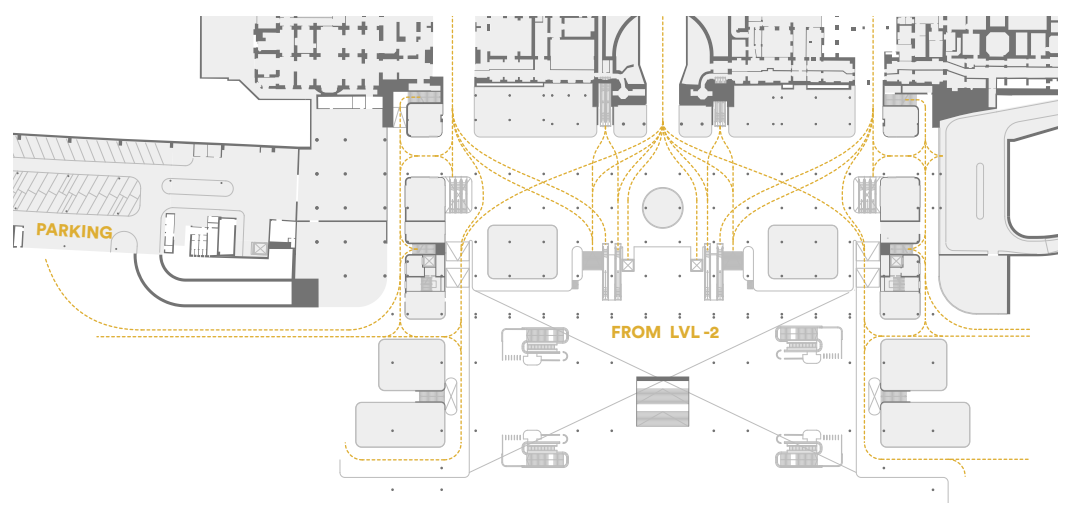
Jedním z klíčových problémů k řešení je ochrana nového řešení metra před záplavami. Řešením velkých dešťů vody na místě, při extrémních deštích, zajištění, že metro ochráníme přesměrováním dešť. vody do zatravněných ploch. Na zpevněných plochách v blízkosti metra použijeme drenážní potrubí, odvádějící dešťovou vodu do blízkých zelených ploch. Pomohou zajistit příznivou vodní bilanci v celé lokalitě, protože pokud některá ze zpevněných ploch překročí svou kapacitu, odteče voda do drenáže a do jiné zatravněné plochy. Tímto způsobem vyvíjíme udržitelná řešení namísto šedé infrastruktury, potrubí a čerpadel.



**Pedestrian Flows, english**

We have worked intensively with opening up and widening the flow areas by shifting retail to other areas of the project and have optimized flows through the terminal station for the increased future population by giving more optional routes for people to take with fewer doors and pinch points.

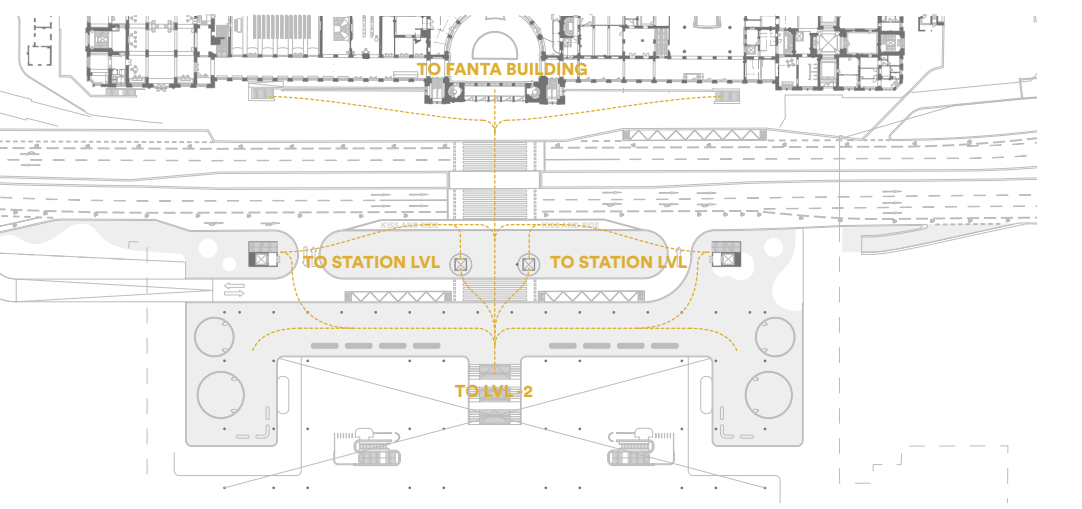
By using dynamic simulation we have tested different scenarios for both the expected increased flows as well as crisis scenarios, with extreme evacuation flows, in case of an emergency both into and out of the station. Our simulations of the draft design proposal showed a well functioning optimized flow design that can handle the increased expected population.



**Flow Simulation, english**

In these simulations we are testing the terminal's ability to handle the afternoon peak rush hour: 17,000 passengers travelling through the terminal. This scenario includes testing flows when several long distance trains arrive close to each other, prompting high pedestrian contraflows in the corridors and at the -1 level waiting area.

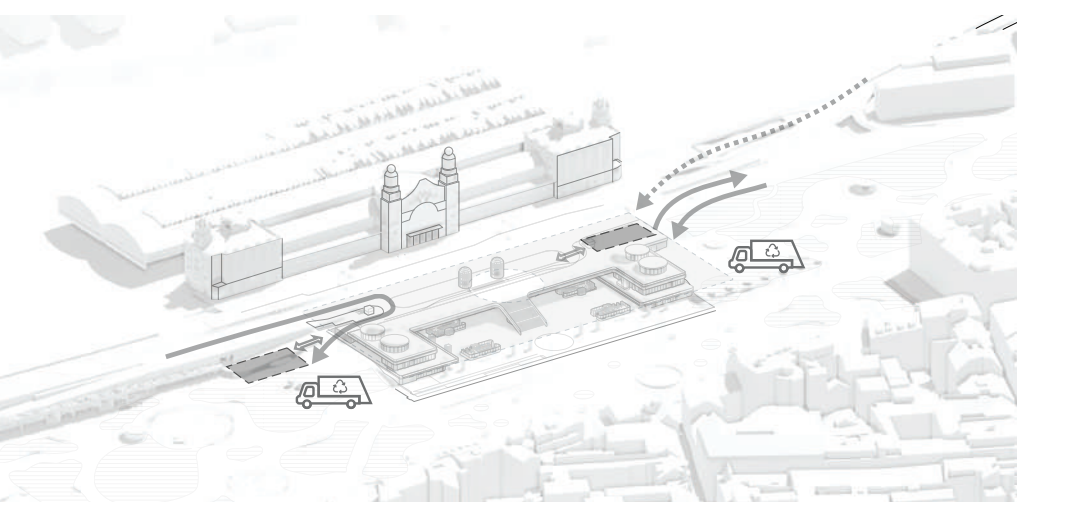
Since we provide more options for entering and exiting the building, in the updated design, we find that the flow spreads out more than today and therefore will create fewer congestions.



**Simulace proudění, český**

V těchto simulacích testujeme schopnost terminálu zvládnout odpolední dopravní špičku. Terminál cestuje 17 000 cestujících. Tento scénář zahrnuje testování toků, když několik dlouhých vlaků přijede blízko sebe, což vyvolává vysoké protiproudění chodců v pasážích a na čekací ploše v úrovni -1.

Výhledem k tomu, že poskytneme více možností pro vstup a výstup z budovy, jsme v aktualizovaném návrhu zjistili, že proudění se rozptýlí více než dnes, a proto bude vytvářet méně kongescí.



**Deliveries and Waste, english**

Daily deliveries can be handled through a loading dock area within the upper level of Bolzanova Garage with smaller medium sized trucks, as well as through the proposed southern ramp that leads down to L-1 and can handle larger standard truck sizes. By widening the ramp to the Bolzanova Garage we allow for both access to and exit from the garage without having delivery vehicles crossing the main terminal flow and drop off area on Magistrale.

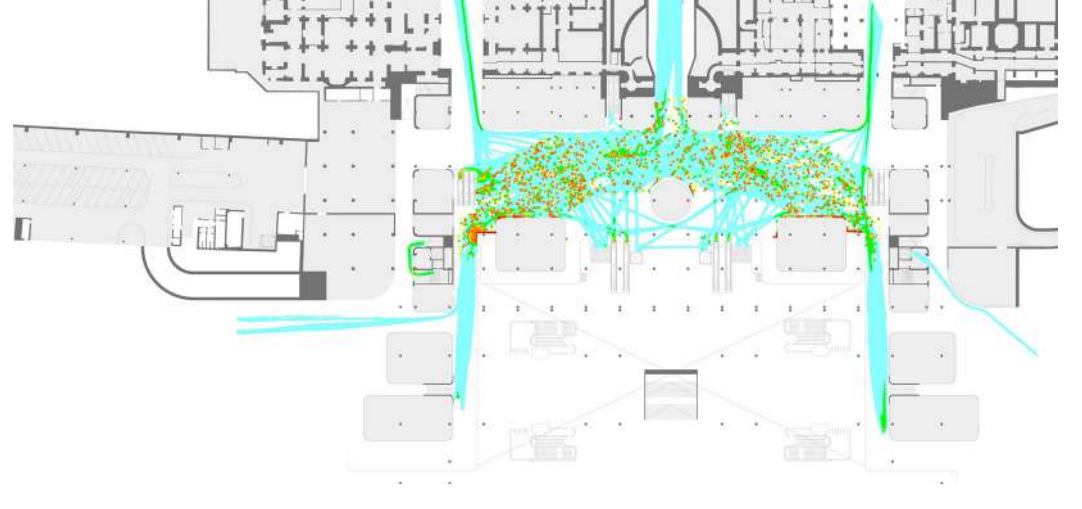
The terminal has logistics, delivery, and waste handling areas on both the north and south side on L-1 providing flexibility for future solutions. On the north side the logistics area has connections to both the train platforms and the possible new bicycle cargo service in the Bolzanova Garage. Waste is collected from central waste bins located in the loading dock areas.



**Pěší proudy, český**

Intenzivně jsme pracovali na otevírání a rozšiřování oblastí pěších proudů přesunutím maloobchodu do jiných oblastí projektu a optimalizovali jsme toky přes nadřadí zvýšenému budoucímu počtu obyvatel tím, že jsme lidem poskytli více tras s menším počtem dveří a zúžení.

Pomocí dynamické simulace jsme testovali různé scénáře jak pro očekávané zvýšené průtoky lidí, tak i krizové scénáře s extrémními evakuačními proudy v případě nouze jak do stanice, tak i ze stanice. Naše simulace návrhu návrhu ukázaly dobře fungující optimalizovaný návrh toku, který zvládne zvýšený očekávaný proud cestujících.



**Simulace proudění, český**

V těchto simulacích testujeme schopnost terminálu zvládnout odpolední dopravní špičku. Terminál cestuje 17 000 cestujících. Tento scénář zahrnuje testování toků, když několik dlouhých vlaků přijede blízko sebe, což vyvolává vysoké protiproudění chodců v pasážích a na čekací ploše v úrovni -1.

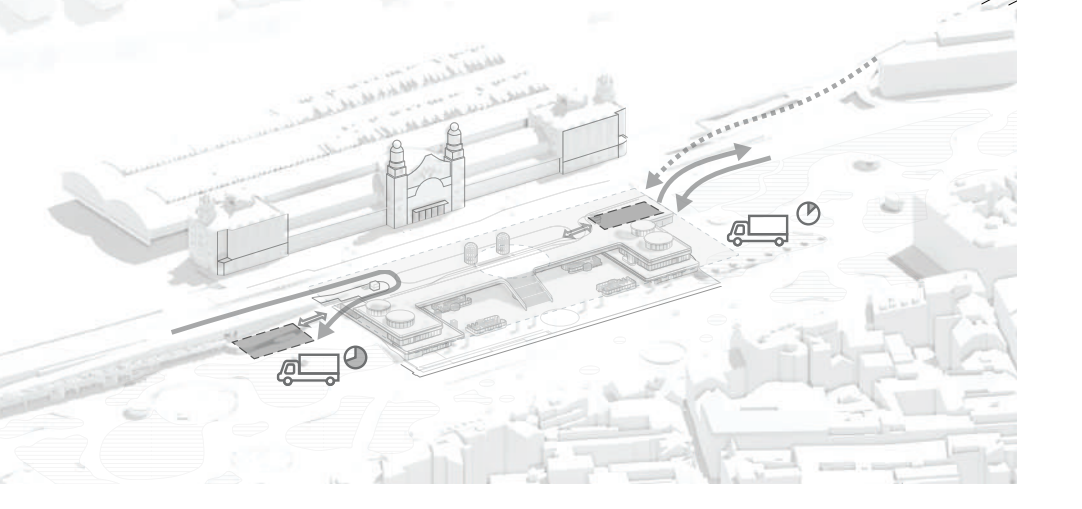
Výhledem k tomu, že poskytneme více možností pro vstup a výstup z budovy, jsme v aktualizovaném návrhu zjistili, že proudění se rozptýlí více než dnes, a proto bude vytvářet méně kongescí.



**Simulace proudění, český**

Horní podlaží 0 zůstává otevřené s prostory pro odhavení cestujících a čekárnou s posezením podél vykonaného okraje s výhledem na přednáškový náměstí a park. V centrálním prostoru jsou maximalizovány průtokové plochy umožňující paralelní odhavení velkých autobusů s cestujícími se zavazadly.

Dále jsou po stranách, v horní části bočních křídél terminálu, návštěvníkům k dispozici lehké průhledné pavilony s kousky a F&B zařízeními a neformálními místy k sezení s výhledem do parku a na terminál.

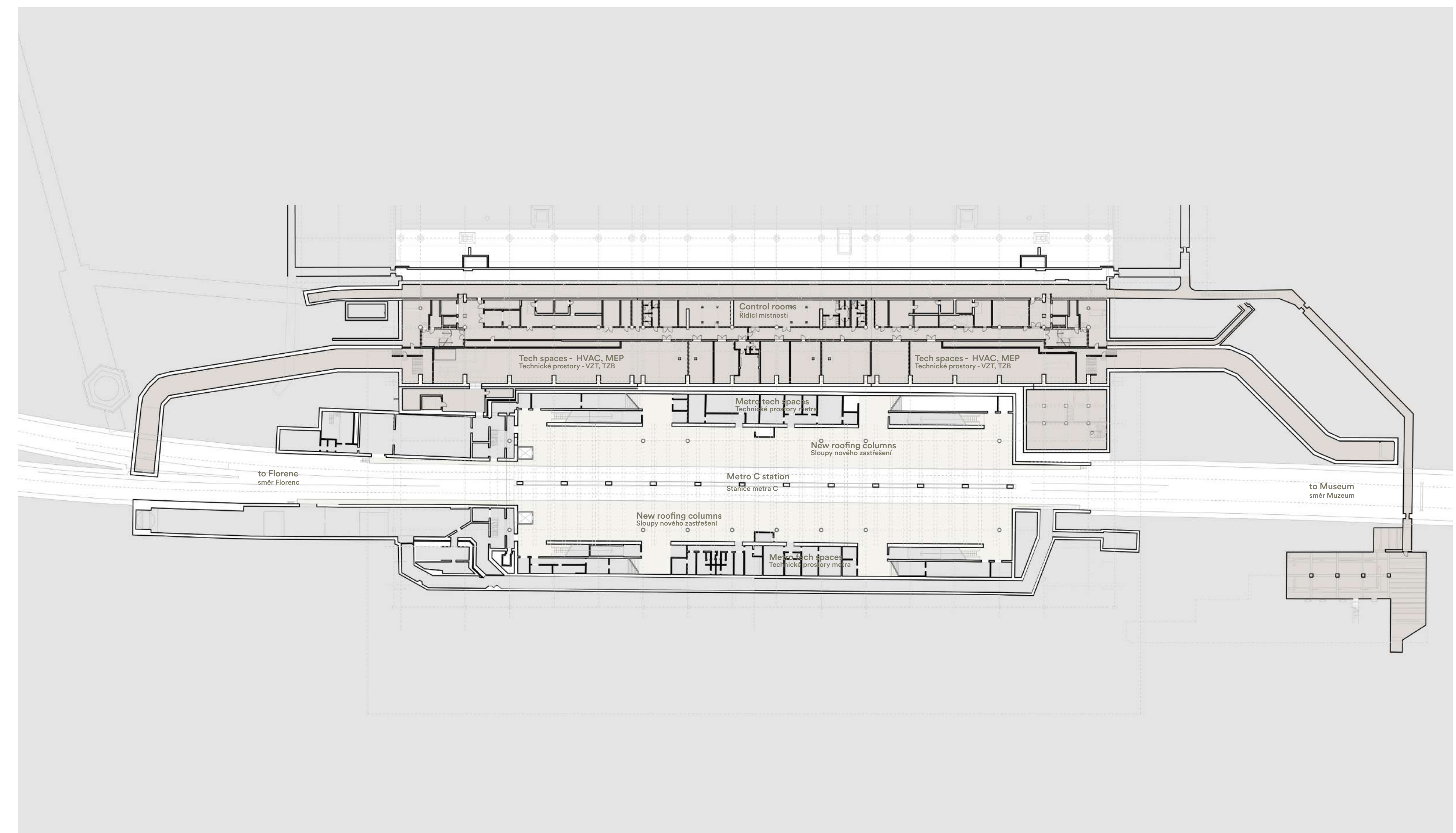
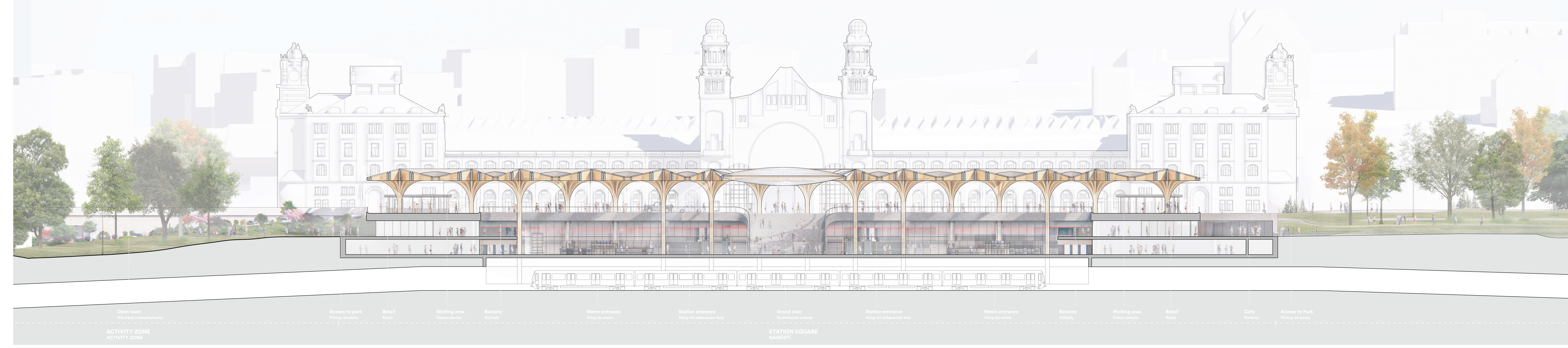


**Zásobování a odpadové hospodářství, český**

Denní dodávky zboží lze odhazovat prostřednictvím nakládací rampy v horním podlaží garáže Bolzanova s menšími středně velkými nákladními automobily a také prostřednictvím navrhované jižní rampy, která vede dolů do podlaží L-1 a může odhazovat nákladní automobily větších standardních rozměrů. Rozšíření rampy do garáže Bolzanova umožní výjezd do garáže i výjezd z ní, aniž by dodávková vozidla musela křížit tok terminálu a výstupní plochu na Magistralu.

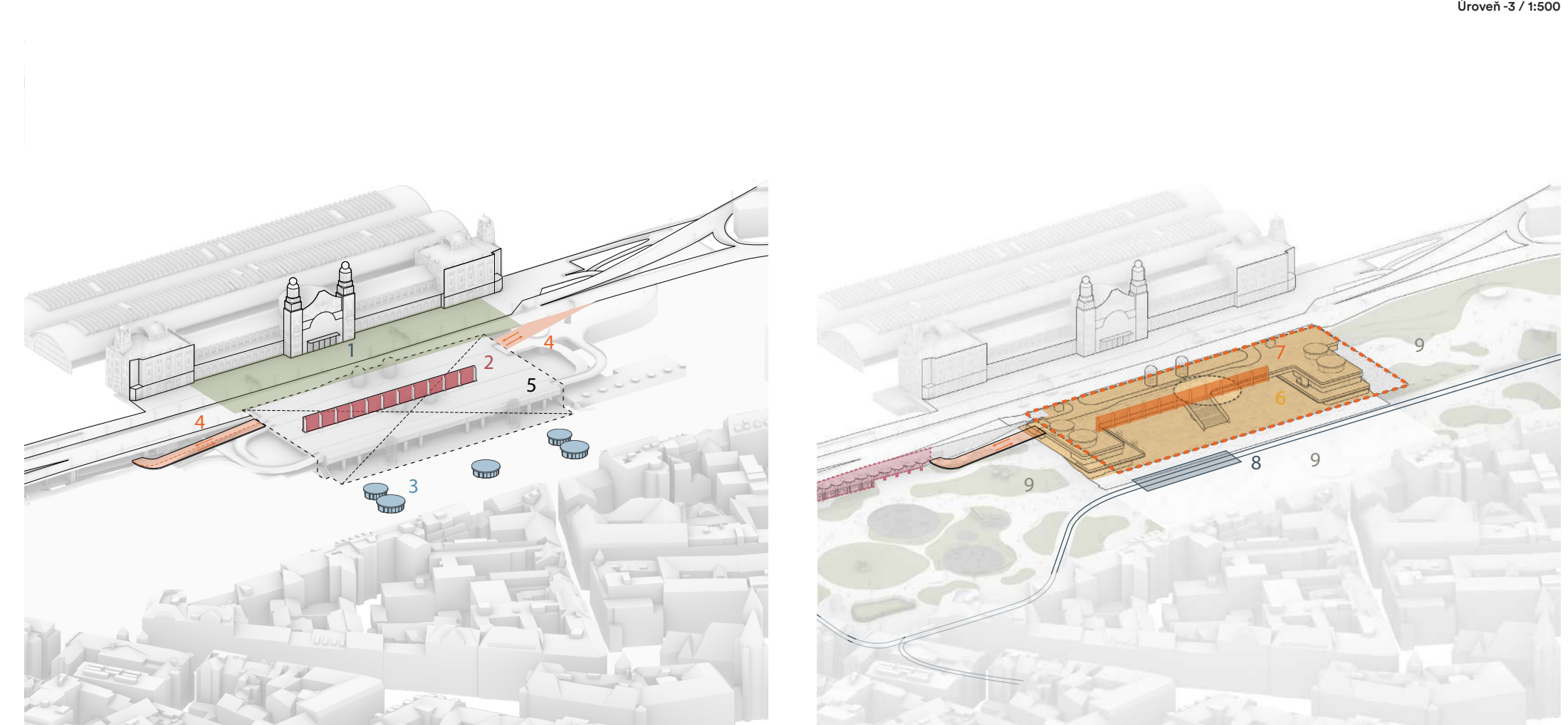
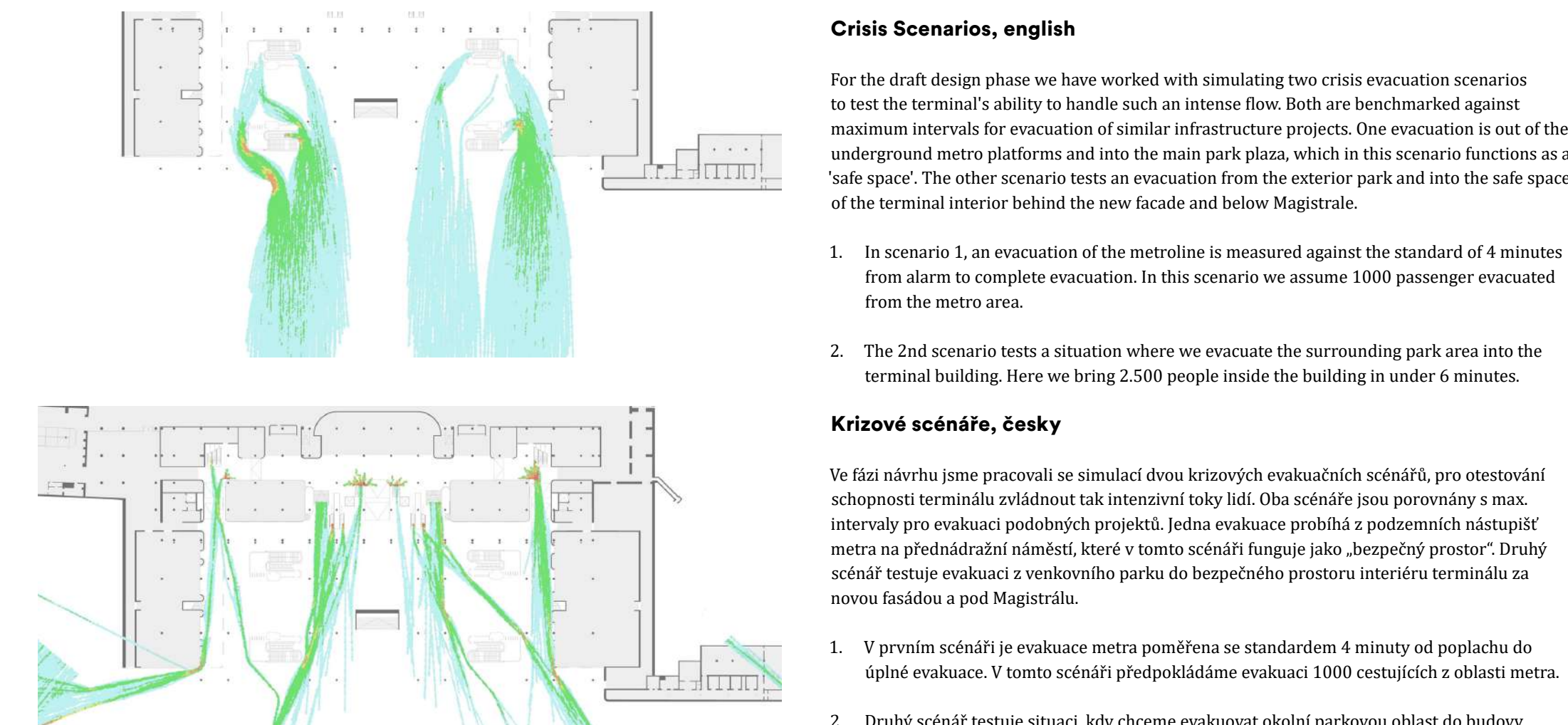
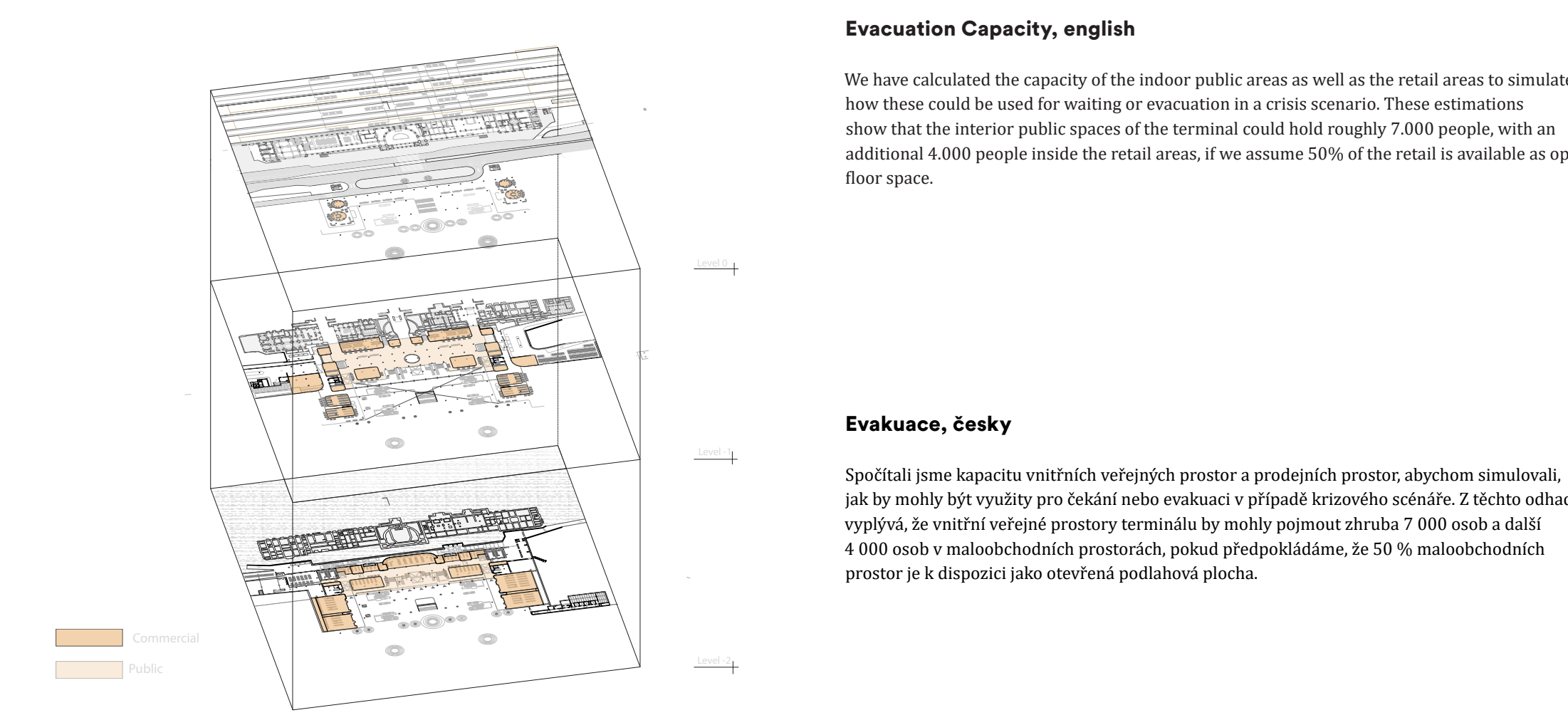
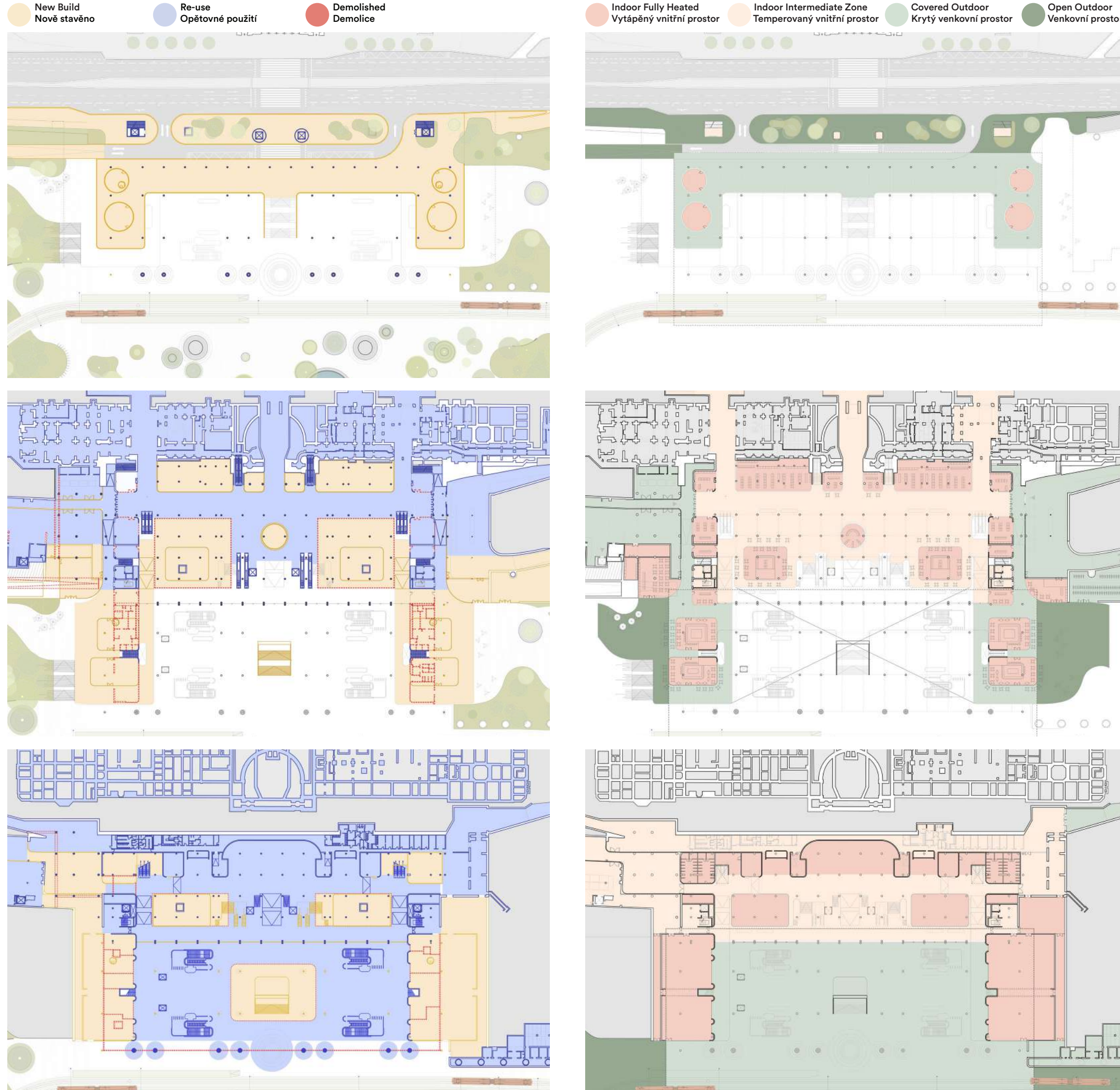
Terminál má logistické, zásobovací a manipulační plochy pro odpad na severní i jižní straně na L-1, což poskytuje flexibilitu pro budoucí řešení. Na severní straně má logistická plocha napojení jak na vlakový nástupišť, tak na možnou novou službu pro nákladní koła v garáži Bolzanova. Odpady se odhazují a centralizovaných kontajnerů umístěných v prostoru nakládací rampy.

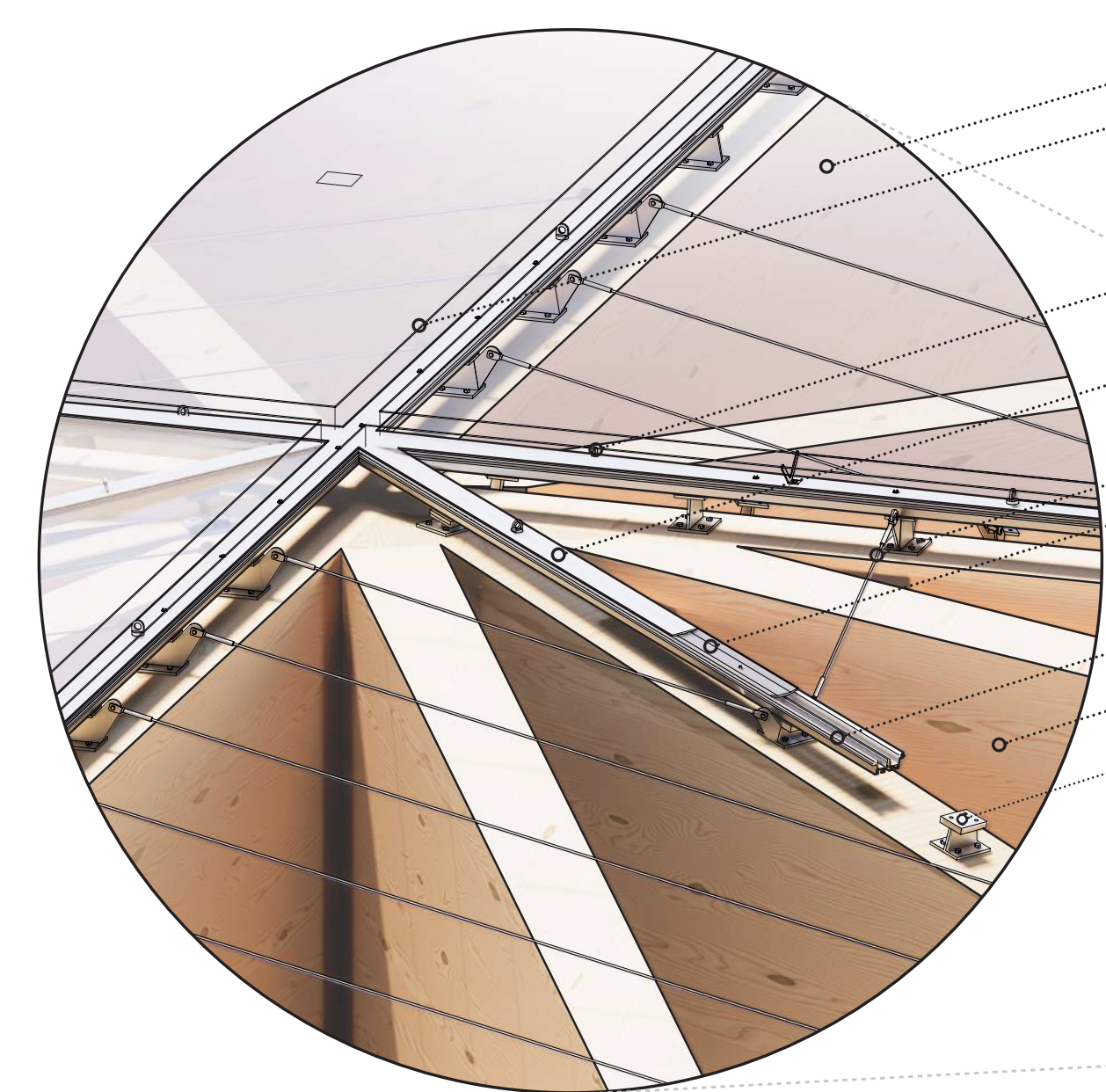
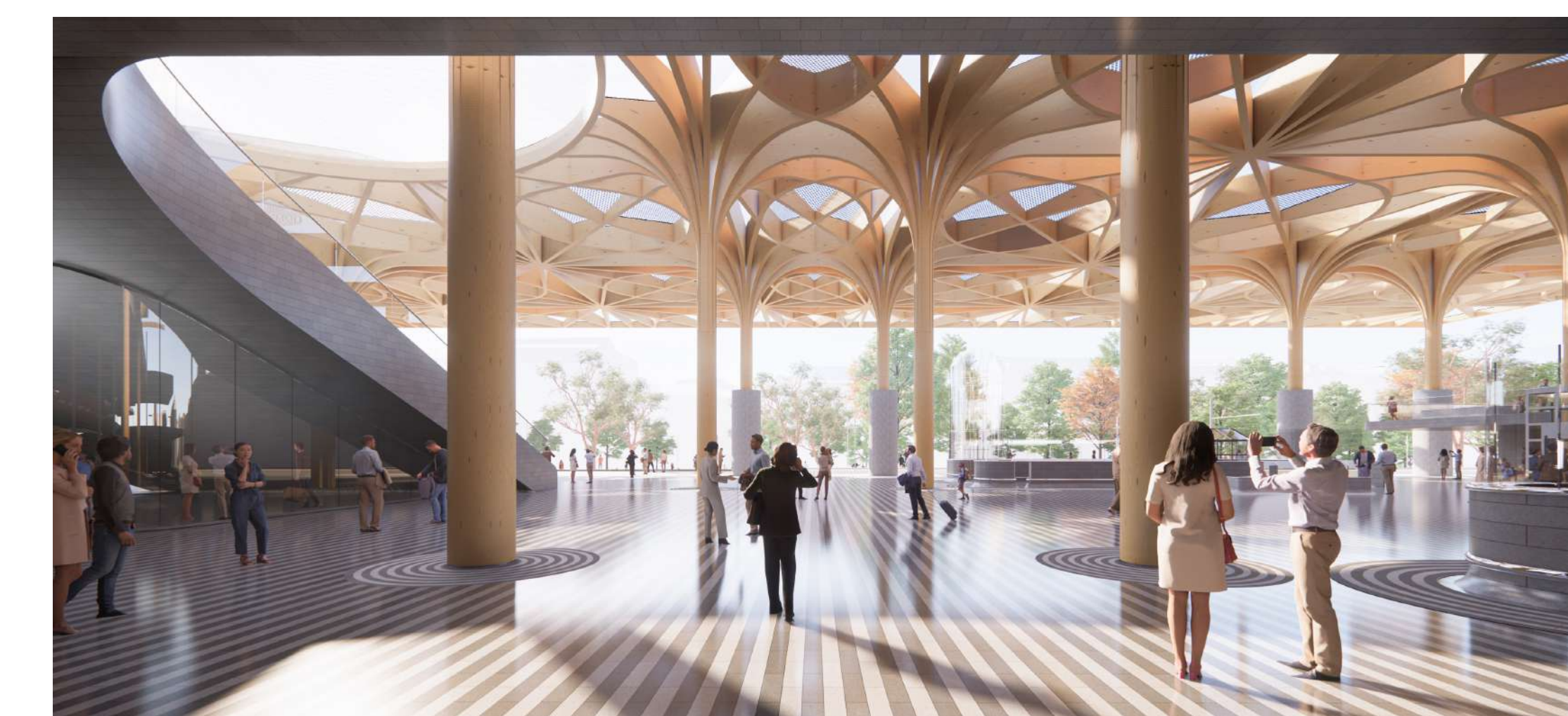
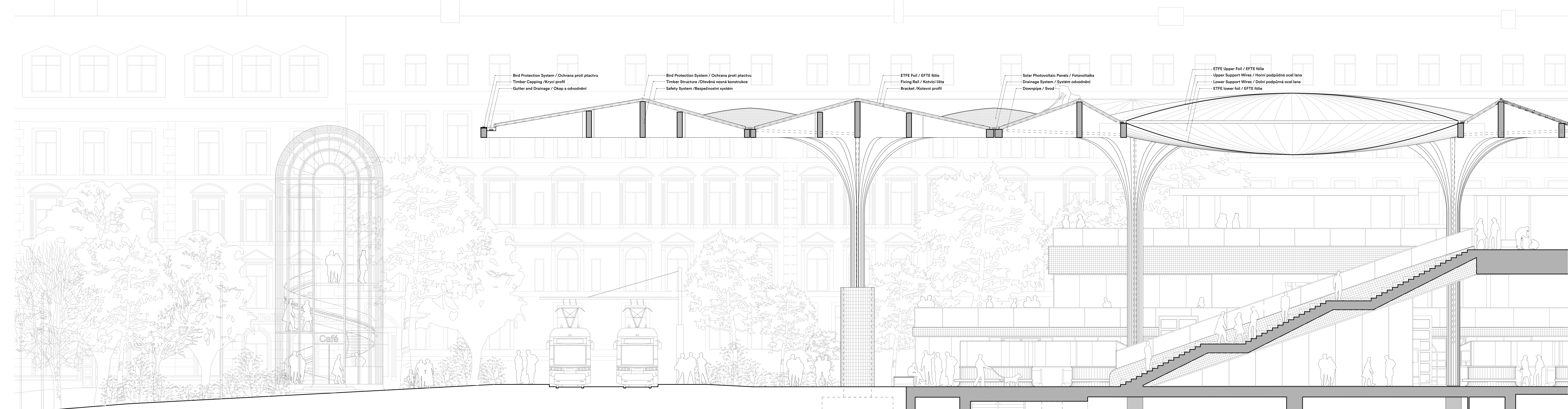




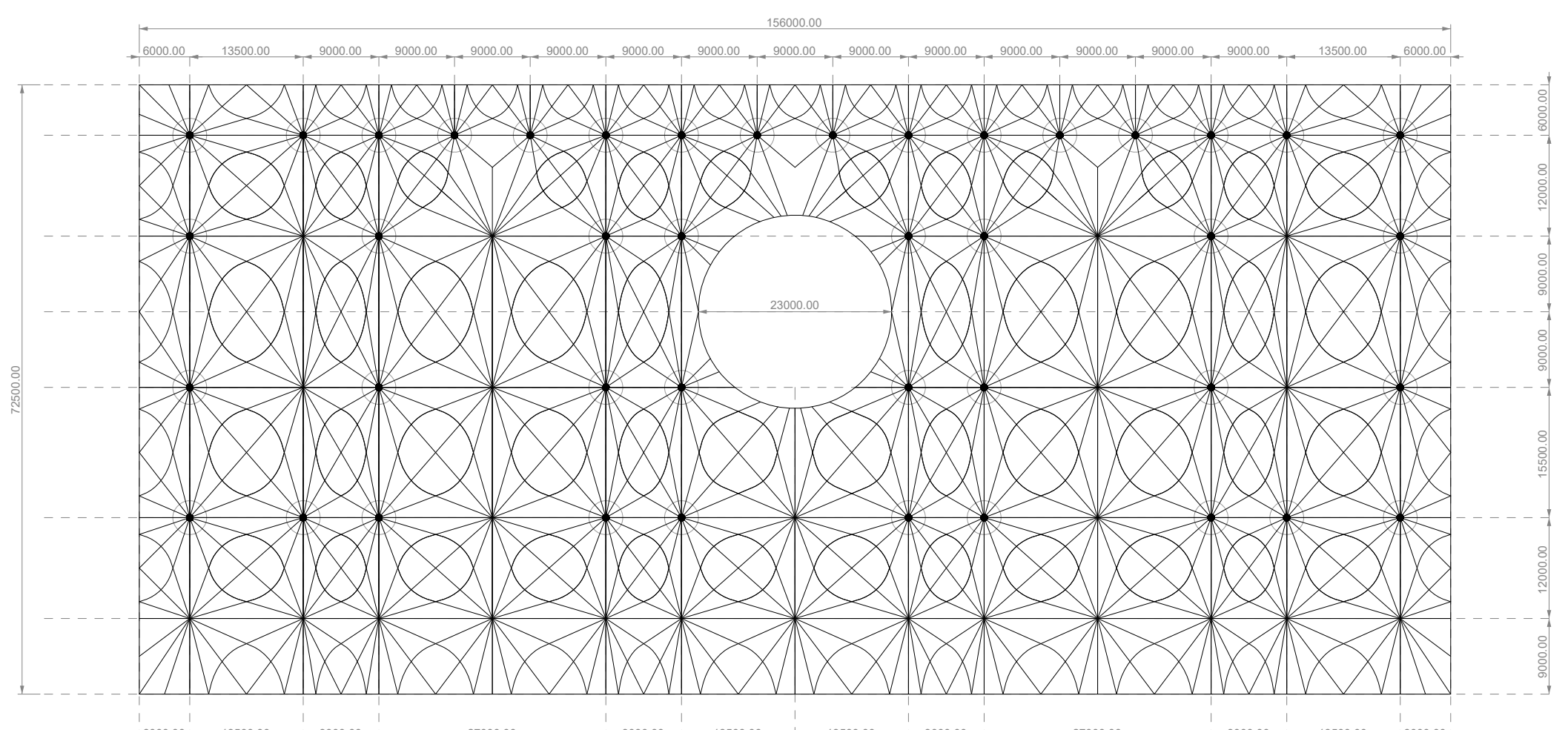
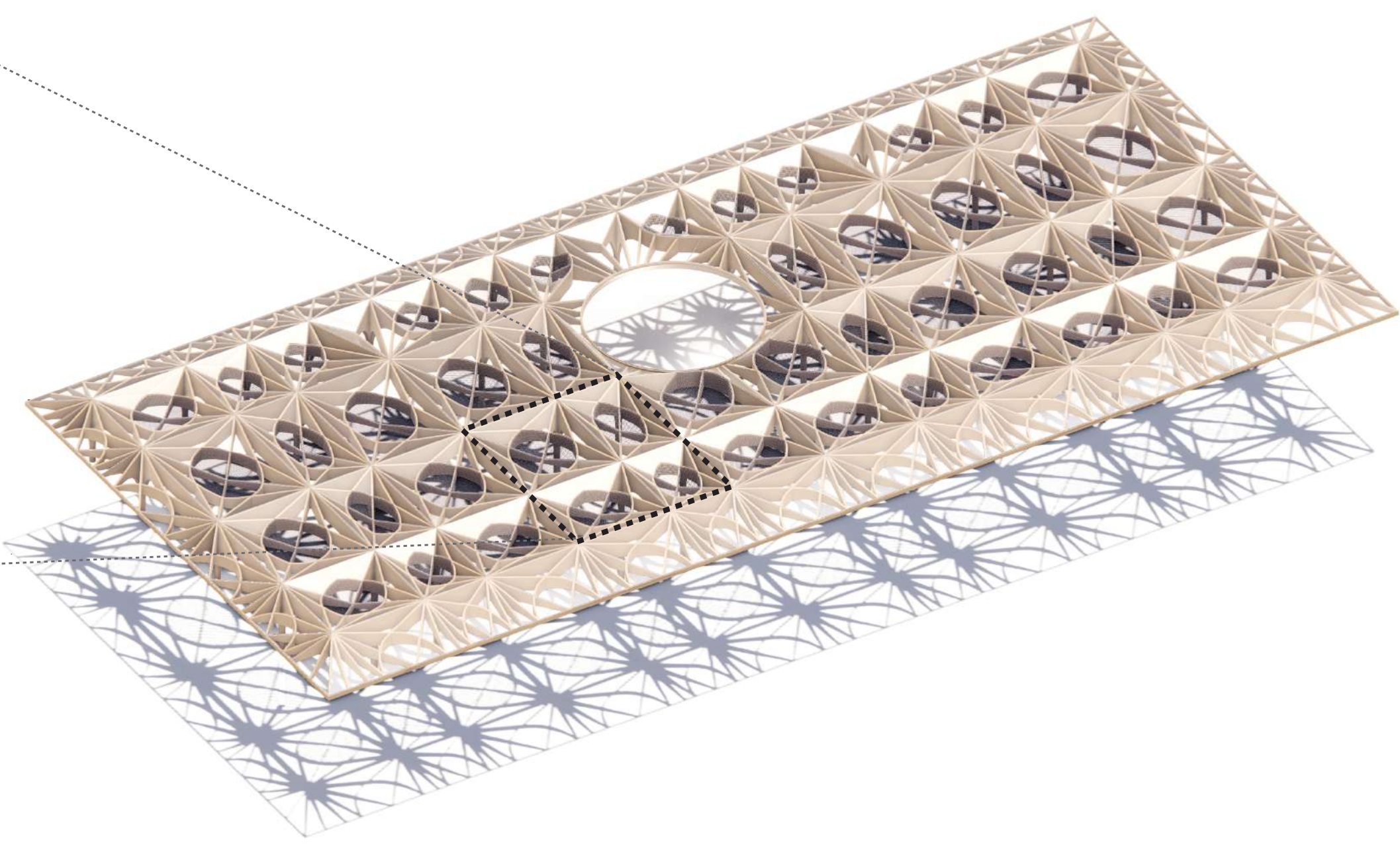
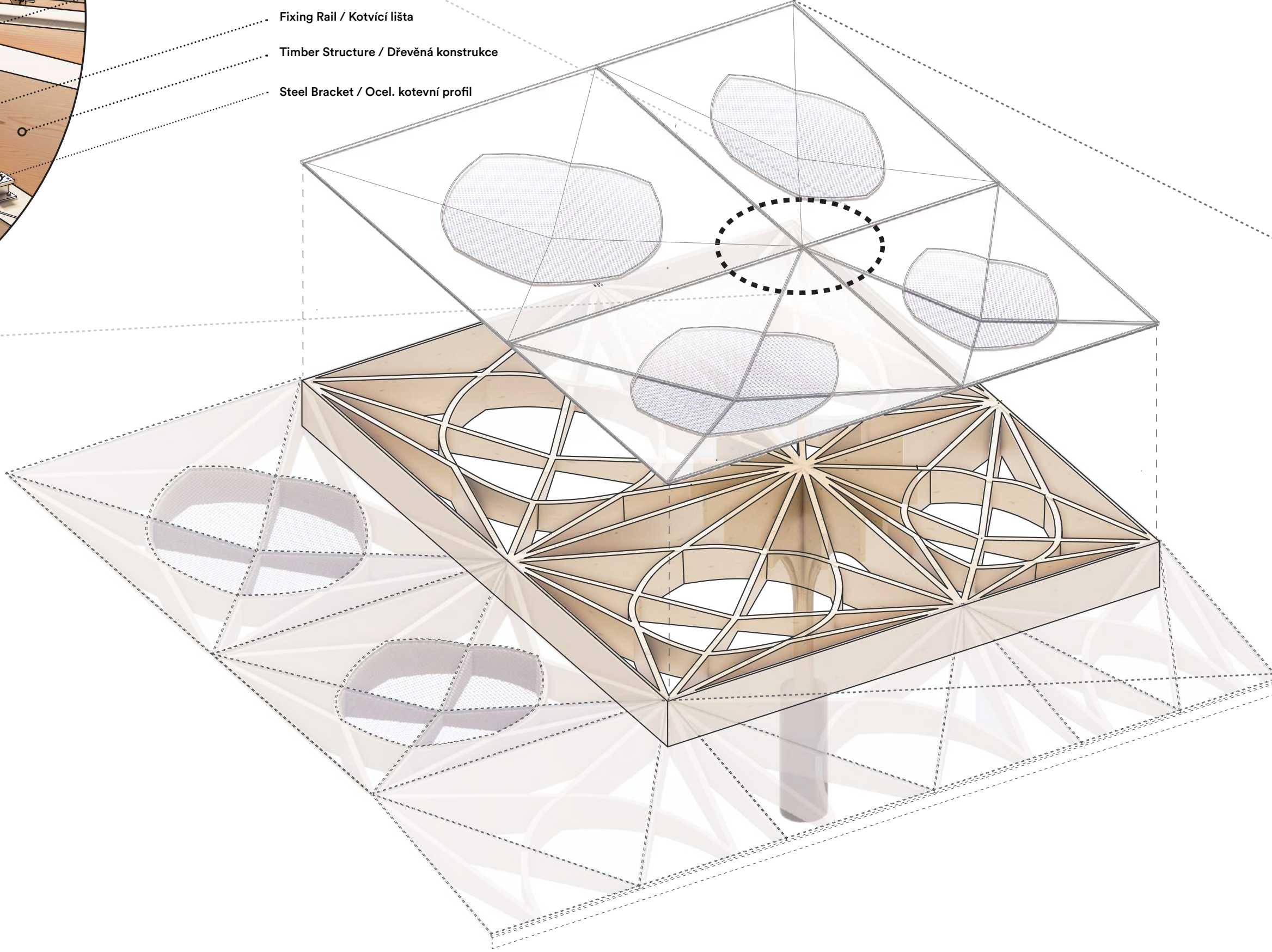
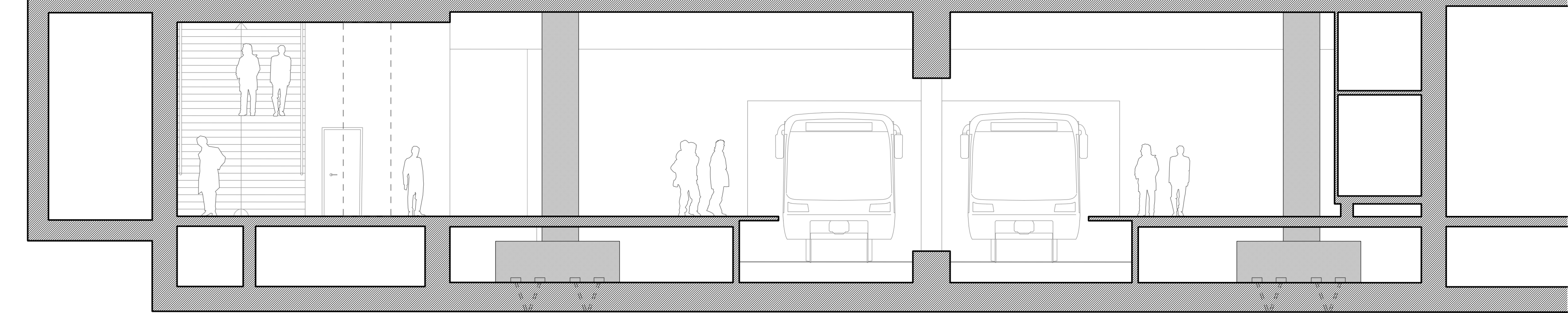
**New Build / Re-use / Demolished, english**  
The plans below show our design proposal of what will be demolished, transformed, and new build (our intention is to keep as much as possible but also upgrade and renovate where needed. Much of the new build areas will have materials and cladding that resembles the existing.

**Novostavba / Nové využití / Demolice, český**  
Níže zobrazená schémata ukazují náš návrh demolice, transformace a rozsah novostavby. Naším záměrem je zachovat co nejvíce, ale také modernizovat a renovovat, kde je to potřeba. Velká část nové vybudovaných ploch bude mít materiály a obklady podobné těm stávajícím.





- ETFE Foil / ETFE fólie
- Bird Deterrent System / Systém odrazování ptactva
- Fall Protection System / Systém zabránění pádu
- Top Clapping / Vrchní čepička
- Wire Supports / Podpory z oceli
- Gasket / Těsnění
- Fixing Rail / Krovčičí lišta
- Timber Structure / Dřevěná konstrukce
- Steel Bracket / Ocel. krovčičí profil



**The New Terminal Roof, english**

A sustainable and iconic new roof structure will replace the existing steel girder structure holding the parking deck and lifted up 13.8m above the terminal floor to ensure visibility in all directions. Instead of competing with the existing surrounding design of the terminal hall, the park and the Fanta building, the new roof takes inspiration from the trees in the park, the arches of the Fanta building and the curved, tectonic, and robust design elements of the terminal hall.

The roof is the connecting element, bridging the surrounding elements of the past, designed as a performing roof of the future. The roof design creates an airy timber canopy filtering the daylight as an extension of tree covers of the park, it creates a symmetric and open hall layout in continuation of the Fanta Building while reflecting the quality and simplicity of the brutalist design of the Terminal Hall.

**Nové zastřešení terminálu, český**

Dřevěná a ikonická nová střešní konstrukce nahradí stávající ocelovou nosníkovou konstrukci, vynesenější strop pod parkem. Je vyvýšena 13,8 m nad podlahu terminálu, aby byla zajištěna viditelnost ve všech směrech. Namísto toho, aby nová střecha konkurovala stávajícímu designu okolní haly terminálu, parku a Fantovy budovy, se inspiroje stromy v parku, oblouky Fantovy budovy a zakřivenými, tectonicými a robustními konstrukčními prvky haly terminálu.

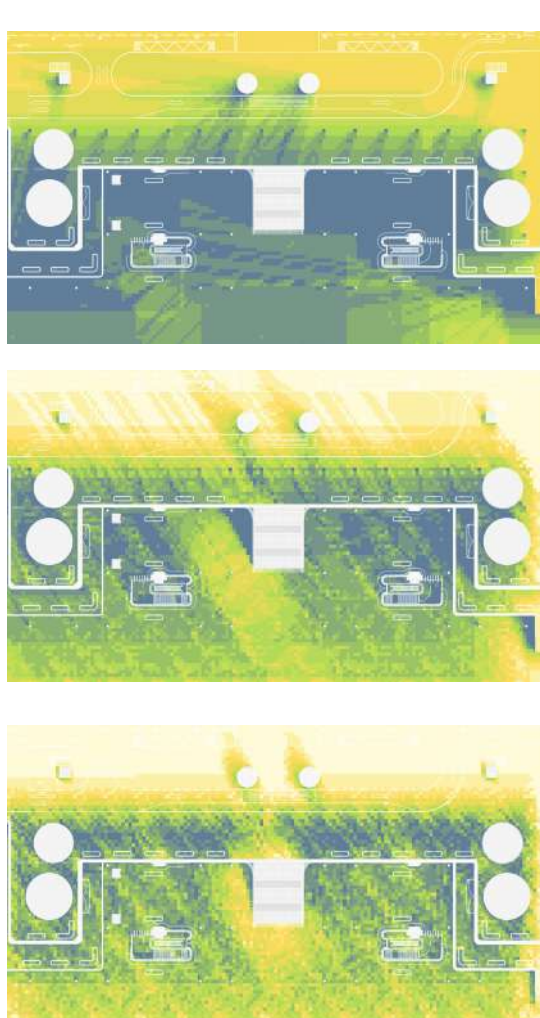
Střecha je spojovací prvek, který přeměňuje okolní historické prvky a je navržen jako výkonná střecha budoucnosti. Návrh střechy vytváří vzdušný dřevěný baldachýn filtrující denní světlo, stejně jako koruny stromů okolního parku, vytváří symetrické a otevřené uspořádání haly v návaznosti na Fantovu budovu a zároveň odráží kvalitu a jednoduchost brutalistického návrhu terminálové haly.

**Roof Structure, english**

The structure responds to the architectural vision by creating a timber roof construction which is lightweight, sustainable and beautiful. The freestanding structure consists of a rationalized system of repeating elements forming a grillage of timber glulam beams which span from the timber funnel columns and cantilever towards a timber perimeter beam. The beams taper so that material is placed only where it is needed to resist bending forces reducing the overall weight of the structure. The glulam beams are arranged according to the lines of principle stress which makes the most efficient use of the structural material. They also intersect each other in a way that minimizes buckling and therefore the size of the timber elements can be reduced. The roof structure is covered with a single layer of ETFE foil that is sheltering the station hall below as well as the timber structure. ETFE is recyclable and due to its surface properties, has a self-cleaning effect. It is an ultra-lightweight and a highly transparent cladding solution that offers design flexibility, advantageous fire characteristics, acoustic benefits and minimal maintenance.

**Konstrukce zastřešení, český**

Konstrukce odpovídá architektonické vizi a vytváří dřevěnou střešní konstrukci, která je lehká, udržitelná a krásná. Samonosná konstrukce se skládá z racionalizovaného systému opakujících se prvků, tvořících rošt z dřevěných lepených nosníků, které jsou roznesené mezi dřevěnými sloupky a vykonávají se k dřevěnému obvodovému nosníku. Nosníky se zužují, takže materiál je umístěn pouze tam, kde je ho třeba, aby odolal ohybovým silám, což snižuje celkovou hmotnost konstrukce. Lepené nosníky jsou uspořádány podle linií základního namáhání, což umožňuje co nejméně efektivnější využití nosného materiálu. Konstruktivně se nosníky vzájemně kříží způsobem, který minimalizuje prohnutí, a tak lze zmenšit velikost dřevěných prvků. Střešní konstrukce je pokryta jednou vrstvou fólie ETFE, která chrání jak nádrážní halu, tak i dřevěnou konstrukci. ETFE je recyklovatelná a díky svým povrchovým vlastnostem má samočišticí efekt. Jedná se o ultralehkou a vysoce transparentní fóliovou opláštění, které nabízí flexibilitu designu, výhodné protipožární vlastnosti, akustické výhody a minimální údržbu.



**Seasonal Sunlight Hours, english**

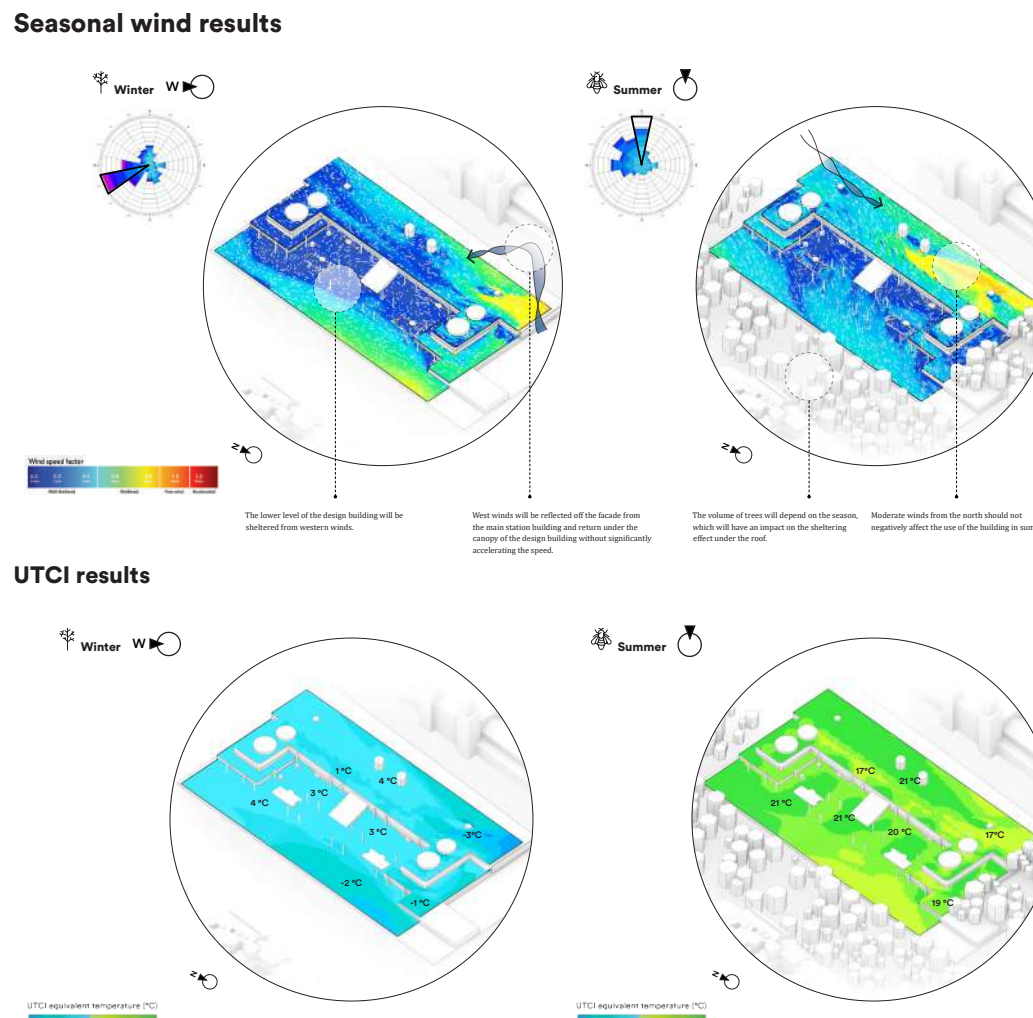
Direct sun exposure is a major factor in thermal comfort. The amount of direct sunlight that reaches a particular surface is an important piece of information that can help us understand how comfortable that space might be. By analyzing this data, we can make informed decisions about how to make outdoor spaces more comfortable for people.

By having a dense timber structure with deep beams the structure itself is providing a high amount of shading but still allowing some sunlight to reach the terminal plaza through the day. This results in an average limited to low sun exposure in most of the year which is ideal for a transient space.

**Doba slunečního svitu v ročních obdobích, český**

Přímé sluneční záření je hlavním faktorem tepelné pohody. Množství přímého slunečního záření, které dopadá na určitý povrch, je důležitou informací, která nám může pomoci pochopit, jak pohodlný může být daný prostor. Analýzou těchto údajů můžeme činit informovaná rozhodnutí o tom, jak venkovní prostory učinit pro lidi pohodlnějšími.

Díky husté dřevěné konstrukci s vysokými trámy poskytuje samotná konstrukce zastřešení vysoké množství stínu, ale stále umožňuje, aby se na náměstí, které zabývá, dostalo přesto den ještě množství slunečního světla. Výsledkem je průměrně omezený a nízký obsah světla po většinu roku, což je pro průchodný prostor ideální.



**Wind and Perceived Temperature, english**

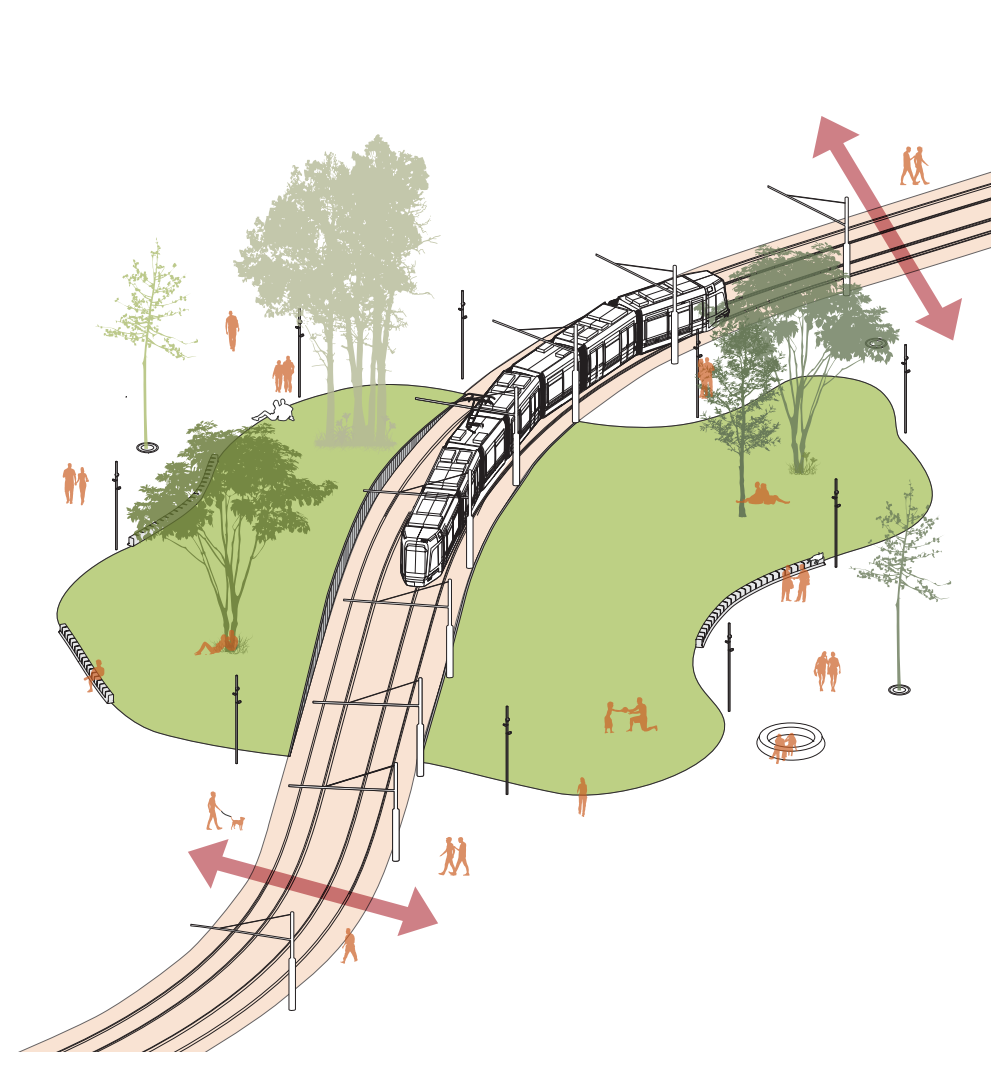
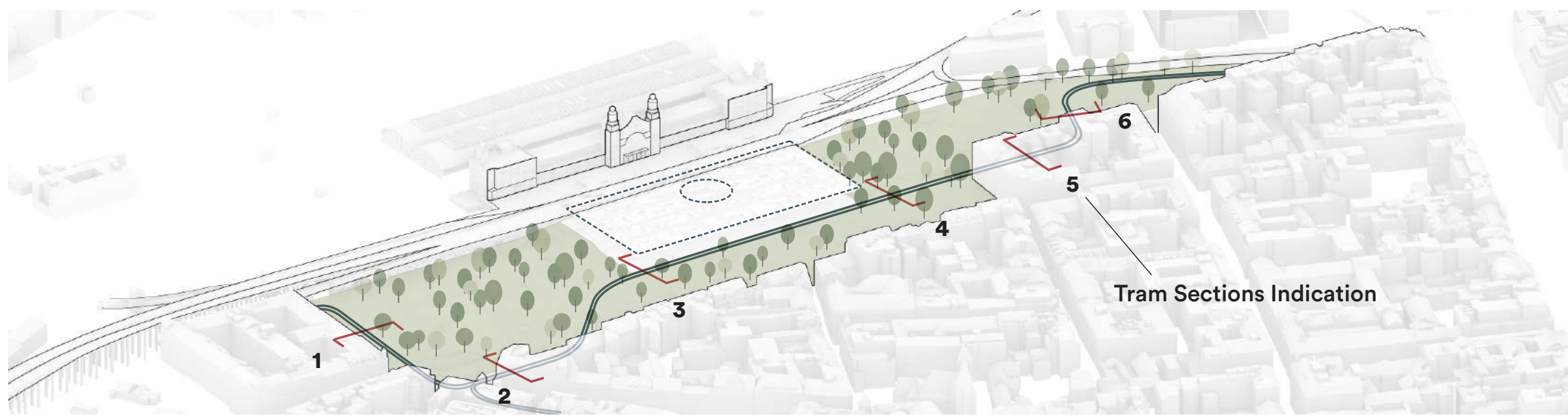
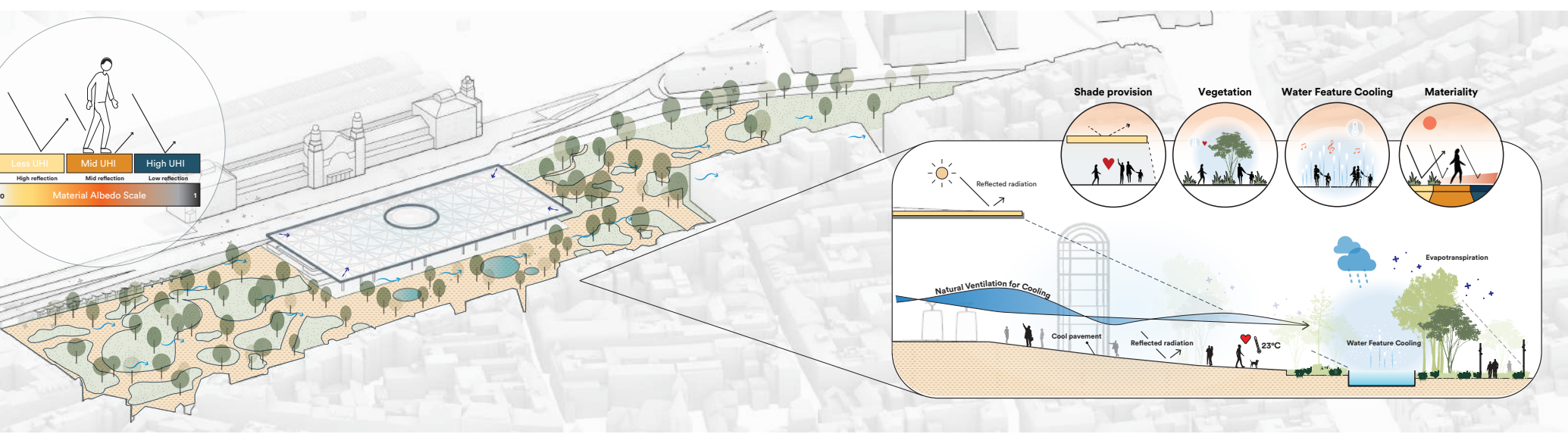
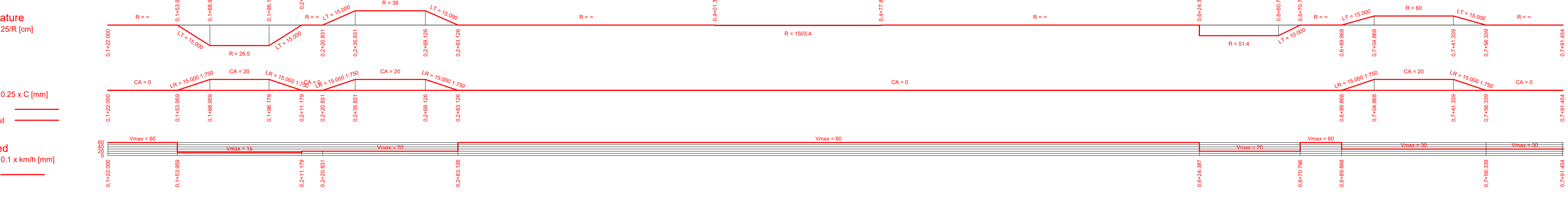
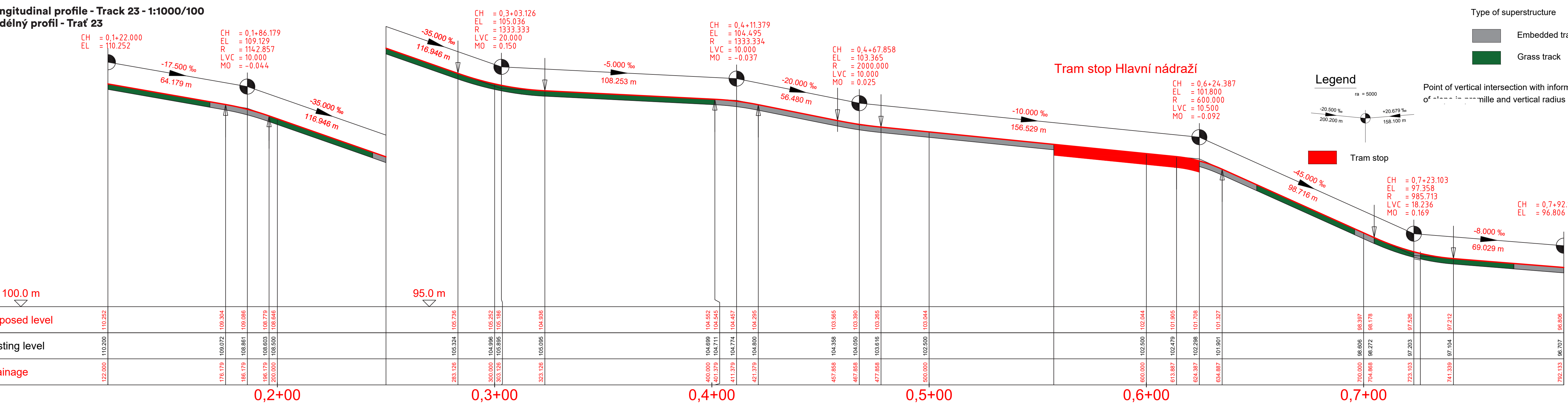
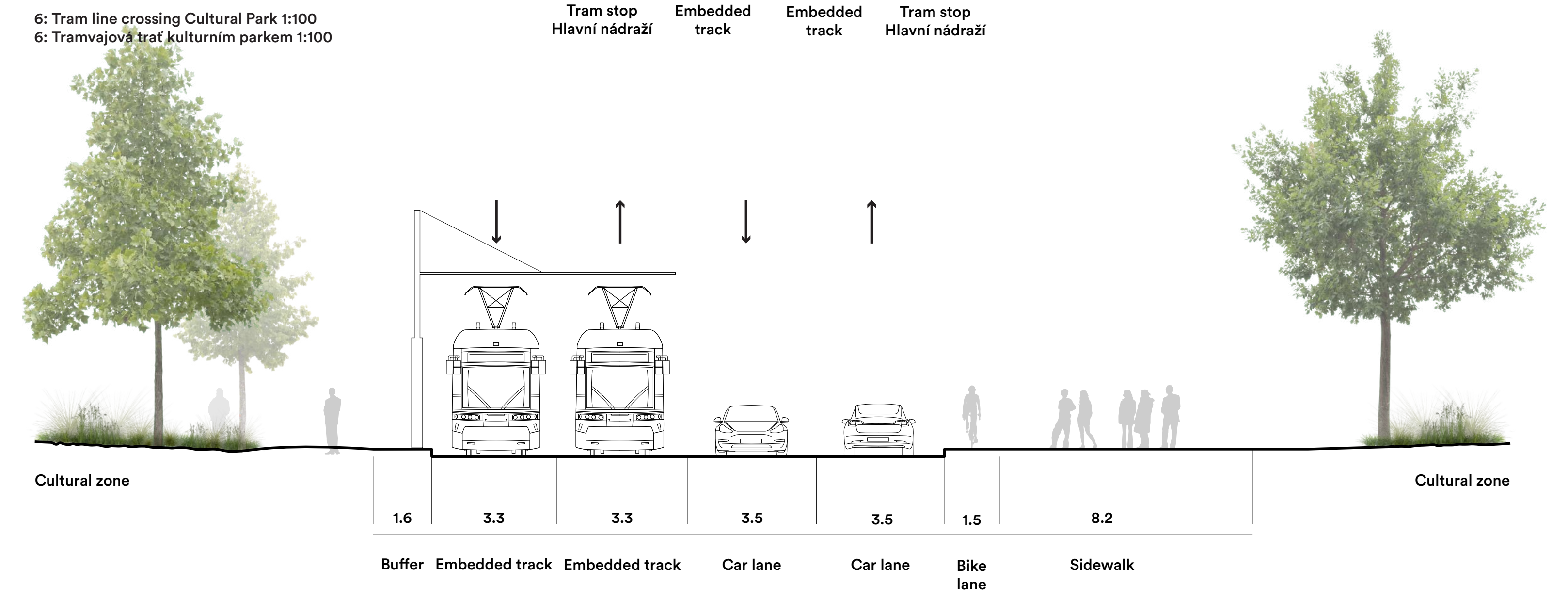
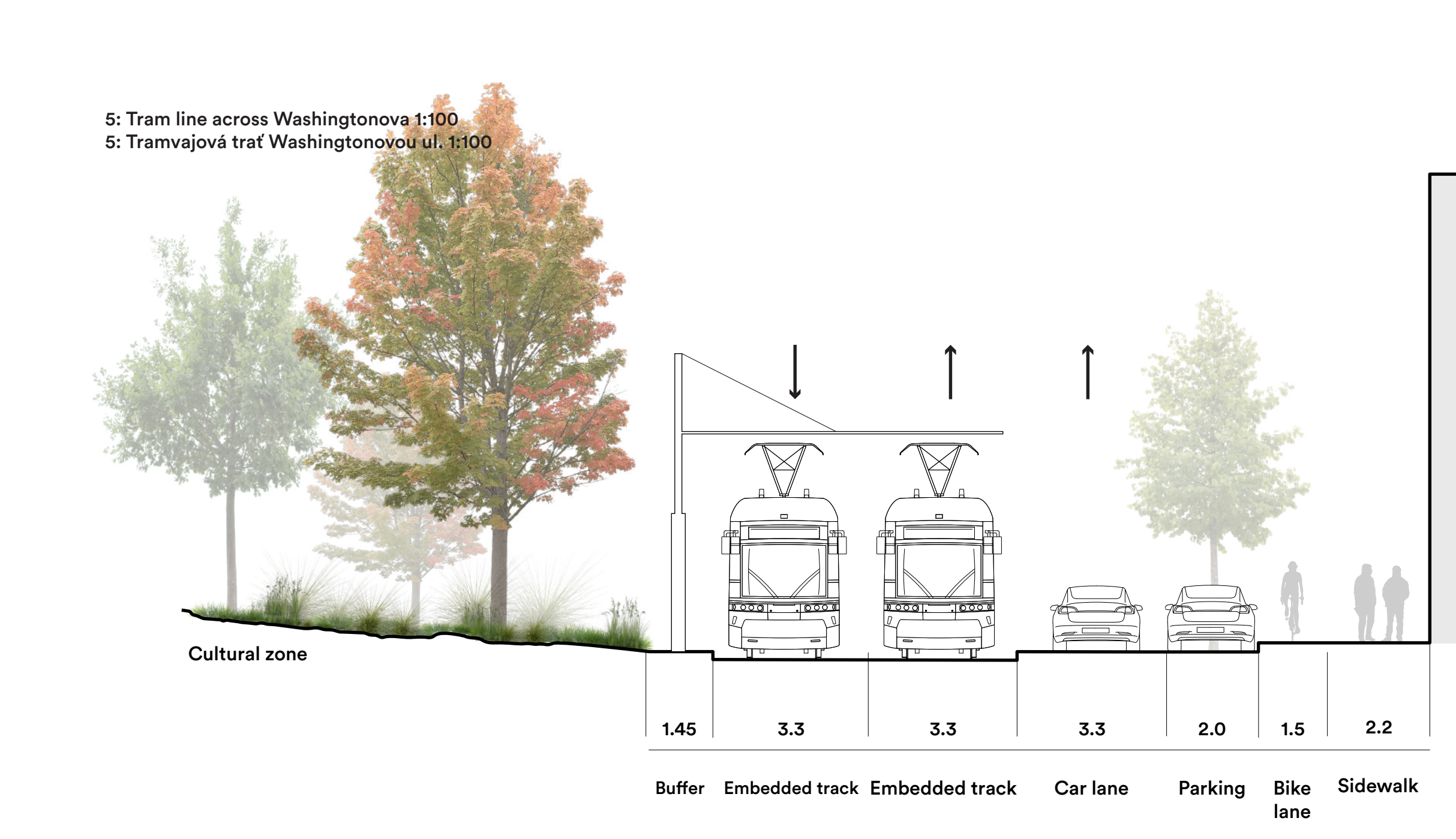
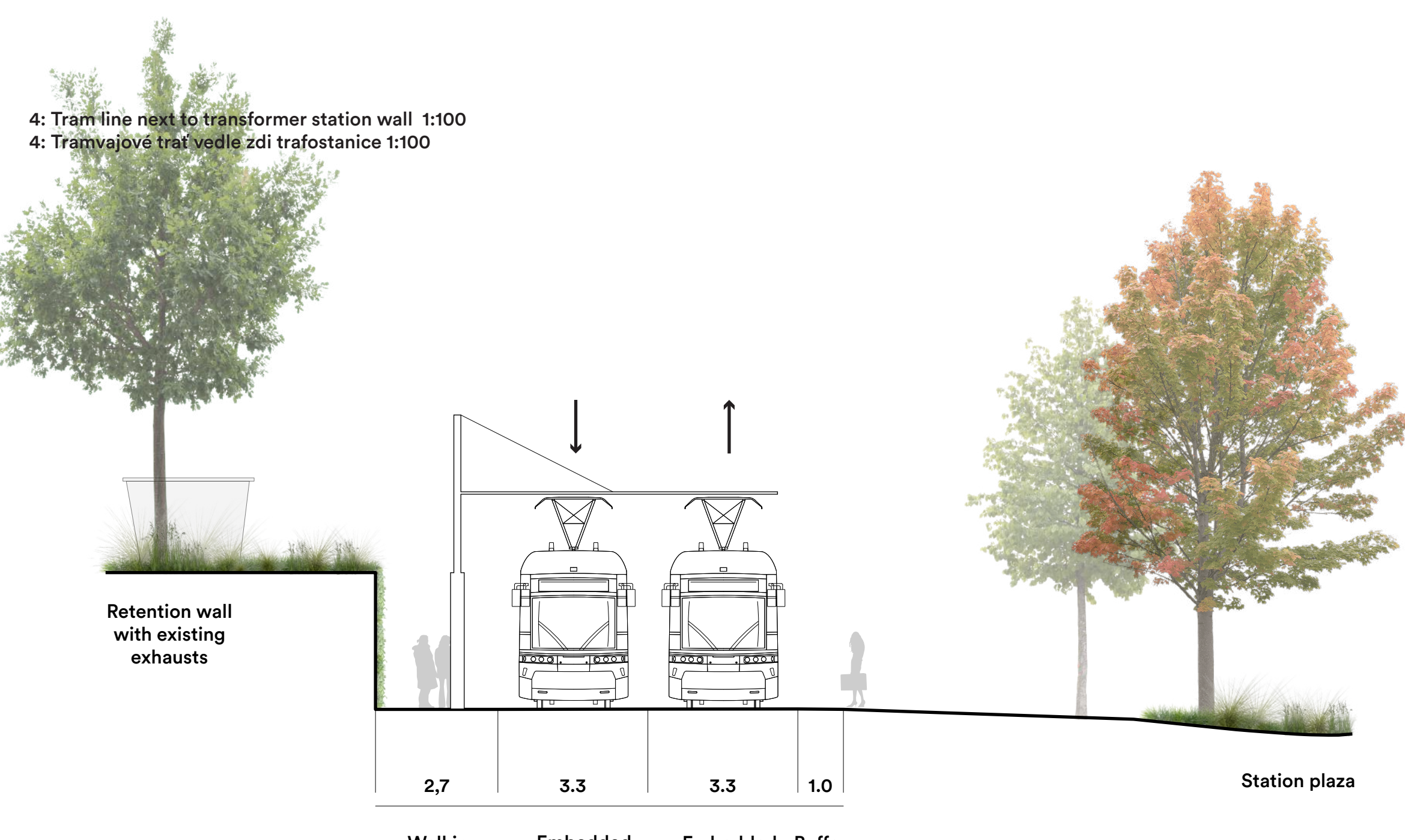
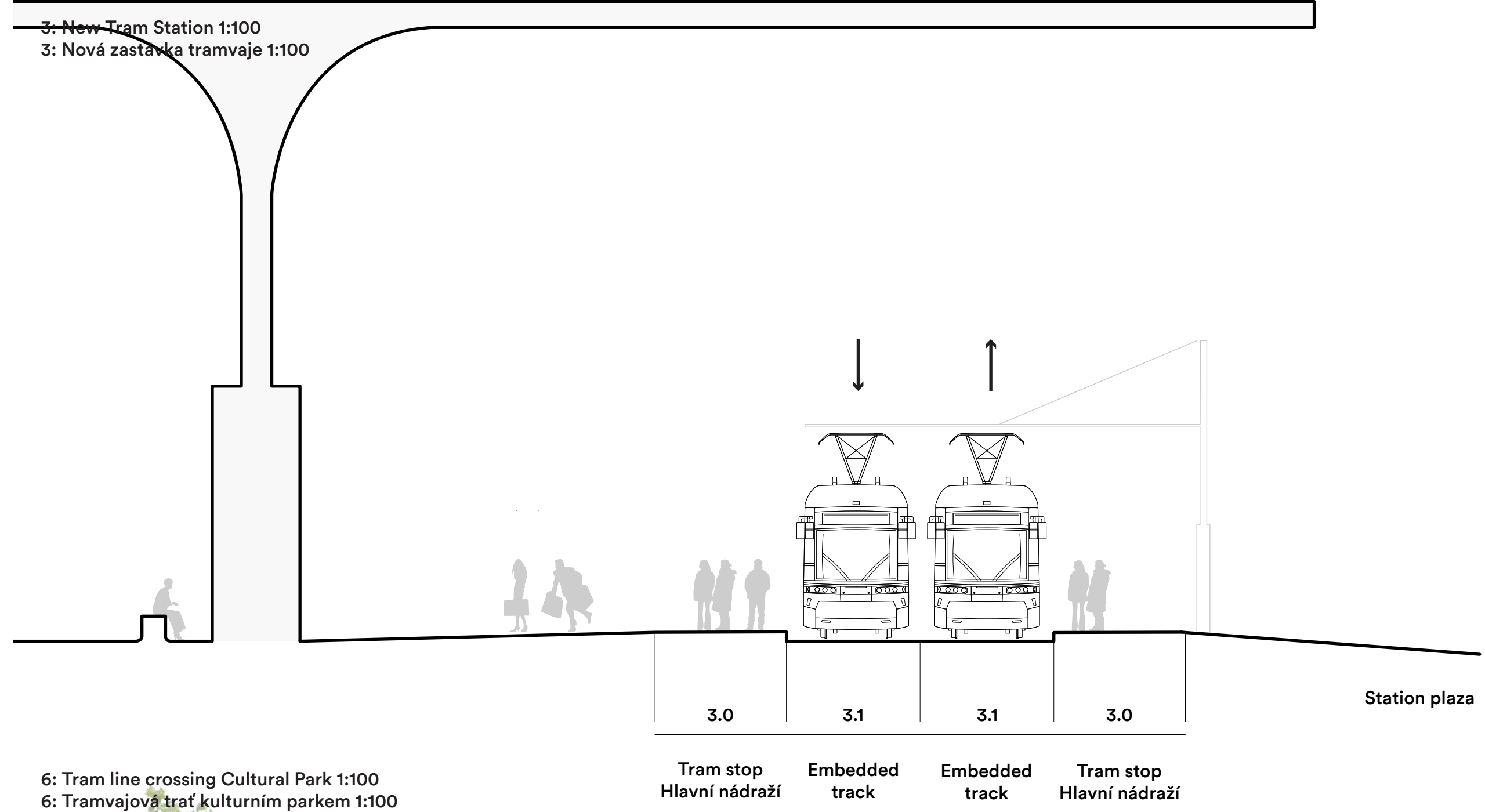
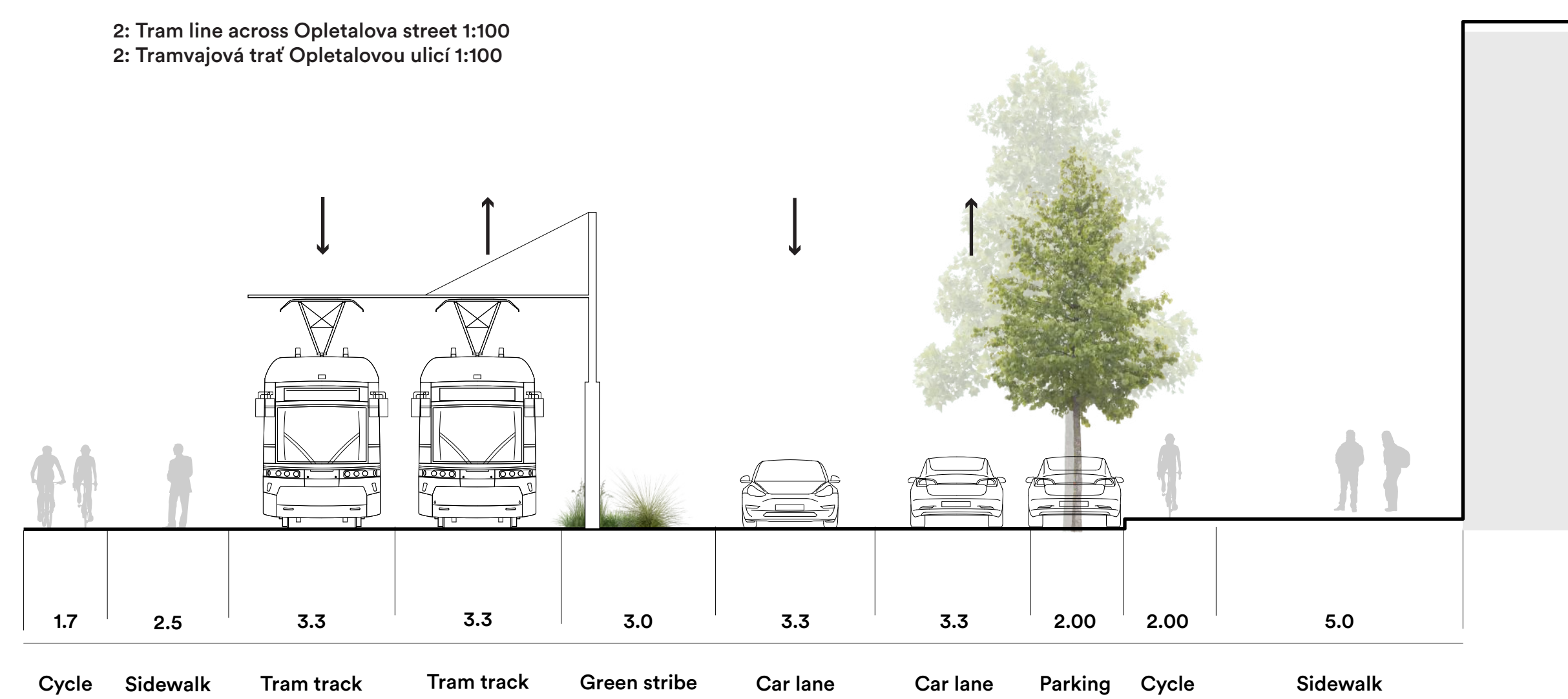
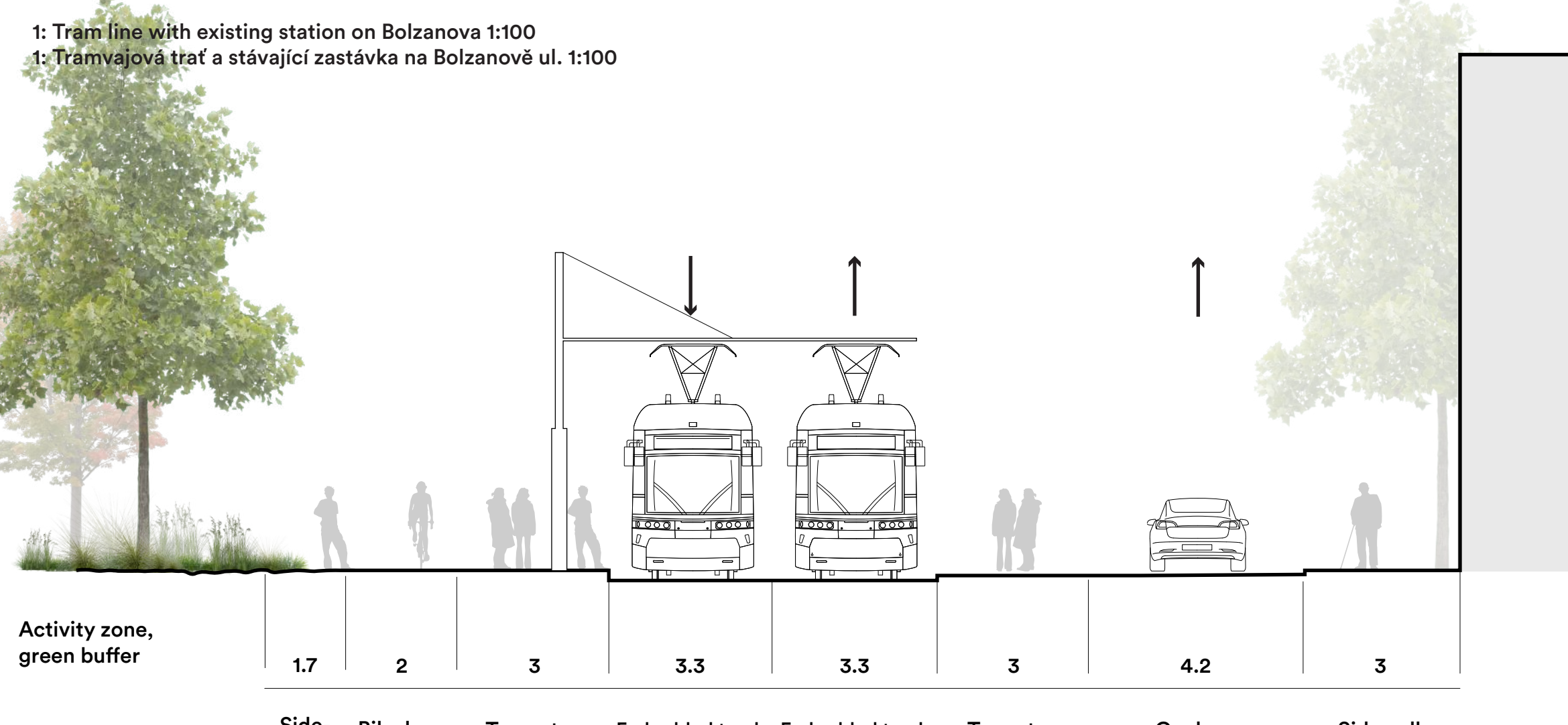
In winter the lower level of the terminal plaza will be sheltered from western winds. In summer the volume of trees will have a positive impact on the sheltering effect under the roof. Moderate winds from the north should not negatively affect the use of the building.

In order to understand how people perceive temperature in different contexts, we can use the Universal Thermal Comfort Index (UTCI). This is a measure of the 'feels-like' temperature, which takes into account factors like the air temperature, humidity, wind speed, and amount of sunlight. Our simulations show our design has a positive impact on the UTCI and helps to regulate the average perceived temperature in both winter and summer.

**Vitr a vnímaná teplota, český**

V zimě bude spodní úroveň náměstí před terminálem chráněna před západními větry. V létě bude mít objem stromů pozitivní vliv na ochranný účinek pod střechou. Mírné větry ze severu by neměly negativně ovlivnit užívání budovy.

Abychom pochopili, jak lidé vnímají teplotu v různých kontextech, můžeme použít Univerzální index tepelného komfortu (UTCI). Jedná se o měřítko "pocitové" teploty, které zohledňuje faktory, jako je teplota vzduchu, vlhkost, rychlost větru a množství slunečního záření. Naše simulace ukazují, že náš návrh má pozitivní vliv na UTCI a pomáhá regulovat průměrnou vnímanou teplotu v zimě i v létě.



**Green barriers, english**

By tram you enter the park from the north by driving through a lush green island with solitary trees and varying nature types.

The green islands in the park and around the tracks, as well as using different materials, allow for a safe integration of the tram. Visible fences or barriers will be avoided or integrated into park furniture and planting. Signaling will be integrated in crossings with special risks.

Direct access from the platforms to the main square allow for barrier free movement for transferring, boarding or disembarking passengers easily. The platform height also allow for a direct barrier free access between the platform and the new low floor light rail vehicles. The platforms have a minimum slope to avoid accidents of wheelchairs or prams.

**Parková izolační zeleň, český**

Tramvaji se do parku vjíždí ze severu přes svěží zatravněnou plochu se solitérními stromy a různými typy výsady.

Zatravněná plocha v parku a kolem kolejí, stejně jako použití různých materiálů, umožňují bezpečné začlenění tramvaje do prostora. Viditelné ploty či bariéry se zcela vyhneme nebo je možné je začlenit do parkového mobiliáře a výsady. Na zvláště rizikových přechodech bude integrována světelná signalizace.

Přímý přístup z nástupišť na hlavní náměstí umožní bezbariérový pohyb pro snadný přístup, nástup nebo výstup cestujících. Výška nástupišť rovněž umožní přímý bezbariérový přístup do nízkopodlažních tramvají. Nástupišť mají minimální sklon, aby se zabránilo nehodám invalidních vozíků nebo dětských kočárků.

**Visibility and safety, english**

The landscape project is designed to be more transparent and manageable for users and personnel. It is a design that when arriving from either the station or the city you should have a clear understanding of where you need to go. This is a major problem today. By clearing all low shrubbery and having stemmed trees, a better overview is created. This is both a safety measure for the train conductor and for the users. It ensures better visual connections, which will help the park to be re-integrated as a safe space. This is one of the main design drivers!

**Viditelnost a bezpečnost, český**

Krajinářská část je navržena tak, aby byla transparentnější a přívětivější pro návštěvníky i městský personál. Pokud přicházíte z nádraží nebo z města, je zásadní, aby Vám návrh prostorněji jasně ukazoval, kam jít. To je dnes zásadním problémem. Vykláčením všech nízkých keřů a solitérními stromy se vytvoří lepší přehled v prostoru. Jedná se o bezpečnostní opatření užitečné pro řidiče tramvají i pro uživatele. Zajišťuje lepší vizuální přehlednost, díky níž bude opět možné začít vnímat park jako bezpečný prostor. Toto je jeden z hlavních hnacích prvků návrhu!