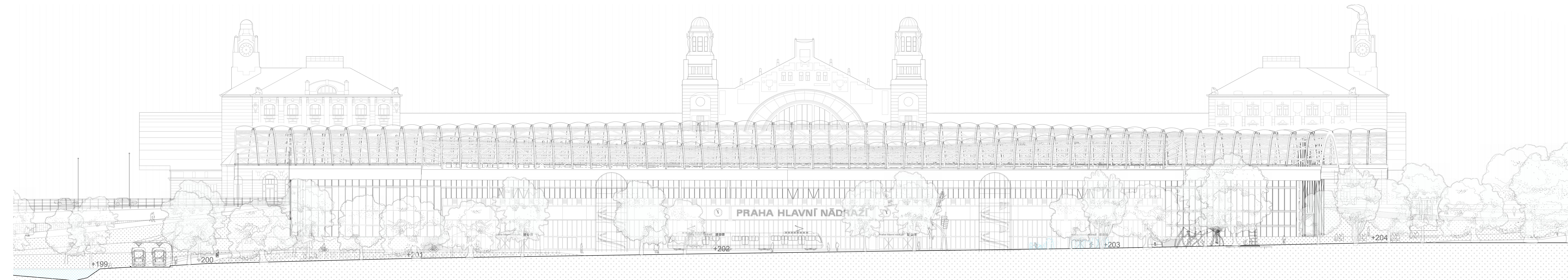




Overall plan of the architectural and landscape design - Celkova architektonickou v krajinárskeho situace řešeného území | 1 : 1,000



al pond | New tram line | Sherwood Plaza and new tram stop | Water elements and fountains | Children area and playground

West elevation. The sections cuts through the water ponds, the new tram line and the central access square. We can appreciate the symmetry axis with the existing buildings. The height of the new roof allows direct visuals from any given point. The transparency of the building also allows direct views from the interior. The facade rhythm mimics the existing building facade. The length of the roof also fits the ends of the Fantova building. The tree building have their own character and dialog together respecting each other. The NOH remains the main facade to the station. **Section e-e - Fez e-e 1:250**  
 Západní fasáda. Úseky protínají vodní nádrže, novou tramvajovou trať a centrální přístupové náměstí. Můžeme ocenit osu symetrie se stávajícími budovami. Výška nové střechy umožňuje přímé pohledy z jakéhokoli místa. průhlednost budovy umožňuje i přímé pohledy z interiéru. Rytmus fasády kopíruje fasádu stávající budovy. Délka střechy se také hodí ke koncům budovy Fantova. Stromová budova má svůj vlastní charakter a vede spolu dialog, přičemž se vzájemně respektují. NOH zůstává hlavní fasádou do parku. **Section e-e - Fez e-e 1:250**

#### 4. MIRALLE / TAGLI ABUE EMBT / L.P., OCA ARCHITECT / PRAGUE, / R.O.

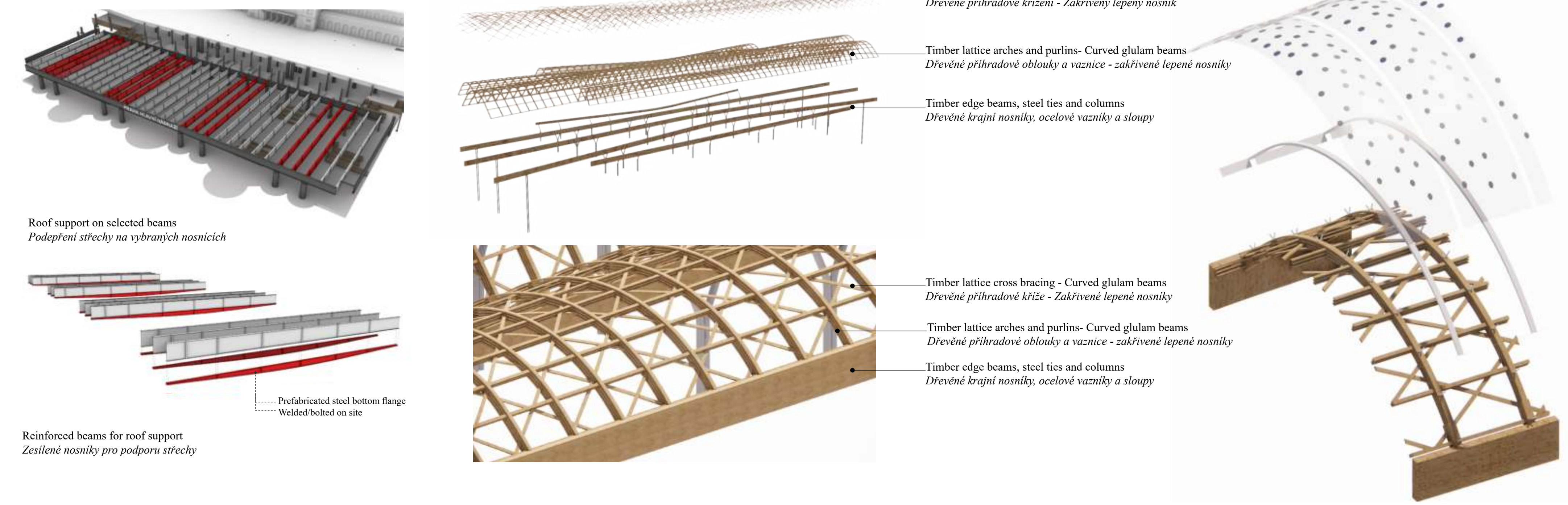
- The proposal is composed by two different main structural interventions
- 1) Internal simple structure reinforcement
  - 2) New timber roof
- Návrh se skládá ze dvou různých hlavních konstrukčních intervencí
- 1) vnitřní jednoduché konstrukční vztahy
  - 2) Nová dřevěná střecha
- Current situation Současná situace
- Project Projekt



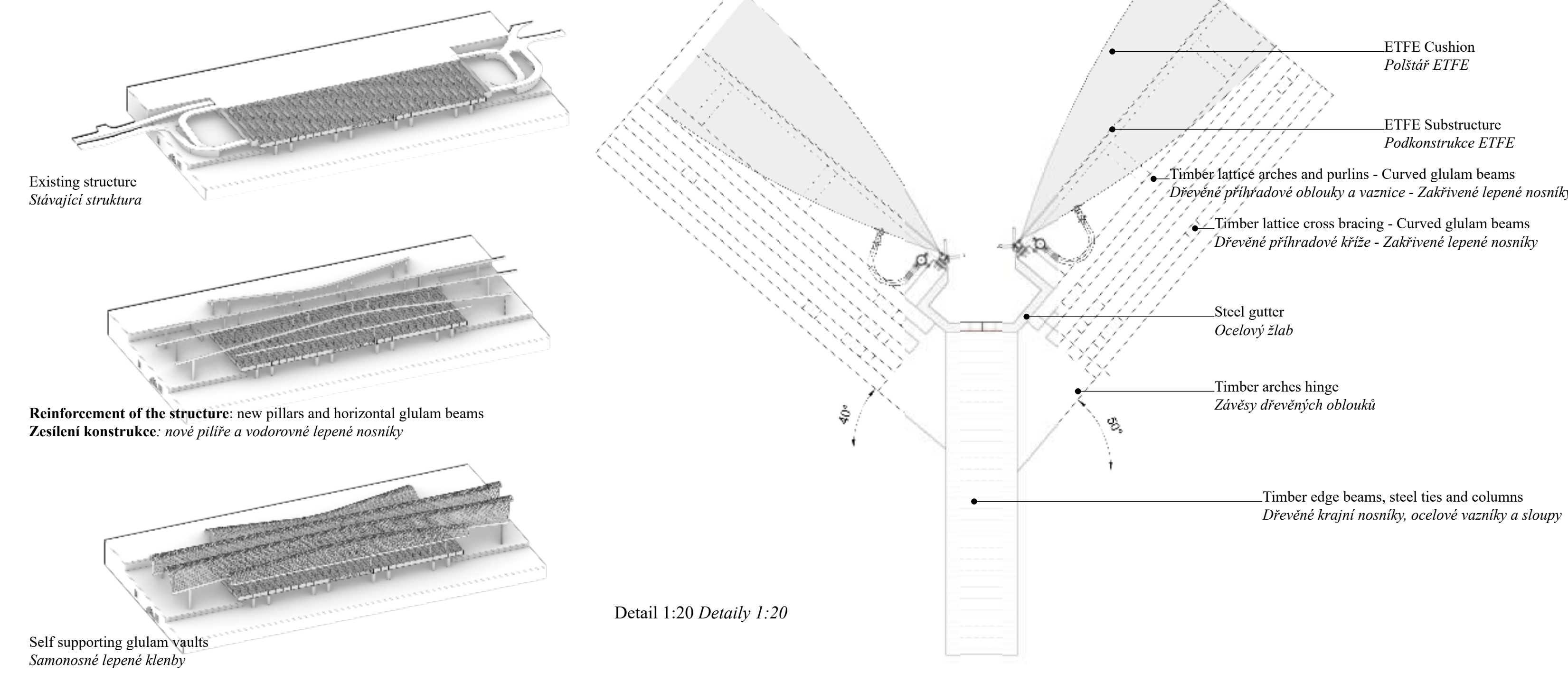
The light and effective timber roof proposal allows us to limit the newly imposed loads and to remain in the same order of magnitude of loading as the initial heavy parking usage.

Lehký a efektivní návrh dřevěné střechy nám umožňuje minimalizovat nově vložené váhové zatížení a zůstat ve stejném řádu zatížení jako při původním využití parkoviště.

##### 1) Reinforcement strategy Strategie posilování



##### 2) Construction phases Fáze výstavby



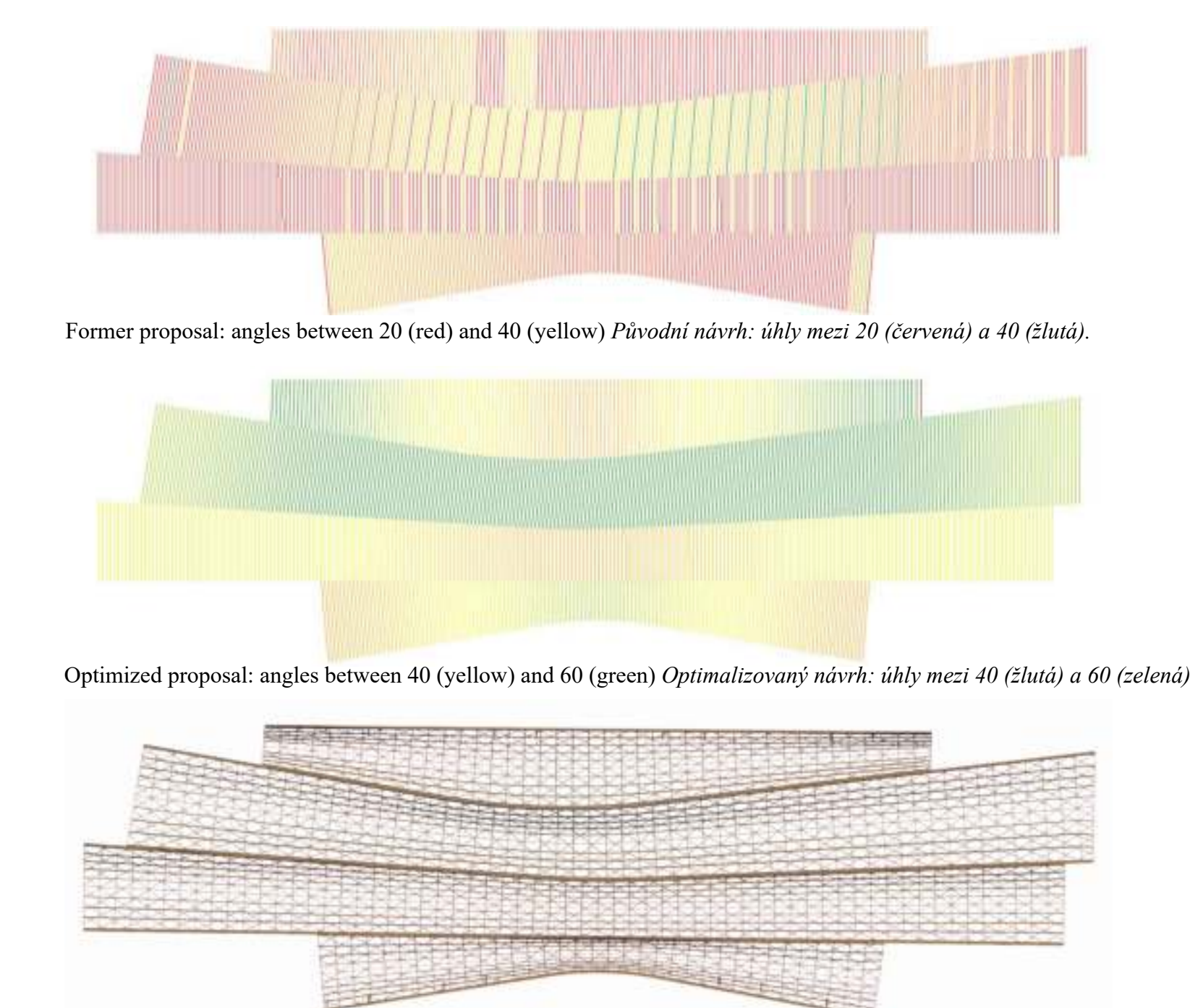
The use of timber as the main structural material is particularly well suited for the construction of large curved structures. Beside to the intrinsic environmental and aesthetic benefits, the fabrication and machining of curved timber element is perfectly mastered by a developed and capable industry, allowing competitive price proposal. The structural proposal exploits the former parking load capacity to carry the newly created structure. The roof load take down is guided toward a few chosen areas where relatively simple and straight forward reinforcement construction works can be undertaken.

We went through a process of form-finding. Thanks to parametric softwares, we performed numerous iterations to find the best shape to optimize the forces and spare material. In particular, our structure consultant recommended that it would be beneficial to have a roof geometry starting with an angle > 50° (in green at side), in order to keep a reasonable size for the timber main beams by activating the bracing.

Použití dřeva jako hlavního konstrukčního materiálu je obzvláště vhodné pro stavbu velkých zakřivených konstrukcí. Kromě vlastních ekologických a estetických výhod je výroba a zpracování zakřivených dřevěných prvků dokonale zvládnuta rozvinutým a schopným průmyslem, což umožňuje konkurenceschopný cenový návrh. Konstrukční návrh využívá dřívější nosnosti parkoviště k přenesení nové vytvořené konstrukce. Snížení zatížení střechy je vedeno směrem k několika vybraným místům, kde lze provést relativně jednoduché a přímočaré konstrukční práce na zpevnění.

Prošli jsme procesem hledání formy. Díky parametrickým softwarům jsme provedli četné iterace, abychom našli nejlepší tvar pro optimalizaci síly a náhradního materiálu. Náš konzultant pro konstrukce zejména doporučil, že by bylo výhodné mít geometrii střechy začínající úhlem > 50° (zeleně na boku), aby se aktivaci vztah zachovala rozumná velikost hlavních dřevěných nosníků.

##### 3) Form finding vyhledávání formulářů





Aerial view. The aerial view shows the relation of the building with the wider context. The reinforcement of the north-south axis and the inspiration in the existing vaulted roof of the station becomes obvious. The new roof respects the NOH building, which remains the stations facade to the park. The proposal also respects the Fantořna building as the center of the composition, by keep its height levelled with the trees. We can see how the station geometry is one with the park, creating a continuous flow of paths that naturally lead people to all levels of the station. The area becomes activated by multiple activities for different groups of people spread around the park. The access from Jeruzalémská street and the new water features are also visible, while the train crosses the park effortlessly with the new stop "Hlavní Nádraží".

## Climatic engineering / Klimatické inženýrství

**0. Responsible architecture** The new roof is not only beautiful and iconic, but functional. It's surface 11,000m<sup>2</sup> collects enough solar energy and water to sustain the park and the station, coming with the old buildings too. The climatic design for passive and active facilities is key to control the energy demands. The climatic engineering understand the site as a whole. Ambient lighting, noise pollution, heat island, solar radiation, water irrigation and collection, waste recycling... everything is accounted to achieve a low carbon and emissions New Station District.

**0. Odpovědná architektura** Nová střecha je nejen krásná a ikonická, ale také funkční. Její povrch 11 000 m<sup>2</sup> zhromáždí dostatek sluneční energie a vody pro udržení parku a nádraží, počítá se i se starými budovami. Klimatický návrh posuzuje a odstraňuje všechny aspekty, které mohou ovlivnit udržitelnost projektu. Ambientní osvětlení, hluk, znečištění ovzduší, sluneční záření, zadržování a sběr vody, recyklace odpadů... vše je zohledněno, aby bylo dosaženo nízkouhlíkové a emisní New Station District.

**1. Comfort goals** The new roof hall is an intermediate space between the original station hall and outdoors: indoor temperature is set in the 12 - 28 °C range to reduce envelope heat losses and thermal stress from the outside towards indoors (and vice versa); the original station hall has a more controlled climate, ranging 15-24 °C.

**1. Komfortní cíle** Nová střešní hala je mezistupněm mezi původním vestibulem a venkovním prostorem: vnitřní teplota je zde nastavena v rozmezí 10-28 °C a to za účelem snížení tepelných ztrát pláště střechy a redukce tepelných zmeř z exteriéru do interiéru (a naopak); v původním vestibulu je konstantnější klima v rozmezí 15-24 °C.

Roof cladding system	Double curtain with PV and fritting
Temperature range	12 - 28 °C
Energy input for operation	Medium (large part covered by PV)
Condensation risk	Low (Addition of dehumidification)
Operational carbon footprint	Zero
Carbon footprint of construction	Low
Dead weight of roof layer	35 kg/m <sup>2</sup>
Cost of roof layer	1/3 of standard solution
Conspicuousness on structure	1/3 weight of standard solution
Solar protection	Yes (60% opaque PV and fritting)
Transparency	High
Energy balance	Positive

**2. Climatic benefits** Based on dynamic thermal analysis, a double layer envelope reduces heating needs by 8% compared to a single-glazing, thus enhancing thermal comfort with a minimal heating input. Within the new hall, a temporary movable pavilion can be freely located. The surrounding intermediate environment allows to lower their envelope requirements while keeping indoor comfort in the 20-26°C range with minimal effort and low condensation risk.

**2. Klimatické výhody** Na základě dynamické tepelné analýzy snižuje dvovrávná obálka potřebu vytápění o 8 % ve srovnání s jednovrávnou zasklením, a zvyšuje tak tepelnou pohodu při minimálním příkrmu tepla. V rámci nové haly lze volně umístit dočasný pohyblivý modální pavilón. Okolní mezistupňové prostředí umožňuje snížit nároky na obálku při zachování vnitřního komfortu v rozmezí 20-26 °C s minimálními úsilím a nízkým rizikem kondenzace.

NEW ENTRANCE HALL ENERGY DEMAND	2 layers ETFE	60% fritting and solar PV cells
Indoor temperature range	12-28°C	12-28°C
Heating	67 kWh/m <sup>2</sup> .a	67
Cooling (refrigerant/condensation)	54 kWh/m <sup>2</sup> .a	54
Heating & Cooling - COP 3	19 kWh/m <sup>2</sup> .a	40
Fans	1 kWh/m <sup>2</sup> .a	1
HVAC final electricity	41 kWh/m <sup>2</sup> .a	41
Lighting - 24/7, 4.5 W/m <sup>2</sup>	22 kWh/m <sup>2</sup> .a	4.5 W/m <sup>2</sup>

**3. Energy production** The PV canopy generates up to 1,800 MWh/year of clean electrical energy to power the premises. In addition, rainwater harvesting collect approx. 7,700 m<sup>3</sup> year for non-potable uses such as toilets flush, cleaning, irrigation and fountains instead of using potable water from the municipal aqueduct.

**3. Výroba energie** Fotovoltaická střecha vyprodukuje pro napájení areálu až 1 800 MWh/rok čisté elektrické energie. Kromě toho díky zachycení dešťové vody poskytneme cca 7 700 m<sup>3</sup> pitné vody ročně, využitelné například pro splachování záchodů, úklid, zavlažování zeleně a pro vodní okrajové elementy.

**4. Energy balance.** To minimize overheating risk, the new hall is naturally ventilated. Furthermore, to solar heat reduced by 60% thanks to the PV cells and fritting. A wide range of semitransparent perforated PV cells options has been evaluated to allow for a visual connection with the outdoors and the sky while keeping in mind indoor comfort and maximum PV production. The energy balance and CO<sub>2</sub> emissions derive from this decision.

**4. Energetická bilance.** Aby se minimalizovalo riziko přehřátí, je nová hala přirozeně větrána. Kromě toho díky fotovoltaickým článkům a fritování snižuje spotřebu slunečního tepla o 60 %. Byla vyhodnocena široká škála možností polopropustných perforovaných fotovoltaických článků, které umožňují vizuální spojení s venkovním prostředím a obkolem a zároveň mají na paměti vnitřní komfort a maximální produkci fotovoltaických článků. Od tohoto rozhodnutí se odvíjí energetická bilance a emise CO<sub>2</sub>.

ANNUAL ENERGY BALANCE (electricity)	kWh/a	%
PV canopy potential	1 389 900	100%
New entrance hall energy demand	436 500	29%
Energy demand of other station premises	952 500	71%
Avoided CO <sub>2</sub> emissions by using PV in place of grid electricity	48 000	33 gCO <sub>2</sub> /kWh

**5. Energy production** The PV canopy generates up to 1,800 MWh/year of clean electrical energy to power the premises. In addition, rainwater harvesting collect approx. 7,700 m<sup>3</sup> year for non-potable uses such as toilets flush, cleaning, irrigation and fountains instead of using potable water from the municipal aqueduct.

**5. Výroba energie** Fotovoltaická střecha vyprodukuje pro napájení areálu až 1 800 MWh/rok čisté elektrické energie. Kromě toho díky zachycení dešťové vody poskytneme cca 7 700 m<sup>3</sup> pitné vody ročně, využitelné například pro splachování záchodů, úklid, zavlažování zeleně a pro vodní okrajové elementy.

**Phase 1 / Fáze 1**

As our project basically keeps the internal layout and functionality of the space, the construction of the space can be undertaken without interrupting the daily use. The first phase develops the construction of the new vertical supply cores and all the debris can be taken out of the building from the side without entering the station. The new volume and police department will be fully working and finished before starting the demolition of the old ones. The intervention to create the new waiting areas and internal distribution must be done with care and preserving the functionality of the station. At this stage, even though the station is halfway built, the new commercial areas in the sides and some of the new vertical connections and toilets can already be open to the public.

**Fáze 1 / Fáze 2**

The second phase proceeds with the demolition of the exterior parts and reconstruction of this area to fit the construction with the landscape and the new commercial areas. So far, the use in the interior of the station remains the same.

**Fáze 2 / Fáze 3**

The third phase would be the demolition of the internal partitions and lateral facades, and the only one that concerns the internal usage of the station. Nevertheless, this stage could be done all at once. The tunnel connections will be ensured and all the debris can be taken out of the building from the side without entering the station. The new volume and police department will be fully working and finished before starting the demolition of the old ones. The intervention to create the new waiting areas and internal distribution must be done with care and preserving the functionality of the station. At this stage, even though the station is halfway built, the new commercial areas in the sides and some of the new vertical connections and toilets can already be open to the public.

**Fáze 3 / Fáze 4**

On the fourth phase the station can keep the regular use without being bothered by the construction of the new hall above. For the construction of the new roof structure, all the material will be provided by heavy trucks from Magistra, and must be stored partially in the sides of the park to avoid overloading the roof with super light envelopes enable an easy and manual construction. The location of the heavy cranes will be studied to find the most suitable option, being the front of the station an option too. The lightness and prefabrication of the timber construction is quite beneficial for the construction process, as only on-site assembly is needed. Once the structure is set, the disturbance of the exterior areas will be minimal.

**Fáze 4 / Fáze 5**

The fifth phase regards the envelope-facades of the station. The new facades are in fact rather small in comparison to the other big infrastructure of the project (being the height 15 meters) therefore they can be constructed on site with movable cranes. The ETFE prefab provide with super light envelopes enable an easy and manual construction. The location of the heavy cranes will be studied to find the most suitable option, being the front of the station an option too. The lightness and prefabrication of the timber construction is quite beneficial for the construction process, as only on-site assembly is needed. Once the structure is set, the disturbance of the exterior areas will be minimal.

**Fáze 5 / Fáze 6**

The sixth and last construction phase, consisting of the internal interventions and pavements is done without any further trouble regarding the functionality of the complex. The works can progress smoothly on localized areas to avoid any impact for the users and staff. The intervention must be done with care in order to preserve the heritage of the existing building. The most straightforward growth might consist on the growth of the commercial premises underground, something that is already considered in this phase as a possible investment. Other interventions might require extending the new building on the side to have a bigger hall. The most convincing and logical intervention concerns covering the train tracks and solving the topographic gap between.

**Fáze 6 / Fáze 7**

Regarding the landscape, the north and south laws must be conducted along with finish of the building as a seventh phase because; Along with the intervention, we have thought about the possibility of development and growth according to future needs. The Bolzano Parking proposal falls into the possible extensions that will be done with care in order to preserve the heritage of the existing building. The most straightforward growth might consist on the growth of the commercial premises underground, something that is already considered in this phase as a possible investment. Other interventions might require extending the new building on the side to have a bigger hall. The most convincing and logical intervention concerns covering the train tracks and solving the topographic gap between.

## Staging / Inscence

**Phase 1 / Fáze 1**

As our project basically keeps the internal layout and functionality of the space, the construction of the space can be undertaken without interrupting the daily use. The first phase develops the construction of the new vertical supply cores and all the debris can be taken out of the building from the side without entering the station. The new volume and police department will be fully working and finished before starting the demolition of the old ones. The intervention to create the new waiting areas and internal distribution must be done with care and preserving the functionality of the station. At this stage, even though the station is halfway built, the new commercial areas in the sides and some of the new vertical connections and toilets can already be open to the public.

**Fáze 1 / Fáze 2**

The second phase proceeds with the demolition of the exterior parts and reconstruction of this area to fit the construction with the landscape and the new commercial areas. So far, the use in the interior of the station remains the same.

**Fáze 2 / Fáze 3**

The third phase would be the demolition of the internal partitions and lateral facades, and the only one that concerns the internal usage of the station. Nevertheless, this stage could be done all at once. The tunnel connections will be ensured and all the debris can be taken out of the building from the side without entering the station. The new volume and police department will be fully working and finished before starting the demolition of the old ones. The intervention to create the new waiting areas and internal distribution must be done with care and preserving the functionality of the station. At this stage, even though the station is halfway built, the new commercial areas in the sides and some of the new vertical connections and toilets can already be open to the public.

**Fáze 3 / Fáze 4**

On the fourth phase the station can keep the regular use without being bothered by the construction of the new hall above. For the construction of the new roof structure, all the material will be provided by heavy trucks from Magistra, and must be stored partially in the sides of the park to avoid overloading the roof with super light envelopes enable an easy and manual construction. The location of the heavy cranes will be studied to find the most suitable option, being the front of the station an option too. The lightness and prefabrication of the timber construction is quite beneficial for the construction process, as only on-site assembly is needed. Once the structure is set, the disturbance of the exterior areas will be minimal.

**Fáze 4 / Fáze 5**

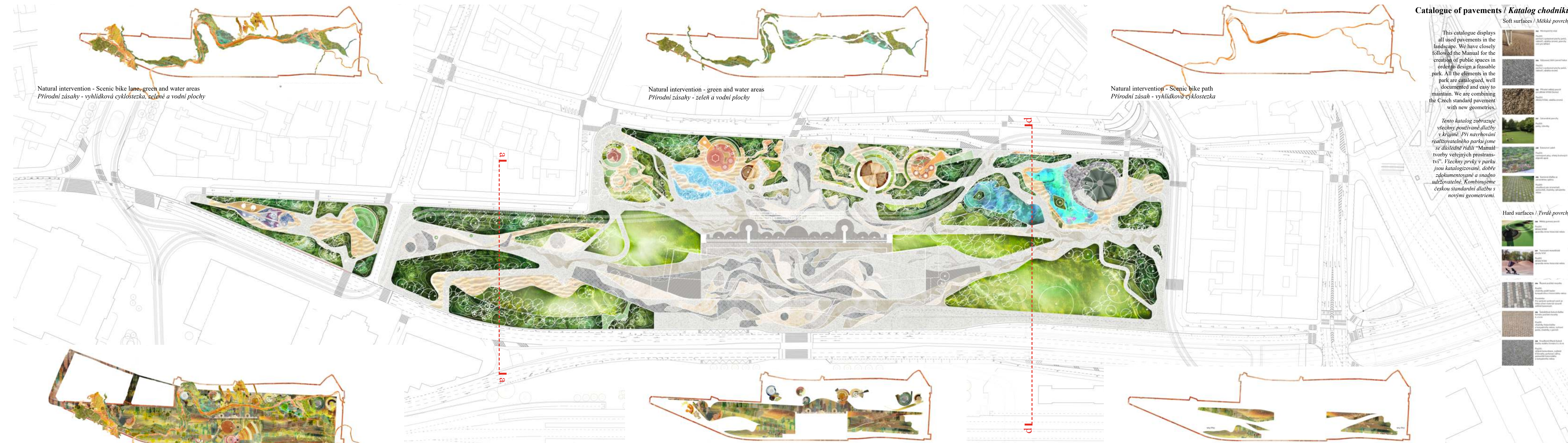
The fifth phase regards the envelope-facades of the station. The new facades are in fact rather small in comparison to the other big infrastructure of the project (being the height 15 meters) therefore they can be constructed on site with movable cranes. The ETFE prefab provide with super light envelopes enable an easy and manual construction. The location of the heavy cranes will be studied to find the most suitable option, being the front of the station an option too. The lightness and prefabrication of the timber construction is quite beneficial for the construction process, as only on-site assembly is needed. Once the structure is set, the disturbance of the exterior areas will be minimal.

**Fáze 5 / Fáze 6**

The sixth and last construction phase, consisting of the internal interventions and pavements is done without any further trouble regarding the functionality of the complex. The works can progress smoothly on localized areas to avoid any impact for the users and staff. The intervention must be done with care in order to preserve the heritage of the existing building. The most straightforward growth might consist on the growth of the commercial premises underground, something that is already considered in this phase as a possible investment. Other interventions might require extending the new building on the side to have a bigger hall. The most convincing and logical intervention concerns covering the train tracks and solving the topographic gap between.

**Fáze 6 / Fáze 7**

Regarding the landscape, the north and south laws must be conducted along with finish of the building as a seventh phase because; Along with the intervention, we have thought about the possibility of development and growth according to future needs. The Bolzano Parking proposal falls into the possible extensions that will be done with care in order to preserve the heritage of the existing building. The most straightforward growth might consist on the growth of the commercial premises underground, something that is already considered in this phase as a possible investment. Other interventions might require extending the new building on the side to have a bigger hall. The most convincing and logical intervention concerns covering the train tracks and solving the topographic gap between.



Natural intervention - Scenic bike lanes, green and water areas  
Přírodní zásahy - vyhledávková cyklostezka, zelené a vodní plochy

Natural intervention - green and water areas  
Přírodní zásahy - zelené a vodní plochy

Natural intervention - Scenic bike path  
Přírodní zásah - vyhledávková cyklostezka

Urban design - Concept  
Urbanistický design - Koncept

Urban design - Green Areas and Activities for the public  
Urbanistický design - Zelené plochy a aktivity pro veřejnost

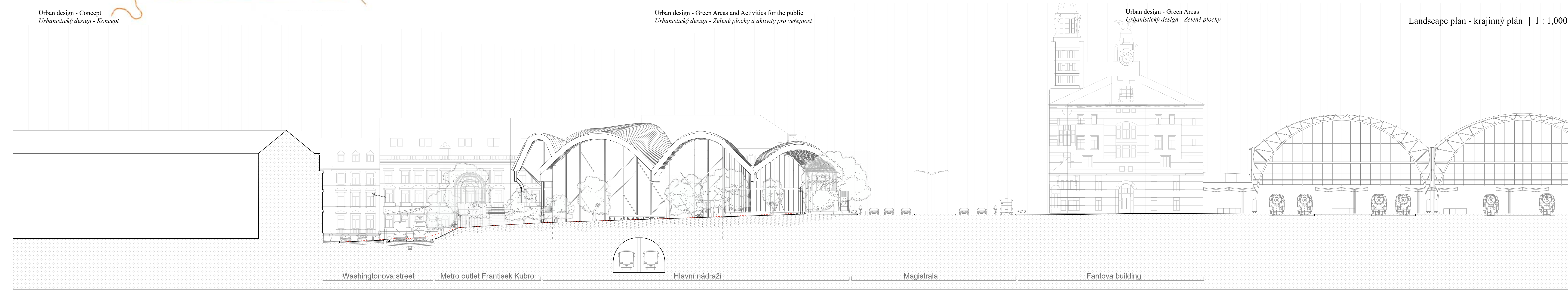
Urban design - Green Areas  
Urbanistický design - Zelené plochy

Landscape plan - krajinný plán | 1 : 1,000

**Catalogue of pavements / Katalog chodníků**  
Soft surfaces / Měkké povrchy

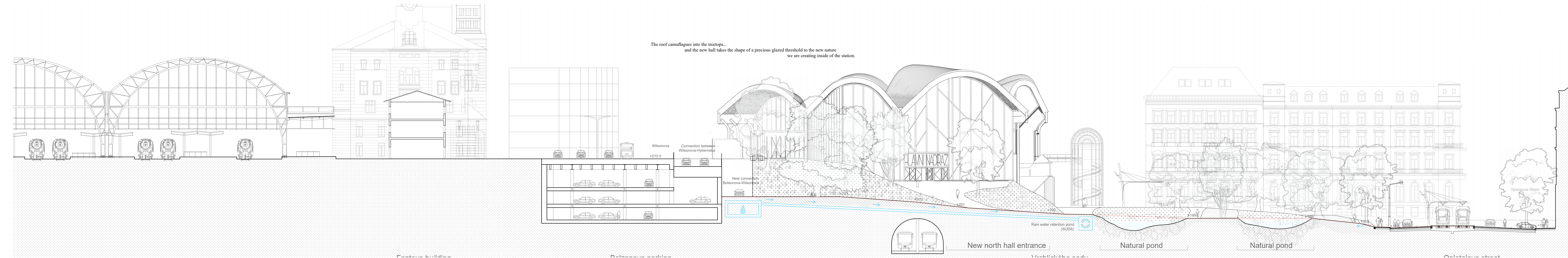
This catalogue displays all used pavements in the landscape. We have closely followed the Manual for the creation of public spaces in order to design a feasible park. All the elements in the park are catalogued, well documented and easy to maintain. We are combining the Czech standard pavement with new geometries.

Tento katalog zobrazuje všechny použité dlažby v krajině. Při navrhování realizovatelného parku jsme se důkladně řídili "Manuálem tvorby veřejných prostranství". Všechny prvky v parku jsou katalogizované, dobře zdokumentované a snadno udržovatelné. Kombinujeme českou standardní dlažbu s novými geometriemi.



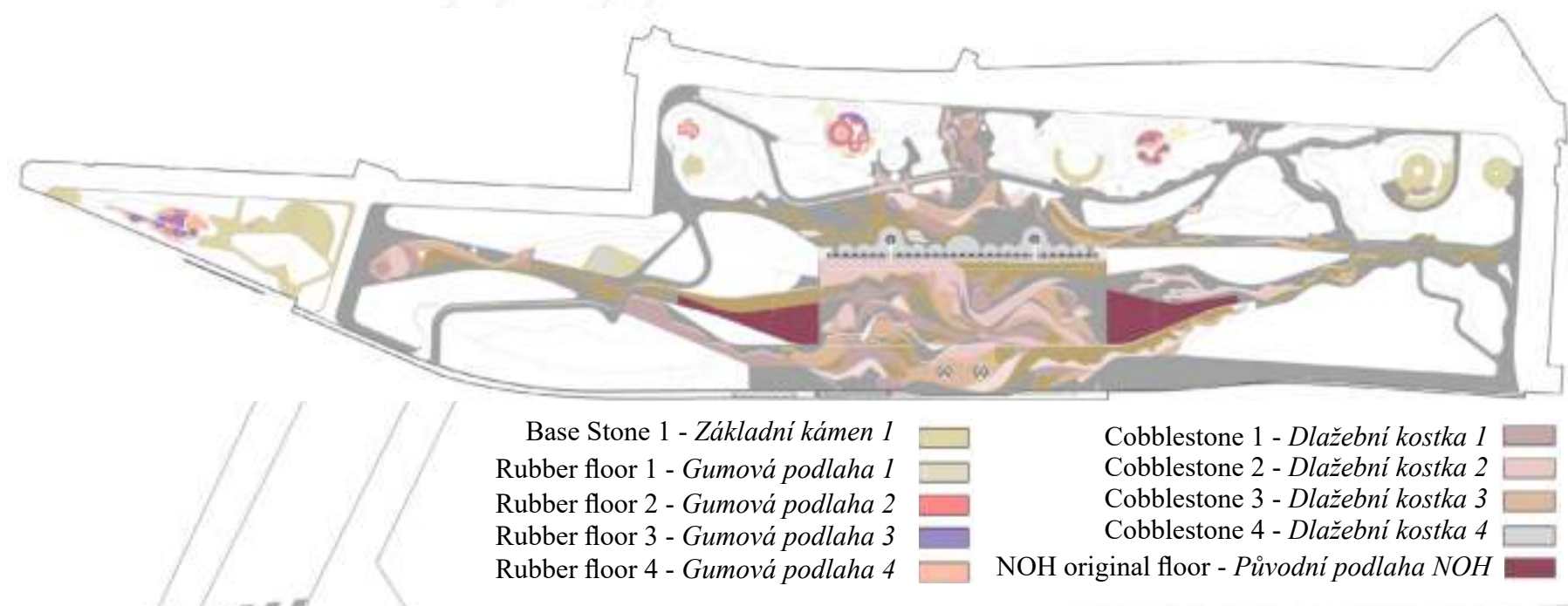
**South area.** The sections cuts through the water ponds, the new tram line and the central access square. We can appreciate the symmetry axis with the existing buildings. The height of the new roof allows direct visuals from any given point. The transparency of the building also allows direct views from the interior. The facade rhythm mimics the existing building facade. The length of the roof also fits the ends of the Fantova building. The tree building have their own character and dialog together respecting each other. The NOH remains the main facade to the park.  
**Severní část.** Úseky protínají vodní nádrže, novou tramvajovou trať a centrální přístupové náměstí. Můžeme ocenit osu symetrie se stávajícími budovami. Výška nové střechy umožňuje přímé pohledy z jakéhokoli místa. průhlednost budovy umožňuje i přímé pohledy z interiéru. Rytmus fasády kopíruje fasádu stávající budovy. Délka střechy se také hodí ke koncům budovy Fantova. Stromová budova má svůj vlastní charakter a vede spolu dialog, přičemž se vzájemně respektují. NOH zůstává hlavní fasádou do parku.

Section a-a - řez a-a | 1:250

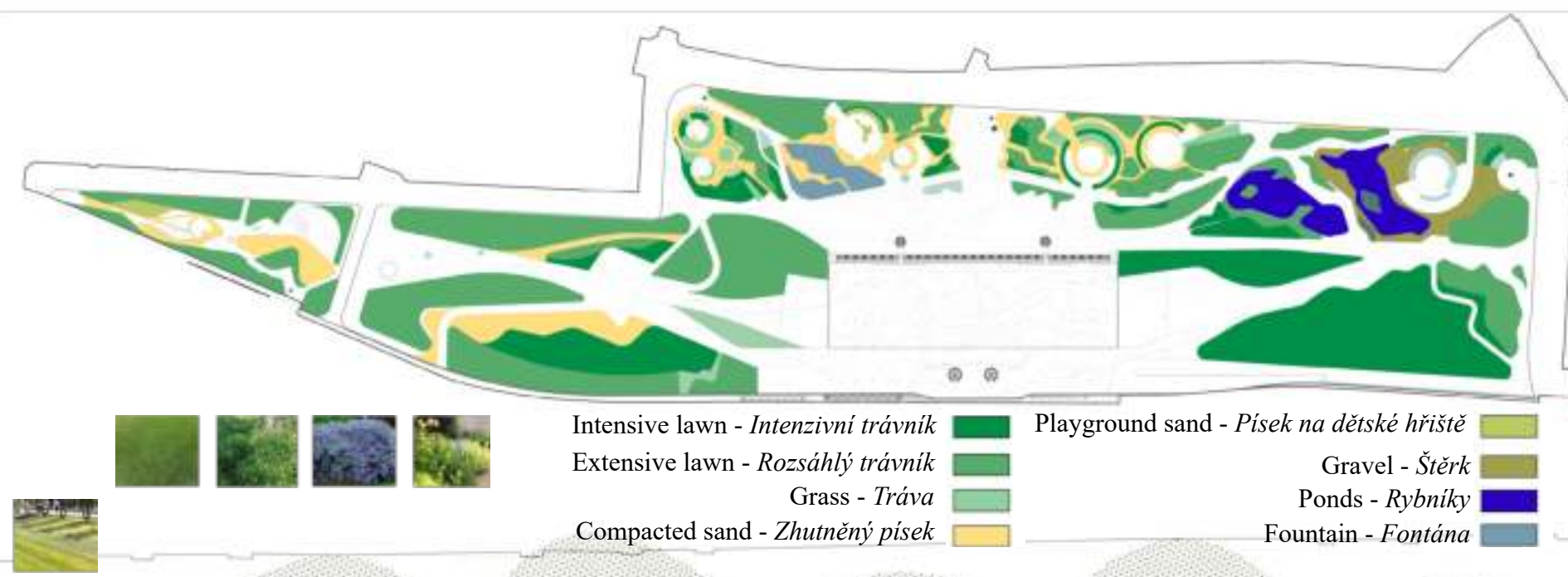


**North area.** This sections shows the Bolzanova parking, with its new premises and facade open to the park. We can see the new paths connecting the Thomayer axis with the new north hall and the roof. We can also appreciate the two water ponds. We have diagrammed the position and connection to the main rainwater collector tanks from the roof. At the back we also appreciate the new tram track coming into the landscape. At Wilsonova, we also see the new supply core which connects all levels of the station directly from the street.  
**Severní část.** Na tomto řezu je vidět parkoviště Bolzanova s novými prostory a fasádou otevřenou do parku. Vidíme nové cesty spojující osu Thomayerova s novou severní halou a střechou. Můžeme také ocenit dvě vodní jezírka. Zakreslili jsme polohu a napojení na hlavní nádrže dešťového kolektoru ze střechy. V zadní části oceňujeme také novou tramvajovou trať, která přichází do krajiny. Na Wilsonově vidíme také nové zásobovací jádro, které propojuje všechny úrovně stanice přímo z ulice.

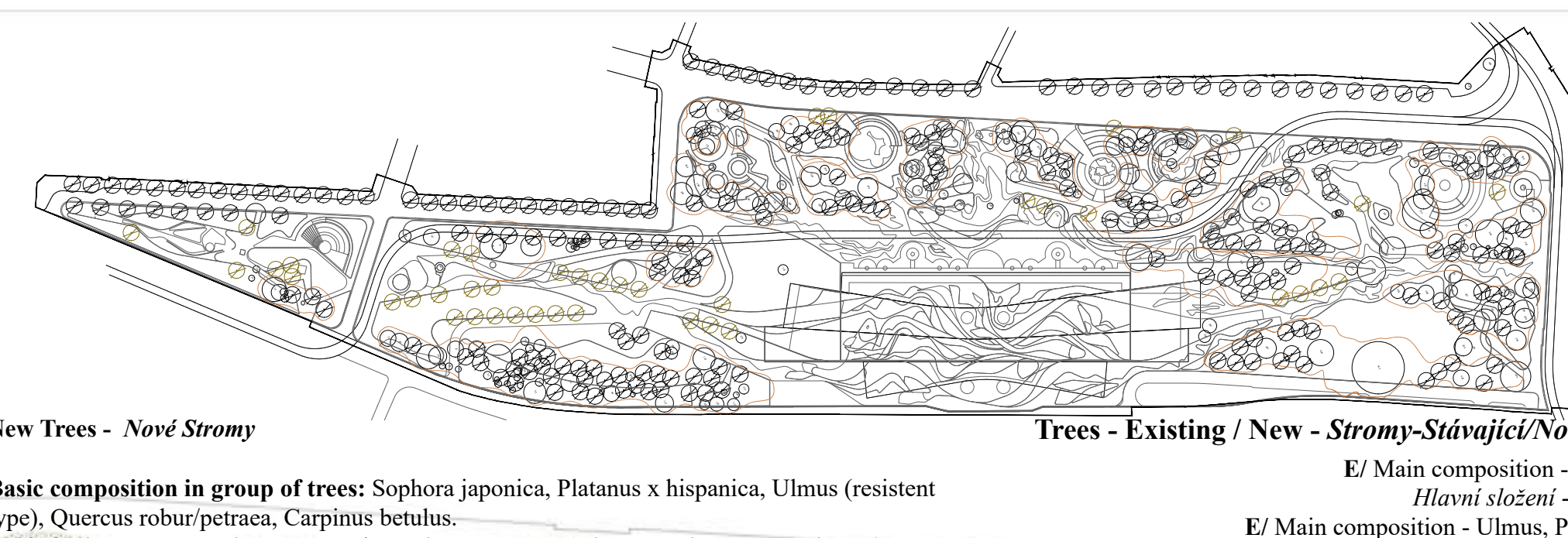
Section d-d - řez d-d | 1:250



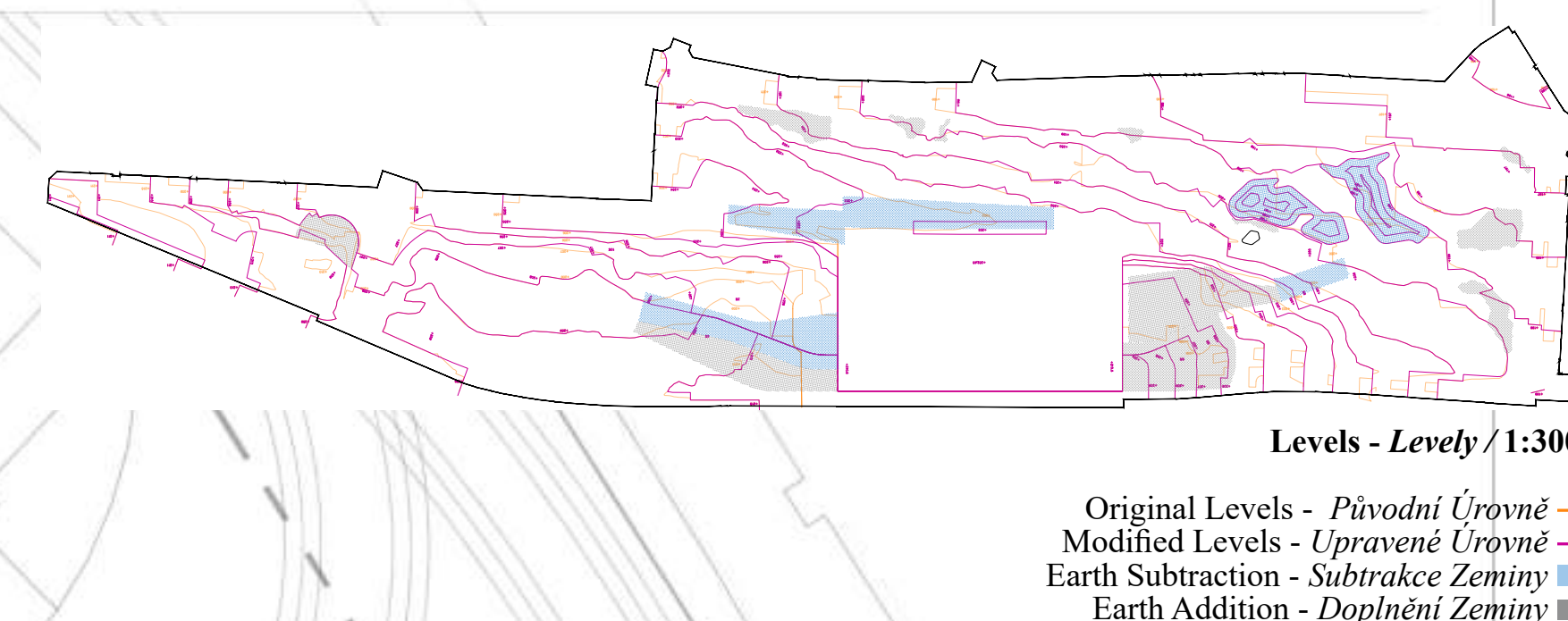
- Base Stone 1 - Základní kámen 1
- Rubber floor 1 - Gumová podlaha 1
- Rubber floor 2 - Gumová podlaha 2
- Rubber floor 3 - Gumová podlaha 3
- Rubber floor 4 - Gumová podlaha 4
- NOH original floor - Původní podlaha NOH
- Cobblestone 1 - Dlažební kostka 1
- Cobblestone 2 - Dlažební kostka 2
- Cobblestone 3 - Dlažební kostka 3
- Cobblestone 4 - Dlažební kostka 4



- Intensive lawn - Intenzivní trávník
- Extensive lawn - Rozsáhlý trávník
- Compacted sand - Zhutněný písek
- Playground sand - Písek na dětské hřiště
- Gravel - Štěrka
- Ponds - Rybníky
- Fountain - Fontána



- New Trees - Nové Stromy**
- Basic composition in group of trees:** Sophora japonica, Platanus x hispanica, Ulmus (resistant type), Quercus robur/petraea, Carpinus betulus.
- Základní kompozice ve skupině stromů:** Sophora japonica, Platanus x hispanica, Ulmus (rezistentní typ), Quercus robur/petraea, Carpinus betulus.
- Tree alleys in the Park:** Platanus / in Opletalova street: Celtis occidentalis / in Washingtonova street: Ulmus (resistant type).
- Stromové aleje v parku:** Platanus / v Opletalově ul.: Celtis occidentalis / ve Washingtonově ul.: Jilm (rezistentní typ).
- Special and interesting species:** Aesculus x carnea, Liriodendron tulipifera, Morus alba nigra and Fagus sylvatica.
- Special a zajímavé druhy:** Aesculus x carnea, Liriodendron tulipifera, Morus alba nigra a Fagus sylvatica.



- Levels - Levely / 1:3000**
- Original Levels - Původní úrovně
  - Modified Levels - Upravené úrovně
  - Earth Subtraction - Subtrakce Zeminy
  - Earth Addition - Doplnění Zeminy

In this natural setting, squares, water areas, cafes, or terraces are subtly but clearly drawn.

V tomto přírodním prostředí jsou jemně, ale zřetelně vykreslena náměstí, vodní plochy, kavárny nebo terasy.

WAITING AREA  
Čekací Místnost



PLAYGROUND  
Dětské hřiště 12-16 let

The project seeks a balance between paved spaces and permeable soils suitable for the growth of trees, shrubs, and grass.

Projekt usiluje o rovnováhu mezi zpevněnými plochami a propustnou půdou vhodnou pro růst stromů, keří a tráv.



RESTAURANT  
Restaurace

We studied the history and the values of the existing park regarding paths, vegetation, and monuments and its surrounding.

Zkoumali jsme historii a hodnoty stávajícího parku, pokud jde o cesty, vegetaci a památky a jeho okolí.



View from the new restaurant and natural ponds on the north side of the park. We can see the great new north hall entrance and the natural paths leading to it.

Pohled od nové restaurace a přírodních rybníků na severní straně parku. Můžeme si prohlédnout velký nový vchod do severní haly a přírodní cesty, které k němu vedou.



View from the center of Opletalova street looking towards the main entrance of Hlavní nádraží.

Pohled z centra Opletalovy ulice směrem k hlavnímu vchodu do Hlavního nádraží.



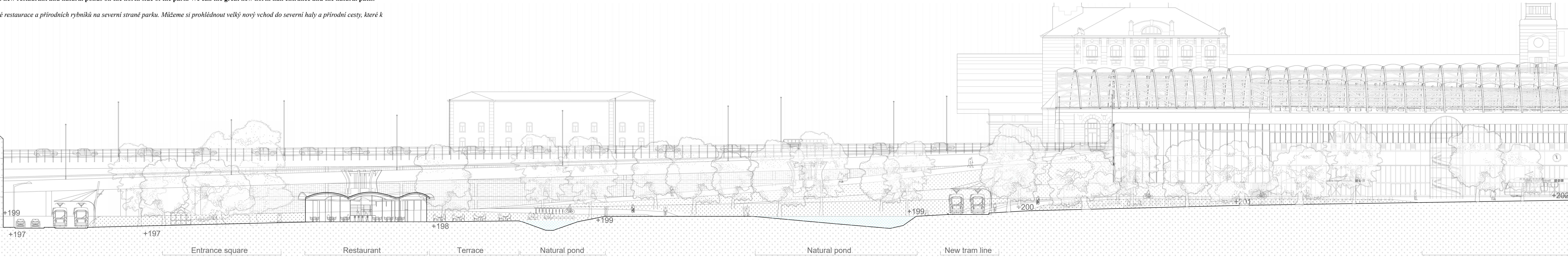
View from the sports area looking towards the station.

Pohled ze sportovního areálu směrem k nádraží.



View from the playground of 6-12 years of age looking towards the station.

Pohled z dětského hřiště ve věku 6-12 let směrem k nádraží.



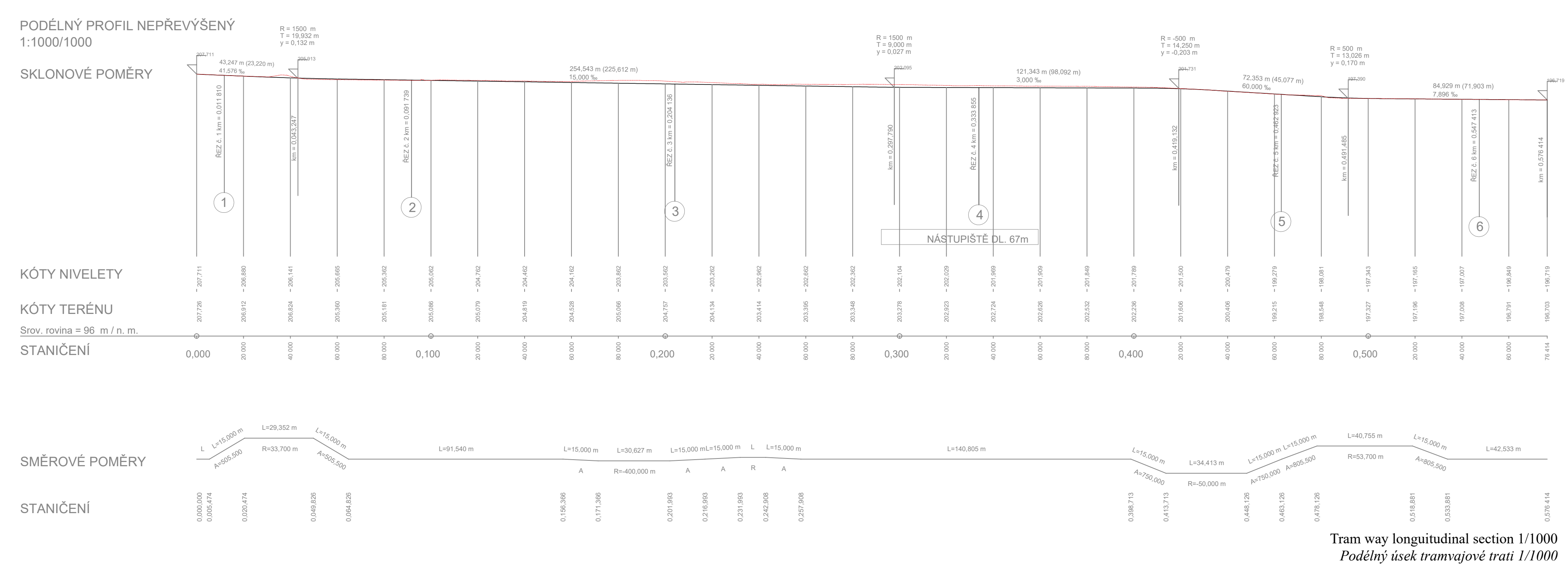
North area. This section shows the Bolzanova parking, with its new premises and facade open to the park. We can see the new paths connecting the Thomayer axis with the new north hall and the roof. We can also appreciate the two water ponds. We have diagrammed the position and connection to the main rainwater collector tanks from the roof. At the back we also appreciate the new tram track coming into the landscape. At Wilsonova, we also see the new supply core which connects all levels of the station directly from the street.

Severní oblast. Na tomto řezu je vidět parkoviště Bolzanova s novými prostory a fasádou otevřenou do parku. Vidíme nové cesty spojující osu Thomayerovu s novou severní halou a střechou. Můžeme také ocenit dvě vodní jezírka. Zakreslili jsme polohu a napojení na hlavní nádrže dešťového kolektoru ze střechy. V zadní části oceňujeme také novou tramvajovou trať, která přichází do krajiny. Na Wilsonově vidíme také nové zásobovací jádro, které propojuje všechny úrovně stanice přímo z ulice.





South entrance: In this view we can see the integration of the building in the landscape and with the park. After the demolition of the ramps and the side facades of the existing building, a new 15 meters tall access hall is created. The new landscape guides people directly into the new entrances. To the left, we can see how the existing building keeps the structure and front facade to the park, where the new tram stop is located. *Jiní pohled: V tomto pohledu je vidět začlenění budovy do krajiny a parku. Po demolici ramp a bočních fasád stávající budovy vznikne nová 15 metrů vysoká přístupná hala. Nová krajina navádí lidi přímo k novým vstupům. Vlevo můžeme vidět, jak se stávající budova zachová strukturu a čelní fasádu do parku, kde se nachází nová tramvajová zastávka.*



The new proposed tram route connects Opletalova street, the train station, Politických vězňů and Wilsonova street passing through the park.

The Central Station stop is parallel in plan to the facade of the station and the two stops for both directions are in between the two glass stair towers. The tracks between the platforms are paved and allow for lateral pedestrian movement through the stop. The height of the platforms is proposed to be 0.24 m below the entrance to the station. The platforms are dimensioned for two tram sets, i.e. 67 m long. The surfaces of the running surfaces and tracks in the pedestrian zone are assumed to be made of paving.

Nově navržená tramvajová trať spojuje Opletalovu ulici, vlakové nádraží, ulici Politických vězňů a Wilsonovu ulici a prochází parkem.

Zastávka Hlavní nádraží je podélně rovnoběžná s fasádou nádraží a obě zastávky pro oba směry jsou mezi dvěma prosklenými schodišťovými věžemi. Koleje mezi nástupišti jsou dlaždené a umožňují boční pohyb chodců po zastávce. Výška nástupišť je navržena 0,24 m pod vstupem do stanice. Nástupišťe jsou dimenzována pro dvě tramvajové soupravy, tj. 67 m dlouhá. Povrchy jezdových ploch a kolejí v pěší zóně se předpokládají z dlažby.

View of the new tram stop  
Pohled na novou tramvajovou zastávku

Section 1 - km 0,011 810

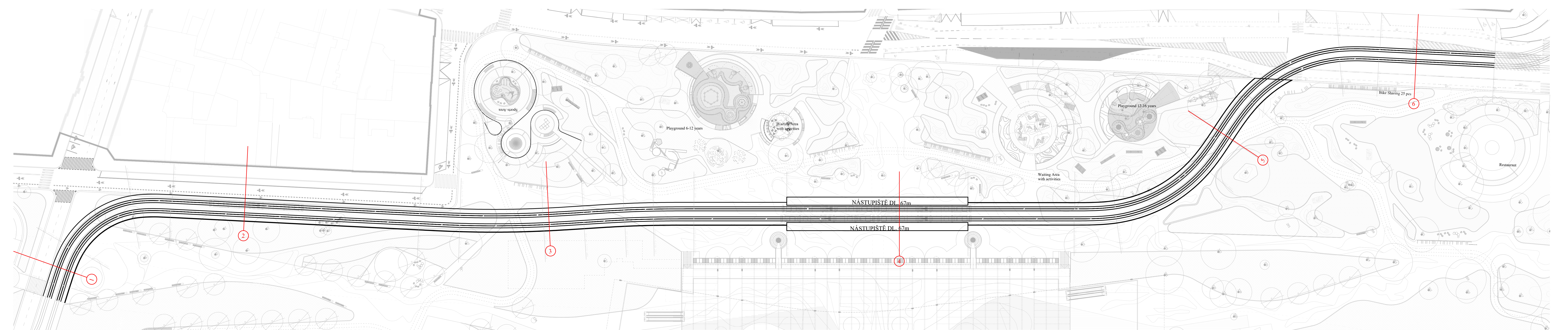
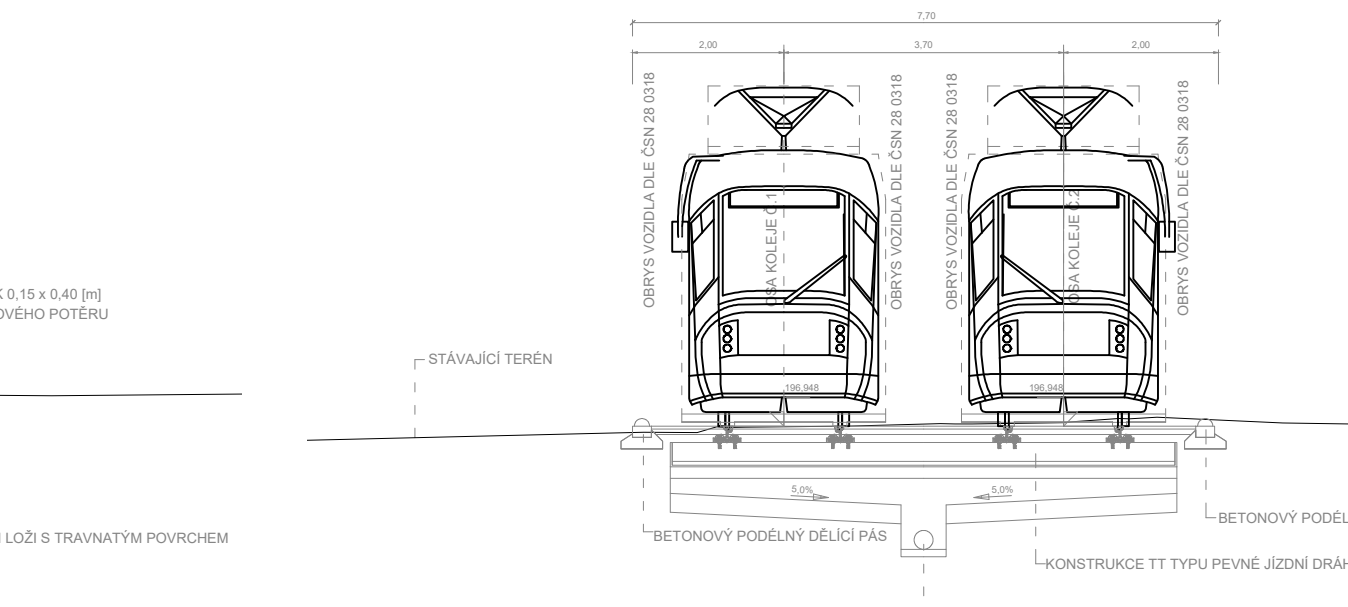
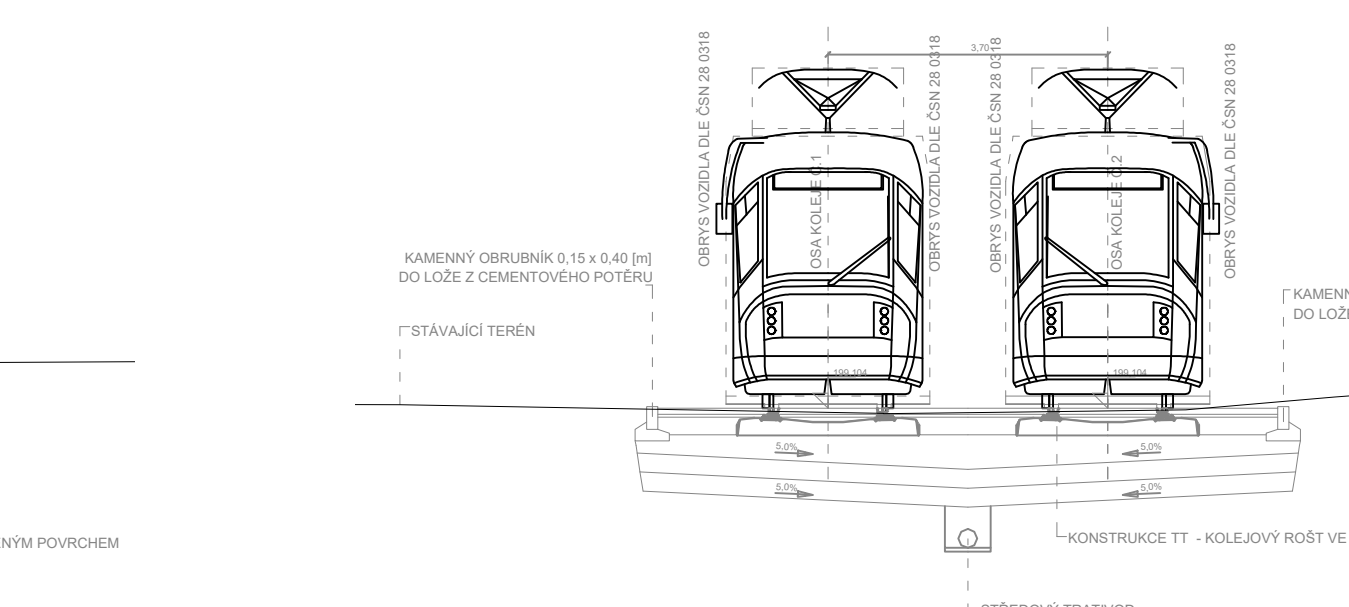
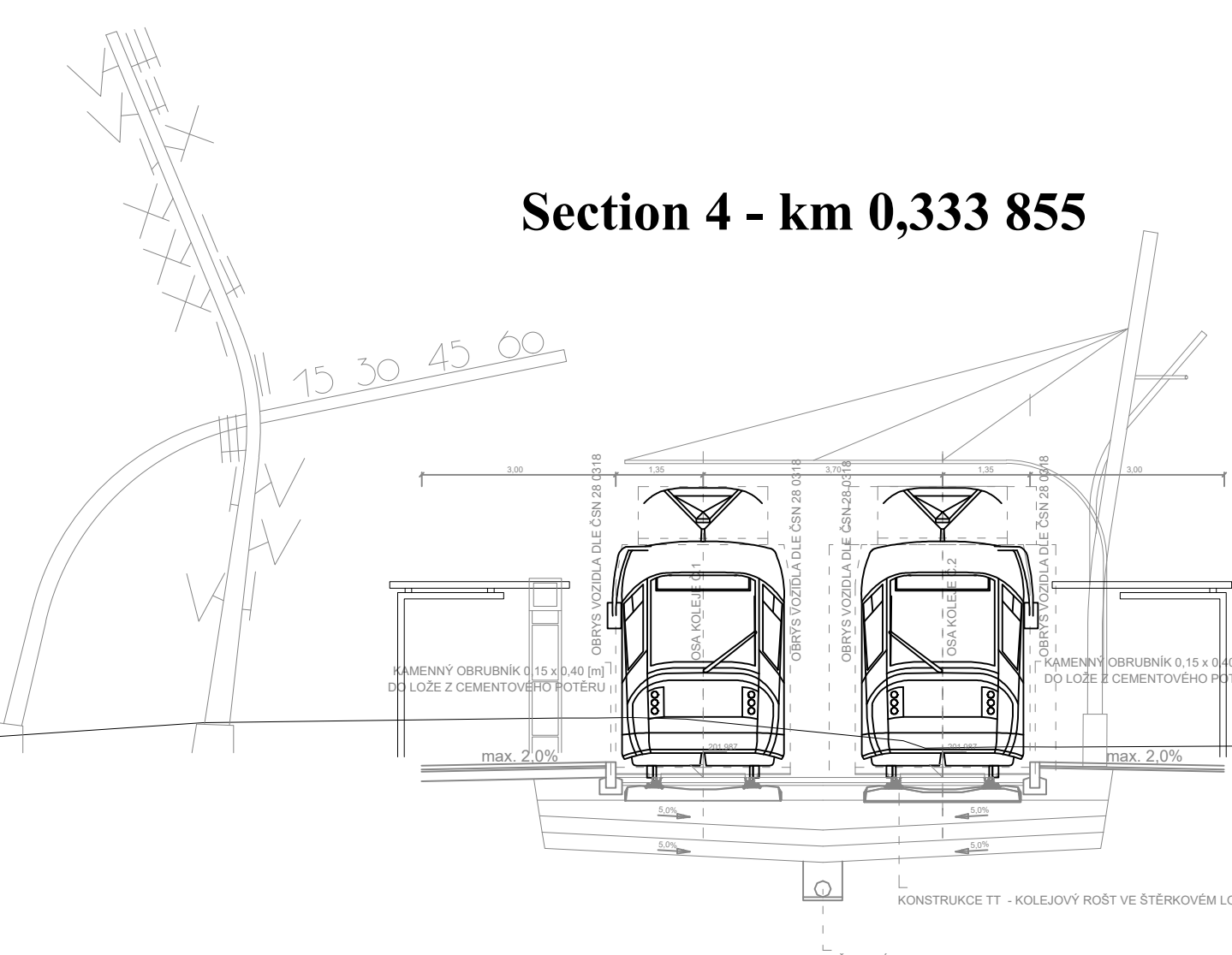
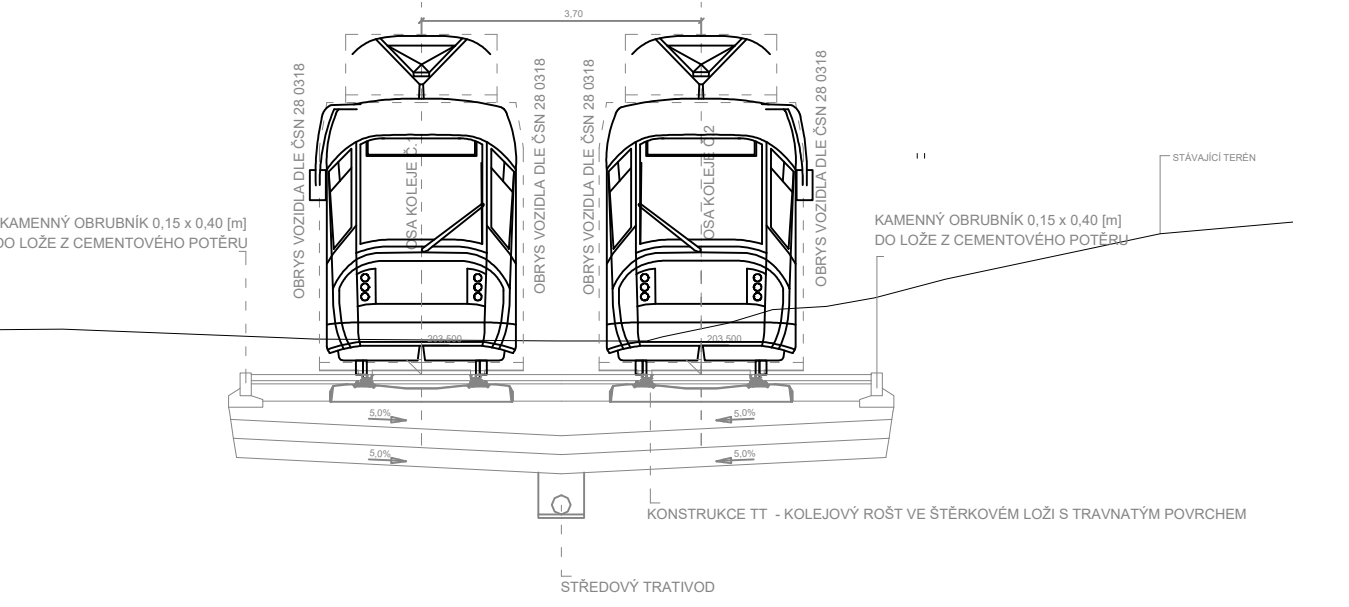
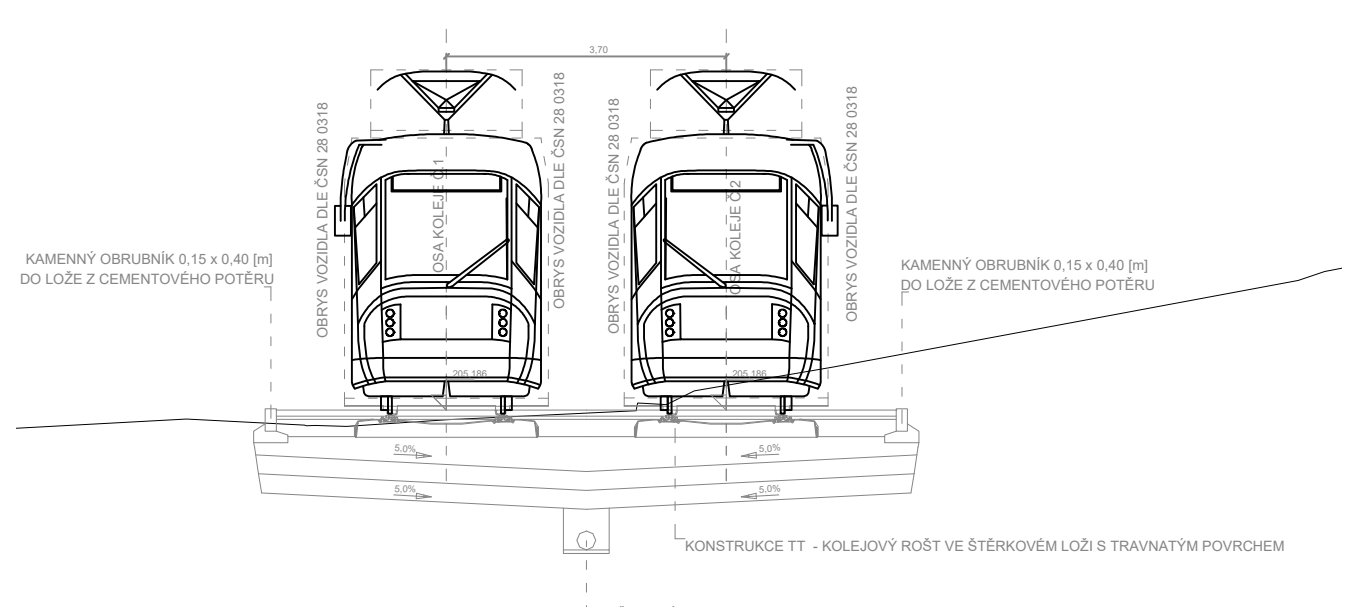
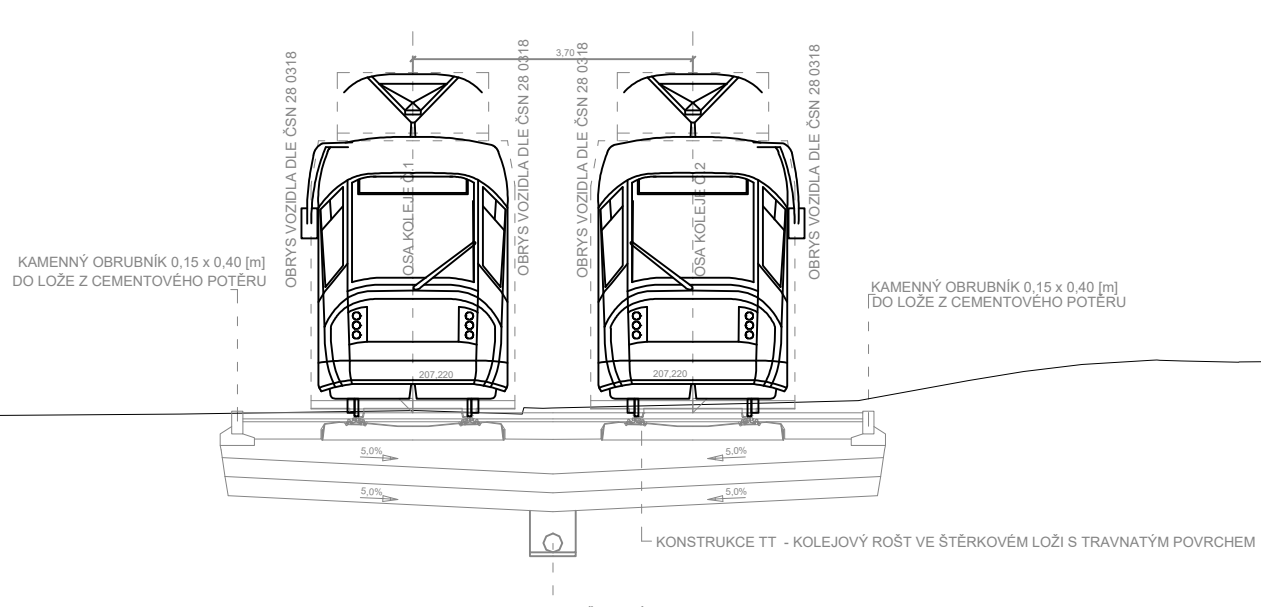
Section 2 - km 0,091 739

Section 3 - km 0,204 136

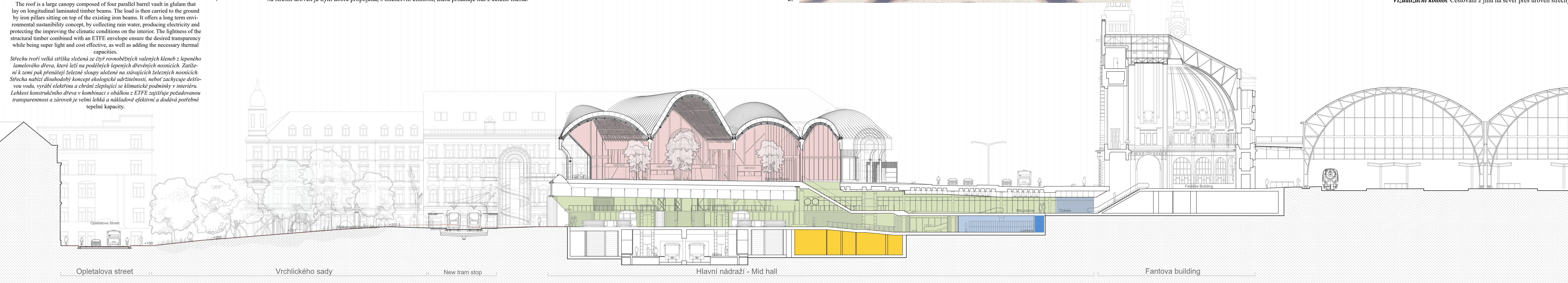
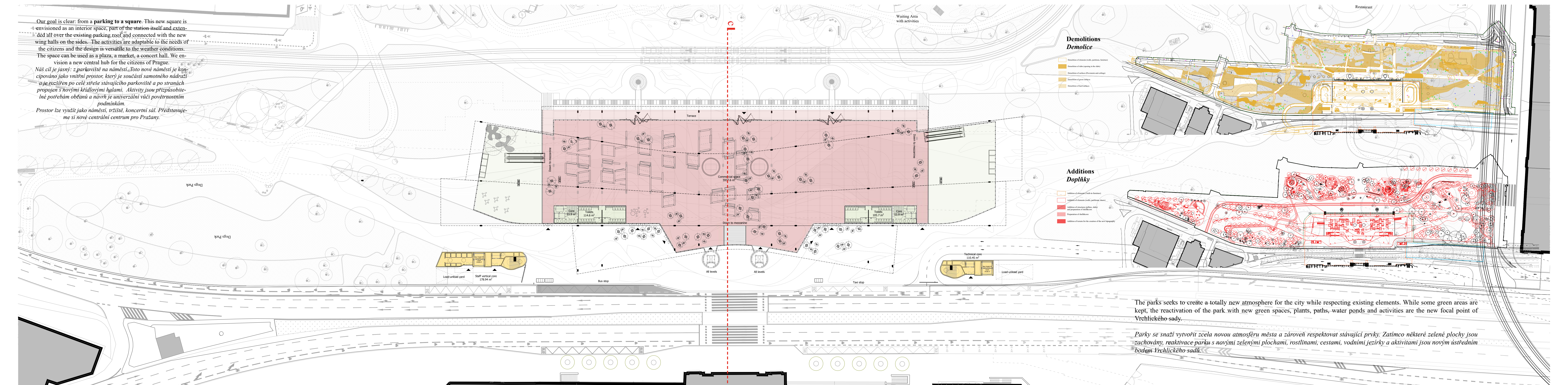
Section 4 - km 0,333 855

Section 5 - km 0,462 923

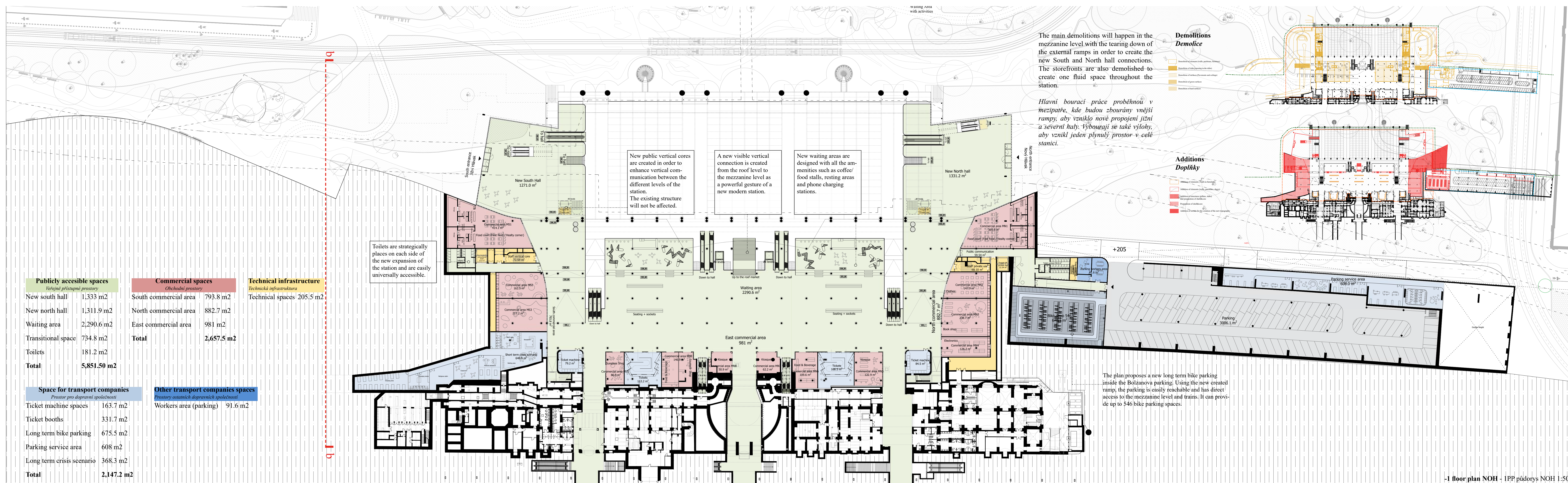
Section 6 - km 0,547 413



4. MIRALLE / TAGLI ABUE EMBT / L.P., OCA ARCHITECT / PRAGUE, / R.O.



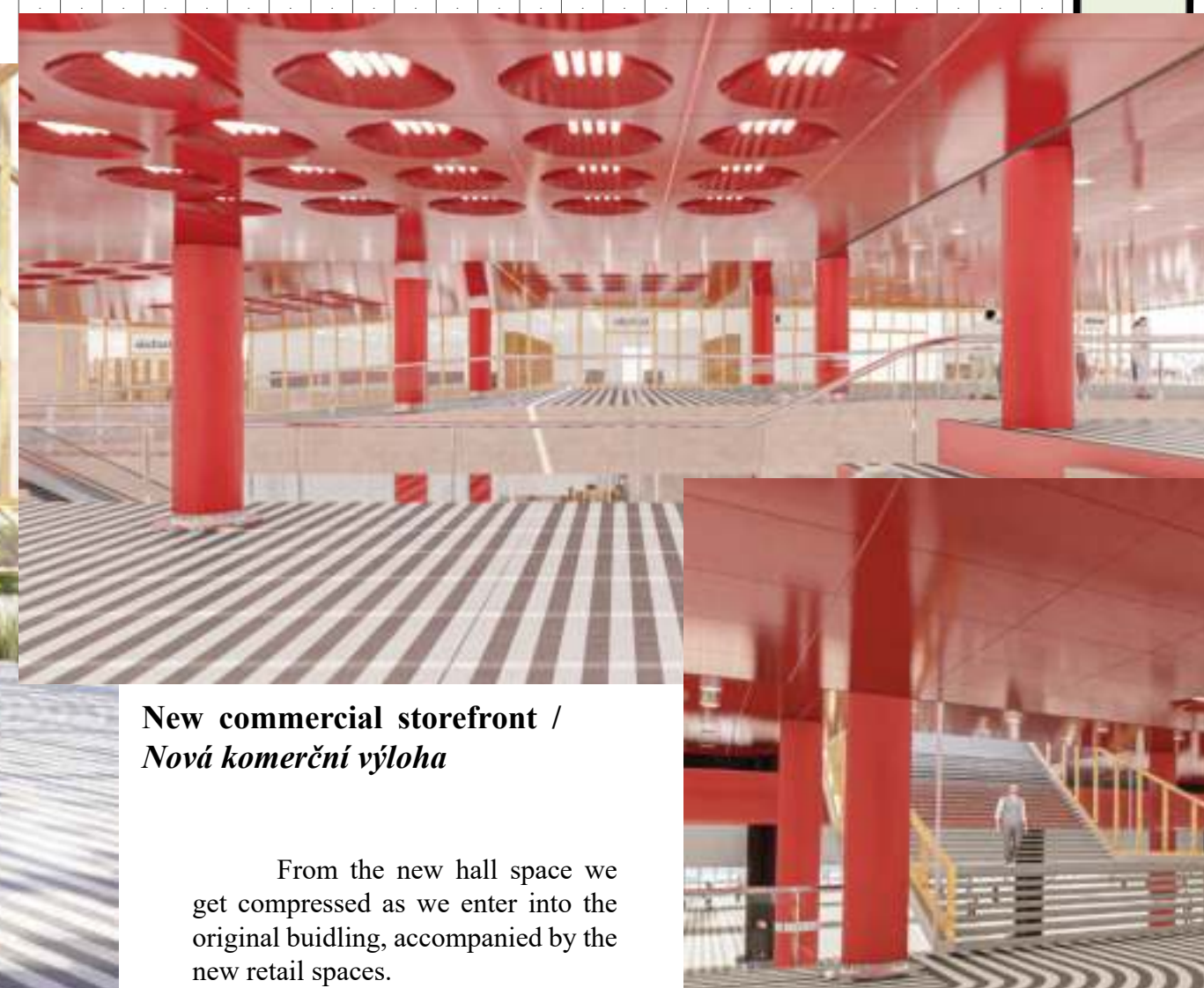




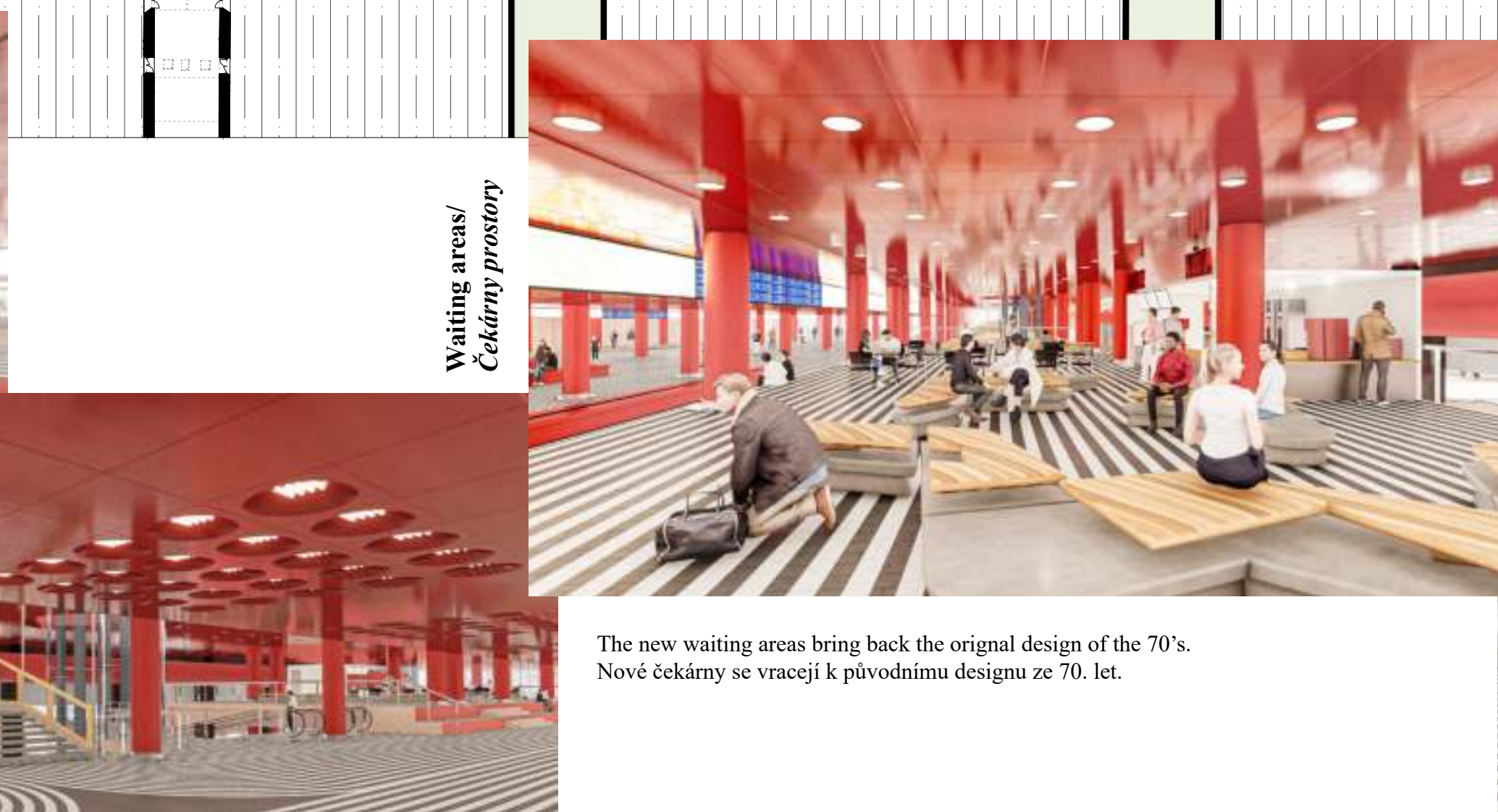
-1 floor plan NOH - IPP půdorys NOH 1:500



**South hall / Jižní hala**  
We enter the station through this huge new glass volume, the vibrates with people crossing and sitting in the open terrace. Do nádraží vcházíme obrovským novým proskleným objemem, který vibruje lidmi přecházejícími a sedícími na otevřené terase.



**New commercial storefront / Nová komerční výloha**  
From the new hall space we get compressed as we enter into the original building, accompanied by the new retail spaces. Z prostoru nové haly se dostaneme do stísněného prostoru, když vstupujeme do původní budovy, doprovázené novými obchodními prostory.



Waiting areas / Čekárny prostory

The new waiting areas bring back the original design of the 70's. Nové čekárny se vracejí k původnímu designu ze 70. let.



**New commercial storefront / Nová komerční výloha**  
As we move out of the station, a strong sensation of decompression into a vast space welcomes us to Prague. Když vyjedeme ze stanice, přivítá nás v Praze silný pocit dekomprese do obrovského prostoru.



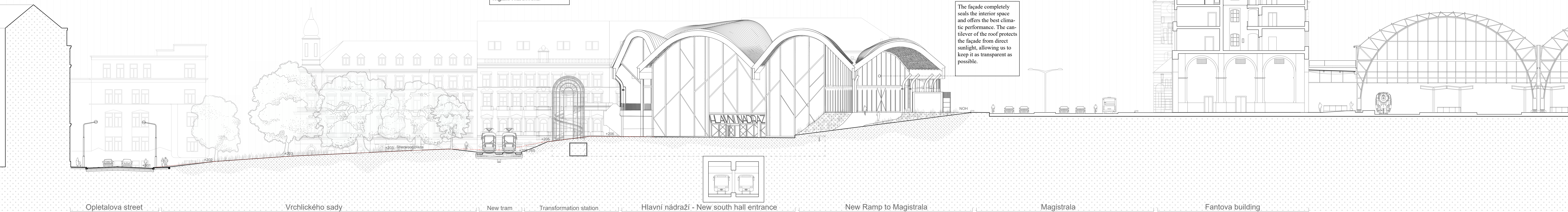
North hall / Severní hala

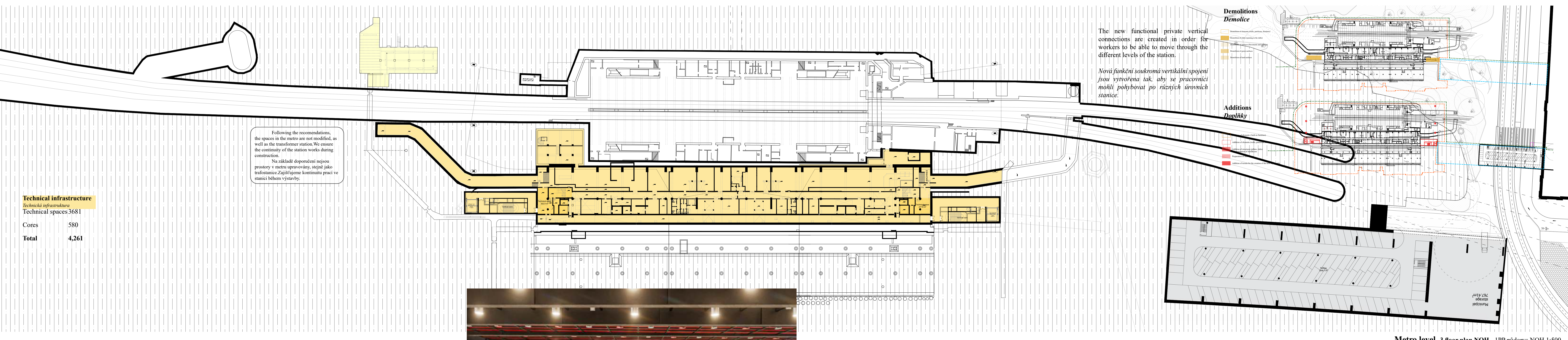
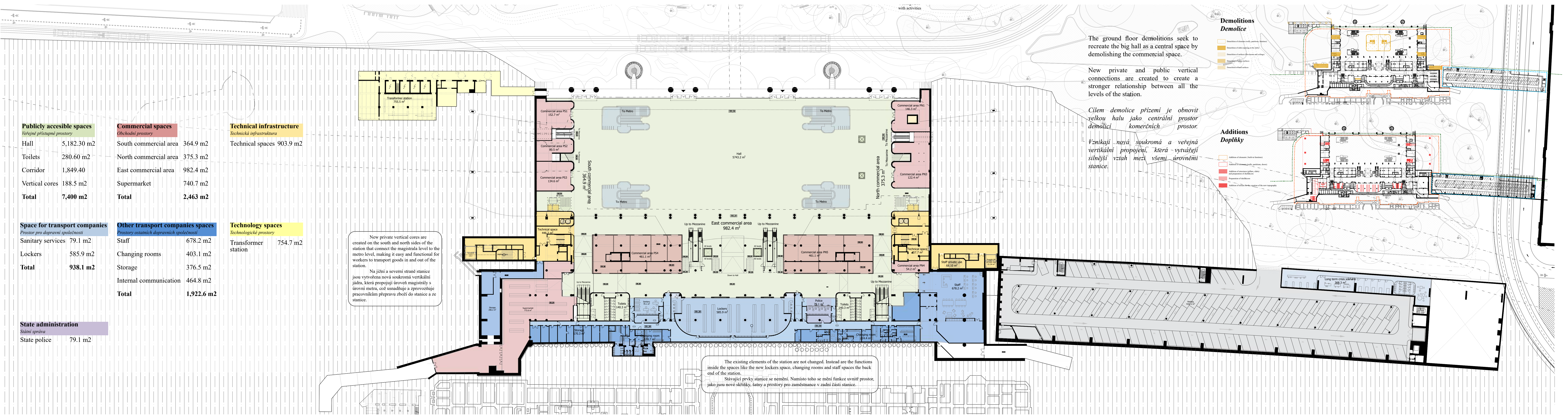
Visualization carousel Travelling from south to north across the mezzanine level  
Vizuální kolotoč Cestování z jihu na sever přes úroveň mezzanine

Grand stairs to roof / Velké schody na střechu

The new roof levels with the treecanopy, recomposing the tree canopy and conceptually working as a continuation of it, paying off the debt of architecture to the natural world, which was an important topic yet in the original construction.

The facade completely seals the interior space and offers the best climatic performance. The cantilever of the roof protects the facade from direct sunlight, allowing us to keep it as transparent as possible.





The New Prague Central Station seeks to create a tapestry in motion. A space that reflects the characteristic dynamism of communication in the 21st century. A space that captures the architectural rigor and infrastructural construction of the 20th century.

This place includes both the new accesses to the station and the surrounding park. The space is organized as a collage of Oasis. Areas of recreation, safe and peaceful, where citizens can recreate in contact with nature. Information areas, accessible and clear. Meeting areas, between travelers and locals, between cultures and different communities. And all of them reflect the spirit of a city on the move, contemporary and well connected.

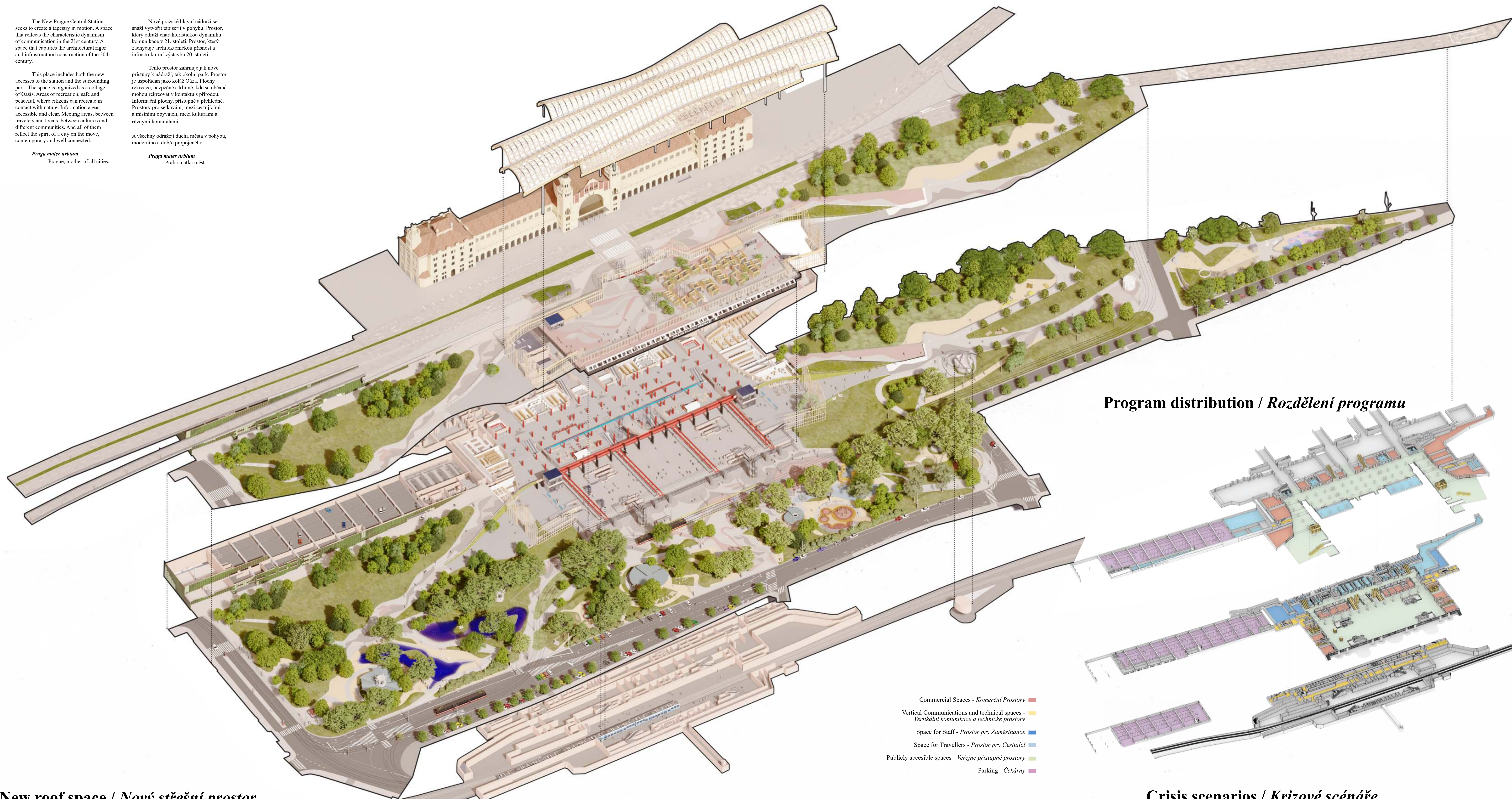
**Praga mater urbium**  
Prague, mother of all cities.

Nové pražské hlavní nádraží se snaží vytvořit tapisérii v pohybu. Prostor, který odráží charakteristickou dynamiku komunikace v 21. století. Prostor, který zachycuje architektonickou přísnost a infrastrukturní výstavbu 20. století.

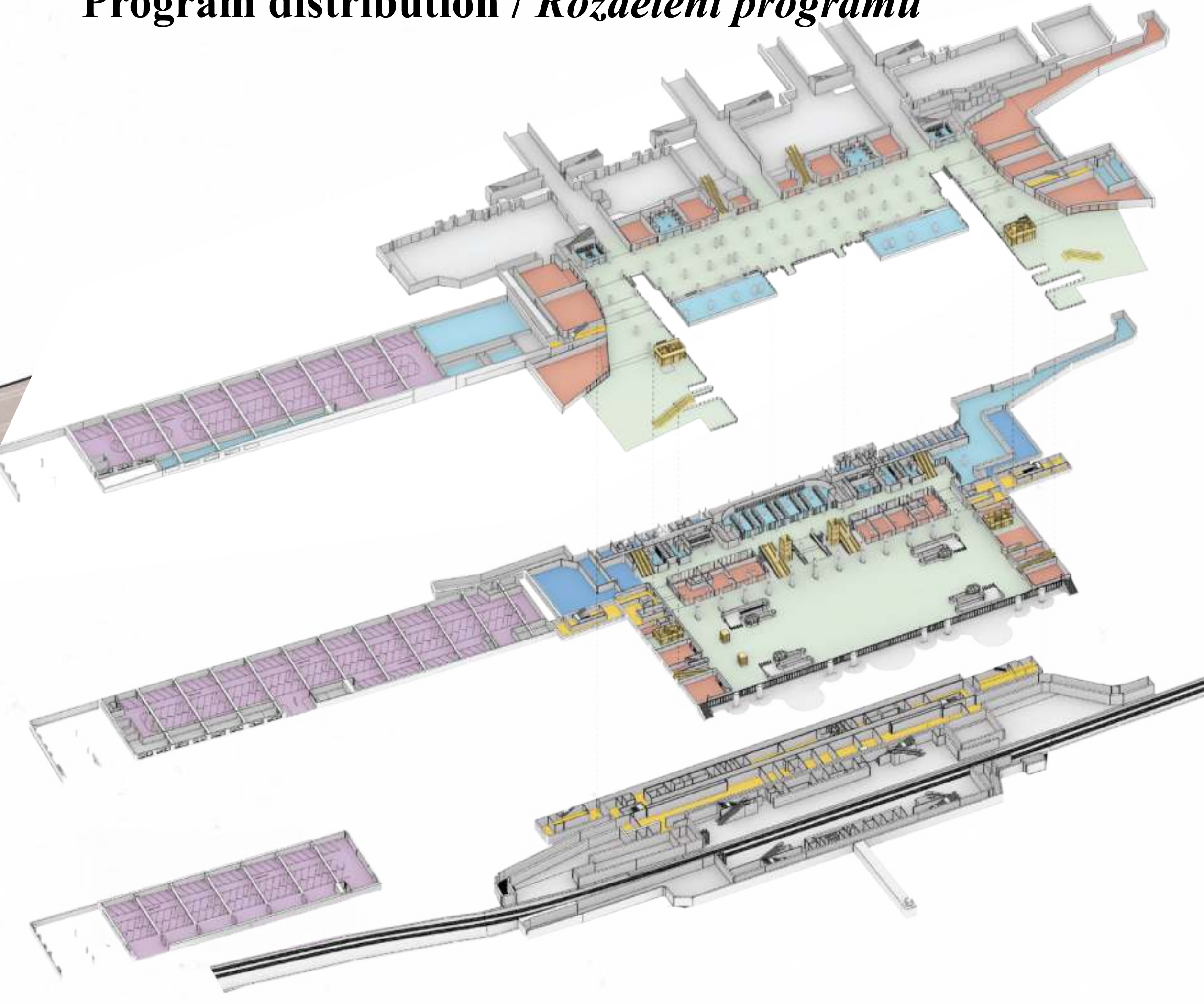
Tento prostor zahrnuje jak nové přístupy k nádraží, tak okolní park. Prostor je uspořádán jako koláž Oázy. Plochy rekreace, bezpečné a klidné, kde se občané mohou rekreovat v kontaktu s přírodou. Informační plochy, přístupné a přehledné. Prostory pro setkávání, mezi cestujícími a místními obyvateli, mezi kulturami a různými komunitami.

A všechny odrážejí ducha města v pohybu, moderního a dobře propojeného.

**Praga mater urbium**  
Praha matka měst.

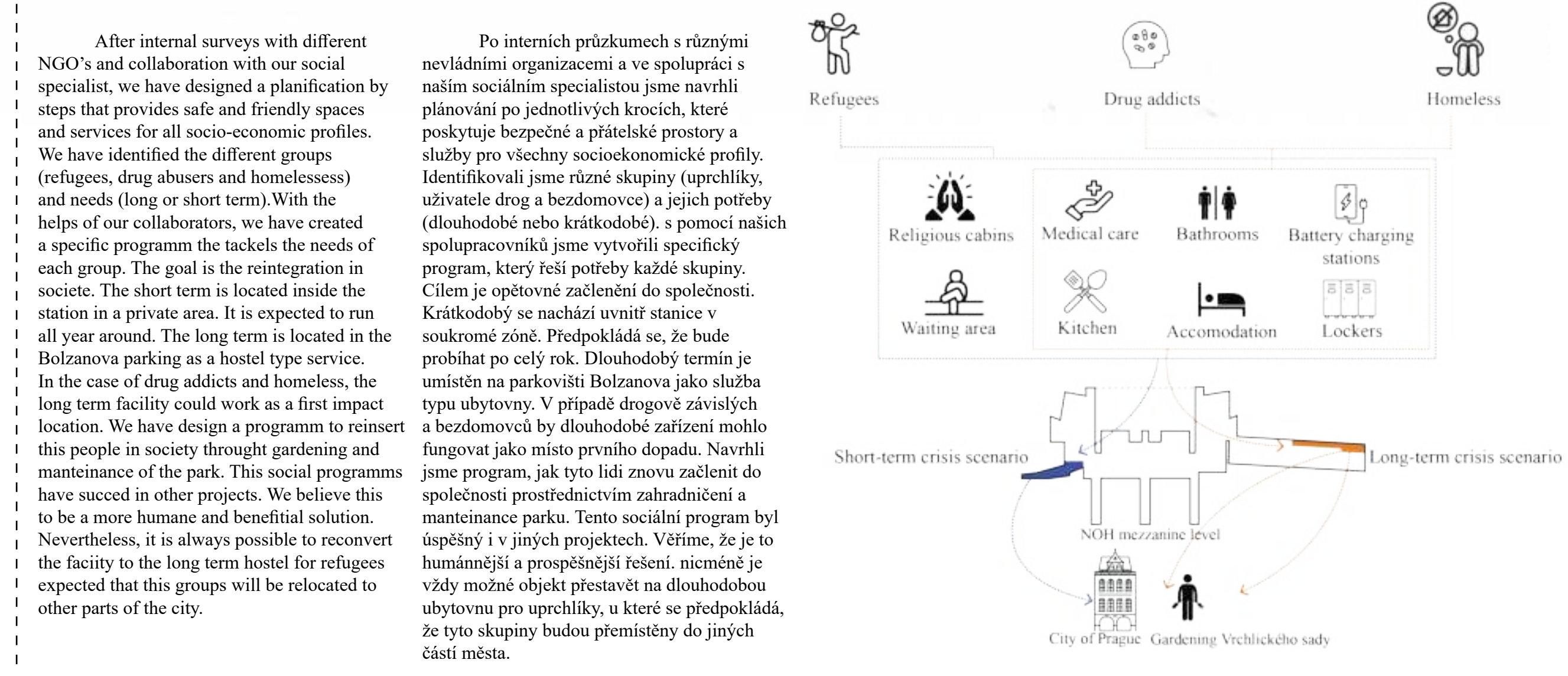


**Program distribution / Rozdělení programu**



- Commercial Spaces - Komerční Prostory
- Vertical Communications and technical spaces - Vertikální komunikace a technické prostory
- Space for Staff - Prostor pro Zaměstnance
- Space for Travellers - Prostor pro Cestující
- Publicly accessible spaces - Veřejně přístupné prostory
- Parking - Čekárny

**Crisis scenarios / Krizové scénáře**



**New roof space / Nový sřešni prostor**

**Commercial and retail strategy**  
*Komerční a maloobchodní strategie*

The new surface generated under this roof allows us to accommodate new commercial and leisure programs in accordance with the contemporary needs of the new station in cooperation with expert consultants in the field of commercial real estate. TRESS s.r.o., we dimension and adapt the design of commercial space to the reality of Prague and its railway station. In the next phase, we will present the design of commercial spaces and areas in more detail. The commercial space in our proposal is 11,600m<sup>2</sup>. This area, perfectly integrated in the design of the building, is larger than the estimated by the client - Správa Železnice. Based on the preliminary calculation of Tress s.r.o., the income from the lease of commercial space can be 6 000 000 €/year according to the lease prices of 2023.

Nová plocha vzniklá pod touto střechou nám umožňuje umístit nové komerční a volnočasové funkce a programy které jsou v souladu s potřebami nové stanice. Ve spolupráci s odbornými poradci v oblasti komerčních nemovitostí, společností TRESS s.r.o., dimenzujeme a přizpůsobujeme návrh řešení komerčních ploch a prostor realitě Prahy a jeho nádraží. V další fázi soustředíme detailnější představíme návrh obchodních prostor a ploch.

Plochy, určené v našem návrhu ke komerčnímu pronájmu, přesahují 11 600 m<sup>2</sup>. Celkové množství těchto ploch, které jsou vhodné zakomponovány do interiéru budovy, přesahují očekávání klienta - Správa Železnice.

Na základě předběžného výpočtu společnosti Tress s.r.o., může být příjem z pronájmů komerčních ploch 6 000 000 €/rok a to podle cen pronájmů z roku 2023.

STŘECHA	M <sup>2</sup>	€/m <sup>2</sup>	CELK. PLOCHA
STŘECHA	11600	15	174000
MEZANINA	100	15	1500
MEZ1	100	15	1500
MEZ2	100	15	1500
MEZ3	100	15	1500
MEZ4	100	15	1500
MEZ5	100	15	1500
MEZ6	100	15	1500
MEZ7	100	15	1500
MEZ8	100	15	1500
MEZ9	100	15	1500
MEZ10	100	15	1500
MEZ11	100	15	1500
MEZ12	100	15	1500
MEZ13	100	15	1500
MEZ14	100	15	1500
MEZ15	100	15	1500
MEZ16	100	15	1500
MEZ17	100	15	1500
MEZ18	100	15	1500
MEZ19	100	15	1500
MEZ20	100	15	1500
MEZ21	100	15	1500
MEZ22	100	15	1500
MEZ23	100	15	1500
MEZ24	100	15	1500
MEZ25	100	15	1500
MEZ26	100	15	1500
MEZ27	100	15	1500
MEZ28	100	15	1500
MEZ29	100	15	1500
MEZ30	100	15	1500
MEZ31	100	15	1500
MEZ32	100	15	1500
MEZ33	100	15	1500
MEZ34	100	15	1500
MEZ35	100	15	1500
MEZ36	100	15	1500
MEZ37	100	15	1500
MEZ38	100	15	1500
MEZ39	100	15	1500
MEZ40	100	15	1500
MEZ41	100	15	1500
MEZ42	100	15	1500
MEZ43	100	15	1500
MEZ44	100	15	1500
MEZ45	100	15	1500
MEZ46	100	15	1500
MEZ47	100	15	1500
MEZ48	100	15	1500
MEZ49	100	15	1500
MEZ50	100	15	1500
MEZ51	100	15	1500
MEZ52	100	15	1500
MEZ53	100	15	1500
MEZ54	100	15	1500
MEZ55	100	15	1500
MEZ56	100	15	1500
MEZ57	100	15	1500
MEZ58	100	15	1500
MEZ59	100	15	1500
MEZ60	100	15	1500
MEZ61	100	15	1500
MEZ62	100	15	1500
MEZ63	100	15	1500
MEZ64	100	15	1500
MEZ65	100	15	1500
MEZ66	100	15	1500
MEZ67	100	15	1500
MEZ68	100	15	1500
MEZ69	100	15	1500
MEZ70	100	15	1500
MEZ71	100	15	1500
MEZ72	100	15	1500
MEZ73	100	15	1500
MEZ74	100	15	1500
MEZ75	100	15	1500
MEZ76	100	15	1500
MEZ77	100	15	1500
MEZ78	100	15	1500
MEZ79	100	15	1500
MEZ80	100	15	1500
MEZ81	100	15	1500
MEZ82	100	15	1500
MEZ83	100	15	1500
MEZ84	100	15	1500
MEZ85	100	15	1500
MEZ86	100	15	1500
MEZ87	100	15	1500
MEZ88	100	15	1500
MEZ89	100	15	1500
MEZ90	100	15	1500
MEZ91	100	15	1500
MEZ92	100	15	1500
MEZ93	100	15	1500
MEZ94	100	15	1500
MEZ95	100	15	1500
MEZ96	100	15	1500
MEZ97	100	15	1500
MEZ98	100	15	1500
MEZ99	100	15	1500
MEZ100	100	15	1500

**Example scenarios for Magistrála plaza**  
*Příklad scénářů pro náměstí Magistrála*

**Fully occupation / Plně obsazení**  
The activities in Magistrála plaza will adapt to the needs of the citizens, the station and the seasonal changes. We envision a busy market space where different business owners from all over the city will have the possibility to use the new space and infrastructure to sell their products.

**Half-half occupation / Půl na půl zaměstnání**  
During the winter we see the possibility of creating an ice skating rink with a Christmas market. What better way to spend a cold snowy day than a scenic walk along the ponds of Vrchlického sady, followed by a hot wine from the new market and ice skating under the beautiful roof of Magistrála plaza.

**Empty occupation / Prázdné místo**  
During any season it is always a pleasure to escape the city life and surround yourself with nature. The new plaza can have the possibility of having a quiet getaway in the heart of the city, extending the park atmosphere in an otherwise fast paced urban environment.

*Activity on Magistrála plaza will be to provide support for citizens, the station and the seasonal changes. We envision a busy market space where different business owners from all over the city will have the possibility to use the new space and infrastructure to sell their products.*

*During the winter we see the possibility of creating an ice skating rink with a Christmas market. What better way to spend a cold snowy day than a scenic walk along the ponds of Vrchlického sady, followed by a hot wine from the new market and ice skating under the beautiful roof of Magistrála plaza.*

*During any season it is always a pleasure to escape the city life and surround yourself with nature. The new plaza can have the possibility of having a quiet getaway in the heart of the city, extending the park atmosphere in an otherwise fast paced urban environment.*

**Market setup**  
*Nastavení trhu*

The roof can be opaque, translucent or not even be there.

*Střecha může být neprůhledná, průsvitná nebo tam vůbec nemusí být.*

The structure allows for and easy mounting and transportation of the pop-ups. *Konstrukce umožňuje snadnou montáž a přepravu výškových oken.*

The technical floor creates a grid of socket connection for all kind of facilities and easy set up (electricity, gas, sewage, plumbing, etc.) *Technická podlaží vytváří síť zásuvek pro všechny druhy zařízení a snadné zřízení (elektrina, plyn, kanalizace, vodovod).*