

# Rekonstrukce Jízdárny Pražského hradu

Autor: Lábus AA | Ladislav Lábus

Adresa: Pražský hrad, U Prašného mostu 55, Hradčany, Praha, Česká republika | mapa

Realizace: 2006 - 2007

Jízdárna Pražského hradu sloužila svému původnímu účelu poměrně krátkou dobu, pouhých 103 let, dalších 150 let byla využívána jako skladový prostor. Posledních téměř 60 let plnila funkci výstavního sálu. Původně měla stavba pouze malá okna s vysokým parapetem, která byla ideální pro jízdárnu i výstavní funkci. Architekt Janák svým velkorysým návrhem, kterým otevřel stěny jízdárny mohutnými okny novým pohledům na Pražský hrad, paradoxně zhoršil podmínky pro nově budovaný účel stavby – výstavní sál. Nároky na podmínky výstavních prostorů nebyly tehdy tak přísné a Janák počítal i s víceúčelovým využitím sálu, pro které jsou výhledy a spojení s terasou přínosné.

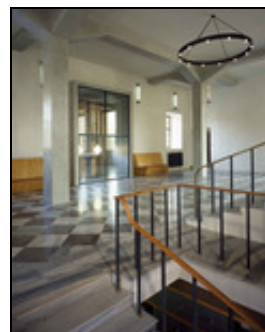
Jízdárna může sloužit nadále jako univerzální výstavní prostor nebo jako příležitostný koncertní či společenský sál, ale pouze pokud nebudeme klást na tyto provozy nereálně přísná kritéria. Změnit Jízdárnu na dokonalý výstavní i koncertní sál, splňující plně současné nároky na technické parametry kladené na tyto prostory, je nereálné a neefektivní. Parametrů kvality vnitřního prostoru jízdárny (požadované intenzity osvětlení a oslunění, stálosti teplot a relativní vlhkosti vzduchu i zabezpečení prostoru) je možné dosáhnout pasivními nebo aktivními postupy. Projekt rekonstrukce používá obou principů v intenzitě odpovídající „rozumné“ relaci mezi současnými požadavky a stávající podobou i výjimečnou hodnotou stavby i s ohledem na investiční náklady, vynaložené na úpravu stávajícího stavu a na provozní náklady.

Zastínění oken jsme řešili pomocí dřevěných nebo textilních žaluzií a zasklením s požadovanými parametry tepelného odporu a propustnosti UV záření. Podmínky v sále zlepšuje i zateplení dřevěného stropu jízdárny. Ani při vylepšení pasivních prvků ochrany stavby nelze dosáhnout požadovaných parametrů teploty a vlhkosti vzduchu bez umělého větrání a chlazení. Projekt byl dimenzován na požadavek udržení teploty mezi 18-26 °C a 40-60 % vlhkosti vzduchu. Spotřeba energie na ohřev a chlazení vzduchu je přirozeným způsobem redukována tím, že vzduch je přiváděn až z Jeleního příkopu využitím dnes nefunkční tzv. „teplé štolý“. Zařízení VZT bylo přesto napojeno na zdroj chladu, aby bylo možné garantovat teploty i v období dlouhotrvajících extrémních teplot a zejména aby bylo možné garantovat požadovanou úpravu vlhkosti vzduchu.

Rozhodování o požadavcích na vnitřní prostředí a nepřímo i na stavební program souviselo velmi těsně s technickým řešením zateplení stropu jízdárny. Znalí jsme dopady rekonstrukce Valdštejnské jízdárny, kde byla zavedena klimatizace a strop zateplen. V půdním prostoru v zimě dochází ke kondenzaci vlhkosti a tvoření námraz na barokním krovu. Na základě těchto informací jsme doporučovali sledovat méně přísné parametry a výstavní prostor používat s ohledem k této specifické stavbě. Zároveň jsme se pomocí navržené provětrávané separační dutiny mezi stropem a izolací snažili účinně ochránit dřevěnou konstrukci stropu před negativními účinky zavedení klimatizace.

Řešení umělého osvětlení, zejména výstavního, mělo své specifické problémy. Snažili jsme se prostor hlavního sálu Jízdárny nenarušit rastrem osvětlovacích lišt. Použili jsme původní Janákovy atypické lampy z měděného plechu, při repasi vybavené současnými zdroji světla a moderním ovládacím systémem. Kolem původních lamp jsme navrhli osvětlovací rampy z typových lišt, které zajišťují univerzální podmínky pro instalaci výstavního a scénického osvětlení.

Při rekonstrukci v roce 1948 bylo s větší univerzálností jízdárny zřejmě počítáno. Svědčí o tom nejen měření akustických parametrů sálu, ale i velkorysost původně navrženého hygienického a šatnového zázemí, dimenzovaného evidentně na jiný účel



než výstavy, které však nebylo realizováno.

### **Univerzálnost využití Jízdárny podporují tyto prvky našeho návrhu:**

- vybourání třípodlažní vestavby v západní části jízdárny a dovršení původní koncepce **Pavla Janáka**, avšak při zachování opticky i provozně oddělitelného nového sálu,
- realizace původně navržené, velkoryse založené koncepce s propojením obou ramen schodišť vedoucích do haly šatny a sociálního vybavení návštěvníků v suterénu,
- navýšení kapacity hygienického zázemí s ohledem na stanovenou velikost sálu,
- vytvoření zázemí pro společenské akce a koncerty,
- šatny pro účinkující a obsluhující personál a prostory pro catering,
- propojení přízemí jižního křídla schodištěm do suterénu se stávajícím vstupem ve štítě jižního křídla,
- realizace výtahové plošiny mezi suterénem a výstavní plochou,
- realizace zásobovacího výtahu a provozního schodiště při západní fasádě jízdárny s alternativním vstupem do zázemí,
- vybudování vertikální komunikace mezi zadním sálem a zázemím v suterénu provozním schodištěm a jídelním výtahem, schovanými v duté dělicí stěně mezi hlavním a novým sálem, navržené rovněž pro transport veškerých medií mezi suterénem, přízemím a půdou.

Projekt interiéru byl realizován pouze z části, v rámci stavby byl dodán zejména atypický nábytek a vybavení jízdárny ve vstupní části. Při řešení interiéru bylo nutné respektovat specifické požadavky na sobě nezávislých provozů a funkcí výstavního/koncertního sálu včetně zázemí pro návštěvníky i personál, informační centrum Pražského hradu, veřejné toalety, občerstvení a bookshop.

Při zpracování projektu rekonstrukce jízdárny jsme pečlivě studovali historické plány a ikonografii jízdárny i dokumentaci její rekonstrukce architektem Janákem a deníky Pavla Janáka z archivu Pražského hradu. Podkladem ke studiu historického vývoje stavby byl rovněž Stavebně-historický průzkum zpracovaný SÚRPMO v roce 1968 pod vedením M. Vilímkové a F. Kašičky.

**Ladislav Lábus**

### ***Projekt***

*Fotografie*

Tomáš Balej

Zdroj: Autorská zpráva

Vložil: Kateřina Lopatová, 12.09.09

