

Průmyslové památky čekají na osvědčené investory



Author: SF / Petr Bým | Published: 23.10.2008

„Využití průmyslových památek naráží na řadu překážek. Především se pro ně mnohem obtížněji hledá alternativní využití. Zatímco u hradu či zámku se nové funkce přímo nabízejí, třeba v případě vysokých pecí tomu tak není. Mnoho cenných starých průmyslových objektů se navíc nachází mimo centra osídlení, jejich využití proto předpokládá vybudování často zcela chybějící infrastruktury,“ říká Tomáš Kulman z poradenské společnosti KPMG. Podle něj také existuje reálné nebezpečí, že výhradně komerční přístup ke konverzi průmyslových památek přináší nebezpečí, že se jejich historická hodnota po necitlivé úpravě nebo přestavbě zcela vytratí.

Úspěšný evropský koncept

Ředitel VCPD je přesvědčen, že v procesech konverze průmyslových památek je vždy nutná účast veřejného sektoru. Dokládá to na „relativně úspěšném“ západoevropském projektu Evropská cesta průmyslovým dědictvím (ERIH). „Financování bylo vícezdrojové, ale prim v něm hrály příspěvky i aktivní účast státu a regionálních či obecních samospráv,“ vysvětluje B. Fragner. Počet průmyslových památek, přece jen užší návštěvnická obec a nutnost logistického a věcného propojení jednotlivých památek (obvykle rozptýlených na větší rozloze) do tematických celků podle Fragnera jiný přístup ani neumožňuje.

ERIH začala fungovat v roce 1999 v německém Porúří, odkud se „šíří“ Evropu po 25 tematických okruzích. Stejně tolik má dnes ERIH tzv. klíčových míst, která jsou východiskem tras s 552 expozicemi nejrůznějších typů. „Tyto trasy nabízejí souvislý sled zážitků všeho druhu - počínaje osvětou přes historické reminiscence až po volnočasové aktivity,“ vysvětluje Fragner a dodává, že ERIH má už také svou první zastávku v Česku, jíž je plzeňský pivovar. Už deset milionů návštěvníků ERIH ukazuje, že myšlenka propojování průmyslových památek je nosná. „Řetězce jsou vždy úspěšným konceptem, jak ukazují například hotelová seskupení či sítě golfových hřišť,“ podotýká T. Kulman. Podle Fragnera to na poli průmyslového dědictví platí dvojnásobně: „Jako solitéry nemohou takové památky komerčně ani nijak jinak existovat. Jedinou cestou je hledání synergických efektů, atraktivních lokality se musí propojovat, nikoli si vzájemně konkurovat.“

Česká výjimka z pravidla



Jakkoli západoevropské, respektive unijní recepty na záchranu a využití průmyslového dědictví lze - i vzhledem k výsledkům, které jsou z českého úhlu pohledu záviděníhodné - jen stěží zpochybňovat, právě na semináři Stavebního fóra v pražském hotelu Amarilis byly prezentovány dva projekty, které je tak trochu popírají.

V krkonošském Žacléři se do dalšího stádia realizace pomalu dostává projekt Factory Yard 1842, za nímž stojí soukromý investor Dušan Barnáš. Ten na pozemku někdejšího parního mlýna a později textilní továrny hodlá postavit rozsáhlý rezidenční a rekreační komplex (hotel, lázeňské provozy, různá sportoviště včetně plaveckého bazénu atd.). Projekt velkorysý nejen co do rozměrů (předpokládá se využití plochy čtyř hektarů), ale i plánovaného provedení (investor deklaruje úsilí o špičkové provedení se zvláštním ohledem na kvalitu estetickou) vyvolává od svého počátku sympatie, ale i rozpaky. Mj. proto, že investor, který sám sebe prezentuje jako developera-laika, bere v potaz nejen aspekty ekonomické, přitom projekt takového zaměření a rozsahu u nás nemá obdoby. V našich poměrech je Barnáš svými názory, postupy a entuziasmem výjimkou, ale zdá se, že zatím výjimkou úspěšnou. „Hledám takové partnery, které práce na projektu především baví,“ tvrdí Barnáš a daří se mu to, seznam kooperujících firem i osob je plný seriózních názvů a jmen. „My věříme, že tento projekt neohrozí ani současná či nadcházející realitní krize,“ tvrdí Tomáš Kulman z poradenské společnosti KPMG, která je konzultantem projektu. A jakou roli v tomto projektu konverze odumřelého průmyslového objektu hraje, podle některých názorů nezastupitelný, veřejný sektor? „Velmi významnou. My jsme velmi vděční všem státním a samosprávným orgánům, protože nám až dosud do cesty nekladly žádné překážky!“ - odpovídá D. Barnáš. Stavební povolení projekt už má, na jaře příštího roku by se mělo začít stavět.

Samosprávná koněspřežka v nedohlednu



„České Budějovice jsou městem, kterým každý jenom projede.“ - konstatuje Ivo Študlar z jihočeského krajského úřadu. Jihočeská metropole se dnes co do turistické přitažlivosti nemůže měřit s nedalekým Českým Krumlovem či Třeboní. Ve snaze zvýšit atraktivitu města pro domácí i zahraniční hosty se v roce 2003 objevila myšlenka částečně obnovit proslulou „koňku“, která se zrodila právě tady. V době svého vzniku, v roce 1832, představovala koněspřežná železniční dráha z Českých Budějovic do Lince evropský unikát. Na trase, která po prodloužení do Gmundenu měřila pozoruhodných 197 kilometrů, tažná síla koní nahrazovala teprve se prosazující parní stroj až do roku 1873. Leccos z původních objektů se zachovalo dodnes (strážní domky, přepřahací stanice, kočárovna, stáje apod.) a spolu s obnovenou částí tratě v centru Budějovic by se mohlo stát jakousi obdobou západoevropských cest po průmyslových památkách. Přitom se nabízí i její prodloužení do Rakouska, kde už část tratě koněspřežné železnice byla obnovena. Projekt je už zpracován, jako obvykle ovšem naráží na nedostatek peněz - celkem je zapotřebí jenom pro rekonstrukci železnice v Budějovicích 73 milionů korun. Se žádostí o grant z tzv. norských fondů město neuspělo, co přinese příští pokus, je nejisté. Je těžké uvěřit, že by se v rozpočtech kraje či města potřebné finance nenašly. Co ale zatím v Jihočeském kraji pravděpodobně především chybí, je potřebný počet osvěcených zastupitelů.