

# Investovanie na východe republiky sa iba pomaly vracia k stavu pred krízou



Author: Ing. Miroslav Talavašek | Published: 10.06.2011

## Vždy je to o ľuďoch...

Najmä na tomto spoločnom menovateli sa zhodli diskutujúci v rámci prvého panela zameraného na vzťah štátu, samosprávy a investorov v procese územného rozvoja. Zámery všetkých troch strán sa darí realizovať predovšetkým pri dobrej spolupráci, komunikácii a vzájomnej ústretovosti nielen medzi inštitúciami, ale predovšetkým konkrétnymi ľuďmi zapojenými do procesu tvorby projektov. Pravdou však je aj to, že ako v Košiciach, tak v Prešove výraznejšie „otrasenie sa“ po kríze ešte nenastalo. Projekty výstavby bytov v Prešove sa začali pred krízou, momentálne sa postupne ukončujú. V Košiciach je podobná situácia vo výstavbe niekoľkých administratívnych objektov či investícií do Priemyselného parku (PP) Pereš.

Obe mestá si už v minulosti potvrdili správnosť korektného a ústretového prístupu pri konkrétnych projektoch. Podľa Vladimíra Ligusa z prešovského odboru hlavného architekta bol príkladom úspešnej spolupráce projekt obchodného centra Max. Podobne perspektívny sa javí zámer obnovy areálu Národnej kultúrnej pamiatky Solivar v spolupráci s jeho majiteľom, Slovenským technickým múzeom v Košiciach. Viceprimátor mesta René Pucher pritom hovorí o viacerých projektoch pripravených ešte pred krízou. Hoci sú odložené v zásuvkách stolov, podľa neho nie sú stratené, len čakajú na žičlivejšie prostredie. Podobne ako to napokon dopadlo s projektom PP Záborské, kam prvý veľký investor už prišiel a ďalší záujemcovia pribúdajú.

Martin Jerguš, poverený hlavný architekt Košíc, označil za takýto pozitívny príklad projekt 1. etapy obchodného centra Galéria v Košiciach. Hoci jeho rozbeh bol ťažký a úvodné rokovania trvali tri roky, prínos pre mesto bol podľa neho väčší, než v prípade jeho 2. etapy. Niekdajší hlavný architekt mesta Peter Murko dáva prívlastok „úspešný“ projektu polyfunkčného Cassovaru, momentálne zrealizovaného z troch štvrtín. Vyjadruje však aj poľutovanie nad tým, že s podobnými projektmi, s ktorými sa uvažovalo už dávnejšie, sa stále nezačalo. Pavol Mutafov z košického Magistrátu chápe ako najbližšiu veľkú výzvu pre mesto riešenie tzv. asanačného pásma medzi starým a novým mestom. Už v lete 2008 zmarili ponuku anglického investora Manfield nedoriešené majetkovo-právne vzťahy a tiež vysoká cena za pozemky. Pri istej miere únosného rizika sa však lokalita javí ako veľmi perspektívna.

Územný plán nesmie byť „zabetónovaný“

Zástancom spolupráce pri realizácii projektov je aj niekdajší podpredseda slovenskej vlády, v ostatných 9 rokoch šéf predstavenstva TriGranit Development Slovakia Gábor Zászlós. „Dnes už developer nechodí s hotovým projektom. Dôležité je rokovať a diskutovať so samosprávou a architektom v danom území. Bez spolupráce sa nemôže zrodiť kvalitný výsledok“, tvrdí Zászlós. Rovnako flexibilný a dynamický ako vzťah spolupráce musí byť aj územný plán (ÚP) predmetného územia. Nesmie byť fixný, nemenný a ponúkaná lokalita musí byť právne čistá. Navyše musí voľba využitia územia zohľadňovať aj miestnu kúpnu silu. Developer pritom podstupuje istú mieru rizika. Ak ju je ochotná podstúpiť aj verejná správa, výsledok môže príjemne prekvapiť.

Podľa Ligusa je už dnes nevyhnutné, aby ÚP obsahoval aj ambicióznejšie plány a vízie určujúce možnosti a spôsoby pre budúcnosť. Tieto plánovacie dokumenty v súčasnosti totiž obsahujú nielen odbornú, ale aj spoločenskú a politickú stránku. Do ÚP sa musí dať „vstúpiť aj zvonku“. Minimálne v tom zmysle, aby bol tento dokument pre developera akosi mapou investičných príležitostí.

Viacere doteraz zrealizované projekty v Košiciach mali podľa Jerguša charakter pomoci investora pri revitalizácii nepoužívaných či zastaraných objektov na účely retailov. Príkladom bola spolupráca s reťazcami ako Lidl alebo Billa pri využití dávno rozostavaných a nedokončených skeletov v niekoľkých košických mestských častiach. Zaujímavé riešenie ponúkol aj košický developer v blízkosti centra mesta. Na Mlynskej ulici - v tesnom susedstve historickej pamiatky Jakabovho paláca - vybudoval administratívne centrum Meeting Point.

Iného osudu sa dočkal projekt Central park v Košiciach, s ktorým prišla spoločnosť Rabbit Engineering. Jej zakladateľ Ivan Zatloukal s poľutovaním konštatoval, že tesne pred vydaním územného rozhodnutia z jeho realizácie zišlo pre nevysporiadanie malej plochy s rozlohou 250 m<sup>2</sup>. Avšak pri prezentácii jeho predaja (pred 3 rokmi) sa projekt predával veľmi dobre. Bol ďalším potvrdením dôležitosti právne čistých lokalít, vyčlenených na rozvoj.

Dôležitou príležitosťou i zodpovednosťou pre Košice je projekt Európskeho hlavného mesta kultúry 2013. Jeho súčasťou bude revitalizácia viacerých nevyužívaných starších objektov, akými sú Kasárne kpt. Jaroša, stará krytá plaváreň či 6 opustených výmenníkov tepla na sídliskách, z ktorých postupne vznikajú satelitné komunitné centrá. Nezanedbateľný je aj zámer rekonštrukcie amfiteátra, ktorý počas svetového hokejového šampionátu na niekoľko dní ožil. Ako však Jerguš upozorňuje, hoci realizácia nebude až taká rozsiahla, ako mesto uvažovalo pri vypísaní verejnej súťaže na projekt, novú tvár určite dostane.

### **Najskôr cesta, potom investor. Alebo naopak?**

Druhú panelovú diskusiu venovali účastníci košického stretnutia logistiky priemyslu a dopravy vo väzbe na investičnú infraštruktúru Košíc a Prešova. Na otázku, ktorú hneď v úvode panela vyslovil Vladimír Ligus, zazneli rozdielne názory. Napríklad Dany Rottiers zo spoločnosti EIC na základe skúseností z Priemyselného parku Kechnec konštatoval, že pri zrode parku nezohrávala dopravná infraštruktúra takú významnú úlohu ako po príchode väčších investorov, akým bola spoločnosť Getrag Ford Transmissions.

Peter Bečár z PointPark Properties SK poukázal na aktuálny stav prepojenia našej logistiky a výroby. Konštatoval, že väčšina výroby putuje za hranice. Zhruba 90 % skladových plôch je pritom situovaných v bratislavskom regióne aj preto, lebo tento má prepojenie diaľnicou D2 do Česka a prostredníctvom diaľnice A6 zase do Rakúska či ďalej do Nemecka. Absencia uceleného rýchleho prepojenia do Maďarska, Poľska a Ukrajiny sa tak investorom javí ako významná prekážka. ČR v tomto ohľade nie je tak centralizovaná okolo metropoly - viac ako polovica celej logistiky je umiestnená mimo pražského regiónu. Zásluhu na tom má i rozsiahlejšia diaľničná sieť.

Martin Varačka z konzultačnej spoločnosti Colliers International nepopiera potrebu rozvinutej a kvalitnej dopravnej infraštruktúry. Rovnako ju potrebuje logistika ako výroba. A pretože vláda podporuje záujemcov o investovanie najmä mimo bratislavského regiónu, logicky z toho vyplýva i potreba rozvoja dopravnej

infraštruktúry v regiónoch strednej a východnej republiky. V každom regióne bez rozdielu je však „boľavou päťou“ kvalitne a efektívne riešená doprava zamestnancov do výrobných závodov. Podľa Varačku sa málo myslí na dostatočnú kapacitu dopravných spojov, vyhovujúcich cestovných poriadkov, ako aj ďalších dopravných súvislostí.

Vzhľadom na nadštandardný časový a obsahový rozmer košického stretnutia vám názory a skúsenosti ďalších účastníkov druhého aj tretieho diskusného panela, venovaného aktuálnemu stavu a perspektívam investičných projektov v oblasti bývania, administratívy a retailu prinesieme o niekoľko dní.

Obrázky - Saller Group (1), Rabbit Engineering (2), Mesto Košice (3)

1. Obchodné centrum Galéria I. Košice
2. Projekt Central Park - pôvodne uvažovaný v tesnom susedstve Univerzitnej nemocnice Louisa Pasteura v Košiciach
3. Amfiteáter Košice - súčasný stav

---

10.06.2011 09:25, Ing. Miroslav Talavašek