

Marta Daniłowicz
m.danilowicz@pca.comMikołaj Woźniak
m.wozniak@pca.com**Marcelin**

Północny Grunwald i Marcelin rozwijają się w zatrważającym tempie. Na oczach mieszkańców z dnia na dzień, z miesiąca na miesiąc buduje się poznański Manhattan. Powstają biurowce sięgające chmur i ogromne osiedla mieszkaniowe. W ciągu kilku ostatnich lat na niewielkim obszarze przybyło kilka tysięcy nowych użytkowników: mieszkańców i pracowników biur, sprawdziły się tam największe firmy, nie tylko z Poznania, ale także całej Wielkopolski. A będzie ich jeszcze więcej.

Swoją siedzibę mają tam Ikea, John Deer, GSK IT, MAN, i wiele innych firm, są także magazyny większych spółek. Z kolei osiedla mieszkaniowe z usługami i wewnętrzną infrastrukturą, przedszkolami i żłobkami przypominają miasta w mieście. A to nie koniec, bowiem dzielnica rozwija się i pręży w górę dalej. Szacuje, że w najbliższym czasie powstanie tam blisko 1700 mieszkań. To rejon miast, gdzie trwa najwięcej prac budowlanych.

Mieszkańcy i rada osiedla zwracają uwagę, że w związku z intensywną zabudową tworzą się korki. Lokalna społeczność wylicza braki w komunikacji miejskiej, a pracownicy biur narzekają, że zaizolowanie miejsca parkingowego graniczy z cudem.

Kiedys folwarczna wieś, dziś miasteczko biurowe

Marcelin to niewielka dzielnica Poznania, która właściwie jest przedłużeniem Północnego Grunwaldu. Od północy graniczy z ul. Bukowską, od zachodu z os. Bajkowym, a od wschodu z ul. Bułgarską. Częściowo położony jest na tym terenie Laszek Marceliński - jedno z miejsc wypoczynkowych poznaniaków. W XIX wieku była to jeszcze wieś z fortem VIIa, który wchodził w skład Twierdzy Poznań.

W latach 60. XX wieku były różne plany rozwoju dla tego terenu. Ówczesne władze miasta chciały stworzyć tam kampus akademicki. Dziesięć lat później stwierdzono, że teren jest za mały i zdecydowano się na Morasko - opowiada Łukasz Mikula, radny PO z Poznania, przewodniczący Komisji Polityki Przestrzennej.

Do lat 2000. były tam firmy przemysłowe i magazyny.



Ronson w połowie roku rozpoczął budowę 300 kolejnych mieszkań przy ulicy Świerzawskiej. Te powstają w sąsiedztwie już istniejących osiedli i biurowców

Poznański Mordor na Marcelinie

Przebieg budowy w centrum Poznania. W tle: wieżowiec MAN-a, który jest 12-piętrowym budynkiem biurowym - dodaje radny Łukasz Mikula.

Zmiana nadeszła w pierwszej połowie XXI wieku, kiedy na rogu ulic Bułgarskiej i Marcelińskiej powstał pierwszy wieżowiec, należący do spółki MAN. W 2005 roku otwarto natomiast Centrum Handlowe King Cross Marcelin przy ul. Bukowskiej.

Radny wskazuje przy tym, że teren od samego początku cieszył się dużym zainteresowaniem wśród inwestorów.

Studium jednak przewidywało tam zabudowę przemysłowo-magazynową. Jako że po dziś dzień teren nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, gdy małe firmy zaczęły się stamtąd wyznosić, deweloperzy, pozyskując decyzję o warunkach zabudowy, zaczęli stawiać biurowce i ogromne osiedla mieszkaniowe - mówi Łukasz Mikula.

Przez lata osiedle zostało zabudowane przez inwestorów.

Na zasadzie dobrego sąsiedztwa zaczęły powstawać budynki wysokie, jak wieżowiec MAN-a, który jest 12-piętrowym budynkiem biurowym - dodaje radny Łukasz Mikula.

Dopiero w 2014 roku miasto zmieniło zapis w studium, zezwalając na zabudowę mieszkaniowo-usługową.

Największym skupiskiem biurowców na północy Grunwaldu będzie bez wątpienia Business Garden Poznań powstający w granicach ulic Marcelińskiej, Bułgarskiej, Łubieńskiej i Kolorowej. Budowa inwestycji trwa od 2013 roku.

Cztery biurowce zostały już oddane do użytku, ale łącznie ma być ich dziewięć. Kolejne pięć ma być gotowe na początku przyszłego roku.

Business Garden to ogromna przestrzeń. Cały kompleks, który można nazwać miasteczkiem biurowców, rozciąga się

na powierzchni sześciu hektarów. Po ukończeniu powierzchni biurowej będzie tutaj aż 88 tysięcy mkw. przestrzeni biurowej. Poza tym miejsca, w których pracownicy szybko będą mogli załatwić najważniejsze codzienne sprawy: dwie kantyny, przedszkole czy sale fitness. Niebrakuje miejsc rekreacji i sportu. W przerwach od pracy można grać w siatkówkę, koszykówkę czy szachy.

Pierwsza część kompleksu jest już wynajęta. Toczy się rozmowy z ewentualnymi najemcami na kolejne biura. Niektórzy

chcieliby powiększyć swoje siedziby, a część firm będzie całkiem nowa - tłumaczy Ewa Eydłowska z firmy Vastint odpowiedzialnej za powstanie obiektu.

Dojechać do Business Garden można ulicą Kolorową. Po ukończeniu całości inwestycji - otwarta zostanie nowa ulica - Pastelowa. Dzięki niej stworzy się dojazd od strony King Crossa.

Tak duże miasteczko biurowe to oczywiście kolejne osoby i samochody parkujące i jeżdżące przez Północny Grunwald. Inwestor szacuje, że w kompleksie może pracować od 5 do 8 tysięcy pracowników. Łącznie miejsc parkingowych będzie ponad 1800. - 830 miejsc już istnieje i wszystkie są wynajęte. Potrzeba ich tworzenia była tak duża, że jeden z powstających jeszcze budynków przeznaczamy w całości na parking poziomowy. Między innymi dzięki niemu i hali garażowej uda się przygotować kolejne tysiąc miejsc parkingowych - wylicza Eydłowska.

Deficyt miejsc postojowych już dziś jest bardzo widoczny. Regularnie pracownicy, którzy nie mają samochodów służbowych, pytają o możliwość wynajęcia miejsca parkingowego. W tym momencie jej nie ma.

Chcemy też promować alternatywne formy transportu. Stale zwiększamy liczbę miejsc dla rowerów. Stworzyliśmy system darmowego wypożyczenia rowerów dla pracowników. Mogą to zrobić za pomocą przygotowanej aplikacji - zapewnia przedstawicielka Vastint.

Tysiące mieszkań w rok

Tyle że Business Garden to tylko jeden z elementów powstającej w lawinowym tempie zabudowy. W okolicy powstaje równocześnie kilka inwestycji mieszkaniowych. Nowych lokali może się pojawić aż 1700, a za nimi tysiące nowych mieszkańców.

Jedną z realizowanych inwestycji jest Bułgarska 59, za którą stoi SJM Construction & Development. Dwa budynki, bezpośrednio przy ul. Bułgarskiej już są. Obydwa mają po 16 kondygnacji. Obok powstaje drugi etap inwestycji i kolejne mieszkania. W pierwszym etapie było ich 180, w obecnie trwającym - 229. Budowa ma się zakończyć do sierpnia 2020 roku, ale wiadomo, że inwestor ma już w planach trzeci etap tworzenia nowego osiedla.

Ruch samochodów będzie się więc zwiększał. Ustawowo - każdy deweloper musi zapewnić jedno miejsce parkingowe na mieszkanie. Bułgarska 59 spełnia te standardy, ale problem zdarza się choćby z miejscami dla gości lokatorów. Trzeba ich szukać w okolicy, a z uwagi na takłe zagęszczenie inwestycji - nie jest łatwo.

Wciąż trwa też budowa osiedla Nowy Marcelin Atanera. Zakończył się już pierwszy etap budowy, w kwietniu 2019 zakończyć ma się drugi, a w październiku 2020 trzeci.

Nowe osiedle ma być gotowe w 2020 roku, będzie sąsiadowało z już powstałym - mówi Magdalena Szulc, przedstawicielka firmy. Na każdym etapie do użytku oddanych jest lub będzie 220 mieszkań. Szacuje się więc, że tylko na jedno

Na zasadzie dobrego sąsiedztwa zaczęły powstawać budynki, jak wieżowiec MAN-a, który liczy aż dwanaście pięter

osiedle wprowadzi się dodatkowe 1500 osób.

Czy inwestor zadbał o wystarczającą ilość miejsc parkingowych? - Mamy hale garażowe. Każdy właściciel mieszkania może wykupić w nich miejsce. Na starym osiedlu wszystkie miejsca zostały już sprzedane. Na tym, które jest aktualnie w trakcie budowy, systematycznie są wyprzedawane - mówi Magdalena Szulc.

Mieszkańcy Nowego Atanera mogą także parkować na wewnętrznych uliczkach, gdzie dostępne są miejsca parkingowe zarówno dla mieszkańców, jak i korzystających z usług, czy gości.

Oczywiście docierają do nas głosy skarżących się na brak miejsc postojowych, bo komuś nie chce się jechać autem do hali garażowej. Nie mamy jednak nad tym kontroli. Wciąż też borykamy się z problemem pracowniczym biur, którzy parkują na naszych osiedlach - dodaje Szulc.

Podobny problem zauważyła Anna Ferens z firmy PWD Deweloper, która na ul. Świerżawskiej w 2015 roku oddała pierwszy ze swoich budynków ze 144 mieszkaniami. A to nie koniec. W drugim etapie gotowych ma być 186 lokali mieszkalnych.

Problem z miejscami parkingowymi jest taki, jak w całym Poznaniu - zwraca uwagę A. Ferens. - W naszym przypadku kupujący w cenie mieszkania mieli zapewnione miejsce parkingowe z możliwością dokupienia dodatkowego. Jeszcze wolnych jest parę miejsc. Gdybyśmy dali ogłoszenie, to pewnie z sąsiednich osiedli mieszkańcy by się do nas zgłosili.

To niejedyni deweloperzy, którzy w ostatnich latach stawiają na Marcellinie nowe osiedla. W sąsiedztwie PWD Deweloper przy ul. Wałbrzyńskiej zakończyła swoją inwestycję firma Konimpex. W tym roku do użytku oddanych zostało tam 135 mieszkań.

Każdy kupujący mieszkanie musiał kupić także miejsce postojowe w hali garażowej. Wprowadzamy także platformy parkingowe, by miejsce parkingowych było więcej. Na szczęście w naszym sąsiedztwie powstał przystanek autobusowy dla pracowników Ikea z pobliskiego Business Garden Poznań - mówi pracownik firmy Konimpex.

Dni meczowe to dla mieszkańców komunikacyjny horror

W związku z równie intensywną zabudową, która powstaje na ulicy Ptasiej i rozbudowie przy Centrum Handlowym King Cross, mieszkańcy tych rejonów zwracają uwagę na brak bezpośredniego połączenia z os. Bajkowym.

- Brakuje przystanków autobusowych. Sytuacja nie wy-

gląda lepiej na Południowym Grunwaldzie, gdzie przy biurowcach Pixela pracownicy także zajmują mieszkańcom miejsca postojowe - mówi Anna Ferens.

Sąsiedztwo stadionu także niekorzystnie wpływa na sytuację komunikacyjną na Marcellinie i Północnym Grunwaldzie.

- W dni meczowe nie ma jak dostać się do domu. Ewentualnie tylko tramwajem, bo te często wtedy kursują. Ale samochoodem, gdy część ulic jest wyłączona z ruchu? To praktycznie niemożliwe - mówi A. Ferens.

Mieszkańców denerwują też z pozoru błahe sprawy, jak np. światła przy przejściach dla pieszych.

- Czasami uciekną dwa tramwaje nim zmieni się z czerwonego na zielone na skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Bułgarskiej - mówi.

Czy miasto nadąża z rozbudową Marcellina?

- Z pewnością nie - odpowiada Anna Ferens.

- Miasto powinno rozwijać komunikację w tym rejonie, ale nie wyobrażam sobie, by np. z Marcellinśkiej zrobić dwupa-smówkę. Na szczęście w ostatnim czasie odbyły się remonty zarówno Bukowskiej i Bułgarskiej. Na jakość dróg nie możemy narzekać - mówi M. Szulc.

- Przykłady z miast Europy Zachodniej, czy nawet z Warszawy, wskazują, że do pracy łatwiej często dojeżdża komunikacją miejską lub rowerem, bo jest... szybciej i taniej - zauważa Justyna Hamrol z firmy Ronson Development, który niedawno rozpoczął budowę 300 kolejnych mieszkań przy ul. Świerżawskiej.

Tramwaj albo paraliż

Zaniepokojeni deweloperską ekspansją są „stary” mieszkańcy Północnego Grunwaldu. Na narastające korki i utrudnienia w znalezieniu miejsca do parkowania zwracają uwagę między innymi członkowie tamtejszej rady osiedla. Wśród nich jest Michał Kosicki, który już od początku roku stara się zorganizować lokalną społeczność.

- Dopiero gdy będziemy samoświadomi problemem, możemy konkretnie zacząć działać jako mieszkańcy. Nie chcemy wywoływać konfliktów, ale znaleźć rozwiązanie - przekonuje Kosicki. Tym bardziej że atmosfera na Grunwaldzie i tak jest już napięta przez plany wybudowania Centralnego Szpitala Klinicznego. Mieszkańcy nie mają wątpliwości - ta inwestycja, w połączeniu z sytuacją na północy dzielnicy, może sparaliżować ruch.

- Obawiamy się, co się stanie, kiedy te wszystkie budowy będą już ukończone.

Marcellinśka i Bułgarska nie są gotowe, by przyjąć ruch o takim natężeniu. Marcellinśka kończy się już dzisiaj i ten ruch rozlewa się na Bułgarską, Grunwaldzką, Przybyszewskiego. Niedługo zostaną zakleszczeni z każdej strony - wymienia Michał Kosicki.

Korki to jedno. Ale „stary” mieszkańcy Północnego Grunwaldu także mają problem z parkowaniem.

- Nicco lepiej jest po rozmowach z deweloperami. Dostajemy zapewnienia, że z budowanych parkingów komercyjnych będą mogli korzystać wszyscy mieszkańcy. Poza tym w przyszłości parkowanie uporządkowaliby Strefa Platnego Parkowania - mówi osiedlowy radny.

Jednak wszystko, o czym wspomina, ustępuje jednemu, ale najpoważniejszemu problemowi - części Grunwaldu, wokół której powstają nowe osiedla, praktycznie nie jest połączona z komunikacją miejską.

- Miasto musi przygotować strategię. Jeśli tu nie będzie tramwaju, poprowadzonego choćby Bułgarską, to czeka nas paraliż. Cały czas mówi się o linii przez Grochowską, podczas gdy jest to pomysł z lat 70. Nie przystaje do dzisiejszych czasów - komentuje Kosicki.

Jednak to niejedyny problem. Bo oprócz chaosu komunikacyjnego, panuje też chaos przestrzenny.

- Warto zwrócić uwagę, że wszystkie te osiedla mają po kilka, kilkanaście kondygnacji. Zabudowa jest wysoka, a przecież im bardziej zbliża się w stronę Łasku Marcellinśkiego - tym powinna się zmniejszać. Niestety, to błędy, które poczyniono na początku lat 2000. Wtedy władze miasta za bardzo popuściły lejce - uważa Łukasz Mikula, radny PO.

Jak dojechać na Mordor?

Miano Mordoru, Marcellin i Północny Grunwald zyskał w czasie ostatniej kampanii wyborczej. Tak w jednej z wypowiedzi „ochrzcił” ten rejon Tadeusz Zysk, kandydat PIS na prezydenta Poznania.

- Znam ten teren, często przez niego przejeżdżam. Wszystko jest chaotyczne i niespójne. Brakuje tramwaju, a trzecia rama komunikacyjna na zawsze pozostanie chyba w sferze planów. Jestem zdziwiony tak dużym zagęszczeniem budynków, tym bardziej że to pobliże zielonych pól miasta. A gdy tylko pojawi się trochę wolnego miejsca - w tym miejscu zaraz zaczyna się głęboki wykop i budowa biurowca albo bloku - komentuje Zysk.

Cały teren określa jako zabudowywany nie „po poznańsku”, czyli całkowicie bez porządku.



Jedną z inwestycji jest choćby Bułgarska 59, za którą stoi SJM Construction & Development. Dwa budynki, bezpośrednio przy ul. Bułgarskiej, już są. Obydwa mają po 16 kondygnacji

W kampanii Zysk uważał, że rozwiązaniem będzie powstanie tu tramwaju. Zasadniczo zgadza się więc z innymi naszymi rozmówcami. Tyle że w jego wizji miałyby to być sławne już premetro.

Z takim poprowadzeniem tramwaju nie zgadza się z kolei dr Michał Beim, specjalista od transportu miejskiego. To na niego i jego opinie przed wyborami ochoczo powoływali się zarówno Zysk, jak i Jacek Jaskowiak.

- Faktycznie, ten obszar staje się poznańskim Mordorem. Z jednej strony miasteczko biurowe, a z drugiej osiedla mieszkaniowe - potwierdza M. Beim.

Według niego dzielnica ta jest wielofunkcyjna i znajduje się wśród kilku punktów handlowych. Problemu Beim nie upatruje w układzie drogowym, ale braku dobrej komunikacji publicznej.

- Pamiętajmy, że ta okolica, choćby ulica Bułgarska były przebudowywane przed Euro 2012. Sama Bułgarska jest nawet zbyt szeroka w stosunku do obecnych potrzeb. Nie tyle martwiłbym się więc układem drogowym, co niemal kompletnym brakiem transportu publicznego - podkreśla Beim.

I jednocześnie proponuje zmiany. Od drobnych do największych.

- Linia 48 jadąca na Ławicę zahacza o nową dzielnicę. Trasa prowadzi ulicą Strzegomską, Wałbrzyjską i Marcellinśką. Przystanek od Ławicy jest dopiero na Świerżawskiej, a później jest kompleks przystanków wzdłuż ul. Bułgarskiej. Jeśli jednak ktoś

mieszka bliżej stadionu, na przykład na narożniku Wałbrzyjskiej i Ptasiej, to dojeżdżać do przystanku jest bardzo długi - przedstawia Michał Beim.

Dla niego najprostszym rozwiązaniem byłoby dodanie przystanku linii nr 48 na narożniku Strzegomskiej i Wałbrzyjskiej. To z pewnością spotkałoby się z akceptacją mieszkańców.

Poprawa rozmieszczenia przystanków byłaby więc kluczowym i najmniej czasochłonnym rozwiązaniem. Kolejne to zmiana tras niektórych linii autobusowych. Beim podaje przykład tej nr 45. W jego opinii mogłaby jechać ulicą Świerżawską, wracać do Bułgarskiej i prowadzić po obrzeżach nowych osiedli.

Jednak docelowo należałoby rozważyć powstanie tramwaju. Trasa jest do rozwiązania, a opcji kilka - zapewnia Beim. W jednej z nich tory mogłyby prowadzić od ul. Grunwaldzkiej, Rycerską do Marcellinśkiej, w przyszłości nawet do wysokości King Crossa. Taka linia tramwajowa, mogłaby powstać w perspektywie kilkunastu lat, ale obsługiwałaby zarazem nową dzielnicę biurową, jak i Stary Grunwald.

Tyle że Beim przypomina, iż w planach przestrzennych miasta dla omawianego obszaru nadal figuruje np. likwidacja tramwaju przez ul. Przybyszewskiego. A to nie sprawdziłoby się w dzisiejszych czasach, bo zabudowa wokół tej ulicy jest gęstsza niż w latach dziewięćdziesiątych, gdy ten pomysł powstał.

Innym planem jest linia tramwajowa wiodąca ulicą

Grochowską. - Od tego założenia miasto już odchodzi. Tymczasem ulica Bułgarska ma bardzo duży prześwit i to przez nią i Polską można by poprowadzić nową linię, zamiast Grochowską - tłumaczy Michał Beim.

Z jego rozważań wylaniają się więc dwie możliwe nowe trasy tramwajowe. Pierwsza to Grunwaldzka - Marcellinśka - Rycerska, a druga Dąbrowskiego - Polska - Bułgarska. Nie przesadza, która byłaby lepsza, ale zaznacza, że miasto musi zacząć planować rozwiązania dla Grunwaldu.

Podobnego zdania jest Łukasz Mikula. - Konieczne jest pomyślenie o docelowych rozwiązaniach. W końcu jest to dzielnica, gdzie nie tylko powstają osiedla mieszkaniowe, ale także biurowce. Doprowadzenie trasy tramwajowej jest niuniknione, ale nie przesądźmy, którą miałyby ona iść. Jest to jeszcze do rozważenia - mówi.

Łukasz Mikula zwraca uwagę na jeszcze jeden ważny fakt. - Marcellin robi się takimi drugimi Naramowicami. Bo chociaż nie ma tam konieczności budowy nowych szkół i przedszkoli, to już są, lub powstają - zaczyna być zamknięta enklawa. Na szczęście na części terenu, który należał do miasta, powstanie w przyszłości ośrodek dla dzieci z niepełnosprawnościami. Z kolei właściciel fortu VIIa, firma Constructa Plus ma plan, byw obiekcie stworzyć biurowe, sale konferencyjne, miejsce dostępne dla wszystkich mieszkańców - mówi Mikula.

©