

## Drugie życie dworca Warszawa Stadion

■ Mariusz Bująński, Bilfinger Berger Budownictwo SA

Nie ma już Stadionu X-lecia, jest Stadion Narodowy. Jeśli spojrzeć szerzej na jego otoczenie, to można odnieść wrażenie, że od rozpoczęcia budowy nie minęły trzy lata, a całe dziesięciolecie. Zniknęły szpetne budy i odrapany dworzec PKS. Uwagę przykuwa lśniący nowością dworzec PKP Warszawa Stadion.

Dworzec Warszawa Stadion jest najstarszym dworcem warszawskiej średnicowej linii kolejowej. Zaprojektowany przez Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka z Biura Projektów Budownictwa Kolejowego, został otwarty 13 grudnia 1958 r. Podobnie jak Stadion X-lecia, tak i cały dworzec z czasem zmienił się w bazar. Kiedy dwa lata temu Bilfinger Berger SA rozpoczął rewitalizację i przebudowę peronów, miejsce to było w oplakany stan.

A teraz? Wchodzimy na dworzec od strony ul. Sokolej. Nad wejściem do tunelu widnieje odrestaurowany napis „Stadion”. W zaokrąglonym przejściu pod torami biało – nawierzchnia wykonana z płyt terazzo przypominających prawdziwy kamień, na ścianach glazura jak z tuneli trasy W-Z. Aluminiowe wykończenia, płyty z wibrobetonu, nowe oświetlenie. Tyle widać gołym okiem, a pod spodem? Grunt pod płaszczem tunelu został wzmocniony przy pomocy 60 pali o średnicy 1,2 m. Rozebrano i wybudowano od nowa klatki schodowe, dostosowując je do montażu ruchomych schodów i wind.

Czas na perony. Teraz to inny świat, jak gdyby dworzec PKP Warszawa Stadion otrzymał drugie życie. Przeszkłone ściany zadaszeń przybrały kolor biało-czerwonej mozaiki, takiej samej jak na elewacji Stadionu Narodowego. Szerokie perony są przystosowane do obsługi dużej liczby podróżnych, nie mówiąc już o ułatwieniach dla osób niepełnosprawnych. Pojawiły się wyświetlacze i estetycznie wyglądające rzędy drewnianych foteli umieszczone w zagłębieniach ścian. Niestety, z obawy przed

wandalami zrezygnowano ze szklanego zadaszenia peronów, zastępując je praktyczniejszą blachą rastrową i perforowaną. Aby podnieść bezpieczeństwo podróżnych, zainstalowano monitoring.

Nie tylko perony i hala dworca odzyskały dawny blask, ale także torowisko. Na łącznej długości 5,2 km wymieniono całą konstrukcję podłoża. Stacja posiada nową kanalizację odprowadzającą wodę z torów oraz sieć trakcyjną.

W stronę stadionu prowadzą szerokie rampy, umożliwiające swobodny przepływ ludzi. Jeśli postanowimy zejść z peronów od strony hali dworcowej, naszym oczom ukaże się pięknie odnowiony łuk, przypominający wydęty na wietrze żagiel. „To jak podpis autorów, twórców architektury obiektów linii średnicowej z lat 50. i 60. XX w.” – powiedział Michał Błaszczuk z pracowni projektowej PPMB, która odnowiła budynek dworca.

Przed nami rozpościera się panorama parku Skaryszewskiego. Po prawej rysuje się sylweta stadionu. Kiedy odwiedzimy to miejsce nocą, koniecznie trzeba zwrócić uwagę na pięknie odnowione neony na budynku dworca i na ścianie okalającej peron.

Przystanek PKP Warszawa Stadion w ciągu zaledwie dwóch lat zmienił swoje oblicze. Kiedyś był synonimem tandety i chaosu, miejscem, którego należało unikać. Teraz to wspaniała wizytówka nowoczesnego miasta, którą z dumą w czerwcu pochwaliśmy się europejskim fanom futbolu.

ZDJĘCIA: BILFINGER BERGER BUDOWNICTWO SA

