

PKP nie ukrywa, że dla części dworców jedynym pomysłem jest rozbiórka

(tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 61, wrzesień-październik 2012) <http://www.zbs.net.pl>

Polskie Koleje Państwowe chwalą się remontami ponad 80 dworców kolejowych w Polsce – 40 dworców już zostało zmodernizowanych, na około 20 trwają prace, a remonty kolejnych 28 obiektów są przygotowywane. PKP mogło przystąpić do remontów dworców kolejowych dzięki wyłobbowaniu na ten cel funduszy w budżecie państwa. Przebudowy obejmują nie tylko największe dworce (jak Warszawa Wschodnia czy Wrocław Główny), ale też mniejsze obiekty (jak Brzesko-Okocim, Elbląg czy Kutno). Remonty zwykle przynoszą widoczną poprawę jakości obiektów dworcowych – generalne przebudowy przekształcają dworce w atrakcyjne obiekty. Wyremontowany dworzec w Malborku zwyciężył w konkursie „Modernizacja Roku” organizowanym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (finalistami tego plebiscytu zostały również dworce Ława Główna oraz Leszno). Z kolei za renowację dworca Przemyśl Główny PKP otrzymało dyplom generalnego konserwatora zabytków.

40 lat i wyburzenie

Jednakże w cieniu szeroko zakrojonego programu remontów dworców kolejowych doszło do rozbiórki dworca w Nowym Dworze Mazowieckim – zburzono go na przełomie marca i kwietnia 2012 r., po 40 latach istnienia. Obiekt powstał w 1972 r. według projektu Arseniusza Romanowicza, architekta również takich dworców jak Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia oraz przystanków na warszawskiej linii średnicowej: Ochota, Śródmieście, Powiśle i Stadion. Nowodworski dworzec był obiektem wybudowany został w ramach nie w pełni zrealizowanego programu budowy wspólnych dworców autobusowo-kolejowych. Podobne obiekty miały powstać między innymi w Zegrzu, do którego w międzyczasie w ogóle przestały docierać pociągi, czy w Legionowie, gdzie do dziś nie powstał żaden budynek dworcowy, a kasy biletowe od lat 80. umiejscowione są w prowizorycznym kontenerze. Po rozbiórce dworca w Nowym Dworze Mazowieckim, dziś także w tym mieście kasy biletowe wraz z niewielką poczekalnią zostały zlokalizowane w prowizorycznym obiekcie.

Na własne życzenie

Przedstawiciele PKP raczej nie ukrywali, że dla części budynków dworcowych jedynym pomysłem jest rozbiórka. Mowa o dworcach, co do których nie istnieją szanse ani na wynajem powierzchni handlowo-usługowych, ani na przekazanie ich zewnętrznym podmiotom (jak chociażby samorządowi gminnemu). Rozbiórka budynku dworcowego w Nowym Dworze Mazowieckim może być o tyle zaskakująca, że w planach nowodworskiego ratusza jest przejęcie terenu po wyburzonym dworcu i wybudowanie tam centrum handlowo-usługowego. Wygląda więc na to, że PKP – podejmując decyzję o rozbiórce budynku dworcowego w Nowym Dworze Mazowieckim – na własne życzenie pozbawiło się szansy na efekt komercyjny w wyniku przebudowy dworca w obiekt łączący funkcje komunikacyjne i handlowo-usługowe?

Najpierw rozbiórka, potem reaktywacja

Podobnie do losów dworca w Nowym Dworze Mazowieckim potoczyła się historia dworca Lubin Górniczy na Dolnym Śląsku. Pochodzący z XIX wieku lubiński dworzec – mimo protestów mieszkańców – został zburzony w sierpniu 2012 r. Tym razem nastąpiło to po przekazaniu przez PKP S.A. obiektu władzom miasta. W miejscu zburzonego dworca powstać ma nowy obiekt – na razie jednak nie wiadomo, kiedy inwestycja zostanie zrealizowana. „To charakterystyczne dla Lubina: wyburzyć, a kiedyś coś się wybuduje. W miejsce dworca ma powstać centrum przesiadkowe. Nazwa imponująca, jednak jak wynika z wizualizacji, ma to być nic innego jak kompleks szklano-metalowych wiat. W dodatku nie wiadomo, kiedy powstanie” – skomentował regionalny tygodnik „Konkrety”. Decyzja o rozbiórce dworca Lubin Górniczy spotkała się z krytyką również dlatego, że – choć obecnie do Lubina nie kursują pociągi – to na 2013 r. planowane jest rozpoczęcie rewitalizacji przebiegającej przez to miasto linii kolejowej Legnica – Rudna Gwizdanów i reaktywacja połączeń kolejowych. Warta 150 mln zł rewitalizacja linii znalazła się na liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Wyremontować i zamknąć

Problemy pojawiają się także na dworcach objętych programem remontów realizowanym przez PKP. W Radomiu remont dworca opóźnia się – po raz kolejny został przesunięty termin zakończenia prac, zakładany pierwotnie na pierwszą połowę 2012 r. Wszystko przez to, że wykonawca prac – Mostostal Białystok – ma problemy finansowe i nie reguluje swoich

Znikające dworce

Wpisany przez Karol Trammer
czwartek, 06 września 2012 16:19

zobowiązań wobec podwykonawcy. Z kolei na części dworców, na których prace zostały już zakończone, PKP S.A. ma problemy z zagospodarowaniem odnowionych przestrzeni. Z kolejnych regionów napływają informacje o wyremontowanych, lecz pustych obiektach – taka sytuacja ma miejsce na dworcach Leżajsk, Sławno czy Wałbrzych Miasto. Nawet wydawany przez spółki Grupy PKP tygodnik „Kurier Kolejowy” przyznał, że niektórym przebudowanym obiektom grozi „zamknięcie na cztery spusty”. Mowa o wyremontowanych w 2011 r. dworcach w Pabianicach oraz Zgierzu, gdzie PKP S.A. wciąż nie jest w stanie znaleźć najemców powierzchni dworcowych.