

Remont dworca Wrocław Główny zakończył się w 2012 r., od tego czasu wynajęto jedynie tylko część lokali komercyjnych. W 2013 r. obiekt wygenerował stratę na poziomie około 7 mln zł - napisał portal rynek-kolejowy.pl.

- Do zasadniczej infrastruktury transportowej nie powinniśmy mieć takiego podejścia, że musi ona przynosić zysk. Najpierw przecież infrastruktura ponosi określony koszt, aby mogły działać inne dziedziny gospodarki - uważa w rozmowie z naszym portalem dr Łukasz Zaborowski, ekspert Instytutu Sobieskiego z zakresu miasta i transportu.

Ekspert jest zdania, że jeśli infrastruktura typu dworzec kolejowy w wielkim mieście, a ściśle przestrzeń okołodworcowa, nie przynosi zysków, to znaczy, że popełniono znaczne błędy w projektowaniu programu użytkowego takiego obiektu.

Leave this field empty if you're human:

- Akurat dworzec we Wrocławiu znam bardzo dobrze i uważam, że przy jego modernizacji popełniono kardynalny błąd: nie wykorzystano możliwości stworzenia prawdziwego, zintegrowanego węzła komunikacji publicznej w tym miejscu - najbardziej do tego predysponowanym w wielkiej metropolii - mówi dalej Zaborowski. - Zrobiono tam tylko plac miejski. Czy pomyślano, by umiejscowić tam węzeł z liniami autobusowymi czy tramwajowymi? Żeby lepiej zintegrować to miejsce z systemem komunikacji podmiejskiej? Tak się nie stało.

Zdaniem eksperta przed wrocławskim dworcem kolejowym znajduje się ogromna przestrzeń, która w każdym szanującym się mieście niemieckim stanowi na jego obszarze największy węzeł tramwajowy. Dlatego dworce kolejowe w dużych miastach niemieckich są w nich jednocześnie największymi centrami handlowymi. Korzystają z nich bowiem nie tylko klienci kolei, ale także mieszkańcy miast, traktując je, jako główne węzły przesiadkowe. We Wrocławiu tego nie ma.

- Nie pomyślano także o jakimś bardziej intensywnym zagospodarowaniu przestrzeni okołodworcowej - bo sam budynek dworca jest jakoś wykorzystany - mówi dalej Zaborowski.
- Przecież taka sama przestrzeń w Katowicach czy ostatnio w Krakowie została spożytkowana komercyjnie z dużym zyskiem dla kolei na galerie handlowe.

- Tymczasem we Wrocławiu w ogóle nie rozważano takiej opcji - kończy ekspert Instytutu

Sobieskiego.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)