

Linia kolejowa, czy trasa rowerowa?

Napisano dnia: 2017-11-07 08:00:56



Im bliżej sfinalizowania rozmów dotyczących przyszłości linii kolejowych w regionie, tym więcej kontrowersji i pomysłów na inne przeznaczenie tych szlaków.

Odcinek linii kolejowej Gryfów Śl. - Mirsk został oddany do użytku 1 listopada 1884 roku, natomiast odcinek Mirsk - Świeradów-Zdrój w 1909 roku. Pierwsze próby zamknięcia linii pojawiły się już w latach 50-tych XX wieku. Decyzja o całkowitym zawieszeniu ruchu pasażerskiego zapadła jednak dopiero 30 listopada 1995 roku. Ostatni pociąg pasażerski ze Świeradowa Zdroju odjechał 11 lutego 1996 r. o godz. 17:00.

Od kilku lat trwają zabiegi o reaktywację połączenia kolejowego z Gryfowa Śląskiego do Świeradowa Zdroju. Jednak im bliżej sfinalizowania rozmów, tym więcej kontrowersji i pomysłów na inne przeznaczenie tych szlaków.

W połowie listopada odbędzie się wspólna sesja Rad Miejskich Gminy Gryfów Śląski, Gminy Mirsk i Miasta Świeradów Zdrój **dotycząca przyszłości Kolei Izerskiej, czyli linii kolejowej z Gryfowa Śl. przez Mirsk do Świeradowa Zdroju.** Z drugiej strony podpisując List Intencyjny Samorząd Województwa Dolnośląskiego zobowiązuje się do podjęcia działań, które będą miały na celu umieszczenie tego zadania na liście projektów przewidzianych do dofinansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014 - 2020. Gmina Gryfów Śl., Gmina Mirsk oraz Gmina Miejska Świeradów-Zdrój zobowiązują się, że podejmą działania mające na celu przejęcia mienia Polskich Kolei Państwowych, niezbędnego do odtworzenia połączeń kolejowych (linie nr 336 na odcinku Mirsk - Świeradów-Zdrój oraz nr 317 na odcinku Gryfów Śl. - Mirsk). Lokalne samorządy mają podpisując List Intencyjny deklarują finansowe wsparcie odbudowy tej linii. **Wstępnie władze Gryfowa Śl. i Mirska mają zadeklarować do 500.000 zł, a władze Świeradowa Zdroju z miejskiej kasy kwotę 2 mln złotych.** Te pieniądze mają być wkładem własnym do pozyskanych przez Zarząd Województwa środków unijnych na rewitalizację Kolei Izerskiej.

Jest wiele powodów przemawiających za reaktywacją tej linii. Od codziennych dojazdów do szkoły i pracy, przez zwiększenie ruchu turystycznego po ożywienie gospodarcze regionu oraz poprawę wizerunku Pogórza i Gór Izerskich

Pan Eugeniusz Grabas Sekretarz Miasta Świeradów Zdrój podkreśla, iż w Świeradowie Zdr. pracuje wiele osób z Mirska czy Gryfów Śl. i ta linia pozwoliłaby im na szybszy i tańszy dojazd do pracy. Ponadto pozwoliłaby na kolejowe skomunikowanie Świeradowa ze Zgorzelcem, Jelenią Górą, czy Wrocławiem.

Pan Andrzej Tartak Wiceburmistrz Gryfowa Śląskiego mówi, iż w tej sprawie jest jeszcze sporo niewiadomych. Niemniej jednym z głównych argumentów ZA odbudową tej linii jest fakt, iż Gryfów Śląski stałby się stacją przesiadkową turystów jadących z Niemiec, Zgorzelca, czy Wrocław do Świeradowa Zdroju. Tym samym wzrosłoby zainteresowanie turystów Gryfowem i jego ofertą, co przełożyłoby się na zyski dla gminy.

Wiele korzyści w odbudowie Kolei Izerskiej widzi **Pan Jan Zaliwski, Sekretarz Gminy Mirsk**, który oprócz codziennej komunikacji wskazuje m.in. na możliwe w przyszłości poszerzenie szlaku do Jindrichovic w Czechach, co pozwoliłoby na transgraniczne otwarcie i łatwiejszy przepływ turystów, a tym samym i pieniędzy.

W przypadku Mirska trudno także nie dostrzec ważnej roli jaką odegrałyby przewozy towarowe, które mogłyby wreszcie ożywić strefę ekonomiczną w Mirsku i dać pracę mieszkańcom gminy. Dziś główną przeszkodą braku aktywności w strefie jest transport - słabej klasy drogi i odległość do autostrady. Kolej zniwelowałaby ten problem.

Jednym z koronnych argumentów ZA reaktywacją jest możliwość dofinansowania inwestycji ze środków

unijnych. Tym samym nasz wkład w inwestycję byłby znikomy. Taka szansa może się już nigdy nie powtórzyć.

Coraz częściej pojawiają się jednak głosy niezadowolenia. Mieszkańcy, ale także i radni zadają pytania o sens reaktywacji tej linii, jej przyszłość, koszty utrzymania, zainteresowanie mieszkańców taką formą transportu, czy zainteresowanie przedsiębiorców przewozem towarów. Coraz więcej osób uważa, iż gmin Mirsk, czy Gryfów Śląski nie stać w obecnej chwili na taki wydatek, a już tym bardziej na ewentualne dokładanie do utrzymania przewozów. Uważają oni, że pieniądze są bardziej potrzebne na remonty dróg, chodników, szkół, boisk, etc. a niżeli na kolej, z której niewielu będzie korzystać. Obawy budzi głównie rentowność tej linii, tym bardziej, iż na chwilę obecną trudno wykluczyć, że lokalne samorządy będą w przyszłości współuczestniczyć w jej utrzymaniu. Czy w takim przypadku za kilka lat nie okaże się, iż zamiast na bieżące potrzeby mieszkańców pieniądze z budżetu gmin w pierwszej kolejności trzeba będzie przeznaczyć na dofinansowanie przewozów, którymi podróżuje znikoma liczba pasażerów? Istnieją zatem obawy, iż Kolej Izerska zamiast lokomotywą turystyczną regionu może stać się finansową kulą u nogi dla Gryfowa Śl. i Mirska.



Coraz częściej pojawiają się także głosy wskazujące, iż zdecydowanie lepszym pomysłem aniżeli odbudowa linii kolejowej byłoby zagospodarowanie dawnych szlaków kolejowych na ścieżki rowerowe.

Tu warto przypomnieć, iż obecnie w fazie wdrażania jest jeden z ciekawszych projektów rowerowych a mianowicie budowa ścieżki pieszo- rowerowej wokół jeziora złotnickiego.

Nasi rozmówcy wskazują, iż przebudowa dawnej Kolei Izerskiej na ścieżkę rowerową kosztowałaby zdecydowanie mniej, jej utrzymanie byłoby zdecydowanie tańsze, a korzyści byłyby zdecydowanie większe, bo ruch rowerowy w naszym kraju przeżywa prawdziwy bum a atuty w postaci tak bogatej oferty szlaków, szybko przełożyłyby się na zyski i faktyczny rozwój turystyki w regionie. Połączenie Gryfowa Śl., Mirska, Leśnej, Olszyny a w dalszej perspektywie także Lubomierza i Lwówka Śl. ze Świeradowem Zdr. stałoby się kołem zamachowym rozwoju agroturystyk, pensjonatów, hoteli, restauracji, sklepów, wypożyczalni, serwisów, a także drobnych usług, które powstają wokół takich projektów a także dodatkowych atrakcji jak muzea, skanseny, parki miniatur etc.

Sprzeciwiając się reaktywacji Kolei Izerskiej mieszkańcy i radni muszą zdawać sobie sprawę, iż blokują tym samym szanse rozwoju głównego beneficjenta, czyli Świeradowa Zdroju. Ponadto nikt w chwili obecnej nie jest w stanie wskazać źródła unijnych funduszy na budowy ścieżek rowerowych, czyli taka inwestycja musiałaby powstać ze

środków własnych. Chyba, że takie fundusze w tej perspektywie się pojawią.

Co zatem wybrać? Pociąg, czy rower? Dołożyć do odbudowy, czy nie? Zgodzić się na dokładanie do corocznego utrzymania linii kolejowej, czy do trasy rowerowej? Na barkach radnych spoczywa wielka odpowiedzialność, bo ich decyzja będzie rodziła konsekwencje przez najbliższe dziesięciolecia.

O wynikach głosowania i wnioskach z sesji poinformujemy tuż po jej zakończeniu.