

Kolej Izerska - kto to załatwił ?!

Z grona osób związanych z władzami miasta nadawane są sygnały, że po latach bezowocnych (!) starań udało się wreszcie władzom Szklarskiej Poręby, dzięki wyjątkowym wysiłkom oczywiście, doprowadzić do odbudowy linii kolejowej, zwanej od 18 lat „Koleją Izerską”. Jeden z radnych powiedział do kamery dla TV Wrocław, że to „milowy krok ku świetnej przyszłości Szklarskiej Poręby”, zapominając, że kilka lat temu zarzucał mi, iż staraniem na rzecz uruchomienia tej linii działamy na szkodę miasta, bo kolej wywiezie narciarzy i turystów do Czech!

Tak, jest to krok milowy, albo jeszcze większy! Władze miasta niewątpliwie mają swoje 5 minut, ale przez zwykłą przyzwoitość władze powinny mówić o ...wspólnym sukcesie, na który złożyły się wcześniejsze wysiłki mnóstwa ludzi z wielu organizacji, instytucji i samorządów po obu stronach granicy, którzy w przeszłości organizowali i uczestniczyli w niezliczonej ilości spotkań, narad, mityngów i okazjonalnych przejazdów czeskimi pociągami.

W świetle faktów, które przytoczę niżej, stanie się oczywiste, dlaczego wreszcie doszło w dniu 8 maja 2009 r. do uroczystego przekazania "placu budowy", czyli torowiska długości 13,294 km firmie, która wygrała przetarg na wykonanie projektu "Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba Górna - Granica Państwa" (km 29,844 - 43,138)", finansowanego z budżetu samorządu województwa Dolnośląskiego około 2,5 mln zł (wkład własny) i środków unijnych około 14,5 mln zł. Dlaczego dojdzie wreszcie do uruchomienia kolejowego połączenia Szklarskiej Poręby z Harrachovem, a w zasadzie Jeleniej Góry z Libercem.

Otóż wszystkie wcześniejsze - nie bezowocne - ale ważne działania podejmowane były szczególnie w ramach czesko-polskiego "Porozumienia Miast" z lat 1991-1993 i 1997-2002 oraz Umowy Partnerskiej Szklarskiej Poręby z Harrachovem z 15.11.2001 r. Uruchomienie kolejowego połączenia było jednym z głównych celów tych Umów. Po latach te działania stały się podstawą do tworzenia odpowiednich zapisów w koncepcji rozwoju komunikacji na obszarze Euroregionu Nysa, szczególnie jednak w strategiach rozwoju powiatu jeleniogórskiego, oraz Dolnego Śląska!

Te zapisy były warunkiem koniecznym do ubiegania się o unijne pieniądze!

W okresie od 10.09.1999 r. do 10.06.2000 r. realizowany był kosztem 41 tysięcy € Projekt CBC Phare CREDO pod nazwą „Porozumienie Miast”, w ramach którego zorganizowano 35 warsztatów i konferencji z udziałem ponad 800 osób, reprezentujących różne środowiska zawodowe i społeczne, oświatowe, kulturalne, sportowe itp. w tym 7 związanych bezpośrednio z działaniem na rzecz Kolei Izerskiej. Wydano Informator w nakładzie 30.000 egz., który miał spopularyzować współpracę przygraniczną. (http://www.tki.info.pl/06_PM.html.)

Szczególnym, bo pierwszym, ważnym dokumentem dla tej linii było podpisane w Libercu 7.10.2000 r. "Memorandum o współpracy dla usprawnienia komunikacji w Liberecko-Jabloneckiej aglomeracji", w którym zapisano, iż realizując projekt zintegrowanego komunikacyjnego systemu REGIOTRAM, w dalszej perspektywie (rok 2007) przewiduje się połączenie Liberca z Zittau i Jelenią Górą. W efekcie tego aktu prawnego i prac nad systemem REGIOTRAM został złożony przez miasto Liberec w marcu 2001 r. wniosek do funduszy pomocowych Unii Europejskiej Phare CBC o dofinansowanie "Studium wykonalności połączenia Tanvald - Jelenia Góra".

To właśnie do tych zapisanych w pierwszych latach obecnej dekady koncepcji i strategii nawiązali w trakcie spotkania w Libercu w dniu 4 lipca 2007 r. ówczesny Marszałek Województwa Dolnośląskiego Andrzej Łoś i Hejtmann Libereckiego Kraju Petr Skokan. Marszałek Łoś zadeklarował, że na Mistrzostwa Świata w narciarstwie klasycznym (Liberec luty 2009) polscy kibice przyjadą pociągiem.

Nie była to deklaracja bez pokrycia. Od tego momentu sprawy nabrały tempa, wręcz szalonego patrząc z perspektywy wcześniejszych, długoletnich działań. 29 stycznia 2008 r. w Kancelarii Notarialnej Hanny Grodzińskiej w Jeleniej Górze została podpisana umowa notarialna przekazania przez Skarb Państwa na rzecz Województwa Dolnośląskiego odcinka linii kolejowej nr 311, od stacji PKP Szklarska Poręba do granicy państwa. Skarb Państwa reprezentował Jacek Włodyga - Starosta Jeleniogórski, a Samorząd Wojewódzki Marek Moszczyński - Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego oraz Patryk Wild - członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego.

Już 14 marca 2008 roku w Ołomuńcu został złożony przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei wniosek o dofinansowanie projektu pn. "Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba - Harrachov" ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Europejskiej Współpracy Transgranicznej 2007-2013 Republika Czeska - Rzeczpospolita Polska. **Kluczową przesłanką która umożliwiła pozyskanie dofinansowania z UE w ramach programu EWT Polska-Czechy (z punktu widzenia zasad programu) było zaangażowanie partnera czeskiego, szczególnie w wymiarze finansowym!** Czeskim partnerem jest Państwowy Zarząd Infrastruktury Kolejowej z/s w Pradze (Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), który zajmie się odcinkiem linii stacja Harrachov-granica państwa.

Projekt wymagał uzupełnień i przeszedł prawie roczną "drogę przez mękę", ale opłaciło się! Projekt uzyskał pozytywną opinię. 27 lutego 2009 r. DSDiK ogłosiła przetarg na wykonanie projektu, z terminem realizacji do 30.11.2009 r. (!) Wpłynęło 14 ofert. Wyłoniono wykonawcę Konsorcjum "DOLKOM - WERO-BUD", któremu uroczyście w dniu 8 maja br. władze samorządowe województwa w obecności władz Libereckiego Kraju, przekazały "plac budowy", wbijając na tę okoliczność w torowisko, symboliczną połączoną łopatę.