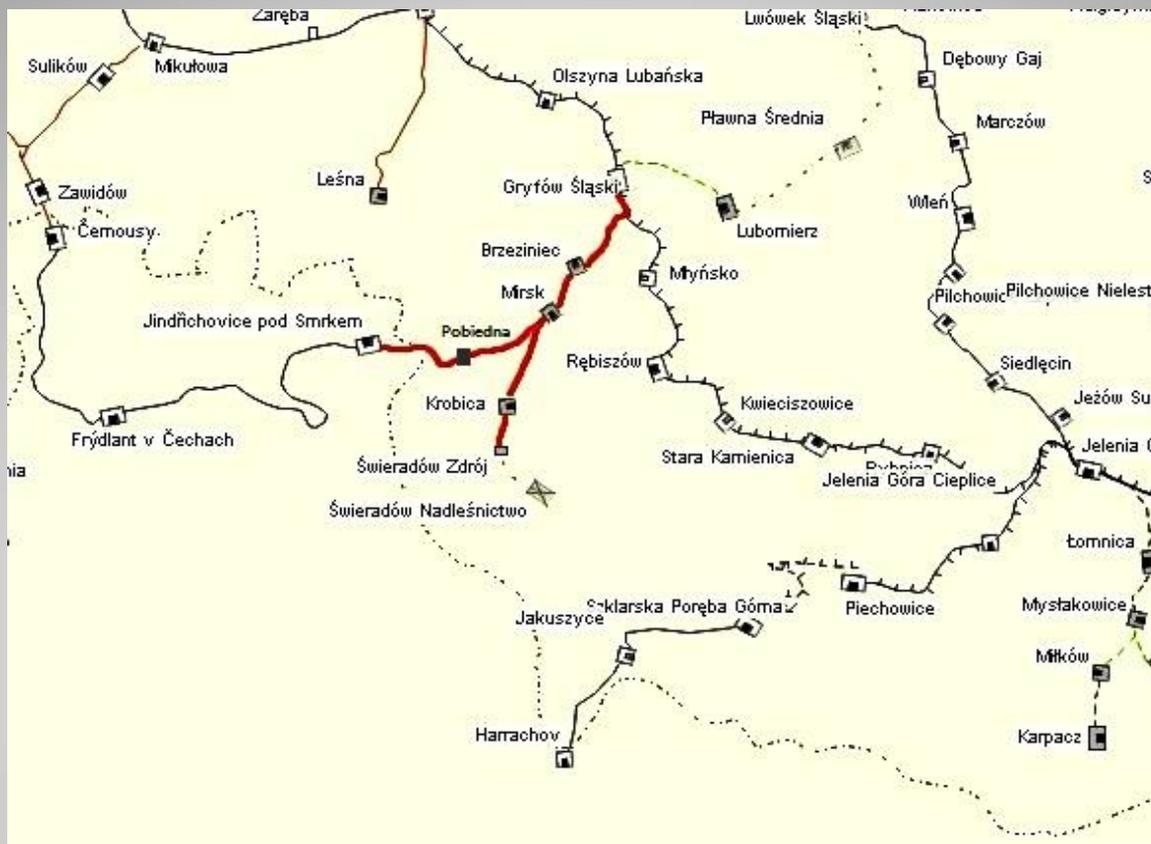


Kolej Gór Izerskich

Jindrichovice – Pobiedna - Mirsk,

Mirsk - Świeradów Zdrój

Mirsk - Gryfów



Całkowita długość trasy ze Świeradowa Zdroju (dworzec) do Jindrichovic wynosi 17,7 km.
Całkowita dł. trasy Świeradów –Zdrój (dworzec) - Gryfów wynosi 15,7 km
Mirsk - granica państwa 8km
granica państwa – Jindrichovice pod Smrkem 2km

Linia nr 336 (Mirsk – Świeradów-Zdrój) dł. 7,7 km

Przebieg linii :

MIRSK (st. węzłowa, km w osi – **0,000**, poł.**352** m.npm)



MROCKOWICE (przystanek, km w osi - **3,328**, poł.**385** m.npm)



KROBICA (przystanek, ład kop.łupka, km w osi – **5,260**,poł.**410** m.npm)



ŚWIERADÓW-ZDRÓJ (st. km w osi – **7,701**, poł.**460** m.npm)

specyfikacja linii:

linia jednotorowa niezelektryfikowana

różnica wysokości między st. Mirsk a stacją Świeradów Zdrój wynosi 177 m

średni poziom nachylenia wynosi 18 ‰

max prędkość konstrukcyjna dla linii wynosi 60 km/h

stan torowiska: tory są pozarastane, miejscami rozkradzione, prawdopodobnie nadają się do wymiany.



Fot. A. Kotlarek



Fot. A. Kotlarek

budowle inżynierskie na linii 336 :

wiadukt kolejowy o dł 65 m nad drogą nr 358 oraz rzeką: Kwisa
konstrukcja stalowa - stan bardzo dobry, do wymiany wszystkie elementy drewniane.



Wiadukt drogowy w Świeradowie Zdroju (ul. Wiejska), stan bardzo dobry.



Wiadukt drogowy w Krobicy droga nr 361, stan bardzo dobry.

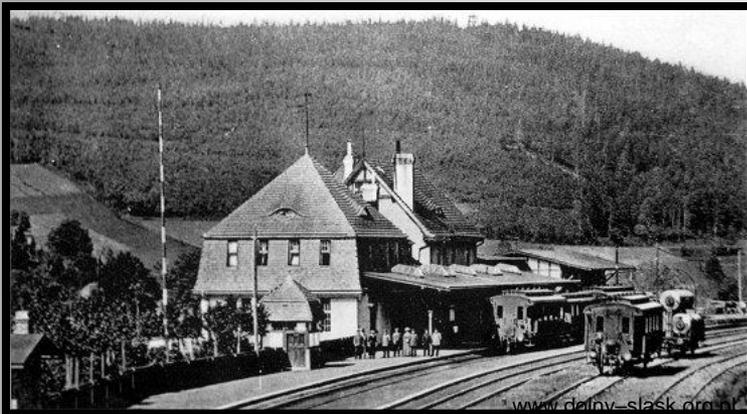


Na przebiegu linii znajdują się liczne przejazdy polnych dróg oraz jeden na drodze gminnej przy stacji w Mirsku

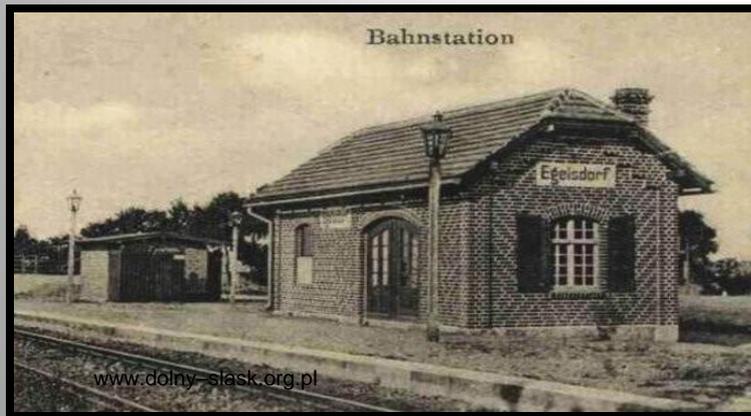


Budynki stacyjne na linii

Świeradów Zdrój



Krobica



Mroczkowie – nie istnieje



Mirsk

Linia nr 284 Mirsk- Jindrichovice pod Smrkem(CZ) dł 10 km

Przebieg linii:

MIRSK (st. Węzłowa, km w osi od st.Legnica **80.244**, poł. **352** m n.p.m.)



WOLIMIERZ (przystanek, km w osi **85.134**, poł. **400** m n.p.m.)



POBIEDNA (stacja, km w osi **86.347**, poł. **406** m n.p.m.)



GRANICA PAŃSTWA, JINDRICHOWICE POD SMRKEM (km **87.840)**

Specyfikacja linii:

linia jednotorowa niezelektryfikowana

różnica wysokości między st. Mirsk a stacją Pobiedna wynosi 54 m

średni poziom nachylenia wynosi 8,8 ‰

max prędkość konstrukcyjna dla linii wynosi 60 km/h

Stan torowiska:

Po stronie polskiej tory zostały rozebrane w 1992 r. na szlaku rośnie liczna roślinność, w okolicy stacji Pobiedna została stworzona ścieżka rowerowa. Po stronie czeskiej tory również rozebrane.



Budowle inżynierskie na linii 284:

na linii znajduje się jeden wiadukt o dł. 20m konstrukcji stalowej, przyczółki wiaduktu są uszkodzone – wymagają naprawy



jeden przepust przed i drugi za stacją w Pobiednej



Na przebiegu linii znajdują się liczne przejazdy polnych dróg oraz dwa na drogach gminnych przy stacji w Mirsku i Pobiednej oraz przed Jindrichovicami pod Smrkem

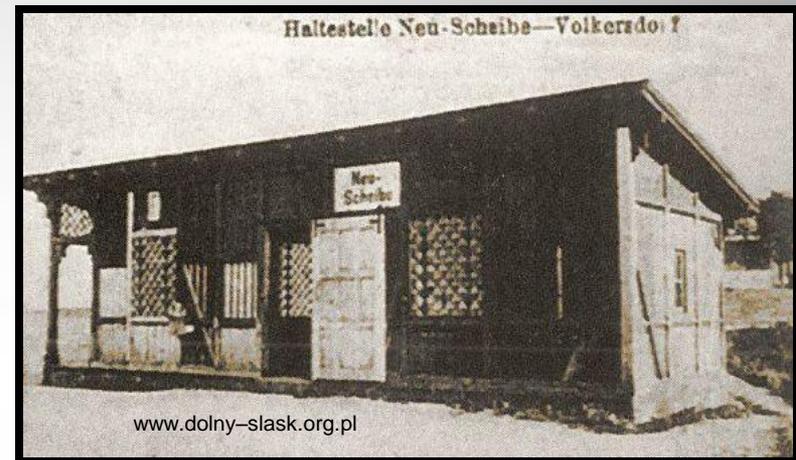


Budynki stacyjne na linii

Mirsk



Wolimierz – nie istnieje



Pobiedna – Klinika Lalek



Jindřichovice pod Smrkem

Linia 317 (dawna 284) Gryfów Śl.-Mirsk dł 6,3 km

Przebieg linii:

GRYFÓW ŚL. (st. Węzłowa, km w osi od st.Legnica **74.481**, poł. **322** mn.p.m.)



PROSZÓWKA (stacja, km w osi **74.758**, poł. **340** m n.p.m.)



BRZEZINIEC (przystanek, km w osi **77.398**, poł **343** m n.p.m.)



MIRSK (st. węzłowa, km w osi – **80.244**, poł.**352** m.npm)

Specyfikacja linii: linia jednotorowa niezelektryfikowana

różnica wysokości między st. Gryfów Śl. a stacją Mirsk wynosi 29 m

średni poziom nachylenia wynosi 3,3 ‰

max prędkość konstrukcyjna dla linii wynosi 60 km/h

Stan torowiska: tory są pozarastane, prawdopodobnie na całej dł nadają się do wymiany. Na odcinku od przejazdu w Mirsku do wiaduktu zastosowane były podkłady struno-betonowe (około 1,2 km)



Budowle inżynierskie na linii 317 (dawna 284):
na linii znajduje się jeden wiadukt o dł. 30m konstrukcji stalowej nad rzeką
Kwisa oraz przepusty



Wiadukt drogowy nad linią 317 Gryfów-Mirsk (droga jeleniogórska3D)

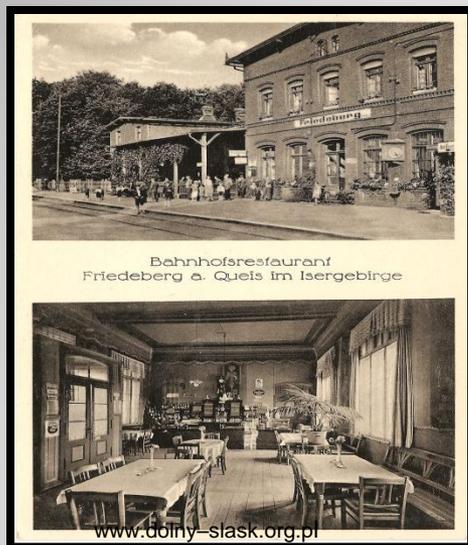


Na przebiegu linii znajdują się liczne przejazdy polnych dróg oraz dwa na drogach gminnych przy stacji w Mirsku i Proszówce



Budynki stacyjne na linii:

Mirsk



Proszówka



Gryfów

KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z URUCHOMIENIA POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO

- poprawa lokalnej komunikacji, a zwłaszcza pomiędzy Jindrichowvicami, Pobiedną, Wolimierzem, Mirskiem, Gryfowem Śl. i Świeradowem-Zdrojem
- połączenie omawianego obszaru z czeską i ogólnopolską siecią linii kolejowych stworzy nowe możliwości dla transportu towarów i ludności w wymiarze regionalnym, ponadregionalnym i transgranicznym przez co zwiększy się dostępność do regionu i jego walorów turystycznych
- szerszy dostęp do wszelkich atrakcji turystycznych całego regionu Pogórza Izerskiego po stronie polskiej i czeskiej - możliwość bezpośredniego dojazdu koleją do Frydlandu, Liberca, czy też Szklarskiej Poręby, Lubania Śl., Jeleniej Góry, Wrocławia oraz obszaru całej Polski
- nowe możliwości dla rozwoju turystyki regionalnej i turystyki transgranicznej (turystyka kolejowa)
- przystąpienie do projektu Euro Nysa ZVON
- Dodatkowa alternatywa na spędzanie wolnego czasu turystów odwiedzających region
- wpływ na rozwój gospodarczy gmin poprzez większą migrację turystów co w konsekwencji będzie miało odzwierciedlenie w PKB Polski
- podniesienie walorów turystycznych miejscowości objętych projektem
- możliwość stworzenia okrężnej kolei Gór Izerskich (opracował dr Krzysztof Lewandowski) – turystyka kolejowa
- Ochrona środowiska i ekologia – kolej jako transport zrównoważony



W przypadku odbudowy odcinka Mirsk-Gryfów możliwość stworzenia okrężnej kolei Gór Izerskich (opracował dr Krzysztof Lewandowski)

Świeradów Zdrój, Mirsk, Gryfów, Jelenia Góra, Szklarska Poręba, Harachov(CZ), Liberec(CZ), Frydlant(CZ), Nove Mesto(CZ), Jindrichovice pod Smrkem(CZ), Mirsk, Świeradów Zdrój.

Planową obsługę linii mógłby prowadzić Czeski przewoźnik po uzyskaniu odpowiednich certyfikatów z UTK oraz Koleje Dolnośląskie



Ze względu na złożoność projektu realizację można podzielić na trzy etapy:

Etap I – odbudowa linii kolejowej w omawianym obszarze

Etap II – rewitalizacja dworców. Realizację tego etapu można połączyć z I etapem

Etap III – realizacja projektów uatrakcyjnienia Kolei Gór Izerskich

Przewidywalny koszt rewitalizacji samej linii (24 km) to około 30 mln. Zł

Koszt można obniżyć wykorzystując staroużyteczne materiały z obecnie remontowanych głównych linii kolejowych.

Koszt rewitalizacji dworców jest zależny od zakresu prac.

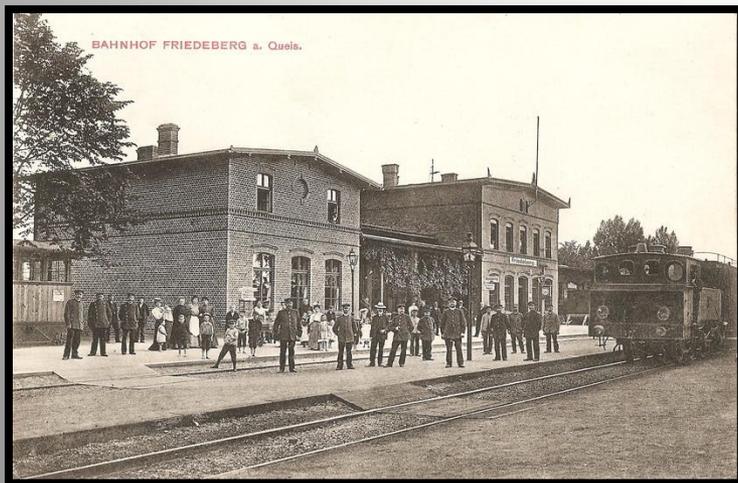
**Działania mające na celu
uatrakcyjnienie Kolei Gór Izerskich**

Na dworcach (Świeradów Zdrój, Mirsk, Pobiedna) stworzyć centra kulturalno - turystyczne. I tak dla przykładu dworzec w Mirsku: turysta wjeżdża na XIX wieczny dworzec(jak gdyby odbywa podróż w czasie) tam znajduje się muzeum historii miasta oraz przemysłu włókienniczego i kopalnianego (na terenach gminy Mirsk znajdowały się kopalnie bazaltu, cyny, łupka).

Dodatkowo centrum informacji turystycznej- promocja Mirska i okolic.



Bahnhofsrestaurant
Friedeberg a. Queis im Isergebirge

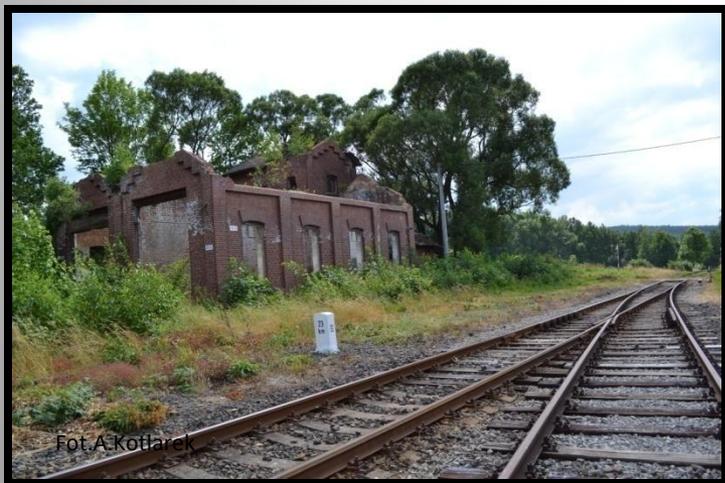


Dworzec w Pobiednej - wjeżdżamy do barwnego świata Kliniki Lalek, odwiedzamy galerię sztuki alternatywnej, muzeum wsi, tutaj również znajduje się punkt informacji turystycznej promujące walory tych okolic.

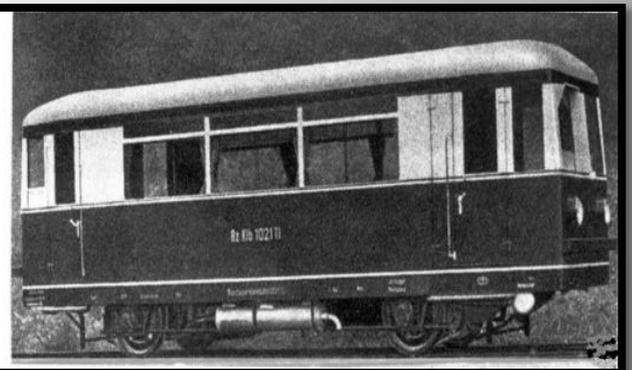
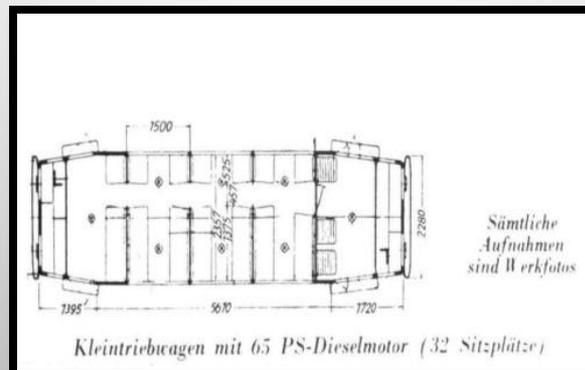
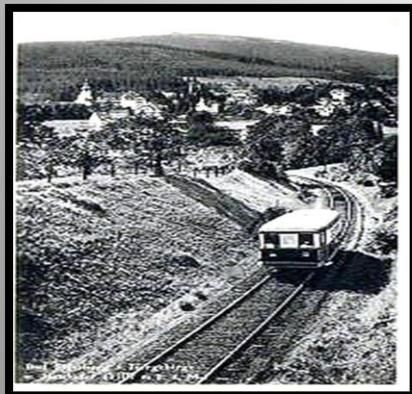
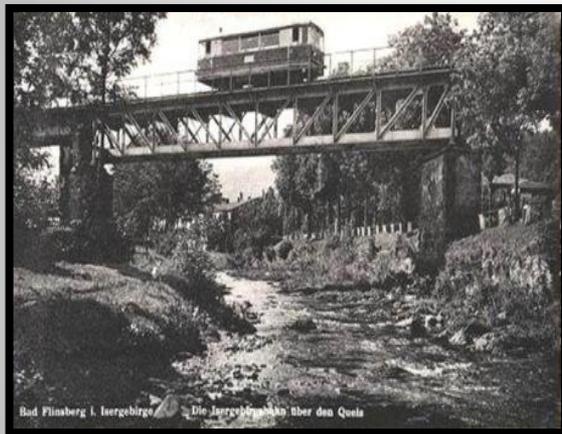


Dworzec Jindrichovice :

- wykorzystać dawną parowozownię jako zaplecze maszynowe dla zabytkowego taboru
- stworzyć muzeum Kolei Gór Izerskich. Muzeum wyposażyc w eksponaty w postaci czynnego jak i nieczynnego taboru kolei Polskiej i Czeskiej.



Pozyskanie zabytkowego wagonu motorowego VT -1031 wyprodukowanego w 1934 roku w zakładach WUMAG w Goerlitz,. Obsługiwał połączenie Mirsk – Świeradów w okresie przedwojennym a obecnie znajduje się w skansenie kolejowym w Skierniewicach.
Stan techniczny pojazdu – wymaga kapitalnego remontu.



Pozyskanie parowozu Tkh 2942 lub podobnego



oraz dwóch wagonów serii: BCi lub Bi



Przeznaczenie pojazdów wg założeń projektu – obsługa zorganizowanych wycieczek turystycznych z przewidzianym planem zwiedzania. Niepowtarzalna podróż zabytkowym pociągiem „Izerski Express” na trasie Świeradów Zdrój – Mirsk – Pobiedna – Jindrichovice.

DZIĘKUJĘ

Opracował : ***Artur Kotlarek***

e-mail: *kkotlarek1@o2.pl*

lipiec 2013

źródła fotografii: <http://www.dolny-slask.org.pl>

<http://www.dawidfratczak.pl>

fot. Artur Kotlarek

mapka : Okrężna kolej Gór Izerskich - Politechnika Wrocławska opr. Dr K.Lewandowski

wszelkie prawa zastrzeżone