

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



EKSPERTYZA NA TEMAT:

**SYSTEMU ZINTEGROWANEGO PLANOWANIA
STRUKTURY OSADNICZEJ
Z PLANOWANIEM TRANSPORTOWYM
NA OBSZARZE POWIATU JELENIOGÓRSKIEGO**

ZLECENIODAWCA:

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)

ZESPÓŁ AUTORSKI:

Robert Boryczka – opracowanie tekstu

Tomasz Achremowicz – główny konsultant

Barbara Jankowska – załącznik graficzny 1:10000

SPIS TREŚCI



CZĘŚĆ I – UWARUNKOWANIA	4
1. Cel i zakres ekspertyzy	5
1. 1. Cel ekspertyzy	5
1. 2. Zakres tematyczny ekspertyzy	5
2. Charakterystyka rejonu opracowania	7
2. 1. Położenie geograficzne i administracyjne	7
2. 2. Osadnictwo i struktura funkcjonalno – przestrzenna	10
2. 3. Struktura użytkowania gruntów	15
2. 4. Demografia	16
2. 5. Rynek pracy i zatrudnienie	19
2. 6. Struktura przestrzenna usług	25
2. 7. Działalności produkcyjne	28
2. 8. Ochrona przyrody i turystyka	30
2. 9. Uwarunkowania klimatyczne	34
3. Infrastruktura transportowa i komunikacyjna	38
3. 1. Drogi krajowe	38
3. 2. Drogi wojewódzkie	40
3. 3. Drogi powiatowe	41
3. 4. Drogi gminne	44
3. 5. Linie kolejowe	45
3. 6. Transport lotniczy	50
3. 7. Żegluga śródlądowa	50
3. 8. Transport indywidualny	50
3. 9. Przystanki autobusowe	55
3. 10. Stacje kolejowe	57
3. 11. Komunikacja autobusowa – MZK	67
3. 12. Komunikacja autobusowa – PKS	70
3. 13. Komunikacja autobusowa – „BUSy”	74
3. 14. Komunikacja TAXI	75
3. 15. Komunikacja kolejowa	76
3. 16. Komunikacja autobusowa i kolejowa – podsumowanie	77
4. Trasy rowerowe	81
4. 1. Uwarunkowania prawne	81
4. 2. Wykaz tras rowerowych	82
4. 3. Struktura tras rowerowych	89
4. 4. Charakterystyka tras rowerowych	91
4. 5. Trasy rowerowe dla obsługi mieszkańców	92
CZĘŚĆ II – KIERUNKI ROZWOJU	103



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



1. Rozwój osadnictwa	104
2. Rozwój infrastruktury drogowej	111
2. 1. Zamierzenia inwestycyjne poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego	111
2. 2. Drogi krajowe – zamierzenia inwestycyjne	113
2. 3. Drogi wojewódzkie – zamierzenia inwestycyjne	113
2. 4. Drogi powiatowe – zamierzenia inwestycyjne	116
2. 5. Podsumowanie	116
3. Rozwój infrastruktury i komunikacji kolejowej	119
3. 1. Kolej Izerska	119
3. 2. Regiotram Nysa	120
3. 3. Jeleniogórski Tramwaj Regionalny	123
3. 4. Podsumowanie	130
4. Rozwój komunikacji autobusowej	135
4. 1. Komunikacja miejska	135
4. 2. Podsumowanie	139
5. Rozwój komunikacji rowerowej	146
5. 1. Zmiana przepisów prawnych	146
5. 2. Nawierzchnia	147
5. 3. Znakowanie	147
5. 4. Organizacja ruchu	149
5. 5. Hierarchia	149
5. 6. Rozwój oferty tras rowerowych	150
5. 7. Docelowa sieć tras rowerowych	158
6. Rozwój infrastruktury parkingowej	173
6. 1. Konceptcje rozwoju infrastruktury parkingowej w poszczególnych gminach	173
6. 2. Parkingi „PARK & RIDE”	175
6. 3. Parkingi „PARK & GO”	177
6. 4. Parkingi „BIKE & RIDE”	178
7. Węzły komunikacyjne	179
8. Rozwiązania organizacyjne w systemie zintegrowanego transportu publicznego	182
8. 1. Definicja	182
8. 2. Integracja	183
8. 3. Technologia	186
8. 4. Ekologia	189
9. Wnioski	191
10. Streszczenie	193
CZĘŚĆ III – DOKUMENTACJA PLANISTYCZNO – STRATEGICZNA	202
CZĘŚĆ IV – ZAŁĄCZNIKI	223
Literatura	270



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



CZĘŚĆ I

UWARUNKOWANIA

1. Cel i zakres ekspertyzy.



1. 1. Cel ekspertyzy.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie ekspertyzy na temat systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego. Ekspertyza jest przeprowadzana w ramach projektu NEW BRIDGES, realizowanego z programu *Region Morza Bałtyckiego 2007 – 2013*.

Projekty NEW BRIDGES poruszają zagadnienia związane z poprawą zarządzania w relacjach między miastem a wsią, przez wprowadzenie koncepcji jakości życia do regionalnej praktyki planistycznej. Jakość życia rozpatrywana jest w trzech aspektach: preferencji mieszkaniowych, mobilności i dostępności oraz zaopatrzenia w usługi. Projekt ma za zadanie wypracowanie nowych narzędzi planistycznych oraz inicjowanie podejścia zintegrowanego zarządzania w interakcjach miejsko – wiejskich. Projekt przyczyni się również do budowania nowych partnerstw miejsko – wiejskich, które wzmocnią region i przyczynią się do wzrostu jego atrakcyjności i konkurencyjności.

Działania projektu na Dolnym Śląsku koncentrują się na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego. Do tej pory w ramach projektu została przeprowadzona analiza indywidualnych preferencji mieszkańców w zakresie koncepcji jakości życia oraz analiza dostępnej dokumentacji planistycznej w odniesieniu do powiązań między miastem a wsią. W oparciu o wymienione wyżej trzy aspekty jakości życia, wybrany został temat ekspertyzy dotyczący zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego. Celem ekspertyzy jest opracowanie systemu wewnętrznej komunikacji zintegrowanej przez wykorzystanie istniejących i wyznaczenie nowych przebiegów linii komunikacyjnych (w tym tras rowerowych) oraz wykorzystując jako punkty węzłowe dworce kolejowe i przystanki autobusowe.

1. 2. Zakres tematyczny ekspertyzy.

Zakres tematyczny niniejszej ekspertyzy obejmuje:

1. Inwentaryzację istniejących ścieżek rowerowych na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica) w oparciu o wywiad w terenie oraz dostępną dokumentację, określenie ich stanu zużycia, nawierzchni, istniejącej infrastruktury dodatkowej wraz z dokumentacją fotograficzną.
2. Inwentaryzację istniejących stacji kolejowych na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica) w oparciu o wywiad osobisty w terenie oraz dostępną dokumentację, to jest: określenie prawa własności, stanu technicznego, obecnej formy wykorzystania, krótkim opisem otoczenia wraz z dokumentacją fotograficzną całej bryły budynku.
3. Inwentaryzację istniejących stacji kolejowych na obszarze wszystkich gmin powiatu jeleniogórskiego w oparciu o wywiad osobisty w terenie oraz dostępną dokumentację, to jest: określenie aktualnej funkcji wraz z dokumentacją fotograficzną.
4. Inwentaryzację na mapie istniejących przystanków autobusowych na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica) w oparciu o wywiad osobisty w terenie oraz dostępną dokumentację.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



5. Wyznaczenie nowych przebiegów tras rowerowych na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica) z uwzględnieniem styków z drogami międzygminnymi i drogami leśnymi oraz wyznaczenie punktów węzłowych (stacje kolejowe i przystanki autobusowe) w oparciu o nowe oraz istniejące przebiegi ścieżek rowerowych.
6. Opracowanie propozycji stworzenia zintegrowanego systemu transportowego na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica) z wykorzystaniem następujących środków transportu: pociąg, autobus, rower.
7. Przedstawienie obecnych i proponowanych rozwiązań w formie graficznej na podkładzie kartograficznym w skali 1:10000, obejmującym obszar wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica).
8. Odniesienie się do sytuacji w jakim stopniu ekspertyza zawiera się w strategiach powiatu jeleniogórskiego oraz województwa dolnośląskiego.

2. Charakterystyka rejonu opracowania.



W niniejszym rozdziale przedstawione są ogólne informacje dotyczące rejonu opracowania, jego struktury funkcjonalno – przestrzennej, a także podstawowe wskaźniki statystyczne dotyczące sfery społecznej i gospodarczej.

2. 1. Położenie geograficzne i administracyjne.

Powiat Jeleniogórski położony jest w południowo – zachodniej części województwa dolnośląskiego, zaś rejon opracowania (miasto Jelenia Góra, gmina miejska Piechowice, gmina miejska Szklarska Poręba, gmina wiejska Stara Kamienica) dotyczy centralnej i zachodniej części powiatu jeleniogórskiego. Tak wyznaczony obszar położony jest na wysokości od 270 do 1509 m n.p.m. Najwyżej położony punkt znajduje się południowej części rejonu opracowania (gmina Piechowice) na głównym grzbiecie Karkonoszy i dotyczy kulminacji Wielkiego Szyszaka, zaś najniżej usytuowany jest obszar położony w jego północno – zachodniej części na granicy gmin: Stara Kamienica, Jeźów Sudecki i Wleń w miejscu ujścia rzeki Kamienicy do rzeki Bóbr, powyżej Jeziora Pilchowickiego. Powierzchnia rozpatrywanego obszaru wynosi 338 km², co stanowi 45,92 % łącznej powierzchni powiatu jeleniogórskiego ziemskiego i grodzkiego oraz 1,69 % powierzchni województwa dolnośląskiego.

RYCINA 1: Podział administracyjny województwa dolnośląskiego na powiaty.



Źródło reprodukcji: Program Promocji Gmin i Regionów Rzeczypospolitej Polskiej, www.gminy.pl

Według fizyczno – geograficznej regionalizacji Polski J. Kondrackiego (1998) rejon opracowania umiejscowiony jest w następujących jednostkach:

- megaregion – Europa Środkowa (3);

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- prowincja – Masyw Czeski (33);
- podprowincja – Sudety z Przedgórzem Sudeckim (332);
- makroregiony: Pogórze Zachodniosudeckie (332.2) i Sudety Zachodnie (332.3);
- mezoregiony: Pogórze Izerskie (332.26), Góry Izerskie (332.34), Góry Kaczawskie (332.35), Kotlina Jeleniogórska (332.36), Karkonosze (332.37).

Według J. Kondrackiego zachodnia i północno – zachodnia część rejonu opracowania położona jest w mezoregionie Pogórza Izerskiego, północno – wschodnia w obrębie Gór Kaczawskich, wschodnia w Kotlinie Jeleniogórskiej, południowa w Karkonoszach, a południowo – zachodnia w Górach Izerskich.

Odległość z Jeleniej Góry (Plac Ratuszowy) do Piechowic (ul. Żymierskiego) wynosi 14 km, do Szklarskiej Poręby (ul. Buczka) – 21 km, a do Starej Kamienicy – 13 km. Ponadto do:

- Wrocławia – 115 km;
- Poznania – 255 km;
- Krakowa – 365 km;
- Warszawy – 455 km;
- Świnoujścia – 480 km;
- Gdańska – 555 km.

Odległość z Jeleniej Góry do najbliższych, większych drogowych przejść granicznych wynosi:

- Czechy (Jakuszyce) – 30 km;
- Niemcy (Jędrzychowice) – 70 km;
- Słowacja (Zwardoń) – 400 km;
- Ukraina (Korczowa) – 615 km;
- Białoruś (Terespol) – 650 km;
- Rosja (Bezledy) – 655 km;
- Litwa (Budzisko) – 770 km.

Po wdrożeniu reformy administracyjnej, od 1 stycznia 1999 roku, rejon opracowania wchodzi w skład województwa dolnośląskiego. Gminy: Piechowice, Szklarska Poręba i Stara Kamienica wchodzi w skład powiatu jeleniogórskiego (powiat ziemski), zaś Jelenia Góra jest miastem na prawach powiatu (powiat grodzki). Powiat Jeleniogórski graniczy z powiatami:

- Iwóweckim – od zachodu i północnego – zachodu;
- złotoryjskim – od północy;
- jaworskim – od północnego – wschodu;
- kamiennogórskim – od wschodu.

Bezpośrednio z gminami zawierającymi się w rejonie opracowania sąsiadują następujące gminy:

- Mirsk (powiat Iwówecki) – od zachodu;
- Lubomierz (powiat Iwówecki) – od północnego zachodu;
- Jeżów Sudecki (powiat jeleniogórski) – od północy;
- Janowice Wielkie (powiat jeleniogórski) – od północnego – wschodu;
- Mysłakowice (powiat jeleniogórski) – od wschodu;
- Podgórzyn (powiat jeleniogórski) – od południowego – wschodu.

Południową granicę rejonu opracowania, przebiegającą głównym grzbietem Karkonoszy oraz doliną rzeki Izery, wyznacza granica państwowa pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską.

RYCINA 2: Podział administracyjny powiatu jeleniogórskiego.



Źródło reprodukcji: Program Promocji Gmin i Regionów Rzeczypospolitej Polskiej, www.gminy.pl

Jak podano na wstępie rejon opracowania tworzą: miasto na prawach powiatu Jelenia Góra, gminy miejskie: Piechowice i Szklarska Poręba oraz gmina wiejska Stara Kamienica, w skład której wchodzi 10 sołectw: Antoniów, Barcinek, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Mała Kamienica, Nowa Kamienica, Rybnica, Stara Kamienica i Wojcieszycze oraz 4 mniejsze miejscowości (przysiółki): Jaroszyce (Boża Góra), Międzylesie, Sosnka, Wola Kromnowska (Kopanina).

Siedziba Starostwa Powiatowego (powiat ziemski) znajduje się w Jeleniej Górze przy ul. Kochanowskiego 10. Pozostałe urzędy mają następujące siedziby:

- Urząd Miasta Jelenia Góra – ul. Plac Ratuszowy 58;
- Urząd Miasta Piechowice – ul. Żymierskiego 49;
- Urząd Miejski w Szklarskiej Porębie – ul. Buczka 2;
- Urząd Gminy Stara Kamienica – Stara Kamienica 41.

2. 2. Osadnictwo i struktura funkcjonalno – przestrzenna.

JELEŃIA GÓRA:



Jelenia Góra jest ponadregionalnym ośrodkiem równoważenia rozwoju o wielofunkcyjnej strukturze gospodarczej. Koncentrują się tu usługi wyższego rzędu, zarówno rynkowe (handel, pośrednictwo finansowe, itd.) jak i nierynkowe (administracja państwowa i samorządowa, służba zdrowia, szkolnictwo, kultura, itd.), o zasięgu bezpośredniego oddziaływania dla całej południowo – zachodniej części województwa dolnośląskiego. Miasto jest również znaczącym w skali województwa ośrodkiem przemysłowym. Funkcje uzupełniające tworzą usługi lecznictwa uzdrowskiego oraz turystyki i rekreacji, a także w mniejszym stopniu działalności rolnicze.

Jelenia Góra, będąca miejskim zespołem osadniczym, położona jest w centralnej części śródgórskiej Kotliny Jeleniogórskiej. Układ osadniczy głównego zespołu miejskiego i jego elementów składowych rozwinął się tu w formie silnie wydłużonego pasma (około 20 km) wzdłuż dolin rzek: Bóbr i Kamiennej oraz mniejszych potoków: Wrzosówki, Pijawnika i Radomierki. Układ przestrzenny Jeleniej Góry tworzy szereg elementów, które powstawały w historycznym cyklu rozwojowym miasta. Miasto charakteryzuje średniowieczny rodowód. Modelowym przykładem dobrze zachowanego historycznego układu urbanistycznego o wczesnośredniowiecznej metryce jest, pomimo niekorzystnych zmian powojennych, centrum miasta (Stare Miasto). Kolejnymi elementami struktury przestrzennej miasta w trakcie jego rozwoju były tereny przemysłowe, położone na wschód i południowy – zachód od centrum, wzdłuż linii kolejowej. Konsekwencją rozwijania funkcji przemysłowej, zarówno w okresie przedwojennym jak i powojennym, była budowa osiedli mieszkaniowych, zlokalizowanych głównie na północny – wschód oraz na południe od Starego Miasta. Zabudowę miasta otacza system terenów otwartych, na który składają się zespoły zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej, tereny rolnicze oraz rozległe kompleksy leśne. Wpisują się one w wieloprzestrzenne wnętrze krajobrazowe dolin rzek: Bóbr i Kamiennej. W latach 70–tych XX wieku do Jeleniej Góry przyłączono: Cieplice, Sobieszów, Goduszyn i Maciejową, funkcjonujące dotychczas jako odrębne jednostki administracyjne. Strukturę funkcjonalno – przestrzenną miasta tworzą dzisiaj różnorodne elementy różniące się stanem i jakością zagospodarowania, stopniem wykorzystania przestrzeni i standardami. Wśród podstawowych elementów tej struktury wymienić należy:

- Stare Miasto w obrębie murów obronnych wraz z ciągiem handlowym ul. 1-go Maja, z historycznie ukształtowanym, zabytkowym układem urbanistycznym, ze skoncentrowanymi tu usługami ogólnomiejskimi oraz zróżnicowanymi co do standardów zespołami zabudowy;
- śródmiejska zabudowa Jeleniej Góry z przełomu XIX i XX wieku (w tym ciąg Alei Wojska Polskiego) ze skoncentrowanymi tu usługami ogólnomiejskimi oraz wolnostojąca zabudowa na wzgórzach położonych na południowy – wschód od Alei Wojska Polskiego;
- tereny zuniformizowanej zabudowy wielorodzinnej (wysokiej intensywności) położone w północnej części miasta (osiedla: Zabobrze I, II i III) zrealizowanej w latach 70–tych i 80–tych XX wieku;
- zespoły zabudowy produkcyjnej, baz i składów położone na wschód (ul. Pola) i południowy – zachód (ulice: Miarki i Spółdzielcza) od Starego Miasta;
- zespół uzdrowski wraz z historycznym układem urbanistycznym centrum Cieplic;
- obszar Sobieszowa (wraz z zabudową nad rzeką Wrzosówką);
- zachowane układy ruralistyczne: Maciejowej, Grabarowa, Strupic, Czarnego i Goduszyna;
- zespół rozproszonej zabudowy jednorodzinnej i usługowej (turystyka) Jagniątkowa;
- osiedla Skowronków, Łomnickie i Robotnicze;
- tereny szlaków kolejowych oraz obiektów obsługi technicznej miasta (ulice: Dębowa, Łomnicka, Pola, Krakowska, Lwówecka, Miarki, Wojewódzka i Dworcowa);
- tereny powojaskowe, pełniące obecnie funkcje usług publicznych, położone w północnej części miasta (ul. Grunwaldzka);



- tereny jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej położonej przede wszystkim w południowej części miasta (Osiedla: XX-lecia, Pomorskie i Widok);
- tereny zieleni urządzonej (Park Wzgórze Kościuszki i Park Paulinum) położone na południowy – wschód od Starego Miasta oraz Park Zdrojowy w centrum Cieplic;
- tereny otoczenia obszarów zainwestowanych z dominującym udziałem obszarów leśnych, objętych częściowo ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Ukształtowana w dotychczasowym rozwoju przestrzennym miasta jego struktura funkcjonalno – przestrzenna w pełni wykorzystuje istniejące uwarunkowania terenowe w ramach wyznaczonych przez wyraźnie występujące bariery rozwojowe, przede wszystkim: doliny rzek Bóbr i Kamiennej, a także ich dopływów oraz tereny leśne. Uwarunkowania przyrodnicze (rzeźba terenu, gleby, kompleksy leśne, itp.) zadecydowały także o rozwoju przestrzennym Cieplic i Sobieszowa i ich wyraźnym podziale na część południową i północną od osi rzeki Kamiennej (Cieplice) oraz na część zachodnią i wschodnią od osi rzeki Wrzosówki (Sobieszów). Na południe od osi rzeki Kamiennej oraz na wschód od osi rzeki Wrzosówki dominuje zabudowa o stosunkowo wysokiej intensywności wraz z towarzyszącymi jej funkcjami usługowymi, zaś na pozostałym obszarze dominuje system terenów otwartych (rolniczych) oraz częściowo produkcyjno – usługowych. Konsekwencją ukształtowanego w powyższej formie układu osadniczego, a wraz z nim struktury funkcjonalno – przestrzennej są następujące bariery rozwojowe¹:

- silne zróżnicowanie poszczególnych układów osadniczych pod względem fizjonomii, standardu wyposażenia w zakresie infrastruktury technicznej, form układów przestrzennych i zabudowy, a także w sferze świadomości lokalnych społeczności;
- ukształtowany pasmowy układ osadniczy – połączenie miejscowości leżących w dolinach rzek i potoków – przyczynił się w znacznym stopniu do niewydolności jego systemu komunikacyjnego;
- na niewydolność układu komunikacyjnego składa się również jego niedorozwój i nieprzystosowanie ważnych odcinków dróg do przejęcia nakładających się ruchów tranzytowych, ogólnomiejskich i lokalnych, a także brak ważnych połączeń;
- występuje silna i nadal postępująca koncentracja zagospodarowania i potencjału miejskiego oraz ludnościowego w mieście głównym (Jeleniej Górze), zwłaszcza w jego północnej części (Zabobrze);
- występuje substandardowy / peryferyjny charakter zagospodarowania i zabudowy na obszarze łączącym Jelenią Górę z Cieplicami, w tym wzdłuż głównej osi zespołu osadniczego;
- na obszarze miasta występują liczne, trudne do racjonalnego zagospodarowania podmokłe, drobne dolinki i zakłębłości terenu, tereny suchych zbiorników. Ograniczają one możliwość ekspansji zagospodarowania miejskiego w niektórych kierunkach;
- występują także liczne, drobne enklawy leśne pośród terenów istniejącego lub przyszłego zagospodarowania miejskiego.

PIECHOWICE:

Piechowice to lokalny ośrodek miejski o funkcji przemysłowo – usługowej z rozwijającą się funkcją turystyczno – rekreacyjną oraz uzupełniającą funkcją rolniczo – leśną. Zasięg oddziaływania ośrodka ogranicza się praktycznie do jego granic administracyjnych. Pierwsze zapisy dotyczące Piechowic pochodzące z XIV wieku łączą się z hutnictwem szkła w Cichej Dolinie. Miasto rozwinęło się w dolinie rzeki Kamiennej z wiejskiego, łańcuchowego

¹ Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jelenia Góra z 2001 roku (tekst jednolity – uchwała nr 625/LXXII/2010 Rady Miejskiej Jeleniej Góry z dnia 28 września 2010 roku).



układu. Poza hutnictwem szkła rozwijał się tu stopniowo przemysł papierniczy (XVIII wiek) i tkacki (XVIII / XIX wiek). Obecnie miasto obejmuje, poza pierwszym głównym układem Piechowic, kilka jednostek strukturalnych zróżnicowanych przestrzennie i funkcjonalnie. Składają się na nie:

- łańcuchowy, wiejski ciąg osadniczy Piastowa i Pakoszowa na wschodzie;
- Górzyniec – osiedle o dominującej, pierwotnie rozproszonej, zabudowie wiejskiej przemieszanej ze współczesną zabudową mieszkaniową, położone na północny – zachód od Piechowic;
- Michałowice – kameralne wczasowisko z XIX wieku położone w południowej części miasta.

Zespół zainwestowania miejskiego (centrum Piechowic) usytuowany jest centralnie w stosunku do granic administracyjnych i rozciąga się w dolinie rzeki Kamiennej. Stanowi największy i najbardziej zróżnicowany funkcjonalnie obszar, koncentrujący podstawowe funkcje usługowe, mieszkaniowe (o zróżnicowanej intensywności, charakterze i formie) oraz przemysł i pokrewne rodzaje działalności gospodarczej. Brakuje tu tradycyjnie wykształconego miejskiego charakteru zabudowy (np.: rynek, starówka). Osiedle Górzyniec zlokalizowane jest w północno – zachodniej części miasta na południowych zboczach Kamienickiego Grzbietu, w bliskiej odległości od terenów śródmiejskich i pełni przede wszystkim funkcję mieszkaniową i w mniejszym stopniu turystyczną. Osiedle Michałowice położone jest w południowej części miasta, u stóp głównego grzbietu Karkonoszy i stanowi wyraźnie wyodrębnioną przestrzennie jednostkę strukturalną, dawną wieś turystyczno – letniskową, obecnie także luksusowe osiedle mieszkaniowe. Piastów położony jest w północno – wschodniej części miasta. Jest to obszar o wyraźnie wiejskim charakterze i zabudowie łańcuchowej rozciągającej się wzdłuż potoku Piastówka. Pakoszków położony jest w północno – wschodniej części miasta, wzdłuż dolnego biegu Piastówki, łączący się z Piastowem w jeden typowo łańcuchowy ciąg osiedleńczy. Konsekwencją podgórskiego i rozległego położenia miasta, pełnego naturalnych barier przestrzennych są liczne utrudnienia rozwojowe, do których należą przede wszystkim²:

- konieczność realizacji rozbudowanego i kosztownego systemu infrastruktury technicznej i komunikacji wewnętrznej;
- utrudniony dostęp dla mieszkańców do usług codziennych;
- konieczność zapewnienia autobusowej komunikacji publicznej;
- występowanie znacznych obszarów objętych ochroną prawną limituje kierunki możliwej ekspansji inwestycyjnej.

Ponadto do najbardziej dokuczliwych komunikacyjnych barier funkcjonalnych i rozwojowych zalicza się:

- droga nr 366 (ul. Żymierskiego) na odcinku przebiegającym przez tereny zurbanizowane nie posiada wymaganych parametrów technicznych, co stwarza utrudnienia w ruchu i obniża bezpieczeństwo;
- w mieście występuje znaczne nasilenie ruchu rowerowego o charakterze turystycznym i rekreacyjnym w warunkach braku systemu wydzielonych tras rowerowych.

SZKLARSKA PORĘBA:

W strukturze wewnętrznej Szklarska Poręba to lokalny ośrodek miejski o funkcji usługowej z uzupełniającą funkcją przemysłową (wydobycie surowców skalnych) i leśną. Zasięg oddziaływania lokalnych usług ponadpodstawowych ogranicza się praktycznie do jego granic administracyjnych. Jednocześnie miasto jest jednym z największych w skali województwa, a także kraju ośrodków turystyczno – rekreacyjno – sportowych z

² Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piechowice (uchwała nr 350/LIX/2010 Rady Miasta Piechowice z dnia 10 listopada 2010 roku).



kompleksem sportów zimowych „Szrenica” oraz „Polana Jakuszycka” na czele. Generalnie można tu wymienić kilka jednostek osadniczych, jednak bez wyraźnych różnic w ich strukturze funkcjonalno – przestrzennej:

- Szklarska Poręba Dolna na północnym – wschodzie miasta;
- Szklarska Poręba Średnia na północy miasta;
- Szklarska Poręba Górna w centrum miasta;
- Biała Dolina na północnym – zachodzie miasta;
- Huta – pomiędzy Szklarską Porębą Górną a Białą Doliną;
- Marysin – na południu miasta;
- Jakuszyce – przysiółek położony przy granicy z Republiką Czeską, oddalony o około 7 km od Szklarskiej Poręby Górnej w kierunku południowo – zachodnim.

Układ przestrzenny Szklarskiej Poręby ukształtował się pod silnym wpływem uwarunkowań topograficznych oraz historycznych (osadnictwo „porębowe”). Układu tego nie można zakwalifikować jednoznacznie do żadnych typowych modeli. Trudno jest też wyznaczyć wyraźne granice pomiędzy terenami osiedleńczymi, a terenami otwartymi. Tereny zabudowy przenikają się często z terenami łąkowymi lub leśnymi. Z pewnym przybliżeniem można podzielić obszar zainwestowania miejskiego na strefę zabudowy rozproszonej i strefę zabudowy skupionej. Jednakże ich zasięgi wzajemnie się przenikają i z tego względu trudno byłoby wyznaczyć między nimi granice. Strefa zabudowy rozproszonej ciągnie się szerokim pasmem na północ od wijącej się linii kolejowej – od Białej Doliny, poprzez Szklarską Porębę Średnią, aż po skupioną (gniazdową) jednostkę osadniczą Szklarskiej Poręby Dolnej. W strefie zabudowy rozproszonej, pierwotnie związanej z górskim pasterstwem, współcześnie dominuje zabudowa turystyczna (pensjonaty, domy wypoczynkowe), a w mniejszym stopniu zabudowa mieszkaniowa (jednorodzinna). Występują też funkcje sanatoryjne. Druga strefa osadnictwa to strefa zabudowy skupionej. Można tu wyróżnić trzy główne, wyraźnie wyróżniające się przestrzennie zespoły, historycznie związane z „porębami”: Szklarska Poręba Dolna, zespół „Huta” i największy, tworzący „główne” miasto – zespół Szklarskiej Poręby Górnej. Intensywność zabudowy w omawianej strefie jest silnie zróżnicowana, a miejscami zbliżona charakterem do zabudowy rozproszonej, tyle że jest to zabudowa przyuliczna. Układ ulic i towarzyszącej jej zabudowy posiada tu układ wyraźnie uwarunkowany lokalną topografią. Topograficznie uwarunkowana jest też główna oś komunikacyjna Szklarskiej Poręby Górnej (ul. Jedności Narodowej) o przebiegu generalnie nawiązującym do biegu koryta potoku Kamienna. Wzdłuż północno – wschodniego odcinka tej ulicy, na długości około 500 m, ukształtowała się intensywna, masywna zabudowa o charakterze śródmiejskim. Centralność tego rejonu podkreśla koncentracja różnych budynków publicznych i usługowych, często o prestiżowej architekturze. Nie ukształtował się tu plac centralny o charakterze rynku. Zabudowa o największej intensywności występuje w rejonie ul. Jedności Narodowej oraz w rejonie ul. 1-go Maja, gdzie występuje większeciążenie w kierunku lokalizacji nowych funkcji o charakterze centrotwórczym. Na niektórych odcinkach zabudowa ma tu nawet charakter przyulicznej zabudowy obrzeżnej. W innych rejonach układu osadniczego zabudowa tego typu nie powstała. Nie powstały też większe zespoły powojennej, „blokowej”, wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, jak i duże zespoły zabudowy jednorodzinnej.

Szczególny charakter całego układu osadniczego, odznaczającego się silnym rozczłonkowaniem przestrzeni i znaczną jej rozciągłością, stwarza szereg problemów funkcjonalnych. Należą do nich w szczególności problemy związane z pokonywaniem znacznych odległości w relacjach: miejsce zamieszkania (wypoczynku) – miejsce pracy – usługi, a więc problemy komunikacyjne. Odległości w omawianych relacjach przekraczają często możliwości pieszego dojścia. Istotne są też problemy techniczne i finansowe, wiążące się z obsługą całego



układu w zakresie infrastruktury komunikacyjnej. Odrębnym problemem jest ukierunkowanie dalszego rozwoju układu osadniczego, a w tym ekspansji terenów zagospodarowania miejskiego³.

STARA KAMIENICA:

Gmina Stara Kamienica jest samorządową jednostką wiejską z wiodącą rolą sektora rolniczego (uprawy i hodowla). Uzupełniającą rolę pełni sektor produkcyjny, usługowy (zwłaszcza turystyka) i leśny. Szansę na przyszły rozwój ma przede wszystkim nadal sektor rolniczy, a także: produkcyjny (w oparciu o drobną, nieuciążliwą wytwórczość) i usługowy (w tym związany przede wszystkim z turystyką i rekreacją). Obecny układ osadniczy datuje się na XII – XIV wiek i wiąże się go z rolnictwem, poszukiwaniem rzadkich kruszców i kamieni szlachetnych oraz tkactwem. W układach urbanistycznych dominują formy łańcuchowe i ulicowe. Większość wsi zlokalizowana jest przy głównych drogach. Najdłuższy ciąg zabudowy obejmuje dolinę rzeki Kamienicy i jej dopływów. Przylegające do siebie wsie: Kromnów, Stara Kamienica i Barcinek tworzą łańcuch o długości 12 km. Osadnictwo rozprasza się wraz ze wzrostem wysokości n.p.m., zwłaszcza w wyżej położonych rejonach wsi: Antoniów, Chromiec i Kopaniec. Generalnie na terenie gminy dominuje zabudowa zagrodowa i jednorodzinna. Występują tu także duże, wieloobektowe założenia mieszkalno – gospodarcze. Na podstawie występujących powiązań komunikacyjnych i funkcjonalnych, można przyjąć następujący system obsługi ludności gminy:

- *ośrodek gminny głównego poziomu obsługi* o zasięgu lokalnym obsługujący w zakresie usług ponadpodstawowych teren całej gminy – miejscowość Stara Kamienica. Pełni ona funkcję administracyjną, stanowi ośrodek koncentracji mieszkalnictwa i usług dla ludności oraz obsługi rolnictwa. Tym samym Stara Kamienica pełni funkcję lokalnego centrum rozwoju, które jest istotnym czynnikiem wzrostu i kumuluje usługi oraz inne działalności gospodarcze w skali umożliwiającej społeczny i ekonomiczny rozwój sąsiadujących z nim miejscowości. Funkcjami rozwojowymi Starej Kamienicy są przede wszystkim usługi rynkowe i nierynkowe oraz drobna wytwórczość;
- *ośrodki pośredniego poziomu obsługi* z poszerzonym programem usługowym, współpracujące z ośrodkiem gminnym – wsie: Antoniów, Barcinek, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Mała Kamienica, Nowa Kamienica, Rybnica i Wojcieszycze. Ośrodki te stanowią etap pośredni w kompleksowym systemie obsługi ludności, szczególnie w zakresie usług podstawowych. Funkcjami rozwojowymi tych miejscowości są funkcje: rolnictwa, leśnictwa, mieszkalnictwa, działalności produkcyjnych, a także usług rynkowych, zwłaszcza turystyki i rekreacji;
- *pozostałe ośrodki* (wsie elementarne), o funkcjach typowo rolniczych, obsługujące ludność w podstawowym zakresie usług (niektóre nawet ich pozbawione). Zaliczono do nich przysiółki: Jaroszyce (Boża Góra), Międzyzlesie, Sosnka, Wola Kromnowska (Kopanina). Funkcjami rozwojowymi tych miejscowości są funkcje: rolnictwa i mieszkalnictwa.

2. 3. Struktura użytkowania gruntów.

Powierzchnia gmin objętych ekspertyzą wynosi:

- Jelenia Góra – 109 km² (10836 ha);
- Piechowice – 43 km² (4329 ha);
- Szklarska Poręba – 75 km² (7542 ha);

³ Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szklarska Poręba (uchwała nr XII/90/07 Rady Miejskiej w Szklarskiej Porębie z dnia 10 września 2007 roku).

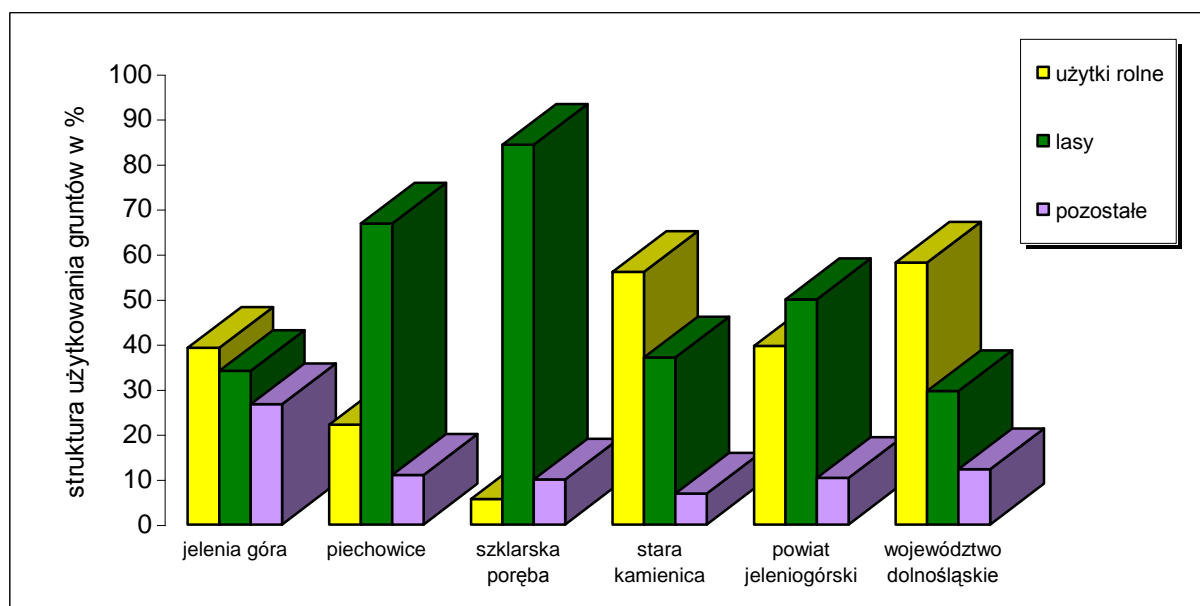
- Stara Kamienica – 111 km² (11046 ha).

TABELA 1: Struktura użytkowania gruntów w 2007 roku (w %).

Jednostka administracyjna	Użytki rolne					Lasy i grunty leśne	Pozostałe grunty i nieużytki
	Razem	w tym					
		grunty orne	sady	łąki	pastwiska		
Jelenia Góra	39,20	47,27	0,19	31,21	21,33	34,10	26,70
Piechowice	22,18	36,77	0,83	33,23	29,17	66,80	11,02
Szklarska Poręba	5,67	9,35	0,23	36,92	53,50	84,35	9,98
Stara Kamienica	56,06	49,62	0,26	25,24	24,88	37,10	6,84
Powiat Jeleniogórski	39,64	41,20	0,39	28,76	29,65	50,00	10,36
Województwo Dłśl.	58,15	77,55	0,62	12,47	9,36	29,59	12,26

Źródło: Obliczenia własne na podstawie Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) 2008.

RYCINA 3: Struktura użytkowania gruntów w 2007 roku (w %).



Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2008.

Struktura użytkowania gruntów jest dość zróżnicowana, jednakże można tu zaobserwować naturalne prawidłowości. Stosunkowo najwięcej terenów określanych jako „pozostałe” (w skład których wchodzi między innymi: obszary zabudowy mieszkaniowej, tereny przemysłowe, place, ulice, skwery, parki, tereny wodne, nieużytki, itp.) występuje na obszarze gmin miejskich (Jelenia Góra, Piechowice i Szklarska Poręba), zaś najmniej na obszarze gminy wiejskiej (Stara Kamienica). Najwięcej terenów leśnych występuje na obszarze gmin położonych w rejonie Karkonoszy i Gór Izerskich (Szklarska Poręba, Piechowice, Stara Kamienica), zaś najmniej na obszarze Kotliny Jeleniogórskiej (Jelenia Góra). Natomiast najwięcej użytków rolnych występuje na obszarze gminy wiejskiej (Stara Kamienica), zaś najmniej na obszarze gmin „górskich” (Szklarska Poręba i Piechowice). Należy nadmienić, że struktura użytkowania gruntów w gminie Stara Kamienica jest bardzo zbliżona do struktury



charakteryzującej całe województwo dolnośląskie, zaś Jelenia Góra charakteryzuje się najbardziej zrównoważoną strukturą użytkowania gruntów co jest w ujęciu sumarycznym odzwierciedleniem jej zróżnicowanego zagospodarowania, począwszy od terenów rolniczych (Czarne, Goduszyn, Grabarów, Maciejowa, Zatorze), poprzez tereny leśne (Jagniątków, Sobieszów), po tereny zwartej zabudowy miejskiej (Cieplice, Centrum, Zabobrze).

2. 4. Demografia.

Podstawowymi miernikami charakteryzującymi zbiorowość ludzką jest jej liczebność i rozmieszczenie. Ogółem rejon opracowania na koniec 2009 roku zamieszkiwało 103220 osób, z czego:

- 81,93 % na terenie Jeleniej Góry;
- 6,67 % na terenie Szklarskiej Poręby;
- 6,29 % na terenie Piechowic;
- 5,11 % na terenie gminy Stara Kamienica.

Gęstość zaludnienia dla analizowanego obszaru wyniosła 305 osób/km². Na liczbę ludności decydujący wpływ mają dwa czynniki: ruch naturalny oraz ruch wędrowny ludności. Te z kolei zdeterminowane są przez strukturę ludności według wieku i płci. Struktura ludności według wieku określa proces starzenia się ludności, definiowany najogólniej jako zmiany stanu i struktury według wieku ludności, polegające na wzroście w ogólnej liczbie udziału osób starszych. Za granicę starości przyjmuje się umownie wiek 60 lat. Obecnie ludność powiatu jeleniogórskiego (ziemski i grodzki), podobnie jak i całej Polski starzeje się. Niemniej od kilkunastu lat rośnie, także w ujęciu relatywnym, zbiorowość mieszkańców zdolnych do pracy. Wpływ na to ma wejście w wiek dorosły osób z wyżu demograficznego, urodzonych w latach 80–tych XX wieku. Jednocześnie zmniejsza się tak zwane „obciążenie” ludności jej nieprodukcyjną częścią. Odnotowując jednak zmiany struktury mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz rosnącą liczebność roczników poprodukcyjnych, w ciągu najbliższych kilkunastu lat można przewidywać znaczny wzrost „obciążenia” demograficznego poprzez populację osób „poprodukcyjnych”. Natomiast na przyrost naturalny ludności składają się zmiany w jej liczbie powodowane przez urodzenia i zgony. Charakteryzujące go wartości określają nie tylko strukturę populacji według płci i wieku, ale także liczbę zawartych małżeństw, osób w wieku rozrodczym oraz zgonów. Wartości charakteryzujące ruch naturalny dla analizowanego obszaru w 2009 roku rozkładają się mniej korzystnie od średniej dla województwa dolnośląskiego. Wpływ na to ma przede wszystkim wyższy wskaźnik zgonów oraz niższy wskaźnik urodzeń.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego
Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 2: Podstawowe współczynniki demograficzne w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Jelenia Góra	Piechowice	Szklarska Poręba	Stara Kamienica	Powiat Jeleniogórski	Województwo Dolnośląskie
1	2	3	4	5	6	7
Powierzchnia w km ²	109	43	75	111	627	19947
Liczba ludności	84564	6497	6880	5279	63865	2876627
Współczynnik feminizacji ⁴	114	110	114	103	109	109
Gęstość zaludnienia na 1 km ²	774	150	91	48	102	144
Struktura wieku ludności (w %)						
0 – 9 lat	7,67	8,33	7,65	10,10	9,13	9,12
10 – 19 lat	9,65	9,96	10,94	12,43	11,27	11,04
20 – 29 lat	15,18	16,62	16,47	16,08	15,84	16,43
30 – 39 lat	14,08	13,11	12,97	15,74	14,35	15,06
40 – 49 lat	12,13	12,51	12,60	11,84	12,42	12,28
50 – 59 lat	18,48	19,12	19,78	18,01	18,58	16,67
60 – 69 lat	10,67	9,94	8,75	8,11	8,69	9,35
70 lat i więcej	12,13	10,40	10,84	7,69	9,72	10,05
Ludność w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym (w %)						
Wiek przedprodukcyjny	14,93	15,67	15,87	19,55	17,76	17,52
Wiek produkcyjny	65,15	67,28	66,86	67,87	66,67	65,82
Wiek poprodukcyjny	19,92	17,05	17,27	12,58	15,57	16,66
Obciążenie ekonomiczne ⁵	54	49	50	47	50	52
1	2	3	4	5	6	7

⁴ Liczba kobiet na 100 mężczyzn.

⁵ Współczynnik obciążenia ekonomicznego (demograficznego) – ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ruch naturalny i migracje (na 1000 ludności)						
Małżeństwa	5,4	6,8	6,3	2,7	5,5	6,3
Urodzenia żywe	8,8	9,1	8,2	9,1	9,3	10,4
Zgony	12,4	12,4	14,2	11,8	12,3	10,7
Przyrost naturalny	-3,6	-3,4	-6,0	-2,7	-3,0	-0,4
Saldo migracji	-3,4	1,2	-7,3	6,4	3,8	0,3

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

Analizując dane zawarte w powyższej tabeli należy zwrócić uwagę na następujące kwestie:

- gęstość zaludnienia w poszczególnych jednostkach administracyjnych jest charakterystyczna dla ich struktury funkcjonalno – przestrzennej;
- wartość współczynnika feminizacji na terenie Jeleniej Góry oraz Szklarskiej Poręby znajduje się w wąskiej grupie najwyższych wartości w skali całego województwa;
- rejon opracowania zamieszkuje jeszcze stosunkowo młoda społeczność. 17,73 % mieszkańców nie ukończyło jeszcze 20 roku życia, zaś 33,14 % mieszkańców nie ukończyło jeszcze 30 roku życia. Odsetek osób w wieku ponad 70 lat wynosi 12,41 %;
- najmłodsze demograficznie społeczeństwo zamieszkuje gminę Stara Kamienica, zaś najstarsze Jelenią Górę. Wszystkie gminy poza Starą Kamienicą charakteryzują się mniej korzystnymi uwarunkowaniami demograficznymi (struktura mieszkańców według wieku) w porównaniu do średniej wojewódzkiej;
- analizując populację w wieku nieprodukcyjnym należy zwrócić uwagę, że na obszarze wszystkich gmin poza Starą Kamienicą grupa osób w wieku poprodukcyjnym jest już liczniejsza od społeczności w wieku przedprodukcyjnym. Współczynnik obciążenia ekonomicznego (demograficznego) obliczony dla Jeleniej Góry jest najwyższy w skali wszystkich miast dolnośląskich o populacji powyżej 50 tysięcy;
- przyrost naturalny osiąga wartości ujemne na całym obszarze objętym ekspertyzą, najmniej korzystnie prezentuje się na obszarze Szklarskiej Poręby;
- saldo migracji osiąga wartości ujemne na obszarze Jeleniej Góry oraz Szklarskiej Poręby, co tylko pogłębia spadek liczby ludności. Powyższe dane sugerują, że w najbliższych latach należy spodziewać się tu dalszego spadku liczby mieszkańców zarówno z przyczyn naturalnych (wyższy wskaźnik zgonów od wskaźnika urodzeń = ujemny przyrost naturalny) jak i z przyczyn ekonomicznych (ujemne saldo migracji);
- dodatnie saldo migracji częściowo ogranicza spadek liczby ludności w Piechowicach, natomiast na obszarze gminy Stara Kamienica (rejonu atrakcyjne dla osadników, między innymi z pobliskiej Jeleniej Góry) powoduje, że odnotowuje się tu ostatecznie dodatni przyrost rzeczywisty.



2. 5. Rynek pracy i zatrudnienie.

Transformacja systemowa w Polsce wymusiła szereg zmian, które w pierwszej dekadzie po 1989 roku niekorzystnie odbiły się także na analizowanym rejonie. Ograniczenie, a także zaniechanie produkcji przez ówczesne zakłady produkcyjne spowodowały wzrost bezrobocia. Wskutek powyższego realne dochody części mieszkańców obniżyły się w stosunku do okresu sprzed 1989 roku. Szansą na poprawę bytu pracowników zlikwidowanych przedsiębiorstw są przede wszystkim inwestycje zewnętrzne oraz system wsparcia dla osób zagrożonych wykluczeniem społecznym finansowany przez Europejski Fundusz Społeczny. Jednocześnie prężnie rozwija się sektor usług. Sprywatyzowano handel oraz większość innych branż usługowych, w tym turystycznych. Obecna struktura i rozmieszczenie usług publicznych i rynkowych jest wystarczająca z punktu widzenia potrzeb. To właśnie stale rozwijający się sektor usługowy, przede wszystkim w postaci usług turystyki i rekreacji, a także lecznictwa uzdrowiskowego oraz zmodernizowane i nowo powstałe zakłady produkcyjne dają znaczącą część miejsc pracy. Powyższe decyduje, że rejon nie jest zagrożony bezrobociem strukturalnym. Obecny wskaźnik bezrobocia kształtuje się na zbliżonym poziomie w stosunku do innych gmin województwa dolnośląskiego. Niekorzystnym, nasilającym się zjawiskiem jest migracja zarobkowa do większych miast, a także emigracja zagranicę, zwłaszcza przez najmłodszą grupę osób w wieku produkcyjnym. Standard życia jest zróżnicowany i nie można go jednoznacznie określić. Średni dochód na 1 mieszkańca kształtował się w 2010 roku na poziomie około 3000 złotych brutto i był na przeciętnym poziomie w porównaniu z innymi rejonami województwa.

Ogółem na koniec 2009 roku w rejonie objętym ekspertyzą zarejestrowano 14838 podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON, z czego:

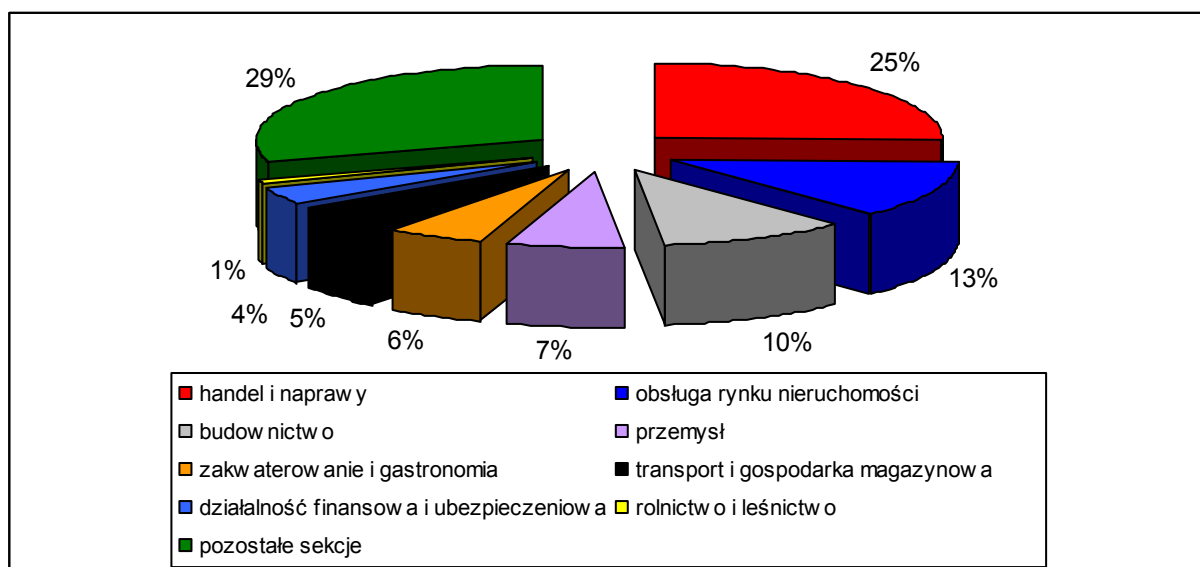
- 82,36 % na terenie Jeleniej Góry;
- 8,86 % na terenie Szklarskiej Poręby;
- 5,60 % na terenie Piechowic;
- 3,19 % na terenie gminy Stara Kamienica.

Własnością publiczną (państwową i samorządową) było 726, natomiast prywatną 14112 przedsiębiorstw, to jest 95,11 % ogółu. Najwyższy odsetek zakładów publicznych w ogólnej strukturze przedsiębiorstw na terenie danej gminy odnotowano w Szklarskiej Porębie (5,78 %) i Piechowicach (5,54 %), zaś najniższy w gminie Stara Kamienica (2,11 %) i była to jedyna gmina gdzie odsetek ten był niższy od średniej dla województwa dolnośląskiego (4,59 %). Spośród wszystkich firm prywatnych w rejonie opracowania 10435 to zakłady należące do osób fizycznych, co stanowiło 73,94 % ogółu podmiotów sektora prywatnego. Najwyższy odsetek firm należących do osób fizycznych w ogólnej strukturze przedsiębiorstw prywatnych na terenie danej gminy odnotowano w Piechowicach (81,27 %) i Starej Kamienicy (81,21 %). Jedynie na terenie Jeleniej Góry (72,73 %) odsetek ten był niższy od średniej wojewódzkiej (74,41 %). Należy zwrócić uwagę na fakt, że współczynnik ilości podmiotów gospodarczych w stosunku do liczby ludności na terenie Szklarskiej Poręby wyniósł blisko 200 firm na 1000 mieszkańców, zaś ilość zakładów należących do osób fizycznych wyniosła tu aż 140 firm na 1000 mieszkańców. Powyższe oznacza, że co 7 osoba (licząc również mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym) posiadała zarejestrowaną działalność gospodarczą (co 5 osoba w wieku produkcyjnym). Oba współczynniki są blisko 2-krotnie wyższe od średniej wojewódzkiej. Spośród wszystkich gmin objętych ekspertyzą jedynie na terenie Starej Kamienicy współczynniki te były niższe od średniej wojewódzkiej – jest to jednak zjawisko typowe dla gmin wiejskich.



Spośród wybranych sekcji PKD najwięcej firm w rejonie opracowania prowadziło działalność handlową (3738), następnie związaną z obsługą rynku nieruchomości (1866), budowlaną (1557) i przemysłową (1011). Znaczną grupę w przedstawionej statystyce stanowi 4398 podmiotów określonych jako „pozostałe sekcje”⁶. Uwarunkowania te przedstawia rycina nr 4. Najwyższy odsetek firm związanych z rolnictwem i leśnictwem w ogólnej strukturze przedsiębiorstw na terenie danej gminy w porównaniu do pozostałych gmin odnotowano w Starej Kamienicy (4,44 %), zaś najniższy w Jeleniej Górze (0,69 %); przemysłowych – najwyższy w Starej Kamienicy (12,68 %), zaś najniższy w Szklarskiej Porębie (4,11 %); budowlanych – najwyższy w Starej Kamienicy (16,28 %), zaś najniższy w Szklarskiej Porębie (6,93 %); handlowych – najwyższy w Jeleniej Górze (26,74 %), zaś najniższy w Szklarskiej Porębie (17,50 %); hotelarskich i gastronomicznych – najwyższy oczywiście w Szklarskiej Porębie (23,59 %), zaś najniższy w Starej Kamienicy (4,02 %).

RYCINA 4: Struktura podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w REGON na obszarze objętym ekspertyzą według wybranych sekcji PKD w 2009 roku.



Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

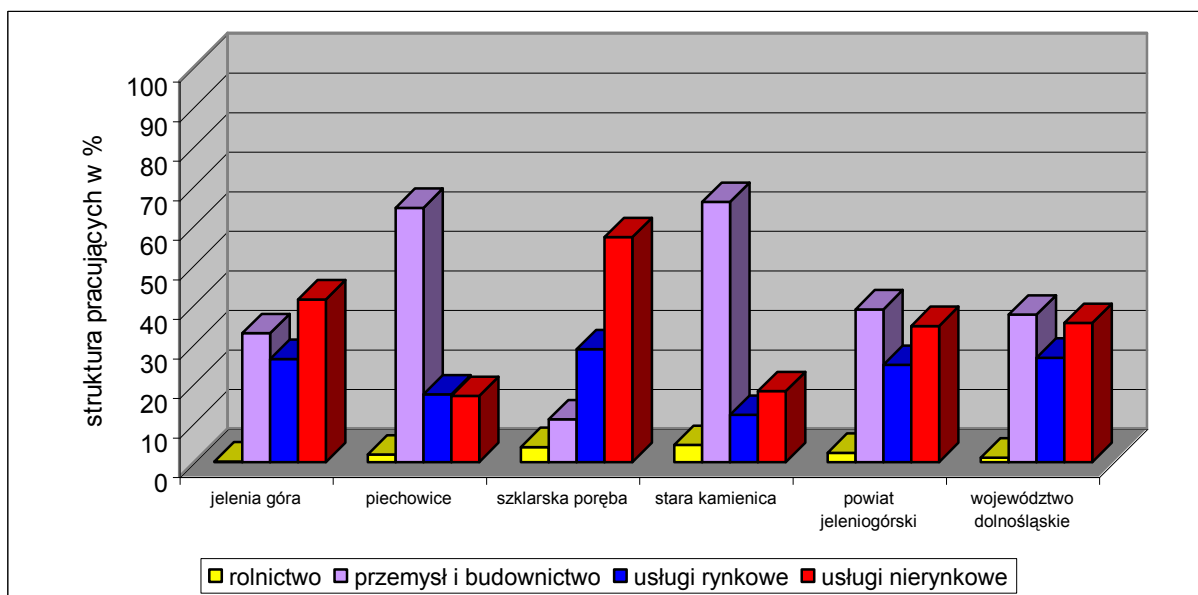
Analizując rejon objęty ekspertyzą jako całość należy nadmienić, że w porównaniu ze średnią wojewódzką zaobserwowano tu niższy odsetek firm z sekcji: rolnictwo i leśnictwo, przemysł, budownictwo, handel i naprawy oraz transport i gospodarka magazynowa, zaś wyższy w sekcjach: zakwaterowanie i gastronomia, działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości oraz „pozostałe sekcje”.

Statystyki dotyczące pracujących nie odzwierciedlają faktycznej struktury zatrudnienia na terenie poszczególnych gmin, powiatu i województwa. Odnoszą się bowiem do liczby pracujących, zgodnie z przedstawioną definicją i odzwierciedlają strukturę zatrudnienia w większych podmiotach gospodarczych. Jednakże na podstawie zaprezentowanych danych obserwujemy naturalną prawidłowość. Odsetek pracujących w usługach nierynkowych

⁶ Do grupy tej należą: działalność profesjonalna naukowa i techniczna, działalność z zakresu usług administrowania i działalność wspierająca, administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe ubezpieczenia społeczne, edukacja, opieka zdrowotna i pomoc społeczna, kultura, rozrywka, sport, rekreacja i pozostała nie wymieniona działalność usługowa.

(edukacja, administracja, bezpieczeństwo publiczne, sport, kultura, służba zdrowia, pomoc społeczna, itp.) jest w rejonie objętym ekspertyzą najwyższy (40,20 %) ze względu na to, że znaczną ilość lokalnych firm, zatrudniających powyżej 9 osób stanowią głównie podmioty publiczne. Stosunkowo wysoki odsetek pracujących w lokalnym przemyśle i budownictwie (33,83 %) to efekt tego, że zlokalizowanych jest tu wiele zakładów przemysłowych o znacznej liczbie pracujących. Przykładowo – 7 zakładów przemysłowych o zatrudnieniu powyżej 50 osób każdy – zlokalizowanych na terenie Starej Kamienicy i Piechowic powoduje, że odsetek pracujących w sektorze przemysłu i budownictwa osiąga tu wskaźnik około 65 % i jest blisko 2-krotnie wyższy od średniej wojewódzkiej. Najniższy odsetek pracujących (poza rolnictwem i leśnictwem) dotyczy usług rynkowych (25,45 %), ale z wiadomych przyczyn są to przede wszystkim niewielkie firmy rodzinne, należące do osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Reasumując należy nadmienić, że na analizowanym terenie struktura pracujących rozkłada się równomiernie pomiędzy wskazanymi sektorami, jednakże to sektor prywatny wytwarza większość lokalnego PKB.

RYCINA 5: Pracujący⁷ w 2009 roku.



Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

Jednym z ważniejszych kryteriów oceny warunków bytu mieszkańców jest możliwość uzyskania zatrudnienia. Zjawiskiem, które nieustannie wywiera istotny wpływ na poziom życia ludności jest bezrobocie. 31 grudnia 2010 roku Powiatowy Urząd Pracy w Jeleniej Górze zarejestrował 5196 bezrobotnych z rejonu objętego ekspertyzą, z czego:

- 77,85 % na terenie Jeleniej Góry;

⁷ Według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności; bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób oraz pracujących w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie, bez fundacji, stowarzyszeń, partii politycznych, związków zawodowych, organizacji społecznych, organizacji pracodawców, samorządu gospodarczego, zawodowego oraz duchownych.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- 7,85 % na terenie gminy Stara Kamienica;
- 7,16 % na terenie Piechowic;
- 7,14 % na terenie Szklarskiej Poręby.

Należy podkreślić, że stopa bezrobocia na terenie Jeleniej Góry (10,7 %) jest niższa od średniej w województwie, zaś współczynnik bezrobotnych w stosunku do 100 osób w wieku produkcyjnym jest jedynie na terenie Jeleniej Góry niższy od średniej wojewódzkiej.

Szczegółowe dane dotyczące struktury podmiotów gospodarczych, zatrudnienia i bezrobocia zawiera tabela nr 3.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 3: Rynek pracy i zatrudnienie w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Jelenia Góra	Piechowice	Szklarska Poręba	Stara Kamienica	Powiat Jeleniogórski	Województwo Dolnośląskie
1	2	3	4	5	6	7
Liczba podmiotów gospodarczych ogółem	12220	831	1314	473	8067	316811
Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 ludności	144,51 (222) ⁸	127,91 (190)	190,99 (286)	89,60 (132)	126,31 (189)	110,13 (167)
Zakłady osób fizycznych na 1000 ludności	100,00 (153)	98,20 (146)	140,26 (210)	71,23 (105)	96,23 (144)	78,19 (119)
Struktura podmiotów gospodarki narodowej⁹ będących w rejestrze REGON według form własności (w %)						
Zakłady publiczne	4,86	5,54	5,78	2,11	4,34	4,59
Spółki handlowe	8,42	4,21	4,87	8,46	5,73	7,32
Spółki cywilne	5,98	2,89	4,79	2,11	4,19	7,22
Spółdzielnie	0,33	0,12	0,23	0,85	0,33	0,43
Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne	2,43	1,68	2,51	4,86	2,43	2,44
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	69,20	76,77	73,44	79,49	76,19	71,00
Inne formy własności prywatnej	8,78	8,78	8,37	2,11	6,79	7,00
Struktura podmiotów gospodarki narodowej będących w rejestrze REGON według wybranych sekcji PKD (w %)						
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	0,69	2,17	1,83	4,44	2,49	1,93
Przemysł, w tym przetwórstwo przemysłowe	6,77	8,42	4,11	12,68	8,93	8,16
Budownictwo	10,33	15,28	6,93	16,28	11,94	11,83
Handel i naprawy	26,24	23,10	17,50	23,26	21,98	27,16
Transport i gospodarka magazynowa	5,09	3,37	7,53	5,71	6,33	6,49
Zakwaterowanie i gastronomia	3,58	6,02	23,59	4,02	12,32	2,97
1	2	3	4	5	6	7

⁸ Liczby w nawiasach oznaczają wartość danego współczynnika na 1000 ludności w wieku produkcyjnym.

⁹ Bez osób prowadzących indywidualne gospodarstwa rolne.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**
Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	3,81	2,17	2,21	3,38	2,49	3,47
Obsługa rynku nieruchomości	13,05	12,88	11,49	2,75	9,14	10,25
Pozostałe sekcje	30,45	26,59	24,81	27,48	24,38	27,74
Pracujący¹⁰						
Liczba pracujących ogółem	24468	1221	1241	669	9702	690449
Pracujący na 1000 ludności ogółem	289,34	187,93	180,38	126,73	151,91	240,02
Pracujący na 1000 ludności w wieku produkcyjnym	444,13	279,34	269,78	186,72	227,86	364,65
Struktura pracujących (w %)						
Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	0,17	1,88	3,79	4,33	2,35	1,14
Przemysł i budownictwo	32,61	64,29	10,80	65,77	38,63	37,29
Usługi rynkowe	26,08	17,12	28,53	11,96	24,59	26,40
Usługi nierynkowe	41,14	16,71	56,89	17,94	34,43	35,18
Struktura podmiotów gospodarki narodowej będących w rejestrze REGON według liczby pracujących (w %)						
9 i mniej pracujących	96,67	97,59	96,88	95,77	96,42	95,76
10 – 49 pracujących	2,66	2,05	2,66	3,38	3,04	3,44
50 i więcej pracujących	0,67	0,36	0,46	0,85	0,55	0,80
Bezrobocie (stan na koniec 2010 roku)						
Liczba bezrobotnych ogółem	4045	372	371	408	4414	150282
Liczba bezrobotnych na 100 osób w wieku produkcyjnym	7,34	8,51	8,07	11,39	10,37	7,94
Stopa bezrobocia w %	10,7	–	–	–	21,6	13,0

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011, PUP Jelenia Góra 2011, WUP Wałbrzych 2011.

¹⁰ Według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności; bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób oraz pracujących w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie, bez fundacji, stowarzyszeń, partii politycznych, związków zawodowych, organizacji społecznych, organizacji pracodawców, samorządu gospodarczego, zawodowego oraz duchownych.



2. 6. Struktura przestrzenna usług.

Ogółem na koniec 2009 roku w rejonie objętym ekspertyzą zarejestrowano następującą liczbę podstawowych obiektów (placówek) usługowych:

- apteki – 33;
- zakłady opieki zdrowotnej i praktyki lekarskie¹¹ – 94;
- przedszkola – 33;
- szkoły podstawowe – 20;
- gimnazja – 17;
- biblioteki publiczne – 14;
- ośrodki kultury – 8;
- kina – 4;
- muzea – 8;
- sklepy – 1282;
- stacje paliw – 21;
- targowiska stałe – 5;
- targowiska sezonowe¹² – 74.

Powyższą listę uzupełnia kilka tysięcy placówek usługowych związanych z: administracją państwową i samorządową, gospodarką komunalną i mieszkaniową, bezpieczeństwem publicznym, wymiarem sprawiedliwości, specjalistyczną służbą zdrowia, opieką społeczną, szkolnictwem średnim i wyższym, kulturą wyższego rzędu, sportem, rekreacją, turystyką, rozrywką, gastronomią, pośrednictwem finansowym, łącznością i telekomunikacją, itp., itd. Ogółem na terenie objętym opracowaniem w 2009 roku funkcjonowały 12123 podmioty usługowe, z czego: na terenie Jeleniej Góry – 82,88 %, Szklarskiej Poręby – 9,44 %, Piechowic – 5,08 % i Starej Kamienicy – 2,60 %. Generalnie nasycenie siecią usługową należy uznać za wystarczające z punktu widzenia lokalnych potrzeb. Należy nadmienić, że z większości usług (zwłaszcza ponadpodstawowych) związanych między innymi z: handlem, kulturą, szkolnictwem średnim i wyższym, służbą zdrowia, pośrednictwem finansowym, administracją powiatową i wojewódzką, itd., mieszkańcy Piechowic, Szklarskiej Poręby i gminy Stara Kamienica korzystają w Jeleniej Górze.

Analizując współczynniki dotyczące nasycenia usługami należy stwierdzić, że uzależnione są one przede wszystkim od struktury funkcjonalno – przestrzennej danej gminy. Na terenie Jeleniej Góry niemal wszystkie współczynniki są wyższe (korzystniejsze) od średniej charakteryzującej województwo ze względu na to, że jest to jedna z większych gmin miejskich w regionie dolnośląskim o wysokim nasyceniu usług na stosunkowo niewielkiej przestrzeni. Szklarska Poręba notuje wyższe (korzystniejsze) współczynniki z zakresu handlu i kultury (muzea) z powodu znacznego nasycenia tymi usługami, będącymi uzupełnieniem funkcji turystyczno – sportowo – rekreacyjnych. Gmina Stara Kamienica ma najwyższe (najkorzystniejsze) współczynniki dotyczące edukacji i kultury (biblioteki) ze względu na fakt, że stosunkowo niską populację obsługują liczne, niewielkie placówki szkolne co jest charakterystyczne dla gmin wiejskich.

¹¹ Praktyki lekarskie – podmioty, które podpisały kontrakt z Narodowym Funduszem Zdrowia.

¹² Targowiska sezonowe – miejsca wyznaczone na ulicach lub placach uruchamiane okresowo.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 4: Nasylenie podstawowymi usługami w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Jelenia Góra	Piechowice	Szklarska Poręba	Stara Kamienica	Powiat Jeleniogórski	Województwo Dolnośląskie
1	2	3	4	5	6	7
Ochrona zdrowia						
Liczba aptek ogółem	29	1	2	1	17	922
Liczba aptek na 10.000 mieszkańców	3,43	1,54	2,91	1,89	2,66	3,21
Liczba aptek na 10 km ²	2,66	0,23	0,27	0,09	0,27	0,46
Liczba zakładów opieki zdrowotnej ¹³ ogółem	84	5	4	1	42	1914
Liczba zakładów opieki zdrowotnej na 10.000 mieszkańców	9,93	7,70	5,81	1,89	6,58	6,65
Liczba zakładów opieki zdrowotnej na 10 km ²	7,71	1,16	0,53	0,09	0,67	0,96
Edukacja i wychowanie						
Liczba przedszkoli ogółem	26	2	2	3	28	1145
Liczba przedszkoli na 1000 dzieci ogółem	10,85	11,83	10,99	31,58	20,65	16,13
Liczba przedszkoli na 10 km ²	2,39	0,47	0,27	0,27	0,45	0,57
Liczba miejsc w przedszkolach na 1 dziecko ogółem	0,86	0,99	0,96	0,59	0,81	0,80
Liczba szkół podstawowych ogółem	14	1	2	3	23	822
Liczba szkół podstawowych na 1000 uczniów	3,42	3,55	6,92	9,80	7,37	5,42
Liczba szkół podstawowych na 10 km ²	1,28	0,23	0,27	0,27	0,37	0,41
Liczba gimnazjów ogółem	11	1	4	1	15	479
Liczba gimnazjów na 1000 uczniów	4,04	6,33	15,09	7,09	8,50	5,16
Liczba gimnazjów na 10 km ²	1,01	0,23	0,53	0,09	0,24	0,24

¹³ Zakłady opieki zdrowotnej i praktyki lekarskie.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Kultura						
Liczba bibliotek publicznych ogółem	7	1	1	5	25	750
Liczba bibliotek publicznych na 10.000 mieszkańców	0,83	1,54	1,45	9,47	3,91	2,61
Liczba bibliotek publicznych na 10 km ²	0,64	0,23	0,13	0,45	0,40	0,38
Liczba ośrodków kultury ogółem	5	1	1	1	5	263
Liczba ośrodków kultury na 10.000 mieszkańców	0,59	1,54	1,45	1,89	0,78	0,91
Liczba ośrodków kultury na 10 km ²	0,46	0,23	0,13	0,09	0,08	0,13
Liczba kin ogółem	4	–	–	–	–	44
Liczba kin na 10.000 mieszkańców	0,47	–	–	–	–	0,15
Liczba kin na 100 km ²	3,67	–	–	–	–	0,22
Liczba muzeów ogółem	5	–	3	–	5	58
Liczba muzeów na 10.000 mieszkańców	0,59	–	4,36	–	0,78	0,20
Liczba muzeów na 100 km ²	0,46	–	0,40	–	0,08	0,03
Handel (sklepy i stacje paliw – stan na koniec 2003 roku)						
Liczba sklepów ogółem	1100	50	102	30	607	32598
Liczba sklepów na 1000 mieszkańców	12,50	7,66	14,02	5,80	9,46	11,25
Liczba sklepów na 10 km ²	100,92	11,63	13,60	2,70	9,68	16,34
Liczba stacji paliw ogółem	15	1	3	2	17	693
Liczba stacji paliw na 10.000 mieszkańców	1,70	1,53	4,12	3,87	2,65	2,39
Liczba stacji paliw na 10 km ²	1,38	0,23	0,40	0,18	0,27	0,35
Liczba targowisk stałych ogółem	4	–	1	–	5	152
Liczba targowisk sezonowych ogółem	73	–	1	–	23	643
Liczba targowisk stałych i sezonowych na 1000 mieszkańców	0,91	–	0,29	–	0,44	0,28
Liczba targowisk stałych i sezonowych na 10 km ²	7,06	–	0,27	–	0,45	0,40

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.



2. 7. Działalności produkcyjne.

Obszar objęty ekspertyzą posiada bogate tradycje przemysłowe, których początki sięgają późnego średniowiecza, a następnie początków ery nowożytnej. Dotyczyły one przede wszystkim górnictwa i kopalnictwa, a także hutnictwa szkła (Szkłarska Poręba, Piechowice). Poza górnictwem i hutnictwem od XVIII wieku rozwijał się przemysł papierniczy (Piechowice) oraz tkacki (Piechowice i Jelenia Góra). Wiek XIX i początek XX wieku to dalszy rozwój przemysł włókienniczy oraz celulozy (Jelenia Góra). W tym samym okresie na terenie Szkłarskiej Poręby zaczęły rozwijać się, a z czasem dominować usługi turystyczno – wypoczynkowe. Rejon gminy Stara Kamienica od początku związany był z rolnictwem i leśnictwem. W okresie PRL-u (1945 – 1989) obszar objęty ekspertyzą znajdował się w granicach tak zwanego Sudeckiego Okręgu Przemysłowego, drugiego w Polsce pod względem powierzchni po Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Cechą charakterystyczną tego okręgu była duża koncentracja małych i średnich zakładów przemysłowych (ich geneza – przemysł włókienniczy – sięga XIX wieku) o dużej różnorodności branżowej i znacznym rozproszeniu na obszarach miejskich i wiejskich. Sudecki Okręg Przemysłowy już w latach PRL-u odznaczał się słabą dynamiką rozwoju. Wysoki poziom rozwoju obszar ten osiągnął stosunkowo wcześnie (przed 1939 rokiem), a po zakończeniu II Wojny Światowej nastąpił spadek produkcji spowodowany między innymi: stratami majątku trwałego bezpośrednio po wyzwoleniu, niepewną sytuacją polityczną tego regionu w pierwszych latach powojennych, znacznymi ruchami (migracjami) ludności oraz bardzo małymi nakładami inwestycyjnymi. Transformacja systemowa w Polsce (począwszy od 1989 roku) wymusiła szereg zmian, które przejściowo w latach 90-tych XX wieku niekorzystnie odbiły się także na analizowanym rejonie. Ograniczenie, a nawet zaniechanie produkcji przez ówczesne zakłady produkcyjne spowodowały wzrost bezrobocia, a także ograniczenie funkcji przemysłowych w lokalnej strukturze gospodarczej. Przykładowo hutnictwo szkła w Szkłarskiej Porębie ostatecznie zakończyło się na początku lat 90 – tych XX wieku wraz z likwidacją Huty Szkła Kryształowego „Julia”, zaś górnictwo częściowo w 2001 roku wraz z zaniechaniem wydobycia surowca w Kopalnia Kwarcu „Stanisław” (dwa największe zakłady produkcyjne w mieście po 1945 roku). Funkcje górnicze kontynuuje „Izer – Granit” sp. z o.o. (Kamieniołom Granitu Karkonoskiego). Obecnie funkcje przemysłowe koncentrują się przede wszystkim w Jeleniej Górze oraz w Piechowicach. W tym drugim mieście stanowią podstawową gałąź lokalnej gospodarki. Dzisiejsze przedsiębiorstwa przemysłowe to zmodernizowane, nowoczesne zakłady produkcyjne o silnym zapleczu kapitałowym (zwłaszcza z udziałem kapitału zagranicznego) i profilu produkcji dostosowanym do bieżących potrzeb globalnej gospodarki.

Do największych zakładów przemysłowych w Jeleniej Górze należą obecnie:

- Przedsiębiorstwo Farmaceutyczne „Jelfa” SA – producent leków, maści i preparatów witaminowych,;
- JZO sp. z o.o. (kiedyś Jeleniogórskie Zakłady Optyczne) – producent soczewek okularowych;
- „PMPoland Paper Machinery Producer” (wcześniej Beloit – Fampa) – producent maszyn dla przemysłu papierniczego;
- „Jelchem” sp. z o.o. (dawna Celwiskoza) – zakłady chemiczne;
- Jeleniogórska Przędzalnia Czesankowa „Anilux” SA – produkcja włóczek i przędz dziewiarskich;
- „Dolfamex” – producent narzędzi do obróbki skrawaniem;
- ZMO „Zremb” sp. z o.o. – produkcja części do urządzeń dźwigowych, maszyn górniczych i rolniczych;
- „BWG PROBER” sp. z o.o. – produkcja tub (opakowań) aluminiowych;
- „DSE Dräxlmaier” Systemy Elektryczne sp. z o.o. – produkcja układów elektrycznych i elektronicznych dla przemysłu motoryzacyjnego;

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- „Jelenia Plast” sp. z o.o. – produkcja płyt, arkuszy i kształtek z tworzyw sztucznych;
- „Zorka” sp. z o.o. – fabryka mebli.

Zaś do największych zakładów przemysłowych w Piechowicach należą obecnie:

- „WEPA Professional Piechowice” SA – produkcja papieru toaletowego i ręczników papierowych;
- Huta Szkła Kryształowego „Julia” (oddział firmy Kolglass) – produkcja wyrobów ze szkła kryształowego;
- „Ceramika Marconi” – produkcja płytek ceramicznych;
- Karkonoskie Zakłady Maszyn Elektrycznych „Karelma” SA – produkcja silników elektrycznych małej mocy do pomp głębinowych, produkcja podwodnych agregatów pompowych;
- „Euro – Adler” – produkcja zapraw budowlanych.

Generalnie na koniec 2009 roku na terenie gmin objętych ekspertyzą funkcjonowało 1011 podmiotów przemysłowych, z czego:

- 81,81 % na terenie Jeleniej Góry;
- 6,92 % na terenie Piechowic;
- 5,93 % na terenie gminy Stara Kamienica;
- 5,34 na terenie Szklarskiej Poręby.

Spośród 1011 podmiotów przemysłowych 946 (93,57 % z ogółu) zajmowało się przetwórstwem przemysłowym.

Budownictwo reprezentowało 1557 podmiotów, z czego:

- 81,05 % na terenie Jeleniej Góry;
- 8,16 % na terenie Piechowic;
- 5,84 na terenie Szklarskiej Poręby;
- 4,95 % na terenie gminy Stara Kamienica;

Zdecydowana większość z nich to niewielkie zakłady, zatrudniające kilka – kilkanaście osób, zajmujące się rzemiosłem produkcyjnym. W 2009 roku liczba pracujących w przemyśle i budownictwie wynosiła tu 9338 osób., z czego:

- 85,45 % na terenie Jeleniej Góry;
- 8,41 % na terenie Piechowic;
- 4,71 % na terenie gminy Stara Kamienica;
- 1,43 na terenie Szklarskiej Poręby.

Oznacza to, że na 100 osób w wieku produkcyjnym 14 opracowało w przemyśle bądź budownictwie, odpowiednio:

- 14 osób na terenie Jeleniej Góry;
- 18 osób na terenie Piechowic;
- 12 osób na terenie gminy Stara Kamienica;
- 3 osoby na terenie Szklarskiej Poręby.

2. 8. Ochrona przyrody i turystyka.



Funkcjonowanie na terenie objętym ekspertyzą usług turystycznych, sportowo – rekreacyjnych i uzdrowiskowych, a także występowanie licznych form ochrony przyrody, dodajmy o największym nasyceniu w całym regionie dolnośląskim i jednym z największych w skali kraju, ma priorytetowy wpływ na obecne oraz przyszłe funkcje i układ systemów transportowych i komunikacyjnych. Ruch turystyczny, zwłaszcza o dużym natężeniu, musi wywierać kolosalny wpływ nie tylko na jakość usług transportowych i komunikacyjnych, ale także na ich rozmiar (częstotliwość). Cenne obszary przyrodnicze podlegające ochronie oraz strefy uzdrowiskowe (Cieplice Zdrój) mają zaś wpływ na ograniczenia z jakimi muszą się liczyć gestorzy i użytkownicy sieci transportowych i komunikacyjnych.

Na analizowanym obszarze spośród powierzchniowych form ochrony przyrody wyszczególnionych w art. 6 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 roku (Dz. U. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.) występują:

- Karkonoski Park Narodowy (Jelenia Góra, Piechowice, Szklarska Poręba);
- Park Krajobrazowy „Doliny Bobru” (Jelenia Góra, Stara Kamienica);
- NATURA 2000 „Karkonosze” PLB 020007 (Jelenia Góra, Piechowice, Szklarska Poręba);
- NATURA 2000 „Góry Izerskie” PLB 020009 (Piechowice, Szklarska Poręba, Stara Kamienica);
- NATURA 2000 „Karkonosze” PLH 020006 (Jelenia Góra, Piechowice, Szklarska Poręba);
- NATURA 2000 „Stawy Sobieszowskie” PLH 020044 (Jelenia Góra);
- NATURA 2000 „Torfowiska Gór Izerskich” PLH 020047 (Szklarska Poręba);
- NATURA 2000 „Ostoja nad Bobrem” PLH 020054 (Stara Kamienica);
- NATURA 2000 „Źródła Pijawnika” PLH 020076 (Jelenia Góra);
- NATURA 2000 „Łąki Gór i Pogórza Izerskiego” PLH 020102 (Stara Kamienica);
- Rezerwat przyrody „Krokusy w Górzeńcu” (Stara Kamienica);
- Rezerwat przyrody „Torfowiska Doliny Izery” (Szklarska Poręba).

Walory przyrodnicze, a także kulturowe zlokalizowane w rejonie objętym ekspertyzą determinują jego atrakcyjność turystyczną. Większość z nich, to jest: powierzchniowe formy ochrony przyrody, pomniki przyrody, rozległe tereny leśne, bogata sieć hydrograficzna, źródła wód mineralnych, sprzyjający intensywnej turystyce i rekreacji klimat, zabytki budownictwa i architektury, oferta kulturalna, itp. udostępnione są szerokiemu gronu odwiedzających. Obecna infrastruktura turystyczna składa się z: obiektów noclegowych i rekreacyjnych, zakładów uzdrowiskowych, pieszych, rowerowych, narciarskich i konnych znakowanych szlaków, stacji do narciarstwa zjazdowego i biegowego oraz szeregu usług towarzyszących, do których zaliczyć można między innymi: punkty informacji turystycznej czy lokale gastronomiczne i rozrywkowe. Analizowany obszar stanowi również doskonały punkt wypadowy do położonych w pobliżu jego granic innych atrakcyjnych rejonów Sudetów Zachodnich, takich jak: Rudawy Janowickie, Góry Kaczawskie, a także czeskie Krkonoše i Jizerské Hory.

Ogółem w rejonie objętym ekspertyzą w 2009 roku funkcjonowało 127 turystycznych obiektów noclegowych zbiorowego zakwaterowania¹⁴, dysponujących 7933 całorocznymi miejscami noclegowymi, z czego odpowiednio:

¹⁴ GUS pod tym pojęciem obejmuje tylko wybrane obiekty zbiorowego zakwaterowania, spełniające określone normy,

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- 66,14% i 58,80 % na terenie Szklarskiej Poręby;
- 25,20 % i 33,09 % na terenie Jeleniej Góry;
- 6,30 % i 6,98 % na terenie Piechowic;
- 2,36 % i 1,13 % na terenie gminy Stara Kamienica.

Z powyższej bazy noclegowej skorzystało 185232 gości, w tym 30417 turystów zagranicznych. Udzielono im łącznie 590450 noclegów, w tym 102875 dla turystów zagranicznych, z czego odpowiednio:

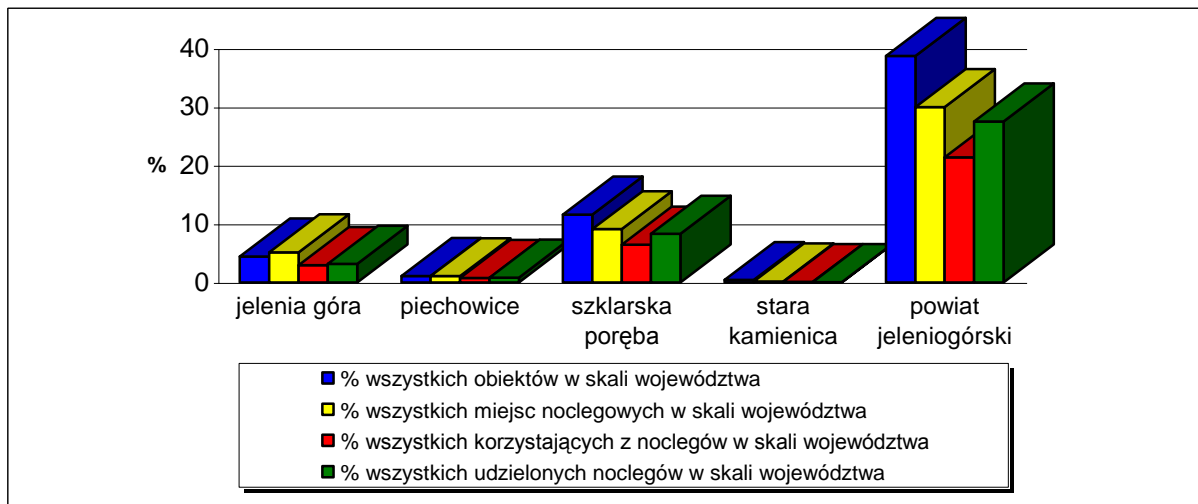
- 62,77 % i 67,24 % na terenie Szklarskiej Poręby (turyści zagraniczni: 28,29 % i 29,36 %);
- 28,75 % i 25,59 % na terenie Jeleniej Góry (turyści zagraniczni: 63,94 % i 62,03 %);
- 7,54 % i 6,60 % na terenie Piechowic (turyści zagraniczni: 7,03 % i 8,29 %);
- 0,94 % i 0,57 % na terenie gminy Stara Kamienica (turyści zagraniczni: 0,73 % i 0,32 %).

O randze jaką pełni w skali województwa dolnośląskiego analizowany rejon w kontekście oferowanych usług turystycznych i klientów z nich korzystających, a tym samym o pozycji jaką pełni turystyka w strukturze lokalnej gospodarki, świadczą następujące dane:

- zlokalizowanych jest tu 17,57 % wszystkich obiektów noclegowych, a w samej tylko Szklarskiej Porębie 11,62 %;
- zlokalizowanych jest tu 15,51 % wszystkich miejsc noclegowych, a w samej tylko Szklarskiej Porębie 9,12 %;
- przyjęto tu 10,28 % wszystkich osób, które zdecydowały się skorzystać z noclegu, a w samej tylko Szklarskiej Porębie 6,45 %;
- udzielono tu 12,40 % wszystkich noclegów, a w samej tylko Szklarskiej Porębie 8,34 %;
- udzielono tu 11,11 % wszystkich noclegów dla turystów zagranicznych, a w samej tylko Jeleniej Górze 6,89 %;
- gęstość obiektów noclegowych jest na terenie Szklarskiej Poręby 30-krotnie wyższa, w Jeleniej Górze 8-krotnie wyższa, zaś w Piechowicach 5-krotnie wyższa od średniej w województwie;
- gęstość miejsc noclegowych jest na terenie Szklarskiej Poręby 24-krotnie wyższa, w Jeleniej Górze 9-krotnie wyższa, zaś w Piechowicach 5-krotnie wyższa od średniej w województwie;
- liczba miejsc noclegowych na 1000 mieszkańców jest na terenie Szklarskiej Poręby 38-krotnie wyższa, w Piechowicach 5-krotnie wyższa, zaś w Jeleniej Górze 2-krotnie wyższa od średniej w województwie;
- jedynie na terenie gminy Stara Kamienica współczynniki nasycenia usługami turystycznymi rozkładają się poniżej średniej wojewódzkiej.

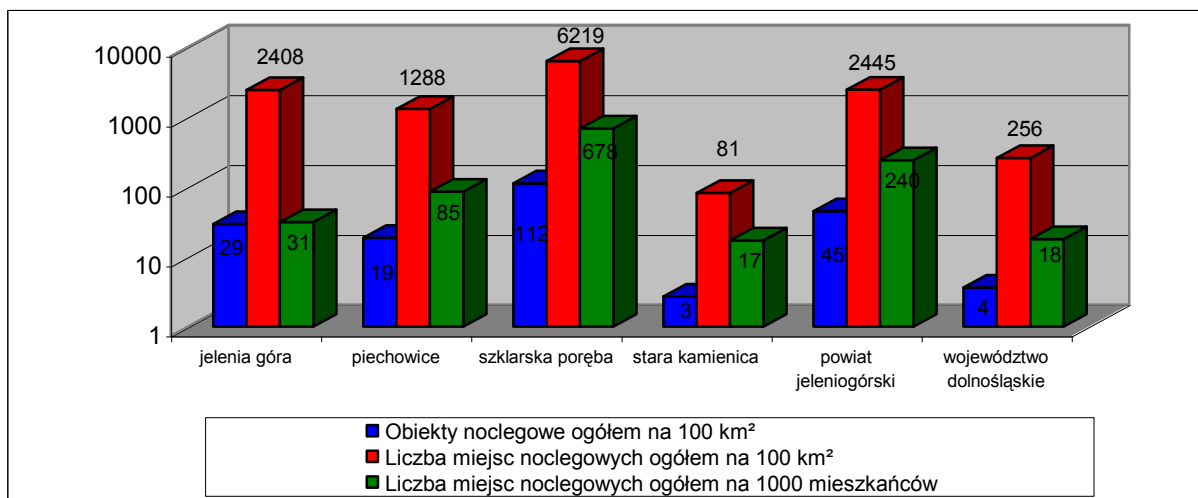
między innymi: zarejestrowana działalność gospodarcza lub osobowość prawna w sektorze usług turystycznych (sekcja: zakwaterowanie i gastronomia), odpowiednia liczba miejsc noclegowych, standard, a przede wszystkim na bieżąco prowadzona statystyka dotycząca udzielanych noclegów.

RYCINA 6: Nasylenie usługami turystycznymi w 2009 roku (1).



Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

RYCINA 7: Nasylenie usługami turystycznymi w 2009 roku (2).



Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

Jak wspomniano wcześniej prezentowane dane nie obejmują pełnego stanu zagospodarowania i ruchu turystycznego. Z oczywistych względów statystyki nie obejmują np.: gospodarstw agroturystycznych, pokoi do wynajęcia, pokoi gościnnych, coraz bardziej popularnych apartamentów, nielegalnych bądź półlegalnych obiektów noclegowych, a także pobyków nie zarejestrowanych w obiektach podlegających obliczeniom statystycznym. Można tylko domniemywać rzeczywistych danych i założyć, że zarówno noclegowych obiektów turystycznych jak i udzielonych noclegów jest kilkakrotnie więcej. Należy również podkreślić, że znaczny strumień ruchu turystycznego, a tym samym użytkowników lokalnej infrastruktury transportowej i komunikacyjnej, generują turyści jednodniowi, których w skali roku można liczyć nawet w milionach osobodni.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 5: Nasycenie usługami turystycznymi w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Jelenia Góra	Piechowice	Szklarska Poręba	Stara Kamienica	Powiat Jeleniogórski	Województwo Dolnośląskie
Liczba obiektów noclegowych ogółem	32	8	84	3	280	723
Liczba miejsc noclegowych ogółem	2625	554	4664	90	15328	51135
Liczba korzystających z noclegów ogółem	53257	13959	116281	1735	385396	1802421
Liczba udzielonych noclegów ogółem	151113	38959	397004	3374	1309872	4762517
Obiekty noclegowe ogółem na 100 km ²	29,36	18,60	112,00	2,70	44,66	3,62
Liczba miejsc noclegowych ogółem na 100 km ²	2408,26	1288,37	6218,67	81,08	2444,66	256,35
Liczba miejsc noclegowych ogółem na 1000 mieszkańców	31,04	85,27	677,91	17,05	240,01	17,78
Liczba korzystających z noclegów na 1 miejsce noclegowe	20,29	25,20	24,93	19,28	25,14	35,25
Liczba korzystających z noclegów turystów zagranicznych na 1 miejsce	7,41	3,86	1,85	2,48	1,90	7,14
Liczba udzielonych noclegów na 1 miejsce noclegowe	57,57	70,32	85,12	37,49	85,46	93,14
Liczba udzielonych noclegów turystom zagranicznym na 1 miejsce	24,31	15,40	6,48	3,61	6,05	18,11
Średnia ilość udzielonych noclegów na 1 gościa	2,84	2,79	3,41	1,94	3,40	2,64
Średnia ilość udzielonych noclegów na 1 gościa z zagranicy	3,28	3,99	3,51	1,46	3,19	2,54
% obłożenie bazy noclegowej w skali roku	15,77	19,27	23,32	10,27	23,41	25,52
% wszystkich obiektów w skali województwa	4,43	1,11	11,62	0,41	38,73	100,00
% wszystkich miejsc noclegowych w skali województwa	5,13	1,08	9,12	0,18	29,98	100,00
% wszystkich korzystających z noclegów w skali województwa	2,95	0,77	6,45	0,10	21,38	100,00
% wszystkich udzielonych noclegów w skali województwa	3,17	0,82	8,34	0,07	27,50	100,00
% udzielonych noclegów turystom zagranicznym w skali województwa	6,89	0,92	3,26	0,04	10,01	100,00

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.



2. 9. Uwarunkowania klimatyczne.

Według poglądów wyrażanych we współczesnym piśmiennictwie klimatologicznym pod pojęciem klimatu rozumie się regularne następstwo zmian atmosferycznych występujących w danej miejscowości lub regionie geograficznym. Wspomniane następstwo jest rezultatem działania zespołowego wszystkich elementów meteorologicznych oraz procesów fizycznych uwarunkowanych charakterem powierzchni Ziemi i jej pokryciem. Suma tych wpływów decyduje o charakterystycznych w danym regionie lub miejscowości typach pogody i ich układzie w czasie (...). Klimat był i jest elementem środowiska przyrodniczego jakim jest Ziemia (...). Człowiek żyje na dnie powłoki atmosferycznej otaczającej powierzchnię kuli ziemskiej. Odczuwał i nadal odczuwa przemożne uzależnienie od otaczających warunków atmosferycznych, a tym samym od pogody i klimatu. Najwyżej zorganizowane cywilizacje z reguły rozwinęły się w strefach, które można uznać pod względem warunków klimatycznych za uprzywilejowane, a więc głównie w strefach ciepłych, przeważnie półsuchych, nad dużymi rzekami (...). W miarę rozwoju wiedzy o środowisku przyrodniczym, poznawaniu prawidłowości i reguł w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, nastąpiła zmiana w stopniu uzależnienia człowieka od otaczających go warunków klimatycznych (...). Rozwój nauki i techniki niewątpliwie zmienił, osłabił nieco, tak silną niegdyś zależność człowieka od stanów pogody i klimatu. Nadal jednak od stanów środowiska atmosferycznego, a ściślej od stanów pogody są uzależnione rezultaty osiągane np.: w rolnictwie (Woś, 1999). Można więc założyć, że klimat danego regionu geograficznego ma również wpływ na decyzje jakie podejmuje człowiek w kontekście przemieszczania się, a więc wyboru środków transportu i komunikacji. Jest to ważne dla niniejszej ekspertyzy ze względu na docelowe określenie jaką rolę w zintegrowanym systemie transportowym na analizowanym obszarze pełni będzie komunikacja rowerowa, która na etapie przygotowania zakresu ekspertyzy otrzymała *a priori* znaczną rangę.

Klimat Jeleniej Góry i okolic podobnie jak całej Polski jest przejściowy, kontynentalno – morski, kształtowany na przemian przez masy powietrza napływające z Oceanu Atlantyckiego lub wschodniej Europy i Azji. W skali kraju według W. Okołowicza i D. Martyn (1979) analizowany rejon wchodzi w skład regionu klimatycznego sudeckiego z silnym wpływem gór, natomiast według A. Wosia (1999) położony on jest w strefie klimatów górskich. Na znaczne zróżnicowanie przestrzenne stosunków klimatycznych obszarów górskich wpływ wywiera wysokość nad poziomem morza, ekspozycja zboczy górskich, gęstość sieci dolinnej, itd. Odrębność klimatyczną tych terenów w przekonującym stopniu podkreśla bardzo duża zmienność częstości występowania poszczególnych typów pogody.

Średnia roczna temperatura waha się w granicach od 6,5 °C w Jeleniej Górze do około 1 °C w szczytowych partiach Karkonoszy. O zmienności rozkładu temperatur w Jeleniej Górze świadczy fakt, że 10 lutego 1956 roku zanotowano tu –36,9 °C, w styczniu 1993 roku +17,0 °C, zaś 1 kwietnia 1977 roku –17,2 °C. Najniższe temperatury powietrza na terenach górskich zazwyczaj są związane z największymi jej spadkami w dnach dużych form wklęsłych, takich jak np.: Kotlina Jeleniogórska. Pierwsze dni z przymrozkami tuż przy gruncie notuje się tu już pod koniec sierpnia, a ostatnie pod koniec maja. Na wyżej położonych terenach przymrozki notowane są w ciągu całego roku. Okres wegetacyjny w Jeleniej Górze trwa średnio 210 dni, a w wyższych partiach Karkonoszy 111 dni. Roczne sumy opadów wahają się średnio od 701 mm w Jeleniej Górze do 1372 mm w szczytowych partiach Karkonoszy. Liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi średnio od 66 w Jeleniej Górze do 175 w szczytowych partiach Karkonoszy. Liczba dni z burzą waha się w przedziale od 20 (Jelenia Góra) do 30 (Karkonosze).



TABELA 6: Zróżnicowanie wybranych wskaźników termicznych w Sudetach.

Piętro klimatyczne	Wysokość n.p.m.	Średnia temperatura powietrza °C		Średnia roczna liczba dni z temperaturą:		
		I	VII	max. <0 °C	max. >0 °C, min. <0 °C	min. >0 °C
bardzo chłodne	1600	-7,2	8,6	139	80	146
chłodne	1260	-5,8	10,8	108	83	174
umiarkowanie chłodne	900	-4,4	13,1	76	86	203
umiarkowanie ciepłe	550	-2,9	15,3	45	89	231
ciepłe	200	-1,5	17,6	14	92	259

Źródło: Woś A., *Klimat Polski*, Warszawa 1999.

TABELA 7: Daty przejścia średniej dobowej temperatury powietrza przez określone progi termiczne i czas trwania termicznych pór roku (ilość dni).

Miejsce	Wzrost temperatury powietrza			Spadek temperatury powietrza		
	>0 °C	>5 °C	>15 °C	<15 °C	<5 °C	<0 °C
Jelenia Góra	2 III	6 IV	19 VI	17 VIII	1 XI	9 XII
Karkonosze	15 IV	30 V	15 VII	15 VII	17 IX	28 X
	przedwiośnie	wiosna	lato	jesień	przedzimie	zima
Jelenia Góra	35	74	60	76	38	82
Karkonosze	35	46	0	64	41	178

Źródło: Woś A., *Klimat Polski*, Warszawa 1999.

Na obszarach górskich dni z pogodą ciepłą¹⁵ średnio w roku jest od około 146 (szczytowe partie Karkonoszy) do około 240 (Jelenia Góra). Dni przymrozkowych¹⁶ pojawia się od 77 (szczytowe partie Karkonoszy) do 108 (Jelenia Góra). Dni z pogodą mroźną¹⁷ jest od około 35 (Jelenia Góra) do 150 (szczytowe partie Karkonoszy). Dni z opadem¹⁸ średnio w roku występuje od 177 (Jelenia Góra) do 239 (szczytowe partie Karkonoszy). Zazwyczaj są notowane jednocześnie z pogodą mroźną. W szczytowych partiach Karkonoszy 48 % wszystkich dni z opadem przypada w dniach mroźnych, najczęściej gdy panuje pogoda dość mroźna¹⁹. Na terenach położonych niżej największy odsetek dni z opadem (około 70 %) notowany jest podczas występowania pogody cieplej. Na całym obszarze górskim odsetek dni z opadem podczas pogody przymrozkowej jest podobny i wynosi od około 19 % do 24 %. Dni słonecznych lub z niewielkim zachmurzeniem²⁰ jest na omawianym terenie średnio w roku od około 28 (szczytowe partie Karkonoszy) do około 37 (Jelenia Góra). Najwięcej dni słonecznych odznacza się jednocześnie pogodą ciepłą. W Jeleniej Górze ich odsetek jest największy i wynosi blisko 63 %. Wśród dni słonecznych około 44 % odznacza się pogodą ciepłą w szczytowych partiach Karkonoszy. Dni słonecznych i jednocześnie mroźnych

¹⁵ Temperatura średnia dobowa >5,0 °C, temperatura dobowo minimalna i maksymalna >0,0 °C.

¹⁶ Temperatura średnia dobowo od -5,0 °C do 5,0 °C, temperatura dobowo minimalna < lub = 0,0 °C, temperatura maksymalna >0,0 °C.

¹⁷ Temperatura średnia dobowo <0,0 °C, temperatura dobowo minimalna i maksymalna = lub <0,0 °C.

¹⁸ Dobowa suma opadu = lub > 0,1 mm.

¹⁹ Temperatura średnia dobowo od -5,1 °C do -15,0 °C, temperatura dobowo minimalna i maksymalna = lub <0,0 °C

²⁰ Zachmurzenie średnie dobowe < lub = 20 %.



najmniej jest w Jeleniej Górze, a najwięcej w szczytowych partiach Karkonoszy. Udział dni mroźnych w ogólnej liczbie z pogodą słoneczną w Jeleniej Górze nie przekracza 10%, zaś w szczytowych partiach Karkonoszy 28 %. Dni z pogodą pochmurną²¹ notuje się średnio w roku od 162 (szczytowe partie Karkonoszy) do 194 (Jelenia Góra). Wśród dni pochmurnych około 35 % stanowią dni z opadem atmosferycznym w Jeleniej Górze do 50 % w szczytowych partiach Karkonoszy. Wśród dni z pogodą pochmurną największy odsetek stanowią dni z pogodą ciepłą i wynosi on od 45 % (szczytowe partie Karkonoszy) do 71 % w Jeleniej Górze. Wśród dni pochmurnych udział dni jednocześnie przymrozkowych jest stosunkowo wyrównany i wynosi 21 %. Udział dni mroźnych wśród pochmurnych jest bardziej zróżnicowany. W Jeleniej Górze wynosi tylko około 8 %, zaś w szczytowych partiach Karkonoszy wynosi 28 %. Pogoda z dużym zachmurzeniem²² cechuje średnio w roku od 130 dni (Jelenia Góra) do 176 dni (szczytowe partie Karkonoszy). Wśród dni z dużym zachmurzeniem zdecydowana większość – od średnio 68 % w Jeleniej Górze do 92 % w szczytowych partiach Karkonoszy – odznacza się opadem atmosferycznym. Dni z dużym zachmurzeniem na terenach górskich położonych najwyżej są najczęściej notowane podczas pogody mroźnej, a w Jeleniej Górze najczęściej towarzyszą typom pogody ciepłej, szczególnie umiarkowanie ciepłej²³.

TABELA 8: Frekwencja wybranych zjawisk atmosferycznych.

Miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Liczba dni pogodnych												
Jelenia Góra	2,9	2,6	3,0	3,3	2,8	2,2	2,8	3,2	4,2	5,2	2,1	2,3
Karkonosze	3,1	2,7	2,6	2,1	1,5	1,0	1,3	1,7	2,4	4,3	2,1	3,2
Liczba dni pochmurnych												
Jelenia Góra	14,0	12,7	11,9	10,4	9,6	9,1	9,9	6,7	7,3	9,6	13,6	15,2
Karkonosze	16,1	15,1	16,1	14,6	13,3	13,3	14,0	12,4	12,7	14,3	17,4	16,8
Liczba dni z mgłą całodzienną												
Karkonosze	13,2	13,2	10,9	7,6	8,1	6,2	5,8	8,9	6,6	7,9	13,9	12,6
Wilgotność względna powietrza (%)												
Jelenia Góra	81	81	77	75	76	76	78	80	80	81	83	83
Średnie sumy opadów atmosferycznych (mm)												
Jelenia Góra	31	31	36	55	81	87	103	92	52	50	45	38
Karkonosze	97	97	100	120	130	150	165	125	83	90	111	104
Liczba dni z opadem ≥ 0,1 mm												
Jelenia Góra	15	15	14	15	17	15	15	15	12	13	15	16
Karkonosze	22	20	21	19	20	18	19	19	18	18	22	22
Liczba dni z opadem ≥ 10,0 mm												
Jelenia Góra	0,3	0,4	0,5	1,4	2,6	2,7	3,0	3,0	1,0	1,3	0,9	0,6
Karkonosze	2,6	2,6	3,1	3,6	4,2	4,8	5,2	3,8	2,3	2,4	2,5	3,0

Źródło: Woś A., *Klimat Polski*, Warszawa 1999.

TABELA 9: Pokrywa śnieżna.

²¹ Zachmurzenie średnie dobowe od 21 % do 79 %.

²² Zachmurzenie średnie dobowe = lub > 80 %.

²³ Temperatura średnia dobowa od 5,1 °C do 15,0 °C, temperatura dobowo minimalna i maksymalna >0,0 °C.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Miejsce	Data pojawienia się pokrywy śnieżnej			Data zaniku pokrywy śnieżnej		
	średnia	najwcześniej	najpóźniej	średnia	najwcześniej	najpóźniej
Jelenia Góra	18 XI	12 X	1 I	10 IV	23 II	6 V
	Rzeczywista liczba dni z pokrywą śnieżną			Potencjalna liczba dni z pokrywą śnieżną		
	średnia	najwyższa	najniższa	średnia	najwyższa	najniższa
Jelenia Góra	66	125	21	145	193	85
	Największa średnia miesięczna grubość pokrywy śnieżnej (cm)					
	XI	XII	I	II	III	IV
Jelenia Góra	5	20	25	36	27	4

Źródło: Woś A., *Klimat Polski*, Warszawa 1999.

Powyższy zarys informacji o stosunkach pogodowych na obszarach górskich, rozpatrywanych jako stan średni roczny uzyskany na podstawie analizy wyników pomiarów i obserwacji meteorologicznych za okres wieloletni, jest uproszczony i ma charakter przeglądu. Niemniej rejon objęty ekspertyzą należy do najchłodniejszych w Polsce i charakteryzuje się: przewagą wpływów oceanicznych, większymi od przeciętnych amplitudami temperatur, silniejszymi od przeciętnych wiatrami (często fenowymi), dłuższym od przeciętnej okresem występowania mgieł, wyższą od przeciętnej wilgotnością powietrza, mniejszym od przeciętnej usłonecznieniem, późną wiosną, krótkim umiarkowanie ciepłym latem, dość mroźną i długą zimą oraz wyższymi od przeciętnych sumami opadów atmosferycznych, rosnącymi wraz ze wzrostem wysokości nad poziomem morza.

3. Infrastruktura transportowa i komunikacyjna.



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Według Słownika Języka Polskiego (Wydawnictwo Naukowe PWN) **transport** to przewóz ludzi i rzeczy lub ich przenoszenie z jednego miejsca na drugie lub dokądś za pomocą odpowiednich pojazdów lub urządzeń, natomiast **komunikacja** między jakimiś miejscami to utrzymywanie między nimi połączenia za pomocą środków transportu lub łączności za pomocą urządzeń telekomunikacyjnych.

3. 1. Drogi krajowe.

Droga krajowa nr 3:

Droga krajowa nr 3 w relacji: Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jelenia Góra – Jakuszyce to główny szlak komunikacyjny o przebiegu południkowym w zachodniej części Polski. Stanowi on fragment środkowoeuropejskiego korytarza transportowego E65, łączącego miejscowość Malmö w Szwecji z miejscowością Chania w Grecji poprzez Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Chorwację, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Kosovo i Macedonię.

RYCINA 8: Przebieg korytarza transportowego E65.



Źródło reprodukcji: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:E65>

Na terenie objętym ekspertyzą droga nr 3 ma długość 41,004 km i przebiega przez:

- Jelenią Górę na długości 17,979 km (ulice: Wrocławska, Konstytucji 3-go Maja, Jana Pawła II, Sobieskiego, Zgorzelecka, Spółdzielcza i Trasa Czeska);

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- Gminę Stara Kamienica (Wojcieszycze) na długości 3,711 km;
- Piechowice na długości 6,561 km (ulice: Jeleniogórska i Turystyczna);
- Szklarską Porębę na długości 12,753 km (ulice: Jeleniogórska, Jedności Narodowej, Sikorskiego i Szosa Czeska).

Poza Jelenią Górą, która jako miasto na prawach powiatu sama sprawuje zarząd nad wszystkimi drogami na jej obszarze, droga nr 3 znajduje się w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Oddział we Wrocławiu. Trasa na całej długości posiada kategorię GP. Odcinek jednojezdniowy ma długość 34,270 km, zaś dwujezdniowy (Jelenia Góra) 6,734 km. Według danych GDDKiA w 2005 roku na analizowanym obszarze przejeżdżało od 1564 pojazdów na dobę na odcinku Szklarska Poręba – Jakuszyce do 8313 pojazdów na dobę na odcinku Kaczorów – Jelenia Góra. Podane wartości natężenia ruchu klasyfikowały je na średniej pozycji w stosunku do natężenia na innych odcinkach dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego. Z punktu widzenia najważniejszych potrzeb transportowych i komunikacyjnych, poza remontem nawierzchni, wymienia się budowę obejścia Maciejowej w Jeleniej Górze, budowę obwodnicy południowej w Jeleniej Górze oraz budowę obejścia Szklarskiej Poręby.

Droga krajowa nr 30:

Droga krajowa nr 30 w relacji: Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec to uzupełniający szlak komunikacyjny o przebiegu równoleżnikowym w południowo – zachodniej części województwa dolnośląskiego. Droga nr 30 umożliwia rozprowadzenie ruchu z rejonu Sudetów Zachodnich, a także Środkowych w kierunku polsko – niemieckiego przejścia granicznego w Zgorzelcu i Jędrzychowicach. Tym samym pełni ona ważną rolę w kontekście ruchu turystycznego dla gości zza zachodniej granicy. Na terenie objętym ekspertyzą droga nr 30 ma długość 11,903 km i przebiega przez:

- Jelenią Górę na długości 2,384 km (ul. Sobieskiego);
- Gminę Stara Kamienica (Rybnica, Barcinek) na długości 9,519 km;

Poza Jelenią Górą droga nr 30 znajduje się w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Oddział we Wrocławiu. Trasa na całej długości posiada kategorię GP. Odcinek jednojezdniowy ma długość 11,861 km, zaś dwujezdniowy (Jelenia Góra) 0,042 km. Według danych GDDKiA w 2005 roku na analizowanym obszarze (Pasiecznik – Jelenia Góra) przejeżdżało 6135 pojazdów na dobę. Podane wartości natężenia ruchu klasyfikowały je na średniej pozycji w stosunku do natężenia na innych odcinkach dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego.

Reasumując łączna długość dróg krajowych przebiegających przez rejon objęty ekspertyzą wynosi 52,907 km, z czego:

- 20,363 km w Jeleniej Górze;
- 13,230 km na terenie gminy Stara Kamienica;
- 12,753 km w Szklarskiej Porębie;
- 6,561 km w Piechowicach.

3. 2. Drogi wojewódzkie.

Droga nr 358:

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Droga wojewódzka nr 358 w relacji: Szklarka Poręba – Świeradów Zdrój – Leśna – Włosień to lokalny szlak komunikacyjny, mający znaczenie jedynie na terenie powiatów: jeleniogórskiego, lwóweckiego i lubańskiego. Droga nr 358 umożliwia rozprowadzenie ruchu ze Szklarskiej Poręby w kierunku Lubania i Zgorzelca bez potrzeby przejazdu przez Jelenią Górę. Na terenie objętym ekspertyzą droga nr 358 ma długość 8,979 km i przebiega przez:

- Szklarską Porębę na długości 3,479 km (ulice: Dworcowa i Armii Krajowej);
- Gminę Stara Kamienica (poza terenem zainwestowanym) na długości 5,500 km.

Droga nr 358 znajduje się w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu (DSDiK). Trasa na całej długości posiada kategorię G. Według danych DSDiK w 2005 roku przez analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 358 (Szklarska Poręba – Krobica) przejeżdżało 1195 pojazdów na dobę. Podana wartość natężenia ruchu klasyfikowała ją na jednej z najniższych pozycji w stosunku do natężenia na innych odcinkach dróg wojewódzkich w regionie dolnośląskim. Z punktu widzenia najważniejszych potrzeb transportowych i komunikacyjnych wymienia się przede wszystkim remont nawierzchni oraz budowę chodników dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa.

Droga nr 365:

Droga wojewódzka nr 365 w relacji: Jelenia Góra – Stara Kraśnica (Świerzawa) – Jawor to ważny szlak komunikacyjny na środkowym południu województwa dolnośląskiego. Droga nr 365 umożliwia rozprowadzenie ruchu z Jeleniej Góry i całego powiatu jeleniogórskiego w kierunku Złotoryi i Jawora, a dalej Legnicy bez potrzeby przejazdu drogą krajową nr 3. Na terenie objętym ekspertyzą droga nr 365 ma długość 1,230 km (w tym odcinek dwujezdniowy 0,169 km) i przebiega przez Jelenią Górę (ul. Legnicka). Nadzór nad drogą sprawuje miasto Jelenia Góra. Trasa na całej długości posiada kategorię G. Według danych DSDiK w 2005 roku przez analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 365 (Jelenia Góra – Stara Kraśnica) przejeżdżało 2491 pojazdów na dobę. Podana wartość natężenia ruchu klasyfikowała ją na średniej pozycji w stosunku do natężenia na innych odcinkach dróg wojewódzkich w regionie dolnośląskim. Z punktu widzenia najważniejszych potrzeb transportowych i komunikacyjnych wymienia się przede wszystkim remont nawierzchni.

Droga nr 366:

Droga wojewódzka nr 366 w relacji: Piechowice – Jelenia Góra (Sobieszów) – Podgórzyn – Karpacz – Kowary to bardzo ważny szlak komunikacyjny na terenie powiatu jeleniogórskiego. Droga nr 366, biegnąca podnóżem Karkonoszy, umożliwia rozprowadzenie ruchu pomiędzy zachodnią a wschodnią częścią powiatu, łącząc poprzez Piechowice dwa największe ośrodki usług turystycznych, to jest: Szklarską Porębę i Karpacz. Na terenie objętym ekspertyzą droga nr 366 ma długość 7,443 km i przebiega przez:

- Piechowice na długości 3,988 km (ul. Żymierskiego);
- Jelenią Górę na długości 3,455 km (ulice: Cieplicka, Karkonoska, Czecha).

Poza Jelenią Górą droga nr 366 znajduje się w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu (DSDiK). Trasa na całej długości posiada kategorię G. Według danych DSDiK w 2005 roku na analizowanym obszarze przejeżdżało od 3552 pojazdów na dobę na odcinku Piechowice – Jelenia Góra do 5050 pojazdów na dobę na odcinku Jelenia Góra – Podgórzyn. Podane wartości natężenia ruchu klasyfikowały je na średniej pozycji w stosunku do natężenia na innych odcinkach dróg wojewódzkich w regionie dolnośląskim. Z punktu widzenia



najważniejszych potrzeb transportowych i komunikacyjnych wymienia się przede wszystkim remont nawierzchni oraz dostosowanie drogi na terenach zurbanizowanych do wymaganych parametrów technicznych w celu poprawy bezpieczeństwa, a docelowo budowę obejścia Sobieszowa i Piechowic.

Droga nr 367:

Droga wojewódzka nr 367 w relacji: Jelenia Góra – Kowary – Kamienna Góra – Wałbrzych to jeden z najważniejszych szlaków komunikacyjnych w rejonie Sudetów Zachodnich i Środkowych. Droga nr 367 umożliwia rozprowadzenie ruchu pomiędzy Jelenią Górą a Wałbrzychem, czyli dwoma największymi ośrodkami miejskimi w Sudetach i jednymi z największych ośrodków miejskich w całym regionie dolnośląskim. Na terenie objętym ekspertyzą droga nr 367 ma długość 8,980 km i przebiega przez Jelenią Górę (ulice: Pola, Wojska Polskiego i Sudecka). Nadzór nad drogą sprawuje miasto Jelenia Góra. Trasa na całej długości posiada kategorię G. Według danych DSDiK w 2005 roku przez analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 367 (Jelenia Góra – Kowary) przejeżdżało 5145 pojazdów na dobę. Podana wartość natężenia ruchu klasyfikowała ją na średniej pozycji w stosunku do natężenia na innych odcinkach dróg wojewódzkich w regionie dolnośląskim.

Reasumując łączna długość dróg wojewódzkich przebiegających przez rejon objęty ekspertyzą wynosi 26,632 km, z czego:

- 13,665 km w Jeleniej Górze;
- 5,500 km na terenie gminy Stara Kamienica;
- 3,988 km w Piechowicach;
- 3,479 km w Szklarskiej Porębie.

3. 3. Drogi powiatowe.

Jelenia Góra:

TABELA 10: Wykaz dróg powiatowych na terenie miasta Jelenia Góra.

Nr referencyjny	Nazwa drogi / ulicy	Długość drogi w km			
		bitumiczna	kostka	brukowcowa	tluczniowa
1	2	3	4	5	6
P 002491	Podchorążych	0,524			
P 002491	Grunwaldzka	1,048			
P 002491	Mostowa	0,176			
P 002491	Podwale	0,330			
P 002491	Sobieskiego	0,382			
P 002646	Goduszyn – Siedlęcín	1,256			
1	2	3	4	5	6
P 002647	Dolnośląska	1,191			
P 002648	Dziwizowska	1,153			
P 002649	Michałowicka	2,400			
P 002649	Karkonoska	3,344			
P 002650	Korczaka	0,220			

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



P 002650	Wolności	6,348			
P 002650	Podgórzyńska	0,937			
P 002651	Wróblewskiego	0,811			1,912
P 002652	Krośnieńska	1,759			0,380
P 002653	Słowackiego	0,957			
P 002653	Mickiewicza	3,263			
P 002654	Łomnicka	2,971			
P 002655	Cieplicka	3,998			
P 002655	Cervi	0,481			
P 002655	Podgórzyńska	0,433			
P 002656	Pułaskiego	0,598			
P 002656	Staszica	0,415			
P 002656	Cervi	0,113			
P 002657	Dworcowa	0,864			
P 002657	Rataja	0,255			
P 002657	Sobieszowska	1,717			
P 002658	Karola Miarki	2,703	0,220		
P 002658	Wojewódzka	1,376			
P 002659	Ceglana	0,072		0,160	
P 002660	Wojska Polskiego	0,878			
P 002661	Bankowa	0,381			
P 002661	Matejki	0,463			
P 002661	Plac Niepodległości	0,041			
P 002661	Sudecka	0,374			
P 002661	Plac Wyszyńskiego	0,218			
P 002662	Drzymały	0,545			
P 002662	Flisaków	0,254			
P 002662	Osiedle Robotnicze	0,962	0,054		
P 002662	Świętojańska	0,163			
P 002663	Ogińskiego	1,864			
P 002664	Rózyckiego	0,862			
P 002664	Traktorowa	0,188			
P 002664	Złotnicza	0,201			
P 002665	Głowackiego	0,424			
P 002665	Lipowa	0,390			
P 002665	Morcinka	0,981			
P 002665	Powstańców Wielkopolskich	0,597			
P 002665	Spółdzielcza	0,305			
P 002665	Wyczółkowskiego	0,903			
P 002666	Kilińskiego	0,563			
P 002666	Kubsza	0,388			
1	2	3	4	5	6
P 002666	1-go Maja	0,767			
P 002667	Nowowiejska	1,490			
P 002668	Trzcńska	1,243			0,529
P 002669	Staffa	0,510			
P 002670	Marcinkowskiego	0,307			
P 002723	Goduszyńska	2,114			

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



P 002723	Lubańska	2,786			
P 002749	Dzierżonia	1,875			
P 002749	Kaczawska	1,157			
P 002763	droga na Pakoszów	1,126			
P 002763	Romera	1,009			
	SUMA	68,424	0,274	0,160	2,821

Źródło: Miejski Zarząd Dróg i Mostów Jelenia Góra, 2011.

Ogółem długość dróg powiatowych na terenie Jeleniej Góry wynosi 71,679 km. Wszystkie drogi posiadają kategorię Z. Powyższe drogi znajdują się w gestii Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jeleniej Górze.

Piechowice, Szklarska Poręba, Stara Kamienica:

TABELA 11: Wykaz dróg powiatowych na terenie Piechowic, Szklarskiej Poręby i gminy Stara Kamienica.

Nr drogi	Przebieg	Długość drogi w km			
		Ogółem	w tym:		
			Piechowice	Szklarska Poręba	Stara Kamienica
2492 D	Mała Kamienica – Stara Kamienica	4,839			4,839
2513 D	Antoniów – Chromiec – Kopaniec – Kromnów	9,476			9,476
2647 D	Jelenia Góra – Wojcieszycy – Kromnów	6,301			6,301
2649 D	Piechowice, ul. Sudecka	5,600	5,600		
2723 D	DK 30 – Rybnica – Jelenia Góra	1,800			1,800
2731 D	Szklarska Poręba, ulice: Górna i Piastowska	4,245		4,245	
2732 D	Szklarska Poręba, ul. Demokratów	0,972		0,972	
2733 D	Szklarska Poręba, ul. 1-go Maja, Kilińskiego, Uroczka	2,068		2,068	
2762 D	Kromnów – Kopaniec	2,464			2,464
2763 D	Barcinek – Stara Kamienica – Kromnów – Piechowice (ulice: Piastowska i Pakoszowska)	16,800	4,380		12,420
2773 D	Mała Kamienica – Chromiec	3,225			3,225
2774 D	DK 30 – Rybnica – Stara Kamienica – Nowa Kamienica	9,360			9,360

Źródło: Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze, Zarząd Dróg Powiatowych, 2011.

Ogółem długość dróg powiatowych na terenie Piechowic, Szklarskiej Poręby i gminy Stara Kamienica wynosi 67,150 km, z czego:

- 49,885 km na terenie gminy Stara Kamienica;
- 9,980 km na terenie Piechowic;
- 7,258 km na terenie Szklarskiej Poręby.

Wszystkie drogi posiadają nawierzchnię bitumiczną. Powyższe drogi znajdują się w gestii Zarządu Dróg Powiatowych w Jeleniej Górze. Według danych tegoż Zarządu stan techniczny dróg nr: 2492, 2513, 2762, 2763,



2773 i 2774 jest zły i wymagają one pilnych remontów. Stan pozostałych dróg jest średni (2647, 2649, 2723, 2731, 2732, 2763 – ul. Piastowska w Piechowicach) i dobry (2733, 2763 – ul. Pakoszowska w Piechowicach).

3. 4. Drogi gminne.

Jelenia Góra:

Ogółem długość dróg gminnych na terenie Jeleniej Góry wynosi 146,950 km. Wszystkie drogi posiadają kategorię L. Rodzajowa struktura nawierzchni dróg gminnych przedstawia się następująco:

- bitumiczna – 112,120 km (76,30 % całości);
- gruntowa wzmocniona – 14,343 km (9,76 %);
- kostka – 7,903 km (5,38 %);
- gruntowa naturalna – 4,331 km (2,95 %);
- betonowa – 3,354 km (2,28 %);
- tłuczniowa – 2,890 km (1,97 %);
- brukowcowa – 2,009 km (1,37 %).

Powyższe drogi znajdują się w gestii Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jeleniej Górze. Pełen wykaz dróg znajduje się w załączniku nr 1 do niniejszej ekspertyzy.

Piechowice:

Ogółem długość dróg gminnych na terenie Piechowic wynosi 30,543 km. Zdecydowana większość dróg (21,757 km, czyli 71,23 % ogółu) posiada nawierzchnię asfaltową. Formalnie Piechowice są dopiero na etapie tworzenia gminnej ewidencji dróg. Powyższe drogi znajdują się w gestii Urzędu Miasta w Piechowicach. Pełen wykaz dróg znajduje się w załączniku nr 2 do niniejszej ekspertyzy.

Szklarska Poręba:

Ogółem długość dróg gminnych na terenie Szklarskiej Poręby wynosi 53,929 km. Rodzajowa struktura nawierzchni dróg gminnych przedstawia się następująco:

- bitumiczna – 32,369 km (60,02 % całości);
- tłuczniowa – 10,501 km (19,47 %);
- gruntowa – 4,657 km (8,64 %);
- żwirowa – 2,046 km (3,79 %);
- kostka – 1,974 km (3,66 %);
- gruntowo – tłuczniowa – 1,202 km (2,23 %);
- szutrowa – 0,829 km (1,54 %);
- brukowa – 0,351 km (0,65 %).

Powyższe drogi znajdują się w gestii Urzędu Miejskiego w Szklarskiej Porębie. Pełen wykaz dróg znajduje się w załączniku nr 3 do niniejszej ekspertyzy.

Stara Kamienica:



Ogółem długość dróg gminnych na terenie gminy Stara Kamienica wynosi 35,416 km. Zdecydowana większość dróg (31,043 km, czyli 87,65 % ogółu) posiada nawierzchnię asfaltową. Formalnie gmina Stara Kamienica jest dopiero na etapie tworzenia gminnej ewidencji dróg. Powyższe drogi znajdują się w gestii Urzędu Gminy w Starej Kamienicy. Pełen wykaz dróg znajduje się w załączniku nr 4 do niniejszej ekspertyzy.

3. 5. Linie kolejowe.

Zgodnie z informacjami zawartymi we wstępie do niniejszej ekspertyzy infrastruktura kolejowa analizowana jest dla całego obszaru powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski).

Linia nr 274:

Linie kolejowa nr 274 w relacji: Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec to jedna z ważniejszych linii kolejowych w regionie dolnośląskim. Sklasyfikowana jest jako linia normalnotorowa, dwutorowa na odcinku Wrocław – Jelenia Góra i jednotorowa na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec, zelektryfikowana, pierwszorzędna, klasy technicznej „3”, o znaczeniu państwowym. Na terenie powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski) długość kolejowego szlaku nr 274 wynosi 36,175 km i przebiega przez gminy: Janowice Wielkie, Mysłakowice, Jelenia Góra i Stara Kamienica. Linia obsługiwana jest zarówno na potrzeby przewozów pasażerskich jak i towarowych na całym odcinku. Na analizowanym terenie infrastrukturę kolejową dla podróżnych stanowią stacje kolejowe: Janowice Wielkie, Trzcińsko, Wojanów, Jelenia Góra, Rybnica i Stara Kamienica. Linia nr 274, zwłaszcza na odcinku pomiędzy Janowicami Wielkimi a Jelenią Górą, wymaga pilnych remontów. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu w ramach posiadanych środków finansowych nie przewiduje inwestycji związanych z modernizacją linii nr 274 na terenie powiatu jeleniogórskiego.

Linia nr 283:

Linia kolejowa nr 283 w relacji: Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Zebrzydowa – Żagań stanowi uzupełniającą rolę w kolejowym systemie transportowym i komunikacyjnym na terenie województwa dolnośląskiego i lubuskiego. Sklasyfikowana jest jako linia normalnotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, drugorzędna, klasy technicznej „4”. Na terenie powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski) długość kolejowego szlaku nr 283 wynosi 7,360 km i przebiega przez gminy: Jelenia Góra i Jeżów Sudecki. Linia obsługiwana jest na potrzeby przewozów pasażerskich na odcinku Jelenia Góra – Zebrzydowa. Na analizowanym terenie infrastrukturę kolejową dla podróżnych stanowią stacje kolejowe: Jelenia Góra, Jeżów Sudecki i Siedlęcín. Linia nr 283 wymaga remontu. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu w ramach posiadanych środków finansowych nie przewiduje inwestycji związanych z modernizacją linii nr 283 na terenie powiatu jeleniogórskiego.

Linia nr 311:

Linia kolejowa nr 311 w relacji: Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce – Granica Państwa stanowi uzupełniającą rolę w kolejowym systemie transportowym i komunikacyjnym na terenie województwa dolnośląskiego. Odcinek Jakuszyce – Harrachov jest jednym z 5 kolejowych przejść granicznych między Polską a Czechami w rejonie województwa dolnośląskiego. Sklasyfikowana jest jako linia normalnotorowa, jednotorowa,

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



zelektryfikowana na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba, klasy technicznej „4”, o znaczeniu państwowym. Na terenie powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski) długość kolejowego szlaku nr 311 wynosi 46,262 km i przebiega przez gminy: Jelenia Góra, Piechowice i Szklarska Poręba. Linia obsługiwana jest zarówno na potrzeby przewozów pasażerskich jak i towarowych na całym odcinku. Na analizowanym terenie infrastrukturę kolejową dla podróżnych stanowią następujące stacje i przystanki kolejowe: Jelenia Góra, Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Jelchem (przystanek nieczynny), Jelenia Góra Cieplice, Jelenia Góra Orle, Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice Dolne, Piechowice, Górzyniec (przystanek nieczynny), Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Średnia, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Huta, Czerwony Potok (przystanek nieczynny) i Jakuszyce. Linia nr 311 wymaga remontu, zwłaszcza na odcinku Piechowice – Szklarska Poręba Górna. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu w ramach posiadanych środków finansowych nie przewiduje inwestycji związanych z modernizacją linii nr 311 na terenie powiatu jeleniogórskiego. Odcinek (torowisko) Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Granica Państwa jest własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.

Linia nr 308:

Linia kolejowa nr 308 w relacji: Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary – Kamienna Góra odgrywa lokalną rolę w kolejowym systemie transportowym i komunikacyjnym na terenie województwa dolnośląskiego. Sklasyfikowana jest jako linia normalnotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, znaczenia miejscowego, klasy technicznej „4”. Na terenie powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski) długość kolejowego szlaku nr 308 wynosi 26,100 km i przebiega przez gminy: Jelenia Góra, Mysłakowice i Kowary. Od 1986 roku linia jest zamknięta dla ruchu pasażerskiego. Obecnie zawieszony jest na niej również transport towarowy. Na analizowanym terenie infrastrukturę kolejową dla podróżnych stanowią (poza Jelenią Górą) następujące nieczynne stacje i przystanki kolejowe: Łomnica Dolna, Łomnica Średnia, Łomnica, Mysłakowice, Kostrzyca, Kowary, Kowary Średnie i Kowary Górne. Linia nr 308 wymaga generalnego remontu na całym odcinku, włącznie z uzupełnieniem torowiska. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu w ramach posiadanych środków finansowych nie przewiduje inwestycji związanych z modernizacją linii nr 308 na terenie powiatu jeleniogórskiego. Z punktu widzenia turystycznej popularyzacji regionu jak i promocji ekologicznego transportu pożądana jest reaktywacja połączeń pasażerskich.

Linia nr 340:

Linia kolejowa nr 340 w relacji: Mysłakowice – Karpacz stanowi lokalną rolę w kolejowym systemie transportowym i komunikacyjnym na terenie województwa dolnośląskiego. Sklasyfikowana jest jako linia normalnotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, znaczenia miejscowego, klasy technicznej „5”. Na terenie powiatu jeleniogórskiego długość kolejowego szlaku nr 340 wynosi 7,302 km i przebiega przez gminy: Mysłakowice, Podgórzyn i Karpacz. Od 2000 roku linia jest zamknięta dla ruchu pasażerskiego. Obecnie zawieszony jest na niej również transport towarowy. Na analizowanym terenie infrastrukturę kolejową dla podróżnych stanowią następujące nieczynne stacje kolejowe: Mysłakowice, Mysłakowice Orzeł, Miłków i Karpacz. Linia nr 340 wymaga generalnego remontu na całym odcinku, włącznie z uzupełnieniem torowiska. PKP Polskie Linie Kolejowe SA,

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu w ramach posiadanych środków finansowych nie przewiduje inwestycji związanych z modernizacją linii nr 340 na terenie powiatu jeleniogórskiego. Z punktu widzenia turystycznej popularyzacji regionu jak i promocji ekologicznego transportu pożądana jest reaktywacja połączeń pasażerskich.

Ogółem długość linii kolejowych na terenie powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski) wynosi 123,199 km, w tym długość linii czynnych dla przewozów pasażerskich wynosi 89,797 km. Powyższe oznacza, że analizowany rejon charakteryzuje się korzystniejszymi współczynnikami dotyczącymi gęstości sieci kolejowej w stosunku do województwa i kraju.

TABELA 12: Podstawowe współczynniki dotyczące czynnych linii kolejowych w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Powiat Jeleniogórski (grodzki i ziemski)	Województwo Dolnośląskie	Polska
Linie kolejowe na 100 km ²	12,2 (16,7) ²⁴	8,8	6,5
Linie kolejowe na 10 tys. ludności	6,1 (8,3)	6,1	5,3

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

²⁴ Wartości w nawiasach oznaczają współczynniki dla linii czynnych i zawieszonych łącznie.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**
Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 13: Wykaz linii kolejowych i podstawowe parametry techniczne.

Nr linii	Kilometraż ²⁵ (km: od – do)	Odcinek (km)	Typ linii	Kategoria linii ²⁶	Znaczenie państwowe ²⁷	Klasa torowisk ²⁸	Klasa linii ²⁹
LINIE CZYNNE							
274	110,440 – 146,615	36,175	km: 110,440 – 126,250 2 torowa, zelektryfikowana	pierwszorzędna	TAK	3	C3
			km: 126,250 – 146,615 1 torowa, zelektryfikowana				
283	0,070 – 7,430	7,360	1 torowa, nieelektryfikowana	drugorzędna	NIE	4	B2
311	–3,124 – 43,138	46,262	km: –3,124 – 29,844: 1 torowa, zelektryfikowana	znaczenia miejscowego	TAK	4	km: –3,124 – 29,100: C3
			km: 29,844 – 43,138: 1 torowa, nieelektryfikowana				km: 29,100 – 29,844: B2
							km: 29,844 – 43,138: C3
LINIE NIECZYNNE							
308	13,886 – 39,986	26,100	1 torowa, nieelektryfikowana	znaczenia miejscowego	NIE	4	km: 13,886 – 30,647: A
							km: 30,647 – 39,986: C3
340	–0,247 – 7,055	7,302	1 torowa, nieelektryfikowana	znaczenia miejscowego	NIE	5	–

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, 2011.

TABELA 14: Maksymalne prędkości na liniach kolejowych³⁰.

²⁵ Kilometraż o ujemnej wartości (linie nr: 311 i 340) występuje w przypadku gdy początek kilometrażu linii znajduje się przed osią stacji lub posterunku odgałęźnego.

²⁶ Według PKP Polskie Linie Kolejowe SA, *Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych*, Warszawa 2005 (objaśnienie – załącznik nr 5).

²⁷ Według Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 roku w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z dnia 7 września 2010 roku).

²⁸ Według PKP Polskie Linie Kolejowe SA, *Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych*, Warszawa 2005 (objaśnienie – załącznik nr 5).

²⁹ Według PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 – uchwała nr 118/2011 Zarządu PKP PLK SA z dnia 28 lutego 2011 roku (objaśnienie – załącznik nr 5).

³⁰ Według PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego
Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Nr linii	Pociągi pasażerskie				Autobusy szynowe			
	tor ³¹	km początku	km końca	max prędkość (km/h)	tor ³²	km początku	km końca	max prędkość (km/h)
274	N	110,440	120,040	30	N	110,440	110,900	30
	N	120,040	125,800	70	N	110,900	120,040	50
	N	125,800	126,319	80	N	120,040	126,319	80
	N	126,319	146,615	70	N	126,319	146,615	70
	P	110,440	114,265	80	P	110,440	114,265	80
	P	114,265	121,200	40	P	114,265	121,200	40
	P	121,200	125,800	70	P	121,200	126,250	80
	P	125,800	126,250	80				
283	N	0,070	7,430	20	N	0,070	7,430	30
311	N	-3,124	13,317	60	N	-3,124	13,317	60
	N	13,317	17,480	40	N	13,317	17,480	40
	N	17,480	25,400	20	N	17,480	25,400	20
	N	25,400	28,300	40	N	25,400	28,300	40
	N	28,300	43,138	50	N	28,300	43,138	50
308	N	13,886	30,093	10	N	13,886	30,093	10
	N	30,093	39,986	60	N	30,093	39,986	60
340	N	-0,247	7,055	0	N	-0,247	7,055	0

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, 2011.

rozkładu jazdy 2011/2012 – uchwała nr 118/2011 Zarządu PKP PLK SA z dnia 28 lutego 2011 roku.

³¹ [tor „N” – nieparzysty (jeden na szlaku; pierwszy na stacji) ; tor „P” – parzysty (dwa na szlaku; drugi na stacji)].

³² j.w.



3. 6. Transport lotniczy.

Na terenie Jeleniej Góry przy ul. Łomnickiej funkcjonuje lotnisko, będące w zarządzie Aeroklubu Jeleniogórskiego. Lotnisko służy przede wszystkim dla celów sportowych (sekcje: samolotowa, szybowcowa, spadochronowa) jak i obsługi niewielkich statków powietrznych. Lotnisko posiada 3 pasy startowe o wymiarach: 610 x 185 m, 420 x 100 m oraz 260 x 100 m. Wszystkie pasy posiadają nawierzchnię trawiastą. Rozbudowa lotniska, a przede wszystkim budowa betonowego pasa startowego, umożliwi rozwój portu w kontekście międzyregionalnej jak i międzynarodowej komunikacji lotniczej. Dotyczy to przede wszystkim obsługi lotów czarterowych, samolotów prywatnych, lotnictwa sanitarnego, helikopterów, itp. Powyższe wpłynie pozytywnie na rozwój lokalnych usług turystyczno – uzdrowiskowych jak również na obsługę ruchu biznesowego.

Potencjał rozwojowy ma także być lotnisko w Starej Kamienicy, gdzie przed 1945 rokiem funkcjonowało niemieckie zapasowe lotnisko wojskowe. Dotyczy to przede wszystkim funkcji sportowych i usługowych.

Ze względu na niewielki obszar objęty ekspertyzą nie przewiduje się rozwoju wewnętrznych usług lotniczych, służących celom transportowym i komunikacyjnym. Do rozważenia pozostaje jedynie budowa sieci lądowisk dla helikopterów, głównie dla celów sanitarnych.

3. 7. Żegluga śródlądowa.

Ze względu na uwarunkowania naturalne ciek wodny w rejonie objętym ekspertyzą nie pełni funkcji transportowych i komunikacyjnych. Do rozważenia pozostaje kwestia turystycznego zagospodarowania wybranych odcinków cieków wodnych dla celów turystycznych i rekreacyjnych (kajakarstwo, w tym kajakarstwo górskie).

3. 8. Transport indywidualny.

W Polsce z końcem lat 80 – tych XX wieku nastąpił gwałtowny rozwój motoryzacji, wyrażający się rekordowym w stosunku do lat poprzednich, przyrostem liczby samochodów. Dotyczy to przede wszystkim pojazdów osobowych i jednośladów, ale także pojazdów ciężarowych. Przyczyną tego zjawiska była oczywiście chęć posiadania własnego pojazdu (samochody osobowe i jednoślady), możliwa do zrealizowania między innymi dzięki zwiększającej się sile nabywczej rodzimej waluty oraz zwiększone potrzeby transportowe rozwijającej się z roku na rok gospodarki (samochody ciężarowe). Powyższe sprawiło, że skrócił się dystans cywilizacyjny w zakresie motoryzacji pomiędzy Polską, a rozwiniętymi gospodarczo krajami. Z drugiej strony transport indywidualny zaczął dominować nad transportem publicznym i pojawiły się poważne problemy związane z niewydolnością układów komunikacyjnych, ze względu na niewystarczające inwestycje w drogową sieć transportową w stosunku do stale rosnących potrzeb.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ogółem na koniec 2009 roku na terenie powiatu jeleniogórskiego³³ ziemskiego i grodzkiego zarejestrowanych było 75799 pojazdów, z czego 63128 to samochody osobowe. W samej Jeleniej Górze liczby te wynosiły odpowiednio: 45414 i 37194 co stanowiło 59,91 % z ogółu pojazdów oraz 58,92 % z ogółu samochodów osobowych w całym powiecie ziemskim i grodzkim. Współczynniki ilości pojazdów ogółem oraz ilości samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynosiły odpowiednio: 510,7 oraz 425,3 i były niższe zarówno od średniej dla województwa dolnośląskiego jak i dla całego kraju. Wartości obliczane tylko dla Jeleniej Góry wynosiły odpowiednio: 537,0 (wskaźnik niższy od średniej w województwie i kraju) oraz 440,1 (wskaźnik wyższy od średniej w województwie i kraju). Warto zwrócić uwagę, że współczynniki obliczane na 100 km² powierzchni są znacznie wyższe od średniej notowanej w skali całego województwa oraz kraju i wynoszą dla powiatu odpowiednio: 10299 pojazdów ogółem oraz 8577 samochodów osobowych. Niewątpliwie w tym przypadku wartość prezentowanych wskaźników podwyższają dane obejmujące miasto Jelenia Góra.

TABELA 15: Podstawowe współczynniki dotyczące nasycenia motoryzacją w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Jelenia Góra	Powiat Jeleniogórski	Powiat ziemski i grodzki razem	Województwo Dolnośląskie	Polska
Pojazdy ogółem	45414	30385	75799	1574726	22024697
Samochody osobowe	37194	25934	63128	1246585	16494650
Motocykle	1441	574	2015	53621	974906
Samochody ciężarowe	5775	3005	8780	185355	2595485
Autobusy	294	88	382	7490	95415
Współczynniki na 1000 mieszkańców					
Pojazdy ogółem	537,0	475,8	510,7	547,4	577,1
Samochody osobowe	440,1	406,4	425,3	433,7	432,2
Motocykle	17,1	9,0	13,6	18,7	25,5
Samochody ciężarowe	70,4	49,0	59,2	68,3	73,3
Autobusy	3,5	1,4	2,6	2,6	2,5
Współczynniki na 100 km²					
Pojazdy ogółem	41664	4846	10299	7895	7044
Samochody osobowe	34123	4136	8577	6249	5275
Motocykle	1322	92	274	269	312
Samochody ciężarowe	5298	479	1193	929	830
Autobusy	350	14	52	38	31

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

Współczynniki dotyczące infrastruktury drogowej (drogi o twardej nawierzchni³⁴) prezentują się w powiecie jeleniogórskim (grodzki i ziemski) korzystniej od średniej wojewódzkiej i krajowej w aspekcie ich gęstości na 100 km² powierzchni oraz na zbliżonym poziomie pod względem ich dostępności na 1000 mieszkańców. Wskaźniki dotyczące Jeleniej Góry są charakterystyczne dla dużych gmin miejskich, charakteryzujących się znacznym zaludnieniem na stosunkowo niewielkiej powierzchni.

³³ GUS nie publikuje danych w podziale na poszczególne gminy.

³⁴ Drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Bez dróg wewnętrznych i transportu rolnego.

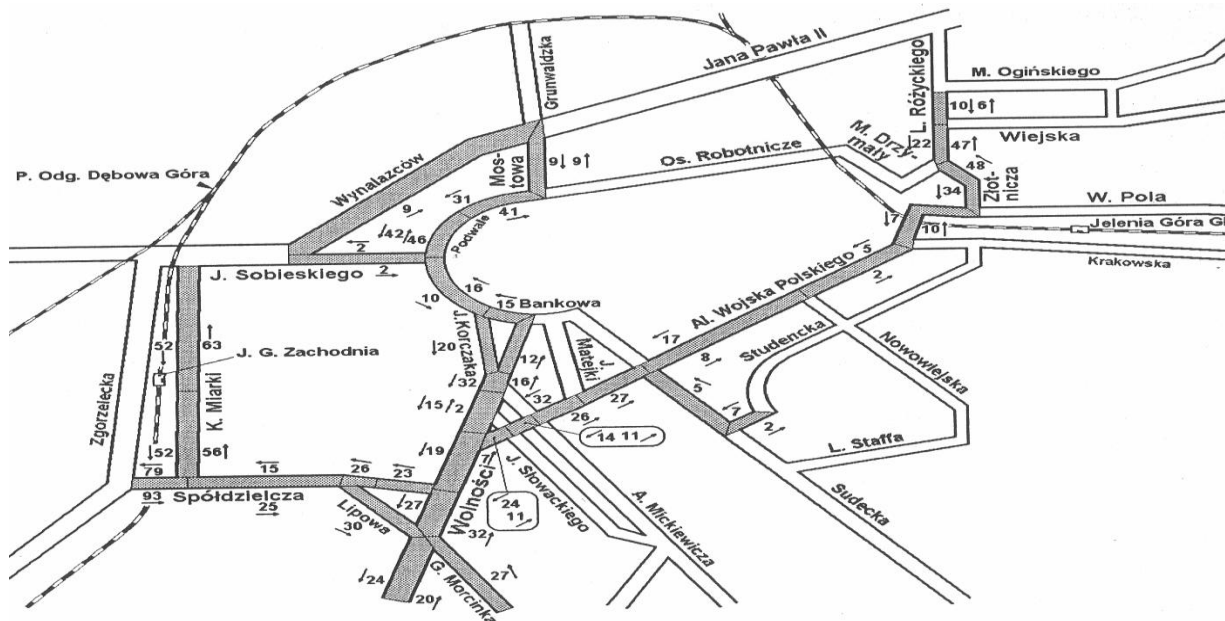
TABELA 16: Gęstość sieci drogowej w 2009 roku.

Wyszczególnienie	Jelenia Góra	Powiat Jeleniogórski	Powiat ziemski i grodzki razem	Województwo Dolnośląskie	Polska
Drogi w km na 100 km ²	214,7	117,2	131,7	91,9	85,8
Drogi w km na 1000 ludności	27,7	115,1	65,3	63,7	70,3

Źródło: Obliczenia własne na podstawie GUS 2011.

Na terenie objętym ekspertyzą ruch pojazdów samochodowych należy uznać za bardzo zróżnicowany. W Jeleniej Górze największy ruch pojazdów występuje na drogach krajowych nr 3 i 30, które tworzy ciąg ulic: Wrocławska, Konstytucji 3-go Maja, Jana Pawła II, Sobieskiego, Zgorzelecka, Spółdzielcza i Trasa Czeska. Nadmierny ruch pojazdów w stosunku do przepustowości obserwowany jest także na drogach wojewódzkich nr: 357 (ulice: Pola, Wojska Polskiego i Sudecka), 365 (ul. Legnicka) oraz 366 (odcinki ulic: Cieplickiej, Karkonoskiej i Bronka Czecha). Drogi te obciążone są ruchem pojazdów zarówno tranzytowych jak i lokalnych. Poza wymienionymi drogami nadmierny ruch pojazdów występuje praktycznie w całym rejonie Starego Miasta i części śródmiejskiej wraz z Osiedlem Zabobrze. Dotyczy to przede wszystkim ulic: Bankowej, Grunwaldzkiej, Matejki, Mostowej, Ogińskiego, Osiedle Robotnicze, Podwałe, Różyckiego, Złotniczej i wielu pomniejszych. Kolejna grupa ulic o znacznym natężeniu ruchu to drogi łączące poszczególne dzielnice z centrum, zwłaszcza w okresie porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego: Cieplicka, Karkonoska, Mickiewicza i Wolności.

RYCINA 9: Wykres przekroczenia przepustowości głównych ulic Jeleniej Góry w godzinach popołudniowego szczytu w 2001 roku. (kolor szary oznacza odcinki ulic z przekroczonym poziomem przepustowości, natomiast liczby oznaczają procent przekroczenia).



Źródło reprodukcji: Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunikacji, *Studium komunikacyjne w granicach miasta Jelenia Góra*, Kraków 2001.



Na terenie Piechowic, poza drogą krajową nr 3 (ulice: Jeleniogórska i Turystyczna), która przebiega z dala od terenów zabudowanych, największy ruch pojazdów obserwowany jest na drodze wojewódzkiej nr 366 (ul. Żymierskiego). Droga nr 366 stanowi tu główną oś komunikacyjną miasta i przebiega w niewielkiej odległości od terenów mieszkaniowych. Lokalnie większe natężenie ruchu występuje również na drodze powiatowej nr 2763D (ulice: Piastowska i Pakoszowska).

Na terenie Szklarskiej Poręby problem nadmiernego ruchu pojazdów związany jest z tranzytem oraz ruchem turystycznym na drodze krajowej nr 3 (ulice: Jeleniogórska, Jedności Narodowej, Sikorskiego i Szosa Czeska). Ruch turystyczny, zwłaszcza w sezonie zimowym i letnim, powoduje tu również niewydolność komunikacyjną na wielu drogach gminnych. Dotyczy to przede wszystkim ulic prowadzących do dolnej stacji kolei linowej na Szrenicę oraz dróg, przy których zlokalizowana jest największa ilość obiektów noclegowych (ulice: 1-go Maja, Franciszkańska, Kilińskiego, Obrońców Pokoju, Odrodzenia, Turystyczna, Uroczą, Wolności i wielu pomniejszych). Problem potęguje fakt, że są to głównie wąskie i kręte drogi, prowadzące przez trudny górski teren.

Na obszarze gminy Stara Kamienica największy ruch pojazdów występuje na drogach krajowych nr 3 i 30 (Barcinek, Rybnica, Wojcieszce). Lokalnie większe natężenie ruchu występuje również na drogach powiatowych nr: 2492D (Stara Kamienica, Mała Kamienica), 2513D (Antoniów, Chromiec, Kopaniec), 2763D (Barcinek, Stara Kamienica, Kromnów) i 2774 D (Rybnica, Stara Kamienica, Nowa Kamienica). Ruch na pozostałych trasach gminy jest mały.

Osobnym problemem jest niewystarczająca ilość miejsc parkingowych na terenach miejskich i dotyczy to przede wszystkim Jeleniej Góry i Szklarskiej Poręby. Generalnie problem dominacji transportu indywidualnego nad publicznym nabiera znaczenia zwłaszcza dla Jeleniej Góry, która jako główny ośrodek w regionie przyjmuje dodatkowo ruch z okolicznych miejscowości związany z dojazdami do pracy oraz korzystaniem z miejscowej, bogatej oferty usługowej. Jej układ komunikacyjny staje się niewydolny i cechuje się wysokim stopniem kongestii. Kongestia³⁵, czyli zatłoczenie na szlakach komunikacyjnych, może powstawać:

- w miejscach o niedostatecznej przepustowości nazywanych „wąskimi gardłami”. Jest to tak zwana kongestia pierwotna. W krajach o wysokim poziomie motoryzacji występuje szczególny rodzaj kongestii pierwotnej (można ją nazwać węzłową), kiedy to w wyniku przekroczenia zdolności przepustowej skrzyżowania stanowiącego „wąskie gardło” na pewnym obszarze miasta dochodzi do zatrzymania ruchu na wyodrębnionym obszarze przylegającym do tego skrzyżowania;
- w miejscach, które nie są „wąskimi gardłami”, ale w wyniku wystąpienia kongestii pierwotnej wtórnie ulegają zatłoczeniu gdyż ruch omijający odcinek krytyczny kieruje się w inne miejsca powodując także tam przekroczenie zdolności przepustowej. Ten rodzaj kongestii można nazywać kongestią wtórną.

Podobny problem dotyczy Szklarskiej Poręby. W tym przypadku jej niewystarczająca „pojemność parkingowa” nie jest w stanie sprostać rosnącemu ruchowi turystycznemu.

³⁵ Według: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Kongestia>

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 17: Generalny pomiar ruchu na drogach krajowych w 2010 roku – średni dobowy ruch pojazdów na drogach krajowych w punktach pomiarowych w 2010 roku.

Nr drogi	Pikietaż		Długość odcinka (km)	Przebieg	Pojazdy ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych							
	początek	koniec				motocykle	samochody osobowe	lekkie samochody ciężarowe	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze	rowery
									bez przyczepy	z przyczepą			
3	447,5	454,3	6,8	Kaczorów – Jelenia Góra	10791	53	8462	1083	456	601	132	4	5
3	472,4	480,3	7,9	Jelenia Góra – Piechowice	8183	67	7079	462	127	382	61	5	41
3	480,3	486,5	6,2	Piechowice – Szklarska Poręba	7510	76	6282	468	130	428	123	3	49
3	486,5	495,5	9,0	Szklarska Poręba – Jakuszyce	2681	46	2029	160	78	319	44	5	54
30	52,7	63,9	11,2	Pasiecznik – Jelenia Góra	7468	48	6147	717	183	288	78	7	15

Źródło: GDDKiA, 2011.

TABELA 18: Pomiar ruchu na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w 2010 roku – średni dobowy ruch pojazdów w punktach pomiarowych w 2010 roku.

Nr drogi	Pikietaż		Długość odcinka (km)	Przebieg	Pojazdy ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych							
	początek	koniec				motocykle	samochody osobowe	lekkie samochody ciężarowe	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze	rowery
									bez przyczepy	z przyczepą			
358	0,0	22,2	22,2	Krobica – Szklarska Poręba	1228	25	1071	71	26	20	14	5	b.d.
365	1,2	17,4	16,2	Jelenia Góra – Stara Kraśnica	2693	30	2445	97	46	32	40	3	b.d.
366	0,0	4,0	4,0	Piechowice – Jelenia Góra	3565	89	3095	203	53	11	107	7	b.d.
366	7,4	10,6	3,2	Jelenia Góra – Podgórzyn	5232	42	4474	356	146	84	120	10	b.d.
367	9,0	16,8	7,8	Jelenia Góra – Kowary	5019	40	4372	266	125	65	146	5	b.d.

Źródło: DSDiK, 2011.



3. 9. Przystanki autobusowe.

MZK Jelenia Góra sp. z o.o.:

Pasażerowie korzystający z linii komunikacyjnych należących do MZK Jelenia Góra sp. z o.o. mają do dyspozycji łącznie 250 przystanków autobusowych (nie licząc pętli autobusowych są to oczywiście pary przystanków), z czego 150 w rejonie objętym ekspertyzą:

- 123 na terenie Jeleniej Góry;
- 25 na terenie Piechowic;
- 1 na terenie gminy Stara Kamienica;

oraz 100 poza rejonem objętym ekspertyzą, w tym:

- 33 na terenie gminy Jeżów Sudecki;
- 33 na terenie gminy Mysłakowice;
- 27 na terenie gminy Podgórzyn;
- 9 na terenie gminy Janowice Wielkie.

Nasylenie przestrzeni osadniczej przystankami jest wystarczające z punktu widzenia potrzeb mieszkańców rejonu objętego ekspertyzą. Większość osób zamieszkuje w odległości od 5 do 10 minut marszu do przystanku, w sporadycznych przypadkach odległość ta wynosi 15 minut. Współczynnik gęstości przystanków komunikacji miejskiej na 1 km² powierzchni miasta waha się od 0,56 w Piechowicach do 1,15 w Jeleniej Górze. Biorąc pod uwagę tylko powierzchnię terenów zainwestowanych (bez lasów i użytków rolnych) współczynniki te wynoszą odpowiednio: 5,06 dla Piechowic i 4,30 dla Jeleniej Góry. Większość przystanków posiada zadaszoną wiatę z miejscami siedzącymi oraz aktualny rozkład jazdy autobusów. Pełny wykaz przystanków obsługiwanych przez linie MZK Jelenia Góra sp. z o.o. znajduje się w załączniku nr 6 do niniejszej ekspertyzy.

PKS Jelenia Góra „Tour” sp. z o.o. i inne:

Na obszarze objętym ekspertyzą funkcjonuje jeden dworzec autobusowy zlokalizowany w Jeleniej Górze przy ul. Obrońców Pokoju (załącznik CD nr 1, zdjęcia nr 01 – 16). Jest to wielofunkcyjny obiekt wyposażony w 14 zadaszonych stanowisk do odjazdów autobusów z aktualnym rozkładem jazdy, plac manewrowy, parking, poczekalnię dla podróżnych, kasę biletową, informację, punkt gastronomiczny. Do obiektów dworcowych zaliczyć można również przystanek Szklarska Poręba Górna (załącznik CD nr 1, zdjęcia nr 17 – 21). Obiekt składa się jednak tylko z zadaszonej wiaty z kilkunastoma miejscami siedzącymi dla podróżnych, aktualnego rozkładu jazdy, dwóch stanowisk do odjazdów autobusów oraz parkingu dla zaledwie dwóch autobusów. Na terenie Piechowic oraz gminy Stara Kamienica nie ma dworców autobusowych.

Pasażerowie korzystający z linii komunikacyjnych obsługiwanych przez Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS–y) mają do dyspozycji łącznie 76 przystanków autobusowych (nie licząc dworców autobusowych są to oczywiście pary przystanków), z czego:

- 30 na terenie Jeleniej Góry;
- 20 na terenie gminy Stara Kamienica;
- 19 na terenie Szklarskiej Poręby;
- 7 na terenie Piechowic.



Zważywszy na fakt, że komunikacja PKS służy przede wszystkim do przemieszczania się na większe odległości, a tym samym charakteryzuje się mniejszą gęstością wyposażenia w przystanki, to nasycenie przestrzeni osadniczej przystankami PKS należy uznać za wystarczające z punktu widzenia potrzeb mieszkańców rejonu objętego ekspertyzą. Większość osób zamieszkuje w odległości od 15 do 30 minut marszu do przystanku. Współczynnik gęstości przystanków PKS na 1 km² powierzchni danej gminy wynosi:

- 0,28 na terenie Jeleniej Góry;
- 0,25 na terenie Szklarskiej Poręby;
- 0,18 na terenie gminy Stara Kamienica;
- 0,63 na terenie Piechowic.

Biorąc pod uwagę tylko powierzchnię terenów zainwestowanych (bez lasów i użytków rolnych) współczynniki te wynoszą odpowiednio:

- 2,64 na terenie gminy Stara Kamienica;
- 2,53 na terenie Szklarskiej Poręby;
- 1,48 na terenie Piechowic;
- 1,03 na terenie Jeleniej Góry.

Należy nadmienić, że w związku z likwidacją wielu linii autobusowych część przystanków obsługiwana jest przez prywatne linie „busowe”, a część nie pełni już pierwotnej roli. Tylko nieznaczna część przystanków posiada zadaszoną wiatę z miejscami siedzącymi, zaś wszystkie obecnie funkcjonujące przystanki posiadają aktualny rozkład jazdy autobusów. Pełny wykaz przystanków obsługiwanych przez linie PKS znajduje się w załączniku nr 7 do niniejszej ekspertyzy.

„BUSy”:

Pasażerowie korzystający z linii komunikacyjnych obsługiwanych przez firmy: KRY-CHA Wojciech Chadży oraz RO-KO Car Service sp. z o.o. mają do dyspozycji łącznie 63 przystanki (nie licząc pętli są to oczywiście pary przystanków), z czego:

- 22 na terenie gminy Stara Kamienica;
- 20 na terenie Jeleniej Góry;
- 13 na terenie Szklarskiej Poręby;
- 8 na terenie Piechowic.

Zdecydowana większość przystanków obsługiwana przez „busy” to były bądź obecne przystanki PKS. Tylko nieznaczna część przystanków posiada zadaszoną wiatę z miejscami siedzącymi. Wszystkie posiadają aktualny rozkład jazdy. Pełny wykaz przystanków obsługujących linie „busowe” znajduje się w załączniku nr 8 do niniejszej ekspertyzy.

3. 10. Stacje kolejowe.



Zgodnie z informacjami zawartymi we wstępie do niniejszej ekspertyzy infrastruktura kolejowa analizowana jest dla całego obszaru powiatu jeleniogórskiego (grodzki i ziemski).

Na analizowanym terenie zlokalizowane są 32 stacje kolejowe:

- Gmina Janowice Wielkie:
 - **Janowice Wielkie;**
 - **Trzczańsko;**
- Gmina Jeżów Sudecki:
 - **Jeżów Sudecki;**
 - **Siedlęcín;**
- Gmina Karpacz:
 - Karpacz;
- Gmina Kowary:
 - Kowary;
 - Kowary Średnie;
 - Kowary Górne;
- Gmina Mysłakowice:
 - **Wojanów;**
 - Łomnica Dolna;
 - Łomnica Średnia;
 - Łomnica;
 - Mysłakowice;
 - Mysłakowice Orzeł;
 - Kostrzyca;
- Gmina Podgórzyn:
 - Miłków;
- Gmina Jelenia Góra:
 - **Jelenia Góra;**
 - **Jelenia Góra Zachodnia;**
 - **Jelenia Góra Jelchem;**
 - **Jelenia Góra Cieplice;**
 - **Jelenia Góra Orle;**
 - **Jelenia Góra Sobieszów;**
- Gmina Piechowice:
 - **Piechowice Dolne;**
 - **Piechowice;**
 - **Górzyniec;**
- Gmina Stara Kamienica:
 - **Rybnica;**
 - **Stara Kamienica;**
- Gmina Szklarska Poręba:
 - **Szklarska Poręba Dolna;**
 - **Szklarska Poręba Średnia;**
 - **Szklarska Poręba Górna;**
 - **Szklarska Poręba Huta;**
 - **Jakuszyce**

Generalnie powyższe obiekty możemy podzielić na dwie grupy pod względem funkcjonalnym:

- stacje zlokalizowane przy szlakach, na których prowadzony jest ruch kolejowy (**pogrubiona czcionka**);
- stacje zlokalizowane przy szlakach, na których ruch pociągów jest zawieszony (zwykła czcionka).

Wśród obiektów zakwalifikowanych do pierwszej grupy (funkcjonujący ruch kolejowy) możemy wyróżnić:

- wielofunkcyjne dworce kolejowe (Jelenia Góra i Szklarska Poręba Górna), wyróżniające się spośród pozostałych obiektów między innymi tym, że posiadają obecnie: budynek dworca, czynne kasy biletowe, czynne poczekalnie dla podróżnych, zadane perony, czynne toalety, punkty usługowe i gastronomiczne (Jelenia Góra), odpowiednio dużą ilość odjeżdżających składów, parking oraz przystanki komunikacji autobusowej w pobliżu dworca;
- dworce kolejowe (Janowice Wielkie i Wojanów) posiadające obecnie: budynek dworca, czynne poczekalnie dla podróżnych, odpowiednio dużą ilość odjeżdżających składów, parking, punkty gastronomiczne (Janowice Wielkie) i przystanki komunikacji autobusowej w pobliżu dworca oraz potencjał infrastrukturalny, umożliwiający uruchomienie: kas biletowych i toalet dla podróżnych;

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- dworce kolejowe (Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Cieplice, Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice) posiadające obecnie: budynek dworca, odpowiednio dużą ilość odjeżdżających składów, parking i przystanki komunikacji autobusowej w pobliżu dworca oraz potencjał infrastrukturalny, umożliwiający uruchomienie: kas biletowych, poczekalni dla podróżnych, toalet oraz punktów usługowych i gastronomicznych dla podróżnych;
- dworce kolejowe (Rybnica, Stara Kamienica, Szklarska Poręba Średnia) posiadające obecnie: budynek dworca, parking i przystanki komunikacji autobusowej w pobliżu dworca oraz potencjał infrastrukturalny, umożliwiający uruchomienie: kas biletowych, poczekalni i toalet dla podróżnych;
- przystanki kolejowe (Jakuszyce, Jelenia Góra Orle, Piechowice Dolne, Szklarska Poręba Huta, Szklarska Poręba Dolna, Trzcińsko) posiadające obecnie: zadaszoną wiatę przystankową lub zrujnowany budynek byłego dworca (Szklarska Poręba Dolna), parking i przystanki komunikacji autobusowej w pobliżu dworca (poza Szklarską Porębą Huta i Trzcińskiem) oraz potencjał infrastrukturalny, umożliwiający uruchomienie toalet dla podróżnych;
- przystanki kolejowe (Jeżów Sudecki i Siedlęcín), które składają się tylko z toru i peronu kolejowego oraz parkingu i przystanków komunikacji autobusowej w pobliżu stacji;
- nieczynne przystanki kolejowe (Jelenia Góra Jelchem i Górzyniec), które składają się tylko z toru i peronu kolejowego. Wiaty przystankowe są zrujnowane (Jelchem i Górzyniec).

Należy nadmienić, że jedynie na przystankach: Szklarska Poręba Huta i Jakuszyce zainstalowane są stojaki na rowery.

Wśród obiektów zakwalifikowanych do drugiej grupy (zawieszony ruch kolejowy) możemy wyróżnić:

- były dworce kolejowe (Karpacz, Kowary, Mysłakowice) z parkingami i przystankami komunikacji autobusowej w pobliżu dworca oraz posiadające potencjał infrastrukturalny, umożliwiający uruchomienie: kas biletowych, poczekalni dla podróżnych, toalet oraz punktów usługowych i gastronomicznych dla podróżnych;
- były dworce kolejowe (Łomnica, Mysłakowice Orzeł, Kostrzyca, Miłków) z parkingami i przystankami komunikacji autobusowej w pobliżu dworca;
- były przystanki kolejowe (Kowary Średnie, Kowary Górne), które składają się tylko z toru i peronu kolejowego oraz parkingu. Budynek byłego dworca zrujnowany (Kowary Średnie) lub nie istnieje (Kowary Górne);
- były przystanki kolejowe (Łomnica Dolna, Łomnica Średnia), które składają się tylko z toru i peronu kolejowego (Łomnica Dolna – brak peronu) oraz przystanków komunikacji autobusowej w pobliżu stacji.

Należy nadmienić, że na terenie nieczynnych dworców i przystanków, w zdecydowanej większości przypadków perony kolejowe są zrujnowane. Ponadto na szlakach kolejowych nr 308 i 340 istnieją miejscami braki w torowiskach.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 19: Charakterystyka własnościowa wybranej infrastruktury stacji kolejowych na podstawie inwentaryzacji i wywiadów terenowych.

Stacja	Czynna/nieczynna	Nr linii	Budynek i parking	Tory i perony	Przejścia podziemne
1	2	3	4	5	6
Jelenia Góra	czynna	274,283,308,311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu. Parking: Miejski Zarząd Dróg i Mostów J.G.	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Janowice Wielkie	czynna	274	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Trzciano	czynna	274	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Wojanów	czynna	274	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Rybnica	czynna	274	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Stara Kamienica	czynna	274	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Jeżów Sudecki	czynna	283	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Siedlęcin	czynna	283	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Jelenia Góra Zachodnia	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Jelenia Góra Jelchem	nieczynna	311	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Jelenia Góra Cieplice	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Jelenia Góra Orle	czynna	311	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Jelenia Góra Sobieszów	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Piechowice Dolne	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Piechowice	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Górzyniec	nieczynna	311	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Szklarska Poręba Dolna	czynna	311	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



1	2	3	4	5	6
Szklarska Poręba Średnia	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Szklarska Poręba Górna	czynna	311	PKP SA Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Szklarska Poręba Huta	czynna	311	Wiata: Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Parking: Własność prywatna.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	–
Jakuszyce	czynna	311	Wiata: Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Parking: Własność prywatna.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	–
Łomnica Dolna	nieczynna	308	Brak budynku. Teren: PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Łomnica Średnia	nieczynna	308	Brak budynku. Teren: PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Łomnica	nieczynna	308	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Mysłakowice	nieczynna	308, 340	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Kostrzyca	nieczynna	308	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Kowary	nieczynna	308	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Kowary Średnie	nieczynna	308	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Kowary Górne	nieczynna	308	Brak budynku. Teren: PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Mysłakowice Orzeł	nieczynna	340	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Miłków	nieczynna	340	PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–
Karpacz	nieczynna	340	Urząd Miejski Karpacz	PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji i wywiadów terenowych, 2011.

TABELA 20: Charakterystyka wybranej infrastruktury stacji kolejowych na podstawie inwentaryzacji terenowej.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Stacja	Załącznik CD Nr zdjęć	Nr linii kolejowej	Budynek stacji	Parking przed stacją	Poczekalnia dla podróżnych	Kasy biletowe	Ilość torów	Ilość peronów	Dodatkowa infrastruktura dla podróżnych	Infrastruktura dla przewozów towarowych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Jelenia Góra	CD nr 2 001 – 017	274, 283, 308, 311	Wielofunkcyjny budynek dworcowy dla obsługi podróżnych. Stan techniczny bardzo dobry.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	TAK	TAK	18	6	W budynku dworca punkty usługowo – handlowe i gastronomiczne. Skrzynki bagażowe. WC. Zegar. Perony oświetlone. Perony zadaszone. Przejście podziemne na perony nr: 2, 3, 4. Stan tunelu zły. Stan infrastruktury na peronach zły. Przystanek MZK (pętla) i PKS. Postój TAXI. Szlaki piesze.	Duża bocznicza towarowa z pełną infrastrukturą. Lokomotywnia.
Janowice Wielkie	CD nr 2 018 – 026	274	Funkcje mieszkaniowe – usługowe i dla obsługi podróżnych. Stan techniczny dobry.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	TAK	BRAK. Docelowo możliwe.	4	2	Punkt gastronomiczny. Zegar. Budynek WC nieczynny. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Przystanek MZK (pętla) i PKS. Szlaki piesze i rowerowe.	Budynek i rampa. Stan średni. Plac składowy.
Trzczańsko	CD nr 2 027 – 031	274	Wiata przystankowa zadaszona. Stan techniczny zły.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	BRAK	BRAK	2	2	Peron oświetlony. Przejście na perony przez tory. Szlaki piesze i rowerowe.	BRAK
Wojanów	CD nr 2 032 – 039	274	Funkcje mieszkaniowe i dla obsługi podróżnych. Stan techniczny dobry.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	TAK	BRAK. Docelowo możliwe.	4	2	Zegar. Budynek WC nieczynny. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Szlaki piesze.	Budynek i rampa. Stan zły.
Rybnica	CD nr 2 040 – 051	274	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny dobry. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części zły.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	2	2	Zegar. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Budynek WC nieczynny. Przystanek PKS w pobliżu. Szlaki piesze i rowerowe.	Budynek z rampą. Stan zły. Plac składowy.
Stara Kamienica	CD nr 2 052 – 065	274	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny dobry. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części średni.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	5	2	Zegar. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Budynek WC nieczynny. Przystanek PKS w pobliżu. Szlaki rowerowe.	Budynek z rampą. Zrujnowany. Plac składowy.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Jeżów	CD nr 2	283	Funkcje mieszkaniowe.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów.	BRAK	BRAK	1	1	Peron oświetlony.	BRAK

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Sudecki	066 – 070		Stan techniczny dobry.	Nawierzchnia brukowa.					Przystanek PKS i MZK w pobliżu.	
Siedlęcín	CD nr 2 071 – 076	283	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny dobry.	TAK. Nawierzchnia brukowa.	BRAK	BRAK	1	1	Peron oświetlony. Przystanek MZK. Szlaki piesze i rowerowe.	BRAK
Jelenia Góra Zachodnia	CD nr 2 077 – 085	311	Funkcje usługowo – handlowe i mieszkaniowe. Stan techniczny średni. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części zły.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	7	2	Peron oświetlony. Peron nr 1 zadaszony. Stan zły. Przejście na peron nr 2 przez tory. Budynek WC nieczynny. Przystanek MZK.	Budynek z rampą. Stan zły. Plac składowy.
Jelenia Góra Jelchem	CD nr 2 086 – 090	311	Wiata przystankowa zadaszona zrujnowana. Dojazd drogą gruntową.	BRAK	BRAK	BRAK	1	1	BRAK. Budynek WC zrujnowany. Przystanek MZK w pobliżu.	BRAK
Jelenia Góra Cieplice	CD nr 2 091 – 098	311	Funkcje usługowo – handlowe i mieszkaniowe. Stan techniczny średni. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części zły.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	3	2	Zegar. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Budynek WC nieczynny. Przystanek PKS i MZK.	Budynek z rampą. Obecnie usługi. Stan średni. Plac składowy.
Jelenia Góra Orle	CD nr 2 099 – 103	311	Wiata przystankowa zadaszona. Stan techniczny zły.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia asfaltowa.	BRAK	BRAK	1	1	Peron oświetlony. Przystanek PKS i MZK w pobliżu.	BRAK
Jelenia Góra Sobieszów	CD nr 2 104 – 115	311	Funkcje usługowo – handlowe i mieszkaniowe. Stan techniczny średni. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części zły.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	3	2	Zegar. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Budynek WC zrujnowany. Przystanek PKS i MZK w pobliżu.	Budynek z rampą. Stan średni. Plac składowy.
Piechowice Dolne	CD nr 2 116 – 126	311	Wiata przystankowa zadaszona. Stan techniczny zły. Obok budynek o funkcjach mieszkalnych. Stan techniczny średni.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	1	1	Peron oświetlony. Budynek WC nieczynny. Przystanek MZK w pobliżu.	Budynek z rampą. Stan średni.
Piechowice	CD nr 2 127 – 141	311	Funkcje usługowo – handlowe i mieszkaniowe. Stan techniczny średni. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części zły.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwe.	6	2	Zegar. Peron oświetlony. Przejście na peron nr 2 przez tory. Budynek WC nieczynny. Przystanek MZK (pętla). Przystanek PKS w pobliżu. Szlaki rowerowe.	Budynek z rampą. Stan średni. Plac składowy.
Górzyniec	CD nr 2 142 – 146	311	Wiata przystankowa zadaszona zrujnowana.	BRAK	BRAK	BRAK	1	1	Peron oświetlony. Szlaki piesze i rowerowe.	BRAK
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Szklarska Poręba Dolna	CD nr 2 147 – 154	311	Zrujnowany.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia	BRAK	BRAK	3	1	Peron oświetlony. Przejście na tor nr 2 i 3 przez tor nr 1. Budynek WC nieczynny.	BRAK

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



				asfaltowa.					Szlaki piesze i rowerowe.	
Szklarska Poręba Średnia	CD nr 2 155 – 162	311	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny średni. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan tej części zły.	TAK. Nawierzchnia gruntowa.	Nieczynna. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwa.	1	1	Peron oświetlony. Budynek WC nieczynny. Szlaki rowerowe.	Budynek z rampą. Stan zły.
Szklarska Poręba Górna	CD nr 2 163 – 179	311	Funkcje mieszkaniowo – usługowe i dla obsługi podróżnych. Stan techniczny dobry.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	TAK	TAK	6	2	WC. Peron oświetlony. Peron nr 1 zadaszony. Stan dobry. Zegar. Przejście na peron nr 2 przez tory. Przystanek PKS w pobliżu. Szlaki piesze i rowerowe.	Budynek z rampą. Stan dobry. Plac składowy.
Szklarska Poręba Huta	CD nr 2 180 – 186	311	Wiata przystankowa zadaszona. Stan techniczny bardzo dobry.	TAK. Tylko dla kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	BRAK	BRAK	1	1	Stojak na rowery. Szlaki rowerowe.	BRAK
Jakuszyce	CD nr 2 187 – 192	311	Wiata przystankowa zadaszona. Stan techniczny bardzo dobry.	TAK. Nawierzchnia gruntowa.	BRAK	BRAK	1	1	Stojak na rowery. Przystanek PKS w pobliżu. Węzeł szlaków pieszych, rowerowych i narciarstwa biegowego.	BRAK
Łomnica Dolna	CD nr 2 193 – 194	308	BRAK	BRAK	BRAK	BRAK	1	BRAK	Przystanek MZK	BRAK
Łomnica Średnia	CD nr 2 195 – 196	308	BRAK. Nie ma dojazdu.	BRAK	BRAK	BRAK	1	1	BRAK. Przystanek MZK w pobliżu.	BRAK
Łomnica	CD nr 2 197 – 202	308	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny dobry.	TAK. Nawierzchnia brukowa.	BRAK	BRAK	1	1	Przystanek MZK	BRAK
Mysłakowice	CD nr 2 203 – 208	308 , 340	Funkcje usługowo – handlowe. Od frontu stan techniczny dobry. Od strony peronów stan techniczny zły.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	BRAK. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwa.	6	2	Peron nr 2 zadaszony. Przejście podziemne na peron nr 2. Infrastruktura zrujnowana. Przystanek PKS i MZK. Szlaki piesze.	Budynek i rampa. Stan średni. Plac składowy.
Kostrzyca	CD nr 2 209 – 212	308	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny dobry.	BRAK	BRAK	BRAK	3	1	BRAK	Pozostałości po placu składowym.
Kowary	CD nr 2 213 – 218	308	Funkcje usługowo – handlowe i mieszkaniowe. Stan techniczny średni. Część budynku dla podróżnych wyłączona z użytkowania. Stan zły.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	BRAK. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwa.	2	2	Przejście na peron nr 2 przez tory. Przystanek PKS. Szlaki piesze.	Budynek i rampa. Stan średni. Plac składowy.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Kowary Średnie	CD nr 2 219 – 223	308	Zrujnowany.	TAK. Nawierzchnia brukowa.	BRAK	BRAK	2	2	BRAK. Przejście na peron nr 2 przez tory.	BRAK
				TAK. Tylko dla						

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Kowary Górne	CD nr 2 224 – 226	308	BRAK	kilku pojazdów. Nawierzchnia gruntowa.	BRAK	BRAK	1	1	BRAK	BRAK
Mysłakowice Orzeł	CD nr 2 227 – 230	340	Funkcje mieszkaniowo – usługowe. Stan techniczny dobry.	BRAK	BRAK	BRAK	1	1	Peron oświetlony. Przystanek MZK (pętla). Szlaki rowerowe.	BRAK
Miłków	CD nr 2 231 – 236	340	Funkcje mieszkaniowe. Stan techniczny średni.	TAK. Tylko dla kilkun pojazdów. Nawierzchnia brukowa.	BRAK	BRAK	1	1	Peron oświetlony. Przystanek PKS. Szlaki piesze i rowerowe.	Budynek i rampa. Stan zły.
Karpacz	CD nr 2 237 – 241	340	Budynek dworca w remoncie. Docelowe przeznaczenie – ośrodek kultury i muzeum.	TAK. Nawierzchnia asfaltowa.	BRAK. Docelowo możliwa.	BRAK. Docelowo możliwa.	2	1	Przejście na tor nr 2 przez tor nr 1. Przystanek PKS. Szlaki piesze i rowerowe.	Budynek i rampa. Stan zły.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji terenowej, luty 2011.

TABELA 21: Charakterystyka infrastruktury peronowej na stacjach kolejowych³⁶.

³⁶ Według PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 – uchwała nr 118/2011 Zarządu PKP PLK SA z dnia 28 lutego 2011 roku.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Stacja	Nr linii	Nr peronu	Nr toru	Km początku	Km końca	Długość peronu (m)	Kod rodzaju	Lokalizacja
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jelenia Góra	274, 283, 308, 311	2	2	125,580	126,010	430	pwyw	L
		2	4	125,580	126,010	430	pwyw	P
		3	1	125,595	125,940	345	pwyw	L
		3	3	125,595	125,940	345	pwyw	P
		4	3	125,510	125,815	305	pwyw	L
		4	5	125,510	125,815	305	pwyw	P
		1a	6	125,490	125,930	440	p1kw	L
		1b	12	125,562	125,740	178	pwyw	L
		1b	10	125,562	125,740	178	pwyw	P
Janowice Wielkie	274	1c	18	125,900	126,070	170	p1kw	P
		1	2	113,425	113,695	270	p1kn	L
Trzciano	274	2	1	113,440	113,730	290	p1kn	P
		1	2	116,880	117,120	240	p1kn	L
Wojanów	274	2	1	116,860	117,120	260	p1kn	P
		1	2	120,650	120,880	230	p1kn	L
Rybnica	274	2	1	120,640	120,885	245	p1kn	P
		1	2	136,220	136,425	205	p1kn	L
Stara Kamienica	274	2	1	136,230	136,410	180	p1kn	L
		1	1	142,000	142,190	190	p1kn	P
		2	2	142,000	142,191	191	pwyn	L
Jeżów Sudecki	283	2	1	142,000	142,191	191	pwyn	P
		1	1	3,460	3,660	200	p1kn	P
Siedlęcin	283	1	1	7,170	7,345	175	p1kn	L
Jelenia Góra Zachodnia	311	1	2	1,000	1,290	290	p1kn	L
		2	1	1005	1,225	220	p1kn	P
Jelenia Góra Jelchem	311	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Jelenia Góra Cieplice	311	1	1	5,142	5,340	198	p1kn	P
		2	3	5,180	5,425	245	p1kn	L
Jelenia Góra Orle	311	1	1	7,583	7,723	140	p1kn	P
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jelenia Góra Sobieszów	311	1	1	9,083	9,336	253	p1kn	P
		2	2	9,172	9,417	245	pwyn	L
		2	1	9,172	9,417	245	pwyn	P
Piechowice Dolne	311	1	1	11,353	11,576	223	p1kn	P
Piechowice	311	1	1	13,170	13,425	255	p1kn	L

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Górzyniec	311	1	1	17,320	17,435	115	p1kn	P
Szklarska Poręba Dolna	311	1	1	22,765	22,925	160	p1kn	P
		2	1	22,800	23,065	265	pwyn	L
Szklarska Poręba Średnia	311	2	3	22,800	23,065	265	pwyn	P
		1	1	25,705	25,889	184	p1kn	L
Szklarska Poręba Górna	311	2	1	25,820	26,035	215	p1kn	P
		1	1	28,302	28,550	248	p1kn	L
		2	1	28,365	28,635	270	pwyn	L
Szklarska Poręba Huta	311	2	3	28,365	28,635	270	pwyn	P
		b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Jakuszyce	311	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Łomnica Dolna	308	1	1	35,400	35,625	255	p1kn	P
Łomnica Średnia	308	1	1	36,575	36,680	105	p1kn	L
Łomnica	308	1	2	33,360	33,600	240	p1kn	L
		2	1	33,380	33,700	320	p1kn	L
Mysłakowice	308, 340	1	3	30,295	30,440	145	p1kn	P
		2	2	30,325	30,440	115	pwyn	L
		2	1	30,325	30,440	115	pwyn	P
Kostrzyca	308	1	1	27,645	27,885	240	p1kn	P
Kowary	308	1	1	24,990	25,220	230	p1kn	P
		2	2	25,000	25,215	215	p1kn	P
		3	4	24,970	25,085	115	p1kn	L
Kowary Średnie	308	1	1	19,990	20,130	140	p1kn	P
Kowary Górne	308	1	1	15,790	15,905	115	p1kn	L
Mysłakowice Orzeł	340	1	1	0,985	1,120	135	p1kn	P
Miłków	340	1	1	3,829	3,930	101	p1kn	P
Karpacz	340	1	1	6,900	7,050	150	p1kn	L

Nr toru: nr toru, przy którym jest zlokalizowany peron.

Km początku i Km końca: kilometrąz początku i końca peronu według kilometracji toru.

Kod rodzaju: pbag – peron bagażowy; p1kn – peron jednokrawędziowy niski; p1kw – peron jednokrawędziowy wysoki; pwyn – peron wyspowy niski; pwyw – peron wyspowy wysoki.

Lokalizacja: L – z lewej strony toru; P – z prawej strony toru.

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, 2011.



3. 11. Komunikacja autobusowa – MZK.

Miejski Zakład Komunikacyjny (MZK) sp. z o.o. w Jeleniej Górze prowadzi autobusowe przewozy pasażerskie na terenie następujących gmin: Jelenia Góra, Janowice Wielkie, Jeżów Sudecki, Mysłakowice, Piechowice i Podgórzyn. Tym samym w rejonie objętym ekspertyzą przewozy MZK dotyczą Jeleniej Góry oraz Piechowic. Łącznie MZK oferuje mieszkańcom 28 linii autobusowych w następujących relacjach:

- Linia nr 0: Jelenia Góra, Dworzec Główny PKP – Jelenia Góra, ul. Karola Miarki;
- Linia nr 1: Jelenia Góra, ul. Orzeszkowej – Jeżów Sudecki (ponadto kursy do Chrońnicy, Siedlęcina i Sosnówki);
- Linia nr 2: Jelenia Góra, ul. Karola Miarki – Jelenia Góra, ul. Trzcńska (ponadto kursy do Janowic Wielkich i Komarna);
- Linia nr 3: Jelenia Góra, ul. Karola Miarki – Mysłakowice Orzeł (ponadto kursy do Bukowca i Kostrzycy);
- Linia nr 4: Jelenia Góra, Dworzec Główny PKP – Przesieka „Chybotek” (ponadto kursy do Borowic i Zachelmia);
- Linia nr 5: Jelenia Góra, Teatr – Wrzeszczyn Elektrownia;
- Linia nr 6: Jelenia Góra, ul. Kiepur – Jelenia Góra, Osiedle XX-lecia;
- Linia nr 7: Jelenia Góra, ul. Kiepur – Jelenia Góra, Sobieszów;
- Linia nr 9: Jelenia Góra, Dworzec Główny PKP – Piechowice Górne (ponadto kursy do Górzyńca i Kromnów Wola);
- Linia nr 10: Jelenia Góra, Dworzec Główny PKP – Dziwiszów Górny;
- Linia nr 11: Goduszyn Górny – Wojanów Bobrów;
- Linia nr 12: Jelenia Góra, ul. Czarnoleska – Jelenia Góra, ul. Kiepur (ponadto kursy do Jeżowa Sudeckiego);
- Linia nr 13: Piechowice, Szkoła Podstawowa nr 2 – Michałowice Śnieżna (ponadto kursy do Górzyńca i do przystanku Kromnów Wola);
- Linia nr 14: Jelenia Góra, Dworzec Główny PKP – Jelenia Góra, Osiedle Orle Pętla;
- Linia nr 15: Jelenia Góra, Dworzec Główny PKP – Piechowice, Dworzec PKP;
- Linia nr 16: Jelenia Góra, ul. Wiejska – Jelenia Góra, ul. Morcinka;
- Linia nr 17: Jelenia Góra, ul. Kiepur – Jelenia Góra, Osiedle Orle Pętla;
- Linia nr 18: Jelenia Góra „Apteka Pod Koroną” – Przesieka „Chybotek” (ponadto kursy do Borowic i Zachelmia);
- Linia nr 19: Jelenia Góra, Teatr – Sosnówka Górna;
- Linia nr 20: Jelenia Góra, ul. Karola Miarki – Łomnica Szkoła (ponadto kursy do Mysłakowic);
- Linia nr 23: Jelenia Góra, ul. Podchorążych – Jelenia Góra, Osiedle Orle Pętla;
- Linia nr 25: Jelenia Góra, Teatr – Jelenia Góra, Osiedle Czarne;
- Linia nr 26: Jelenia Góra, ul. Kiepur – Jelenia Góra, Osiedle XX-lecia;
- Linia nr 27: Jelenia Góra, ul. Kiepur – Jelenia Góra, Osiedle Orle Pętla;
- Linia nr 33: Jelenia Góra, Dworzec Autobusowy PKS – Gruszków;
- Linia C1: Jelenia Góra, Carrefour – Jelenia Góra, ul. Morcinka;
- Linia TES: Jelenia Góra, Tesco – Jelenia Góra, ul. Kiepur;
- Linia NOC: Jelenia Góra, ul. Kiepur – Jelenia Góra, Sobieszów oraz Jeżów Sudecki – Jelenia Góra, ul. Trzcńska.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



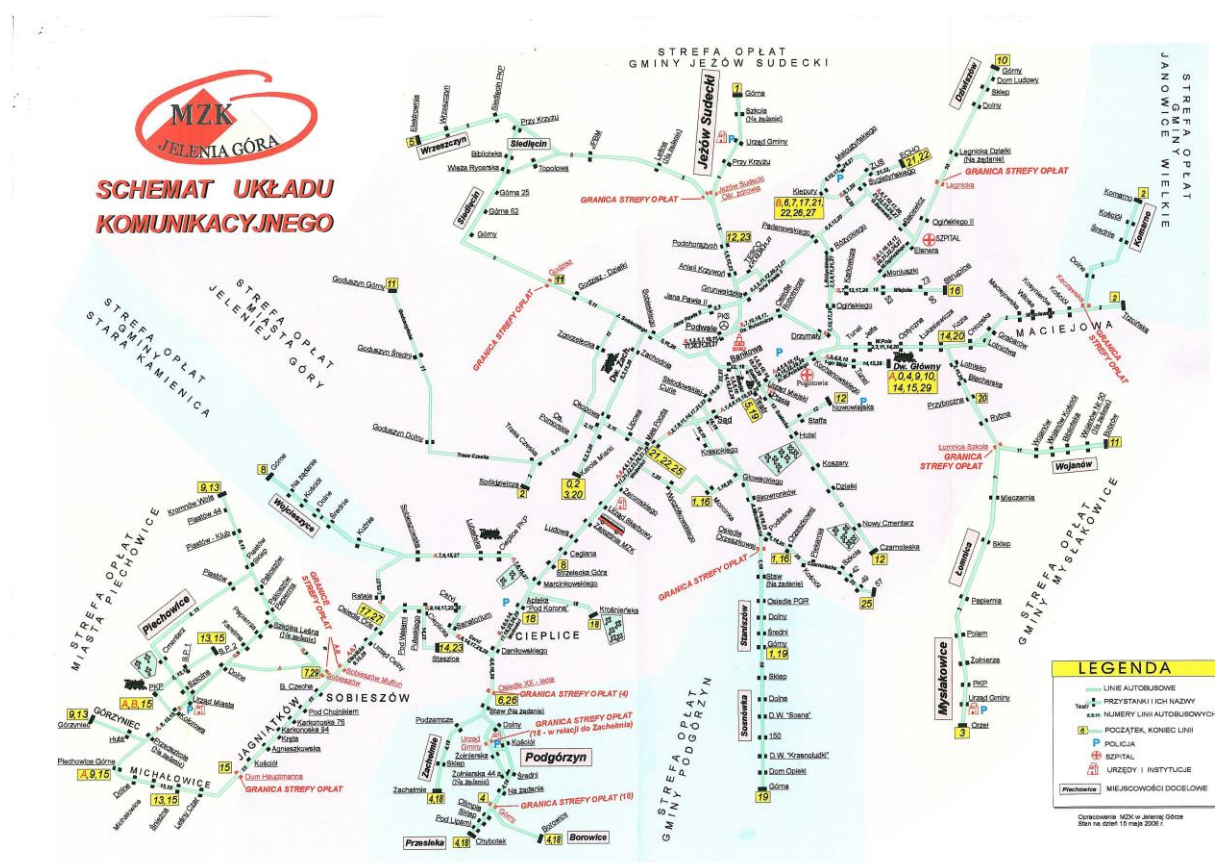
Według autorów opracowania pod nazwą „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze 2007 – 2013”, transport publiczny wykonywany przez MZK Jelenia Góra sp. z o.o. ma za zadanie połączyć ze sobą poszczególne części miasta i sprawnie przewieźć pomiędzy nimi pasażerów. Jelenia Góra jest miastem o układzie podłużnym, w efekcie czego sieć transportowa, a w ślad za nią przebieg głównych linii komunikacyjnych, ukształtował się pasmowo. Przez miasto przebiegają dwa główne ciągi komunikacyjne:

- ulice: Wrocławska – Konstytucji 3 Maja – Jana Pawła II – Jana III Sobieskiego – Zgorzelecka – Spółdzielcza – Trasa Czeska (droga krajowa nr 3) z odnogą w kierunku Zgorzelca (droga krajowa nr 30);
- ulice: Cieplicka – Macieja Rataja – Sobieszowska – Dworcowa – Wolności – Janusza Korczaka – pl. Kardynała Stefana Wyszyńskiego – Podwałe – Mostowa – Grunwaldzka – Podchorążych,

oraz następujące ciągi uzupełniające:

- ulice: Sudecka / Matejki – Bankowa – do pl. Wyszyńskiego;
- ulice: od Wolności – Aleja Wojska Polskiego – Wincentego Pola – Traktorowa – Złotnicza – Ludomira Różyckiego – do Jana Pawła II;
- ulice: Wolności i Podgórzyska do Osiedla XX-lecia.

RYCINA 10: Schemat komunikacji MZK Jelenia Góra sp. z o.o. Stan na 15.05.2006 rok.



Źródło reprodukcji: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013, Jelenia Góra 2006.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Generalnie sieć komunikacyjna MZK Jelenia Góra sp. z o.o., oprócz kilku linii głównych, biegnących niemal przez całe miasto (np.: linie nr: 6, 7, 14, 17, 26, 27), składa się z krótkich, lokalnych linii, które obsługują mniejsze obszary (np.: linie nr: 0, 13, 16, 18, 19, 23, 25), dowożąc pasażerów do punktów węzłowych i do linii głównych. Trasy przebiegu wykraczające poza granice administracyjne Jeleniej Góry posiada większość linii (1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 20, 33). Linia nr 13 jako jedyna przebiega w całości poza granicami Jeleniej Góry i obsługuje wyłącznie rejon Piechowic. Większość linii posiada wariantowe przebiegi (odnogi), co jest słabo czytelne na tle całej sieci komunikacyjnej.

TABELA 22: Liczba kursów w obie strony pomiędzy skrajnymi przystankami na danej linii komunikacyjnej MZK.

Nr linii	Dni robocze	Soboty	Niedziele i Święta
0	2 – 3	2 – 3	–
1	26 – 42	14 – 29	14 – 29
2	22 – 32	18 – 26	15 – 21
3	17 – 23	10 – 15	9 – 9
4	11 – 23	8 – 18	8 – 15
5	4 – 14	4 – 9	3 – 7
6	47 – 50	38 – 41	38 – 40
7	60 – 61	41 – 43	36 – 37
9	34 – 41	29 – 33	19 – 20
10	11 – 15	8 – 9	7 – 10
11	13 – 19	9 – 17	7 – 14
12	20 – 26	11 – 12	10 – 11
13	4 – 5	–	–
14	13 – 23	8 – 10	8 – 10
15	3 – 17	5 – 16	3 – 16
16	17 – 18	10 – 10	–
17	10 – 13	–	–
18	3 – 15	3 – 10	3 – 9
19	7 – 12	3 – 6	3 – 6
20	7 – 15	1 – 3	1 – 3
23	10 – 11	–	–
25	8 – 21	6 – 7	–
26	3 – 5	0 – 1	0 – 1
27	8 – 8	10 – 11	8 – 9
33	6 – 8	4 – 4	–
C1	9 – 9	9 – 9	9 – 9
NOC	5 – 5	5 – 5	5 - 5

Źródło: <http://www.mzk.igora.pl/pl/def/rj>



Z powyższych danych wynika, że komunikacja autobusowa prowadzona przez MZK Jelenia Góra obsługuje cały obszar miasta Jeleniej Góry i Piechowic wraz ze wszystkimi dzielnicami (Cieplice, Czarne, Goduszyn, Górzyniec, Jagniątków, Maciejowa, Michałowice, Pakoszków, Piastów i Sobieszów), a także najbliższe miejscowości wiejskie położone w ościennych gminach (Janowice Wielkie, Jeżów Sudecki, Mysłakowice i Podgórzyn). Najwięcej kursów na dobę (od około 50 do 120, licząc w obie strony) wykonywanych jest na liniach nr: 1, 2, 6, 7, 9 i 12. Obsługują one przede wszystkim centralne, a więc o największej gęstości zaludnienia, rejony Jeleniej Góry (Centrum i Zabobrze). Ponadto komunikują centrum miasta oraz znaczące zakłady przemysłowe (miejsca pracy) z największymi, peryferyjnymi jednostkami osadniczymi: Cieplice, Czarne, Maciejowa, Piechowice i Sobieszów.

Na dzień dzisiejszy tabor MZK Jelenia Góra obsługujący pasażerów składa się z 88 autobusów, w tym:

- 8 autobusów klasy „MINI” o całkowitej liczbie miejsc od 27 do 40 w zależności od marki;
- 16 autobusów klasy „MIDI” o całkowitej liczbie miejsc od 51 do 83 w zależności od marki;
- 51 autobusów klasy „MAXI” o całkowitej liczbie miejsc od 90 do 110 w zależności od marki;
- 13 autobusów klasy „MEGA” o całkowitej liczbie miejsc od 152 do 169 w zależności od marki.

Wykaz linii komunikacyjnych wraz z podaniem ilości i klas autobusów obsługujących daną linię znajduje się w załączniku nr 9 do niniejszej ekspertyzy.

3. 12. Komunikacja autobusowa – PKS.

Analizie poddano wyłącznie połączenia komunikacyjne zawierające się w granicach obszaru objętego ekspertyzą, bez względu na ich właściwą relację, zgodnie z obecnie obowiązującym rozkładem jazdy. Autobusowe przewozy pasażerskie prowadzone przez PKS-y obejmują wszystkie gminy objęte ekspertyzą. Można tu wyróżnić następujące szlaki komunikacyjne: Jelenia Góra – Barcinek – Mała Kamienica, Jelenia Góra – Jakuszyce, Szklarska Poręba – Rozdroże Izerskie, Jelenia Góra – Maciejowa i Jelenia Góra – Czarne. Oczywiście trasy te (poza relacją Jelenia Góra – Jakuszyce) są tylko częścią dłuższego odcinka (relacji). Głównym przewoźnikiem na wszystkich trasach jest przede wszystkim firma PKS Jelenia Góra „Tour” sp. z o.o. Na trasie pomiędzy Jelenią Górą a Barcinkiem kursy przelotowe prowadzą również: PKS Bolesławiec, PKS Lubań i PKS Zgorzelec. Na trasie pomiędzy Jelenią Górą a Szklarską Porębą kursy przelotowe prowadzą również: PKS Brzeg, PKS Legnica, PKS Lubin, PKS Turek, PKS Sieradz, PKS Świdnica, PKS Warszawa i PKS Wrocław. Na trasie pomiędzy Szklarską Porębą a Rozdrożem Izerskim kursy przelotowe prowadzą: PKS Bolesławiec i PKS Sieradz. Na trasie pomiędzy Jelenią Górą a Maciejową kursy przelotowe prowadzą również: PKS Kamienna Góra i PKS Legnica. Na trasie Jelenia Góra – Czarne kursy przelotowe prowadzi również PKS Kamienna Góra.

Jelenia Góra – Barcinek – Mała Kamienica:

Na analizowanym odcinku kursuje:

- 1 autobus na całym odcinku codziennie;
- 3 autobusy na całym odcinku w dni robocze;
- 6 autobusów na odcinku Jelenia Góra – Barcinek codziennie;
- 3 autobusy na odcinku Jelenia Góra – Barcinek za wyjątkiem niedzieli;
- 12 autobusów na odcinku Jelenia Góra – Barcinek w dni robocze;
- 3 autobusy na odcinku Jelenia Góra – Barcinek w dni nauki szkolnej.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Łącznie w dni robocze kursują 24 autobusy, w tym 4 na całym odcinku. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 25 minut, w tym na odcinku Jelenia Góra – Barcinek średnio od 15 do 20 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Mała Kamienica – Barcinek – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursuje:

- 1 autobus na całym odcinku codziennie;
- 3 autobusy na całym odcinku w dni robocze;
- 8 autobusów na odcinku Barcinek – Jelenia Góra codziennie;
- 2 autobusy na odcinku Barcinek – Jelenia Góra za wyjątkiem niedzieli;
- 12 autobusów na odcinku Barcinek – Jelenia Góra w dni robocze;
- 6 autobusów na odcinku Barcinek – Jelenia Góra w dni nauki szkolnej.

Łącznie w dni robocze kursuje 28 autobusów, w tym 4 na całym odcinku. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 25 minut, w tym na odcinku Barcinek – Jelenia Góra średnio od 15 do 20 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Jelenia Góra – Jakuszyce:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 3 autobusy na całym odcinku codziennie;
- 2 autobusy na całym odcinku codziennie w sezonie (lato i zima);
- 1 autobus pospieszny na całym odcinku w soboty i niedzielę sezonowo (zima);
- 19 autobusów na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna codziennie, w tym 1 autobus przyspieszony i 5 autobusów pospiesznych;
- 1 autobus na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna w dni nauki szkolnej;
- 1 autobus przyspieszony na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna w niedzielę;
- 1 autobus na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna codziennie w sezonie (wakacje);
- 1 autobus pospieszny na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna w soboty i niedziele sezonowo (zima);
- 2 autobusy na odcinku Jelenia Góra Sobieszów – Szklarska Poręba codziennie sezonowo (wakacje).

Łącznie w dni robocze kursuje 20 autobusów, w tym 3 na całym odcinku. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 65 minut, w tym na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna średnio od 32 (pospieszny) do 52 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Jakuszyce – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 3 autobusy na całym odcinku codziennie;
- 2 autobusy na całym odcinku codziennie w sezonie (lato i zima);
- 1 autobus pospieszny na całym odcinku w soboty i niedzielę sezonowo (zima);
- 19 autobusów na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra codziennie, w tym 1 autobus przyspieszony i 5 autobusów pospiesznych;

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- 1 autobus na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra za wyjątkiem niedzieli;
- 1 autobus przyspieszony na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra w niedzielę;
- 1 autobus na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra codziennie w sezonie (wakacje);
- 1 autobus pospieszny na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra w soboty i niedziele sezonowo (zima);
- 2 autobusy na odcinku Szklarska Poręba – Jelenia Góra Sobieszów codziennie sezonowo (wakacje).

Łącznie w dni robocze kursuje 20 autobusów, w tym 3 na całym odcinku. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 57 do 67 minut, w tym na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra średnio od 25 (pospieszny) do 42 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Szklarska Poręba Górna – Rozdroże Izerskie – Szklarska Poręba Górna:

Na analizowanym odcinku kursuje:

- 1 para autobusów pospiesznych codziennie;
- 2 pary autobusów codziennie w sezonie (wakacje).

Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 16 do 20 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Jelenia Góra – Maciejowa:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 3 autobusy codziennie;
- 4 autobusy w dni robocze;
- 4 autobusy w dni nauki szkolnej;
- 1 autobus w soboty i niedziele.

Łącznie w dni robocze kursuje 11 autobusów. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 11 do 14 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Maciejowa – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 2 autobusy codziennie;
- 3 autobusy w dni robocze;
- 4 autobusy w dni nauki szkolnej.

Łącznie w dni robocze kursuje 9 autobusów. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 9 do 14 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Jelenia Góra – Czarne:

Na analizowanym odcinku kursują:



- 4 autobusy codziennie;
- 6 autobusów w dni robocze;
- 1 autobus w dni nauki szkolnej.

Łącznie w dni robocze kursuje 10 autobusów. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 7 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Czarne – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 4 autobusy codziennie;
- 4 autobusy w dni robocze;
- 1 autobus w soboty i niedziele;
- 1 autobus codziennie w sezonie (wakacje).

Łącznie w dni robocze kursuje 9 autobusów. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 7 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 10 do niniejszej ekspertyzy.

Warto również wspomnieć o komunikacji PKS wewnątrz Jeleniej Góry, obejmującej przystanki w relacjach nie objętych analizą. Przykładowo pomiędzy Dworcem Autobusowym a przystankiem Jelenia Góra Zabobrze 3 kursuje łącznie w obie strony 66 autobusów na dobę, zaś pomiędzy Dworcem Autobusowym a przystankiem Jelenia Góra Grunwaldzka – 14 autobusów na dobę. Jednak ze względu na międzymiastowy charakter tych przewozów, mieszkańcy Jeleniej Góry tylko doraźnie korzystają z usług PKS-ów w kontekście komunikacji wewnątrzmiastowej. Należy nadmienić, że autobusy pospieszne (nie wszystkie) zatrzymują się tylko na wybranych przystankach. Poza Dworcem Autobusowym w Jeleniej Górze i Szklarskiej Porębie są to: Jelenia Góra Zabobrze 3, Jelenia Góra Estakada, Jelenia Góra Cieplice D.K., Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice Skrzyżowanie, Piechowice Średnie, Szklarska Poręba Wodospad, Rozdroże Izerskie. Autobusy pospieszne tylko w niewielkim stopniu (doraźnie) wykorzystywane są do przejazdów wewnątrz powiatu. Jak wspomniano na wstępie linii PKS obsługują wszystkie gminy objęte ekspertyzą. Niemniej w przypadku gminy Stara Kamienica część miejscowości nie jest objęta komunikacją PKS i dotyczy to wsi: Antoniów, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Nowa Kamienica i Wojcieszycze.

3. 13. Komunikacja autobusowa – „BUSy”.

Analizie poddano wyłącznie połączenia zawierające się w granicach obszaru objętego ekspertyzą, bez względu na ich właściwą relację, zgodnie z obecnie obowiązującym rozkładem jazdy.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Firma KRY-CHA Wojciech Chadży prowadzi regularne przewozy osób w relacjach: Jelenia Góra – Wrocław, Jelenia Góra – Karpacz oraz Jelenia Góra – Lwówek Śląski, a więc nie licząc Jeleniej Góry – poza granicami obszaru objętego ekspertyzą. Ze względu na międzymiastowy charakter przewozów, mieszkańcy Jeleniej Góry tylko doraźnie korzystają z usług firmy KRY-CHA do przejazdów wewnątrz granic miasta. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 11 do niniejszej ekspertyzy.

Firma RO-KO Car Service sp. z o.o. na obszarze objętym ekspertyzą prowadzi regularne przewozy osób w relacjach: Jelenia Góra – Chromiec oraz Jelenia Góra – Szklarska Poręba. Tym samym obsługuje wszystkie gminy objęte ekspertyzą.

Jelenia Góra – Chromiec – Jelenia Góra (przez Barcinek):

Na analizowanym odcinku kursują:

- 3 pary autobusów na całym odcinku za wyjątkiem niedzieli;
- 2 pary autobusów na całym odcinku w dni robocze;
- 1 para autobusów na całym odcinku w dni nauki szkolnej;
- 1 para autobusów na odcinku Jelenia Góra – Kromnów za wyjątkiem niedzieli;
- 1 para autobusów na odcinku Jelenia Góra – Kromnów w dni robocze;
- 1 para autobusów na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica za wyjątkiem niedzieli;
- 1 para autobusów na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica w dni robocze;
- 2 pary autobusów na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica w dni nauki szkolnej.

Łącznie w dni robocze kursuje 12 par autobusów, w tym 5 par na całym odcinku. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 45 do 47 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 12 do niniejszej ekspertyzy.

Jelenia Góra – Chromiec – Jelenia Góra (przez Wojcieszycę):

Na analizowanym odcinku kursują:

- 3 pary autobusów na całym odcinku codziennie;
- 1 para autobusów na całym odcinku za wyjątkiem niedzieli;
- 1 para autobusów na całym odcinku w dni robocze;
- 1 para autobusów na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica za wyjątkiem niedzieli;
- 2 pary autobusów na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica w dni robocze;
- 1 para autobusów na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica w dni nauki szkolnej.

Łącznie w dni robocze kursuje 9 par autobusów, w tym 5 par na całym odcinku. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 52 minuty. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 12 do niniejszej ekspertyzy.

Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Piechowice – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursuje:

- 5 par autobusów na całym odcinku codziennie, z czego 3 pary w wariantcie przejazdu przez całą Szklarską Porębę i 3 pary w skróconym wariantcie przejazdu przez Szklarską Porębę;



- 2 pary autobusów na całym odcinku za wyjątkiem niedzieli;
- 2 pary autobusów na całym odcinku w dni robocze;
- 2 pary autobusów na całym odcinku w dni nauki szkolnej;
- 1 para autobusów na całym odcinku za wyjątkiem niedzieli;
- 1 para autobusów na odcinku wewnątrz Szklarskiej Poręby w dni nauki szkolnej.

Łącznie w dni robocze kursuje 12 par autobusów, w tym 5 par w wariantcie przejazdu przez całą Szklarską Porębę. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa w zależności od wariantu od 35 do 45 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 12 do niniejszej ekspertyzy.

Jak wspomniano na wstępie linie „busowe” obsługują wszystkie gminy objęte ekspertyzą. Niemniej w przypadku gminy Stara Kamienica część miejscowości nie jest objęta komunikacją i dotyczy to wsi: Mała Kamienica i Nowa Kamienica.

3. 14. Komunikacja TAXI.

Transport taksówkowy, łączy w sobie w pewien sposób zarówno cechy transportu indywidualnego (samochód osobowy) oraz transportu publicznego (postoje TAXI). Jednakże pomimo faktu, że transport taksówkowy służy do przewozu pasażerów to nie posiada podstawowych cech transportu publicznego, to jest: ustalonych i podanych do publicznej wiadomości kursów po stałych trasach oraz rozkładów jazdy, a także przystanków, na których pojazdy te zatrzymują się w celu wymiany pasażerów. Na terenie Jeleniej Góry funkcjonują następujące firmy (stowarzyszenia) taksówkowe:

- Euro Taxi;
- Komandor Taxi;
- Mercedes Radio Taxi;
- Radio Taxi;
- Silver Taxi;
- Sudety Radio Taxi;
- Śnieżka Radio Taxi;
- Tele – Taxi;
- Tele Radio Taxi;
- Wojtas Radio Taxi.

Ponadto na terenie Piechowic, Szklarskiej Poręby i gminy Stara Kamienica działalność gospodarczą prowadzi przynajmniej kilkanaście jednoosobowych podmiotów świadczących przewozy osobowe, najczęściej za pomocą jednego pojazdu.

3. 15. Komunikacja kolejowa.

Jak zaznaczono na wstępie, komunikacja kolejowa analizowana jest dla całego obszaru miasta Jelenia Góra i powiatu ziemskiego, a nie tylko dla wybranych gmin. Analizie poddano wyłącznie połączenia kolejowe zawierające się w granicach administracyjnych powiatu jeleniogórskiego, bez względu na ich właściwą relację,

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



zgodnie z rozkładem jazdy pociągów, obowiązującym w okresie od 12 grudnia 2010 roku do 11 grudnia 2011 roku.

Linia nr 274: Jelenia Góra – Janowice Wielkie – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 4 pary pociągów osobowych codziennie;
- 1 para pociągów osobowych w dni robocze;
- 2 pary pociągów osobowych w weekendy w okresie od 30 kwietnia do 28 sierpnia;
- 1 para pociągów pospiesznych codziennie w okresie wakacji letnich (22 czerwiec – 30 sierpień).

Łącznie w dni robocze kursuje 5 par pociągów osobowych. Składy osobowe prowadzą Przewozy Regionalne sp. z o.o., zaś składy pospieszne (TLK) prowadzi PKP Intercity. Komunikację weekendową w okresie od kwietnia do sierpnia obsługują autobusy szynowe. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 18 do 24 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 13 do niniejszej ekspertyzy.

Linia nr 274: Jelenia Góra – Stara Kamienica – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursuje:

- 5 par pociągów osobowych codziennie;
- 2 pary pociągów osobowych w dni robocze;
- 1 skład osobowy w weekendy w relacji: Stara Kamienica – Jelenia Góra.

Łącznie w dni robocze kursuje 7 par pociągów osobowych. Składy osobowe prowadzą Przewozy Regionalne sp. z o.o. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa od 21 do 23 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 13 do niniejszej ekspertyzy.

Linia nr 283: Jelenia Góra – Siedlęcín – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 2 pary pociągów osobowych codziennie;
- 2 pary pociągów osobowych w dni robocze;
- 1 para pociągów osobowych w weekendy.

Łącznie w dni robocze kursują 4 pary pociągów osobowych. Składy osobowe prowadzą Koleje Dolnośląskie SA. Komunikację obsługują autobusy szynowe. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka trwa 16 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 13 do niniejszej ekspertyzy.

Linia nr 311: Jelenia Góra – Jakuszyce – Jelenia Góra:

Na analizowanym odcinku kursują:

- 4 pary pociągów osobowych codziennie;
- 2 pary pociągów osobowych w weekendy w okresie od 4 czerwca do 28 sierpnia na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce i z powrotem;



- 3 pary pociągów pospiesznych codziennie w okresach sezonowych (najczęściej w porze wakacji zimowych i letnich oraz podczas tak zwanych „długich weekendów”) na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna i z powrotem.

Łącznie w dni robocze na całym odcinku kursują 4 pary pociągów osobowych. Składy osobowe prowadzą Przewozy Regionalne sp. z o.o., zaś składy pospieszne (TLK) prowadzi PKP Intercity. Pociągi pospieszne zatrzymują się tylko na wybranych stacjach: Jelenia Góra, Piechowice, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Średnia i Szklarska Poręba Górna. Pociągi pospieszne tylko w niewielkim stopniu (doraźnie) wykorzystywane są do przejazdów wewnątrz powiatu. Komunikację osobową obsługują autobusy szynowe. Przejazd na całej długości analizowanego odcinka autobusem szynowym trwa od 80 do 86 minut. Szczegółowy rozkład jazdy znajduje się w załączniku nr 13 do niniejszej ekspertyzy.

Na liniach kolejowych nr: 308 (Jelenia Góra – Łomnica – Mysłakowice – Kostrzyca – Kowary) oraz 340 (Mysłakowice – Miłków – Karpacz) komunikacja pasażerska jest zawieszona. Tym samym spośród wszystkich gmin powiatu jeleniogórskiego (ziemski i grodzki) komunikacja kolejowa nie dociera obecnie do gmin: Karpacz, Kowary, Mysłakowice (wyłączywszy rejon wsi Wojanów) i Podgórzyn.

3. 16. Komunikacja autobusowa i kolejowa – podsumowanie.

W niniejszym podrozdziale analizie poddano częstotliwość połączeń kolejowych i autobusowych. W przypadku komunikacji autobusowej uwzględniono PKS i „BUSy”, a wyłączono komunikację miejską MZK ze względu na potrzebę zanalizowania połączeń pomiędzy Jelenią Górą a innymi miejscowościami. Wyodrębniono w tym celu 4 przedziały czasowe:

- od godziny 05:00 do 08:59 (wyjazdy do pracy i do szkół);
- od godziny 09:00 do 12:59;
- od godziny 13:00 do 17:59 (powroty ze szkół i z pracy);
- od godziny 18:00 do 23:00.

Każdy z przedziałów czasowych podzielono na połączenia funkcjonujące w dni robocze (F) i w dni nauki szkolnej (S) oraz na łączną ilość połączeń (suma) bez względu na okres kursowania (dni robocze, dni nauki szkolnej, soboty, niedziele, święta, ferie zimowe, wakacje letnie, itp.).

TABELA 23: Częstotliwość połączeń kolejowych na terenie powiatu jeleniogórskiego.

Połączenie	Przedziały czasowe							
	05:00 – 08:59		09:00 – 12:59		13:00 – 17:59		18:00 – 23:00	
	F i S	suma	F i S	suma	F i S	suma	F i S	suma
Jelenia Góra – Janowice Wielkie	2	2	1	2	2	3	–	1
Jelenia Góra – Stara Kamienica	1	1	1	1	3	4	1	1

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Jelenia Góra – Siedlęcín	1	3	1	2	1	1	1	1
Jelenia Góra – Jakuszyce	1	1	1	1	2	2	–	–
Jelenia Góra – Szklarska Poręba	1	2	1	2	2	3	–	–
Janowice Wielkie – Jelenia Góra	1	1	2	4	1	2	1	
Stara Kamienica – Jelenia Góra	2	2	1	2	2	2	1	2
Siedlęcín – Jelenia Góra	1	1	1	2	1	1	1	2
Jakuszyce – Jelenia Góra	–	–	1	1	2	2	1	1
Szklarska Poręba – Jelenia Góra	–	1	1	1	2	3	1	2

Źródło: Obliczenia własne na podstawie aktualnych rozkładów jazdy pociągów.

TABELA 24: Częstotliwość połączeń autobusowych (PKS i „BUSy”) na obszarze objętym ekspertyzą.

Połączenie	Przedziały czasowe							
	05:00 – 08:59		09:00 – 12:59		13:00 – 17:59		18:00 – 23:00	
	F i S	suma	F i S	suma	F i S	suma	F i S	suma
Jelenia Góra – Barcinek	8	8	7	7	16	16	5	5
Jelenia Góra – Wojcieszycze	3	3	1	1	3	3	1	1
Jelenia Góra – Stara Kamienica	7	7	3	3	11	11	3	3
Jelenia Góra – Chromiec	3	3	2	2	4	4	2	2
Jelenia Góra – Maciejowa	2	2	2	2	7	8	–	–
Jelenia Góra – Czarne	2	2	1	1	6	6	3	3
Jelenia Góra – Jakuszyce	1	2	1	2	1	2	–	–
Jelenia Góra – Szklarska Poręba	8	9	7	8	11	13	5	5
Szklarska Poręba – Rozdroże Izerskie	–	–	–	1	1	1	–	1
Barcinek – Jelenia Góra	13	13	7	7	16	16	4	4
Wojcieszycze – Jelenia Góra	4	4	2	2	3	3	1	1
Stara Kamienica – Jelenia Góra	9	9	5	5	10	10	3	3
Chromiec – Jelenia Góra	4	4	2	2	4	4	2	2
Maciejowa – Jelenia Góra	6	6	1	1	2	2	–	–
Czarne – Jelenia Góra	1	1	1	1	4	4	5	6
Jakuszyce – Jelenia Góra	1	1	1	2	1	2	–	1
Szklarska Poręba – Jelenia Góra	6	6	11	11	8	10	6	7
Rozdroże Izerskie – Szklarska Poręba	1	1	–	1	–	1	–	–

Źródło: Obliczenia własne na podstawie aktualnych rozkładów jazdy autobusów.

Analizując powyższe dane należy stwierdzić przede wszystkim, że w rejonie objętym ekspertyzą zdecydowanie dominuje transport autobusowy nad kolejowym. Przykładowo pomiędzy Jelenią Górą a Starą Kamienicą kursuje 7 pociągów (8 z powrotem) oraz 24 autobusy (27 z powrotem). Oczywiście w tym przypadku komunikacja autobusowa obsługuje jednocześnie więcej miejscowości (w zależności od relacji są to: Antoniów, Barcinek, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Mała Kamienica, Stara Kamienica, Rybnica i Wojcieszycze), zaś komunikacja kolejowa tylko Rybnicę i Starą Kamienicę. Bardziej wymiernym przykładem jest połączenie pomiędzy Jelenią Górą a Szklarską Porębą ze względu na fakt, że zarówno kolej jak i autobus obsługuje te same miejscowości (Piechowice) i generalnie oba szlaki przebiegają w niewielkiej odległości od siebie, a na odcinku Jelenia Góra –



Piechowice przebiegają równolegle do siebie. Jednak z oczywistych względów autobus obsługują większą ilość przystanków (w zależności od relacji od 17 do 24) niż kolej (10). W dni robocze i nauki szkolnej pomiędzy Jelenią Górą a Szklarską Porębą kursują 4 pociągi (4 z powrotem) oraz 31 autobusów (31 z powrotem). Biorąc pod uwagę również dni wolne i okres sezonowy łącznie jest to 7 pociągów (7 z powrotem) oraz 35 autobusów (34 z powrotem). Natomiast w relacji Jelenia Góra – Jakuszyce nieznacznie przewagę ma komunikacja kolejowa. W dni robocze i nauki szkolnej pomiędzy Jelenią Górą a Jakuszycami kursują 4 pociągi (4 z powrotem) oraz 3 autobusy. Jednak biorąc pod uwagę również dni wolne i okres sezonowy łącznie są to nadal 4 pary pociągów, ale już 6 par autobusów. Na odcinku Jelenia Góra – Jakuszyce autobus obsługuje przeciętnie 23 przystanki zaś kolej 12. Oprócz rejonu obsługi (ilość miejscowości i przystanków) znaczenie ma również czas przejazdu. Pomiędzy Jelenią Górą a Starą Kamienicą czas przejazdu pociągiem wynosi od 21 do 23 minut, zaś autobusem w zależności od relacji od 18 minut (przez Barcinek) do 38 minut (przez Wojcieszycy). Pomiędzy Jelenią Górą a Szklarską Porębą czas przejazdu pociągiem wynosi od 60 do 70 minut (baz znaczenia czy osobowy czy pociąg), zaś autobusem od 30 minut (pospieszny) do 42 – 52 minut (zwykły). Natomiast pomiędzy Jelenią Górą a Jakuszycami czas przejazdu pociągiem wynosi od 80 do 86 minut, zaś autobusem 65 minut. Tym samym obecnie pod względem czasu przejazdu przewagę posiada autobus. Jednak w dłuższej perspektywie jedynie kolej z oczywistych względów ma realną możliwość skracania czasu przejazdu.

Analizując częstotliwość połączeń kolejowych i autobusowych w kontekście poszczególnych przedziałów czasowych należy stwierdzić, że z oczywistych powodów najczęściej kursów odnotowywanych jest w okresach związanych z dojazdami i powrotami do pracy i szkoły (godziny: 05:00 – 08:59 oraz 12:59 – 18:00). Liczba kursów w wyżej wymienionych godzinach w stosunku do wszystkich kursów na dobę w dni robocze i w dni nauki szkolnej na poszczególnych odcinkach prezentuje się w następujący sposób:

- Barcinek – Jelenia Góra: 29 kursów na 40 ogółem (24 na 36 z powrotem);
- Stara Kamienica – Jelenia Góra: 23 kursy na 33 ogółem (22 na 30 z powrotem);
- Wojcieszycy – Jelenia Góra: 7 kursów na 10 ogółem (6 na 8 z powrotem);
- Chromiec – Jelenia Góra: 8 kursów na 12 ogółem (7 na 11 z powrotem);
- Maciejowa – Jelenia Góra: 8 kursów na 9 ogółem (9 na 11 z powrotem);
- Czarne – Jelenia Góra: 5 kursów na 11 ogółem (8 na 12 z powrotem);
- Jakuszyce – Jelenia Góra: 4 kursy na 7 ogółem (5 na 7 z powrotem);
- Szklarska Poręba – Jelenia Góra: 16 kursów na 35 ogółem (22 na 35 z powrotem).

Należy nadmienić, że aktualne rozkłady jazdy uwzględniają również specyfikę natężenia potoków pasażerskich w relacjach pomiędzy Jelenią Górą a pozostałymi miejscowościami. Wyrazem tego jest większa ilość połączeń w dni robocze i nauki szkolnej z mniejszych ośrodków do Jeleniej Góry w godzinach porannych (dojazdy do pracy i szkoły) niż w drugą stronę oraz większa ilość połączeń z Jeleniej Góry do mniejszych ośrodków w godzinach popołudniowych (powroty z pracy i szkoły) niż w drugą stronę. Liczba kursów w godzinach porannych do Jeleniej Góry w stosunku do kierunku odwrotnego oraz liczba kursów w godzinach popołudniowych z Jeleniej Góry w stosunku do kierunku odwrotnego prezentuje się w następujący sposób:

- Barcinek – Jelenia Góra: 13 kursów do 8 kursów rano oraz 16 do 16 po południu;
- Stara Kamienica – Jelenia Góra: 11 kursów do 8 kursów rano oraz 14 do 12 po południu;



- Wojcieszycy – Jelenia Góra: 4 kursy do 3 kursów rano oraz 3 do 3 po południu;
- Chromiec – Jelenia Góra: 4 kursy do 3 kursów rano oraz 4 do 4 po południu;
- Maciejowa – Jelenia Góra: 6 kursów do 2 kursów rano oraz 7 do 2 po południu;
- Czarne – Jelenia Góra: 1 kurs do 2 kursów rano oraz 6 do 4 po południu;
- Jakuszyce – Jelenia Góra: 1 kurs do 2 kursów rano oraz 3 do 3 po południu;
- Szklarska Poręba – Jelenia Góra: 6 kursów do 9 kursów rano oraz 13 do 10 po południu.

Powyższe oznacza, że jedynie w relacji Jakuszyce i Szklarska Poręba – Jelenia Góra w godzinach porannych obserwujemy więcej kursów z Jeleniej Góry niż do Jeleniej Góry. Wynika to z faktu, że w godzinach porannych do Szklarskiej Poręby przyjeżdża dużo autobusów z całego kraju, obsługujących ruch turystyczny.

Na obszarze objętym ekspertyzą wszystkie miejscowości miejskie i wiejskie (poza wsią Nowa Kamienica) posiadają autobusowe połączenia komunikacyjne z Jelenią Górą. Generalnie, pod względem przewozów autobusowych, można tu wyróżnić 4 główne osie komunikacyjne:

- Jelenia Góra – Rybnica – Barcinek – Stara Kamienica – Mała Kamienica;
- Jelenia Góra – Rybnica – Barcinek – Stara Kamienica – Kromnów – Kopaniec – Chromiec – Antoniów;
- Jelenia Góra – Wojcieszycy – Kromnów – Stara Kamienica – Kopaniec – Chromiec;
- Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce.

Kolejowe połączenia z Jelenią Górą, poza Jakuszycami, Szklarską Porębą i Piechowicami, posiadają jedynie 2 miejscowości wiejskie: Stara Kamienica i Rybnica. Można tu wyróżnić 2 główne osie komunikacyjne:

- Jelenia Góra – Rybnica – Stara Kamienica;
- Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce.

Częstotliwość jak i strukturę połączeń komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi miejscowościami należy uznać za wystarczającą z punktu widzenia potrzeb. Skomunikowania wymaga jedynie miejscowość Nowa Kamienica.

4. Trasy rowerowe.

4. 1. Uwarunkowania prawne.

Aktem prawnym regulującym zasady ruchu drogowego, między innymi w odniesieniu do poruszania się rowerem, jest ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity, Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Zgodnie z niniejszą ustawą:

- **rower** to pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem (art. 2, pkt 47);



- **droga dla rowerów** to droga lub jej część przeznaczona dla ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2, pkt 5);
- **przejazd dla rowerzystów** to powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2, pkt 12);
- **kierujący rowerem** jednośladowym jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub z drogi dla rowerów i pieszych. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym (art. 33, ust. 1). W razie braku drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z pobocza, z zastrzeżeniem art. 16 ust. 5, a jeżeli nie jest to możliwe – z jezdni (art. 33, ust. 1a);
- **kierujący rowerem**, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym (art. 33, ust. 6).

Wykaz wybranych znaków drogowych, regulujących poruszanie się rowerem, znajduje się w załączniku nr 14 do niniejszej ekspertyzy.

Natomiast zgodnie z rozdziałem III uchwały nr 170/XVI/2007 Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Turystyczno – Krajoznawczego (PTTK) z dnia 21 kwietnia 2007 roku w sprawie wytyczania, znakowania i odnawiania szlaków turystycznych przez PTTK („Instrukcja znakowania szlaków turystycznych”):

1. **Szlakiem turystycznym** jest wytyczona w terenie trasa służąca do odbywania wycieczek, oznakowana jednolitymi znakami (symbolami) i wyposażona w urządzenia informacyjne, które zapewniają bezpieczne i spokojne jej przebycie turyście o dowolnym poziomie umiejętności i doświadczenia, o każdej porze roku i w każdych warunkach pogodowych, o ile szczegółowe wymagania nie stanowią inaczej (okresowe zamykanie w przypadku niekorzystnych warunków pogodowych lub ze względów przyrodniczych na terenach chronionych).
2. Rozróżnia się następujące rodzaje szlaków turystycznych:
 - piesze górskie i nizinne oraz ścieżki spacerowe, przyrodnicze i dydaktyczne;
 - narciarskie;
 - **rowerowe**;
 - kajakowe;
 - jeździeckie.
3. Każdy rodzaj szlaku posiada własny jednolity system znaków i urządzeń informacyjnych zgodny z niniejszą Instrukcją. Systemy te muszą być komplementarne, ponieważ szlaki różnych rodzajów mogą być prowadzone wspólnie.
4. Szlaki turystyczne tworzą spójną sieć na terenie kraju i łączą się ze szlakami w krajach sąsiednich. Część szlaków stanowi elementy sieci międzynarodowych lub ogólnoeuropejskich.

System znaków występujących na szlakach rowerowych znajduje się w załączniku nr 15 do niniejszej ekspertyzy.

4. 2. Wykaz tras rowerowych.

Podstawowym kryterium, na podstawie którego zakwalifikowano daną trasę jako szlak rowerowy lub drogę rowerową było oznaczenie w terenie w postaci tabliczek lub znaków drogowych, a także publikacja przebiegu poszczególnych tras rowerowych w ogólnodostępnych wydawnictwach kartograficznych, przewodnikach turystycznych, wydawnictwach reklamowych poszczególnych gmin, stronach internetowych, itp. Zgodnie z

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



powyższym na terenie objętym ekspertyzą wyznaczone są następujące szlaki i drogi rowerowe (kolorem zielonym oznaczono odcinki tras przebiegające przez górskie tereny leśne, poza terenami zurbanizowanymi):

Trasa nr 1. „Mała Szklarska Pętla”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – ul. Demokratów (DP 2732D) – ul. Partyzantów – ul. Słowackiego – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Osiedle Podgórze – ul. Armii Krajowej (DW 358) – ul. Dolna – ul. 11-go Listopada – ul. Piastowska (DP 2731D) – ul. Kościuszki – **Chybotek – Grób Karkonosza** – ul. Matejki – ul. Waryńskiego – ul. Muzealna – stacja Szklarska Poręba Średnia – ul. 11-go Listopada – ul. Wyszyńskiego – ul. Morcinka – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358). Długość 13 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 67, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 87, 92, 93, 94, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 116, 118, 210, 211).

Trasa nr 2. „Po polskich Izerach i czeskich Karkonoszach”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – stacja Szklarska Poręba Górna – ul. Słowackiego – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Armii Ludowej – ul. Batalionów Chłopskich – **Szklarska Droga – Rozdroże pod Izerskimi Garbami – Rozdroże Pod Cichą Równią – Górny Dukt Końskiej Jamy – Polana Jakuszycka – stacja Jakuszyce – droga do Orla – droga wzdłuż linii kolejowej – granica PL/CZ – przejazd przez trasy w Republice Czeskiej wokół Harrachova** – granica CZ/PL – (DK 3) – Przełęcz Szklarska – (DK3) – stacja Jakuszyce – (DK 3) – Leśniczówka „Orle – Złotnik” – **Dolina Kamiennej** – stacja Szklarska Poręba Huta – ul. Osiedle Huty – ul. Sikorskiego (DK 3) – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358). Długość 58 km, tym na obszarze objętym ekspertyzą 34 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 53, 55, 64, 65, 75, 76, 81, 83, 88, 89, 90, 193, 194, 196, 197, 203, 205, 206, 207, 208).

Trasa nr 3. „Trasa Radiowej Trójki”:

Szklarska Poręba ul. 1-go Maja (DP 2733D) – ul. Kołłątaja – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Michałowice) – droga wzdłuż Szklarki – Wodospad Szklarki – granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Szklarska Poręba – Maszki – Orla Skala** – ul. Wiejska – ul. Kolejowa – stacja Szklarska Poręba Dolna – ul. Sanatoryjna – ul. Spokojna – droga do Zakrętu Śmierci – Zakręt Śmierci (DW 358) – **Rozdroże pod Wysokim Kamieniem** – ul. Schroniskowa – ul. Armii Ludowej – ul. Żeromskiego – stacja Szklarska Poręba Huta – ul. Szosa Czeska (DK 3) – **Rozdroże pod Kamieńczykiem** – dolna stacja wyciągu na Szrenicę – ul. Uroczka (DP 2733D) – ul. Kilińskiego (DP 2733D) – Szklarska Poręba ul. 1-go Maja (DP 2733D). Długość 25 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 36, 36, 40, 41, 42, 51, 54, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66, 69, 70, 109, 111, 114, 115, 212).

Trasa nr 4. „Łącznik Trzech Dzielnic”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – ul. Jedności Narodowej (DK 3) – ul. Franciszkańska – ul. 11-go Listopada – ul. Kopernika – ul. Waryńskiego – ul. Kolejowa – ul. Sanatoryjna – ul. 11-go Listopada – ul. Dolna – ul. Armii Krajowej (DW 358) – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358). Długość 9 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 81, 82, 88, 91, 94, 95, 96, 97, 99, 100, 104, 105, 108, 110, 117, 119).

Trasa nr 5. „Karkonoski Express Pod Reglami”:



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Szklarska Poręba ul. Jedności Narodowej (DK 3) – ul. Sikorskiego (DK 3) – ul. Szosa Czeska (DK 3) – **Rozdroże pod Kamieńczykiem – Wysoki Most – Maselnica – Maczuga – Żłote Jamy – granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Michałowice) – droga powyżej Drogi pod Reglami – Łagodna – Droga pod Reglami – granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Szklarska Poręba** – ul. Kasprowiczka – ul. 1-go Maja (DP 2733D) – Szklarska Poręba ul. Jedności Narodowej (DK 3). Długość 19 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 38, 51, 52, 82, 83).

Trasa nr 6. Pętla „Trzy Jawory”:

Piechowice (Michałowice) ul. Sudecka (DP 2649D) – ul. Kolonijna – Złoty Widok – **droga do Czarnej Płóczki – droga wzdłuż Czarnej Płóczki – Trzy Jawory** – ul. Śnieżna – Piechowice (Michałowice) ul. Sudecka (DP 2649D). Długość 8 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 159, 162).

Trasa nr 7. „Pętla Dwóch Rzek”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – ul. Jedności Narodowej (DK 3) – ul. 1-go Maja (DP 2733D) – ul. Kasprowiczka – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Michałowice) – Droga pod Reglami – droga wzdłuż Czarnej Płóczki – Żółta Skała – Skalne Ściany – granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Szklarska Poręba – Orła Skała** – ul. Wiejska – ul. Kolejowa – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Górzyniec) – ul. Górna – ul. Zawadzkiego – granica gmin: Piechowice (Górzyniec) / Stara Kamienica – Dolina Małej Kamiennej – Rozdroże Izerskie – Droga Sudecka (DW 358) – granica gmin: Stara Kamienica / Szklarska Poręba** – Zakręt Śmierci (DW 358) – ul. Armii Krajowej (DW 358) – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358). Długość 31 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 38, 68, 70, 71, 72, 73, 81, 82, 88, 91, 112, 113, 114, 115, 153, 154, 213).

Trasa nr 8. „U Podnóża Wysokiego Grzbietu”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – stacja Szklarska Poręba Górna – ul. Słowackiego – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Armii Ludowej – ul. Batalionów Chłopskich – **Szklarska Droga – Rozdroże pod Izerskimi Garbami – Rozdroże Pod Cichą Równią – granica gmin: Szklarska Poręba (Jakuszyce) / Mirsk – przejazd przez Gminę Mirsk – granica gmin: Mirsk / Szklarska Poręba (Jakuszyce) – Kobyła Łąka – Orle – Nowa Droga** – Polana Jakuszycka – stacja Jakuszyce – (DK 3) – Leśniczówka „Orle – Złotnik” – **Dolina Kamiennej** – stacja Szklarska Poręba Huta – ul. Osiedle Huty – ul. Sikorskiego (DK 3) – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358). Długość 35 km, w tym na obszarze objętym ekspertyzą 28 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 53, 55, 64, 65, 75, 76, 81, 83, 88, 89, 90, 195, 198, 199, 201, 202, 203, 206, 207, 208).

Trasa nr 9. Trasa Towarzystwa Izerskiego „Konna Ścieżka”:

Szklarska Poręba Jakuszyce, Polana Jakuszycka – stacja Jakuszyce – (DK 3) – Dolny Dukt Końskiej Jamy – Rozdroże pod Cichą Równią – granica gmin: Szklarska Poręba (Jakuszyce) / Mirsk – przejazd przez Gminę Mirsk – granica gmin: Mirsk / Szklarska Poręba (Jakuszyce) – Kobyła Łąka – Orle – Nowa Droga –

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Polana Jakuszycka. Długość 18,5 km, w tym na obszarze objętym ekspertyzą 11 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 195, 198, 199, 201, 202, 203, 205, 206, 207).

Trasa nr 10. Trasa Interferii „Izerska Pętla”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – ul. Armii Krajowej (DW 358) – Zakręt Śmierci (DW 358) – **granica gmin: Szklarska Poręba / Stara Kamienica – Droga Sudecka (DW 358) – Rozdroże Izerskie – granica gmin: Stara Kamienica / Mirsk – przejazd przez Gminy: Mirsk i Świeradów Zdrój – granica gmin: Mirsk / Szklarska Poręba (Jakuszyce) – Kobyla Łąka – Orle – Nowa Droga – Polana Jakuszycka – stacja Jakuszyce – (DK 3) – Leśniczówka „Orle – Złotnik” – Dolina Kamiennej – stacja Szklarska Poręba Huta – ul. Osiedle Huty – ul. Sikorskiego (DK 3) – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358).** Długość 48 km, w tym na obszarze objętym ekspertyzą 30 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 53, 55, 68, 70, 71, 72, 81, 83, 88, 91, 195, 198, 199, 201, 202, 203, 206, 207, 208).

Trasa nr 11. Trasa Gazety Wyborczej „Pętla Kamiennej”:

Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358) – ul. Armii Krajowej (DW 358) – Zakręt Śmierci (DW 358) – **Rozdroże pod Wysokim Kamieniem – Szklarska Droga – Ściernisko – Dolina Kamiennej – stacja Szklarska Poręba Huta – ul. Osiedle Huty – ul. Sikorskiego (DK 3) – Szklarska Poręba ul. Dworcowa (DW 358).** Długość 13,5 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 53, 55, 68, 69, 81, 83, 88, 91).

Trasa nr 12. „Artystyczna”:

Szklarska Poręba ul. Sikorskiego (DK 3) – ul. Mickiewicza – ul. Chopina – ul. Odrodzenia – ul. Stroma – ul. Turystyczna – ul. Czecha – ul. Okrzei – ul. 1-go Maja (DP 2733D) – droga wzdłuż Kamiennej – **Mszaki – Chybotek – Grób Karkonosza – ul. Matejki – ul. Waryńskiego – ul. Muzealna – stacja Szklarska Poręba Średnia – ul. 11-go Listopada – ul. Wyszyńskiego – ul. Morcinka – ul. Plac Sportowy – ul. Pstrowskiego – Szklarska Poręba ul. Sikorskiego (DK 3).** Długość 12 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 35, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 83, 84, 85, 86, 87, 92, 93, 94, 98, 99, 101, 102, 103).

Trasa nr 13. „Izerska Pętla”:

Szklarska Poręba Jakuszyce, Polana Jakuszycka – stacja Jakuszyce – Górny Dukt Końskiej Jamy – Rozdroże pod Cichą Równią – granica gmin: Szklarska Poręba (Jakuszyce) / Mirsk – przejazd przez Gminę Mirsk – granica gmin: Mirsk / Szklarska Poręba (Jakuszyce) – Kobyla Łąka – granica PL/CZ – przejazd przez trasy w Republice Czeskiej – granica CZ/PL – droga wzdłuż linii kolejowej – droga od Orla do Jakuszyce – Polana Jakuszycka. Łącznik nr 13A: Orle – granica PL/CZ przy linii kolejowej. Długość 41 km, w tym na obszarze objętym ekspertyzą 26 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 193, 194, 196, 197, 200, 204).

Trasa nr 31. „Duża Pętla Starej Kamienicy”:

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Stara Kamienica – (DP 2774D) – Nowa Kamienica – granica gmin: Stara Kamienica / Mirsk – Kwieciszowice (gmina Mirsk) – (DP 2513D) – granica gmin: Mirsk / Stara Kamienica – (DP 2513D) – Antoniów (Jaroszyce, Boża Góra) – **granica gmin: Stara Kamienica / Mirsk – Wysoka Droga – granica gmin: Mirsk / Stara Kamienica – Kromnowska Jama – Rozdroże Izerskie – Dolina Małej Kamiennej – Świerkowiec – Jastrzębiec – Kozia Szyja – droga nad Kopańcem – granica gmin: Stara Kamienica / Piechowice (Górzyniec) – Babia Przełęcz – Bobrowe Skały** – Piechowice (Piastów) ul. Piastowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Piastów) / Stara Kamienica – (DP 2763D) – Zimna Przełęcz – (DP 2763D) – Kromnów – (DP 2763D) – Stara Kamienica. Długość 40 km, w tym na obszarze objętym ekspertyzą 35 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 72, 73, 122, 126, 127, 129, 130, 131, 138, 139, 146, 148, 150, 214, 215, 216, 218).

Trasa nr 32. „Mniejsza Pętla Kamieniecka”:

Stara Kamienica – (DP 2492D) – stacja Stara Kamienica – (DP 2492D) – Mała Kamienica – (DP 2773D) – Chromiec – (DP 2513D) – Antoniów – **granica gmin: Stara Kamienica / Mirsk – przejazd przez Gminę Mirsk – granica gmin: Mirsk / Stara Kamienica – Kromnowska Jama – Świerkowiec** – Kopaniec – (DP 2762D) – Kromnów – (DP 2763D) – Stara Kamienica. Długość 23,5 km, w tym na obszarze objętym ekspertyzą 20,5 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 134, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 147).

Trasa nr 41:

Piechowice ul. Kolejowa – stacja Piechowice – ul. 1000-lecia – ul. Nowotki – ul. Polna – (Pakoszów) ul. Pakoszowska (DP 2763D) – (Piastów) ul. Piastowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Piastów) / Stara Kamienica – (DP 2763D) – Zimna Przełęcz – (DP 2513D) – Kromnów Wola – granica gmin: Stara Kamienica / Piechowice (Górzyniec) – **Babia Przełęcz – granica gmin: Piechowice (Górzyniec) / Stara Kamienica – Dolina Małej Kamiennej** – granica gmin: Stara Kamienica / Piechowice (Górzyniec) – ul. Zawadzkiego – ul. 1-go Maja – Piechowice ul. Kolejowa. Długość 19 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 149, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 166, 167, 168, 174, 175, 221).

Trasa nr 42:

Piechowice ul. Żymierskiego (DW 366) – ul. Nadrzeczna – ul. Wczasowa – (Michałowice) ul. Kolonijna – ul. Sudecka (DP 2649D) – **Grzybowiec – granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Jelenia Góra (Jagniątków) – droga wzdłuż Cichego Potoku – Piotrowe Skały** – ul. Słowackiego – ul. Nadrzeczna – Piechowice ul. Żymierskiego (DW 366). Długość 10 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 157, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165).

ER 2 „Liczyrzepa”:

Granica gmin: Mirsk / Szklarska Poręba (Jakuszyce) – Kobyla Łąka – Orle – droga do Jakuszyce – Polana Jakuszycka – stacja Jakuszyce – (DK 3) – Leśniczówka „Orle – Złotnik” – **Dolina Kamiennej** – stacja Szklarska Poręba Huta – ul. Osiedle Huty – ul. Sikorskiego (DK 3) – ul. Mickiewicza – ul. Chopina – ul. Odrodzenia – ul.

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Stroma – ul. Turystyczna – ul. Czecha – ul. Okrzei – ul. 1-go Maja (DP 2733D) – ul. Kasprowicza – ul. Przerwy Tetmajera – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Michałowice) – Droga pod Regłami – Trzy Jawory – granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Jelenia Góra (Jagniątków) – Wodospad Wrzosówki – Jeżówka – Węglarnia – granica gmin: Jelenia Góra (Jagniątków) / Podgórzyn**. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 25,5 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 37, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 53, 55, 67, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 199, 203, 206, 207, 208).

ER 6 „Dolina Bobru”:

Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra – Borowy Jar – ul. Krzywoustego – ul. Zielna – ul. Jana Pawła II – ul. Wiejska – (Maciejowa) – ul. Łączna – ul. Batalionów Chłopskich – granica gmin: Jelenia Góra (Maciejowa) / Mysłakowice. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 9,5 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 4, 13, 14, 15, 186).

Obwodnica Jeleniogórska (znaki zielone):

Granica gmin: Jeżów Sudecki / Stara Kamienica – (DP 2763D) – Barcinek – (DP 2763D) – Stara Kamienica – (DP 2492D) – stacja Stara Kamienica – (DP 2492D) – Mała Kamienica – (DP 2773D) – Chromiec – (DP 2513D) – Kopaniec – **Kozia Szyja – Złota Jama – Dolina Małej Kamiennej** – granica gmin: Stara Kamienica / Piechowice (Górzyniec) – ul. Zawadzkiego – ul. 1-go Maja – ul. Kolejowa – stacja Piechowice – ul. 1000-lecia – ul. Sienkiewicza – ul. Konopnickiej – ul. Prusa – ul. Baczyńskiego – ul. Nowotki – ul. Polna – (Pakoszów) ul. Pakoszowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Pakoszów) / Jelenia Góra (Sobieszów) – ul. Cieplicka (DW 366) – ul. Karkonoska (DW 366) – ul. Czecha (DW 366) – granica gmin: Jelenia Góra (Sobieszów) / Podgórzyn – przejazd przez gminy: Podgórzyn, Kowary, Mysłakowice, Janowice Wielkie – granica gmin: Janowice Wielkie / Jelenia Góra (Maciejowa) – ul. Niecki – granica gmin: Jelenia Góra (Maciejowa) / Jeżów Sudecki – przejazd przez Gminę Jeżów Sudecki – granica gmin: Jeżów Sudecki / Stara Kamienica. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 39,5 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 8, 122, 123, 124, 125, 135, 136, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 154, 155, 156, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 214, 215, 216, 219, 220).

Obwodnica Jeżowa Sudeckiego (znaki żółte):

Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra (Zabobrze) – odcinek wzdłuż granicy gmin: Jelenia Góra (Zabobrze) / Jeżów Sudecki – granica gmin: Jelenia Góra (Zabobrze) / Jeżów Sudecki. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 0,9 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcie nr 3).

Jelenia Góra (Cieplice) – Staniszów (znaki żółte):

Jelenia Góra (Cieplice) ul. Krośnieńska (DP 2652) – granica gmin: Jelenia Góra (Cieplice) / Podgórzyn. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 2,0 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 30, 31, 32).

Stara Kamienica – Rozdroże Izerskie (znaki żółte):

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Stara Kamienica – (DP 2774D) – Nowa Kamienica – granica gmin: Stara Kamienica / Mirsk – Kwieciszowice (gmina Mirsk) – granica gmin: Mirsk / Stara Kamienica – (DP 2513D) – Antoniów – (DP 2513D) – Chromiec – **droga wzdłuż granicy gmin: Stara Kamienica i Mirsk – Czarny Potok – Kromnowska Jama – Świerkowice – Dolina Małej Kamiennej – Rozdroże Izerskie.** Długość 15,2 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 217, 218).

Obwodnica Izersko – Kamienicka (znaki niebieskie):

Granica gmin: Mirsk / Stara Kamienica – Antoniów (Jaroszyce, Boża Góra) – (DP 2513D) – Antoniów – (DP 2513D) – Chromiec – (DP 2513D) – Kopaniec – (DP 2513D) – Kromnów Wola – (DP 2513D) – Kromnów – (DP 2763D) – Stara Kamienica – (DP 2774D) – Nowa Kamienica – (DP 2774D) – granica gmin: Stara Kamienica / Mirsk. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 19 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 126, 127, 128, 132, 134, 135, 136, 137, 142, 146, 148, 149, 217).

Jelenia Góra (Maciejowa) – Obwodnica Jeleniogórska (znaki czarne):

Jelenia Góra (Maciejowa) ul. Dziwiszowska (DP 2648) – granica gmin: Jelenia Góra (Maciejowa) / Jeżów Sudecki. Długość 1,2 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcie nr 7).

Jelenia Góra (Zabobrze) – Płocznina (znaki czarne):

Jelenia Góra (Zabobrze) ul. Kiepury – granica gmin: Jelenia Góra (Zabobrze) / Jeżów Sudecki. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 1,1 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 1, 2).

Jelenia Góra – Borowice (znaki czarne):

Jelenia Góra ul. Chełmońskiego – Park Wzgórze Kościuszki – (Czarne) ul. Mickiewicza (DP 2653) – granica gmin: Jelenia Góra (Czarne) / Podgórzyn. Długość na obszarze objętym ekspertyzą 3,0 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 19, 20, 21, 22).

Piechowice (Pakoszów) – Zimna Przełęcz (znaki czarne):

Piechowice (Pakoszów) ul. Pakoszowska (DP 2763D) – (Piastów) – ul. Piastowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Piastów) / Stara Kamienica – (DP 2763D) – Zimna Przełęcz. Długość 3,7 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 150, 151, 152).

Szklarska Poręba (Huta) – Piechowice (Górzyniec) (znaki czarne):

Szklarska Poręba ul. Osiedle Huty – ul. Hutnicza – ul. Szklana – ul. Żeromskiego – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Osiedle Podgórze – ul. Armii Krajowej (DW 358) – ul. Górna (DP 2731D) – ul. Sanatoryjna – ul. Kolejowa – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Górzyniec) – Piechowice (Górzyniec) ul. Górna.** Długość 8,4 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 56, 57, 59, 60, 61, 74, 75, 77, 106, 108, 111, 112, 113, 153).

Szklarska Poręba (Jakuszyce) – granica PL/CZ (znaki czarne):



Dział Izerski – droga wzdłuż linii kolejowej – granica PL/CZ. Długość 3,5 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 196, 197).

Stara Kamienica – Rybnica (znaki czarne):

Stara Kamienica – Rybnica – stacja Rybnica. Długość 6,0 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 120, 121, 122, 222, 223).

Szklarska Poręba, Wodospad Kamieńczyk – Hala Szrenicka (znaki zielone):

Wodospad Kamieńczyk – droga na Halę Szrenicką – Hala Szrenicka (Schronisko PTTK „Hala Szrenicka”). Długość 3,6 km.

Szklarska Poręba, Rozdroże pod Kamieńczykiem – Pod Łabskim Szczytem (znaki zielone):

Rozdroże pod Kamieńczykiem – stacja pośrednia wyciągu na Szrenicę – Schronisko PTTK „Pod Łabskim Szczytem”. Długość 5,7 km.

Trasy rowerowe na terenie Jeleniej Góry:

- ul. Spółdzielcza (fragment): długość 0,54 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 183, 184);
- ul. Jana Pawła II (od Sobieskiego do Noskowskiego): długość 2,85 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 11, 12);
- ul. Sobieskiego (od Jana Pawła II do ronda): długość 0,59 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcie nr 16);
- ul. Krzywoustego (Borowy Jar, w stronę schroniska PTTK „Perła Zachodu”): długość: 3,98 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 14, 15). Odcinek ten stanowi jednocześnie część trasy ER 6 „Dolina Bobru”.
- ul. Zielna: długość 0,339 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcie nr: 185);
- ulice: Miarki – Zaulek – Kasprowicza – Nadbrzeżna – Wolności (od Nadbrzeżnej do Ludowej): długość 3,81 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29);
- (Zabobrze), ul. Ogińskiego (od Legnickiej do Karłowicza): długość 1,28 km. (Załącznik nr 3, zdjęcie nr 9);
- (Zabobrze), ulice: Kurpińskiego – Kolberga (od Bacewicz do Różyckiego): długość 1,04 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcie nr 10);
- (Maciejowa), ulice: Wrocławska – Witosy: długość 3,08 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 5, 6);
- (Cieplice), ulice: Dworcowa – Sobieszowska: długość 1,92 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 187, 188, 189, 190);
- (Cieplice), ul. Wróblewskiego: długość 1,32 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 33, 34);
- (Czarne), ul. Sudecka (od Hotelu Mercure do granicy z gminą Mysłakowice): długość 3,82 km. (Załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 17,18). Odcinek ten stanowi jednocześnie część trasy relacji: Jelenia Góra – Ściegny.

4. 3. Struktura tras rowerowych.



Pod względem organizacyjnym zaprezentowane w poprzednim podrozdziale trasy rowerowe można podzielić na 4 główne grupy:

1. Trasy „numeryczne” pozostające w gestii Stowarzyszenia Cyklistów „Szklarska Poręba na dwóch kółkach” i obejmujące swoim zasięgiem gminy: Szklarska Poręba, Stara Kamienica i Piechowice. Należą do nich:
 - Trasa nr 1. „Mała Szklarska Pętla”;
 - Trasa nr 2. „Po polskich Izerach i czeskich Karkonoszach”;
 - Trasa nr 3. „Trasa Radiowej Trójki”;
 - Trasa nr 4. „Łącznik Trzech Dzielnic”;
 - Trasa nr 5. „Karkonoski Express Pod Regłami”;
 - Trasa nr 6. Pętla „Trzy Jawory”;
 - Trasa nr 7. „Pętla Dwóch Rzek”;
 - Trasa nr 8. „U Podnóża Wysokiego Grzbietu”;
 - Trasa nr 9. Trasa Towarzystwa Izerskiego „Konna Ścieżka”;
 - Trasa nr 10. Trasa Interferii „Izerska Pętla”;
 - Trasa nr 11. Trasa Gazety Wyborczej „Pętla Kamiennej”;
 - Trasa nr 12. „Artystyczna”;
 - Trasa nr 13. „Izerska Pętla”;
 - Trasa nr 31. „Duża Pętla Starej Kamienicy”;
 - Trasa nr 32. „Mniejsza Pętla Kamieniecka”;
 - Trasa nr 41;
 - Trasa nr 42.
2. Trasy „euroregionalne”, pozostające w gestii Euroregionu Nysa oraz PTTK i obejmujące swoim zasięgiem gminy: Jelenia Góra, Szklarska Poręba i Piechowice. Należą do nich:
 - ER 2 „Liczyrzepa”;
 - ER 6 „Dolina Bobru”.
3. Trasy PTTK, obejmujące swoim zasięgiem wszystkie gminy w rejonie objętym ekspertyzą. Należą do nich:
 - Obwodnica Jeleniogórska (znaki zielone);
 - Obwodnica Jeżowa Sudeckiego (znaki żółte);
 - Jelenia Góra (Cieplice) – Staniszków (znaki żółte);
 - Stara Kamienica – Rozdroże Izerskie (znaki żółte);
 - Obwodnica Izersko – Kamienicka (znaki niebieskie);
 - Jelenia Góra (Maciejowa) – Obwodnica Jeleniogórska (znaki czarne);
 - Jelenia Góra (Zabobrze) – Płoszczyna (znaki czarne);
 - Jelenia Góra – Borowice (znaki czarne);
 - Piechowice (Pakoszów) – Zimna Przełęcz (znaki czarne);
 - Szklarska Poręba (Huta) – Piechowice (Górzyniec) (znaki czarne);
 - Szklarska Poręba (Jakuszyce) – granica PL/CZ (znaki czarne);
 - Stara Kamienica – Rybnica (znaki czarne);
 - Szklarska Poręba, Wodospad Kamieńczyk – Hala Szrenicka (znaki zielone);
 - Szklarska Poręba, Rozdroże pod Kamieńczykiem – Pod Łabskim Szczytem (znaki zielone).



4. Trasy w Jeleniej Górze, będące w gestii Urzędu Miasta Jelenia Góra:

- ul. Spółdzielcza;
- ul. Jana Pawła II (od Sobieskiego do Noskowskiego);
- ul. Sobieskiego (od Jana Pawła II do ronda);
- ul. Krzywoustego (Borowy Jar, w stronę schroniska PTTK „Perła Zachodu”);
- ul. Zielna;
- ulice: Karola Miarki – Zaulek – Kasprowicza – Nadbrzeżna – Wolności (od Nadbrzeżnej do Ludowej);
- ul. Ogińskiego (od Legnickiej do Karłowicza);
- ulice: Kurpińskiego – Kolberga (od Bacewicz do Różyckiego);
- ulice: Wrocławska – Witosa;
- ulice: Dworcowa – Sobieszowska;
- ul. Wróblewskiego;
- ul. Sudecka (od Hotelu Mercure do granicy z gminą Mysłakowice).

Pod względem funkcjonalnym powyższe trasy rowerowe można podzielić na 2 zasadnicze grupy:

1. Trasy pełniące przede wszystkim funkcje turystyczne i sportowo – rekreacyjne:

- trasy „numeryczne”;
- trasy „euroregionalne”;
- trasy PTTK.

2. Trasy zlokalizowane na terenach zurbanizowanych, służące przede wszystkim lokalnej społeczności:

- trasy w Jeleniej Górze, będące w gestii Urzędu Miasta w Jeleniej Górze;
- odcinki tras PTTK, przebiegające przez Jelenią Górę, Piechowice, Szklarską Porębę (poza rejonem Jakuszyca i poza rejonem Karkonoskiego Parku Narodowego) i gminę Stara Kamienica;
- wybrane odcinki tras numerycznych, przebiegające przez: Szklarską Porębę, Piechowice i gminę Stara Kamienica;
- wybrane odcinki tras „euroregionalnych”, przebiegające przez: Jelenią Górę i Szklarską Porębę.

Pod względem formalno – prawnym rolę **dróg rowerowych**, a konkretnie dróg pieszo – rowerowych, pełnią tylko odcinki zlokalizowane na terenie Jeleniej Góry (z wyłączeniem ulic: Kasprowicza, Miarki, Nadbrzeżna, Witosa), będące w gestii Urzędu Miasta Jelenia Góra. Pozostałe trasy (gminy: Szklarska Poręba, Stara Kamienica, Piechowice i część tras w Jeleniej Górze) to **szlaki rowerowe**.

4. 4. Charakterystyka tras rowerowych.

Gospodarka rejonu objętego ekspertyzą, a zwłaszcza Szklarskiej Poręby, opiera się w głównej mierze na usługach turystycznych. Głównie z myślą o tej właśnie funkcji wyznaczano dotychczas przebieg analizowanych tras rowerowych. Dotyczy to przede wszystkim tras „euroregionalnych”, tras PTTK, a zwłaszcza tras „numerycznych”. Stanowią one tak zwany produkt turystyczny i są jedną z głównych ofert skierowanych do turystów poza sezonem zimowym. Świadczy o tym między innymi fakt, że na terenie gmin: Szklarska Poręba, Stara Kamienica i Piechowice system znakowanych tras rowerowych (trasy „numeryczne”) opiera się na zasadzie pętli. Pętle poprowadzone są w rozmaity sposób i każda z nich posiada inną skalę trudności. Tym samym ich oferta skierowana jest do możliwie szerokiego grona cyklistów. Dodatkowo przebieg poszczególnych tras



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



umożliwia przejazd przez możliwe szerokie spectrum atrakcyjnych i dostępnych dla rowerzystów miejsc z punktu widzenia walorów przyrodniczo – krajobrazowych i kulturowych. Trasy prowadzą więc zarówno przez tereny zurbanizowane jak i przez tereny leśne. W tym celu wykorzystano praktycznie wszystkie dostępne drogi o nawierzchni umożliwiającej bezpieczny przejazd. Na terenach zurbanizowanych trasy „numeryczne” posiadają najczęściej nawierzchnię bitumiczną, rzadziej: brukową, gruntową i szutrową, zaś na terenach leśnych dominuje nawierzchnia szutrowa i gruntowa, a sporadycznie bitumiczna. Jak na rejon górski przystało trasy charakteryzują się urozmaiconym profilem, w tym również o znacznych przewyższeniach. Wszystkie trasy „numeryczne” oznakowane są w jednakowy sposób. Tabliczki informacyjne umieszczone są na przydrożnych, drzewach, słupach lub głazach. Posiadają informację dotyczącą numeru danej trasy oraz kierunku dalszej jazdy (np.: załącznik CD nr 3, między innymi zdjęcia nr: 35, 38, 70, 104). W wybranych miejscach umieszczone są także mapy sytuacyjne (np.: załącznik CD nr 3, zdjęcie nr 199).

Koncepcja tras „euroregionalnych” skierowana była przede wszystkim dla turystów i zakładała wyznaczenie ich przebiegu przez najciekawsze i najpiękniejsze obszary danego Euroregionu, łącząc wszystkie ważniejsze miejscowości. Szlaki po stronie polskiej łączą się z siecią ścieżek po stronie krajów sąsiednich. Trasy zostały zaprojektowane w sposób umożliwiający wykorzystanie istniejących lub projektowanych sieci gminnych ścieżek rowerowych, zwiedzanie zabytków (pałaców, dworów, kościołów, itp.), korzystanie z sieci istniejących ścieżek dydaktycznych, dojazdów do miejsc wypoczynku i relaksu (jezior, lasów, parków, itp.). Trasa „euroregionalna” ER 2 „Liczyrzepa” (polski odcinek obejmuje relacje: Sieniawka – Mieroszów oraz Karłów – Łądek Zdrój) w rejonie objętym ekspertyzą przebiega przede wszystkim przez tereny leśne, a więc po drogach o nawierzchni szutrowej i gruntowej. Jedynie na terenie Szklarskiej Poręby prowadzi przez tereny zurbanizowane, po ulicach o nawierzchni bitumicznej. Trasa ER 6 „Dolina Bobru” (Lubawka – Bolesławiec) w rejonie objętym ekspertyzą przebiega tylko przez Jelenią Górę, na całej długości po nawierzchni bitumicznej. Trasy ER 2 i ER 6 podobnie jak trasy „numeryczne” są odpowiednio oznaczone (np.: załącznik CD nr 3, między innymi zdjęcia nr: 4, 13, 14, 39, 43).

Trasy PTTK przeznaczone są przede wszystkim dla turystów. Podobnie jak trasy „numeryczne” wyznaczone są w postaci pętli. Dodatkowo dzięki oznakowaniu odcinków łącznikowych dają możliwość dowolnego komponowania tras, w zależności od kondycji rowerzystów, ilości czasu jakim dysponują oraz chęci odwiedzenia konkretnych, zaplanowanych miejsc. W razie załamania się pogody bardzo szybko można wrócić do zaplanowanego miejsca. Wybierając warianty szlaków brano pod uwagę miejsca atrakcyjne, bliskość bazy noclegowo – gastronomicznej oraz zabytki architektoniczne. Wybierając konkretne przebiegi kierowano się zasadą, aby unikać dróg o znacznym nasileniu pojazdów mechanicznych i dróg głównych. Jednak pomimo, zdawałoby się dość gęstej sieci dróg polnych, wiejskich, gruntowych, leśnych i górskich konieczne było wykorzystanie dróg publicznych o stosunkowo najlepszej nawierzchni (bitumiczna) z powodu fatalnego stanu technicznego wspomnianych dróg wewnętrznych i leśnych. Wieloletnie doświadczenia projektantów z PTTK wykazują, że przeciętni użytkownicy częściej decydują się na jazdę po dobrych nawierzchniach o znacznym ruchu pojazdów niż po bezpieczniejszych, ale gorszych technicznie drogach lokalnych. Jazda po dobrej równej nawierzchni powoduje mniejsze zmęczenie i mniejsze zużycie energii rowerzystów, dlatego częściej wykorzystują oni drogi asfaltowe, nawet kosztem swego bezpieczeństwa osobistego. Podobnie jak trasy „numeryczne” szlaki PTTK w rejonie objętym ekspertyzą posiadają fragmenty odcinków ze znacznymi przewyższeniami. Wszystkie trasy PTTK oznakowane są w jednakowy sposób. Tabliczki informacyjne umieszczone są na przydrożnych, drzewach, słupach lub głazach. Posiadają informację dotyczącą numeru danej trasy oraz kierunku dalszej jazdy (np.: załącznik CD nr 3, między innymi zdjęcia nr: 127, 142, 148). W wybranych miejscach umieszczone są także mapy sytuacyjne.



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Jak wspomniano wcześniej wszystkie trasy „numeryczne”, euroregionalne”, PTTK oraz jeleniogórskie ulice: Kasprowicza, Miarki, Nadbrzeżna i Witosza to formalnie **szlaki rowerowe**. Osobną kategorię tworzą **drogi rowerowe**. Należą do nich wyznaczone trasy rowerowe zlokalizowane wzdłuż następujących jeleniogórskich ulic: Dworcowa (od Marcinkowskiego do Lubańskiej), Jana Pawła II (od Sobieskiego do Noskowskiego), Krzywoustego (Borowy Jar, w stronę schroniska PTTK „Perła Zachodu”), Kurpińskiego – Kolberga (od Bacewicz do Różyckiego), Ogińskiego (od Legnickiej do Karłowicza), Sobieskiego (od Jana Pawła II do ronda), Sobieszowska, Spółdzielcza, Sudecka (od Hotelu Mercure do granicy z gminą Mysłakowice), Wolności (od Nadbrzeżnej do Ludowej), Wrocławska, Wróblewskiego i Zaułek. Drogi rowerowe są odseparowane od ruchu samochodowego i odpowiednio oznakowane (np.: załącznik CD nr 3, zdjęcia nr: 5, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 25, 29, 33, 183, 184). Drogi rowerowe w Jeleniej Górze posiadają nawierzchnię bitumiczną lub z kostki betonowej, najczęściej koloru czerwonego.

4. 5. Trasy rowerowe dla obsługi mieszkańców.

Jak wspomniano w poprzednim rozdziale zdecydowana większość analizowanych tras rowerowych wyznaczona została przede wszystkim jako oferta sportowo – rekreacyjna dla turystów. Jednak jednym z celów niniejszej ekspertyzy jest analiza obecnego stanu tras rowerowych służących mieszkańcom rejonu objętego ekspertyzą w kontekście powiązań komunikacyjnych. W związku z powyższym w niniejszym podrozdziale dalszej analizie poddano wyłącznie trasy istotne dla powiązań komunikacyjnych wewnątrz poszczególnych gmin oraz pomiędzy nimi.

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 25: Charakterystyka tras rowerowych łączących poszczególne miejscowości.

Relacja	Nr lub nazwa trasy	Ranga drogi	Nr drogi	Nawierzchnia	Uwagi dodatkowe	Nr załącznika i zdjęć
Szklarska Poręba – Jakuszyce	2, 8, 10, ER 2	leśna	–	szutrowa	–	CD nr 3 ; 053, 208
Szklarska Poręba – Piechowice (Michałowice)	5, 7 i 6	leśna	–	szutrowa, gruntowa	–	CD nr 3 ; 162
Szklarska Poręba – Piechowice (Michałowice)	ER 2	leśna	–	szutrowa, gruntowa	–	CD nr 3 ; 037
Szklarska Poręba – Piechowice (Górzyniec)	PTTK (czarna)	wewnętrzna	–	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 113
		leśna	–	gruntowa	–	CD nr 3 ; 112
Piechowice (Pakoszków) – Jelenia Góra (Sobieszów)	PTTK (zielona)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 177
Piechowice (Pakoszków) – Wola Kromnowska	41, PTTK (czarna)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 150
Piechowice (Piastów) – Wola Kromnowska	31, 41, PTTK (czarna)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 150
Piechowice (Michałowice) – Jelenia Góra (Jagniątków)	ER 2	leśna	–	szutrowa, gruntowa	–	CD nr 3 ; 191
Piechowice (Górzyniec) – Kopaniec	PTTK (zielona)	leśna	–	szutrowa, gruntowa	–	CD nr 3 ; 154, 219, 220
Stara Kamienica – Rybnica	PTTK (czarna)	gminna	b.d.	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 121
Stara Kamienica – Barcinek	PTTK (zielona)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 123
Stara Kamienica – Nowa Kamienica	31, PTTK (żółta i niebieska)	powiatowa	2774 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 126
Stara Kamienica – Mała Kamienica	32, PTTK (zielona)	powiatowa	2492 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 145
Stara Kamienica – Kromnów	31, 32, PTTK (niebieska)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 146
Mała Kamienica – Chromiec	32, PTTK (zielona)	powiatowa	2773 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 143
Chromiec – Antoniów	32, PTTK (niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 134
Chromiec – Kopaniec	PTTK (zielona i niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 136
Antoniów – Jaroszyce, Boża Góra	PTTK (żółta i niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 132
Kopaniec – Wola Kromnowska	PTTK (niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 149
Kopaniec – Kromnów	32	powiatowa	2762 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 147
Kromnów – Wola Kromnowska	31, PTTK (niebieska)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 148

Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



TABELA 26: Charakterystyka tras rowerowych wewnątrz poszczególnych miejscowości.

Ulica lub droga	Nr lub nazwa trasy	Ranga drogi	Nr drogi	Nawierzchnia	Uwagi dodatkowe	Nr załącznika i zdjęć
1	2	3	4	5	6	7
Jelenia Góra						
Borowy Jar	miejska, ER 6	wewnętrzna	–	bitumiczna	droga rowerowa	CD nr 3 ; 015
Park Wzgórze Kościuszki	PTTK (czarna)	wewnętrzna	–	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 020, 021
Ul. Batalionów Chłopskich	ER 6	gminna	G 113299	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 004
Ul. Chełmońskiego	PTTK (czarna)	gminna	G 113316	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 022
Ul. Cieplicka	PTTK (zielona)	powiatowa	P 002655	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 178, 179
Ul. Czecha	PTTK (zielona)	wojewódzka	DW 366	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 181, 182
Ul. Dworcowa	miejska	powiatowa	P 002657	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 187, 188
Ul. Dziwiszowska	PTTK (czarna)	powiatowa	P 002648	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 007
Ul. Jana Pawła II	Miejska, ER 6	krajowa	DK 3	bitumiczna	droga rowerowa	CD nr 3 ; 011, 012
Ul. Karkonoska	PTTK (zielona)	powiatowa	P 002649	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 180
Ul. Kasprowicza	miejska	gminna	G 113318	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 027
Ul. Kiepury	PTTK (czarna)	gminna	G 113383	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 001, 002
Ul. Kolberga	miejska	wewnętrzna	–	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 010
Ul. Krośnieńska	PTTK (żółta)	powiatowa	P 002652	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 030, 031, 032
Ul. Krzywoustego	miejska, ER 6	gminna	G 113408	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 014
Ul. Kurpińskiego	miejska	wewnętrzna	–	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 010
Ul. Łączna	ER 6	gminna	b.d.	gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 186
Ul. Miarki	miejska	powiatowa	P 002658	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 023, 024
Ul. Mickiewicza	PTTK (czarna)	powiatowa	P 002653	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 019
Ul. Nadbrzeżna	miejska	gminna	G 113453	gruntowa, bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 028
1	2	3	4	5	6	7

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ul. Niecki	PTTK (zielona)	gminna	G 113458	gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 008
Ul. Ogińskiego	miejska	powiatowa	P 002663	bitumiczna	droga rowerowa	CD nr 3 ; 009
Ul. Sobieskiego	miejska	krajowa	DK 3	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 016
Ul. Sobieszowska	miejska	powiatowa	P 002657	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 189, 190
Ul. Spółdzielcza	miejska	gminna	G 113539	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 183, 184
Ul. Sudecka	miejska, PTTK (czarna)	wojewódzka	DW 367	bitumiczna	droga rowerowa	CD nr 3 ; 17, 18
Ul. Wiejska	ER 6	gminna	G 113581	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 013
Ul. Witosa	miejska	gminna	G 113587	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 006
Ul. Wolności	miejska	powiatowa	P 002650	bitumiczna	droga rowerowa	CD nr 3 ; 029
Ul. Wrocławska	miejska	krajowa	DK 3	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 005
Ul. Wróblewskiego	miejska	powiatowa	P 002651	kostka betonowa	droga rowerowa	CD nr 3 ; 033, 034
Ul. Zaulek	miejska	gminna	G 113608	bitumiczna	droga rowerowa	CD nr 3 ; 025, 026
Ul. Zielna	Miejska, ER 6	gminna	G 113609	bitumiczna, kostka	droga rowerowa	CD nr 3 ; 185
Piechowice						
Ul. 1-go Maja	41, PTTK (zielona)	gminna	115258 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 156
Ul. 1000-lecia	41, PTTK (zielona)	gminna	115240 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 168
Ul. Baczyńskiego	PTTK (zielona)	gminna niepubliczna	–	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 173
Ul. Górna	7, PTTK (czarna)	gminna	115266 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 153
Ul. Kolejowa	41, PTTK (zielona)	gminna	115255 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 167
Ul. Kolonijna	6, PTTK (czarna)	gminna	115267 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 158
Ul. Konopnickiej	PTTK (zielona)	gminna	115247 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 170
Ul. Nadrzeczna	42	gminna	115237 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 163
Ul. Nowotki	41, PTTK (zielona)	gminna	115241 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 174
Ul. Pakoszowska	41, PTTK (czarna i zielona)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 152, 176
1	2	3	4	5	6	7
Ul. Piastowska	31, 41, PTTK (czarna)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 151

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ul. Polna	41, PTTK (czarna)	gminna niepubliczna	–	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 175
Ul. Prusa	PTTK (zielona)	gminna	115246 D	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 171, 172
Ul. Sienkiewicza	PTTK (zielona)	gminna	115244 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 169
Ul. Słowackiego	42	gminna	115236 D	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 165
Ul. Śnieżna	6	gminna	115270 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 159
Ul. Sudecka	6, 42	powiatowa	2649 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 160
Ul. Wczasowa	42	gminna	115239 D	betonowa, gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 157
Ul. Zawadzkiego	7, 41, PTTK (zielona)	gminna	115261 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 155
Ul. Żymierskiego	42	wojewódzka	DW 366	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 166
Szklarska Poręba						
Ul. 11-go Listopada	1, 4, 12	gminna	115333 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 094, 103, 105
Ul. 1-go Maja	3, 5, 7, 12, ER 2	gminna, powiatowa	115313 D, 2733D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 035
Ul. Armii Czerwonej	3	gminna	115355 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 062
Ul. Armii Krajowej	1, 4, 7, 10, 11, PTTK (czarna)	wojewódzka	DW 358	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 068, 070, 091
Ul. Armii Ludowej	2, 3, 8	gminna	115355 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 063
Ul. Batalionów Chłopskich	2, 8	gminna	115358 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 064
Ul. Czecha	12, ER 2	gminna	115326 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 045
Ul. Chopina	12, ER 2	gminna	115345 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 046
Ul. Demokratów	1	powiatowa	2732 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 080
Ul. Dolna	1, 4	gminna	115337 D	bitumiczna, żwirowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 104
Ul. Dworcowa	1, 2, 4, 7, 8, 10, 11	wojewódzka	DW 358	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 081, 088, 089
Ul. Franciszkańska	4	gminna	115333 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 095
Ul. Górna	PTTK (czarna)	powiatowa	2731 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 074, 106, 107
1	2	3	4	5	6	7
Ul. Hutnicza	PTTK (czarna)	gminna	115361 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 056
Ul. Jedności Narodowej	4, 5, 7	krajowa	DK 3	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 082

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ul. Kasprowicza	5, 7, ER 2	gminna	115315 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 038
Ul. Kilińskiego	3	powiatowa	2733 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 040
Ul. Kolejowa	3, 4, 7, PTTK (czarna)	gminna	115304 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 110, 111, 119
Ul. Kołtątaja	3	gminna	115314 D	bitumiczna, tłuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 036
Ul. Kopernika	4	gminna	115304 D	bitumiczna, kostka, gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 096, 097, 100
Ul. Kościuszki	1	gminna	115367 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 210
Ul. Matejki	1, 12	gminna	115308 D	gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 101
Ul. Mickiewicza	12, ER 2	gminna	115342 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 049, 050
Ul. Morcinka	1, 12	gminna	115335 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 087
Ul. Muzealna	1, 12	gminna	115309 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 098, 102
Ul. Odrodzenia	12, ER 2	gminna	115343 D	bitumiczna, kostka, żwirowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 048
Ul. Oficerska	1, 2, 8, PTTK (czarna)	gminna	115354 D	kostka	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 075
Ul. Okrzei	12, ER 2	gminna	115319 D	bitumiczna, tłuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 039
Ul. Osiedle Huty	2, 8, 10, 11, ER 2, PTTK (czarna)	gminna	115364 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 055
Ul. Osiedle Podgórze	1, PTTK (czarna)	gminna	115355 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 067
Ul. Partyzantów	1	gminna	115351 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 079
Ul. Plac Sportowy	12	gminna	115339 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 086
Ul. Piastowska	1	powiatowa	2731 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 116, 118, 211
Ul. Przerwy Tetmajera	ER 2	gminna	115317 D	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 037
Ul. Pstrowskiego	12	gminna	115339 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 084, 085
Ul. Sanatoryjna	3, 4, PTTK (czarna)	gminna	115310 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 108
Ul. Schroniskowa	3	gminna	115357 D	tłuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 066
1	2	3	4	5	6	7
Ul. Sikorskiego	2 5, 8, 10, 11, 12, ER 2	krajowa	DK 3	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 083
Ul. Słowackiego	1, 2, 8	gminna	115352 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 078, 090
Ul. Spokojna	3	gminna	115306 D	tłuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 109

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Ul. Stroma	12, ER 2	gminna	115374 D	gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 043, 047
Ul. Szklana	PTTK (czarna)	gminna	115362 D	łuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 057
Ul. Szosa Czeska	3, 5	krajowa	DK 3	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 052
Ul. Turystyczna	12, ER 2, PTTK (czarna)	gminna	115325 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 044
Ul. Uroczą	3	powiatowa	2733 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 3 ; 041
Ul. Waryńskiego	1, 4, 12	gminna	115304 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 099, 117
Ul. Wiejska	3, 7	gminna	115302 D	łuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 114
Ul. Wolności	1, 2, 8, PTTK (czarna)	gminna	115353 D	bitumiczna, kostka	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 061, 076, 077
Ul. Wyszyńskiego	1, 12	gminna	115334 D	bitumiczna, łuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 092, 093
Ul. Żeromskiego	3, PTTK (czarna)	gminna	115363 D	bitumiczna, łuczniowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 054, 058, 059, 060
Stara Kamienica						
Antoniów	PTTK (żółta)	gminna	113241	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 133
Antoniów	32, PTTK (żółta i niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 134
Barcinek	PTTK (zielona)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 124
Chromiec	32, PTTK (zielona i niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 135, 142
Chromiec	32, PTTK (zielona)	powiatowa	2773 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 134
Jaroszyce, Boża Góra	PTTK (żółta i niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 132
Kopaniec	32, PTTK (zielona)	gminna	113254	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 140
Kopaniec	32	powiatowa	2762 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 141
Kromnów	31, PTTK (niebieska)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 146, 148
Mała Kamienica	32, PTTK (zielona)	powiatowa	2492 D i 2773 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 144
1	2	3	4	5	6	7
Nowa Kamienica	31, PTTK (żółta)	gminna	1113261	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 129, 218
Nowa Kamienica	31, PTTK (żółta i niebieska)	powiatowa	2774 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 127
Rybnica	PTTK (czarna)	gminna	113-264,265,267	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 120
Rybnica	PTTK (czarna)	powiatowa	2723 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 223

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Stara Kamienica	32, PTTK (zielona)	powiatowa	2492 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 145
Stara Kamienica	31, 32, PTTK (zielona, niebieska)	powiatowa	2763 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 122, 146
Stara Kamienica	31, PTTK (żółta i niebieska)	powiatowa	2774 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 217
Stara Kamienica	PTTK (czarna)	powiatowa	2774 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 222
Stara Kamienica	PTTK (czarna)	gminna	b.d.	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ;121
Stara Kamienica	31, (PTTK zielona)	wewnętrzna	–	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 214, 215, 216
Wola Kromnowska	41, PTTK (niebieska)	powiatowa	2513 D	bitumiczna	brak chodnika i pobocza	CD nr 3 ; 149

Źródło: Opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji terenowej, marzec – kwiecień 2011.

TABELA 27: Trasy rowerowe bezpośrednio przy stacjach kolejowych i dworcach autobusowych.

Stacja kolejowa / dworzec autobusowy	Nr lub nazwa trasy	Najbliższa trasa rowerowa – odległość w metrach
Jelenia Góra	BRAK	ER 6 (ul. Wiejska) – około 850 m
Jelenia Góra Zachodnia	BRAK	ul. Miarki, ul. Zaulek – około 150 m

**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

Projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego)



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Jelenia Góra Jelchem	BRAK	ul. Nadbrzeżna – około 1000 m
Jelenia Góra Cieplice	droga rowerowa (Dworcowa – Sobieszowska)	–
Jelenia Góra Orle	BRAK	droga rowerowa (Dworcowa – Sobieszowska) – około 750 m
Jelenia Góra Sobieszów	BRAK	PTTK (zielona) – około 650 m
Piechowice Dolne	BRAK	PTTK (zielona) – około 800 m
Piechowice	41, PTTK (zielona)	–
Górzyniec	BRAK	7, 41, PTTK (zielona) – około 400 m
Szklarska Poręba Dolna	3, PTTK (czarna)	–
Szklarska Poręba Średnia	1, 12	–
Szklarska Poręba Górna	1, 2, 8	–
Szklarska Poręba Huta	2, 3, 8, 10, 11, ER 2, PTTK (czarna)	–
Czerwony Potok	2, 8, 10, ER 2	–
Jakuszyce	2, 8, 9, 10, 13, ER 2	–
Rybnica	PTTK (czarna)	–
Stara Kamienica	32, PTTK (zielona)	–
Dworzec Autobusowy Jelenia Góra	droga rowerowa (Jana Pawła II – Sobieskiego), ER 6	–
Dworzec Autobusowy Szklarska Poręba Górna	3, 4, 5, 7	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji terenowej, luty – marzec – kwiecień 2011.



Powiązania między miejscowościami:

Analizując przebieg oznakowanych tras rowerowych łączących poszczególne miejscowości należy stwierdzić, że najlepiej rozwiniętą sieć połączeń posiada gmina Stara Kamienica. Poza Wojcieszycami wszystkie miejscowości połączone są ze sobą siecią oznakowanych tras rowerowych. Gmina Stara Kamienica poprzez miejscowość Kromnów i Wolę Kromnowską posiada również dobre połączenia rowerowe z Piechowicami, zarówno z Piastowem, Pakoszowem jak i z centrum miasta. Jedyne do Górzyńca dojazd jest utrudniony ze względu na konieczność przejazdu gruntowymi drogami leśnymi o znacznych przewyższeniach terenu (dla przykładu: centrum Kopańca 520 m n.p.m., okolice Koziej Szyi 740 m n.p.m., centrum Górzyńca 430 m n.p.m.). Połączenia z gminy Stara Kamienica do Szklarskiej Poręby są dość zawiłe i rozciągnięte z powodu bariery orograficznej jaką stanowią Grzbiet Kamienicki i Wysoki Grzbiet oraz rozdzielająca je Dolina Małej Kamiennej. Trasy prowadzą więc przez Rozdroże Izerskie oraz Zakręt Śmierci lub przez Piechowice (Górzyniec). W zdecydowanej większości będą gruntowymi drogami leśnymi, charakteryzującymi się znacznymi przewyższeniami terenu (dla przykładu: centrum Chromca 500 m n.p.m., centrum Kopańca 520 m n.p.m., Rozdroże Izerskie 769 m n.p.m., Zakręt Śmierci 800 m n.p.m., centrum Szklarskiej Poręby 650 m n.p.m.). Gmina Stara Kamienica nie posiada żadnych bezpośrednich połączeń oznakowanymi trasami rowerowymi z Jelenią Górą. Jedyne połączenie z Jeleniej Góry do Starej Kamienicy prowadzi przez Siedlęciny i Wrzeszczyn (gmina Jeżów Sudecki) oraz Barcinek dzięki trasom: ER 6 i obwodnicy jeleniogórskiej (znaki zielone). Ze względu na urozmaiconą, górską rzeźbę terenu dość zawiłe są także połączenia pomiędzy Szklarską Porębą i Piechowicami. Prowadzą one przez Górzyniec bądź przez Drogę pod Regłami i Michałowice. Charakteryzują się znacznymi przewyższeniami terenu (dla przykładu: centrum Piechowic 380 m n.p.m., centrum Górzyńca 430 m n.p.m., centrum Michałowic 650 m n.p.m., Szklarska Poręba Dolna 550 – 600 m n.p.m., centrum Szklarskiej Poręby 650 m n.p.m.). Możliwie najkrótszy odcinek łączący Piechowice ze Szklarską Porębą (wzdłuż rzeki Kamiennej) zajęty jest przez drogę krajową nr 3. Jedyne połączenia oznakowanymi trasami rowerowymi z Piechowic do Jeleniej Góry prowadzą tylko do Sobieszowa, który nie ma obecnie żadnych wyznaczonych połączeń rowerowych z pozostałymi dzielnicami miasta lub z Michałowic do Jagniątkowa (także bez połączeń z resztą Jeleniej Góry) poprzez leśną, górską Drogę Pod Regłami. Analizując powyższe można stwierdzić, że na obszarze objętym ekspertyzą funkcjonują następujące rowerowe ciągi komunikacyjne w relacjach pomiędzy miejscowościami:

- Barcinek / Nowa Kamienica – Stara Kamienica – Kromnów – Wola Kromnowska – Piechowice (Piastów) – Piechowice (Pakoszów) [z odnogą do centrum Piechowic i Górzyńca] – Jelenia Góra (Sobieszów);
- Antoniów – Chromiec – Kopaniec – Wola Kromnowska – Piechowice (Piastów) – Piechowice (Pakoszów) [z odnogą do centrum Piechowic i Górzyńca] – Jelenia Góra (Sobieszów);
- Szklarska Poręba (Huła) – Piechowice (Górzyniec) – centrum Piechowic – Piechowice (Pakoszów) – Jelenia Góra (Sobieszów);
- Szklarska Poręba – Piechowice (Górzyniec) – Kopaniec – (Kromnów – Stara Kamienica) – Chromiec – (Antoniów) – Mała Kamienica – Stara Kamienica – Barcinek / Nowa Kamienica;
- Szklarska Poręba – Piechowice (Górzyniec) – centrum Piechowic – Piechowice (Pakoszów) – Piechowice (Piastów) – Wola Kromnowska – Kromnów – Stara Kamienica – Barcinek / Nowa Kamienica;
- Szklarska Poręba – Piechowice (Michałowice) – Jelenia Góra (Jagniątków).
- Stara Kamienica – Rybnica.



Powiązania wewnątrz miejscowości:

Na terenie Jeleniej Góry istniejące drogi rowerowe zlokalizowane są wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych, to jest ulic: Wrocławskiej, Jana Pawła II i Sobieskiego. Taki układ dróg rowerowych umożliwia bezpieczny przejazd dla rowerzystów na terenie Maciejowej oraz od Zabobrza w stronę centrum miasta. Obecnie droga rowerowa przy ul. Wrocławskiej nie posiada jeszcze połączenia z drogą przy ul. Jana Pawła II. Ponadto drogi rowerowe funkcjonują wewnątrz rejonu Zabobrza (ulice: Kolberga, Kurpińskiego i Ogińskiego), w rejonie ul. Spółdzielczej (strefa przemysłowa), wzdłuż ul. Sudeckiej (w stronę gminy Mysłakowice), wzdłuż ul. Wróblewskiego oraz fragmentarycznie wzdłuż ul. Wolności. Żadna z tych dróg nie posiada jeszcze połączenia z główną osią komunikacyjną miasta (Jana Pawła II – Sobieskiego) oraz z samym centrum. Droga rowerowa od ul. Sobieskiego do schroniska PTTK „Perła Zachodu” jest przeznaczona przede wszystkim do celów turystycznych i rekreacyjnych. Znaczącą funkcję z punktu widzenia wewnątrzmiastowych powiązań komunikacyjnych pełni trasa w relacji: ul. Wolności – ul. Nadbrzeżna – ul. Kasprowicza – ul. Zaułek – ul. Miarki. Trasa ta prowadzi niemal od centrum Cieplic i poprzez drogę rowerową przy ul. Sobieskiego spina ten rejon z centrum miasta, a dalej także z Zabobrzem poprzez drogę rowerową przy ul. Jana Pawła II. Na zdecydowanej większości przebiegu jest to tylko szlak rowerowy, jednakże prowadzi ulicami o bardzo małym natężeniu ruchu pojazdów (ul. Nadbrzeżna wzdłuż rzeki Kamiennej). System istniejących tras rowerowych w Cieplicach uzupełnia droga rowerowa wzdłuż ulic: Dworcowej i Sobieszowskiej. Nie ma ona jednak połączenia z innymi trasami rowerowymi. Trasa „euroregionalna” ER 6 prowadzi co prawda między innymi od centrum miasta w stronę Zabobrza i Maciejowej, jednakże na całej długości jest to tylko szlak rowerowy bez wydzielonych pasów ruchu dla cyklistów. Rejon Czarne z centrum miasta spina trasa PTTK (znaki czarne). Podobnie jak trasa ER 6 jest tylko szlakiem rowerowym. Pozostałe szlaki rowerowe PTTK: zielone (Sobieszów), żółte (Cieplice) oraz czarne (Zabobrze i Maciejowa) nie mają większego znaczenia dla relacji pomiędzy poszczególnymi częściami Jeleniej Góry. Należy podkreślić fakt, że na terenie Jeleniej Góry tylko jeden z dworców (Jelenia Góra Cieplice) obsługiwany jest bezpośrednio przez drogę rowerową. System znakowanych szlaków rowerowych w Piechowicach spina wszystkie rejony miasta (Górzyniec, Piastów, Pakoszów i Michałowice) z jego centrum. Gęsta sieć „numerycznych” i pozostałych szlaków rowerowych w Szklarskiej Porębie, poprowadzona jest niemal wszystkimi ulicami w mieście i podobnie jak w Piechowicach spina wszystkie części miasta (także Jakuszyce) z jego centrum. Jednakże należy zaznaczyć, że w Piechowicach i Szklarskiej Porębie w zdecydowanej większości trasy rowerowe prowadzą ulicami, które nie posiadają chodników, a nawet poboczy.

Jak wspomniano na wstępie niniejszego rozdziału zdecydowana większość analizowanych tras rowerowych to szlaki rowerowe, prowadzące drogami leśnymi, gminnymi, powiatowymi, wojewódzkimi, a nawet krajowymi, na których poza tabliczkami informacyjnymi i sporadycznie mapami nie ma żadnej innej infrastruktury dla rowerzystów. Powyższe oznacza, że mieszkańcy rejonu objętego ekspertyzą na dzień dzisiejszy również dobrze mogą korzystać z nieoznakowanych dróg, a tym samym połączenia wewnątrz danej gminy jak i pomiędzy gminami obejmują w rzeczywistości wszystkie dostępne i w miarę bezpieczne drogi: leśne, polne, wewnętrzne i publiczne.