



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



CZĘŚĆ II

KIERUNKI ROZWOJU



1. Rozwój osadnictwa.

W niniejszym rozdziale przedstawiono wybrane kierunki rozwoju lokalnych struktur funkcjonalno – przestrzennych na podstawie gminnych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

JELEŃ GÓRA¹:

1. Studium zakłada zasadnicze odwrócenie dotychczasowego kierunku ekspansji przestrzennej miasta i koncentracji jego potencjału, poprzez:
 - a) zatrzymanie dalszego rozwoju Zabobrza – jego przestrzennej ekspansji na drodze w kierunku Legnicy oraz planowanym obejściu drogowym w kierunku Jeżowa Sudeckiego i Siedlęcina. Zakłada się też zamrożenie intensyfikacji zagospodarowania miejskiego na istniejących terenach zabudowanych tej części miasta;
 - b) koncentrację większości przyrostu zagospodarowania miejskiego w pasie terenów łączących miasto główne z Cieplicami (to jest: w jednostce strukturalnej „Centralna”). Przewiduje się trzy strefy zagospodarowania miejskiego w tym pasie:
 - tereny przemysłowe (lewobrzeżna strona doliny Kamiennej);
 - atrakcyjnie kształtowane tereny zielone i spacerowe w dolinie Kamiennej i równocześnie zamrożenie dotychczasowego stanu zabudowy w tej strefie;
 - tereny mieszkaniowe i mieszkaniowo – usługowe (prawobrzeżna strona doliny Kamiennej). Oś komunikacyjna tej strefy (ul. Wolności), łącząca obszar centralny głównego miasta z centrum Cieplic, ma być sukcesywnie kształtowana, jako przyszła „wielkomiejska” ulica handlowo – usługowa (w tym usługi centrotwórcze) typu „*main-street*”.
2. W związku z powyższym przewiduje się radykalną przebudowę i modernizację ogólnomiejskiego systemu komunikacyjnego. Przewiduje się też usprawnienie powiązań komunikacyjnych pomiędzy lewo- i prawobrzeżną stroną układu osadniczego w jednostce strukturalnej „Centralna”.
3. Zakłada się sukcesywne porządkowanie generalnej struktury funkcjonalno – przestrzennej miasta w kierunku:
 - a) wyraźniejszego wyodrębnienia jednostek funkcjonalnych w przestrzeni miejskiej (tereny mieszkaniowe, przemysłowe, uzdrowskowe, rekreacyjne, obszary centralne, itp.);
 - b) nie dopuszczanie do powstawania nowych enklaw zabudowy w oderwaniu od głównych obszarów osadniczych (terenów zagospodarowania miejskiego);
 - c) zintegrowanie funkcjonalno – przestrzenne układów osadniczych Jeleniej Góry i Cieplic, poprzez intensywne zagospodarowanie miejskie jednostki centralnej;
 - d) zachowanie głównych, indywidualnych cech historycznych układów osadniczych tworzących zespół miejski Jeleniej Góry (w jej granicach administracyjnych).

¹ 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).



4. Wyznacza się w Jeleniej Górze (głównym mieście), obszar centralny całego jeleniogórskiego zespołu osadniczego, w którym koncentrowana będzie większość usług ogólnomiejskich, powiatowych i ponadpowiatowych. Porządkowanie zabudowy ma nadać temu śródmiejskiemu obszarowi prestiżowy charakter i ukształtować wysokie walory wizualne i użytkowe środowiska zurbanizowanego.
5. Działania, o których mowa w punkcie nr 4 (aczkolwiek na mniejszą skalę), przewiduje się także na obszarze centralnym Cieplic.
6. Rozwój przestrzenny Sobieszowa zamyka się na planowanym obejściu drogowym na „podgórskiej” trasie relacji Pieszyce – Sobieszów – Kowary.
7. Główną oś komunikacyjną pasma osadniczego Sobieszowa przewiduje się sukcesywnie kształtować (odpowiednio zabudowywać) w formie atrakcyjnej ulicy handlowej („*main-street*”), stanowiącej lokalne centrum tej części jeleniogórskiego zespołu osadniczego.
8. Dopuszcza się swobodną ekspansję ekstensywnej zabudowy Jagniałkowa – głównie o charakterze letniskowym, wypoczynkowym, pensjonatowym lub rezydencjonalnym – do granic lasu, przy ograniczeniu jej dopuszczalnej intensywności.
9. Ogranicza się rozbudowę układów osadniczych Maciejowej, Strupic i Goduszyna.
10. W rozwoju zagospodarowania miejskiego (tworzenie nowych i przekształcaniu istniejących terenów zainwestowanych) uwzględniać się będzie wysokie walory krajobrazowe regionu, a także potrzeby wynikające z rozwoju funkcji uzdrowiskowych i turystycznych.
11. Tereny (enklawy) leśne oraz zbiorniki wodne, które znajdują się w obrębie terenów zagospodarowania miejskiego będą pełniły funkcje parkowo – rekreacyjne.
12. Centrum Jeleniej Góry, Cieplic i Sobieszowa oraz ulice handlowe („*main-street*”) będą modernizowane (przekształcane) i kształtowane w sposób uatrakcyjniający ich środowisko wizualne.
13. Doliny rzeczne, a zwłaszcza ich strefy zalewowe będą zagospodarowane jako atrakcyjne tereny zielone i spacerowe oraz jako ciągi (korytarze) ekologiczne.
14. Obszary objęte formalną ochroną przyrody będą zagospodarowywane w sposób zgodny z rygorami na nich obowiązującymi.

PIECHOWICE:

1. Studium² zakłada dalszy rozwój przestrzenny miasta z zachowaniem istniejących podziałów funkcjonalnych, w granicach ustalonych dla rozwoju osadnictwa.
2. Noworealizowane inwestycje winny dotyczyć przede wszystkim:
 - budownictwa mieszkaniowego;
 - obiektów i urzędzeń służących turystyce i rekreacji;
 - rozbudowy istniejącej sieci usług codziennych;
 - rozwoju aktywności gospodarczych, w tym zakładów produkcyjnych;
 - usług komunikacji;
 - infrastruktury technicznej;
 - podnoszenia walorów wizualnych w obrębie przestrzeni publicznych i semipublicznych.
3. Przedmiotem modernizacji i rehabilitacji (dla zapewnienia odpowiednich standardów techniczno – funkcjonalnych i jakości przestrzennej otoczenia) winna być przede wszystkim:

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



- istniejąca zabudowa mieszkaniowa i mieszkalno – usługowa (zwłaszcza w obszarze centrum miasta);
 - istniejące obiekty i tereny przemysłowe.
4. Dla podniesienia atrakcyjności turystycznej miasta należy dążyć do podwyższenia jego walorów wizualnych, doposażenie w usługi i uatrakcyjnienia przestrzeni publicznych.
 5. W kształtowaniu noworealizowanej i modernizowanej zabudowy należy przestrzegać następujących zasad:
 - kultywować lokalną tradycję budownictwa wyrażoną w zasadach kształtowania brył obiektów, układach dachów, wysokości, detalu architektonicznym i materiale wykończeniowym. Zasada ta winna być rozumiana w sposób twórczy a nie tylko odtworzeniowy;
 - przestrzegać tradycyjnych zasad w rozplanowaniu zabudowy, a zwłaszcza dążyć do utrzymania rozproszonego charakteru zainwestowania w Michałowicach i Górzycu.
 6. Dążyć do zachowania prawidłowych, harmonijnych relacji między zabudową i zagospodarowaniem towarzyszącym bądź sąsiadującym, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań krajobrazowych i kulturowych.
 7. Należy dążyć do utrwalania istniejących i tworzenia nowych terenów zieleni kompozycyjnej i ochronnej oraz użytków ekologicznych (z systemem urządzeń rekreacyjnych) wzdłuż głównych rzek obszaru.
 8. Należy dążyć do zachowania najcenniejszych zespołów gruntów rolnych w zwartych kompleksach i przeciwdziałać nieuzasadnionej ekspansji zabudowy na nowe tereny wymagające inwestycji infrastrukturalnych i komunikacyjnych w pełnym zakresie. Miasto winno rozwijać się przede wszystkim poprzez wypełnianie wolnych przestrzeni w obszarach zainwestowanych a w dalszej kolejności, w miarę wyraźnych potrzeb na nowych terenach.

SZKLARSKA PORĘBA:

1. Studium³ przyjmuje następującą hierarchię głównych funkcji miasta:
 - a) turystyka, sport i rekreacja;
 - b) mieszkalnictwo;
 - c) administracja i usługi publiczne szczebla lokalnego;
 - d) ochrona zdrowia;
 - e) obsługa ruchu granicznego;
 - f) eksploatacja surowców.wraz z towarzyszącymi usługami uzupełniającymi gwarantującymi prawidłową realizację funkcji głównych. Kierunki zmian w strukturze przestrzennej oraz przeznaczeniu terenów podporządkowuje się tej hierarchii.
2. Zakłada się, że dalszy przestrzenny rozwój miasta następować będzie przy adaptacji istniejącego układu osadniczego i form zabudowy poprzez ich kontynuację i umiarkowaną ekspansję na nowe tereny, z zachowaniem najbardziej charakterystycznych, wykształconych historycznie cech w rozplanowaniu i architekturze obiektów oraz istniejącego rozmieszczenia głównych stref funkcjonalnych:
 - a) centrum usługowego miasta – w rejonie ul. Jedności Narodowej, 1-go Maja, Turystycznej i Franciszkańskiej, otoczonego intensywną zabudową hotelowo – pensjonatową;

³ 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).



- b) centrum narciarstwa zjazdowego w rejonie ulic Turystyczna – Uroczą (dolna stacja kolei linowych) oraz w masywie góry Szrenica, uzupełnionego mniejszymi lokalnymi enklawami rozmieszczanymi na terenach przeznaczonych pod usługi sportu, usługi z zielenią towarzyszącą oraz na terenach otwartych, zgodnie z dyspozycjami dotyczącymi przeznaczenia terenów;
 - c) centrum narciarstwa biegowego w Jakuszycach ze wspomagającymi ośrodkami sportowymi:
 - narciarstwa zjazdowego: „Babiniec”, „Diabelski Kanion”, „Czerwony Potok” i „Wiciarka” w Jakuszycach;
 - sportów wodnych – w oparciu o projektowany zbiornik retencyjno – rekreacyjny;
 - d) stref zabudowy mieszkaniowej i pensjonatowej, głównie o charakterze ekstensywnym w rejonie Białej Doliny oraz Szklarskiej Poręby Średniej i Dolnej;
 - e) strefy turystyczno – sportowej związanej z projektowanym polem golfowym w Szklarskiej Porębie Dolnej.
3. Modernizacja istniejącej zabudowy reprezentującej wartość historyczną winna zmierzać do zachowania lub odtworzenia najcenniejszych walorów architektoniczno – przestrzennych obiektów i ich otoczenia przy równoczesnym podwyższaniu ich standardów użytkowych.
 4. Zabudowa współczesna winna być inspirowana lokalną tradycją i nie wprowadzać form charakterystycznych dla innych regionów.
 5. Centralne obszary miasta [rejon ulic: Jedności Narodowej, Franciszkańska, 1-go Maja (zachodni odcinek), Turystyczna (północny odcinek)] wskazuje się do zagospodarowania usługowego, zmierzającego do uatrakcyjnienia oferty funkcjonalnej oraz walorów wizualnych. Nowe tereny pod usługi o charakterze centrotwórczym wyznacza się wzdłuż potoku Kamieńczyk w rejonie ulic: 1-go Maja i Turystycznej.
 6. Ze względu na ograniczoną możliwość obniżenia uciążliwości komunikacyjnych, w zagospodarowaniu centrum zaleca się tworzenie wewnątrz urbanistycznych i enklaw zieleni wolnych od ruchu kołowego.
 7. Ograniczenia w lokalizacji nowej zabudowy dotyczą ponadto obszarów objętych ochroną prawną na mocy przepisów odrębnych i w zakresie ustalonym tymi przepisami. Do obszarów tych należą przede wszystkim:
 - a) Karkonoski Park Narodowy;
 - b) tereny lasów;
 - c) tereny występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt.

STARA KAMIENICA:

1. Studium⁴ ze względu na istniejące uwarunkowania ustala jako dominujące funkcje w gminie: turystykę, wypoczynek i rekreację oraz rolnictwo. Charakter typowo turystyczno – rolniczy zostaje utrzymany w większości miejscowości.
2. Na terenie gminy należy dążyć do osiągnięcia wielofunkcyjnej struktury przestrzenno – gospodarczej wsi.
3. W południowo – zachodniej części gminy, na granicy z gminą Mirsk i Szklarską Porębą, projektuje się ośrodek sportów zimowych z trasami narciarskimi, z systemem wyciągów, zespołami gastronomicznymi oraz parkingami.

⁴ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stara Kamienica (uchwała nr XXXVII/235/05 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 30 czerwca 2005 roku).



4. Postuluje się budowę zbiorników retencyjno – rekreacyjnych, połączonych z zespołami mieszkalno – rezydencjonalnymi i terenami dolesień:
 - Barcinek;
 - Kopaniec;
 - Mała Kamienica;
 - pomiędzy Nową Kamienicą i Starą Kamienicą;
 - Rybnica,;
 - Wojcieszycze.
5. Na terenie gminy wprowadza się zespoły zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności, powiązane przestrzennie z systemem zbiorników małej retencji wodnej. Projektuje się również system terenów zielonych w celu wzbogacenia środowiska przyrodniczego, a także system retencji wodnej i ochrony przeciwpowodziowej oraz przeciwerozylnej.

Ustalenia dla poszczególnych miejscowości:

Stara Kamienica:

- rozwój ośrodka administracyjnego szczebla gminnego;
- rozbudowa programu usług podstawowych;
- rozwój i restrukturyzacja rolnictwa oraz w ramach funkcji towarzyszących (przetwórstwa, handlu i agroturystyki) – rozwój wyspecjalizowanych usług, związanych z przyjętymi kierunkami rozwoju gminy, np.: obsługa turystyki;
- rozwój funkcji gospodarczych, zwłaszcza w zakresie drobnej wytwórczości.

Postuluje się podjęcie działań zmierzających do zmiany charakteru zagospodarowania wsi Stara Kamienica. Należy dążyć do nadania tej miejscowości charakteru zbliżonego do małego miasteczka. W tym celu należy podkreślić centrum miejscowości sposobem zagospodarowania, jakością przestrzeni publicznej oraz detalu urbanistycznego i architektonicznego. Poprawie musi ulec także jakość przestrzeni publicznej poza centrum poprzez np.: modernizację nawierzchni dróg i chodników, uporządkowanie terenów zielonych i wprowadzenie elementów małej architektury. Należy także propagować rozwój pozarolniczych działalności gospodarczych.

Wojcieszycze:

- utrwalenie oraz rozwój funkcji mieszkaniowej o charakterze podmiejskim po uprzednim kompleksowym wyposażeniu wsi w media oraz zrealizowaniu zadań z zakresu komunikacji przy zaostrożonych rygorach lokalizacyjnych wynikających ze specyfiki krajobrazu;
- rozwój funkcji sportowych o charakterze terenowym, np.: budowa pola golfowego.

Kopaniec, Chromiec, Antoniów:

- intensywny rozwój funkcji turystycznej, letniskowej i rekreacyjnej, głównie w oparciu o istniejącą bazę materialną w drodze modernizacji i rewitalizacji istniejących obiektów;
- rozwój funkcji rekreacyjnej i sportowej poprzez realizację urządzeń i obiektów terenowych, np.: miejsc biwakowych, wież i tarasów widokowych, ścieżek i szlaków spacerowych, tras rowerowych, boisk, basenów, itp.);
- utrzymanie funkcji rolniczej z restrukturyzacją w kierunku produkcji ekologicznej dla zaspokojenia zróżnicowanych potrzeb rynku lokalnego, uzupełnionych o usługi agroturystyczne.



Rybnica, Barcinek, Kromnów:

- utrzymanie i rozwój funkcji rolniczej głównie w kierunku potrzeb rynku lokalnego;
- poprawa warunków zamieszkiwania przede wszystkim w drodze remontów i modernizacji istniejącej substancji;
- rozwój funkcji gospodarczych, wytwórczych, składowych, usługowych na wydzielonych terenach oraz jako formy towarzyszącej zabudowie mieszkaniowej i zagrodowej;
- uzupełnienie sieci usług codziennych dla mieszkańców.

Nowa Kamienica, Mała Kamienica:

- utrzymanie funkcji rolniczej;
- umiarkowany rozwój innych form działalności gospodarczej.

Analizując dokumentację planistyczną (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) gmin zlokalizowanych w rejonie objętym ekspertyzą należy podkreślić, że naczelną zasadą jaką kierują się samorządy jest zasada zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój to zgodnie z ustawą prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 roku (Dz. U. 2001, nr 62, poz. 621 z późn. zm.) *"rozwój społeczno – gospodarczy, w którym w celu równoważenia szans dostępu do środowiska poszczególnych społeczeństw lub ich obywateli – zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń – następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych"*. W aspekcie przestrzennym definicja ta przekłada się na strukturę przestrzenną, spełniając następujące podstawowe warunki (wg Dominiczak):

- ogranicza do minimum swoją ingerencję w środowisko przyrodnicze tak, by zapewnić mu największe szanse trwania w przewidywalnych i nieprzewidywalnych dzisiaj zagrożeniach tworzonych przez cywilizację;
- organizuje swoją przestrzeń w sposób otwarty na zmiany użytkowania to znaczy tak, by była zdolna do pełnienia przewidywalnych i nieprzewidywalnych dzisiaj funkcji;
- buduje swoją trwałą fizyczną substancję tak, by była zdolna do utrzymania własnej wartości niezależnie od przewidywalnych i nieprzewidywalnych dzisiaj zmian.

Analizowane dokumenty planistyczne wyraźnie definiują poszczególne funkcje oraz ich wzajemne oddziaływania, składające się na całość struktury funkcjonalno – przestrzennej danej gminy. Wyrazem tego jest między innymi stanowcza próba uporządkowania przestrzeni, a tym samym unikanie rozproszenia zabudowy ponad stan dzisiejszy. Gminy zakładają, że przyszły rozwój – zarówno funkcji mieszkaniowych jak i wszelkich aktywności gospodarczych – powinien rozwijać się przede wszystkim poprzez wypełnianie wolnych przestrzeni w obszarach zainwestowanych, a dopiero w dalszej kolejności, w miarę wyraźnych potrzeb na nowych terenach. Nie dotyczy to oczywiście funkcji sportowo – rekreacyjnych, których rozwój wiąże się z koniecznością ekspansji na nowe tereny, a także ingerencją w środowisko naturalne i krajobraz. Zaprojektowano również nowe rozwiązania dotyczące przebudowy istniejących, coraz bardziej niewydolnych, układów komunikacyjnych. Z punktu widzenia niniejszej ekspertyzy najważniejszy jest fakt, że nie przewiduje się tworzenia nowych jednostek osadniczych, zaś tereny przeznaczone pod funkcje produkcyjne zlokalizowane są w pobliżu obecnie funkcjonujących stref usługowo – przemysłowych. Powyższe oznacza, że nie ma konieczności wyznaczania nowych bądź wydłużania istniejących „osi” komunikacyjnych (tym bardziej, że takie plany już istnieją) niezbędnych dla obsługi nowych terenów

**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



przeznaczonych pod zainwestowanie. Wyjątkiem jest planowany w południowo – zachodniej części gminy Stara Kamienica (rejon wsi: Antoniów, Chromiec, Kopaniec) ośrodek sportów zimowych z trasami narciarskimi i systemem wyciągów, zabudową pensjonatową, rezydencjonalną i letniskową oraz infrastrukturą towarzyszącą (usługi gastronomiczne, parkingi, itp.).

Standard zamieszkania w rejonie objętym ekspertyzą jest zróżnicowany. Na terenach wiejskich nowoczesna zabudowa jednorodzinna i zagrodowa sąsiaduje z zabudową sprzed 1945 roku, która nierzadko charakteryzuje się brakiem wyposażenia w podstawowe urządzenia sanitarne. Znaczne dysproporcje w strukturze zabudowy występują także w poszczególnych miastach, zwłaszcza w rejonach centrum. Gminy dysponują znacznymi rezerwami terenowymi dla wprowadzenia nowej zabudowy mieszkaniowej. W związku z powyższym oczekuje się dalszego rozwoju infrastruktury technicznej, a szczególnie modernizacji szlaków komunikacyjnych i budowy sieci kanalizacyjnej. Pożądane jest wykorzystanie niezagospodarowanych, wolnych od zabudowy przestrzeni w obrębie poszczególnych rejonów miast i jednostek wiejskich. Wybrane zespoły wieloblokowej zabudowy wielorodzinnej z ubogim programem usług towarzyszących i urządzonych zespołów zieleni wymagają modernizacji i uzupełnienia obiektami usługowymi oraz rekreacyjnymi w trwałej zabudowie o wysokich walorach estetyczno – użytkowych. Wskazana jest także kontynuacja budowy nowoczesnych i estetycznych osi spacerowo – usługowych w miastach oraz uporządkowanie terenów zielonych na obszarach wiejskich (parki dworskie i pałacowe). Obszary te wymagają opracowania programów rewitalizacyjnych, na podstawie których można przeprowadzić szereg niezbędnych inwestycji współfinansowanych przez fundusze pochodzące z Unii Europejskiej.

2. Rozwój infrastruktury drogowej.

Podstawowy element drogowego układu komunikacyjnego w rejonie objętym ekspertyzą tworzą drogi krajowe nr: 3 i 30, drogi wojewódzkie nr: 358, 365, 366 i 367 oraz drogi powiatowe. Pozostałe drogi (gminne i wewnętrzne)



pełnią funkcje uzupełniające. Gęstość sieci drogowej (wskaźniki na 100 km² oraz na 1000 ludności) prezentuje się korzystniej od średniej wojewódzkiej i krajowej. Pomimo tego drogi obciążone są nadmiernym ruchem pojazdów. Przyczyną takiego stanu jest dominacja transportu indywidualnego nad publicznym oraz ruch tranzytowy. W niniejszym rozdziale przedstawiono kierunki rozwoju infrastruktury drogowej na terenie poszczególnych gmin oraz zamierzenia inwestycyjne poszczególnych zarządców dróg (drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe).

2. 1. Zamierzenia inwestycyjne poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

JELEŃ GÓRA⁵:

Zakłada się następującą koncepcję rozbudowy i modernizacji podstawowej sieci drogowej na terenie Jeleniej Góry:

- 1) Modernizacja drogi krajowej nr 3, w tym:
 - wybudowanie obwodnicy Maciejowej;
 - poszerzenie odcinka ulicy Jana III Sobieskiego od mostu na Kamiennej do ul. Zgorzeleckiej;
 - poszerzenie odcinka ulicy Zgorzeleckiej i części ulicy Spółdzielczej (do rejonu Polmozbytu).
- 2) Modernizacja drogi krajowej nr 30, w tym:
 - poszerzenie ulicy Jana III Sobieskiego;
 - wybudowanie wygodnego skrzyżowania ul. Jana III Sobieskiego z ul. Zgorzelecką.
- 3) Budowa „obwodnicy południowej” w relacji: ul. Łączna - ul. Spółdzielcza (przekroczenie linii kolejowej, spięcie ulic: Wincentego Pola, Krakowska, Sudecka, Adama Mickiewicza, Wolności, Nadbrzeżna, Warszawska, Karola Miarki).
- 4) Budowa obwodnicy Sobieszowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 366.
- 5) Modernizacja ul. Legnickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 365.
- 6) Budowa „północnej obwodnicy” Zabobrza, wyprowadzonej ze skrzyżowania z nową ul. Legnicką i połączenie jej z drogą powiatową nr 2491D w Jeżowie Sudeckim.
- 7) Rozbudowa i modernizacja systemu ulic lokalnych i zbiorczych (klasy: L i Z), a w szczególności:
 - modernizacja ul. Krakowskiej;
 - budowa połączenia ul. Jana III Sobieskiego z ul. Wolności;
 - modernizacja i budowa ciągu ul. Karola Miarki – ul. Wojewódzka;
 - budowa nowego połączenia ul. Spółdzielczej do ul. Dolnośląskiej;
 - budowa przedłużenia ul. Sobieszowskiej do połączenia z ul. Cieplicką wzdłuż linii kolejowej, na północny – zachód od osiedla "Orle" – odcinek traktowany jako rozwiązanie wariantowe;
 - modernizacja i budowa ciągu od ul. Podgórzyńskiej, przez fragment ul. Cervi, ul. Stanisława Staszica i nowym odcinkiem do połączenia z ul. Macieja Rataja lub jako wariant z ul. Cieplicką;
 - budowa (modernizacja) połączenia ul. Osiedle Robotnicze do ul. Michała Ogińskiego.
- 8) Sukcesywnie poprawa stanu pozostałych ulic miejskich. Wprowadzanie utwardzonych nawierzchni należy wiązać z uzupełnianiem brakującego uzbrojenia technicznego.
- 9) Należy ograniczać do minimum ruch inny niż lokalny (docelowy) w rejonie centrów: Jeleniej Góry, Cieplic i Sobieszowa.

⁵ Na podstawie: 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).



- 10) Na terenach mieszkaniowych należy wprowadzać zasady ruchu uspokojonego oraz ograniczać do niezbędnego minimum dostęp do tych obszarów taboru ciężarowego, a w szczególności jego parkowanie.
- 11) Należy sporządzić opracowanie określające zasady organizacji ruchu kołowego wewnętrznego i tranzytowego dla dzielnicy uzdrowskiej Cieplice, ze szczególnym uwzględnieniem eliminacji uciążliwości w strefie centralnej kurortu.

PIECHOWICE⁶:

Najważniejszym elementem rozbudowy i modernizacji układu drogowego w Piechowicach jest postulowana budowa północnej obwodnicy miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 366. Planowany przebieg drogi obejmuje odcinek od planowanej obwodnicy Sobieszowa (na granicy z Jelenią Górą) poprzez ul. Pakoszowską, a następnie na wysokości zakładów papierniczych na zachód aż do połączenia z drogą krajową nr 3 na wysokości stadionu KS „Lechia” Piechowice. Ponadto planuje się budowę drogi gminnej łączącej ul. Świerczewskiego z ul. Żymierskiego oraz nowy przebieg ul. Piastowskiej pomiędzy drogą krajową nr 3 a ul. 22-go Lipca.

SZKLARSKA PORĘBA⁷:

Zakłada się następującą koncepcję rozbudowy i modernizacji podstawowej sieci drogowej na terenie Szklarskiej Poręby:

- 1) Postuluje się budowę obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 3, biegnącej poza obszarami zurbanizowanymi po stronie północnej, wykorzystującej plany oraz wykonane częściowo roboty z okresu przedwojennego. Inwestycja ta dotyczy również terenów zlokalizowanych w gminach sąsiednich: Piechowice i Stara Kamienica.
- 2) Budowa nowej ulicy zbiorczej od dolnej stacji kolei linowej w kierunku północnym, do drogi krajowej nr 3, z włączeniem w rejonie Huty.
- 3) Budowa nowego przebiecia (klasy „L”) ze Szklarskiej Poręby Średniej do ul. 1 Maja (z wiaduktem nad drogą krajową nr 3) i dalej zmodernizowanym odcinkiem ul. Okrzei do ul. Uroczej i dolnej stacji kolei linowej.
- 4) Budowa nowego połączenia ul. Sikorskiego i ul. Dworcowej.
- 5) Planuje się przebudowę i rozbudowę sieci dróg i ulic miasta, w celu poprawy ich parametrów, przepustowości i bezpieczeństwa ruchu. Problem ten dotyczy przede wszystkim słabo dostępnych terenów położonych poza centrum (Biała Dolina, Szklarska Poręba Średnia i Dolna).

STARA KAMIENICA⁸:

Zakłada się następującą koncepcję rozbudowy i modernizacji podstawowej sieci drogowej na terenie gminy Stara Kamienica:

⁶ Na podstawie: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piechowice (uchwała nr 350/LIX/2010 Rady Miasta Piechowice z dnia 10 listopada 2010 roku).

⁷ Na podstawie: 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).

⁸ Na podstawie: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stara Kamienica (uchwała nr XXXVII/235/05 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 30 czerwca 2005 roku).



- 1) Przebudowa drogi krajowej nr 30 na odcinku Barcinek – Pasiecznik w związku z planowaną budową obejścia wsi Pasiecznik.
- 2) Budowa obejścia wsi Wojcieszycze w ciągu drogi powiatowej nr 2647D.
- 3) Lokalne modernizacje i korekty sytuacyjne przebiegów dróg powiatowych nr: 2492D, 2513D, 2773D i 2762D.
- 4) Przebudowa dróg powiatowych nr 2763D i 2774D na odcinku Stara Kamienica – Kromnów w ramach budowy tak zwanej „Pętli Sudeckiej” (ciąg komunikacyjny o znaczeniu turystycznym, prowadzący ruch kołowy w kierunku Świeradowa Zdroju).
- 5) Rozbudowa i modernizacja pozostałych dróg lokalnych (gminnych) w miarę potrzeb wynikających z rozwoju osadnictwa.

2. 2. Drogi krajowe – zamierzenia inwestycyjne.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział we Wrocławiu planuje następujące przedsięwzięcia związane z modernizacją dróg krajowych w rejonie objętym ekspertyzą:

- przebudowa zatok autobusowych na odcinku Chmieleń – Jelenia Góra w ciągu drogi krajowej nr 30;
- w ramach pozyskiwanych środków będą czynione starania, aby wprowadzić do planu inwestycyjnego GDDKiA następujące zadania:
 - remont nawierzchni drogi krajowej nr 3 w miejscowości Wojcieszycze;
 - budowa chodnika na drodze krajowej nr 3 z poszerzeniem jezdni i budową lewoskrętu w kierunku Obwodu Drogowego w miejscowości Piechowice;
 - remont nawierzchni drogi krajowej nr 3 w Szklarskiej Porębie;
 - remont nawierzchni na całej długości drogi krajowej nr 30.

2. 3. Drogi wojewódzkie – zamierzenia inwestycyjne.

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu nie planuje w najbliższych latach żadnych inwestycji na drogach wojewódzkich w rejonie objętym ekspertyzą. Według prognoz DSDiK na tutejszych drogach wojewódzkich prognozowany średni dobowy ruch pojazdów w 2025 roku w stosunku do roku 2005 wzrośnie o:

- 78,24 % na drodze nr 358 (odcinek Szklarska Poręba – Krobica);
- 77,88 % na drodze nr 365 (odcinek Jelenia Góra – Stara Kraśnica);
- 77,43 % na drodze nr 366 (odcinek Jelenia Góra – Piechowice);
- 76,85 % na drodze nr 366 (odcinek Jelenia Góra – Podgórzyn);
- 77,12 % na drodze nr 367 (odcinek Jelenia Góra – Kowary).

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 28: Prognoza ruchu na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w 2010 roku – prognozowany średni dobowy ruch pojazdów 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
									bez przyczepy	z przyczepą		
358	0,0	22,2	22,2	Krobica – Szklarska Poręba	1398	16	1255	89	19	1	17	1
365	1,2	17,4	16,2	Jelenia Góra – Stara Kraśnica	2914	5	2535	242	55	29	45	3
366	0,0	4,0	4,0	Piechowice – Jelenia Góra	4116	28	3668	227	74	8	106	5
366	7,4	10,6	3,2	Jelenia Góra – Podgórzyn	5895	30	5117	417	122	58	141	10
367	9,0	16,8	7,8	Jelenia Góra – Kowary	6009	46	5230	396	113	72	149	3

Źródło: DSDiK, 2011.

TABELA 29: Prognoza ruchu na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w 2015 roku – prognozowany średni dobowy ruch pojazdów w 2015 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
									bez przyczepy	z przyczepą		
358	0,0	22,2	22,2	Krobica – Szklarska Poręba	1624	16	1470	99	20	1	17	1
365	1,2	17,4	16,2	Jelenia Góra – Stara Kraśnica	3382	5	2968	270	58	34	45	2
366	0,0	4,0	4,0	Piechowice – Jelenia Góra	4772	28	4295	253	78	9	106	3
366	7,4	10,6	3,2	Jelenia Góra – Podgórzyn	6830	30	5992	465	128	67	141	7
367	9,0	16,8	7,8	Jelenia Góra – Kowary	6965	46	6124	442	119	83	149	2

Źródło: DSDiK, 2011.

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



TABELA 30: Prognoza ruchu na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w 2020 roku – prognozowany średni dobowy ruch pojazdów w 2020 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
									bez przyczepy	z przyczepą		
358	0,0	22,2	22,2	Krobica – Szklarska Poręba	1869	16	1704	109	21	1	17	1
365	1,2	17,4	16,2	Jelenia Góra – Stara Kraśnica	3888	5	3440	297	61	39	45	1
366	0,0	4,0	4,0	Piechowice – Jelenia Góra	5484	28	4978	278	82	10	106	2
366	7,4	10,6	3,2	Jelenia Góra – Podgórzyn	7843	30	6945	511	134	78	141	4
367	9,0	16,8	7,8	Jelenia Góra – Kowary	8001	46	7098	486	125	96	149	1

Źródło: DSDiK, 2011.

TABELA 31: Prognoza ruchu na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w 2025 roku – prognozowany średni dobowy ruch pojazdów w 2025 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
									bez przyczepy	z przyczepą		
358	0,0	22,2	22,2	Krobica – Szklarska Poręba	2130	16	1956	118	22	1	17	0
365	1,2	17,4	16,2	Jelenia Góra – Stara Kraśnica	4431	5	3949	322	64	45	45	1
366	0,0	4,0	4,0	Piechowice – Jelenia Góra	6249	28	5715	301	86	12	106	1
366	7,4	10,6	3,2	Jelenia Góra – Podgórzyn	8931	30	7973	553	141	90	141	3
367	9,0	16,8	7,8	Jelenia Góra – Kowary	9113	46	8149	526	131	111	149	1

Źródło: DSDiK, 2011.



2. 4. Drogi powiatowe – zamierzenia inwestycyjne.

Zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2010 – 2014 (uchwała nr XLII/245/10 Rady Powiatu Jeleniogórskiego z dnia 1 marca 2010 roku) Zarząd Dróg Powiatowych w Jeleniej Górze planuje następujące przedsięwzięcia inwestycyjne na drogach powiatowych w rejonie objętym ekspertyzą:

- remont drogi nr 2492D na terenie gminy Stara Kamienica;
- remont drogi nr 2513D przez Antoniów na terenie gminy Stara Kamienica;
- remont mostu drogowego na rzece Kamienicy w Barcinku w ciągu drogi nr 2763D na terenie gminy Stara Kamienica;
- remont drogi nr 2732D (ul. Demokratów) w Szklarskiej Porębie;
- remont drogi powiatowej nr 2649D (ul. Sudecka) w Piechowicach.

2. 5. Podsumowanie.

Z punktu widzenia potrzeb związanych z tematyką niniejszej ekspertyzy za najważniejsze planowane inwestycje drogowe należy uznać:

- budowę nowych odcinków dróg w ciągu drogi krajowej nr 3;
- budowę obwodnicy Sobieszowa w ciągu drogi krajowej nr 366;
- przebudowę układu drogowego w rejonie Cieplic;
- budowę obwodnicy Piechowic w ciągu drogi krajowej nr 366;
- przebudowę układu drogowego na terenie Szklarskiej Poręby;
- modernizację dróg powiatowych na terenie gminy Stara Kamienica.

Planowana koncepcja nowego przebiegu drogi krajowej nr 3 przewiduje: budowę obejścia Maciejowej (od skrzyżowania ulic: Wrocławskiej i Trzcinińskiej do węzła Grabarów), budowę południowej obwodnicy Jeleniej Góry od węzła Grabarów do ul. Spółdzielczej (etap I w postaci węzła Grabarów oraz połączenia ul. Wincentego Pola z ul. Sudecką jest obecnie realizowany⁹) oraz pozostawienie obecnego przebiegu, to jest ul. Trasa Czeska w Jeleniej Górze oraz ul. Jeleniogórska w Piechowicach. Począwszy od skrzyżowania ul. Jeleniogórskiej z ul. Górna w Piechowicach rozpoczyna się planowana koncepcja trasy nowego odcinka, biegnąca początkowo równolegle do ul. Górnej w Górzycu, a następnie równolegle do Doliny Małej Kamiennnej aż do drogi wojewódzkiej nr 358 (mniej więcej w połowie trasy pomiędzy Rozdrożem Izerskim a Zakrętem Śmierci), stamtąd odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 358 aż do parkingu przed Zakrętem Śmierci, następnie na zachód obecną drogą leśną poprzez Rozdroże pod Wysokim Kamieniem i Czerwone Skałki aż do Walońskiego Kamienia, stąd na południe aż do połączenia z drogą krajową nr 3 na wysokości leśniczówki „Orle – Złotnik” i stamtąd obecnym przebiegiem drogi krajowej nr 3 do przejścia granicznego w Jakuszycach. Realizacja powyższej koncepcji wyeliminuje ruch tranzytowy z Jeleniej Góry oraz Szklarskiej Poręby i tym samym sprawi, że obecna droga krajowa nr 3, nadal pełniąc rolę głównej osi komunikacyjnej, stanie się jednak przede wszystkim wewnętrzną arterią komunikacyjną dla mieszkańców rejonu objętego ekspertyzą oraz dla obsługi ruchu turystycznego.

⁹ Formalnie odcinek pomiędzy węzłem Grabarów a ul. Sudecką będzie drogą wojewódzką nr 367. Numeracja drogi pomiędzy ul. Sudecką a ul. Spółdzielczą nie jest jeszcze ustalona.

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 366, biegnąca północnym podnóżem Karkonoszy, łączy dwa największe ośrodki turystyczne w regionie: Szklarską Porębę i Karpacz. Poza ruchem turystycznym, obciążona jest znacznym ruchem tranzytowym z rejonu Wałbrzycha, Kamiennej Góry i Kowar w stronę przejścia granicznego w Jakuszycach. Budowa północnego obejścia Sobieszowa (od granicy z gminą Podgórzyn do granicy z gminą Piechowice) oraz obejścia Piechowic (od granicy z Jelenią Górą, poprzez ul. Pakoszowską, a następnie na wysokości skrzyżowania z ul. Zamkową na zachód do drogi krajowej nr 3 na wysokości stadionu) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 366 rozwiąże problemy komunikacyjne „wąskiego gardła” jakim jest rejon ulic: Czecha, Cieplickiej, Karkonoskiej i Romera w Sobieszowie oraz ul. Żymierskiego w Piechowicach. Realizacja powyższej koncepcji sprawi, że wymienione ulice staną się wewnętrznymi arteriami komunikacyjnymi dla mieszkańców rejonu objętego ekspertyzą. Umożliwi także rozpoczęcie procesu przekształceń (rewitalizacji) ul. Żymierskiego w kierunku reprezentacyjnego ciągu administracyjno – usługowo – komunikacyjnego Piechowic (w tym bezpieczny ruch pieszy i rowerowy).

Przebudowa układu komunikacyjnego Cieplic ma przede wszystkim za zadanie sprawne rozprowadzenie ruchu z Piechowic, Michałowic, Jagniątkowa, Sobieszowa i Cieplic w stronę centrum Jeleniej Góry, a także zachowanie i dalszą ochronę walorów i funkcjonalności uzdrowiska.

Przebudowa układu komunikacyjnego Szklarskiej Poręby to przede wszystkim (poza realizacją nowego odcinka drogi krajowej nr 3) usprawnienie ruchu drogowego związanego z obsługą dolnej stacji kolei linowej na Szrenicę. W związku z powyższym przewiduje się budowę drogi łączącej dolną stację kolei z drogą krajową nr 3 (mniej więcej wzdłuż dzisiejszych ulic: Mickiewicza i Odrodzenia wraz z mostem nad rzeką Kamieńczyk) oraz modernizację i rozbudowę ciągu komunikacyjnego przebiegającego ulicami: Urocza, Kilińskiego, Okrzei, 1-go Maja i Hofmana. Połączenie ul. 1-go Maja i Hofmana nastąpi poprzez budowę wiaduktu nad drogą krajową nr 3, mniej więcej na wysokości Muzeum Energetyki. Realizacja powyższych koncepcji sprawi, że obciążone dzisiaj nadmiernym ruchem (w tym tranzytowym) ulice: Jeleniogórska, Jedności Narodowej, Sikorskiego, Turystyczna i 1-go Maja (pomiędzy Dworcem PKS a Kilińskiego) staną się wewnętrznymi arteriami komunikacyjnymi dla obsługi mieszkańców Szklarskiej Poręby i ruchu turystycznego, w tym przypadku związanego już przede wszystkim z obsługą obiektów noclegowych. Umożliwi także rozpoczęcie procesu przekształceń (rewitalizacji) ul. Jedności Narodowej w kierunku reprezentacyjnego ciągu usługowo – komunikacyjnego (w tym bezpieczny ruch pieszy i rowerowy).

W związku z planowaną lokalizacją ośrodka sportów zimowych oraz infrastruktury towarzyszącej w rejonie: Antoniowa, Chromca i Kopańca niezbędna staje się gruntowna modernizacja dróg dojazdowych. Rolę tę pełnić będą przede wszystkim drogi powiatowe nr: 2513D, 2647D, 2762D, 2763D i 2773D oraz drogi gminne w rejonie wymienionych miejscowości. Planowana budowa obejścia Wojcieszyc w ciągu drogi powiatowej nr 2647D umożliwi rozprowadzenie ruchu od strony drogi krajowej nr 3. Należy także rozważyć możliwość dogodnego dojazdu od strony drogi krajowej nr 30 poprzez drogę powiatową nr 2763D, włącznie z budową obejścia Starej Kamienicy.

Planowane koncepcje rozwoju infrastruktury drogowej (włącznie z modernizacją pomniejszych dróg, a także reorganizacją ruchu drogowego w wybranych rejonach) są przede wszystkim spóźnioną reakcją na rozwój motoryzacji jaki nastąpił w okresie minionych 20 lat. Niemniej pełna realizacja przedstawionych planów, choć wielce kosztowna, zwłaszcza w trudnym rejonie górskim, udrożni ruch samochodowy, zarówno dla mieszkańców



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



rejonu objętego ekspertyzą jak i dla ruchu turystycznego, który jak wspomniano stanowi jeden z głównych filarów lokalnej gospodarki. Należy jednak pamiętać, że działania służące zwiększeniu przepustowości istniejącego układu drogowego muszą zostać skoordynowane z szeroką ofertą ogólnodostępnej komunikacji publicznej. W przeciwnym razie obserwowany obecnie problem dominacji indywidualnego transportu drogowego nad komunikacją publiczną jeszcze się pogłębi i spowoduje, że docelowa, unowocześniona sieć dróg będzie jeszcze większą zachętą do korzystania z prywatnych środków transportu, zwłaszcza w celu dojazdów do Jeleniej Góry, a ściślej do jej usługowego centrum, które już obecnie nie jest w stanie przyjąć większego natężenia ruchu. Możliwość budowy nowych dróg w centrum Jeleniej Góry są ograniczone i zbędne z punktu widzenia nakładów finansowych i jedynym rozwiązaniem pozostanie reorganizacja ruchu z zakazem wjazdu do wybranych rejonów łącznie.

Należy również mieć na uwadze, że rozwój motoryzacji to wzrost zanieczyszczeń, zarówno w postaci niebezpiecznych dla zdrowia substancji (dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, pył zawieszony PM10, tlenek węgla, benzen, itp.) jak i hałasu. Hałas drogowy jest jednym z najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w środowisku, przede wszystkim ze względu na powszechność jego występowania. Z przeprowadzonej ogólnej analizy dotyczącej zagrożeń środowiska wynika, że obszarami uciążliwymi pod względem hałasu drogowego mogą być tereny zlokalizowane w centrum miast oraz główne trasy przechodzące przez daną gminę, które obciążone są znacznym ruchem. W ostatnich 20 latach zwiększył się znacznie ruch tranzytowy przez Polskę, w tym przez region jeleniogórski. Uciążliwy jest zwłaszcza transport ciężarowy, odbywający się często w nocy. Poziomy dźwięku środków komunikacji są duże i wynoszą 75 – 90 dB. Jedynym rozwiązaniem, poza wspomnianą ofertą komunikacji publicznej, jest dbałość o stan techniczny nawierzchni dróg celem zwiększenia płynności ruchu, w szczególności związanego z przejazdem przez ciasne centra miejscowości co wpłynie na obniżenie emisji hałasu do środowiska. Przy modernizacji dróg i ulic, zwłaszcza w rejonie miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych należy zwrócić szczególną uwagę na dobór nawierzchni właściwej dla rzeczywistej prędkości pojazdów. Asfalty porowate zmniejszają emisję hałasu dopiero przy prędkościach przekraczających 70 km/h, natomiast tak zwane „ciche asfalty” (nawierzchnia, która obniża emisję hałasu o około 5 dB przy prędkościach poniżej 70 km/h) mogą być stosowane w obszarze zabudowanym. Zastosowanie cichych nawierzchni drogowych poprawi warunki akustyczne w środowisku zewnętrznym o około 5 dB. Nie zapewni to jednak warunków komfortu akustycznego w miejscach, na których poziom dźwięku przed zastosowaniem działań ochronnych jest większy niż 65 dB w porze dziennej i 55 dB w porze nocnej.

3. Rozwój infrastruktury i komunikacji kolejowej.



Rejon objęty ekspertyzą charakteryzuje się znaczną, ponadprzeciętną gęstością sieci kolejowej. Całkowita długość czynnych linii kolejowych na analizowanym obszarze wynosi około 64,700 km. Tym samym gęstość czynnych linii kolejowych na 100 km² powierzchni wynosi 19,1 km. Dla porównania wskaźnik dla całego powiatu jeleniogórskiego grodzkiego i ziemskiego wynosi 12,2 km, dla województwa dolnośląskiego – 8,8 km, a dla całej Polski – 6,5 km. Współczynnik długości linii kolejowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców¹⁰ w rejonie objętym ekspertyzą wynosi 6,3 km. Dla porównania wskaźnik dla całego powiatu jeleniogórskiego grodzkiego i ziemskiego wynosi 6,1 km, dla województwa dolnośląskiego – 6,1 km, a dla całej Polski – 5,3 km. Dodatkowo na analizowanym obszarze zlokalizowanych jest 16 stacji kolejowych, w tym 14 funkcjonujących obecnie. Zaprezentowane dane obrazują potencjał infrastrukturalny, który można i należy wykorzystać w kontekście włączenia komunikacji kolejowej do zintegrowanego systemu transportu publicznego w rejonie objętym ekspertyzą. Obecnie przewozy pasażerskie realizowane są na wszystkich czynnych liniach kolejowych, to jest na linii nr 311 w relacji: Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce oraz na linii nr 274 w relacji: Jelenia Góra – Rybnica – Stara Kamienica. Struktura jak i częstotliwość przewozów (część I, podrozdziały nr: 3.15. i 3.16.) dopasowana jest do bieżących potrzeb, a konkretnie do aktualnych rozwiązań organizacyjnych i tym samym nie uwzględnia komunikacji kolejowej jako elementu zintegrowanego systemu transportu.

Problematyka szeroko pojętej komunikacji kolejowej na obszarze Jeleniej Góry, a także całego regionu (powiaty: jeleniogórski, lwówecki, kamiennogórski) była i jest przedmiotem licznych analiz, koncepcji, studiów, planów, itp. Najczęściej przewijającą się i nadal aktualną koncepcją jest tak zwany „*Jeleniogórski Tramwaj Regionalny*”. Ponadto pojawiają się koncepcje systemu REGIOTRAM NYSA w ramach Euroregionu Nysa, a także koncepcja „*Kolei Izerskiej*”. Należy podkreślić, że wszystkie trzy koncepcje są w znacznej mierze ze sobą powiązane.

3. 1. Kolej Izerska¹¹.

Kolej Izerska (*Tannwalder Zahnradbahn*) wybudowana została w latach 1888 – 1902. Pierwotnie łączyła austro – węgierskie miasta Jungbunzlau (obecnie Mlada Beleslav), Reichenberg (obecnie Liberec) i Gablonz (obecnie Jablonec nad Nisou) z niemieckimi miastami Hirschberg (obecnie Jelenia Góra) i Waldenburg (obecnie Wałbrzych). Linia ta umożliwiała między innymi eksport z Niemiec do Austrii wałbrzyskiego węgla kamiennego, a także transport drewna z Karkonoszy i Gór Izerskich oraz wyrobów ze szkła produkowanych w izerskich i karkonoskich hutach szkła. Pierwszy odcinek trasy z Liberca do Jablonca po stronie austro – węgierskiej oddano do eksploatacji w 1888 roku, a w 1894 roku wydłużono ją do Tanvaldu. W tym samym okresie (rok 1891) po stronie niemieckiej oddano do eksploatacji odcinek z Jeleniej Góry do Piechowic. W roku 1899 rozpoczęto budowę na odcinku z Tanvaldu do Kořenova, na którym oprócz kilku tuneli i mostów, na najbardziej stromych odcinkach trasy o nachyleniu sięgającym 58 ‰ zastosowano mechanizm kolei zębatej. Połączenie Tanvaldu z Kořenovem oddano do eksploatacji w 1902 roku. W tym samym roku połączono obie sieci (austro – węgierską i niemiecką) mostem kolejowym na rzece Izerze. W 1911 roku Niemcy przystąpili do elektryfikacji swojego odcinka Kolei Izerskiej w ramach rządowego projektu „*Śląska Kolej Górská*”. Elektryfikację odcinka z Jeleniej Góry do Kořenova zakończono w 1923 roku. Przejazd z Jeleniej Góry do Kořenowa zabierał w tamtym czasie około 100 minut. Przy odległości niespełna 55 km oznaczało to średnio 33 km/h. Działania związane z II Wojną Światową nie spowodowały znaczniejszych strat i zniszczeń na szlaku Kolei Izerskiej. Dopiero powojenny wywóz

¹⁰ Dane dotyczące liczby mieszkańców pochodzą z końca 2009 roku.

¹¹ Opracowano na podstawie: http://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_Izerska oraz Rzeczycki T., „*Kolej Jakuszycka w Polsce Ludowej (1)*”, Sudety nr 10/103, Wrocław 2009; Rzeczycki T., „*Kolej Jakuszycka w Polsce Ludowej (2)*”, Sudety nr 11/104, Wrocław 2009; Rzeczycki T., „*Kolej Jakuszycka po 1989 roku*”, Sudety nr 9/114, Wrocław 2010.



elementów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej do Związku Radzieckiego, a także zinstytucjonalizowany demontaż wszystkiego, co wartościowe na byłych ziemiach niemieckich wpłynął na dewastację tej linii. W rezultacie kilka lat po wojnie Polskie Koleje Państwowe zdemontowały resztki bezużytecznej sieci elektrycznej w wyższych partiach szlaku. Zniszczony przez Niemców w czasie wojny most na rzece Bóbr spowodował, że ruch pociągów na polskim odcinku Kolei Izerskiej odbywał się nie ze stacji Jelenia Góra, tylko z Jeleniej Góry Zachodniej. Na pokonanie trasy pod górę, przez Jakuszyce do stacji Tkacze pociąg osobowy potrzebował wówczas ponad 2 godzin, z powrotem zaś około 110 minut. W 1946 roku kursowały na tym odcinku tylko dwie pary pociągów, natomiast na początku lat 50-tych już cztery, a czas przejazdu skrócił się o ponad pół godziny w każdą stronę. Ze względu na zaostrzenie od 1948 roku przepisów o przebywaniu w strefie nadgranicznej, odcinek pomiędzy Jakuszycami a Tkaczami był dostępny tylko dla pracowników leśnych, posiadających specjalne przepustki, oraz dla żołnierzy ówczesnych Wojsk Ochrony Pogranicza. Brak możliwości wykorzystania Kolei Izerskiej, zarówno do transportu międzynarodowego, co wynikało z braku porozumienia między rządami Polski i Czechosłowacji, jak również obowiązujące w latach 50-tych przepisy, uniemożliwiające praktycznie turystykę w tej okolicy spowodowały, że trasę kursujących po polskiej stronie pociągów skrócono do Szklarskiej Poręby Górnej. W 1958 roku Polska i Czechosłowacja podpisały umowę korygującą przebieg granicy w rejonie wsi Tkacze i Harrachov. W rezultacie Polska odstąpiła Czechosłowacji wieś Tkacze wraz ze stacją kolejową, tunelem kolejowym i mostem nad rzeką Izerą. Tkacze zostały przemianowane na Mýtiny i stały się wkrótce częścią Harrachova. W 1963 roku oddano po remoncie do eksploatacji odcinek Mýtiny – Kořenov, a Harrachov uzyskał za pośrednictwem pozyskanej od Polski stacji połączenie kolejowe z resztą Czechosłowacji. Po czeskiej stronie granicy na odcinku z Tanvaldu do Harrachova pociągi prowadzą obecnie lokomotywy spalinowe. Po polskiej stronie, po ponownej elektryfikacji fragmentu polskiego odcinka Kolei Izerskiej z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby Górnej, którą zakończono w 1987 roku, składy prowadzone są przez lokomotywy elektryczne. Od początku lat 90-tych ponawiano próby reaktywacji połączeń. Między innymi w 1992, 1998 i 2001 roku odbywały się okazjonalne przejazdy. W 2002 roku z okazji 100-lecia Kolei Izerskiej podjęto kolejne próby wznowienia ruchu na tym szlaku, ale poza kolejnymi okazjonalnymi przejazdami, zostały one wkrótce porzucone. W 2008 roku tory kolejowe zostały przekazane na rzecz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego w celu odtworzenia połączenia Szklarska Poręba – Harrachov. Obecnie linia ponownie używana jest w całości. 8 maja 2009 roku uroczystie rozpoczęto remont linii kolejowej od Szklarskiej Poręby do granicy i dalej do Kořenova. 2 lipca 2010 roku nastąpiło uroczyste otwarcie linii po wielu dekadach przerwy, a dzień później rozpoczęły się regularne połączenia. Codziennie z Jeleniej Góry do Kořenova kursują 4 pary pociągów, a w sezonie letnim 6 par pociągów.

3. 2. Regiotram Nysa.

Projekt „*Regiotram Nisa*” powstał w Czechach jako możliwość rozwiązania problemów transportowych kraju libereckiego oraz znanego zimowego kurortu w Harrachowie. Pierwsze publikacje odnośnie projektu powstawały jeszcze przed rokiem 2000. Projekt ten od samego początku zakładał wykorzystanie tramwajów dwusystemowych, które mogą poruszać się zarówno po torach kolejowych jak i tramwajowych. Kolejne lata przyniosły konkretyzowanie tych projektów, jednakże nadal dotyczyło to tylko i wyłącznie okolic Liberca w Czechach. Z czasem w drodze rozwoju koncepcji opracowano projekt, który swoim zasięgiem wykracza znacznie poza pierwotny obszar. Obecnie możemy stwierdzić, że koncepcja REGIOTRAM NYSA to wspólny polsko – czesko – niemiecki projekt prowadzony w ramach Euroregionu Nysa. Koncepcja REGIOTRAM NYSA przewiduje przede wszystkim reaktywację nieczynnych linii i połączeń kolejowych oraz włączenie ich w system transportu

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

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



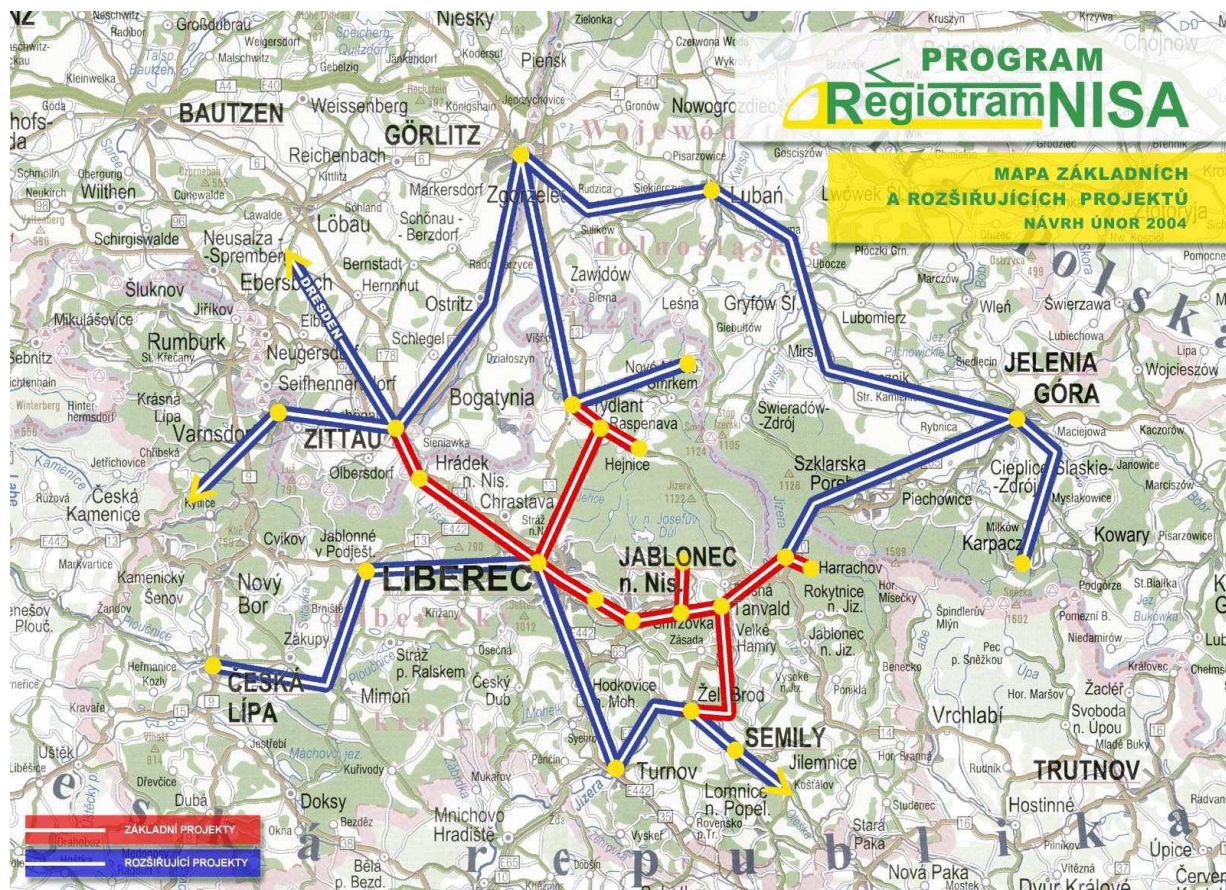
**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



publicznego w wymiarze lokalnym jak i regionalnym na obszarze Euroregionu Nysa. Na szczeblu lokalnym każda ze stron opracowuje własne koncepcje dotyczące rozwoju zintegrowanego systemu transportu publicznego na danym obszarze. Natomiast na poziomie regionalnym przewiduje się gęstą sieć połączeń kolejowych pomiędzy poszczególnymi miastami w ramach całego Euroregionu, np.: Jelenia Góra – Liberec, Jelenia Góra – Görlitz, Liberec – Görlitz, itd. Ponadto funkcjonująca linia kolejowa w relacji: Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec, fakt przedłużenia linii kolejowej w relacji: Jelenia Góra – Szklarska Poręba do granicy państwa w Jakuszycach, a także ewentualna reaktywacja połączeń kolejowych w relacji: Jelenia Góra – Mysłakowice – Karpacz oraz Lubań / Zgorzelec – Mikołowa – Zawidów i dalsze połączenie powyższego z siecią kolejową na terenie Czech (obejmującą między innymi miasta: Liberec, Jablonec nad Nisou, Frydlant) i Niemiec (obejmującą między innymi miasta: Görlitz i Zittau) stwarza nowe perspektywy rozwoju turystyki w regionie Sudetów Zachodnich, w tym przypadku: Karkonoszy, Gór Izerskich i Gór Łużyckich.

RYCINA 11: Koncepcja REGIOTRAM NYSA w ujęciu regionalnym.

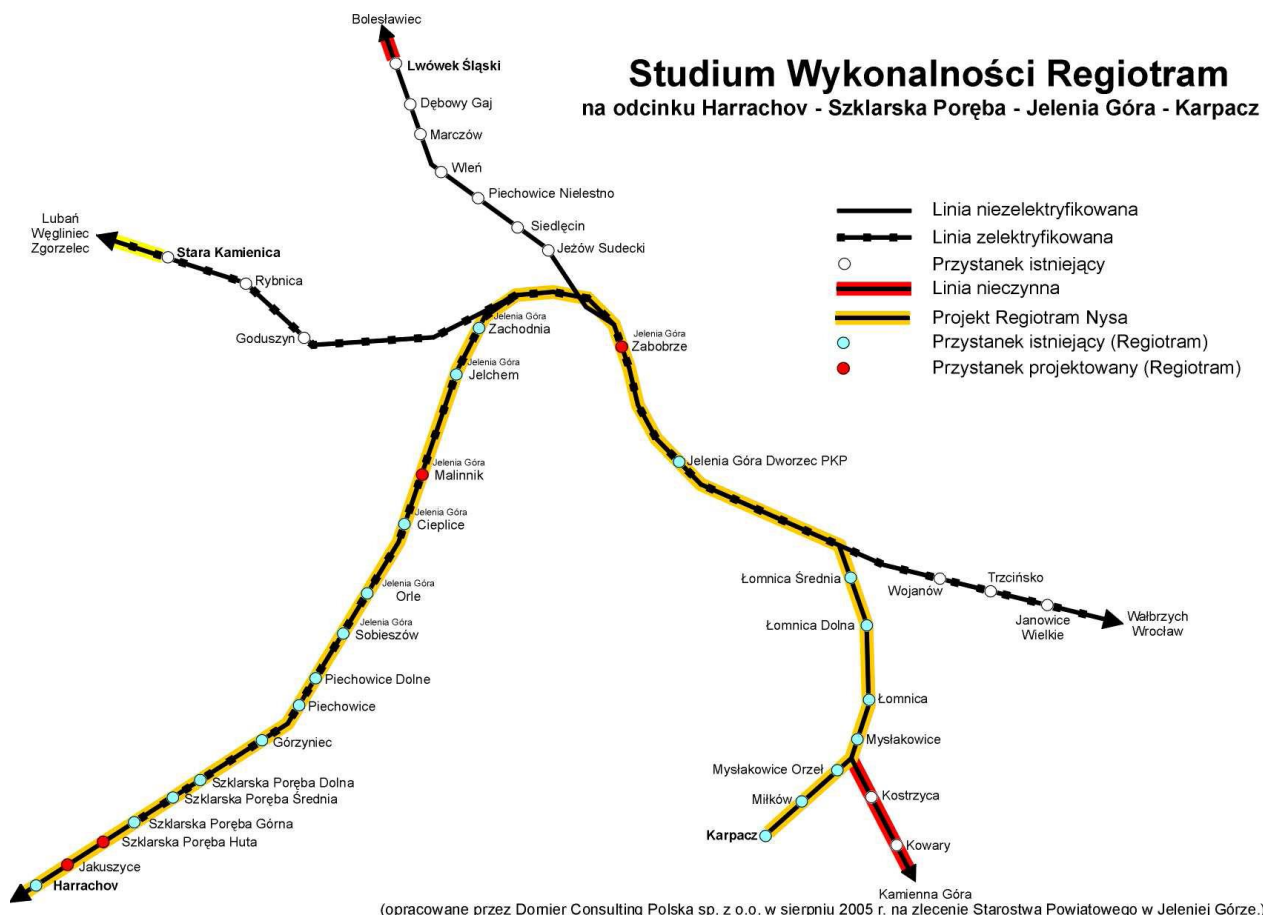


Źródło reprodukcji: *Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013*, Jelenia Góra 2006.

W 2005 roku sporządzono „*Studium Wykonalności REGIOTRAM na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Karpacz*”, opracowane przez Dornier Consulting Polska sp. z o.o. na zlecenie Starostwa Powiatowego w Jeleniej Górze. W powyższym opracowaniu wskazano również lokalizacje nowych przystanków kolejowych w Jeleniej Górze, które wraz z istniejącymi pomogłyby wykorzystać potencjał transportu kolejowego także do obsługi miasta. W rejonie objętym ekspertyzą są to: Jelenia Góra Zabobrze oraz Jelenia Góra Malinnik.

Przystanki: Szklarska Poręba Huta oraz Jakuszyce zostały już uruchomione dzięki reaktywacji połączenia kolejowego w relacji: (Jelenia Góra) – Szklarska Poręba – Jakuszyce – (Kořenov).

RYCINA 12: Przebieg REGIOTRAM NYSA na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba – Piechowice – Jelenia Góra – Karpacz.



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

3. 3. Jeleniogórski Tramwaj Regionalny.

Koncepcje dotyczące wykorzystania sieci kolejowej do obsługi transportu publicznego na terenie powiatu jeleniogórskiego, a zwłaszcza miasta Jelenia Góra pojawiają się od wielu lat i jest ich tyle, że nie sposób je wszystkie wymienić. Jedną z pierwszych i zaawansowanych koncepcji („Szybki Tramwaj Kolejowy Jelenia Góra”) przedstawiono w ramach kontynuacji czeskiej idei Szybkiego Tramwaju Kolejowego „Regiotram Nisa”. Według



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

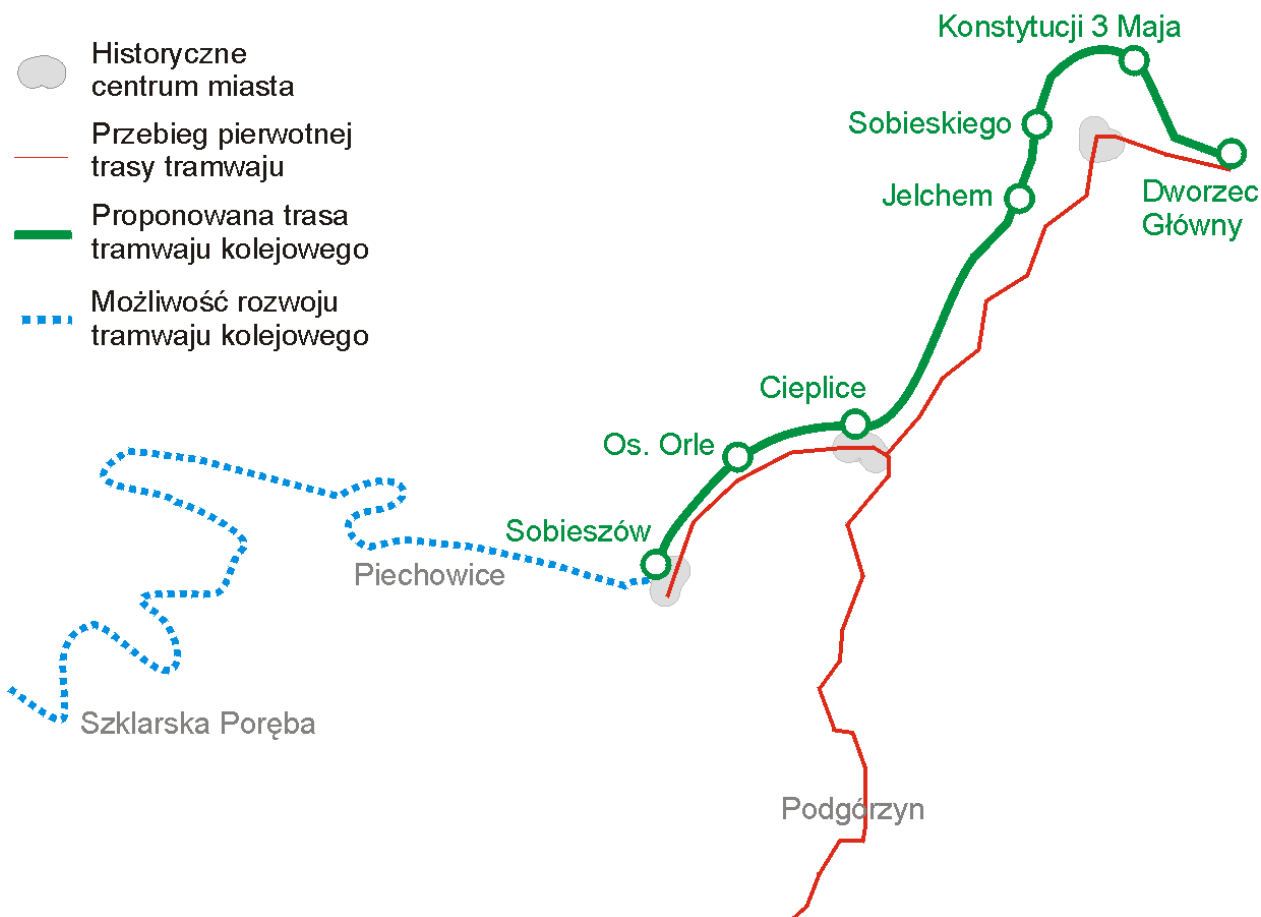


autorów koncepcji¹² Jelenia Góra jako miasto położone w kotlinie posiada szczególnie trudne warunki transportowe, a sieć drogowa pomimo kosztownej budowy kolejnych odcinków dróg odciążających centrum miasta, cechuje się wysokim stopniem kongestii. Dodatkowo nakłada się na to jeszcze ruch tranzytowy. Obecnie, kiedy sieć drogowa miasta uległa przeciążeniu, a przyszłe tendencje wyraźnie wskazują, że ruch samochodowy jeszcze bardziej wzrośnie, alternatywą dla władz miasta jest rozbudowa transportu szynowego. Podobna problematyka dotyczy sieci drogowej w pozostałych miastach Kotliny Jeleniogórskiej i Karkonoszy. Przywrócenie systemu tramwajowego w sytuacji przeciążenia sieci drogowej jest koniecznością, a system ten powstałby opierając się niemalże całkowicie na istniejącej sieci kolejowej, wykorzystywanej obecnie w niewielkim zakresie przez PKP IC, Przewozy Regionalne sp. z o.o. i Koleje Dolnośląskie SA. W przypadku Jeleniej Góry niezbędne jest wprowadzenie linii do centrum miasta, poprzez budowę nowego torowiska przecinającego historyczne centrum miasta, co jest związane z koniecznością budowy około 3500 metrów bieżących torowiska. Jest to niezbędny krok ku temu by tramwaj na powrót stał się głównym środkiem transportu konurbacji. Rozwój systemu rozplanowano na cztery etapy, obejmujące kolejne inwestycje. Tramwaj regionalny obsługiwałby przede wszystkim samo miasto, a w dalszej perspektywie cały powiat, stanowiąc główny środek transportu w tej workowatej konurbacji, łącząc między innymi Szklarską Porębę, poprzez rozciągnięte w dolinach Piechowice, Sobieszów i Cieplice z centrum Jeleniej Góry. W późniejszym okresie odcinek ten mógłby zostać połączony przez Jakuszyce z czeską częścią systemu w ramach projektu REGIOTRAM NYSA. Obsługę linii w technologii tramwaju dwusystemowego planuje się dopiero w późniejszym okresie czasu. W celu zredukowania kosztów inwestycji początkowej zaproponowano by w pierwszej fazie eksploatacji system był obsługiwany taborem spalinowym (szynobusy) z około 20 minutową częstotliwością. Z racji na komercyjny charakter przedsięwzięcia i ogrom komplikacji związanych z uruchomieniem systemu postuluje się zorganizowanie nowego prywatnego lub komunalnego przedsiębiorstwa np.: „Kolej Kotliny Jeleniogórskiej sp. z o.o.” lub też rozpięcie przetargu przez zainteresowane samorządy na obsługę linii i jej co najmniej 10–letnią eksploatację. Ewentualnym operatorem mógłby być również Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o. w Jeleniej Górze. Nieodzownym elementem tej koncepcji jest przejęcie części infrastruktury kolejowej przez samorządy. Szczególnie ważne jest przejęcie zarządzania linią w relacji: Jelenia Góra (posterunek odgałęźny Dębowa Góra) – Szklarska Poręba Górna, na której koncentrować się będzie większość ruchu lokalnego. Wynika to z faktu, że przy planowanej intensywności ruchu pasażerskiego specjaliści, między innymi z Banku Światowego, zalecają by linie takie były wyłączone z krajowej sieci kolejowej i zarządzane oddzielnie. Wykorzystanie linii przez pociągi regionalne i międzyregionalne będzie oczywiście nadal możliwe.

RYCINA 13: Koncepcja „Szybkiego Tramwaju Kolejowego Jelenia Góra” – etap I.

¹² Opracowano na podstawie: Fularz A., „Tramwaj dwusystemowy – Regiotram Nisa – dla Konurbacji Jeleniej Góry”, 2008. <http://ekonomikatransportu.blogspot.com/2008/04/tramwaj-dwusystemowy-regiotram-nisa-dla.html>

S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY JELENIA GÓRA- ETAP I

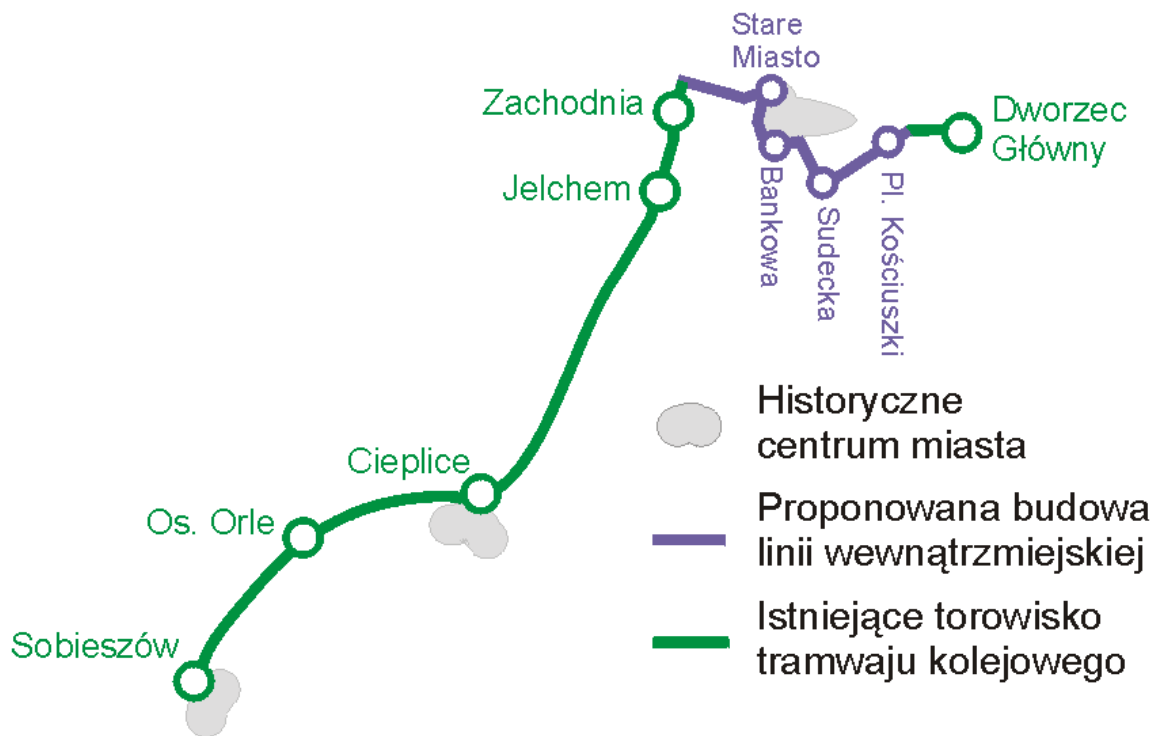


Źródło reprodukcji: <http://wiadomosci.sk.blog.onet.pl/Tramwaj-dwusystemowy-dla-Jelen,2,1D173409760.n>, 2007.

Jak widać na powyższej rycinie etap I przewiduje uruchomienie wewnątrzmięskiej komunikacji kolejowej po obecnie istniejącym torowisku w relacji: Jelenia Góra (Dworzec Główny) – Jelenia Góra Sobieszów wraz z budową nowych przystanków kolejowych w rejonie ul. Jana Pawła II (na rycinie oznaczony jako „Konstytucji 3 Maja”) i ul. Sobieskiego.

RYCINA 14: Koncepcja „Szybkiego Tramwaju Kolejowego Jelenia Góra” – etap II.

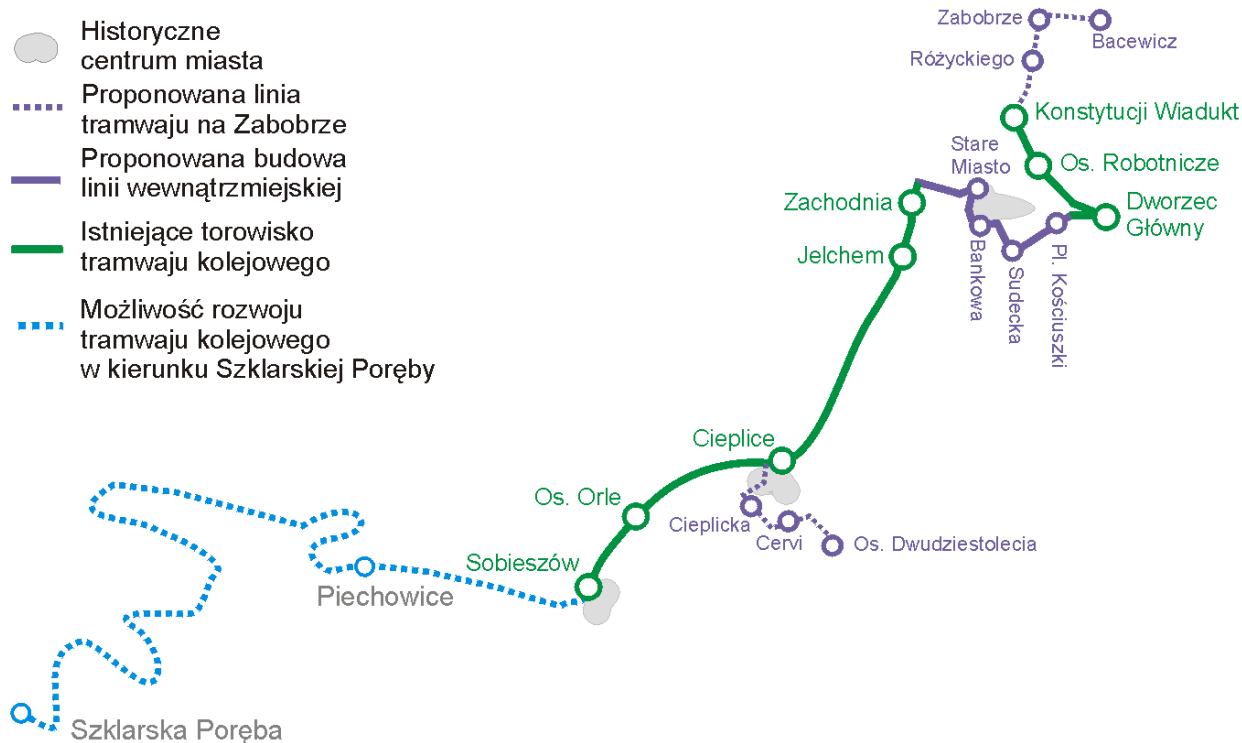
S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY JELENIA GÓRA- ETAP II



Źródło reprodukcji: <http://wiadomosci.sk.blog.onet.pl/Tramwaj-dwusystemowy-dla-Jelen.2.ID173409760.n>, 2007.

Jak widać na powyższej rycinie etap II przewiduje budowę dodatkowej linii wewnątrzmięskiej, łączącej Dworzec Główny ze stacją Jelenia Góra Zachodnia i jej włączenie w strukturę obecnie istniejącej linii kolejowej w relacji: Jelenia Góra (Dworzec Główny) – Jelenia Góra Sobieszów wraz z budową nowych przystanków kolejowych w rejonie: Placu Kościuszki, ul. Sudeckiej, ul. Bankowej oraz Starego Miasta.

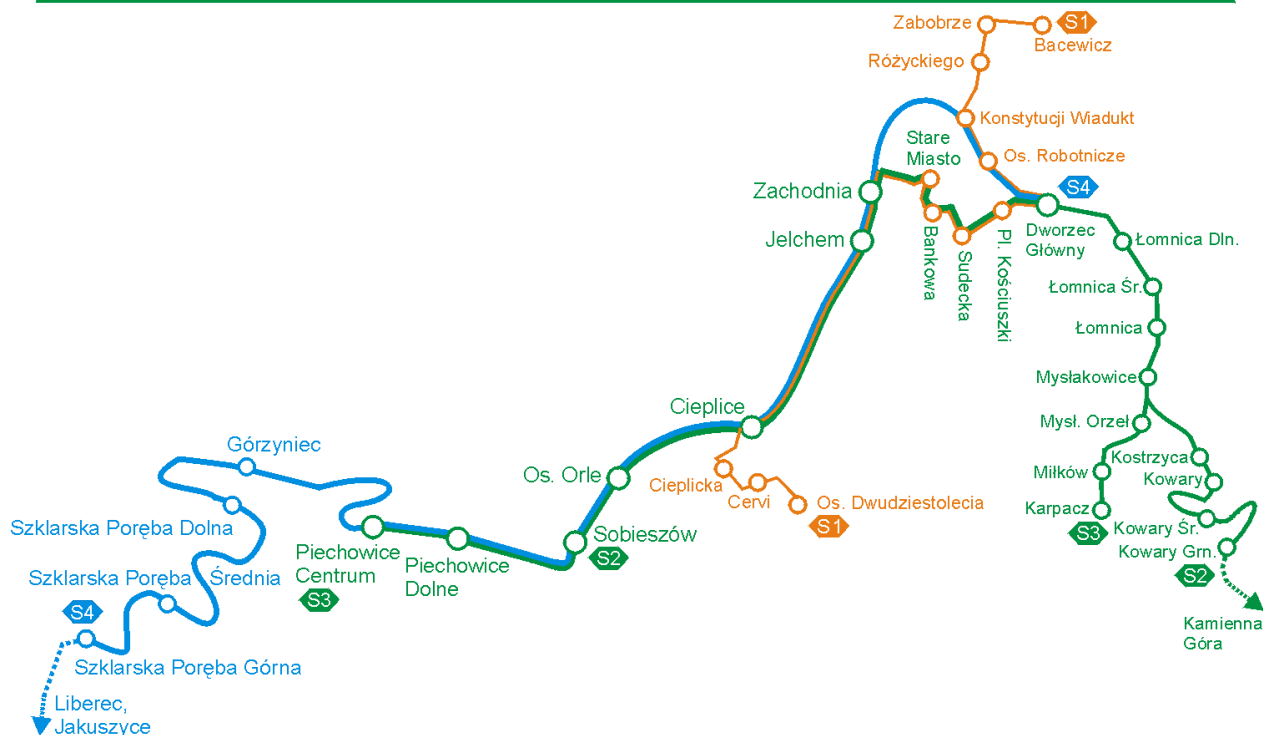
S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY JELENIA GÓRA- ETAP III



Źródło reprodukcji: <http://wiadomosci.k.blog.onet.pl/Tramwaj-dwusystemowy-dla-Jelen.2.ID173409760.n>, 2007.

Jak widać na powyższej rycinie etap III przewiduje budowę dodatkowych linii tramwaju: na Zabobrze, odchodzącej od planowanego przystanku „Konstytucji Wiadukt” oraz do Osiedla XX-lecia, odchodzącej od stacji Jelenia Góra Cieplice oraz ich włączenie w strukturę obecnie istniejącej linii kolejowej w relacji: Jelenia Góra (Dworzec Główny) – Jelenia Góra Sobieszów. Realizacja etapu III wiąże się również z budową nowych przystanków kolejowych. W rejonie Zabobrza są to: „Różyckiego”, „Zabobrze” i „Bacewicz”, zaś w rejonie Cieplic: „Cieplicka”, „Cervi” i „Osiedle XX-lecia”.

S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY JELENIA GÓRA- ETAP IV



Źródło reprodukcji: <http://wiadomosciask.blog.onet.pl/Tramwaj-dwusystemowy-dla-Jeleni,2,ID173409760,n>, 2007.

Etap IV prezentuje docelowy układ 4 głównych linii funkcjonujących w ramach koncepcji „Szybkiego Tramwaju Kolejowego Jelenia Góra” wzbogacony o połączenia do Szklarskiej Poręby, Karpacza i Kowar:

- **Linia S1** w relacji: Osiedle XX-lecia – Bacewicz, poprzez przystanki: Cervi – Cieplicka – Jelenia Góra Cieplice – Jelenia Góra Jelchem – Jelenia Góra Zachodnia – Stare Miasto – Sudecka – Plac Kościuszki – Dworzec Główny – Osiedle Robotnicze – Konstytucji Wiadukt – Różyckiego – Zabobrze – Bacewicz;
- **Linia S2** w relacji: Jelenia Góra Sobieszów – Kowary Górne, poprzez przystanki: Jelenia Góra Orle – Jelenia Góra Cieplice – Jelenia Góra Jelchem – Jelenia Góra Zachodnia – Stare Miasto – Sudecka – Plac Kościuszki – Dworzec Główny – Łomnica Dolna – Łomnica Średnia – Łomnica – Mysłakowice – Kostrzyca – Kowary – Kowary Średnie;
- **Linia S3** w relacji: Piechowice – Karpacz, poprzez przystanki: Piechowice Dolne – Jelenia Góra Sobieszów – Jelenia Góra Orle – Jelenia Góra Cieplice – Jelenia Góra Jelchem – Jelenia Góra Zachodnia – Stare Miasto – Sudecka – Plac Kościuszki – Dworzec Główny – Łomnica Dolna – Łomnica Średnia – Łomnica – Mysłakowice – Mysłakowice Orzeł – Miłków;
- **Linia S4** w relacji: Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra Dworzec Główny, poprzez przystanki: Szklarska Poręba Średnia – Szklarska Poręba Dolna – Górzyniec – Piechowice – Piechowice Dolne – Jelenia Góra Sobieszów – Jelenia Góra Orle – Jelenia Góra Cieplice – Jelenia Góra Jelchem – Jelenia Góra Zachodnia – Konstytucji Wiadukt – Osiedle Robotnicze.

Opracowany w 2006 roku „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013”¹³ w oparciu o „Studium Wykonalności REGIOTRAM na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba – Jelenia

¹³ Uchwała nr 640/L/2006 Rady Miejskiej w Jeleniej Górze z dnia 24 października 2006 roku.

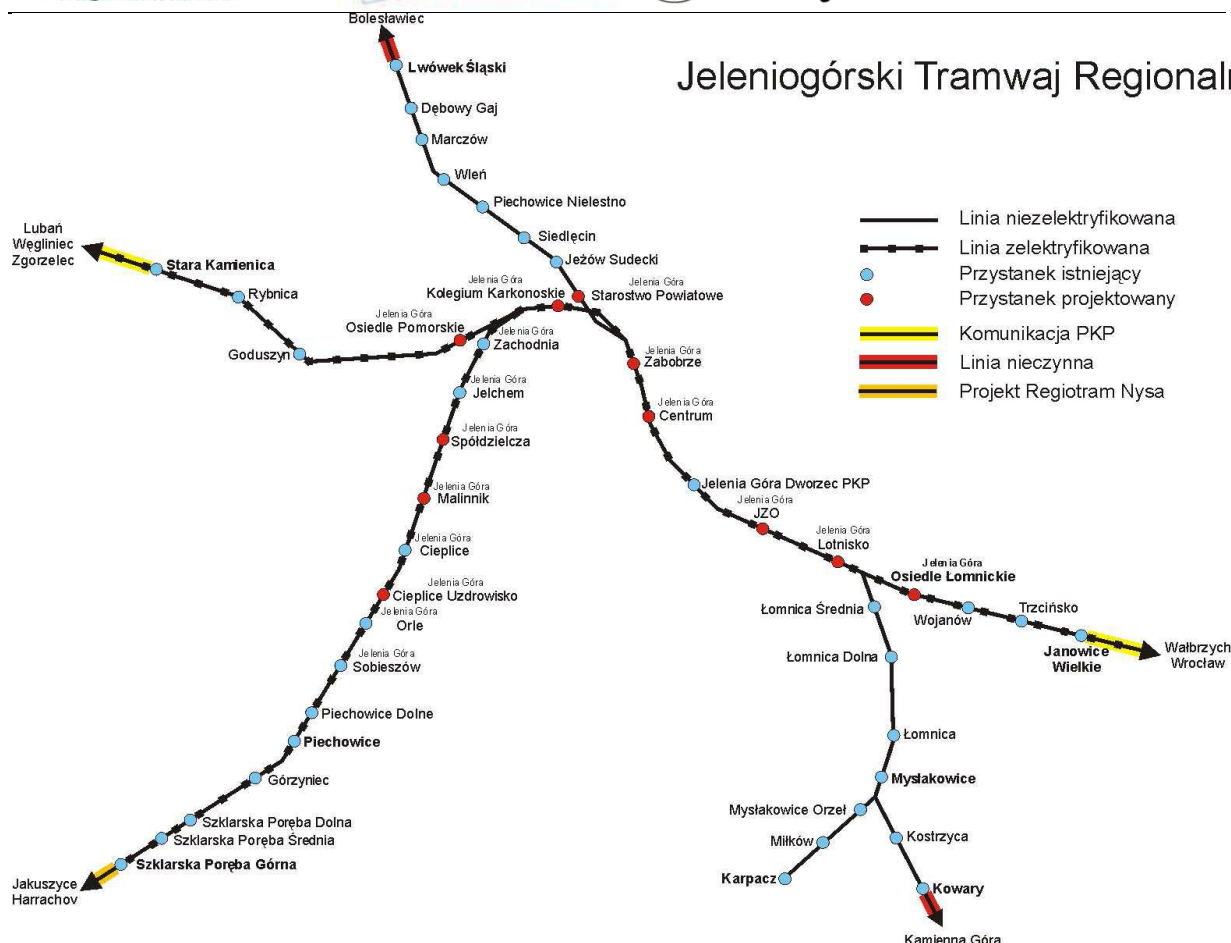


Góra – Karpacz” zakłada rozwój połączeń kolejowych w ramach aglomeracji jeleniogórskiej wyłącznie na bazie istniejących (czynnych i nieczynnych) linii kolejowych. Projekt pod nazwą „*Jeleniogórski Tramwaj Regionalny*” zakłada lokalizację dodatkowych przystanków, które umożliwią pełne wykorzystanie potencjału infrastruktury kolejowej do obsługi przewozów pasażerskich w mieście, a także zapewnią odpowiedni standard podróży z osiedli do centrum miasta w czasie krótszym, niż transportem drogowym. W ten sposób osiedla: Sobieszów, Cieplice, Osiedle Łomnickie, a także Kolegium Karkonoskie i nowa lokalizacja Starostwa Powiatowego pozyskałyby szybki, wygodny, pewny oraz ekologiczny środek transportu dla podróży wewnątrzmięjskich. Proponowane przystanki „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*”, jako elementu kolei euroregionalnej, to:

- Jelenia Góra Cieplice Uzdrowisko na linii nr 311 do Szklarskiej Poręby – przystanek zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie placu Piastowskiego i uzdrowiska Cieplice (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Malinnik na linii nr 311 do Szklarskiej Poręby – przystanek zlokalizowany przy ul. Wojewódzkiej, obsługujący obszary przyległe (proponycja „*Studium Wykonalności...*” Starostwa Powiatowego);
- Jelenia Góra Spółdzielcza na linii nr 311 do Szklarskiej Poręby – przystanek zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie firm działających przy ul. Spółdzielczej (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Osiedle Pomorskie na linii nr 274 do Zgorzelca – przystanek obsługujący osiedle oraz tereny przemysłowe (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Kolegium Karkonoskie na liniach nr: 274 i 311 do Zgorzelca i Szklarskiej Poręby – przystanek obsługujący Wyższą Szkołę Zawodową, Kolegium Karkonoskie oraz nowe centrum administracyjne (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Starostwo Powiatowe na linii nr 283 do Lwówka Śląskiego – przystanek obsługujący nowe centrum administracyjne oraz Wyższą Szkołę Zawodową i Kolegium Karkonoskie (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Zabobrze na liniach nr: 274, 283 i 311 do Zgorzelca, Lwówka Śląskiego i Szklarskiej Poręby – przystanek obsługujący osiedle Zabobrze (proponycja „*Studium Wykonalności...*” Starostwa Powiatowego);
- Jelenia Góra Centrum na liniach nr: 274, 283 i 311 do Zgorzelca, Lwówka Śląskiego i Szklarskiej Poręby – przystanek zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie deptaka pieszego na ul. 1-go Maja (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra JZO na liniach nr: 274 i 308 do Wrocławia i Mysłakowic – przystanek obsługujący firmy zlokalizowane przy ul. Pola (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Lotnisko na liniach nr: 274 i 308 do Wrocławia i Mysłakowic – przystanek zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska w Jeleniej Górze (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”);
- Jelenia Góra Osiedle Łomnickie na linii nr 274 do Wrocławia – przystanek zlokalizowany na Osiedlu Łomnickim (proponycja „*Zintegrowanego Planu...*”).

RYCINA 17: Propozycja wykorzystania transportu kolejowego do obsługi komunikacyjnej aglomeracji jeleniogórskiej.

Jeleniogórski Tramwaj Regionalny



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

Według „*Zintegrowanego Planu...*”, aby obsługa transportem kolejowym była efektywna, powinna obejmować także sąsiednie gminy. Tym samym koncepcja „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” zakłada funkcjonowanie czterech linii w następujących relacjach:

- Janowice Wielkie – Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna (skład elektryczny);
- Janowice Wielkie – Jelenia Góra – Stara Kamienica (skład elektryczny);
- Karpacz / Kowary – Jelenia Góra – Lwówek Śląski (skład spalinowy);
- Karpacz / Kowary – Jelenia Góra – Szklarska Poręba (skład spalinowy).

3. 4. Podsumowanie.

Z punktu widzenia potrzeb związanych z tematyką niniejszej ekspertyzy rozwój komunikacji kolejowej jest jej zasadniczym priorytetem i to na niej głównie będzie się opierać idea systemu zintegrowanego transportu. W



związku z powyższym za najważniejsze inwestycje związane z rozwojem infrastruktury i komunikacji kolejowej należy uznać:

- modernizację linii kolejowej nr 311;
- modernizację istniejących stacji i przystanków kolejowych;
- realizację koncepcji „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*”;
- budowę dróg dojazdowych i parkingów przy istniejących oraz planowanych stacjach i przystankach kolejowych.

W rejonie objętym ekspertyzą linia nr 311 (Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce) pełni podstawową rolę w kontekście kolejowego układu transportowo – komunikacyjnego. Na odcinku od Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby szlak jest zelektryfikowany, a dodatkowo na całej długości znajduje się w wykazie linii o znaczeniu państwowym. Pomimo tego stan techniczny linii nr 311 jest zły, a wyrazem tego jest ograniczenie dopuszczalnej maksymalnej prędkości na szlaku. Jedynie na odcinku o długości 16,441 km (36 % całości szlaku) maksymalna prędkość pociągów pasażerskich oraz autobusów szynowych może wynosić 60 km/h. Na długości 14,838 km (32 % całości) prędkość maksymalna może wynosić 50 km/h i dotyczy to odcinka będącego w gestii Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego (Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – granica państwa). Na odcinku o długości 7,063 km (15 % całości) dopuszczalna prędkość maksymalna wynosi tylko 40 km/h, zaś na odcinku 7,920 km (17 % całości) jest to zaledwie 20 km/h. Powyższe powoduje, że podróż pociągiem na odcinku Jelenia Góra – Jakuszyce (46,3 km) trwa 84 minuty, w tym na odcinku do Szklarskiej Poręby (33 km) 64 minuty. W obu przypadkach podróż koleją trwa dłużej o około 20 minut od podróży autobusem, nie wspominając o transporcie indywidualnym. Na tak krótkim odcinku jest to znaczna różnica. W związku z powyższym linia kolejowa nr 311 wymaga pilnej modernizacji. Do czasu skrócenia przejazdu koleją na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba i Jelenia Góra – Jakuszyce ten środek transportu nie ma szans konkurować z komunikacją drogową i nie może być traktowany jako istotny element w ramach „*Szybkiego Tramwaju Regionalnego Jelenia Góra*” bądź „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*”. Modernizacji wymaga także linia kolejowa nr 274 na odcinku km: 114, 265 – 121,200 ze względu na dopuszczalną maksymalną prędkość przejazdu wynoszącą 40 km/h. Z informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu wynika, że w najbliższym czasie spółka w ramach posiadanych środków finansowych nie zamierza prowadzić inwestycji na terenie obszaru objętego ekspertyzą. Natomiast Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK SA we Wrocławiu informuje, że obecnie rozpoczynają się dopiero prace nad studium wykonalności do projektu remontu linii nr 311.

Na obszarze objętym ekspertyzą jedynie dworce kolejowe Jelenia Góra i Szklarska Poręba Górna oferują podróżnym standard jaki powinny spełniać nowoczesne dworce. Pozostałe obiekty, będące niegdyś dworcami (Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Cieplice, Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice, Rybnica, Stara Kamienica), pełnią obecnie jedynie rolę przystanków kolejowych i nie oferują podróżnym nawet czynnych toalet. Natomiast przystanki kolejowe są najczęściej w złym stanie technicznym (Jelenia Góra Orle, Piechowice Dolne, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Średnia) bądź pozostają całkowicie zdewastowane i w konsekwencji nieczynne (Jelenia Góra Jelchem, Górzyniec). Jedynie przystanki Szklarska Poręba Huta i Jakuszyce spełniają normy przewidziane dla tej kategorii obiektów. Biorąc pod uwagę rolę jaką pełnią poszczególne obiekty, zarówno w kontekście obsługi komunikacji kolejowej jak i ich rzeczywistego stanu, a przede wszystkim biorąc pod uwagę rolę jaką mają pełnić docelowo w ramach proponowanych koncepcji, zakłada się potrzebę następujących działań modernizacyjno – inwestycyjnych:



- modernizację konstrukcji i elewacji wszystkich obiektów poza dworcami Jelenia Góra i Szklarska Poręba Górna oraz przystankami Szklarska Poręba Huta i Jakuszyce;
- udostępnienie toalet minimum we wszystkich obiektach, pełniących niegdyś rolę dworców kolejowych;
- udostępnienie poczekalni dla podróżnych oraz kas biletowych z informacją we wszystkich obiektach, pełniących niegdyś rolę dworców kolejowych;
- wprowadzenie funkcji usługowych, a przede wszystkim gastronomicznych we wszystkich obiektach, pełniących niegdyś rolę dworców kolejowych;
- uzupełnienie stojaków na rowery we wszystkich obiektach na wzór systemu znanego powszechnie jako „Bike & Ride”. W obrębie dworców kolejowych (Jelenia Góra, Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Cieplice, Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice, Rybnica, Stara Kamienica, Szklarska Poręba Górna) powinny być to dodatkowo zadane wiaty.

Z informacji przekazanych przez spółkę PKP SA, Oddział Dworce Kolejowe, Rejon Dworców Kolejowych we Wrocławiu wynika, że w najbliższym czasie we wszystkich obiektach będących w gestii tejże spółki na obszarze objętym ekspertyzą planuje się udostępnienie dla podróżnych toalet oraz uzupełnienie stojaków na rowery. Powyższe dotyczy następujących obiektów: Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Cieplice, Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice, Piechowice Dolne, Szklarska Poręba Średnia, Szklarska Poręba Górna, Rybnica i Stara Kamienica.

Analizując stan obecny oraz zaprezentowane koncepcje dotyczące rozwoju komunikacji kolejowej na obszarze objętym ekspertyzą można założyć 3 warianty, będące podstawą do dalszych działań:

- pozostawienie stanu obecnego;
- koncepcja „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*”;
- koncepcja „*Szybkiego Tramwaju Kolejowego Jelenia Góra*”.

Koncepcję „*Szybkiego Tramwaju Kolejowego Jelenia Góra*” można uznać za model docelowy, do którego należy stopniowo dążyć. Zawiera ona w sobie zarówno stan obecny jak i rozwiązania zawarte w koncepcji „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*”, poszerzone o propozycję budowy nowych torowisk. Ze względów chociażby finansowych realizacja powyższej idei wydaje się nierealna w perspektywie najbliższych kilkunastu lat.

Pozostawienie stanu obecnego, w kontekście aktualnych rozwiązań organizacyjnych, należy rozpatrywać w dwóch wariantach. Pierwszy z nich dotyczy komunikacji kolejowej w obecnym kształcie, przedstawionym w części I, podrozdział nr 3.15. Innymi słowy przewozy pasażerskie nadal byłyby prowadzone przez obecnych przewoźników (PKP IC, Przewozy Regionalne sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie SA) z dotychczasową częstotliwością, a więc brak jakichkolwiek zmian. Wariant drugi sprowadza się do pozostawienia aktualnych rozwiązań organizacyjnych w odniesieniu do własności torowiska oraz przewoźników, ale zwiększona zostałaby częstotliwość kursów. Przykładowo w relacjach: Jelenia Góra – Stara Kamienica – Jelenia Góra oraz Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Jelenia Góra w dni robocze pociągi (szynobusy) jeździłyby z częstotliwością około 30 minut w godzinach porannego (05.00 – 09.00) i popołudniowego (13.00 – 18.00) szczytu, zaś w pozostałym okresie czasu (09.00 – 13.00 oraz 18.00 – 23.00) z częstotliwością około 60 minut. Ponadto ze względu na ruch turystyczny należałoby zwiększyć częstotliwość kursów w dni wolne (weekendy i święta), natomiast w sezonie (zwłaszcza zimowym), kiedy to zwiększony ruch turystyczny dotyczy także dni roboczych można zwiększyć pojemność kursujących składów. Można także i w tym wariantcie uruchomić dodatkowe przystanki kolejowe. Należy zwrócić uwagę, że już obecnie na odcinku Jelenia Góra – Stara Kamienica – Jelenia Góra podróz



tradycyjnym pociągiem lub szynobusem zajmuje tyle samo czasu (około 20 minut) co podróż międzymiastową komunikacją autobusową oraz mniej więcej tyle samo czasu co podróż transportem indywidualnym. Natomiast na odcinku Jelenia Góra – Piechowice – Jelenia Góra już obecnie podróż koleją zajmuje mniej czasu od międzymiastowej oraz miejskiej komunikacji autobusowej. Przejazd koleją pomiędzy dworcem głównym w Jeleniej Górze a Cieplicami trwa obecnie od 10 do 11 minut (PKS lub BUS – 24 minuty, MZK – 26 minut), przejazd do Sobieszowa – 17 minut (PKS lub BUS – 32 minuty, MZK – 34 minuty), zaś przejazd do Piechowic – 24 minuty (PKS lub BUS – 40 minut, MZK – 44 minuty). Ze względu na zły stan techniczny torowiska przejazd koleją do Szklarskiej Poręby trwa dłużej od przejazdu komunikacją samochodową (transport publiczny i indywidualny). Znaczne zwiększenie częstotliwości kursów pomiędzy Piechowicami a Szklarską Porębą będzie miało sens dopiero po modernizacji linii kolejowej. Powyższe dane sugerują, że już obecnie najbardziej zasadne byłoby zwiększenie częstotliwości komunikacji kolejowej na odcinkach: Jelenia Góra – Stara Kamienica – Jelenia Góra oraz Jelenia Góra – Piechowice – Jelenia Góra. Podjęcie odpowiednich działań marketingowych, poprzedzonych badaniami rynku, mogłoby skłonić mieszkańców do rezygnacji z komunikacji samochodowej na rzecz kolei. Dodatkowo przemawia za tym kilka zasadniczych faktów:

- na terenie Piechowic w obrębie 1 km (czas pieszego przejścia to mniej więcej 15 minut) od obecnie funkcjonujących przystanków kolejowych na linii nr 311 zamieszkuje niemal cała populacja miasta, z wyłączeniem Michałowic;
- na terenie Jeleniej Góry w obrębie 1 km od obecnie funkcjonujących i możliwych do uruchomienia przez obecne spółki kolejowe przystanków na liniach: nr 274, 283, 308 i 311 zamieszkuje większość populacji miasta, z wyłączeniem: Maciejowej, części Zabobrza, rejonu Czarne, obszaru pomiędzy ulicami: Wolności i Mickiewicza, Osiedla XX-lecia i Jagniętkowa;
- bezpośrednio wzdłuż linii kolejowych zlokalizowana jest zdecydowana większość zakładów przemysłowych oraz usługowych;
- przebieg linii kolejowych pokrywa się z trasą komunikacji autobusowej w tych samych relacjach;
- możliwość pozostawienia roweru bądź samochodu przed stacją lub przystankiem kolejowym;
- możliwość swobodnego przewozu sprzętu rekreacyjno – sportowego przez turystów.

Zaprezentowana koncepcja ma kilka wad z punktu widzenia systemu zintegrowanego transportu. Pierwszą z nich jest opieszałość spółek z grupy PKP SA w podejściu do radykalnych, reformatorskich zmian. Jeżeli udałoby się pokonać tę przeszkodę to pozostaje druga, istotniejsza. Dotyczy ona konkurencji, zarówno pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami kolejowymi jak i pomiędzy nimi a przewoźnikami autobusowymi. Konkurencja jest oczywiście podstawą wszelkich działań w gospodarce wolnorynkowej, jednak doświadczenie wskazuje, że komunikacja publiczna wymaga innego podejścia. Wystarczy choćby wspomnieć, że „walka o pasażerów” prowadzona przez prywatnych przewoźników przeciwko PKS i PKP nie zawsze przynosiła długofalowe korzyści pasażerom. Ponadto idea zintegrowanego transportu wymaga spójnych rozwiązań organizacyjnych, zwłaszcza zintegrowania rozkładów jazdy oraz zasady „jednego biletu”. W tym przypadku duża liczba podmiotów komunikacyjnych może nie wypracować jednolitego rozwiązania, zadowolającego ich wszystkich, a przede wszystkim pasażerów.

Koncepcja „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” jest w znacznej mierze tożsama z przedstawionym uprzednio rozwiązaniem. Opiera się na wykorzystaniu obecnej infrastruktury kolejowej do wewnętrznych przewozów pasażerskich w rejonie powiatu jeleniogórskiego, w tym na obszarze objętym ekspertyzą. Główną ideą tej koncepcji, na wzór rozwiązań praktykowanych w wielu krajach Europy (np.: niemiecki „*S-Bahn*”), jest



zdecydowane zwiększenie częstotliwości przejazdów, nawet co 20 minut na każdej z proponowanych linii kolejowych w oparciu o gęstą sieć istniejących i planowanych stacji lub przystanków kolejowych. Zasadnicza różnica dotyczy natomiast rozwiązań organizacyjnych. Przewozami w ramach „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” zajmowałby się tylko jeden, specjalnie powołany do tego celu podmiot. Najlepszym rozwiązaniem z organizacyjnego punktu widzenia byłoby utworzenie jednego podmiotu odpowiedzialnego za wszystkie przewozy, zarówno kolejowe jak i autobusowe, w ramach obsługi komunikacyjnej całego powiatu jeleniogórskiego. Przedstawioną przez Starostwo Powiatowe oraz „*Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013*” koncepcję budowy nowych przystanków kolejowych należałoby poszerzyć o następujące przystanki zlokalizowane na obszarze objętym ekspertyzą:

- Jelenia Góra Goduszyn – na rycinie przedstawiającej sieć „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” widnieje on jako przystanek istniejący. W rzeczywistości nie funkcjonuje. Docelowo na terenie Goduszyna, którego rozciągłość wzdłuż linii kolejowej nr 274 i drogi powiatowej nr 2723D wynosi około 2,5 km, powinny powstać 2 przystanki kolejowe: pierwszy, umownie Goduszyn Dolny, na wysokości obecnego przystanku MZK „Goduszyn Dolny”, a drugi, umownie Goduszyn Górny, w okolicach kościoła, pomiędzy obecnymi przystankami MZK: „Goduszyn Średni” i „Goduszyn Górny”;
- dodatkowy przystanek w Rybnicy (gmina Stara Kamienica) na linii nr 274 w rejonie ruin zamku, umownie Rybnica Zamek – obecna stacja kolejowa zlokalizowana jest we wschodniej części wsi i obsługuje zaledwie jej część. Odległość pomiędzy istniejącą stacją a zabudowaniami zlokalizowanymi w zachodniej części wsi wynosi około 2,8 km. Proponowana dodatkowa lokalizacja skróci ten dystans do około 1,3 km;
- dodatkowy przystanek w okolicach Małej Kamienicy (gmina Stara Kamienica) na linii nr 274, mniej więcej w odległości około 1,8 km na zachód od obecnej stacji Stara Kamienica – obecnie mieszkańcy Małej Kamienicy chcąc skorzystać z kolei muszą dojeżdżać około 2 km do Starej Kamienicy. Proponowana dodatkowa lokalizacja skróci ten dystans do około 0,7 km;
- dodatkowy przystanek przy stadionie KS „Lechia” w Piechowicach na linii nr 311, umownie Piechowice Stadion – lokalizacja przystanku związana z planowaną budową parkingu dla turystów zmotoryzowanych;
- dodatkowy przystanek (gmina Stara Kamienica) na linii nr 311 w rejonie przecięcia przez linię kolejową Doliny Małej Kamienniej w odległości około 2,5 km na zachód od przystanku Górzyniec – przystanek przeznaczony przede wszystkim dla turystów penetrujących Góry Izerskie (Grzbiet Kamienicki), a także dla korzystających z roweru mieszkańców Kopańca i Chromca;
- reaktywacja byłego przystanku Czerwony Potok (gmina Szklarska Poręba) na linii nr 311 w rejonie Doliny Kamienniej w odległości około 3,5 km na zachód od przystanku Szklarska Poręba Huta – przystanek przeznaczony przede wszystkim dla turystów penetrujących Góry Izerskie (Grzbiet Wysoki);
- ewentualna reaktywacja byłego przystanku Nowy Świat (gmina Szklarska Poręba) na linii nr 311 w rejonie granicy PL / CZ w odległości około 5,5 km na południe od przystanku Jakuszyce – przystanek przeznaczony przede wszystkim dla turystów penetrujących Góry Izerskie na pograniczu polsko – czeskim. Jednakże ze względu na pobliskie funkcjonowanie stacji Harrachov (1,5 km) propozycja ta wydaje się najmniej zasadna.

Jak wspomniano wcześniej proponowane koncepcje komunikacji kolejowej w rejonie powiatu jeleniogórskiego, w tym obszarze objętego ekspertyzą, należy połączyć z ideą systemu REGIOTRAM NYSA. W związku z powyższym



po stronie polskiej do projektu REGIOTRAM NYSA można włączyć również reaktywację połączeń kolejowych w następujących relacjach:

- Mysłakowice – Kowary;
- Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój;
- Lubań / Zgorzelec – Mikułowa – Bogatynia;

oraz odbudowę szlaku kolejowego łączącego Mirsk z Nové Město pod Smrkem poprzez Wolimierz i Jindřichovice.

Zakładając, że jednym z podstawowych celów niniejszej ekspertyzy jest zdecydowane zwiększenie odsetka mieszkańców korzystających z kolejowej komunikacji publicznej, a tym samym przynajmniej częściowa rezygnacja z transportu indywidualnego, należy przede wszystkim umożliwić dojazd pasażerom do stacji i przystanków. W chwili obecnej dogodnego dojazdu nie posiadają przystanki: Jelenia Góra Jelchem oraz Szklarska Poręba Huta. Ponadto przed każdym z dworców i przystanków należy zorganizować parkingi samochodowe, a przed wybranymi dworcami parkingi na wzór systemu znanego powszechnie jako „Park & Ride”. Spośród obecnie istniejących obiektów w pełni zadowalającą infrastrukturę parkingową, o potencjale umożliwiającym przyjęcie zwiększonej liczby pojazdów, posiadają jedynie: Jelenia Góra Cieplice, Piechowice, Szklarska Poręba Średnia, Szklarska Poręba Górna i Jakuszyce. Parkingi przed stacjami: Jelenia Góra, Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Sobieszów, Szklarska Poręba Dolna, Rybnica i Stara Kamienica już obecnie nie są w stanie przyjąć większej liczby pojazdów, natomiast stacje: Jelenia Góra Jelchem, Jelenia Góra Orle, Piechowice Dolne, Górzyniec i Szklarska Poręba Huta nie posiadają ich w ogóle. Rozwiązaniem tego problemu jest (w zależności od potrzeb) przeznaczenie pod miejsca parkingowe kolejowych placów składowych. Powyższe dotyczy stacji: Jelenia Góra, Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Cieplice, Jelenia Góra Sobieszów, Piechowice, Szklarska Poręba Górna, Rybnica i Stara Kamienica. Dla przystanków: Jelenia Góra Jelchem, Jelenia Góra Orle, Piechowice Dolne, Górzyniec, Szklarska Poręba Dolna i Szklarska Poręba Huta należy przewidzieć odrębne rozwiązania w postaci budowy parkingów od podstaw, ze względu na brak istniejącej infrastruktury, umożliwiającej swobodną adaptację. Rozwiązania w kontekście obsługi komunikacyjnej (dojazd i parking) dla planowych przystanków kolejowych z przyczyn oczywistych będzie można zaprojektować dopiero po ustaleniu ich konkretnych lokalizacji.

4. Rozwój komunikacji autobusowej.

W rejonie objętym ekspertyzą funkcjonuje gęsta sieć połączeń komunikacyjnych oferowana przez przewoźników autobusowych. Przewozy wewnątrzmiastowe na obszarze Jeleniej Góry i Piechowic prowadzi Miejski Zakład Komunikacyjny (MZK) Jelenia Góra sp. z o.o. Oferta przewoźnika składa się z 28 linii, w tym 3 linii obsługujących Piechowice. Przewozy międzymiastowe prowadzą Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS), głównie PKS Jelenia Góra „Tour” sp. z o.o., oraz firmy: KRY-CHA Wojciech Chadży i RO-KO Car Service sp. z o.o. (tak zwane „BUSy”). Oferta przewoźników międzymiastowych obejmuje połączenia wewnątrz całego obszaru objętego ekspertyzą.



4. 1. Komunikacja miejska.

Problematyka szeroko pojętej komunikacji autobusowej, podobnie jak kolejowej, na obszarze Jeleniej Góry, a także całego regionu (powiat jeleniogórski) była i jest przedmiotem licznych analiz, koncepcji, studiów, planów, itp. Zdecydowana większość powszechnie dostępnej dokumentacji dotyczy miasta Jeleniej Góry, a więc koncentruje się na komunikacji wewnątrzmięskiej. Najbardziej aktualnym materiałem źródłowym w tym zakresie jest opracowany w 2006 roku „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013”¹⁴. Dokument, którego ogólne założenia przedstawiono w części III (dokumentacja planistyczno – strategiczna), porusza również między innymi kwestie autobusowej komunikacji międzymiastowej, a także komunikacji kolejowej, jednakże na potrzeby niniejszego rozdziału należy skoncentrować się nad propozycjami dotyczącymi rozwoju komunikacji miejskiej, w oparciu o MZK Jelenia Góra sp. z o.o.

Za najważniejsze kierunki rozwoju komunikacji publicznej w oparciu o autobusowe przewozy miejskie „Zintegrowany Plan...” uznał:

- 1) Nadanie priorytetu autobusom komunikacji miejskiej w ciągach ulic, na których natężenie ruchu dezorganizuje rozkład jazdy autobusów:
 - Jana Pawła II – Grunwaldzka – Mostowa – Podwale – plac Kardynała Wyszyńskiego – Wolności;
 - Różyckiego – Traktorowa – Złotnicza – Pola – Wojska Polskiego – Bankowa – Wolności.
- 2) Dynamiczny, kompleksowy system zarządzania, sterowania i nadzoru ruchu.
- 3) Objęcie kompleksową obsługą komunikacyjną rozwijającej się nowej strefy gospodarczej przy ul. Spółdzielczej.
- 4) Wykonanie połączenia ul. Karola Miarki z ul. Wojewódzką z jednoczesną budową odcinka ul. Karola Miarki na terenie Jelchemu oraz przebudową ul. Wojewódzkiej.
- 5) Objęcie kompleksową obsługą centrum szkolno – administracyjnego przy ul. Grunwaldzkiej.
- 6) Budowę nowych i przebudowa dotychczasowych pętli autobusowych:
 - ul. Spółdzielcza, pętla autobusów linii nr 2 w okolicy zakładów Draexlmaier (do czasu przedłużenia ul. Spółdzielczej do ul. Lubańskiej);
 - Osiedle XX – lecia, pętla linii nr: 6 i 26 – docelowa lokalizacja pętli przy ul. Podgórzyńskiej;
 - przed skrzyżowaniem z drogą dojazdową do Domu Dziecka;
 - Zabobrze, rejon ul. Małcużyńskiego przy drodze prowadzącej do Jeżowa Sudeckiego, pętla autobusów linii: 6, 7, 12, 17, 21, 22, 26, 27, przeniesienie pętli umożliwi skierowanie autobusów z obu stron („nożycowo”) ul. Kiepur, a tym samym zwiększenie dostępności dla mieszkańców ul. Małcużyńskiego;
 - ul. Przyboczna, aktualnie jako pętla wykorzystywany jest wewnętrzny plac osiedlowy, proponuje się przeniesienie pętli na dzikie wysypisko gruzu przy ul. Łomnickiej;
 - ul. Czarnoleska, aktualnie jako pętla wykorzystywane jest podwórze prywatnej posesji nr 57, proponuje się pętlę na ul. Czarnoleska – Nowa w okolicy posesji nr 49;
 - Borowice, Przesieka, Zachełmie, Wojcieszycy, aktualnie w tych miejscowościach autobusy zawracają na nieutwardzonych i nieprzystosowanych placach, ponadto droga dojazdowa w

¹⁴ Uchwała nr 640/L/2006 Rady Miejskiej w Jeleniej Górze z dnia 24 października 2006 roku.



Borowicach jest w bardzo złym stanie technicznym i należałoby dokonać naprawy jej nawierzchni.

- 7) Modernizację zatok przystankowych.
- 8) Budowę przystanku węzłowego w rejonie dworca autobusowego.
- 9) Budowę nowego mostu na Bobrze. Most ten umożliwi połączenie ul. Osiedle Robotnicze z ul. Ogińskiego – dodatkowe połączenie centrum miasta z Zabobrzem, z odciążeniem Alei Wojska Polskiego, co pozwoli na skrócenie czasu przejazdu z Zabobrza do centrum miasta.
- 10) Przebudowę rozkładów jazdy.
- 11) Rozwój Inteligentnych Technologii.
- 12) Integrację transportu publicznego miejskiego i regionalnego.
- 13) Integrację transportu publicznego z indywidualnym.
- 14) Marketingowe oddziaływania ukierunkowane na zwiększenie przewozów transportem publicznym.

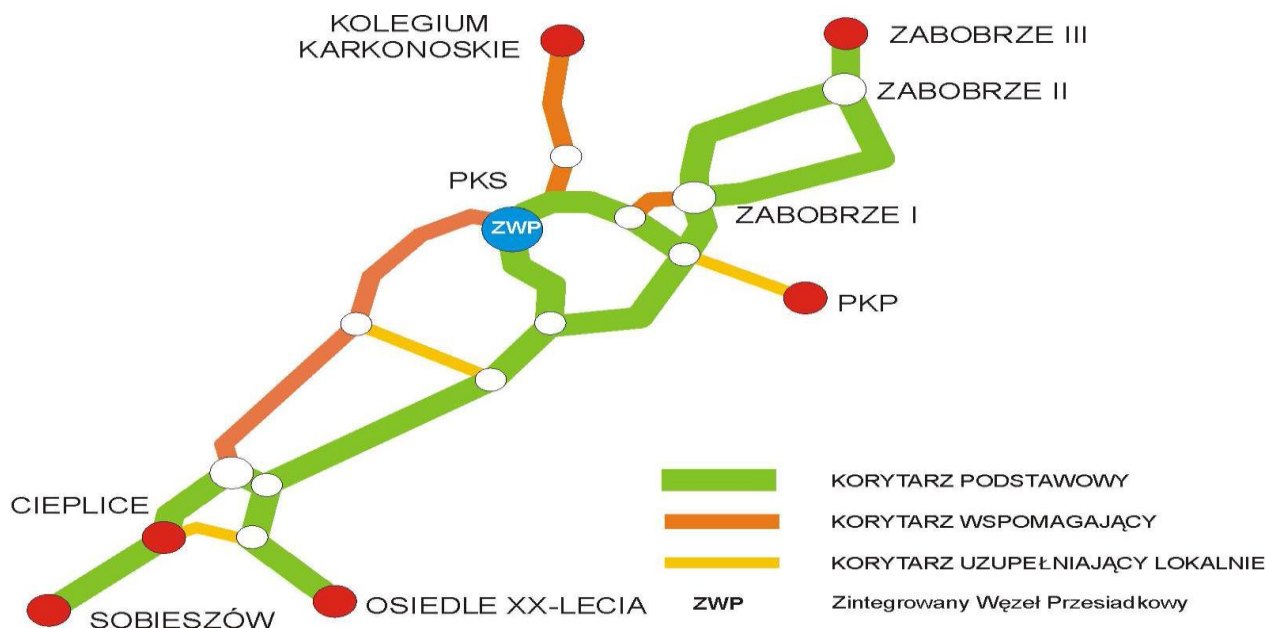
Ponadto za najważniejsze inwestycje związane z modernizacją infrastruktury transportowej (organizacja ruchu, drogi i tabor) „Zintegrowany Plan...” uznał:

- wydzielone pasy dla autobusów;
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku;
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe;
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów;
- specjalną sygnalizację dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach;
- detektory, pętle indukcyjne, itp. – urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu;
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów;
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej;
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym;
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach;
- komfortowy, niskopodłogowy / niskowejściowy tabor;
- nowoczesną, dobrze wyposażoną zajezdnię dla obsługi taboru;
- budowę nowych odcinków dróg.

Autorzy „Zintegrowanego Planu...”, analizując strukturę przewozów pasażerskich objętych komunikacją prowadzoną przez MZK Jelenia Góra sp. z o.o., wyznaczyli także korytarze autobusowe wysokiej jakości, będące głównymi ciągami przewozu osób w Jeleniej Górze:

- korytarz podstawowy, łączący średnicowo główne obszary miejskie;
- korytarz wspomagający, prowadzący linie o mniejszej częstotliwości kursowania;
- korytarz uzupełniający lokalnie, pełniący charakter łącznika doprowadzającego do korytarzy podstawowych;
- zintegrowany węzeł przesiadkowy w rejonie dworca autobusowego PKS.

RYCINA 18: Korytarze autobusowe wysokiej jakości w Jeleniej Górze.



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

Ponadto wyodrębniono propozycję sieci 8 korytarzy (osi) komunikacyjnych, składających się z: 2 korytarzy podstawowych, 4 korytarzy wspomagających oraz 2 korytarzy lokalnych. Układ ten przedstawia się następująco:

Korytarz podstawowy nr I:

Sobieszów – Cieplicka – Rataja – Sobieszowska – Dworcowa – Marcinkowskiego – Wolności – Wyszyńskiego – Podwale – Dworzec PKS – Osiedle Robotnicze – Drzymały – Flisaków – Różyckiego – Ogińskiego – Bacewicz – Sygietyńskiego – Zabobrze.

Korytarz podstawowy nr II:

Osiedle XX-lecia – Podgórzyńska – Wolności – Aleja Wojska Polskiego – Pola – Złotnicza – Traktorowa – Różyckiego – Jana Pawła II – Sygietyńskiego – Zabobrze.

Korytarz wspomagający nr III:

Podwale – Grunwaldzka – Podchorążych – Starostwo Powiatowe.

Korytarz wspomagający nr IV:

Cieplice – Lubańska – Spółdzielcza – Zgorzelecka – Jana III Sobieskiego – Dworzec PKS, z budową nowego odcinka ul. Spółdzielczej.

Korytarz wspomagający nr V:

Osiedle Robotnicze – Różyckiego, z budową nowego mostu drogowego dla komunikacji publicznej na Bobrze.

Korytarz wspomagający nr VI:

Aleja Wojska Polskiego – 1-go Maja – Dworzec PKP.

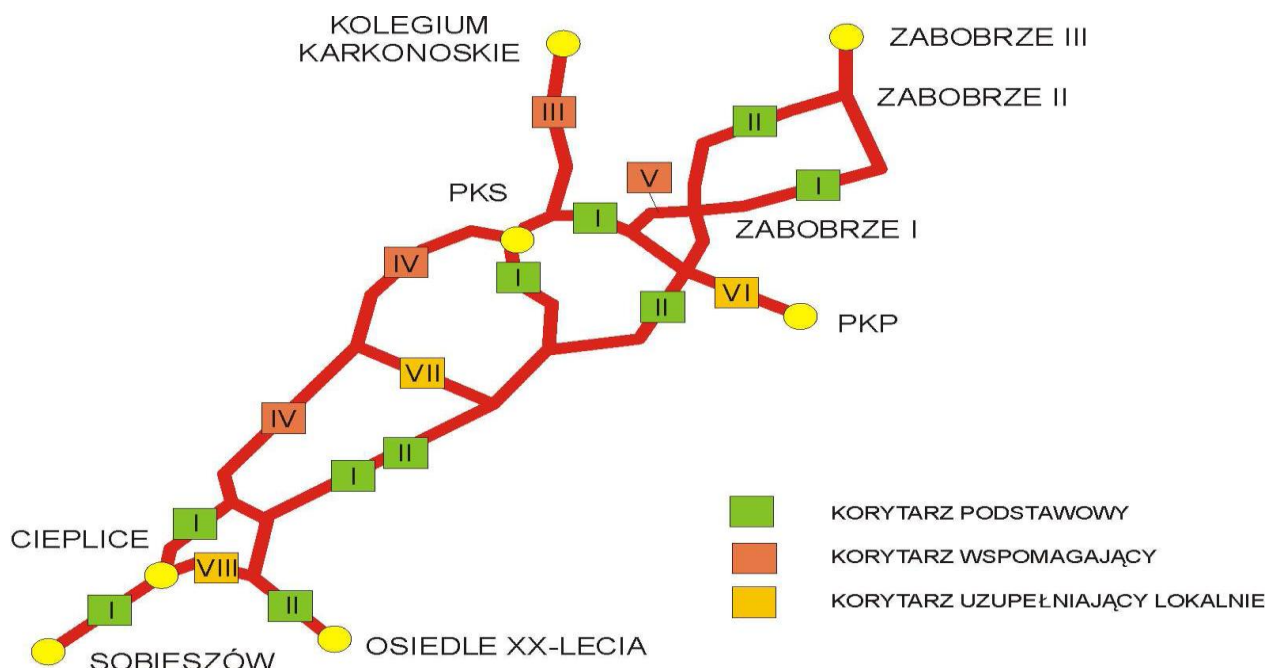
Korytarz lokalny nr VII:

Spółdzielcza – Lipowa/Powstańców Wielkopolskich – Wolności.

Korytarz lokalny nr VIII:

Cieplicka – Cervi – Wolności.

RYCINA 19: Przebieg korytarzy wysokiej jakości w Jeleniej Górze.



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

Według „*Zintegrowanego Planu...*” w korytarzach wysokiej jakości w pierwszej kolejności musi zacząć funkcjonować:

- synchronizacja na poszczególnych ciągach;
- odpowiedni takt i rozkłady jazdy dopasowany do potrzeb pasażera;
- nowoczesny tabor;
- węzły przesiadkowe, umożliwiające dogodną i szybką przesiadkę;
- integracja z innymi środkami transportu (kolej, inni przewoźnicy autobusowi);
- docelowo – odpowiednia taryfa biletowa i bilet elektroniczny wspólne dla wszystkich przewoźników.

Za jeden z najważniejszych elementów, umożliwiających sprawne funkcjonowanie autobusowej komunikacji miejskiej uznano, że transport zbiorowy w Jeleniej Górze wymaga wprowadzenia priorytetu w ruchu miejskim, by sprawniej i szybciej przewieźć pasażerów pomiędzy źródłem a celem jego podróży. Autobus, poruszający się



wolniej ze względu na sieć przystanków, nie powinien dodatkowo oczekiwać razem z pojazdami indywidualnymi w kolejkach przed skrzyżowaniami i w codziennych zatorach drogowych. Należy również ułatwić włączanie się do ruchu i wymianę pasażerów na przystankach. Priorytetem jest więc wykorzystywanie przepisów prawnych, zasad inżynierii ruchu oraz rozwiązań technicznych, zwiększających swobodę poruszania się pojazdów transportu publicznego w ruchu miejskim. Podstawowym elementem priorytetu jest wydzielanie pasów dla autobusów oraz osobna sygnalizacja na skrzyżowaniach. W bardziej zaawansowanym systemie jest to przebudowa geometrii danego odcinka ulicy lub skrzyżowania. Najbardziej pożądanym wariantem jest zastosowanie zaawansowanych, inteligentnych, technologii do sterowania ruchem i detekcji pojazdów transportu publicznego. Wówczas pojazd taki jest automatycznie wykrywany przez system i pod niego układany jest program sterowania ruchem, który umożliwi mu jak najszybszy, sprawny przejazd danego odcinka.

4. 2. Podsumowanie.

Z punktu widzenia potrzeb związanych z tematyką niniejszej ekspertyzy, w której zasadniczym priorytetem jest rozwój komunikacji kolejowej, dla komunikacji autobusowej proponuje się rolę uzupełniającą (wspomagającą). Należy podkreślić, że nie chodzi tu o redukcję połączeń autobusowych, lecz o rozwój szerokiej oferty dla mieszkańców poprzez integrację komunikacji autobusowej z kolejową. W związku z powyższym za najważniejsze propozycje organizacyjne oraz inwestycyjne związane z rozwojem komunikacji autobusowej należy uznać:

- propozycje zawarte w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013”;
- ewentualne korekty przebiegu linii MZK;
- ewentualne korekty przebiegu linii PKS i BUS;
- modernizację dworców autobusowych;
- ofertę tak zwanych „cyklobusów” i „skibusów”;
- budowę przystanków przesiadkowych (węzłowych).

Autobusowa komunikacja miejska:

Od kilku lat liczne propozycje zawarte w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013” są systematycznie wdrażane do codziennej praktyki przez MZK Jelenia Góra sp. z o.o. Generalnie koncepcję „Zintegrowanego Planu...” w odniesieniu do autobusowej komunikacji wewnątrzmięskiej można uznać za model docelowy, do którego należy stopniowo dążyć. Niemniej zakładana możliwość wdrożenia idei „Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego” zarówno w pełnym zakresie jak i tylko częściowym (w tym przypadku w relacji: Jelenia Góra – Piechowice – Jelenia Góra) może wymagać kilku korekt obecnego przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, będących w gestii MZK Jelenia Góra sp. z o.o. Zakładając proponowany układ przystanków kolejowych i częstotliwość kursowania pociągów, należy rozważyć czy jest sens utrzymywania połączeń autobusowych na odcinkach:



- Cieplice – Sobieszów – Piechowice, biegnących ulicami: Dworcowa, Sobieszowska i Cieplicka w Jeleniej Górze oraz ulicami: Świerczewskiego i Żymierskiego w Piechowicach – linia kolejowa i autobusowa przebiegają na tym odcinku zaledwie w odległości od kilkudziesięciu do kilkuset metrów od siebie;
- kontynuacja powyższego ciągu od ul. Dworcowej w Cieplicach poprzez ul. Miarki i ul. Wojewódzką (po planowanym połączeniu tych ulic) aż do ul. Sobieskiego;

W konsekwencji połączenie autobusowe o dużej częstotliwości pomiędzy dworcem kolejowym Jelenia Góra a Piechowicami straci sens, zakładając oczywiście, że większość pasażerów zamierza dojechać do Cieplic, Sobieszowa lub Piechowic. W celu skomunikowania Michałowic i Jagniątkowa należałoby pozostawić jedynie połączenie autobusowe w relacji: stacja kolejowa Sobieszów – Jagniątków – Michałowice – stacja kolejowa Piechowice, natomiast w celu skomunikowania Osiedla XX-lecia i Osiedla Widok wystarczyłoby połączenie autobusowe w relacji: stacja kolejowa Cieplice – Osiedle XX-lecia – stacja kolejowa Orle. Zbędne będą także linie autobusowe łączące dworzec kolejowy Jelenia Góra z:

- rejonem ul. Grunwaldzkiej i Podchorążych;
- rejonem Osiedla Łomnickiego;
- Goduszynem.

Zakładając, że określona część mieszkańców wspomnianych dzielnic pracuje w usługowym centrum Jeleniej Góry (mniej więcej obręb wewnątrz ulic: Podwale, Wolności, Wojska Polskiego, 1-go Maja, Pijarska) należałoby utworzyć połączenia autobusowe na osi łączącej obecny dworzec Jelenia Góra lub planowany przystanek Jelenia Góra Centrum z dworcem Jelenia Góra Zachodnia poprzez ściśle centrum Jeleniej Góry i dworzec autobusowy. Jest to opcjonalne rozwinięcie propozycji „Zintegrowanego Planu...”, który proponuje utworzenie linii autobusowej w relacji: dworzec kolejowy – dworzec autobusowy. Natomiast planowana budowa południowej obwodnicy miasta otwiera możliwość szybkiego skomunikowania Maciejowej, a także i Zabobrza z rejonem Parku Sudeckiego i Osiedla Czarne, a dalej: Stanisłowa, Sosnówki i Podgórzyna poprzez wytyczenie nowych linii autobusowych. Dodatkowo rejon Goduszyna można połączyć z Cieplicami poprzez ul. Lubańską pod warunkiem popytu na taką relację. Należy nadmienić, że obecnie (III – IV 2011) MZK Jelenia Góra sp. z o.o. jest w trakcie przeprowadzania zintegrowanych badań ankietowych struktury przejazdów oraz potoków pasażerskich, obejmujących cały układ połączeń komunikacyjnych na terenie Jeleniej Góry oraz okolicznych gmin obsługiwanych przez spółkę. Wyniki badań, na podstawie których opracowana zostanie nowa strategia związana z rozwojem i modernizacją obecnego układu komunikacyjnego, dostępne będą dopiero po opracowaniu niniejszej ekspertyzy.

Autobusowa komunikacja międzymiastowa:

Struktura połączeń międzymiastowych w rejonie objętym ekspertyzą, realizowanych przez PKS Jelenia Góra „Tour” sp. z o.o. oraz firmy: KRY-CHA Wojciech Chadży i RO-KO Car Service sp. z o.o. (tak zwane „BUSy”), jest wystarczająca z punktu widzenia obecnych potrzeb i nie wymaga większych zmian. Jednakże zakładana możliwość wdrożenia idei „Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego” zarówno w pełnym zakresie (z Jeleniej Góry do Jakuszyca oraz z Jeleniej Góry do Małej Kamienicy) jak i tylko częściowym (w tym przypadku w relacji: Jelenia Góra – Piechowice – Jelenia Góra oraz Jelenia Góra – Stara Kamienica – Jelenia Góra) może wymagać znacznych korekt związanych z obecnym przebiegiem poszczególnych autobusowych linii komunikacyjnych. Zakładając rozwój połączeń kolejowych o dużej częstotliwości w relacji: Jelenia Góra – Rybnica – Stara Kamienica, mieszkańcy tychże wsi, a także docelowo Małej Kamienicy objęci zostaną zorganizowaną komunikacją kolejową. Tym samym połączenia autobusowe na odcinku: Jelenia Góra – Rybnica – Barcinek –



Stara Kamienica mogą być zbędne. Rejon Barcinka jest wystarczająco dobrze skomunikowany z Jelenią Górą poprzez sieć połączeń przelotowych w kierunku Lwówka Śląskiego, Gryfowa Śląskiego, Lubania i Zgorzelca. Natomiast rejon: Antoniowa, Chromca, Kopańca i Kromnowa mógłby zostać obsługiwany na dotychczasowej zasadzie, to jest poprzez Wojcieszycę. Dodatkowo można rozważyć tutaj 4 lokalne warianty komunikacyjne:

- ponowne skomunikowanie Wojcieszyc przez MZK Jelenia Góra sp. z o.o. z Cieplicami (dworzec kolejowy Jelenia Góra Cieplice);
- skomunikowanie rejonu wsi: Antoniów, Chromiec, Kopaniec i Kromnów poprzez Wojcieszycę z Cieplicami (dworzec kolejowy Jelenia Góra Cieplice);
- skomunikowanie rejonu wsi: Antoniów, Chromiec, Kopaniec i Kromnów poprzez Piastów i Pakoszków z dworcem kolejowym Piechowice lub przystankiem kolejowym Piechowice Dolne;
- skomunikowanie rejonu wsi: Antoniów, Chromiec, Kopaniec, Kromnów ze stacją kolejową Stara Kamienica (linia komunikacyjna na zasadzie pętli).

Zakładając rozwój połączeń kolejowych o dużej częstotliwości w relacji: Jelenia Góra – Piechowice – Jelenia Góra, mieszkańcy Cieplic, Sobieszowa i Piechowic objęci zostaną zorganizowaną komunikacją kolejową. Tym samym międzymiastowe połączenia autobusowe na tym odcinku będą zbędne, a przynajmniej w dotychczasowej częstotliwości, ze względu na zbieżność przebiegu obu linii. Jednakże należy pamiętać, że praktycznie wszystkie autobusy poprzez Piechowice kierują się docelowo do Szklarskiej Poręby. Tym samym należy rozważyć tutaj 2 lokalne warianty komunikacyjne:

- skomunikowanie Jeleniej Góry ze Szklarską Porębą z pominięciem: Cieplic, Sobieszowa oraz Piechowic w dotychczasowym przebiegu. Zasadne wydaje się uruchomienie szybkiego (ekspresowego) połączenia autobusowego o dużej częstotliwości, przebiegającego drogą krajową nr 3. Czas przejazdu wyniesie tylko około 30 minut (tak jak obecne przelotowe autobusy pospieszne) i tym samym będzie to zachęcająca oferta dla miejscowych pasażerów. Mieszkańcy rejonu Sobieszowa i Piechowic, chcąc dojechać do Szklarskiej Poręby autobusem mogliby korzystać z połączeń biegnących do Szklarskiej Poręby od strony Podgórzyna, a wcześniej Karpacza i Kowar;
- utworzenie linii autobusowej (oczywiście na zasadzie ekologicznego środka transportu) wewnątrz Szklarskiej Poręby na zasadzie pętli przebiegającej ulicami: 1-go Maja (obecny dworzec PKS) – Franciszkańska – 11-go Listopada – Muzealna (stacja Szklarska Poręba Średnia) – Waryńskiego – Piastowska – Górna – Armii Krajowej – Dworcowa (stacja Szklarska Poręba Górna) – Słowackiego – Partyzantów – Demokratów – Dworcowa – Sikorskiego – Mickiewicza – Odrodzenia – Uroczą – Kilińskiego – 1-go Maja (obecny dworzec PKS). Odcinek od ul. Sikorskiego do ul. Uroczej dopiero po uruchomieniu planowanej drogi łączącej ul. Sikorskiego z dolną stacją kolei na Szrenicę. Linia o podobnym przebiegu funkcjonuje już dzisiaj, jednakże kursuje tylko 1 raz w ciągu dnia. Opcjonalnie można rozważyć kursowanie 2 linii wahadłowych po tej samej trasie, z podziałem na linię wschodnią i zachodnią. Punktami początku i końca byłyby: obecny dworzec PKP Szklarska Poręba Górna oraz obecny dworzec PKS Szklarska Poręba Górna. Szklarska Poręba jest miastem o bardzo rozproszony zabudowie, o dużych odległościach pomiędzy poszczególnymi rejonami, dodatkowo charakteryzującymi się znacznymi przewyższeniami. Linia mogłaby funkcjonować przede wszystkim w dni nauki szkolnej oraz w sezonie turystycznym. Uruchomienie „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” do stacji Szklarska Poręba Górna niewiele zmieni ze względu na nieznaną liczbę mieszkańców oraz obiektów noclegowych w bezpośrednim zasięgu linii kolejowej.



Dworce autobusowe:

Na obszarze objętym ekspertyzą funkcjonują jedynie 2 dworce autobusowe: Jelenia Góra i Szklarska Poręba Górna. Tylko obiekt w Jeleniej Górze oferuje podróżnym minimum jakie powinien spełniać nowoczesny dworzec autobusowy. Na pozostałym obszarze funkcjonują standardowe przystanki autobusowe. Biorąc pod uwagę rolę jaką pełnią poszczególne obiekty, ich rzeczywisty stan, a przede wszystkim biorąc pod uwagę rolę jaką mają pełnić docelowo w ramach proponowanych koncepcji, zakłada się potrzebę następujących działań modernizacyjno – inwestycyjnych:

- modernizację dworca autobusowego w Jeleniej Górze;
- organizację dworca autobusowego w Szklarskiej Porębie;
- organizację dworca autobusowego w Piechowicach;
- organizację dworca autobusowego w Starej Kamienicy.

Zgodnie z informacją zawartą w „Gazecie Wrocławskiej” z dnia 22 marca 2011 roku „w Jeleniej Górze ma powstać galeria handlowa z nowoczesnym dworcem autobusowym. Przedstawiciele duńskiej firmy TK Development oficjalnie potwierdzili zamiar budowy tego obiektu podczas spotkania z władzami miasta. Inwestor miałby rozpocząć prace już w lipcu. Pod jednym dachem mają powstać: sklepy, sześciopoziomowy parking oraz dworzec autobusowy. Obecnie trwają procedury związane z rozpoczęciem budowy. Równolegle komisja urbanistyczno – architektoniczna w Urzędzie Miejskim ma zaopiniować proponowane rozwiązania, np.: drogi dojazdowe. Deweloper jest już właścicielem działki o powierzchni 2,4 ha położonej między al. Jana Pawła a ulicami: Podwałe i Obrońców Pokoju. Planowany obiekt zajmie około 52 tys. m², z czego 24 tys. m² to powierzchnia najmu. W nowym budynku mają się znaleźć między innymi: supermarket, sklepy odzieżowe, punkty usługowe, restauracje, kawiarnie oraz blisko 900 miejsc parkingowych. Przygotowania do realizacji tej inwestycji trwają od 2009 roku. Rada Miejska przegłosowała wtedy uchwałę o opracowaniu planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu dworca i jego okolic. Ta decyzja umożliwiła inwestorowi podjęcie starań o pozwolenie na budowę. Na Dolnym Śląsku pomysł połączenia dworca autobusowego z obiektem handlowym nie jest nowy. Taką inwestycję zrealizowano w Lubinie i Głogowie”.

Według informacji przekazanych przez Urząd Miejski w Szklarskiej Porębie miasto planuje integrację dworca kolejowego i autobusowego na bazie infrastruktury związanej z obecnym dworcem kolejowym Szklarska Poręba Górna. Powyższa koncepcja zakłada między innymi utworzenie parkingu dla autobusów dalekobieżnych wraz z hostelami dla kierowców. W ten sposób planuje się wydłużenie przebiegu większości linii dalekobieżnych, kończących dziś bieg w Jeleniej Górze, aż do Szklarskiej Poręby. Na terenie gmin: Piechowice i Stara Kamienica obecnie funkcjonują jedynie przystanki autobusowe. W związku z powyższym proponuje się utworzenie na bazie dworca kolejowego w Piechowicach (alternatywnie na bazie proponowanej stacji kolejowej przy stadionie) i stacji kolejowej w Starej Kamienicy, lokalnych zintegrowanych, przesiadkowych dworców kolejowo – autobusowych, służących zarówno dla komunikacji międzymiastowej jak i wewnętrznej. Minimum oferty jaką powinny świadczyć pasażerom planowane i proponowane obiekty to:

- udostępnienie toalet;
- udostępnienie poczekalni oraz kas biletowych z informacją;
- wprowadzenie funkcji usługowych, a przede wszystkim gastronomicznych;



- uzupełnienie stojaków na rowery we wszystkich obiektach na wzór systemu znanego powszechnie jako „Bike & Ride”. Powinny być to zadane wiaty;
- bezpłatne parkingi dla samochodów na wzór systemu znanego powszechnie jako „Park & Ride”.

„Cyklobusy” i „skibusy”:

Oferta tak zwanych „cyklobusów” i „skibusów” skierowana jest przede wszystkim dla turystów. W rejonie objętym ekspertyzą możemy wyróżnić następujące miejsca przeznaczone dla uprawiania sportów narciarskich i rowerowych:

- Góry Izerskie (rejon pogranicza PL / CZ) przeznaczone dla narciarstwa biegowego, sportów rowerowych oraz turystyki pieszej;
- Góry Izerskie (rejon Wysokiego Grzbietu) przeznaczone dla narciarstwa biegowego, sportów rowerowych oraz turystyki pieszej;
- Góry Izerskie (rejon Grzbietu Kamienickiego) przeznaczone dla narciarstwa zjazdowego (planowana stacja sportów zimowych w rejonie Chromca i Kopańca), sportów rowerowych oraz turystyki pieszej;
- Karkonosze (rejon Szrenicy) przeznaczone dla narciarstwa zjazdowego oraz turystyki pieszej;
- Karkonosze (rejon Michałowic i Jagniątkowa) przeznaczone dla sportów rowerowych oraz turystyki pieszej.

Dojazd w rejon pogranicza PL / CZ w Górach Izerskich (Polana Jakuszycka) już dzisiaj jest najmniej konfliktowy i odbywa się za pomocą kolei (Jelenia Góra – Jakuszyce) oraz transportu indywidualnego, dla którego przygotowana jest wystarczająca oferta miejsc parkingowych.

Bezpośredni dojazd w rejon Wysokiego Grzbietu, zakładając punkt startowy w Dolinie Kamiennej, jest możliwy tylko koleją. W tym celu należy uruchomić przystanek kolejowy Czerwony Potok. Turyści zmotoryzowani będą mogli pozostawić samochody w Piechowicach bądź w Szklarskiej Porębie na parkingach zlokalizowanych bezpośrednio przy linii kolejowej.

Dojazd w rejon Grzbietu Kamienickiego będzie możliwy z trzech stron:

- dojazd koleją dla rowerzystów do proponowanego przystanku w rejonie Doliny Małej Kamiennej;
- dojazd koleją dla rowerzystów i narciarzy do Starej Kamienicy, a następnie poprzez „cyklobusy” (latem) lub „skibusy” (zimą) bezpośrednio w rejon Chromca i Kopańca;
- dojazd koleją dla rowerzystów i narciarzy do proponowanego przystanku w rejonie stadionu w Piechowicach, a następnie poprzez „cyklobusy” lub „skibusy” bezpośrednio w rejon Chromca i Kopańca przez Piastów i Wolę Kromnowską.

Turyści zmotoryzowani będą mogli pozostawić samochody w Piechowicach bądź w Starej Kamienicy na parkingach zlokalizowanych bezpośrednio przy linii kolejowej.

Dojazd w rejon Ski Arena Szrenica odbywałby się za pomocą „skibusów”, kursujących pomiędzy dworcem autobusowo – kolejowym Szklarska Poręba Górna a dolną stacją kolei linowej na Szrenicę. Turyści zmotoryzowani będą mogli pozostawić samochody w Piechowicach bądź w Szklarskiej Porębie na parkingach zlokalizowanych bezpośrednio przy linii kolejowej.



Dojazd w rejon Michałowic i Jagniętkowa odbywałby się za pomocą „cyklobusów” kursujących od strony dworców kolejowych w Piechowicach lub Sobieszowie. Turyści zmotoryzowani będą mogli pozostawić samochody w Piechowicach bądź w Sobieszowie na parkingach zlokalizowanych bezpośrednio przy linii kolejowej. Organizacja przewozów na zasadzie „cyklobusów” i „skibusów” mogłaby pozostać w gestii obecnych przewoźników autobusowych. Zakłada się, że byłyby to przede wszystkim małe autobusy (mikrobusy), najlepiej o ekologicznym systemie napędowym.

Autobusowe przystanki węzłowe i przesiadkowe:

Podstawowym elementem nowoczesnej oferty autobusowych przewozów pasażerskich jest funkcjonowanie przystanków węzłowych i przesiadkowych. Przystanki te powinny charakteryzować się optymalną lokalizacją, umożliwiającą przesiadanie się bez potrzeby przekraczania jezdni. Ich długości należy przystosowywać do zatrzymywania się kilku pojazdów jednocześnie, a wysokości peronów powinny sprzyjać wymianie pasażerów, również niepełnosprawnych, a także tych z bagażami czy z małymi dziećmi. Na potrzeby niniejszej ekspertyzy możemy założyć, że rolę przystanków węzłowych, a więc takich gdzie można zmienić rodzaj środka transportu, pełnić będą niemal wszystkie istniejące oraz planowane stacje i przystanki kolejowe, a także istniejące oraz planowane dworce autobusowe. W związku z powyższym należy rozważyć możliwość dojazdu autobusów komunikacji miejskiej do stacji Jelenia Góra Sobieszów (ul. Romera). Istniejące przystanki kolejowe: Górzyniec i Szklarska Poręba Huta z przyczyn technicznych (brak dogodnego dojazdu) nie mogą mieć bezpośredniego styku z komunikacją autobusową. Szczegółowe rozwiązania dotyczące tworzenia przystanków węzłowych przy proponowanych przystankach kolejowych będzie można opracować dopiero po ustaleniu ich konkretnych lokalizacji oraz po przeprowadzeniu analiz związanych z zasadnością doprowadzenia do nich linii autobusowych. Niemniej już dzisiaj możemy stwierdzić, że z przyczyn technicznych (brak dojazdu) nie będzie to możliwe przy następujących proponowanych przystankach kolejowych:

- w rejonie przecięcia przez linię kolejową nr 311 Doliny Małej Kamiennej (gmina Stara Kamienica);
- Czerwony Potok (gmina Szklarska Poręba) na linii nr 311 w rejonie Doliny Kamiennej;
- Nowy Świat (gmina Szklarska Poręba) na linii nr 311 w rejonie granicy PL / CZ.

Natomiast oferta przystanków przesiadkowych powinna dotyczyć przede wszystkim komunikacji miejskiej, czyli miejsc gdzie można zmienić daną linię autobusową. Według propozycji zawartych w „*Zintegrowanym Planie...*” lokalizacja przystanków przesiadkowych powinna dotyczyć następujących miejsc:

- skrzyżowanie ulic: Rataja i Cieplickiej w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Marcinkowskiego i Wolności w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Miarki – Wojewódzka z ul. Spółdzielczą w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Aleja Wojska Polskiego i Rataja w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Aleja Wojska Polskiego i Sudecka w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Aleja Wojska Polskiego i 1-go Maja w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Jana Pawła II i Grunwaldzka w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Różyckiego i Flisaków w Jeleniej Górze;
- skrzyżowanie ulic: Różyckiego i Ogińskiego w Jeleniej Górze;
- przystanek „Podwale” przy ul. Podwale w Jeleniej Górze (skrzyżowanie z ul. Obrońców Pokoju);
- przystanek „Mała Poczta” przy ul. Wolności w Jeleniej Górze (skrzyżowanie z ul. Powstańców Wielkopolskich).



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



5. Rozwój komunikacji rowerowej.

5. 1. Zmiana przepisów prawnych¹⁵.

Najprawdopodobniej już w połowie 2011 roku rowerzyści będą mogli swobodniej i bezpieczniej poruszać się po polskich drogach. Ułatwienia dla rowerzystów przewiduje nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Obecnie (IV 2011) projekt ustawy jest rozpatrywany przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej po poprawkach Senatu. Według raportów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Polska jest najniebezpieczniejszym dla rowerzystów krajem w Europie. Rocznie, w przeliczeniu na liczbę ludności, ginie u nas cztery razy więcej cyklistów niż średnio w całej Unii Europejskiej. Ponad połowa rowerzystów zostaje uderzona przez auta bokiem. Ustawa wprowadza przepis jednoznacznie stwierdzający pierwszeństwo rowerzysty na przejeździe dla rowerów, kiedy droga dla samochodów krzyżuje się z drogą rowerową. Do tej pory rowerzysta, nawet jeśli miał zielone światło, to musiał się zatrzymać i przepuścić kierowcę. Taki zapis był niezgodny z „Konwencją Wiedeńską o ruchu drogowym”, powodował kolizje, a gdy do nich doszło to bardzo utrudniał orzekanie winy na drodze sądowej. To

¹⁵ Opracowano na podstawie: Kuligowski Ł., „Jazda rowerem także po chodniku”, Gazeta Prawna.PL, 01.04.2011 oraz Zapotoczny P., „Zielone światło dla rowerzystów”, Gazeta Wyborcza, 28.02.2011.



nie jedne zmiany, jakie mają poprawić bezpieczeństwo rowerzystów. Zmiany wprowadzone przez nową ustawę dotyczą między innymi:

- pozwolenia rowerzystom na jazdę parami, o ile nie utrudnia to ruchu innych pojazdów (treningi kolarskie, jazda w peletonie);
- definiuje pojęcie śluzy rowerowej. Śluza będą wyznaczoną częścią na jezdni przed skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną. Skorzystają z niej rowerzyści, by zająć np.: lewy pas ruchu przed samochodami. Rowerzysta dojedzie do niej z prawej strony, np.: pasem ruchu dla rowerów. Następnie w wysuniętej części dla rowerów przed samochodami oznaczonej linią ciągłą (tak mniej więcej ma wyglądać śluza) zajmie np.: miejsce z lewej strony, by bezpiecznie skręcić w lewo na skrzyżowaniu. Przez to będzie też lepiej widoczny dla pozostałych uczestników ruchu drogowego;
- definiuje pojęcie pasa rowerowego jako wydzielonego miejsca na jezdni przeznaczonego tylko dla rowerów;
- poprawia definicję drogi rowerowej;
- likwiduje zakaz jazdy rowerem obok innego pojazdu (np.: auta na drugim pasie);
- pozwala rowerzystom wyprzedzać auta z prawej strony, co w wielu przypadkach bywa bezpieczniejsze niż wyprzedzanie z lewej strony;
- zezwala rowerzyście na skrzyżowaniu jechać środkiem pasa ruchu, co zapobiega zajeżdżaniu drogi przez pojazdy skręcające w prawo;
- zezwala na przewóz dzieci w przyczepkach rowerowych. Nowelizacja ustawy określa także, czym jest wózek rowerowy. Zgodnie z nowymi przepisami takim wózkiem będzie pojazd o szerokości powyżej 0,9 metra przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem. Może być on wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny. Moc takiego silnika ma zmniejszać się stopniowo i spada całkowicie po przekroczeniu prędkości 25 km/h;
- dopuszcza jazdę po chodniku w sytuacji bardzo złej pogody (np.: mgła, gołoledź). Na chodniku jednak to pieszy nadal będzie miał absolutne pierwszeństwo, a rowerzysta ma zachować szczególną ostrożność;
- zakazuje postoju pojazdów na drogach rowerowych i zatokach dla rowerów.

5. 2. Nawierzchnia¹⁶.

Najlepszą nawierzchnią dla dróg rowerowych jest asfalt lany w postaci warstwy ścieralnej o grubości 3 – 4 cm na podbudowie grubości 10 – 12 cm z kruszywa dogęszczanego mechanicznie i stabilizowanego chudym betonem. Droga z obu stron powinna być ograniczona betonowymi obrzeżami. W większości przypadków rekreacyjnych szlaków rowerowych zupełnie wystarczające są nawierzchnie prostsze i tańsze, takie jak np.: warstwa żwiru z piaskiem o grubości 10 – 12 cm, walcowana i składająca się z ziaren o grubości 16, 22 i 32 mm. Bardzo często wystarcza również nieutwardzona nawierzchnia naturalna, pod warunkiem, że nie tworzy się na niej i nie zalega błoto, a także nie powstają koleiny. W przypadku dróg polnych należy monitorować obszary tworzenia się błota i w razie wykrycia przykrywać je warstwą na przykład walcowanego żwiru o konsystencji podanej powyżej. Unikać należy nawierzchni z kostki betonowej, która jest droga, nietrwała, trudna do odróżnienia przez pieszych i stawia bardzo duże opory toczenia. Unikać należy również nawierzchni kamiennej, z kostki granitowej, kocich łbów, itp. W wielu miejscach Polski polne drogi gminne są wyrównywane przez zasypywanie dziur gruzem. Jest to bardzo niedobre rozwiązanie w przypadku tras rowerowych, gdyż ostre fragmenty gruzu o dużych wymiarach stanowią znaczne utrudnienie dla rowerzysty, zwłaszcza poruszającego się na rowerze obciążonym sakwami. Jeśli na drodze zalega gruz, należy go przysypać warstwą żwiru o średnicach j.w. i wywalcować. W przypadku niektórych

¹⁶ Na podstawie: <http://www.rowery.org.pl/zasadytechniczne.html#oznakowanie>



dróg głównych (czasem nawet krajowych czy wojewódzkich) możliwe wydaje się wykorzystanie szerokich utwardzonych poboczy. Powinny być one oznakowane symbolem roweru (znak poziomy P-23), mieć szerokość 2,0 m i być regularnie oczyszczane z piachu, śmieci, itp. Szczególną uwagę należy zwrócić na rozwiązanie punktów kolizyjnych w pobliżu przystanków autobusowych, parkingów, stacji benzynowych, itp. oraz na punkty w których trasa rowerowa opuszcza pas drogowy i przechodzi w wydzieloną drogę rowerową lub drogę polną. Warto również pamiętać, że jasna nawierzchnia trasy rowerowej poprawia orientację po zmierzchu. Poprawną orientację w warunkach ograniczonej widoczności gwarantuje oznakowanie przy pomocy farb odblaskowych, fluorescencyjnych a także dobrze widocznej w ciemności barwy żółtej. Parametry podstawowych i dalekobieżnych tras rowerowych powinny umożliwiać przejazd rowerów z sakwami i przyczepkami przez wszystkie "wąskie gardła" itp. Same trasy oraz różnego rodzaju przepusty, przejazdy i kładki powinny być szerokie (absolutne minimum to 1,2 m, co umożliwia przeciągnięcie przyczepki o szerokości do 1,0 m).

5. 3. Znakowanie.

System oznakowania na drogach rowerowych reguluje Kodeks Drogowy. Natomiast oznakowanie na szlakach rowerowych powinno następować zgodnie z rozdziałem VII uchwały nr 170/XVII/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) Do oznakowania międzynarodowych szlaków rowerowych stosuje się następujące znaki:
 - a) znak podstawowy – kwadrat o boku 200 mm otoczony zieloną obwódką o szerokości 5 mm. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze zielonym, poniżej litera „R” i cyfra określająca numer szlaku w kolorze zielonym (załącznik nr 15, rys. nr 8);
 - b) znak początku (końca) szlaku – kwadrat o boku 200 mm otoczony zieloną obwódką o szerokości 5 mm. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze zielonym, poniżej litera „R”, cyfra określająca numer szlaku oraz koło o średnicy 50 mm w kolorze zielonym (załącznik nr 15, rys. nr 9);
 - c) znak zmiany kierunku – kwadrat o boku 200 mm otoczony zieloną obwódką o szerokości 5 mm. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze zielonym, poniżej litera „R”, cyfra określająca numer szlaku oraz strzałka o długości 50 mm w kolorze zielonym (załącznik nr 15, rys. nr: 10 i 11).
- 2) Do oznakowania krajowych szlaków rowerowych stosuje się następujące znaki:
 - a) znak podstawowy – kwadrat o boku 200 mm otoczony obwódką o szerokości 5 mm w kolorze czarnym. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym, poniżej prostokąt o wymiarach 150 x 50 mm w kolorze szlaku (załącznik nr 15, rys. nr 1);
 - b) znak początku (końca) szlaku – kwadrat o boku 200 mm otoczony obwódką o szerokości 5 mm w kolorze czarnym. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym, poniżej koło o średnicy 50 mm w kolorze szlaku (załącznik nr 15, rys. nr 2);
 - c) znak zmiany kierunku – kwadrat o boku 200 mm otoczony czarną obwódką o szerokości 5 mm. W górnej części znaku umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym, poniżej strzałka o długości 120 mm w kolorze szlaku (załącznik nr 15, rys. nr: 3 i 4).
- 3) Na szlakach rowerowych stosuje się następujące znaki informacyjne:



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- a) drogowskaz o wymiarach 400 x 200 mm otoczony obwódką szerokości 5 mm w kolorze czarnym. Znak składa się z dwu części podzielonych pionową linią ciągłą o szerokości 5 mm w kolorze czarnym. W większej części znaku u góry umieszczony jest wizerunek roweru w kolorze czarnym oraz strzałka skierowana w lewo, prawo lub w górę w kolorze szlaku. Poniżej umieszczone są nazwy miejscowości, przez które prowadzi szlak z odległościami w kilometrach w kolorze czarnym. W mniejszej części znaku umieszczona jest nazwa jednostki znakującej (załącznik nr 15, rys. nr: 5, 6 i 7). W przypadku znaków umieszczanych na szlakach międzynarodowych wszystkie elementy znaku winny być wykonane w kolorze zielonym (załącznik nr 15, rys. nr: 12, 13 i 14). Na odwrocie znaku umieszcza się w sposób trwały numer ewidencyjny znaku na danym szlaku;
 - b) tablica informacyjna z siecią szlaków rowerowych – o wymiarach 600 x 750 mm lub 750 x 1 000 mm – w treści tablicy znajduje się logo i nazwa administratora szlaku, legenda oraz schemat szlaków rowerowych najbliższej okolicy od miejsca ustawienia tablicy. Na schemacie linie symbolizujące poszczególne szlaki powinny odpowiadać kolorom tych szlaków. Zaleca się podawanie numerów kodowych szlaków. W legendzie znajdują się wizerunki rowerów w kolorach szlaków z podanym obok numerem kodowym oraz nazwami miejscowości początku i końca szlaku (załącznik nr 15, rys. nr 18);
 - c) tablica dydaktyczna zawierająca opis obiektu, ustawiana w jego sąsiedztwie. Jej wymiary i sposób wykonania uzależnione są od prezentowanej treści. Tablica powinna zawierać nazwę właściciela obiektu oraz logo i nazwę jednostki znakującej.
- 4) Szlak pieszy lub jego odcinek, na którym dopuszczony jest ruch rowerów, winien być oznakowany drogowskazem przeznaczonym dla szlaków pieszych z umieszczonym na nim wizerunkiem roweru (załącznik nr 15, rys. nr 17).
 - 5) W uzasadnionych warunkami terenowymi przypadkach, poza drogami publicznymi dopuszcza się stosowanie znaków zblokowanych: podwójnych, sporadycznie potrójnych (na bardzo krótkich odcinkach) malowanych przy użyciu szablonów. Znaki umieszcza się w następującej kolejności kolorów licząc od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny (załącznik nr 15, rys. nr: 15 i 16).

5. 4. Organizacja ruchu¹⁷.

Doświadczenia większości krajów, w których ruch rowerowy stanowi istotną część podróży w miastach wskazują na trzy podstawowe formy organizacji ruchu rowerowego:

- integracja ruchu rowerowego i samochodowego na wspólnej jezdni jeśli prędkość miarodajna samochodów nie przekracza 30 km/h (tzw. uspokojenie ruchu);
- wyznaczanie pasów rowerowych na jezdni jeśli prędkość miarodajna samochodów nie przekracza 50 km/h, a jest wyższa niż 30 km/h;
- budowa wydzielonych dróg rowerowych poza jezdniami jeśli prędkość miarodajna samochodów jest wyższa niż 50 km/h.

Ulica rowerowa to ulica uspokojonego ruchu samochodowego, na której rowerzyści mogą się poruszać obok siebie, a samochody mają bezwzględny obowiązek ustępowania pierwszeństwa rowerzystom i pieszym, niekiedy z dużą liczbą miejsc do parkowania samochodów. Strefa uspokojonego ruchu to strefa miasta, w której prędkość

¹⁷ Na podstawie: http://www.miastadlarowerow.pl/index_know_how.php#hierarchia, Hyla M., „Know – how, czyli o jaką infrastrukturę rowerową nam chodzi”, 2010.



ruchu samochodowego jest ograniczona do 30 km/h lub nawet mniej, w ramach której ruch pieszy i rowerowy cieszy się specjalnymi przywilejami, a nawet niewielkie przekroczenia limitu prędkości przez zmotoryzowanych są rygorystycznie karane. Szczególnie istotne jest dawanie rowerzystom prostych przywilejów, polegających na wyłączeniu od nakazów lub zakazów wyrażanych znakami drogowymi. Ulice jednokierunkowe powinny być standardowo otwarte dla ruchu rowerowego w obie strony. Dzięki temu skraca się drogę rowerzystów co jest wyraźną zachętą do jazdy rowerem a także pozwala się uniknąć niebezpiecznych skrzyżowań. Jazda „pod prąd” jest wbrew pozorom bardzo bezpieczna dla rowerzysty, bo kierujący mają pełen kontakt wzrokowy. Przepisy niektórych krajów nakazują zarządcom dróg pozostawienie ulic jednokierunkowych otwartych dla rowerzystów w obie strony, i tak np.: w Belgii zarządca drogi musi otworzyć ulicę jednokierunkową o szerokości jezdni ponad 3,0 m dla rowerzystów w obu kierunkach. Konkretnie formy organizacji ruchu rowerowego to przede wszystkim:

- wydzielone drogi rowerowe;
- pasy i kontrapasy rowerowe w jezdniach;
- skrzyżowania: śluzy, ronda, sygnalizacja, itp.;
- „niewidzialna infrastruktura” rowerowa;
- stojaki rowerowe i parkingi „Bike & Ride”, „Bike & Go”.

5. 5. Hierarchia¹⁸.

Nie wszystkie trasy rowerowe są równie istotne. Podstawą jest podział na te ważne i te, które nie będą odgrywały kluczowej roli (trasy główne i pozostałe). Niekiedy, zwłaszcza w starszych opracowaniach, spotyka się podział trójstopniowy (trasy: główne, zbiorcze i dojazdowe). Trasy główne powinny łączyć centrum miasta (także dworce kolejowe i autobusowe) z wszystkimi najważniejszymi dzielnicami miasta oraz umożliwiać dojazd do tras pozostałych oraz wyjazd z miasta na głównych kierunkach wiążących poszczególne miejscowości lub na kierunkach turystycznych i rekreacyjnych. Trasy główne powinny przenosić co najmniej 50 % ruchu rowerowego (liczonego w pasażerokilometrach) i spełniać podstawowe parametry techniczne. W praktyce najważniejsza jest wysoka prędkość projektowa (powyżej 30 km/h), niski współczynnik wydłużenia (niewielkie objazdy), pierwszeństwo na skrzyżowaniach, niewielkie przewyższenia i spadki podłużne oraz dobra nawierzchnia, minimalizująca opory toczenia (równy asfalt). Nie należy utożsamiać tras głównych tylko z wydzielonymi drogami rowerowymi. Forma organizacji ruchu rowerowego powinna przede wszystkim wynikać z przesłanek opisanych powyżej. W wielu przypadkach przesłanki te będą przemawiać za wydzieleniem kosztownych w realizacji dróg rowerowych, ale jeśli istnieje możliwość prowadzenia ruchu rowerowego na jezdni ulicy uspokojonej czy na pasie rowerowym na jezdni, to należy je przeanalizować w oparciu o kryteria prędkości miarodajnej i charakteru ruchu. W niektórych sytuacjach kluczowe mogą stać się problemy przepustowości trasy rowerowej. Wówczas konieczne może być przeprogramowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, a także poszerzanie pasów rowerowych i dróg rowerowych poza jezdnią.

5. 6. Rozwój oferty tras rowerowych.

Coraz większe zatłoczenie dróg transportem samochodowym niesie za sobą potencjalne zagrożenie kolizji, z których prawie zawsze najbardziej poszkodowany wychodzi rowerzysta. Dlatego powinny zostać stworzone możliwości dla bezpiecznego poruszania się rowerzysty w systemie komunikacyjnym miasta czy większego rejonu, zarówno w celach rekreacyjnych jak też w celu dojazdu do pracy, do szkoły czy do centrów handlowych.

¹⁸ Na podstawie: j.w.



Doświadczenia wielu europejskich miast wskazują, że rozwój infrastruktury rowerowej korzystnie wpływa na zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Ze względu na uwarunkowania klimatyczne (część I, podrozdział nr 2.9.), charakteryzujące rejon objęty ekspertyzą, komunikacja rowerowa może być jedynie uzupełnieniem systemu zintegrowanego transportu. Na terenie Szklarskiej Poręby, części Piechowic (Górzyniec, Michałowice i Piastów), części Jeleniej Góry (Jagniątków) oraz w południowej części gminy Stara Kamienica (rejon Grzbietu Kamienickiego, wsie: Antoniów, Chromiec, Kopaniec, Wola Kromnowska) warunki termiczne, a przede wszystkim związana z nimi pokrywa śnieżna, uniemożliwia poruszanie się rowerem średnio w okresie od połowy października do połowy kwietnia, a w wyżej położonych, zalesionych partiach gór o północnej ekspozycji stoków, nawet do połowy maja. Dodatkowo górską rzeźbą terenu, charakteryzującą się znacznymi przewyższeniami i krętymi drogami sprawia, że poruszanie się rowerem jest tu przede wszystkim formą sportu i rekreacji, a nie komunikacji. Na pozostałym obszarze (Piechowice i Jelenia Góra) okres utrudniający poruszanie się rowerem przebiega średnio od końca października do początku kwietnia, zaś ukształtowanie terenu nie stanowi problemu.

JELEŃIA GÓRA:

Obecnie na terenie Jeleniej Góry trwa budowa następujących dróg rowerowych:

- Maciejowa (węzeł Grabarów) – Zabobrze (wzdłuż ul. Konstytucji 3-go Maja) część północna o długości 2,9 km;
- Maciejowa (węzeł Grabarów) – Zabobrze (wzdłuż ul. Konstytucji 3-go Maja) część południowa o długości 2,3 km;
- od ul. Pola do ul. Sudeckiej (wzdłuż budowanej obwodnicy południowej) o długości 2,0 km;
- wzdłuż całego biegu Kanału Młynówka od ul. Krzywoustego do elektrowni wodnej w okolicach ul. Drzymały o długości 1,8 km.

Ponadto według danych Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jeleniej Górze planuje się budowę następujących dróg rowerowych:

- od węzła Grabarów do ul. Pola (wzdłuż budowanej obwodnicy południowej) o długości 1,6 km;
- brakujące odcinki wzdłuż ul. Spółdzielczej do ul. Lubańskiej o długości 1,9 km;
- od ul. Wolności (skrzyżowanie z ul. Ludową) do Placu Piastowskiego w Cieplicach, o przebiegu: ul. Wolności – ul. Ceglana – ul. Francuska – ul. Spokojna – ul. Dworcowa – ul. Marcinkowskiego – ul. Mieszka I – ul. Staromiejska o długości 2,7 km;
- od ul. Sudeckiej (Nowy Cmentarz) do Jagniątkowa (brama do Karkonoskiego Parku Narodowego), o przebiegu: ul. Malinowa – ul. Czarnoleska – ul. Nowa – drogami polnymi do ul. Cinciały (dodatkowo łącznik z ul. Wolności o długości 0,6 km) – drogami polnymi do ul. Krośnieńskiej – drogą polną do ul. Wróblewskiego – ul. Nad Stawami – ul. Struga – ul. Podgórzyńska – ul. Bohaterów Września 1939 – ul. Barlickiego – Ośrodek Wczasowy „Dąbrówka” – drogami polnymi do granicy gmin: Jelenia Góra / Podgórzyn – przejazd przez Gminę Podgórzyn – granica gmin: Podgórzyn / Jelenia Góra – ul. Czecha – ul. Młyńska – ul. Karkonoska – ul. Agnieszkowska o długości 15,1 km na terenie Jeleniej Góry.

W celu uzupełnienia obecnej, budowanej i planowanej sieci dróg rowerowych na terenie Jeleniej Góry proponuje się oznakowanie (wytyczenie) następujących tras rowerowych:

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



- połączenie Goduszyna z ul. Spółdzielczą (ul. Goduszyńska, ul. Trasa Czeska, ul. Objazdowa) o długości 3,5 km. Konieczne będzie zorganizowanie bezpiecznego przejazdu przez drogę krajową nr 3 w Goduszynie (Trasa Czeska);
- połączenie Goduszyna z Cieplicami w relacji: ul. Goduszyńska – ul. Lubańska o długości 4,7 km. Konieczne będzie zorganizowanie bezpiecznego przejazdu przez drogę krajową nr 3 w Goduszynie;
- dworzec Jelenia Góra Cieplice – Wojcieszycze (brakujący odcinek na ul. Dolnośląskiej) o długości 1,0 km;
- Jelenia Góra Cieplice w relacji: Plac Piastowski – ul. Cervi – ul. Podgórzyńska (w celu skomunikowania Osiedla XX-lecia z dworcem kolejowym Jelenia Góra Cieplice) o długości 1,4 km;
- ul. Wolności na odcinku od ul. Cervi do ul. Marcinkowskiego (łącznik pomiędzy istniejącymi i proponowanymi trasami rowerowymi) o długości 1,3 km;
- połączenie Sobieszowa z Cieplicami w relacji: ul. Romera – dworzec kolejowy Jelenia Góra Sobieszów – ul. Cieplicka – (dodatkowo łącznik z ul. Cieplickiej przez ul. Orlą do przystanku kolejowego Jelenia Góra Orle o długości 0,3 km) – ul. Rataja o długości 2,7 km;
- łącznik pomiędzy trasą rowerową Jelenia Góra Cieplice – Jelenia Góra Centrum z ul. Spółdzielczą w relacji: ul. Ludowa – ul. Objazdowa (przez proponowany przystanek kolejowy Jelenia Góra Malinnik) o długości 1,1 km;
- połączenie istniejącej i planowanej drogi rowerowej przy ul. Spółdzielczej z istniejącą drogą rowerową przy ul. Sobieskiego w relacji: ul. Spółdzielcza – ul. Miarki (dworzec kolejowy Jelenia Góra Zachodnia) o długości 1,6 km wraz z łącznikiem do przystanku kolejowego Jelenia Góra Jelchem od ul. Spółdzielczej o długości 0,2 km;
- dworzec kolejowy Jelenia Góra Zachodnia – dworzec kolejowy Jelenia Góra w relacji: ul. Spółdzielcza – ul. Lipowa / ul. Powstańców Wielkopolskich – Aleja Wojska Polskiego – ul. 1-go Maja o długości 3,6 km;
- połączenia pomiędzy Aleją Wojska Polskiego a ul. Bankową przez jednokierunkowe ulice: Matejki i Sudecką o długości 0,4 km w każdą stronę;
- ciąg ulic: Bankowa – Plac Niepodległości – Plac Wyszyńskiego – Podwale o długości 0,8 km;
- połączenie budowanej drogi rowerowej wzdłuż Kanału Młynówki z ul. Podchorążych w relacji: ul. Mostowa – ul. Grunwaldzka – ul. Podchorążych o długości 1,7 km, dodatkowo z łącznikiem do proponowanego przystanku kolejowego Jelenia Góra Kolegium Karkonoskie o długości 0,2 km;
- połączenie pomiędzy Aleją Wojska Polskiego a obecną drogą rowerową rozpoczynającą się przy Hotelu Mercure przy ul. Sudeckiej o długości 0,8 km;
- łącznik pomiędzy istniejącą drogą rowerową przy Hotelu Mercure (ul. Sudecka) a istniejącym szlakiem rowerowym PTTK (znaki czarne) poprzez ul. Chełmońskiego o długości 0,4 km;
- dworzec kolejowy Jelenia Góra – Osiedle Łomnickie (były przystanek kolejowy Łomnica Dolna) w relacji: ul. Krakowska – ul. Łomnicka o długości 3,6 km;
- dworzec kolejowy Jelenia Góra – ul. Jana Pawła II (połączenie dworca kolejowego z istniejącymi drogami rowerowymi przy ul. Jana Pawła II i ul. Kurpińskiego oraz istniejącym szlakiem rowerowym ER 6 przy ul. Wiejskiej, a także budowaną drogą rowerową wzdłuż Kanału Młynówki) w relacji: tunel pod linią kolejową – ul. Złotnicza – ul. Różyckiego o długości 1,5 km;
- połączenie istniejącej drogi rowerowej przy ul. Jana Pawła II z istniejącym szlakiem rowerowym PTTK (znaki czarne) przy ul. Kiepury poprzez ulice: Jana Pawła II (część północna) – Paderewskiego – Kiepury o długości 1,8 km oraz ewentualne wyznaczenie drogi rowerowej wzdłuż północnej nitki ul. Jana Pawła II pomiędzy ul. Kiepury a ul. Paderewskiego o długości 1,2 km;



- połączenie istniejącej drogi rowerowej przy ul. Ogińskiego z trasą ER 6 przy ul. Wiejskiej przez ul. Jordana o długości 0,2 km.

PIECHOWICE:

Obecną sieć tras rowerowych („numerycznych”, „euroregionalnych” i PTTK) należy uznać za wystarczającą z punktu widzenia potrzeb. Układ ten można jedynie uzupełnić o odcinki, umożliwiające dojazd znakowaną trasą rowerową do przystanku kolejowego Piechowice Dolne oraz do proponowanego przystanku kolejowego Piechowice Stadion. Pierwsza z tras byłaby łącznikiem spinającym obecny szlak PTTK „Obwodnica Jeleniogórska” (zielony), w następującym przebiegu: ul. Nowotki – ul. 1000-lecia – kładka na rzece Kamienna – ul. Świerczewskiego (stacja kolejowa Piechowice Dolne) – ul. Pakoszowska (długość 1,4 km). Druga trasa prowadziłaby od dworca kolejowego Piechowice, poprzez ulice: Kolejową i Cmentarną, do stadionu KS „Lechia” Piechowice (długość 0,7 km). Konieczne będzie zorganizowanie bezpiecznego przejazdu przez drogę krajową nr 3 przy stadionie. W celu uproszczenia połączenia pomiędzy Piechowicami a Szklarską Porębą wskazane byłoby oznakowanie trasy rowerowej spinającej dworzec kolejowy Piechowice z Wodospadem Szklarki. Trasa o długości 4,6 km prowadziłaby ulicami: Mickiewicza, Nadrzeczną, Żymierskiego (DW 366) oraz po wschodniej stronie rzeki Kamiennej (Ścieżka Prellera).

SZKLARSKA PORĘBA:

Obecną sieć tras rowerowych („numerycznych”, „euroregionalnych” i PTTK) należy uznać za wystarczającą z punktu widzenia potrzeb, zarówno w powiązaniach wewnętrznych jak i zewnętrznych.

STARA KAMIENICA:

Obecną sieć tras rowerowych („numerycznych” i PTTK) należy uznać za wystarczającą z punktu widzenia potrzeb. Układ ten można uzupełnić o odcinki, umożliwiające bezpośrednie połączenia z Jelenią Górą, a także powiązania wewnątrz gminy, łączące tereny zabudowane z przystankami kolejowymi. W związku z powyższym wskazane byłoby oznakowanie pięciu tras rowerowych w relacjach:

- Kromnów – (DP 2647D) – Wojcieszycze – dworzec kolejowy Jelenia Góra Cieplice o długości 8,6 km. Konieczne będzie zorganizowanie bezpiecznego przejazdu przez drogę krajową nr 3 w Wojcieszycach;
- stacja kolejowa Rybnica – (DP 2723D) – Goduszyn o długości 1,3 km;
- trasa łącząca Rybnicę z proponowanym przystankiem kolejowym Rybnica Zamek o długości 0,7 km;
- trasa łącząca Małą Kamienicę z proponowanym przystankiem kolejowym Mała Kamienica o długości 0,7 km). Konieczne będzie dobudowanie około 100 m drogi;
- trasa łącząca Nową Kamienicę z przystankiem kolejowym w Kwieciszowicach (gmina Mirsk) o długości 1,0 km.

**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 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 32: Charakterystyka budowanych, planowanych i proponowanych tras rowerowych.

Ulica lub droga	Ranga drogi	Nr drogi	Nawierzchnia (stan obecny)	Uwagi dodatkowe (stan obecny)	Nr załącznika i zdjęć
1	2	3	4	5	6
Jelenia Góra					
Maciejowa – Zabobrze (ul. Konstytucji 3 Maja)	krajowa	DK 3	bitumiczna (w budowie)	droga rowerowa część południowa (w budowie)	CD nr 4 ; 001
Maciejowa – Zabobrze (ul. Konstytucji 3 Maja)	krajowa	DK 3	bitumiczna (w budowie)	droga rowerowa część północna (w budowie)	CD nr 4 ; 002
Obwodnica Południowa (Węzeł Grabarów – Pola)	krajowa	DW 367	bitumiczna (w budowie)	droga rowerowa (w budowie)	CD nr 4 ; 033a
Obwodnica Południowa (Pola – Sudecka)	krajowa	DW 367	bitumiczna (w budowie)	droga rowerowa (w budowie)	CD nr 4 ; 033b
Wzdłuż Kanalu Młynówka	wewnętrzna	–	bitumiczna (w budowie)	droga rowerowa (w budowie)	CD nr 4 ; 003, 004
1-go Maja (od Wojska Polskiego do dworca)	powiatowa	P 002666	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 036, 037, 038
Ul. Agniewska	gminna	G 113291	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 027 – 029, 091
Ul. Bankowa	powiatowa	P 002661	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 055
Ul. Barlickiego	gminna	G 113297	bitumiczna, gruntowa	chodnik częściowo, brak pobocza	CD nr 4 ; 021, 082
Ul. Bohaterów Września 1939	gminna	G 113309	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 083
Ul. Ceglana	powiatowa	P 002659	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 010
Ul. Cervi	powiatowa	P 002655	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 081
Ul. Chelmońskiego	gminna	G 113316	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 057, 058
Ul. Cieplicka	powiatowa	P 002655	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 087, 088
Ul. Cinciały	gminna	G 113321	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 016, 069
Ul. Czarnoleska	gminna	G 113324	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 006
Ul. Czecha	wojewódzka	DW 366	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 022, 023
Ul. Dolnośląska	powiatowa	P 002647	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 084
Ul. Dworcowa (przy Wojewódzkiej)	powiatowa	P 002657	brukowa	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 013
Ul. Francuska	gminna	G 113343	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 011
1	2	3	4	5	6

**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. Goduszyńska	powiatowa	P 002723	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 094
Ul. Grunwaldzka	powiatowa	P 002491	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 050
Ul. Jana Pawła II (od Różyckiego do Paderewskiego)	krajowa	DK 3	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 044, 045
Ul. Karkonoska	powiatowa	P 002649	bitumiczna	chodnik miejscami, brak pobocza	CD nr 4 ; 025, 026
Ul. Kiepury	gminna	G 113383	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 047
Ul. Krakowska	gminna	G 113400	bitumiczna, szutrowa	chodnik miejscami, brak pobocza	CD nr 4 ; 035, 039, 040
Ul. Krośnieńska widok do ul. Wróblewskiego	gminna	G	gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 076
Ul. Lipowa	powiatowa	P 002665	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 068
Ul. Lubańska	powiatowa	P 002723	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 032
Ul. Ludowa	gminna	G 113424	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 070
Ul. Łomnicka	powiatowa	P 002654	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 034
Ul. Malinowa	gminna	G	gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 005
Ul. Marcinkowskiego	powiatowa	P 002670	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 075
Ul. Matejki	powiatowa	P 002661	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 056
Ul. Miarki	powiatowa	P 002658	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 067
Ul. Mieszka I	gminna	G 113439	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 014
Ul. Młyńska	gminna	G 113443	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 024, 090
Ul. Mostowa	powiatowa	P 002491	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 051
Ul. Nad Stawami	gminna	G 113452	gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 018
Ul. Nowa	gminna	G 113462	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 007, 008
Ul. Objazdowa	gminna	G 113463	bitumiczna, gruntowa	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 071 – 074, 092
Ul. Orla	gminna	G 113471	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 086
Ul. Paderewskiego	gminna	G 113467	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 046
Plac Niepodległości	powiatowa	P 002661	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 054
1	2	3	4	5	6
Plac Piastowski	gminna	G 113484	brukowa	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 079, 080

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



Plac Wyszyńskiego	powiatowa	P 002661	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 053
Ul. Podchorążych + łącznik do Kolegium	powiatowa	P 002491	bitumiczna	chodnik, brak pobocza (łącznik: brak chodnika)	CD nr 4 ; 048, 049
Ul. Podgórzyńska	powiatowa	P 002650	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 020
Ul. Podwale	powiatowa	P 002491	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 052
Ul. Powstańców Wielkopolskich	powiatowa	P 002665	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 063
Ul. Rataja	powiatowa	P 002657	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 085
Ul. Romera	powiatowa	P 002763	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 089
Ul. Różyckiego	powiatowa	P 002664	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 042, 043
Ul. Spokojna	gminna	G 113537	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 012
Ul. Spółdzielcza	krajowa	DK 3	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 066
Ul. Spółdzielcza (od DK 3 do Lubańskiej)	gminna	G 113539	kostka betonowa (planowana)	droga rowerowa (planowana)	CD nr 4 ; 030, 031
Ul. Spółdzielcza (od DK 3 do Powstańców Wlkp.)	powiatowa	P 002665	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 064, 065
Ul. Staromiejska	gminna	G 113541	brukowa	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 015
Ul. Struga	gminna	G 113545	bitumiczna, kostka betonowa	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 019
Ul. Sudecka (od Wojska Polskiego do Podwale)	powiatowa	P 002661	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 060
Ul. Sudecka (od Wojska Polskiego do granicy)	wojewódzka	DW 367	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 059
Ul. Trasa Czeska	krajowa	DK 3	bitumiczna	brak chodnika, pobocze	CD nr 4 ; 093
Ul. Wojska Polskiego (od Sudeckiej do 1-go Maja)	wojewódzka	DW 367	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 061
Ul. Wojska Polskiego (od Wolności do Sudeckiej)	powiatowa	P 002660	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 062
Ul. Wolności (od Cervi do Marcinkowskiego)	powiatowa	P 002650	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 077, 078
Ul. Wolności (od Ludowej do Ceglanej)	powiatowa	P 002650	bitumiczna (planowana)	droga rowerowa (planowana)	CD nr 4 ; 009
Ul. Złotnicza	powiatowa	P 002664	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 041
Piechowice					
1	2	3	4	5	6
Ul. 1000-lecia (od Nowotki do kładki)	gminna	115240 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 099

**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. Cmentarna	gminna	115256 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 101 – 103
Ul. Mickiewicza	gminna	115253 D	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 104
Ul. Nadrzeczna	gminna	115237 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 106, 107
Ul. Nowotki	gminna	115241 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 100
Ścieżka Prellera	leśna	–	szutrowa, gruntowa	–	CD nr 4 ; 110 – 114
Ul. Świerczewskiego + kładka na Kamiennej	gminna	115231 D	bitumiczna	chodnik częściowo, brak pobocza	CD nr 4 ; 095 – 098
Ul. Żymierskiego + kładka na Kamiennej	wojewódzka	DW 366	bitumiczna	chodnik, brak pobocza	CD nr 4 ; 105, 108, 109
Stara Kamienica					
Kromnów	powiatowa	2647 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 119
Kromnów – Wojcieszycy	powiatowa	2647 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 120
Mała Kamienica – proponowany przystanek kolejowy	gminna	113259	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 117
Nowa Kamienica – przystanek PKP Kwieciszowice	gminna	113261	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 118
Rybnica (łącznik do proponowanego przystanku)	gminna	b.d.	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 116
Rybnica – Jelenia Góra (Goduszyn)	powiatowa	2723 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 115
Wojcieszycy	gminna	113283	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 123
Wojcieszycy	powiatowa	2647 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 121, 122, 124
Wojcieszycy – Jelenia Góra (Cieplice)	powiatowa	2647 D	bitumiczna	brak chodnika, brak pobocza	CD nr 4 ; 125

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



5. 7. Docelowa sieć tras rowerowych.

Powiązania wewnątrz miejscowości:

JELEŃ GÓRA:

Analizując przebieg obecnych, budowanych, planowanych oraz proponowanych tras rowerowych na terenie Jeleniej Góry możemy stwierdzić, że tworzyć on będzie następującą sieć głównych i uzupełniających połączeń:

- 1) Jagniątków – Sobieszów – Cieplice – Centrum – Zabobrze – Maciejowa (długość 24,1 km):

(Jagniątków, Droga pod Reglami, brama do KPN) – ul. Agnieszkowska – ul. Karkonoska – (Sobieszów) – ul. Karkonoska – ul. Młyńska – ul. Cieplicka – ul. Romera – dworzec kolejowy Jelenia Góra Sobieszów – ul. Romera – ul. Cieplicka – (Cieplice) – ul. Cieplicka – ul. Rataja – ul. Sobieszowska – ul. Dworcowa – dworzec kolejowy Jelenia Góra Cieplice – ul. Dworcowa – ul. Francuska – ul. Wolności – ul. Nadbrzeżna – (Centrum) – ul. Kasprowicza – ul. Miarki – dworzec kolejowy Jelenia Góra Zachodnia – ul. Miarki – ul. Sobieskiego – ul. Jana Pawła II – (Zabobrze) – ul. Jana Pawła II – ul. Konstytucji 3-go Maja – węzeł Grabarów – (Maciejowa) – ul. Wrocławska – ul. Witosa – ul. Wrocławska. W tym odległości:

- Jagniątków, ul. Agnieszkowska – Centrum, ul. Podwale – 16,8 km;
- Sobieszów, dworzec kolejowy – Centrum, ul. Podwale – 11,1 km;
- Cieplice, dworzec kolejowy – Centrum, ul. Podwale – 7,1 km.

- 2) Jagniątków – Sobieszów – Cieplice – Czarne – Maciejowa (długość 22,7 km):

(Jagniątków, Droga pod Reglami, brama do KPN) – ul. Agnieszkowska – ul. Karkonoska – (Sobieszów) – ul. Karkonoska – ul. Młyńska – ul. Czecha – granica gmin: Jelenia Góra (Sobieszów) / Podgórzyn – przejazd przez Gminę Podgórzyn – granica gmin: Podgórzyn / Jelenia Góra (Cieplice) – Ośrodek Wczasowy „Dąbrówka” – ul. Barlickiego – ul. Bohaterów Września 1939 – ul. Podgórzyńska – ul. Struga – ul. Nad Stawami – drogami polnymi do ul. Cinciały – drogami polnymi do ul. Mickiewicza – (Czarne) – ul. Nowa – ul. Czarnoleska – ul. Malinowa – ul. Sudecka – obwodnicą południową do węzła Grabarów – (Maciejowa) – ul. Wrocławska – ul. Witosa – ul. Wrocławska.

- 3) Granica gmin: Podgórzyn / Jelenia Góra (Czarne) – Centrum (długość 4,8 km):

Granica gmin: Podgórzyn / Jelenia Góra (Czarne) – ul. Mickiewicza – (Centrum) – Park Wzgórze Kościuszki – ul. Chelmońskiego – ul. Sudecka – ul. Bankowa – Plac Niepodległości – Plac Wyszyńskiego – Podwale.

- 4) Granica gmin: Mysłakowice / Jelenia Góra (Czarne) – Centrum (długość 5,9 km):

Granica gmin: Mysłakowice / Jelenia Góra (Czarne) – ul. Sudecka – ul. Bankowa – Plac Niepodległości – Plac Wyszyńskiego – Podwale.

- 5) Granica gmin: Mysłakowice / Jelenia Góra – dworzec kolejowy – Centrum (długość 6,0 km):

**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



Granica gmin: Mysłakowice / Jelenia Góra (Osiedle Łomnickie) – przystanek kolejowy Łomnica Dolna – ul. Łomnicka – ul. Krakowska – (Centrum) – dworzec kolejowy Jelenia Góra – ul. 1-go Maja – Aleja Wojska Polskiego – ul. Sudecka – ul. Bankowa – Plac Niepodległości – Plac Wyszyńskiego – Podwale.

6) Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra – Centrum przez ul. Grunwaldzką (długość 1,7 km):

Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra – ul. Podchorążych – proponowany przystanek kolejowy Jelenia Góra Kolegium Karkonoskie – ul. Grunwaldzka – (Centrum) – ul. Mostowa – ul. Podwale.

7) Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra – Centrum przez Borowy Jar (długość 3,5 km):

Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra – Borowy Jar – ul. Krzywoustego – Kanał Młynówki – (Centrum) – ul. Podwale.

8) Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra (Zabobrze) – Centrum (długość 3,8 km):

Granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra (Zabobrze) – ul. Kiepury – (opcjonalnie ul. Paderewskiego) – ul. Jana Pawła II – ul. Różyckiego – (Centrum) – Kanał Młynówki – ul. Podwale.

9) Dworzec kolejowy Jelenia Góra Zachodnia – dworzec kolejowy Jelenia Góra (długość 3,6 km):

Dworzec kolejowy Jelenia Góra Zachodnia – ul. Miarki – ul. Spółdzielcza – ul. Powstańców Wielkopolskich / ul. Lipowa – Aleja Wojska Polskiego – 1-go Maja – dworzec kolejowy Jelenia Góra.

10) Goduszyn – Centrum (długość 8,8 km lub 8,1 km):

(Goduszyn) – ul. Goduszyńska – proponowane przystanki kolejowe: Goduszyn Górny i Goduszyn Dolny – ul. Goduszyńska – ul. Trasa Czeska – ul. Objazdowa – ul. Spółdzielcza – (Centrum) – ul. Powstańców Wielkopolskich / ul. Lipowa – Aleja Wojska Polskiego – ul. Sudecka – ul. Bankowa – Plac Niepodległości – Plac Wyszyńskiego – Podwale lub (Goduszyn) – ul. Goduszyńska – ul. Objazdowa – ul. Spółdzielcza – (Centrum) – ul. Miarki – ul. Sobieskiego – ul. Krzywoustego – Kanał Młynówki – ul. Podwale.

11) Goduszyn – Cieplice (długość 4,7 km):

(Goduszyn) – ul. Goduszyńska – proponowane przystanki kolejowe: Goduszyn Górny i Goduszyn Dolny – ul. Goduszyńska – ul. Lubańska – (Cieplice) – ul. Lubańska – ul. Dworcowa – dworzec kolejowy Jelenia Góra Cieplice.

12) Odcinki uzupełniające:

**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



- granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Jelenia Góra (Jagniątków) – Wodospad Wrzosówki – Jeżówka – Węglarnia – granica gmin: Jelenia Góra (Jagniątków) / Podgórzyn o długości 4,3 km;
- (Cieplice): dworzec Jelenia Góra Cieplice – ul. Dworcowa – ul. Marcinkowskiego – ul. Mieszka I – ul. Staromiejska – Plac Piastowski o długości 1,2 km;
- (Cieplice): dworzec Jelenia Góra Cieplice – ul. Dworcowa – ul. Sobieszowska – ul. Dolnośląska – granica gmin Jelenia Góra (Cieplice) / Stara Kamienica o długości 2,4 km;
- (Cieplice): Plac Piastowski – ul. Cervi – ul. Podgórzyńska o długości 1,4 km;
- (Cieplice): ul. Wolności na odcinku od ul. Cervi do ul. Marcinkowskiego o długości 1,3 km;
- (Cieplice): ul. Cieplicka – ul. Orle – przystanek kolejowy Jelenia Góra Orle o długości 0,3 km;
- (Cieplice): ul. Krośnińska – granica gmin: Jelenia Góra (Cieplice) / Podgórzyn o długości 2,0 km;
- (Cieplice), ul. Wróblewskiego o długości 1,3 km;
- ul. Wolności – ul. Ludowa – ul. Objazdowa – proponowany przystanek kolejowy Jelenia Góra Malinnik – ul. Spółdzielcza o długości 1,1 km;
- ul. Spółdzielcza – przystanek kolejowy Jelenia Góra Jelchem o długości 0,2 km;
- dworzec kolejowy Jelenia Góra – tunel pod linią kolejową – ul. Złotnicza – ul. Różyckiego – ul. Jana Pawła II o długości 1,5 km;
- ul. Jana Pawła II – ul. Wiejska – (Maciejowa) – ul. Łączna – ul. Batalionów Chłopskich – granica gmin: Jelenia Góra (Maciejowa) / Mysłakowice o długości 5,1 km;
- granica gmin: Janowice Wielkie / Jelenia Góra (Maciejowa) – ul. Niecki – granica gmin: Jelenia Góra (Maciejowa) / Jeżów Sudecki o długości 2,5 km;
- granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra (Zabobrze) – odcinek wzdłuż granicy gmin: Jelenia Góra (Zabobrze) / Jeżów Sudecki – granica gmin: Jelenia Góra (Zabobrze) / Jeżów Sudecki o długości 0,9 km;
- (Maciejowa): ul. Dziwiszowska – granica gmin: Jelenia Góra (Maciejowa) / Jeżów Sudecki o długość 1,2 km;
- (Zabobrze): ul. Ogińskiego (od Legnickiej do Karłowicza) o długości 1,3 km;
- (Zabobrze): ul. Kurpińskiego – ul. Kolberga (od Bacewicz do Różyckiego) o długości 1,1 km;
- (Zabobrze): ul. Jordana (od Ogińskiego do Wiejskiej) o długości 0,2 km.

Przedstawione powyżej trasy (główne i uzupełniające) umożliwiają połączenie każdego rejonu miasta z jego centrum, a także z dworcami i przystankami kolejowymi. Możliwe są także połączenia między poszczególnymi dzielnicami w dowolnych konfiguracjach, itd.

PIECHOWICE:

Jak wspomniano w pierwszej części niniejszej ekspertyzy już w chwili obecnej system znakowanych szlaków rowerowych w Piechowicach spina wszystkie rejony miasta (Górzyniec, Piastów, Pakoszów i Michałowice) z jego centrum. Proponowane odcinki tras, umożliwiające dojazd znakowaną trasą rowerową do przystanku kolejowego Piechowice Dolne oraz do proponowanego przystanku kolejowego Piechowice Stadion, a także do Wodospadu Szklarki, wzbogają istniejącą sieć.

SZKLARSKA POREBA:



Jak wspomniano w pierwszej części niniejszej ekspertyzy już w chwili obecnej gęsta sieć „numerycznych” i pozostałych szlaków rowerowych w Szklarskiej Porębie, poprowadzona jest niemal wszystkimi ulicami w mieście i podobnie jak w Piechowicach spina wszystkie rejony miasta (także Jakuszyce) z jego centrum.

Powiązania między miejscowościami:

Analizując obecne powiązania między miejscowościami (część I, podrozdział nr 4.5.) oraz biorąc pod uwagę przebieg budowanych, planowanych i proponowanych tras rowerowych możemy stwierdzić, że na obszarze objętym ekspertyzą funkcjonować mogą następujące główne rowerowe ciągi komunikacyjne w relacjach pomiędzy miejscowościami (kolorem zielonym oznaczono odcinki tras przebiegające przez górskie tereny leśne, poza terenami zurbanizowanymi):

Jakuszyce – Szklarska Poręba – Piechowice (Michałowice) – Jelenia Góra (Jagniątków) – długość 25,2 km:

Granica CZ / PL – (Jakuszyce) – Polana Jakuszycka – Dolina Kamiennej – (Szklarska Poręba) – ul. Osiedle Huty – przystanek kolejowy Szklarska Poręba Huta – ul. Osiedle Huty – ul. Sikorskiego (DK 3) – ul. Mickiewicza – ul. Chopina – ul. Odrodzenia – ul. 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 Reglami – Trzy Jawory – granica gmin: Piechowice (Michałowice) / Jelenia Góra (Jagniątków) – Wodospad Wrzosówki – Jeżówka** – ul. Agnieszkowska i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze.

Szklarska Poręba – Piechowice – Piechowice (Pakoszów) – Jelenia Góra (Sobieszów) – długość 13,1 km:

Dworzec kolejowy Szklarska Poręba Górna – ul. Dworcowa (DW 358) – ul. Jedności Narodowej (DK 3) – ul. 1-go Maja (DP 2733D) – ul. Kołłątaja – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice – droga wzdłuż Szklarki – Wodospad Szklarki – Ścieżka Prellera** – ul. Żymierskiego (DW 366) – ul. Nadrzeczna – ul. Mickiewicza – dworzec kolejowy Piechowice – ul. Kolejowa – ul. 1000-lecia – ul. Sienkiewicza – ul. Konopnickiej – ul. Prusa – ul. Baczyńskiego – ul. Nowotki – ul. Świerczewskiego – przystanek kolejowy Piechowice Dolne – ul. Świerczewskiego – (Pakoszów) – ul. Pakoszowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Pakoszów) / Jelenia Góra (Sobieszów) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze.

Szklarska Poręba – Piechowice (Górzyniec) – Piechowice – Piechowice (Pakoszów) – Jelenia Góra (Sobieszów) – długość 11,9 km:

Dworzec kolejowy Szklarska Poręba Górna – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Osiedle Podgórze – ul. Armii Krajowej (DW 358) – ul. Górna (DP 2731D) – ul. Sanatoryjna – ul. Kolejowa – przystanek kolejowy Szklarska Poręba Dolna – ul. Kolejowa – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Górzyniec)** – Piechowice (Górzyniec) ul. Górna – ul. Zawadzkiego – ul. 1-go Maja – ul. Kolejowa – dworzec kolejowy Piechowice – ul. Kolejowa – ul. 1000-lecia – ul. Sienkiewicza – ul. Konopnickiej – ul. Prusa – ul. Baczyńskiego – ul. Nowotki – ul. Świerczewskiego – przystanek kolejowy Piechowice Dolne – ul. Świerczewskiego – (Pakoszów) – ul. Pakoszowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Pakoszów) / Jelenia Góra (Sobieszów) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze.

**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



Szklarska Poręba – Piechowice (Górzyniec) – Kromnów – Stara Kamienica – długość 20,7 km:

Dworzec kolejowy Szklarska Poręba Górna – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Osiedle Podgórze – ul. Armii Krajowej (DW 358) – ul. Górna (DP 2731D) – ul. Sanatoryjna – ul. Kolejowa – przystanek kolejowy Szklarska Poręba Dolna – ul. Kolejowa – **granica gmin: Szklarska Poręba / Piechowice (Górzyniec)** – Piechowice (Górzyniec) ul. Górna – ul. Zawadzkiego – **granica gmin: Piechowice (Górzyniec) / Stara Kamienica – Dolina Małej Kamiennej – Babia Przełęcz – Kozia Szyja** – Kopaniec – (DP 2762D) – Kromnów – (DP 2763D) – Stara Kamienica (dworzec kolejowy).

Szklarska Poręba – Chromiec – Antoniów (Boża Góra, Jaroszyce) – długość 18,8 km:

Dworzec kolejowy Szklarska Poręba Górna – ul. Wolności – ul. Oficerska – ul. Osiedle Podgórze – ul. Armii Krajowej (DW 358) – Zakręt Śmierci (DW 358) – **granica gmin: Stara Kamienica / Szklarska Poręba – Droga Sudecka (DW 358) – Rozdroże Izerskie – Dolina Małej Kamiennej – Świerkowiec – Kromnowska Jama – Czarny Potok** – Chromiec – (DP 2513D) – Antoniów.

Barcinek – Stara Kamienica – Kromnów – Piechowice (Piastów) – Piechowice (Pakoszów) – Jelenia Góra (Sobieszów) – długość 15,4 km:

Barcinek – (DP 2763D) – Stara Kamienica (dworzec kolejowy) – (DP 2763D) – Kromnów – (DP 2763D) – Wola Kromnowska – (DP 2763D) – Zimna Przełęcz [granica gmin: Stara Kamienica / Piechowice (Piastów)] – ul. Piastowska (DP 2763D) – Piechowice (Pakoszów) ul. Pakoszowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Pakoszów) / Jelenia Góra (Sobieszów) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze. Od ul. Pakoszowskiej możliwy przejazd do centrum Piechowic w relacji: ul. Polna – ul. Nowotki – ul. Baczyńskiego – ul. Prusa – ul. Konopnickiej ul. Sienkiewicza – ul. 1000-lecia – ul. Kolejowa – dworzec kolejowy Piechowice (długość 2,4 km) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Piechowicach.

Antoniów (Boża Góra, Jaroszyce) – Chromiec – Kopaniec – Piechowice (Piastów) – Piechowice (Pakoszów) – Jelenia Góra (Sobieszów) – długość 14,1 km:

Antoniów – (DP 2513D) – Chromiec – (DP 2513D) – Kopaniec – (DP 2513D) – Wola Kromnowska – (DP 2763D) – Zimna Przełęcz [granica gmin: Stara Kamienica / Piechowice (Piastów)] – ul. Piastowska (DP 2763D) – Piechowice (Pakoszów) ul. Pakoszowska (DP 2763D) – granica gmin: Piechowice (Pakoszów) / Jelenia Góra (Sobieszów) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze. Od ul. Pakoszowskiej możliwy przejazd do centrum Piechowic w relacji: ul. Polna – ul. Nowotki – ul. Baczyńskiego – ul. Prusa – ul. Konopnickiej ul. Sienkiewicza – ul. 1000-lecia – ul. Kolejowa – dworzec kolejowy Piechowice (długość 2,4 km) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Piechowicach.

Antoniów (Boża Góra, Jaroszyce) – Chromiec – Kopaniec – Kromnów – Wojcieszycy – Jelenia Góra (Cieplice) – długość 14,2 km:

**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



Antoniów – (DP 2513D) – Chromiec – (DP 2513D) – Kopaniec – (DP 2762D) – Kromnów (DP 2763D) – (DP 2647D) – Wojcieszycy – (DP 2647D) – granica gmin: Stara Kamienica / Jelenia Góra (Cieplice) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze.

Antoniów (Boża Góra, Jaroszyce) – Chromiec – Mała Kamienica – Stara Kamienica – Rybnica – Jelenia Góra (Goduszyn) – długość 15,2 km:

Antoniów – (DP 2513D) – Chromiec – (DP 2773D) – Mała Kamienica – (DP 2492D) – Stara Kamienica (dworzec kolejowy) – Rybnica (dworzec kolejowy) – (DP 2723D) – granica gmin: Stara Kamienica / Jelenia Góra (Goduszyn) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze.

Barcinek – Jelenia Góra – długość 10,0 km:

Barcinek – (DP 2763D) – granica gmin: Stara Kamienica / Jeżów Sudecki – przejazd przez Gminę Jeżów Sudecki – granica gmin: Jeżów Sudecki / Jelenia Góra (Borowy Jar) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w Jeleniej Górze.

Nowa Kamienica – Stara Kamienica – długość 3,7 km:

Nowa Kamienica – (DP 2774D) – Stara Kamienica (dworzec kolejowy) i dalej poprzez sieć tras rowerowych w gminie Stara Kamienica.

Przedstawione powyżej trasy główne umożliwiają połączenie każdej miejscowości z Jelenią Górą, a także z dworcami i przystankami kolejowymi na terenie danej gminy. Możliwe są także połączenia między poszczególnymi miejscowościami w dowolnych konfiguracjach, itd.

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: Propozycja organizacji ruchu rowerowego na istniejących, budowanych, planowanych i proponowanych trasach rowerowych wewnątrz miejscowości.

Ulica lub droga	Ranga drogi	Nr drogi	Proponowana organizacja ruchu	Nr załącznika i zdjęć
1	2	3	4	5
Jelenia Góra				
Borowy Jar	wewnętrzna	–	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 015
Maciejowa – Zabobrze (ul. Konstytucji 3 Maja)	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa część południowa (w budowie)	CD nr 4 ; 001
Maciejowa – Zabobrze (ul. Konstytucji 3 Maja)	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa część północna (w budowie)	CD nr 4 ; 002
Obwodnica Południowa (Węzeł Grabarów – Pola)	krajowa	DW 367	droga pieszo – rowerowa (w budowie)	CD nr 4 ; 033a
Obwodnica Południowa (Pola – Sudecka)	krajowa	DW 367	droga pieszo – rowerowa (w budowie)	CD nr 4 ; 033b
Park Wzgórze Kościuszki	wewnętrzna	–	droga pieszo – rowerowa	CD nr 3 ; 020, 021
Wzdłuż Kanału Młynówka	wewnętrzna	–	droga pieszo – rowerowa (w budowie)	CD nr 4 ; 003, 004
1-go Maja (od Wojska Polskiego do dworca)	powiatowa	P 002666	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 036, 037, 038
Ul. Agniewska	gminna	G 113291	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 027 – 029, 091
Ul. Bankowa	powiatowa	P 002661	pas rowerowy	CD nr 4 ; 055
Ul. Barlickiego	gminna	G 113297	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 021, 082
Ul. Batalionów Chłopskich	gminna	G 113299	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h), od znaku zakazu ruchu – droga rowerowa	CD nr 3 ; 004
Ul. Bohaterów Września 1939	gminna	G 113309	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 083
Ul. Ceglana	powiatowa	P 002659	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 010
Ul. Cervi	powiatowa	P 002655	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 081
Ul. Chełmońskiego (od Parku do Muzealnej)	gminna	G 113316	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 022
Ul. Chełmońskiego (do Sudeckiej do Muzealnej)	gminna	G 113316	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 057, 058
Ul. Cieplicka (od Karkonoskiej do Romera)	powiatowa	P 002655	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 178, 179
Ul. Cieplicka (od Rataja do Romera)	powiatowa	P 002655	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 087, 088
Ul. Cinciały	gminna	G 113321	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 016, 069
1	2	3	4	5

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. Czarnoleska	gminna	G 113324	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 006
Ul. Czecha	wojewódzka	DW 366	pas rowerowy lub ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 181, 182
Ul. Czecha	wojewódzka	DW 366	pas rowerowy lub ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 022, 023
Ul. Dolnośląska	powiatowa	P 002647	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 084
Ul. Dworcowa (od Marcinkowskiego do Lubańskiej)	powiatowa	P 002657	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 187, 188
Ul. Dworcowa (przy Wojewódzkiej)	powiatowa	P 002657	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 013
Ul. Dziwizowska	powiatowa	P 002648	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 007
Ul. Francuska	gminna	G 113343	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 011
Ul. Goduszyńska	powiatowa	P 002723	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 094
Ul. Grunwaldzka	powiatowa	P 002491	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 050
Ul. Jana Pawła II (część południowa)	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 011, 012
Ul. Jana Pawła II (część północna)	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 044, 045
Ul. Karkonoska (do Cieplickiej do Czecha)	powiatowa	P 002649	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 180
Ul. Karkonoska (od Młyńskiej do Agnieszkowskiej)	powiatowa	P 002649	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 025, 026
Ul. Kasprowicza	gminna	G 113318	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 027
Ul. Kiepury (od Jana Pawła II do granicy miasta)	gminna	G 113383	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 001, 002
Ul. Kiepury (od Paderewskiego do istniejącej trasy)	gminna	G 113383	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 047
Ul. Kolberga	wewnętrzna	–	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 010
Ul. Krakowska	gminna	G 113400	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 035, 039, 040
Ul. Krośnieńska	powiatowa	P 002652	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 030, 031, 032
Ul. Krośnieńska widok do ul. Wróblewskiego	gminna	G	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 076
Ul. Krzywoustego	gminna	G 113408	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 014
Ul. Kurpińskiego	wewnętrzna	–	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 010
Ul. Lipowa	powiatowa	P 002665	pas rowerowy	CD nr 4 ; 068
1	2	3	4	5
Ul. Lubańska	powiatowa	P 002723	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 032

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. Ludowa	gminna	G 113424	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 070
Ul. Łączna	gminna	b.d.	droga pieszo – rowerowa	CD nr 3 ; 186
Ul. Łomnicka	powiatowa	P 002654	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 034
Ul. Malinowa	gminna	G	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 005
Ul. Marcinkowskiego	powiatowa	P 002670	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 075
Ul. Matejki	powiatowa	P 002661	pas rowerowy	CD nr 4 ; 056
Ul. Miarki (od Sobieskiego do Zaulek)	powiatowa	P 002658	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 023, 024
Ul. Miarki (od Spółdzielczej do Zaulek)	powiatowa	P 002658	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 067
Ul. Mieszka I	gminna	G 113439	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 014
Ul. Mickiewicza	powiatowa	P 002653	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 019
Ul. Młyńska	gminna	G 113443	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 024, 090
Ul. Mostowa	powiatowa	P 002491	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 051
Ul. Nadbrzeżna	gminna	G 113453	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 028
Ul. Nad Stawami	gminna	G 113452	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 018
Ul. Niecki	gminna	G 113458	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 008
Ul. Nowa	gminna	G 113462	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 007, 008
Ul. Objazdowa	gminna	G 113463	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 071 – 074, 092
Ul. Ogińskiego	powiatowa	P 002663	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 009
Ul. Orła	gminna	G 113471	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 086
Ul. Paderewskiego	gminna	G 113467	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 046
Plac Niepodległości	powiatowa	P 002661	pas rowerowy	CD nr 4 ; 054
Plac Piastowski	gminna	G 113484	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 079, 080
Plac Wyszyńskiego	powiatowa	P 002661	pas rowerowy	CD nr 4 ; 053
1	2	3	4	5
Ul. Podchorążych + łącznik do Kolegium	powiatowa	P 002491	droga pieszo – rowerowa na chodniku + strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 048, 049
Ul. Podgórzyńska	powiatowa	P 002650	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 020

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. Podwale	powiatowa	P 002491	pas rowerowy	CD nr 4 ; 052
Ul. Powstańców Wielkopolskich	powiatowa	P 002665	pas rowerowy, ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 063
Ul. Rataja	powiatowa	P 002657	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 085
Ul. Romera	powiatowa	P 002763	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 089
Ul. Różyckiego	powiatowa	P 002664	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 042, 043
Ul. Sobieskiego	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 016
Ul. Sobieszowska	powiatowa	P 002657	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 189, 190
Ul. Spokojna	gminna	G 113537	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 012
Ul. Spółdzielcza (od DK 3 do Lubańskiej)	gminna	G 113539	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 183, 184
Ul. Spółdzielcza	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 066
Ul. Spółdzielcza (od DK 3 do Lubańskiej)	gminna	G 113539	droga pieszo – rowerowa (planowana)	CD nr 4 ; 030, 031
Ul. Spółdzielcza (od DK 3 do Powstańców Wlkp.)	powiatowa	P 002665	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 064, 065
Ul. Staromiejska	gminna	G 113541	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 015
Ul. Struga	gminna	G 113545	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 019
Ul. Sudecka (od Hotelu do granicy miasta)	wojewódzka	DW 367	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 17, 18
Ul. Sudecka (od Wojska Polskiego do Podwale)	powiatowa	P 002661	pas rowerowy	CD nr 4 ; 060
Ul. Sudecka (od Wojska Polskiego do Hotelu)	wojewódzka	DW 367	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 059
Ul. Trasa Czeska	krajowa	DK 3	pas rowerowy	CD nr 4 ; 093
Ul. Wiejska	gminna	G 113581	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 013
Ul. Witosa	gminna	G 113587	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 006
Ul. Wojska Polskiego (od Sudeckiej do 1-go Maja)	wojewódzka	DW 367	droga pieszo – rowerowa na chodniku lub pas rowerowy	CD nr 4 ; 061
Ul. Wojska Polskiego (od Wolności do Sudeckiej)	powiatowa	P 002660	droga pieszo – rowerowa na chodniku lub pas rowerowy	CD nr 4 ; 062
1	2	3	4	5
Ul. Wolności (od Nadbrzeżnej do Ludowej)	powiatowa	P 002650	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 029
Ul. Wolności (od Ludowej do Ceglanej)	powiatowa	P 002650	droga pieszo – rowerowa (planowana)	CD nr 4 ; 009
Ul. Wolności (od Cervi do Marcinkowskiego)	powiatowa	P 002650	droga pieszo – rowerowa na chodniku lub pas rowerowy	CD nr 4 ; 077, 078

**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. Wrocławska	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 005
Ul. Wróblewskiego	powiatowa	P 002651	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 033, 034
Ul. Zaulek	gminna	G 113608	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 025, 026
Ul. Zielna	gminna	G 113609	droga pieszo – rowerowa (istniejąca)	CD nr 3 ; 185
Ul. Złotnicza	powiatowa	P 002664	droga pieszo – rowerowa na chodniku lub pas rowerowy	CD nr 4 ; 041
Piechowice				
Ścieżka Prellera	leśna	–	droga pieszo – rowerowa	CD nr 4 ; 110 – 114
Ul. 1-go Maja	gminna	115258 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 156
Ul. 1000-lecia (od Kolejowej do Orzeszkowej)	gminna	115240 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 168
Ul. 1000-lecia (od Nowotki do kładki na Kamiennej)	gminna	115240 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 4 ; 099
Ul. Baczyńskiego	niepubliczna	–	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 173
Ul. Cmentarna	gminna	115256 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 101 – 103
Ul. Górna	gminna	115266 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 153
Ul. Kolejowa	gminna	115255 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 167
Ul. Kolonijna	gminna	115267 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 158
Ul. Konopnickiej	gminna	115247 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 170
Ul. Mickiewicza	gminna	115253 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 4 ; 104
Ul. Nadrzeczna (od Słowackiego do kładki)	gminna	115237 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 163
Ul. Nadrzeczna (od kładki do Żymierskiego)	gminna	115237 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 4 ; 106, 107
Ul. Nowotki (od Baczyńskiego do Polnej)	gminna	115241 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 174
Ul. Nowotki (od Polnej do 1000-lecia)	gminna	115241 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 4 ; 100
1	2	3	4	5
Ul. Pakoszowska	powiatowa	2763 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 152, 176
Ul. Piastowska	powiatowa	2763 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 151
Ul. Polna	niepubliczna	–	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 175
Ul. Prusa	gminna	115246 D	strefa uspokojonego ruchu (≤30 km/h)	CD nr 3 ; 171, 172

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. Sienkiewicza	gminna	115244 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 169
Ul. Słowackiego	gminna	115236 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 165
Ul. Śnieżna	gminna	115270 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 159
Ul. Świerczewskiego + kładka na Kamiennej	gminna	115231 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 095 – 098
Ul. Sudecka	powiatowa	2649 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 160
Ul. Wczasowa	gminna	115239 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 157
Ul. Zawadzkiego	gminna	115261 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 155
Ul. Żymierskiego (przy kładce na Kamiennej)	wojewódzka	DW 366	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 166
Ul. Żymierskiego (od Nadrzecznej do Ścieżki Prellera)	wojewódzka	DW 366	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 105, 108, 109
Szklarska Poręba				
Ul. 1-go Maja	gminna, powiatowa	115313 D, 2733D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 035
Ul. 11-go Listopada	gminna	115333 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 094, 103, 105
Ul. Armii Czerwonej	gminna	115355 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 062
Ul. Armii Krajowej	wojewódzka	DW 358	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 068, 070, 091
Ul. Armii Ludowej	gminna	115355 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 063
Ul. Batalionów Chłopskich	gminna	115358 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 064
Ul. Czecha	gminna	115326 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 045
Ul. Chopina	gminna	115345 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 046
Ul. Demokratów	powiatowa	2732 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 080
Ul. Dolna	gminna	115337 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 104
1	2	3	4	5
Ul. Dworcowa	wojewódzka	DW 358	droga pieszo – rowerowa na chodniku, ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 081, 088, 089
Ul. Franciszkańska	gminna	115333 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 095
Ul. Górna	powiatowa	2731 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku, ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 074, 106, 107
Ul. Hutnicza	gminna	115361 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 056
Ul. Jedności Narodowej	krajowa	DK 3	ograniczenie prędkości do 40 km/h	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	gminna	115315 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 038
Ul. Kilińskiego	powiatowa	2733 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 040
Ul. Kolejowa	gminna	115304 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 110, 111, 119
Ul. Kołtątaja	gminna	115314 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 036
Ul. Kopernika	gminna	115304 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 096, 097, 100
Ul. Kościuszki	gminna	115367 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 210
Ul. Matejki	gminna	115308 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 101
Ul. Mickiewicza	gminna	115342 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 049, 050
Ul. Morcinka	gminna	115335 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 087
Ul. Muzealna	gminna	115309 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 098, 102
Ul. Odrodzenia	gminna	115343 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 048
Ul. Oficerska	gminna	115354 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 075
Ul. Okrzei	gminna	115319 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 039
Ul. Osiedle Huty	gminna	115364 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 055
Ul. Osiedle Podgórze	gminna	115355 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 067
Ul. Partyzantów	gminna	115351 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 079
Ul. Plac Sportowy	gminna	115339 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 086
Ul. Piastowska	powiatowa	2731 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku, ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 116, 118, 211
Ul. Przerwy Tetmajera	gminna	115317 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 037
1	2	3	4	5
Ul. Pstrowskiego	gminna	115339 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 084, 085
Ul. Sanatoryjna	gminna	115310 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 108
Ul. Schroniskowa	gminna	115357 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 066
Ul. Sikorskiego	krajowa	DK 3	droga pieszo – rowerowa na chodniku, ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 083
Ul. Słowackiego	gminna	115352 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 078, 090
Ul. Spokojna	gminna	115306 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	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	gminna	115374 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 043, 047
Ul. Szklana	gminna	115362 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 057
Ul. Szosa Czeska	krajowa	DK 3	ograniczenie prędkości do 40 km/h w obszarze zabudowanym	CD nr 3 ; 052
Ul. Turystyczna	gminna	115325 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 044
Ul. Uroczą	powiatowa	2733 D	droga pieszo – rowerowa na chodniku	CD nr 3 ; 041
Ul. Waryńskiego	gminna	115304 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 099, 117
Ul. Wiejska	gminna	115302 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 114
Ul. Wolności	gminna	115353 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 061, 076, 077
Ul. Wyszyńskiego	gminna	115334 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 092, 093
Ul. Żeromskiego	gminna	115363 D	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 054, 058 – 060
Stara Kamienica				
Antoniów	gminna	113241	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 133
Antoniów	powiatowa	2513 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 134
Barcinek	powiatowa	2763 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 124
Chromiec	powiatowa	2513 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 135, 142
Chromiec	powiatowa	2773 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 134
Jaroszyce, Boża Góra	powiatowa	2513 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 132
Kopaniec	gminna	113254	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 140
1	2	3	4	5
Kopaniec	powiatowa	2762 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 141
Kromnów	powiatowa	2647 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 119
Kromnów	powiatowa	2763 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 146, 148
Mała Kamienica	powiatowa	2492 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 144
Mała Kamienica	powiatowa	2773 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 144
Mała Kamienica – proponowany przystanek kolejowy	gminna	113259	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 117
Nowa Kamienica	gminna	113261	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 129, 218

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



Nowa Kamienica	powiatowa	2774 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 127
Nowa Kamienica – przystanek PKP Kwieciszowice	gminna	113261	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 118
Rybnica	gminna	113–264,265,267	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 120
Rybnica	powiatowa	2723 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 223
Rybnica (łącznie do proponowanego przystanku)	gminna	b.d.	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 116
Stara Kamienica	powiatowa	2492 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 145
Stara Kamienica	powiatowa	2763 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 122, 146
Stara Kamienica	powiatowa	2774 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 217, 222
Stara Kamienica	gminna	b.d.	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 121
Stara Kamienica	wewnętrzna	–	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 3 ; 214, 215, 216
Wojcieszyce	gminna	113283	strefa uspokojonego ruchu (≤ 30 km/h)	CD nr 4 ; 123
Wojcieszyce	powiatowa	2647 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 4 ; 121, 122, 124
Wola Kromnowska	powiatowa	2513 D	ograniczenie prędkości do 40 km/h	CD nr 3 ; 149

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



6. Rozwój infrastruktury parkingowej.

Samochód osobowy jest bez wątpienia najwygodniejszą formą transportu. Transport indywidualny ma praktycznie największą swobodę w poruszaniu się w danym mieście, również w jego centrum. Jednakże ze względu na przepustowość sieci drogowej, zwłaszcza w centralnych rejonach większych miast, realizacja wszystkich podróży w oparciu o transport indywidualny staje się kłopotliwa i, przyczyniając się do spadku przepustowości układu drogowego, w konsekwencji staje się niemożliwa. Nie należy również zapominać o kulturowym znaczeniu własnego samochodu w naszym społeczeństwie. To nie tylko środek transportu, ale w pewnym sensie także symbol statusu społecznego. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy kreować wszelkie przywileje dla transportu publicznego, uprzednio wyposażając go w szereg niezbędnych ku temu rozwiązań organizacyjno – inwestycyjnych, w celu zachowania równowagi ruchu w mieście i ograniczania zatłoczenia dróg. Jednym z ważniejszych elementów systemu zintegrowanego transportu jest wyposażenie danego miasta (aglomeracji, konurbacji) lub jeszcze większego rejonu w system parkingów, zarówno samochodowych jak i rowerowych, powiązanych bezpośrednio z ofertą komunikacji publicznej.

6. 1. Koncepcje rozwoju infrastruktury parkingowej w poszczególnych gminach.

W niniejszym podrozdziale przedstawiono kierunki rozwoju infrastruktury parkingowej oraz związane z tym zamierzenia inwestycyjne na terenie poszczególnych gmin w oparciu o dokumentację planistyczną – strategiczną (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, strategie rozwoju, itp.).

JELEŃ GÓRA¹⁹:

Na terenie miasta jest ponad 130 parkingów. W tej liczbie 16 to parkingi strzeżone. Zdecydowana większość parkingów to obiekty małe, o pojemności maksymalnej na kilkanaście pojazdów. Najsilniej niedostatek miejsc parkingowych odczuwa się w śródmieściu Jeleniej Góry. Ponadto, szczególnie w ostatnich latach, zaczyna brakować również miejsc do parkowania na niektórych obszarach mieszkaniowych. Należy rozbudowywać system parkingów (jedno- i wielopoziomowych), w szczególności dotyczy to centrum Jeleniej Góry. Wskazuje się na celowość rozważenia wykorzystania terenu dotychczasowego dworca autobusowego dla lokalizacji strategicznego parkingu (być może wielopoziomowego) obsługującego rejon Starówki.

PIECHOWICE²⁰:

Na terenie miasta, nie licząc obiektów przemysłowych, usługowych i turystycznych funkcjonuje kilkanaście parkingów. Większość z nich to obiekty małe, o pojemności maksymalnej na kilkanaście pojazdów. Zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż ul. Żymierskiego. W 2009 roku oddano do użytku parking przy ul. Szklarskiej na 20 stanowisk w centralnej części Piechowic. W związku z powyższym należy wyznaczyć oraz sukcesywnie realizować system nowych parkingów:

- śródmiejskich – zwłaszcza w rejonie centrum – dla potrzeb mieszkańców i turystów;

¹⁹ Na podstawie: 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).

²⁰ Na podstawie: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piechowice (uchwała nr 350/LIX/2010 Rady Miasta Piechowice z dnia 10 listopada 2010 roku).



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- tranzytowych – wzdłuż drogi krajowej nr 3, jako obiektów towarzyszących funkcjom usługowym, służącym także postojom weekendowym samochodów ciężarowych. Przewiduje się rozbudowę programu usług wzdłuż drogi krajowej nr 3, w rejonie istniejącego parkingu. Lokalizowane tu usługi winny być związane z przyległym ciągiem komunikacyjnym oraz obsługą turystów i zmotoryzowanych;
- turystycznych (stałych i sezonowych) w rejonie głównych szlaków i miejsc wypoczynku.

SZKLARSKA PORĘBA²¹:

Poważnym problemem dla prawidłowej obsługi ruchu samochodowego, zwłaszcza turystycznego bardzo intensywnego w sezonie, a także w dni wolne od pracy, jest brak dostatecznej liczby parkingów, w tym parkingów strzeżonych. Obecnie jest tylko kilka większych parkingów: przy ul. Sikorskiego, w centrum po południowej stronie ul. Jedności Narodowej, obok dolnej stacji wyciągu na Szrenicę, przy ul. Kilińskiego, w rejonie skrzyżowania Szosy Czeskiej i ul. Odrodzenia oraz przy drodze nr 3 w rejonie dojścia do: Wodospadu Szklarki, Wodospadu Kamieńczyk, Wiciarki, Babińca i Polany Jakuszyckiej. Ponadto występują niewielkie parkingi przy pensjonatach i domach wczasowych, dostępne tylko dla gości tych obiektów. Dodatkowo w centrum miasta udostępnia się pod parkingi sezonowe 2 tereny: przy ul. 1-go Maja i Turystycznej. Rzeczywiste potrzeby parkingowe są blisko dwukrotnie większe. Dlatego też parkowanie odbywa się na poboczach dróg i ulic, na chodnikach, w miejscach nieodpowiednich i przypadkowych, utrudniając przejazd samochodów i przejście pieszym. Należy jednak zwrócić uwagę, że parkingi wykorzystywane są w bardzo zróżnicowanym stopniu uzależnionym od pory roku, pogody, kalendarza imprez, itd. Dlatego też pełne zaspokojenie potrzeb skutkować będzie okresowym niewykorzystaniem części parkingów. Poza liczbą miejsc postojowych dla właściwej obsługi turystów ważne jest też ich rozmieszczenie w korelacji z głównymi atrakcjami miasta. W związku z powyższym planuje się realizację systemu ogólnodostępnych parkingów w rejonie centrum i dolnej stacji kolei linowej na Szrenicę. Dla parkingów tych ustala się następujące lokalizacje:

- parking wielopoziomowy przy ul. Turystycznej w sąsiedztwie dolnej stacji kolei linowej, w miejscu istniejących parkingów jednopoziomowych;
- parking jednopoziomowy przy ul. Uroczej, poniżej dolnej stacji kolei linowej, w miejscu istniejącego ciągu przyulicznych miejsc postojowych z poszerzeniem kosztem fragmentu lasu i w konsekwencji blisko 3-krotnym zwiększeniem obecnej pojemności,;
- parking wielopoziomowy przy ul. Turystycznej, za pawilonem handlowym „Albert”;
- parking jednopoziomowy w północnej części ul. Kilińskiego;
- parking wielopoziomowy powiązany z usługami pomiędzy potokiem Bieleń a projektowanym odcinkiem ulicy lokalnej łączącej ul. Sikorskiego z ul. Dworcową;
- jedno- lub wielopoziomowy parking połączony z zabudową usługową w rejonie ul. Mickiewicza – Gimnazjalnej;
- parking jednopoziomowy w rejonie planowanego ośrodka narciarskiego „Diabelski Kanion”.

Poza wyżej wymienionymi lokalizacjami postuluje się realizację mniejszych parkingów w rejonach koncentracji usług i wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

STARA KAMIENICA:

²¹ Na podstawie: 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).



W obowiązujących dokumentach planistycznych brak odniesień do budowy parkingów publicznych.

Analizując powyższe zapisy można stwierdzić, że dokumentacja planistyczno – strategiczna Jeleniej Góry w sposób dość oszczędny i lakoniczny podejmuje kwestię rozwoju systemu parkingów mieście. Na terenie Piechowic, ze względu na małą populację miasta oraz jego układ przestrzenny, kwestia parkingów nie stanowi większego, strukturalnego problemu. Podobnie jest w gminie wiejskiej Stara Kamienica, gdzie na chwilę obecną nie ma potrzeby budowy parkingów publicznych. Zdecydowanie inaczej problematyka miejsc parkingowych, a konkretnie ich niedoboru, prezentuje się w Szklarskiej Porębie. Dotyczy to przede wszystkim obsługi ruchu turystycznego w centralnych rejonach miasta oraz w okolicach dolnej stacji wyciągu na Szrenicę.

6. 2. Parkingi „PARK & RIDE”.

„Park & Ride” to parking przeznaczony dla osób zmotoryzowanych, które dojeżdżają z przedmieść do większych miast i zamierzają na ich terenie korzystać z komunikacji publicznej. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę np.: do centrum miasta. Pierwsze parkingi tego typu powstały na zachodzie Europy i są tam obecnie powszechne oraz bardzo popularne. Parkingi typu „Park & Ride” mają za zadanie „przechwycić” jak największy odsetek pojazdów kierujących się do centrum miasta i zachęcić kierowców do skorzystania z oferty transportu publicznego. W ten sposób system „Park & Ride” kilkukrotnie zwiększa zasięg oddziaływania komunikacji autobusowej, kolejowej, tramwajowej czy metra. Dla podniesienia atrakcyjności takiego rozwiązania w wielu miastach Europy zakłada się, że kierowca pojazdu pozostawionego na parkingu „Park & Ride” (także z osobą towarzyszącą) będzie mógł dalej nieodpłatnie podróżować transportem publicznym, na podstawie karty parkingowej (dowodu uprawniającego do odbioru pojazdu), do momentu powrotu na parking. Najlepiej sprawdzają się parkingi, które zachęcają kierowców do zamiany samochodu na kolej podmiejską, a więc usytuowane w pobliżu większych aglomeracji. Jednak kluczem do sukcesu jest podnoszenie jakości komunikacji publicznej, czyli jej bezpieczeństwa, wygody i punktualności. Same parkingi „Park & Ride” to dopiero połowa sukcesu. System „Park & Ride” w Polsce jest dopiero na etapie wstępnym. Analizując dotychczas zaprezentowane koncepcje rozwoju komunikacji publicznej w rejonie objętym ekspertyzą zasadne wydają się przynajmniej częściowe zaadoptowanie na tutejszy grunt systemu „Park & Ride” jako wzbogacenie oferty transportu zbiorowego. W związku z powyższym proponuje się lokalizację parkingów „Park & Ride” w następujących miejscach:

- w rejonie dworca kolejowego Szklarska Poręba Górna, na bazie obecnych miejsc parkingowych i placu składowego. Najprawdopodobniej mógłby on funkcjonować w pełnym zakresie tylko do czasu uruchomienia zintegrowanego dworca autobusowo – kolejowego, ze względu na brak miejsc dla samochodów osobowych i autobusów jednocześnie. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Szklarskiej Poręby, którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry koleją lub autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich i Karkonoszy koleją bądź „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcie nr: 001 – 004);
- w rejonie stacji kolejowej Szklarska Poręba Średnia, na bazie obecnych miejsc parkingowych. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Szklarskiej Poręby, którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry koleją lub autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich i Karkonoszy koleją bądź „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcie nr 005);



- w rejonie obecnego dworca autobusowego Szklarska Poręba Górna, zakładając jego likwidację i przeznaczenie całego lub części placu na miejsca parkingowe. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Szklarskiej Poręby, którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich i Karkonoszy „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 006 – 008);
- w rejonie planowanego parkingu przy stadionie KS „Lechia” Piechowice w Piechowicach, zakładając uruchomienie przystanku kolejowego. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Piechowic (zwłaszcza: Górzyńca, Piastowa i Pakoszowa), a także i Szklarskiej Poręby (do czasu remontu linii kolejowej nr 311), którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry (dla mieszkańców Piechowic również podróż do Szklarskiej Poręby) koleją lub autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich (w tym Grzbietu Kamienickiego) i Karkonoszy koleją bądź „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 009 i 010);
- w rejonie dworca kolejowego Piechowice, na bazie obecnego parkingu poszerzonego o plac składowy. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Piechowic (zwłaszcza: centrum i Michałowic), a także i Szklarskiej Poręby (do czasu remontu linii kolejowej nr 311), którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry (dla mieszkańców Piechowic również podróż do Szklarskiej Poręby) koleją lub autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich (w tym Grzbietu Kamienickiego) i Karkonoszy koleją bądź „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 011 – 015);
- w rejonie stacji kolejowej w Starej Kamienicy, na bazie placu składowego. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców wszystkich miejscowości gminy Stara Kamienica (za wyjątkiem: Rybnicy i Wojcieszyc), którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry koleją. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich (Grzbiet Kamienicki) „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 016 i 017);
- w rejonie stacji kolejowej w Rybnicy, na bazie placu składowego. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców wszystkich miejscowości gminy Stara Kamienica (za wyjątkiem Wojcieszyc), którzy chcą kontynuować podróż do Jeleniej Góry koleją. (Załącznik CD nr 5, zdjęcie nr 018);
- w rejonie dworca kolejowego Jelenia Góra Sobieszów, na bazie placu składowego. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Sobieszowa i Jagniałkowa, którzy chcą kontynuować podróż do centrum Jeleniej Góry, a także do Piechowic i Szklarskiej Poręby koleją lub autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Karkonoszy (Jagniątków) „cyklobusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 019 – 021);
- w rejonie dworca kolejowego Jelenia Góra Cieplice, na bazie obecnego parkingu poszerzonego o plac składowy. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców Cieplic, w tym: Osiedla XX–lecia i Osiedla Widok, którzy chcą kontynuować podróż do centrum Jeleniej Góry, a także do Piechowic i Szklarskiej Poręby koleją. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 022 i 023);
- w rejonie dworca kolejowego Jelenia Góra Zachodnia, na bazie obecnych miejsc parkingowych i placu składowego. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców centralnych rejonów Jeleniej Góry, którzy chcą kontynuować podróż w południowe rejony miasta oraz do Piechowic i Szklarskiej Poręby koleją. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich i Karkonoszy koleją, a dalej „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 024 i 025);
- w rejonie dworca kolejowego Jelenia Góra, na bazie obecnych miejsc parkingowych i placu składowego. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców centralnych rejonów Jeleniej Góry, a także:



Zabobrza i Maciejowej, którzy chcą kontynuować podróż w południowe rejony miasta oraz do Piechowic, Szklarskiej Poręby, Goduszyna, Rybnicy i Starej Kamienicy koleją. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich i Karkonoszy koleją, a dalej „cyklo– lub skibusami”. (Załącznik CD nr 5, zdjęcia nr: 026 i 027);

- w rejonie dworca autobusowego Jelenia Góra, na bazie planowanych miejsc parkingowych. Parking dla obsługi zmotoryzowanych mieszkańców centralnych rejonów Jeleniej Góry, a także: Zabobrza i Maciejowej, którzy chcą kontynuować podróż w południowe rejony miasta oraz do Piechowic, Szklarskiej Poręby i gminy Stara Kamienica autobusem. Parking również dla turystów, którzy mogliby kontynuować podróż w rejon Gór Izerskich i Karkonoszy autobusem, a dalej „cyklo– lub skibusami”.

Mniejsze parkingi w systemie „Park & Ride” można uruchomić także przy proponowanych przystankach kolejowych w Jeleniej Górze, Rybnicy i Małej Kamienicy. Czy będzie to możliwe z technicznego punktu widzenia będzie można stwierdzić dopiero po ustaleniu ich konkretnych lokalizacji.

6. 3. Parkingi „PARK & GO”.

Parkingi „Park & Go” dotyczą przede wszystkim większych miast, posiadających wyraźnie określone morfologicznie, funkcjonalnie i przestrzennie centrum. Celem budowy parkingów w systemie „Park & Go” jest ograniczenie liczby pojazdów wjeżdżających do ścisłego centrum. W przypadku Jeleniej Góry rejon ten możemy umownie określić w dwóch wariantach:

- większym – ograniczonym od północy ul. Jana Pawła II, od zachodu ulicami: Sobieskiego, Kasprowicza, Groszową i Wolności, od południa Aleją Wojska Polskiego, zaś od wschodu ulicami: Złotniczą i Różyckiego;
- mniejszym – ograniczonym od północy ulicami: Kilińskiego i Pijarską, od zachodu ul. Podwale, od południa: Placem Wyszyńskiego, Placem Niepodległości, Bankową i 1-go Maja, zaś od wschodu ul. Kubsza.

Podróżujący powinien skorzystać z takiego parkingu i dalej kontynuować podróż pieszo lub transportem publicznym. Podobnie jak dla parkingów kubaturowych wewnątrz obszaru centralnego również w przypadku parkingów „Park & Go”, oddanie do użytku każdego takiego obiektu powinno być powiązane z likwidacją takiej samej liczby (w przybliżeniu) miejsc parkingowych na chodnikach lub przy krawężnikach w otaczającym obszarze. Wewnątrz ścisłego centrum lub śródmieścia zakłada się też daleko idące ograniczenia dla ruchu samochodowego i bezwzględne priorytety dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego. System „Park & Go” pomimo, że dotyczy mniejszego rejonu, jest zdecydowanie bardziej skomplikowany od systemu „Park & Ride” i wymagałby na gruncie Jeleniej Góry pogłębionych badań i studiów komunikacyjno – inżynierskich.

6. 4. Parkingi „BIKE & RIDE”.



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Według dr Piotra Kuropatwińskiego²² z Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego „dokładniejsze badania struktury podróży w mieście przy zastosowaniu kryterium celu i rodzaju wykorzystywanego środka transportu oraz porównanie kosztów rozbudowy infrastruktury rowerowej z kosztami rozbudowy infrastruktury komunikacji zbiorowej doprowadziło w wielu miastach do wniosku, że należy tworzyć warunki do renesansu znaczenia podróży rowerowych w mieście. Zaczęto również opracowywać systemy wiązania komunikacji rowerowej z komunikacją zbiorową. Najbardziej zaawansowaną formą takiego systemu powiązań, umożliwiających rozszerzenie skali korzystania z rowerów na obszar dużych aglomeracji jest system stacji rowerowych tworzonych przy węzłach przesiadkowych systemów komunikacji zbiorowej, najczęściej przy stacji kolei regionalnych i lokalnych”²³.

Parkingi „Bike & Ride” są rozwiązaniem integrującym komunikację publiczną z rowerami. Dzięki temu systemowi zwiększa się kilkukrotnie zasięg oddziaływania komunikacji publicznej, do której dotarcie dzięki rowerom jest szybsze i możliwe z większych dystansów. „Bike & Ride” to przede wszystkim oferta dla mieszkańców znudzonych korkami, którzy do miejsca pracy lub do szkoły nie są skłonni jeździć rowerem ze względu na zbyt dużą odległość. Parkingi typu „Park & Ride” mają za zadanie „przechwycić” jak największy odsetek rowerzystów kierujących się do centrum miasta i zachęcić do skorzystania na dalszą podróż z oferty transportu publicznego. Rozwiązanie to sprawdziło się w wielu miastach Europy i jest tam obecnie powszechne oraz bardzo popularne. Parkingi „Bike & Ride” są także stosowane na coraz większą skalę w Polsce. Analizując dotychczas zaprezentowane koncepcje rozwoju komunikacji publicznej w rejonie objętym ekspertyzą zasadne wydają się, analogicznie do systemu „Park & Ride”, powszechne zaadoptowanie na tutejszy grunt systemu „Bike & Ride” jako wzbogacenie oferty transportu zbiorowego. Parkingi „Bike & Ride” w odróżnieniu od parkingów „Park & Ride” nie wymagają dużych powierzchni, a tym samym znacznych nakładów finansowych. W związku z powyższym, jako plan minimum, należałoby je zlokalizować przed każdym z istniejących i planowanych dworców bądź przystanków kolejowych oraz w obrębie istniejących i planowanych dworców autobusowych. Ponadto, jako plan maksimum, parkingi „Bike & Ride” powinny funkcjonować w następujących rejonach:

- przy każdej z pętli autobusowych obsługiwanych przez MZK Jelenia Góra sp. z o.o.;
- na końcowych i większych przelotowych przystankach autobusowych linii międzymiastowych, to jest dodatkowo we wsiach: Antoniów, Barcinek, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Mała Kamienica, Nowa Kamienica i Wojcieszycy na terenie gminy Stara Kamienica;
- w wybranych rejonach Jeleniej Góry niedostępnych dla ruchu rowerowego, to jest przy wjazdach na Starówkę, przy wjazdach do Parku Zdrojowego w Cieplicach, itp. („Bike & Go”);
- przy bramach (kasach biletowych) do Karkonoskiego Parku Narodowego, gdzie dalsza podróż rowerem jest zabroniona („Bike & Go”), w tym w rejonie dolnej stacji wyciągu na Szrenicę w Szklarskiej Porębie.

7. Węzły komunikacyjne.

²² Wiceprezydent Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF).

²³ Cytat z referatu „Bike ‘n Ride jako element łańcucha zrównoważonej mobilności” ze spotkania generalnego Koalicji Lanckorońskiej w Augustowie w dniach 18 – 19 listopada 2006 roku (dr Piotr Kuropatwiński).

**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 Słownika Języka Polskiego węzeł komunikacyjny to miejsce lub miejscowość, w których krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne lub telekomunikacyjne. W naukach geograficznych, w tym przypadku w geografii transportu, mianem węzła komunikacyjnego możemy nazwać miejsce skrzyżowania dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych bądź korytarzy lotniczych, a w szerszym znaczeniu cały obszar, np.: miasto, będące ważnym ośrodkiem dla transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, wodnego, itd. Węzłami dróg rowerowych możemy nazwać miejsca skrzyżowania tras rowerowych, punktów orientacyjnych, punktów spotkań, miejsc odpoczynku, miejsc informacji turystycznej, a także lokalizacji małej gastronomii, sklepów i warsztatów rowerowych, niekiedy także hoteli, kempingów, itp. Ważniejsze węzły tras rowerowych powinny być zarazem przystankami (węzłami) lokalnej i regionalnej komunikacji zbiorowej. Na potrzeby wynikające z tematyki niniejszej ekspertyzy możemy stwierdzić, że zintegrowanym węzłem komunikacyjnym w ujęciu lokalnym będzie więc miejsce, w którym krzyżują się przebiegi linii komunikacyjnych: kolejowych, autobusowych i rowerowych. Węzły komunikacyjne zlokalizowane w rejonie objętym ekspertyzą możemy umownie podzielić na 3 stopnie, proponując w ten sposób ich hierarchię, a w konsekwencji sposób docelowego zagospodarowania.

Infrastruktura w obrębie zintegrowanego węzła komunikacyjnego 1-go stopnia powinna składać się z następujących elementów:

- przebieg linii kolejowej;
- przebieg linii autobusowej (wewnątrzmiastowej bądź międzymiastowej);
- przebieg szlaku rowerowego;
- parking „Park & Ride”;
- parking „Bike & Ride”;
- budynek dworcowy, oferujący dla podróżnych:
 - kasy biletowe;
 - informację;
 - poczekalnię;
 - toalety;
 - punkty usługowe;
 - punkty gastronomiczne;
 - dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

W związku z powyższym rolę zintegrowanych węzłów komunikacyjnych 1-go stopnia mogą pełnić docelowo:

- dworzec kolejowy Jelenia Góra;
- dworzec kolejowy, a docelowo dworzec kolejowo – autobusowy Piechowice;
- dworzec kolejowy, a docelowo dworzec kolejowo – autobusowy Szklarska Poręba Górna;
- stacja kolejowa, a docelowo dworzec kolejowo – autobusowy Stara Kamienica;
- dworzec autobusowy Jelenia Góra, pomimo braku linii kolejowej.

Infrastruktura w obrębie zintegrowanego węzła komunikacyjnego 2-go stopnia powinna składać się z następujących elementów:

- przebieg linii kolejowej;

**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



- przebieg linii autobusowej (wewnętrznej bądź międzymiastowej);
- przebieg szlaku rowerowego;
- parking „Park & Ride”;
- parking „Bike & Ride”;
- budynek dworcowy, oferujący dla podróżnych poczekalnię i toalety;
- dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

W związku z powyższym rolę zintegrowanych węzłów komunikacyjnych 2-go stopnia mogą pełnić docelowo:

- dworzec kolejowy Jelenia Góra Zachodnia;
- dworzec kolejowy Jelenia Góra Cieplice;
- dworzec kolejowy Jelenia Góra Sobieszów;
- stacja kolejowa Szklarska Poręba Średnia;
- stacja kolejowa Rybnica;
- rejon stadionu KS „Lechia” Piechowice w przypadku utworzenia parkingu, przystanku kolejowego oraz oferty hotelowo – gastronomicznej przy stadionie.

Po ewentualnym uruchomieniu kas biletowych, informacji oraz oferty usługowo – gastronomicznej na terenie dworców kolejowych: Jelenia Góra Zachodnia, Jelenia Góra Cieplice i Jelenia Góra Sobieszów, będzie można je zakwalifikować do węzłów komunikacyjnych 1-go stopnia.

Infrastruktura w obrębie zintegrowanego węzła komunikacyjnego 3-go stopnia powinna składać się z następujących elementów:

- przebieg linii kolejowej;
- przebieg linii autobusowej (wewnętrznej bądź międzymiastowej);
- przebieg szlaku rowerowego;
- parking „Bike & Ride”;
- dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

W związku z powyższym rolę zintegrowanych węzłów komunikacyjnych 3-go stopnia mogą pełnić docelowo:

- przystanek kolejowy Jelenia Góra Jelchem;
- przystanek kolejowy Jelenia Góra Orle;
- przystanek kolejowy Piechowice Dolne;
- przystanek kolejowy Górzyniec;
- przystanek kolejowy Szklarska Poręba Dolna;
- przystanek kolejowy Szklarska Poręba Huta;
- przystanek kolejowy Szklarska Poręba Jakuszyce;
- proponowane przystanki kolejowe:
 - Jelenia Góra Osiedle Łomnickie;
 - Jelenia Góra Lotnisko;
 - Jelenia Góra JZO;
 - Jelenia Góra Centrum;
 - Jelenia Góra Zabobrze;
 - Jelenia Góra Starostwo Powiatowe;
 - Jelenia Góra Kolegium Karkonoskie;
 - Jelenia Góra Spółdzielcza;
 - Jelenia Góra Malinnik;

**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 Cieplice Uzdrowisko;
- Jelenia Góra Goduszyn.
- rejon obecnego dworca autobusowego Szklarska Poręba Górna, zakładając jego likwidację i przeznaczenie całego placu lub jego części na miejsca parkingowe, bez względu na fakt braku linii kolejowej.

Pozostałe obiekty pełnić będą rolę pomniejszych, uzupełniających węzłów komunikacyjnych, niemniej istotnych w proponowanym systemie zintegrowanego transportu. Należą do nich:

- proponowane przystanki kolejowe:
 - Rybnica (dodatkowy przystanek na linii nr 274, gmina Stara Kamienica);
 - Mała Kamienica (linia nr 274, gmina Stara Kamienica);
 - w rejonie Doliny Małej Kamiennej (linia nr 311, gmina Stara Kamienica);
 - Czerwony Potok (linia nr 311, Szklarska Poręba);
 - Nowy Świat (linia nr 311, Szklarska Poręba);
- proponowane przystanki przesiadkowe w Jeleniej Górze:
 - skrzyżowanie ulic: Rataja i Cieplickiej;
 - skrzyżowanie ulic: Marcinkowskiego i Wolności;
 - skrzyżowanie ulic: Miarki – Wojewódzka z ul. Spółdzielczą;
 - skrzyżowanie ulic: Aleja Wojska Polskiego i Rataja;
 - skrzyżowanie ulic: Aleja Wojska Polskiego i Sudecka;
 - skrzyżowanie ulic: Aleja Wojska Polskiego i 1-go Maja;
 - skrzyżowanie ulic: Jana Pawła II i Grunwaldzka;
 - skrzyżowanie ulic: Różyckiego i Flisaków;
 - skrzyżowanie ulic: Różyckiego i Ogińskiego;
 - przystanek „Podwale” przy ul. Podwale (skrzyżowanie z ul. Obrońców Pokoju);
 - przystanek „Mała Poczta” przy ul. Wolności (skrzyżowanie z ul. Powstańców Wielkopolskich);
- pętle autobusowe na liniach komunikacyjnych MZK Jelenia Góra sp. z o.o.;
- końcowe i przelotowe przystanki autobusowej komunikacji międzymiastowej na terenie gminy Stara Kamienica.

8. Rozwiązania organizacyjne w systemie zintegrowanego transportu publicznego.

8. 1. Definicja.

**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



W naukach geograficznych (geografia transportu i komunikacji), a przede wszystkim w naukach ekonomicznych (logistyka), system zintegrowanego transportu publicznego to wewnętrznie zintegrowany system transportowy, polegający na przewozie osób przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie jednej umowy transportowej. Umowa transportowa zawierana jest przez operatora transportu zintegrowanego, ponoszącego pełną odpowiedzialność za realizację przewozów. Cele zintegrowanego systemu transportu publicznego to przede wszystkim:

- usprawnienie przewozu pasażerów;
- minimalizacja czasu transportu;
- minimalizacja kosztów transportu.

Warunkiem realizacji powyższych celów jest stosowanie zarówno ujednoczonych środków przewozowych jak i ujednoczonych rozwiązań organizacyjnych. Standaryzacja wymagana jest również w zakresie wyposażenia węzłów komunikacyjnych. Operator transportowy jest najważniejszym elementem zintegrowanego systemu transportowego. Jego funkcje może pełnić wydzielona jednostka podległa samorządowi terytorialnemu lub większemu związkowi (stowarzyszeniu) samorządów, przygotowana do pełnienia tej funkcji. Operator ponosi na własny koszt i na własne ryzyko odpowiedzialność związaną z przewozem pasażerów. Ponosi zarówno ryzyko związane z własną działalnością, jak również z działalnością pozostałych wykonawców. Zawiera własne umowy z pozostałymi przewoźnikami procesu transportowego, a także koordynuje ich działalność.

Na potrzeby niniejszej ekspertyzy zdecydowano się na przyjęcie większości rozwiązań organizacyjnych, dotyczących systemu zintegrowanego transportu publicznego, zaproponowanych w opracowanym w 2006 roku „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013”²⁴ oraz ich zaadoptowanie do analizowanego rejonu. Wybór ten wynika z następujących przesłanek:

- podstawowa rola miasta Jelenia Góra w proponowanym systemie zintegrowanego transportu, ze względów: demograficznych, osadniczych, organizacyjnych, infrastrukturalnych, a także funkcji jakie pełni w zakresie obsługi oraz powiązań społeczno – ekonomicznych w skali całego regionu;
- chęć uniknięcia powielania rozwiązań, bazujących na ogólnodostępnym dorobku naukowo – technicznym, a także na praktyce znanej z wielu rejonów kraju i świata;
- merytoryczna wartość i komplementarność rozwiązań zaproponowanych w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013”.

Według „Zintegrowanego Planu...” zintegrowany system transportu publicznego to system, w którym:

- wszystkich przewoźników objętych systemem obowiązuje jeden wspólny, zintegrowany rozkład jazdy;
- we wszystkich pojazdach tych przewoźników obowiązują jednakowe zasady dotyczące wysokości opłat i uprawnień do przejazdów ulgowych;
- na podstawie jednego rodzaju biletów przejazdowych można korzystać z przejazdów wszystkimi pojazdami tych przewoźników;
- w węzłach komunikacyjnych systemu zapewnione są właściwe warunki (techniczne, organizacyjne, informacyjne) przemieszczeń między wszystkimi pojazdami tych przewoźników;

W skład zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w rejonie objętym ekspertyzą wejdą:

- przewozy miejską komunikacją autobusową;
- międzygminne (międzomiastowe) przewozy autobusowe;

²⁴ Uchwała nr 640/L/2006 Rady Miejskiej w Jeleniej Górze z dnia 24 października 2006 roku.



- przewozy kolejowe.

W związku z powyższym podstawowe rozwiązania organizacyjne dotyczyć będą:

- integracji różnych przewoźników;
- integracji transportu indywidualnego z transportem publicznym;
- rozwój inteligentnych technologii związanych z zarządzaniem przewozami, w tym sterowaniem ruchu.

8. 2. Integracja.

Integracja przewoźników:

Według „Zintegrowanego Planu...” zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu komunikacji autobusowej i kolejowej na poziomie:

- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych;
- wspólnego użytkowania torów kolejowych przez różnych operatorów;
- systemów informatycznych dotyczących zarządzania przewozami i zarządzania ruchem;
- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

W ujęciu niniejszej ekspertyzy integracja przewoźników to także w pewnym sensie „podział rynku” oraz wzajemne uzupełnianie się na pokrewnych relacjach. Zgodnie z propozycjami zawartymi w ekspertyzie priorytet przewozów należałoby oddać kolei. Dotyczy to następujących relacji:

- Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce jako wariant międzymiastowy, po modernizacji linii kolejowej nr 311 na odcinku Piechowice – Szklarska Poręba. Odcinek: Piechowice – Szklarska Poręba o średniej częstotliwości kursów, np.: co 60 minut;
- Jelenia Góra – Piechowice jako wariant wewnątrzmiastowy o dużej częstotliwości kursów, np.: co 20 – 30 minut;
- Jelenia Góra – Rybnica – Stara Kamienica – Mała Kamienica jako wariant międzymiastowy o średniej częstotliwości kursów, np.: co 60 minut.

Linie międzymiastowe, realizowane przez rejsowe autobusy PKS bądź przez zorganizowaną komunikację typu BUS, funkcjonowałyby sprawniej w ramach komunikacji pasażerskiej w rejonie objętym ekspertyzą, spełniając następujące warunki:

- początek i koniec biegu na terenach miejskich na zintegrowanych węzłach komunikacyjnych 1-go stopnia;
- przystanki pośrednie na terenach miejskich na zintegrowanych węzłach komunikacyjnych 2-go stopnia oraz wybranych węzłach 3-go stopnia i uzupełniających;
- przebieg głównymi ulicami miejskimi i drogami krajowymi;
- przewozy na terenie gminy Szklarska Poręba i Stara Kamienica w rejonach pozbawionych obsługi przez kolej i komunikację miejską.

Zgodnie z propozycjami zawartymi w niniejszej ekspertyzie priorytet dla autobusowej komunikacji międzymiastowej dotyczyłby następujących relacji:

- Jelenia Góra – Piechowice – Szklarska Poręba – Jakuszyce jako linia „ekspresowa” biegnąca po drodze krajowej 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)



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- Piechowice – Szklarska Poręba jako przedłużenie linii biegnącej od strony Kowar i Karpacza przez Podgórzyn i Sobieszów;
- Jelenia Góra – Barcinek jako odcinek przelotowy dla kursów do: Lwówka Śląskiego, Gryfowa Śląskiego, Lubania i Zgorzelca;
- obsługa Szklarskiej Poręby poprzez linię okrężną lub dwie linie wahadłowe;
- obsługa wsi: Antoniów, Chromiec, Kopaniec, Kromnów, Mała Kamienica Nowa Kamienica i Wojcieszycze zgodnie z dzisiejszą relacją lub poprzez linię okrężną z początkiem i końcem biegu w Starej Kamienicy;
- uzupełniająco w stosunku do komunikacji miejskiej w relacji: Jelenia Góra – Maciejowa jako odcinek przelotowy dla kursów w stronę Wrocławia;
- uzupełniająco w stosunku do komunikacji miejskiej w relacji: Jelenia Góra – Czarne jako odcinek przelotowy dla kursów w stronę Kowar i Karpacza.

Priorytet dla autobusowej komunikacji miejskiej dotyczyłby przede wszystkim następujących rejonów:

- części śródmiejskiej Jeleniej Góry oraz jej połączeń z: Zabobrzem, Maciejową, rejonem ul. Grunwaldzkiej i ul. Podchorążych oraz rejonem Czarne;
- Osiedla XX-lecia i Osiedla Widok, obsługiwane z dużą częstotliwością od strony Cieplic oraz z mniejszą częstotliwością od strony Śródmieścia;
- Jagniątkowa, obsługiwane od strony Sobieszowa i Piechowic;
- Michałowic, obsługiwanych od strony Piechowic i Sobieszowa;
- Górzyńca, Piastowa i Pakoszowa, obsługiwanych od strony Piechowic.

Priorytet dla autobusowej komunikacji typu „cyklobus” i „skibus” dotyczyłby obsługi ruchu turystycznego w następujących relacjach:

- dworzec kolejowy – autobusowy Szklarska Poręba Góra – dolna stacja wyciągu na Szrenię;
- dworzec kolejowy – autobusowy Piechowice – Michałowice;
- dworzec kolejowy Sobieszów – Jagniątków;
- dworzec kolejowy – autobusowy Stara Kamienica – Chromiec / Kopaniec (opcjonalnie od strony Piechowic poprzez Piastów i Wolę Kromnowską).

W ujęciu niniejszej ekspertyzy osiągnięcie pełnej integracji przewoźników w systemie zintegrowanego transportu to przede wszystkim powołanie jednego operatora (np.: utworzenie związku komunikacyjnego) odpowiedzialnego za realizację przewozów wewnątrz rejonu objętego ekspertyzą. Podstawowym zadaniem operatora, zgodnie z informacjami zawartymi na wstępie rozdziału, byłaby koordynacja działań wszystkich przewoźników, a także właścicieli infrastruktury transportowej, czyli obecnie około kilkunastu podmiotów, a wśród nich na pewno:

- Urząd Miasta Jelenia Góra;
- Urząd Miasta Piechowice;
- Urząd Miejski Szklarska Poręba;
- Urząd Gminy Stara Kamienica;
- Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze;
- MZK Jelenia Góra sp. z o.o.;
- PKS Jelenia Góra „Tour” sp. z o.o.;
- KRY-CHA Wojciech Chadży;
- RO-KO Car Service sp. z o.o.;

**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



- Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- Koleje Dolnośląskie SA;
- PKP Polskie Linie Kolejowe SA;
- PKP SA, Oddział Dworce Kolejowe;
- PKP SA, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami;
- PKP Cargo SA;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- Dolnośląska Służba Dróg i Kolej;
- Polskie Towarzystwo Turystyczno – Krajoznawcze;
- liczni przewoźnicy realizujący połączenia międzyregionalne, obejmujące swoim rozkładem jazdy analizowany rejon.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym:

Według „Zintegrowanego Planu...” transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach, w relacjach: dom – praca i dom – szkoła oraz w innych podróżach wewnątrz danego rejonu. Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intermodalność transportową.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów („Park & Ride”, „Park & Go”, „Bike & Ride”, „Bike & Go”);
- systemu tras rowerowych;
- systemu informacji i zarządzania ruchem.

8. 3. Technologia.

Informacja:

Według „Zintegrowanego Planu...” ważnym czynnikiem, mającym wpływ na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach



przesiadek, systemie taryfowym, itd., itp. Kraje Unii Europejskiej nie oszczędzają środków na tworzenie i ciągłe unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy;
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja);
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS);
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także omijanie „korków”);
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych;
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Pasażer na przystanku lub stacji, oprócz standardowej informacji w postaci rozkładów jazdy danych linii oraz schematu układu linii (mapki) w obrębie danego rejonu, informowany jest dodatkowo poprzez wyświetlacz elektroniczny. Pokazuje on nr linii, jej kierunek oraz dokładny czas przyjazdu na przystanek (stację). W połączeniu z systemem sterowania ruchem, informacja taka funkcjonuje jako tak zwana dynamiczna informacja pasażerska. Poprzez współdziałanie z systemem sterowania ruchu wskazuje rzeczywisty czas przyjazdu. W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, aby na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami;
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, aby skrócić czas opóźnienia;
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy, co przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji przez pasażerów;
- w przypadku połączeń kolejowych funkcjonują specjalne rozwiązania związane z inżynierią i zasadami bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

Rozwój informacji pasażerskiej stanowi bardzo istotny element podwyższania jakości usług przewozowych. Chodzi tu nie tylko o tradycyjne rozkłady jazdy (przystanek, stacja, folder, broszura, internet, bezpłatna infolinia), ale również o bieżącą informację wizualną i głosową w pojazdach i na przystankach (stacjach), podającą rozkłady zaktualizowane, uwzględniające warunki ruchu na trasie przejazdu. Do efektywnego sterowania ruchem coraz częściej wykorzystywana jest telematyka oraz system GPS. Ofertę tą uzupełniają możliwości przesyłania potencjalnym pasażerom automatycznych informacji SMS z wykorzystaniem telefonii komórkowej.

Telematyka:



Telematyka²⁵ to rozwiązania telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne oraz rozwiązania automatycznego sterowania dostosowane do potrzeb obsługiwanych systemów fizycznych, wynikających z ich zadań, infrastruktury, organizacji, procesów utrzymania oraz zarządzania i zintegrowane z tymi systemami. Termin telematyka należy do terminów, które powstają w wyniku postępu naukowego, w tym przypadku burzliwego rozwoju technik komunikacyjnych i informacyjnych. Termin ten występuje zazwyczaj z przymiotnikiem określającym dziedzinę zastosowania np.: telematyka transportu. Systemy telematyczne wykorzystują różne urządzenia i oprogramowania oraz systemy:

- komunikacji elektronicznej, łączące poszczególne elementy systemu telematycznego (sieci rozległe WAN, sieci lokalne LAN, sieci telekomunikacji ruchomej, systemy satelitarne);
- pozyskiwania informacji (czujniki pomiarowe, kamery wideo, radary);
- prezentacji informacji dla administratorów systemu telematycznego (systemy GIS, systemy kontroli dostępu);
- prezentacji informacji dla użytkowników systemu (sygnalizacja świetlna, radiofonia, technologie internetowe).

Najważniejszymi funkcjami systemów telematycznych są funkcje operowania informacją. Dotyczy to jej pozyskiwania, przetwarzania, dystrybucji wraz z transmisją i wykorzystania w różnorodnych procesach decyzyjnych. Systemy i aplikacje telematyczne są konstruowane do kreślonych procesów.

Według „Zintegrowanego Planu...” stosowanie nowoczesnych technologii telematycznych w transporcie, rozumiane jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), może pozwolić na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić 5 grup tych systemów:

- 1) Systemy zarządzania ruchem oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
 - optymalizują działanie urządzeń drogowych (np.: sieci sygnalizacji świetlnej);
 - umożliwiają między innymi selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów uprzywilejowanych oraz transportu publicznego;
 - zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza;
 - wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości;
 - informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, a także z odległości kilkuset metrów);
 - wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania;
 - ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory;
 - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przy użyciu urządzeń umożliwiających lub blokujących wjazd na określony teren (np.: ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu).
- 2) Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np.: parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):

²⁵ Na podstawie <http://pl.wikipedia.org/wiki/Telematyka> oraz Nowacki G., *Telematyka transportu drogowego*, Warszawa 2008.



- umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki;
 - sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek” (płatniczych kart mikroprocesorowych). Systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi, itp.
- 3) Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
- umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np.: tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu. Odbywa się to w oparciu o system GPS;
 - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują. Daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”.
- 4) Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
- umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami transportu. Dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) i w różny sposób (telefon, faks, internet);
 - w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD, DVD).
- 5) Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi. Pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy” dla pojazdów uprzywilejowanych). Połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrza pojazdów oraz przystanków (kamery).

Zarządzanie przewozami wraz z wykorzystaniem narzędzi telematki może dotyczyć przewozów pasażerów oraz ładunków jedną lub wieloma gałęziami transportu. Od strony przestrzennej zarządzanie przewozami odnosi się do korytarzy transportowych, jak i do obszarów miejskich, regionów lub relacji międzynarodowych. Systemy zarządzania transportem wraz z systemami wspomagającymi mogą być wprowadzane przez administrację publiczną, sektor prywatny, jak też w ramach współpracy sektora publicznego z prywatnym (partnerstwo publiczno – prywatne). O ile zarządzanie prowadzone przez administrację publiczną jest wyrazem prowadzonej przez nią polityki transportowej, to sektor prywatny w tym przypadku kieruje się koniecznością poprawy efektywności prowadzonej działalności.

8. 4. Ekologia.

Coraz wyraźniej dotychczasowa era przemysłowa stopniowo przekształca się w erę ekologiczną, w której główny akcent kładzie się na umiejętność racjonalnego zarządzania zasobami naturalnymi. Do podstawowych założeń ery ekologicznej należą między innymi: akceptacja koncepcji zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju), dążenie do ochrony głównych ekosystemów Ziemi, kreowanie narodowych polityk ekologicznych, opanowanie wiedzy o zarządzaniu zasobami przyrody, tworzenie nowych, proekologicznych organizacji biznesowych. Należy także zauważyć, iż przy tworzeniu narodowej polityki ekologicznej jednym z jej głównych elementów winna być koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu. Biznes transportowy powinien brać pod uwagę w swojej działalności odpowiedzialność za środowisko naturalne. Ekologia, jako nauka badająca funkcjonowanie i zależności między organizmami żywymi a środowiskiem, staje się swoistą ideologią prowadzenia współczesnego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



biznesu, zazębiając się coraz bardziej z ekonomią. Zarówno osiąganie wysokich efektów ekonomicznych bez względu na ekologię, jak i całkowita nienaruszalność środowiska naturalnego bez liczenia się z realiami gospodarczymi, nie są dobrymi rozwiązaniami. Optymalne rozwiązania powinny brać pod uwagę racjonalne potrzeby gospodarki przy uwzględnieniu wymogów ekologicznych. W równej mierze dotyczy to transportu, jako dziedziny aktywności gospodarczej i jej wpływu na środowisko naturalne²⁶.

Emisja szkodliwych substancji związanych z ruchem drogowym kosztuje Wspólnotę Europejską 1,7 % PKB lub 360 euro rocznie na każdego jej obywatela, nie wspominając o kosztach leczenia chorób wywołanych przez zanieczyszczone środowisko. Oprócz wzrostu zanieczyszczenia atmosfery rozszerzają się tereny o przekroczonym dopuszczalnym poziomie hałasu powodowanego przez ten transport. Ponadto transport samochodowy jest jednym z głównych konsumentów nieodnawialnych zasobów paliwowo – energetycznych (...). Autobus, który emituje niewiele większą ilość spalin niż samochód osobowy, przewozi tyle osób, ile 70 samochodów w mieście i 30 samochodów poza miastem. Tym sposobem transport zbiorowy jest znacznie mniej szkodliwy dla środowiska niż transport indywidualny. Jeszcze lepszy jest rower, gdyż nie emituje żadnych zanieczyszczeń. Większość przejazdów samochodem na terenie miast odbywa się na odcinku do 5 km – taką odległość może pokonać na rowerze niemal każdy (...). Telematyczne systemy sterowania ruchem mogą zwiększyć bezpieczeństwo, zapewnić większe wykorzystanie sieci transportu, przyczyniają się także do poprawy stanu środowiska. Główną rolę odgrywa tutaj podstawowe rozpoznanie ruchu oraz warunków drogowych i pogody. Rozpoznanie warunków drogowych i przekazanie tej informacji nadjeżdżającym uczestnikom ruchu to równocześnie korzyść w zmniejszonej emisji spalin oraz ograniczenie hałasu, uciążliwego zwłaszcza w zwartej zabudowie (...). Pomimo pewnego postępu w tym zakresie, skażenie środowiska przez transport drogowy jest ciągle poważnym problemem w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, poważniejszym niż w krajach Europy Zachodniej. Tak więc jakiegokolwiek zmniejszenie natężenia ruchu dałoby natychmiast pozytywne wyniki w formie zmniejszenia szkodliwych emisji. Wiele miast wprowadza systemy telematyki transportu orientowane na jakość powietrza. Specjalne służby monitorują skażenie, informują o jakości powietrza i ustalają strategię ograniczeń podróżowania w obszarach dużego skażenia. Istnieje potrzeba integracji służb ochrony środowiska dla stworzenia szerszej strategii transportu, zwiększenia jego wydajności i zmniejszenia skażenia powietrza (...). Zadaniem urzędów / systemów telematycznych jest dostarczanie informacji (z wykorzystaniem różnych nośników, jak np.: znaki o zmiennej treści) dla uczestników ruchu w celu skorygowania ich wcześniejszych zachowań i zmiany decyzji, aż do rezygnacji z korzystania z samochodu w planowanej podróży na rzecz transportu zbiorowego lub roweru²⁷. Popularyzacja wśród społeczności nowego typu transportu w postaci codziennej komunikacji rowerowej stanowi więc rozwiązanie, które przyniesie mieszkańcom rejonu objętego ekspertyzą niewątpliwie korzyści ekologiczne, ekonomiczne i społeczne. Należy przełamać również bariery instytucjonalne i świadomościowe, ograniczające użycie roweru jako środka transportu oraz bariery prawne, kulturowe i finansowe, uniemożliwiające szersze użycie roweru. Proponowane inwestycje infrastrukturalne poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego i będą miały korzystny wpływ na dostępność transportu dla mniej zamożnych.

Według „Zintegrowanego Planu...” ekologia w transporcie zbiorowym to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do wybranych rejonów danego obszaru,

²⁶ Antonowicz M., Zielaskiewicz H., http://www.logistyka.net.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=4476&Itemid=40, 2006.

²⁷ Sarna S., FaberMaunsell Polska sp. z o.o., „Ekologiczne skutki telematyki transportu”, Ekologia nr 5 – 2007, Warszawa 2007.



zamiast własnymi samochodami. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej. Ekologiczny transport zbiorowy to także odpowiednie wykorzystanie pojemności środków transportu (autobusów, składów kolejowych) w stosunku do natężenia na danej relacji. Przekłada się to między innymi na mniejsze zużycie paliwa i energii elektrycznej, a tym samym zmniejsza się emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Nieco mniej ważna, z uwagi na dość niski poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki spalinowe, ale istotna w uzdrowiskach i na obszarach chronionych, jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego, np.: napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego dla autobusów, które mogłyby obsługiwać linię pomiędzy dworcami: kolejowym i autobusowym w Jeleniej Górze, kursując przez deptak pieszy prowadzący przez Starówkę, jak również na drogach prowadzących przez obszar uzdrowiska w Cieplicach. Niniejsza ekspertyza rekomenduje rozszerzenie tego pomysłu na linie autobusowe obsługujące:

- rejon Szklarskiej Poręby (proponowana linia okrężna lub linie wahadłowe);
- rejon gminy Stara Kamienica (linie obsługujące: Antoniów, Chromiec, Kopaniec);
- linie obsługujące Jagniątków, Michałowice i Górzyniec;
- rejon objęty systemem „cyklobusów” i „skibusów”;
- docelowo w całym rejonie objętym ekspertyzą.

9. Wnioski.

Rozwój systemu zintegrowanego transportu publicznego w rejonie objętym ekspertyzą **wymaga** między innymi:

- poprawy spójności lokalnych systemów transportowych (miejskiego i podmiejskiego);
- skoordynowania rozkładów jazdy;
- utworzenia jednolitego systemu taryfowego;
- utworzenia związku komunikacyjnego i operatora koordynującego różne gałęzie transportu;
- modernizacji i rewitalizacji, a także doposażenia w ofertę usługową (kasy, informacja, poczekalnia, toalety, gastronomia) istniejących dworców i przystanków (kolejowych i autobusowych) jako początkowych i docelowych punktów podróży;
- zmian dokumentacji planistycznej: studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- współpracy z wieloma właścicielami nieruchomości (dzierżawa lub wykup gruntów i budynków);



- budowy nowych przystanków kolejowych;
- budowy nowych dróg rowerowych oraz oznakowanie nowych szlaków rowerowych;
- stworzenia zintegrowanych węzłów komunikacyjnych i przystanków przesiadkowych;
- integracji transportu publicznego z transportem indywidualnym poprzez budowę parkingów typu: „Park & Ride”, „Park & Go”, „Bike & Ride”, „Bike & Go”;
- przystosowania całości infrastruktury (węzły komunikacyjne, środki transportu) do obsługi osób niepełnosprawnych;
- zapewnienia pasażerom pełnej informacji (systemy informacji pasażerskiej) zarówno o charakterze okresowym (np.: rozkład jazdy), jak i bieżącej (np.: czas przybycia środka transportu, nazwa i czas przybycia do najbliższego przystanku, połączenia przesiadkowe, zakłócenia i przerwy w ruchu, itp.);
- zastosowania zaawansowanych rozwiązań technicznych w celu poprawy jakości obsługi podróżnych (automaty biletowe, kasy mobilne, itp.);
- wdrożenia monitoringu bezpieczeństwa.

Uniwersalne **korzyści** wynikające z utworzenia systemu zintegrowanego transportu publicznego w analizowanych rejonie obejmują:

- wzmocnienie funkcji Jeleniej Góry jako ponadregionalnego ośrodka równoważenia rozwoju, poprzez poprawę osiągalności transportowej w powiązaniach wewnątrzmijskich, podmiejskich, regionalnych, krajowych i międzynarodowych;
- wzrost udziału komunikacji publicznej (zbiorowej) w podróżach;
- lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta, strefy podmiejskiej i całego regionu;
- poprawa integralności systemu transportowego;
- poprawa standardu usług komunikacji zbiorowej, w tym poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów miasta;
- zapewnienie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym;
- ułatwienie mieszkańcom regionu dostępu do rynku pracy oraz dostępu do oferty usługowej (usługi rynkowe i nierynkowe);
- pełnienie funkcji substytucyjnych wobec samochodu w strefach ograniczonego ruchu;
- przeciwdziałanie stanom kongestii ruchu samochodowego;
- stworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego (samochodu);
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zmniejszenie uciążliwości ruchu w ośrodkach turystycznych;
- pełnienie funkcji socjalnych dla niezmotywowanych mieszkańców;
- stworzenie systemu infrastruktury transportowej o wysokiej jakości i standardach;
- powstrzymanie procesu dekapitalizacji infrastruktury transportowej i komunikacyjnej;
- racjonalizacja kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych;
- poprawa warunków środowiska naturalnego, a także ochrona wartości kulturowych;
- oszczędność energii, (np.: z powodu wyeliminowania podwójnych linii komunikacyjnych);
- stymulowanie rozwoju przestrzennego i współtworzenie ładu przestrzennego;
- stymulowanie równowagi struktur: przestrzennych, społeczno – gospodarczych i transportowych oraz ich zdolności do rozwoju;
- zapewnienie dostępności do terenów rozwojowych;



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



- przyciągnięcie do regionu dużej liczby inwestorów krajowych i zagranicznych;
- wzrost zatrudnienia w obiektach służących obsłudze systemu zintegrowanego transportu;
- dalszy rozwój turystyki i rekreacji na bazie wyższych standardów komunikacyjnych;
- wzrost dochodów samorządów.

Przedstawione wyżej korzyści pełnią jednocześnie rolę celów średnio- i długookresowych. Dodatkowo w fazie realizacji zaproponowanych koncepcji wystąpią korzyści krótkookresowe, do których należą przede wszystkim:

- zatrudnienie miejscowych pracowników przy pracach badawczych i studialnych;
- zatrudnienie miejscowych pracowników przy pracach budowlanych;
- wykorzystanie miejscowych surowców budowlanych na etapie budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, w tym obiektów towarzyszących.

10. Streszczenie.

Przedmiotem niniejszego opracowania było wykonanie ekspertyzy na temat systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze wybranych gmin powiatu jeleniogórskiego (gminy miejskie: Jelenia Góra, Piechowice, Szklarska Poręba oraz gmina wiejska Stara Kamienica). 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, poprzez wprowadzenie koncepcji jakości życia do regionalnej praktyki planistycznej. Jakość życia rozpatrywana jest tu w trzech aspektach: preferencji mieszkaniowych, mobilności i dostępności oraz zaopatrzenia w usługi. W oparciu o wymienione wyżej trzy aspekty jakości życia, wybrany został temat ekspertyzy, którego celem było opracowanie systemu wewnętrznej komunikacji zintegrowanej przez wykorzystanie istniejących i wyznaczenie nowych przebiegów linii komunikacyjnych (w tym tras rowerowych) oraz wykorzystujących jako punkty węzłowe dworce kolejowe i przystanki autobusowe.

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



Rejon objęty ekspertyzą położony jest w południowo – zachodniej części województwa dolnośląskiego i charakteryzuje się bardzo zróżnicowaną rzeźbą terenu. Centralna i północno – wschodnia część analizowanego rejonu położona jest w kotlinie śródgórskiej (Kotlina Jeleniogórska) na wysokości od 270 m n.p.m. do około 400 m n.p.m., część zachodnia w rejonie pogórza (Pogórze Izerskie) na wysokości od około 400 do 600 m n.p.m., zaś część południowa w rejonie górskim (Karkonosze i Góry Izerskie) na wysokości od około 600 do 1500 m n.p.m. Rejony objęte osadnictwem sięgają maksymalnie do 800 – 850 m n.p.m. Występujący w strefie kotliny i pogórza umiarkowany klimat sprzyja osadnictwu, rolnictwu (zwłaszcza hodowli) i rozwojowi aktywności gospodarczych, w tym lecznictwa uzdrowiskowego. W wyżej położonych rejonach występuje klimat o cechach charakterystycznych dla obszarów górskich, sprzyjający rozwojowi sportów zimowych. Obszar Karkonoszy i Gór Izerskich, a także częściowo Kotliny Jeleniogórskiej jest korytarzem ekologicznym (obszar węzłowy) o znaczeniu międzynarodowym. W celu ochrony wartościowych przyrodniczo obszarów Sudetów Zachodnich utworzono Karkonoski Park Narodowy oraz Park Krajobrazowy Doliny Bobru. Ponadto w rejonie objętym ekspertyzą występuje 8 obszarów NATURA 2000, 2 rezerваты przyrody, pomniki przyrody oraz bardzo liczne, rzadko spotykane chronione gatunki flory i fauny. W 1993 roku decyzją działającego w ramach UNESCO Międzynarodowego Komitetu MaB (program Człowiek i Środowisko) w Paryżu został utworzony Bilateralny Rezerwat Biosfery „Karkonosze”. Środowisko przyrodnicze terenów zainwestowanych jest w znacznym stopniu przekształcone w procesie ich historycznego rozwoju. Niekorzystnym jego skutkiem jest ponadnormatywne zanieczyszczenie głównych cieków wodnych, przy czym należy zaznaczyć, że stan ich czystości ulega z roku na rok zdecydowanej poprawie. Miejscowe rzeki są dodatkowo źródłem cyklicznie powtarzających się zagrożeń powodziowych. Problemem dla środowiska jest także uciążliwy, tranzytowy ruch pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich, który może się nasilać wraz z oczekiwanym wzrostem natężenia ruchu. Poprawę tego stanu upatruje się w planowanych inwestycjach w infrastrukturę drogową. Występowanie wielkopowierzchniowych obszarów cennych przyrodniczo oraz zagrożeń hydrologicznych skutkuje ograniczeniami w rozwoju przestrzennym południowej części rejonu. Dotyczy to przede wszystkim dalszego rozwoju bazy ekonomicznej, w świetle ograniczeń wynikających z przepisów szczególnych dotyczących ochrony przyrody i środowiska. Rejon objęty ekspertyzą charakteryzuje się także znacznym nasyceniem cennych zabytków architektury i budownictwa, znajdujących się w rejestrze zabytków województwa dolnośląskiego. W celu prowadzenia skutecznej ochrony wartości kulturowych w poszczególnych gminach wyznaczono także strefy ochrony konserwatorskiej.

Na obszarze 338 km² zamieszkuje około 103 tysięcy mieszkańców, co daje średnią gęstość zaludnienia na poziomie 305 osób/km². Gęstość zaludnienia jest zróżnicowana i tak np.: na terenie Jeleniej Góry wynosi 774 osoby/km², zaś na terenie gminy Stara Kamienica zaledwie 48 osób/km². Rejon objęty ekspertyzą zamieszkuje jeszcze stosunkowo młoda demograficznie społeczność. Blisko 18 % mieszkańców nie ukończyło 20 roku życia. Jednakże od blisko 10 lat postępują tu niekorzystne procesy demograficzne. Przyrost naturalny od lat jest ujemny, zaś z bilansu migracji wynika, że więcej osób opuszcza ten rejon niż do niego napływa. Pod względem struktury gospodarczej Jelenia Góra oraz Piechowice zaliczane są do gmin usługowo – przemysłowych. Jelenia Góra odgrywa ważną rolę w systemie obsługi mieszkańców całego regionu, co wynika z pełnionej przez nią roli ponadregionalnego ośrodka równoważenia rozwoju. Koncentrują się tu usługi wyższego rzędu, zarówno rynkowe jak i nierynkowe o zasięgu bezpośredniego oddziaływania dla całej południowo – zachodniej części województwa dolnośląskiego. Miasto jest również znaczącym w skali województwa ośrodkiem przemysłowym. Funkcje uzupełniające tworzą tu usługi lecznictwa uzdrowiskowego oraz turystyki i rekreacji, a także w mniejszym stopniu działalności rolnicze. Gospodarka rolna i leśna pełni pierwszoplanową rolę na terenach wiejskich (gmina Stara Kamienica). Funkcję uzupełniającą stanowią tam usługi, zwłaszcza w postaci turystyki i rekreacji. Natomiast Szklarska Poręba jest jednym z największych w skali województwa, a także kraju ośrodków turystyczno –

**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



rekreacyjno – sportowych. W południowej części rejonu, położonej na terenie Karkonoszy i Gór Iżerskich wskazany jest dalszy rozwój funkcji turystyczno – rekreacyjnych. Północno – zachodnia część rejonu predysponowana jest do rozwoju rolnictwa, zaś centralna i wschodnia do dalszego rozwoju produkcyjnych i usługowych aktywności gospodarczych.

Zasadniczy szkielet drogowego układu komunikacyjnego tworzą drogi krajowe nr: 3 (międzynarodowy korytarz transportowy E65) i 30, drogi wojewódzkie nr: 358, 365, 366 i 367 oraz drogi powiatowe. Pozostałe drogi (gminne i wewnętrzne) pełnią funkcje uzupełniające. Gęstość sieci drogowej prezentuje się korzystniej od średniej wojewódzkiej i krajowej. Pomimo tego drogi obciążone są nadmiernym ruchem pojazdów. Przyczyną takiego stanu jest dominacja transportu indywidualnego nad publicznym oraz ruch tranzytowy. Układ komunikacyjny Jeleniej Góry staje się niewydolny i cechuje się wysokim stopniem kongestii. Problemem jest także niewystarczająca ilość miejsc parkingowych, a dotyczy to przede wszystkim Jeleniej Góry i Szklarskiej Poręby. W związku z powyższym prowadzone są prace dotyczące budowy południowej obwodnicy Jeleniej Góry oraz proponuje się budowę kolejnych obwodnic w ciągu drogi krajowej nr 3. Dodatkowo przewiduje się budowę obwodnic na drodze wojewódzkiej nr 366 (Jelenia Góra Sobieszów i Piechowice), modernizację wybranych dróg powiatowych, a także przebudowę lokalnych układów drogowych w poszczególnych gminach. Ekspertyza zakłada, że działania służące zwiększeniu przepustowości istniejącego układu drogowego muszą zostać skoordynowane z szeroką ofertą ogólnodostępnej komunikacji publicznej. W przeciwnym razie problem dominacji indywidualnego transportu drogowego nad komunikacją publiczną jeszcze się pogłębi. Analizowany rejon charakteryzuje się ponadprzeciętną w skali województwa i kraju gęstością sieci kolejowej. Sieć kolejową tworzą 3 linie (nr: 274, 283 i 311), spośród których 2 (nr: 274 i 311) pełnią funkcję linii o znaczeniu państwowym. Zdecydowana większość linii jest zelektryfikowana. Wymagają one jednak gruntownej modernizacji ze względu na konieczność zwiększenia prędkości przejazdu, która obecnie na wielu odcinkach wynosi poniżej 40 km/h. Transport lotniczy i wodny nie odgrywa żadnej roli w kontekście wewnętrznej obsługi komunikacyjnej.

Obecnie przewozy pasażerskie realizowane są na wszystkich liniach kolejowych. Struktura jak i częstotliwość przewozów odzwierciedla aktualne rozwiązania organizacyjne i tym samym nie uwzględnia komunikacji kolejowej jako elementu zintegrowanego systemu transportu. Linie kolejowe obsługuje 16 stacji kolejowych. Zdecydowana większość z nich (14) jest w złym stanie technicznym i pełni tylko funkcje przystanków kolejowych. Rolę dworców kolejowych pełnią 2 obiekty: Jelenia Góra i Szklarska Poręba Górna. Z punktu widzenia potrzeb związanych z tematyką ekspertyzy rozwój komunikacji kolejowej jest zasadniczym priorytetem i to na niej głównie opiera się idea systemu zintegrowanego transportu. Za najważniejsze inwestycje związane z rozwojem infrastruktury i komunikacji kolejowej uznano: modernizację linii kolejowej nr 311, modernizację istniejących stacji i przystanków kolejowych, realizację koncepcji „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” oraz budowę dróg dojazdowych i parkingów przy istniejących oraz planowanych stacjach i przystankach kolejowych. Koncepcja „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” opiera się na wykorzystaniu obecnej infrastruktury kolejowej do wewnętrznych przewozów pasażerskich w rejonie całego powiatu jeleniogórskiego. Główną ideą tej koncepcji, na wzór rozwiązań praktykowanych w wielu krajach Europy (np.: niemiecki „*S-Bahn*”), jest zdecydowane zwiększenie częstotliwości przejazdów, nawet co 30 minut na każdej linii kolejowej w oparciu o gęstą sieć istniejących i planowanych stacji lub przystanków kolejowych. Program „*Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego*” należy docelowo włączyć do koncepcji REGIOTRAM NYSA, przewidującej reaktywację nieczynnych linii i połączeń



kolejowych oraz włączenie ich w system transportu publicznego w wymiarze lokalnym jak i regionalnym na obszarze Euroregionu Nysa.

W rejonie objętym ekspertyzą funkcjonuje gęsta sieć połączeń komunikacyjnych oferowana przez przewoźników autobusowych i to na niej obecnie spoczywa główny ciężar obsługi komunikacyjnej. Przewozy wewnątrzmięskie na obszarze Jeleniej Góry i Piechowic prowadzi MZK Jelenia Góra sp. z o.o. Oferta przewoźnika składa się z 28 linii. Przewozy międzymiastowe prowadzą Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej, głównie PKS Jelenia Góra „Tour” sp. z o.o., oraz mniejsze licencjonowane firmy transportowe. Oferta przewoźników międzymiastowych obejmuje połączenia wewnątrz całego obszaru objętego ekspertyzą. Pasażerowie mają do dyspozycji blisko 150 par przystanków komunikacji miejskiej oraz blisko 100 par przystanków komunikacji międzymiastowej. Częstotliwość jak i strukturę autobusowych połączeń komunikacyjnych, zarówno wewnątrzmięskich jak i pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, należy uznać za wystarczającą z punktu widzenia potrzeb. Ze względu na proponowany priorytet rozwoju komunikacji kolejowej, dla komunikacji autobusowej postuluje się rolę uzupełniającą (wspomagającą). Rola uzupełniająca to przede wszystkim obsługa rejonów pozbawionych dostępu do komunikacji kolejowej oraz rozwój szerokiej oferty dla mieszkańców poprzez integrację komunikacji autobusowej z kolejową. Za najważniejsze propozycje organizacyjne oraz inwestycyjne związane z rozwojem komunikacji autobusowej uznano korekty przebiegu linii komunikacji miejskiej i międzymiastowej, modernizację dworców autobusowych, ofertę tak zwanych „cyklobusów” i „skibusów” dla obsługi ruchu turystycznego w rejonach górskich oraz budowę przystanków przesiadkowych. Korekty przebiegu linii autobusowych dotyczą przede wszystkim unikania prowadzenia na zbieżnych odcinkach podwójnych linii komunikacyjnych (kolejowych i autobusowych). Integracja systemu komunikacji autobusowej i kolejowej dotyczy dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnych systemów informatycznych dotyczących zarządzania przewozami i ruchem, koordynacji przebiegów linii i rozkładów jazdy oraz wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Doświadczenia wielu europejskich miast wskazują, że rozwój infrastruktury rowerowej korzystnie wpływa na zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Dlatego powinny zostać stworzone możliwości dla bezpiecznego poruszania się rowerzysty w systemie komunikacyjnym miasta czy większego rejonu, zarówno w celach rekreacyjnych jak też w celu dojazdu do pracy, do szkoły czy do centrów handlowych. Obecnie w rejonie objętym ekspertyzą funkcjonuje gęsta sieć tras rowerowych. Jednakże pod względem formalno – prawnym rolę wyodrębnionych dróg rowerowych pełnią tylko wybrane odcinki zlokalizowane na terenie Jeleniej Góry. Pozostałe trasy to szlaki rowerowe. Dotychczas głównie turystyce oraz rekreacji podporządkowana była idea wyznaczenia przebiegu miejscowych tras rowerowych. Stanowią one tak zwany produkt turystyczny i są jedną z głównych ofert skierowanych do turystów poza sezonem zimowym. Ze względu na uwarunkowania klimatyczne oraz górską rzeźbę terenu komunikacja rowerowa może być jedynie uzupełnieniem systemu zintegrowanego transportu. Za najważniejsze propozycje organizacyjne związane z rozwojem infrastruktury rowerowej uznano uzupełnienie obecnej sieci o połączenia umożliwiające skomunikowanie poszczególnych rejonów Jeleniej Góry oraz okolicznych miejscowości z Jelenią Górą, a także doprowadzenie tras rowerowych do proponowanych zintegrowanych węzłów komunikacyjnych.

Jednym z ważniejszych elementów systemu zintegrowanego transportu jest wyposażenie danego miasta lub większego rejonu w system parkingów, zarówno samochodowych jak i rowerowych, powiązanych bezpośrednio 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



ofercą komunikacji publicznej. W związku z powyższym zaproponowano utworzenie systemu parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride. Lokalizację parkingów Park&Ride zaproponowano przy głównych zintegrowanych węzłach komunikacyjnych, natomiast lokalizację parkingów Bike&Ride przy wszystkich zintegrowanych i uzupełniających węzłach komunikacyjnych oraz dodatkowo przy obiektach turystycznych i rekreacyjnych, np.: przy bramach do parku narodowego czy zdrojowego (Bike&Go), przy dolnych stacjach kolei linowych, itp. System zintegrowanego transportu to także funkcjonowanie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych. Taką rolę będą pełnił miejsca, w którym krzyżują się przebiegi linii: kolejowych, autobusowych i rowerowych. Zaproponowane węzły komunikacyjne w rejonie objętym ekspertyzą umownie podzielono na 3 stopnie, proponując w ten sposób ich hierarchię, a w konsekwencji sposób docelowego zagospodarowania. Infrastruktura w obrębie węzła 1-go stopnia powinna składać się z: przebiegu linii kolejowej, autobusowej i szlaku rowerowego, parkingu Park&Ride i Bike&Ride, budynku dworca oferującego dla podróżnych: kasy biletowe, informację, poczekalnię, toalety, punkty usługowe, punkty gastronomiczne oraz dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Rejon węzła 2-go stopnia to: przebieg linii kolejowej, autobusowej i szlaku rowerowego, parking Park&Ride i Bike&Ride, budynek dworca oferujący dla podróżnych poczekalnię i toalety oraz dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Rejon węzła 3-go stopnia to: przebieg linii kolejowej, autobusowej i szlaku rowerowego, parking Bike&Ride oraz dostosowanie infrastruktury dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Pozostałe obiekty węzłowe, np.: przystanki przesiadkowe czy pętle autobusowe pełnił będą rolę uzupełniających węzłów komunikacyjnych.

W świetle niniejszej ekspertyzy osiągnięcie pełnej integracji przewoźników w systemie zintegrowanego transportu to przede wszystkim powołanie jednego operatora (np.: utworzenie związku komunikacyjnego) odpowiedzialnego za realizację przewozów wewnątrz rejonu objętego ekspertyzą. Podstawowym zadaniem operatora, zgodnie z informacjami zawartymi na wstępie rozdziału, byłaby koordynacja działań wszystkich przewoźników, a także właścicieli infrastruktury transportowej, czyli obecnie około kilkunastu podmiotów. Operator transportowy jest najważniejszym elementem zintegrowanego systemu transportowego. Jego funkcje może pełnić wydzielona jednostka podległa samorządowi terytorialnemu lub większemu związkowi (stowarzyszeniu) samorządów, przygotowana do pełnienia tej funkcji.



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



10. Summary.

The aim of this expertise was to perform a study covering integration of the transportation system planning process in the area of chosen municipalities of Jelenia Góra County (urban municipalities of Jelenia Góra, Piechowice, Szklarska Poręba and rural municipality of Stara Kamienica) with the settlement structure. The expertise was performed within the scope of NEW BRIDGES project realized in frames of The Baltic Sea Region Programme 2007-2013. NEW BRIDGES project aims to improve the management of the urban-rural interactions by implementing the concept of quality of life into the regional planning practice. The quality of life is considered in 3 aspects: residential preferences, mobility and accessibility as well as provision of services. The topic of this expertise was chosen at the base of quality of life aspects, which were mentioned above. The aim of the study is to work out a system of regional transportation that integrates usage of existing communication routes and designing the new ones (including cycle paths). Such a system takes advantage on railway stations and bus stops, which perform the function of nodal points.

The expertise refers to the region located in the southwestern part of Lower Silesian Voivodeship. Its landscape is strongly diversified in terms of land relief. The central and northeastern parts of analyzed region comprise an intermontane valley (Jelenia Góra Valley) at the high of 270 to 400 meters in altitude. The western part, Izera Foreland is situated at the high of 400 to 600 meters in altitude and the southern (Karkonosze Mountains and Izera Mountains) at the high of 600 to 1500 meters in altitude. The settled areas are located up to the high of 800-



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



850 meters in altitude. The moderate climate of Jelenia Góra Valley and Izera Foreland favors settlement and agriculture, especially breeding, and development of entrepreneurship. Natural conditions of the region make it suitable for development of spa resorts. The climate features of higher situated areas, which are typical for mountainous areas, enable the development of winter sports. The area of Karkonosze and Izera Mountains and parts of Jelenia Góra Valley has an ecological importance. It is a wildlife corridor with a status of nodal area of international importance. To preserve the valuable natural environment Karkonosze National Park and Bóbr Valley Landscape Park have been created. Other protected areas of analyzed region include 8 NATURA 2000 sites, 2 nature reserves, many natural monuments. The region is a habitat for protected species of flora and fauna. In 1993, by the resolution of MaB (Man and the Biosphere Programme) International Coordinating Council in Paris, acting within UNESCO, the Bilateral Biosphere Reserve Karkonosze/Krkonoše was formally established. Natural environment of settled parts of the region has been largely transformed by the process of historical development. Among others disadvantageous outcomes of this process, an over-normative pollution of main watercourses should be mentioned. Fortunately, the level of cleanliness improves highly every year. The rivers of the area cause additionally a recurring flood threat. The burdensome through traffic at national and regional roads must be seen as the next noticeable and environmentally problematic issue. Because of predicted growth of traffic intensity, it is going to still intensify in the future. The planned investments in road infrastructure allow expecting an improvement of situation. The environmental values of many areas as well as hydrological threats result with limitations for spatial development in the southern part of the region. The described region characterizes by the significant presence of precious architectural monuments listed in the Register of Historical Monuments of Lower Silesian Voivodeship. Due to maintain the cultural values, the cultural heritage protection zones have been established in particular municipalities.

The area of 338 square kilometers is inhabited by about 103 000 people. The average population density is 305 persons by square kilometer. This amount is diverse for different municipalities – in the town of Jelenia Góra it equals about 774 persons per square kilometer, whereas in the Stara Kamienica Community only 48 persons per square kilometer. The analyzed region is inhabited by relatively young society. People under 20 years of age made up nearly one-fifth (18%) of the population. However, the adverse demographic trends have occurred for 10 years. The value of birthrate is negative for several years. The migration balance of the region points out that more residents leave the region than enter it.

The most relevant sectors of economy of Jelenia Góra and Piechowice are both services and industry. Jelenia Góra plays a significant role of regional centre of development and serving citizens' needs. That is a consequence of its status of centre of supra-regional importance for industry as well as advanced services of both market and public character. It influences residents of whole southwestern part of Lower Silesian Voivodeship. Local market of services is composed by spa treatment, tourism and recreation sectors too. The role of agricultural activities is less relevant for local economic system. Agriculture and forestry play a significant role in rural areas (Stara Kamienica Municipality), whether a tertiary sector, especially tourism and recreation perform rather a supplementary function there. Szklarska Poręba is, in turn, one of the biggest tourism, sport and recreation resorts in voivodship and national scale. The features of southern part of the region (Karkonosze and Izera Mountains) enable the expansion of tourist and recreation activities. The northwestern part of the region is predisposed to developing agriculture. The central and eastern parts ensure convenient conditions for further development of commercial activities in production and services sectors.



The regional road transportation network is composed primarily of national roads No. 3 (European route E65) and 30, voivodeship roads No. 358, 365, 366 and 367 and county roads. They all have an essential meaning for local road transportation system. The role of other roads (municipal and internal) is to complete the road network, which is in Jelenia Góra County denser than voivodeship and national average. In spite of that, roads are burdened by excessive traffic. The reasons are: firstly massive through traffic and secondly domination of individual transportation over the public one. Transportation system of Jelenia Góra is becoming inefficient. Traffic congestion is a frequent occurrence there. The next problem is an inadequate number of parking spaces, especially in Jelenia Góra and Szklarska Poręba. Therefore the arrangements to build Jelenia Góra southern beltway as well as other beltways, sections of national road No. 3, are in treatment. Under current plans the beltways of Jelenia Góra – Sobieszów and Piechowice, segments of voivodeship roads No. 366, will be built. Additionally the modernization of chosen county roads and remodeling the road system of particular municipalities are planned. The study puts an emphasis on combining activities increasing the capacity of road network with establishing a broad offer of widely accessible public transportation. Otherwise, the problem of domination of individual road transportation over public means of transportation will intensify.

Density of railway network in analyzed region is higher than voivodeship and national average. It is composed of 3 railway routes (No. 274, 283 and 311). Two of them (No. 274 and 311) are qualified to the group of lines of national importance. The majority of them are fully electrified. They require to be completely modernized because the speed is reduced in many sections to 40 kilometers per hour and it is necessary to increase it. Air and water transportation does not play any role in transportation services within the region.

Passenger rail services are in present provided at all railway routes. The structure and frequency of services reflect current organizational solutions and does not consider the railway transportation as an element of integrated transportation system. There are 16 train stations in the region. Technical conditions of majority of them (14) are poor. Mentioned 14 stations perform the functions of train stops. Only two stations: Jelenia Góra and Szklarska Poręba Główna can be described as main train stations. From the perspective of this study the development of railway transportation must be seen as priority, on which the idea of integrated transportation system is based largely on. To the category of most relevant projects related to the development of rail infrastructure and services, the following have been included: modernization of route No. 311, modernization of existing railway stations and stops, launching the concept of “*Jelenia Góra Regional Tram*” and also building access roads and car parks beside the existing and planned railway stations and stops. The concept of “*Jelenia Góra Regional Tram*” relies on exploiting existing rail infrastructure in order to perform internal passenger rail services within the whole Jelenia Góra County. The core of this concept, following the solutions implemented in many European countries (e.g. German “*S-Bahn*”), is the definite increase of frequency of services, even to 30 minutes on each railway route. The aim should be achieved with the use of dense network of existing and planned railway stations and stops. The “*Jelenia Góra Regional Tram*” programme should be finally incorporated to REGIOTRAM NEISSE project that anticipates reactivation inactive rail lines and involving them into local and regional transportation system of Nisse Euroregion.

The network of passenger services delivered by bus carriers is in analyzed region dense and provides majority of transportation services. The services within the towns of Jelenia Góra and Piechowice are provided by MZK Jelenia Góra Company. Its offer consists of 28 routes. Inter-town bus transportation services are provided by Automotive Communication Companies (PKS), mainly by PKS Jelenia Góra “Tour” Company, and smaller



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



licensed transportation companies. The whole analyzed area is covered by the network of bus services delivered by inter-town bus carriers. Passengers have at their disposal 150 pairs of town bus stops and nearly 100 pairs of bus stops used for inter-town transportation. The structure of both towns' and inter-town bus network, including coverage and frequency, should be acknowledged as adequate and fulfilling the needs of residents. Because of proposed rail transportation development, the role of bus services is suggested to be rather complementary (auxiliary). To perform a complementary role means to serve the areas without an access to rail transportation. The wide offer for residents could be developed by integration between rail and bus network. To the category of most relevant proposals related to the investment in bus infrastructure and structure of services, the following have been included: adjustment of town and inter-town bus routes, modernization of bus stations, designing the offer of cycle-buses and ski-buses to support the tourist activity in mountain areas and arranging interchange stops. Idea of adjusting the bus routes is intended to avoid service duplication on parallel bus and railway routes. Integration of bus and rail networks refers to time and spatial accessibility to transportation hubs, establishing common intelligent transportation management system, coordination of routes and implementing common timetable and tariff system.

Experiences of many European cities indicate that development of cycling infrastructure influences residents' transportation behavior change with advantages. For that reason the secure conditions for cyclist traffic within the town transportation system should be ensured. Improvements which should be provided to support travelling by bike could not be recreation-oriented only. Cycling should become a mean of commuting too. At present the network of cycling routes in analyzed region is quite dense. However, only few of them, located inside the town of Jelenia Góra, possess the status of cycling lanes in formal and legal terms. The rest of them are qualified to the group of cycling paths. Heretofore designing cycling routes was subordinated to the principle of tourism and recreation. Dense network of cycling paths was perceived as a tourist product, which is offered widely to visitors beyond the winter season. Because of climate conditions and mountainous landscape relief cycling transportation can perform for the integrated transportation system only supplementary functions. The most relevant organizational proposal related to the development of cycling infrastructure is completing the current network of cycling paths by establishing connections between particular districts of Jelenia Góra and satellite settlements and the town itself. Connecting the network with the planned transportation hubs was recognized as other important task.

One of the most important elements of integrated transportation system is equipping the town or region with the car park system, which allows travelers to leave their vehicles and transfer to public transportation system. Such a system must be linked directly with the public transportation offer. That is why adopting a system of Park&Ride and Bike&Ride facilities plays a significant role. It is proposed to localize both Park&Ride and Bike&Ride parking places by all basic and supplementary transportation hubs, whereas Bike&Ride equipment should be additionally localized by main recreation and tourists objects and facilities (national park entries, spa park, chairlifts stations etc.). Integrated transportation system is basing on intermodal hubs – points, where rail, bus and cycling routes meet together. In order to determine their structure and the way they should be managed, the hubs, suggested to be built in the analyzed region, have been hierarchized into 3 levels. Infrastructure of first level hub should consist of train and bus stop, access to the cycling paths network, Park&Ride and Bike&Ride parking places, depot including passenger services: ticket office, waiting room, toilets, service outlets and catering facilities. All the objects should be adapted to the needs of disabled people. Area of second level hub should be equipped with train and bus stop, access to the cycling paths network, Park&Ride and Bike&Ride parking places, depot



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



including waiting room and toilets. All the objects should be adapted to the needs of disabled people. The area of third level hub should be equipped with train and bus stop, access to the cycling paths network as well as Bike&Ride facilities and be adapted to the needs of disabled people. Other nodal points and objects, like interchange stops or bus terminuses, should perform an auxiliary function.

According to the expertise the full integration of transportation system would not be achieved without establishing one operator (e.g. regional transportation association), which should be responsible for delivering transportation services within the analyzed region. The basis aim of such entity would be to coordinate the activities of all carriers and owners or managers of transportation infrastructure. For today this group is composed of several entities. Transportation operator is the crucial element of integrated transportation system. Its functions can be performed by specialized agency subordinated to local government or by a federation (association) of units of territorial self-government.

CZĘŚĆ III

DOKUMENTACJA PLANISTYCZNO – STRATEGICZNA



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



W regionie dolnośląskim powstał szereg dokumentów planistyczno – strategicznych o charakterze planów, studiów, strategii i programów, zarówno na szczeblu wojewódzkim, powiatowym jak i gminnym, obejmujących zasięgiem swojego opracowania obszar poddany ekspertyzie. Poniżej przedstawiono wnioski, postulaty, propozycje i koncepcje z wybranej dokumentacji, dotyczące problematyki transportu i komunikacji, odnoszące się bezpośrednio lub pośrednio do terenu objętego ekspertyzą. Należy podkreślić, że propozycje zawarte w niniejszej ekspertyzie są tożsame z celami, priorytetami, działaniami oraz zadaniami ujętymi w poniższej dokumentacji i stanowią niejako ich rozwinięcie.

WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE:

1. Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku.

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku została przyjęta uchwałą nr XLVIII/649/2005 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 listopada 2005 roku. Strategia rozwoju województwa jest najważniejszym dokumentem przygotowywanym przez samorządy województw, określa bowiem cele i priorytety polityki rozwoju, prowadzonej na terenie regionu. Dobra strategia przy tym powinna mieć charakter integracyjny nie tylko w stosunku do mieszkańców, ale też i organizacji pozarządowych oraz jednostek administracji publicznej wszystkich szczebli działających na danym terenie. Celem dokumentu jest wskazanie kierunków rozwoju gospodarczego i infrastrukturalnego. Ma on stanowić także narzędzie do poprawy warunków życia mieszkańców Dolnego Śląska. Określona na podstawie diagnozy oraz analizy SWOT wizja regionu brzmi: „*Dolny Śląsk europejskim regionem węzłowym*”, natomiast cel nadrzędny brzmi: „*Podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawa konkurencyjności regionu przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju*”. Tak sformułowany cel stanowi niejako syntetyczne ujęcie dążeń sprecyzowanych w pierwszej Strategii Rozwoju Dolnego Śląska (uchwała nr XXVIII/511/2000 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 grudnia 2000 roku) z postulatami wyrażanymi w trakcie opracowywania aktualizacji. Przedstawione poniżej priorytety stanowią

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



wyjście naprzeciw powyższym ustaleniom i odwołują się do podziału na kategorie celów sfery gospodarczej, przestrzennej i społecznej:

sfera gospodarcza:

Cel gospodarczy: „Zbudowanie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki Dolnego Śląska”.

Priorytety:

- podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Dolnego Śląska;
- budowa gospodarki opartej na wiedzy;
- wspieranie aktywności gospodarczej na Dolnym Śląsku.

Działania powiązane bezpośrednio lub pośrednio z kwestią transportu i komunikacji:

- marketing gospodarczy Dolnego Śląska;
- tworzenie obszarów oraz ośrodków wzrostu i rozwoju;
- wzmacnianie potencjału innowacyjności;
- wspieranie integracji i rozbudowy gospodarczej dolnośląskiego potencjału turystycznego oraz uzdrowskiego i ich promocja.

sfera przestrzenna:

Cel przestrzenny: „Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu”.

Priorytety:

- poprawa spójności przestrzennej regionu;
- zrównoważony rozwój obszarów wiejskich;
- poprawa ładu przestrzennego, harmonijności struktur przestrzennych;
- zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki;
- zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu.

Działania powiązane bezpośrednio lub pośrednio z kwestią transportu i komunikacji:

- policentryczny rozwój sieci osadniczej oraz tworzenie nowoczesnych rozwiązań funkcjonalnych przy zachowaniu walorów przyrodniczych, środowiskowych i krajobrazowych;
- przeciwdziałanie degradacji obszarów peryferyjnych i zagrożonych marginalizacją;
- kształtowanie układów komunikacyjnych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu;
- rozwój i usprawnienie ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej;
- wspieranie inwestycji infrastrukturalnych związanych z udostępnieniem terenów pod zabudowę mieszkaniową;
- podniesienie poziomu życia ludności wiejskiej;
- utrzymanie i ochrona obszarów o wysokich walorach przyrodniczych, podniesienie różnorodności biologicznej i krajobrazowej;
- zapewnienie warunków przestrzennych i odpowiednich warunków ekologicznych dla utrzymania i rozwoju funkcji uzdrowskich;

sfera społeczna:



Cel społeczny: „Rozwijanie solidarności społecznej oraz postaw obywatelskich twórczych i otwartych na świat”.

Priorytety:

- integracja społeczna i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu;
- umacnianie społeczeństwa obywatelskiego, rozwój kultury;
- poprawa jakości i efektywności systemu edukacji i badań naukowych;
- stałe podnoszenie stanu bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców województwa;
- aktywna polityka rynku pracy oraz wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich.

Działania powiązane bezpośrednio lub pośrednio z kwestią transportu i komunikacji:

- poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- zwiększanie dostępu do zatrudnienia.

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego został uchwalony przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego uchwałą nr XLVIII/873/2002 z dnia 30 sierpnia 2002 roku. „Plan...” wyróżnia między innymi 6 stref pod względem struktury funkcjonalno – przestrzennej. Rejon objęty ekspertyzą znalazł się w strefie górskiej obszarów rolno – leśnych Sudetów. Strefa ta o dominujących funkcjach ochrony walorów środowiska przeznaczona jest do rozwoju funkcji ochronnych, turystyczno – rekreacyjnych i uzdrowiskowych, z wykorzystaniem renty położenia przy granicy polsko – czeskiej. Strefa ta charakteryzuje się występowaniem obszarów o najwyższych walorach przyrodniczo – krajobrazowych objętych ochroną prawną lub przewidzianych do objęcia ochroną, a także atrakcyjnością pod względem turystycznym i lecznictwa uzdrowiskowego. Kierunki polityki przestrzennej dla strefy górskich obszarów rolno – leśnych Sudetów to:

- zwiększenie potencjału i poprawa bazy dla turystyki i rekreacji;
- podnoszenie standardu uzdrowisk;
- adaptowanie zespołów zabytkowych dla pełnienia funkcji turystycznych i rekreacyjnych;
- rozwój agroturystyki na nizinnych i podgórskich obszarach wiejskich w połączeniu z gospodarstwami ekologicznymi;
- rozwój ośrodków sportów zimowych;
- ochrona krajobrazu kulturowego, ze szczególnym uwzględnieniem architektury regionalnej;
- promowanie i rozwój rolnictwa ziem górskich;
- utworzenie „Drogi Śródsudeckiej” jako ważnego elementu aktywizacji turystycznej obszaru pogranicza;
- wykorzystanie linii kolejowych istniejących i o ruchu zawieszonym jako ważnego elementu aktywizacji turystycznej obszaru pogranicza.

„Plan...” podejmując się roli hierarchizacji ośrodków na tle systemu osadniczego województwa uznał Jelenią Górę za ponadregionalny ośrodek równoważenia rozwoju (wielofunkcyjny ośrodek usług wyższego rzędu, znaczący w skali kraju w sferze aktywności gospodarczych), zaś Piechowice, Szklarką Porębę i Starą Kamienicę jako ośrodki lokalne, dla których przewiduje się następujące funkcje:

- Piechowice – usługowa, przemysłowa oraz turystyki i wypoczynku;

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



- Szklarska Poręba – usługowa, turystyki i wypoczynku oraz uzdrowiskowa;
- Stara Kamienica – usługowa i obsługi rolnictwa.

Poniżej przedstawiono wybrane kierunki polityki przestrzennej dla sfery infrastruktury technicznej (komunikacji) w bezpośrednim lub pośrednim odniesieniu do rejonu opracowania:

- uzyskanie optymalnego poziomu niezawodności transportu z dostosowaniem do standardów europejskich;
- aktywizacja terenów przyległych poprzez właściwe kształtowanie przebiegu tras komunikacyjnych;
- dostosowanie sieci komunikacyjnej do potrzeb obsługiwanej obszar;
- zatrzymanie dekapitalizacji istniejącej sieci drogowej, kolejowej i obiektów inżynierskich;
- segregacja ruchu tranzytowego, lokalnego, a także oddzielenie ruchu kołowego od ruchu rowerowego i pieszego, zwłaszcza przy przejściu przez miejscowości;
- poprawa warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane, eliminacja uciążliwości i konfliktów wywołanych ruchem samochodowym;
- ograniczenie ruchu kołowego lub jego eliminacja z obszarów zabudowanych, zwłaszcza z centrów miast;
- budowa tras obwodowych i obejść miejscowości, zwłaszcza na drogach krajowych i wojewódzkich, zmniejszenie konfliktów w strukturze przestrzennej;
- wyposażenie sieci drogowej w obiekty zaplecza technicznego, zwłaszcza w parkingi dla pojazdów ciężarowych na głównych trasach drogowych, miejsca i obiekty obsługi podróżnych na trasach ruchu turystycznego;
- budowa obejść osiedla Maciejowa w Jeleniej Górze i Szklarskiej Poręby oraz uzyskanie parametrów klasy GP na całym przebiegu drogi nr 3;
- przebudowa drogi nr 30 do uzyskania parametrów klasy G, docelowo GP;
- dążenie do uzyskania parametrów klasy G na większości dróg wojewódzkich;
- budowa drogowych tras gospodarczych, w tym Drogi Śródsudeckiej, istotnych dla aktywizacji położonych przy nich miejscowości o dużych walorach turystycznych, krajoznawczych i rekreacyjnych, promocja tych miejscowości;
- przejęcie części przewozów przez tańsze, bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe (kolej);
- zwiększenie wykorzystania trakcji kolejowej dla przewozów masowych oraz transportu kombinowanego droga/kolej;
- powstrzymanie degradacji majątku trwałego w transporcie kolejowym;
- ustalenie linii kolejowych do zachowania i modernizacji oraz do przekazania samorządom dla obsługi ruchu lokalnego i regionalnego, organizacja i zarządzanie przewozami lokalnymi oraz regionalnymi na liniach przejętych przez samorządy;
- stworzenie turystycznych tras kolei regionalnych z wykorzystaniem istniejących linii o zawieszonym ruchu kolejowym;
- modernizacja kolejowych przejść granicznych oraz dojazdów do nich;
- stworzenie turystycznych kolei regionalnych np.: Kolej Sudecka (relacji Tanvald – Harrachov – Jakuszyce – Jelenia Góra – Kowary / Marciszów – Wałbrzych Główny – Nowa Ruda – Kłodzko – Międzyzlesie / Kudowa Zdrój / Stronie Śląskie – Lichkov – Letohrad z ewentualnym połączeniem z aglomeracją legnicką i wrocławską;
- modernizacja zaplecza technicznego i obiektów stacyjnych;



- planowanie, projektowanie i przebudowa inwestycji komunikacyjnych z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska;
- stworzenie sieci tras rowerowych na obszarach o walorach turystycznych i krajoznawczych (wzdłuż niektórych tras drogowych, poza jezdnią).

3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (projekt – rok 2010).

Projekt zmiany (aktualizacji) planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego sporządzony został w związku z potrzebą dostosowania do nowych wymogów i potrzeb pierwszej edycji tego dokumentu. Sporządzony wówczas plan w trybie ustawy z 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym stanowi podstawowe narzędzie dla kształtowania polityki przestrzennej w województwie, aczkolwiek stracił w dużym stopniu swą aktualność ze względu na wejście w życie ustawy z 23 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i wprowadzenie w niej nowych wymogów formalnych i prawnych. Wpływ na dezaktualizację „Planu...” miał także inny niż to zakładano w „Planie...” przebieg procesów inwestycyjnych, między innymi dotyczący realizacji podstawowego układu komunikacyjnego. Jednocześnie pojawiły się nowe wyzwania i uwarunkowania dla rozwoju województwa, jakie stworzyło wejście Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku. Projekt zmiany „Planu...” wraz prognozą oddziaływania na środowisko, znajduje się obecnie na etapie opiniowania i uzgadniania z właściwymi organami i instytucjami oraz na etapie upublicznienia w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Poniżej przedstawiono wybrane kierunki i zasady dla rozwoju transportu w bezpośrednim lub pośrednim odniesieniu do rejonu opracowania:

- planowanie, projektowanie i przebudowa drogowych systemów komunikacyjnych z uwzględnieniem wymogu ochrony zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego;
- poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej;
- koordynacja rozwoju struktur osadniczych z istniejącą i planowaną siecią komunikacyjną dla minimalizacji czasu przejazdu, kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń;
- przejmowanie części przewozów przez energooszczędne, bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe (kolej);
- poprawa warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane i rozwój transportu publicznego;
- minimalizacja uciążliwości wywołanych ruchem samochodowym;
- ograniczenie ruchu kołowego lub jego eliminacja z obszarów zabudowanych, zwłaszcza z centrów miast;
- dostosowanie parametrów technicznych dróg do obowiązujących normatyw;
- zachowanie terenów po zlikwidowanych liniach kolejowych dla możliwego ich ponownego wykorzystania dla funkcji transportowej;
- przeprowadzenie modernizacji istniejących szlaków kolejowych z podniesieniem ich parametrów technicznych;
- poprawa powiązań przygranicznych;
- rozbudowa sieci małych lotnisk o znaczeniu regionalnym.

Poniżej przedstawiono wybrane działania i zadania dla rozwoju transportu w bezpośrednim lub pośrednim odniesieniu do rejonu opracowania:



- realizacja sprawnego systemu powiązań drogowych w południowo – zachodniej części województwa poprzez budowę i modernizację dróg – droga w relacji: „Węzeł Krzyżowa” – Jelenia Góra
- realizacja systemu powiązań drogowych w paśmie Przedgórze Sudeckiego poprzez budowę i modernizację dróg – droga w relacji: Zgorzelec – Jelenia Góra – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa;
- stworzenie uzupełniającego systemu powiązań drogowych, umożliwiających sprawny przepływ ludzi, dóbr i informacji – droga w relacji: Jelenia Góra – „Węzeł Bolków”;
- modernizacja linii kolejowych o znaczeniu ponadregionalnym i międzynarodowym – modernizacja linii nr 274: Wrocław – Jelenia Góra – Zgorzelec;
- stworzenie systemu powiązań kolejowych w paśmie Przedgórze Sudeckiego – powiązania kolejowe w relacji: Zgorzelec – Jelenia Góra – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa;
- rozbudowa lotniska w Jeleniej Górze w powiązaniu z głównym portem lotniczym regionu;
- rozbudowa sieci małych lotnisk wielofunkcyjnych o znaczeniu regionalnym – Stara Kamienica.

Zestawienie inwestycji transportowych celu publicznego, stanowiących zadania rządowe:

- budowa obwodnicy Pasicznika w ciągu drogi krajowej nr 30 (Stara Kamienica);

Zestawienie inwestycji transportowych celu publicznego, stanowiących zadania wojewódzkie:

- budowa obwodnicy południowej w Jeleniej Górze;
- modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba;
- budowa lub przebudowa infrastruktury drogowej na sieci dróg wojewódzkich między innymi w zakresie realizacji: chodników, odwodnienia, przebudowy skrzyżowań i sygnalizacji świetlnej.

4. Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko – Czeskiego.

Opracowanie zostało sporządzone w latach 2004 – 2005 przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu na zlecenie Departamentu Ładu Przestrzennego Ministerstwa Infrastruktury. Powstało ono niemal równoległe do analogicznego opracowania po stronie czeskiej. Zasadniczym celem opracowania jest przeanalizowanie uwarunkowań funkcjonalno – przestrzennych, a także społeczno – gospodarczych w polskiej części pogranicza i na ich bazie, wstępne określenie strategicznych kierunków rozwoju dla tego obszaru. Studium może stać się bazą dla opracowań planistycznych obszarów przygranicznych. Adresowane jest szczególnie do władz samorządowych i rządowych oraz innych organizacji i instytucji.

Według regionalizacji przeprowadzonej na potrzeby „*Studium...*” rejon objęty ekspertyzą znajduje się w granicach dwóch podobszarów: lubusko – dolnośląsko – libereckim i dolnośląsko – kralovohradeckim. Poniżej przedstawione są strategiczne kierunki rozwoju przestrzennego polskiej części pogranicza polsko – czeskiego w bezpośrednim lub pośrednim odniesieniu do rejonu opracowania:

- wspierać integrację przestrzenną obszaru, likwidując dysproporcje i „wąskie gardła” w zakresie jego powiązań wewnętrznych;
- wyznaczać spójne obszary ochrony oraz obszary obsługi infrastrukturalnej w oparciu o cechy naturalne i stan zasobów technicznych – ponad obszarami wyznaczonymi administracyjnie lub organizacyjnie (dla których na ogół przebieg granicy państwowej miał znaczenie nadrzędne);



- przywracać funkcje i standard ośrodków – elementów struktury osadniczej oraz ich powiązania historyczne, które uległy osłabieniu lub likwidacji w wyniku procesów (lub wręcz celowych działań) pogłębiających izolację poszczególnych części obszaru;
- usuwać sztuczne bariery przestrzenne, które zostały wprowadzone dla realizacji funkcji rozdzielających struktury graniczących krajów (infrastruktura pasa granicznego).

Priorytety – cele długofalowe – cele krótkoterminowe w dziedzinie transportu i komunikacji:

- spójność wewnętrzna obszaru – rozwój powiązań pomiędzy ogniskami sieci osadniczej – rozwój infrastruktury komunikacyjnej o zasięgu regionalnym i lokalnym;
- spójność zewnętrzna obszaru – rozwój powiązań zewnętrznych obszaru – rozwój infrastruktury komunikacyjnej o zasięgu ponadregionalnym.

5. Studium Zagospodarowania Przestrzennego Drogi Śródsudeckiej.

Celem tego opracowania, sporządzonego w 2003 roku przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, było ustalenie przebiegu głównej samochodowej trasy turystycznej na obszarze górskim i podgórskim Dolnego Śląska oraz określenie zasad i kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru aktywowanego tą trasą. Opracowanie może służyć jako inspiracja do tworzenia lokalnych programów zagospodarowania turystycznego terenów w granicach pasma Drogi Śródsudeckiej. Układ komunikacyjny Drogi Śródsudeckiej to główna trasa powiązana z systemem turystycznych dróg samochodowych, które penetrują jej turystyczne otoczenie. Główna oś oparta jest o system dróg istniejących, głównie powiatowych i wojewódzkich (często wymagających remontu lub przebudowy). Dla poprawy dostępności Sudetów i aktywizacji miejscowości o dużych walorach turystycznych, krajoznawczych i rekreacyjnych położonych w ich obszarze, przewiduje się realizację długodystansowej samochodowej trasy turystycznej prowadzonej przez obszar polskiej części Sudetów. Umownie przyjęto początek trasy w Sieniawce, następnie przez Bogatynię, Leśną, Świeradów Zdrój, Chromiec, Piechowice, Karpacz, Kowary, Lubawkę, Chełmsko Śląskie, Mieroszów, Unisław Śląski, Jedlinę Zdrój, Walim, Nową Rudę, Radków, Kudowę Zdrój, Duszniki Zdrój, Międzylesie, Stronie Śląskie, Lądek Zdrój, Złoty Stok do Paczkowa. Trasa jako element docelowego systemu międzynarodowych turystycznych tras samochodowych udostępniających całość transgranicznego pasma Sudetów może być powiązana z systemem analogicznych tras po czeskiej stronie oraz mieć przedłużenie na teren Saksonii po stronie niemieckiej. Przyjmuje się, że parametry dróg na trasie Drogi Śródsudeckiej nie powinny być niższe niż klasy Z.

W analizowanym paśmie wyodrębniono 13 rejonów turystycznych w postaci sąsiadujących ze sobą obszarów, dostępnych bezpośrednio z Drogi Śródsudeckiej. Dla każdego z nich sformułowano odrębne i specyficzne dla ich charakterystyki ustalenia dotyczące turystycznego zagospodarowania otoczenia trasy. Obszar opracowania ujęty został w Rejonie Gór Izerskich i Pogórza Izerskiego. Na terenie objętym ekspertyzą Droga Śródsudecka, licząc od zachodu, przebiega przez: granica gmin: Mirsk / Stara Kamienica, Antoniów, Chromiec, Kopaniec i Wolę Kromnowską (gmina Stara Kamienica, droga powiatowa nr 2513 D), następnie przechodzi do Piechowic i prowadzi przez Piastów i Pakoszów (ulice: Piastowska i Pakoszowska w ciągu drogi powiatowej nr 2763 D) i dalej



przez Jelenią Górę Sobieszów (ulice: Cieplicka, Karkonoska i Czecha) aż do granicy z gminą Podgórzyn. Na analizowanym terenie wytyczono także proponowany kierunek transgranicznego powiązania głównej trasy Drogi Śródsudeckiej. Biegnie on drogą krajową nr 3 od Piechowic do przejścia granicznego Jakuszyce / Harrachov.

6. Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej dla Województwa Dolnośląskiego.

We wstępie do opracowanego w 2006 roku dokumencie czytamy, że „rolą transportu jest zapewnienie właściwych warunków sprzyjających zaspokojeniu potrzeb ludności na usługi transportowe, umożliwiające dostęp do miejsc pracy, ośrodków administracyjnych i usługowych, systemu szkolnictwa wszystkich szczebli oraz do systemu ochrony zdrowia i wypoczynku. Infrastruktura transportowa ma umożliwiać rozwój gospodarczy regionu poprzez stworzenie wszystkim podmiotom gospodarczym działającym tu obecnie i w przyszłości optymalnych warunków działania poprzez umożliwienie wzajemnych kontaktów kooperacyjnych oraz kontaktów z dostawcami surowców i odbiorcami produkcji finalnej”. Niniejszy „Program...” zawiera wiele zadań, które pozwolą docelowo stworzyć system transportowy sprzyjający rozwojowi regionu i podnieść jego atrakcyjność gospodarczą. Wielką szansą na znaczący rozwój systemu transportowego Dolnego Śląska jest dostęp do środków UE, które przeznaczone są na wyrównywanie poziomów rozwoju krajów członkowskich.

Infrastruktura drogowa:

Do głównych zadań z zakresu infrastruktury drogowej zaliczono między innymi:

- budowę obwodnic w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszenia jego uciążliwości dla mieszkańców;
- budowę ścieżek rowerowych;
- rozbudowę i modernizację dróg krajowych i wojewódzkich wraz z towarzyszącą im infrastrukturą w celu poprawy obsługi transportowej regionu;
- rozbudowę dróg lokalnych – powiatowych i gminnych w celu stworzenia warunków rozwoju rolnictwa, przemysłu rolno – spożywczego, leśnictwa, drobnego przemysłu, rzemiosła oraz usług;
- rozbudowę wzdłuż dróg infrastruktury im towarzyszącej typu ścieżki rowerowe, chodniki, kładki, stacje benzynowe, obiekty handlowe i gastronomiczne w celu wzrostu bezpieczeństwa poprzez separację ruchu drogowego, rowerowego i pieszego i w celu zwiększenia liczby miejsc pracy;
- rozbudowę sieci drogowej w sposób minimalizujący naruszenia walorów przyrodniczych i historycznych regionu;
- modernizację dróg w celu poprawy dostępności komunikacyjnej do głównych ośrodków i obszarów usługowych i administracyjnych, zakładów pracy, systemu szkolnictwa oraz opieki zdrowotnej i obszarów rekreacji;
- ograniczanie ruchu samochodowego na obszarach wymagających szczególnej ochrony poprzez budowę dróg alternatywnych, budowę parkingów, stwarzanie stref ograniczenia ruchu oraz rozwijanie transportu zbiorowego lub ekologicznego zastępującego masową motoryzację;
- przebudowę i modernizację układu drogowego w Jeleniej Górze:
 - budowa obwodnicy południowej miasta (w randze drogi krajowej);
 - przebudowa ulic: K. Miarki i Wojewódzkiej wraz z budową łącznika do ulicy Wolności;
 - budowa dalszej części ul. Spółdzielczej do ul. Lubańskiej i dalej do ul. Dolnośląskiej;

**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



- budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 366 przez Sobieszów;
- przebudowa ulic w dzielnicy Cieplice i Sobieszów;
- przebudowa ul. Łomnickiej.

Z uwagi na bardzo szeroki zakres potrzeb inwestycyjnych i ograniczone środki finansowe dokonano hierarchizacji dróg wojewódzkich pod kątem niezbędnych potrzeb inwestycyjno – modernizacyjnych, a następnie utworzono ranking tych dróg i wytypowano zadania priorytetowe. W tym celu zastosowano metodę analizy wielokryterialnej biorąc pod uwagę następujące kryteria: stan techniczny dróg, dostosowanie dróg do warunków normatywnych dla danej klasy drogi (to jest dostosowanie szerokości jezdni do norm), wypadkowość, natężenie ruchu pojazdów samochodowych oraz znaczenie danej drogi dla rozwoju regionu. W rankingu tym drogi wojewódzkie, które ze względu na swoje znaczenie dla regionu i skalę potrzeb inwestycyjnych, powinny zostać objęte szeroko zakrojonym planem inwestycyjnym w zakresie przedsięwzięć remontowych, modernizacyjnych i rozwojowych na czołowych pozycjach znajdują się trzy drogi przebiegające przez analizowany rejon. Na liście 15 dróg objętych najwyższym priorytetem inwestycyjnym droga nr 367 (Jelenia Góra – Wałbrzych) znalazła się na 5 miejscu, droga nr 366 (Piechowice – Kowary) na 8 miejscu, zaś droga nr 365 (Jelenia Góra – Jawor) na 13 miejscu.

Aktualnie na liście zadań priorytetowych i rezerwowych WPI 2007 – 2013 dla Województwa Dolnośląskiego nie ma inwestycji drogowych planowanych na terenie objętym ekspertyzą. Jednakże „Program...” wskazuje, że docelowo powinno się zrealizować uznane za potrzebne propozycje przedsięwzięć inwestycyjnych zgłoszone przez samorządy terytorialne, w tym między innymi przebudowę „zakrętu śmierci” na drodze nr 358.

Ścieżki rowerowe:

Działania dotyczące rozwoju dróg rowerowych powinny koncentrować się między innymi na:

- właściwym utrzymaniu istniejących tras i określeniu obszarów, gdzie trasy te można rozwijać;
- tworzeniu centrów rowerowych (w głównych ośrodkach turystycznych i większych miastach);
- intensywnej promocji tej formy turystyki;
- dbałości o kompleksowość oferty, np.: łączenie tras rowerowych, tworzenie wypożyczalni, przystosowanie autobusów i pociągów do przewozu rowerów;
- separacji ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Transport drogowy:

Należy oczekiwać stworzenia zintegrowanych systemów obsługi przewozowej pasażerów oraz ładunków transportem drogowym w województwie. Powinny one umożliwić dogodny przewóz osób i rzeczy na głównych ciągach komunikacyjnych, począwszy od połączenia w ramach regionu, dalej na poziomie województwa oraz z centrami gospodarczymi Unii Europejskiej. System transportu powinien zapewnić podróżnemu dogodny przejazd z każdej miejscowości do większych węzłów komunikacyjnych w regionie, województwie, kraju i Europie. Powinien umożliwić korzystanie w jednym łańcuchu przewozowym z różnych środków lub gałęzi transportu. Pozwoli to na stworzenie wydajnego systemu transportu zaspakajającego potrzeby mobilności społeczeństwa i gospodarki, jednocześnie przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska naturalnego. W zakresie transportu osób osiągnięcie tego celu jest możliwe poprzez preferowanie w przewozach pasażerskich komunikacji zbiorowej. Transport publiczny będzie funkcjonował przy wsparciu władz państwowych w sposób zorganizowany i



skoordynowany z innymi gałęziami w warunkach konkurencji regulowanej. Pozostałe rodzaje przewozów (nieregularne, międzynarodowe, itp.) obowiązują zasady rynkowe. Kształtowanie układów komunikacyjnych ma sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu jak też najlepszemu skomunikowaniu regionu z otoczeniem. „Program...” proponuje wyznaczenie następujących celów w dziedzinie transportu drogowego:

- poprawa dostępności komunikacyjnej oraz jakości usług transportowych dla społeczeństwa i gospodarki regionu;
- promowanie rozwoju autobusowej komunikacji publicznej;
- regulowanie dostępu do zawodu przewoźnika i rynku przewozów osób transportem drogowym przy aktualnych uwarunkowaniach prawnych;
- określenie przez samorządy racjonalnej sieci połączeń w regionie na podstawie istniejących potrzeb przewozowych;
- stworzenie regionalnego Zintegrowanego Systemu Transportu Województwa Dolnośląskiego.

Transport kolejowy:

Wśród 5 głównych priorytetów związanych z modernizacją linii kolejowych na terenie województwa dolnośląskiego „Program...” wymienia modernizację linii kolejowej nr 274 (Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec). Dostosowanie linii kolejowej do prędkości 120 km/h stworzy warunki do wydłużenia relacji pociągów dalekobieżnych do Jeleniej Góry, a nawet kursowanie wybranych wagonów bezpośrednio do poszczególnych miejscowości turystycznych. Dla obsługi ruchu turystycznego i lokalnego niezbędne jest stworzenie uzupełniających do linii 274 połączeń np.: ze Szklarską Porębą (linia nr 311). Generalnie w kontekście obszaru objętego ekspertyzą zapisy „Programu...” dotyczą linii regionalnych, lokalnych i turystycznych. Utrzymanie ruchu kolejowego na liniach regionalnych jest możliwe między innymi poprzez zastosowanie tańszych w eksploatacji autobusów szynowych. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej dla tego rodzaju środków transportu są obecnie trzy razy niższe niż przy tradycyjnym pociągu, a to umożliwi jego lepsze wykorzystanie i podniesienie konkurencyjności kolei na rynku przewozowym. Proponowane zmiany idą w kierunku wprowadzenia nowej kategorii „kolei lekkich” jako możliwości zagospodarowania i rozwoju lokalnych linii kolejowych przez uproszczenie eksploatacji i utrzymania oraz obniżenie barier wejścia na rynek niewielkich, lokalnych przewoźników przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, adekwatnego do występującego na tak zorganizowanych kolejach mniejszego obciążenia pracą przewoźową, mniejszych obciążeń dynamicznych układu tabor – droga kolejowa, a tym samym mniejszych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. W rozkładzie jazdy należy zapewnić efektywne wykorzystanie autobusów szynowych. W ruchu turystycznym istnieje potrzeba dopasowania rozkładu jazdy do przewozów turystycznych w dni wolne, wakacje i okresu ferii szkolnych. W kontekście walorów turystycznych regionu oraz potrzeby rozwoju proekologicznych środków transportu, a także dla zwiększenia liczby „miejscowych” podróży, korzystających z komunikacji kolejowej, celowe jest rozpatrzenie przywrócenia obsługi niektórych odcinków o zawieszonych obecnie przewozach np.: poprzez uruchomienie lokalnych kolei samorządowych dla relacji: Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary/Karpacz.

Według „Programu...” poprawa transportu kolejowego jest szansą dla turystyki, a także dla lokalnych (wewnętrznych) przewozów, jeśli zapewnione będzie skomunikowanie z innymi połączeniami oraz nastąpi zwiększenie prędkości ruchu, poprawa standardu jazdy i warunków bezpieczeństwa. Potencjał przewozowy kolei jest niewykorzystany przy jednoczesnym skokowo zwiększającym się ruchu samochodowym, powodującym



zatlóczenie dróg w regionie górskim. Dla powiatu jeleniogórskiego podstawowe znaczenie ma rozwój turystyki i uzdrowisk. W przypadku likwidacji lokalnych linii kolejowych dostępność górskich terenów rekreacyjnych i lecznictwa uzdrowiskowego zdecydowanie się pogorszy, co przyniesie zastój gospodarczy całego regionu. Według „Programu...” najistotniejszymi kwestiami w zakresie rozwoju kolejowych połączeń dla obszaru objętego ekspertyzą są przede wszystkim:

- modernizacja linii w relacji: Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Granica Państwa oraz Jelenia Góra – Karpacz, połączenie ze stroną czeską zapewni dojazd z Czech i z Niemiec do Kotliny Jeleniogórskiej;
- przedłużenie z Wrocławia krajowej i międzynarodowej dalekobieżnej komunikacji pasażerskiej do Jeleniej Góry;
- reaktywacja linii kolejowej w Kowarach w relacji: Jelenia Góra – Kamienna Góra, warunkuje rozwój gospodarczy regionu i stanowi bardzo ważny element dywersyfikacji układu komunikacyjnego. Trasa może odgrywać dużą rolę jako połączenie turystyczne oraz dla transportu osobowego, a także ruchu towarowego;
- uruchomienie połączenia kolejowego Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec – Görlitz oraz Jelenia Góra – Węgliniec – Żary, jako najkrótszej trasy z Jeleniej Góry do Szczecina. Wznowienie połączeń na tej trasie umożliwi swobodne i szybkie przemieszczanie się turystów między obszarami atrakcyjnymi turystycznie;
- rozwój powiązań przygranicznych z Czechami i Niemcami w relacji:
 - Jakuszyce – Harrachov;
 - uruchomienie regionalnego tramwaju (szynobusu) Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Jakuszyce – Harrachov (w ramach projektu REGIOTRAM) do Liberca i dalej do Zittau, a w drugą stronę do Karpacza;
- modernizacja dworców, stacji i przystanków kolejowych;
- zagospodarowanie zbędnych nieruchomości kolejowych.

Transport lotniczy:

- budowa małego lotniska pasażerskiego w Jeleniej Górze (przy ul. Łomnickiej):
 - modernizacja pasa startowego;
 - rozbudowa pozostałej infrastruktury lotniskowej;
- budowa nowych lotnisk sportowo – usługowych (Stara Kamienica).

Żegluga śródlądowa:

Brak wskazań dla rejonu objętego ekspertyzą.

7. Studium Systemu Turystyki i Rekreacji Rowerowej Województwa Dolnośląskiego.

Celem tego opracowania, sporządzonego w 2006 roku przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, było określenie możliwości i zasad rozwoju docelowego systemu turystyki i rekreacji rowerowej w województwie dolnośląskim. „Studium...” może być pomocne zwłaszcza przy sporządzaniu programów i projektów rozwoju infrastruktury rowerowej, tworzeniu nowych regionalnych i lokalnych produktów turystyki i rekreacji rowerowej, określaniu przez samorząd województwa kierunków wsparcia rozwoju infrastruktury rowerowej, tworzeniu regionalnej oferty turystyki i rekreacji rowerowej województwa dolnośląskiego, kształtowaniu rozwoju



infrastruktury rowerowej w obszarach stykowych, a także przy tworzeniu celowych związków gmin w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej.

Autorzy opracowania podjęli się między innymi próbie delimitacji stref aktywności rowerowej. Strefy te odpowiadają przede wszystkim podstawowym podziałom fizjograficznym regionu. Na podstawie powyższego obszar objęty ekspertyzą znajduje się w strefie III C „Sudety”. Poniżej przedstawione są wytyczne dotyczące rozwoju lokalnych tras rowerowych w strefie III C „Sudety”:

- pełna adaptacja do systemu docelowego lokalnych tras rowerowych o rozstrzygniętym już przebiegu tj. istniejących i projektowanych w granicach poszczególnych gmin i powiatów objętych strefą;
- realizacja w uzgodnieniu ze służbami ochrony przyrody systemów nowych tras rowerowych udostępniających sudeckie parki krajobrazowe oraz obszary chronionego krajobrazu;
- integracja lokalnych tras w spójny system w pełni udostępniający rowerowo walory przyrodniczo – krajobrazowe i kulturowe całości pasma Sudetów;
- powiązanie tras rowerowych strefy z przebiegiem Drogi Śródsudeckiej;
- powiązanie z pasmem Sudetów ponadlokalnych tras rowerowych biegnących przez jego obszar;
- powiązanie tras lokalnych Sudetów z układem tras ościennych państw i rejonów turystycznych;
- integracja w granicach Sudetów lokalnych tras rowerowych z siecią innych tras wędrówkowych;
- identyfikacja międzygminnych tematycznych tras rowerowych (przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych) oraz tras wyczynowych;
- stworzenie kompleksowej oferty turystyki rowerowej w całym dolnośląskim obszarze Sudetów;
- przyjęcie docelowego systemu obsługi ruchu rowerowego strefy obejmującego:
 - lokalne centra obsługi ruchu rowerowego (Piechowice, Szklarska Poręba, Stara Kamienica);
 - regionalne ośrodki (Jelenia Góra).

Proponowane uzupełnienie obecnego układu międzynarodowych tras rowerowych na obszarze ekspertyzy:

- trasa Wrocław – Drezno (wariant przebiegający przez Sudety na odcinku Świdnica – Jelenia Góra).

Proponowane uzupełnienie obecnego układu krajowych tras rowerowych na obszarze ekspertyzy:

- brak wskazań dla rejonu objętego ekspertyzą.

Proponowane uzupełnienie obecnego układu regionalnych tras rowerowych na obszarze ekspertyzy:

- brak wskazań dla rejonu objętego ekspertyzą.

POWIAT JELENIOGÓRSKI:

8. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2006 – 2014.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2006 – 2014 przyjęta została uchwałą nr XXXIX/247/06 Rady Powiatu Jeleniogórskiego z dnia 31 marca 2006 roku. We wstępie do „Strategii...” czytamy między innymi, że „jest ona dokumentem o kluczowym znaczeniu dla rozwoju naszego powiatu. Zawiera hierarchiczną strukturę celów i zadań, których realizacja oznaczać będzie prawidłową ewolucję gospodarczej, społecznej i środowiskowej jego sfery. Jest świadomym wyborem tych działań, co do których jesteśmy wszyscy przekonani, że uruchomią szereg korzystnych dla powiatu impulsów rozwojowych. Oczekujemy, że ich realizacja zapoczątkuje nowy, dobry rozdział w jego historii, umożliwiając lub znacząco ułatwiając pełne wykorzystanie wszystkich jego atutów i szans, likwidując lub wyraźnie ograniczając problemy oraz zabezpieczając go przed



zagroženiami”. Misję powiatu wyrażono słowami: „Strategia Rozwoju Zrównoważonego Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2006-2014 jest najważniejszą metodą wypełnienia misji powiatu, skutkującego urzeczywistnieniem jego wizji”, zaś wizję w dziedzinie infrastruktury komunikacyjnej: „Standard dróg publicznych ulegnie znacznej poprawie. Towarzyszyć im będzie nowa/zmodernizowana infrastruktura okołodrogowa. Funkcjonować będą turystyczne połączenia kolejowe”.

Cel strategiczny ze sfery gospodarki, w tym również infrastruktury komunikacyjnej:

„Po pierwsze gospodarka”.

Cel operacyjny z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

„Rozwój infrastruktury komunikacyjnej” – realizacja tego celu w Powiecie Jeleniogórskim powinna polegać na: zwiększaniu liczby urządzeń infrastruktury komunikacyjnej (dróg, infrastruktury okołodrogowej, linii kolejowych, infrastruktury komunikacji lotniczej, infrastruktury telekomunikacyjnej); poprawie jej zakresu technicznego; zwiększeniu bezpieczeństwa użytkowania tej infrastruktury; zwiększeniu jej trwałości; zwiększeniu jej wydajności; zwiększeniu jej dostępności; poprawie integracji z systemami komunikacji ponadlokalnej; zwiększeniu efektywności jej budowy i eksploatacji; zmniejszeniu jej negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Zadania strategiczne związane z powyższym celem operacyjnym:

- remonty i modernizacje dróg powiatowych, a także infrastruktury okołodrogowej zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym;
- wspieranie i lobbying na rzecz, realizowanych przez inne podmioty niż powiat, inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną, takich jak:
 - budowa lotniska obsługującego region Kotliny Jeleniogórskiej;
 - budowa dróg obwodowych;
 - odbudowa infrastruktury kolejowej;
- realizacja projektu: „Poprawa infrastruktury komunikacyjnej w Górach Izerskich i Karkonoszach”, w ramach Programu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III A Czechy – Polska.

9. Program Rozwoju Turystyki w Powiecie Jeleniogórskim.

Program Rozwoju Turystyki w Powiecie Jeleniogórskim przyjęty został uchwałą nr XXXII/196/2001 Rady Powiatu Jeleniogórskiego z dnia 3 lipca 2001 roku. Dokument jest szczegółowym rozwinięciem Strategii Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego w dziedzinie turystyki. Poniżej przedstawione są zadania związane z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej:

- rozwój systemu szlaków rowerowych;
- wspieranie Powiatu Grodzkiego Jelenia Góra w budowie betonowego pasa startowego oraz w modernizacji innych obiektów infrastruktury technicznej lotniska w Jeleniej Górze;
- otwarcie nowych, turystycznych przejść granicznych;
- promocja idei uruchomienia Karkonoskiej Kolei Turystycznej (z poszerzeniem trasy o odcinek Mysłakowice – Kowary – Kamienna Góra), a w jej ramach Kolei Izerskiej;
- wsparcie inicjatywy rozbudowy połączeń komunikacyjnych łączących Szklarską Porębę i Karpacz.



JELEŃ GÓRA:

10. Strategia Rozwoju Jeleniej Góry na lata 2004 – 2015.

Strategia Rozwoju Jeleniej Góry na lata 2004 – 2015 przyjęta została uchwałą nr 302/XXIV/2004 Rady Miejskiej Jeleniej Góry z dnia 28 września 2004 roku. We wstępie do „Strategii...” czytamy między innymi, że „przesłanką aktualizacji, a jednocześnie udoskonalenia Strategii, jako planistycznego fundamentu rozwoju miasta, jest fakt, iż nie może się ona ograniczać jedynie do ewidencji potrzeb społeczności lokalnej. Musi stać się nową jakością w zarządzaniu miastem. Być z jednej strony koncepcją kreatywną, a z drugiej świadomym wyborem tego co najważniejsze, czyli związane z maksymalnie obszernym fragmentem gospodarczej, społecznej czy środowiskowej płaszczyzny rozwoju. Jej zakres merytoryczny powinien zatem odpowiadać najnowocześniejszym, a jednocześnie sprawdzonym koncepcjom w planowaniu strategicznym”. Wizję rozwoju miasta określono słowami: *„Jelenia Góra nowoczesnym, europejskim miastem, o wielu funkcjach regionalnych i ponadregionalnych, stanowiącym jeden z głównych ośrodków rozwoju Dolnego Śląska. Miasto, którego rozwój oparty jest o turystykę, przemysł, funkcje uzdrowiskowe, szkolnictwo wyższe, usługi, handel i inne dziedziny działalności. Dysponujące bogatą i powszechnie dostępną infrastrukturą techniczną oraz społeczną. Przyjazne dla przedsiębiorczości i rozwoju rynku pracy. Bezpieczne, estetyczne i czyste. Stwarzające możliwości samorealizacji zawodowej, kulturalnej i sportowo – rekreacyjnej mieszkańców. Wzrastające w poszanowaniu zasad ekorozwoju. Zarządzane w sposób skuteczny i efektywny – korzystające z dobrodziejstw długoterminowego planowania i zarządzania strategicznego”*.

Natomiast wizję w zakresie infrastruktury transportowej i komunikacyjnej brzmią: *„Znacznie doskonalszy niż dziś będzie układ komunikacyjny miasta. Większość dróg posiadać będzie równe i trwale nawierzchnie. Dokończona zostanie „obwodnica północna” i wybudowana „obwodnica południowa”. Władze miasta aktywnie zabiegać będą o wzmocnienie roli Jeleniej Góry jako ośrodka tranzytowego na szlakach drogowych z północy na południe i z zachodu na wschód. Zmodernizowane lotnisko wykorzystywane będzie przez regionalnych przewoźników, turystów i biznesmenów. Funkcjonować będą połączenia kolejowe z większymi ośrodkami w kraju”* oraz *„Unowocześniony zostanie system komunikacji miejskiej. Poprawione zostaną warunki ruchu samochodowego, co sprzyjać będzie płynności ruchu. Usprawniona zostanie sieć parkingów. Tabor autobusowej komunikacji miejskiej zostanie zmodernizowany, a rozkłady jazdy zoptymalizowane do potrzeb lokalnej społeczności”*.

Cele strategiczne:

1. Wysoki poziom rozwoju i wzrostu gospodarczego.
2. Wysoki poziom rozwoju społecznego.
3. Utrzymanie ewolucji gospodarki i sfery społecznej miasta w ramach ekorozwoju.



Cel operacyjny z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

„Modernizacja i rozbudowa wewnętrznej i zewnętrznej komunikacyjnej infrastruktury technicznej oraz systemów usług komunikacyjnych”.

Zadania strategiczne z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

- wsparcie modernizacji lotniska;
- wsparcie tworzenia turystycznych kolei regionalnych – Kolej Sudecka;
- lobbying na rzecz oraz wsparcie ponadlokalnych inwestycji i decyzji sprzyjających rozwojowi sfery gospodarczej Jeleniej Góry, w tym na rzecz:
 - inwestycji drogowych o znaczeniu ponadlokalnym;
 - utrzymania i odtworzenia połączeń kolejowych;
 - zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawa estetyki miasta, między innymi: utrzymanie czystości ciągów komunikacyjnych;
- rozwój bazy i działalności sportowo – rekreacyjnej:
 - rozbudowa miejskiej sieci dróg rowerowych;
 - integracja miejskiej sieci dróg rowerowych z euroregionalną siecią szlaków rowerowych;
 - budowa szlaków rowerowych i tras narciarstwa biegowego w Jagniątkowie;
- przekształcenie Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w spółkę prawa handlowego;
- kontynuacja wymiany taboru Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego na proekologiczny;
- rozwój sieci drogowej:
 - realizacja etapu IV obwodnicy północnej (obejście dzielnicy Maciejowa);
 - realizacja etapu I obwodnicy południowej (od węzła Grabarów do ul. Sudeckiej);
 - realizacja kolejnych etapów budowy obwodnicy południowej;
 - budowa jezdni ul. K. Miarki (od bramy Jelchemu do ul. Wojewódzkiej);
 - rozbudowa i modernizacja pozostałych elementów miejskiej infrastruktury drogowej i okołodrogowej;
 - modernizacja dróg transportu rolniczego;
- optymalizacja komunikacji wewnątrzmięskiej:
 - stworzenie systemu zachęt do korzystania z transportu publicznego;
 - optymalizacja przebiegu linii autobusów komunikacji miejskiej;
 - wspieranie rozwoju nowych form miejskiego transportu publicznego;
 - udrożnienie ruchu samochodowego w godzinach intensyfikacji przejazdów;
 - poprawa oznakowania dróg do stref parkingowych;
 - optymalizacja wykorzystania parkingów;
 - likwidacja zjawiska wykorzystywania podwórek w centrum miasta jako parkingów.

11. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007–2013.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013 przyjęty został uchwałą nr 640/L/2006 Rady Miejskiej Jeleniej Góry z dnia 24 października 2006 roku. We wstępie do dokumentu czytamy między innymi, że „rozwijający się organizm miasta potrzebuje wydolnego, sprawnego i nowoczesnego



systemu transportu publicznego, który byłby alternatywą dla transportu indywidualnego, jako system tańszy (zarówno dla jego organizatora, jak i dla pasażera) i wygodniejszy. Biorąc pod uwagę konieczność wspierania transportu publicznego przez samorządy lokalne wynikające z faktu, że sprawy transportu zbiorowego i dróg publicznych oraz ochrony środowiska i przyrody należą do ustawowych zadań samorządu powiatowego, podstawowym celem „Zintegrowanego Planu...” jest stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego, poprawę jego funkcjonowania oraz ograniczanie jego negatywnych skutków dla środowiska. W wyniku poprawy funkcjonowania transportu publicznego powinny także pojawić się korzyści w przestrzeni gospodarczej aglomeracji. W szczególności zmianom na lepsze powinny ulec warunki prowadzenia działalności gospodarczej, co w dalszej perspektywie będzie sprzyjać stabilizacji firm oraz zatrudnionych w nich pracowników. Zwiększy to atrakcyjność Jeleniej Góry – turystyczną oraz uzdrowską, ale i inwestycyjną, co w sposób oczywisty przełoży się na korzystny wizerunek miasta”.

Dokument w bardzo szczegółowy i ekspercki sposób przedstawia koncepcję rozwoju transportu publicznego na terenie miasta. Poniżej przedstawione są główne kierunki rozwoju w podziale na poszczególne grupy tematyczne:

Autobusowe przewozy miejskie:

- nadanie priorytetu autobusom komunikacji miejskiej w ciągach ulic, na których natężenie ruchu dezorganizuje rozkład jazdy autobusów;
- dynamiczny, kompleksowy system zarządzania, sterowania i nadzoru ruchu;
- objęcie kompleksową obsługą komunikacyjną rozwijającej się nowej strefy gospodarczej przy ul. Spółdzielczej;
- wykonanie połączenia ul. Karola Miarki z ul. Wojewódzką z jednoczesną budową odcinka ul. Karola Miarki na terenie Jelchemu oraz przebudową ul. Wojewódzkiej;
- objęcie kompleksową obsługą centrum szkolno – administracyjnego przy ul. Grunwaldzkiej;
- budowa nowych i przebudowa dotychczasowych pętli autobusowych;
- modernizacja zatok przystankowych;
- budowa przystanku węzłowego;
- budowa nowego mostu na Bobrze (połączenie ul. Osiedle Robotnicze z ul. Ogińskiego);
- przebudowa rozkładów jazdy;
- rozszerzenie zakresu świadczonych usług.

Autobusowe przewozy regionalne:

- stworzenie integracji taryfowo – biletowej;
- stworzenie systemu rozliczeń finansowych;
- wybrania połączeń, które obsługiwałby PKS regularnymi kursami.

Kolej:

- projekt REGIOTRAM NYSA – połączenie Jeleniej Góry, Szklarskiej Poręby i Harrachova oraz Jeleniej Góry i Karpacza, a także przedłużenie linii kolejowej relacji: Jelenia Góra – Szklarska Poręba do granicy państwa w Jakuszycach i dalej do Liberca i Zittau, następnie przez Görlitz i Lubań do Jeleniej Góry;
- Jeleniogórski Tramwaj Regionalny, obejmujący obszar powiatu ziemskiego i grodzkiego wraz z budową nowych przystanków kolejowych, zwłaszcza na terenie miasta.



Transport lotniczy:

- modernizacja lotniska w Jeleniej Górze.

Infrastruktura transportowa (organizacja ruchu, drogi i tabor):

- wydzielone pasy dla autobusów;
- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanku;
- podwyższone nawierzchnie przystanków do poziomu pierwszego stopnia w pojeździe;
- węzły komunikacyjne, wspólne dla różnych linii czy też środków komunikacji wraz z punktami obsługi pasażerów;
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach;
- detektory, pętle indukcyjne, itp. – urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu;
- wyświetlacze na przystankach informujące o rzeczywistych przyjazdach pojazdów;
- informacje internetowe oraz sms-owe dla pasażerów o komunikacji miejskiej;
- bilet elektroniczny, który pozwala na integrację wielu przewoźników w jednym systemie transportowym;
- automaty biletowe na przystankach i w pojazdach;
- komfortowy, niskopodłogowy / niskowejściowy tabor;
- nowoczesna, dobrze wyposażona zajezdnia dla obsługi taboru;
- koncepcja „korytarzy” autobusowych wysokiej jakości:
 - korytarz podstawowy, łączący średnicowo główne obszary miejskie;
 - korytarz wspomagający, prowadzący linie o mniejszej częstotliwości kursowania;
 - korytarz uzupełniający lokalnie, pełniący charakter łącznika doprowadzającego do korytarzy podstawowych;
- budowa nowych odcinków dróg.

Pozostałe zadania:

- utrzymanie świadczonych usług na obszarze obsługiwanych gmin na co najmniej obecnym poziomie;
- rozszerzenie zakresu świadczonych usług na terenie gmin: Mysłakowice i Janowice Wielkie;
- budowa nowych i przebudowa dotychczasowych pętli autobusowych;
- modernizacja zatok przystankowych;
- kompleksowa przebudowa układu linii autobusowych, który funkcjonalnie objąłby swoim zasięgiem obszar miasta i jego otoczenie;
- kompleksowa przebudowa rozkładów jazdy, w celu uzyskania jednolitego taktu i synchronizacji na poszczególnych ciągach i obszarach obsługi;
- wprowadzenie integracji komunikacyjnej, poprzez włączenie innych przewoźników i ich linii do obsługi Jeleniej Góry i gmin ościennych;
- punkty obsługi pasażera;
- integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego;
- integracja transportu publicznego z indywidualny;
- marketingowe oddziaływania ukierunkowane na zwiększenie przewozów transportem publicznym.



PIECHOWICE:

12. Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Piechowice na lata 2010 – 2015.

Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Piechowice na lata 2010 – 2015 przyjęta została uchwałą nr 335/LVIII/2010 Rady Miasta Piechowice z dnia 28 października 2010 roku. We wstępie do „Strategii...” czytamy między innymi, że „strategia rozwoju jest jednym z ważniejszych dokumentów samorządowych. Stanowi podstawę intelektualną dla dokonywania wyborów podczas podejmowania bieżących decyzji. Jest kompasem służącym utrzymaniu kierunku rozwoju i realizacji zamierzeń. Dzięki zróżnicowanemu kręgowi podmiotów kształtujących jej treść, strategia buduje klimat publicznej debaty o wspólnych sprawach oraz integruje społeczność lokalną wokół wspólnych celów. Strategia musi uwzględniać społeczne oczekiwania z uwzględnieniem różnych środowisk i problemów, z jakimi borykają się władze samorządowe i mieszkańcy Gminy. Strategia może być swoistym kontraktem, jaki władze Gminy zawierają ze społecznością”. Misję Gminy wyrażono słowami: „*Bogactwo przyrody Karkonoszy i zrównoważony rozwój Piechowic sprawią, że miasto zapewni mieszkańcom i turystom wygodne miejsce życia, pracy i wypoczynku*”. Natomiast Wizja Gminy brzmi: „*Piechowice są częścią Karkonoszy, gór wyjątkowych. Szanując środowisko naturalne, miasto korzysta z jego walorów, oferując mieszkańcom dobre warunki do życia, a przedsiębiorcom – do działania. Położone wzdłuż rzek Kamienna i Mała Kamienna miasto i jego osiedla przyciągają nowych mieszkańców i inwestorów. Mieszkają tutaj i tworzą wybitni artyści i rzemieślnicy. Bogata oferta turystyczna, ciekawe trasy turystyczne i szeroka oferta imprez kulturalnych i sportowych przyciągają turystów z kraju i zagranicy. Piechowice są znane z wciąż żywych tradycji szklarskich. Miasto utrzymuje ożywione kontakty z sąsiednimi samorządami i zagranicznymi miastami partnerskimi. Zadowoleni mieszkańcy Piechowic wspólnie z władzami samorządowymi współpracują dla dobra swojej małej ojczyzny*”.

Zadanie strategiczne z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

„*Rozbudowa infrastruktury komunalnej poprawiającej jakość i bezpieczeństwo życia oraz prowadzenia działalności gospodarczej*”.

Działania strategiczne z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

- remonty dróg gminnych i chodników;
- zabieganie o remonty dróg powiatowych i wojewódzkich;
- budowa parkingów na osiedlach.

SZKLARSKA PORĘBA:

13. Strategia Promocji Miasta Szklarska Poręba na lata 2010 – 2020.

Strategia Promocji Miasta Szklarska Poręba na lata 2010 – 2020 przyjęta została uchwałą nr LVII/657/2010 Rady Miejskiej w Szklarskiej Porębie z dnia 9 listopada 2010 roku. We wstępie do „Strategii...” czytamy między innymi, że „strategia pozwoli ukierunkować działania promocyjne w ciągu najbliższych lat, stanowiąc jednocześnie kolejny etap budowy silnej marki Szklarskiej Poręby na turystycznej mapie Polski. Strategia umożliwi koordynację



podejmowanych działań, pomoże określić wielkość funduszy, które mają zostać przeznaczone na działania promocyjne. Dzięki Strategii potencjał promocyjny, wizerunkowy Szklarskiej Poręby może być jeszcze silniejszy. Rozwiązania proponowane w dokumencie dedykowane będą zarówno dla turystów, zewnętrznych inwestorów, potencjalnych rezydentów, jak również mieszkańców, lokalnych przedsiębiorców”. Misję Miasta określono słowami: „*Wypromowanie Szklarskiej Poręby jako renomowanego ośrodka rekreacyjno – sportowego, z bogatą historią, unikalną ofertą kulturalną i niepowtarzalnymi walorami krajobrazowymi. Szklarska Poręba miejscem realizacji marzeń i aspiracji swoich mieszkańców oraz przybyłych gości, w którym poziom życia i rozwoju wyrasta ponad przeciętność. Miasto przyjazne inwestorom, w którym edukacja i kreatywność społeczności lokalnej służą poprawie jakości życia*”. Natomiast Wizja Miasta brzmi: „*Szklarska Poręba poprzez nowoczesne zarządzanie swoim rozwojem oraz zintensyfikowane działania promocyjne stanie się miastem o jednej z najsilniejszych marek turystycznych w kraju*”.

Cele strategiczne:

1. *Wzmocnienie marki Szklarskiej Poręby.*
2. *Aktywizacja sfery przedsiębiorczości.*
3. *Wzmocnienie tożsamości i identyfikacji mieszkańców ze Szklarską Porębą.*
4. *Zwiększenie liczby turystów.*

Cele operacyjne z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

- rozwój infrastruktury społecznej i technicznej;
- rozwój zaplecza do uprawiania sportów zimowych i letnich;
- poprawa poziomu bezpieczeństwa w mieście;
- podniesienie estetyki i czystości miasta.

Natomiast Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Szklarska Poręba, przyjęty uchwałą nr XXXV/411/05 Rady Miejskiej w Szklarskiej Porębie z dnia 19 lipca 2005 roku, ustalił następujący wykaz zadań związanych z rozwojem infrastruktury technicznej (transport i komunikacja):

- utworzenie Kolei Izerskiej;
- adaptacja dworców kolejowych;
- wprowadzenie w mieście komunikacji autobusowej;
- budowa parkingu przy dolnej stacji wyciągu krzeselkowego;
- przebudowa „Drogi pod Regłami”;
- przebudowa ul. Odrodzenia i Wiosennej;
- przebudowa ul. 1 – go Maja (przy dworcu PKS);
- przebudowa ul. 11 – go Listopada;
- przebudowa ul. Mickiewicza;
- przebudowa ul. Turystycznej;
- budowa ładowiska dla śmigłowców w rejonie dolnej stacji Kolei Linowej;
- budowa kładki przeznaczonego dla ruchu pieszego na rzece Kamiennej przy ul. Mickiewicza;
- udział w przebudowie ul. Demokratów – droga powiatowa;



STARA KAMIENICA:

14. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Stara Kamienica.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Stara Kamienica przyjęta została uchwałą nr XXXIII/187/01 Rady Gminy Stara Kamienica z dnia 8 czerwca 2001 roku. We wstępie do „Strategii...” czytamy między innymi, że „rozwój lokalny jawi się jako proces stymulowania rozwoju gospodarczego, w wyniku, którego tworzy się w gminie dobry klimat do inwestowania oraz osiedlania się podmiotów gospodarczych. Takie działania w rezultacie przynoszą z jednej strony efekt w postaci powstawania nowych miejsc pracy i wzrostu dochodów miejscowych gospodarstw domowych, z drugiej – rosnących wpływów do budżetu gminy, umożliwiając podnoszenie poziomu usług komunalnych. O rozwoju można mówić jednak tylko wtedy, gdy występowaniu wymienionych zjawisk społeczno – gospodarczych towarzyszą: dobry stan środowiska naturalnego, dobry stan zdrowia i wyższa jakość życia mieszkańców”. Cel nadrzędny „Strategii...” wyrażono słowami: „*Stara Kamienica gminą o wysokiej jakości środowiska naturalnego i poziomie życia mieszkańców w wyniku racjonalnej i efektywnej polityki społecznej, gospodarczej i przestrzennej*”, zaś cel główny: „*Zrównoważony rozwój Gminy Stara Kamienica poprzez osiągnięcie ładów: ekologicznego, gospodarczego, społecznego i przestrzennego*”.

Cel szczegółowy z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej:

„*Modernizacja systemu komunikacji drogowej*”.

Środki realizacji celu szczegółowego (działania):

- oddziaływanie na zarządców dróg w celu podjęcia budowy obejścia wsi Wojcieszycze, przebudowy odcinka trasy Stara Kamienica – Kromnów oraz modernizacji głównego skrzyżowania w Starej Kamienicy (spowodowanie wpisania zadań do planów zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych);
- spowodowanie poprawy bezpieczeństwa drogowego w miejscach nasilonego ruchu kołowego i pieszego – opracowanie planu operacyjnego i konsekwentna jego realizacja (oznakowanie, urządzenia zabezpieczające, wycinka drzew, poszerzanie i porządkowanie poboczy);
- zmniejszenie uciążliwości lub wyeliminowanie transportu ciężkim sprzętem surowców z kopalni w Rębiszowie;
- budowa chodników na odcinkach gęstej zabudowy osadniczej;
- przeciwdziałanie zabudowywaniu terenów przewidzianych pod infrastrukturę drogową (przystanki, parkingi, chodniki, przejścia dla pieszych, itp.);
- wyeliminowanie przypadków bezprawnego zajęcia pasa przydrożnego (grunty komunalne lub Skarbu Państwa) przez właścicieli sąsiednich nieruchomości (np.: samowolnie postawione ogrodzenia);
- urządzenie parkingów (centra usługowe, miejsca widokowe).



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



CZĘŚĆ IV

ZAŁĄCZNIKI

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



ZALĄCZNIK NR 1: Wykaz dróg gminnych na terenie miasta Jelenia Góra.

Nr referencyjny	Nazwa drogi / ulicy	Długość drogi (w km)							
		Nawierzchnia twarda					Nawierzchnia gruntowa		
		bitumiczna	betonowa	kostka	brukowcowa	łuczniowa	wzmocniona	naturalna	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
G 113291	Agnieszowska	0,990							
G 113292	Akacyjowa			2,010					
G 113293	Armii Krajowej	0,341							
G 113294	Asnyka Adama	0,147							
G 113295	Bacewicz Grażyny	0,764							
G 113296	Baczyńskiego Krzysztofa	0,247							
G 113297	Barlickiego Norberta	0,155							
G 113298	Bartka Zwycięzcy	0,312					0,088		
G 113299	Batalionów Chłopskich	0,300				0,198	0,166		
G 113300	Bema Józefa	0,204					0,847	0,105	
G 113301	Berenta Wacława	0,070							
G 113302	Berezy Tadeusza	0,107							
G 113303	Bilewicza Teodora					0,107			
G 113304	Blacharska	0,228							
G 113305	Błękitna	0,155							
G 113306	Boczna			0,085					
G 113307	Bogusławskiego Wojciecha			0,321					
G 113308	Bohaterów Getta	0,076							
G 113309	Bohaterów Września 1939	0,460		0,184					
G	Borówkowa	0,581							
G 113310	Broniewskiego Władysława	0,287							
G 113311	Brzechwy Jana	0,138							
G 113312	Brzozowa			0,272					
G 113313	Bydgoska	0,072							
G 113314	Ceglana	0,400							
G 113315	Chałubińskiego Tytusa	0,785		0,210					
G 113316	Chelmońskiego Józefa	0,916							
G 113317	Chłopska	0,616							
G 113318	Chopina Fryderyka	0,228							
G 113319	Chrobrego Bolesława	0,180			0,176				
G 113320	Cicha	0,009			0,146				
G 113321	Cinciały Andrzeja	0,052				0,212			
G 113322	Cmentarna	0,227							
G 113323	Czarnieckiego Stefana	0,156				0,110			
G 113324	Czaroleska	1,928							
G 113325	Czeczota Jana						0,183		
G 113326	Daniłowskiego Gustawa	0,010	2,980						
G 113327	Daszyńskiego Ignacego	0,470							
G 113328	Dąbrowskiej Marii	0,195							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

**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



G 113329	Dembowskiego Edwarda	0,765						
	Dębowa	0,770						
G 113330	Długa	0,159						
G 113331	Dobrowolskiego Georgija	0,282						
G 113332	Domeyki Ignacego	0,690						
G 113333	Druciana	0,113						
G 113334	Dunikowskiego Xawerego	0,204						
G 113335	Dworska	0,100		0,011				
G 113336	Dwudziestolecia	0,192		0,242				
G 113337	Działkowicza	0,982						
G 113338	Dziecinna	0,190						
G 113339	Elsnera Józefa	0,441						
G 113340	Fabryczna	0,391		0,018				
G 113341	Fałata Juliana	0,515						
G 113342	Forteczna	0,105						
G 113343	Francuska	0,653		0,013				
G 113344	Fredry Aleksandra	0,175						
G 113345	Gagarina Jurija	0,228						
G 113346	Gałczyńskiego	0,169	0,180				0,014	
G 113347	Gdańska	0,509						
G 113348	Gielniaka Józefa	0,184				0,028		
G 113349	Gimnazjalna	0,159						
G 113350	Gminna							0,441
G 113351	Goździkowa	0,180						
G 113352	Góra Bohaterów	0,195						
G 113353	Górna			0,133				
G 113354	Grabowskiego Antoniego	0,144						
G 113355	Graniczna	1,033					0,107	
G 113356	Granitowa	0,062		0,045				
G 113357	Grochowiaka	0,205						
G 113358	Grodzka	0,202		0,040				
G 113359	Groszowa	0,250						
G 113360	Grottgera Artura	0,379						
G 113361	Grudziądzka	0,252						
G 113362	Hallerczyków	0,330						
G 113363	Harcerska	0,146						
G 113364	Heweliusza						0,193	
G 113365	Hirszfelda Ludwika	0,615						
G 113366	Hoene-Wrońskiego			0,315				
G 113367	Hoffmana	0,725						
G 113368	Irysowa						0,164	
G 113369	Izerska	0,107						
G 113370	Jagiellońska	0,890						
G 113371	Jagiełły	0,478						
G 113372	Jasna	0,111		0,040				
1	2	3	4	5	6	7	8	9

**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



G	Jaśminowa	0,453						
G 113373	Jelenia	0,384						
G 113374	Jordana	0,171						
G 113375	Junaków	0,281						
G 113376	Juszczaka	0,510						
G	Kalinowa	0,552						
G 113377	Kamiennogórska	0,712					0,441	
G 113378	Kamienna	0,114						
G 113379	Kamienne Schodki				0,202			
G 113380	Karłowicza	0,922						
G 113381	Kasprowicza	0,966						
G 113382	Kasprzaka	0,675						
G 113383	Kiepury Jana	1,766						
G 113384	Klonowicza	0,250						
G 113385	Kochanowskiego	0,154			0,266			
G 113386	Kolberga Oskara	0,439						
G 113387	Kolejowa	0,155						
G 113389	Komarowa Władimira	0,128						
G 113390	Konopnickiej Marii			0,230				
G 113391	Konrada	0,231						
G 113392	Konwaliowa	0,297						
G 113393	Kopernika	0,176						
G 113394	Korfantego Wojciecha	0,156						
G 113395	Kosmonautów	0,243						
G 113396	Kossaka Wojciecha	0,217						
G 113397	Kosynierów	0,097					0,182	
G 113398	Kowalska						0,168	
G 113399	Kozia	0,235						
G 113400	Krakowska	0,609						
G 113401	Krasickiego Ignacego	0,389						
G 113402	Krasińskiego	0,192						
G 113403	Kraszewskiego	0,518						
G 113404	Kręta	0,536		0,114				0,286
G 113405	Krótką	0,248						
G 113406	Kruszwicka	1,255					0,314	
G 113407	Kryniczna	0,087						
G 113408	Krzywoustego Bolesława	0,377						
G 113409	Krzywoń Anieli	0,327						
G 113410	Książęca	0,237						
G 113411	Kubusia Puchatka	0,010					0,233	
G 113412	Kusocińskiego	0,006					0,367	
G 113413	Kurpińskiego Karola	0,232						
G 113414	Kwiatowa	0,252						
G 113415	Langego Oskara	0,365						
G 113416	Lelewela Joachima	0,324						
1	2	3	4	5	6	7	8	9

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



G 113417	Leśmiana Bolesława	0,245						
G 113418	Leśna	0,658						
G 113419	Leśnicza					0,058		
G 113420	Letnia	0,080						
G 113421	Liczyszce	0,213						
G 113422	Liliowa					0,187		
G 113423	Lotnictwa	0,098			0,125			
G 113424	Ludowa	0,989						
G 113425	Lwówecka	0,806						
G 113426	Łabska	0,418						
G 113427	Łazienkowska	0,578						
G	Łączna	0,509				0,185		
G 113428	Łąkowa	0,373						
G 113429	Łukasiewicza Ignacego	0,181						
G 113430	Maciejowska	0,400						
G 113431	1-go Maja		0,557					
G 113432	Makuszyńskiego Kornela	0,254						
G 113433	Malczewskiego Jacka	0,298						
G 113434	Malinnik	0,575						
G	Malinowa	0,226						
G 113435	Mała	0,039			0,071	0,178	0,096	
G 113436	Małcużyńskiego	0,750						
G 113437	Marusarzówny Heleny	0,066				0,090		
G 113438	Michejdy	0,605				0,209		
G 113439	Mieszka I	0,767						
G 113440	Miła	0,148						
G 113441	Miłosza Czesława	0,573				0,275		
G 113442	Mleczna Droga	0,153			0,024			
G 113443	Młyńska	0,864				0,525	0,087	
G 113444	Mochnackiego Maurycyego	0,236						
G 113445	Modrzejewskiej Heleny	0,291						
G 113446	Moniuszki Stanisława	0,824						
G 113447	Mrocza		0,074					
G 113448	Muzealna	0,164						
G 113449	Muzyczna	0,522						
G 113450	Myśliwska	0,587						
G 113451	Na Skalkach	0,222						
G 113452	Nad Stawami	0,049				0,539		
G 113453	Nadbrzeżna	0,036				2,271		
G 113454	Nałkowskiej Zofii	0,242						
G 113455	Narciarska	0,340						
G 113456	Narutowicza Gabriela	0,091	0,016			0,023		
G 113457	Nerudy Pablo	0,217						
G 113458	Niecki Józefa	0,535				0,115		
G 113459	Niemcewicz Juliana	0,219						
1	2	3	4	5	6	7	8	9

**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



G 113460	Norwida Cypriana	0,375						
G 113461	Noskowskiego Zygmunta	0,966						
G 113462	Nowa	0,388				0,562		
G 113463	Objazdowa	0,400						
G 113464	Obrońców Pokoju	0,499						
G 113465	Obrońców Westerplatte	0,160						
G 113466	Ogrodowa	0,266						
G 113467	Okopowa	1,134						
G 113468	Okrężna	0,676						
G 113469	Okrzei Stefana	0,448						
G 113470	Orkana Władysława	0,680			0,378			0,327
G 113471	Orla	0,628						
G 113472	Orzeszkowej Elizy	0,557						
G 113473	Osiedle Żeromskiego	0,028					0,490	
G 113474	P.C.K.	0,695						
G 113475	Pacajewa Wiktora	0,202						
G 113476	Paderewskiego	1,792						
G 113477	Pieńska	0,400					0,012	
G 113478	Parkowa	0,163		0,009				
G 113479	Picassa Pablo	0,177						
G 113480	Pijarska	0,353						
G 113481	Piłsudskiego Józefa	0,620		0,080				
G 113482	Pionierów Jeleniej Góry	0,065		0,012				
G 113483	Pionierska	0,142						
G 113484	Plac Piastowski	0,109		0,579				
G 113485	Plac Ratuszowy			0,112				
G 113486	Pocztowa	0,216						
G 113487	Pod Chojnikiem	0,218					0,300	
G 113488	Pod Wałami	0,062					0,079	
G 113489	Podgórna	0,203						
G 113490	Podgórze	0,802		0,298				
G 113491	Podleśna	0,482						
G 113492	Pogodna	0,191						
G 113493	Polna	0,152				0,074		
G 113494	Południowa	0,327						
G 113495	Poprzeczna	0,079						0,067
G 113496	Powstania Listopadowego	0,230						
G 113497	Powstańców Śląskich	1,216						
G 113498	Powstania Styczniowego	0,381						
G	Poziomkowa	0,142						0,562
G 113499	Poznańska	0,428						
G 113500	Promienna	0,170						
G 113501	Prusa Bolesława	0,179						
G 113502	Przechodnia						0,119	
G 113503	Przerwy-Tetmajera Kazimierza	0,239				0,057		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

**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



G 113504	Przeskok	0,217						
G 113505	Przesmyckiego Zenona	0,443						
G 113506	Przesmyk	0,135						
G 113507	Przyboczna	0,180						
G 113508	Przybyszewskiego	0,246						
G 113509	Ptasia	0,573						
G 113510	Radosna	0,179						
G 113511	Reja Mikołaja	0,256	0,194					
G 113512	Reymonta Władysława	0,265					0,066	
G 113513	Rodzinna	0,165						
G 113514	Różana	0,065						
G 113515	Rudawska	0,282						
G 113516	Rzemieśnicza						0,073	
G 113517	Sabały	0,026					0,143	
G 113518	Sadowa	0,361					0,103	
G 113519	Saneczkowa	0,710						
G 113520	Sądowa	0,512						
G 113521	Sienkiewicza Henryka	0,261						
G 113522	Sieroszewskiego	0,220						
G 113523	Skargi Piotra	0,334						
G 113524	Skarżyńskiego	0,222						
G 113525	Skłodowskiej–Curie Marii	0,170						
G 113526	Skowronków	0,600						
G 113527	Słoneczna	0,206						
G 113528	Słowińska	0,136						
G 113529	Snycerska			0,149				
G 113530	Sobieskiej Marysieńki	0,335		0,018				
G 113531	Sokoliki						0,273	
G 113532	Solankowa	0,250						
G 113533	Solna	0,073						
G 113534	Sołtysia	0,164						
G 113535	Sowińskiego	0,362						
G 113536	Spacerowa	0,194						
G 113537	Spokojna	0,200						
G 113538	Sportowa	0,229						
G 113539	Spółdzielcza	0,760						
G 113540	Sprzymierzonych	0,211		0,012				
G 113541	Staromiejska	0,238						
G 113542	Starzyńskiego Stefana	0,092						
G 113543	Stęczyńskiego Bogusza	0,092						
G 113544	Storczykowa						0,177	
G 113545	Struga Andrzeja	0,887						
G 113546	Strumykowa	0,533					0,841	
G 113547	Strzelecka	0,276						
G 113548	Studencka			0,257				
1	2	3	4	5	6	7	8	9

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



G 113549	Stwosza Wita	0,496						
G 113550	Sygietyńskiego Tadeusza	1,187						
G 113551	Szewska	0,022		0,160				
G 113552	Szkolna	0,085		0,043				
G 113553	Szrenicka	0,275						
G 113554	Szymanowskiego Karola	0,147						
G 113555	Ściegiennego Piotra	0,035		0,153				
G 113556	Śnieżna	0,126						
G 113557	Świerkowa	0,505						
G 113558	Tabaki Wojciecha	0,970						
G 113559	Tczewska	0,331						
G 113560	Teatralna	0,183						
G 113561	Tęczowa	0,187						
G 113562	Tkacka	0,442						
G 113563	Topolowa	0,270						
G 113564	Toruńska	0,083						
G 113565	Transportowa	0,344						
G 113566	Traugutta Romualda	0,228						
G 113567	Trzcńskiego Komedy	0,285						
G 113568	Tadeusza Kościuszki	0,086						
G 113569	Turystyczna						0,169	
G 113570	Tuwima Juliana	0,295						
G 113571	Ujejskiego Kornela	0,094						
G 113572	Uroczą			0,375				
G 113573	Wańkowicza Melchiora	0,488						
G 113574	Warszawska	0,512			0,841			0,055
G 113575	Waryńskiego	0,514						
G 113576	Wazów	0,081		0,010				
G 113577	Wczasowa			0,207			0,415	
G 113578	Weigla Rudolfa	0,274						
G 113579	Wesoła	0,659					0,264	
G 113580	Widok	0,761						
G 113581	Wiejska	3,590						
G 113582	Wieniawskiego Henryka	0,198						
G 113583	Wigury Stanisława						0,147	
G 113584	Wiłkomirskiego	0,364						
G 113585	Wiosenna	0,121						
G 113586	Wiśniowa	0,308						
G 113587	Witosa Wincentego	1,492						
G 113588	Wodna	0,281					0,128	
G 113589	Wołkowa Władysława	0,203						
G 113590	Worcza	0,063						
G 113591	Wrzosowa	0,147				0,819		
G 113593	Wynalazców	0,138						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
G 113594	Wyspiańskiego Stanisława	0,960						

**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



G 113595	Wyzwolenia Narodowego			0,015			0,209	
G 113596	Wzgórze Grota-Roweckiego	0,286						
G 113597	Wzgórze Kościuszki	0,508						
G 113598	Wzgórze Partyzantów	0,300		0,138				
G 113599	Wzgórze Wandy	0,464					0,067	
G 113600	Zachodnia	0,342						
G 113601	Zakopiańska	0,341						
G 113602	Zamenhoffa Ludwika	0,174						
G 113603	Zamkowa	0,811						
G 113604	Zamoyskiego Andrzeja	0,207						
G 113605	Zana Tomasza	0,204						
G 113606	Zapolskiej Gabrieli	0,146						
G 113607	Zarzeczna						0,383	
G 113608	Zaulek	0,698						
G 113609	Zielna	0,065		0,274				
G 113610	Zielona	0,323						
G 113611	Ziemowita	0,174						
G 113612	Zjednoczenia Narodowego	1,082						
G 113613	Żabia	0,266					0,125	
G 113614	Żeromskiego Stefana	0,378						
G 113615	Źródłana	0,067						
G 113616	Żwirki Franciszka	0,008					0,300	
G 113617	Plac Cichy	0,007					0,145	
G 113618	Plac Energetyka			0,072				
G 113619	Plac Kombatantów	0,183						
G 113620	Plac Różany	0,101						
G 113621	Plac Zdrojowy	0,080						
	SUMA	112,120	3,354	7,903	2,009	2,890	14,343	4,331

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

ZAŁĄCZNIK NR 2: Wykaz dróg gminnych na terenie miasta Piechowice.

Nr drogi	Nazwa ulicy	Długość drogi w (km)	Nawierzchnia
----------	-------------	----------------------	--------------

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



115231 D	Świerczewskiego	1,881	asfaltowa
115232 D	Cieplicka	0,740	asfaltowa
115233 D	Ogrodowa	0,303	asfaltowa
115234 D	Cicha Dolina	0,387	asfaltowa
115235 D	Boczna	1,056	asfaltowa
115236 D	Słowackiego	1,017	asfaltowa, gruntowa
115237 D	Nadrzeczna	2,101	asfaltowa
115238 D	Skalna	0,873	gruntowa
115239 D	Wczasowa	0,857	betonowa, gruntowa
115240 D	Tysiąclecia	1,969	asfaltowa, gruntowa
115241 D	Nowotki	0,310	asfaltowa
115242 D	Kościuszki	0,811	asfaltowa
115243 D	Reja	0,306	asfaltowa
115244 D	Sienkiewicza	0,716	asfaltowa
115245 D	Tuwima	0,780	asfaltowa
115246 D	Prusa	0,540	asfaltowa
115247 D	Konopnickiej	0,117	asfaltowa
115248 D	Kamienna	0,175	asfaltowa
115249 D	Wąska	0,124	asfaltowa
115250 D	Szkolna	0,561	asfaltowa
115251 D	Spacerowa	0,095	asfaltowa
115252 D	22-go Lipca	0,245	asfaltowa
115253 D	Mickiewicza	0,195	asfaltowa
115254 D	Kopernika	0,250	asfaltowa
115255 D	Kolejowa	0,417	asfaltowa
115256 D	Cmentarna	0,488	asfaltowa
115257 D	Piastowska	0,760	asfaltowa
115258 D	1-go Maja	0,667	asfaltowa
115259 D	Wiejska	0,214	asfaltowa
115260 D	Cicha	0,479	asfaltowa
115261 D	Zawadzkiego	1,269	asfaltowa
115262 D	Leśna	0,728	asfaltowa
115263 D	Stonieczna	0,957	asfaltowa
115264 D	Grzybowa	0,465	gruntowa
115265 D	Dębowa	0,260	gruntowa, asfaltowa
115266 D	Górna	1,621	asfaltowa
115267 D	Kolonijna	2,920	asfaltowa, kostka, betonowa
115268 D	Plac Wczasowy	0,563	asfaltowa
115269 D	Łowiecka	0,425	asfaltowa, gruntowa
115270 D	Śnieżna	1,330	asfaltowa
115271 D	Chałubińskiego	0,571	asfaltowa
SUMA		30,543	

Źródło: Urząd Miasta Piechowice, 2011.

ZAŁĄCZNIK NR 3: Wykaz dróg gminnych na terenie miasta Szklarska Poręba.

Nr drogi	Nazwa ulicy	Długość (w km)	Szerokość (w m)	Nawierzchnia
----------	-------------	----------------	-----------------	--------------

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
115301 D	Orla Skała	0,778	3,00	łuczniowa
115302 D	Wiejska	1,132	3,00	łuczniowa
115303 D	Ludowa	0,433	2,25	gruntowa
115304 D	Kolejowa	1,246	5,00	bitumiczna
115304 D	Kopernika	1,258	3,50	bitumiczna
115304 D	Waryńskiego	1,176	4,50	bitumiczna
115305 D	Osiedle Klimczoka	0,305	3,00	szutrowa
115306 D	Spokojna	0,620	3,00	łuczniowa
115307 D	Piotra Skargi	0,500	3,00	łuczniowa
115308 D	Matejki	0,902	3,00	gruntowa
115309 D	Muzealna	0,696	5,00	bitumiczna
115310 D	Sanatoryjna	2,172	3,00	bitumiczna
115311 D	Brzozowa	1,167	4,00	gruntowa
115312 D	Hofmana	1,062	5,00	bitumiczna
115313 D	1-go Maja	2,111	5,50	bitumiczna
115314 D	Kołątaja	1,944	3,00	bitumiczna (1,141), łuczniowa (0,803)
115315 D	Kasprowiczka	0,863	3,60	bitumiczna
115316 D	Makuszyńskiego	0,124	3,60	bitumiczna
115317 D	Przerwy Tetmajera	0,194	3,00	bitumiczna
115318 D	Leśna	0,178	5,30	bitumiczna
115319 D	Okrzei	0,957	3,50	bitumiczna
115320 D	Moniuszki	0,650	3,50	łuczniowa
115321 D	Mała	0,374	3,00	bitumiczna
115322 D	Caritas	0,340	3,00	bitumiczna (0,251), łuczniowa (0,089)
115323 D	Słoneczna	0,273	4,00	bitumiczna
115324 D	Krótką	0,170	4,00	kostka
115325 D	Turystyczna	1,183	5,00	bitumiczna (1,011), kostka (0,172)
115326 D	Bronka Czecha	0,525	4,50	bitumiczna
115327 D	Wrzosowa	0,224	4,00	kostka (0,154), żwirowa (0,055), bitumiczna (0,015)
115328 D	Wesoła	0,093	4,00	bitumiczna
115329 D	Prusa	0,098	7,50	bitumiczna
115330 D	Wzgórze Paderewskiego	0,295	3,50	łuczniowa
115331 D	Objazdowa	0,160	5,00	bitumiczna (0,120), gruntowa (0,040)
115332 D	Obrońców Pokoju	0,732	3,00	bitumiczna
115333 D	11-go Listopada	2,110	4,00	bitumiczna
115333 D	Franciszkańska	0,993	5,90	bitumiczna
115334 D	Szpitalna	0,612	3,00	bitumiczna
115334 D	Wyszyńskiego	0,424	4,00	bitumiczna
115335 D	Morcinka	0,267	4,50	bitumiczna
115336 D	Osiedle Grotgera	0,524	2,60	bitumiczna
115337 D	Dolna	1,451	3,00	żwirowa
115338 D	Podsudecka	0,332	3,00	gruntowa
115339 D	Plac Sportowy	0,178	5,00	bitumiczna
115339 D	Pstrowskiego	0,360	4,00	bitumiczna
115340 D	Cicha	0,323	3,70	bitumiczna
1	2	3	4	5
115341 D	Buczka	0,267	3,70	brukowa
115342 D	Mickiewicza	1,135	4,00	bitumiczna
115343 D	Odrodzenia	1,214	3,00	kostka (0,765), żwirowa (0,449)
115344 D	Gimnazjalna	0,174	6,00	bitumiczna

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



115345 D	Chopina	0,200	4,50	bitumiczna
115346 D	Broniewskiego	0,371	5,0 / 7,0	bitumiczna
115347 D	Wysoka	0,195	3,00	łuczniowa
115348 D	Wiosenna	0,248	4,60	gruntowa
115349 D	Krasickiego	0,330	5,50	bitumiczna
115350 D	Wojska Polskiego	0,508	4,00	bitumiczna (0,424), brukowa (0,084)
115351 D	Partyzantów	0,354	5,50	bitumiczna
115352 D	Słowackiego	0,970	5,00	bitumiczna
115353 D	Wolności	1,350	5,00	bitumiczna (1,286), kostka (0,064)
115354 D	Oficerska	0,649	3,50	kostka
115355 D	Armii Czerwonej	1,202	3,00	gruntowo-łuczniowa
115355 D	Armii Ludowej	0,608	3,00	bitumiczna
115355 D	Osiedle Podgórze	1,110	4,00	bitumiczna
115356 D	Osiedle Janosika	0,590	3,00	gruntowa
115357 D	Schroniskowa	0,250	3,00	łuczniowa
115358 D	Batalionów Chłopskich	0,352	3,00	bitumiczna
115359 D	Zdrojowa	0,728	3,00	łuczniowa
115360 D	Orzeszkowej	0,401	3,00	łuczniowa
115361 D	Hutnicza	0,556	3,00	bitumiczna
115362 D	Konopnickiej	0,640	3,50	łuczniowa
115362 D	Szklana	0,230	3,00	łuczniowa
115363 D	Żeromskiego	2,126	3,00	łuczniowa (1,671), bitumiczna (0,455)
115364 D	Osiedle Huty	1,042	5,00	bitumiczna
115365 D	Kraśnińskiego	0,226	4,00	łuczniowa (0,119), bitumiczna (0,107)
115366 D	Kryształowa	0,327	2,50	łuczniowa
115367 D	Kościuszki	0,382	3,00	bitumiczna
115368 D	Łukowa	0,290	3,00	bitumiczna
115369 D	Narciarska	0,050	5,00	bitumiczna
115370 D	Parkowa	0,338	3,00	gruntowa
115371 D	Potokowa	0,097	3,40	gruntowa
115372 D	Rataja	0,120	2,50	gruntowa
115373 D	Słoneczna Polana	0,405	3,00	łuczniowa
115374 D	Stroma	0,335	2,25	gruntowa
115375 D	Świerkowa	0,055	5,00	gruntowa
115376 D	Zielona	0,668	3,00	łuczniowa
115377 D	Złoty Potok	0,327	3,00	bitumiczna (0,236), żwirowa (0,091)
	SUMA	53,929		

Źródło: Urząd Miejski Szklarska Poręba, 2011.

ZAŁĄCZNIK NR 4: Wykaz dróg gminnych na terenie gminy Stara Kamienica.

Nr drogi	Miejscowość	Długość drogi (w km)	Nawierzchnia
113241	Antoniów	0,905	asfaltowa
113242	Antoniów	0,306	asfaltowa

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



113243	Chromiec	1,022	asfaltowa
113244	Chromiec	1,085	asfaltowa
113245	Chromiec	0,457	asfaltowa
113246	Chromiec	0,462	asfaltowa
113247	Chromiec	0,125	asfaltowa
113248	Chromiec	0,817	asfaltowa
113249	Chromiec	0,254	asfaltowa
113250	Chromiec	0,214	asfaltowa
113251	Chromiec	1,220	gruntowa
113252	Barcinek	0,385	asfaltowa
113253	Barcinek	0,420	asfaltowa
113254	Kopaniec	3,105	asfaltowa
113255	Kromnów	0,330	asfaltowa
113256	Kromnów	0,622	asfaltowa
113257	Kromnów	0,285	asfaltowa
113258	Kromnów	0,231	asfaltowa
113259	Mała Kamienica	0,620	asfaltowa
113260	Mała Kamienica	0,467	asfaltowa
113261	Mała Kamienica	3,148	asfaltowa
113262	Mała Kamienica	1,305	asfaltowa
113263	Rybica	0,281	asfaltowa
113264	Rybica	1,124	asfaltowa
113265	Rybica	0,561	asfaltowa
113266	Rybica	0,679	asfaltowa
113267	Rybica	1,400	asfaltowa
113268	Rybica	0,342	asfaltowa
113269	Rybica	0,361	asfaltowa
113270	Rybica	1,058	asfaltowa
113271	Stara Kamienica	3,153	gruntowa
113272	Stara Kamienica	0,626	asfaltowa
113273	Stara Kamienica	0,310	asfaltowa
113274	Stara Kamienica	0,659	asfaltowa
113275	Stara Kamienica	0,426	asfaltowa
113276	Stara Kamienica	0,194	asfaltowa
113277	Stara Kamienica	1,576	asfaltowa
113278	Stara Kamienica	1,172	asfaltowa
113279	Stara Kamienica	1,397	asfaltowa
113280	Wojcieszycze	0,724	asfaltowa
113281	Wojcieszycze	0,574	asfaltowa
113282	Wojcieszycze	0,112	asfaltowa
113283	Wojcieszycze	0,902	asfaltowa
SUMA		35,416	

Źródło: Urząd Gminy Stara Kamienica, 2011.

ZALĄCZNIK NR 5: Parametry techniczne dotyczące linii kolejowych.

Kwalifikacyjne wartości parametrów techniczno – eksploatacyjnych linii kolejowych.

	Wartość parametrów techniczno – eksploatacyjnych
--	--

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



Kategoria linii kolejowej	obciążenie przewozami T (Tg/rok)	prędkość pociągów pasażerskich V (km/h)	prędkość pociągów towarowych V (km/h)	dopuszczalne naciski osi P (kN)
Magistralna	$T \geq 25$	$120 < V \leq 200$	$80 < V \leq 120$	$P \leq 221$
Pierwszorzędna	$10 \leq T < 25$	$80 < V \leq 120$	$60 < V \leq 80$	$210 \leq P < 221$
Drugorzędna	$3 \leq T < 10$	$60 < V \leq 80$	$50 < V \leq 60$	$200 \leq P < 210$
Znaczenia miejscowego	$T < 3$	$V \leq 60$	$V \leq 50$	$P < 200$

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowa SA, *Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych*, Warszawa 2005.

Kryteria klasyfikacji torów kolejowych.

Klasy torów	Dopuszczalna prędkość pociągów (km/h)	Dopuszczalny nacisk osi (kN)		Obciążenie przewozami (Tg/rok)
		lokomotywy	wagonów	
0	200	221	140	do 25
1	100	221	221	nie normowane
	120	210	205	
	140	210	190	
	160	205	140	
2	80	221	221	16 – 25
	100	210	205	
	120	205	190	
3	70	221	221	9 – 15
	80	210	205	
4	60	221	221	4 – 8
	70	210	205	
5	30	221	221	do 3
	40	210	205	

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowa SA, *Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych*, Warszawa 2005.

Klasy linii kolejowych.

Kod	Nacisk osi [kN/os (t/oś)]	Nacisk liniowy [kN/m (t/m)]
A	157 (16,0)	49 (5,0)
B1	177 (18,0)	49 (5,0)

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



B2	177 (18,0)	63 (6,4)
C2	196 (20,0)	63 (6,4)
C3	196 (20,0)	71 (7,2)
C4	196 (20,0)	78 (8,0)
D2	221 (22,5)	63 (6,4)
D3	221 (22,5)	71 (7,2)
D4	221 (22,5)	78 (8,0)
--	0 (0,0)	0 (0,0)

Źródło: 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.

ZAŁĄCZNIK NR 6: Wykaz przystanków autobusowych obsługiwanych przez MZK Jelenia Góra sp. z o.o.

Przystanek MZK	Linia obsługiwana na danym przystanku	Gmina
1	2	3
JELEŃ GÓRA		
1-go Maja Tunel	0, 4, 9, 10, 14, 15, NOC	Jelenia Góra
Agnieszkowska	9, 15	Jelenia Góra

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



Anieli Krzywoń	1, 5, 12, 23, NOC	Jelenia Góra
Apteka Pod Koroną	4, 6, 9, 14, 17, 18, 23, 26, NOC	Jelenia Góra
Bacewicz	0, 3, 7, 11, 12, 14, 17, 20, 26, 27, C1, TES, NOC	Jelenia Góra
Bankowa	1, 5, 9, 10, 14, 16, 17, 19, 25, NOC	Jelenia Góra
Blacharska	3, 11, 20, 33	Jelenia Góra
Bronisława Czecha	9, 15	Jelenia Góra
Carrefour	C1, NOC	Jelenia Góra
Ceglana	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
Cervi Cieplicka	9, 17, 23, NOC	Jelenia Góra
Cervi Sanatorium	9, 14, 17, 23, NOC	Jelenia Góra
Chłopska	2	Jelenia Góra
Cieplice PKP	7, 15, 27	Jelenia Góra
Czarnoleska	12	Jelenia Góra
Czarnoleska 42	1, 25	Jelenia Góra
Czarnoleska 49	1, 25	Jelenia Góra
Czarnoleska Kościół	1, 25	Jelenia Góra
Czarnoleska Piekarnia	1, 25	Jelenia Góra
Czarnoleska Szkoła	1, 25	Jelenia Góra
Daniłowskiego	4, 6, 9, 14, 17, 18, 23, 26, NOC	Jelenia Góra
Dom Hauptmanna	9, 15	Jelenia Góra
Drzymały	7, 10, 16, 33, C1, NOC	Jelenia Góra
Dworzec Główny	0, 4, 9, 10, 14, 15, NOC	Jelenia Góra
Elsnera Szpital	0, 3, 7, 10, 11, 12, 14, 17, 20, 26, 27, C1, NOC	Jelenia Góra
Głowackiego	1, 16, 19, 25	Jelenia Góra
Goduszyn Dolny	11	Jelenia Góra
Goduszyn Górny	11	Jelenia Góra
Goduszyn Średni	11	Jelenia Góra
Godzisz	5	Jelenia Góra
Godzisz Działki	5	Jelenia Góra
Grabarów	2	Jelenia Góra
Grunwaldzka Tesco	0, 1, 2, 3, 11, 12, 20, 27, 33, NOC	Jelenia Góra
Hotel	12	Jelenia Góra
Jana Pawła II DW PKS	0, 3, 5, 33	Jelenia Góra
Kaczawska	2	Jelenia Góra
Karkonoska 54	15	Jelenia Góra
Karkonoska 76	9, 15	Jelenia Góra
Karkonoska 94	9, 15	Jelenia Góra
Karłowicza	0, 3, 7, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 20, 26, 27, C1, NOC	Jelenia Góra
Karola Miarki	0, 2, 3, 10, 20	Jelenia Góra
Kiepury	0, 6, 7, 11, 12, 14, 17, 20, 26, 27, TES, NOC	Jelenia Góra
Kochanowskiego	4, 6, 9, 10, 12, 14, 15, 17, 26, NOC	Jelenia Góra
Kosynierów	2	Jelenia Góra
Koszary	12	Jelenia Góra
Kozia	2, 3, 11, 14, 20, 33	Jelenia Góra
Krasickiego	16, 19	Jelenia Góra
Krośnieńska	18	Jelenia Góra
Krośnieńska Działki	18	Jelenia Góra
1	2	3
Legnicka	10	Jelenia Góra
Lipowa	0, 2, 11, 16, 25	Jelenia Góra
Lotnictwa	2	Jelenia Góra
Lotnisko	3, 11, 20, 33	Jelenia Góra
Lubańska	7, 15, 27	Jelenia Góra
Ludowa	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
Łukasiewiczza	2, 3, 11, 14, 20, 33	Jelenia Góra

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



Maciejowa Kościół	2	Jelenia Góra
Maciejowska	2, NOC	Jelenia Góra
Mała Poczta	0, 1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 23, 25, 26, 27, C1, NOC	Jelenia Góra
Małcużyńskiego	0, 6, 12, 17, 26, 27, TES, NOC	Jelenia Góra
Marcinkowskiego	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
Moniuszki	0, 3, 7, 10, 11, 12, 14, 17, 20, 26, 27, C1, TES, NOC	Jelenia Góra
Morcinka	1, 16, 25, C1	Jelenia Góra
Nowowiejska	12	Jelenia Góra
Nowy Cmentarz	12	Jelenia Góra
Ogińskiego	10	Jelenia Góra
Okopowa	0, 2, 3, 11, 20	Jelenia Góra
Optyczna	2, 3, 11, 14, 20, 33	Jelenia Góra
Orzeszkowej	1, 16, 25	Jelenia Góra
Osiedle Czarne	1, 25	Jelenia Góra
Osiedle Orle	7, 9, 15, 17, NOC	Jelenia Góra
Osiedle Orle Pętla	14, 17, 23, 27	Jelenia Góra
Osiedle Orzeszkowej	1, 19	Jelenia Góra
Osiedle Pomorskie	2, 3, 11, 16, 20	Jelenia Góra
Osiedle Robotnicze	7, 10, 16, 33, C1, NOC	Jelenia Góra
Osiedle XX-lecia	4, 6, 18, 26	Jelenia Góra
Paderewskiego	0, 1, 2, 3, 11, 12, 20, 27, 33, TES, NOC	Jelenia Góra
Pod Chojnikiem	9, 15	Jelenia Góra
Pod Wałami	9, 14, 17, 23, NOC	Jelenia Góra
Podchorążych	1, 5, 12, 23, NOC	Jelenia Góra
Podleśna	1, 16, 25	Jelenia Góra
Podwale	0, 1, 2, 3, 5, 7, 10, 11, 16, 20, 23, 27, 33, C1, NOC	Jelenia Góra
Powstańców Wielkopolskich	25	Jelenia Góra
Przyboczna	3, 11, 20, 33	Jelenia Góra
Pułaskiego	9, 14, 17, 18, 23, NOC	Jelenia Góra
Pułaskiego - Cieplicka	14	Jelenia Góra
Rataja	7, 15, 27	Jelenia Góra
Rózyckiego	0, 1, 2, 3, 6, 10, 11, 14, 27, 33, NOC	Jelenia Góra
Rózyckiego - Ogińskiego	0, 2, 3, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 20, 26, 33, C1, NOC	Jelenia Góra
Sąd	1, 4, 6, 15, 19, 25, 26, NOC	Jelenia Góra
Skłodowskiej Curie	0, 2, 7, 9, 11, 14, 16, 17, 19, 23, 25, 27, C1, NOC	Jelenia Góra
Skowronków	1, 16, 19, 25	Jelenia Góra
Sobieskiego	0, 3, 5, 11, 20	Jelenia Góra
Sobieszowska	7, 15, 27	Jelenia Góra
Sobieszów	7, 9, 17, NOC	Jelenia Góra
Sobieszów Mufion	7, 9, 15, 17, NOC	Jelenia Góra
Spółdzielcza	0, 2, 3, 20	Jelenia Góra
Spółdzielcza Pętla	2, 3, 11, 16, 20	Jelenia Góra
Staffa	12	Jelenia Góra
Staszica	14	Jelenia Góra
Staw	1, 19	Jelenia Góra
Strzelecka Góra	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
1	2	3
Sudecka Działki	12	Jelenia Góra
Sudecka Ptasia	12	Jelenia Góra
Sygietyńskiego	0, 6, 7, 11, 12, 14, 17, 20, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
Sygietyńskiego ZUS	0, 6, 12, 17, 26, 27	Jelenia Góra
Tesco	2, 12, 20, 27, TES, NOC	Jelenia Góra
Trasa Czeska	2, 11, 16, 20	Jelenia Góra
Trzcicka	2, NOC	Jelenia Góra
Urząd Celny	7, 9, 15, 17, NOC	Jelenia Góra

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



Urząd Miejski	1, 4, 5, 6, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 25, 26, NOC	Jelenia Góra
Urząd Skarbowy	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
Wiejska 53	16	Jelenia Góra
Wiejska 90	16	Jelenia Góra
Wiejska Pętla	16	Jelenia Góra
Wincentego Pola Jelfa	2, 3, 11, 14, 20, 33	Jelenia Góra
Wincentego Pola Tunel	2, 3, 11, 14, 20, 33	Jelenia Góra
Witosa	2	Jelenia Góra
Wycóżkowskiego	1, 25, C1	Jelenia Góra
Zachodnia	0, 3, 20	Jelenia Góra
Zajezdnia MZK	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
Zgorzelecka	11	Jelenia Góra
Żeromskiego	4, 6, 7, 9, 14, 15, 17, 23, 26, 27, NOC	Jelenia Góra
PIECHOWICE		
DW Leśny Czar	9, 15	Piechowice
Górzyniec	9, 13	Piechowice
Górzyniec Huta	9, 13	Piechowice
Michałowice Dolne	9, 13, 15	Piechowice
Michałowice Śnieżna	9, 13, 15	Piechowice
Michałowice Śnieżna	9, 13, 15	Piechowice
Pakoszów	9	Piechowice
Pakoszów Papiernia	9	Piechowice
Piastów 44	9, 13	Piechowice
Piastów Sklep	9, 13	Piechowice
Piastów	9, 13	Piechowice
Piastów Klub	9, 13	Piechowice
Piechowice Cmentarz	9	Piechowice
Piechowice Dolne	9	Piechowice
Piechowice DW PKP	9, 13, 15	Piechowice
Piechowice Górne	9, 13, 15	Piechowice
Piechowice Karelma	9	Piechowice
Piechowice Kolorowa	9, 13	Piechowice
Piechowice Papiernia	9	Piechowice
Piechowice Przedszkole	9, 13, 15	Piechowice
Piechowice SP1	9, 13, 15	Piechowice
Piechowice SP2	9, 13, 15	Piechowice
Piechowice Szkoła	9, 15	Piechowice
Piechowice Szkoła Leśna	9	Piechowice
Piechowice Urząd Miejski	9	Piechowice
STARA KAMIENICA		
Kromnów Wola	9, 13	Stara Kamienica
JANOWICE WIELKIE		
Janowice Kościół	2	Janowice Wielkie
Janowice PKP	2	Janowice Wielkie
Janowice Prewentorium	2	Janowice Wielkie
1	2	3
Komarno	2	Janowice Wielkie
Komarno Dolne	2	Janowice Wielkie
Komarno Kościół	2	Janowice Wielkie
Komarno Średnie	2	Janowice Wielkie
Radomierz Średni	2	Janowice Wielkie
Radomierz Zakład	2	Janowice Wielkie
JEŻÓW SUDECKI		
Chrośnica	1	Jeżów Sudecki
Chrośnica Dolna	1	Jeżów Sudecki

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



Chrońnica Pętla	1	Jeżów Sudecki
Czernica	1	Jeżów Sudecki
Czernica Kościół	1	Jeżów Sudecki
Dziwiszów Dolny	10	Jeżów Sudecki
Dziwiszów Dom Ludowy	10	Jeżów Sudecki
Dziwiszów Górny	10	Jeżów Sudecki
Dziwiszów Sklep	10	Jeżów Sudecki
Janówek	1	Jeżów Sudecki
Janówek Sklep	1	Jeżów Sudecki
Janówek Skrzyżowanie	1	Jeżów Sudecki
Jeżów Sudecki Górna	1, 5, 12	Jeżów Sudecki
Jeżów Sudecki Leśna	1, 5	Jeżów Sudecki
Jeżów Sudecki Ośr. Zdrowia	1, 5, NOC	Jeżów Sudecki
Jeżów Sudecki Przy Krzyżu	1	Jeżów Sudecki
Jeżów Sudecki Szkoła	1, 5	Jeżów Sudecki
Jeżów Sudecki Urząd Gminy	1	Jeżów Sudecki
Legnicka Działki	10	Jeżów Sudecki
Płoszczyna Mostek	1	Jeżów Sudecki
Płoszczyna Pętla	1	Jeżów Sudecki
Płoszczynka	1	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Biblioteka	1, 5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Górna 25	5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Górna 62	5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Górny	5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín JPBM	1, 5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín PKP	5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Przy Krzyżu	1, 5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Topolowa	1, 5	Jeżów Sudecki
Siedlęcín Wieża Rycerska	1, 5	Jeżów Sudecki
Wrzeszczyn	5	Jeżów Sudecki
Wrzeszczyn Elektrownia	5	Jeżów Sudecki
MYŚLAKOWICE		
Bukowiec	3, 33	Myślakowice
Bukowiec Pałac	3	Myślakowice
Dąbrowica Most	33	Myślakowice
Dąbrowica Papiernia	33	Myślakowice
Dąbrowica PGR	33	Myślakowice
Gruszków	33	Myślakowice
Karpniki Klub	33	Myślakowice
Karpniki Pętla	33	Myślakowice
Karpniki Poczta	33	Myślakowice
Karpniki Skrzyżowanie	33	Myślakowice
Karpniki Szkoła	33	Myślakowice
Kostrzyca	3	Myślakowice
1	2	3
Kostrzyca PKS	3	Myślakowice
Kostrzyca Szkoła	3	Myślakowice
Krogulec	33	Myślakowice
Krogulec Dolny	33	Myślakowice
Łomnica Mleczarnia	3	Myślakowice
Łomnica Papiernia	3	Myślakowice
Łomnica Rybna	3, 11, 20, 33	Jelenia Góra
Łomnica Sklep	3	Myślakowice
Łomnica Szkoła	3, 11, 20, 33	Jelenia Góra
Myślakowice Urząd Gminy	3	Myślakowice

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



Mysłakowice Orzeł	3	Mysłakowice
Mysłakowice PKP	3, 20	Mysłakowice
Mysłakowice Polam	3	Mysłakowice
Mysłakowice Szkoła	3	Mysłakowice
Mysłakowice Żołnierza	3	Mysłakowice
Strużnica	33	Mysłakowice
Wojanów	11	Mysłakowice
Wojanów 50	11	Mysłakowice
Wojanów Biblioteka	11	Mysłakowice
Wojanów Bobrów	11	Mysłakowice
Wojanów Kościół	11	Mysłakowice
PODGÓRZYN		
Borowice	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Dolny	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Górny	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Kościół	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Ośrodek Zdrowia	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Podzamcze	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Staw	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Średni	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Urząd Gminy	4, 18	Podgórzyn
Podgórzyn Żołnierska	4, 18	Podgórzyn
Przesieka Chybotek	4, 18	Podgórzyn
Przesieka DW Olimpia	4, 18	Podgórzyn
Przesieka Pod Lipami	4, 18	Podgórzyn
Przesieka Sklep	4, 18	Podgórzyn
Sosnówka 150	19	Podgórzyn
Sosnówka Dolna	1, 19	Podgórzyn
Sosnówka Dom Opieki	19	Podgórzyn
Sosnówka DW Sosna	19	Podgórzyn
Sosnówka Górna	19	Podgórzyn
Sosnówka Krasnoludki	19	Podgórzyn
Sosnówka Sklep	1, 19	Podgórzyn
Staniszów Dolny	1, 19	Podgórzyn
Staniszów Górny	1, 19	Podgórzyn
Staniszów Osiedle	1, 19	Podgórzyn
Staniszów Średni	1, 19	Podgórzyn
Zachęlmie	4, 18	Podgórzyn
Zachęlmie Sklep	4, 18	Podgórzyn

Źródło: MZK Jelenia Góra sp. z o.o., 2011. <http://www.mzk.jgora.pl/pl/def/map>

ZAŁĄCZNIK NR 7: Wykaz przystanków autobusowych obsługiwanych przez Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS).

Przystanek PKS	Gmina
1	2
JELEŃ GÓRA	
Czarne	Jelenia Góra
Goduszyn I	Jelenia Góra
Goduszyn II	Jelenia Góra
Jelenia Góra Cieplice Dworzec Kolejowy	Jelenia Góra
Jelenia Góra Cieplice Fampa	Jelenia Góra
Jelenia Góra Cieplice Korona	Jelenia Góra

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 Cieplice Skrzyżowanie	Jelenia Góra
Jelenia Góra Dworzec Autobusowy (D.A.)	Jelenia Góra
Jelenia Góra Dworzec Kolejowy (D.K.)	Jelenia Góra
Jelenia Góra Estakada	Jelenia Góra
Jelenia Góra Grunwaldzka	Jelenia Góra
Jelenia Góra Huta I	Jelenia Góra
Jelenia Góra Osiedle Orle	Jelenia Góra
Jelenia Góra Parkowa	Jelenia Góra
Jelenia Góra Pawilon	Jelenia Góra
Jelenia Góra Pogotowie	Jelenia Góra
Jelenia Góra Różyckiego	Jelenia Góra
Jelenia Góra Sąd	Jelenia Góra
Jelenia Góra Sobieszów	Jelenia Góra
Jelenia Góra Sobieszów Pętla	Jelenia Góra
Jelenia Góra Tesco	Jelenia Góra
Jelenia Góra Urząd Miejski	Jelenia Góra
Jelenia Góra Wiadukt	Jelenia Góra
Jelenia Góra Wincentego Pola	Jelenia Góra
Jelenia Góra Wincentego Pola Piekarnia	Jelenia Góra
Jelenia Góra WPK	Jelenia Góra
Jelenia Góra Zabobrze ZUS	Jelenia Góra
Jelenia Góra Zajezdnia	Jelenia Góra
Maciejowa	Jelenia Góra
Maciejowa I	Jelenia Góra
PIECHOWICE	
Piastów	Piechowice
Piastów Klub	Piechowice
Piechowice Dolne	Piechowice
Piechowice Górne	Piechowice
Piechowice Hotel Las	Piechowice
Piechowice Skrzyżowanie	Piechowice
Piechowice Średnie	Piechowice
SZKLARSKA PORĘBA	
Jakuszyce	Szklarska Poręba
Jakuszyce Gospoda	Szklarska Poręba
Jakuszyce Leśniczówka	Szklarska Poręba
Jakuszyce Polana	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Biała Dolina	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Chirurgia	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Górna	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Kościół	Szklarska Poręba
1	2
Szklarska Poręba Krokus	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Poczta	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Rzemieślnik	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Skocznia	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Szkoła	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Średnia	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Tęcza	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Tunel	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Wiadukt	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Wodospad	Szklarska Poręba
Szklarska Poręba Zakręt Śmierci	Szklarska Poręba
STARA KAMIENICA	
Barcinek	Stara Kamienica

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



Barcinek PGR	Stara Kamienica
Chromiec	Stara Kamienica
Gaje	Stara Kamienica
Kopaniec	Stara Kamienica
Kopaniec I	Stara Kamienica
Kopanina	Stara Kamienica
Kromnów	Stara Kamienica
Kromnów I	Stara Kamienica
Mała Kamienica	Stara Kamienica
Mała Kamienica I	Stara Kamienica
Nowa Kamienica	Stara Kamienica
Rybica	Stara Kamienica
Rybica I	Stara Kamienica
Rybica II	Stara Kamienica
Stara Kamienica	Stara Kamienica
Stara Kamienica Most	Stara Kamienica
Stara Kamienica Skrzyżowanie	Stara Kamienica
Wojcieszycze	Stara Kamienica
Wojcieszycze I	Stara Kamienica

Źródło: PKS Jelenia Góra Tour sp. z o.o., 2011. <http://www.pks.jgora.pl/index.php?p=rozkladjazdy>

ZAŁĄCZNIK NR 8: Wykaz przystanków autobusowych obsługiwanych przez prywatne przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej („BUSy”).

Przystanek	Gmina	Przewoźnik
1	2	3
JELEŃIA GÓRA		
Jelenia Góra 1-go Maja Tunel	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Budowlanka	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Cieplice Dworzec Kolejowy	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Hotel - Stary Cmentarz	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Jana Pawła II Statoi	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Jana Pawła II Zabobrze 3	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Kochanowskiego	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Lubańska	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.

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 Mała Poczta	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Marcinkowskiego	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Nowy Cmentarz	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Podwale	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Podwale	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Skłodowskiej Curie	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Sobieszowska	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Strzelecka Góra	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Tesco	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
Jelenia Góra Tesco	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Trasa Czeska	Jelenia Góra	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Jelenia Góra Urząd Miasta	Jelenia Góra	KRY-CHA Wojciech Chadży
PIECHOWICE		
Piastów	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Piechowice Cmentarz	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Piechowice Górne	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Piechowice Przedszkole	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Piechowice Szkolna	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Piechowice Średnie	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Dolna	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Hotel Las	Piechowice	RO-KO Car Service sp. z o.o.
SZKLARSKA PORĘBA		
Szklarska Poręba Biała Dolina	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Dworzec PKP	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Górna	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Kościół	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Krokus	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Rzemieślnik	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Szkoła nr 1	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Szkoła nr 5	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Średnia	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Tęcza	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Tunel	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Wodospad Szklarki	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Szklarska Poręba Wzrok	Szklarska Poręba	RO-KO Car Service sp. z o.o.
STARA KAMIENICA		
Antoniów	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Barcinek	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Chromiec	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
1	2	3
Kopaniec	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Kopaniec 1	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Kromnów	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Kromnów 1	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Kromnów 2	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Kromnów Sklep	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Kromnów Wola	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Rybница	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Rybница 1	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Rybница 2	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Stara Kamienica	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Stara Kamienica Most	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Stara Kamienica Skrzyżowanie	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Wojcieszycze	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Wojcieszycze Dolne	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.

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



Wojcieszycy Górne	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Wojcieszycy Kościół	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Wojcieszycy Kuźnia	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.
Wojcieszycy Średnie	Stara Kamienica	RO-KO Car Service sp. z o.o.

Źródło:

KRY-CHA Wojciech Chadży, 2011. <http://www.krycha.pl/>,

RO-KO Car Service sp. z o.o., 2011. <http://www.roko.jelenia.pl/index.php?go=rozklad>

ZAŁĄCZNIK NR 9: Wykaz linii komunikacyjnych MZK Jelenia Góra sp. z o.o. wraz z podaniem ilości i klas autobusów obsługujących daną linię.

Linia	Ilość i klasa autobusów		
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
0	1 MIDI	1 MINI	–
1	3 MAXI	1 MAXI ; 1 MIDI	1 MAXI ; 1 MIDI
2	4 MAXI	1 MAXI ; 2 MIDI	3 MIDI
3	4 MAXI	1 MAXI ; 2 MIDI	1 MAXI ; 1 MIDI
4	3 MIDI	3 MIDI	3 MIDI
5	1 MIDI	1 MIDI	1 MIDI
6	2 MEGA ; 2 MAXI	4 MAXI	4 MAXI
7	5 MEGA ; 2 MAXI	4 MAXI	4 MAXI

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



9	7 MAXI	3 MAXI ; 2 MIDI	2 MAXI
10	1 MIDI	1 MINI	1 MINI
11	2 MIDI	2 MIDI	2 MINI
12	2 MAXI	1 MIDI	1 MIDI
13	1 MINI	–	–
14	3 MAXI	1 MAXI	1 MAXI
15	3 MIDI	2 MIDI	2 MIDI
16	2 MIDI	1 MIDI	–
17	2 MEGA ; 1 MAXI	–	–
18	1 MINI	1 MINI	1 MINI
19	1 MAXI	1 MINI	1 MINI
20	1 MIDI	–	–
23	1 MAXI	–	–
25	2 MINI	1 MINI	–
26	1 MAXI	–	–
27	1 MEGA	2 MAXI	1 MAXI
33	2 MIDI ; 2 MINI	1 MINI	–
NOC	2 MINI	2 MINI	2 MINI

Źródło: MZK Jelenia Góra sp. z o.o., 2011.

ZAŁĄCZNIK NR 10: Połączenia autobusowe prowadzone przez Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS) według <http://www.pks.jgora.pl/index.php?p=rozkladjazdy>

Skróty użyte w tabelach:

Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 1 – 6 (poniedziałek – sobota); 1 – 5 (poniedziałek – piątek); S (dni nauki szkolnej).

Przewoźnik: BL – PKS Bolesławiec; J.G. – PKS Jelenia Góra; LB – PKS Lubań; ZG – PKS Zgorzelec.

Jelenia Góra – Barcinek – Mała Kamienica:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów													
Jelenia Góra D.K.	–	–	–	–	08:20	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Jelenia Góra D.A.	05:55	07:10	08:10	08:20	08:30	09:00	10:15	10:40	11:00	11:15	12:00	13:35	14:00	
Rybnica 1	06:03	07:18	08:18	08:28	08:38	09:09	10:27	10:52	11:08	11:20	12:12	13:43	14:08	
Rybnica	06:05	07:20	08:20	08:30	08:40	09:12	10:30	10:54	11:10	11:23	12:15	13:45	14:10	

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



Rybница 2	06:07	07:22	08:22	08:32	08:42	09:14	10:32	10:56	11:12	–	12:18	13:47	14:12
Barcinek	06:10	07:25	08:25	08:35	08:45	09:16	10:35	10:59	11:15	–	12:20	13:50	14:15
Barcinek PGR	–	–	–	08:36	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Stara Kamienica	–	–	–	08:38	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Stara Kamienica Most	–	–	–	08:39	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Stara Kamienica Skrz.	–	–	–	08:41	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mała Kamienica	–	–	–	08:43	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mała Kamienica 1	–	–	–	08:45	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Okres kursowania	S	S	1–5	1–5	1–7	1–5	1–5	1–6	1–5	1–5	1–7	1–5	S
Przewoźnik	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	LB	ZG	LB	J.G.	ZG	LB	J.G.	J.G.

Jelenia Góra – Barcinek – Mała Kamienica c.d.:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
Jelenia Góra D.K.	–	14:15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Jelenia Góra D.A.	14:25	14:25	14:30	15:30	15:40	15:40	16:30	17:00	17:30	18:10	19:10	20:00	20:30
Rybница 1	14:33	14:32	14:42	15:38	15:48	15:51	16:42	17:07	17:38	18:45	–	20:11	20:38
Rybница	14:35	14:35	14:45	15:40	15:50	15:53	16:45	17:10	17:40	18:48	19:18	20:13	20:40
Rybница 2	14:37	14:37	14:48	15:42	15:52	15:54	16:48	17:12	17:42	–	–	20:14	20:42
Barcinek	14:40	14:40	14:50	15:45	15:55	15:57	16:50	17:15	17:45	–	19:21	20:17	20:45
Barcinek PGR	–	14:41	–	15:45	–	–	–	17:16	–	–	–	–	–
Stara Kamienica	–	14:43	–	15:48	–	–	–	17:18	–	–	–	–	–
Stara Kamienica Most	–	14:44	–	15:49	–	–	–	17:19	–	–	–	–	–
Stara Kamienica Skrz.	–	14:46	–	15:51	–	–	–	17:21	–	–	–	–	–
Mała Kamienica	–	14:48	–	15:53	–	–	–	17:23	–	–	–	–	–
Mała Kamienica 1	–	14:50	–	15:55	–	–	–	17:25	–	–	–	–	–
Okres kursowania	1–5	1–7	1–5	1–5	1–5	1–7	1–5	1–5	1–7	1–5	1–6	1–7	1–6
Przewoźnik	J.G.	J.G.	LB	J.G.	J.G.	ZG	LB	J.G.	J.G.	ZG	ZG	ZG	J.G.

Mała Kamienica – Barcinek – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów													
Mała Kamienica 1	05:43	–	–	06:57	–	–	–	–	–	–	–	–	10:22	–
Mała Kamienica	05:45	–	–	06:59	–	–	–	–	–	–	–	–	10:24	–
Stara Kamienica Skrz.	05:47	–	–	07:01	–	–	–	–	–	–	–	–	10:26	–
Stara Kamienica Most	05:49	–	–	07:03	–	–	–	–	–	–	–	–	10:28	–
Stara Kamienica	05:50	–	–	07:04	–	–	–	–	–	–	–	–	10:29	–
Barcinek PGR	05:52	–	–	07:06	–	–	–	–	–	–	–	–	10:31	–
Barcinek	05:53	06:02	07:02	07:07	07:12	07:25	07:46	08:17	08:22	08:45	09:17	09:22	10:32	11:12
Rybница 2	05:56	06:05	07:05	07:10	07:15	07:28	07:49	08:19	08:25	08:48	09:19	09:24	10:35	11:15
Rybница	05:58	06:07	07:07	07:12	07:17	07:30	07:51	08:22	08:27	08:50	09:22	09:26	10:37	11:17
Rybница 1	06:00	06:09	07:09	07:14	07:19	07:33	07:53	08:25	08:29	08:53	09:25	09:28	10:39	11:19
Jelenia Góra Wiadukt	–	06:15	07:15	07:20	07:25	–	–	–	08:35	–	–	–	–	11:25

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 D.A.	06:08	06:17	07:17	07:22	07:27	07:45	08:06	08:37	08:37	09:05	09:37	09:40	10:47	11:27
Jelenia Góra D.K.	-	06:22	-	07:27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Okres kursowania	1-5	1-6	S	1-5	S	S	1-5	S	S	1-5	1-7	1-7	1-5	1-7
Przewoźnik	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	LB	ZG	LB	J.G.	ZG	LB	LB	J.G.	J.G.

Mała Kamienica – Barcinek – Jelenia Góra c.d.:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów													
Mała Kamienica 1	-	-	-	-	-	-	-	-	16:27	-	-	-	-	-
Mała Kamienica	-	-	-	-	-	-	-	-	16:29	-	-	-	-	-
Stara Kamienica Skrz.	-	-	-	-	-	-	-	-	16:31	-	-	-	-	-
Stara Kamienica Most	-	-	-	-	-	-	-	-	16:33	-	-	-	-	-
Stara Kamienica	-	-	-	-	-	-	-	-	16:34	-	-	-	-	-
Barcinek PGR	-	-	-	-	-	-	-	-	16:36	-	-	-	-	-
Barcinek	11:22	12:40	14:02	14:12	14:40	14:52	15:38	16:17	16:37	16:52	17:08	17:38	18:45	21:15
Rybnica 2	11:25	12:43	14:04	14:15	14:43	14:55	-	16:19	16:40	16:55	17:12	17:41	18:48	21:18
Rybnica	11:27	12:45	14:06	14:17	14:45	14:57	15:41	16:20	16:42	16:57	17:15	17:42	18:50	21:20
Rybnica 1	11:30	12:48	14:08	14:20	14:48	14:59	-	16:22	16:44	16:59	-	17:44	18:52	21:22
Jelenia Góra Wiadukt	-	-	-	-	-	15:05	-	16:30	16:50	17:05	-	-	18:58	21:28
Jelenia Góra D.A.	11:42	13:00	14:20	14:32	15:00	15:07	16:05	16:32	16:52	17:07	17:20	17:55	19:00	21:30
Jelenia Góra D.K.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Okres kursowania	1-7	1-5	1-5	1-5	1-7	1-5	1-6	1-5	1-7	S	1-5	1-7	1-5	1-7
Przewoźnik	BL	LB	LB	BL	ZG	J.G.	ZG	J.G.	J.G.	J.G.	ZG	ZG	J.G.	J.G.

Jelenia Góra – Jakuszyce:

Skróty użyte w tabelach:

Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 6 i 7 (sobota i niedziela); 7 (niedziela); S (dni nauki szkolnej).

Przewoźnik: BRZ – PKS Brzeg; J.G. – PKS Jelenia Góra; LEG – PKS Legnica; LU – PKS Lubin; SIE – PKS Sieradz; ŚW – PKS Świdnica; TUR – PKS Turek; WAW – PKS Warszawa; WRO – PKS Wrocław.

Trasa	Rozkład jazdy autobusów													
Jelenia Góra Zabobrze 3	-	-	-	07:25	-	08:56	-	-	-	-	-	-	-	-
Jelenia Góra Estakada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12:16
Jelenia Góra D.K.	05:30	-	06:50	-	-	-	-	-	09:50	-	-	11:30	-	-
Jelenia Góra Urząd Miejski	05:32	-	06:52	-	-	-	-	-	09:52	-	-	11:32	-	-
Jelenia Góra D.A.	05:40	06:10	07:00	07:35	08:00	09:08	09:10	-	10:00	10:13	11:40	12:25	-	-
Jelenia Góra Zajezdnia	05:47	06:17	07:07	-	08:07	-	-	-	10:07	-	-	11:47	-	-
Jelenia Góra WPK	05:48	06:18	07:08	-	08:08	-	-	-	10:08	-	-	11:48	-	-

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 Cieplice D.K.	05:54	06:24	07:14	07:50	08:14	-	-	-	10:14	-	11:54	12:35
Jelenia Góra Orle	05:58	06:28	07:18	-	08:18	-	-	-	10:18	-	11:58	-
Jelenia Góra Sobieszów	06:02	06:32	07:22	-	08:22	-	-	09:50	10:22	-	12:02	12:40
Jelenia Góra Sobieszów Pętla	06:03	06:33	07:23	-	08:23	-	-	-	10:23	-	12:03	-
Piechowice Dolne	06:07	06:37	07:27	-	08:27	-	-	09:55	10:27	-	12:07	-
Piechowice Średnie	06:10	06:40	07:30	08:01	08:30	-	-	09:58	10:30	-	12:10	12:46
Piechowice Górne	06:12	06:42	07:32	-	08:32	-	-	10:00	10:32	-	12:12	-
Piechowice Skrzyżowanie	06:14	06:44	07:34	-	08:34	-	-	10:02	10:34	10:30	12:14	-
Piechowice Hotel Las	06:15	06:45	07:35	-	08:35	-	-	-	10:35	-	12:15	-
Szklarska Poręba Wodospad	06:17	06:47	07:37	08:07	08:37	-	-	10:05	10:37	-	12:17	-
Szklarska Poręba Średnia	06:18	06:48	07:38	-	08:38	-	-	10:06	10:38	-	12:18	-
Szklarska Poręba Górna	06:22	06:52	07:42	08:10	08:42	09:40	09:35	10:10	10:42	10:37	12:22	12:56
Szklarska Poręba Krokus	06:26	-	07:46	-	08:46	-	-	-	10:46	-	-	-
Szklarska Poręba Skocznia	-	-	07:50	-	08:50	-	-	-	10:50	-	-	-
Jakuszyce Leśniczówka	-	-	07:52	-	08:52	09:52	-	-	10:52	-	-	-
Jakuszyce Gospoda	-	-	07:53	-	08:53	09:53	-	-	10:53	-	-	-
Jakuszyce Polana	-	-	07:54	-	08:54	09:54	-	-	10:54	-	-	-
Jakuszyce	-	-	07:55	-	08:55	09:55	-	-	10:55	-	-	-
Okres kursowania	S	1-7	1-7	1-7	1-7	6 i 7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7
					*	**		***				
Przewoźnik	J.G.	J.G.	J.G.	WAW	J.G.	WRO	LU	J.G.	J.G.	ŚW	J.G.	TUR

* odcinek Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce w okresie 01.02 – 28.02.

** w okresie zimowym (grudzień – marzec).

*** w okresie wakacji.

Jelenia Góra – Jakuszyce c.d.:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
Jelenia Góra Zabobrze 3	-	-	-	14:56	-	-	-	-	-	17:10	-	-	-
Jelenia Góra Estakada	-	-	14:31	-	-	-	15:53	-	-	17:11	-	-	-
Jelenia Góra D.K.	-	13:50	-	-	15:00	15:35	-	-	-	-	-	18:40	-
Jelenia Góra Urząd Miejski	-	13:52	-	-	15:02	15:37	-	-	-	-	-	18:42	-
Jelenia Góra D.A.	13:00	14:00	14:41	15:05	15:15	15:50	16:05	16:50	17:05	17:15	-	18:50	20:20
Jelenia Góra Zajezdnia	13:07	14:07	-	-	15:22	15:57	-	16:57	17:12	-	-	18:57	20:27
Jelenia Góra WPK	13:08	14:08	-	-	15:23	15:58	-	16:58	17:13	-	-	18:58	20:28
Jelenia Góra Cieplice D.K.	13:14	14:14	14:51	-	15:29	16:04	16:16	17:04	17:19	-	-	19:04	20:34
Jelenia Góra Orle	13:18	14:18	-	-	15:33	16:08	-	17:08	17:23	-	-	19:08	20:38
Jelenia Góra Sobieszów	13:22	14:22	14:57	-	15:37	16:12	16:22	17:12	17:27	-	18:50	19:12	20:42
Jelenia Góra Sobieszów Pętla	13:23	14:23	-	-	15:38	16:13	-	17:13	17:28	-	-	19:13	20:43
Piechowice Dolne	13:27	14:27	-	-	15:42	16:17	-	17:17	17:32	-	18:55	19:17	20:47

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



Piechowice Średnie	13:30	14:30	15:03	-	15:45	16:20	16:28	17:20	17:35	-	18:58	19:20	20:50
Piechowice Górne	13:32	14:32	-	-	15:47	16:22	-	17:22	17:37	-	19:00	19:22	20:52
Piechowice Skrzyżowanie	13:34	14:34	-	-	15:49	16:24	16:33	17:24	17:39	17:35	19:02	19:24	20:54
Piechowice Hotel Las	13:25	14:35	-	-	15:50	16:25	-	17:25	17:40	-	19:05	19:25	20:55
Szklarska Poręba Wodospad	13:37	14:37	-	-	15:52	16:27	-	17:27	17:42	17:36	-	19:27	20:57
Szklarska Poręba Średnia	13:38	14:38	-	-	15:53	16:28	-	17:28	17:43	17:37	19:06	19:28	20:58
Szklarska Poręba Górna	13:42	14:42	15:16	15:35	15:57	16:32	16:43	17:32	17:47	17:40	19:10	19:32	21:02
Szklarska Poręba Krokus	-	14:46	-	-	-	-	-	17:36	-	-	-	-	-
Szklarska Poręba Skocznia	-	14:50	-	-	-	-	-	17:40	-	-	-	-	-
Jakuszyce Leśniczówka	-	14:52	-	-	-	-	-	17:42	-	-	-	-	-
Jakuszyce Gospoda	-	14:53	-	-	-	-	-	17:43	-	-	-	-	-
Jakuszyce Polana	-	14:54	-	-	-	-	-	17:44	-	-	-	-	-
Jakuszyce	-	14:55	-	-	-	-	-	17:45	-	-	-	-	-
Okres kursowania	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7
								*	**		**		
Przewoźnik	J.G.	J.G.	SIE	J.G.	J.G.	J.G.	BRZ	J.G.	J.G.	LEG	J.G.	J.G.	J.G.

* odcinek Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce w okresie wakacji.

** w okresie wakacji.

Jakuszyce – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
Jakuszyce	-	-	-	08:15	-	-	09:05	-	-	11:05	-	-	-
Jakuszyce Polana	-	-	-	08:16	-	-	09:06	-	-	11:06	-	-	-
Jakuszyce Gospoda	-	-	-	08:17	-	-	09:07	-	-	11:07	-	-	-
Jakuszyce Leśniczówka	-	-	-	08:18	-	-	09:08	-	-	11:08	-	-	-
Szklarska Poręba Skocznia	-	-	-	08:22	-	-	09:12	-	-	11:12	-	-	-
Szklarska Poręba Krokus	-	-	-	08:26	-	-	09:16	-	-	11:16	-	-	-
Szklarska Poręba Górna	05:30	07:05	07:35	08:40	09:00	09:35	10:20	10:29	11:10	11:30	11:50	12:35	
Szklarska Poręba Średnia	05:34	07:09	-	08:44	09:04	09:38	10:20	-	-	11:34	-	12:39	
Szklarska Poręba Wodospad	05:35	07:10	-	08:45	09:05	09:39	10:24	-	-	11:35	-	12:40	
Piechowice Hotel Las	05:37	07:12	-	08:47	-	-	10:25	-	-	11:37	-	12:42	
Piechowice Skrzyżowanie	05:38	07:13	-	08:48	09:08	09:40	10:27	-	-	11:38	-	12:43	
Piechowice Górne	05:40	07:15	-	08:50	09:10	-	10:28	-	-	11:40	-	12:45	

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



Piechowice Średnie	05:42	07:17	07:48	08:52	09:12	-	10:30	10:39	-	11:42	-	12:47
Piechowice Dolne	05:45	07:20	-	08:55	09:15	-	10:35	-	-	11:45	-	12:50
Jelenia Góra Sobieszów Pętla	05:49	07:24	-	08:59	-	-	10:39	-	-	11:49	-	12:54
Jelenia Góra Sobieszów	05:50	07:25	07:54	09:00	09:20	-	10:40	10:45	-	11:50	-	12:55
Jelenia Góra Orle	05:54	07:29	-	09:04	-	-	10:44	-	-	11:54	-	12:59
Jelenia Góra Cieplice D.K.	05:58	07:33	08:00	09:08	-	-	10:48	10:50	-	11:58	-	13:03
Jelenia Góra Cieplice Skrzyż.	06:00	07:35	-	09:10	-	-	10:50	-	-	12:00	-	13:05
Jelenia Góra WPK	06:04	07:39	-	09:14	-	-	10:54	-	-	12:04	-	13:09
Jelenia Góra Zajezdnia	06:05	07:40	-	09:15	-	-	10:55	-	-	12:05	-	13:10
Jelenia Góra Sąd	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:12
Jelenia Góra Urząd Miejski	-	07:42	-	09:17	-	-	10:57	-	-	12:07	-	13:13
Jelenia Góra Pogotowie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:14
Jelenia Góra D.A.	06:12	07:47	08:30	09:22	-	10:00	11:02	11:00	11:45	12:12	12:25	13:20
Jelenia Góra D.K.	06:17	-	-	09:27	-	-	11:07	-	-	-	-	13:15
Jelenia Góra Zabobrze 3	-	-	08:33	-	-	10:05	-	11:04	11:49	-	12:29	-
Okres kursowania	1-6	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7
Przewoźnik	J.G.	J.G.	SIE	J.G.	J.G.	LEG	J.G.	TUR	LU	J.G.	J.G.	J.G.

* w okresie wakacji.

** odcinek Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce w okresie 01.02 – 28.02.

Jakuszyce – Jelenia Góra c.d.:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
Jakuszyce	-	-	15:05	-	16:20	-	-	-	-	18:00	-	-	-
Jakuszyce Polana	-	-	15:06	-	16:21	-	-	-	-	18:01	-	-	-
Jakuszyce Gospoda	-	-	15:07	-	16:22	-	-	-	-	18:02	-	-	-
Jakuszyce Leśniczówka	-	-	15:08	-	16:23	-	-	-	-	18:03	-	-	-
Szklarska Poręba Skocznia	-	-	15:12	-	-	-	-	-	-	18:07	-	-	-
Szklarska Poręba Krokus	-	-	15:16	-	-	-	-	-	-	18:11	-	-	-
Szklarska Poręba Górna	12:40	14:10	15:30	16:15	16:35	17:15	17:50	18:00	18:00	18:15	19:20	19:40	20:30
Szklarska Poręba Średnia	-	14:14	15:34	16:19	-	17:19	-	18:03	18:04	18:19	19:24	19:44	-
Szklarska Poręba Wodospad	-	14:15	15:35	16:20	-	17:20	-	18:04	18:05	18:20	19:25	19:45	20:33
Piechowice Hotel Las	-	14:17	15:37	16:22	-	17:22	-	-	-	18:22	19:27	19:47	-
Piechowice Skrzyżowanie	12:47	14:18	15:38	16:23	-	17:23	17:57	18:05	18:08	18:23	19:28	19:48	-
Piechowice Górne	-	14:20	15:40	16:25	-	17:25	-	-	18:10	18:25	19:30	19:50	-
Piechowice Średnie	-	14:22	15:42	16:27	-	17:27	18:02	-	18:12	18:27	19:32	19:52	20:41

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



Piechowice Dolne	-	14:25	15:45	16:30	-	17:30	-	-	18:15	18:30	19:35	19:55	-
Jelenia Góra Sobieszów Pętla	-	14:29	15:49	16:34	-	17:34	-	-	-	18:34	19:39	19:59	-
Jelenia Góra Sobieszów	-	14:30	15:50	16:35	-	17:35	18:10	-	18:20	18:35	19:40	20:00	-
Jelenia Góra Orle	-	14:34	15:54	16:39	-	17:39	-	-	-	18:39	19:44	20:04	-
Jelenia Góra Cieplice D.K.	-	14:38	15:58	16:43	-	17:43	18:16	-	-	18:43	19:48	20:08	20:51
Jelenia Góra Cieplice Skrzyż.	-	14:40	16:00	16:45	-	17:45	-	-	-	18:45	19:50	20:10	-
Jelenia Góra WPK	-	14:44	16:04	16:49	-	17:49	-	-	-	18:49	19:54	20:14	-
Jelenia Góra Zajezdnia	-	14:45	16:05	16:50	-	17:50	-	-	-	18:50	19:55	20:15	-
Jelenia Góra Sąd	-	14:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jelenia Góra Urząd Miejski	-	14:48	16:07	16:52	-	17:52	-	-	-	18:52	19:57	20:17	-
Jelenia Góra Pogotowie	-	14:49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jelenia Góra D.A.	13:10	14:55	16:12	16:57	17:07	17:57	18:35	18:30	-	18:57	20:02	20:22	21:10
Jelenia Góra D.K.	-	14:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jelenia Góra Zabobrze 3	13:14	-	-	-	17:11	-	18:39	18:35	-	-	-	-	21:14
Okres kursowania	1-7	1-7	1-7	1-7	6 i 7 *	1-7	7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7
Przewoźnik	ŚW	J.G.	J.G.	J.G.	WRO	J.G.	BRZ	LEG	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	WAW

* w okresie zimowym (grudzień – marzec).

** w okresie wakacji.

*** Jakuszyce – Szklarska Poręba Górna w okresie wakacji.

Szklarska Poręba Górna – Rozdroże Izerskie:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów		
Szklarska Poręba Górna	10:30	15:16	18:30
Szklarska Poręba Wiadukt	10:33	-	18:33
Szklarska Poręba Zakręt Śmierci	10:35	-	18:35
Rozdroże Izerskie	10:47	15:36	18:47
Okres kursowania	codziennie (wakacje)	codziennie	codziennie (wakacje)
Przewoźnik	PKS Bolesławiec	PKS Sieradz	PKS Bolesławiec

Rozdroże Izerskie – Szklarska Poręba Górna:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów		
Rozdroże Izerskie	07:15	09:09	17:10
Szklarska Poręba Zakręt Śmierci	-	09:20	17:23
Szklarska Poręba Wiadukt	-	09:22	17:26
Szklarska Poręba Górna	07:35	09:25	17:28

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



Okres kursowania	codziennie	codziennie (wakacje)	codziennie (wakacje)
Przewoźnik	PKS Sieradz	PKS Bolesławiec	PKS Bolesławiec

Jelenia Góra – Maciejowa:

Skróty użyte w tabelach:

Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 1 – 5 (poniedziałek – piątek); 6 i 7 (sobota i niedziela); S (dni nauki szkolnej).

Przewoźnik: J.G. – PKS Jelenia Góra; K.G. – PKS Kamienna Góra; LEG – PKS Legnica.

Trasa	Rozkład jazdy autobusów											
	06:55	08:40	09:00	11:50	13:40	14:00	14:40	14:40	15:30	15:45	16:35	17:30
Jelenia Góra D.A.	06:55	08:40	09:00	11:50	13:40	14:00	14:40	14:40	15:30	15:45	16:35	17:30
Jelenia Góra Estakada	–	–	–	–	13:42	–	14:42	14:41	15:31	–	–	–
Jelenia Góra Zabobrze 3	–	–	–	–	13:44	–	14:44	–	–	–	–	–
Jelenia Góra W. Pola	06:59	08:43	09:04	11:54	–	14:04	–	14:43	15:33	15:49	16:38	17:34
Jelenia Góra Huta 1	–	08:45	–	–	–	14:05	–	–	–	–	16:40	17:35
Jelenia Góra W. Pola Piekarnia	–	–	–	–	–	14:06	–	14:46	15:36	–	–	17:36
Maciejowa 1	–	–	–	–	13:50	14:10	14:50	–	–	–	–	17:40
Maciejowa	07:08	08:54	09:13	12:03	13:51	14:13	14:51	14:51	15:41	15:58	16:49	17:43
Okres kursowania	S	1 – 5	1 – 5	1 – 7	1 – 7	S	6 i 7	1 – 5	1 – 5	S	1 – 7	S
Przewoźnik	K.G.	LEG	K.G.	K.G.	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	K.G.	LEG	J.G.

Maciejowa – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów									
	06:30	06:46	07:05	07:23	07:28	07:36	10:47	14:56	15:49	
Maciejowa	06:30	06:46	07:05	07:23	07:28	07:36	10:47	14:56	15:49	
Maciejowa 1	06:31	–	07:06	07:26	–	–	–	–	–	
Jelenia Góra W. Pola Piekarnia	06:35	–	07:10	07:30	–	–	–	–	–	
Jelenia Góra Huta 1	06:36	–	07:11	07:31	07:37	–	–	–	15:58	
Jelenia Góra W. Pola	06:37	06:51	07:12	07:32	07:38	07:44	10:52	15:01	16:00	
Jelenia Góra Rózyckiego	–	–	07:15	–	–	–	–	–	–	
Jelenia Góra Estakada	–	–	07:16	–	–	–	–	–	–	
Jelenia Góra D.A.	06:41	06:55	07:18	07:36	07:40	07:50	10:56	15:05	16:03	
Okres kursowania	1 – 5	S	S	S	1 – 5	1 – 7	1 – 5	S	1 – 7	
Przewoźnik	J.G.	K.G.	J.G.	J.G.	LEG	K.G.	K.G.	K.G.	LEG	

Jelenia Góra – Czarne:

Skróty użyte w tabelach:

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



Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 1 – 5 (poniedziałek – piątek); 6 i 7 (sobota i niedziela); S (dni nauki szkolnej).

Przewoźnik: J.G. – PKS Jelenia Góra; K.G. – PKS Kamienna Góra.

Trasa	Rozkład jazdy autobusów										
Jelenia Góra D.A.	05:30	11:20	14:00	14:50	15:10	15:15	15:55	16:00	18:50	19:35	22:20
Jelenia Góra D.K.	–	–	–	–	–	–	–	16:10	–	–	–
Jelenia Góra Urząd Miejski	05:33	–	–	–	15:13	–	15:58	16:13	–	19:38	22:23
Jelenia Góra Parkowa	05:35	11:22	14:02	14:53	15:15	15:17	16:00	16:15	18:52	19:40	22:25
Czarne	05:37	–	14:04	–	15:17	–	16:02	16:17	–	19:42	22:27
Okres kursowania	1 – 5	1 – 5	1 – 5	1 – 5	S	1 – 5	1 – 5	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7
Przewoźnik	J.G.	K.G.	J.G.	K.G.	J.G.	K.G.	J.G.	J.G.	K.G.	J.G.	J.G.

Czarne – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów									
Czarne	–	–	14:58	–	–	18:45	19:29	19:40	20:04	21:19
Jelenia Góra Parkowa	08:41	13:56	15:00	15:11	18:26	18:47	19:31	19:42	20:06	21:21
Jelenia Góra Urząd Miejski	–	–	15:02	–	–	18:49	19:33	19:44	20:08	21:23
Jelenia Góra D.A.	08:45	14:00	15:05	15:15	18:30	18:52	19:36	19:47	20:11	21:26
Okres kursowania	1 – 5	1 – 5	1 – 5	1 – 5	1 – 7	6 i 7	1 – 7	1 – 7 *	1 – 7	1 – 7
Przewoźnik	K.G.	K.G.	J.G.	K.G.	K.G.	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.	J.G.

* w okresie wakacji.

ZAŁĄCZNIK NR 11: Połączenia autobusowe prowadzone przez firmę KRY-CHA Wojciech Chadży według <http://www.krycha.pl/rozklady/>

Skróty użyte w tabelach:

Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 1 – 5 (poniedziałek – piątek); 1 – 4 (poniedziałek – czwartek); 1 i 6 (poniedziałek i sobota); 5 – 7 (piątek – niedziela).

Jelenia Góra – Wrocław:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów										
Jelenia Góra Podwale	04:50	06:00	07:32	08:50	09:55	12:10	14:05	15:40	17:00	17:45	19:55
Jelenia Góra Al.JP II Statoi	04:55	06:05	07:37	08:55	10:00	12:15	14:10	15:45	17:05	17:50	20:00
Jelenia Góra Al.JP II Zabobrze 3	05:00	06:10	07:42	09:00	10:05	12:20	14:15	15:50	17:10	17:55	20:05
Okres kursowania	1 i 6	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7	5 – 7

Wrocław – Jelenia Góra:

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



Trasa	Rozkład jazdy autobusów											
Jelenia Góra Al.JP II Zabobrze 3	09:10	10:50	13:05	14:35	15:05	16:35	18:10	19:50	21:05	22:50	00:05	00:20
Jelenia Góra Al.JP II Statoil	09:15	10:55	13:10	14:40	15:10	16:40	18:15	19:55	21:10	22:55	00:10	00:25
Jelenia Góra Podwale	09:20	11:00	13:15	14:45	15:15	16:45	18:20	20:00	21:15	23:00	00:15	00:30
Okres kursowania	1 i 6	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	1-7	5-7	1-4	5-7

Jelenia Góra – Karpacz – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów		Trasa	Rozkład jazdy autobusów	
Jelenia Góra Podwale	07:50	14:58	Nowy Cmentarz	09:37	16:31
Jelenia Góra Kochanowskiego	07:53	15:01	Hotel – Stary Cmentarz	09:39	16:33
Jelenia Góra Urząd Miasta	07:56	15:04	Jelenia Góra Urząd Miasta	09:41	16:35
Hotel – Stary Cmentarz	07:58	15:06	Jelenia Góra Kochanowskiego	09:43	16:38
Nowy Cmentarz	08:00	15:08	Jelenia Góra Podwale	09:46	16:41
Okres kursowania	1-7	1-7	Okres kursowania	1-7	1-7

Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów		Trasa	Rozkład jazdy autobusów	
Jelenia Góra Podwale	06:30	08:35	Jelenia Góra Tesco	08:32	13:17
Jelenia Góra Tesco	06:32	08:37	Jelenia Góra Podwale	08:34	13:19
Okres kursowania	1-5	1-5	Okres kursowania	1-5	1-5

ZAŁĄCZNIK NR 12: Połączenia autobusowe prowadzone przez firmę RO-KO Car Service sp. z o.o. według <http://www.roko.jelenia.pl/index.php?go=rozklad>

Skróty użyte w tabelach:

Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 1 – 6 (poniedziałek – sobota); 1 – 5 (poniedziałek – piątek); S (dni nauki szkolnej); 6 i 7 (sobota i niedziela).

Jelenia Góra – Chromiec (przez Barcinek):

Trasa	Rozkład jazdy autobusów											
Jelenia Góra Budowlanka	06:03	06:48	08:25	09:55	12:00	13:10	13:45	14:20	15:20	16:25	–	–
Jelenia Góra Tesco	06:07	06:52	08:29	09:59	12:04	13:14	13:49	14:24	15:24	16:29	–	–
Jelenia Góra Podwale	06:10	06:55	08:32	10:02	12:07	13:17	13:52	14:27	15:27	16:32	18:15	20:05
Rybnica 1	06:18	07:03	08:40	10:10	12:15	13:25	14:00	14:35	15:35	16:40	18:23	20:13
Rybnica	06:20	07:05	08:42	10:12	12:17	13:27	14:02	14:37	15:37	16:42	18:25	20:15
Rybnica 2	06:22	07:07	08:44	10:14	12:19	13:29	14:04	14:39	15:39	16:44	18:27	20:17
Barcinek	06:25	07:10	08:47	10:17	12:22	13:32	14:07	14:42	15:42	16:47	18:30	20:20

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	06:28	07:13	08:50	10:20	12:25	13:35	14:10	14:45	15:45	16:50	18:33	20:23
Stara Kamienica Most	06:29	07:14	08:51	10:21	12:26	13:36	14:11	14:46	15:46	16:51	18:34	20:24
Stara Kamienica Skrzyżowanie	06:31	07:16	08:53	10:23	12:28	13:38	14:13	14:48	15:48	16:53	18:36	20:26
Kromnów 2	06:33	07:18	–	–	12:30	–	14:15	14:50	15:50	16:55	–	20:28
Kromnów	06:35	07:20	–	–	12:32	–	14:17	14:52	15:52	16:57	–	20:30
Kromnów Sklep	–	07:22	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kromnów Wola	–	07:24	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kopaniec 1	06:38	–	–	–	12:35	–	14:20	–	15:55	–	–	20:33
Kopaniec	06:40	07:27	–	–	12:37	–	14:22	–	15:57	–	–	20:35
Chromiec	06:45	07:32	–	–	12:42	–	14:27	–	16:02	–	–	20:40
Antoniów	–	07:35	–	–	12:45	–	14:30	–	–	–	–	–
Okres kursowania	1 – 5	1 – 6	1 - 6	1 – 5	1 – 6	S	S	1 – 6	1 – 6	1 – 5	S	1 – 5

Chromiec – Jelenia Góra (przez Barcinek):

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
Antoniów	–	–	07:35	–	–	12:45	–	14:30	–	–	–	–	
Chromiec	–	06:45	07:38	–	–	12:48	–	14:33	–	16:05	–	20:40	
Kopaniec	–	06:50	07:43	–	–	12:53	–	14:38	–	16:10	–	20:45	
Kopaniec 1	–	06:52	07:45	–	–	–	–	–	–	16:12	–	20:47	
Kromnów Wola	–	–	–	–	–	12:56	–	14:41	–	–	–	–	
Kromnów Sklep	–	–	–	–	–	12:58	–	14:43	–	–	–	–	
Kromnów	–	06:55	07:48	–	–	13:00	–	14:45	14:55	16:15	17:00	20:50	
Kromnów 2	–	06:57	07:50	–	–	13:02	–	14:47	14:57	16:17	17:02	20:52	
Stara Kamienica Skrzyż.	05:00	06:59	07:52	09:10	10:28	13:04	13:40	14:49	14:59	16:19	17:04	18:40	20:54
Stara Kamienica Most	05:02	07:01	07:54	09:12	10:30	13:06	13:42	14:51	15:01	16:21	17:06	18:42	20:56
Stara Kamienica	05:03	07:02	07:55	09:13	10:31	13:07	13:43	14:52	15:02	16:22	17:07	18:43	20:57
Barcinek	05:06	07:05	07:58	09:16	10:34	13:10	13:46	14:55	15:05	16:25	17:10	18:46	21:00
Rybnica 2	05:09	07:08	08:01	09:19	10:37	13:13	13:49	14:58	15:08	16:28	17:13	18:49	21:03
Rybnica	05:11	07:10	08:03	09:21	10:39	13:15	13:51	15:00	15:10	16:30	17:15	18:51	21:05

**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



Rybnica 1	05:13	07:12	08:05	09:23	10:41	13:17	13:53	15:02	15:12	16:32	17:17	18:53	21:07
Jelenia Góra Podwale	05:21	07:20	08:13	09:31	10:49	13:25	14:01	15:10	15:20	16:40	17:25	19:01	21:15
Jelenia Góra Tesco	05:24	07:23	08:16	09:34	10:52	13:28	14:04	15:13	15:23	16:43	17:28	–	–
Jelenia Góra Budowlanka	05:28	07:27	08:20	09:38	10:56	13:32	14:08	15:17	15:27	16:47	17:32	–	–
Okres kursowania	1 – 5	1 – 5	1 – 6	1 – 6	1 – 5	1 – 6	S	S	1 – 6	1 – 6	1 – 5	S	1 – 5

Jelenia Góra – Chromiec (przez Wojcieszycy):

Trasa	Rozkład jazdy autobusów								
Jelenia Góra Tesco	04:55	06:15	–	08:00	11:25	13:15	14:35	16:25	18:15
Jelenia Góra Podwale	04:58	06:18	–	08:03	11:28	13:18	14:38	16:28	18:18
Jelenia Góra Curie Skłodowskiej	05:00	06:20	–	08:05	11:30	13:20	14:40	16:30	18:20
Jelenia Góra Strzelecka Góra	05:08	06:28	–	08:13	11:38	13:28	14:48	16:38	18:28
Jelenia Góra Marcinkowskiego	05:09	06:29	–	08:14	11:39	13:29	14:49	16:39	18:29
Jelenia Góra Cieplice DK	05:10	06:30	–	08:15	11:40	13:30	14:50	16:40	18:30
Jelenia Góra Lubańska	05:11	06:31	–	08:16	11:41	13:31	14:51	16:41	18:31
Jelenia Góra Sobieszowska	05:13	06:33	–	08:18	11:43	13:33	14:53	16:43	18:33
Wojcieszycy Kuźnia	05:16	06:36	07:35	08:21	11:46	13:36	14:56	16:46	18:36
Wojcieszycy Średnie	05:18	06:38	07:37	08:23	11:48	13:38	14:58	16:48	18:38
Wojcieszycy Dolne	05:19	06:39	07:38	08:24	11:49	13:39	14:59	16:49	18:39
Wojcieszycy Kościół	05:21	06:41	07:40	08:26	11:51	13:41	15:01	16:51	18:41
Wojcieszycy 1	05:22	06:42	07:41	08:27	11:52	13:42	15:02	16:52	18:42
Wojcieszycy Górne	05:24	06:44	07:43	08:29	11:54	13:44	15:04	16:54	18:44

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



Kromnów 1	05:29	06:49	07:48	08:34	11:59	13:49	15:09	16:59	18:49
Kromnów	05:30	06:50	07:49	08:35	12:00	13:50	15:10	17:00	18:50
Kromnów 2	05:31	06:51	07:50	08:36	12:01	13:51	15:11	17:01	18:51
Stara Kamienica Skrzyżowanie	05:33	06:53	07:52	08:38	12:03	13:53	15:13	17:03	18:53
Kromnów 2	–	–	–	08:40	12:05	–	15:15	17:05	18:55
Kromnów	–	–	–	08:42	12:07	–	15:17	17:07	18:57
Kopaniec 1	–	–	–	08:45	12:10	–	15:20	17:10	19:00
Kopaniec	–	–	–	08:47	12:12	–	15:22	17:12	19:02
Chromiec	–	–	–	08:52	12:17	–	15:27	17:17	19:07
Okres kursowania	1 – 5	1 – 6	S	1 – 7	1 – 7	1 – 5	1 – 5	1 – 7	1 – 6

Chromiec – Jelenia Góra (przez Wojcieszycę):

Trasa	Rozkład jazdy autobusów									
	04:45	–	–	–	08:55	12:20	–	15:30	17:20	19:10
Chromiec	04:45	–	–	–	08:55	12:20	–	15:30	17:20	19:10
Kopaniec	04:50	–	–	–	09:00	12:25	–	15:35	17:25	19:15
Kopaniec 1	04:52	–	–	–	09:02	12:27	–	15:37	17:27	19:17
Kromnów	04:55	–	–	–	09:05	12:30	–	15:40	17:30	19:20
Kromnów 2	04:56	–	–	–	09:06	12:31	–	15:41	17:31	19:21
Stara Kamienica Skrzyżowanie	04:58	05:35	07:00	07:55	09:08	12:33	13:55	15:43	17:32	19:23
Kromnów 2	05:00	05:37	07:02	07:57	09:10	12:35	13:57	15:45	17:34	19:25
Kromnów	05:02	05:39	07:03	07:59	09:12	12:37	13:58	15:46	17:36	19:26
Kromnów 1	05:03	05:40	07:05	08:00	09:13	12:38	14:00	15:48	17:38	19:28
Wojcieszycę Górne	05:08	05:45	07:10	08:05	09:18	12:43	14:05	15:53	17:43	19:33
Wojcieszycę 1	05:10	05:47	07:12	08:07	09:20	12:45	14:07	15:55	17:45	19:35
Wojcieszycę Kościół	05:11	05:48	07:13	08:08	09:21	12:46	14:08	15:56	17:46	19:36
Wojcieszycę Dolne	05:12	05:49	07:14	08:09	09:22	12:47	14:09	15:57	17:47	19:37
Wojcieszycę Średnie	05:14	05:51	07:16	08:11	09:24	12:49	14:11	15:59	17:49	19:39

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



Wojcieszycze Kuźnia	05:16	05:53	07:18	08:13	09:26	12:51	14:13	16:01	17:51	19:41
Jelenia Góra Sobieszowska	05:19	05:56	07:21	08:16	09:29	12:54	14:16	16:04	17:54	19:44
Jelenia Góra Lubańska	05:21	05:58	07:23	08:18	09:31	12:56	14:18	16:06	17:56	19:46
Jelenia Góra Cieplice DK	05:22	05:59	07:24	08:19	09:32	12:57	14:19	16:07	17:57	19:47
Jelenia Góra Marcinkowskiego	05:23	06:00	07:25	08:20	09:33	12:58	14:20	16:08	17:58	19:48
Jelenia Góra Strzelecka Góra	05:24	06:01	07:26	08:21	09:34	12:59	14:21	16:09	17:59	19:49
Jelenia Góra Curie Skłodowskiej	05:32	06:09	07:34	08:29	09:42	13:07	14:29	16:17	18:07	19:57
Jelenia Góra Podwale	05:34	06:11	07:36	08:31	09:44	13:09	14:31	16:19	18:09	19:59
Jelenia Góra Tesco	05:37	06:14	07:39	08:34	09:47	13:12	14:34	16:22	18:12	20:02
Okres kursowania	1 – 5	1 – 5	1 – 6	S	1 – 7	1 – 7	1 – 5	1 – 5	1 – 7	1 – 6

Jelenia Góra – Szklarska Poręba:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
	06:00	06:45	07:50	08:10	10:00	12:00	13:40	–	15:05	16:20	18:15	20:00	22:15
Jelenia Góra Tesco	06:00	06:45	07:50	08:10	10:00	12:00	13:40	–	15:05	16:20	18:15	20:00	22:15
Jelenia Góra Podwale	06:04	06:49	07:54	08:14	10:04	12:04	13:44	–	15:09	16:24	18:19	20:04	22:19
Jelenia Góra Curie Skłodowskiej	06:06	06:51	07:56	08:16	10:06	12:06	13:46	–	15:11	16:26	18:21	20:06	22:21
Jelenia Góra Mała Poczta	06:08	06:53	07:58	08:18	10:08	12:08	13:48	–	15:13	16:28	18:23	20:08	22:23
Jelenia Góra Trasa Czeska	06:11	06:56	08:01	08:21	10:11	12:11	13:51	–	15:16	16:31	18:26	20:11	22:26
Wojcieszycze	06:16	07:01	08:06	08:26	10:16	12:16	13:56	–	15:21	16:36	18:31	20:16	22:31
Piastów	06:20	07:05	08:10	08:30	10:20	12:20	14:00	–	15:25	16:40	18:35	20:20	22:35
Piechowice Cmentarz	06:22	07:07	08:12	08:32	10:22	12:22	14:02	–	15:27	16:42	18:37	20:22	22:37
Piechowice Szkolna	06:23	07:08	08:13	08:33	10:23	12:23	14:03	–	15:28	16:43	18:38	20:23	22:38
Piechowice Średnie	06:25	07:10	08:15	08:35	10:25	12:25	14:05	–	15:30	16:45	18:40	20:25	22:40
Piechowice Przedszkole	06:26	07:11	08:16	08:36	10:26	12:26	14:06	–	15:31	16:46	18:41	20:26	22:41
Piechowice Górne	06:28	07:13	08:18	08:38	10:28	12:28	14:08	–	15:33	16:48	18:43	20:28	22:43
Szklarska Poręba Dolna	06:30	07:15	08:20	08:40	10:30	12:30	14:10	–	15:35	16:50	18:45	20:30	22:45
Szklarska Poręba Hotel Las	–	–	–	–	10:31	–	14:11	–	15:36	–	–	–	22:46

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



Szklarska Poręba Wodospad	–	–	–	–	10:32	–	14:12	–	15:37	–	–	–	22:47
Szklarska Poręba Średnia	–	–	–	–	10:33	–	14:13	–	15:38	–	–	–	22:48
Szklarska Poręba Górna	–	–	–	–	10:35	–	14:15	–	15:40	–	–	–	22:50
Szklarska Poręba Kościół	06:34	07:20	08:24	08:44	–	12:34	–	14:05	–	16:54	18:49	20:34	–
Szklarska Poręba Tęczą	06:37	07:23	08:27	08:47	–	12:37	–	14:08	–	16:57	18:52	20:37	–
Szklarska Poręba Rzemieślnik	06:39	07:25	08:29	08:49	–	12:39	–	14:10	–	16:59	18:54	20:39	–
Szklarska Poręba Wzrok	06:40	07:26	08:30	08:50	–	12:40	–	14:11	–	17:00	18:55	20:40	–
Szklarska Poręba Tunel	06:42	07:28	08:32	08:52	–	12:42	–	14:13	–	17:02	18:57	20:42	–
Szklarska Poręba Dworzec PKP	–	07:29	08:33	–	–	–	–	14:14	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Biała Dolina	–	07:30	08:34	–	–	–	–	14:15	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Krokus	–	07:33	08:37	–	–	–	–	14:18	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Szkoła nr 5	–	07:37	08:41	–	–	–	–	14:22	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Górna	06:45	07:40	08:44	08:55	–	12:45	–	14:25	–	17:05	19:00	20:45	–
Szklarska Poręba Szkoła nr 1	–	07:43	08:47	–	–	–	–	14:28	–	–	–	–	–
Okres kursowania	1 – 5	S	S	6 i 7	1 – 7	1 – 7	1 – 6	S	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 6	1 – 5

Szklarska Poręba – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy autobusów												
Szklarska Poręba Szkoła nr 1	–	–	–	–	–	13:40	–	14:35	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Górna	05:05	06:50	09:05	10:45	12:50	13:43	14:20	14:38	15:40	17:10	19:10	20:55	–
Szklarska Poręba Średnia	05:07	–	09:07	10:47	–	–	14:22	–	15:42	–	–	20:57	–
Szklarska Poręba Wodospad	05:08	–	09:08	10:48	–	–	14:23	–	15:43	–	–	20:58	–
Szklarska Poręba Hotel Las	05:09	–	09:09	10:49	–	–	14:24	–	15:44	–	–	20:59	–
Szklarska Poręba Szkoła nr 5	–	–	–	–	–	13:46	–	14:41	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Krokus	–	–	–	–	–	13:50	–	14:45	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Biała Dolina	–	–	–	–	–	13:53	–	14:48	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Dworzec PKP	–	–	–	–	–	13:54	–	14:49	–	–	–	–	–
Szklarska Poręba Tunel	–	06:53	–	–	12:53	13:55	–	14:50	–	17:13	19:13	–	–
Szklarska Poręba Wzrok	–	06:55	–	–	12:55	13:57	–	14:52	–	17:15	19:15	–	–
Szklarska Poręba Rzemieślnik	–	06:56	–	–	12:56	13:58	–	14:53	–	17:16	19:16	–	–
Szklarska Poręba Tęczą	–	06:58	–	–	12:58	14:00	–	14:55	–	17:18	19:18	–	–
Szklarska Poręba Kościół	–	07:01	–	–	12:01	14:03	–	14:58	–	17:21	19:21	–	–
Szklarska Poręba Dolna	05:10	07:05	09:10	10:50	12:05	–	14:25	15:02	15:45	17:25	19:25	21:00	–

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



Piechowice Górne	05:12	07:07	09:12	10:52	12:07	–	14:27	15:04	15:47	17:27	19:27	21:02
Piechowice Przedszkole	05:14	07:09	09:14	10:54	12:09	–	14:29	15:06	15:49	17:29	19:29	21:04
Piechowice Średnie	05:15	07:10	09:15	10:55	12:10	–	14:30	15:07	15:50	17:30	19:30	21:05
Piechowice Szkolna	05:17	07:12	09:17	10:57	12:12	–	14:32	15:09	15:52	17:32	19:32	21:07
Piechowice Cmentarz	05:18	07:13	09:20	10:58	12:13	–	14:33	15:10	15:53	17:33	19:33	21:08
Piastów	05:20	07:15	09:20	11:00	12:15	–	14:35	15:12	15:55	17:35	19:35	21:10
Wojcieszycy	05:24	07:19	09:24	11:04	12:19	–	14:39	15:16	15:59	17:38	19:38	21:14
Jelenia Góra Trasa Czeska	05:29	07:24	09:29	11:09	12:24	–	14:44	15:21	16:04	17:44	19:44	21:19
Jelenia Góra Mała Poczta	05:32	07:27	09:32	11:12	12:27	–	14:47	15:24	16:07	17:47	19:47	21:22
Jelenia Góra Curie Skłodowskiej	05:34	07:29	09:34	11:14	12:29	–	14:49	15:26	16:09	17:49	19:49	21:24
Jelenia Góra Podwale	05:36	07:31	09:36	11:16	12:31	–	14:51	15:28	16:11	17:51	19:51	21:26
Jelenia Góra Tesco	05:40	07:35	09:40	11:20	12:35	–	14:55	15:32	16:15	17:55	19:55	21:30
Okres kursowania	1 – 5	1 – 6	1 – 7	1 – 7	1 – 7	S	1 – 6	S	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 5

ZALĄCZNIK NR 13: Połączenia kolejowe w okresie 12.12.2010 – 11.12.2011 według <http://rozkład-pkp.pl/>

Skróty użyte w tabelach:

Przewoźnik: PR – Przewozy Regionalne sp. z o.o.; PKP IC – PKP Intercity; KD – Koleje Dolnośląskie SA.

Pociąg: AS – autobus szynowy.

Okres kursowania: 1 – 7 (codziennie); 1 – 5 (poniedziałek – piątek); 6 – 7 (sobota – niedziela).

Jelenia Góra – Janowice Wielkie:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów							
Jelenia Góra	06:08	07:34	11:08	11:42	16:08	16:33	17:15	20:08
Wojanów	06:15	07:41	11:14	11:49	16:15	16:40	17:22	–
Trzcińsko	06:21	07:47	11:21	11:55	16:21	16:46	17:28	–
Janowice Wielkie	06:27	07:53	11:26	12:01	16:27	16:52	17:34	20:26
Przewoźnik	PR	PR	PR	PR	PR	PR	PR	PKP IC
Pociąg	osobowy	osobowy	osobowy	AS	osobowy	AS	osobowy	pospieszny
Okres kursowania	1 – 5	1 – 7	1 – 7	6 – 7 30.4–28.8	1 – 7	6 – 7 30.4–28.8	1 – 7	1 – 7 22.6–29.8

**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



Janowice Wielkie – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów							
	Janowice Wielkie	06:59	09:14	10:49	11:10	12:59	16:07	16:57
Trzcianko	07:07	-	10:57	11:16	-	16:12	17:05	21:05
Wojanów	07:15	-	11:05	11:21	-	16:17	17:13	21:13
Jelenia Góra	07:22	09:35	11:13	11:27	13:21	16:23	17:20	21:20
Przewoźnik	PR	PKP IC	PR	PR	PR	PR	PR	PR
Pociąg	osobowy	pospieszny	osobowy	AS	osobowy	AS	osobowy	osobowy
Okres kursowania	1 – 5	1 – 7 23.6–30.8	1 – 7	6 – 7 30.4–28.8	1 – 7	6 – 7 30.4–28.8	1 – 7	1 – 7

Jelenia Góra – Stara Kamienica:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów						
	Jelenia Góra	06:17	10:10	13:27	15:29	16:47	17:05
Rybnica	06:31	10:24	13:41	15:43	17:01	17:19	19:25
Stara Kamienica	06:38	10:31	13:48	15:50	17:09	17:27	19:32
Przewoźnik	PR	PR	PR	PR	PR	PR	PR
Pociąg	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy
Okres kursowania	1 – 7	1 – 7	1 – 5	1 – 7	1 – 5 12.12–27.2	1 – 7	1 – 7

Stara Kamienica – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów							
	Stara Kamienica	07:06	08:35	11:26	12:15	14:44	17:32	21:16
Rybnica	07:14	08:43	11:34	12:23	14:52	17:40	21:24	22:03
Jelenia Góra	07:28	08:57	11:49	12:37	15:06	17:54	21:38	22:17
Przewoźnik	PR	PR	PR	PR	PR	PR	PR	PR
Pociąg	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy	osobowy
Okres kursowania	1 – 7	1 – 5	6 – 7	1 – 5	1 – 7	1 – 7	1 – 7	1 – 7 06.4–20.4

Jelenia Góra – Siedlęcin:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów						
	Jelenia Góra	04:50	06:50	07:50	09:50	12:50	15:53
Jeżów Sudecki	04:58	06:58	07:58	09:58	12:58	16:01	18:58
Siedlęcin	05:06	07:06	08:06	10:06	13:06	16:09	19:06
Przewoźnik	PR	PR	KD	KD	KD	KD	KD
Pociąg	osobowy	osobowy	AS	AS	AS	AS	AS

**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



Okres kursowania	1 – 5 13.12–31.12	6 – 7 12.12–02.1	1 – 5	6 – 7	1 – 5	1 – 7	1 – 7
------------------	----------------------	---------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Siedlęcin – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów					
	Siedlęcin	07:10	09:10	12:10	15:10	18:10
Jeżów Sudecki	07:18	09:18	12:18	15:18	18:18	21:18
Jelenia Góra	07:26	09:26	12:26	15:26	18:26	21:26
Przewoźnik	KD	KD	KD	KD	KD	PR
Pociąg	AS	AS	AS	AS	AS	osobowy
Okres kursowania	1 – 5	6 – 7	1 – 7	1 – 5	1 – 7	1 – 5 12.12–02.1

Jelenia Góra – Jakuszyce:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów								
	Jelenia Góra	06:32	07:10	09:40	–	11:58	13:28	–	16:13
Jelenia Góra Zachodnia	–	07:15	–	–	12:03	13:33	–	–	18:03
Jelenia Góra Cieplice	–	07:21	–	–	12:09	13:39	–	–	18:08
Jelenia Góra Orle	–	07:24	–	–	12:12	13:42	–	–	18:12
Jelenia Góra Sobieszów	–	07:27	–	–	12:15	13:45	–	–	18:15
Piechowice Dolne	–	07:31	–	–	12:19	13:49	–	–	18:18
Piechowice	06:51	07:34	10:08	–	12:22	13:52	–	16:44	18:21
Szklarska Poręba Dolna	07:16	07:59	10:33	–	12:47	14:16	–	17:10	18:46
Szklarska Poręba Średnia	07:27	08:09	10:44	–	12:57	14:26	–	17:21	18:56
Szklarska Poręba Górna	07:32	08:19	10:49	11:40	13:07	14:31	17:16	17:27	19:05
Szklarska Poręba Huta	–	08:22	–	11:44	13:10	14:41	17:19	–	19:08
Jakuszyce	–	08:32	–	11:54	13:20	14:52	17:29	–	19:18
Przewoźnik	PKP IC	PR	PKP IC	PR	PR	PR	PR	PKP IC	PR
Pociąg	posp.	AS	posp.	AS	AS	AS	AS	posp.	AS

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








Okres kursowania	1 – 7 sezon zimowy	1 – 7	1 – 7 sezonowy lato, zima	6 – 7 4.6–28.8	1 – 7	1 - 7	6 – 7 4.6–28.8	1 – 7 sezon zimowy	1 – 7
------------------	--------------------------	-------	---------------------------------	-------------------	-------	-------	-------------------	--------------------------	-------

Jakuszyce – Jelenia Góra:

Trasa	Rozkład jazdy pociągów								
	Jakuszyce	-	09:08	11:09	14:20	15:32	16:39	-	-
Szklarska Poręba Huta	-	09:18	11:20	14:30	15:42	16:49	-	-	20:17
Szklarska Poręba Górna	08:20	09:26	11:23	14:43	15:50	16:52	17:36	19:44	20:25
Szklarska Poręba Średnia	08:25	09:31	-	14:47	15:55	-	17:41	19:49	20:30
Szklarska Poręba Dolna	08:35	09:41	-	14:57	16:05	-	17:51	19:59	20:40
Piechowice	09:00	10:06	-	15:22	16:30	-	18:23	20:24	21:05
Piechowice Dolne	-	10:09	-	15:25	16:33	-	-	-	21:08
Jelenia Góra Sobieszów	-	10:12	-	15:28	16:36	-	-	-	21:11
Jelenia Góra Orle	-	10:15	-	15:31	16:39	-	-	-	21:14
Jelenia Góra Cieplice	-	10:19	-	15:35	16:43	-	-	-	21:17
Jelenia Góra Zachodnia	-	10:24	-	15:40	16:48	-	-	-	21:23
Jelenia Góra	09:21	10:30	-	15:46	16:54	-	18:43	20:44	21:28
Przewoźnik	PKP IC	PR	PR	PR	PR	PR	PKP IC	PKP IC	PR
Pociąg	posp.	AS	AS	AS	AS	AS	posp.	posp.	AS
Okres kursowania	1 – 7 sezon zimowy	1 – 7	6 – 7 4.6–28.8	1 - 7	1 – 7	6 – 7 4.6–28.8	1 – 7 18.12 – 02.10	1 – 7 sezon zimowy	1 – 7

ZAŁĄCZNIK NR 14: Wybrane znaki drogowe regulujące poruszanie się rowerem.

 B-9 – zakaz wjazdu rowerów	 B-4/B-9/B-10 – zakaz wjazdu pojazdów jednośladowych	 B-9/B-12 – zakaz wjazdu rowerów i wózków ręcznych
 C-13 – droga dla rowerów	 C-13a – koniec drogi dla rowerów	

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



			
C-13/C-16 – droga pieszo – rowerowa (rowery lewą, piesi prawą stroną drogi)	C-13/C-16 – droga pieszo – rowerowa (rowery prawą, piesi lewą stroną drogi)	C-13/C-16 – droga pieszo – rowerowa (piesi i rowery dowolną stroną drogi)	
			
C-13a/C-16a – koniec drogi pieszo–rowerowej	C-13a/C-16a – koniec drogi pieszo–rowerowej	C-13a/C-16a – koniec drogi pieszo–rowerowej	
 E-12a – drogowskaz do szlaku rowerowego			
 E-22c – informacja o obiektach turystycznych			
			
F-19 – pas ruchu dla określonych pojazdów	T-22 – tabliczka wskazująca, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych	P-23 – rower	S-6 – sygnalizator z sygnałami dla rowerzystów

ZAŁĄCZNIK NR 15: System znaków na szlakach rowerowych.

			
(1) R-1 – szlak rowerowy krajowy	(2) R-1a – początek (koniec) szlaku rowerowego krajowego	(3) R-1b – zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego	(4) R-1b – zmiana kierunku szlaku rowerowego krajowego

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>(5) R-3 – tablica (drogowskaz) szlaku rowerowego krajowego</p>	<p>(6) R-3 – tablica (drogowskaz) szlaku rowerowego krajowego</p>	<p>(7) R-3 – tablica (drogowskaz) szlaku rowerowego krajowego</p>	
<p>(8) R-2 – szlak rowerowy międzynarodowy</p>	<p>(9) znak początku (końca) szlaku międzynarodowego</p>	<p>(10) R-2a – zmiana kierunku szlaku międzynarodowego</p>	<p>(11) R-2a – zmiana kierunku szlaku międzynarodowego</p>
<p>(12) R-3 – tablica (drogowskaz) szlaku rowerowego międzynarodowego</p>	<p>(13) R-3 – tablica (drogowskaz) szlaku rowerowego międzynarodowego</p>	<p>(14) R-3 – tablica (drogowskaz) szlaku rowerowego międzynarodowego</p>	
<p>(15) znak zblokowany</p>	<p>(16) znak zblokowany</p>		
<p>(17) szlak pieszy lub jego odcinek, na którym dopuszczony jest ruch rowerów</p>			

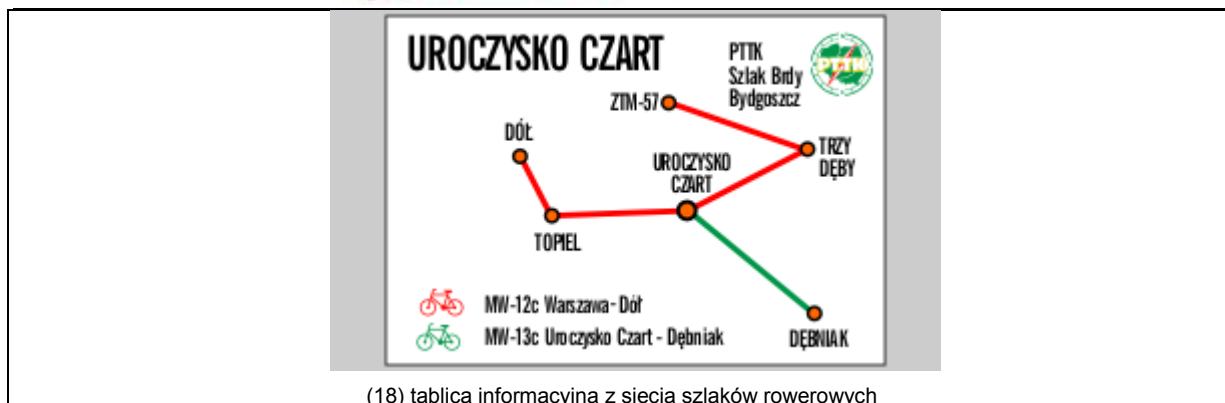
**Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym
na obszarze powiatu jeleniogórskiego**

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



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



(18) tablica informacyjna z siecią szlaków rowerowych

ZAŁĄCZNIKI CD:

**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



CD nr 1: Zdjęcia dworców autobusowych.

CD nr 2: Zdjęcia stacji kolejowych.

CD nr 3: Zdjęcia tras rowerowych istniejących.

CD nr 4: Zdjęcia tras rowerowych: budowanych, planowanych i proponowanych.

CD nr 5: Zdjęcia proponowanych lokalizacji parkingów PARK & RIDE.

CD nr 6: Mapa w skali 1:10000.

LITERATURA

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



Bau-Project, zespół projektowy, Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stara Kamienica, Stara Kamienica 2005.

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

Kondracki J., Geografia regionalna Polski, Warszawa 2000.

Kwasiuk M. i zespół projektowy, Miasto Piechowice – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Piechowice 2010.

Minister Środowiska, Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009 – 2012 z perspektywą do roku 2016, Warszawa 2008.

Polsko – Czeska Komisja Międzyrządowa D.S. Współpracy Transgranicznej, zespół redakcyjny, Strategia Rozwoju Pogranicza Polsko – Czeskiego, Wrocław – Opole – Katowice 2000.

Pracownia Urbanistyczna DOM, zespół projektowy, Miasto Szklarska Poręba – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Szklarska Poręba 2007.

Pracownia Urbanistyczna DOM, zespół projektowy, Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jelenia Góra, Jelenia Góra 2010.

Raszkowski A., Strategia Promocji Miasta Szklarska Poręba na lata 2010 – 2020, Szklarska Poręba 2010.

Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze, Program Rozwoju Turystyki w Powiecie Jeleniogórskim, Jelenia Góra 2001.

Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2006 – 2014, Jelenia Góra 2006.

Stowarzyszenie Cyklistów „Szklarska Poręba na dwóch kółkach”, Rowerowa Kraina, Karkonosze i Góry Izerskie, Mapa Tras Rowerowych 1:25000, Szklarska Poręba 2010.

Stowarzyszenie Konsultantów Umbrella, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Stara Kamienica, Stara Kamienica 2001.

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Program Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2005.

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacyjnej dla Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 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



Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, *Program wspierania systemu bezpieczeństwa Województwa Dolnośląskiego*, Wrocław 2008.

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, *Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku*, Wrocław 2005.

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, *Wieloletni Program Inwestycyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007 – 2013*, Wrocław 2008.

Urząd Miasta Jelenia Góra, *Strategia Rozwoju Jeleniej Góry na lata 2004 – 2015*, Jelenia Góra 2004.

Urząd Miasta Jelenia Góra, *Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Jeleniej Górze na lata 2007 – 2013*, Jelenia Góra 2006.

Urząd Miasta Piechowice, *Strategia Rozwoju Gminy Miejskiej Piechowice na lata 2010 – 2015*, Piechowice 2010.

Urząd Statystyczny we Wrocławiu, *Województwo Dolnośląskie 2010*, Wrocław 2010.

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, *Studium Systemu Turystyki i Rekreacji Rowerowej Województwa Dolnośląskiego*, Wrocław 2006.

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Projekt Zmiany Planu*, Wrocław 2010.

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, *Studium Zagospodarowania Przestrzennego Drogi Śródsudeckiej*, Wrocław 2003.

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, *Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko – Czeskiego*, Wrocław – Praga 2006.

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

Wydawnictwo Turystyczne PLAN, *Atlas Jelenia Góra miasto i powiat 1:12500*, Jelenia Góra 2005.

Wydawnictwo Turystyczne PLAN, *Góry Izerskie 1:50000*, Jelenia Góra 2011.

Wydawnictwo Turystyczne PLAN, *Karkonosze Polskie i Czeskie 1:25000*, Jelenia Góra 2010.

Wydawnictwo Turystyczne PLAN, *mapa rowerowa Jelenia Góra i okolice 1:50000*, Jelenia Góra 2010.

Wydawnictwo Turystyczne PLAN, *Plan Miasta Jelenia Góra 1:12000*, Jelenia Góra 2009.

**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



Wydawnictwo Turystyczne PLAN, Szklarska Poręba 1:9000, Jelenia Góra 2010.

Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2002.

Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2008 – 2011 z uwzględnieniem lat 2012 – 2015, Wrocław 2008.