



Zdjęcie 6. Ulica Sygietyńskiego – rowerowy chodnik, rozwiązanie niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów.

d) Wąskie gardła

W ciągu istniejących tras rowerowych występują tzw. wąskie gardła. Polegają one na punktowych utrudnieniach w poruszaniu się przez co mogą mieć wpływ na pogorszenie warunków bezpieczeństwa lub rezygnację z korzystania z roweru w ogóle.

Przykładem może być:

- brak połączenia trasy rowerowej w ciągu rzeki Młynówki pod ul. Jana Pawła II,
- brak połączenia trasy rowerowej w ciągu rzeki Bóbr pod ul. Różyckiego.



Zdjęcie 7. Ulica Jana Pawła II – brak połączenia pod mostem.

e) Brak ciągłych tras w dolinach rzecznych

Doliny rzeczne są naturalnym sprzymierzeńcem dla ruchu rowerowego. Rzeki biegną liniowo omijając jednocześnie różnice wzniesień. Dzięki temu trasy rowerowe biegnące wzdłuż nich cieszą

się duża popularnością wśród zróżnicowanych użytkowników. Trend ten został potwierdzony w ramach Jeleniogórskiego Budżetu Obywatelskiego gdzie zdecydowanie wygrał projekt pn. Promenada Bobru. Funkcjonujące już dzisiaj odcinki są bardzo popularne wśród mieszkańców.



Zdjęcie 8. Ulica Wiejska – brak ciągłości trasy rowerowej w ciągu Bobru.

f) Brak komfortowych połączeń z atrakcjami turystycznymi i przyrodniczymi w kotlinie i pasmach górskich.

Obszar Kotliny Jeleniogórskiej to prawdziwa perła Dolnego Śląska. Koncentracja dworców, zamków i pałaców klasyfikuje obszar w ścisłej czołówce Europy. W połączeniu z pięknymi walorami przyrodniczymi kotlina powinna być jednym z najważniejszych produktów turystycznych w kraju. W tym celu za niezbędne uznaje się wytyczenie komfortowych tras rowerowych przeznaczonych dla zróżnicowanych użytkowników umożliwiających wyjazd z miasta do licznych atrakcji.



Zdjęcie 9. Wojanów – Pałac Wojanów [9].

g) Brak dobrze zorganizowanych tras dla kolarstwa górskiego tzw. single track

Na terenie Jeleniej Góry funkcjonuje kilka nieformalnych tras dla kolarstwa górskiego. Są to inicjatywy oddolne, o których wiedza nie dociera do szerszej grupy odbiorców. Ich stan często pozostawia wiele do życzenia.

Uwarunkowania terenowe miasta oraz dynamiczny rozwój tego typu wykorzystania roweru powinien wiązać się z wytyczeniem lepiej zorganizowanych tras dla turystów i mieszkańców.



Zdjęcie 10. Maja Włoszczowska na trasie kolarstwa górskiego.

3. KONCEPCJA TRAS ROWEROWYCH

Koncepcja tras rowerowych dla Jeleniej Góry zakłada wytyczenie szkieletu połączeń komunikacyjnych i rekreacyjnych ujętych w trzech kategoriach: trasy Główne, Zbiornicze i Rekreacyjne przedstawione na rys. nr 2 - Koncepcja tras rowerowych dla Jeleniej Góry oraz 3 – Koncepcja tras rowerowych centrum.

Podstawą rowerowego kręgosłupa komunikacyjnego Jeleniej Góry powinna stanowić oś łącząca Zabobrze z centrum miasta oraz z Cieplicami. Jej przedłużenie w obu kierunkach powinno prowadzić odpowiednio do Maciejowej, Sobieszowa i Jagniątkowa. Odchodzące od kręgosłupa łączniki mają na celu podłączyć do sieci poszczególne dzielnice mieszkalne oraz obszary przemysłowe.

Realizacja tras rowerowych o wysokich parametrach użytkowych będzie wspierała najsilniejsze atuty kotliny tj. rekreację i turystykę. Wspaniałe tereny oraz dziedzictwo historyczne tego obszaru zapewniają ogromny potencjał, którego rowerowe wykorzystanie może znacząco przyczynić się do poprawy kondycji finansowej regionu. Dojazd do leżących w okolicy atrakcji wymaga niezbędnej infrastruktury w mieście, której realizacja zapewni mieszkańcom większą mobilność. Zatem obydwie metody wykorzystania roweru (rekreacyjna i komunikacyjna) wzajemnie się uzupełniają.

Zapisy niniejszej Koncepcji są tożsame z celem operacyjnym wskazanym w Strategii rozwoju Miasta Jelenia Góra na lata 2014 – 2025. Strategiczny cel tj. Zapewnienie wysokiej jakości życia

mieszkańców z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju będzie realizowany między innymi dzięki rozwojowi ruchu rowerowego [8]. Jej aktualność zaleca się sprawdzić wraz z aktualizacją strategii miasta w przed końcem roku 2025.

3.1 Hierarchia tras rowerowych

3.1.1 Trasy Główne

To najważniejsze dla ruchu rowerowego połączenia w Jeleniej Górze. Stanowią najbardziej atrakcyjne dla roweru, połączenia gęsto zaludnionych obszarów gminy. Dodatkowo obsługują komunikację, na najważniejszych kierunkach, z gminami sąsiednimi oraz atrakcjami turystycznymi i przyrodniczymi. Korytarze te często już dzisiaj przenoszą największy ruch rowerowy w gminie.

Wytyczono trzy trasy Główne oraz jeden łącznik:

- Maciejowa (ul. Wrocławska) – Zabobrze (ul. Jana Pawła II) – centrum miasta (ul. Podwale, Wyszyńskiego i Korczaka) – Cieplice (przez ul. Wolności) do granicy miasta (ul. Podgórzyńska);
- Zabobrze (ul. Ogińskiego) -centrum (ul. Osiedle Robotnicze) oraz połączenie z trasa główną na skrzyżowaniu ulic Mostowej i Os. Robotnicze;
- Rowerowa obwodnica centrum (ulice Podwale, Placu Niepodległości oraz Bankowa);
- Dworzec Główny (ul. Krakowska) – trasa główna w ciągu ulicy Wolności (przez ul. 1-go Maja i Wolności);
- Łącznik pomiędzy strefami ruchu uspokojonego w Cieplicach i Sobieszowie.

3.1.2 Trasy Zbiorcze

Są uzupełnieniem szkieletu tras głównych. Łączą je między sobą oraz zapewniając komunikację obszarów zamieszkania, skupisk pracy i przystanków komunikacji zbiorowej. Dodatkowo wyprowadzają ruch rowerowy w kierunku atrakcji turystycznych kotliny.

Wytyczono następujące trasy Zbiorcze:

- Centrum Handlowe Echo – ul. Noskowskiego – ul. Kurpińskiego, ul. Ogińskiego. Leży pomiędzy dwoma Głównymi trasami;
- ul. Bacewicza. Łącznik pomiędzy Zabobrzem II a Zabobrzem III;
- ul. Różyckiego – ul. Zotnicza. Leży pomiędzy trasa Główną a Zbiorczą;
- ul. Wincentego Pola (od Węzła Grabarów) - Aleja Wojska Polskiego (do ul. Wolności). Łączy trasę Główną Maciejowa – Cieplice;
- ul. Krakowska – ul. Łomnicka. Łączy trasę Zbiorczą w Al. Wojska Polskiego z granicą gminy Mysłakowice;
- ul. Sudecka. Wyjazd w kierunku Mysłakowic i Karpacza;
- ul. Słowackiego – ul. Mickiewicza. Łączy trasę Zbiorczą w Al. Wojska Polskiego z granicą gminy Podgórzyń;
- ul. Głowackiego – ul. Morcinka – ul. Powstańców Wielkopolskich – ul. Spółdzielcza – ul. Lubańska. Łączy Zbiorczą trasę w ciągu ul. Mickiewicza z strefa ruchu uspokojonego w Cieplicach z ulica Cieplicką przechodząc między innymi przez strefę przemysłową;

- ul. Jana Pawła II (od ul. Mostowej) – ul. Sobieskiego – ul. Karola Miarki – ul. Wojewódzka – ul. Dworcowa (do Marcinkowskiego);
- ul. Grunwaldzka. Wyjazd w kierunku Jeżowa Sudeckiego i Góry Szybowcowej;
- planowana obwodnica południowa - etap II.

3.1.3 Trasy Rekreacyjne

Trasy rekreacyjne to odcinki łączące tereny rekreacyjne, a także przebiegające przez tereny cenne przyrodniczo (np. Dolina Bobru). Ze względu na liniowy układ Jeleniej Góry trasy Rekreacyjne biegnące w ciągu Bobru i Kamiennej mogą pełnić również istotną funkcję komunikacyjną. Pod pojęciem trasy Rekreacyjne zawierają się też trasy turystyczne i sportowe. Jelenia Góra wraz z okolicami stanowi duże zagłębienie rowerowych tras tego typu. Niniejsze opracowanie nie ma na celu wskazania wszystkich możliwości poruszania się rowerem po kotlinie. Wskazuje jedynie korytarze z największym potencjałem, których realizacja będzie oddziaływała na największą rzeszę użytkowników.

Obecnie obserwuje się rosnące zainteresowanie rekreacją, turystyką i sportem rowerowym. Rozwijając ofertę w tym zakresie należy pamiętać o jej zróżnicowaniu i dostosowaniu do różnego rodzaju użytkowników, którzy często mają rozbieżne wymagania wobec tras.

Rekreacyjne Trasy rowerowe powinny być oznakowane zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami prawnymi oraz zaopatrzone w drogowskazy i tablice informacyjne w punktach odpoczynku, na węzłach komunikacyjnych oraz na skrzyżowaniach (np. stacje kolejowe, centra wsi).

Wskazano obszary, dla których trwają prace koncepcyjne w związku z wytyczeniem tras kolarstwa górskiego na terenie gminy (single track).

Należy również zadbać o ofertę map turystycznych (dla rowerzystów) obejmujących gminę i okolice.

Koncepcja zakłada korektę przebiegu szlaku ER – 6 Doliny Bobru aby przebieg pokrywał się z przebiegiem koryta rzeki mocniej niż ma to miejsce dzisiaj.

Wytyczono następujące trasy Rekreacyjne:

- szlak ER – 6 od granicy gminy Mysłakowice do granicy gminy Jeżów Sudecki wraz z łącznikiem w ciągu Młynówki;
- zielony klin w ciągu rzeki Kamienna łączący Rekreacyjną trasę w ciągu Bobru z Cieplicami i dalej z Sobieszowem lub miastem Piechowice;
- trasy kolarstwa górskiego (single track) leżące w Dolinie Bobru;
- trasy kolarstwa górskiego (single track) leżące w otoczeniu Zamku Chojnik;
- połączenie pomiędzy Cieplicami i Sobieszowem w rejonie rzeki Wrzosówki biegnące na przedłużeniu ul. Rataja, w ciągu Wrzosówki oraz na przedłużeniu Parku Zdrojowego;
- połączenie Cieplic z gminą Podgórzyn na przedłużeniu Parku Norweskiego;
- ul. Strumykowa – ul. Nowa – granica gmin Podgórzyn;
- trasa w ciągu ul. Krakowskiej oraz w ciągu nieczynnej linii kolejowej na Karpacz;

- ul. Krośnieńska – granica gminy Podgórzyn;
- przedłużenie ul. Nowowiejskiej – granica miny Mysłakowice.

3.1.4 Pozostałe Trasy

Koncepcja tras rowerowych zakłada uspokojenie wielu obszarów zabudowy. W strefach ruchu uspokojonego nie należy wyznaczać dodatkowych tras dla ruchu rowerowego – odbywa się on wspólnie z ruchem kołowym a dzięki zbliżonym prędkością jest to bardzo bezpieczne. Bez realizacji stref ruchu uspokojonego przy założeniu budowy jedynie tras Głównych, Zbiorczych i Rekreacyjnych nie uda się osiągnąć spójności sieci co w konsekwencji nie doprowadzi do radykalnego wzrostu ilości rowerzystów w mieście. Założono uspokojenie ruchu następujących obszarów:

- Zabobrze III;
- Zabobrze II;
- Zabobrze I;
- obszar ograniczony ulicami Złotnicza, Powstańców Śląskich, Hallerczyków i Wincentego Pola;
- obszar ograniczony ulicami Podwale, Wyszyńskiego, pl. Niepodległości, Sudecka, Wojska Polskiego Kubsza oraz rzeką Młynówką;
- obszar ograniczony ulicami Wojska Polskiego, 1-go Maja, Podgórze, Sudecka;
- obszar ograniczony ulicami Sobieskiego, Wyszyńskiego, Sudecka, Wojska Polskiego Wolności Powstańców Wielkopolskich oraz rzeką Kamienną za wyjątkiem ulic Matejki i Wolności;
- obszar ograniczony ulicami Sudecką, Chełmońskiego, Mickiewicza, Głowackiego Morcinka, Wolności oraz Wojska Polskiego za wyjątkiem ul. Słowackiego;
- obszar ograniczony ulicami Morcinka, Broniewskiego Orkana oraz Wolności;
- obszar ograniczony ulicami Okrężną, Małą, Strumykową, Malinową, Sudecką, Borówkową, Czaronleską, Wrzosową oraz Nową (Czarne);
- obszar ograniczony ulicami Objazdową, Ludową Francuską, Cmentarną, Marcinkowskiego oraz linią kolejową;
- obszar ograniczony ulicami Wolności, Michejdy, Leśna, Kasprzaka, Szmaragdowa , Nad Stawami oraz Podgórzyńska (Os. Widok oraz os. XX Lecia);
- obszar ograniczony ulicami Wolności, Wodna, Sobieskiej Cieplicka, Pod Wałami, Miłosza, Czarnieckiego, Bilewicz, Tabaki, Staszica oraz Cervi (Cieplice 1);
- obszar ograniczony ulicami Sobieszowska, Dworcowa, Marcinkowskiego Mieszka I Jagiellońską oraz Zjednoczenia Narodowego (Cieplice 2);
- obszar ograniczony ulicami Rataja Cieplicka oraz Orla (os. Orle);
- obszar ograniczony ulicami Polna, Brzechwy, Tischnera, Łazienkowska, Makuszyńskiego Czecha, Karkonoska Cieplicka oraz Romera, (Sobieszów).

Brak nadania określonych klas hierarchii tras rowerowych dla pozostałych ulic wchodzących w skład układu komunikacyjnego Jeleniej Góry nie oznacza, że ruch rowerowy na nich nie występuje i nie będzie występował. Stanowią one uzupełnienie podstawowej sieci tras i powinny służyć lokalnym przemieszczeniom. Dlatego kształtując inne, niż zaznaczone w niniejszej Koncepcji, ulice zakłada się uwzględnienie udogodnień dla rowerzystów.

3.2 Trasy rowerowe – rodzaje

Przez trasę rowerową należy rozumieć czytelny i spójny ciąg rozwiązań technicznych, zapewniający bezpieczny i wygodny ruch rowerowy. W skład trasy rowerowej mogą wchodzić następujące rodzaje infrastruktury:

- Droga dla rowerów,
- Droga dla pieszych i rowerów,
- Pasy rowerowe,
- Strefy ruchu uspokojonego (tzw. Tempo 30),
- Strefa zamieszkania.

Opis poszczególnych rodzajów tras oraz metodologię wyboru konkretnego rozwiązania dla danej ulicy dokładnie opisują Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego dla Miasta Jelenia Góra.

3.3 Połączenia z sąsiednimi gminami

Niniejsza Koncepcja oprócz zapewnienia sprawnej komunikacji rowerowej wewnątrz gminy ma również na celu wskazanie najważniejszych połączeń z sąsiednimi gminami. Dzięki temu z jednej strony zapewnimy możliwość komunikacji w całym obszarze Kotliny Jeleniogórskiej z drugiej wyprowadzony zostanie ruch rowerowy w kierunku największych atrakcji regionu. Kontynuacja tras rowerowych leżących poza terenami Miasta Jelenia Góra będzie leżała w kompetencjach innych gmin jednak, aby osiągnąć pożądany efekt, zalecane jest podejmowanie starań na rzecz kontynuacji tych projektów.

3.3.1 Gmina Janowice Wielkie

- ul. Wrocławska (połączenie Główne).

3.3.2 Gmina Mysłakowice

- szutrowa droga w rejonie Bobru, którą biegnie Szlak Zamków Piastowskich (połączenie Rekreacyjne),
- ul. Łomnicka (połączenie Zbiorcze),
- nieczynna linia kolejowa na Karpacz (połączenie Rekreacyjne),
- szutrowa droga na przedłużeniu ul. Nowowiejskiej (połączenie Rekreacyjne),
- ul. Sudecka (połączenie Główne).

3.3.3 Gmina Podgórzyn

- droga szutrowa biegnąca do ul. Wrzosowej na Czarnym (połączenie Rekreacyjne),

- ul. Mickiewicza (połączenie Zbiorcze),
- ul. Krośnieńska (połączenie Rekreacyjne),
- ul. Podgórzeńska (połączenie Główne),
- Droga pod Regłami (połączenie Rekreacyjne),
- trasy kolarstwa górskiego tzw. singel track.

3.3.4 miasto Piechowice

- ul. Podgórzeńska (połączenie Główne),
- droga szutrowa biegnąca w ciągu rzeki Kamiennej oraz po koronie wału (połączenie Rekreacyjne),
- ul. Michałowicka (połączenie Główne),
- Droga pod Regłami (połączenie Rekreacyjne),
- trasy kolarstwa górskiego tzw. singel track.

3.3.5 Gmina Jeżów Sudecki

- trasy kolarstwa górskiego tzw. singel track w Dolinie Bobru,
- ul. Kiepurzy (połączenie Zbiorcze).

3.4 Infrastruktura towarzysząca

3.4.1 Stojaki rowerowe

Miejsca do wygodnego i bezpiecznego parkowania rowerów stanowią uzupełnienie systemu tras rowerowych. Parkingi rowerowe powinny być sytuowane przede wszystkim przy generatorach podróży takich jak:

- duzi pracodawcy,
- obiekty administracji publicznej;
- szkoły,
- usługi.

W miejscach gdzie rowery pozostawione będą na dłuższy czas (powyżej 6 godzin) zaleca się stosowanie zadaszonych wiat.

Rekomendowanym przez organizacje rowerowe modelem stojaka jest tzw. odwrócone „U”. Szczegółowy opis zasad montażu oraz innych wytycznych dotyczących stojaków rowerowych opisują Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego dla Miasta Jelenia Góra.

3.4.2 Bike and Ride (cyclobus, transport, turystyka)

Bike and Ride w Jeleniej Górze należy rozpatrywać w dwóch aspektach: komunikacyjnym i rekreacyjno – turystycznym.

Istnieje kilka możliwych sposobów łączenia ruchu rowerowego z komunikacją zbiorową:

- pasażer rozpoczyna podróż rowerem dojeżdżając do przystanku i dalej przemieszcza się komunikacją zbiorową;
- pasażer rozpoczyna podróż komunikacją zbiorową a do celu podróży przemieszcza się rowerem;
- pasażer rozpoczyna podróż rowerem, następnie jedzie z nim na przystanek docelowy skąd do celu podróży jedzie własnym rowerem;
- pasażer rozpoczyna podróż rowerem dojeżdżając do przystanku, kontynuuje podróż komunikacją zbiorową i ostatni odcinek pokonuje drugim rowerem.

Ze względu na radykalne zwiększenie zasięgu oddziaływania komunikacji zbiorowej dzięki integracji z ruchem rowerowym zaleca się rozwijać i umożliwiać wszystkie powyższe formy integracji. Pamiętać należy, że funkcjonalność systemu Bike & Ride jest ściśle związana z możliwością dojechania do przystanku rowerem oraz z ofertą przewozową komunikacji zbiorowej.

Jako podstawowe działania należy rozważyć:

- Obniżenie opłat za przewóz rowerów w środkach komunikacji zbiorowej będących w zarządzie MZK;
- Negocjowanie niższych taryf na przewóz rowerów w taborze kolejowym;
- Doprowadzenie do organizacji bezpiecznego i zadaszzonego parkingu w rejonie nowego dworca PKS;
- Doprowadzenie do montażu stojaków rowerowych w kształcie odwróconej litery „U” na dworcu głównym w Jeleniej Górze;
- Doprowadzenie do montażu prowadnic dla rowerów na schodach prowadzących na perony na dworcu głównym w Jeleniej Górze;
- Uruchomienie tzw. cyklobusu w tereny najbardziej atrakcyjne pod kątem rekreacyjno - turystycznej jazdy rowerem. Wytypowanie konkretnej linii powinno zostać poprzedzone badaniem zapotrzebowania;
- Doprowadzenie do powstania zadaszonych parkingów rowerowych na krańcowych przystankach komunikacji zbiorowej.

3.5 Promocja i edukacja

Zaleca się aby budowa infrastruktury rowerowej wspierana była działaniami związanymi z edukacją i promocją. To bardzo istotne elementy, dzięki którym mieszkańcy będą rozumieli intencje samorządu a oprócz budowy infrastruktury samorząd będzie miał również wpływ na zachęcenie mieszkańców do jazdy rowerem.

3.5.1 Komunikacja rowerowa

Komunikacja rowerowa służy głównie codziennym podróżom do pracy, sklepu, czy szkoły. Stanowi ona realną alternatywę dla codziennych podróży samochodem, zwłaszcza na krótkich dystansach. Aby nadać odpowiednią dynamikę procesowi wzrostu i znaczenia ruchu rowerowego, zaleca się wykreowanie odpowiedniego systemu zachęt dla szkół i pracodawców, które wspierają ruch rowerowy, ograniczając tym samym ruch samochodowy i zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla aut.

Działanie to powinno skupiać się w pierwszej kolejności na:

- zachęcania pracowników do dojazdu do pracy rowerem lub komunikacją zbiorową w kombinacji z rowerem, a także wspierania tych pracowników, którzy taką formę transportu wybrali;
- zachęcania uczniów i rodziców odwożących dzieci do szkoły, do korzystania z roweru przez cały rok;
- zachęcania klientów do dojazdu do sklepu/punktu usług na rowerze.

Gmina posiada szeroki wachlarz środków do kreowania tego typu zachowań transportowych: od zapisów planistycznych, poprzez ulgi i zwolnienia z podatków, po organizację konkursów i akcji promocyjnych.

Istotnym czynnikiem powinien być wymóg tworzenia przez duże podmioty gospodarcze lub instytucje planów mobilności (pracowników, klientów, uczniów), premiujących dojazdy na rowerze. Istnieje wiele pozytywnych przykładów kampanii promocyjnych realizowanych w kraju i za granicą (np. rowerem do pracy czy rowerem do szkoły).

3.5.2 Rekreacja, sport i turystyka rowerowa

Zachęcając do poszczególnych aktywności warto zbudować kompleksową informację o trasach, miejscach noclegu czy możliwościach dojazdu. Warto wskazywać w niej miejsca przyjazne rowerzystom. Informacja powinna być dostępna w wersji elektronicznej oraz papierowej w formie map, tracków oraz oznakowania w terenie.

Różne sposoby wykorzystania roweru mogą wymagać innych metod promocji.

Promocja turystyki rowerowej powinna się skupiać na osobach spoza terenu gminy. Ciekawe walory turystyczno - przyrodnicze zapewniają możliwość kilkudniowej jazdy różnymi trasami z noclegami w różnych miejscach. Taka oferta powinna być tworzona przy współpracy z właścicielami bazy noclegowej i innymi podmiotami działającymi na rzecz rozwoju turystyki rowerowej.

Duży potencjał drzemie w rekreacji rowerowej. Najłatwiej ją zdefiniować jako aktywny wypoczynek, który daje przyjemność z jej uprawiania. Zachęcanie do aktywnego wypoczynku może skupiać się na mieszkańcach ale również odwiedzających teren kotliny.

Sport rowerowy to przede wszystkim kolarstwo górskie i szosowe. Oferta promocyjna powinna być kierowana do grup i klubów sportowych.

SPIS ZDJĘĆ

| | |
|---|----|
| Zdjęcie 1. Parking rowerowy na terenie dworca kolejowego..... | 9 |
| Zdjęcie 2. Ulica Ogińskiego - trasa rowerowa wyznaczona na chodniku..... | 9 |
| Zdjęcie 3. Ulica Sudecka - trasa rowerowa. | 10 |
| Zdjęcie 4. Ulica Kurpińskiego - brak ciągłości trasy rowerowej. | 11 |
| Zdjęcie 5. Ulica Wolności – nieprzyjazna dla rowerzystów..... | 12 |
| Zdjęcie 6. Ulica Sygietyńskiego – rowerowy chodnik, rozwiązanie niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów..... | 13 |
| Zdjęcie 7. Ulica Jana Pawła II – brak połączenia pod mostem. | 13 |
| Zdjęcie 8. Ulica Wiejska – brak ciągłości trasy rowerowej w ciągu Bobru..... | 14 |
| Zdjęcie 9. Wojanów – Pałac Wojanów [9]..... | 14 |
| Zdjęcie 10. Maja Włoszczowska na trasie kolarstwa górskiego..... | 15 |

SPIS SCHEMATÓW

| | |
|--|---|
| Schemat 1. Schematy komunikacji zbiorowej na terenie Kotliny Jeleniogórskiej. | 8 |
|--|---|