

Rowerowy Masterplan wraz z kosztorysem dla miasta Jeleniej Góry



MAJ 2015

SPIS TREŚCI

Spis treści	3
Rekomendowane działania	5
1. Organizacja ruchu.....	5
1.1 Pasy ruchu dla rowerów.....	5
1.2 Ruch pod prąd	15
1.2.1 Kontrapasy	15
1.2.2 Dopuszczenie ruchu pod prąd.....	24
1.3 Parkingi rowerowe	25
1.4 Uspokojenie ruchu	27
1.4.1 Zabobrze.....	28
1.4.2 Śródmieście	29
1.4.3 Cieplice	30
1.4.4 Ulica Wolności i Cervi.....	31
1.4.5 Ulica Cieplicka od ul. Macieja Rataja do ul. Karkonoskiej.....	32
1.4.6 Ulica Kasprowicza od ul. Piotra Skargi do ul. Spółdzielczej.....	33
2. Działania inwestycyjne	34
2.1 Trasy rowerowe	34
2.1.1 Drogi dla rowerów.....	34
2.1.1.1.....	34
2.1.1.2.....	35
2.1.1.3.....	36
2.1.1.4.....	37
2.1.1.5.....	38
2.1.1.6.....	39
2.1.1.7.....	40
2.1.1.8.....	41
2.1.2 Trasy typu single track.....	41

3 Działania wspierające	43
3.1 Udostępnienia relacji dla rowerzystów	43
3.2 Dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku	43
3.3 Obniżenie stawek za przewóz roweru w środkach komunikacji zbiorowej	44
3.4 Oznakowanie kluczowych relacji rekreacyjnych.....	44
4. Podsumowanie	46
załączniki.....	47
Spis tabel	48
Spis rysunków	49
Spis załączników	49

REKOMENDOWANE DZIAŁANIA

W ramach Masterplanu na najbliższe lata dla Jeleniej Góry za bezwzględny priorytet zostało uznane uspołnienie sieci tras rowerowych oraz poprawa warunków przemieszczania się i parkowania rowerów. Pakiet działań został podzielony na trzy główne części: organizację ruchu, działania inwestycyjne oraz wspierające.

1. Organizacja ruchu

1.1 Pasy ruchu dla rowerów

Wyznaczenie pasów rowerowych jest bardzo mocno rekomendowanym działaniem z następujących względów:

- paradoksalnie pasy poprawiają bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu,
- są cenione i wykorzystywane przez użytkowników,
- eliminują konflikty pomiędzy rowerzystami i pieszymi,
- uczą kierowców koegzystencji z rowerzystami,
- są tańsze niż budowa wydzielonych dróg dla rowerów.

W przypadku przebudowy danych ulic, po wyznaczeniu pasów ruchu dla rowerów należy rozważyć budowę dróg dla rowerów w oparciu o metodologię opisaną w Standardach.

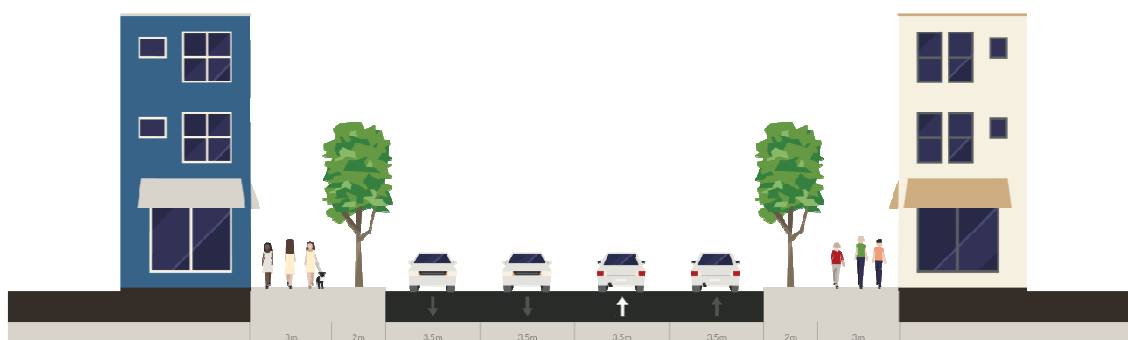
Wyznaczenie pasów rowerowych powinno zostać poprzedzone dokładną inwentaryzacją stanu nawierzchni w miejscach planowanego wytyczenia pasów dla rowerów. Niezbędny zakres prac związany z punktowymi i liniowymi naprawami powinien zostać określony na podstawie projektów technicznych. Jak przykładowe miejsce warto wskazać Most nad Bobrem w ciągu ulicy Różyckiego.

Wytyczenie pasów dla rowerów powinno uwzględniać montaż azyli dla pieszych w ciągu przejść dla pieszych.

Tabela 1. Ul. Wolności i ul. Korczaka

Ulica Wolności i Korczaka	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	pl. Niepodległości – pl. Piastowski
Długość [km]	2 x 5,6
Śluzy rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Bankową na skrzyżowaniu z ul. Wojska Polskiego na skrzyżowaniu z ul. Powst. Wielkopolskich na skrzyżowaniu z ul. Kruszwicką na skrzyżowaniu z pl. Piastowskim
Szacunkowy koszt [zł]	560 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Słowackiego i Wojska Polskiego



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Słowackiego i Wojska Polskiego

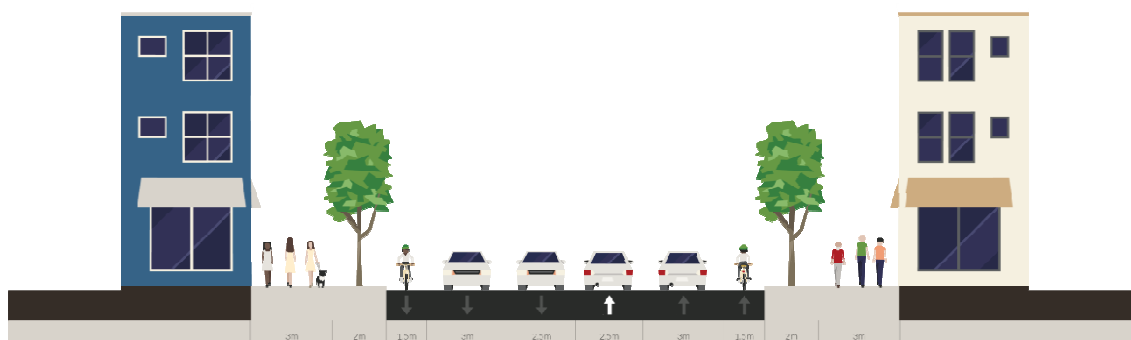
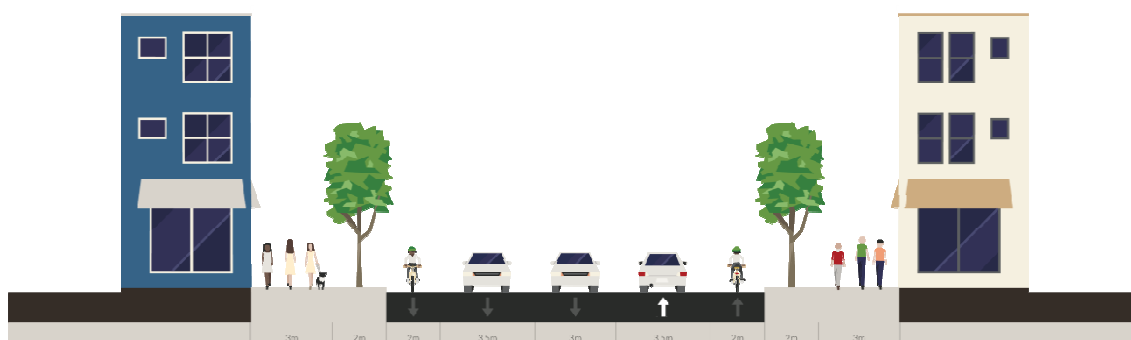


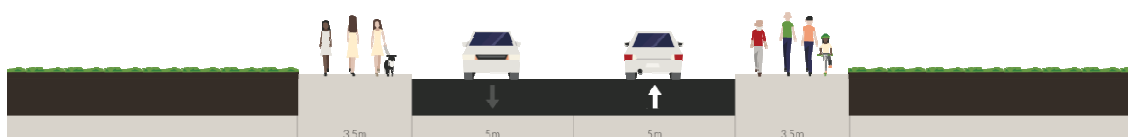
Tabela 2. Ul. Podwale, Bankowa, wraz z łącznikami z ulic poprzecznych

Ulica Podwale i Bankowa	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Osiedla Robotnicze – Sudecka
Długość [km]	2 x 0,9
Śluzy rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Osiedle Robotnicze na skrzyżowaniu z ul. Obrońców Pokoju na skrzyżowaniu z ul. Jana III Sobieskiego na skrzyżowaniu z ul. Korczaka na skrzyżowaniu z ul. Wolności
Szacunkowy koszt [zł]	90 000
Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Jana III Sobieskiego i Groszową	
Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Jana III Sobieskiego i Groszową	

Tabela 3. Ul. Mostowa

Ulica Mostowa	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Jana Pawła II – Most na rzece Bóbr
Długość [km]	2 x 0,2
Śluzę rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II na skrzyżowaniu z ul. Osiedle Robotnicze
Szacunkowy koszt [zł]	20 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicą Jana Pawła II i Lidlem



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicą Jana Pawła II i Lidlem

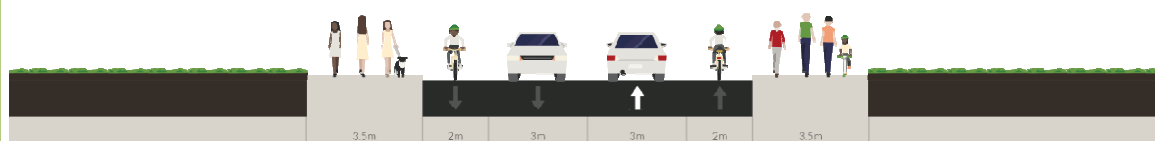


Tabela 4. Ul. Wojska Polskiego

Ulica Wojska Polskiego	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Chłopska – 1-go Maja
Długość [km]	2 x 2,85
Śluzy rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Złotniczą na skrzyżowaniu z ul. 1-go Maja
Szacunkowy koszt [zł]	285 000

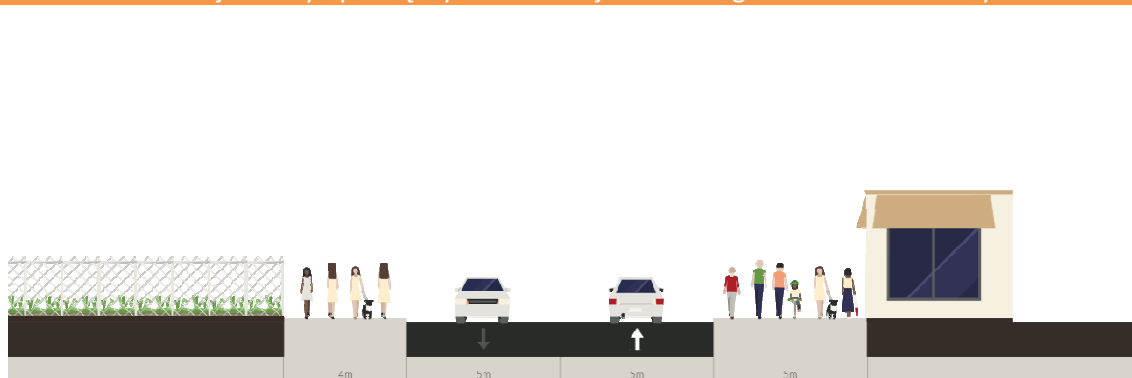
Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Matejki i Słowackiego

Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Matejki i Słowackiego

Tabela 5. Ul. 1-go Maja

Ulica 1 – go Maja	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Wilhelma Kubsza – Dworzec Główny
Długość [km]	2 x 0,8
Śluzы rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Wincentego Pola
Szacunkowy koszt [zł]	80 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Dworcem Głównym



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Dworcem Głównym

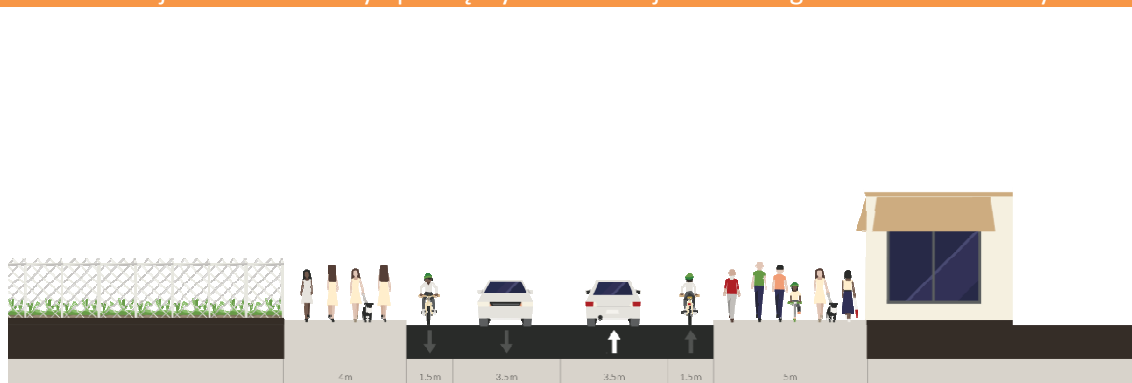
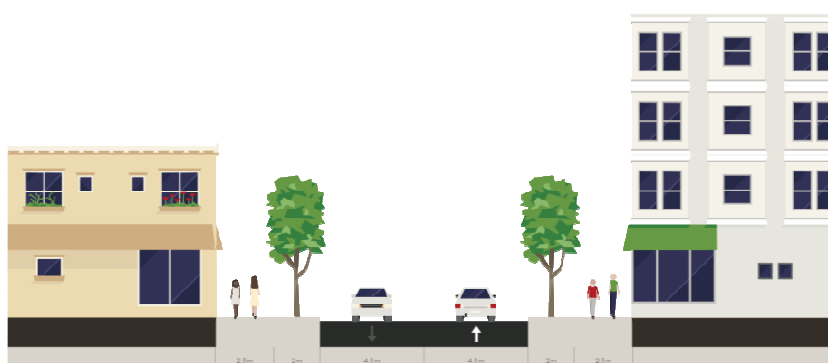


Tabela 6. Ul. Sudecka

Ulica Sudecka	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	obustronne pomiędzy Wojska Polskiego – Staffa po stronie południowej Staffa – Aleja Solidarności
Długość [km]	1,8 i 0,7
Śluzы rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Wincentego Pola
Szacunkowy koszt [zł]	125 000

Przekrój obecny - przed skrzyżowaniem z Matejki



Przekrój rekomendowany - przed skrzyżowaniem z Matejki

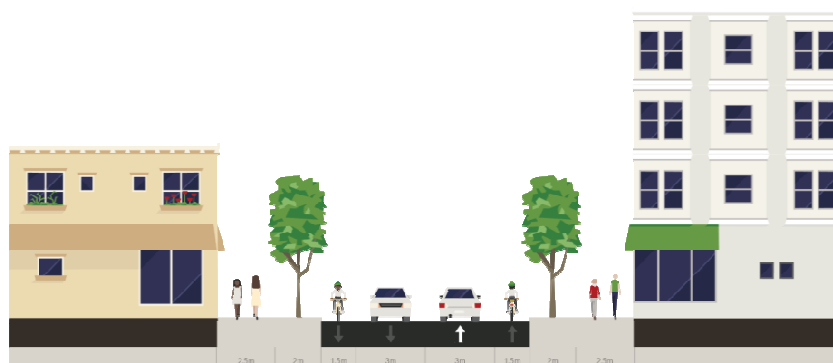
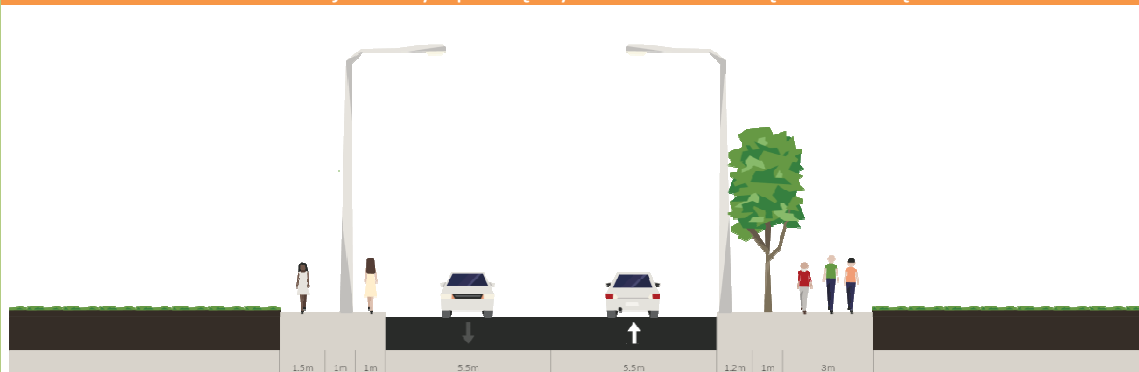


Tabela 7. Ul. Wincentego Pola

Ulica Wincentego Pola	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Chłopska – 1-go Maja
Długość [km]	2 x 2,85
Śluzy rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Złotniczą na skrzyżowaniu z ul. 1-go Maja
Szacunkowy koszt [zł]	285 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Złotniczą i Łomnicką



Przekrój rekomendowany pomiędzy ulicami Złotniczą i Łomnicką



Tabela 8. Ul. Różyckiego, Traktorowa i Złotnicza

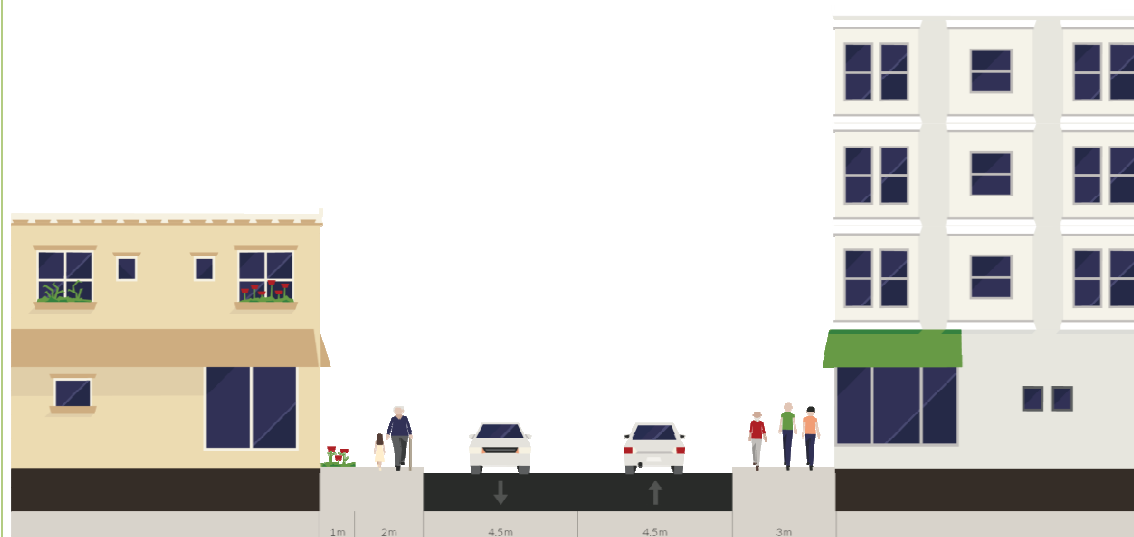
Ulica Różyckiego Traktorowa i Złotnicza	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Jana Pawła II – Wincentego Pola
Długość [km]	2 x 1,2
Śluzy rowerowe	na skrzyżowaniu z Jana Pawła II na skrzyżowaniu z ul. Ogińskiego na skrzyżowaniu z ul. Flisaków na skrzyżowaniu Wincentego Pola
Szacunkowy koszt [zł]	120 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Ogińskiego i Karłowicza	
<p>Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Ogińskiego i Karłowicza</p>	

Tabela 9. Ul. Jana III Sobieskiego pomiędzy ul. Podwale a ul. Jana Pawła II

Ulica Jana III Sobieskiego	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pasy ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Jana Pawła II – Podwale
Długość [km]	2 x 0,4
Śluzы rowerowe	na skrzyżowaniu z ul. Podwale na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II
Szacunkowy koszt [zł]	40 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Jana Pawła II i Poznańska



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Jana Pawła II i Poznańska

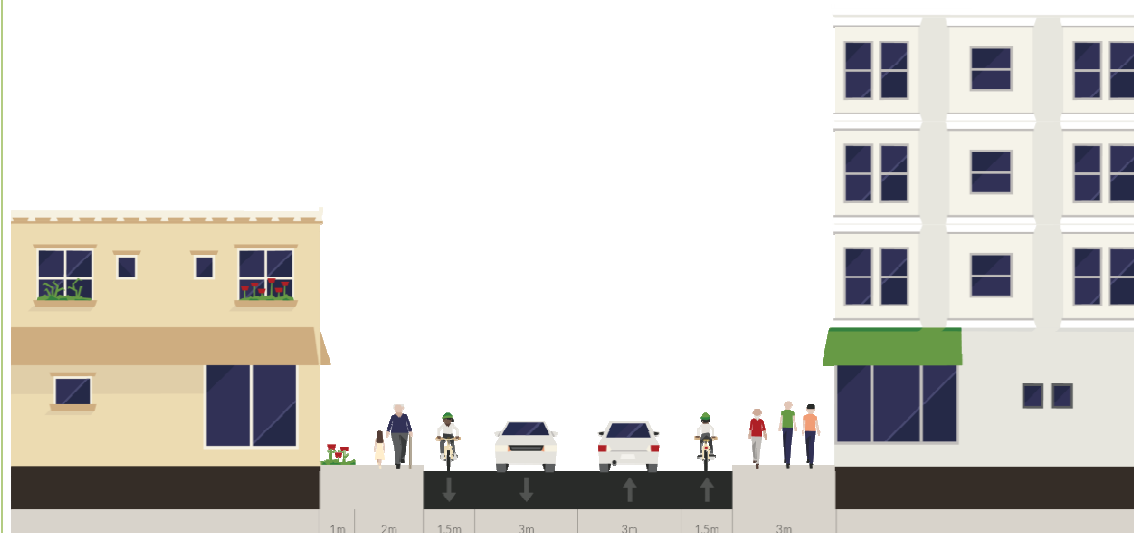
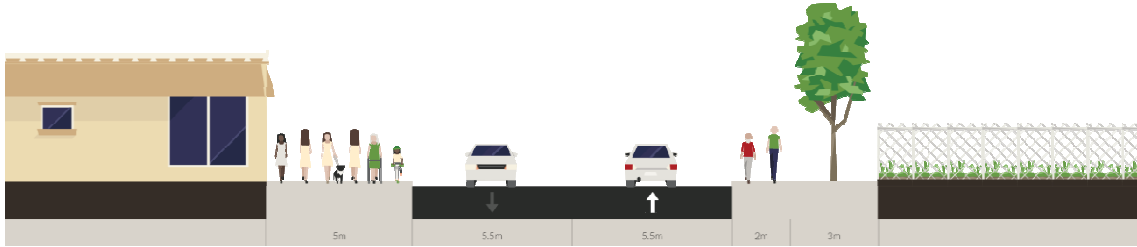
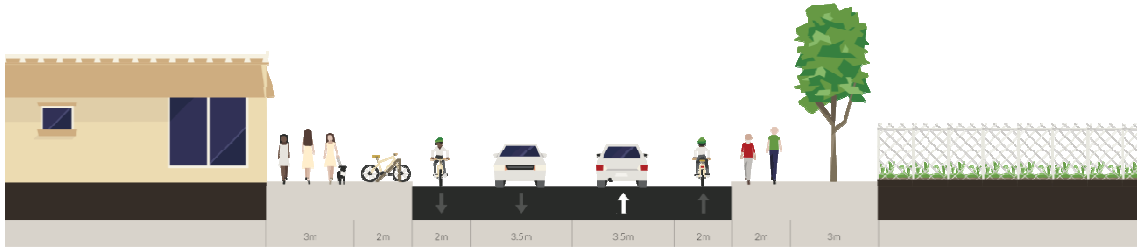


Tabela 10. Ul. Sobieszowska oraz ul. Macieja Rataja

Ulica Sobieszowska Rataja	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	pas ruchu dla rowerów
Położenie	obustronne
Pomiędzy ulicami	Zjednoczenia Narodowego – Cieplicka
Długość [km]	2 x 0,6
Śluzy rowerowe	brak
Szacunkowy koszt [zł]	60 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Rataja i Cieplicka	
	
Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Rataja i Cieplicka	
	

1.2 Ruch pod prąd

Zapewnienie możliwości poruszania się rowerzystom „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych jest bardzo skutecznym rozwiązaniem zwiększającym dostępność rowerową miasta. Wpływa również na poprawę bezpieczeństwa, między innymi dzięki temu, że rowerzyści mogą ominąć inne ruchliwe ulice i skrzyżowania.

1.2.1 Kontrapasy

Kontrapas czyli jednokierunkowy pas ruchu dla rowerów wyznaczony w jezdni ulicy jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy.

Tabela 11. Ul. Sudecka wraz z ul. Bankową

Ulica Sudecka wraz z odcinkiem ul. Bankowej	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza (Sudecka) i Główna (Bankowa)
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona zachodnia (Sudecka) strona południowa (Bankowa)
Pomiędzy ulicami	Bankowa – Wojska Polskiego (Sudecka) Matejki – Sudecka (Bankowa)
Długość [km]	0,5
Dodatkowe relacja skrętne	lewoskręt z sygnalizacją w ul. Wojska Polskiego prawoskręt w ul. Sudecką
Szacunkowy koszt [zł]	50 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Piłsudskiego i Wojska Polskiego



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Piłsudskiego i Wojska Polskiego

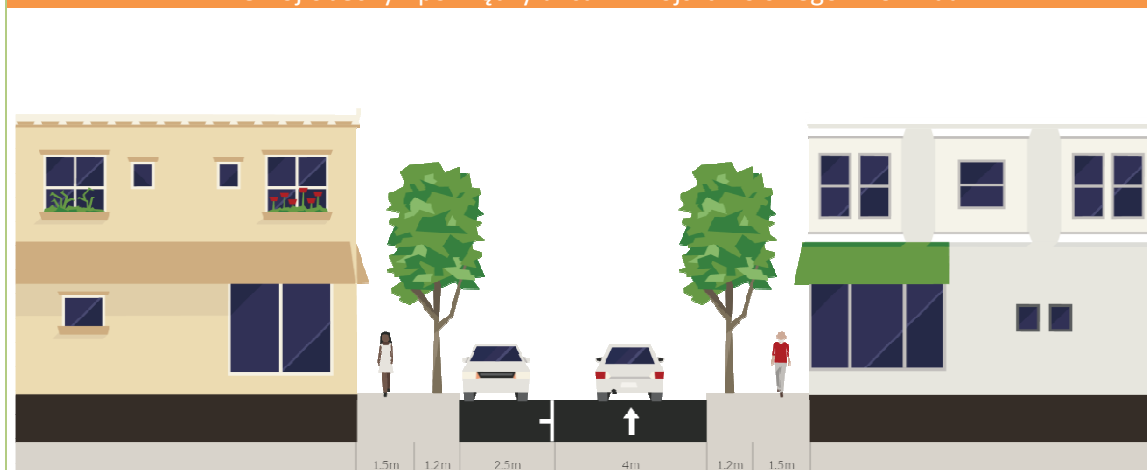




Tabela 12. Ul. Słowackiego

Ulica Słowackiego	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona wschodnia
Pomiędzy ulicami	Mickiewicza – Wojska Polskiego
Długość [km]	0,8
Dodatkowe relacja skątne	lewoskręt w ul. Wojska Polskiego lewoskręt w ul. Słowackiego na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza
Szacunkowy koszt [zł]	40 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Norwida



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Norwida





Tabela 13. Ul. Drzymały od ul. Flisaków do ul. Złotniczej

Ulica Drzymały	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona zachodnia
Pomiędzy ulicami	Flisaków – Złotnicza
Długość [km]	0,2
Dodatkowe relacje skrajne	prawoskręt z sygnalizacją w ul. Wincentego Pola jazda „na wprost” z sygnalizacją w ul. Wincentego Pola
Szacunkowy koszt [zł]	20 000

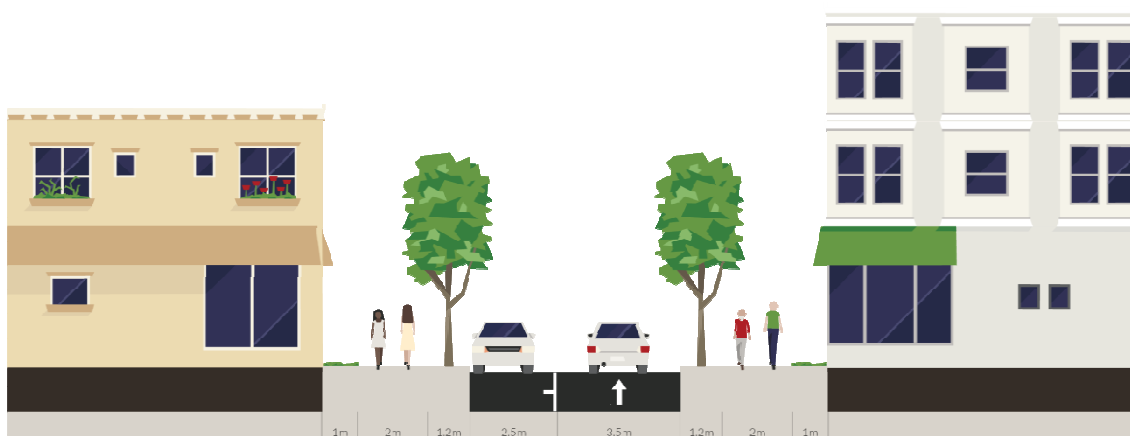
Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Flisaków i Złotniczą

Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Flisaków i Złotniczą

Tabela 14. Ul. Powstańców Wielkopolskich

Ulica Powstańców Wielkopolskich	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona zachodnia
Pomiędzy ulicami	Lipowa – Wolności
Długość [km]	0,4
Dodatkowe relacja skątne	lewoskręt z sygnalizacją w ul. Wolności jazda „na wprost” w kontrapas na ul. Morcinka
Szacunkowy koszt [zł]	40 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Lipową i Wolności



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Lipową i Wolności

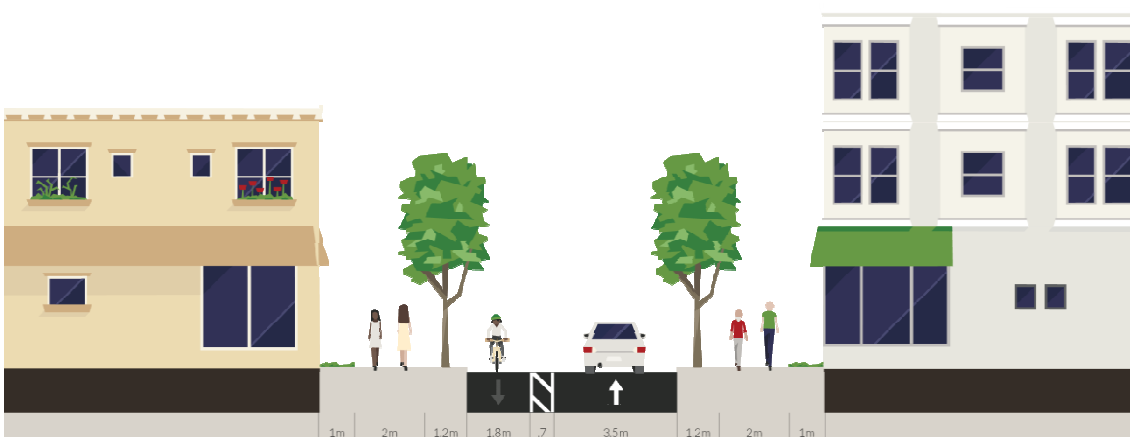
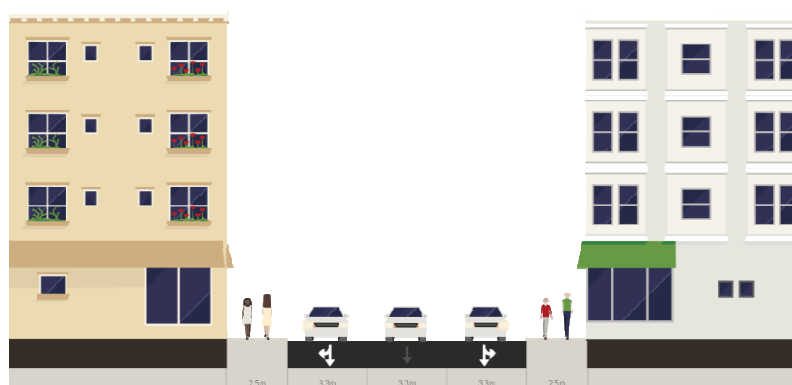


Tabela 15. Ul. Matejki

Ulica Matejki	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona wschodnia
Pomiędzy ulicami	Wojska Polskiego – Bankowa
Długość [km]	0,4
Dodatkowe relacja skątne	lewoskręt z sygnalizacją w ul. Matejki lewoskręt w ul. Bankową
Szacunkowy koszt [zł]	40 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Piłsudskiego



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Piłsudskiego

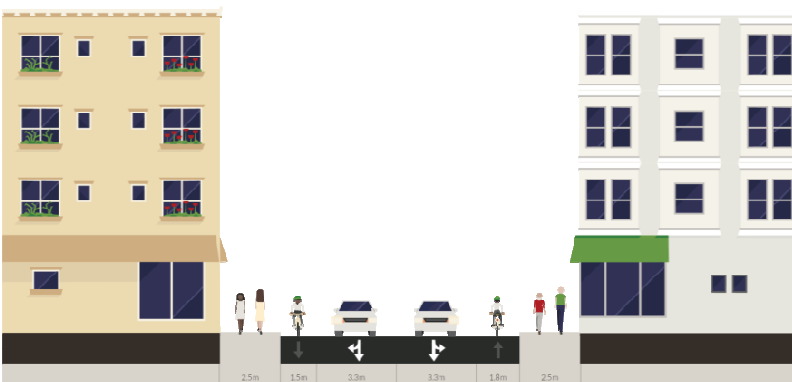
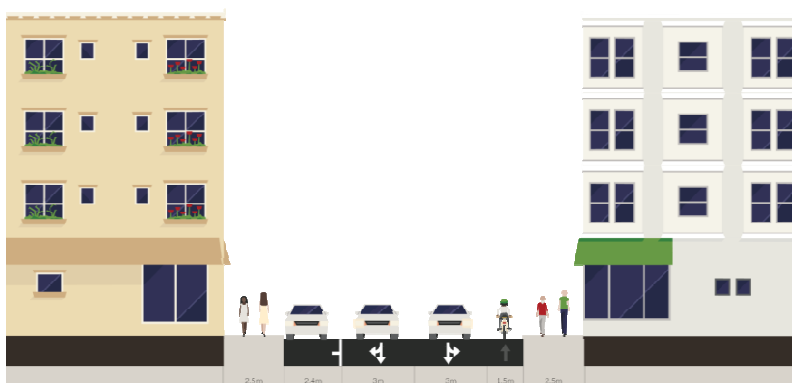
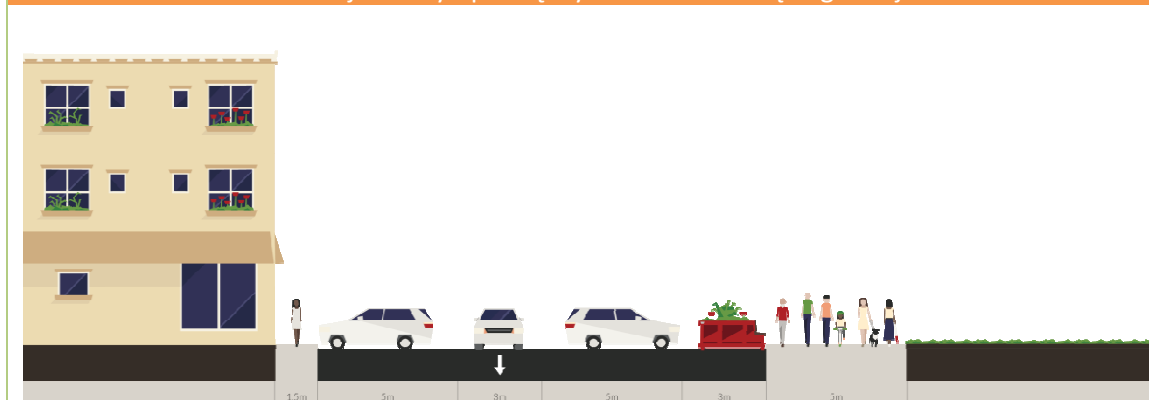


Tabela 16. Ul. Bankowa wraz z ul. Piłsudskiego

Ulica Bankowa i Piłsudskiego	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona południowa
Pomiędzy ulicami	Sudecką – Armii Krajowej
Długość [km]	0,4
Dodatkowe relacje skrajne	prawoskręt w ul. Sudecką lewoskręt w ul. Szkolną lewoskręt w ul. 1-go Maja lewoskręt w ul. Armii Krajowej
Szacunkowy koszt [zł]	40 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Sudecką i I-go Maja



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Sudecką i I-go Maja

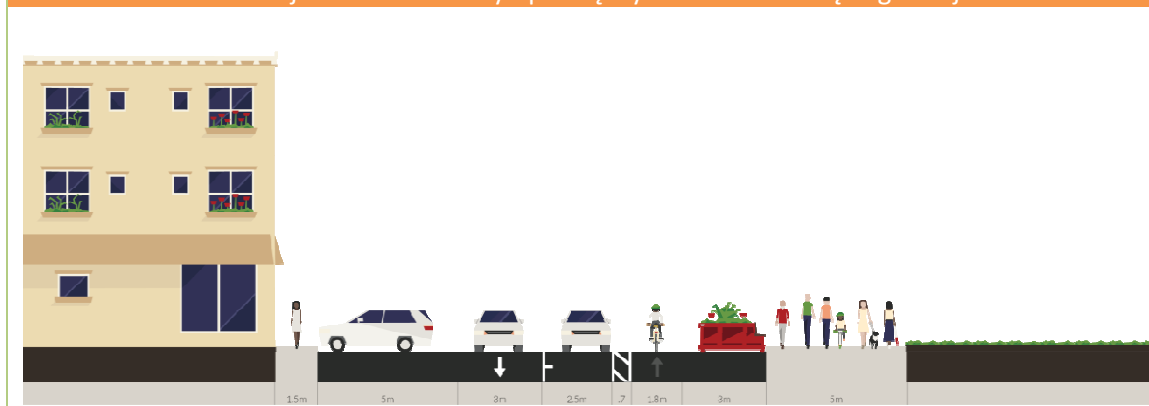
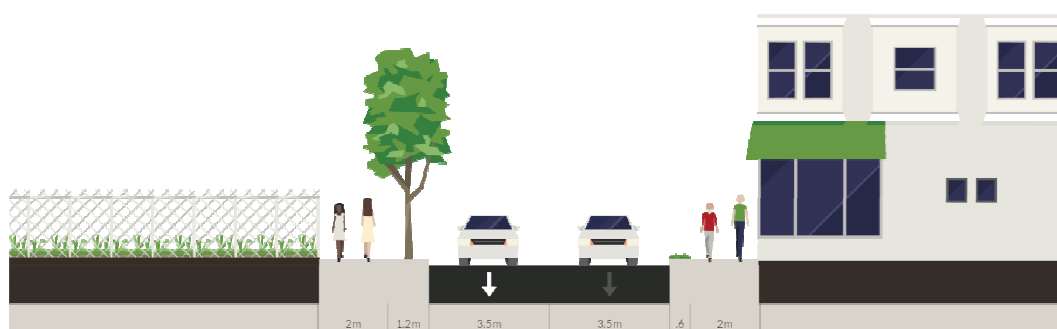


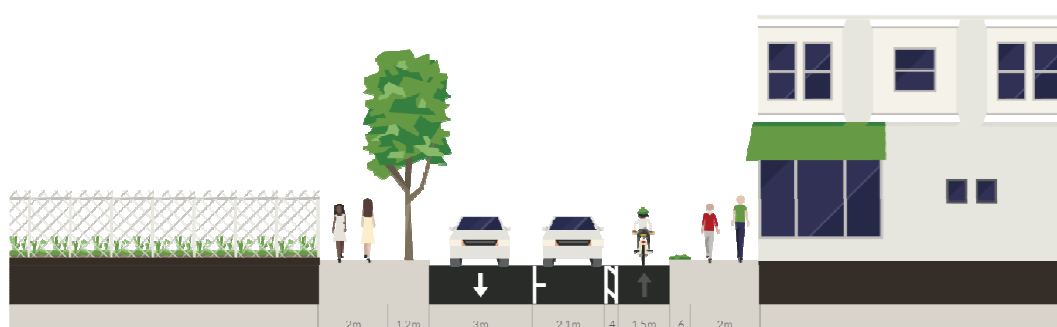
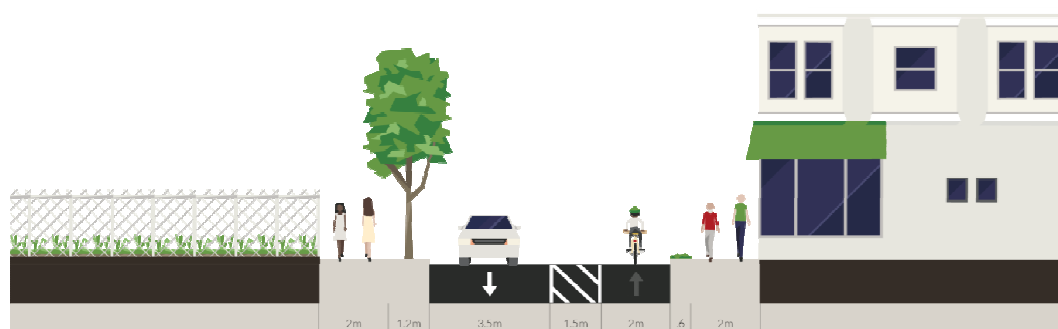
Tabela 17. Ul. Mickiewicza

Ulica Mickiewicza	
Klasa trasy rowerowej	wewnątrz proponowanej strefy ruchu uspokojonego
Rodzaj infrastruktury rowerowej	kontrapas dla rowerów
Położenie	strona zachodnia
Pomiędzy ulicami	Wojska Polskiego – Norwida
Długość [km]	0,2
Dodatkowe relacje skątne	lewoskręt i prawoskręt z ul. Wojska Polskiego w ul. Mickiewicza
Szacunkowy koszt [zł]	20 000

Przekrój obecny - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Norwida



Przekrój rekomendowany - pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Norwida



1.2.2 Dopuszczenie ruchu pod prąd

Dopuszczenie ruchu pod prąd zaleca się do stosowania przede wszystkim na jednokierunkowych ulicach w strefach ruchu uspokojonego. Wyznacza się je jedynie przy pomocy oznakowania pionowego.

ul. Druciana od ul. Podwale do ul. Grodzkiej – 110 m

ul. Jasna od ul. Podwale – 55 m

ul. Armii Krajowej od ul. Wojska Polskiego do ul. Bohaterów Getta – 200 m

ul. Bohaterów Getta od ul. Armii Krajowej do ul. Pocztowej – 70 m

ul. Okrzei od ul. Klonowica do ul. Armii Krajowej – 200 m

ul. Pocztowa od ul. Bohaterów Getta do ul. Okrzei – 120 m

ul. Tomasza Zana od ul. Sudeckiej do ul. Wojska Polskiego – 200 m

ul. Na Skałkach od ul. Nowowiejskiej do ul. Tomasza Zana – 220 m

ul. Studencka od ul. Nowowiejskiej do ul. Tomasza Zana – 240 m

ul. Bogusławskiego od ul. Bartka Zwycięzcy do Placu Energetyka – 140 m

ul. Bogusławskiego od ul. Uroczej do Placu Energetyka – 100 m

Plac Energetyka od ul. Kochanowskiego do ul. Bogusławskiego oraz od Bogusławskiego do Kochanowskiego – 130 m

ul. Tuwima od ul. Bogusławskiego do ul. Nowowiejskiej – 320 m

ul. Morcinka od ul. Wolności do ul. Wańkowicza – 160 m

ul. Noskowskiego od ul. Bacewicz do Noskowskiego – dwa odcinki – 680 m

ul. Brzechwy od ul. Sienkiewicza do ul. Reymonta – 130 m

ul. Bolesława Chrobrego od ul. Poznańskiej do ul. Podwale – 136 m (1 etap)

ul. Poznańska od Jana III Sobieskiego do Chrobrego – 150 m

ul. Groszowa od ul. Kasprowicza do ul. Korczaka – 240 m (1 etap)

ul. Teatralna od ul. Wojska Polskiego do ul. Piłsudskiego – 170 m

ul. Marysieńki Sobieskiej od ul. Piotra Ściegiennego do ul. Źródlanej – 100 m

ul. Marysieńki Sobieskiej od ul. Staromiejskiej do ul. Źródlanej – 90 m

ul. Źródłana od ul. Marysieńki Sobieskiej do Placu Zdrojowego – 80 m

ul. Wodna od Plac Kombatantów do ul. Solankowej – 380 m

ul. Wazów od ul. Wodnej do Placu Piastowskiego – 80 m

ul. Harcerska od ul. Mieszka I do ul. Jagiellońskiej – 130 m

ul. Mieszka I od ul. Harcerskiej do ul. Marcinkowskiego – 330 m

Tabela 18. Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych

Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	ruch pod prąd
Położenie	w ciągu ulic wg powyższej listy
Długość [km]	4,9
Uwagi	zastosować regułę prawej ręki
	zastosować przyjazne rowerzystom uspokojenie ruchu zgodne ze Standardami
Szacunkowy koszt [zł]	29 600

1.3 Parkingi rowerowe

Zapewnienie możliwości bezpiecznego parkowania rowerów to drugi, po budowie tras, najistotniejszy czynnik stymulujący rozwój ruchu rowerowego. Masterplan zakłada montaż parkingów rowerowych w rejonie obiektów edukacyjnych, instytucji, przystanków komunikacji zbiorowej i innych generatorów ruchu. Szczegółowe lokalizacje przedstawia poniższa tabela.

Tabela 19. Szczegółowy wykaz lokalizacji stojaków rowerowych

Lp	Obiekt / miejsce / instytucja	Adres lokalizacji	Liczba miejsc parkingowych
1	Urząd Miasta Jelenia Góra	pl. Ratuszowy 58	6
2	Urząd Miasta Jelenia Góra	Sudecka 29	10
3	Wydział Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami	Ptasia 2-3	6
4	Wydział Zarządzania Kryzysowego	Armii Krajowej 19	6
5	Wydział Obsługi Mieszkańców	Ptasia 6A	6
6	Starostwo Powiatowe w Jeleniej Górze	Kochanowskiego 10	6
7	Państwowy Urząd Pracy	Pochorążych 15	6
8	Urząd Skarbowy	Wolności 121	10
9	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	Sygietyńskiego 10	6
10	Szkoła Podstawowa nr 2	Armii Krajowej 83	10
11	Szkoła Podstawowa nr 3	PCK 14a	10
12	Szkoła Podstawowa nr 5	Lotnictwa 1	10
13	Szkoła podstawowa nr 6	Cieplicka 74	10
14	Szkoła Podstawowa nr 7	Sudecka 53 a	10
15	Szkoła Podstawowa nr 8	Paderewskiego 13	10
16	Szkoła Podstawowa nr 10	Morcinka 31	10
17	Szkoła Podstawowa nr 11	Moniuszki 9	10
18	Szkoła Podstawowa nr 13	P. Skargi 19	10
19	Zespół Szkoły Podstawowej nr 15 i Gimnazjum nr 5	Kamiennogórska 9	10
20	Zespół Szkół Elektronicznych i Gimnazjum nr 3	Grunwaldzka 64a	10
21	Gimnazjum nr 4	Karłowicza 33	8
22	Młodzieżowy Dom Kultury	C. Skłodowskiej 12	8
23	Międzyszkolny Ośrodek Sportu	Złotnicza 12	6
24	Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1	Kochanowskiego 18	10
25	Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 2	Gimnazjalna 2	10
26	Zespół Szkół Ogólnokształcących i Technicznych	Jana Pawła II 25	10
27	Zespół Szkół Rzemiosł Artystycznych	Cieplicka 34	10
28	Zespół Szkół Technicznych „Mechanik”	Obrońców Pokoju 10	10
29	Zespół Szkół Przyrodniczo- Usługowych	Leśna 5	6
30	Zespół Szkół Licealnych i Zawodowych nr 2	1 Maja 39/41	6
31	Zespół Szkół Licealnych i Zawodowych nr 1	Cieplicka 196	8
32	Zespół Szkół Ekonomiczno- Turystycznych	Piłsudskiego 27	8
33	Centrum Kształcenia Ustawicznego	Sudecka 53 a	10
34	Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii	Sprzymierzonych 9	6
35	Miejskie Przedszkole nr 2	Piłsudskiego 32	4
36	Miejskie Przedszkole nr 4	Krasickiego 6	4
37	Miejskie Przedszkole nr 10	Zjednoczenia Nar. 13	4
38	Miejskie Przedszkole nr 11	Chopina 4	4
39	Miejskie Przedszkole nr 13	Karłowicza 13	4
40	Miejskie Integracyjne Przedszkole nr 14	Junaków 2	4
41	Miejskie Przedszkole nr 19	Kurpińskiego 2	4
42	Miejskie Przedszkole nr 27	Tuwima 12	4

Lp	Obiekt / miejsce / instytucja	Adres lokalizacji	Liczba miejsc parkingowych
43	Bursa Szkolna nr 1	Kilińskiego 5/7	8
44	Spółeczna Szkoła Muzyczna I i II stopnia	Piłsudskiego 26	4
45	Zespół Szkół Elektronicznych	Podgórna 9	8
46	Wydział Ekonomii Zarządzania i Turystyki	Nowowiejska 3	10
47	Sklep spożywczy "Drapiej"	Solna 2	6
48	Książnica Karkonoska	Bankowa 27	6
49	Książnica filia nr 4	pl. Piastowski 32	4
50	Książnica filia nr 3	Rózyckiego 4	4
51	Książnica filia nr 5	Cieplicka 172	4
52	Książnica filia nr 6	Wrocławska 71	4
53	Książnica filia nr 7	Noskowskiego 6/621	4
54	Książnica filia nr 8	Sygietyńskiego 7	4
55	Skrzyżowanie Szkolna Mroczna	Szkolna / Mroczna	4
56	Usługi na ul. Kopernika	Sklep górski	4
57	Usługi na ul. Kopernika	Sklep rowerowy	4
58	Usługi na ul. Kopernika	Sklep z AGD	4
59	Usługi na ul. Kopernika	Sklep rowerowy	4
60	Usługi na Krótkiej	Krótką 24	4
61	Usługi Szkolna	Szkolna 1	4
62	Targowisko w Cieplicach	Jagiellońska	8
63	Giełda	Lubańska	10
64	Targowisko Zabobrze	montaż przy 4 wejściach	24
65	Targowisko Flora	montaż przy 3 wejściach	18
66	Dom Handlowy	Długa / Krótka	4
67	ul. Łomnicka	pętla autobusowa	6
68	ul. Orzeszkowa	pętla autobusowa	6
69	ul. Cieplicka	pętla autobusowa	6
70	ul. Dworcowa	stacja kolejowa Cieplice	6
71	ul. Romera	stacja kolejowa Sobieszów	6
SUMA [sztuk]			508
SUMA [zł]			127 000

W celu wytypowania kolejnych lokalizacji zaleca się przeprowadzenie akcji stałego zbierania wniosków od mieszkańców. W załączniku nr 1 dodana została proponowana forma wniosku dla mieszkańców.

1.4 Uspokojenie ruchu

Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego zaleca się stosować w całych obszarach mieszkalnych. Wytypowano trzy obszary o różnym charakterze zabudowy, gęstości zaludnienia oraz funkcji. Ulice, które jedynie ograniczają obszar, a nie podlegają uspokojeniu zostały opatrzone dopiskiem (bez).

Dodatkowo wskazano istotne liniowe odcinki ulic wymagające uspokojenia ruchu. W ramach wprowadzania stref należy stosować środki uspokojenia ruchu zawarte w *Standardach*. Inne

istniejące w terenie należy wymienić na zgodne ze *Standardami* – np. Progi listwowe na Wilkomirskiego zamienić na sinusoidalne.

1.4.1 Zabobrze

Obszar ograniczony ulicami: Jana Pawła II (bez), Kiepur, Sygietyńskiego, Kiepur, Małczyńskiego, Kiepur, Paderewskiego, Kiepur i Jana Pawła II (bez).



Rysunek 1. Zabobrze (mapa)

Tabela 20. Zabobrze

Zabobrze	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	uspokojenie ruchu
Położenie	w ciągu ulic wewnątrz obszaru
Pomiędzy ulicami	Jana Pawła II, Kiepur, Sygietyńskiego, Małczyńskiego, Paderewskiego
Długość [km]	4,99
Uwagi	zastosować regułę prawej ręki
	zastosować przyjazne rowerzystom uspokojenie ruchu zgodne ze <i>Standardami</i>
Szacunkowy koszt [zł]	399 200

1.4.2 Śródmieście

Obszar ograniczony ulicami: Bankowa (bez), Sudecka (bez), Chełmońskiego, Krasickiego, Mickiewicza (bez), Wolności (bez) i Bankową (bez)



Rysunek 2. Śródmieście (mapa)

Tabela 21. Śródmieście

Śródmieście	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	uspokojenie ruchu
Położenie	w ciągu ulic wewnątrz obszaru
Pomiędzy ulicami	Bankowa, Sudecka, Chełmońskiego, Krasickiego, Mickiewicza, Wolności
Długość [km]	4,4
Uwagi	zastosować regułę prawej ręki
	zastosować przyjazne rowerzystom uspokojenie ruchu zgodne ze Standardami
Szacunkowy koszt [zł]	352 000

1.4.3 Cieplice

Obszar ograniczony ulicami: Dworcowa, Wojewódzka, Ludowa, Objazdowa, Francuska, Cmentarna, Mieszka I, Zjednoczenia Narodowego, Sobieszowską (bez) i Dworcową (bez na odcinku od ul. Lubańskiej do ul. Marcinkowskiego).



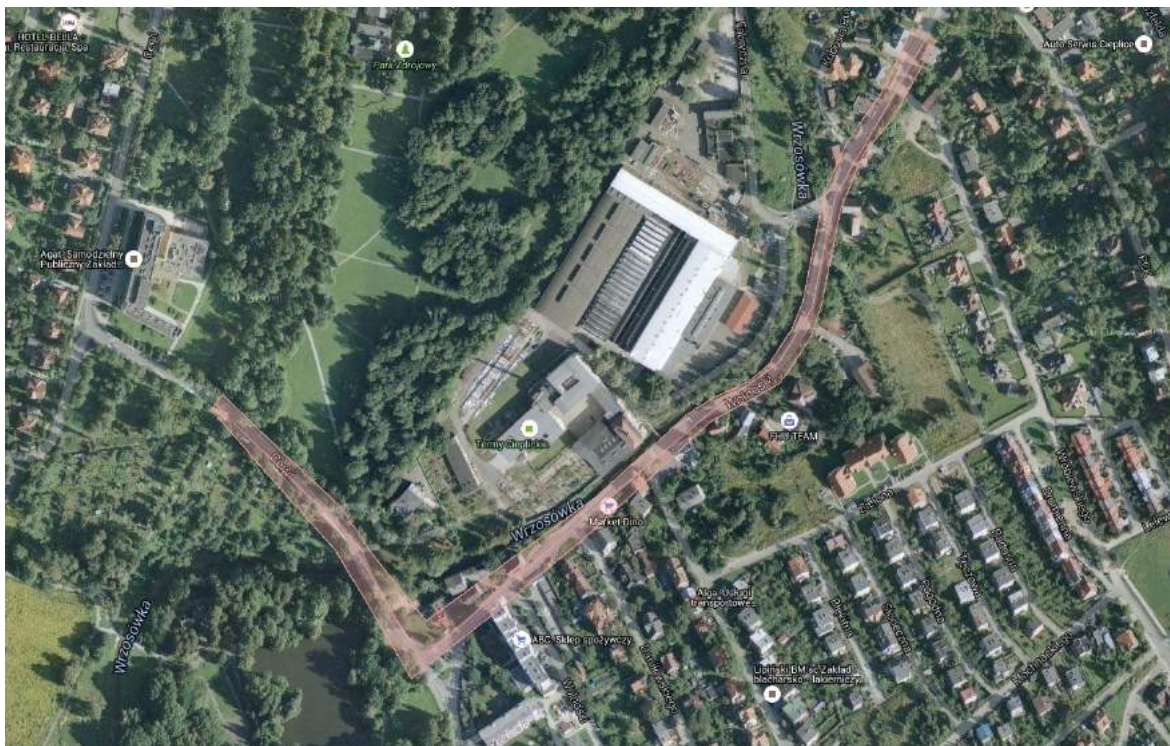
Rysunek 3. Cieplice (mapa)

Tabela 22. Cieplice

Cieplice	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	uspokojenie ruchu
Położenie	w ciągu ulic wewnątrz obszaru
Pomiędzy ulicami	Dworcowa, Wojewódzka, Ludowa, Objazdowa, Francuska, Cmentarna, Mieszka I, Zjednoczenia Narodowego, Sobieszowską
Długość [km]	6
Uwagi	zastosować regułę prawej ręki
	zastosować przyjazne rowerzystom uspokojenie ruchu zgodne ze Standardami
Szacunkowy koszt [zł]	480 000

1.4.4 Ulica Wolności i Cervi

Ulica Wolności od Placu Piastowskiego do ul. Podgórzeńskiej oraz ulica Cervi od ul. Wolności do przejścia pieszego pomiędzy Parkiem Norweskim a Parkiem Zdrojowym.



Rysunek 4. Wolności i Cervi (mapa)

Tabela 23. Wolności i Cervi

Wolności i Cervi	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	uspokojenie ruchu
Pomiędzy ulicami	Wolności pomiędzy Placem Piastowskim i ul. Podgórzeńską
	Cervi pomiędzy ul. Wolności i przejściem pieszym pomiędzy Parkiem Norweskim a Parkiem Zdrojowym
Długość [km]	1
Uwagi	zastosować wyniesione przejścia piesze
	zastosować wyniesione przejście piesze i przejazd rowerowy na połączeniu Parku Norweskiego i Zdrojowego
	uspokoić ruch na skrzyżowaniu ul. Podgórzeńskiej i Wolności
Szacunkowy koszt [zł]	80 000

1.4.5 Ulica Cieplicka od ul. Macieja Rataja do ul. Karkonoskiej



Rysunek 5. Ul. Cieplicka (mapa)

Tabela 24. Cieplicka

Cieplicka	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	uspokojenie ruchu
Pomiędzy ulicami	Macieja Rataja i Karkonoską
Długość [km]	2,6
Uwagi	zastosować wyniesione przejścia piesze zastosować uspokojenie ruchu przyjazne autobusom zgodnie ze Standardami
Szacunkowy koszt [zł]	208 000

1.4.6 Ulica Kasprowicza od ul. Piotra Skargi do ul. Spółdzielczej



Rysunek 6. Ulica Kasprowicza (mapa)

Tabela 25. Kasprowicza

Kasprowicza	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	uspokojenie ruchu
Pomiędzy ulicami	Piotra Skargi i Spółdzielcza
Długość [km]	0,6
Uwagi	szczególnie istotne skrzyżowanie z ul. Spółdzielczą
Szacunkowy koszt [zł]	48 000

2. DZIAŁANIA INWESTYCYJNE

2.1 Trasy rowerowe

2.1.1 Drogi dla rowerów

2.1.1.1



Rysunek 7. Ul. Jana Pawła II



Rysunek 8. Ul. Jana Pawła II

Tabela 26. Ul. Jana Pawła II

Ulica Jana Pawła II	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	południowa strona
Pomiędzy ulicami	ul. Legnicka – ul. Jana III Sobieskiego
Długość [km]	3,3
Uwagi	droga dla rowerów o szerokości 3 m (w miarę możliwości)
	połączenie z istniejącymi trasami po obu stronach Jana Pawła II w rejonie węzła w kierunku Dziwiszowa
	zapewnienie dojazdu do centrum handlowego
	wyprowadzenie trasy w kierunku Dziwiszowa
	nowe przejście piesze i przejazd rowerowy przez wlot Noskowskiego do Jana Pawła II
	sięgacze do ulicy Sygietyńskiego w ciągu Kiepury oraz na przedłużeniu Bacewicz
	droga dla rowerów przez linie kolejowa w poziomie terenu
	połączenie z planowaną Promenada Bobru
wymiana nawierzchni na odcinku od Dworca PKS do ul. Jana III Sobieskiego	
wymiana istniejącego odwodnienia w przejeździe pod Jana Pawła II	
Szacunkowy koszt [zł]	2 079 000

2.1.1.2

Tabela 27. Kładka pod mostem wzdłuż rzeki Młynówki pod ul. Jana Pawła II

Kładka pod Jana Pawła II	
Klasa trasy rowerowej	Rekreacyjna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	po zachodniej stronie mostu
Pomiędzy ulicami	-
Długość [km]	0,1
Uwagi	kładką połączyć z konstrukcją pylonu mostu
	zastosować barierę odgiętą w kierunku rzeki
Szacunkowy koszt [zł]	1 000 000

2.1.1.3



Tabela 28. W ciągu rzeki Kamiennej

W ciągu rzeki Kamiennej	
Klasa trasy rowerowej	Rekreacyjna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	południowa strona od Jana III Sobieskiego północna strona od Celwiskozy
Pomiędzy ulicami	ul. Jana III Sobieskiego – ul. Kasprowicza ul. Warszawska – ul. Ludowa
Długość [km]	0,6 oraz 1,25
Uwagi	przewidzieć oświetlenie
	zapewnić bezpieczny zjazd z ul. Kasprowicza
	punktowe naprawy ul. Nadbrzeżnej zapewnić połączenie z terenem Celwiskozy
Szacunkowy koszt [zł]	1 282 050

2.1.1.4



Rysunek 9. Ul. Konstytucji 3 Maja – Węzeł Grabarów

Tabela 29. Ul. Konstytucji 3 Maja – Węzeł Grabarów

Ulica Konstytucji III Maja	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	południowa strona
Pomiędzy ulicami	ul. Łączna – ul. Batalionów Chłopskich
Długość [km]	0,5
Uwagi	zmniejszyć promień skrętu w łącznicę
	drogę dla rowerów prowadzić pomiędzy pylonem a barierą energochłonną
	połączyć z istniejącą trasą w kierunku Maciejową
Szacunkowy koszt [zł]	315 000

2.1.1.5



Rysunek 10. W ciągu Wrzosówki

Tabela 30. Połączenie Cieplic z Sobieszowem w sąsiedztwie Wrzosówki

Połączenie Cieplic z Sobieszowem	
Klasa trasy rowerowej	Rekreacyjna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	w sąsiedztwie rzeki Wrzosówki
Pomiędzy ulicami	ul. Cervi – ul. Łazienkowska
Długość [km]	3,11
Uwagi	połączyć z Parkiem Zdrojowym wyniesionym przejściem pieszym i przejazdem rowerowym
	zapewnić możliwość przejazdu nad wrzosówką przez istniejący obiekt
	obiekt nad Wrzosówką
Szacunkowy koszt [zł]	2 259 300

2.1.1.6



Rysunek 11. ul. Podgórzyska

Tabela 31. ul. Podgórzyska

Ulica Podgórzyska	
Klasa trasy rowerowej	Główna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	północna strona
Pomiędzy ulicami	ul. Wolności – granica miasta
Długość [km]	1
Uwagi	w przypadku braku przestrzeni na wysokości ogródków działkowych skorzystać ze ZRID
Szacunkowy koszt [zł]	630 000

2.1.1.7



Rysunek 12. Ul. Ogińskiego

Tabela 32. Modernizacja istniejącej trasy rowerowej przecinającej Zabobrze od ul. Bacewicz do ul. Osiedle Robotnicze

Modernizacja istniejącego połączenia Zabobrza z centrum	
Klasa trasy rowerowej	Zbiorcza
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	od istniejącej drogi dla rowerów w rejonie Książnicy Karkonoskiej w kierunku do Mostku Garbatego
Pomiędzy ulicami	ul. Różyckiego – Ogińskiego
Długość [km]	0,3
Uwagi	likwidacja znaków STOP przed drogami wewnętrznymi, ul. Elsnera, ul. Bacewicz likwidacja barier uniemożliwiających jazdę rowerem (np. w ciągu ul. Kurpińskiego, przed ul. Elsnera) wymiana barier w ciągach dróg dla rowerów na zgodne ze Standardami (np. bariery przed wiaduktem kolejowym przy Osiedlu Robotniczym) budowa wyniesionych przejazdów rowerowych przez ulice Elsnera, Moniuszki, Karłowicza, wymiana nawierzchni z zniszczonej kostki brukowej na asfalt pomiędzy Bacewicza a Moniuszki
Szacunkowy koszt [zł]	531 000

2.1.1.8

Tabela 33. Kładka pod Różyckiego

Kładka pod Różyckiego	
Klasa trasy rowerowej	Rekreacyjna
Rodzaj infrastruktury rowerowej	droga dla rowerów
Położenie	po północnej stronie mostu
Pomiędzy ulicami	-
Długość [km]	0,3
Uwagi	przejazd wykonać w ramach istniejącego terenu przewidzieć wycinkę drzew po wschodniej stronie
Szacunkowy koszt [zł]	378 000

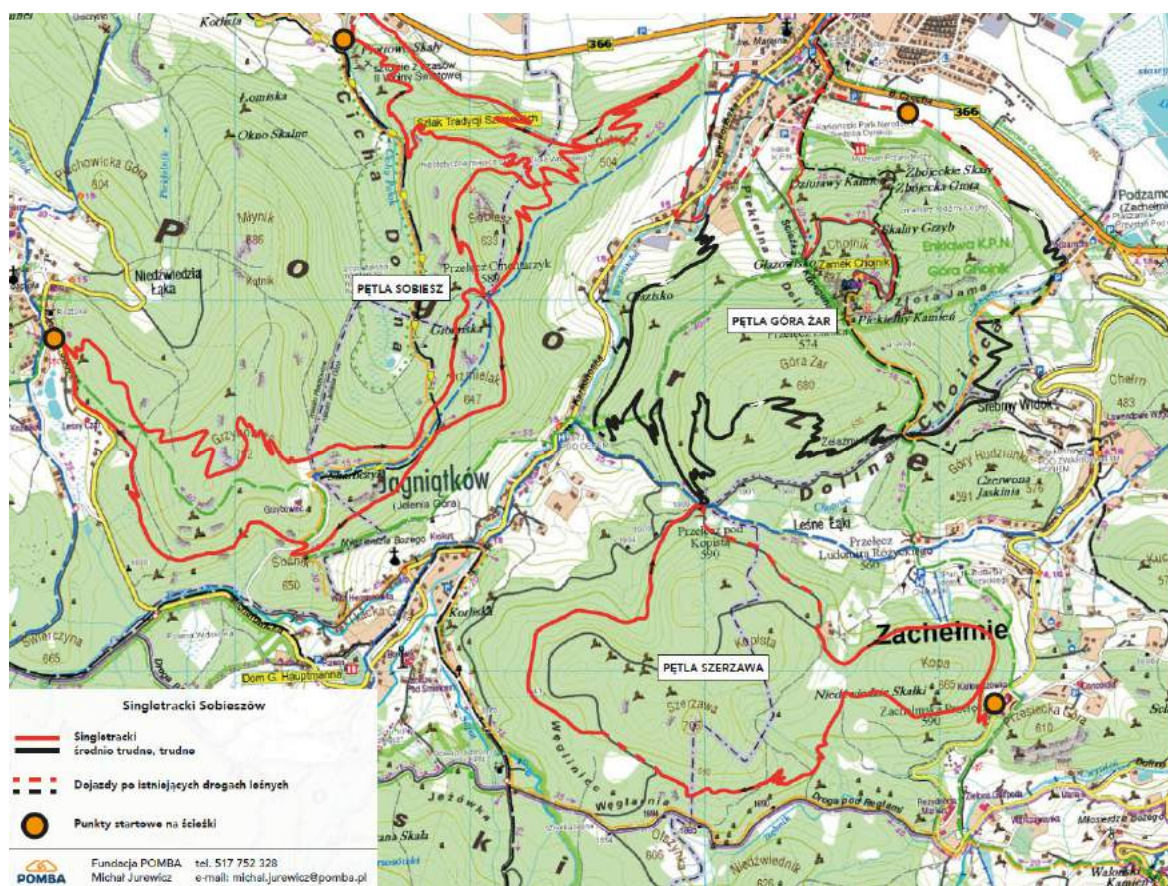
2.1.2 Trasy typu single track



Rysunek 13. Góra Gapy

Tabela 34. Trasy na wzgórzach Gapy

Góra Gapy	
Klasa trasy rowerowej	trasa kolarstwa górskiego
Rodzaj infrastruktury rowerowej	single track
Położenie	zgodnie z Koncepcją
Pomiędzy ulicami	
Długość [km]	26,6
Uwagi	część tras poza granicami gminy Jelenia Góra. W przypadku braku chęci ze strony Jeżowa Sudeckiego należy zweryfikować zakres i koszty
	wycena obejmuje realizację całego projektu
Szacunkowy koszt projektu [zł]	133 000
Szacunkowy koszt realizacji [zł]	1 084 454



Rysunek 14. Sobieszów

Tabela 35. Trasy w rejonie Chojnika

Sobieszów	
Klasa trasy rowerowej	trasa kolarstwa górskiego
Rodzaj infrastruktury rowerowej	single track
Położenie	zgodnie z Koncepcją
Pomiędzy ulicami	
Długość [km]	37,2
Uwagi	parking zlokalizowany przy Transgranicznym Centrum Turystyki Aktywnej
	część tras poza granicami gminy Jelenia Góra. W przypadku braku chęci ze strony Podgórzyna i/lub Piechowic należy zweryfikować zakres i koszty
	wycena obejmuje realizację całego projektu
	realizacja projektu korzystanie wpłynie na rozwój Transgranicznego Centrum Turystyki Aktywnej
Szacunkowy koszt projektu [zł]	186 000
Szacunkowy koszt realizacji [zł]	1 896 010

3 DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE

3.1 Udostępnienia relacji dla rowerzystów

Park Zdrojowy – likwidacja zakazu wjazdu rowerem. Zalecana kombinacja znaków C-16 z dopuszczonym ruchem rowerowym.

Mostek Garbaty – wyłączenie rowerzystów spod zakazu wjazdu. Zalecana kombinacja znaków B-2 + T-22.

Tabela 36. Udostępnienie relacji dla rowerzystów

Udostępnienie relacji dla rowerzystów	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	likwidacja zakazu wjazdu
Położenie	Park Zdrojowy oraz Mostek Garbaty
Długość [km]	0,6
Uwagi	oprócz znaków pionowych do zmiany regulamin korzystania z Parku Zdrojowego
Szacunkowy koszt [zł]	400

3.2 Dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku

Część dróg dla pieszych i rowerzystów w stanie obecnym może utrudniać poruszanie się rowerem po mieście. W związku z tym ciągi te nie powinny być obowiązkowe dla rowerzystów. W tym celu należy zastosować oznakowanie C-16 z dopuszczonym ruchem rowerowym oraz wyznaczenie brakujących przejazdów rowerowych wraz z obniżeniem krawężników.

ul. Sudecka od Alei Solidarności do ul. Ptasiej – 1,5 km

ul. Sobieszowska od ul. Lubańskiej do ul. Zjednoczenia Narodowego – 1,4 km

ul. Dworcowa od ul. Marcinkowskiego do ul. Lubańskiej – 0,5 km

ul. Wolności od ul. Nadbrzeżnej do ul. Ludowej – 0,3 km

ul. Ogińskiego od węzła drogowego przy ul. Jana Pawła II do ul. Henryka Jordana – 1,2 km

ul. 1-go Maja na istniejących odcinkach – 0,7 km

Tabela 37. Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na chodniku

Dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku	
Rodzaj infrastruktury rowerowej	znaki pionowe C-16 + T-22 w formie „dopuszczony ruch rowerowy”
Położenie	w ciągu ulic wg powyższej listy
Długość [km]	5,6
Uwagi	wycena zakłada zamiana istniejących tablic C-13/16 na C-16 + T-22, wyznaczenie przejazdów rowerowych oraz obniżenie krawężników na przejazdach rowerowych
Szacunkowy koszt [zł]	67 200

3.3 Obniżenie stawek za przewóz roweru w środkach komunikacji zbiorowej

Zakłada się rezygnację z opłat za przewóz roweru w środkach komunikacji zbiorowej obsługiwanej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Jak pokazują doświadczenia wielu miast (w tym np. Warszawy) zniesienie opłat za przewóz rowerów nie powoduje nadmiernego wykorzystywania tego prawa przez rowerzystów. Obecna opłata w wysokości 4,8 zł jest jedną z najwyższych w kraju. Zmiana ta nie niesie ze sobą obciążeń finansowych dla budżetu gminy.

3.4 Oznakowanie kluczowych relacji rekreacyjnych

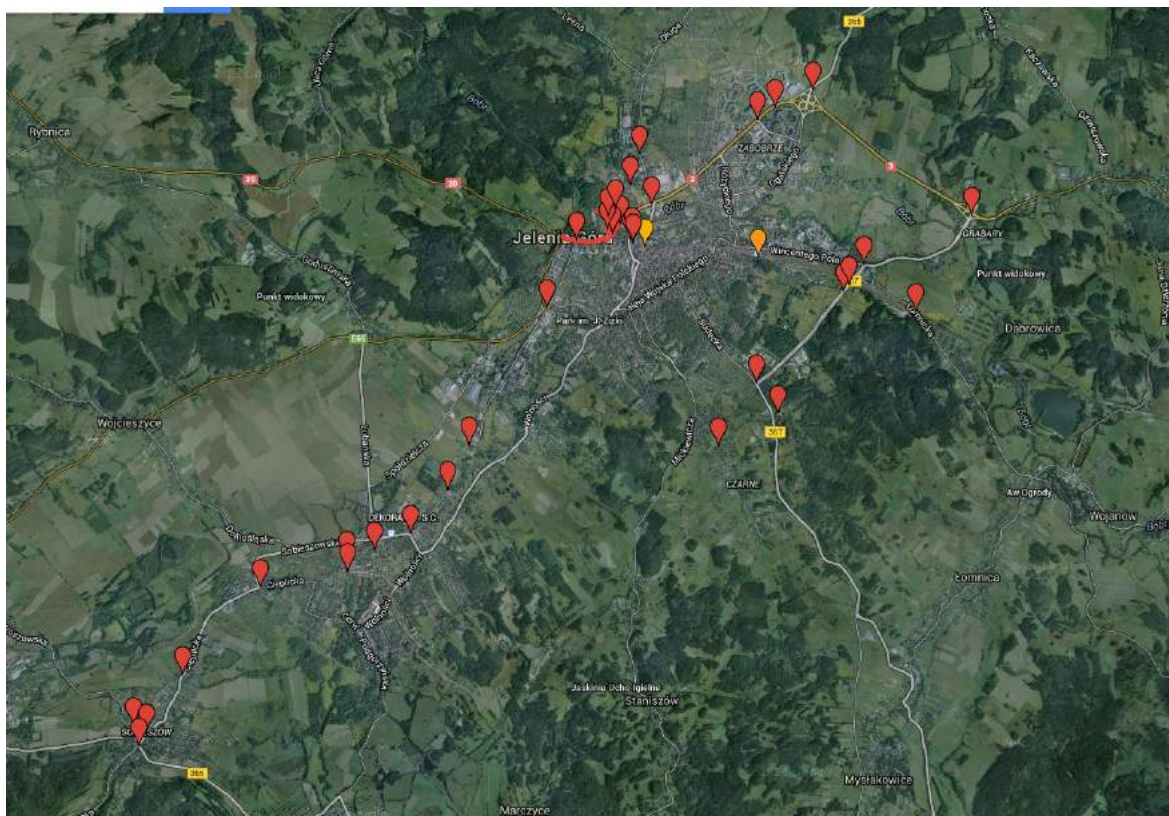
W pierwszym etapie zakłada się oznaczenie relacji służących prowadzeniu ruchu rowerowego do miejscowości oraz atrakcji turystycznych leżących w Jeleniej Górze oraz jej bezpośrednim otoczeniu. Obiekty oraz wybrane korytarze przejazdowe zostały wskazane przez pozarządowe organizacje rowerowe działające na terenie Jeleniej Góry. Uwzględniono dodatkowe

dogęszczenie oznakowania na wskazanych korytarzach. Niniejsze opracowanie zakłada zdecydowana poprawę warunków przemieszczania się rowerzystów na wskazanych korytarzach co dodatkowo uzasadnia potrzebę ich oznakowania.

Na dworcu głównym oraz w centrum miasta założono montaż tablic informacyjnych wraz z mapą przebiegu tras rowerowych.

Tabela 38. Oznakowanie kluczowych relacji rekreacyjnych

Oznakowanie kluczowych relacji rekreacyjnych	
Położenie	wg załączonej mapy
Ilość tablic kierunkowych	136
Ilość tablic informacyjnych	2
Uwagi	na tablicach kierunkowych umieścić kilometrą do poszczególnych atrakcji, miejscowości i dzielnic
	dokładna lokalizacja tabliczek powinna być przedmiotem projektu organizacji ruchu
	oznakowanie zgodne ze Standardami
	42 400



Rysunek 15. Lokalizacja tablic

4. PODSUMOWANIE

Koszty realizacji poszczególnych zadań zestawiono w tabeli poniżej. Stworzenie harmonogramu realizacyjnego będzie możliwe po spotkaniu konsultacyjnym. Według wytycznych z zamówienia Masterplan powinien zostać stworzony dla najbliższych dwóch lat.

Tabela 39. Podsumowanie kosztów realizacji

Podsumowanie		
LP	zadanie	koszt realizacji [zł]
1	Wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów	166 500
2	Wyznaczenie kontrapasów rowerowych	250 000
3	Dopuszczenie ruchu pod prąd	29 600
4	Parkingi rowerowe	127 000
5	Uspokojenie ruchu obszarowe	1 231 200
6	Uspokojenie ruchu liniowe	336 000
7	Budowa dróg dla rowerów	8 474 350
8	Budowa tras single track	3 132 064
9	Działania wspierające	67 600
10	Oznakowanie kluczowych relacji rekreacyjnych	42 400
	SUMA	13 856 714

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1. Formularz "Wnioskuje o stojak"

Adres e-mail	
Imię i nazwisko/ Nazwa Firmy	
Telefon kontaktowy	
Adres pożądaney lokalizacji stojaków	
Ilość potrzebnych miejsc parkingowych (szacunkowa ilość rowerów)	
Rodzaj obiektu przy którym będą stały stojaki (szkoła/uczelnia, biblioteka, biurowiec, sklep, budynek mieszkalny, urząd, park, inny)	
Czy jesteś właścicielem, zarządcą, użytkownikiem, klientem, pracownikiem obiektu ?	
Inne informacje	

TU WSTAW SCHEMAT, SZKIC BĄDŹ MAPĘ POGLĄDOWĄ Z ZAZNACZONYM PREFEROWANYM MIEJSCEM MONTAŻU STOJAKÓW W DANEJ LOKALIZACJI.

SPIS TABEL

Tabela 1. Ul. Wolności i ul. Korczaka	6
Tabela 2. Ul. Podwale, Bankowa, wraz z łącznikami z ulic poprzecznych	7
Tabela 3. Ul. Mostowa	8
Tabela 4. Ul. Wojska Polskiego	9
Tabela 5. Ul. 1-go Maja	10
Tabela 6. Ul. Sudecka	11
Tabela 7. Ul. Wincentego Pola	12
Tabela 8. Ul. Różyckiego, Traktorowa i Złotnicza	13
Tabela 9. Ul. Jana III Sobieskiego pomiędzy ul. Podwale a ul. Jana Pawła II	14
Tabela 10. Ul. Sobieszowska oraz ul. Macieja Rataja	15
Tabela 11. Ul. Sudecka wraz z ul. Bankową	16
Tabela 12. Ul. Słowackiego	17
Tabela 13. Ul. Drzymały od ul. Flisaków do ul. Złotniczej	19
Tabela 14. Ul. Powstańców Wielkopolskich	20
Tabela 15. Ul. Matejki	21
Tabela 16. Ul. Bankowa wraz z ul. Piłsudskiego	22
Tabela 17. Ul. Mickiewicza	23
Tabela 18. Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych	25
Tabela 19. Szczegółowy wykaz lokalizacji stojaków rowerowych	26
Tabela 20. Zabobrze	28
Tabela 21. Śródmieście	29
Tabela 22. Cieplice	30
Tabela 23. Wolności i Cervi	31
Tabela 24. Cieplicka	32
Tabela 25. Kasprowicza	33
Tabela 26. Ul. Jana Pawła II	35
Tabela 27. Kładka pod mostem wzdłuż rzeki Młynówki pod ul. Jana Pawła II	35
Tabela 28. W ciągu rzeki Kamiennej	36
Tabela 29. Ul. Konstytucji 3 Maja – Węzeł Grabarów	37
Tabela 30. Połączenie Cieplic z Sobieszowem w sąsiedztwie Wrzosówki	38
Tabela 31. ul. Podgórzńska	39

Tabela 32. Modernizacja istniejącej trasy rowerowej przecinającej Zabobrze od ul. Bacewicz do ul. Osiedle Robotnicze.....	40
Tabela 33. Kładka pod Różyckiego	41
Tabela 34. Trasy na wzgórzach Gapy	42
Tabela 35. Trasy w rejonie Chojnika	43
Tabela 36. Udostępnienie relacji dla rowerzystów	43
Tabela 37. Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na chodniku.....	44
Tabela 38. Oznakowanie kluczowych relacji rekreacyjnych	45
Tabela 39. Podsumowanie kosztów realizacji.....	46

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Zabobrze (mapa).....	28
Rysunek 2. Śródmieście (mapa)	29
Rysunek 3. Cieplice (mapa)	30
Rysunek 4. Wolności i Cervi (mapa).....	31
Rysunek 5. Ul. Cieplicka (mapa)	32
Rysunek 6. Ulica Kasprowicza (mapa).....	33
Rysunek 7. Ul. Jana Pawła II	34
Rysunek 8. Ul. Jana Pawła II	34
Rysunek 9. Ul. Konstytucji 3 Maja – Węzeł Grabarów	37
Rysunek 10. W ciągu Wrzosówki.....	38
Rysunek 11. ul. Podgórzyńska	39
Rysunek 12. Ul. Ogińskiego	40
Rysunek 13. Góra Gapy	41
Rysunek 14. Sobieszów	42
Rysunek 15. Lokalizacja tablic	45

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1. Formularz "Wniosku o stojak"	47
---	----