



MAŁOPOLSKA

**KONCEPCJA BUDOWY ZINTEGROWANEJ SIECI
TRAS ROWEROWYCH, BIEGOWYCH ORAZ
NARCIARSKICH TRAS BIEGOWYCH
W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM**



ZAMAWIAJĄCY:



Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
Departament Turystyki, Sportu i Promocji
ul. Wrocławska 53, 30-011 Kraków
Adres korespondencyjny: ul. Raławicka 56, 30-017 Kraków
tel.: +48 12 37 96 000 | fax: +48 12 37 96 001 | www.malopolskie.pl |
www.malopolska.pl

WYKONAWCA:



NEUTENO Jacek Ziebura
ul. Heleny 14/136
30-838 Kraków
biuro@neuteno.pl
T: +48 793 388 366

Skład zespołu roboczego:

mgr Dariusz Cieślar
mec. Agnieszka Gębiś
mgr Dariusz Kaczmarek
dr inż. Tadeusz Kopta
mgr Krystyna Liszkowska
mgr inż. Bartłomiej Lustofin
mgr Piotr Manowiecki
mgr inż. Jacek Taraska
mgr inż. Jacek Ziebura

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	5
2. Aktualny stan rozwoju tras w województwie (inventaryzacja).....	6
2.1. Trasy rowerowe.....	6
2.2. Trasy biegowe.....	22
2.3. Narciarskie trasy biegowe.....	23
3. Trasy rowerowe.....	32
3.1. Proponowany przebieg tras rowerowych.....	35
3.2. Integracja tras rowerowych z regionami sąsiednimi.....	80
3.3. Propozycja budowy infrastruktury towarzyszącej.....	81
3.4. Model zarządzania trasami.....	87
3.5. Oznakowanie tras rowerowych.....	88
4. Trasy biegowe.....	90
4.1. Proponowany przebieg tras biegowych.....	90
4.2. Propozycja budowy infrastruktury towarzyszącej.....	112
4.3. Model zarządzania trasami biegowymi.....	113
4.4. Oznakowanie tras biegowych.....	114
5. Narciarskie tras biegowe.....	115
5.1. Proponowany przebieg narciarskich tras biegowych.....	116
5.2. Propozycja budowy infrastruktury towarzyszącej.....	144
5.3. Model zarządzania trasami.....	146
5.4. Oznakowanie tras narciarskich.....	147
6. Analiza środowiskowa.....	149
7. Analizy planistyczne.....	151
7.1. Transport rowerowy i turystyka rowerowa.....	151
7.2. Bezpieczeństwo na trasach narciarskich.....	159
7.3. Analiza planów miejscowych oraz własności gruntów.....	160
7.4. Identyfikacja barier.....	177
8. Model finansowania i koszty.....	195
8.1. Budowa tras.....	195
8.2. Utrzymanie i eksploatacja.....	197
8.3. Koszty jednostkowe.....	198
8.4. Koszty budowy i utrzymania tras.....	201
Wykaz dokumentów.....	202
Spis ilustracji.....	205
Załączniki.....	206
Załącznik 1. Lokalizacje Miejsc Obsługi Rowerzystów.....	206
Załącznik 2. Studium przypadku – do budowy profesjonalnej trasy do narciarstwa biegowego zgodnie z wymogami FIS.....	206
Załącznik 3. Koszty budowy i utrzymania tras (arkusze w formacie .xls).....	206

1. Wprowadzenie

Województwo Małopolskie, mając na uwadze innowacyjne podejście do tworzenia oferty rekreacyjnej regionu, zleciło opracowanie koncepcji budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim.

Wypracowana koncepcja wskazuje kierunki rozwoju zintegrowanej sieci tras turystycznych w regionie i docelowo ma służyć jednostkom samorządów terytorialnych, organizacjom pozarządowym oraz podmiotom działającym w sektorze turystycznym w Małopolsce do realizacji przyszłych inwestycji w zakresie budowy tras rowerowych, biegowych i narciarskich tras biegowych na swoim terenie.

Koncepcja zawiera propozycje przebiegu tras rowerowych i biegowych w obszarze karpackim, jurajskim i nadwiślańskim oraz narciarskich tras biegowych w obszarze karpackim. W opracowaniu znajduje się również propozycja inwestycji w zakresie podstawowej infrastruktury turystycznej wzdłuż rekomendowanej sieci tras oraz analiza planistyczna i własnościowa terenów, przez które przebiegają projektowane trasy.

Zgodnie z przyjętymi założeniami projektowane w koncepcji trasy rowerowe tworzą spójną sieć tras przebiegających przez całe województwo, łączących główne jego ośrodki miejskie. Trasy te są projektowane z myślą o wszystkich rodzajach rowerzystów, również tych obciążonych sakwami i z przyczepkami. Mają one bowiem służyć w pierwszej kolejności rozwojowi masowej turystyki rowerowej w Małopolsce.

Dla miłośników biegów i joggingu zaprojektowane zostały biegowe ścieżki rekreacyjne, wyznaczone w atrakcyjnych miejscach tj. parkach, lasach, terenach urozmaiconych przyrodniczo i widokowo. Natomiast dla biegaczy amatorów oraz zawodników z dużych aglomeracji miejskich dedykowane będą biegowe ścieżki sportowe.

Uzupełnienie oferty zimowej stanowią zaprojektowane w koncepcji trasy do narciarstwa biegowego. Koncepcja przewiduje kilka kategorii tras w zależności od stopnia zaawansowania narciarzy. Znajdują się wśród nich zarówno trasy biegowe dla średnio-zaawansowanych oraz początkujących narciarzy chcących aktywnie spędzić czas w okresie zimowym, jak również trasy do intensywnych treningów oraz organizacji imprez masowych i zawodów klasy Mistrzostw Świata. Uzupełnieniem są trasy dedykowane dla turystyki narciarskiej (tzw. trasy back country).

Planowane trasy przebiegają przez obszary cenne przyrodniczo, a działania związane z ich wdrażaniem będą wpisywały się w założenia ochrony różnorodności środowiska naturalnego, z zachowaniem walorów krajobrazu i będą ściśle związane z zapobieganiem degradacji środowiska naturalnego, przy jednoczesnym wykorzystaniu tych zasobów na cele turystyczne.

Realizacja opracowanej koncepcji wpłynie na podniesienie konkurencyjności oferty turystycznej Małopolski, przyczyni się do zrównoważonego rozwoju województwa poprzez pozytywny wpływ na ochronę różnorodności biologicznej, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz spowoduje zwiększenie dostępności turystycznej całej Małopolski.

2. Aktualny stan rozwoju tras w województwie (inventaryzacja)

2.1. Trasy rowerowe

W Polsce wg szacunków PTTK jest około 20 000 km oznakowanych szlaków rowerowych, ale wciąż nie istnieje masowa turystyka rowerowa. Podstawową wadą tych szlaków jest fakt, że mają charakter lokalnych pętli, które nie nadają się do odbycia dłuższych, wielodniowych podróży. Przeważnie są to krótkie trasy, maksymalnie jednodniowe, które nie tworzą dłuższych, spójnych ciągów nadających się na wakacje i urlop. W większości są one nieprzejezdne rowerami z sakwami lub przyczepkami z racji utrudnień w postaci zbyt dużych pochyleń i fatalnej nawierzchni (piach, gruz, błoto, koleiny, dziury). Trasy te nastawione są głównie na „quasi-wyczyn” – młodych rowerzystów na rowerach górskich. Nie zapewniają integracji z transportem zbiorowym, przez co wymagają dojazdu własnym samochodem, co automatycznie ogranicza liczbę chętnych. Dostępność miejsc wypoczynku z tej racji jest mocno ograniczona. Trudno na te szlaki trafić, gdyż przebiegają daleko od miejsc pierwszego kontaktu, jakimi są dworce kolejowe i centra miejscowości. Wiele też do zyczenia pozostawia ich oznakowanie, a podstawowe błędy to ich znikanie i pojawianie się w najmniej oczekiwanych miejscach. Rowerzysta narażony jest na poszukiwanie szlaku, gdyż najczęściej brakuje go na skrzyżowaniach i trzeba odbyć kilkukilometrową podróż, aby zorientować się, że szlak przebiega inną drogą.

Na terenie Małopolski istnieje bardzo dużo turystycznych szlaków rowerowych. Praktycznie na terenie każdej gminy istnieją szlaki rowerowe. Wadą tych szlaków jest ich krótki, pętlowy przebieg ograniczający się do: jednej, dwóch, niekiedy trzech gmin. Często zaczynają się i kończą na granicy gminy. Trasy te nie łączą się ze sobą, przez to są wyizolowane, a to jest ich kolejną wadą. Z uwagi na ograniczoną ilość kolorów często różne szlaki o tych samych kolorach krzyżują się lub przebiegają w pobliżu, dezorientując użytkowników. Zamiast pomocą dla turystów stają się swoistym utrudnieniem. Różnorodność standardów oznakowania szlaków jest związana ze znaczącą ilością organizacji znakujących, a należą do nich m. in.: Oddział Krakowski PTTK, Centralny Ośrodek Turystyki Górskiej PTTK, Zespół Jurajskich Parków Krajobrazowych, Urząd Miasta Krakowa, Stowarzyszenie Korona Północnego Krakowa. Bardzo często za szlak odpowiedzialnych jest kilka podmiotów, zwłaszcza w przypadku szlaków międzynarodowych lub przebiegających przez kilka gmin czy też powiatów. Podstawowym źródłem informacji na temat szlaków turystycznych są mapy dostępne w księgarniach. Ani władze gminne, ani powiatowe nie posiadają szczegółowej ewidencji szlaków poza ogólnymi informacjami o ich przebiegu. Z dostępnych źródeł wynika, że na terenie tylko 7 powiatów (krakowski, bocheński, brzeski, tarnowski, gorlicki, limanowski, oświęcimski) znajduje się około 2 570 km szlaków rowerowych. Można przypuszczać, że w pozostałych powiatach istnieje porównywalna długość szlaków rowerowych, co pozwoli szacować łączną długość szlaków rowerowych Małopolski na około 5 000¹ km.

Wymienione wcześniej wady polskich szlaków rowerowych występują także w Małopolsce. Dodatkowym utrudnieniem i specyfiką rowerowych szlaków Małopolski jest urozmaicony: wyżynny, podgórski i górski teren oraz gruntowe, a właściwie kamieniste nawierzchnie większości tych szlaków. Dlatego też nie nadają się one do uprawiania masowej turystyki rowerowej rozumianej jako wielodniowe wędrowanie na

¹ Wspomniana na wstępie szacowana długość szlaków w Polsce (20 000 km) jest podawana przez PTTK i można wnioskować, że nie uwzględnia wszystkich tras rowerowych. Natomiast GUS szacuje ich długość na 13 000 km. Nie można zatem twierdzić, że na terenie Małopolski znajduje się aż 1/4 długości polskich szlaków rowerowych.

rowerze z bagażem w przyczepach lub sakwach. Mogą one jedynie służyć bardzo wąskiej grupie rowerzystów górskich. Niżej zebrano i opisano te trasy, przy czym trasy o znaczeniu ponadlokalnym opisano w odrębnych podrozdziałach. Nie ulega wątpliwości, że w utworzenie istniejących szlaków rowerowych włożono wiele wysiłku i środków finansowych. To jednak nie przełożyło się na rozwój masowej turystyki rowerowej.

Powiat bocheński

Szlaki powiatu bocheńskiego znajdują się wyłącznie w jego południowej części. Północ, według dostępnych informacji, pozbawiona jest szlaków turystycznych. Szlaki rowerowe zaznaczone na niektórych mapach w gminie Rzezawa, w terenie nie istnieją – według informacji Urzędu Gminy Rzezawa tabliczki wskazujące ich przebieg zostały zniszczone parę lat temu. Na terenie powiatu bocheńskiego istnieją 72 km szlaków rowerowych. Nadzorcą większości szlaków jest Oddział Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego w Bochni. Szlakami opiekują się również jednostki samorządowe tj. urzędy gmin, w obrębie których przebiegają szlaki. Za część szlaków rowerowych odpowiedzialne są inne lokalne stowarzyszenia. Na terenie gmin Bochnia, Biskupice, Wieliczka funkcjonują dwie trasy Via Panoramica Nova i Via Regia Antiqua. Biegają one po asfaltowych drogach publicznych o małym natężeniu ruchu zmotoryzowanego. Trasy są oznaczone tablicami informacyjnymi. Trasy te są częścią szlaku turystyczno-rowerowego Salina Cracoviensis, który składa się z następujących tras:

- Rowerowy Pierścień Solny (kolor niebieski),
- Szlak Dolnej Drwinki (kolor czarny),
- Łącznik Rzezawki i Nowowiśnicki,
- Sal de Bohegna.

Rowerowy Pierścień Solny „**Salina Cracoviensis**” – turystyczny szlak kulturowy po dawnych salinach wielicko – bocheńskich: Podgródek – Nowy Wiśnicz (zamek), Pogwizdów Kopaliny – Dziedziczna Góra – Olchawa Działy, Dolina Leksandrówki – ul. St. Lubomirskiego – Parking pod zamkiem, Miasto Nowy Wiśnicz – ul. Olchawska granica miasta – Rynek – ul. Zamkowa (Dolina Leksandrówki).

Szlak niebieski „Przez Pogórze Wiśnickie”: Bochnia – Nowy Wiśnicz – kamień Grzyb – Kamienie Brodzińskiego – Rajbrot – Łopusze – Kamionna – Tymbark.

Gmina Żegocina poinformowała o trzech funkcjonujących szlakach rowerowych na jej terenie.

1. Trasa zielona (11 km): Żegocina – Beldno – Łąka Górna – Żegocina.
2. Trasa czerwona (12,4 km): Żegocina – Rozdziele – Przełęcz „Widoma” – Bacówka – Żegocina.
3. Trasa niebieska (12 km): pokrywa się w części z Karpackim Szlakiem Rowerowym – Rozdziele Dolne – Rozdziele Górne – Żegocina – Beldno.

Powiat brzeski

W granicach powiatu brzeskiego przebiega około 180 km szlaków rowerowych. Znakowaniem szlaków zajmują się takie organizacje jak oddziały PTTK w Tarnowie i Bochni oraz władze samorządowe. Analizując szlaki powiatu brzeskiego pod kątem ich stanu i jakości oznakowania można zauważyć, że szlaki są lokalnie zarośnięte i zaniedbane, brakuje na nich drogowskazów i informacji na temat odległości do danego punktu, często nie wiadomo, gdzie szlak się kończy, a gdzie zaczyna lub czy

w ogóle istnieje. W wielu gminach szlaki te nie są uwidocznione na mapach turystycznych, jak i gminnych, a oznakowania nie istnieją lub znajdują się tylko na nielicznych skrzyżowaniach, często także są wyblakłe i słabo widoczne. Jednym ze szlaków mogących współpracować z trasami VeloDunajec i EV11 jest istniejący czerwony szlak rowerowy łączący gminę Iwkowa z tymi trasami o przebiegu Iwkowa – Ostra Góra – Wytrzyszczka – Tropie. Gmina Borzęcin wyznakowała Trasę historyczną o długości ok. 20 km. Przebiega przez miejscowości: Borzęcin (kościół) – Granice – Granice (Bagno) – Waryś (Pasieka) – Bielcza (Grady) – Bielcza (Góry) – Bielcza (kościół) – Granice – Borzęcin (kościół).

Powiat dąbrowski

W powiecie dąbrowskim zidentyfikowano szlak niebieski² Dąbrowa Tarnowska – Żabno – Tarnów.

Powiat gorlicki

Szlaki rowerowe w powiecie gorlickim o długości 456 km są bardzo zróżnicowane, zarówno pod względem pokonywanych wzniesień, jak i charakteru. Wszystkie szlaki charakteryzują się słabą infrastrukturą. W całym powiecie gorlickim są jedynie dwie mapy, na skrzyżowaniach i początkach szlaków brakuje drogowskazów (często nowe plastikowe są zniszczone, pozostają stare drewniane). Napotkać można za to liczne tablice ze schematyczną siecią szlaków. Nadzór nad większością szlaków sprawują trzy Oddziały PTTK: w Tarnowie, Gorlicach oraz Jaśle.

Powtarzającym się problemem jest negatywne nastawienie miejscowej ludności w wypadku, kiedy szlak przebiega przez ich pola – ścieżka jest zagradzana, znaki usuwane z drzew. Często zdarza się także, że powstaje nowa droga leśna, przez co, szlak jest częściowo niszczone. Ścieżki są miejscami pozarastane, czasami odnalezienie oznakowania jest już niemożliwe. Z najbardziej znanych należy wymienić:

1. Szlak czerwony: Bartne – Banica – Krzywa – Jasionka – Czarne – Radocyna – Konieczna.
2. Szlak zielony: Gorlice – Siary – Sękowa – Męcina Mała – Męcina Wielka – Wapienne – Rozdziele – Lipinki – Wójtowa – Libusza – Korczyzna – Kobylanka – Kryg – Dominikowice – Gorlice.
3. Szlak czarny: Wysowa – przełęcz Hutniańska – Ropki – przeł. Lipka – Izby – Bieliczna – przeł. Prehyba – Hańczowa – Wysowa.
4. Szlak brązowy: Wysowa – Hańczowa – Skwirtne – Regetów Niżny – Regetów Wyżny – przeł. między Obiczem a Jaworzynką – Blechnarka – Wysowa.
5. Szlak czerwony; Uście Gorlickie – Sucha Homola – Klimkówka – Łosie – Kunkowa – Uście Gorlickie.
6. Szlak niebieski: Uście Gorlickie – Oderne – Magura Małastowska – Leszczyny – Nowica – Oderne – Uście Gorlickie.
7. Szlak zielony; Uście Gorlickie – Kwiatów – Skwirtne – Regetów Niżny – Smerekowiec – Ług – Zdynia – Konieczna.
8. Szlak czerwony: Ropa – Podchelmie – Kałowa – Wawrzka – Ropa (20,5km).
9. Szlak niebieski: Ropa – Łosie – Bielanka – Suchy Wierch – Bukowa – Ropa (22km).

2 Mapa Małopolski Północnej 1:100 000 Compass – wydanie I.

Powiat chrzanowski

Na terenie powiatu chrzanowskiego³ istnieje wiele szlaków rowerowych o charakterze lokalnym. W opisie ograniczono się do najważniejszych. Szlak pomarańczowy o długości ok. 24 km rozpoczyna się w rynku w Alwerni i przebiega przez najpiękniejsze zakątki gminy, a kończy się pod zamkiem w Rudnie. Szlak czarny o długości ok. 12 km łączy zamek w Lipowcu z zamkiem w Rudnie, przebiegając między innymi obok skansenu w Wygiełzowie. Szlak czerwony okrężny o długości 9,5 km przebiega z Alwerni nad zalew „Skowronek”, a dalej przez Porębę Żegoty obok zespołu pałacowo parkowego Brodła, Skałki Gałdynowskie i powraca do Alwerni. Szlak zielony łącznikowy o długości około 3 km przebiega z Alwerni do Poręby Żegoty. Szlak niebieski okrężny o długości 39 km okolic Babic rozpoczyna się przy skansenie w Wygiełzowie, gdzie znajduje się węzeł szlaków. Prowadzi przez Rozkochów – Jankowice – Mętków – Zagórze – Pogorzycę i wraca do Wygiełzowa. Szlak czerwony z Libiąża o długości 44 km przebiega przez: Grodzisko, Gromiec, Bębenki, Górę Szybowcową, Zagórze, Groble Duży Staw. Szlak czerwony okrężny o długości 49 km przebiega: Trzebinia PKP, zalew Chechło (skrzyżowanie szlak rowerowy niebieski Tenczynek), Bołęcín, Płaza, Regulice, Puszcza Dulowska, Dulowa, Psary Nowa Wieś, Trzebinia.

Powiat krakowski

Na terenie powiatu krakowskiego istnieje ponad 540 km szlaków rowerowych⁴, a wśród nich następujące⁵:

1. Szlak Twierdzy Kraków (22,2 km): Kraków, ul. Ujastek Mogilski – fort Mogiła – Kopiec Wandy – ul. Łowińskiego – fort Grębałów – fort Krzesławice – fort Dłubnia – ul. Morcinka (wiadukt) – fort Mistrzejowice – fort Batowice – ul. Powstańców – al. 29 listopada – Witkowice szpital – fort Bibice – skrzyżowanie pod fortem Zielonki – Zielonki.
2. Szlak „Kościuszki” (92 km): – Kraków Witkowice – fort Bibice – Bibice – Bosutów – Książniczki – Więclawice – Goszcza PKP – Zaborze – Niedźwiedź – Słomniki Rynek – Słomniki PKP – Prandocin – Sosnówka – Nasiechowice – Dziemięrzyce (mogiły kosynierów) – Raclawice – Kopiec Kościuszki – Wrocimowice – Radziemice – Kowary – Rzędowice – Chorążyce – Koniusza – Biurków Wielki – Goszyce – Luborzycza – Kocmyrzów. Szlak „Kościuszki” przebiega nie tylko przez powiat krakowski, ale także przez proszowicki i miechowski. Trasa szlaku nawiązuje do marszu wojsk Tadeusza Kościuszki podczas insurekcji.
3. Szlak rowerowy „Dolina Dłubni” (11 km):– Raciborowice – Kończyce – Książniczki – Więclawice – Masłomiąca – Zerwana – Wilczkowice oraz łączący się z nim obok dworu w Michałowicach szlak rowerowy „Widokowy”.
4. Szlak Rowerowy „Orlich Gniazd” (45 km): Kraków Mydlniki – Szczyglice – Brzoskwinia – zamek Tenczyn w Rudnie – Tenczynek – Krzeszowice – Czerna – Paczółtowice.
5. Szlak rowerowy „Pętla Jerzmanowicka”: Łazy – Jaskinia Łabajowa – Jaskinia Nietoperzowa – Skała – Jerzmanowice – Czubrowice – Raclawice – Szklary – Łazy.
6. Ścieżka rowerowa „Wiślańska”: Wołowice – Dom Ludowy, Czernichów – Koło, Czernichów – Rynek, Czernichów – Pasieka, Czernichów – Kępa, Kłokoczyn – Machaczki, Rusocice, Kamień – Podgórk, Kamień – Ratowa – Podłęże – Mirów – Zalew Skowronek (gmina Alwernia).

3 <http://www.visit.powiat-chrzanowski.pl/index.php?id=104>

4 Wg www.malopolska.szlaki.pttk.pl

5 Wszystkie informacje zaczerpnięto ze strony <http://powiat.krakow.pl/szlaki-i-sciezki-rowerowe/>.

7. Ścieżka rowerowa „Bocianich Gniazd”: Wołowice, Dom Ludowy – Przebindówka – Wołowice – Zawierzbie Wołowice – Sułkowa – Dąbrowa Szlachecka – Zagacie – Wołowice.
8. Szlak rowerowy okrężny gminy Zielonki: Zielonki – Witkowie – Bibice – fort Zielonki – Garlica Murowana – Wola Zachariaszowska – Zakońce – Międzygaje – Owczary – Niebyła – Grębynice – Korzkiew – Trojanowice – Pętkowice – Zielonki.
9. Trasa rowerowa czarna, Doliny Prądnika (26,1 km): Bolechowice Gacki – Tomaszowice – Modlnica – Giebułtów – Prądnik Korzkiewski – Dolina Prądnika – Bębło – Wierzchowie.
10. Trasa rowerowa czerwona, Po Dolinkach Podkrakowskich (26,0 km): Jaskinia Wierzchowska Górna – Bębło – Dolina Będkowska – Jaskinia Łabajowa – Źródła Będkówki – Łączki Kobylańskie – Kobylany Dolina Kobylańska – Zerków – Bolechowice Gacki – Dolina Kluczwydy – Wierzchowie – Jaskinia Wierzchowska Górna.
11. Trasa rowerowa niebieska (2,8 km): Korzkiew – Prądnik Korzkiewski.
12. Trasa rowerowa niebieska (20,8 km): Dol. Będkowska – Jerzmanowice – Raclawice – Szklary – Dol. Będkowska.
13. Trasa rowerowa zielona (17 km): Zabierzów – Jerzmanowice; Zabierzów – Bolechowice – Dolina Bolechowicka – Karniowice – Bębło – Dolina Będkowska – Jaskinia Łabajowa – Szklary – Jerzmanowice.
14. Trasa rowerowa żółta, Nietoperzowy szlak rowerowy (12,5 km): Będkowice – Brama Będkowska Sokolica – Wodospad „Szum” – Czarcie Wrota – Źródło Będkówki – Jaskinia Nietoperzowa – Łabajowa Skała – Las Krzemionka.
15. Trasa rowerowa czarna (3,6 km): Owczary – Brzozówka – Korzkiew zamek.
16. Trasa rowerowa czarna (10,6 km): Kraków, ul. Białoprądnicka/Górnickiego – ul. Zielone Wzgórze – Bibice – Węgrzce – Bosutów – Dziekanowice – Raciborowice kościół.
17. Trasa rowerowa czarna (12,0 km): Iwanowice Dworskie – Krasieniec Stary – Narama – Międzygaj – Wola Zachariaszowska – Wola Zachariaszowska.
18. Trasa rowerowa niebieska (1,9 km): Wola Zachariaszowska – Bibice.
19. Trasa rowerowa niebieska (3,9 km): Korzkiew zamek – Grębynice – Prądnik Korzkiewski.
20. Trasa rowerowa zielona (23,2 km): Wola Zachariaszowska – Bibice – Bosutów – Dziekanowice – Raciborowice – Więclawice Stare – Michałowice dwór – Wola Zachariaszowska.
21. Trasa rowerowa pomarańczowa (3,4 km): Dziekanowice – Bałowice – Kraków, ul. Morcinka – ul. Jeziorzany.

Powiat limanowski

W powiecie limanowskim⁶ znajduje się 20 szlaków rowerowych o łącznej długości 320 km. Prowadzą drogami o utwardzonej nawierzchni i niewielkich pochyleniach. Można jednak napotkać fragmenty dróg w terenach podgórskich i górskich, które są bardziej strome. Trasy prowadzą przez najpiękniejsze zakątki, które umożliwiają rowerzyście poznanie walorów turystycznych powiatu. Szlaki omijają główne lub często uczęszczane przez samochody drogi. Przebiegają one przez wszystkie gminy powiatu, tam gdzie można podziwiać piękno przyrody, zobaczyć i poznać obiekty dziedzictwa kulturowego, obiekty historyczne czy sakralne. Do tych szlaków trzeba też dołączyć 55 km szlaków zlokalizowanych na terenie Gorczańskiego Parku Narodowego, w większości w powiecie limanowskim a w części w powiecie

6 http://www.powiat.limanowa.pl/pl/62896/0/Szlaki_rowerowe.html

nowotarskim. Ponadto gmina Dobra wyznakowała następujące szlaki rowerowe:

1. Szlak z Dobrej na siodło między Mogielicą, a Krzystonowem.
2. Szlak z Dobrej przez Przełęcz Rydza Śmigłego w Chyszówkach.
3. Szlak z Dobrej przez Gruszowiec, Kasinę Wielką, Skrzydlną, Porąbkę do Dobrej.
4. Szlak z Chyszówek na Mogielicę.

Wszystkie te szlaki prowadzone są po terenie górskim o dużych pochyleniach, szczególnie ten na Mogielicę, który może sprawiać trudności nawet pieszym turystom.

Powiaty miechowski i proszowicki

W powiecie miechowskim i proszowickim⁷ funkcjonuje Rowerowy Szlak Kościuszkowski. Ma on swój początek w Krakowie i biegnie przez powiaty: krakowski, proszowicki, miechowski. Trasa szlaku nawiązuje do marszu wojsk Tadeusza Kościuszki podczas insurekcji. Cała pętla szlaku ma ok. 97 km. W powiecie miechowskim trasa przebiega przez gminy Miechów i Raclawice o długości ok. 20 km.

Gmina Gołcza informuje o dwóch szlakach rowerowych na swoim terenie:

1. Szlak Dłubni (4,7 km): Wysocice – Laski Dworskie, wzdłuż rzeki Dłubni.
2. Szlak Partyzancki (9,5 km): Wysocice – Wiktórka – Czaple Wielkie.

Brak porozumienia pomiędzy gminami z dwóch sąsiednich powiatów spowodował, że na terenie Małopolski istnieją dwa szlaki tej samej rzeki Dłubni, co oczywiście dezorientuje użytkowników.

Powiat myślenicki

W powiecie myślenickim⁸ funkcjonują następujące szlaki rowerowe:

1. Szlak zielony (21,8 km) prowadzi okrężnie po malowniczych zakątkach gminy Myślenice.
2. Szlak żółty (17,1 km) łączy się ze znakowanymi szlakami gminy Gdów.
3. Szlak czerwony (16,1 km) okrężny wokół Ukleiny i Chełmu.
4. Szlak zielony (7,6 km) stokowy na Ukleinie.
5. Szlak czarny (1,5 km) łącznikowy na Ukleinie (łączy ww.).

Powiat nowosądecki

Powiat nowosądecki jest powiatem o dużej powierzchni, ale równocześnie o dużym zagęszczeniu szlaków turystycznych. Sądecka Organizacja Turystyki w ostatnich latach przy współpracy z 35 małopolskimi gminami opracowała i oznakowała kilkaset kilometrów szlaków rowerowych. Szlaki stanowią kilkudziesięcio kilometrowe odcinki, przebiegające przez największe atrakcje regionu. Szlaki te często nie są naniesione na mapach lub ich przebieg jest źle przedstawiony. Dodatkowo gminy Rytro, Muszyna i Piwniczna wyznakowały następujące szlaki rowerowe:

1. Rytro (szkoła) – Dolina Małej Rostoki – Fugasówka – Przełęcz Żłóbki (znaki niebieskie).
2. Rytro (DW Jantar) – Połom Wyżna – Dominików – Majerka – DW Jantar (znaki niebieskie).
3. Sucha Struga (most) – Dolina Popradu – Życzanów – Głęboki Jar – Wola Krogulecka – Dolina Popradu – Zajazd Ryterski (znaki czerwone).
4. Sucha Struga (most) – Dolina Popradu – Limasy – Szczepany – Głębokie (znaki czerwone).
5. Turystyczna Pętla Muszyńska (TPM).

7 http://www.miechow.pl/www/page/_Szlaki_i_sciezki_rowerowe/id=89

8 <http://www.myslenicki.pl/pl/content/view/2620/186/>

6. Pętla Rowerowa „Wokół Kotylniczego Wierchu”.
7. Piwniczna – Obidza – Eljaszówka – Piwniczna.

Wszystkie te szlaki prowadzone są po terenie górskim o dużych pochyleniach, gdzie trudno jest wyjść pieszo a co dopiero wjechać rowerem.

Powiat nowotarski

W powiecie nowotarskim⁹ zidentyfikowano następujące szlaki:

Oprócz opisanego w rozdziale 2.1.7. szlaku Szczawnica – Niedzica, na terenie powiatu nowotarskiego oznakowano następujące szlaki rowerowe¹⁰:

1. Szczawnica Wyżna–Sewerynowka – dolina Jastrzębiego potoku – Przehyba – dolina Sopotnickiego potoku – Sewerynowka – Szczawnica (szlak czarny, długość ok. 30 km). Szlak ten jest trudny nawet dla pieszych więc tym bardziej dla rowerzystów. Są odcinki gdzie z powodu pochylenia i przeszkód terenowych (głazy, kamienie, rumosz skalny, liście) rowerzyści nie są w stanie wjechać.
2. Szczawnica PKS – Bereśnik – Szczawnica (szlak niebieski, długość ok. 8 km).
3. Od parkingu nad Dunajcem w górę biegu Dunajca Starą Drogą Pienińską – przejście graniczne – Czerwony Klasztor (szlak nie oznakowany, długość ok. 13 km).
4. Jaworki (parking Homole) – schronisko pod Durbaszką – Rabsztyn – pod Jarmutą – Szczawnica Wyżna (szlak czerwony, długość ok. 10 km).
5. Jaworki (parking Homole) – rezerwat Biała Woda – Przełom Rozdziele – Obidza (szlak zielony, długość ok. 13 km).
6. Nad rzeką Biały Dunajec w Nowym Targu od ul. Lotników przez kładkę na rz. Biały Dunajec wzdłuż ul. Sikorskiego do mostu w ciągu drogi krajowej DK49 i dalej przez ulicę Waksmundzką i most nad Czarnym Dunajcem do skrzyżowania ulicy Kowaniec z ulicą Kokoszków.
7. Nowy Targ – Bór nad Czerwonym (lotnisko).
8. Nowy Targ – Zaskale.

Powiat olkuski

Na terenie powiatu olkuskiego w 2010 roku powstał „Projekt sieci szlaków rowerowych miasta i gminy Olkusz”¹¹, a w 2011 roku przystąpiono do ich wyznaczania w terenie i ustawiania tablic informacyjnych. Utworzono też siedem punktów wypoczynkowych z ławkami i stołami. Szlaki tworzą krótsze i dłuższe pętle. Z północy na południe przecina powiat niżej omówiony „Jurajski Szlak Rowerowy Orlich Gniazd”, który powstał w latach 1998 – 2000 z inicjatywy Oddziałów PTTK w Częstochowie, Krakowie i Zawierciu. Istnieje też liczący 23 km niebieski szlak „okrężny” wyznakowany przez gminę Olkusz w 2001 roku. Jednak na znacznej części znaki wyznaczające ten szlak zostały zniszczone i nie był on wykorzystywany. Przez teren powiatu przechodzi także fragment „zielonego” Szlaku Rowerowego Gminy Klucze o długości 10 km utworzonego w 2004 roku. Tworząc nową sieć szlaków ostatecznie zdecydowano się na wyznakowanie ośmiu nowych szlaków rowerowych. Zielony szlak „wschodni” miał za zadanie udostępnić wschodnie rejony powiatu. Szlak rozpoczynający się przy motelu „Kogutek” (przy DK94) i prowadzi przez: Kosmolów, Troks i Podlesie Rabsztyńskie. W powiązaniu z wcześniej

9 <http://www.gory-latem.pl/gminy,id,57,tytul,szczawnica.html>

10 <http://www.gory-latem.pl/gminy,id,57,tytul,szczawnica.html>

11 http://www.mosir.olkusz.pl/olkuskie_szlaki_rowerowe/index.htm

wyznakowanym niebieskim szlakiem „okrężnym” tworzy pętlę o długości 19 km lub nieco krótszą, jeśli skorzysta się z czarnego szlaku łącznikowego z Wiśliczki do Kosmolowa. Postanowiono także zmienić nieco przebieg niebieskiego szlaku „okrężnego” przesuwając go bardziej na północ. Prowadzi on teraz z Bukowna przez południowy skraj Żurady, potem do Zimnodołu, a następnie lasami przez Kogutek, Wiśliczkę, Troks pod Januszkową Górę i dalej do Rabsztyna. W stosunku do wcześniejszego przebiegu szlak został wydłużony poprzez wyznakowanie odcinka wschodniego. W połączeniu z Jurajskim Szlakiem Rowerowym Orlich Gniazd szlak „okrężny” tworzy krótsze lub dłuższe pętle.

Powiat oświęcimski

W powiecie oświęcimskim funkcjonują szlaki rowerowe związane przede wszystkim z miastem Oświęcimiem i jego okolicami. Przez centrum miasta i wokół niego prowadzą oznakowane szlaki rowerowe, w tym południowoeuropejski szlak rowerowy „Greenway” Kraków–Wiedeń oraz Wiślana Trasa Rowerowa. Wg informacji Starostwa Powiatowego w Oświęcimiu¹² powiat oświęcimski posiada około 300 km wytyczonych tras rowerowych. W załączonym do pisma przewodniku¹³ opisano 14 tras (w części oznakowanych) prowadzących po najciekawszych miejscach powiatu oświęcimskiego. Do pisma dołączono także mapę Dolina Karpia¹⁴ między innymi z trasami rowerowymi. Szkoda jednak, że wydane dużym wysiłkiem przewodnik i mapa nie podają tych samych informacji np. czerwony szlak rowerowy idący wzdłuż Soły pokazany na mapie nie został pokazany na mapce zamieszczonej w przewodniku.

Gmina Kęty wyznakowała trasy rowerowe:

1. Kęty – Bulowice – Witkowice – Nidek w gminie Wieprz (ok. 18 km).
2. Kęty – Nowa Wieś – Bielany – Łęki – Malec (ok. 16 km).
3. Kęty – Bulowice – Czaniec w gminie Porąbka (ok. 10 km).
4. Kęty na terenie miasta (ok. 9 km).

Powiat suski

Na terenie powiatu suskiego oznakowano następujące szlaki rowerowe¹⁵:

1. Jordanów dworzec PKP – Wysoka – Góra Ludwiki – Toporzysko – Bystra Urząd Gminy – Jordanów dworzec PKP, szlak: czerwony, długość: 22 km.
2. Bystra Urząd Gminy – Sidzina Jarominy – Młoda Góra – Mików Groń – Sidzinka Mała – Toporzysko – Bystra Urząd Gminy, szlak: zielony, długość: 33,3 km.
3. Maków Podhalański Rynek – os. Makowska Góra – os. Jurki – Maków Podhalański Rynek (ok. 5 km podjazd do os. Makowska Góra, znaki żółte).
4. Maków Podhalański Rynek – os. Makowska Góra – góra Bryndzówka – Zarębska Góra – Koskowa Góra – Żarnówka – Maków Podhalański ul. Głowackiego – Maków Podhalański ul. 3 Maja (ok. 20 km – podjazd do os. Makowska Góra, znaki czerwone).
5. Maków Podhalański Rynek – os. Makowska Góra – os. Za Górą – os. Polana – Maków Dolny – os. Za Wodą – Grzechynia – Maków Podhalański PKP (ok. 10 km – podjazd do os. Makowska Góra, znaki niebieskie).
6. Stryszawa PKP – Przełęcz Przysłop – Kiczora – Jałowiec – Siwcówka – Stryszawa PKP (40 km).

12 Pismo SPP.425.27.2013 z dnia 10.06. 2013 roku

13 „Ziemia oświęcimsko-zatorska”. Przewodnik rowerowy. Oświęcim – Kraków 2005

14 Mapa Krajoznawcza 1:50 000 COMPASS wydana staraniem Towarzystwa na Rzecz Ziemi

15 <http://www.powiatsuski.pl/2011-05-26-09-33-41/turystyka/trasy-rowerowe>

7. Stryszawa PKP – Przełęcz Przysłop – Pluchowa Góra – Steczki – Czerna – Stryszawa (20 km).
8. Stryszawa PKP – Cepielówka – Solniska – Schronisko Adamy – Lachowice Kubieńce – Stryszawa PKP (25 km).
9. Stryszawa PKP – Lachowice Centrum – Mączne – Kuków Zdziebel – Targoszów – Rola – Leskowiec i Groń Jana Pawła II – Targoszów – Kuków Zdziebel – Stryszawa Stachówka – Stryszawa PKP (50 km).
10. Stryszawa PKP – Stachówka – Kuków Rzyczki – Krzeszów Centrum – Żurawnica – Fludrówka – Palichlebówka – Leskowiec i Groń Jana Pawła II – Targoszów – Kuków Zdziebel – Stryszawa Stachówka – Stryszawa PKP (50 km).
11. Sucha – Jasień – Sucha (mała pętla, kolor żółty, 4 km).
12. Sucha – Bacowie – Zembrzyce – Koźle – Sucha (duża pętla, kolor niebieski, 8,4 km).
13. Sucha – Magurka – Grzechynia – Sucha (kolor pomarańczowy, 8,9 km).
14. Sucha – Magurka – Zawoja Zakamień (kolor zielony, 8,1 km).
15. Sucha – Magurka – Stryszawa – Sucha (kolor bordowy, 13,2 km).
16. Zawoja Centrum – Zawoja Marszałki (szlak niebieski, długość: 11 km, czas przejazdu: 1,5–2 h, różnica wysokości: 200 m).
17. Wełcza Leśniczówka – Wełcza (szlak czerwony i żółty, długość: 8,8 km, czas przejazdu: 2,5 – 3,5 h, różnica wysokości: 400 m).
18. Zawoja Wełcza – Zawoja Widły (szlak zielony, długość: 10 km, czas przejazdu: 1 h, różnica wysokości: 200 m).

Powiat tarnowski

Obszar powiatu pokrywa blisko 700 kilometrowa sieć szlaków rowerowych. Zarządzane przez PTTK Tarnów szlaki rowerowe w powiecie tarnowskim zostały wytyczone i wyznakowane w latach 2003 – 2005. W 2006 roku zrealizowany został projekt pod nazwą „Zwiększenie atrakcyjności turystycznej Powiatu Tarnowskiego” współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz budżetu państwa w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Zakres projektu obejmował przegląd i konserwację 480 km istniejącej sieci szlaków rowerowych na terenie powiatu, wykonanie i montaż 20 tablic ze schematem sieci szlaków rowerowych, 30 drogowskazów informujących o przebiegu szlaków, 10 tablic z mapą turystyczną powiatu tarnowskiego oraz 10 wiat przeciwdeszczowych na szlakach turystycznych powiatu tarnowskiego. Oznakowanie szlaków zdecydowanie należałoby poprawić. W terenie często brakuje znaków na skrzyżowaniach i w istotnych miejscach gdzie szlak odłącza się od głównej drogi. Nawet na najnowszych mapach jest wiele błędów, zarówno w oznakowaniu, jak i przebiegu szlaków. Dlatego też inwentaryzacja szlaków jest niezbędna.

Zniszczenia, które powstały po ataku zimy w połowie października 2009 roku sprawiły, że szlaki rowerowe stały się zupełnie nieprzejezdne. Niezbędne są zatem prace porządkowe zakrojone na dużą skalę. One w połączeniu z rozpoczętymi już pracami znakarskimi sprawią, że powiat tarnowski będzie jednym z tych o najlepiej rozwiniętej sieci szlaków turystycznych. Gmina Skrzyszów posiada następujące szlaki rowerowe:

1. Szlak niebieski: Tarnów, góra Świętego Marcina, Zawada, Łękawica, Tuchów.
2. Szlak zielony: Skrzyszów, góra Św. Marcina, Tarnowiec, Zawada, góra Św. Marcina, Skrzyszów.

3. Szlak żółty: Tarnów (ul. Tuchowska) – Zawada (Góra św. Marcina), Piotrkowice, Pleśna.
4. Szlak czerwony: okrężny wokół Tarnowa przez Krzyż, Klikową, Białą, Zbylitowską Górę, Zgłobice, Świebodzin, Porębę Radną, Łękawicę, Skrzyszów, Pogórską Wolę, Wolę Rzędzińską do Tarnowa.
5. Zielony Pierścień Tarnowa w ramach projektu Wschodnia Małopolska na Rowerze: Skrzyszów, Szywnałd, Pogórska Wola, Łękawica.
6. Zielony szlak rowerowy: Skrzyszów, Łękawica, Szywnałd.
7. Niebieski szlak rowerowy: Skrzyszów, Pogórska Wola, Ładna.
8. Czerwony szlak rowerowy: szlak widokowy prowadzący przez tereny Świniogóry, Zalasowej, Trzemesnej i Łękawicy.

Gmina Ryglice posiada następujące szlaki rowerowe;

1. Trasa rowerowa "Zabytki", długość 7,8 km, oznaczona kolorem zielonym. Rynek Ryglice – Uniszowa – Ryglice.
2. Trasa rowerowa "Ostry Kamień", długość 28 km, oznaczona kolorem niebieskim. Rynek Ryglice – Joniny – Wola Lubecka – Zalasowa – Ryglice.
3. Trasa rowerowa "Wyczynowa", długość 13,8 km, oznaczona kolorem czerwonym. Wola Lubecka – Lubcza – Wola Lubecka.

Powiat tatrzański

Na podstawie map i tablic informacyjnych na obszarze Podtatrza stwierdzono obecność tras rowerowych tworzonych przez władze powiatu tatrzańskiego. Są one jednak szczątkowo oznakowane w terenie i dla turysty trudne w orientacji. W powiecie tatrzańskim¹⁶ zidentyfikowano następujące szlaki:

1. Trasa górską Kościelisko – Dolina Chochołowska.
2. Trasa górską Doliną Suchej Wody do schroniska Murowaniec na Hali Gąsienicowej.
3. Trasa górską Zakopane – Witów – Dzianisz.
4. Trasa górską Ząb – Gubałówka – Bachledówka.
5. Trasa rowerową Biały Dunajec – Bukowina Tatrzańska.
6. Trasa górską Biały Dunajec – Stołowe.
7. Trasa górską Białka – Droga Królewska – Czarna Góra.
8. Trasa górską Małe Ciche – Tarasówka.
9. Trasa górską Bukowina Tatrzańska – Czarna Góra – Leśnica.

Powiat wadowicki

Niżej wymieniono szlaki zidentyfikowane w powiecie wadowickim¹⁷. Ponadto w gminie Lanckorona w ramach konkursu zorganizowanego przez Fundację Partnerstwo dla Środowiska pn. „Bursztynowe trasy rowerowe” wytyczono główny czerwony szlak rowerowy (patrz punkt 6.) prowadzący przez wszystkie pięć miejscowości gminy i został tak zaplanowany, aby łączył się z trasami projektowanymi w sąsiednich gminach. Od strony południowo-zachodniej zbiega się z bursztynowym szlakiem rowerowym oznakowanym w gminie Stryszów. Oznakowano też trzy niebieskie szlaki łącznikowe, umożliwiające pokonanie pewnych odcinków trasy dodatkowymi, ciekawymi krajobrazowo trasami

16 http://z-ne.pl/s.menu,1700,trasy_powiatowe.html

17 <http://www.tomice.pl/modules.php?op=modload&name=Subjects&file=index&req=viewpage&pageid=192>

górkami. Natomiast pięć zielonych szlaków dojazdowych daje sposobność dotarcia do dodatkowych, wartych poznania atrakcji kulturowych i przyrodniczych. Oto szlaki powiatu wadowickiego:

1. Niebieski szlak łączący dwa międzynarodowe szlaki Greenways, „Bursztynowy Szlak” i „Kraków – Morawy – Wiedeń”: Stryszów – Klecza Górna – Klecza Dolna – Wadowice – Tomice (Gimnazjum) – Witanowice (Most na Skawie) – Woźniki (Kościół – Krzyż na Łęgu) – Grodzisko – Trzebieńczyce – Zator – Podolsze – Podlesie – Las – Oświęcim (Dwory II).
2. Szlak żółty: Kalwaria Zebrzydowska – Zebrzydowice – Stanisław Dolny – Klecza Zarąbki – Klecza Dolna – Roków – Witanowice – Wieńce – Radwany – Lgota – Wyżrań – Zygodowice – Ryczów – Spytkowice – Miejsce – Smolice – Palczowice – Zator.
3. Szlak zielony: Wadowice – Tomice – Przybradz – Graboszyce – Grodzisko – Laskowa – Palczowice.
4. Szlak czarny: Radocza – Tomice – Witanowice – Woźniki – Zygodowice – Witanowice – Wyżrań – Zygodowice.
5. Szlak niebieski: Wadowice – Tomice – Frydrychowice – Gierałtówce – Głębowice – Osiek – Zasole – Jawiszowice.
6. Główny czerwony szlak rowerowy gm. Lanckorona: Wola Radziszowska – Podchybie – Izdebnik – Lanckorona – Skawinki – Zachełmna – Budzów.

Powiat wielicki

Znaczna część szlaków rowerowych powiatu powstała w ciągu ostatnich 3 lat, w ramach "Projektu sieci szlaków rowerowych powiatu wielickiego". Inwestorem tego projektu jest Starostwo Powiatowe w Wieliczce, wykonawcą Oddział Krakowski PTTK. Najczęściej szlaki te są własnością poszczególnych gmin. Mapy ustawione w terenie, przedstawiające przebieg szlaków turystycznych, są nieaktualne. Spośród 22 szlaków rowerowych¹⁸ aż połowa to szlaki okrężne, reszta ma charakter liniowy, przy czym 5 z nich to szlaki łącznikowe.

Z uwagi na położenie powiatu na styku kilku mezoregionów o odrębnych cechach środowiska, a więc także o różnorodnym ukształtowaniu terenu, szlaki w powiecie wielickim oferują trasy urozmaicone krajobrazowo, a także zróżnicowane pod względem trudności. Szlaki położone w obrębie Pogórza Wielickiego należą do najbardziej wymagających. Szlaki znajdujące się na Nizinie Nadwiślańskiej mogą użytkować rowerzyści także o słabszej kondycji, traktując wyznaczone trasy bardziej rekreacyjnie.

Do tych łatwiejszych tras trzeba zaliczyć Rowerowy Pierścień Solny „Salina Cracoviensis” – regionalna magistrala rowerowa po dawnych salinach wielicko-bocheńskich – w sumie 141,3 km szlaków rowerowych, trasa główna znakowana kolorem niebieskim oraz trasy łącznikowe znakowane kolorami: czerwonym, zielonym i czarnym. Część Rowerowego Pierścienia Solnego w gminie Kłaj to wygodna asfaltowa droga (Żubrostrada) – Ośrodek Hodowli Żubrów – droga powiatowa nr 2003K – Gajówka Przyborów.

2.1.1. Wiślana Trasa Rowerowa

Koncepcja przebiegu „Wiślanej Trasy Rowerowej” (WTR) zakłada wykorzystanie fragmentów istniejących szlaków rowerowych. Niezbędna będzie poprawa jakości nawierzchni na większości odcinków oraz

¹⁸ Na podstawie <http://www.malopolska.szlaki.pttk.pl/>

dobudowanie brakujących, a także zbudowanie i modernizacja mostów, przebudowanie skrzyżowań oraz stworzenie obiektów małej infrastruktury. WTR będzie się zaczynała na zaporze nad Jeziorem Czarniańskim przy zbiegu Czarnej i Białej Wisłki a jej koniec przewidziano w Gdańsku (długość około 1000 km). Koncepcja przebiegu WTR odpowiada zasadzie „rybiego kręgosłupa i ości”, która zakłada, iż rowerzysta powinien mieć opcję wyboru trasy, a w jej krytycznych punktach – ułatwiony przejazd. Między punktami A i B rowerzysta jest prowadzony po możliwie łatwej, bezpiecznej i szybkiej trasie, która niekoniecznie musi oferować zapierające dech w piersiach widoki. W zamian za to, w punktach krytycznych, takich jak wyjazdy z miast czy odcinki wzdłuż dróg kołowych, rowerzysta nie musi jechać między samochodami. Cała trasa jest w pełni przejezdna dla wszystkich potencjalnych użytkowników i dobrze skomunikowana z infrastrukturą komunikacyjną. Od takiej trasy (tzw. kręgosłupa), w punktach węzłowych odchodzą pętle (tzw. ości), czyli oznakowane trasy regionalne i lokalne, o zróżnicowanym stopniu trudności, prowadzące do wszystkich ciekawych miejsc i atrakcji w okolicy. W punktach węzłowych możliwy jest nocleg, wypoczynek, naprawa roweru etc. Dzięki temu turysta ma stałe wybór i może przejechać trasę, w zależności od zainteresowań w jeden, dwa dni, albo jeździć po niej przez tydzień lub nawet dłużej.

Na terenie Małopolski trasa jest wyznaczona i istnieje na odcinku od miejscowości Jawiszowice (gmina Brzeszcze) do Krakowa przez Oświęcim na prawym brzegu Wisły. W dużej mierze prowadzi po drogach asfaltowych, ale występują na niej odcinki tłuczniowe, na których może tworzyć się i zalegać błoto, które stawia znaczne opory toczenia. Punkt styku województwa małopolskiego i śląskiego znajduje się na drodze powiatowej pomiędzy miejscowościami Jawiszowice (małopolskie) i Dankowice¹⁹ (śląskie). Przebieg od granicy województwa do Krakowa przez miejscowości: Jawiszowice, Brzeszcze, Harmęże, Oświęcim, Dwory, Przeciszów, Zator, Smolice, Miejsce, Spytkowice, Lipowa, Ryczów, Łączany, Chrzastowice, Brzeźnica, Pozowice, Facimiech, Ochodza, Odwiśle, Kopanka, Skawina, Kraków (Tyniec) o długości łącznie 87,6 km. O ile na trasie praktycznie nie występuje zróżnicowanie wysokościowe, o tyle w wielu miejscach przebieg jest nadmiernie kręty i powoduje niekorzystny wzrost współczynnika wydłużenia, nieuzasadniony atrakcjami turystycznymi czy innymi. W Krakowie Wiślana Trasa Rowerowa łączy się w Tyńcu z rowerową Trasą Tyniecką prowadzącą koroną wałów przeciwpowodziowych na prawym brzegu rzeki aż do samego centrum Krakowa. Docelowo wskazany jest przebieg oboma brzegami Wisły, częściowo po nowo wybudowanych drogach rowerowych na koronie wałów przeciwpowodziowych, a częściowo w jezdni istniejących dróg (niektóre z nich wymagają budowy nawierzchni asfaltowej). Ze względu na przebieg w całości poza drogami publicznymi o większych natężeniach ruchu i brak zróżnicowania wysokościowego jest predestynowana do obsługi zarówno długodystansowej turystyki rowerowej, jak i rekreacji, w tym rodzinnej, z dziećmi.

2.1.2. Kraków–Morawy–Wiedeń Greenways

Kraków–Morawy–Wiedeń Greenways to szlak dziedzictwa przyrodniczo–kulturowego tworzony w oparciu o sieć tras rowerowych, pieszych, wodnych, konnych oraz edukacyjnych ścieżek tematycznych. Jego oś główną stanowi trasa rowerowa (780 km), która łączy zabytkowe miasta i miasteczka, a także cenne przyrodniczo, krajobrazowo i kulturowo tereny wiejskie w samym sercu Europy Środkowej. Trasa zaczyna się w Krakowie i biegnie przez Dolinę Oświęcimską, Ziemię

¹⁹ Zgodnie z dokumentacją przebiegu trasy na terenie województwa śląskiego tj. *Strategia rozwoju produktu turystycznego "WTR" na terenie Województwa Śląskiego* (http://www.slaskie.pl/strona_n.php?jezyk=pl&grupa=3&dzi=1249476433)

Pszczyńską i Śląsk Cieszyński. Szlak prowadzi przez Beskidy na pograniczu polsko–czeskim, a następnie przez Morawy Południowe, gdzie pośród winnic dociera do Dolnej Austrii i Wiednia. W ramach inicjatywy greenway mieszkańcy terenów wzdłuż szlaku zachęceni są do sadzenia lokalnych odmian drzew owocowych, aby zielony szlak Kraków–Morawy–Wiedeń stał się w przyszłości najdłuższą aleją drzew owocowych w Europie. Szlak Kraków – Morawy – Wiedeń Greenway umożliwi poznanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego trzech krajów: Polski, Czech i Austrii. Na terenie Małopolski szlak rozpoczyna się w Krakowie i przebiega przez: Kryspinów – Mników – Rudno – Alwernię – Wygiełzów – Dwory – Oświęcim – Harmężę. Szlak jest słabo oznakowany i powiela typowe błędy polskich szlaków rowerowych. Miejscami tylko nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej. W rejonie Alwerni występują niedopuszczalne przewyższenia dyskwalifikujące go w praktyce do wykorzystania innego niż ekstremalne. Punktem styku z woj. śląskim jest most na Wiśle w m. Harmężę w ciągu ul. Wolskiej.

2.1.3. Międzynarodowa trasa rowerowa Szlak Bursztynowy łączący Budapeszt z Krakowem

Szlak o podobnym charakterze jak wyżej wymieniony. Szlak jest jeszcze gorzej oznakowany niż wyżej wymieniony i powiela typowe błędy polskich szlaków rowerowych. W terenie praktycznie zaniknął i trudno go zidentyfikować. Miejscami tylko nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

2.1.4. Jurajski Rowerowy Szlak Orlich Gniazd

Jurajski Rowerowy Szlak Orlich Gniazd koloru czerwonego o długości ok. 190 km łączy Kraków z Częstochową. Podobnie jak pieszy Szlak Orlich Gniazd wiedzie przez większość warowni jurajskich zwanych Orlimi Gniazdami. Szlak biegnie przez teren Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd i przebiega od Krakowa (Bronowic Małych, pętli tramwajowej) przez: Mydlniki – Szczyglice – Brzoskwinie – zamek Tenczyn w Rudnie – Tenczynek – Krzeszowice – Paczółtowice – Dolinę Eliaszkówki – klasztor w Czernej – Paczółtowice – Raclawice – Zawadę – Zimnodół – Osiek – Olkusz – Olkusz Słowiki – zamek w Rabsztynie – Jaroszowiec – lasy bukowe – skały wapienne „Nad Kopalnią” – Zalesie Golczowskie – Golczowice – Cieślin – zamek w Bydlinie – zamek w Smoleniu – Pasma Smoleńsko–Niegowonickie – Ryczów – zamek Ogrodzieniec – Skarżyce – zamek w Morsku – Skały Podlesickie – Góra Zborów – Skały Kroczyckie – zamek Bobolice – zamek w Mirowie – Niegową – Moczydła – Przewodziszowice (strażnica) – Czatachową – Zamek Ostreżnik – Suliszowice – Zrębice – Olsztyn – Góry Towarne – Częstochowa. Szlak jest miejscami słabo oznakowany i powiela typowe błędy polskich szlaków rowerowych przebiegających po nawierzchniach gruntowych i kamienistych o dużych oporach toczenia. Miejscami tylko nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

2.1.5. Karpacki Szlak Rowerowy

Realizatorem projektu jest Sądecka Organizacja Turystyczna i 35 gmin w Małopolsce, a właścicielami szlaku są gminy, przez które szlaki przebiegają. Projekt zrealizowano w latach 2006–2009 przy wsparciu finansowym: Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Sportu i Turystyki, Województwa Małopolskiego, Powiatu Nowosądeckiego i Gorlickiego oraz gmin, przez których tereny przebiegają szlaki.

Szlak został otwarty w 2009 roku. Główny Karpacki Szlak Rowerowy o długości 133 km składa się ze szlaku głównego Karpackiego koloru czerwonego podzielonego na trzy odcinki i innych szlaków niżej

opisanych o długości 600 km. Odcinek I szlaku głównego Karpackiego od Leluchowa do Nowego Sącza długości 73 km. Odcinek II a tzw. „Wariant Łososiński” (z Nowego Sącza przez Łosinę Dolną do Wytrzysszczki). Odcinek II b z Nowego Sącza przez Rożnów do Wytrzysszczki. Przebieg trasy nawiązuje do historycznego szlaku handlowego z Węgier do Wieliczki i Krakowa (z pewnymi modyfikacjami wynikającymi ze specyfiki turystyki rowerowej oraz przebiegu obecnie istniejących dróg). Pierwszy odcinek szlaku przebiega od Leluchowa – na granicy polsko-słowackiej (Most Wyszehradzki) przez Muszynę, Żegiestów Zdrój, Wierchomlę Wielką, Piwniczną-Zdrój, Głębokie, Suchą Strugę, Żyćzanów, Barcice, Popowice, Żeleźnikową Wielką, Nowy Sącz – Dąbrówka-zamek, ul. Zdrojowa. Szlak od granicy ze Słowacją do Muszyny przebiega drogą powiatową, na której znajdują się dwa odcinki o pochyleniu powyżej 5%, które mogą sprawiać kłopot turystom z sakwami i przyczepkami. Kolejny odcinek szlaku Muszyna – Piwniczna Zdrój przebiega drogą wojewódzką DW971 o zbyt dużym natężeniu ruchu samochodowego, aby mógł być atrakcyjny dla turystów rowerowych. Dopiero od Piwnicznej szlak wchodzi na drogę lokalną o małym natężeniu ruchu samochodowego. Najtrudniejszy odcinek szlaku znajduje się pomiędzy Popowicami a Żeleźnikową Wielką i absolutnie nie nadaje się dla turystyki rowerowej ze względu na pochylenie 17%.

Reasumując, ten odcinek szlaku może być wykorzystany dla międzynarodowej trasy EV11:

- etapowo od Leluchowa do Muszyny po istniejącej drodze powiatowej,
- docelowo wzdłuż linii kolejowej, aby ominąć dwa wzniesienia o pochyleniach powyżej 5%.

Odcinek od Muszyny do Piwnicznej należałoby poprowadzić drogami lokalnymi po stronie słowackiej. Odcinek od Piwnicznej do Rytra można wykorzystać zgodnie z propozycją Karpackiego Szlaku Rowerowego na prawym brzegu Popradu. Na stoku Makowicy w Rytrze potrzebna jest budowa drogi dla rowerów. Dalszy odcinek do Barcic może wykorzystywać istniejące drogi lokalne. Odcinek od Barcic do Nowego Sącza należy poprowadzić wzdłuż Popradu, a następnie Dunajca wykorzystując jego prawy wał.

Szlak jest nieprzejezdny na odcinku prawobrzeżnym rzeki Poprad od Rytra do Żyćzanowa, a na licznych odcinkach posiada nieodpowiednią nawierzchnię.

Odcinek II a tzw. „Wariant Łososiński” koloru czarnego o długości szlaku 33 km przebiega przez miasta i gminy: Nowy Sącz, Chelmiec, Gródek n. Dunajcem, Łososinę Dolną. Z Nowego Sącza prowadzi ul. Legionów a dalej przez Marcinkowice, Chomranice, Wronowie, Łososinę Dolną, Michalczową, Witowie Dolne, Wytrzysszczkę. Szlak prowadzi w większości drogami asfaltowymi. Drogi tłuczniowe znajdują się na odcinkach Las Chelmiecki – Marcinkowice, Cisowiec – Witowice Dolne – Wytrzysszczka. Trasa szlaku miejscami trudna o różnicy wysokości do 450 m, największe trudności znajdują się na ostrych podjazdach i zjazdach w okolicach Cisowca i Lasu Chelmieckiego (przekroczone 5% pochylenia).

Reasumując, ten odcinek Karpackiego Szlaku Rowerowego ze względu na duże pochylenia nie nadaje się dla trasy VeloDunajec. Konieczna jest budowa drogi dla rowerów wzdłuż Dunajca do Tęgoborza.

Odcinek II b Karpackiego Szlaku Rowerowego koloru czerwonego o długości 27 km rozpoczyna się na granicy miasta Nowego Sącza (ul. Zabełcka) i prowadzi przez Klimkówkę, Przydonicę, Bartkową, Rożnów, Tropie – przeprawa promowa do Wytrzysszczki. Szlak o różnicy wysokości do 450 m prowadzi

w większości drogami asfaltowymi. Drogi tłuczniowe znajdują się na krótkim odcinku w Posadowej. Trasa szlaku miejscami trudna, największe trudności znajdują się na odcinkach Jelna – Przydonica i Bartkowa–Rożnów (ostre podjazdy i zjazdy o pochyleniach powyżej 5%).

Także ten odcinek Karpackiego Szlaku Rowerowego ze względu na duże pochylenia nie nadaje się dla trasy VeloDunajec. Konieczna jest budowa drogi dla rowerów wzdłuż Dunajca do Tęgoborza.

Oznakowanie szlaku pozostawia wiele do życzenia. Są odcinki, na których oznaczenia znajdują się na co drugim słupie (niepotrzebnie), a są rozwidlenia gdzie przydałaby się informacja o kierunku przebiegu szlaku, a takowej brak. Karpacki Szlak Rowerowy z wyjątkiem krótkich odcinków położonych w dolinach Popradu i Dunajca nie nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej. Powiela on te same błędy, które występują na 20 000 km szlaków rowerowych w Polsce. Podobnie jest ze wszystkimi niżej omówionymi szlakami łącznikowymi.

2.1.6. Szlaki łącznikowe Karpackiego Szlaku Rowerowego

SADECKI SZLAK ROWEROWY

Szlak rowerowy koloru żółtego o długości 63 km łączy gminy Beskidu Sądeckiego w dolinie Kamienicy Nawojowskiej z głównym Karpackim Szlakiem Rowerowym. Szlak prowadzi przez miasta i gminy: uzdrowską gminę Krynica–Zdrój, Łabowa, Nawojowa, Kamionka Wielka, Chełmiec, Nowy Sącz. Trasa Sądeckiego Szlaku Rowerowego prowadzi od: Muszynki /przejście graniczne/ – Tylicz – Mochnaczka Wyżna – Berest – Polany – Kamianna – Kotów – Nowa Wieś – Uhryń – Łabowa – Maciejowa – Frycowa – Nawojowa – Popardowa Niżna – Kamionka Mała – Jamnica – Kunów – Nowy Sącz. Szlak został połączony w Nowym Sączu z Głównym Szlakiem Karpackim. Szlak trudny nie nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

WIELOKULTUROWY SZLAK ROWEROWY

Szlak rowerowy koloru czerwonego o długości 65,5 km swoją nazwą nawiązuje do tradycji i kultury ludności zamieszkującej niegdyś tereny Łemków, górali karpackich, chasydów, pogórzan. Szlak prowadzi przez miasta i gminy: Uście Gorlickie, Ropę, miasto Grybów, gminę Grybów, Łużną, Bobową. Trasa Wielokulturowego Szlaku Rowerowego prowadzi od przełęczy Wysowskiej przez Blechnarkę (turystyczne przejście graniczne ze Słowacją), a następnie trasą: Wysowa – Hańczowa – Stawisze – Śnietnica – Brunary – Florynka – Wawrzka – Podchełmie – Grybów – Siołkowa – Stróże – Polna – Szalowa – Wilczyska – Jeżów – Bobowa – Sędziszowa.

Szlak trudny nie nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

WINNY SZLAK ROWEROWY

Szlak rowerowy koloru żółtego o długości 155 km nawiązuje do szlaku handlu winem z Węgier do Gorlic, Bieczu i Krakowa. Szlak prowadzi przez miasta i gminy: Sękowa, Uście Gorlickie, miasto Gorlice, Biecz, gminę Gorlice, Moszczenicę, Łużną, Bobową, Korzenną, Gródek n/Dunajcem. Trasa Winnego Szlaku Rowerowego rozpoczyna się w Koniecznej i prowadzi przez Radochnę, Bartne, Ropicę Górną, Owczary, Sękową, Siary, Dominikowie, Korczynę, Biecz, Kwiatonowice, Moszczenicę, Staszkówkę, Podwiatrówki, Łużną, Biesną, Siedliska, Bobową, Jankową, Lipniczki, Lipnicę Wielką, Rozdole, Przydonicę, Gródek n/Dunajcem, Bartkową, Rożnów, Radajowice, Roztokę do Tropia gdzie łączy się z głównym szlakiem

Karpackiego Szlaku Rowerowego. Szlak prowadzi w większości drogami asfaltowymi, drogi tłuczniowe występują na odcinkach Konieczna–Bartne, Ropica Górna–Owczary, Dinarowa–Strzeszyn, Lipniczki – Lipnica Wielka – Przydonica, Roztoka–Tropie. Trasa szlaku trudna, o różnicy wysokości do 1000 m, największe trudności znajdują się na odcinkach: Bartne – Krzywa Małastów – Owczary oraz Lipnica Wielka – Rożnów (ostre podjazdy i zjazdy), pomiędzy Binarową i Strzeszynom odcinki kamienistych, nie utwardzonych dróg. Szlak trudny, nie nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

KRÓLEWSKI SZLAK ROWEROWY

Szlak rowerowy koloru zielonego o długości 112,5 km prowadzi przez tereny związane z przejazdem i pobytem królów. Rozpoczyna się w Bieczu i prowadzi przez Hortę, Strzeszyn, Wilczak, Klęczany, Gorlice, Ropicę Polską, Bystrą, Bucze, Bieśnik, Szalową, Biedową, Bugaj, Polną, Stróże, Grybów, Ptaszkową, Kamionkę Wielką, Nowy Sącz, Cyganowice, Stary Sącz, Moszczenicę, Przysietnicę, Skrudzinę, Gołkowice Dolne, Obidzę na Przełęcz Przysłop. Docelowo szlak zostanie poprowadzony do Czorsztyna i Niedzicy. Trasa prowadzi przez miasta i gminy: Biecz, gminę Gorlice, miasto Gorlice, Łużną, gminę Grybów, miasto Grybów, Kamionkę Wielką, Miasto Nowy Sącz, Stary Sącz, Łącko. Szlak przebiega w zdecydowanej większości drogami asfaltowymi, na krótkich odcinkach drogami tłuczniowymi i duktami leśnymi: Bucze, Sądecki Bartnik–Stróże, Biała Niżna przez ul. Topolową, Cyganowice – Stary Sącz i podjazd na przełęcz Przysłop. Trasa szlaku trudna o sumie podjazdów 2000 m, najtrudniejsze odcinki to Kamionka Wielka–Jamnica, Łazy Biegonickie – Cyganowice, Moszczenica Wyżna – Skrudzina i Łazy Brzyńskie – przełęcz Przysłop – ostre podjazdy i zjazdy, pod Przysłopem kamienista, nieutwardzona droga. Szlak trudny nie nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

TRANSGRANICZNY SZLAK ROWEROWY

Szlak rowerowy koloru niebieskiego o długości 71,5 km prowadzi wzdłuż pasm górskich pograniczem polsko–słowackim, a jego główną zaletą jest to, że na długich odcinkach prowadzi przez wyludnione, pozbawione zabudowań i ludzi tereny, umożliwiając bezpośredni kontakt z przyrodą, nieskażoną cywilizacją, a także bezpośrednie obserwacje natury w tym zwierząt, ptaków i płazów. Szlak prowadzi przez miasta i gminy: Sękową, Uście Gorlickie, Krynicę–Zdrój, Muszynę. Szlak prowadzi przez Krzywą – Gładyszów – Smrekowiec – Kwiaton – Uście Gorlickie – Czarną – Śnietnicę – Banicę – Izby – Mochnaczkę Niżną – Tylisz – Powroźnik – do Rowerowej Pętli Muszyńskiej i Muszyny gdzie łączy się z głównym Karpackim Szlakiem Rowerowym. Trasa szlaku przebiega w zdecydowanej części drogami asfaltowymi a na krótkich odcinkach żwirowymi.

Szlak trudny o sumie podjazdów 500 m, najtrudniejszy odcinek to Długie, Czarne oraz Izby – Mochnaczka Niżna. Szlak trudny nie nadaje się do uprawiania masowej turystyki rowerowej.

2.1.7. Międzynarodowy szlak rowerowy Szczawnica – Czerwony Klasztor (Leśnica) – Sromowce Niżne – Lysa (Niedzica)

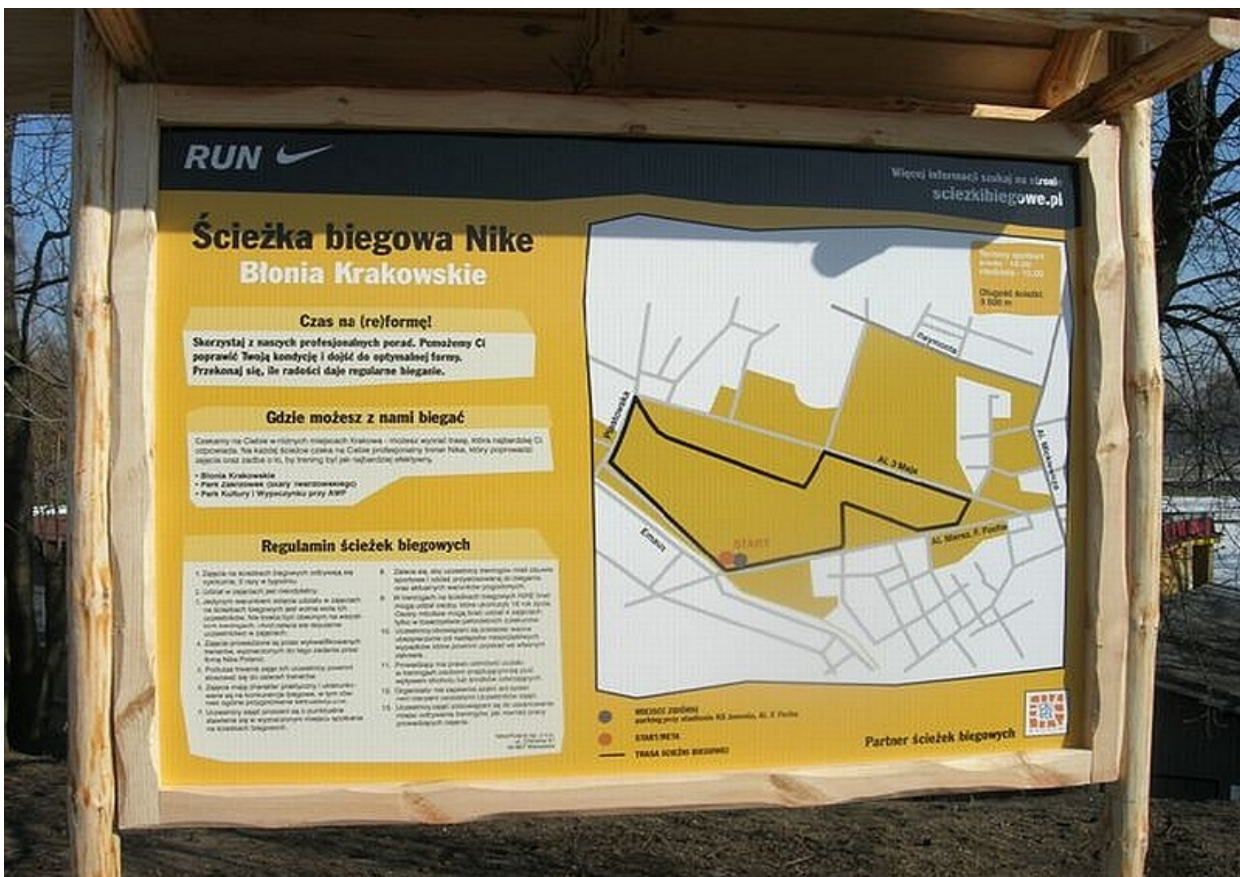
Najpopularniejszy po Trasie Tynieckiej²⁰ szlak rowerowej rekreacji w Małopolsce. Rozpoczyna się pod wyciągiem na Palenicę w Szczawnicy i prowadzi do Leśnicy, przekraczając granicę polsko–słowacką. Główny ciąg prowadzony jest do Czerwonego Klasztoru z możliwością przekroczenia granicy państwowej na kładce na Dunajcu między Czerwonym Klasztorem a Sromowcami Niżnymi. Kolejnym

²⁰ Trasa Tyniecka to fragment Wiślanej Trasy Rowerowej, asfaltowa, wybudowana na wale prawego brzegu Wisły, łącząca Kraków z Opactwem Benedyktynów w Tyńcu. Ma także swoją kontynuację na lewym wale Wisły w postaci Trasy Bielańskiej.

miejszem przekroczenia granicy państwowej jest przejście graniczne w Lysej z dojazdem do Niedzicy. Dzięki niewielkim pochyleniom i dolinnemu charakterowi szlak jest dostępny dla wszystkich użytkowników rowerów. Nawierzchnia: z kostki betonowej i asfaltowa w Szczawnicy, asfaltowa w słowackiej Leśnicy i Czerwonym Klasztorze, asfaltowa w Sromowcach Niżnych. W obszarze Pienińskiego Parku Narodowego na tzw. Drodze Pienińskiej nawierzchnia tłuczniowa. Na bazie tego szlaku powstało w Szczawnicy oraz Sromowcach Niżnych wiele wypożyczalni rowerów. Szlak należy traktować jako istniejący element projektowanej trasy VeloDunajec przebiegającej doliną rzeki Dunajec.

2.2. Trasy biegowe

Na terenie województwa profesjonalnie zarządzane ścieżki biegowe praktycznie nie istnieją. Brak jest także profesjonalnie wyznaczonych i przygotowanych tras sportowych, które mogłyby służyć dla przeprowadzania treningów. Jediną trasą, która jest przygotowana i służy biegaczom, jest kilometrowa pętla na terenie COS Zakopane. Dostęp do niej jest odpłatny i ograniczony w większości dla zawodników uczestniczących w zgrupowaniach sportowych. Nie istnieje publiczny system szkolenia na profesjonalnym poziomie dla amatorów.



Ilustracja 1: Tablica informacyjna przy trasie biegowej Kraków Błonia.

W Krakowie istnieje program ścieżek biegowych oparty na wyznaczeniu trasy po istniejących drogach i ścieżkach i zapewnieniu bezpłatnej opieki trenerskiej. Trasy nie mają oznaczonych kierunków, nie są oznakowane w terenie, nie posiadają oznakowanych dystansów na trasie oraz wyznaczonych stopni trudności. Jediną infrastrukturą stałą są tablice informacyjne z regulaminem, terminarzem i planem trasy (w formie pętli). Trasa prowadzona jest w większości po istniejących ścieżkach asfaltowych i ziemno-

trawiastych. Program istnieje od 6 lat i cieszy się ogromną popularnością wśród mieszkańców Krakowa. Program jest całkowicie bezpłatny dla uczestników. Program polega na finansowaniu opieki trenerskiej w okresie całorocznym (częściowo zapewnione przez firmy prywatne na zasadzie partnerstwa z gminą Kraków). Zajęcia są prowadzone regularnie, 2–3 razy w tygodniu przez wykwalifikowanych i posiadających uprawnienia Akademii Wychowania Fizycznego w Krakowie trenerów oraz byłych zawodników (instruktorów lekkoatletyki). Aktualnie jest 11 ścieżek.

Program jest integralną częścią przygotowania mieszkańców Krakowa i aglomeracji do coraz popularniejszych biegów ulicznych. Cracovia Maraton (4000 uczestników w 2013 roku), Inter Run (4 500 biegaczy w większości początkujących), półmaraton w Rudawie (1800 biegaczy). Bieganie rekreacyjne na różnym poziomie zaawansowania przeżywa prawdziwy boom w Polsce i Europie. Jako najtańsza i najefektywniejsza forma ruchu jest idealną propozycją rekreacji i promocji zdrowia.

Brakuje jednak zorganizowanych miejsc, gdzie taka forma rekreacji mogłaby się odbywać. Ścieżki biegowe to najtańsze rozwiązanie dla lokalnych społeczności oraz turystów, którzy szukają oznakowanego miejsca do uprawiania rekreacyjnych form biegowych.

2.3. Narciarskie trasy biegowe

Małopolska, jako region z dużymi tradycjami w **biegach narciarskich** nie posiada wystarczająco dobrze rozwiniętej infrastruktury tras. W regionie istnieje tylko jedna trasa spełniająca wymogi standardów FIS/PZN. Pozostałe trasy są trasami miejskimi, klubowymi lub prywatnymi, przygotowywanymi w miarę potrzeb i warunków śniegowych.

Specyfika województwa, rozdrobnienie gruntów i stan ich własności powodują wiele problemów w stworzeniu i utrzymywaniu stałych tras do narciarstwa biegowego dla amatorów i wyczynowców.

W województwie małopolskim istnieje jedna trasa wykorzystywana do rozgrywania zawodów rangi FIS/PZN – są to połączone trasy: COS i Trasy Zachodnie w Zakopanem. Trasa jest kandydatem do przeprowadzenia konkurencji biegowych w ramach MŚ w konkurencjach klasycznych. Trasy te są zlokalizowane na gruntach prywatnych, co stanowi potencjalny problem w ich wieloletnim utrzymaniu, a dodatkowo nie pozwala na poczynienie inwestycji.

W tabeli na następnych stronach znajduje się lista wybranych, regularnie przygotowywanych tras do narciarstwa biegowego w Małopolsce.

Pozostałe trasy w województwie są przygotowywane ad hoc na konkretne potrzeby takie jak zawody rangi lokalnej, potrzeby treningowe klubu itp. Warto zauważyć, że Małopolska Liga SZS w biegach narciarskich – największa tego typu impreza cykliczna w biegach narciarskich w Polsce, na „zawodowych” trasach startuje tylko raz na w/w trasach zachodnich w Zakopanem. Pozostałe edycje Ligi są rozgrywane na trasach przygotowywanych przez inicjatywy lokalne.

*Konceptcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

Lp.	Lokalizacja	Kategoria trasy	Opis tras	Infrastruktura towarzysząca	Operator
1.	Białka Tatrzańska, gm. Bukowina Tatrzańska	Rekreacyjna	I. Pętla Kuruca, o długości 5 km biegnie po malowniczych łąkach. Trasa idealna dla stylu klasycznego. II. Pętla Sołtysi Potok przygotowana pod styl dowolny oraz klasyczny. Trasa o długości 10 km prowadzi w kierunku szczytu Kotelnicy. III. Trasa biegowa na terenie Ośrodka Narciarskiego Kotelnica Białczańska, wytyczona na szczycie Kotelnicy. Trasa zróżnicowana pod względem trudności o długości 5 km. IV. Trasy pod Grapą. Jedna z najdłuższych tras na Podhalu (7 km) wytyczona pomiędzy ośrodkami narciarskimi Bania i Kaniówka.	Parking, wyciąg orczykowy „U Kuruca”, wyciągi krzeselkowe, zaplecze socjalno-gastronomiczne, wypożyczalnia nart.	Ośrodek Narciarski Kotelnica Białczańska.
2.	Jurgów, gm. Bukowina Tatrzańska	Rekreacyjna	Trasa o długości 4 km na terenie Stacji Narciarskiej Jurgów-Ski „Hawrań” w Jurgowie.	Parking, karczma, wyciągi talerzykowe, wyciągi krzeselkowe.	Stacja Narciarska Jurgów.
3.	COS Krokiew, Zakopane	Rekreacyjno-sportowa	Trasy zlokalizowane na terenie Centralnego Ośrodka Sportu przy Krokwi w Zakopanem. Przygotowywana ratrakiem pod styl klasyczny trasa do Średniej Krokwi liczy około 2,5 km długości. Trasa przy Dużej Krokwi, biegnąca w lesie w kierunku Doliny Strażyskiej liczy około 5 km długości.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych, zaplecze socjalno-gastronomiczne.	COS w Zakopanem.
4.	Harenda, Zakopane	Rekreacyjna	Pętla na Harendzie wytyczona po lewej stronie wyciągu. Biegnie zboczem Gubałówki. Długość trasy: 4 km.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych, karczma.	Ośrodek Narciarsko-Rekreacyjny Harenda Zakopane.
5.	Trasy Zachodnie, Zakopane	Rekreacyjno-sportowa	Trasy usytuowane tuż pod samymi Reglami biegną częściowo w lesie, a częściowo przez polany, skąd roztaczają się malownicze widoki. Kompleks tras składa się z pięciu pętli o różnej długości i stopniu trudności, które można łączyć w rozmaite warianty. Trasy urozmaicone, nadające się zarówno dla początkujących, jak i zaawansowanych narciarzy, jako jedyne w Małopolsce posiadają pełną licencję FIS.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych, karczma.	Miasto Zakopane.

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

6.	Rówień Krupowa, Zakopane	Rekreacyjna	Trasa o długości 2,5 km, zlokalizowana w samym centrum Zakopanego. Alejki na Równi są oświetlone lampami miejskimi, dlatego na trasie jest wystarczająco jasno, by biegać po zmroku. Trasa jest łatwa i nadaje się także dla początkujących i rekreacyjnych biegaczy. Trasa przygotowywana ratrakiem do stylu klasycznego oraz techniki łyżwowej.	Parking.	Miasto Zakopane.
7.	Kiry, gm. Kościelisko	Rekreacyjno-sportowa	Trasy biegowe na terenie Ośrodka Biathlonowego Kościelisko – Kiry. Stadion znajduje się około 1 km od wylotu Doliny Kościeliskiej. Trasy biegowe przy stadionie stanowią system pętli, liczących łącznie około 5 km długości. Trasy są w miarę płaskie i szerokie. Jest jednak na nich kilka ostrych podbiegów i zakrętów oraz mostek. Trasy są przygotowane pod technikę łyżwową – stosowaną przy biegach biathlonowych.	Parking, zaplecze sanitarno-gastronomiczne, wypożyczalnia nart biegowych.	Gmina Kościelisko.
8.	Chotarz, gm. Kościelisko	Rekreacyjna	Trasa o długości 10 km, z widokiem na Giewont. Całość trasy jest oznakowana oraz profesjonalnie przygotowywana przez ratrak pod styl klasyczny.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych.	Stowarzyszenie Rozwoju Turystyki w gminie Kościelisko, przy wsparciu gminy.
9.	Dolina Chochołowska, Siwa Polana - Biały Potok, gm. Czarny Dunajec	Rekreacyjna	Trasa biegowa u wylotu Doliny Chochołowskiej, zlokalizowana na Polanach Siwej i Biały Potok. Trasa ma długość około 10 km, jest oznakowana i przygotowana ratrakiem pod technikę klasyczną. Trasa ma dwa odcinki. Pierwszy około 3-kilometrowy, oznaczony kolorem zielonym, nazwany „Pierwszym Krokiem Narciarskim”, przeznaczony jest dla początkujących biegaczy. Drugi – 7-kilometrowy odcinek, oznaczony kolorem niebieskim przeznaczony jest dla średnio zaawansowanych i zaawansowanych biegaczy.	Parking.	Powiat Tatrzański, Wspólnota Leśna Uprawnionych Ośmiu Wsi w Witowie, Gmina Kościelisko.
10.	Nowy Targ lotnisko	Rekreacyjno-sportowa	Trasy prowadzą przez tereny lotniska miejskiego oraz wokół rezerwatu „Bór na Czerwonem”. W zależności od pokrywy śnieżnej ich długość wynosi od kilku do kilkunastu kilometrów. Do dyspozycji biegaczy są dwa tory. Trasa jest szeroka i łatwa – dlatego nadaje się dla początkujących narciarzy. Całość trasy jest oznakowana oraz profesjonalnie przygotowana przez ratrak pod styl klasyczny. Trasa urozmaicona piękną panoramą całych Tatr i ośnieżonych Gorców. Na trasie corocznie organizowany jest Bieg Podhalański.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych.	Miasto Nowy Targ.

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

11. Klikuszowa gm. Nowy Targ	Rekreacyjna	Trasa o długości ok 2,6 km, łatwa, zlokalizowana przy gimnazjum w Klikuszowej, na wysokości 680 do 760 m n.p.m. Trasa z panoramą na Tatry i masyw Babiej Góry.	Zaplecze socjalne (szatnie, toalety, prysznic) zapewnione przez gimnazjum.	Gmina Nowy Targ.
12. Rabka-Zdrój	Rekreacyjna	Trasa typowo rekreacyjna o długości 3,3 km i szerokości do 3 m, biegnąca głównie wzdłuż malowniczych alejek Parku Zdrojowego, po wzniesieniach na wysokości 500-560 m n.p.m. Trasa z założonym śladem do stylu klasycznego, o łatwym przebiegu po prawie płaskim terenie z łagodnymi zjazdami i podbiegami. Oświetlenie całego terenu umożliwi korzystanie z niej również po zmroku. W ramach trasy wytyczone są dwie mniejsze pętle – idealne do nauki i doskonalenia umiejętności.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych, szkoła narciarstwa biegowego, zaplecze socjalne (baza gastronomiczna i hotelowa na miejscu).	Gmina Rabka-Zdrój.
13. Myślenice Zarabie	Rekreacyjna	Rekreacyjna trasa rowerowo-biegowa zimą wykorzystywana do narciarstwa biegowego. Trasa o długości 3,2 km prowadzi od mostu na rzece Raba przy ul. Piłsudskiego w Myślenicach do mostu w Osieczanach.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych, centrum sportu i rekreacji, baza gastronomiczna.	Sport Myślenice sp. z o.o.
14. Trasa wokół Mogielicy, gm. Dobra, Słupnice, Kamienica	Rekreacyjna	25- kilometrowa pętla okrążająca masyw najwyższej góry Beskidu Wyspowego, na wysokości od 750-850 m n.p.m. Trasa łatwa – złożona zarówno z podbiegów, podjazdów, jak również miejsc płaskich, urozmaicona pięknymi widokami i panoramami. Najlepszym miejscem do rozpoczęcia wycieczki jest Zalesie. Trasa utrzymywana skuterem.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych w miejscowości Dobra.	OSP Słupnice Dolne.
15. Lubomierz, gm. Mszana Dolna	Rekreacyjno-sportowa	Trasa o długości około 4 km i szerokości na zjazdach 4 m, a na podbiegach około 10m. Nowo powstałe trasy biegowe prowadzą częściowo poprzez łąki i pola, a częściowo istniejącymi drogami na terenie otuliny Gorczańskiego Parku Narodowego, na wysokości od 690 do 750m n.p.m.	Parking.	Gmina Mszana Dolna.
16. Koninki GPN, gm. Niedzwiedz	Rekreacyjna	Trasa zlokalizowana jest w całości na terenie Gorczańskiego Parku Narodowego w terenie zalesionym. To pętla, przygotowywana za pomocą skutera, nadająca się zarówno dla początkujących narciarzy jak, i zaawansowanych zawodników. Trasa biegnie na wysokości pomiędzy 700 a 900 m n.p.m. Szerokość trasy umożliwia założenie śladu dla stylu klasycznego, a miejscami dowolnego. Na trasie tablice edukacyjne oraz dwa miejsca odpoczynku.	Parking, wyciąg krzeselkowy zaplecze socjalno-gastronomiczne w odległości ok. 200 metrów od początku trasy (stacja narciarska Koninki).	Gorczański Park Narodowy i Gmina Niedzwiedz.

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

17.	Kluszkowce, gm. Czorsztyn	Rekreacyjno-sportowa	Trasy o długości ok. 6,5 km, zlokalizowane na terenie ośrodka narciarskiego Czorsztyn Ski. Trasy biegną po północnej stronie Góry Wdżar na wierzcholinie, z pięknym widokiem na Tatry, Pieniny i Jezioro Czorsztyńskie. Trasy łatwe, nadają się na każdy poziom zaawansowania, przygotowywane ratrakami.	Parking, kolej krzesełkowa, zaplecze socjalno-gastronomiczne.	Stacja Narciarska Czorsztyn Ski.
18.	Krynica - Tylicz, gm. Krynica-Zdrój	Rekreacyjna	Trasa rozpoczyna się na szczycie Góry Parkowej w Krynicy Zdrój, kończy się w Tyliczu – pętla w Osadzie Turystycznej „Domki w Lesie”. Cała trasa ma długość około 12 kilometrów i w sezonie zimowym jest profesjonalnie przygotowywana, oznaczona i ratrakowana. Na trasie znajdują się tablice informacyjne. Latem – trasa wykorzystywana jako szlak rowerowy i pieszy.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych w Tyliczu, baza gastronomiczna.	Gmina Krynica-Zdrój.
19.	Śnieżne Trasy Przez Lasy, gm. Sękowa	Rekreacyjna	Rozległy kompleks tras o różnym charakterze i stopniu trudności. Są to głównie rekreacyjne trasy narciarskie o szerokości do 3 m, wyrównane. Trasy są oznakowane, w punktach węzłowych znajdują się kierunkowskazy, a ślad zakładany jest skuterem śnieżnym. W miejscach postojowych i na parkingach znajdują się tablice informacyjne. Kompleks tras posiada połączenie z trasą sportowo-rekreacyjną Banica-Krzywa.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych.	Stowarzyszenie Rozwoju Sołectwa Krzywa.
20.	Banica - Krzywa, gm. Sękowa	Rekreacyjno-sportowa	Trasy o charakterze sportowo-rekreacyjnym w kompleksie Śnieżne Trasy przez Lasy. Spełniają kryteria tras homologowanych. Różnica poziomów wynosi 60 m (wysokość od 550 do 610 m n.p.m.). Teren o zróżnicowanym profilu z odcinkami płaskimi, zjazdami i podjazdami. Na trasach rozgrywane są zawody amatorskie o Lampę Łukasiewicza. W planach jest budowa zaplecza socjalnego i treningowego dla klubów sportowych.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych.	Stowarzyszenie Rozwoju Sołectwa Krzywa.
21.	Ptaszkowa, gm. Grybów	Rekreacyjno-sportowa	Obecnie istnieją trzy trasy o długości: 0,5 km, 1,5 km i 5 km. Trasy są częściowo oświetlone, utrzymywane ratrakami. Na trasach cyklicznie od wielu lat rozgrywane są zawody Zimowe Spartakiady Dziecięce Memoriał im. Romana Strajki i Zbigniewa Kmiecica. Trasy są miejscem treningów klubów LKS Cerbud Ptaszkowa oraz KS Jedność Nowy Sącz. Gmina Grybów podejmuje działania w zakresie rozbudowy i modernizacji tras biegowych, w tym również budowy stadionu zimowego.	Parking, w bezpośrednim sąsiedztwie mały wyciąg narciarski.	Gmina Grybów.

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

22.	Wysowa-Zdrój, gm. Uście Gorlickie	Rekreacyjna	Trasa o długości ok. 2 km zlokalizowana w Parku Zdrojowym w centrum uzdrowiska. Trasa przygotowana skuterem do stylu klasycznego oraz do stylu dowolnego. Z trasy widoczna jest panorama Ostrego Wierchu. Na trasach prowadzone są zajęcia klubu UKS Hańczowa.	Parking, muszla koncertowa, Pijalnia Wód Mineralnych, Park Wodny, pensjonaty, baza gastronomiczna.	UKS Hańczowa.
23.	Ojców, gm. Skala	Rekreacyjna	Dwie trasy zlokalizowane na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego: krótka w Parku Zdrojowym w Ojcowie (ok. 1 km) oraz dłuższa biegnąca przez Dolinę Sąpowską (ok. 6 km).	Parking, wypożyczalnia nart biegowych;	Biuro Usług Turystycznych „Ojcowianin”.
24.	Puszcza Niepołomicka, gm. Niepołomice	Rekreacyjna	Trasa prowadzi przez Puszcze Niepołomicką, wykorzystując letnią ścieżkę rowerową na dystansie ok. 7 km. Na trasie znajdują się tablice informacyjne z mapą. Z trasy mogą korzystać zarówno początkujący, jak i zaawansowani biegacze.	Parking, wypożyczalnia nart biegowych, na terenie krytej pływalni w Niepołomicach.	Ośrodek Sportu, Turystyki i rekreacji w Niepołomicach.
25.	PaczółtowiecKraków Golf Valley, gm. Krzeszowice	Rekreacyjna	Trasa zlokalizowana na Jurze Krakowsko-Częstochowskiej, w otulinie Parków Jurajskich, na terenach Kraków Valley Golf & Country Club w Paczółtowicach, gdzie znajdują się także wyciągi orczykowe i trasy do narciarstwa zjazdowego. Trasy o długości 7,5 km przygotowywane ratrakami do techniki klasycznej i techniki łyżkowej. Główna, ok. 6-kilometrowa pętla, biegnąca po obwodzie pola golfowego jest bardzo urozmaicona. Oferuje liczne podbiegi i zjazdy. Teren jest otwarty, przez co trasy się widokowe.	Parking i restauracja, zaplecze socjalne (toalety, szatnie, prysznic).	Kraków Valley Golf & Country Club w Paczółtowicach.

Istnieje potrzeba stworzenia tras sportowo rekreacyjnych w powiatach gorlickim, nowotarskim, limanowskim, nowosądeckim, tatrzańskim (poza Zakopanem), w których to powiatach istnieje wiele klubów biegowych narciarskich, które obecnie mają słabe warunki do treningów.

Biegi narciarskie w wydaniu „zawodowym” powoli upadają, brak utrzymanych odpowiednio tras biegowych narciarskich jest tutaj głównym powodem. Natomiast narciarstwo biegowe jako rekreacyjna forma spędzania wolnego czasu rozwija się dynamicznie, czego przykładem są trasy przygotowywane przez podmioty komercyjne. Skierowanie środków w rejon, gdzie warunki do uprawiania narciarstwa alpejskiego są słabe, może spowodować wzrost atrakcyjności tych rejonów i napływ nowych turystów. Konieczny jest równomierny rozwój oferty zarówno dla amatorów (rekreacja) jak i klubów i zawodników (sport).



Ilustracja 2: Trasa sportowo-rekreacyjna - COS Zakopane, w tle stadion.

W przypadku tras rekreacyjnych w większości będą to nowe lokalizacje. Trasy sportowo–rekreacyjne wymagają regularnego utrzymania, czasami podniesienia standardu tras istniejących.

W ostatnich latach można obserwować rozwój **turystyki narciarskiej** (back country) w województwie. Pojawia się coraz więcej narciarzy, wytyczane są nowe szlaki, powstaje infrastruktura. Niektóre regiony wobec braku celowości lub możliwości rozwijania narciarstwa alpejskiego, upatrują w tej formie szansę na rozwój swojej oferty turystycznej. Szczególnie trend łączenia oferty dla narciarzy biegowych z wytyczaniem tras dla narciarstwa back country w tej samej okolicy wydaje się mieć duże uzasadnienie. Można powiedzieć, że ta odmiana narciarstwa w Małopolsce rozwija się dobrze, a jej rozwój odbywa się w sposób organiczny. Dokonuje się poprzez zaangażowanie lokalnych społeczności, nie są wykonywane inwestycje niszczące walory krajobrazowe czy przyrodnicze, przygotowywane szlaki mają dużą szansę

na funkcjonowanie przez wiele lat.



Ilustracja 3: Trasa rekreacyjna w Kościelisku.

Trasy back country w województwie można podzielić na:

- stanowiące podstawową zimową ofertę narciarsko–turystyczną w danym regionie,
- „z uśpionym potencjałem” (wytyczone, lecz nie opiera się na nich koncepcja rozwoju gmin czy powiatów),
- wielofunkcyjne (kiedy narciarze nieformalnie wykorzystują inne niż narciarskie szlaki lub wręcz chodzą poza szlakami),
- stanowiące uzupełnienie dotychczasowej zimowej oferty narciarsko–turystycznej.

Przykładem tras stanowiących podstawową ofertę zimową regionu są „Śnieżne trasy przez lasy” w Beskidzie Niskim. Jest to sieć doskonale oznaczonych i przygotowanych szlaków do uprawiania narciarstwa back country, z których niektóre są ubijane skuterem śnieżnym, by zapewnić narciarzom bezpieczeństwo i wygodę. Warto podkreślić także istnienie sportowej narciarskiej trasy biegowej w Banicy, sprawiającej, że w Beskid Niski przyjeżdżają także narciarze biegowi. Trasy te stały się atrakcją, która przyciąga turystów z całej Polski. Organizowane są na nich imprezy narciarskie, takie jak „(Z)biegowisko”, „Puchar pierwszego śniegu”, czy „50–tka bez setki”, które są znakomitą wizytówką regionu.

Podobną sytuację można zaobserwować w Beskidzie Wyspowym. Również tu wytyczane są nowe szlaki oraz przygotowywane trasy biegowe. Także tu organizowane są imprezy narciarskie, takie jak „Drapa”, przyciągające wielbicieli narciarstwa i przyrody z całej Polski. Rozwój tras w Beskidzie Niskim i Wyspowym wynika z doskonałych warunków terenowych oraz zaangażowania lokalnych firm, stowarzyszeń i samorządów.



Ilustracja 4: Przykład szlaku narciarskiego back country.

Dość liczne trasy są również trasy w Beskidzie Sądeckim. Są na nich organizowane rajdy narciarskie.

Pod pojęciem „z uśpionym potencjałem” rozumiemy wytyczone szlaki narciarskie – np. na Luboń Mały i Wielki, z Rzyk na Leskowiec czy z Zawoi na Halę Śmietanową, o których jedyne, co można powiedzieć to, że są. Ich potencjał nie jest należycie wykorzystany do promocji regionu.

Trasy wielofunkcyjne to takie, po których narciarze poruszają się (najczęściej zgodnie z przepisami) lecz które nie są trasami narciarskimi. Są to więc szlaki piesze, rowerowe lub konne, a także drogi bez wyznaczonych szlaków. Takim przykładem jest prawie cały obszar Gorczańskiego Parku Narodowego – bardzo popularnego wśród narciarzy back country, przez który nie został na razie poprowadzony żaden szlak narciarski (wytyczone dotychczas trasy narciarskie kończą się na Turbaczu). Regulamin dla odwiedzających Gorczański Park Narodowy mówi, że turystykę narciarską można uprawiać wyłącznie po szlakach pieszych. Na stronie internetowej można znaleźć Wykaz szlaków i ścieżek udostępnionych dla turystyki, w którym wyszczególniono szlaki, po których można poruszać się na nartach. Każdy z tych szlaków jest jednocześnie szlakiem pieszym. W Tatrach wytyczono nartostrady (w Dolinie Bystrej, Chochołowskiej czy na Halę Gąsienicową) jednakże ze względów terenowych zdecydowanie bardziej popularne są tam inne odmiany narciarstwa (w tym ski-tourowe). Niektóre fragmenty (jak nartostrada z Kuźnic na Halę Gąsienicową) idealnie spełniają warunki dla tras back country. Tatry są górami, w których trasy back country mogą stać się znakomitym uzupełnieniem dotychczasowej zimowej oferty turystycznej. Próby rozbudowy tras back country jako uzupełnienia dotychczasowej zimowej oferty są podejmowane w Rabce-Zdroju.

3. Trasy rowerowe

Układ niżej opisanych tras rowerowych Małopolski składa się z elementów, ściśle ze sobą związanych co oznacza, że rowerzysta wjeżdżający na którąkolwiek z tras jest w stanie przejechać po wszystkich.

Zgodnie z wymaganiami koncepcji przez trasy rowerowe rozumie się w szczególności:

- 1) Samodzielne, wydzielone drogi przeznaczone dla rowerów poza siecią drogową i uliczną tj. poza układem dróg publicznych (jednokierunkowe lub dwukierunkowe);
- 2) Drogi dla rowerów i pasy ruchu dla rowerów zlokalizowane w pasach drogowych dróg publicznych (w rozumieniu ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, Dz. U. 2005.108.908 z późn. zm., art. 2 pkt. 5 i 5a);
- 3) Drogi publiczne i niepubliczne (wewnętrzne: zakładowe, leśne, technologiczne itp.) o małych natężeniach ruchu zmotoryzowanego (do 1000 pojazdów samochodowych na dobę (100 na godzinę w szczycie), wyjątkowo – do 3000 pojazdów²¹ na dobę i 300 pojazdów samochodowych na godzinę w szczycie).

Główne trasy rowerowe – spójna sieć tras przebiegających przez całe województwo i łącząca główne jego ośrodki, prowadzona drogami o nawierzchni asfaltowej, przeznaczona do masowej turystyki rowerowej, łatwa, umożliwiająca jazdę wszystkimi rodzajami rowerów, w tym z sakwami i przyczepkami. Pochylenia nie przekraczają 6% na długości powyżej 250 m, ale dopuszczalne jest przekroczenie 6% na długości kilkunastu metrów. Z tej racji trasy główne wykorzystują doliny rzek oraz nieeksploatowane linie kolejowe lub linie kolejowe przeznaczone do likwidacji. Główną funkcją tras głównych jest obsługa ruchu tranzytowego.

Trasy pozostałe to trasy, które nie muszą spełniać parametrów tras głównych jednak tworzą spójną sieć uzupełniającą sieć tras głównych, o różnych funkcjach (głównie tranzytowych jak trasy główne), dla różnych rodzajów użytkowników, o różnym stopniu trudności.

Funkcje tras głównych:

- przenoszą ruch tranzytowy,
- docierają do największych ośrodków w województwie,
- zapewniają połączenia z sąsiednimi regionami,
- zapewniają połączenia z transportem zbiorowym,
- dają możliwość wyboru miejsc docelowych (ale nie obsługują celów końcowych podróży, nie docierają do nich).

Funkcje tras pozostałych:

- uzupełniają sieć tras głównych,
- zapewniają trasy alternatywne o różnym stopniu trudności dla różnych rodzajów użytkowników,
- przenoszą ruch tranzytowy,
- zapewniają połączenia do pozostałych ważnych ośrodków turystycznych,
- zapewniają połączenia alternatywne pomiędzy trasami głównymi.

Ze względu na dużą liczbę wyznakowanych już tras oraz plany gmin dotyczące wyznaczenia kolejnych

²¹ EuroVelo – guidance on the route development process”. ECF 2011 dopuszcza do 4000 pojazdów na dobę.

nowych tras, które obsługiwałyby cele podróży, wyróżniono jeszcze jeden typ tras, które zostaną opisane w koncepcji jako **trasy współpracujące**. Wszystkie te trasy muszą mieć połączenie z siecią tras głównych i pozostałych, gdyż będą one rozprawdzać ruch tranzytowy do celów podróży. Rolę taką pełnić ma także sieć dróg publicznych o małym natężeniu ruchu. Nie wymaga to separacji ruchu, może jednak być konieczne jego uspokojenie. Ze względu na charakter opracowania do tej kategorii nie będą zaliczane trasy lokalne, typowo rekreacyjne obejmujące swoim zasięgiem teren jednej gminy lub tworzące krótkie pętle. Jak wcześniej wskazano w rozdziale 2.1, takich tras jest w województwie małopolskim ok. 5 000 km. Z tego też względu, trasy te zostaną opracowane jedynie w formie opisowej.

Funkcje i cechy tras współpracujących:

- obsługują cele podróży,
- mogą obsługiwać ruch lokalny (w przypadku tras prowadzonych wzdłuż dróg publicznych),
- posiadają połączenie z siecią tras głównych i pozostałych,
- trasy o różnym stopniu trudności dla różnych rodzajów użytkowników.

Planowane trasy główne w układzie wschód – zachód przeznaczone dla masowej turystyki rowerowej:

1. Wiślana Trasa Rowerowa (WTR, 200 km²²) prowadzona doliną Wisły od granicy woj. śląskiego do granicy woj. świętokrzyskiego drogami lokalnymi i wałami rzeki Wisły.
2. EuroVelo 4 (EV4, 194 km), trasa międzynarodowa²³ przebiegająca na zachód od Krakowa razem z WTR, a na wschód od Krakowa drogami lokalnymi, leśnymi przez Puszcze Niepołomicką, serwisowymi autostrady A4.

Planowane trasy główne w układzie północ – południe przeznaczone dla masowej turystyki rowerowej:

1. VeloSkawa (107 km) prowadzona doliną rzeki Skawy, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, drogami lokalnymi od Suchej Beskidzkiej na południu do granicy woj. śląskiego na północy.
2. VeloRaba (125 km) prowadzona doliną rzeki Raby, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, drogami lokalnymi od Chabówki na południu do WTR na północy. Na odcinku Chabówka – Mszana Dolna wspólny przebieg z VeloBeskid i VeloTatra.
3. VeloDunajec (255 km) prowadzona doliną rzeki Dunajec, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, drogami lokalnymi od Chocholowa na zachodzie (Zakopanego na południu) do WTR na północy. Na odcinku Nowy Sącz – Marcinkowice wspólny przebieg z VeloBeskid, EV11 i VeloPogórze.
4. EuroVelo 11 (EV11, 261 km), trasa międzynarodowa²⁴ prowadzona doliną rzeki Poprad, doliną rzeki Dunajec wraz z VeloDunajec, drogami lokalnymi wraz z EV4, nieeksploatowanymi liniami kolejowymi od Krakowa do Proszowic. Początek trasy w Leluchowie na granicy ze Słowacją na południu, a koniec za Proszowicami na granicy z woj. świętokrzyskim na północy. Na odcinku Nowy Sącz – Marcinkowice także wspólny przebieg z VeloBeskid, VeloDunajec i VeloPogórze.
5. Trasa VeloPrądnik (57 km) prowadzona doliną rzeki Prądnik przez Ojców, Pieskową Skatę, Sułoszową, Olkusz do granicy woj. śląskiego.

²² Długość tras podana w zaokrągleniu do pełnego kilometra, dokładne długości tras przedstawione są w metrykach w dalszej części rozdziału.

²³ EuroVelo 4, Szlak Europy Centralnej: Roscof (Francja) – Kijów (Ukraina) o łącznej długości 4 000 km.

²⁴ EuroVelo 11, Szlak Europy Wschodniej: Przylądek Północny (Norwegia) – Ateny (Grecja) o łącznej długości 5 984 km.

6. Trasa VeloBiała (65 km) prowadzona doliną rzeki Białej, wałami istniejącymi, wałami projektowanymi, wzdłuż linii kolejowej, drogami lokalnymi, drogami polnymi, brzegiem Białej od Stróży na południu (VeloBeskid) do Tarnowa na północy (EV4).

Planowane trasy pozostałe:

1. VeloBeskid (198 km) prowadzona nieeksploatowanymi liniami kolejowymi, brzegami rzek, drogami lokalnymi od granicy woj. śląskiego do granicy woj. podkarpackiego. Na odcinku Chabówka – Mszana Dolna wspólny przebieg z VeloRaba I VeloTatra.
2. VeloSoła (24 km) prowadzona doliną rzeki Soły, wałami, drogami lokalnymi, drogami polnymi w pobliżu brzegu rzeki od Kęt na południu do WTR w Oświęcimiu na północy.
3. VeloTatra (134 km) prowadzona drogami lokalnymi i wojewódzkimi od Zakopanego na południu do Wieliczki (Krakowa) przez wzniesienia Pogórza Gubałowskiego, Pasma Podhalańskiego, Beskidu Wyspowego, Pogórza Wielickiego. Na niektórych odcinkach wspólny przebieg z VeloBeskid, VeloRaba. Trasa adresowana jest do kolarzy szosowych i zaawansowanych turystów, którzy pragną się zmierzyć z trudnymi technicznie podjazdami na drogach o nawierzchni asfaltowej.
4. VeloPogórze (98 km) prowadzona drogami lokalnymi i poboczem DK4 od Nowego Sącza na południu do Krakowa na północy przez wzniesienia Pogórza Karpackiego. Na niektórych odcinkach wspólny przebieg z VeloBeskid, VeloDunajec, EV11. Trasa adresowana jest do kolarzy szosowych i zaawansowanych turystów, którzy pragną się zmierzyć z trudnymi technicznie podjazdami na drogach o nawierzchni asfaltowej.
5. VeloRudawa (45 km) prowadzona przez Puszcę Dulowscją, wałami i brzegiem Rudawy od Trzebini na zachodzie do Krakowa na wschodzie. Trasa jest równoległa do WTR i prostopadła do VeloSkawa. Przeznaczona jest dla wszystkich rowerzystów.
6. VeloKrynica (11 km) prowadzona po drogach dojazdowych wzdłuż rzek Muszynka i Kryniczanka, łącząca dwa ważne uzdrowiska z trasą EuroVelo 11. Trasa łatwa, dla wszystkich rowerzystów, na krótkim odcinku pochylenia przekraczają 6%.
7. Trasa VeloJura (87 km) prowadzona po małopolskiej części Jury Krakowsko–Częstochowskiej, obsługuje północną część województwa, w szczególności powiat miechowski. Trasa z racji urozmaicenia terenu miejscami trudna, nie dla wszystkich rowerzystów.
8. Trasa VeloRopa (28 km) – prowadzona brzegiem i wałami rzeki Ropy, w powiecie gorlickim alternatywa dla VeloBeskid, przebiega przez miasto Gorlice. Trasa łatwa, przeznaczona dla wszystkich rowerzystów w dolinie Ropy, natomiast między miejscowościami Biała Niżna i Ropa trasa trudna ze względu na duże pochylenia, nie dla wszystkich rowerzystów.

Istniejące trasy rowerowe mogące współpracować z trasami projektowanymi (trasy współpracujące):

1. Szlak Twierdzy Kraków współpracujący z EV11 na północ od Krakowa.
2. Szlak „Kościuszki” współpracujący z EV11 na północ od Krakowa.
3. Szlak rowerowy „Dolina Dłubni” współpracujący z EV11 na północ od Krakowa.
4. Szlak Kraków–Morawy–Wiedeń Greenways współpracujący z EV4 i WTR.
5. Jurajski Rowerowy Szlak Orlich Gniazd współpracujący z VeloPrądnik i VeloRudawa.
6. Karpacki Szlak Rowerowy współpracujący z VeloDunajec, EV11 na południu, VeloBeskid.
7. Czerwony szlak rowerowy gminy Iwkowa współpracujący z VeloDunajec.

8. Trasa Salina Cracoviensis współpracujący z EV4, EV11, VeloRaba.
9. Szlak Świętego Jakuba współpracujący z Trasą Sucha – Bolesław.

Planowane przez gminy, subregionalne trasy rowerowe mogące współpracować z trasami projektowanymi:

1. VeloBabia – międzynarodowa magistrala rowerowa wokół Babiej Góry (Stowarzyszenie Gmin Babiogórskich).
2. „Historyczno–kulturowo–przyrodniczy szlak dookoła Tatr” (Euroregion TATRY).

Planowane przez gminy trasy rowerowe mogące współpracować z trasami projektowanymi (trasy współpracujące):

1. Proponowany przez Szczawnicę VeloGrajcarek.
2. Proponowane przez gminę Brzeszcze szlaki łącznikowe w Brzeszczach.
3. Proponowany przez gminę Zakliczyn zielony szlak wokół Melsztyna z jego przedłużeniem przez gminę Dębno.
4. Proponowany przez: Czorsztyn, Krościenko, Szczawnicę szlak Pętli Pienińskiej²⁵.
5. Proponowany przez Łapsze Niżne szlak Pętli Spiskiej.
6. Proponowane przez gminę Klucze.
7. Proponowane przez gminę Sękowa.
8. Propozycja gminy Krynica–Zdrój – przedłużenie trasy VeloKrynica w celu połączenia z uzdrowiskiem w gminie Uście Gorlickie.
9. Proponowana przez gminę Zator trasa rowerowa Zator – Graboszyce.
10. Proponowane przez gminę Lubień.
11. Proponowane przez gminę Bolesław szlaki łącznikowe w Bolesławiu.
12. Proponowana przez gminę Gródek nad Dunajcem pętla wokół Jeziora Rożnowskiego.
13. Proponowane przez gminę Andrychów trasy łącznikowe Zator – Wieprz – Andrychów z opcją przedłużenia do Żywca (woj. śląskie) oraz Wadowice – Andrychów z opcją przedłużenia do Kęt.
14. Sieć tras proponowanych przez gminę Czarny Dunajec.
15. Proponowany przez gminę Gdów program zagospodarowania brzegów Raby „Open River”.

Inne istniejące i projektowane szlaki rowerowe a trasy projektowane w niniejszym opracowaniu

Z uwagi na ogromną ilość istniejących w Małopolsce bardzo krótkich szlaków rowerowych, w niniejszym opracowaniu ograniczono się do tych najważniejszych. Pozostałe, krzyżujące się z wyżej omówionymi, będą uwzględnione w dalszych etapach projektowania technicznego, w przypadku każdej trasy głównej z osobna.

3.1. Proponowany przebieg tras rowerowych

3.1.1. Trasy główne

Wiślana Trasa Rowerowa (WTR)

Trasa przebiega po najbardziej atrakcyjnych miejscach doliny Wisły i prawobrzeżnych jej dopływach. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu dużych i historycznych

25 Wg informacji projektanta z dnia 28.10.2013 roku gmina Czorsztyn wykonała ten szlak sposobem gospodarczym.

ośrodków Małopolski: Brzeszcz, Oświęcimia, Zatoru, Skawiny, Tyńca, Bielan, Niepołomic, Szczucina z Krakowem. Na trasie znajdują się m. in. takie atrakcje turystyczne jak byłe obozy koncentracyjne w Brzezince i Oświęcimiu, Kraków wraz z klasztorami w Tyńcu i na Bielanach, zamek królewski w Niepołomicach oraz rzeka Wisła z jej prawobrzeżnymi dopływami. Trasa, mimo swojej krętości, zapewnia długość porównywalną z innymi ciągami komunikacyjnymi, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje wały jako ekologiczny ciąg komunikacyjny pozbawiony całkowicie ruchu samochodowego a tym samym zapewniający zdrową rekreację w czystym środowisku. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na wale, brzegu rzeki jest duża. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy kładek rowerowych niskowodnych i wysokowodnych w celu pokonania dopływów Wisły. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością ciekawych obiektów w odległości do kilku km od trasy jest bogata. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy kładek rowerowych niskowodnych i wysokowodnych w celu pokonania dopływów Wisły.

Trasa Rowerowa nr 1 ²⁶ : Wiślana Trasa Rowerowa	
Klasa trasy	główna
Długość	199,6 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2-2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	granica woj. śląskiego m. Dankowice (śląskie) /Jawiszowice (małopolskie)
Koniec trasy	granica woj. świętokrzyskiego, most na Wiśle w Szczucinie
Styki z innymi trasami	trasa nr 2: EV4 trasa nr 4: VeloSoła trasa nr 5: VeloSkawa trasa nr 6: VeloRaba trasa nr 7: VeloDunajec trasa nr 9: VeloPrądnik za pośrednictwem układu miejskiego trasa nr 10: EV11 trasa nr 11: VeloRudawa trasa nr 13: VeloTatra trasa nr 14: VeloPogórze
Węzły integracyjne	Oświęcim, Skawina, Kraków
Współczynnik wydłużenia	1,36
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 0,0 - 112,4: EV4 km 39,6 - 45,2: VeloSkawa km 98,2 – 112,4: EV11
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	49,7 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	149,9 km
Średnie pochylenie trasy	0,8% / 0,4%*
Sumaryczne przewyższenie	478 m / 561 m*
Długość podjazdów	63,4 km / 136,2 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza wartość podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

26 Numeracja tras przyjęta została wyłącznie na wewnętrzne, porządkowe potrzeby niniejszego opracowania. W Polsce nie istnieje obecnie ogólnokrajowy system numeracji tras. Numeracja nie odnosi się do klasy lub też jakiegokolwiek parametru tras.

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

W rejonie ujść cieków wodnych do Wisły trasa prowadzona jest w terenach zalewowych (bariera 4 i 5) oraz planowana jest budowa kładek niskowodnych (ulegających zalaniu podczas wysokiej wody). Dotyczy to takich rzek i potoków jak: Sosnowianka, Serafa, Podłęzanka, Drwinka, Uszwica, Kisielina²⁷. Kładki wysokowodne będą budowane na Skawince, Białusze i Rabie. Część trasy prowadzona jest wzdłuż odcinków dróg powiatowych (bariera 7) o małym natężeniu ruchu (do 3 tys. pojazdów na dobę). Dotyczy to odcinków: Brzeszcze – Oświęcim, Oświęcim – Smolice.

Skomunikowanie z transportem zbiorowym w zachodniej części będzie zapewnione, jeśli zostanie przywrócone funkcjonowanie kolei na trasie Oświęcim – Skawina z częstotliwością co godzinę. W części północno-wschodniej Małopolski z powodu braku kolei funkcję tę muszą zacząć pełnić autobusy i busy.

Trasa w województwie śląskim jest²⁸ kontynuowana zgodnie z dokumentacją²⁹ przebiegu trasy na terenie województwa śląskiego. Styk z województwem świętokrzyskim uzgodniono³⁰ podczas konsultacji koncepcji.

Przebieg od granicy województwa śląskiego do Krakowa przez miasta i miejscowości: Jawiszowice, Brzeszcze, Harmęże, Oświęcim, Dwory Drugie, Precieszów, Zator, Smolice, Miejsce, Spytkowice, Lipowa, Ryczów, Łączany, Chrzastowice, Brzeźnica, Pozowice, Facimiech, Ochodza, Odwiśle, Kopanka, Skawina, Kraków (Tyniec). Dalej od Krakowa wałami Wisły, aż do Szczucina (granica z województwem świętokrzyskim).

Projektowana trasa rowerowa przebiega od granicy woj. śląskiego istniejącymi drogami o znikomym ruchu samochodowym, by w rejonie linii kolejowej Oświęcim – Czechowice przejść równolegle do niej po wschodniej stronie. Zaletą takiego rozwiązania jest fakt, że nie trzeba budować DDR³¹, gdyż trasa rowerowa przebiega po istniejących drogach. W rejonie stacji kolejowej w Brzeszczach trasa rowerowa wchodzi na DW933 i w tym miejscu niezbędne jest uspokojenie odcinkowe tej drogi lub wykorzystanie drogi serwisowej i parkingu do przeprowadzenia trasy rowerowej. Przed przejazdem kolejowym trasa rowerowa wchodzi na drogę gminną o nawierzchni tłuczniowej (konieczne poprawienie stanu nawierzchni). Dalszy przebieg trasy do m. Harmęże proponuje się po istniejących drogach o nawierzchni asfaltowej. Jedynie w rejonie stawów (Frydrychowski, Olusia) obecnie istnieje nawierzchnia tłuczniowa (wskazana asfaltowa). Od Harmęży przez Pławy trasa dochodzi do obozu koncentracyjnego Brzezinka i dalej do m. Oświęcimia.

W Oświęcimiu na ulicach Wyzwolenia-Powstańców Śląskich niezbędna jest infrastruktura rowerowa w postaci pasów rowerowych lub drogi dla rowerów. Trasa skręca w ciąg ulic o znikomym ruchu samochodowym: Orzeszkowej – Jana Pawła II - Chodniki. Dalej krzyżuje się z DK44 (konieczny czwarty wlot drogi dla rowerów). Następnie projektowana trasa przebiega wzdłuż DK44 po jej wschodniej stronie (konieczna budowa drogi dla rowerów), by przejść przez Rondo Płonki do ul. Cichej. Od ul. Cichej trasa wykorzystuje istniejącą kładkę pieszo-rowerową na Sole i ciągiem ulic: Zamkową, Górnickiego,

27 Na Kisielinie już istnieje most niskowodny, który może być przykładem do realizacji pozostałych (patrz Ilustracja 9 na s. 187).

28 WTR jest wyznakowana na terenie woj. śląskiego oraz części małopolskiego (od Brzeszcz w kierunku Krakowa), jednak oznakowanie nie zawsze istnieje (nie jest odnawiane).

29 Strategia rozwoju produktu turystycznego „WTR” na terenie Województwa Śląskiego (http://www.slaskie.pl/strona_n.php?jezyk=pl&grupa=3&dzi=1249476433)

30 Pismo EKST.III.45.1.2013 z dnia 22.11.2013

31 DDR oznacza drogę dla rowerów i w dalszej części opracowania będzie stosowany skrót.

Krasickiego, Spokojną, Szpitalną, Wodociągową wchodzi na wał kanału Wisły.

Wałem kanału Wisły trasa przebiega przez Dwory II. Na tym odcinku istnieje asfaltowa droga dojazdowa do stawów Monowskich z jednej strony od Oświęcimia i z drugiej strony od m. Przeciszów. W gminie Przeciszów trasa wykorzystuje drogi o nawierzchni asfaltowej, ale w rejonie stawów Przyręb (okolice Zatora) występuje jeszcze nawierzchnia tłuczniowa, którą należy zmienić na asfaltową. Od m. Podolsze po przejściu przez most na rzece Skawie dalszy przebieg po wale rzeki Skawy, a następnie Wisły.

Na potoku Sosnowianka konieczna jest budowa kładki rowerowej niskowodnej, a na rzece Skawinka w rejonie jej ujścia do rzeki Wisły konieczna jest budowa kładki rowerowej wysokowodnej o długości około 250 m. Od tej kładki trasa przebiega dalej po wale Wisły do wzgórza Grodzisko. W rejonie wzgórza Grodzisko trasa idzie istniejącą drogą polną, by do opactwa Benedyktynów w Tyńcu kontynuować przebieg po wale Wisły. W rejonie stopnia wodnego Kościuszko niezbędna jest budowa brakujących odcinków dróg dla rowerów i dojazdu do kładki rowerowej przez Wisłę.

W Tyńcu Wiślana Trasa Rowerowa łączy się z rowerową Trasą Tyniecką prowadzącą koroną wałów przeciwpowodziowych na prawym brzegu rzeki aż do samego centrum Krakowa (wyjątek stanowi krótki odcinek w Pychowicach wymagający wyłączenia i budowy drogi dla rowerów).

Przebieg przez Kraków³² do Kładki Ojca Bernatka proponuje się oboma wałami i bulwarami Wisły. Od kładki rekomenduje się lewy wał Wisły aż do mostu Wandy, a od mostu Wandy do Niepołomic prawy wał Wisły. Kładki o długości około 5 m powinny powstać na rzece Białucha³³ oraz potokach: Serafa, Podłęzanka. Na tym odcinku trzeba także wybudować skrzyżowanie w jednym poziomie ze wschodnią obwodnicą kolejową Krakowa. Skrzyżowanie z DK75 powinno być dwupoziomowe przez wprowadzenie trasy rowerowej pod most na Wiśle w ciągu DK75 z możliwością podłączenia do DK75.

Od Niepołomic aż do m. Ujście Jezuickie trasa powinna przebiegać po prawym wale Wisły, gdzie w wielu miejscach jest już podbudowa i wystarczy położyć nawierzchnię asfaltową. W przypadku większości prawobrzeżnych dopływów należy zapewnić spójność przez budowę trasy rowerowej i kładek niskowodnych w międzywalu. Dotyczy to Drwinki, Uswicy i Kisieliny³⁴. Wyjątkiem jest rzeka Raba, gdzie trzeba będzie zbudować wiszącą kładkę rowerową, podobną do istniejącej w m. Mikłuszowice, o długości około 250 m. Natomiast w m. Ujście Jezuickie istniejący prom przez Wisłę do m. Opatowiec należy uzupełnić o prom zapewniający przeprawę także przez Dunajec. Od m. Ujście Jezuickie aż do granicy województwa trasa przebiega na prawym wale Wisły.

EuroVelo 4 (EV4)

Trasa EV4 jest porównywalna z austriacko-niemiecką trasą rowerową DonauRadweg - przebiega po równie atrakcyjnych terenach doliny Wisły i prawobrzeżnych jej dopływach przy porównywalnych standardach technicznych trasy. Przebiega przez niezwykle atrakcyjne rejony przyrodnicze (np. rejon stawów zatorskich czy Puszcę Niepołomicką). Na trasie znajdują się m. in. takie atrakcje turystyczne jak były obozy koncentracyjne w Brzezince i Oświęcimiu, Kraków i Tarnów. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu dużych i historycznych ośrodków Małopolski:

32 W granicach miasta Krakowa trasa przebiega trasami nr 2 (prawy brzeg) i nr 3 (lewy brzeg). Numeracja tras wg Studium tras rowerowych m. Krakowa.

33 Kładka wysokowodna, uzasadniona ukształtowaniem terenu i charakterem trasy (użytkowa, główna trasa wewnętrzniejska – w studium tras rowerowych m. Krakowa jest to trasa główna nr 3).

34 Na Kisielinie istnieje już most niskowodny (patrz Ilustracja 9 na s. 187).

Brzeszcz, Oświęcimia, Zatoru, Skawiny, Tyńca, Bielana, Niepołomic, Bochni, Brzeska, Tarnowa z Krakowem. Trasa mimo swojej krętości zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wały Wisły i Puszcza Niepołomska jako ekologiczny ciąg komunikacyjny pozbawiony całkowicie ruchu samochodowego zapewnia zdrową rekreację w czystym środowisku. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na wale, brzegu rzeki, obszarze leśnym jest duża. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy kładek rowerowych w celu pokonania dopływów Wisły. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest bogata. Wymagane jest poniesienie pewnych kosztów ze względu na dostosowanie wałów do nowej funkcji i budowę kładek nad dopływami Wisły.

Trasa Rowerowa nr 2: EuroVelo 4	
Klasa trasy	główna
Długość	193,8 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	granica woj. śląskiego m. Dankowice (śląskie) /Jawiszowice (małopolskie)
Koniec trasy	granica woj. podkarpackiego, za m. Jodłówka
Styki z innymi trasami	trasa nr 4: VeloSoła trasa nr 5: VeloSkawa trasa nr 6: VeloRaba trasa nr 7: VeloDunajec trasa nr 8: VeloBiała trasa nr 9: VeloPrądnik za pośrednictwem układu miejskiego trasa nr 10: EV11 trasa nr 11: VeloRudawa trasa nr 13: VeloTatra trasa nr 14: VeloPogórze
Węzły integracyjne	Oświęcim, Skawina, Kraków, Tarnów
Współczynnik wydłużenia	1,33
Nawierzchnia	asfaltowa, tłuczniowa w pobliżu granicy województwa podkarpackiego
Odcinki wspólne	km 0,0 - 112,4: WTR km 39,6 - 45,2: VeloSkawa km 98,2 – 173,4: EV11 km 125,1 – 135,6: VeloRaba
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	191 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	2,8 km**
Średnie pochylenie trasy	0,4% / 0,6%*
Sumaryczne przewyższenie	459 m / 484 m*
Długość podjazdów	114,9 km / 78,9 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

** pozostałe odcinki do budowy uwzględniono w opisie Wiślanej Trasy Rowerowej.

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

W rejonie ujść cieków wodnych do Wisły trasa prowadzona jest w terenach zalewowych (bariera 4 i 5) oraz planowana jest budowa kładek niskowodnych (ulegających zalaniu podczas wysokiej wody) lub

wysokowodnych (Skawinka). Część trasy prowadzona jest wzdłuż odcinków dróg powiatowych (bariera 7) o małym natężeniu ruchu (do 3 tys. pojazdów na dobę). Dotyczy to odcinków na trasie Niepołomice – Tarnów – gr. województwa.

Skomunikowanie z transportem zbiorowym w zachodniej części będzie zapewnione, jeśli zostanie przywrócone funkcjonowanie kolei na trasie Oświęcim – Skawina z częstotliwością co godzinę. W części wschodniej Małopolski kolej jest modernizowana i musi być dostosowana do przewozu rowerów. Trasa biegnie tutaj blisko linii kolejowej Kraków – Tarnów – Rzeszów. W Tarnowie EV4 całkowicie omija dworzec kolejowy i prowadzi obwodnicami wokół miasta najlepiej przygotowanymi do przejścia ruchu rowerowego. Tarnów w przeciwieństwie do Krakowa nie ma dokumentów planistycznych w zakresie ruchu rowerowego. Skomunikowanie EuroVelo 4 z dworcami PKP w Tarnowie i Tarnowie Zachodnim będzie się odbywało po chodnikach oznakowanych znakami C-13. Istnieje pilna potrzeba, aby miasto Tarnów³⁵ zrezygnowało ze znakowania chodników i zaczęło realizować infrastrukturę rowerową zgodną ze standardami.

Trasa w województwie śląskim ma być kontynuowana zgodnie z dokumentacją przebiegu trasy na terenie województwa śląskiego³⁶. Województwo podkarpackie trasę planuje kontynuować od miejscowości Machowa³⁷.

EuroVelo 4 (EV4) – Szlak Europy Centralnej o długości 4000 km³⁸ i następującym przebiegu (kraje): Francja, Belgia, Niemcy, Czechy, Polska, Ukraina i miasta; Roscoff (EV1) – francuskie wybrzeże Atlantyku – Hawr – Calais (EV5) – Dunkierka – Ostenda – Middelburg – Breda – Eindhoven – Düsseldorf (EV3, EV15) – Kolonia (EV15) – Bonn (EV15) – Koblencja (EV15) – Moguncja (EV15) – Frankfurt nad Menem – Würzburg – Bamberg – Bayreuth – Karlowe Wary – Praga (EV7) – Brno (EV9) – Ostrawa – Jastrzębie-Zdrój – Pszczyna – Kraków (EV11) – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl – Lwów – Żytomierz – Kijów.

Główna trasa Małopolski na kierunku wschód – zachód, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów. Trasa w województwie małopolskim przebiega przez: Oświęcim, Kraków, Bochnię, Brzesko, Tarnów. W celu minimalizacji kosztów od zachodu do Krakowa proponuje się przebieg od granicy województwa wspólny z Wiślaną Trasą Rowerową.

Proponowany przebieg trasy na wschód od Krakowa do Niepołomic jak Wiślaną Trasą Rowerową. W Niepołomicach po zejściu z wału proponuje się przebieg ulicami: Portową, Kolejową, Targową, Spółdzielczą, Zamkową, Rynkiem, Piękną, Bocheńską i dalej Droga Królewską do Puszczy Niepołomickiej. Przebieg przez Puszcę Niepołomicką istniejącą drogą (na początkowym odcinku zalecane wprowadzenie „zakazu ruchu wszelkich pojazdów B-1 z T-22 nie dotyczy rowerów” z wyjątkiem pojazdów RDLP obsługujących Puszcę Niepołomicką). Dojazd do nielicznych domów zlokalizowanych przy Drodze Królewskiej należy zapewnić tylko od m. Wola Batorska po istniejącej tam drodze. Na dalszym odcinku do m. Mikuszowice taki zakaz już wprowadzono i droga jest praktycznie pozbawiona ruchu samochodowego. W Puszczy Niepołomickiej skrzyżowanie z VeloRaba i następnie wspólny z nią

35 Miasto Tarnów proponuje ciąg rowerowy w ul. Mościckiego (od ronda na DW973, początek ul. Mościckiego), który może stać łącznikiem do centrum miasta, w tym dworca kolejowego.

36 Strategia rozwoju produktu turystycznego „WTR” na terenie Województwa Śląskiego (http://www.slaskie.pl/strona_n.php?jezyk=pl&grupa=3&dzi=1249476433)

37 Pismo PT-I.45.4.2013.TR z dnia 29.11.2013

38 Z czego 193,8 km (4.5% całej trasy) trasy przebiega na terenie Małopolski.

przebieg do m. Mikłuszowice.

Dalszy przebieg do Tarnowa przez kładkę pieszą na rzece Rabie, a następnie po lokalnych drogach o znikomym ruchu samochodowym przez miejscowości: Majkowice, Bogucice, Okulice, Dębina, Dąbrówka, Buczków, Bucze (tutaj konieczna budowa nawierzchni asfaltowej na długości 1,5 km), Rudy Rysie (tutaj konieczna budowa drogi dla rowerów wzdłuż DW768 o długości około 1 km), Przyborów, Łęki, Wokowice (tutaj trasa wchodzi na drogę serwisową autostrady A4), Wierzchosławice, Ostrów, Kępa Bogumiłowicka, Tarnów (po istniejących ciągach pieszo-rowerowych na północy), Lipie, Wola Rzędzińska, Jodłówka (tutaj trasa wchodzi na drogę serwisową linii kolejowej - konieczna budowa nawierzchni asfaltowej), Czarna (woj. podkarpackie).

VeloSkawa (VSK)

Trasa przebiega po atrakcyjnych miejscach doliny Skawy, m. in. w pobliżu przyszłego zbiornika wodnego w Świnnej Porębie. Udostępnia otoczenie rz. Skawy, obecnie niedostępne. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne m. Sucha Beskidzka i Wadowic ekologicznym środkiem transportu bezpośrednio z m. Zator, a przez WTR także z innymi historycznymi ośrodkami Małopolski: Krakowem i Oświęcimiem. Trasa mimo rusztowego charakteru zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje wały i nieeksploatowaną linię kolejową jako ekologiczny ciąg komunikacyjny pozbawiony całkowicie ruchu samochodowego, a tym samym zapewniający zdrową rekreację w czystym środowisku. Pochylenie trasy nie przekracza 6% na długości powyżej 250 m.

Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na wale, brzegu i linii kolejowej jest duża. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy kładek rowerowych. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest bogata. Na trasie znajdują się m. in. takie atrakcje turystyczne jak Karczma Rzym w Suchoj Beskidzkiej, Jezioro Mucharskie (po napełnieniu zbiornika), Wadowice, Sanktuarium OO. Bernardynów w Alwerni. Wymagane jest poniesienie pewnych kosztów ze względu na dostosowanie wałów i linii kolejowej do nowej funkcji.

Trasa Rowerowa nr 5: VeloSkawa	
Klasa trasy	główna
Długość	97,7 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2-2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Sucha Beskidzka, przecięcie z trasą VeloBeskid na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego, Mickiewicza, Zamkowej
Koniec trasy	m. Bolesław, skrzyżowanie z VeloPrądnik
Styki z innymi trasami	trasa nr 3: VeloBeskid trasa nr 1: WTR trasa nr 2: EV4 trasa nr 11: VeloRudawa trasa nr 9: VeloPrądnik
Węzły integracyjne	Sucha Beskidzka, Wadowice, Trzebinia
Współczynnik wydłużenia	1,52

Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 39,6 - 45,2: WTR/EV4
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	45,2 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	52,5 km
Średnie pochylenie trasy	2,5% / 1,8%*
Sumaryczne przewyższenie	1038 m / 1035 m*
Długość podjazdów	41,0 km / 56,7 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Odcinki bardzo trudne technicznie wokół zbiornika Świnna Poręba (bariera 1, 2, a także 4 i 5) o szacunkowej długości ok. 11 km. Na odcinkach gdzie trasa prowadzona jest nieeksploatowanymi liniami kolejowymi Woźniki – Palczowice (ok. 8 km), Alwernia – Trzebinia (ok. 14 km) - (bariera 6). Trasa prowadzona odcinkami dróg powiatowych (bariera 7): Palczowice-Smolice, Trzebinia - Bolesław. Trudne technicznie i kosztowne podwieszenie kładek do mostów kolejowych (ok. 500 m).

Skomunikowanie z transportem zbiorowym będzie dobre, jeśli częstotliwość kursowania szynobusów na linii Kraków – Sucha Beskidzka oraz Kraków – Wadowice będzie zwiększona i zostanie przywrócone funkcjonowanie kolei na trasie Oświęcim – Skawina.

Trasa w całości biegnie na obszarze województwa małopolskiego (nie posiada kontynuacji poza województwem).

VeloSkawa (Sucha – Bolesław) – główna trasa Małopolski na kierunku południe – północ, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów. Trasa stanowi przedłużenie przebiegu trasy VeloSkawa na północ i łączy ją z: główną Wiślaną Trasą Rowerową, główną EuroVelo 4, pozostałą VeloRudawa, główną VeloPrądnik. Między Suchą Beskidzką a Wadowicami przebieg wymaga znaczących i trudnych inwestycji. Droga Krajowa nr 28 w nowym przebiegu mimo szerokich poboczy na długich odcinkach nie nadaje się do ruchu rowerowego ze względu na znaczne przewyższenia i konstrukcję mostów zagrażającą rowerzystom (zwężenia, wysokie krawężniki, niebezpieczny przekrój).

Docelowym rozwiązaniem powinny być drogi dla rowerów wybudowane w zboczach wzgórz otaczających budowany zbiornik Świnna Poręba kilka metrów powyżej lustra wody, wraz z niezbędnymi kładkami na dopływach rzeki Skawy. Trasa ma swój początek w m. Sucha Beskidzka i przebiega wzdłuż linii kolejowej najpierw po stronie zachodniej. Następnie do Zembrzyc po istniejącej linii kolejowej, której nowy przebieg aktualnie jest budowany. W m. Zembrzyce konieczne jest dowiązanie kładki rowerowej do budowanego mostu kolejowego na cofce zbiornika Świnna Poręba. W przypadku braku możliwości podwieszenia kładki rowerowej do tego mostu konieczny będzie długi objazd pomiędzy m. Zembrzyce a brzegiem jeziora. Dalszy przebieg prawym, miejscami bardzo stromym stokiem zbiornika Świnna Poręba do zapory.

RZGW ogłosił przetarg³⁹ na wykonanie (w oparciu o wybrany wariant koncepcji) kompletnej dokumentacji

³⁹ http://www.wrotamalopolski.pl/root_BIP/BIP_w_Malopolsce/root_RZGWwK/podmiotowe/Ogloszenia/Zamowienia_publiczne_ogloszenia/1394_IPR_2013_TK.html>2013-10-21 powiat wadowicki.

projektowej drogi klasy D wraz z obiektami inżynierskimi na odcinku Brańkówka – Wodniakówka – Gołębiówka wraz z uzyskaniem decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Projektowana droga będzie przedłużeniem nowo budowanej drogi klasy D Zagórze – Brańkówka i w przyszłości po jej wybudowaniu stanowić będzie podstawowy ciąg komunikacyjny pomiędzy Zagorzem a Świnną Porębą. Trasa drogi projektowanej ma przebiegać wzdłuż prawego brzegu budowanego zbiornika wodnego w Świnnej Porębie, powyżej poziomu maksymalnego piętrzenia zbiornika, tj. ponad rzędną 312,00 m n. p. m. Jeśli projektanci tej drogi zachowają maksymalne pochYLENIA nie większe niż 6%, to po tej drodze będzie można przeprowadzić trasę VeloSkawa.

Dalej trasa przechodzi przez zaporę na lewy brzeg rzeki Skawy (alternatywnie możliwe przeprowadzenie przez most poniżej zapory), a następnie brzegiem i kolejno śladem dawnej linii kolejowej Skawce – Wadowice (budowa drogi dla rowerów). W Wadowicach przechodzi wzdłuż planowanej obwodnicy wschodniej miasta w ciągu DK28. Następnie wchodzi w międzywale i przechodzi pod mostami: drogowym DK52 i kolejowym (konieczne zachowanie skrajni pionowej 2,5 m). Od tego miejsca przebieg w kierunku drogi wewnętrznej (dojazd do firmy MASPEX). Dalszy przebieg trasy rowerowej wykorzystuje drogę wewnętrzną o bardzo dobrym stanie nawierzchni aż do wału rzeki Skawy.

Na północ od Wadowic trasa wykorzystuje istniejący lewy wał rzeki Skawy do nieeksploatowanej linii kolejowej Wadowice – Spytkowice. Następnie po nieeksploatowanej linii kolejowej na odcinku m. Woźniki - m. Palczowice. Od m. Palczowice do m. Smolice trasa przebiega drogami lokalnymi o małym natężeniu ruchu. W m. Smolice skrzyżowanie z WTR i EV4 oraz dalszy wspólny przebieg po wale Wisły do m. Miejsce. Stąd wzdłuż linii kolejowej Spytkowice – Zakłady Chemiczne w Alwerni (konieczne podwieszenie kładki rowerowej do istniejącego mostu na Wiśle o długości około 200 m). Dalszy przebieg do Alwerni wzdłuż linii kolejowej (konieczna budowa drogi dla rowerów). Od m. Alwernia do m. Trzebinia (z odgałęzieniem także do Chrzanowa – VeloChrzanów – patrz trasa nr 5a VeloChrzanów) trasa przebiega po nieeksploatowanej linii kolejowej. W Trzebini trasa przebiega obok dworca kolejowego lokalnymi drogami przez miasto wzdłuż bocznic kolejowej do Sierszy, a dalej przez zalesione tereny m. Czyżówka i Podlesie. Ostatni odcinek przebiega przez m. Bukowno do m. Bolesław gdzie w rejonie m. Hutki łączy się z trasą VeloPrądnik i poprzez VeloPrądnik dochodzi do granicy z woj. śląskim.

VeloSkawa – łącznik do Chrzanowa (VeloChrzanów)

Trasa Rowerowa nr 5a: łącznik do Chrzanowa (VeloChrzanów)	
Klasa trasy	główna
Długość	9,4 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Piła Kościelecka, skrzyżowanie z VeloSkawa
Koniec trasy	m. Chrzanów, przystanek kolejowy Chrzanów Śródmieście ⁴⁰
Styki z innymi trasami	trasa nr 5: VeloSkawa
Węzły integracyjne	Chrzanów, Chrzanów Śródmieście

⁴⁰ Autorzy koncepcji proponują zakończyć trasę przy stacji PKP Chrzanów. Na prośbę gminy Chrzanów trasa została przedłużona do przystanku kolejowego Chrzanów Śródmieście. Powiatowy Zarząd Dróg w Chrzanowie w swojej opinii wskazuje na bardzo duże natężenie ruchu (15 tys. pojazdów/dobę) na przedłużonym odcinku trasy oraz brak miejsca na budowę wydzielonej drogi dla rowerów.

Współczynnik wydłużenia	1,88 uzasadniony obejściem obszaru o dużych deniwelacjach
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach: <ul style="list-style-type: none"> • istniejące • do remontu • do budowy 	1,9 km n. d. 7,5 km
Średnie pochylenie trasy	1,9 % / 1,7%*
Sumaryczne przewyższenie	89 m / 82 m*
Długość podjazdów	4,7 km / 4,7 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na odcinkach gdzie trasa prowadzona jest nieeksploatowanymi liniami kolejowymi Bołęciny – Chrzanów (ok. 5 km) - (bariera 6). Trasa prowadzona odcinkami dróg powiatowych (bariera 7). Trasę wystarczy zakończyć przy dworcu PKP Chrzanów, gmina proponuje przedłużenie do przystanku PKP Chrzanów Śródmieście.

Trasa VeloChrzanów – łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów. Trasa stanowi łącznik trasy VeloSkawa z m. Chrzanowem i przebiega po nieeksploatowanej linii kolejowej. Trasa ma swój początek w m. Piła Kościelecka na skrzyżowaniu z VeloSkawa gdzie nieeksploatowana linia kolejowa Bołęciny – Chrzanów odchodzi od nieeksploatowanej linii kolejowej Alwernia – Trzebinia. Trasa przebiega po linii miejscami zarośniętej przez drzewa i krzaki do skrzyżowania z ul. Kolonia Stella w Chrzanowie. Tutaj schodzi z linii kolejowej na drogę polną równoległą do linii kolejowej, gdyż na tym odcinku linia kolejowa jest wykorzystywana jako bocznica do sąsiadującego zakładu przemysłowego (niezbędna budowa drogi dla rowerów).

Dalszy przebieg trasy wykorzystuje ul. Nowakowskiego i Borowcową w przyległym osiedlu Chrzanowa (Kolonia Rospontowa). Następnie obniża się po istniejącym ciągu pieszym (wskazana dobudowa drogi dla rowerów) do doliny potoku Chechło. Przechodzi po istniejącej kładce pieszej na potoku (wskazana przebudowa kładki z dostosowaniem do ruchu rowerowego). Istniejącą ulicą lokalną o znikomym ruchu samochodowym trasa dochodzi do ul. Fabrycznej, by po kilkuset metrach zakończyć swój przebieg przy stacji kolejowej Chrzanów. Na prośbę gminy Chrzanów trasę przedłużono do przystanku kolejowego Chrzanów Śródmieście zlokalizowanego 1,5 km dalej⁴¹. Dla turystów rowerowych nie ma to żadnego znaczenia, gdyż obecnie wszystkie pociągi zatrzymują się na obu przystankach kolejowych.

VeloRaba (VR)

Trasa przebiega po atrakcyjnych terenach doliny Raby, udostępniając miejsca otoczenia górskiej rzeki dotąd nieznaną. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu miejscowości wczasowo – uzdrowiskowych Małopolski: Bochni, Gdowa, Dobczyc, Myślenic, Mszany Dolnej, Rabki. Za pośrednictwem EV4 miejscowości te połączono z Krakowem. Minimalne pochylenia trasy czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje brzeg rzeki Raby i linie kolejową jako ekologiczny ciąg komunikacyjny pozbawiony całkowicie ruchu samochodowego, a tym samym

⁴¹ Powiatowy Zarząd Dróg w Chrzanowie w swojej opinii wskazuje na bardzo duże natężenie ruchu (15 tys. pojazdów/dobę) na przedłużonym odcinku trasy oraz brak miejsca na budowę wydzielonej drogi dla rowerów.

zapewniający zdrową rekreację w czystym środowisku. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na brzegu rzeki lub po linii kolejowej jest duża. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy przepustów i kładek rowerowych w celu pokonania dopływów Raby. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest bogata. Na trasie znajdują się m. in. takie atrakcje turystyczne jak Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce, uzdrowisko w Rabce, Jezioro Dobczyckie wraz z zamkiem w Dobczycach, kopalnia soli w Bochni. Wymagane jest poniesienie pewnych kosztów ze względu na dostosowanie brzegów rzeki Raby do nowej funkcji.

Trasa Rowerowa nr 6: VeloRaba	
Klasa trasy	główna
Długość	125 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2-2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Chabówka, styk z trasą VeloTatra na drodze dojazdowej do skansenu kolejnictwa
Koniec trasy	m. Uście Solne, skrzyżowanie z WTR
Styki z innymi trasami	trasa nr 1: WTR trasa nr 2: EV4 trasa nr 3: VeloBeskid trasa nr 10: EV11 trasa nr 13: VeloTatra trasa nr 14: VeloPogórze
Węzły integracyjne	Chabówka, Bochnia
Współczynnik wydłużenia	1,69 uzasadniony meandrami górskiej rzeki i terenami górkimi
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 103,9 - 115,3: EV4 i EV11 km 0 – 16,1: VeloTatra km 0 – 16,4: VeloBeskid
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	74,9 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	50,1 km
Średnie pochylenie trasy	1,6% / 1,9%*
Sumaryczne przewyższenie	945 m / 1286 m*
Długość podjazdów	58,7 km / 66,3 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

W rejonie zbiornika Dobczyckiego oprócz trudnego terenu (bariera 1, 2, 4, 5), jakim są stoki wzdłuż brzegu zbiornika w rejonie czynnych osuwisk, (na długości trasy ok. 7 km). Bariera 4, 5 dotyczy także odcinków: Rabka-Kasinka Mała, Stróża-Myślenice, Gdów-Stanisławice.

Trasa jest prowadzona także odcinkami dróg powiatowych (bariera 7) na odcinkach: Myślenice – Osieczany, Stądniki - Gdów, Majkowice - Uście Solne. Trudne technicznie i kosztowne rozwiązania w rejonie zapory i góry Zamkowej (ok. 1 km).

Skomunikowanie z transportem kolejowym jest możliwe w m. Bochnia i Chabówka. Tam, gdzie nie ma kolei, autobusy i busy powinny stać się substytutem kolei.

Trasa w całości biegnie na obszarze województwa małopolskiego.

VeloRaba – główna trasa Małopolski zlokalizowana centralnie na kierunku południe – północ, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów, od m. Chabówka na południu do m. Uście Solne na północy. Budowa trasy VeloRaba będzie kosztownym przedsięwzięciem, gdyż ogromnym problemem jest zbiornik w Dobczycach.

Trasa ma swój początek na drodze dojazdowej do skansenu kolejnictwa w m. Chabówka. Od m. Chabówka do m. Rabka trasa rowerowa przebiega drogą lokalną wzdłuż rzeki Raby. W Rabce trasa rowerowa wchodzi na pas bezpośredniego sąsiedztwa nieeksploatowanej linii kolejowej i idzie nim do Mszany Dolnej wraz z trasami VeloBeskid i VeloTatra. Z powodu braku możliwości wykorzystania nasypu linii kolejowej trasę trzeba prowadzić dnem doliny wzdłuż linii kolejowej, co będzie przedsięwzięciem kosztownym.

W m. Mszana Dolna na skrzyżowaniu DK28 z ul. Kopernika niezbędne jest wyznaczenie śluz rowerowych, aby wprowadzić rowerzystów drogą dla rowerów lub pasami dla rowerów z pasa nieeksploatowanej linii kolejowej w pas DK28. Dalszy przebieg trasy rowerowej ulicami lokalnymi Mszany Dolnej: Kopernika, a następnie Starowiejską, która dochodzi do DW968. Wzdłuż DW968 konieczna budowa DDR i kładki nad rzeką Mszanką. W przypadku problemów z wywłaszczeniem pasa wzdłuż DW968 pod DDR należy skorzystać z przebiegu alternatywnego i pójść przedłużeniem ul. Kopernika przez zakrzaczoną działkę nad rzeką Mszanka do ul. Spadochroniarzy (konieczna budowa 250 m DDR i kładki rowerowej o długości 25 m). Dalej ul. Spadochroniarzy pod most w ciągu DW968. Za kładką (mostem) zejście w prawo łącznicą pod kładką i przebieg po istniejącej drodze polnej wzdłuż brzegu rzeki Mszanki, a następnie rzeki Raby do kolejnego mostu w ciągu DW968.

Za mostem przebieg po istniejącym parkingu w rejonie cmentarza w m. Kasinka, a dalej drogą lokalną do mostu na potoku Kasinczanka, w lewo przez most na potoku Kasinczanka, a dalej drogą wzdłuż prawego brzegu rzeki Raby po częściowo asfaltowych, a częściowo tłuczniowych drogach przez przysiółki m. Lubień i m. Pcim. W Pcimiu wykorzystanie istniejącej DDR. W Stróży trasa dochodzi błotnistą, polną drogą do Zarabia, w m. Myślenice. Na tym odcinku konieczna budowa DDR. Na Zarabiu w Myślenicach aktualnie jest prowadzona budowa ciągu pieszo – rowerowego. Tutaj trasa rowerowa wchodzi na wybudowany ciąg pieszo–rowerowy i nim dochodzi do mostu na rzece Raba.

W m. Myślenice wykorzystanie istniejącego ciągu pieszo-rowerowego wydaje się problematyczne ze względu na jego słabą geometrię i jeszcze gorsze skomunikowanie z uspokojoną jezdnią drogi (ul. Parkowa, odcinek między skrzyżowaniami ul. Leśnej i Sosnowej). Alternatywnie proponuje się wykorzystanie istniejącej drogi lokalnej. Od drugiego mostu na Rabie w Myślenicach trasa rowerowa przebiega po istniejącej drodze powiatowej do wału cofkowego jeziora Dobczyckiego w Osieczanach.

Dalszy przebieg trasy ma miejsce po tym wale cofkowym do prawego brzegu jeziora Dobczyckiego. Trasa rowerowa od m. Droginia do m. Dobczyce przebiega prawym brzegiem stokowym rzeki Raby w postaci: trasy stokowej, kładki stokowych, kładki podwieszanej. Kładka podwieszona do skały Góry Zamkowej i zapory w Dobczycach umożliwi pokonanie podstawowej przeszkody, jaką jest zapora

w Dobczycach. W dalszych pracach projektowych należy także rozważyć trasę alternatywną w rejonie Góry Zamkowej z wykorzystaniem propozycji kładki stokowej (wskazanej w koncepcji firmy ARUP) od zapory do Starego Miasta na Górze Zamkowej, a od bramy Starego Miasta kładką stokową do połączenia z trasą zasadniczą. Na zlecenie MPWIK w Krakowie firma ARUP⁴² opracowała koncepcje tras rowerowych w rejonie zbiornika. Trasy te z racji dużych pochyleń nie nadają się do prowadzenia trasy głównej, ale mogą współpracować z VeloRaba. Koszt budowy tak ukształtowanej trasy rowerowej będzie duży, ale nie ma żadnej alternatywy w postaci innych tras o pochyleniu mniejszym niż 6%. Od zapory w rejonie jej styku z Górą Zamkową w m. Dobczyce trasa przebiega po stoku Góry Zamkowej po pochyleniu 6% do ulicy Podgórskiej, a następnie ul. Rzeźniczą w kierunku m. Niezdów.

Od ul. Jagiellońskiej w Niezdowie do m. Stadniki wzdłuż rzeki Raby i rzeki Krzyworzeczki trzeba wybudować DDR, wykorzystując istniejące drogi gruntowe. Od m. Stadniki do m. Gdowa VeloRaba wykorzystuje drogę lokalną o małym natężeniu ruchu (ulica Stadnicka w Gdowie). W m. Gdów szlak zmienia przebieg i przekracza rzekę Rabę mostem w ciągu DW966 (tutaj konieczne ograniczenie prędkości do 30 km/h). Od Gdowa na północ VeloRaba przebiega lewym brzegiem rzeki Raby. Od m. Gdowa przez okolice m. Marszowice i m. Nieznanowice do m. Pierzchów racjonalnym byłoby wykorzystanie istniejących dróg wybudowanych do eksploatacji kruszywa. Niestety Krakowskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa nie wyraziły zgody na wykorzystanie tych dróg do czasu zakończenia eksploatacji, przy czym nie podały terminu tego zakończenia. W tym miejscu konieczna jest budowa DDR na lewym brzegu Raby pomiędzy rzeką a obszarem eksploatacji.

W Pierzchowie VeloRaba odchodzi od rzeki Raby, przechodzi drogą lokalną przez miejscowość, a następnie wchodzi w pas DW967, by po około 200 metrach opuścić ją i przejść drogą lokalną przez m. Łęzkowice do skrzyżowania z DK94. VeloRaba przechodzi bezkolizyjnie pod mostem w ciągu DK94 na Rabie, ale nie można zapominać o zapewnieniu podłączenia tej trasy rowerowej do DK94. Istniejącymi drogami dojazdowymi do dawnych zwirowisk na lewym brzegu rzeki Raby trasa rowerowa dochodzi do drogi lokalnej, a następnie serwisowej autostrady A4 w m. Stanisławice. Od przystanku PKP Stanisławice VeloRaba kieruje się drogą lokalną, a następnie leśną na północ przez Puszczy Niepołomicką. W Puszczy Niepołomickiej VeloRaba łączy się z trasami: EV4 i EV11 przebiegającymi na kierunku W-Z. Od skrzyżowania z tymi trasami VeloRaba wraz z nimi przebiega na wschód do kładki na rzece Rabie w m. Mikuszowice. Od m. Majkowice (po przekroczeniu rzeki Raby) trasa VeloRaba przebiega istniejącymi drogami lokalnymi o małym natężeniu ruchu samochodowego przez miejscowości: Bogucice, Bessów, Cerekiew, Czająłowice do m. Uście Solne, gdzie łączy się z Wiślaną Trasą Rowerową.

VeloDunajec (VD)

Trasa przebiega po najbardziej atrakcyjnych terenach doliny Dunajca z widokami na: Beskidy, Pieniny, Tatry. Udostępnia otoczenie rzeki Dunajec obecnie niedostępne, a przez to nieznane. Otwiera nowe możliwości dla turystyki, zwłaszcza w otoczeniu jezior: czchowskiego, rożnowskiego, czorsztyńskiego. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu dużych i historycznych ośrodków Małopolski oraz wczasowisk i uzdrowisk: Tarnowa, Zakliczyna, Nowego i Starego Sącza, Krościenka, Szczawnicy, Niedzicy, Nowego Targu, Zakopanego. Na trasie znajdują się także m. in. takie

⁴² „Strategiczny Program Efektywnego Wykorzystania Zbiornika Dobczyckiego w Perspektywie Krótko i Długookresowej” ARUP 2013 rok.

atrakcje turystyczne jak Tatry i Podhale z charakterystyczną kulturą i architekturą, zabytkowy kościół Św. Michała w Dębnie Jezioro Czorsztyńskie, zamek w Niedzicy, Pieniński Park Narodowy z przełomem Dunajca, uzdrowisko Szczawnica, Sądecki Park Etnograficzny w Nowym Sączu, Jezioro Rożnowskie, Mauzoleum Wincentego Witosa w Wierzchosławicach. Trasa mimo swojej krętości zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje: wały, brzegi, stoki jako ekologiczny ciąg komunikacyjny pozbawiony całkowicie ruchu samochodowego, a tym samym zapewniający zdrową rekreację w czystym środowisku. Kryterium progowym w przypadku tras głównych jest kryterium nie przekraczania pochylenia 6% na długości powyżej 250 m.

VeloDunajec spełnia to kryterium z wyjątkiem rejonu zapory w Niedzicy, gdzie niestety wybudowano już drogę dla rowerów o pochyleniu 8%. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na wale, brzegu rzeki jest duża. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy dróg stokowych i bulwarowych w rejonie zbiorników wodnych. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest najbogatsza w Małopolsce. Wymagane jest poniesienie dużych kosztów ze względu na dostosowanie brzegów jezior do nowej funkcji.

Trasa Rowerowa nr 7: VeloDunajec	
Klasa trasy	główna
Długość	232,6 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2-2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	granica państwa ze Słowacją, m. Chochołów (PL) / Sucha Hora (SK), punkt przecięcia granicy państwa przez nieeksploatowaną linię kolejową
Koniec trasy	m. Demblin, skrzyżowanie z WTR
Styki z innymi trasami	trasa nr 1: WTR trasa nr 2: EV4 trasa nr 3: VeloBeskid trasa nr 10: EV11 trasa nr 7a: VeloDunajecB trasa nr 13: VeloTatra trasa nr 14: VeloPogórze
Węzły integracyjne	Nowy Targ, Nowy Sącz, Tarnów
Współczynnik wydłużenia	1,99 uzasadniony meandrami górskiej rzeki i terenami górkimi
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 125,8 – 133,0: EV11 km 117,7 – 201,2: VeloBeskid, VeloPogórze
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	62,8 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	169,8 km
Średnie pochylenie trasy	2,7% / 1,9%*
Sumaryczne przewyższenie	2225 m / 2820 m*
Długość podjazdów	81,4 km / 151,2 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

W rejonie zbiorników Czchowskiego (ok. 3 km długości trasy), Rożnowskiego (ok. 12 km), Czorsztyńskiego (ok. 8 km) występuje trudny technicznie i geologicznie teren (bariera 1, 2, 4, 5). Między Tęgorozem, a Marcinkowicami (bariera 1, 2) - teren trudny technicznie oraz zalesiony (ok. 2 km). W rejonie rezerwatu Kłodne dodatkowo oprócz stromego, zalesionego stoku trasa przechodzi przez teren rezerwatu (ok. 4 km) - (bariera 1, 2, 3). Obszar zbiornika Czorsztyn objęty jest wymogami pozwolenia wodno-prawnego (bariera 8) gdzie trasa prowadzona jest w rejonie rezerwatu Zielone Skałki (ok. 3 km). Trasa jest prowadzona odcinkami dróg powiatowych (bariera 7) na odcinkach: Dębno - Frydman, Naszacowice - Brzezna, Czchów - Filipowice. Trudne technicznie, geologicznie i kosztowne rozwiązania w rejonie zbiorników wodnych, zwłaszcza w rejonie Zielonych Skałek na j. Czorsztyńskim.

Skomunikowanie z transportem kolejowym w: Tarnowie, Nowym Sączu, Nowym Targu, Zakopanem wymaga poprawy w zakresie częstotliwości kursowania małych jednostek (szynobusów) w odstępach jednogodzinnych. Tam gdzie nie ma kolei autobusy i busy muszą stać się substytutem kolei. Na terenie Nowego Sącza władze miasta powinny zadbać o podłączenie trasy VeloDunajec trasą łącznikową do dworca kolejowego. W Tarnowie jest to możliwe za pomocą istniejących substandardowych rozwiązań w postaci oznakowanych chodników znakami C-13.

Trasa w części biegnie po terytorium Republiki Słowackiej – nie mniej nie ma potrzeby uzgadniania jej przebiegu, ponieważ wykorzystuje ona istniejące powiązania tras rowerowych i dróg lokalnych. Na odcinku Nowy Targ – Sucha Hora istnieje porozumienie ze stroną słowacką w sprawie realizacji trasy rowerowej po śladzie dawnej linii kolejowej.

VeloDunajec – główna trasa Małopolski na kierunku południowy zachód – północny wschód.

W Nowym Targu VeloDunajec łączy się ze swoim wariantem VeloDunajecB, którego nazwa pochodzi od Białego Dunajca. Zasadnicza trasa VeloDunajec przebiega doliną Czarnego Dunajca po nieeksploatowanej linii kolejowej Nowy Targ – Podczerwone – Chocholów – Sucha Hora (Trstena)⁴³. Łączy układ tras rowerowych Małopolski ze Słowacją⁴⁴, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów, szczególnie w dół rzeki. Jest to drugie ważne połączenie głównych polskich tras rowerowych ze słowackimi. Trasa rowerowa wymaga budowy praktycznie na całym odcinku z wyjątkiem krótkiego odcinka między Nowym Targiem a m. Zaskale.

W gminie Czarny Dunajec⁴⁵ wykonano już projekt budowlany i rozpoczęto wstępne prace⁴⁶. Trasa ma swój początek na granicy państwa w Chocholowie na nieeksploatowanej linii kolejowej. Po stronie słowackiej ślad dawnej kolei wygląda podobnie, co ułatwia realizację wspólnego przedsięwzięcia w postaci międzynarodowej trasy rowerowej. Od granicy państwa do dawnej stacji Podczerwone trasa przebiega po istniejącej linii, miejscami nasypy są zarośnięte krzakami i drzewami. Zachowały się niektóre zabytkowe obiekty dworcowe np. w m. Podczerwone. Należy je zachować w formie Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR). Do m. Zaskale projektowana trasa przebiega po nasypie i obiektach mostowych nieeksploatowanej linii kolejowej (dawniej Lwów – Wiedeń). Od m. Zaskale do Nowego Targu

43 Gmina Czarny Dunajec posiada projekt wykonawczy i rozpoczęła już budowę trasy rowerowej na nasypie linii kolejowej.

44 Po stronie słowackiej kontynuacja i połączenie z układem tras słowackich (opracowano na podstawie projektu dokumentacja „Budovanie cyklotras na uzemi zilinskeho samospravneho kraja”. Zilina 2011).

45 VeloDunajec wykorzystuje ciąg projektowanego „Szlaku wokół Tatr”. Na wspólnym odcinku będą obowiązywać dwie nazwy.

46 „Historyczno-kulturowo-przyrodniczy szlak dookoła Tatr, Etap I, odcinek ścieżki rowerowej Nowy Targ – Sucha Hora. Ścieżka rowerowa na terenie Gminy Czarny Dunajec. Projekt budowlany. GeoArt Czarny Dunajec 2009.

VeloDunajec przebiega istniejącą drogą leśną (na tym odcinku istnieje oznakowana tablicami trasa rowerowa).

W Nowym Targu przekracza linię kolejową Nowy Targ – Zakopane i istniejącą drogą pomiędzy restauracją a pawilonami usługowymi dochodzi do DK47. Wzdłuż DK47 konieczna budowa około 200 m DDR do projektowanego przejazdu rowerowego przez DK47 doprowadzającego do uspokojonej ul. Podtatrzańskiej. Obecnie w tym miejscu zlokalizowane jest wyłącznie przejście dla pieszych⁴⁷. Trasa dochodzi do trasy VeloDunajecB i korzystając z istniejącej infrastruktury rowerowej, przechodzi przez miasto Nowy Targ.

Na wschód od Nowego Targu VeloDunajec przebiega przez Waxmund, Harklową, Dębno. Na tym odcinku należy wybudować drogę dla rowerów na wałach Dunajca w Nowym Targu, a także wykorzystać układ lokalny kolejnych wsi, dalej wybudować drogę dla rowerów na brzegu Dunajca. Od m. Dębno trasa biegnie istniejącą drogą powiatową w kierunku m. Frydman, gdzie zaczyna się wał cofkowy jeziora Czorsztyńskiego, na którym proponuje się zlokalizować drogę dla rowerów.

Dalszy przebieg trasy w kierunku m. Niedzica należy zlokalizować na brzegu jeziora w formie: drogi nabrzeżnej, drogi stokowej lub bulwaru w zależności od warunków lokalnych. W rejonie rezerwatu Zielonych Skalek należy przewidzieć podwieszoną kładkę lekkiej konstrukcji lub most pontonowy. Alternatywnie należy rozważyć kursowanie promu dla ominięcia rezerwatu przyrody. Dla trasy rowerowej należy także wykorzystać istniejące drogi nabrzeżne. Istniejąca droga powiatowa, z uwagi na pochylenia, nie spełnia standardów głównej trasy rowerowej⁴⁸.

W m. Niedzica sprowadzono trasę na istniejącą drogę dla rowerów. Należy jednak zwrócić uwagę, że jej pochylenie wynosi 8%, co nie spełnia standardów trasy głównej. Natomiast na dalszym odcinku przez: Sromowce Wyżne i Niżne nie ma żadnych problemów ze zbyt dużymi pochyleniami. Trasa przebiega istniejącą drogą o niewielkim natężeniu ruchu. Gmina Czorsztyn posiada dokumentację techniczną dla dróg pieszo–rowerowych idących równolegle na części tej trasy w ramach tzw. Pętli Pienińskiej⁴⁹. Projekt jednak przewiduje większe pochylenia niż występujące na istniejącej drodze powiatowej. Zatem VeloDunajec należy poprowadzić istniejącą drogą powiatową, a projektowaną DDR przeznaczyć dla lokalnego ruchu rowerowego.

W m. Sromowce Niżne trasa rowerowa przekracza Dunajec i granicę polsko–słowacką istniejącą kładką pieszo–rowerową, zmierzając Drogą Pienińską do m. Szczawnica. Alternatywnie możliwe jest także przekroczenie granicy w m. Niedzica i poprowadzenie szlaku stroną słowacką po drodze lokalnej o niewielkim natężeniu ruchu. W m. Szczawnica władze gminy zamierzają odtworzyć zdewastowany ciąg pieszo–rowerowy wzdłuż drogi do m. Krościenko nad Dunajcem i posiadają projekt budowlany tego ciągu⁵⁰. Na odcinku od m. Krościenko do m. Zabrzeż trasa przebiega prawym brzegiem Dunajca, wykorzystując częściowo istniejące drogi dojazdowe. Na brakujących odcinkach konieczna jest budowa drogi dla rowerów (lub lokalnej ogólnodostępnej) w formie: drogi nabrzeżnej, drogi stokowej, kładki stokowej lub bulwaru w zależności od warunków lokalnych. Gdyby w dalszych fazach projektowania okazało się, że nie jest możliwe przeprowadzenie trasy rowerowej w rejonie rezerwatu Kłodne, to

47 Obecnie rowerzyści korzystający z istniejącego szlaku rowerowego jadą pod prąd prawej jezdni DK47, co jest bardzo niebezpieczne.

48 Do czasu zmiany pozwolenia wodno–prawnego umożliwiającego budowę trasy rowerowej brzegiem jeziora czorsztyńskiego trasa będzie musiała prowadzić istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż drogi powiatowej i po tej drodze.

49 Budowa ścieżki rowerowo–pieszej – pętla pienińska. Projekt budowlany. ARTA Pracownia Projektowo Badawcza, Kraków 2010

50 Rozbudowa DP–K1636 Krościenko n. Dunajcem – Szczawnica (ul. Główna) w Szczawnicy. FKProjekt Zabrzeż 2013.

należałoby zastosować wariant alternatywny w postaci budowy dwóch kładek rowerowych przez Dunajec i trasy wzdłuż DW969, aby ominąć trudny teren.

Od miejscowości Zabrzeż do miejscowości Jazowsko trasę można prowadzić w dalszym ciągu na prawym brzegu Dunajca, budując drogę dla rowerów wzdłuż rzeki. Niestety w tym przypadku nie ma możliwości wykorzystywania dróg układu lokalnego, ze względu na zbyt duże pochYLENIA. Droga dla rowerów musi być budowana jako droga nabrzeżna lub stokowa. Dopiero w okolicach mostu łączącego m. Jazowsko i m. Łazy Brzyńskie droga dla rowerów włącza się w układ lokalny i mostem przechodzi na lewą stronę rzeki Dunajec. Ze względu na koszty, alternatywnie w m. Zabrzeż można mostem przeprowadzić szlak na lewą stronę rzeki Dunajec. Jednak i tam ze względu na duże natężenia ruchu na DW969 należy budować drogę dla rowerów wzdłuż brzegu. Wymagane są kładki nad ciekami wodnymi Kamienica i Czarna Woda.

W miejscowości Jazowsko, trasa musi być prowadzona jako nabrzeżna droga dla rowerów na lewym brzegu Dunajca. Trasa tak będzie aż do mostu w ciągu DW969 nad potokiem Jastrzębik. Na moście oraz tuż przed mostem należy zapewnić możliwość przejazdu i bezpiecznego wyminięcia się dwóch rowerzystów poruszających się wraz z przyczepkami turystycznymi. Około 100 m przed tym miejscem trasa będzie pod mostem łączącym drogę wojewódzką z miejscowością Gołkowice Dolne. Za mostem w ciągu drogi wojewódzkiej droga dla rowerów ponownie prowadzona jest jako droga nabrzeżna, a następnie włącza się w rondo łączące drogę wojewódzką i powiatową DP-K1544 do m. Podegrodzie. Dalej trasa będzie wskazaną drogą powiatową aż do skrzyżowania (rondo) z DW w okolicach mostu Św. Kingi na Dunajcu⁵¹. Tam wykorzystuje istniejącą infrastrukturę rowerową po południowej stronie mostu. Za mostem w stronę m. Stary Sącz należy dobudować drogę dla rowerów i włączyć ją jako kolejny wlot skrzyżowania (małe rondo) do drogi krajowej DK87.

Z ronda trasa będzie na istniejący wlot prowadzący obecnie do lasu. Tam na krótkim odcinku należy wybudować drogę dla rowerów wzdłuż drogi krajowej do Nowego Sącza. Za mostem trasa skręca w ulicę Popradzką i wzdłuż nasypu dojazdu do mostu prowadzi w stronę rzeki Poprad. Następnie należy wybudować drogę dla rowerów jako drogę nabrzeżną rzeki Poprad po jej prawej stronie – istnieją tam obecnie drogi „polne” wzdłuż ujścia rzeki Poprad do rzeki Dunajec. Trasa VeloDunajec jako projektowana droga dla rowerów przebiega pod mostem kolejowym linii Tarnów – Muszyna, a następnie kieruje się do istniejących wałów przeciwpowodziowych Dunajca. Korona wałów jest przygotowana pod budowę drogi dla rowerów i to nimi trasa jest dalej prowadzona do Mostu Piłsudskiego⁵² w m. Nowy Sącz.

Tereny są bardzo atrakcyjne i już dziś chętnie wykorzystywane przez mieszkańców Nowego Sącza jako miejsce rowerowej rekreacji⁵³. VeloDunajec przechodzi pod mostem i projektowaną łącznicą rowerową wchodzi na Most Piłsudskiego (tutaj skrzyżowanie z trasą VeloBeskid). Trasa przebiega Mostem Piłsudskiego na drugą stronę Dunajca i tam wchodzi na lewy wał rzeki Dunajec. Na końcu wału trasa wchodzi w pas linii kolejowej do stacji kolejowej w Marcinkowicach⁵⁴.

51 W tym miejscu należy zapewnić podłączenie trasy VeloDunajec do projektowanej zachodniej obwodnicy Nowego Sącza, która ma być wybudowana do końca 2015 roku.

52 Władze Nowego Sącza powinny zapewnić sprawne podłączenie trasy VeloDunajec lokalną trasą łącznikową do dworca kolejowego w Nowym Sączu.

53 Alternatywnie można wykorzystać planowaną obwodnicę Nowego Sącza w ciągu DK75, jednak jej realizacja nie jest przewidziana w latach 2014 – 2020.

54 Na tym odcinku VeloDunajec krzyżuje się z projektowaną północną obwodnicą Nowego Sącza i należy zapewnić podłączenie trasy rowerowej do tej obwodnicy wyposażonej w infrastrukturę rowerową.

Z Marcinkowic, budując drogę dla rowerów na stoku, można dotrzeć w okolice mostu w ciągu DK75 i przekraczając drogę krajową oraz budując drogę rowerową na lewym brzegu cofki jeziora Rożnowskiego, można dotrzeć do m. Tęgoborze. Następnie od m. Tęgoborze trzeba wykorzystać pod trasę rowerową istniejącą drogę gminną do m. Znamirówice. Dalszy przebieg wymaga kosztownych nakładów, aby wybudować drogę dla rowerów w postaci drogi stokowej, bulwaru, a miejscami kładki stokowej aż do zapory w Rożnowie. Niweleta tej trasy powinna być prowadzona jak najbliżej linii brzegowej. Problemem będą domki letniskowe rozsiane na nadbrzeżnym stoku. W najtrudniejszych miejscach nie należy wykluczyć prowadzenia trasy po pomostach pływających. Zejście z konstrukcji zapory w Rożnowie do drogi lokalnej, zlokalizowanej u jej podstawy, wymaga zastosowania pochylenia na drodze stokowej nie większego niż 6% (nie należy wykluczyć serpentyny) lub alternatywnie windy rowerowej. Gmina Gródek nad Dunajcem proponowała wykorzystanie istniejących dróg powiatowych i wojewódzkich na prawym brzegu jeziora Rożnowskiego, ale z uwagi na ich długie podjazdy nie nadają się one do wykorzystania dla trasy rowerowej. Z kolei prawy brzeg jeziora Rożnowskiego jest bardziej zagospodarowany przez duże ośrodki i z tej racji nie nadaje się do budowy trasy rowerowej.

Dalej od zapory trasa VeloDunajec przebiega po istniejącej drodze lokalnej do kładki na Dunajcu w okolicach miejscowości Tropie. W Tropiu VeloDunajec krzyżuje się z istniejącym czerwonym szlakiem rowerowym gminy Iwkowa, który może być w przyszłości łącznikiem Iwkowej z główną trasą, jaką jest VeloDunajec. Po przekroczeniu kładki w Tropiu należy wybudować drogę dla rowerów jako drogę stokową lub bulwar, gdyż istniejąca droga do Czchowa ma pochylenia przekraczające 6%. Jest to drogie rozwiązanie, ale jest to jedyny sposób by zgodnie ze standardami doprowadzić trasę rowerową do elektrowni wodnej w Czchowie⁵⁵.

Tutaj kontynuacja jest zapewniona drogą lokalną do m. Filipowice, w których pojawia się wał przeciwpowodziowy i należy na jego koronie wybudować drogę dla rowerów aż do mostu w ciągu DW975 Zakliczyn – Wojnicz. Na moście w ciągu DW975 z m. Zakliczyn do m. Wojnicz należy zapewnić możliwość bezpiecznego poruszania się rowerzystów z turystycznymi przyczepkami rowerowymi⁵⁶. Za mostem szlak skręca projektowaną łącznicą (nowa droga dla rowerów do wybudowania) w lewo i przechodzi pod mostem, prowadząc przez tereny dzierżawione przez Sądeckie Zakłady Eksploatacji Kruszyw⁵⁷ zlokalizowane na lewym brzegu Dunajca. Za obszarem Sądeckich Zakładów Eksploatacji Kruszyw trasa wiedzie wzdłuż DW975 do lewego wału rzeki Dunajec doprowadzonego do tej drogi wojewódzkiej. Po koronie wału, z ominięciem kanału w okolicach miejscowości Isep, szlak dobiega do mostu w ciągu DK94 przed Tarnowem, który przekracza dołem między przyczółkiem a rzeką. Za mostem krótkim łącznikiem szlak wraca na wał i dociera do m. Ostrów pod Tarnowem, wcześniej przechodząc pod wiaduktem kolejowym linii Kraków–Tarnów. W m. Ostrów VeloDunajec krzyżuje się z trasą EV4. Trasa VeloDunajec przebiega dalej lewym wałem Dunajca aż do Wiślanej Trasy Rowerowej (WTR) w Demblinie, gdzie jest jej koniec.

55 Alternatywnie można wykorzystać istniejącą DK75, gdy jej znaczenie zmaleje po wybudowaniu nowego ciągu drogowego, jednak jego realizacja nie jest przewidziana w latach 2014 – 2020.

56 Na moście niezbędne ograniczenie prędkości do 30 km/h.

57 Niestety Zakłady te nie odpowiedziały na pismo o uzgodnienie przebiegu.

VeloDunajecB

Trasa Rowerowa nr 7a: VeloDunajecB	
Klasa trasy	główna
Długość	22 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Zakopane, dworzec PKP
Koniec trasy	m. Nowy Targ, skrzyżowanie z VeloDunajec
Styki z innymi trasami	trasa nr 7: VeloDunajec
Węzły integracyjne	Zakopane
Współczynnik wydłużenia	1,16
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	16 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	6 km
Średnie pochylenie trasy	1,5% / 1,6%*
Sumaryczne przewyższenie	59 m / 293 m*
Długość podjazdów	4,0 km / 18,0 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Trasa VeloDunajecB to podwariant wyżej omówionej trasy VeloDunajec (nazwa od Białego Dunajca). Trasa ma swój początek przed dworcem kolejowym w Zakopanem i przebiega w kierunku północnym wzdłuż linii kolejowej i DK47 do Nowego Targu. Obecnie plac przed dworcem jest zdegradowany do roli parkingu busów i autobusów. Na odcinku około 100 m konieczna budowa drogi dla rowerów, aby połączyć plac przed dworcem kolejowym z ul. Szymony. Trasa przebiega dalej ul. Szymony do ul. Kasprowicza. Na ul. Kasprowicza konieczna budowa infrastruktury rowerowej w ramach jej przebudowy. Trasa wchodzi na ul. Bachledy i przez Harendę układem lokalnych ulic dochodzi do Poronina. W Poroninie przejście przez DK47, a następnie przez tory kolejowe, by zaraz za nimi skręcić na istniejącą na rzece Poroniec kładkę rowerową. Przebieg wzdłuż DW961 po obecnym chodniku (konieczna budowa drogi dla rowerów na długości około 200 m). Dalszy przebieg trasy przez Poronin uspokojoną drogą lokalną o małym natężeniu ruchu. Trasa dwukrotnie przekracza DK47 w Białym Dunajcu i dalej biegnie lokalnym układem uspokojonych dróg do istniejącej kładki na Białym Dunajcu (pożądana modernizacja kładki i poszerzenie istniejącego ciągu z 1,50 m do minimum 2 m). Przebieg przez Szaflary istniejącą drogą lokalną o małym natężeniu ruchu najpierw na lewym brzegu Białego Dunajca, a następnie na prawym brzegu Białego Dunajca. Kolejne przejście na lewy brzeg i dalej w kierunku Nowego Targu brzegiem pomiędzy bliską zabudową a rzeką (konieczna budowa drogi dla rowerów). W Nowym Targu połączenie projektowanej trasy rowerowej z istniejącą do Boru na Czerwonym i lotniska oraz włączenie do zasadniczego przebiegu trasy VeloDunajec. Przejście przez miasto istniejącą infrastrukturą dla rowerów, a następnie prawym wałem Dunajca w kierunku Waksmundu.

VeloBiała (VBI)

Trasa przebiega po najbardziej atrakcyjnych terenach doliny rzeki Białej z widokami na wzniesienia Pogórza Karpackiego. Udostępnia otoczenie rzeki Białej obecnie trudno dostępne, a przez to nieznane. Otwiera nowe możliwości dla turystyki, zwłaszcza w powiązaniu z: EV4, VeloBeskid, VeloRopa. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu: Tarnowa, Tuchowa, Ciężkowic, Bobowej, Stróży, Grybowa, a poprzez VeloBeskid i VeloRopa m. Gorlic i Biecz. Spełnia oczekiwania powiatu gorlickiego na lepsze powiązanie z siecią tras rowerowych Małopolski, ale jest trudna i kosztowna w realizacji. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest bogata. Na trasie znajdują się m. in. takie atrakcje turystyczne jak Skansen pszczelarstwa w Stróżach, Bobowa z pałacem i centrum koronkarstwa, Dwór Paderewskiego w Kąsnej Dolnej, Rezerwat przyrody Skamieniałe Miasto w Ciężkowicach.

Trasa mimo swojej krętości zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochyleńia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje: wały, brzegi, istniejące lokalne układy drogowe, pas linii kolejowej. Kryterium progowym w przypadku tras głównych jest kryterium nie przekraczania pochyleńia 6% na długości powyżej 250 m. VeloBiała spełnia to kryterium. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na wale, brzegu rzeki jest duża.

Trasa Rowerowa nr 8: VeloBiała	
Klasa trasy	główna
Długość	64,6 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Stróże, skrzyżowanie (przecięcie) z VeloBeskid
Koniec trasy	m. Tarnów, skrzyżowanie (przecięcie) z EV4
Styki z innymi trasami	trasa nr 2: EV4 trasa nr 3: VeloBeskid
Węzły integracyjne	Stróże, Ciężkowice, Tarnów
Współczynnik wydłużenia	1,58
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	31,1 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	33,5 km
Średnie pochyleńie trasy	2,3% / 2,2%*
Sumaryczne przewyższenie	673 m / 778 m*
Długość podjazdów	29,7 km / 34,9 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Praktycznie na całej długości trasa prowadzona w terenie zalewowym (bariera 4, 5) oraz odcinkami

wzdłuż dróg powiatowych (bariera 7) Świebodzin - Pleśna - Łowczów. Trasa będzie mogła powstać dopiero po wybudowaniu wałów, które są obecnie na etapie koncepcji.

Skomunikowanie z transportem kolejowym bezpośrednio na całej trasie, ale zbyt mała częstotliwość kursowania pociągów. Trasa w całości biegnie na terenie województwa małopolskiego.

VeloBiała – główna trasa Małopolski na kierunku południe – północ, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów. Trasa przebiega doliną rzeki Białej Tarnowskiej z m. Stróże przez miasta: Bobową, Ciężkowice, Tuchów do m. Tarnowa (ul. Kwiatkowskiego – skrzyżowanie z EV4). Powstanie tej trasy jest uzależnione od wybudowania nowych wałów rzeki Białej, które są dopiero na etapie koncepcji.

W m. Stróże trasa odłącza się od trasy VeloBeskid i przebiega dalej wąską drogą lokalną z małym ruchem samochodowym. Dalszy przebieg trasy do m. Ciężkowice wykorzystuje: istniejące drogi polne, istniejące drogi lokalne lub pas przy linii kolejowej raz na prawym raz na lewym brzegu rzeki Białej, ale w większości na lewym brzegu (konieczna budowa jednej kładki rowerowej). W m. Ciężkowice trasa wchodzi na prawy brzeg rzeki Białej, by nim wejść na projektowany wał, który łączy się z wałem istniejącym w rejonie mostu w ciągu DW977.

Od mostu DW977 w Ciężkowicach trasa przebiega istniejącym wałem rz. Białej do jego końca, a następnie do DW980 w Golance istniejącą drogą lokalną przez m. Tursko najpierw asfaltową, później gruntową i ponownie asfaltową. Od DW980 w Golance do pierwszego domu w Lubaszowej trasę trzeba poprowadzić prawym brzegiem rzeki Białej (niezbędna budowa DDR), potem istniejącą drogą gruntową, a następnie po istniejącej drodze asfaltowej. Istniejąca droga lokalna między m. Lubaszowa a m. Burzynią ma zbyt duże pochYLENIA i podjazdy dlatego konieczną jest budowa trasy rowerowej na prawym brzegu Białej i podłączenie jej do istniejącej drogi lokalnej w miejscu jej płaskiego przebiegu.

Przebieg przez m. Tuchów wykorzystuje następujące ulice: Polną, Żeromskiego, Grochmała, Reymonta, Wspólną, Rynek, Jana III Sobieskiego. Od ul. Jana III Sobieskiego w Tuchowie trasa prowadzona jest drogą dojazdową do budowanej oczyszczalni ścieków i jej przedłużeniem wzdłuż linii kolejowej. Na tym odcinku w pasie linii kolejowej potrzebna jest budowa DDR do m. Łowczów, gdzie trasa wchodzi na istniejącą drogę lokalną wzdłuż linii kolejowej. Długi odcinek istniejącej drogi lokalnej pozwala na przeprowadzenie trasy rowerowej aż do m. Pleśna. Tutaj trasa skręca w prawo i po istniejącej drodze lokalnej przechodzi mostem na prawy brzeg rzeki Białej i koło boiska sportowego skręca w lewo, by kontynuować przebieg drogą lokalną wzdłuż linii kolejowej. W miejscowości Woźniczna trasa wykorzystuje projektowany wał rzeki Białej, a następnie drogę lokalną o dobrej nawierzchni by między m. Kłokowa a m. Rzuchowa przejść na lewy brzeg rzeki Białej i wejść na projektowany wał. Projektowany wał na lewym brzegu rzeki Białej powinien doprowadzić trasę rowerową VeloBiała do istniejącego wału w rejonie ulicy Krakowskiej w Tarnowie (tutaj konieczne podłączenie do ul. Krakowskiej). Wcześniej VeloBiała przechodzi pod mostem południowej obwodnicy Tarnowa (DK94), a następnie pod mostem linii kolejowej Kraków – Tarnów. Dalszy przebieg ma miejsce na lewym istniejącym wale rzeki Białej do ul. Kwiatkowskiego (skrzyżowanie z EV4) gdzie VeloBiała kończy swój bieg.

VeloPrądnik (VP)

Trasa przebiega po atrakcyjnym terenie Jury Krakowsko–Częstochowskiej, wykorzystując dolinę

Prądnika. Mimo braku infrastruktury rowerowej już obecnie jest bardzo popularna wśród rowerzystów. Dzięki infrastrukturze rowerowej otworzy nowe możliwości dla turystyki w integracji ze Śląskiem. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu z Krakowa przez Ojcowski Park Narodowy. Trasa zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością, zwłaszcza w dół rzeki. Kryterium pochylenia maks. 6% na długości powyżej 250 m jest spełnione. Od m. Sułoszowa w kierunku m. Olkusz trasa może sprawiać trudność słabszym rowerzystom. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy zalicza się do największych w Polsce. Na trasie znajduje się przede wszystkim Ojcowski Park Narodowy z doliną Prądnika, Maczugą Herkulesa, zamkiem w Pieskowej Skale i jaskiniami. Wymagane jest poniesienie pewnych kosztów związanych z budową infrastruktury rowerowej na brakujących odcinkach.

Nie do przyjęcia jest propozycja Studium Tras Rowerowych miasta Krakowa, aby główną rowerową trasę wylotową na północ prowadzić grzbietem Garbu Pękowickiego (ul. Pękowicka i przedłużenie). Pochylenie podłużne dyskwalifikuje ją jako trasę główną, obsługującą długodystansowy ruch turystyczny. Podobnie nie ma alternatywnego przebiegu dla trasy rowerowej w ciągu DW773 od m. Grodzisko do m. Sułoszowa.

Trasa Rowerowa nr 9: VeloPrądnik	
Klasa trasy	główna
Długość	55,7 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	granica z województwem śląskim na terenie Lasów Błędowskich, m. Hutki (małopolskie) / gmina Dąbrowa Górnicza (śląskie)
Koniec trasy	m. Kraków, styk z trasami VeloTatra, VeloPogórze w tunelu rowerowym pod Dworcem PKP Kraków Główny
Styki z innymi trasami	trasa nr 5: VeloSkawa, trasa nr 13: VeloTatra, trasa nr 14: VeloPogórze
Węzły integracyjne	Olkusz, Kraków
Współczynnik wydłużenia	1,27
Nawierzchnia	asfaltowa, tłuczniowa na krótkim odcinku OPN
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	38,2 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	17,5 km
Średnie pochylenie trasy	2,4% / 2,9%*
Sumaryczne przewyższenie	705 m / 781 m*
Długość podjazdów	29,2 km / 26,5 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza wartość podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na odcinku Zielonki – Prądnik Korzkiewski trasa planowana jest wzdłuż Prądnika (bariera 4, 5) poprzez budowę nowej drogi. Trasa przebiega terenem zalewowym Prądnika i będzie narażona na okresowe zamknięcia (na odcinku ok. 4 km).

Skomunikowanie z transportem kolejowym w Krakowie i Olkuszu wymaga poprawy w zakresie częstotliwości kursowania małych jednostek (szynobusów) w odstępach jednogodzinnych. Dla powiązania Olkusza z Krakowem autobusy i busy muszą stać się substytutem kolei umożliwiającym przewóz rowerów.

Trasa łączy się z województwem śląskim z miastem Dąbrowa Górnicza⁵⁸, która wyraża chęć kontynuacji trasy i połączenia jej z lokalną siecią dróg dla rowerów w mieście.

VeloPrądnik – główna trasa Małopolski na kierunku północ – południe, łatwa na odcinku Pieskowa Skała - Kraków, zwłaszcza z biegiem rzeki, trudniejsza w m. Sułoszowa, zwłaszcza w jej górnej części, dla wszystkich rodzajów rowerzystów.

Trasa ma swój początek w obszarze leśnym na granicy woj. śląskiego (m. Hutki). W tym rejonie trasa wykorzystuje istniejące drogi leśne doprowadzające do Starego Olkusza. Po drodze krzyżuje się z nią trasa VeloSkawa, która ma swoją kontynuację do Krakowa i Dąbrowy Górniczej poprzez VeloPrądnik. Od Starego Olkusza przez m. Olkusz trasa wykorzystuje układ lokalnej sieci ulicznej miasta zlokalizowanej w obniżeniu terenu. Za obszarem zabudowanym miasta trasa wchodzi w obszar leśny, przecina linię kolejową Olkusz – Tunel i ciekawym obszarem leśnym w największym obniżeniu terenu z niewielkimi wzniesieniami dochodzi do DW773 (konieczna budowa DDR).

Dalszy przebieg trasy przez Sułoszową i Pieskową Skałę jest związany z istniejącą DW773. DW773 w m. Sułoszowa jest obustronnie obudowana i nie ma tam możliwości wybudowania drogi dla rowerów. Proponuje się tam wykorzystać przez rowerzystów obustronne chodniki, oznakowując je znakami C–16 i T–22. Natężenie ruchu samochodowego wynosiło wg GPR2010 od 3683 do 3999 p/d. Przyjmując odciążenie tej drogi przez niezbędne łączniki do DK94 i DW794 i jej degradację do drogi gminnej można pozostawić rowerzystów na jezdni. Analizy wypadkowości⁵⁹ nie wskazują, aby była ona niebezpieczna. Dodatkowo dla poprawy bezpieczeństwa należy przewidzieć uspokojenie ruchu i wprowadzenie odcinkowe np. strefy TEMPO30.

Od skrzyżowania w Grodzisku trasa rowerowa przebiega lokalną drogą obsługującą Ojcowski Park Narodowy, która jest zamknięta dla ruchu samochodowego od parkingu pod Zamkiem w Ojcowie. Droga ta stopniowa zawęża się, a na granicy Ojcowa i Prądnika Korzkiewskiego przechodzi w wąską drogę o nawierzchni tłuczniowej. W Prądniku Korzkiewskim ponownie pojawia się nawierzchnia asfaltowa. Krótki odcinek trasy rowerowej przed drogą Januszowice – Wielka Wieś trzeba wyposażyć w nawierzchnię asfaltową. Od skrzyżowania z drogą Januszowice – Wielka Wieś trasa przebiega lewym brzegiem Prądnika, wciskając się pomiędzy rzekę, a nadrzeczne zabudowania Januszowic (konieczna budowa nadrzecznej DDR).

Za Januszowicami przejście na prawy brzeg Prądnika po istniejącym moście i istniejącą drogą lokalną o nawierzchni tłuczniowej przebieg do centrum Zielonek (skrzyżowanie z DW794). Około 150 m

58 Uzgodnienie z gminą Dąbrowa Górnicza, pismo WPS.433.5.2013 z dnia 11.06.2013

59 Na podstawie SEWIK (System Ewidencji Wypadków i Kolidacji prowadzony przez Policję).

VeloPrądnik musi przejść po istniejącej DW794. Na tym trudnym dla rowerzystów odcinku DW794 konieczne uspokojenie ruchu. Nie będzie to problemem, gdyż w przyszłości ruch tranzytowy m. Zielonki przejdzie na tzw. ul. Wolbromską pełniącą funkcję obwodnicy Zielonek. Trasa rowerowa skręca w lewo na drogę Zielonki – Bibice i dalej w prawo na drogę dojazdową do stadionu sportowego w Zielonkach.

Trasa przebiega dalej błotnistą drogą polną (wymaga budowy DDR lub drogi lokalnej). Dalszy przebieg wykorzystuje między innymi drogę lokalną Witkowice – Zielonki. Granica miasta Krakowa to ul. Zielone Wzgórze, która doprowadza drogą polną do ul. Górnickiego (konieczna budowa nawierzchni asfaltowej). Trasa przebiega wokół parku Białoprądnickiego do ul. Prądnickiej i dalej wzdłuż linii szybkiego tramwaju do dworca Głównego PKP w Krakowie. Przebieg w Krakowie pokrywa się z trasą główną nr 1⁶⁰ (dojazd do tunelu pod dworcem PKP zapewniają przebiegające tam trasy 7 i 15). W tunelu pod dworcem PKP na styku z trasami VeloTatra i VeloPogórze kończy się trasa VeloPrądnik.

EuroVelo 11 (EV11)

Trasa przebiega po najbardziej atrakcyjnych terenach doliny Popradu i Dunajca w otoczeniu Beskidu Sądeckiego i Pogórza. Udostępnia otoczenie Popradu i Dunajca obecnie niedostępne, a przez to nieznane. Otwiera nowe możliwości dla turystyki w integracji ze Słowacją. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu dużych i historycznych ośrodków Małopolski oraz wczasowisk i uzdrowisk: Tarnowa, Zakliczyna, Nowego i Starego Sącza, Rytra, Piwnicznej, Muszyny oraz słowackich miejscowości doliny Popradu. Trasa mimo swojej krętości zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje: wały, brzegi, stoki jako ekologiczny ciąg komunikacyjny integrujący Polskę ze Słowacją. Kryterium progowym w przypadku tras głównych jest kryterium nie przekraczania pochylenia 6% na długości powyżej 250 m. EV11 spełnia to kryterium. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy zalicza się do największych w Polsce. Na trasie znajdują się m. in. takie atrakcje turystyczne jak uzdrowiska w dolinie Popradu (Żegiestów, Muszyna, Piwniczna), Sądecki Park Etnograficzny w Nowym Sączu, Jezioro Rożnowskie, Dwór i Dom Muzyki Pendereckiego w Lusławicach, Puszcza Niepołomicka z ośrodkiem hodowli żubrów, Zamek Kazimierza Wielkiego w Niepołomicach, Kraków.

Wymagane jest poniesienie dużych kosztów ze względu na dostosowanie stromych brzegów rzeki Poprad i rzeki Dunajec do nowej funkcji oraz konieczności budowy kładek.

Trasa Rowerowa nr 10: EuroVelo 11	
Klasa trasy	główna
Długość	261,4 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2-2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	granica państwa ze Słowacją, m. Leluchów (PL) / m. Circ (SK)
Koniec trasy	granica z woj. świętokrzyskim, m. Kościelec (małopolskie) / m. Lekszyce (świętokrzyskie)

60 Numeracja wg Studium Tras Rowerowych miasta Krakowa jest numeracją niezależną od niniejszego opracowania.

Styki z innymi trasami	trasa nr 12: VeloKrynica trasa nr 7: VeloDunajec trasa nr 3: VeloBeskid trasa nr 14: VeloPogórze trasa nr 2: EV4 trasa nr 6: VeloRaba trasa nr 1: WTR
Węzły integracyjne	Muszyna, Piwniczna, Stary Sącz, Nowy Sącz, Tarnów, Kraków
Współczynnik wydłużenia	2,44 uzasadniony koniecznością przeprowadzenia trasy przez całą Małopolskę i Kraków po terenach o małym pochyleniu niwelety
Nawierzchnia	asfaltowa, tłuczniowa na krótkim odcinku PPN
Odcinki wspólne	km 60,7 – 144,2: VeloDunajec w tym 7,2 km z VeloBeskid i VeloPogórze km 144,2 – 205,2: EV4 w tym 11,4 km z VeloRaba km 205,2 – 219,4: WTR
Długość trasy po drogach: <ul style="list-style-type: none"> • istniejące • do remontu • do budowy 	202,1 km n. d. 59,3 km**
Średnie pochylenie trasy	1,9% / 1,9%*
Sumaryczne przewyższenie	2385 m / 2631 m*
Długość podjazdów	126,2 km / 135,2 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

** pozostałe odcinki EV11 zostały uwzględnione w: WTR–14,2 km, EV4–61,2 km, VeloDunajec – 83,5 km

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na odcinku ok. 1 km, Muszyna (PL) - Legnava (SK), w Żegiestowie (ok. 2 km), pomiędzy Rytre, a Życzanowem (ok. 2 km) trasa planowana w terenach trudnych technicznie i zalesionych (bariera 1, 2). Trasa trudna technicznie z wieloma obiektami a przez to bardzo kosztowna.

Skomunikowanie z transportem kolejowym w: Krakowie, Bochni, Brzesku, Tarnowie, Nowym i Starym Sączu, Rytrze, Piwnicznej, Żegiestowie, Muszynie wymaga poprawy w zakresie częstotliwości kursowania małych jednostek (szynobusów) w odstępach jednogodzinnych. Tam gdzie nie ma kolei autobusy i busy muszą stać się substytutem kolei. Na terenie Nowego Sącza władze miasta powinny zadbać o podłączenie EV11 trasą łącznikową do dworca kolejowego. W Tarnowie jest to możliwe za pomocą istniejących substandardowych rozwiązań w postaci oznakowanych chodników znakami C-13. Najlepiej EV11 łączy się z dworcem Głównym PKP w Krakowie poprzez istniejącą infrastrukturę rowerową na lewym wale Wisły (WTR, EV4), a następnie DDR wzdłuż ulic: Powstania Warszawskiego i Wita Stwosza. Spośród największych atrakcji Małopolski EV11 omija Wieliczkę, ale jest powiązana z Wieliczką dzięki stykowi z trasą EV4 (WTR), a tej z kolei z trasą VeloTatra (VeloPogórze).

Trasa łączy się z województwem świętokrzyskim, które deklaruje⁶¹ kontynuację trasy w okolicy miejscowości Kościelec za Proszowicami. Dalej trasa przebiegałaby śladem dawnej linii kolejki wąskotorowej aż do Kazimierzy Wielkiej i dalej do Pińczowa. Po stronie słowackiej trasa łączy Gminy Muszyna i Piwniczna. Strona słowacka zaakceptowała planowaną trasę.

EuroVelo 11 – Szlak Europy Wschodniej o długości 6000 km⁶² i następującym przebiegu (kraje): Norwegia, Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Słowacja, Węgry, Serbia, Macedonia, Grecja i miasta

61 Pismo EKST. III.45.1.2013 z dnia 22 listopada 2013 roku.

62 Z czego 260 km (4.5% całej trasy) na terenie Małopolski.

(miejsca); Przylądek Północny (EV1, EV7) – Fińskie Jeziora – Helsinki (EV10) – Tallinn (EV10) – Tartu – Wilno – Warszawa (EV2) – Kraków (EV4) – Koszyce – Belgrad (EV6) – Skopje – Saloniki – Ateny (EV8).

Trasa łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów, ale głównie jest adresowana do zaawansowanych turystów długodystansowych. Proponowany przebieg od granicy ze Słowacją do Krakowa: przejście graniczne m. Leluchów (PL) – m. Circ (SK), przebieg istniejącą drogą, a następnie wzdłuż linii kolejowej w celu ominięcia stromych podjazdów istniejącej drogi powiatowej do polnej drogi dojazdowej. Drogą dojazdową do torów i przejście prawą stroną torów do podwieszanej do mostu kolejowego kładki rowerowej na rzece Poprad (niezbędna budowa DDR i kładki rowerowej). Doprowadzenie trasy rowerowej do drogowego układu lokalnego w m. Muszyna Folwark⁶³.

Następnie dojście do drogi powiatowej z Leluchowa do Muszyny i przebieg drogą do wału w Muszynie (vis a vis stacji kolejowej Muszyna). Od tego miejsca do mostu na rzece Poprad wykorzystanie dla trasy prawego wału (celowe poszerzenie wału). W Muszynie przeprowadzenie trasy przez most na lewy brzeg Popradu i wykorzystanie istniejącej drogi dla rowerów wzdłuż lewego wału. Powrót na drogę lokalną, by przed jej stromym podjazdem wejść na lewy brzeg Popradu i nim, a następnie: drogą stokową, bulwarem lub kładką stokową wejść na stronę słowacką do Legnavy.

Od Legnavy trasa rowerowa wykorzystuje istniejącą słowacką drogę lokalną o minimalnym ruchu i dobrym stanie nawierzchni. Trasa przebiega niewielkimi pochyleniami nad Popradem jedynie w rejonie Żegiestowa (Mały Sulin po stronie słowackiej) wznosi się na długim podejździe, co może sprawiać trudność rowerzystom ze sakwami i przyczepkami. Wskazane w tym miejscu wybudowanie trasy nabrzeżnej w postaci drogi stokowej z kładkami łączącymi słowacki z polskim brzegiem Popradu (kładki: do m. Milik, do m. Andrzejówka, Żegiestów 1, Żegiestów 2).

W rejonie Zavodie – Medzibrodie słowacka droga na lewym brzegu rzeki Poprad ma fatalny stan nawierzchni wymagający naprawy. Następnie trasa przebiega przez słowacką miejscowość Kace po drodze lokalnej o znikomym natężeniu ruchu i w Mnisku nad Popradem wchodzi na budowany most graniczny wyposażony w drogę dla rowerów. Po przejściu na stronę polską trasa wykorzystuje drogowy układ lokalny Łomnicy, by wejść na podwieszoną do mostu kolejowego kładkę rowerową na rzece Poprad. Za nią trasa rowerowa dochodzi do istniejącej drogi dojazdowej, by nią dojść do kładki pieszej w Piwnicznej (konieczna budowa DDR).

Trasa przechodzi kładką na prawy brzeg⁶⁴ Popradu i idzie wzdłuż DK87 (konieczna budowa DDR) by dotrzeć do drogi lokalnej łączącej Piwniczną z Rytrem. Od Piwnicznej trasa EV11 przebiega po istniejącej drodze lokalnej zlokalizowanej na prawym brzegu rzeki Poprad. Między m. Młodów a m. Rytro nie istnieje obecnie droga lokalna, gdyż ostatnia powódź z 2010 roku zniszczyła ją całkowicie. Wg informacji z dnia 20.05.2013 roku uzyskanych z Urzędu Gminy Rytro jest szansa, że droga ta zostanie odbudowana w 2014 roku. Między m. Rytro a m. Życzanów występuje strome zbocze i odcinek ścieżki gruntowej obecnie nieprzejezdny rowerami turystycznymi. Niezbędna jest budowa drogi dla rowerów na

⁶³ Na etapie projektowania gmina Muszyna prosi o rozważenie skorygowania trasy na odcinku: ze Słowacji do Muszyny Folwark po słowackiej drodze leśnej. Z uwagi na duże pochylenia propozycja ta jest trudna technicznie, ale można rozważyć wariant z trasą stokową lub bulwarową w celu ominięcia długich podjazdów. Możliwa jest także hybryda w postaci wykorzystania trasy po stronie słowackiej i polskiej, ale to wiąże się z budową dodatkowych kładek przez rzekę Poprad. Obie propozycje będą trudne technicznie i kosztowne.

⁶⁴ Na etapie projektowania gmina Piwniczna-Zdrój prosi o rozważenie skorygowania trasy na odcinku: Pensjonat Świetłana (ul. Leśna) – ul. Kościuszki – ul. Krynicka – kładka wisząca poprzez przeniesienie odcinka na lewy brzeg Popradu i poprowadzenie trasy następująco: Pensjonat Świetłana (ul. Leśna) – przejście na lewy brzeg Popradu mostem łukowym i poprowadzenie ścieżki brzegiem Popradu (wzdłuż torów kolejowych) – ul. Gańsorowskiego.

stoku lub nabrzeżu rzeki Poprad. Za m. Rytro w m. Życzanowie proponuje się wykorzystanie istniejącej drogi lokalnej do m. Barcice. W rejonie m. Barcice konieczna jest budowa drogi dla rowerów na lewym brzegu Popradu aż do mostu na wjeździe do Nowego Sącza. Za mostem zjazd pod most projektowaną łącznicą na drogę polną zlokalizowaną na prawym brzegu Popradu i Dunajca. W Nowym Sączu wskazana jest realizacja drogi dla rowerów wzdłuż prawego brzegu Popradu i Dunajca, na zasadniczym odcinku koroną wałów przeciwpowodziowych razem z VeloDunajec.

Na dalszym odcinku EuroVelo 11 przebiega po trasie VeloDunajec aż do skrzyżowania z EuroVelo 4 w m. Ostrowie koło Tarnowa. W tym miejscu EuroVelo 11 wchodzi na trasę EuroVelo 4 w kierunku zachodnim (do Krakowa). W Krakowie EV11 przechodzi przez most Wandy i obok klasztoru w Mogile dochodzi najkrótszą trasą do ul. Kocmyrzowskiej⁶⁵. Trasa przebiega ul. Kocmyrzowską, wykorzystując zaniedbany i niewykorzystany chodnik (konieczna budowa drogi dla rowerów). Dla dalszego przebiegu trasa wykorzystuje pas po dawnej linii kolejowej do Kocmyrzowa. Niestety pomiędzy m. Prusy a m. Kocmyrzów pas ten został wykorzystany do poszerzenia DW776.

Jedną z możliwości jest poszerzenie aktualnie budowanego chodnika po lewej stronie do 2,5 m i dostosowanie go do standardów drogi dla rowerów. Innym rozwiązaniem jest poszerzenie poboczy, aby uzyskać na nich dwa jednokierunkowe pasy rowerowe o szerokości 1,5 m każdy. Na tym odcinku istnieje układ lokalny, ale z uwagi na pochylenia tylko w części nadaje się do wykorzystania przez trasę rowerową. Ze względów kulturowych dla utrwalenia kultury materialnej naszych przodków za Kocmyrzowem trasa powinna przebiegać po śladzie nieistniejącej kolejki wąskotorowej do m. Kazimierza Wielka (woj. Świętokrzyskie). W kilku miejscach ciągłość kolejki została przerwana przez nieodpowiedzialne wejście z budynkami w trasę kolejki, zaoranie lub wyгородzenie. Największą dewastację pozostałości kolejki stwierdzono na odcinku między miejscowością Łyszkowice a Proszowicami. W miejscowości Posądza (gm. Koniusza) na trasie kolejki firma BONAKO⁶⁶ wybudowała swoją hale wraz z placem postojowym. Jeśli firma ta nie udostępni swojego placu do przeprowadzenia trasy rowerowej, koniecznością będzie prowadzenie trasy po istniejącej drodze dojazdowej i dalej wzdłuż DW776, co jest rozwiązaniem mniej korzystnym ze względu na pochylenia. W wielu innych miejscach w m. Posądza, również przerwano nasypy kolejki. W samych Proszowicach na trasie kolejki wytyczono ulicę Kolejową. Mimo śladów dewastacji wciąż istnieje szansa na utrwalenie śladu kolejki w formie trasy rowerowej perfekcyjnie wpisanej w krajobraz i środowisko przyrodnicze Płaskowyżu Proszowickiego.

3.1.2. Trasy pozostałe

Uzasadnienie dla projektowanych pozostałych tras rowerowych

Trasy pozostałe to trasy, które nie muszą spełniać warunków tras głównych, szczególnie kryterium pochylenia mniejszego niż 6% na długości maksimum 250 m. Wszystkie trasy są ze sobą połączone, tworząc spójną sieć także z trasami głównymi. Każda trasa ma odmienną funkcję i różnych adresatów. Trasa adresowana do zaawansowanych kolarzy MTB/XC nie musi spełniać żadnych dodatkowych wymogów bezpieczeństwa, całkowicie odmiennie niż trasa adresowana np. do rodzin z małymi dziećmi.

65 Powiązania EV11 z centrum Krakowa zapewniają: planowana (częściowo istniejąca) główna (miejska) trasa rowerowa nr 4; Igołomska, Ptaszyckiego, Jana Pawła II, Mogilska, Kopernika, Rynek Główny. Planowana (częściowo istniejąca) główna (miejska) trasa rowerowa nr 2. Planowana (częściowo istniejąca) główna (miejska) trasa rowerowa nr 11 wzdłuż ul. Christo Botewa, Kuklińskiego, Herlinga Grudzińskiego do Rynku Głównego. Wylot w stronę ul. Kocmyrzowskiej zapewnia planowana trasa nr 6 (ul. Kocmyrzowska, ul. Bieńczycka).

66 PPHU Bonako Sp. J. Posądza 133, 32-104 Koniusza tel. 12 3869632.

Trasy pozostałe mogą, ale nie muszą być adresowane do wszystkich rodzajów rowerzystów. Mniej istotna jest forma i wymagania techniczne dotyczące infrastruktury, a bardziej informacja dla użytkownika, co to za rodzaj trasy. Dla rowerzysty sprawnego, szosowego i górskiego zaproponowano trasy o długich podjazdach i pochyleniach większych niż 6% i to zapewniają trasy VeloTatra oraz VeloPogórze. Trasa VeloJura natomiast jest trasą interwałową. Pozostałe trasy: VeloBeskid, VeloSoła, VeloRudawa, VeloKrynica, VeloRopa mogą i powinny służyć wszystkim rowerzystom, choć funkcja każdej z tych tras jest inna. Dla nich starano się zapewnić jak najmniejsze pochylenia i krótkie podjazdy. Nie udało się tego uzyskać na odcinku VeloRopa na początku jej biegu.

VeloBeskid (VB)

VeloBeskid byłaby najbardziej atrakcyjną trasą Małopolski, gdyby można było ją prowadzić po nieeksploatowanej linii kolejowej Rabka - Limanowa - Nowy Sącz. Brak zgody gmin powiatu limanowskiego na takie wykorzystanie linii kolejowej degraduje znaczenie tej trasy w układzie regionalnym. Kryterium progowym w przypadku tras głównych jest kryterium nie przekraczania pochylenia 6% na długości powyżej 250 m. Gdy trasa przebiega po nieeksploatowanej linii kolejowej, to problem ten nie występuje (maks. pochylenie linii kolejowej wynosi 0,4%). Natomiast wszędzie gdzie trasa rowerowa musi skorzystać z istniejących dróg pojawia się problem pochylenia i podjazdów.

Dlatego też, nie mając ekonomicznie uzasadnionej możliwości zaprojektowania trasy o pochyleniach poniżej 6%, zdecydowano się zdegradować VeloBeskid odcinkowo między m. Hucisko a m. Lachowice, między m. Mszana Dolna a m. Dobra, między m. Limanowa a m. Marcinkowice, między m. Nowy Sącz a m. Grybów do klasy tras pozostałych. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na brzegu rzeki i w pasie linii kolejowej jest duża. Nie występują w nadmiernej ilości bariery terenowe poza koniecznością budowy kładek rowerowych. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest bogata, bo to trasa przebiegająca u stóp Beskidu: Żywieckiego, Małego, Średniego, Wyspowego, Niskiego i Gorców. Na trasie znajdują się także m. in. takie atrakcje turystyczne jak Karczma Rzym w Sucheju, Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce, uzdrowisko w Rabce, Nowy Sącz i średniowieczny zespół miejski w Bieczu.

Wymagane jest poniesienie pewnych kosztów ze względu na dostosowanie otoczenia linii kolejowej do nowej funkcji, jaką jest trasa rowerowa. Natomiast nie można zapominać, że wszystkie obiekty mostowe po historycznej linii kolejowej nadają się na obiekty trasy rowerowej. Utrzymanie pociągu retro na trasie Chabówka – Limanowa ma słabe podstawy ekonomiczne. Z tej racji nie można wykluczyć, że w przyszłości historyczna linia kolejowa będzie mogła być wykorzystana pod trasę rowerową.

Trasa Rowerowa nr 3: VeloBeskid	
Klasa trasy	pozostała*
Długość	198,1 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	tylko na odcinkach klasy Głównej łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów
Początek trasy	granica woj. śląskiego, m. Pewel Wielka (śląskie) / m. Hucisko (małopolskie)
Koniec trasy	granica woj. podkarpackiego, m. Biecz (małopolskie)/ m. Skołyszyn (podkarpackie)

Styki z innymi trasami	trasa nr 5: VeloSkawa trasa nr 6: VeloRaba trasa nr 13: VeloTatra trasa nr 7: VeloDunajec trasa nr 10: EV11 trasa nr 14: VeloPogórze trasa nr 8: VeloBiała trasa nr 15: VeloRopa
Węzły integracyjne	Sucha Beskidzka, Chabówka, Nowy Sącz, Stróże
Współczynnik wydłużenia	1,44
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 54,4 – 70,0 : VeloRaba km 54,4 – 70,0 : VeloTatra km 125,0 – 132,2 : VeloDunajec i EV11 km 99,2 – 132,2: VeloPogórze
Długość trasy po drogach: <ul style="list-style-type: none"> • istniejące • do remontu • do budowy 	146,5 km n. d. 51,6 km
Średnie pochylenie trasy	2,5% / 2,6%**
Sumaryczne przewyższenie	2371 m / 2628 m**
Długość podjazdów	95,6 km** / 102,5 km**

* Ze względu na odcinki: Hucisko-Stryżawa, Mszana Dolna - Jurków, Limanowa - Marcinkowice, Ptaszkowa o przekroczonym 6% pochyleniu zdegradowano VeloBeskid do tras pozostałych. VeloBeskid będzie mogła uzyskać standard klasy głównej, gdy wyjaśni się sytuacja linii kolejowej Rabka - Nowy Sącz, po śladzie której lub po jej drodze serwisowej zostanie poprowadzona. Powinno się dążyć do tego, aby trasa rowerowa powstała na historycznej linii kolejowej lub w otoczeniu linii zmodernizowanej.

** * wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na odcinkach trasy wzdłuż Skawy i Raby (od Jordanowa do Mszany Dolnej) trasa prowadzona odcinkami na terenach zalewowych (bariera 4 i 5). Dotyczy to odcinków: Juszczyn-Osielec, Rabka – Mszana Dolna. Odcinki wzdłuż dróg powiatowych, DW946 w Suchoj Beskidzkiej, DK28 w Grybowie (bariera 7). Trudne technicznie i kosztowne przeprowadzenie trasy w pasie eksploatowanej linii kolejowej od Bystrej Podhalańskiej do Chabówki (ok. 17 km).

Skomunikowanie z transportem zbiorowym będzie dobre, jeśli zostanie wprowadzona większa częstotliwość kursowania szynobusów (co godzinę) na linii Sucha – Chabówka i Nowy Sącz – Stróże – Biecz.

Trasa w województwie śląskim łączy się z istniejącym szlakiem rowerowym. Województwo podkarpackie⁶⁷ nie planuje (na dzień opracowania podręcznika) kontynuacji trasy od m. Biecz.

VeloBeskid – w zamiarze główna i najbardziej atrakcyjna trasa Małopolski na kierunku zachód–wschód. Łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów na odcinku m. Hucisko – m. Nowy Sącz, jeśli byłaby przeprowadzona po nieeksploatowanych liniach kolejowych. Przeprowadzona istniejącymi drogami będzie atrakcyjna tylko dla sprawnych rowerzystów z lekkim bagażem i zdegradowana odcinkowo do klasy tras pozostałych⁶⁸. Trasa na wielu odcinkach dolinnych ma ogromny potencjał dla każdego rodzaju

67 Pismo PT-I.45.4.2013.TR z dnia 29.11.2013

68 Nie ma zgody gmin powiatu limanowskiego na wykorzystanie linii kolejowej pod trasę rowerową ze względu na plany modernizacji tej linii.

roweru i dla każdego użytkownika, w tym – znacznie przekraczając funkcje dalekobieżnej trasy turystycznej – jako trasa rekreacyjna. Wymaga jednak ogromnych nakładów finansowych i organizacyjnych – budowy długich odcinków dróg dla rowerów lub zupełnie nowych dróg lokalnych. Jej wielkim walorem jest powiązanie wielu odcinków z istniejącymi liniami kolejowymi (intermodalność) i możliwość łączenia turystyki i rekreacji rowerowej z przewozem rowerów koleją.

Od granicy z woj. śląskim (m. Hucisko) trasa mogłaby przebiegać po praktycznie nieeksploatowanej linii kolejowej m. Żywiec – m. Sucha Beskidzka. Nie ma zgody PLK na takie wykorzystanie tej linii, w związku z czym alternatywnie możliwy jest przebieg po drogach powiatowych o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego, ale na pochyleniach większych niż 6% i długich podjazdach. Ze względu na konfigurację terenu nie ma możliwości budowy odcinków dróg dla rowerów (lub nowych dróg lokalnych) o przewyższeniach mniejszych niż obecne drogi publiczne.

Od m. Lachowice trasa przebiega w pasie pomiędzy linią kolejową a drogą wojewódzką. W m. Sucha Beskidzka trasa wchodzi na substandardową drogę dla rowerów zlokalizowaną na chodniku. Po przekroczeniu rzeki Skawy nowym mostem trasa odchodzi od DK28 i przebiega równolegle do toru kolejowego, osiągając Maków Podhalański (konieczna budowa DDR lub drogi serwisowej PLK). W przyszłości można ją będzie także prowadzić wzdłuż planowanej obwodnicy m. Makowa Podhalańskiego w ciągu DK28.

Od m. Makowa Podhalańskiego do miejscowości Skawa (a nawet m. Chabówka) konieczna jest budowa drogi dla rowerów, łączącej wybrane istniejące odcinki dróg lokalnych o płaskim przebiegu ze względu na duże natężenia ruchu na DK28, brak poboczy i znaczne zróżnicowanie wysokościowe tej drogi. W Makowie Podhalańskim należałoby podwiesić kładkę rowerową do istniejącego mostu kolejowego. Po przekroczeniu rzeki Skawicy za Makowem Podhalańskim trasa przebiega polną drogą nabrzeżną rzeki Skawy, aż do m. Osielec. Na całym tym odcinku niezbędna jest budowa drogi dla rowerów. W m. Osielec trasa wykorzystuje drogę lokalną, która doprowadza do przystanku PKP Bystra Podhalańska. Od tego miejsca konieczna jest budowa drogi dla rowerów wzdłuż linii kolejowej aż do m. Chabówka. Nie ma alternatywnego przebiegu poza krótkimi odcinkami w m. Skawa o pochyleniach powyżej 6% i DK28, która z racji ogromnego ruchu i dużych pochyłości także nie nadaje się na drogę dla rowerów.

W m. Chabówka pod wiaduktem DK47 trasa wchodzi na odcinek wspólnego przebiegu z VeloRaba oraz VeloTatra i prowadzi drogą lokalną do centrum m. Rabka. Od Rabki trasa rowerowa VeloBeskid przebiega wraz z trasami VeloRaba i VeloTatra po DDR wzdłuż nieeksploatowanej linii kolejowej. Samorządy powiatu limanowskiego nie zgodziły się na wykorzystanie nieeksploatowanej linii kolejowej Chabówka – Rabka – Mszana Dolna – Limanowa – Nowy Sącz jako wydzielonej drogi dla rowerów.

Z Mszany Dolnej do m. Dobra alternatywnym do linii kolejowej przebiegiem jest wykorzystanie istniejącej drogi gminnej zlokalizowanej na prawym brzegu Mszanki, a następnie drogi powiatowej przez: Łostówkę, Wilczyce, Jurków. Wadą tej alternatywnej trasy jest długi podjazd i pochylenia przekraczające 6% zmuszające rowerzystów obciążonych sakwami i przyczepkami do pchania roweru. Z tej racji trasa, choć funkcjonalnie główna, nie jest w stanie spełnić warunków technicznych trasy głównej i na tym odcinku musi zostać zdyskwalifikowana do pozostałych.

Od m. Dobra do m. Limanowa przez m. Tymbark i m. Piekiełko jest możliwy alternatywny przebieg do trasy po linii kolejowej po istniejącej drodze lokalnej. Na tym odcinku trasa technicznie odpowiada

standardom trasy głównej. W m. Limanowa trasa wykorzystuje dolinny przebieg wzdłuż potoków Sowlina i Mordarka. Na części tego odcinka w Limanowej istnieje już droga dla rowerów. Pozostaje do wybudowania krótki odcinek w centrum miasta pod mostem DK28. Za mostem DK28 przebieg po istniejącej drodze dojazdowej do posesji zlokalizowanych nad Mordarką. Alternatywą do przebiegu po linii kolejowej na odcinku Limanowa – Marcinkowice jest istniejąca droga powiatowa. Jej wadą są długie podjazdy i pochYLENIA powyżej 6%. Z tej racji odcinek ten, choć funkcjonalnie pełni rolę trasy głównej, to nie jest w stanie sprostać wymaganiom technicznym takiej trasy i musi na tym odcinku być zdegradowany do pozostałych.

W Marcinkowicach VeloBeskid spotyka VeloDunajec i EuroVelo 11 i wspólnie dochodzą do Nowego Sącza. W celu omińnięcia dużych przewyższeń w Radziostowie wykorzystano drogę gruntową doprowadzającą do ul. Dunajcovej w Nowym Sączu.

W przyszłości powstanie zachodnia obwodnica Nowego Sącza (przeniesiona DK75), którą należałoby wykorzystać dla trasy rowerowej, gdyby nie dało się skorzystać z pasa po linii kolejowej. Na terenie Nowego Sącza trasa schodzi z pasa linii kolejowej i wchodzi na lewy wał Dunajca do mostu DK28, przechodzi po moście nad rzeką Dunajec lewym chodnikiem (pożądane przesunięcie barier energochłonnych z chodnika na jezdnie i zastosowanie wyższych i wypukłych na zewnątrz balustrad). Na wschodnim przyczółku mostu trasa schodzi łącznicą w formie pętli na prawy brzeg Dunajca i kieruje się do ujścia Kamienicy. Lewym brzegiem rzeki Kamienicy, pomiędzy rzeką a zakładem produkcyjnym, trasa przechodzi pod mostem DK75, a następnie łącznicą wychodzi na chodnik mostu w ciągu DK75 (pożądane przesunięcie barier energochłonnych z chodnika na jezdnie i zastosowanie wyższych i wypukłych na zewnątrz balustrad⁶⁹). Zjazd z mostu w prawo po łącznicy na deptak zlokalizowany wzdłuż rzeki Kamienicy. Trasa rowerowa biegnie następnie po wale rzeki Kamienicy do kładki rowerowej. Przechodzi po kładce nad Kamienicą, by włączyć się do drogi dla rowerów wzdłuż arterii wylotowej w kierunku m. Krynicy.

Na odcinku na wschód od Nowego Sącza proponuje się wyjazd ulicą Kamienną na Jamnicę, Kamionkę i przebieg drogami lokalnymi w jezdni na zasadach ogólnych przez miejscowości: Królową Polską, Ptaszkową, Grybów, Stróże, Polną, Szalową, Wolę Łużańską, Zagórzany, Klęczany i Biecz do granicy z województwem podkarpackim.

Trasa na krótkim odcinku przebiega wzdłuż DK28, a na pozostałym w m. Klęczany i Biecz wykorzystuje układy lokalne. W m. Biecz, zamiast wchodzić po stromym podejździe do Rynku, zaproponowano odejście od drogi i przejście wzdłuż linii kolejowej do istniejącego ciągu pieszo–rowerowego. Następnie drogą dojazdową do budynku dworca PKP w Bieczu. Od dworca PKP trasa powinna przebiegać drogą wyjazdową z miasta, a za skrzyżowaniem z DK28 dojść do linii kolejowej. Od tego miejsca do granicy województwa podkarpackiego proponuje się prowadzić trasę wzdłuż linii kolejowej. Odcinek Nowy Sącz – Grybów musi być zdegradowany do tras pozostałych ze względu na pochYLENIA powyżej 6% i długi podjazd w rejonie Ptaszkowej.

VeloSoła (VS)

Trasa przebiega po najbardziej atrakcyjnych terenach doliny Soły z widokami na Beskid Mały. Udostępnia otoczenie rzeki Soły obecnie trudno dostępne, a przez to nieznanne. Otwiera nowe

69 Patrz rozdział Błąd: Nie znaleziono źródła odwołania sekcja „Obiekty inżynierskie: kładki, mosty, wiadukty i tunele”.

możliwości dla turystyki, zwłaszcza w powiązaniu z WTR. Główną atrakcją turystyczną na trasie są być obozy koncentracyjne w Oświęcimiu i Brzezince. Zapewnia ciekawe powiązanie komunikacyjne ekologicznym środkiem transportu dużych i historycznych ośrodków Małopolski: Oświęcimia, Brzeszcz, Kęt. Trasa mimo swojej krętości zapewnia porównywalne z innymi ciągami komunikacyjnymi długości, a jej minimalne pochylenia czynią jazdę rowerem dużą przyjemnością. Wykorzystuje: wały, brzegi, istniejące drogi dla rowerów i istniejące lokalne układy drogowe. Kryterium progowym w przypadku tras głównych jest kryterium nie przekraczania pochylenia 6% na długości powyżej 250 m. VeloSoła spełnia to kryterium. Atrakcyjność trasy oceniana długością niezależnego od drogi samochodowej przebiegu na wale, brzegu rzeki jest duża. Nie występują bariery terenowe uniemożliwiające realizację przedsięwzięcia. Atrakcyjność otoczenia trasy oceniana ilością atrakcji w odległości do kilku km od trasy jest bogata (dwa muzea o światowym znaczeniu oraz ptactwo wodne w otaczających zbiornikach wodnych).

Trasa Rowerowa nr 4: VeloSoła	
Klasa trasy	pozostała ⁷⁰
Długość	23,5 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2-2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Kęty, skrzyżowanie z DK52 przy stacji kolejowej w Kętach ⁷¹
Koniec trasy	m. Oświęcim, skrzyżowanie z trasą rowerową WTR/EV4
Styki z innymi trasami	trasa nr 1: WTR trasa nr 2: EV4
Węzły integracyjne	Kęty, Oświęcim
Współczynnik wydłużenia	1,24
Nawierzchnia	asfaltowa, tłuczniowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	8,7 km
• do remontu	3,6 km
• do budowy	11,2 km
Średnie pochylenie trasy	0,3% / 0,4%*
Sumaryczne przewyższenie	16 m / 67 m*
Długość podjazdów	4,7 km / 18,8 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na całym przebiegu wzdłuż rzeki trasa prowadzona w terenie zalewowym (bariera 4 i 5). Niechęć GDDKIA do usankcjonowania przejazdu rowerowego w ciągu wałów Soły przez DK44 w Oświęcimiu. W związku z tym konieczne zejście do międzywała i pod most DK44.

70 VeloSoła może mieć możliwość kontynuacji w woj. śląskim, jednak ze względu na swój krótki przebieg została zakwalifikowana jako trasa pozostała.

71 Ze względu na propozycję gminy Kęty, dostęp do stacji kolejowej został ograniczony do strony północnej. Podczas projektowania trasy należy raz jeszcze rozważyć doprowadzenie trasy od strony południowej (bezpośrednio pod budynek stacji kolejowej).

Skomunikowanie z transportem kolejowym bezpośrednio w Oświęcimiu i pośrednio w Brzeszczach. W Kętach konieczne jest przywrócenie funkcjonowania przewozów kolejowych lub dostosowanie autobusów (busów) do przewozu rowerów.

Trasa kończy się w Kętach skąd blisko do granicy województwa małopolskiego i śląskiego, ale trasa w całości przebiega w granicach małopolski.

VeloSoła – pozostała trasa Małopolski na kierunku południe – północ, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów. Trasa przebiega wzdłuż zachodniej granicy Małopolski, łącząc m. Kęty z WTR i EV4 w Oświęcimiu.

Trasa ma swój początek na skrzyżowaniu z DK52 (ul. Kościuszki) w pobliżu stacji kolejowej Kęty. Wykorzystuje istniejący ciąg pieszo – rowerowy równoległy do linii kolejowej Kęty – Bielsko Biała. Trasa przechodzi na drugą stronę linii kolejowej i przebiega przez tereny rekreacyjne parku im. Dziewońskiego, a następnie alejką Parku Lipowego dochodzi do wału rzeki Soły.

Przebiega po wale rzeki do utwardzonej drogi doprowadzającej do m. Nowa Wieś, mijając po lewej stronie staw. Z m. Nowa Wieś do m. Bielany trasa idzie po istniejącym układzie lokalnym najpierw przedłużeniem ul. Boża Męka, a następnie między innymi ul. Nad Sołą. W Bielanych trasa przebiega ul. Floriańską i jej przedłużeniem w postaci drogi polnej i dojazdowej do obiektów gospodarstwa rolnego (niezbędna budowa kładki rowerowej na cieku wodnym), a następnie do boiska sportowego LKS Soła Łęki. Od tego miejsca trasa przebiega istniejącą drogą przez m. Łęki, a następnie drogą polną przy prawym brzegu rzeki Soły do mostu w ciągu DW949 na Sole.

Trasę rowerową trzeba przeprowadzić po moście DW949 na lewy brzeg rzeki Soły. Istniejący most jest zbyt wąski, aby urządzić na nim infrastrukturę rowerową i dlatego na tym odcinku szlaku rowerowego wskazane jest ograniczenie prędkości do 30 km/h. Od mostu i DW949 trasa przebiega po drodze nabrzeżnej, a potem polnej aż do stawu w m. Wilczkowie. Na tym odcinku należy wybudować drogę dla rowerów, odpowiednio zabezpieczając ją przed możliwością wjazdu samochodów. Dalszy przebieg istniejącą drogą gruntową (momentami zanikającą).

Istniejąca droga między Sołą a stawami rybnymi wymaga poprawy stanu nawierzchni. Budowa drogi dla rowerów w tym miejscu mija się z celem, gdyż samochody licznych wędkarzy zniszczyłyby tę drogę dla rowerów. Do m. Rajsko trasa rowerowa wykorzystuje drogę dojazdową do stawów rybnych po dawnych żwirowniach oraz istniejące ulice układu lokalnego. Od Rajska do Muzeum Oświęcimskiego w m. Oświęcim trasa przebiega wzdłuż DW933.

Tutaj proponuje się budowę jednego z dwu możliwych wariantów: jednokierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach lub jednokierunkową drogę dla rowerów, a po drugiej stronie pas dla rowerów na istniejącym poboczu. Od Muzeum Oświęcimskiego do dojazdu Mostu Jagiellońskiego przebieg po istniejącej drodze dla rowerów zlokalizowanej na lewym wale rzeki Soły (niezbędne wyznaczenie przejazdu rowerowego na dojeździe do mostu⁷²). Od wyznaczonego przejazdu rowerowego dalszy przebieg po istniejącej DDR na lewym wale rzeki Soły pod Most Piastowski (konieczna budowa DDR na krótkim odcinku w rejonie mostu) i podłączenie do WTR/EV4 w ciągu ul. Cichej w Oświęcimiu.

72 Obecnie zmusza się rowerzystów do długiego objazdu i korzystania z najbliższego ronda. Można zastosować rozwiązanie alternatywne w postaci przebiegu w międzywale i pod mostem.

VeloRudawa (VRu)

Trasa z grupy pozostałych Małopolski, obsługująca relacje na zachód od Krakowa i dolinki jurajskie pod Krakowem, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów. Trasa o charakterze rekreacyjnym dla mieszkańców Krakowa, ale także poprzez trasę VeloSkawa i VeloPrądnik umożliwiającą uprawianie turystyki rowerowej na całym układzie tras rowerowych Małopolski. Już obecnie dość popularna mimo braku infrastruktury rowerowej.

Trasa Rowerowa nr 11: VeloRudawa	
Klasa trasy	pozostała
Długość	45 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Trzebinia, skrzyżowanie z VeloSkawa
Koniec trasy	m. Kraków, lewy bulwar Wisły w rejonie Mostu Grunwaldzkiego, skrzyżowanie z WTR/EV4
Styki z innymi trasami	trasa nr 5: VeloSkawa trasa nr 1: WTR trasa nr 2: EV4
Węzły integracyjne	Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzów, Kraków
Współczynnik wydłużenia	1,29
Nawierzchnia	asfaltowa, tłuczniowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	26,2 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	18,8 km
Średnie pochylenie trasy	1,3% / 1,1%*
Sumaryczne przewyższenie	231 m / 309 m*
Długość podjazdów	18 km / 27 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na terenie gminy Zabierzów trasa prowadzi wzdłuż rzeki Rudawy (bariera 4, 5). Trasa przebiega terenem zalewowym Rudawy i będzie narażona na okresowe zamknięcia na odcinku ok. 5 km.

Skomunikowanie z transportem kolejowym w: Krakowie, Zabierzowie, Rudawie, Krzeszowicach, Woli Filipowskiej, Dulowej, Trzebini istnieje, ale wymaga poprawy jakości. Należy wyposażyć przystanki i stacje kolejowe w pochylnie (windy), a jeśli to niemożliwe to co najmniej w ceowniki umożliwiające pchanie roweru po schodach zamiast noszenia jak obecnie. Wszystkie stacje obowiązkowo wyposażyć w stojaki dla rowerów. W planowanej kolei aglomeracyjnej należy zadbać o możliwość dogodnego przewożenia rowerów.

Trasa w całości biegnie po terenie województwa małopolskiego.

VeloRudawa - trasa ma swój początek na skrzyżowaniu (punkt styku) z trasą VeloSkawa w Trzebini w obszarze Puszczy Dulowskiej. Trasa przebiega do Woli Filipowskiej przez Puszcę Dulowską, wykorzystując drogi leśne, w większości o nawierzchni asfaltowej. Dalszy przebieg trasy do m. Krzeszowice wykorzystuje projektowaną przez PKP-PLK drogę dojazdową oraz istniejące drogi lokalne wzdłuż linii kolejowej. Na brakującym odcinku między m. Krzeszowice a m. Rudawa (rejon m. Pisary) należy wybudować drogę dla rowerów.

W rejonie m. Rudawa trasa przebiega po istniejących drogach lokalnych i projektowanej drodze dojazdowej. Dalszy przebieg trasy wykorzystuje istniejące drogi lokalne równoległe do linii kolejowej. Kolejny odcinek przebiegu do oczyszczalni ścieków po istniejącej drodze lokalnej, a następnie odejście w ślad drogi gruntowej doprowadzającej do pasa kolejowego (niezbędna budowa drogi dla rowerów). Przejście po kładce niskowodnej na rz. Rudawa (konieczna budowa kładki) by zaraz za nią skrócić w lewo pod most kolejowy na istniejącą drogę dojazdową do działek (konieczna budowa drogi dla rowerów). Od mostu kolejowego do skrzyżowania z drogą powiatową trasa wykorzystuje drogę dojazdową do działek i przebiega wzdłuż Rudawy.

Od skrzyżowania z drogą powiatową do skrzyżowania z DK79 trasa przebiega brzegiem rzeki Rudawy po projektowanej drodze dla rowerów, a następnie wykorzystuje istniejącą drogę gminną wzdłuż rzeki Rudawy. Skrzyżowanie z DK79 trasa przechodzi w poziomie jezdni, gdyż nie ma możliwości przejścia pod mostem DK79 na rzece Rudawie (brak skrajni pionowej). Do Szczyglic trasa przebiega po projektowanej DDR wzdłuż DW774, by skrócić w lewo na drogę powiatową, a następnie skrócić w prawo na prawy wał Rudawy⁷³. Od tego miejsca do Krakowa trasa przebiega wałem Rudawy.

Trasa przechodzi między zbiornikami wody pitnej a nurtem rzeki (konieczna budowa drogi dla rowerów na wałach Rudawy). W rejonie skrzyżowania z linią kolejową do lotniska w m. Balice trasa biegnie pod mostem kolejowym prawym brzegiem. Następnie wraca na prawy wał Rudawy i kontynuuje swój przebieg prawym wałem, po drodze napotykając ciek rowu melioracyjnego, gdzie konieczna będzie budowa przepustu. Od ul. Nad Zalewem przechodzi na lewy wał Rudawy i przebiega po planowanej trasie głównej nr 8⁷⁴, kończąc swój przebieg na lewym bulwarze Wisły w rejonie Mostu Grunwaldzkiego (tutaj styk z trasami: WTR, EV4 przebiegającymi po obu stronach rzeki).

VeloKrynica (VK)

Trasa z grupy pozostałych Małopolski, łącząca dwa ważne uzdrowiska z EuroVelo 11, łatwa dla wszystkich rodzajów rowerzystów, z wyjątkiem krótkiego odcinka od kościoła do deptaku. VeloKrynica ma szansę poszerzyć ofertę turystyczno – rekreacyjną dwóch ważnych uzdrowisk.

Trasa Rowerowa nr 12: VeloKrynica	
Klasa trasy	pozostała
Długość	11,2 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m

73 Od Szczyglic do Krakowa przebieg trasy opracowano w oparciu o „Koncepcja trasy rowerowej nr 5” oraz „Koncepcja zagospodarowania przestrzennego gminy” przekazanych przez gminę Zabierzów.

74 Patrz „Studium tras rowerowych m. Krakowa”.

Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	m. Krynica, deptak ⁷⁵ w pobliżu dworzec kolejowy
Koniec trasy	m. Muszyna, skrzyżowanie z EV11, most nad Popradem
Styki z innymi trasami	trasa nr 10: EV11
Węzły integracyjne	Krynica, Muszyna
Współczynnik wydłużenia	1,26
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach: <ul style="list-style-type: none"> • istniejące • do remontu • do budowy 	7,2 km n. d. 4 km
Średnie pochylenie trasy	2,7% / 2,8%*
Sumaryczne przewyższenie	92 m / 224 m*
Długość podjazdów	3,4 km / 7,8 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Skomunikowanie z transportem kolejowym w Muszynie i Krynicy, który wymaga zdecydowanej poprawy w zakresie częstotliwości (szynobusy co godzinę). Popularna jest obsługa autobusowa i busowa. W tym przypadku należałoby zadbać o możliwość przewożenia rowerów.

Trasa VeloKrynica – trasa ma swój początek na Deptaku w Krynicy. Odcinek od deptaku do kościoła (vis a vis stacji kolejowej Krynica) wymaga na znaczącym odcinku wykupienia terenu i budowy DDR lub ulicy dojazdowej. Obecnie ten teren jest zaniedbany i budowa DDR przyczyni się do jego uporządkowania. Od kościoła do m. Zawodzie trasa wchodzi na istniejący układ lokalny i na nim należy oznakować trasę rowerową. Istniejący ciąg ulic nie jest spójny, więc trzeba brakujące krótkie odcinki wybudować, wykorzystując istniejące ulice zlokalizowane naprzemiennie na obu brzegach rzeki Kryniczanki.

Od m. Zawodzie do m. Powroźnik trasa przebiega na prawym brzegu rzeki Kryniczanki, a następnie rzeki Muszynki po drodze gruntowej (tutaj konieczna budowa drogi dla rowerów). Na całym ciągu od m. Powroźnik do m. Muszyny istnieje lokalna droga o małym ruchu i dobrej nawierzchni. Po lewej stronie trasa napotyka trzy kładki piesze i jeden most ogólnie dostępny na rzece Muszynce, co ułatwia kontakt ze źródłami i celami ruchu po drugiej stronie rzeki. Trasa przebiega do mostu na rzece Poprad w Muszynie, gdzie łączy się z trasą EV11.

VeloTatra (VT)

Trasa z grupy pozostałych Małopolski na kierunku południe – północ. Trasa adresowana jest głównie do kolarzy szosowych i zaawansowanych turystów, którzy pragną się zmierzyć z trudnymi technicznie podjazdami na drogach o nawierzchni asfaltowej. Trasa prowadzi jezdniami dróg wojewódzkich i tylko krótki odcinek między m. Mszana Dolna a m. Rabka jest prowadzony wydzieloną drogą dla rowerów (wspólnie z VeloRaba i VeloBeskid).

⁷⁵ Początek trasy na deptaku na wyraźne żądanie gminy Krynica. Komunikacja z dworcem PKP zapewniona jest wzdłuż ul. Ebersa, którą prowadzona jest trasa.

Trasa Rowerowa nr 13: VeloTatra	
Klasa trasy	pozostała
Długość	134,4 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	bardzo trudna, dla turystyki wyczynowej
Początek trasy	m. Zakopane, dworzec PKP
Koniec trasy	m. Kraków, tunel pod Dworcem Głównym PKP w Krakowie styk z trasami VeloPrądnik i VeloPogórze
Styki z innymi trasami	trasa nr 7: VeloDunajec trasa nr 6: VeloRaba trasa nr 3: VeloBeskid trasa nr 14: VeloPogórze trasa nr 1: WTR trasa nr 2: EV4 trasa nr 9: VeloPrądnik
Węzły integracyjne	Zakopane, Nowy Targ, Wieliczka, Kraków
Współczynnik wydłużenia	1,52
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 55,4 – 70,0: VeloBeskid (VeloRaba) km 116,4 – 134,4: VeloPogórze
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	131,5 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	2,9 km**
Średnie pochylenie trasy	2,8% / 2,6%*
Sumaryczne przewyższenie	1513 m / 2130 m*
Długość podjazdów	53,8 km / 80,6 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

** pozostały odcinek trasy VeloTatra został uwzględniony w trasie VeloBeskid –15,6 km

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Bariera 7 wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich.

Skomunikowanie z transportem kolejowym w: Zakopanem, Nowym Targu, Pyzówce, Rokicinach, Rabie Wyżnej, Chabówce, Wieliczce, Krakowie. Najpopularniejsza jest na tej trasie jednak obsługa autobusowa i busowa. W tym przypadku należałoby zadbać o możliwość przewożenia rowerów.

Trasa w całości biegnie po terenie województwa małopolskiego.

VeloTatra – projektowana trasa ma swój początek przy dworcu PKP w Zakopanem i prowadzi do wzniesienia Gubałówki, a dalej przez: Furmanową, Ciągłówkę, Tatary, Kamieniec. W samym Zakopanem wskazana budowa ułatwień dla rowerzystów na głównych ulicach. Początkowy odcinek trasy będzie łatwy, jeśli wykorzysta się kolejkę na Gubałówkę do przewozu rowerów. Od Gubałówki do m. Ludźmierza trasa przebiega przez miejscowości: Ząb, Czerwiene, Maruszyń, Rogoźnik. Od Ludźmierza do m. Chabówka przebieg drogą lokalną przez miejscowości: Trute, Pyzówkę, Sieniawę, a następnie po DW958. W rejonie skansenu kolejowego w Chabówce konieczna budowa krótkiego odcinka DDR od skansenu do DW958.

W rejonie skansenu kolejowego VeloTatra spotyka początek trasy VeloRaba, a nieco dalej trasę VeloBeskid i wraz z nimi idzie do m. Mszana Dolna, wykorzystując drogę lokalną do m. Rabka, a następnie pas linii kolejowej. Od Mszany Dolnej do m. Kasina Wielka VeloTatra wykorzystuje DK28, a następnie DW964 do m. Dobczyce przez miejscowości: Wierzbanową, Wiśniową, Poznachowice Dolne, Czaśław. W Dobczycach VeloTatra krzyżuje się z VeloRaba. Proponowany przebieg od m. Dobczyce do m. Wieliczka przechodzi przez miejscowości: Sieraków, Rudnik, Jankówka, Koźmice Małe, Pawlikowice.

Od Wieliczki trasa prowadzi ulicą Bogucicką, która w Krakowie ma swoją kontynuację w ul. Winnickiej, a następnie trasa przebiega ulicami: Rakuś, Mała Góra, Ćwiklińskiej, Teligi, Wielicką. W Wieliczce VeloTatra spotyka VeloPogórze i wspólnie podążają do Dworca Głównego PKP wzdłuż linii szybkiego tramwaju po wybudowanej estakadzie nad Dworcem PKP Kraków Płaszów.

VeloPogórze (VPg)

Trasa z grupy pozostałych Małopolski na kierunku południowy wschód – północny zachód. Trasa adresowana jest do kolarzy szosowych i zaawansowanych turystów, którzy pragną się zmierzyć z trudnymi technicznie podjazdami na drogach o nawierzchni asfaltowej.

Trasa Rowerowa nr 14: VeloPogórze	
Klasa trasy	pozostała
Długość	97,8 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stoień trudności trasy	bardzo trudna, dla turystyki wyczynowej
Początek trasy	m. Nowy Sącz, skrzyżowanie z trasami VeloBeskid, VeloDunajec, EV11 (most na Dunajcu)
Koniec trasy	m. Kraków, tunel pod Dworcem Głównym PKP w Krakowie, styk z trasami VeloPrądnik, VeloTatra
Styki z innymi trasami	trasa nr 7: VeloDunajec trasa nr 10: EV11 trasa nr 3: VeloBeskid trasa nr 6: VeloRaba trasa nr 13: VeloTatra
Węzły integracyjne	Nowy Sącz, Wieliczka, Kraków
Współczynnik wydłużenia	1,33
Nawierzchnia	asfaltowa
Odcinki wspólne	km 0 – 33,0: VeloBeskid km 0 – 7,2: VeloDunajec i EV11 km 79,6 – 97,8: VeloTatra km 59,6 - 60,2: VeloRaba
Długość trasy po drogach:	
• istniejące	96,2 km
• do remontu	n. d.
• do budowy	1,6 km
Średnie pochylenie trasy	2,5% / 1,9%*
Sumaryczne przewyższenie	1090 m / 1041 m*
Długość podjazdów	44,0 km / 53,8 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Skomunikowanie z transportem kolejowym w Nowym Sączu, Wieliczce i Krakowie. Najpopularniejsza jest na tej trasie jednak obsługa autobusowa i busowa. Dlatego też w tym przypadku należałoby zadbać o możliwość przewożenia rowerów.

Trasa w całości biegnie po terenie województwa małopolskiego.

VeloPogórze – trasa ma swój początek w m. Nowy Sącz na Moście Piłsudskiego. Za mostem (wraz z trasami: VeloBeskid, VeloDunajec, EV11) wchodzi na lewy wał rzeki Dunajec. Na końcu wału trasa wchodzi w pas linii kolejowej do stacji kolejowej w Marcinkowicach. Dalej przebiega drogą powiatową Marcinkowice – Pisarzowa – Mordarka – Limanowa – Piekiełko, wraz z trasą VeloBeskid.

W m. Piekiełko VeloPogórze odchodzi od trasy VeloBeskid i przebiega przez miejscowości: Rupniów, Szyk, Bojańczyce, Lubomierz, Zagórzany, Gdów⁷⁶. Z Gdowa proponuje się przebieg z pominięciem centrum miasta przez miejscowości: Liplas, Wiatowice, Zabłocie, Bodzanów i dalej DK4 do m. Wieliczka. Pobocza DK4 są szerokie, a po oddaniu do użytku autostrady A4 ruch samochodowy, zwłaszcza ciężki, znacznie się zmniejszył. W samym mieście Wieliczka istnieje bezinwestycyjna możliwość skomunikowania ruchu rowerowego na poboczach DK4 z ulicą Piłsudskiego i proponowanym układem tras rowerowych Wieliczki. Na pograniczu Wieliczki i Krakowa trasa przebiega wraz z VeloTatra ul. Bogucicką w Wieliczce i ul. Winnicką w Krakowie, a dalej ulicami: Rakuś, Mała Góra, Ćwiklińskiej, Teligi, Wielicką. ZIKiT⁷⁷ proponuje, aby trasa przebiegała do Dworca Głównego PKP wzdłuż linii szybkiego tramwaju po wybudowanej estakadzie nad Dworcem PKP Kraków Płaszów.

VeloRopa (VRp)

Trasa z grupy pozostałych Małopolski, łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów na odcinku dolinym rzeki Ropy. Na pozostałym odcinku dla rowerów górskich z długim podjazdem i pochyleniami powyżej 6%. Trasa stanowi łącznik trasy VeloBeskid i VeloBiała z m. Gorlice jako głównym ośrodkiem tej części Małopolski. Dzięki temu łącznikowi Gorlice uzyskują atrakcyjne połączenie z układem głównych tras rowerowych Małopolski.

Trasa Rowerowa nr 15: VeloRopa	
Klasa trasy	pozostała
Długość	28,3 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi w dolinie Ropy, bardzo trudna, dla turystyki wyczynowej na dziale wodnym między dolinami: Ropy i Białej
Początek trasy	m. Biała Niżna, skrzyżowanie z VeloBeskid
Koniec trasy	m. Zagórzany, skrzyżowanie z VeloBeskid
Styki z innymi trasami	trasa nr 3: VeloBeskid
Węzły integracyjne	Stróże
Współczynnik wydłużenia	1,57
Nawierzchnia	asfaltowa

76 Od m. Szyk do m. Rupniów możliwy jest alternatywny przebieg istniejącą drogą (do rozważenia budowa drogi lokalnej/dla rowerów z serpentynami!), podobnie na odcinku Tarnawa - Boczów - Grabie (korzystne pominięcie m. Boczów istniejącą drogą).

77 Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu - zarządca dróg na terenie gminy Kraków.

Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach: <ul style="list-style-type: none"> • istniejące • do remontu • do budowy 	13,7 km n. d. 14,6 km
Średnie pochylenie trasy	3,0% / 2,5%*
Sumaryczne przewyższenie	321 m / 357 m*
Długość podjazdów	10,8 km / 17,5 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Na odcinkach wzdłuż rzeki Ropy między m. Ropa a Gorlicami bariery 4, 5. Prawdopodobne trudności z pozyskaniem gruntu na prywatnych działkach w celu połączenia dwóch dróg gminnych dla przeprowadzenia trasy rowerowej w formie serpentyny na odcinku ok. 1 km.

Skomunikowanie z transportem kolejowym w Stróżach. Najpopularniejsza jest na tej trasie jednak obsługa autobusowa i busowa. W tym przypadku należałoby zadbać o możliwość przewożenia rowerów.

Trasa w całości biegnie po terenie województwa małopolskiego.

Trasa VeloRopa (Biała Niżna – Gródek – Ropa – Szymbark– Gorlice – Zagórzany) – trasa ma swój początek na trasie VeloBeskid w m. Biała Niżna i przebiega przez Białą Niżną po istniejącej drodze powiatowej po lekkim podejździe w kierunku m. Gródek. Po około 5 km skręca w prawo na grzbiet działu wodnego po drodze asfaltowej, a następnie betonowej. Od tego miejsca konieczna budowa drogi dla rowerów w formie serpentyny przez prywatną działkę (około 500 m wśród pól) do istniejącej drogi asfaltowej. Następnie biegnie po tej drodze do skrzyżowania z DK28, wzdłuż drogi krajowej po pasach dla rowerów, by skręcić w kierunku m. Uście Gorlickie. Mijając centrum m. Ropa (miejsca noclegowe i regionalna karczma w odnawianym dworze) skręca w lewo, kierując się na most na rzece Ropie. Po jego minięciu wykorzystuje lokalną drogę asfaltową do kolejnego mostu. Dalszy przebieg trasy doliną Ropy przez m. Szymbark z wykorzystaniem istniejących dróg lokalnych o minimalnym pochyleniu niwelety. Następnie biegnie przez m. Gorlice z wykorzystaniem istniejących wałów, dróg nabrzeżnych oraz kładek na rzece Ropie. Za Gorlicami wykorzystuje drogę powiatową do m. Zagórzany, gdzie VeloRopa łączy się z trasą VeloBeskid.

VeloJura (VJ)

Trasa z grupy pozostałych Małopolski, obsługująca północno – zachodnią część Małopolski, w części Wyżynę Krakowsko–Częstochowską. Trasa przeznaczona do uprawiania turystyki rowerowej dla sprawnych rowerzystów.

Trasa Rowerowa nr 16: VeloJura	
Klasa trasy	pozostała
Długość	87,3 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	2,5 m
Min. promień łuku poziomego	20 m

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

Stopień trudności trasy	trudna ze względu na duże deniwelacje
Początek trasy	m. Krzeszowice, skrzyżowanie z VeloRudawa
Koniec trasy	m. Charsznica
Styki z innymi trasami	trasa nr 11: VeloRudawa trasa nr 9: VeloPrądnik
Węzły integracyjne	Krzeszowice, Słomniki, Miechów
Współczynnik wydłużenia	1,8
Nawierzchnia	asfaltowa, tłuczniowa
Odcinki wspólne	brak
Długość trasy po drogach: <ul style="list-style-type: none"> • istniejące • do remontu • do budowy 	56,9 km 6,9 km 23,5 km
Średnie pochylenie trasy	2,2% / 2,5%*
Sumaryczne przewyższenie	1004 m / 947 m*
Długość podjazdów	47,3 km / 40,0 km*

* wartości szacunkowe, pierwsza liczba podaje wielkość parametru liczonego zgodnie z kilometrażem trasy, druga w kierunku przeciwnym

Skomunikowanie z transportem kolejowym w Krzeszowicach, Słomnikach, Miechowie. Popularna w tym rejonie jest także komunikacja autobusowa i busowa. W tym przypadku należałoby zadbać o możliwość przewożenia rowerów.

Trasa w całości biegnie po terenie województwa małopolskiego.

VeloJura – Trasa rozpoczyna swój bieg w m. Krzeszowice, gdzie krzyżuje się z trasą VeloRudawa, potem biegnie w kierunku północnym, gdzie krzyżuje się w m. Sułoszowa z trasą VeloPrądnik, w m. Słomniki biegnie częściowo po istniejącym Szlaku Kościuszkowskim, który łączy się z EV11. Trasa wykorzystuje linię dawnej kolejki wąskotorowej Miechów – Charsznica. VeloJura powstała z inicjatywy Lokalnej Grupy Działania Jurajska Kraina, w skład której wchodzi 5 gmin (Jerzmanowice–Przegonia, Sułoszowa, Skąta, Iwanowice, Słomniki) oraz dodatkowo m. Miechów i m. Charsznica.

Gminy zrzeszone w LGD w ramach projektu o nazwie *Koncepcja budowy zintegrowanego systemu tras pieszych oraz tras rowerowych wraz z infrastrukturą rekreacyjno–sportową wokół Ojcowskiego Parku Narodowego na terenie Lokalnej Grupy Działania „Jurajska Kraina”* opracowały także projekty tras rowerowych współpracujących na terenie LGD, które uzupełniają i rozszerzają ofertę turystyczną północnej Małopolski. Trasa ma swój początek w m. Krzeszowice na skrzyżowaniu z trasą VeloRudawa i biegnie drogami powiatowymi i gminnym w kierunku miejscowości: Paczółtowice, Raclawice, Czubrowice, dalej do Jerzmanowic, gdzie przecina DK94 i biegnie w kierunku m. Sułoszowa i Skąta. Wójt Gminy Sułoszowa proponuje alternatywny przebieg trasy od m. Gotkowice po drodze powiatowej do kościoła w m. Sułoszowa, a następnie po trasie VeloPrądnik, by w m. Grodzisko skręcić w lewo do m. Skąta. Dalszy przebieg obejmuje następujące miejscowości: Minoga, Zagaje, Biskupice k. Iwanowic, Słomniki, skąd trasa biegnie po istniejącym Szlaku Kościuszkowskim do Miechowa. W Miechowie łączy się z trasą dawnej kolejki wąskotorowej i daje możliwość podróży w kierunku Charsznicy (zachód). Na trasie dawnej kolejki konieczna budowa DDR.

3.1.3. Trasy współpracujące

Istniejące trasy mogące współpracować z projektowanymi trasami głównymi i pozostałymi zostały opisane w inwentaryzacji rozdziale 2.1, natomiast poniżej opisano wybrane do realizacji trasy proponowane przez gminy.

Subregionalne trasy rowerowe mogące współpracować z siecią tras głównych i pozostałych:

1. VeloBabia – międzynarodowa magistrala rowerowa wokół Babiej Góry (Stowarzyszenie Gmin Babiogórskich). Długość po stronie polskiej 65 km. Przebieg: Przypór (granica państwa) – stokiem Babiej Góry po drodze Rajsztak – Krowiarki – DW957 – po drodze stokowej nad Policznym – Zawoja (równolegle do DW957) – Drwałówka – Magórka – Przysłop – stokiem Kiczory i Jałowca po drodze leśnej – stokami Lachów Gronia – Koszarawa (DP S1419) – Przyborów – Głuchaczki (granica państwa) kontynuacja po stronie słowackiej. Istniejące szlaki rowerowe i układ lokalny łączą magistralę rowerową ze wszystkimi gminami Stowarzyszenia Gmin Babiogórskich. Trasa musi uzyskać podłączenie do VeloBeskid. Dostęp także od południa poprzez VeloDunajec i sieć tras słowackich.
2. „Historyczno–kulturowo–przyrodniczy szlak wokół Tatr”. Szlak stanowi duży projekt trasy rowerowej okalającej Tatry, obejmujący kilkadziesiąt gmin po stronie polskiej i słowackiej. Przebieg szlaku po stronie polskiej wyznaczają, poczynając od Nowego Targu, następujące punkty charakterystyczne: Czarny Dunajec – Podczerwone – Chochółów (w kierunku zachodnim) oraz Gronków – Dębno – Czorsztyń – Sromowce Niżne (w kierunku wschodnim). Szlak w dużej mierze pokrywa się z trasą główną VeloDunajec⁷⁸ wykorzystującym nieeksploatowaną linię kolejową Nowy Targ – Podczerwone – Sucha Hora (SK). Część słowacką stanowi pętla łącząca punkty przekroczenia granicy polskiej poprzez miejscowości: Trstena – Dolný Kubín – Liptovský Mikuláš – Štrbské Pleso – Poprad – Kežmarok – Stará Lubovna – Spišská Stará Ves.

Pozostałe trasy rowerowe mogące współpracować z siecią tras głównych i pozostałych:

1. VeloGrajcarek – prowadzący ze Szczawnicy wzdłuż potoku Grajcarek przez Szlachtową do Jaworek (Wąwóz Homole). Trasa udostępnia ciekawe przyrodniczo tereny na wschód od trasy VeloDunajec.
2. Szlaki łącznikowe na terenie miasta Brzeszcze przebiegające między innymi przez tutejszy park i udostępniające lokalne miejsca warte obejrzenia w pobliżu Wiślanej Trasy Rowerowej.
3. Zielony szlak wokół Melsztyna z jego przedłużeniem przez gminę Dębno. Trasa zaczyna się w Wesołowie i przebiega w kierunku wału Dunajca, na którym krzyżuje się z VeloDunajec i EV11. Następnie wchodzi na proponowaną przez gminę kładkę rowerową przez Dunajec i dochodzi do DW980. Następnie wzdłuż DW980 i w lewo drogą lokalną do miejsca nazywanego „na zamku”. Od tego miejsca do miejscowości Gwoździec (tutaj możliwość połączenia z trasą proponowaną przez gminę Dębno). Od Gwoździec do cmentarza wojennego nr 290. W Charzewicach skręt na wschód i powrót do miejsca „na zamku”, by zamknąć pętlę. Przedłużenie do gminy Dębno przebiegałoby przez: Jaworsko, Łysą Górę, Sufczyn, Dębno (zamek), Wolę Dębińską, Maszkienice, Biadoliny Szlacheckie (PKP) w wariantcie I, a w wariantcie II przez: Niedźwiedzę,

78 Wspólny odcinek należy oznakować podwójnie.

- Łoniową, Doły, Porąbkę Uszewską, Dębno (zamek), Wolę Dębińską, Maszkienice, Biadoliny Szlacheckie (PKP).
4. Szlak Pętli Pienińskiej obejmujący budowę krótkich odcinków ścieżek rowerowych w Sromowcach Wyżnych i Niżnych, a w Krościenku przez przysiółki i wsie Grywałd oraz Krośnicę o łącznej długości około 16,5 km.
 5. Szlak Pętli Spiskiej to szlaki składające się z 5 tras; trasa 1 przebiega wzdłuż drogi powiatowej nr K1642 Groń – Trybsz – Niedzica – trasa biegnie od Trybsza do Niedzicy, trasa 2 przebiega wzdłuż drogi powiatowej nr K1645 oraz K1643 Białka – Nowa Biała –Krempachy – Frydman, trasa 3 przebiega wzdłuż drogi powiatowej nr K1639 Dębno – Niedzica – Granica Państwa, trasa 4 przebiega wzdłuż drogi powiatowej nr K1641 Łapsze Wyżne – Jurgów, zjazd do Osturni (SK) po stronie słowackiej i powrót do Kacwina (PL) po stronie polskiej, trasa 5 przebiega wzdłuż drogi powiatowej nr K1640 Niedzica – Kacwin oraz wzdłuż drogi gminnej Kacwin (PL) do Wielkiej Frankowej (SK) i dalej do Osturni (SK) i Łapszanki (PL). Trasa 3 została częściowo zrealizowana na odcinku od Niedzicy do granicy państwa jako substandardowa droga dla rowerów z kostki betonowej o pochyleniach 8% w rejonie zapory.
 6. Trasy wokół miejscowości Klucze – trasa odchodzi od VeloPrądnik w Olkuszu i przebiega przez: Rabsztyn, Bogucin Mały, Bogucin Duży, Klucze, Klucze Osada, Chechło, Ryczówek, Kwaśniów Górny, Krzywopłoty, Bydlin, Golczowice, Zalesie Golczowskie, Jaroszowiec, Klucze, Hutki (połączenie z VeloPrądnik).
 7. Trasa proponowana przez gminę Sękowa - trasa przechodzi przez cały powiat gorlicki i łączy się z trasą główną VeloBeskid w Królowej Polskiej na zachodzie i w Bieczu na wschodzie. Trasa przebiega przez następujące miejscowości: Królowa Polska – Florynka – Brunary – Uście Gorlickie – Gładyszów – Sękowa – Wapienne – Biecz (długość około 76,5km). Trasa poprowadzona jest drogami powiatowymi i gminnymi o nawierzchni asfaltowej, z niewielkim ruchem samochodowym. W związku z długimi podjazdami może być zakwalifikowana jako trasa górską. Podjazdy są niezbyt strome, ale długotrwałe co zmusza niektórych rowerzystów do schodzenia z roweru. Adresatem tej trasy mogą być rowerzyści górscy i szosowi. Trasa nie nadaje się do masowej turystyki rowerowej dla turystów poruszających się na rowerach z sakwami i z przyczepkami. Zaproponowano ją z myślą o zabytkach wpisanych na listę UNESCO. Obiektami wpisanymi na listę UNESCO są: cerkiew drewniana z 1797 w Brunarach, cerkiew drewniana w Kwiatoniu, kościół drewniany w Sękowej, cerkiew drewniana w Owczarach. Trasa w Uściu Gorlickim łączy się Karpackim Szlakiem Rowerowym.
 8. Przedłużenie trasy VeloKrynica w celu połączenia z uzdrowiskiem Wysowa-Zdrój w gminie Uście Gorlickie. Trasa ta może przebiegać na odcinku Krynica (deptak) – Tylicz – Mochnaczka Niżna – Mochnaczka Wyżna – Czyrna – Banica – Izby – Ropki – Wysowa-Zdrój gdzie łączy się z Karpackim Szlakiem Rowerowym. Na trasie znajdują się cenne obszary przyrodnicze oraz zabytki w m. Tylicz (miejscowość z XIV w. z wieloma zabytkami w tym zabytkowy rynek, cerkiew drewniana, okopy Konfederatów Barskich), Mochnaczka Niżna (zabytkowa cerkiew drewniana), Izby (zabytkowa cerkiew drewniana). W związku z licznymi podjazdami może być zakwalifikowana jako trasa górską. Adresatem tej trasy mogą być rowerzyści górscy i szosowi. Trasa nie nadaje się do masowej turystyki rowerowej dla turystów poruszających się na

rowerach z sakwami i z przyczepkami. W ten sposób Krynica uzyskuje także połączenie z siecią województwa do trasy VeloBeskid i VeloRopa poprzez Karpacki Szlak Rowerowy.

9. Trasa rowerowa Zator – Graboszyce do połączenia z VeloSkawa.
10. Lubień – trasa wykorzystuje istniejącą DK7 po wybudowaniu ekspresowej, a także jej drogi serwisowe na odcinku Lubień – Krzeczów – Naprawa – Skomielna Biała.
11. Szlaki łącznikowe w Bolesławiu przebiegające w formie pętli przez duży obszar leśny położony na terenie gmin: Olkusz, Bolesław, Dąbrowa Górnicza.
12. Pętla wokół Jeziora Rożnowskiego (razem z VeloDunajec). Trasa wzdłuż DW975 Kurów – Sienna – Gródek oraz drogi powiatowej Gródek – Rożnów – Tropie.
13. Trasy łącznikowe Zator – Wieprz – Andrychów z opcją przedłużenia do Żywca (woj. śląskie) oraz Wadowice – Andrychów z opcją przedłużenia do Kęt. Druga propozycja łączy trasę VeloSkawa z VeloSoła i prowadzi dwiema równoległymi trasami, jedną przez Inwałd, a drugą przez Rzyki, Kaczyń, Ponikiew do Świnnej Poręby.
14. Sieć tras udostępniająca ciekawe przyrodniczo tereny na Podhalu, torfowiskach orawsko–nowotarskich oraz w Beskidzie Orawsko–Podhalańskim. Zapewnia także połączenie z Orawą po polskiej stronie. Trasy w większości przebiegają drogami o nawierzchni żwirowej, w niewielkim stopniu wykorzystują drogi powiatowe i gminne. Na sieć tras składają się:
 - (a) Podhalańskie szlaki rowerowe – obejmuje połączenie szlaków również na terenie innych gmin (Poronin, Biały Dunajec, Bukowina Tatrzańska). Na terenie Gminy Czarny Dunajec ma charakter trasy widokowej przebiegającej w dużej części grzbietami wzgórz pomiędzy miejscowościami Ciche oraz Ratułów, od granicy z Gminą Poronin do części Cichego – Miętustwa. Następnie, łączy się z drogą Wierchową (przebiegającą od Chochółowa poprzez Ciche do Starego Bystrego), a poprzez nią z planowanym Szlakiem rowerowym wokół Tatr. Obejmuje także pętle przebiegającą w części drogą powiatową oraz brzegiem potoku Czarny Dunajec. Trasa przebiega po istniejących drogach gminnych (rolniczych, leśnych, publicznych) w większości żwirowych, w niewielkiej części asfaltową drogą powiatową i gminną.
 - (b) Szlaki na torfowiskach orawsko–nowotarskich – obejmuje połączenie szlaków również na terenie innych gmin (Jabłonka, Lipnica Wielka i Nowy Targ). Na terenie Gminy Czarny Dunajec rozpoczynając od miejscowości Chochółów drogą gminną od Mostu Borowego szlak łączy się z planowaną ścieżką rowerową po byłym nasypie kolejowym (Szlak rowerowy wokół Tatr / VeloDunajec). Podobne połączenie jest w sąsiedniej miejscowości Koniówka – drogą gminną „Do Boru”. Od miejscowości Podczerwone drogami gminnymi i leśnymi (droga gminna „Do Boru”, stara droga Celna przez las) prowadzi do miejscowości Piekielnik. Ten odcinek połączony jest również drogami gminnymi z sąsiednimi gminami (Jabłonka i Lipnica Wielka).
 - (c) Szlak uzupełniający trasy rowerowe w Gminie Czarny Dunajec, pozwalający na ich połączenie z sąsiednimi Gminami (Jabłonka i Raba Wyżna) poprzez Beskid Orawsko–Podhalański. Planowana trasa będzie mieć swój początek w miejscowości Załuczne, gdzie łączyć się będzie ze szlakami na torfowiskach (połączenie poprzez fragment drogi powiatowej w kierunku Odrowąża i dalej do osiedla Żary, lub poprzez drogi polne biegnące przez torfowiska). Poprzez Osiedle „Wrony” trasa bieć będzie istniejącą drogą gminną

o nawierzchni asfaltowej, poprzez Wronią Grapę, aż do Podszkla i dalej drogą powiatową do Bukowiny–Osiedla w Gminie Raba Wyżna. Na Wroniej Grapie trasa będzie się rozgałęziać drogą leśną (żwirową) w kierunku na Orawkę poprzez sąsiednie wzgórza w tym Zagórzańską Grapę. Z drogi tej istnieje możliwość połączenia z Piekelnikiem poprzez drogę polną oraz Orawką (droga żwirowa).

15. Program zagospodarowania brzegów Raby „Raba Open River – Dolina Raby dla Krakowa i Województwa Małopolskiego”. Turystyczne i rekreacyjne zagospodarowanie nabrzeża Raby od Dobczyc po Drwinię. Stanowi część trasy VeloRaba. Obszar ten dostępny jest dla turystów aglomeracji krakowskiej w odległości 25 km od granic Krakowa trasą VeloTatra do Dobczyc, 30 km wzdłuż VeloPogórze do Gdowa oraz 50 km wzdłuż WTR lub EV4 do rzeki Raby. Program ma na celu udostępnić mieszkańcom Rabę i jej otoczenie. Jest to program urbanistyczny koncentrujący się na wpisaniu w nadrzeczną zieleń różnych atrakcji, urządzeń sportowych np. korty, boiska do siatkówki i koszykówki, stoły do ping ponga oraz małej gastronomii. W ramach tych atrakcji przewidziano także drogę dla rowerów oraz alejki spacerowe i akwenu do wędkowania i pływania na byłych żwirowiskach.

3.1.4. Alternatywne przebiegi tras rowerowych

W związku ze zidentyfikowanymi barierami prawno–instytucjonalnymi utrudniającymi realizację tras rowerowych na brzegach zbiorników wodnych przewidziano alternatywne przebiegi tras w ich rejonie. Ominięcie zbiorników wodnych wiąże się z przejściem tras po pochyleniach większych niż 6% i dlatego trasy te w tych miejscach muszą odcinkowo stracić swoją klasę główną na rzecz klasy pozostałej. Na odcinkach tras alternatywnych należy zapewnić transport do przewozu rowerów. Nie wyklucza się także zastosowania promów kursujących po zbiornikach wodnych, co podniosłoby atrakcyjność turystyczną całego ich otoczenia.

VeloRaba w rejonie Jeziora Dobczyckiego

Alternatywna trasa⁷⁹ musiałaby w Dobczycach przejść przez uspokojone centrum miasta (Rynek) by skrócić w ulicę Królowej Jadwigi po stromym, ale najkrótszym podejździe do grzbietu Góry Zamkowej. Dalszy przebieg trasy wykorzystywałby ulice: Przedbronie, Górską, Dębową, a następnie istniejącą drogą powiatową Dobczyce – Kornatka – Brzezowa – Droginia – Osieczany. Droga ta ma niweletę z licznymi pochyleniami przekraczającymi 6% i z długimi podjazdami. Jako trasa nie nadaje się dla masowego użytkownika roweru, lecz wyłącznie dla entuzjastów rowerów górskich. Z tej racji trasa na tym odcinku musi być zdegradowana z głównej do pozostałej. Dalszy odcinek od Osieczan do Rabki spełnia standardy trasy głównej. Na odcinku między Myślenicami a Dobzycami trzeba zabezpieczyć transport do przewozu rowerów.

VeloDunajec w rejonie jezior Czchowskiego i Rożnowskiego⁸⁰

Alternatywna trasa musiałaby w Czchowie przejść przez wzniesienia pogórza Rożnowsko – Czchowskiego po istniejącej krętej drodze o pochyleniach niwelety znacznie przekraczających 6% i długich podjazdach. W Tropiu trasa powróciłaby na krótko na rekomendowany przebieg, by za kładką na Dunajcu skrócić w kierunku Witowic Dolnych. Dalszy przebieg trasy wykorzystywałby istniejącą drogę

79 Do trasy idącej prawym brzegiem Raby jeziora Dobczyckiego.

80 Do trasy idącej prawym brzegiem jeziora Czchowskiego i lewym brzegiem jeziora Rożnowskiego.

Witowice Dolne – Witowice Górne – Bilsko – Rąbkowa – Znamirówce, by w Tęgoborzu wrócić na rekomendowaną trasę. Także na tym odcinku droga ma niweletę z licznymi pochyleniami przekraczającymi 6% i z długimi podjazdami. Jako trasa nie nadaje się dla masowego użytkownika roweru, lecz wyłącznie dla entuzjastów rowerów górskich. Z tego też powodu nie spełnia na tym odcinku standardów trasy głównej. Na odcinku między Czchowem a Tęgoborzem trzeba zabezpieczyć transport do przewozu rowerów. Istnieje także możliwość przeprowadzenia trasy wzdłuż istniejącej DK75, ale ze względu na duże natężenie ruchu i trudności ze zlokalizowaniem jej pomiędzy DK75 a brzegiem jeziora nie jest to wskazane.

VeloDunajec w rejonie Jeziora Czorszyńskiego⁸¹

Alternatywna trasa musiałaby wykorzystać istniejącą drogę powiatową Niedzica – Falsztyn – Frydman – Dębno po pochyleniach niwelety znacznie przekraczających 6% i długich podjazdach. We Frydmanie trasa powróciłaby na rekomendowany przebieg. Trasa na tym odcinku nie nadaje się dla masowego użytkownika roweru, lecz wyłącznie dla entuzjastów rowerów górskich. Z tego też powodu nie spełnia na tym odcinku standardów trasy głównej i musi być zdegradowana do pozostałej. Na odcinku między Niedzicą a Frydmanem trzeba zabezpieczyć transport do przewozu rowerów.

3.2. Integracja tras rowerowych z regionami sąsiednimi

Zaplanowane rowerowe trasy główne w Małopolsce obejmują trasy międzynarodowe (EV4, EV11) oraz trasę krajową (WTR), które powinny posiadać kontynuację poza granicami województwa. Dodatkowo część tras regionalnych (VeloDunajec, VeloPrądnik) także posiada kontynuację poza województwem małopolskim. W celu zapewnienia ciągłości tych tras na granicy województwa ustalono punkty styku z sąsiednimi regionami (województwami oraz Słowacją). Punkty styku określono w wyniku przeprowadzonych konsultacji lub na podstawie istniejącej dokumentacji. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich styków wraz z informacją o rodzaju uzgodnienia.

nr styku	trasa	kontynuacja	miejsce styku	uzgodnienie
1	EuroVelo 4	woj. śląskie	Jawiszowice / gm. Brzeszcze	dokumentacja
2	EuroVelo 4	woj. podkarpackie	Jodłówka / gm. Tarnów	konsultacje
3	EuroVelo 11	Słowacja	Leluchów / gm. Muszyna	konsultacje
4	EuroVelo 11	woj. świętokrzyskie	Kościelec / gm. Proszowice	konsultacje
1	Wiślana Trasa Rowerowa	woj. śląskie	Jawiszowice / gm. Brzeszcze	dokumentacja
5	Wiślana Trasa Rowerowa	woj. świętokrzyskie	Szczucin	konsultacje
6	VeloDunajec	Słowacja	Chochółów / gm. Czarny Dunajec	dokumentacja
7	VeloPrądnik	gm. Dąbrowa Górnicza	Hutki / gm. Bolesław	konsultacje

Trasy ponadregionalne (międzynarodowe i krajowe):

1. Styk EV4 oraz WTR na granicy z woj. śląskim - ustalony na podstawie istniejącej dokumentacji Wiślanej Trasy Rowerowej zatwierdzonej przez Zarząd Województwa Śląskiego. Województwo Śląskie nie udzieliło odpowiedzi na pismo w sprawie konsultacji koncepcji. Wiślana Trasa Rowerowa jest szlakiem wyznakowanym w terenie w proponowanym w koncepcji śladzie. Trasa EV4 w Polsce do tej pory nie istnieje.

⁸¹ Do trasy idącej prawym brzegiem jeziora Czorszyńskiego.

2. Styk EV4 na granicy woj. podkarpackiego - ustalony w wyniku konsultacji z Województwem Świętokrzyskim. Województwo Podkarpackie proponuje styk na DK4 oddalony o kilka kilometrów od styku zaproponowanego w koncepcji. Istnieje możliwość połączenia trasy EV4 projektowanej w koncepcji z punktem styku proponowanym przez Województwo Podkarpackie istniejącymi drogami lokalnymi. Lokalizacja trasy turystycznej wzdłuż ruchliwej DK4 nie powinna mieć miejsca.
3. Styk EV11 na granicy ze Słowacją - ustalony w wyniku konsultacji przebiegu trasy z sąsiednimi gminami słowackimi za pośrednictwem gminy granicznej Muszyna.
4. Styk EV11 na granicy z woj. świętokrzyskim - Województwo Świętokrzyskie pisemnie potwierdziło miejsce styku.
5. Styk WTR na granicy z woj. świętokrzyskim - Województwo Świętokrzyskie pisemnie potwierdziło miejsce styku.

Trasy regionalne:

1. Styk trasy VeloDunajec na granicy ze Słowacją - zgodny z dokumentacją przedstawioną przez stronę słowacką. Trasa ta na odcinku przez gminę Czarny Dunajec posiada dokumentację budowlaną i jest budowana w porozumieniu ze stroną słowacką.
2. Styk VeloPrądnik na granicy z woj. śląskim (gm. Dąbrowa Górnicza) - ustalony w wyniku konsultacji z gminą Dąbrowa Górnicza. Trasa umożliwi kontynuację podróży na terenie gminy Dąbrowa Górnicza oraz dalej, a także udostępni sieć tras województwa małopolskiego mieszkańcom i turystom z województwa śląskiego.

3.3. Propozycja budowy infrastruktury towarzyszącej

Do podstawowej infrastruktury turystycznej oraz obiektów małej architektury trzeba zaliczyć tzw. **Miejsca Obsługi Rowerzystów (MOR)**. Mogą to być istniejące obiekty, ale także obiekty, które będą powstawać wraz ze wzrostem zainteresowania turystyką rowerową i wzrostem natężenia ruchu rowerowego. Zakwaterowanie powinno być dostępne na początku i na końcu każdego codziennego odcinka wędrówki turystycznej nie rzadziej niż 30–90 km⁸². Zapewnienie posiłków i napojów (restauracje, bary, kawiarnie, miejsca piknikowe) należy przewidywać w połowie każdego codziennego odcinka wędrówki turystycznej co 15 – 45 km. Miejsca noclegowe muszą być wyposażone w miejsca do bezpiecznego przechowywania rowerów, a także zestawy do naprawy rowerów. Oprócz tego powinny świadczyć dodatkowe usługi w formie możliwości skorzystania z pralek i suszarni. Zakwaterowanie powinno być o różnym standardzie od możliwości biwakowania na polach biwakowych po hotele o różnym standardzie. Wszystkie obiekty zakwaterowania niezależnie od standardu powinny zapewnić regularnie aktualizowaną bazę danych o wszelkich usługach i atrakcjach w okolicy (obiekty, muzea, ciekawostki przyrodnicze, baseny itp.). Miejsca odpoczynku (MOR) są niezbędne jeśli ww. usługi nie są świadczone dostatecznie często, czyli wg ww. standardów. Obsługa turystów w tych miejscach może się odbywać przez lokalnych przedsiębiorców lub w ramach lokalnych inicjatyw. Takie obiekty MOR powinny być wyposażone w wiatę zapewniającą ochronę przed słońcem i deszczem, darmową toaletę i wodę pitną a ponadto: dwie ławki, stół, tablicę informacyjną z mapą, dwa kosze na śmieci, stojak na rowery zlokalizowane na terenie o powierzchni minimum 40 m².

82 „EuroVelo – guidance on the route development process”. ECF 2011

Wiaty powinny umożliwić przygotowanie i spożycie posiłku, krótki wypoczynek, a nawet awaryjny nocleg. Ławy i stół powinny mieć długość co najmniej 2,0 m i szerokość 0,5 m (ławy) i 1,0 m (stół), aby w razie potrzeby mogły być wykorzystywane do awaryjnego noclegu w śpiworze. Miejsce, w którym znajduje się wiata, powinno znajdować się na lekkim spadku, umożliwiającym spływ wody albo wyniesieniu. Wskazane jest utwardzenie go np. kamiennymi płytami, aby nie tworzyło się na nim i nie zalegało błoto. W wiacie powinna znajdować się tablica informacyjna z mapą trasy i zaznaczonymi odległościami do ważniejszych punktów docelowych trasy oraz lokalizacjami najbliższych noclegów, pól namiotowych, restauracji, sklepów itp. Wiaty powinny być odsunięte od drogi, po której biegnie trasa rowerowa – rowery turystów, którzy z niej korzystają nie powinny blokować ruchu. Wiaty powinny być w miarę możliwości lokalizowane w miejscach dobrze widocznych. Z jednej strony pozwala to turystom podjąć wcześniej decyzję o postoju (może być istotne, gdy pogoda się załamie i rowerzyści szukają schronienia) a z drugiej – może zapewnić dozór społeczny zapobiegający wandalizmowi.

Zestawy do naprawy rowerów – w postaci zestawu narzędzi, pompek, łałek szybko przylepnych. Zestawy powinny się znajdować tylko w miejscach podlegających stałemu nadzorowi.

Węzły integracyjne to miejsca, w których różne formy transportu: lotniczy, morski, kolejowy, tramwajowy, autobusowy, samochodowy łączą się z rowerowym. W miejscach tych podróżny może zmieniać środki transportu. Główne węzły integracyjne powinny powstawać w rejonie terminali ww. środków transportu a szczególnie na dworcach kolejowych i autobusowych całej Małopolski. Pozostałe węzły integracyjne powinny powstać w rejonie ważniejszych przystanków autobusowych, szczególnie przy końcowych pętlach tramwajowych i autobusowych. Węzły integracyjne są elementami sieci rowerowej miasta lub regionu i muszą być dostępne głównymi trasami rowerowymi lub łącznikami umożliwiającymi bezpośredni dostęp do i z tras głównych. Najprostszym węzłem integracyjnym jest przystanek autobusowy, tramwajowy czy kolejowy wyposażony w parking rowerowy. Parking taki powinien być zadaszony, oświetlony i monitorowany kamerą telewizji przemysłowej. Przykłady lokalizacji węzłów integracyjnych obejmujących przystanki komunikacji miejskiej to przede wszystkim pętla tramwajowe, ale także przystanki tramwajowe i autobusowe na początku i końcu odcinka stanowiącego „wąskie gardło” ruchu rowerowego – np. kilkukilometrowego odcinka drogi o niekorzystnym dla rowerzystów przekroju, z dużym ruchem samochodowym, dużym udziałem ruchu ciężkiego, wysokimi prędkościami miarodajnymi i brakiem jakichkolwiek udogodnień dla rowerzystów. Inny przykład lokalizacji to przystanki na obrzeżu strefy przyjaznej dla rowerzystów – np. śródmiejskiego obszaru gdzie występują ograniczenia prędkości, istnieje gęsta sieć ułatwień rowerowych (drogi i pasy ruchu dla rowerów, dwukierunkowy ruch rowerowy w ulicach jednokierunkowych). Parkingi powinny być lokalizowane nie bezpośrednio przy wiacie i peronie przystanku, lecz w odległości ok. 10–20 m, aby nie utrudniać wymiany pasażerów. Wskazówką dla zarządców są rowery pozostawiane przy przystankach „na dziko” – przypięte do słupów znaków drogowych czy płotów. To wyraźny sygnał, że istnieje w danym miejscu potencjał dla stworzenia mikrowęzła integracyjnego. W przypadku węzłów obejmujących dworce kolejowe i transport miejski (tramwaje i autobusy) należy zwrócić uwagę na odległości między peronami przystanków i parkingami oraz przechowalniami rowerów. Najlepsza praktyka organizacji węzłów polega na tym, że z peronów dworca (oraz kas biletowych) najbliżej jest do przystanków tramwajowych i autobusowych, w niewiele dalszej odległości zlokalizowane są parkingi i przechowalnie rowerów, zaś najdalej – parkingi samochodowe. Wynika to z jednej strony z chęci uczynienia transportu zbiorowego

i kombinowanego (rower + transport zbiorowy) bardziej konkurencyjnym wobec indywidualnego samochodowego przez skrócenie czasu (i drogi) dojścia pieszo z tramwaju, autobusu, parkingu rowerowego na peron kolejowy niż w przypadku czasu dojścia od samochodu, a z drugiej – z lepszej efektywności takiego rozwiązania, gdyż transport zbiorowy i rowery mogą obsłużyć znacznie większe potoki pasażerskie w przeliczeniu na jednostkę czasu i zajętego terenu, niż samochody osobowe.

Ze względu na to, że część rowerzystów może chcieć przewieźć rowery koleją (ale też ze względu na osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich, osoby starsze, a także zwykłych podróżnych, często używających ciężkich walizek na kółkach) należy minimalizować liczbę poziomów węzła integracyjnego i tam, gdzie się da unikać schodów, stosując w zamian pochylnie. Dodatkową korzyścią takiego rozwiązania jest upłynnienie ruchu pieszego i ułatwienie ewakuacji w przypadku pożaru lub innej sytuacji nadzwyczajnej.

Optymalne rozwiązanie węzła integracyjnego to najwyżej dwa poziomy podstawowe: poziom terenu oraz poziom peronów. W sytuacji, gdy tory (i perony) znajdują się w poziomie terenu, dostęp do nich powinny zapewniać tunele wyposażone w pochylnie o pochyleniu nie większym niż 10 procent. Niewskazane są kładki pieszce nad torami, gdyż zmuszają one do pokonania znacznie większej różnicy poziomów niż tunele. W przypadku większych dworców wskazane jest, aby na perony prowadziły pochylnie ruchome. Zamiennie wobec pochylni dopuszcza się stosowanie wind o wymiarach kabiny co najmniej 1,0 x 2,0 m (szerokość i głębokość), co pozwala na przewóz roweru bez podnoszenia go w pionie. Jeśli jedyną możliwością wprowadzenia roweru na inny poziom (do tunelu, na peron itp.) pozostają schody, to muszą one zostać wyposażone w podjazdy (w postaci rynny/ceownika) umożliwiające wypchnięcie roweru zamiast wnoszenia, jak jest to obecnie praktykowane na stacjach kolejowych w Małopolsce. Trzeba pamiętać, że brak takich prostych urządzeń zniechęca do uprawiania turystyki rowerowej i roweru jako środka transportu. Węzły integracyjne powinny być wyposażone m. in. w:

- parkingi rowerowe (zlokalizowane możliwie najbliżej peronów, kas, przystanków);
- przechowalnie rowerów (dopuszcza się, aby były zlokalizowane nieco dalej niż parkingi rowerowe, ale bliżej niż parkingi samochodowe);
- samoobsługowe punkty serwisowe;
- węzły sanitarne (toalety i prysznice);
- punkty gastronomiczne;
- tablice informacyjne z mapami;
- system czytelnej informacji wizualnej, prowadzącej użytkownika od pierwszego kontaktu z węzłem do poszczególnych elementów węzła oraz do infrastruktury rowerowej obsługującej węzeł.

Wielkość infrastruktury węzłów integracyjnych jest uzależniona od charakterystyki miejsca, w którym dany węzeł powstanie. Według najlepszych wzorców holenderskich i duńskich, oprócz miejsc do pozostawiania rowerów węzły powinny być wyposażone w: warsztaty rowerowe, sklepy z częściami i wyposażeniem oraz wypożyczalnię rowerów. Oprócz miejsc parkingowych płatnych, gwarantujących pełne bezpieczeństwo pozostawionemu rowerowi, obiekty takie powinny posiadać znaczną liczbę miejsc przeznaczonych do bezpłatnego parkowania roweru. Szczególnym przypadkiem węzła integracyjnego są lotniska. Ze względu na konieczność złożenia roweru przed podróżą (odkręcenie pedałów, kierownicy,

spuszczenie powietrza z dętek, opakowanie roweru w karton) wskazane jest, aby na lotnisku w Balicach znajdował się nie tylko samoobsługowy punkt serwisowy rowerów, ale też aby dostępne były (odpłatnie) kartony i taśmy klejące, którymi można zapakować rower zgodnie z wymogami linii lotniczych. Lokalizacja takich punktów powinna umożliwiać dostęp wózkiem bagażowym, może to być np. pomieszczenie przy parkingu samochodowym. Istotne jest, aby w porcie lotniczym była czytelna informacja o istnieniu takiego punktu i sposobie dotarcia do niego. Podobna informacja powinna być umieszczona przy trasie rowerowej prowadzącej na lotnisko.

Małe stacje i przystanki kolejowe powinny być wyposażone w podstawową infrastrukturę tj. stojaki rowerowe typu bramka w ilości co najmniej dziesięciu.

Stojaki rowerowe Jednym z najpopularniejszych i zarazem najprostszych rodzajów stojaka jest „bramka”, wykonana ze stalowej rury o średnicy ok. 6–8 cm (rura musi mieć średnicę nieco mniejszą niż wewnętrzna szerokość referencyjnej kłódki szaklowej) o długości ok. 0,5–1,0 m i wysokości ok. 0,6 m. Rower opiera się o stojak, a jego przednie koło jest spinane kłódką razem z ramą i rurą stojaka. Stojak tego typu nie powinien być wyższy niż ok. 0,65 m ze względu na to, że rowery z koszykami na bagażniku tylnym nie mogłyby przylegać doń równolegle i w rezultacie zajmowałyby więcej miejsca, utrudniając też korzystanie z parkingu innym użytkownikom. Koszyk na tylnym bagażniku roweru powinien swobodnie przechodzić nad stojakiem (Jeśli stojak jest krótszy niż 60 cm, może być wyższy, normalna długość stojaka to ok. 1,0 m). Do stojaka typu bramka można przyczepić jednocześnie dwa rowery. Inne zalecane formy stojaka to różne warianty typu bramka lub duża spirala o średnicy i skoku około 1 m, wykonana z rury stalowej o grubości ok. 8 cm. Spirala taka jest stojakiem dwustronnym – rowery wprowadza się do niej z obu stron. Skok spirali musi umożliwić wprowadzenie między jej sąsiadujące zwoje kierownicy roweru z przednim bagażnikiem i koszykiem (o orientacyjnej szerokości do 0,7 m). Wszystkie stojaki muszą być zakotwione w podłożu w sposób trwały, uniemożliwiający usunięcie stojaka. Zaleca się, aby rury stojaków wpuszczać w umieszczone w podłożu betonowe kotwy na głębokość około 0,3 m, a do rury stojaka tuż przed montażem wlać beton. Po zastygnięciu, uniemożliwia on przecięcie stojaka w celu kradzieży roweru, a także na złom. Na rynku dostępne są stojaki określane przez rowerzystów mianem „łamikółka” lub „wyrwikółka”. Działają one w ten sposób, że przednie (lub tylne) koło roweru wstawia się w szczelinę – np. utworzoną z metalowych prętów – które zaklinowane w niej utrzymuje rower w pionie. Takie stojaki uszkadzają hamulce tarczowe lub radiatory hamulców bębnowych. Mogą również uszkodzić koła rowerów obciążonych bagażem. Przede wszystkim uniemożliwiają jednak postulowane powyżej spięcie przedniego koła, ramy roweru i konstrukcji stojaka. Ich stosowanie jest niedopuszczalne. Planując rozmieszczenie stojaka, należy pamiętać, że rower przypięty do niego zajmuje więcej miejsca niż sam stojak. Długość miejsca parkingowego dla roweru powinna być równa co najmniej długości roweru (2,0 m) przy czym należy zapewnić dodatkowo wolne miejsce na doprowadzenie (dojazd) roweru do niego. Wolne miejsce należy obliczać mierząc odległość od stojaka do najbliższej przeszkody trwałej (ściana budynku) lub czasowej (inny zaparkowany rower) i większe od jego szerokości. Parkingi w formie 10 stojaków można tworzyć w jezdni, w zatokach postojowych lub przy drogach dla rowerów, a także na placach (Rys.11.), peronach lub innych terenach PKP–PLK.

Stojaki typu bramka należy ustawiać w rzędach równoległe w odległości nie mniej niż 1,0 m od siebie, aby umożliwić w miarę wygodne przypinanie i odpinanie roweru co wymaga wejścia rowerzysty między

dwa zaparkowane do sąsiadujących stojaków rowery. Jeśli są ustawione osią podłużną prostopadle do przeszkody (krawężnik, ściana budynku) powinny znajdować się co najmniej 0,65 m od niej. Minimalna odległość stojaka typu bramka od równoległej ściany to 1,0 m, a jeśli ma być przypinany do niego tylko jeden rower (stojak będzie wykorzystywany jednostronnie) – 0,4 m. Na obu końcach parking należy zabezpieczyć kamiennymi lub betonowymi kwietnikami, a przynajmniej słupkami U-12c, aby manewrujące samochody nie uszkodziły zaparkowanych rowerów. W przypadku zastosowania kamiennych lub betonowych kwietników, należy je oznaczyć odpowiednim wariantem tablicy U-6. Jeśli parking jest zlokalizowany w zamkniętej zatoce postojowej w całości przeznaczonej wyłącznie na rowery, wówczas zabezpieczeń na końcach nie stosuje się. Oczywiście, jeśli zachodzi taka potrzeba, parking może składać się z większej niż 10 liczby stojaków, ograniczonej tylko dostępnym miejscem. Jeśli stojaki typu bramka są ustawione pod kątem 45° do osi jezdni, wówczas głębokość parkingu może być nieco mniejsza (1,5 m) lub można zastosować nieco dłuższe stojaki (do 1,0 m) a odległość ich końców od krawężnika i krawędzi jezdni może być mniejsza (ok. 0,5 m). Stojaki muszą być jednak ustawione dalej od siebie licząc wzdłuż osi jezdni – co 1,5 m. Ustawienie stojaków pod kątem 45° zmniejsza jednak zapotrzebowanie na drogę dojazdową do stojaka – rower wprowadza się na parking pod kątem i nie wymaga to dodatkowego manewrowania jak w przypadku stojaków stojących prostopadle do osi jezdni. Jeśli rowery są pozostawiane na dłuższy czas (powyżej 4 godzin) wskazane jest, aby parkingi były zadane. Dotyczy to szczególnie parkingów w węzłach przesiadkowych, których zadanie lub obiekt kubaturowy (przechowalnia) jest niezbędny. Parkingi, zwłaszcza zadane, powinny być również oświetlone i monitorowane kamerami telewizji przemysłowej. W Polsce nie istnieją przepisy ogólne mówiące o ilości niezbędnych miejsc do parkowania rowerów, dlatego w przypadku dużych stacji kolejowych trzeba je określać indywidualnie. Duże stacje kolejowe np. Kraków Główny, Tarnów, Oświęcim, Nowy Sącz, Sucha Beskidzka, Nowy Targ, Wadowice, Zator, Skawina, Kraków Płaszów, Bochnia, Brzesko, Krzeszowice, Trzebinia, Chrzanów, Zakopane powinny być wyposażone w stojaki rowerowe w zależności od faktycznych potrzeb, najbliżej jak to tylko możliwe peronów, a nawet na nich, jeśli jest to możliwe. Na schodach doprowadzających do peronów wszystkich stacji i przystanków Małopolski powinno się zainstalować płaskowniki (ceowniki) umożliwiające sprowadzenie roweru po schodach (Rys. 12.).

Parking rowerowy: miejsce do pozostawiania rowerów wyposażone w stojaki rowerowe. Kilka stojaków tworzy parking rowerowy. Stojak rowerowy: urządzenie techniczne trwale przytwierdzone do podłoża, umożliwiające bezpieczne i wygodne oparcie i przymocowanie roweru przez użytkownika przy pomocy zapięcia.

Przechowalnia rowerowa: pomieszczenie, urządzenie, umożliwiające bezpieczne i wygodne przechowanie roweru na odpowiedzialność właściciela lub operatora przechowalni – zamykane lub/i dozorowane.

Dostosowanie transportu zbiorowego Małopolski do wymagań rowerzystów

Przewóz rowerów transportem zbiorowym wiąże się z pewnymi problemami natury technicznej. Rower zajmuje dość dużo miejsca, a jego konstrukcja i cechy charakterystyczne mogą narażać pasażerów na niedogodności: pobrudzenie oponami lub łańcuchem, a także skaleczenie lub podarcie odzieży przez kontakt z wystającymi elementami roweru (np. zębatki napędu czy elementy niektórych rodzajów

blotników). Jeśli rowery są przewożone na bagażnikach na zewnątrz pojazdu, to ich załadunek i wyładunek jest skomplikowany i czasochłonny. Wpływa to niekorzystnie na punktualność i nie ma tu większego znaczenia usytuowanie bagażnika z przodu czy z tyłu pojazdu ani to, czy jest samoobsługowy czy nie. Również jeśli jest duża różnica poziomów między podłogą taboru i niweletą peronu lub gdy drzwi wejściowe są wąskie, wstawianie i wyjmowanie roweru może nastęcać trudności i czasem znacznie wydłużać postój. Z powyższych faktów wynika, że najkorzystniejszym sposobem integracji rowerów z transportem zbiorowym jest ich przewóz wewnątrz taboru i to umieszczonych w stojakach (wieszakach), co minimalizuje ryzyko przemieszczania się ich wewnątrz pojazdu. Wskazane jest, aby wieszaki na rowery były dodatkowo zabezpieczone w przypadku autobusów i tramwajów (np. składane, jeśli nie są używane) a do ich lokalizacji należy wybrać miejsca bezpośrednio przy drzwiach, dostępne zamiennie dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych. Jeśli tabor jest niskopodłogowy lub jeśli perony przystanku są na wysokości podłogi, a drzwi są szerokie (ponad 1,0 m) to wymiana pasażerów z rowerami jest szybka i nieskomplikowana. W przypadku komunikacji miejskiej wskazane jest, aby przewóz rowerów był generalnie dopuszczony poza godzinami szczytu, aby nie powodować niepotrzebnych konfliktów z pasażerami. W województwie małopolskim nie wszyscy przewoźnicy dopuszczają przewóz rowerów. Dopuszcza przewóz rowerów MPK Kraków, ale nie dopuszcza MPK Oświęcim. Koniecznością jest, aby wszyscy przewoźnicy świadczący usługi w woj. Małopolskim przygotowali się w ciągu najbliższych lat do przewozu rowerów. Należy o tym pamiętać, przygotowując koncesje na prowadzenie linii komunikacyjnych i dyskwalifikować tych przewoźników, którzy nie zagwarantują w ciągu najbliższych 3 lat możliwości przewozu rowerów.

W przypadku kolei przewóz powinien być zapewniony w każdym pociągu. Rozwiązania stosowane na polskich kolejach są często niezadowalające. Jednym z podstawowych błędów jest umieszczanie wieszaków na rowery w zbyt wąskich przejściach. W rezultacie umieszczone w wieszakach rowery utrudniały przejście pasażerów, a w przypadku wieszaków umieszczonych po obu stronach naprzeciw siebie prostopadle do ścian pojazdu – w ogóle uniemożliwiały przejście pasażerom. Wieszaki muszą być zlokalizowane bezpośrednio przy drzwiach do pojazdu, aby wyeliminować konieczność przeprowadzania rowerów wewnątrz wagonów. Obok wieszaków powinny znajdować się półki na bagaż. W przypadku pociągów wskazane jest, aby wieszaki były zlokalizowane po jednej stronie wagonu a naprzeciwko nich znajdowały się składane siedzenia. Umożliwia to przewóz większej liczby rowerów niż jest wieszaków na rowery, jeśli istnieje taka potrzeba. Składane fotele mogą również stanowić miejsce do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, co zwiększa elastyczność wykorzystania taboru.

Niepokojącym jest, że nowe zakupy pociągów nie uwzględniają potrzeb rowerzystów. Nie da się bowiem dobrze rozwiązać problemów turystyki rowerowej i transportu rowerowego w województwie bez udziału kolei. Sprawne połączenia kolejowe są warunkiem rozwoju turystyki rowerowej. Kolejowy tabor pasażerski powinien być dostosowany do przewozu rowerów w liczbie co najmniej 6 sztuk na pociąg, w tym również szynobus. Operatorzy transportu zbiorowego powinni współpracować z planistami, samorządami i innymi podmiotami tworzącymi turystyczne trasy rowerowe, bo popyt na przewóz rowerów koleją może w wielu przypadkach rosnać bardzo gwałtownie.

Przewoźnik kolejowy musi być świadomy, że przestrzeń przeznaczona dla rowerzystów nie jest przestrzenią straconą, gdyż zamiennie może być wykorzystana także do przewozu: większego bagażu, wózków dziecięcych czy inwalidzkich. Rowery powinny być umieszczane na wieszakach, spełniających

następujące wymagania:

- uchwyt przedniego koła z hakiem na wysokości 1,7 – 2,0 m, uniemożliwiający ruchy zawieszonoego roweru wokół osi pionowej, wsparcie tylnego koła;
- dopuszczalne naprzemienne umocowanie wieszaków na różnej wysokości w odległości co najmniej 0,4 m od siebie przy różnicy o 0,3 m;
- odległość haka wieszaka od sufitu lub innej przeszkody nad nim co najmniej 0,4 m w celu zapewnienia swobody wieszania rowerów z różnymi oponami i obręczami;
- wieszaki powinny znajdować się przy drzwiach wejściowych i jeśli to możliwe powinny umożliwiać mocowanie rowerów pod kątem 40–50° do osi podłużnej wagonu w celu maksymalnie efektywnego wykorzystania miejsca i łatwości za- i wyładunku na stacjach;
- wieszaki na rowery powinny umożliwiać swobodny ruch pasażerów w wagonie, kiedy rowery są umieszczone w wieszakach;
- w bezpośrednim pobliżu wieszaków rowerowych powinny znajdować się siedzenia pasażerskie (w tym składane) w liczbie odpowiadającej liczbie wieszaków na rowery, chyba że z innych miejsc siedzących wieszaki są dobrze widoczne.

Ujawnione bariery biurokratyczne, a także trudności techniczne i związane z tym koszty wskazują, że prawdopodobnie nie prędko powstaną trasy rowerowe na brzegach zbiorników zaporowych. Z tej racji wzrasta rola komunikacji zbiorowej w rejonach zbiorników wodnych. Wszystkie środki przewozowe będą musiały przewozić rowery na trasach wzdłuż tych zbiorników, aby ułatwić rowerzystom pokonanie dużych pochyłości występujących na wzgórzach otaczających zbiorniki. Nie należy także wykluczyć możliwości przewozu rowerów promami rowerowymi kursującymi wzdłuż zbiorników wodnych.

Tablice informacyjne to przede wszystkim mapy z przebiegiem tras oraz innymi istotnymi informacjami np. długości trasy, stopniu trudności, o przekroczeniu pochylenia 6% (dla tras rowerowych) na określonym odcinku, zamknięciu trasy rowerowej na którymś z odcinków na skutek powodzi, remontu trasy lub innych okoliczności z czytelnym wskazaniem objazdu.

3.4. Model zarządzania trasami

Trasy rowerowe tworzą sieć połączeń. Stąd ważne jest utrzymanie tras w jednolitym standardzie, a także zapewnienie przejezdności każdego odcinka sieci (lub też informowanie o zamknięciu poszczególnych odcinków na całej sieci tras).

Trasy rowerowe to nie tylko wydzielone drogi dla rowerów, czy też inna dedykowana infrastruktura, ale także ciągi dróg publicznych, za których stan odpowiadają odpowiednie zarządy dróg. Fakt ten jest istotny, ponieważ wskazuje już na etapie planowania, że będzie wielu zarządców dróg. Natomiast dedykowana infrastruktura powstanie na terenach samorządów lokalnych oraz innych instytucji (lasy, wały przeciwpowodziowe, parki narodowe i inne).

Aby zachować odpowiednie parametry tras, a głównie kompletność oznakowania - konieczny jest jeden podmiot, który będzie mógł koordynować prace. Do obowiązków tego podmiotu (zarządcy/operatora) będą należeć:

- utrzymanie kompletności i aktualności oznaczeń szlaków (cykliczny audyt trasy),

- utrzymanie i zapewnianie przejezdności szlaku (np. kontrola przejezdności i bezpieczeństwa na trasie),
- zbieranie i publikowanie informacji o utrudnieniach lub wyłączeniach odcinków trasy,
- organizacja objazdów,
- koordynacja działań z lokalnymi zarządcami dróg (zarządy dróg publicznych, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych, Parki Narodowe, Małopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej),
- promocja tras i informacja.

Pozostałe zadania, typowo techniczne (jak utrzymanie i remont nawierzchni) pozostaje w gestii zarządców lokalnych (głównie gmin).

Konieczność koordynacji działań na dużym obszarze z wieloma partnerami wskazuje, że w tym celu powinien powstać centralny podmiot koordynujący (mogą nim być jednostki Urzędu Marszałkowskiego, które posiadają doświadczenie w podobnych projektach lub inna instytucja publiczna, a także operator prywatny wyłoniony w drodze postępowania publicznego).

Zarządca tras będzie oczywiście zlecał wiele zadań na zewnątrz, ale posiadając kompletną wiedzę o sieci tras i ich bieżącym stanie będzie w stanie reagować i koordynować ciągły proces utrzymania tras.

3.5. Oznakowanie tras rowerowych

Oznakowanie turystycznych tras rowerowych składa się z dwóch elementów:

- oznakowania turystycznego szlaku,
- oznakowania drogi, na której szlak został wytyczony.

W lipcu 2013 roku ukazały się dwa rozporządzenia, które regulują problematykę oznakowania dróg, w tym także infrastruktury rowerowej, a mianowicie: Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 6 sierpnia 2013 r. poz. 891) a także Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z dnia 6 sierpnia 2013 r. poz. 890). Każdy ze szlaków Małopolski ma swoją nazwę i dlatego na znaku R-4 i innych powinna się znaleźć jego nazwa np. Wiślana Trasa Rowerowa, VeloSkawa, EuroVelo 11, itd. W przypadku trudności ze zmieszczeniem pełnej nazwy, można korzystać ze skrótów np. WTR, VSk, EV11. Oznakowanie turystycznych tras rowerowych musi być dobrze widoczne w każdych warunkach pogodowych dnia i nocy, jednoznaczne i oczywiste. Turysta rowerowy nierzadko porusza się w deszczu, często z dużą prędkością a niekiedy po zmierzchu (np. kiedy w czasie przejazdu miał awarię) i nie może tracić czasu na poszukiwanie oznakowania. Turystyka rowerowa to nie jest bieg na orientację.

1. Znaki szlaków rowerowych muszą być odblaskowe, dobrze widoczne w nocy i w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza.
2. Znaki szlaków umieszcza się w pasie drogowym z prawej strony, umieszczenie ich z lewej strony dopuszcza się wyłącznie jako powtórzenie znaku z prawej strony.

3. Znaki szlaków umieszcza się nie dalej niż 1,5 m od krawędzi drogi, nie wyżej niż 2,0 m i nie niżej niż 1 m nad jezdnią. Należy unikać umieszczania na konstrukcjach wykorzystywanych w celach reklamowych lub ogłoszeniowych.
4. Znaki szlaku umieszcza się nie rzadziej niż co 1 km lub zawsze za każdym skrzyżowaniem, jeśli szlak biegnie drogą o nawierzchni ulepszonej, bez względu na to czy na skrzyżowaniu szlak zmienia kierunek. Znak musi być umieszczony za skrzyżowaniem w odległości pozwalającej dostrzec go ze skrzyżowania lub – jeśli szlak nie zmienia kierunku – sprzed niego.
5. Zmiana kierunku szlaku bez względu na rodzaj nawierzchni (asfaltowa, gruntowa czy inna) musi być sygnalizowana przed przecięciem dróg, powtórnie – na przecięciu dróg, a za przecięciem w kierunku przebiegu szlaku należy umieścić kolejny znak, jak w punkcie 4.
6. Na skrzyżowaniach, na których szlak zmienia kierunek, drogowskazy ze strzałkami kierunkowymi umieszcza się nie z faktycznym przebiegiem dróg w terenie, ale ze schematycznym diagramem kierunków. Jeśli na przykład droga główna (asfaltowa) biegnie na łuku w lewo, a szlak opuszcza ją na wprost, to na głównej drodze należy umieścić strzałkę w prawo, a nie na wprost. Faktyczny przebieg tras można przedstawić na tablicy przed drogowskazowej, o której mowa w punkcie 7 poniżej.
7. Jeśli na skrzyżowaniu jest wiele wlotów i oznakowanie może być z tego powodu niejednoznaczne, to należy rozważyć zastosowanie drogowskazów o większych rozmiarach, a przed skrzyżowaniem – tablicy przed drogowskazowej ze schematycznym układem dróg i przebiegiem szlaku z nazwą danego szlaku rowerowego, umieszczonej 20–50 m przed skrzyżowaniem zgodnie z zasadami opisanymi w punktach 2 i 3.
8. Każde skrzyżowanie głównej trasy rowerowej z trasami pozostałymi i współpracującymi musi być czytelnie oznakowane z podaniem odległości w km do najważniejszych miejscowości lub obiektów. Podobnie muszą być oznakowane skrzyżowania z dojazdami do stacji kolejowych (lotnisk, terminali promowych, pętli tramwajowych) i ważniejszych przystanków komunikacji zbiorowej.
9. W porozumieniu z zarządcą drogi można umieszczać odpowiedniki znaków szlaków jako oznakowanie poziome o wymiarach nie mniejszych niż 0,5 x 0,5 m i nie większych niż 1,0 x 1,0 m na jezdni o nawierzchni asfaltowej lub betonowej. Musi ono być odblaskowe i powinno być umieszczane tak, aby mieściło się między kołami samochodów, jeśli poruszają się one po danej drodze, aby unikać przyśpieszonej erozji oznakowania i w odległości co najmniej 0,5 m od krawędzi jezdni, aby umożliwić omijanie znaków przez rowerzystów w deszczu. Zasady tworzenia i umieszczania znaków poziomych są takie same jak znaków pionowych opisane w punktach 4, 5 i 6.
10. Przed odcinkami na stromych zboczach lub odcinkami o dużym pochyleniu należy do znaków dołączać informację zgodnie z ww. rozporządzeniami. Będzie to dotyczyło głównie skrzyżowań ze szlakami istniejącymi, pozostałymi i współpracującymi, aby zawczasu poinformować turystę o pochyleniach, jakie go czekają, gdy zdecyduje się na wjazd na te szlaki z trasy głównej.

4. Trasy biegowe

4.1. Proponowany przebieg tras biegowych

Koncepcja proponuje dwa rodzaje ścieżek biegowych:

- ścieżki rekreacyjne
- ścieżki sportowe

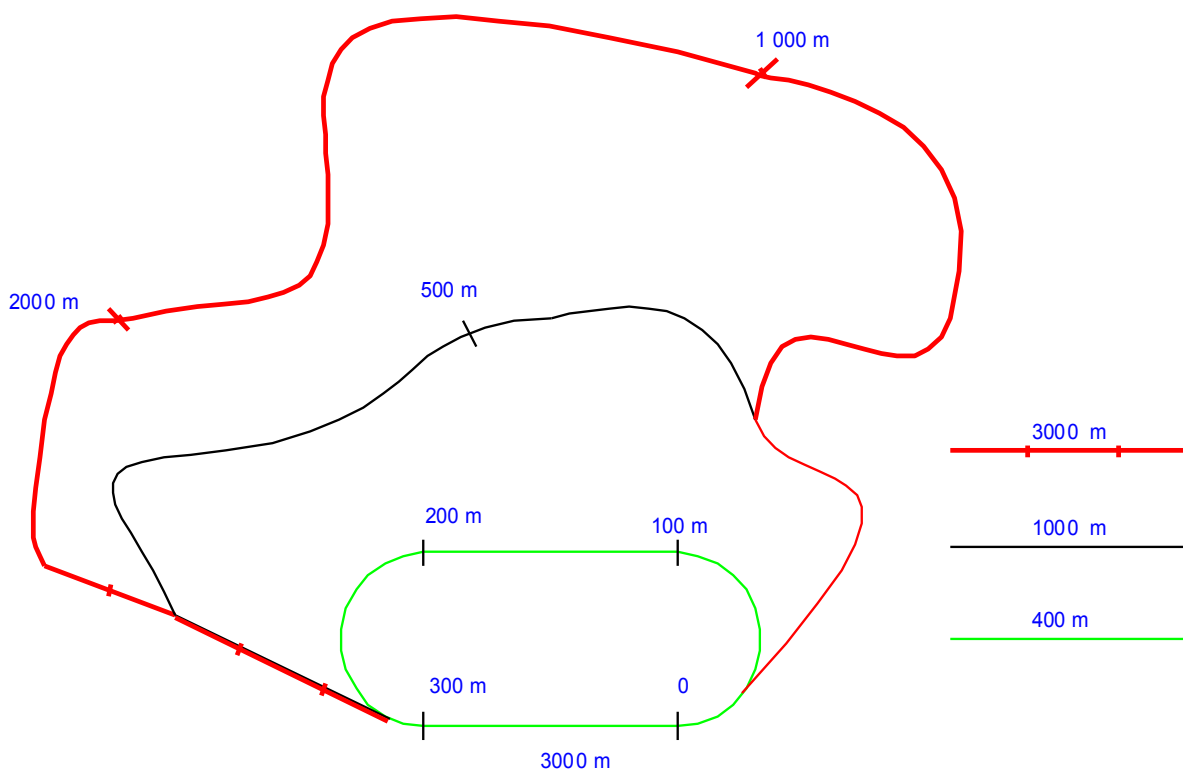
Ścieżki rekreacyjne

Wyznaczenie w atrakcyjnych miejscach – znanych i uczęszczanych, pętli długości ok. 10 do 15 km. Oznakowanie znakami poziomymi i pionowymi atrakcyjnych miejsc do uprawiania biegów i joggingu. Trasa powinna być poprowadzona w większości w parkach, lasach, terenach urozmaiconych przyrodniczo. Z atrakcyjnymi widokami i interesującymi pomnikami przyrody i miejscami, które warto odwiedzić.

Początek i koniec trasy w pobliży publicznego parkingu, oznaczony tablicami, wymierzone kilometry, wyznaczone kierunki poruszenia się znakami pionowymi (strzałkami). Oznaczone interesujące miejsca do odwiedzenia / punkty widokowe, pomniki przyrody, miejsca pamięci, etc.

Ścieżki sportowe

Wytczenie, budowa i oznaczenie specjalnych dedykowanych ścieżek dla biegaczy amatorów oraz zawodników w dużych aglomeracjach miejskich i większych miastach (np. Kraków, Nowy Sącz, Tarnów).



Rysunek 1: Typowe (przykładowe) rozwiązanie organizacji pętli na ścieżkach sportowych.

Wytyczone, utwardzone pętle o długości od 400 m do maks. 3 km.

Oświetlone, wymierzone i dostosowane do typowych treningów biegowych jednokierunkowe alejki o łagodnych zakrętach i nieznacznie pofalowanym terenie. Wyłącznie dla biegaczy – zakaz wstępu rowerów, spacerowiczów, etc. Jeden kierunek ruchu. Szerokość ścieżki ok. 2–3 m, nawierzchnia ziemna lub naturalna. Miejsce startu oznaczone tablicami ze schematem pętli. Zakręty i łuki dostosowane do bezpiecznego pokonywania trasy. Brak zagrożeń w postaci korzeni, dużych kamieni, gałęzi. Trasa wymierzona i oznaczona co 100 m. Alternatywne mniejsze i większe pętle o różnych długościach dające na stosunkowo krótkiej trasie możliwość różnych kombinacji treningowych.

4.1.1. Trasy sportowe

Trasy sportowe są zlokalizowane zgodnie z przyjętymi kryteriami w największych ośrodkach miejskich.

☐ Kraków, AWF – Park Lotników

Pętla 400 m to trawiasta bieżnia na terenie obiektów sportowych AWF Kraków.

Pętla 1000 m częściowo zawiera pętlę trawiastą (400 m), wyznaczona w pobliskim Parku Lotników Polskich, ścieżka lekko pofalowana.

Pętla 3000 m częściowo zawiera pętle 400 m i 1000 m, wyznaczona w pobliskim Parku Lotników Polskich. Trasa lekko pofalowana.

Trasa przebiega po terenie AWF oraz Parku Lotników Polskich (gmina Kraków).

Planowane inwestycje:

- wytyczenie i wykonanie utwardzonej nawierzchni trasy,
- wykonanie oświetlenia,
- oznakowanie trasy (pionowe i poziome), w tym oznakowanie co 100 m długości,
- wyposażenie w stacje do ćwiczeń ogólnorozwojowych,
- udostępnienie wody zdatnej do picia (studzienki),
- montaż (w miejscu startu) skrzynek depozytowych zamykanych na zamek (do przechowywania rzeczy)
- montaż toalet przenośnych.

☐ Tarnów, Park Eugeniusza Kwiatkowskiego

Trasa w Parku po alejkach asfaltowych. Wyznaczone pętle 400 m oraz 1000 m. Charakter trasy: łatwa. Brak możliwości wydzielenia ścieżki (zamknięcia dla osób postronnych) jednak realizacja w parku pozwoli na łatwy dostęp dla biegaczy, a organizowanie treningów w godzinach porannych lub wieczornych nie powinno kolidować z ruchem pieszym. Teren, na którym zlokalizowana jest trasa, jest własnością Gminy Miasta Tarnowa.

Planowane inwestycje:

- wykonanie oświetlenia,
- oznakowanie trasy (pionowe i poziome), w tym oznakowanie co 100 m długości,
- wyposażenie w stacje do ćwiczeń ogólnorozwojowych oraz udostępnienie wody zdatnej do picia (studzienki),
- montaż (w miejscu startu) skrzynek depozytowych zamykanych na zamek (do przechowywania rzeczy) oraz toalet przenośnych.

□ Nowy Sącz, Park Strzelecki

Trasa w trzech wariantach (400 m, 1000 m i 3000 m) dla swobodnego wykonywania treningów. Teren utwardzony (piesze alejki). Realizacja ścieżki na istniejących alejkach pozwoli na łatwy dostęp dla biegaczy, a organizowanie treningów w godzinach porannych lub wieczornych nie powinno kolidować z ruchem pieszym. Teren, na którym zlokalizowana jest trasa, jest własnością gminy Nowy Sącz.

Planowane inwestycje:

- wykonanie oświetlenia,
- oznakowanie trasy (pionowe i poziome), w tym oznakowanie co 100 m długości,
- wyposażenie w stacje do ćwiczeń ogólnorozwojowych,
- udostępnienie wody zdatnej do picia (studzienki),
- montaż (w miejscu startu) skrzynek depozytowych zamykanych na zamek (do przechowywania rzeczy),
- montaż toalet przenośnych.

4.1.2. Trasy rekreacyjne

Planując lokalizację tras, kierowano się przede wszystkim następującymi kryteriami:

- bezpieczeństwo i komfort użytkowania,
- odległość od miejsc stałego pobytu,
- koszty budowy - zwykle proponowane trasy prowadzone są istniejącymi drogami,
- istniejąca infrastruktura towarzysząca,
- walory turystyczne i przyrodnicze.

Uwzględniono także fakt obecnego wykorzystania istniejących terenów do uprawiania biegów, zwykle są to już tereny, w których istnieje środowisko biegaczy. Wiele tras zostało wprowadzonych do koncepcji na podstawie propozycji gmin.

□ Bochnia, Baczków

Baczków, gm. Bochnia	
Początek/koniec trasy	droga wjazdowa do Puszczy przy DW965
Dystans	7 600 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Trasa prowadzona istniejącymi drogami szutrowymi oraz asfaltowymi szerokości 1,5 – 4 m. Trasa w dużej części prowadzi po terenie Puszczy Niepołomickiej (droga szutrowa), część stanowi droga asfaltowa (bez ruchu samochodowego). Trasa płaska (łatwa), malownicza, wśród drzew.

Start i meta zlokalizowane są przy szlabanie wjazdowym do Puszczy Niepołomickiej. Wąska droga asfaltowa prowadzi w głąb lasu. Po 3 km znajduje się skrzyżowanie, tam za wiatą trasa prowadzi w prawo drogą asfaltową. Po prawej stronie Czarny Staw, za którym skręć w prawo w drogę szutrową. Po 1 km skrzyżowanie z drogą asfaltową. Przez kolejne 2 km trasa prowadzi drogą szutrową, aż do DW965 w miejscowości Górki. Dalej trasa prowadzi w lewo i po 500 m ponownie skręca w lewo w ukośną drogę asfaltową. Biegnie ona równoległe do drogi głównej. Ostatnie 600 metrów trasa prowadzi prosto aż do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania, a na odcinku drogi wojewódzkiej wskazana jest budowa chodnika. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

□ Brzesko

Brzesko	
Początek/koniec trasy	Brzeski Ośrodek Sportu i Rekreacji
Dystans	8 600 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa pofalowana o szerokości 1,5 – 4 m prowadzona głównie asfaltowymi drogami.

Start i meta znajdują się przy Brzeskim Ośrodku Sportu i Rekreacji na ul. Wiejskiej (boisko Orlik). Trasa prowadzi w kierunku ul. Czarnowiejskiej przez skrzyżowanie z ulicami gen. Leopolda Okulickiego i Królowej Jadwigi. Dalej ul. Czarnowiejską i po ok. 300 m w lewo w ul. Brzezowiecką, następnie w lewo w ulicę Legionów Piłsudskiego. Dalej wzdłuż ulicy Starowiejskiej. Po ok. 2 700 m skręca w lewo w ul. Szkolną. Po ok. 500 m trasa prowadzi w zalesiony teren i przejściem przez tory kolejowe do ul. Pielgrzymów. Dalej w lewo wzdłuż tej ulicy ponownie w stronę torów kolejowych. Przejściem przez tory kolejowe i prosto po ok. 500 m przez skrzyżowanie z ul. Bujaka w ul. Szczepanowską. Po lewej stronie Komenda Powiatowa Policji. Dalej prosto do ul. Solskiego, przez skrzyżowanie w ul. Okulickiego. Ulicą do końca, w prawo w ul. Czarnowiejską w stronę boiska Orlik 2012 do miejsca startu.

Trasa podlega wytyczeniu znakami poziomymi i pionowymi. Prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Myślenice, Zarabie

Zarabie, g. Myślenice	
Początek/koniec trasy	prawy brzeg Raby przy moście wiszącym (okolice ul. Parkowej)
Dystans	3 600 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa prowadzona głównie asfaltowymi drogami o szerokości 1,5 – 4 m, płaska prowadzona po obu stronach Raby (pętla). Możliwość modyfikacji i biegu po piasku (plaży).

Start i meta znajdują się na skrzyżowaniu ulic Słowackiego i Powstańców. Trasa biegnie utwardzonym poboczem ul. Słowackiego. Na wysokości komisju samochodowego w prawo w ul. K. Wielkiego, na końcu trasa skręca w prawo w teren zalesiony, w kierunku rzeki Raby. Dalej wzdłuż rzeki prosto i następnie w prawo. Trasa kończy się w miejscu startu.

Do powstania całego ciągu pozostała budowa brakującego odcinka na lewym brzegu Raby wraz z kładką. Trasa będzie służyć także zimą jako trasa narciarska rekreacyjna. Wymaga to zachowania przejezdności przez mosty. Na pozostałych odcinkach prowadzona jest istniejącymi drogami. Trasa podlega wytyczeniu poprzez oznakowanie znakami poziomymi i pionowymi. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Gorlice

Gorlice	
Początek/koniec trasy	Park Miejski pod Hotelem „Margot”
Dystans	4 100 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	60 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa zlokalizowana jest w parku miejskim. Istnieje możliwość przedłużenia pętli po zboczach Góry Parkowej lub w północnej części drogą gruntową do drugiego mostu wiszącego na rzece Ropie. W pobliżu parku znajdują się parking i pływalnia kryta.

Start i meta znajdują się pod Hotelem „Margot” przy parku miejskim. Trasa biegnie prawym brzegiem Ropy. Dalej alejką parkową, wzdłuż rzeki (1700 m). Na jej końcu następuje nawrót i powrót tą samą alejką wzdłuż rzeki ok. 700 m. Tam w lewo. Po kolejnych 200 m skręt w ścieżkę w prawo i przez park. Po 700 m skręt w lewo, w prawo i jeszcze raz w prawo, po 500 m następuje powrót pod hotel.

Nie jest wymagana modernizacja nawierzchni. Trasa podlega wytyczeniu poprzez oznakowanie znakami poziomymi i pionowymi. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Sękowa

Sękowa	
Początek/koniec trasy	kompleks sportowy Orlik
Dystans	12 800 m
Stopień trudności	średnio wymagająca
Różnica wzniesień	45 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Start i meta znajdują się przy kompleksie sportowym Orlik w miejscowości Sękowa. Trasa prowadzi w kierunku miejscowości Gorlice drogą główną. Na wysokości kościoła pw. Św. Józefa Oblubieńca NMP prosto, po około 500 m w lewo, w kierunku rzeki. Przez most, w lewo w ul. Kochanowskiego, po czym w kierunku drogi głównej. Na ul. Węgierskiej, w prawo, w kierunku Gorlic. Po ok 1500 m w lewo w ul. Władysława Łokietka, aż do jej końca, w kierunku miejscowości Siary. Skręt w lewo. Po około 250 m dwie alternatywne trasy. Można skręcić w prawo i biec tzw. starym traktem węgierskim lub cały czas prosto trzymając się drogi głównej. Na ul. Węgierskiej w prawo w kierunku miejscowości Sękowa. Po około 300 m w prawo przed rzeką, tam prosto, aż do Orlika. Dalej w prawo i poboczem, cały czas drogą główną. Po przebiegnięciu mostu, skręt w lewo. Po dobiegnięciu do drogi głównej w prawo i poboczem do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Sękowa, Wapienne

Wapienne, gm. Sękowa	
Początek/koniec trasy	Wapienne, główne skrzyżowanie przy altanie parkowej
Dystans	4 800 m
Stopień trudności	trudna
Różnica wzniesień	120 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, droga leśna

Start i meta znajdują się przy altanie parkowej niedaleko domków letniskowych. Trasa prowadzi w kierunku miejscowości Męcina Wielka, po około 150 m skręt w lewo, w kierunku widocznej zabudowy, aż do ściany lasu. Po 500 m należy zawrócić, kierując się do widocznej zabudowy. Przy drodze głównej należy kierować się w leśną drogę lub skręcić w lewo, następnie 350 m po promenadzie i zawrócić. Kontynuować bieg przez las, trzymać się lewej strony. Po 500 m skręt w lewo do drogi głównej w kierunku domków letniskowych – miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Uście Gorlickie, Wysowa–Zdrój

Wysowa Zdrój, gm. Uście Gorlickie	
Początek/koniec trasy	Przy Parku Zdrojowym w Wysowej-Zdrój
Dystans	15 700 m
Stopień trudności	średnio trudna, zróżnicowana pod względem wysokości

Wysowa Zdrój, gm. Uście Gorlickie	
Różnica wzniesień	190 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Trasa zróżnicowana pod względem wysokości, wykorzystująca szlaki turystyczne. Prowadzi zarówno po drogach asfaltowych, jak i szutrowych.

Start i meta znajdują się przy Parku Zdrojowym. Trasa prowadzi wzdłuż potoku Szuwniak, lekko pod górę, asfaltem lub chodnikiem z kostki, następnie drogą bitą przez ok. 2,5 km. Następnie łagodnie zbiega do Hańczowej (zabytkowy drewniany kościółek) ok. 3,5 km. Dalej prowadzi czerwonym szlakiem lekko pod górę do Ropek, ok. 3,5 km. Z Ropek niebieskim szlakiem biegnie na przeł. Hutniańską (645 m n. p. m.) i zbiega do Wysowej (ok. 550 m n. p. m.), ok. 5 km drogą bitą, ścieżką i asfaltem.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

▣ Zabierzów, Rudawa

Rudawa, gm. Zabierzów	
Początek/koniec trasy	Miejscowość Brzezinka przy kapliczce na ul. Akacyjowej
Dystans	12 000 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	100 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa częściowo pokrywająca się z trasą półmaratonu w Rudawie. Piękna okolica, utwardzone podłoże, możliwość wydłużenia trasy dla osób szukających mocniejszych wyzwań. Ze względu na długość średnio trudna.

Start i meta znajdują się w miejscowości Brzezinka, przy kapliczce na ul. Akacyjowej. Trasa prowadzi chodnikiem przez miejscowości Więckowice, Zielona Mała, Bolechowice, Karniowice, Kobylany, Dolinę Będkowską i powrót do Brzezinki. W Więckowicach trasa biegnie ul. Akacyjową, w Bolechowicach ul. Zieloną, a następnie w lewo ul. Turystyczną. Po 800 m, na rozwidleniu prawą stroną, zbaczając z ul. Turystycznej i po kolejnych 200 m skręt w prawo i dalej prosto w stronę ul. Jurajskiej w miejscowości Bolechowice, gdzie skręt w lewo. Z Bolechowic główną drogą na Karniowice. Z Karniowic do miejscowości Kobylany. Przy ul. Św. Floriana z powrotem w kierunku Brzezinki do miejsca startu. Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

▣ Limanowa, trasa 1 do Łososiny Górnej

Trasa 1 do Łososiny Górnej, gm. Limanowa	
Początek/koniec trasy	parking przy ul. Jońca w Limanowej
Dystans	2 x 4 600 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	40 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa utwardzona, na całej długości poprowadzona szerokimi chodnikami, oświetlona. Trasa powrotną tą

samą drogą pozwala wydłużyć dystans do ponad 9 km. Trasa w jednym miejscu posiada stromy podbieg. W 80% trasa biegnie wzdłuż potoku Sowlinianka.

Start znajduje się w Limanowej z parkingu przy ul. Jońca, wzdłuż potoku Sowlinianka – ul. Kusocińskiego (droga spacerowa bez ruchu samochodowego) i kolejnych stopni wodnych. Na końcu drogi ul. Lipową, aż do ul. Krakowskiej. Skręt w lewo i chodnikiem aż do mostu. Za stacją paliw na most, za którym skręt w prawo w ul. Kamienną. Dalej wzdłuż potoku do ul. Zarębki i w prawo. Dalej ul. Zarębki do Kościoła pw. Wszystkich Świętych. Tutaj można zakończyć bieg lub kontynuować w drugą stronę tą samą trasą na miejsce, z którego nastąpił start.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Limanowa, trasa 2 do Mordarki

Trasa 2 do Mordarki, gm. Limanowa	
Początek/koniec trasy	parking przy ul. Jońca w Limanowej
Dystans	2 x 4 000 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	100 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa utwardzona (chodniki), oświetlona. Trasa powrotną tą samą drogą pozwala wydłużyć dystans do ponad 9 km. Trasa w jednym kierunku cały czas pod górę.

Start następuje w Limanowej z parkingu przy ul. Jońca (można łączyć z trasą nr 1). W górę ul. Jońca, aż do ul. Piłsudskiego. Po lewej stronie przy stacji PKP skręt w prawo i cały czas prosto. Na pierwszym skrzyżowaniu prosto ul. Kopernika, w stronę dworca PKS. Po lewej Nadleśnictwo Limanowa, przy przystanku dla busów skręt w prawo w ul. Targową. Przez most (po prawej Biblioteka Publiczna) i na następnym rozwidleniu w lewo w ul. Matki Boskiej Bolesnej. Chodnikiem podbieg, cały czas ul. Matki Boskiej Bolesnej (droga kręta) do Mordarki. Bieg można zakończyć przy Parafii Miłosierdzia Bożego lub wrócić do Limanowej tą samą trasą.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Limanowa, trasa 3 do Siekierczyny

Trasa 3 do Siekierczyny, gm. Limanowa	
Początek/koniec trasy	Zespół Cmentarzy Wojennych na ul. Jońca
Dystans	8 600 m
Stopień trudności	średnio trudna, jeden dłuższy zbieg i jeden podbieg
Różnica wzniesień	120 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa nieco trudniejsza, bardzo malownicza. Start i meta znajdują się przy Zespole Cmentarzy Wojennych z I wojny światowej na wzgórzu Jabłoniec, przy ul. Jabłonieckiej. Po 500 m na rozwidleniu dróg w prawą stronę. Dalej prosto, po 950 m na skrzyżowaniu skręt w prawo w kierunku lasu i po kolejnych 500 m trasa prowadzi lewą stroną drogi utwardzonej. Drogą przez następne 2,5 km aż do

znaku „Stop” gdzie skręt ostro w lewo na drogę główną. Od tego miejsca zaczyna się podbieg, który prowadzi do drogi głównej nr 28. Trasa prowadzi równoległą do niej drogą asfaltową, pnąc się w górę. Droga ta przez kolejne 3,5 km doprowadza w miejsce startu z powrotem do cmentarza.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Kraków, AWF–Salwator–AWF

Kraków, AWF – Salwator -AWF	
Początek/koniec trasy	przy fontannie w Parku Lotników Polskich
Dystans	17 800 m
Stopień trudności	łatwa dla średnio zaawansowanych
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa płaska, zalecana na długie wybiegania. Częściowo przebiega wzdłuż ulic, ale w przeważającej części wzdłuż bulwarów wiślanych. W połączeniu z trasą sportową (rozdział 4.1.1) tworzy kompleks treningowy.

Start i meta ścieżki biegowej znajduje się przy fontannie w Parku Lotników Polskich /PLP/. Alejkami parkowymi PLP należy kierować się na południe w stronę Ogródków Działkowych i Al. Pokoju. Dalej Al. Pokoju w prawo, na wysokości CH Plaza przejściem dla pieszych należy przejść na drugą stronę ulicy, kierując się po drugiej stronie w prawo. Za mostem, a przed osiedlem bloków mieszkalnych należy skręcić w lewo. Krętą alejką parkową w stronę bulwarów wiślanych. Od tego momentu trasa biegu przebiega wzdłuż Wisły Bulwarem Kurlandzkim, następnie przez stopień wodny „Dąbie”, pod Mostem Kotlarskim, mijając po prawej stronie Galerię Kazimierz. Następnie trasa prowadzi w kierunku Mostu Powstańców Śląskich Kładki Ojca Bernatka. Po prawej stronie rozciąga się widok na Dzielnicę Kazimierz, po lewej na Dzielnicę Podgórze. Dalej, wzdłuż Wisły trasa prowadzi Bulwarem Kurlandzkim (dołem). Po 1 km od Kładki Bernatka, po prawej stronie znajduje się zabytkowy Kościół na Skalce. Dalej pod Mostem Grunwaldzkim, za którym widoczne jest Wzgórze Wawelskie. Na zakolu Wisły należy wbiec na Bulwar Czerwieński, a za mostem Dębnickim na Bulwar Rodła. U ujścia rzeki Rudawy do Wisły należy zawrócić, pokonując trasę z powrotem do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania. Poza terenem AWF prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Kraków, Bagry

Kraków, Bagry	
Początek/koniec trasy	Kraków ul. Lipska stacja BP
Dystans	5 100 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	10 m
Nawierzchnia	30% asfalt, 70% szuter

Start i meta znajdują się przy stacji benzynowej BP przy ul. Lipskiej (dostępna komunikacja miejska: tramwaj, autobus). Od stacji BP po ok. 100 m trasa prowadzi w lewo w ul. S. Goszczyńskiego. Po

kolejnych 100 m na pierwszym skrzyżowaniu skręt w prawo w ul. Żołnierską mijając ul. Źródlaną i ul. Żeńców. Na kolejnym skrzyżowaniu prosto w ul. Kaczą. Po 200 m w prawo w ul. Łanową, do Zalewu Bagry. Bieg wokół zalewu. Przy pierwszej plaży w lewo w ul. Kozią do końca, a następnie w prawo w ul. Bagrową. Dalej drogą ziemną w prawo w stronę zalewu. Po prawej stronie Ośrodek Żeglarski „Horn”. Dalej ścieżką wzdłuż zalewu. Po lewej stronie znajdują się tory kolejowe. Po okrążeniu zalewu trasa ponownie dociera do ul. Łanowej, stąd powrót do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania, a miejscami utwardzenia terenu wokół zalewu (teren gminy Kraków). W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Kraków, Błonia – Lasek Wolski – Błonia

Kraków, Błonia – Lasek Wolski - Błonia	
Początek/koniec trasy	Kraków, Błonia przy ul. Piastowskiej
Dystans	17 000 m
Stopień trudności	trudna, dla zaawansowanych
Różnica wzniesień	150 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa częściowo poprowadzona wzdłuż szlaków turystycznych, atrakcyjna widokowo, zapewniająca bliski kontakt z naturą z dużymi możliwościami modyfikacji pod względem trudności i długości. Jest to typowy cross przełajowy. Warunki idealne na trening siłowy. Dostępna komunikacja miejska: tramwaj, autobus, rower miejski. Możliwość pozostawienia samochodu na parkingu wokół Błoni lub roweru.

Start i meta znajdują się na Błoniach Krakowskich przy ul. Piastowskiej. Początek trasy prowadzi wzdłuż Rudawy, a następnie skręca w ulicę Nad Zalewem. Dalej przechodzi na drugą stronę ul. Królowej Jadwigi i prowadzi ulicami Sarnie Uroczysko, Grabową, Zielony Dół (lekko pod górę). Po 4 km następuje zmiana profilu trasy na bardziej wymagający (tereny Lasku Wolskiego). Trasa biegnie wzdłuż Sowińca i Srebrnej Góry. Następnie Sikornik, Kopiec Kościuszki i Al. Waszyngtona w kierunku miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Kraków, Nowa Huta zalew

Kraków, Nowa Huta	
Początek/koniec trasy	Kraków ul. Bulwarowa przy zalewie Nowohuckim
Dystans	5 400 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	10 m
Nawierzchnia	asfalt

Start i meta znajdują się przy zalewie nowohuckim przy ul. Bulwarowej. Trasa prowadzi w kierunku Al. Solidarności w prawo, a następnie w prawo w ul. Struga przy Kościele Matki Boskiej Częstochowskiej. Za rozwidleniem skręca w lewo w ul. Żeromskiego. Na następnym rozwidleniu w ul. Obrońców Krzyża. Następnie skręca w ul. Mościckiego (Muzeum Czynu Zbrojnego, zabytkowy czołg), dalej do Al. Róż i skręt w lewo. Dalej ul. Bulwarową w lewo aż do skrzyżowania ulic Bieńczyckiej

i Kocmyrzowskiej. Dalej skręt w prawo w ul. Kocmyrzowską i za mostem w prawo w ul. Wańkowicza. Dalej prosto aż do rozwidlenia, ostry skręt w prawo, w stronę widocznego Dworku Jana Matejki trasa dociera do zalewu i dalej prowadzi wokół niego do miejsca startu.

Dostępna jest komunikacja miejska (tramwaj, autobus). Istnieje możliwość pozostawienia roweru i samochodu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

Kraków, Dworek Białoprądnicki – Zielonki

Kraków, Dworek Białoprądnicki	
Początek/koniec trasy	Kraków, ul. Białoprądnicka przy parku
Dystans	11 400 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	65 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Trasa niedaleko centrum Krakowa, poprowadzona częściowo wzdłuż użytków ekologicznych nad rzeką Białuchą, następnie terenami rolnymi, niską zabudową. Podłoże miękkie, drogi leśne, polne częściowo utwardzone. Profil pofałdowany, średni stopień trudności. Trasa atrakcyjna widokowo, zapewniająca bliski kontakt z naturą z dużymi możliwościami modyfikacji pod względem trudności i długości.

Start i meta zlokalizowane są w parku przy ul. Białoprądnickiej i dalej ul. Ł. Górnickiego. Należy trzymać się lewej strony. Dalej pośród pól, aż do pierwszego możliwego skrętu w prawo, który dochodzi do ul. Głogowej. Dalej skręt w lewo, do ul. Zielone Wzgórza i z asfaltu skręt w pierwszą możliwą szutrową ścieżkę. Przez następny kilometr prosto, a następnie w prawo w wąską, polną drogę w kierunku widocznych zabudowań aż do ul. Zielone Jary. Dalej drogą utwardzoną i następnie w prawo w asfaltową ul. Atrakcyjną. Tam w lewo w ul. Szeregową a przy placu zabaw w prawo w ul. Główną. Po przecięciu ul. Marszowieckiej trasa prowadzi w ul. Marzycieli i dalej w kierunku rzeki. Za mostkiem w ul. Zieloną, ostry skręt w prawo w ul. Brzozową. Dalej prosto, na końcu w prawo, ponownie w prawo i w lewo w ul. Okulistów. Z niej skręt w ul. Witkowską, która prowadzi do Witkowic. Dalej wzdłuż rzeki, kierując się na południe ścieżkami polnymi, a następnie ul. Wądół. Na jej końcu skręt w lewo w ul. Siewną. Za rondem prosto w ul. J. Mackiewicza i dalej do parku na miejsce startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub drogami polnymi.

Nowy Sącz, Park Strzelecki

Nowy Sącz – Park Strzelecki	
Początek/koniec trasy	zamek przy Parku Strzeleckim w Nowym Sączu przy ul. Ogrodowej
Dystans	2 x 4 300 m
Stopień trudności	łatwa
Różnica wzniesień	15 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Start zlokalizowany jest obok zamku w Nowym Sączu (obok możliwość parkowania). Trasa prowadzi ścieżką gruntową wałem na prawym brzegu Dunajca w kierunku południowym, po 4 km możliwy nawrót.

Po drodze Parafia Przemienienia Pańskiego, po prawej stronie most kolejowy, boisko do piłki nożnej, a dalej trasa prowadzi w Parku Strzeleckim (połączenie z trasą sportową). Trasa przecina dwa potoki, za drugim potokiem po ok. 550 m nawrót. Trasa w dwie strony ma 8 600 m.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub drogami polnymi. W połączeniu z trasą sportową (rozdział 4.1.1) tworzy kompleks treningowy.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Tarnów, trasa 1 Lotnisko

Tarnów - Lotnisko	
Początek/koniec trasy	Skrzyżowanie ulic Lotniczej, Picassa i Miłosza
Dystans	1 000 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	10 m
Nawierzchnia	asfalt

Ścieżka asfaltowa, z wymierzonym odcinkiem 1 km, płaska z oznakowanym pomiarem co 100 m na ulicy Lotniczej (obok lotniska trawiastego).

Start ma miejsce na ul. Lotniczej przy jej skrzyżowaniu z ul. P. Picassa i C. Miłosza, dalej w lewo w ul. Sanguszków.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub drogami polnymi.

☐ Tarnów, trasa 2 - PTTK

Tarnów – trasa 2 PTTK	
Początek/koniec trasy	PTTK w Tarnowie przy Al. Tarnowskich
Dystans	1 900 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	70 m
Nawierzchnia	asfalt, ścieżka leśna

Krótką trasą leśną z miękkim podłożem dla początkujących biegaczy. Dookoła Parku na Górze Św. Marcina.

Start i meta znajdują się na Al. Tarnowskich, spod PTTK. Prowadzi ścieżką leśną i po 600 m dochodzi do drogi utwardzonej. Skręt w prawo, a po 100 m w lewo. Po 600 m skręt w prawo a na rozwidleniu ponownie w prawo. Dalej prosto przez 900 m. Na skrzyżowaniu alejek w prawo do punktu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Tarnów, trasa 3 - Góra Św. Marcina

Tarnów – Góra Św. Marcina	
Początek/koniec trasy	Tarnów skrzyżowanie ulic Tuchowskiej i Leliwitów
Dystans	2 x 3 200 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	160 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Widokowa trasa asfaltowa oraz w części szutrowa z podbiegiem pod Górę Św. Marcina.

Start i meta znajdują się na skrzyżowaniu ulic Tuchowskiej i Leliwitów, przy wiadukcie drogowym. Trasa prowadzi pod wiaduktem ul. Tuchowską, gdzie zaczyna się podbieg. Na rozwidleniu w lewo w drogę szutrową (istniejąca, oznakowana trasa rowerowa). Podbiegiem prosto, po lewej stronie ruiny Zamku Tarnowskich. Prosto ul. Wypoczynkową i drogą asfaltową wokół cmentarza Droga powrotna prowadzi tą samą trasą, tym razem w dół. Trasa w dwie strony ok. 6,4 km.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Miechów

Miechów	
Początek/koniec trasy	Rynek w Miechowie przy ul. Warszawskiej
Dystans	4 000 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	50 m
Nawierzchnia	asfalt

Start i meta znajdują się na Ryнку w Miechowie przy ul. Warszawskiej. Na północ w kierunku Bazyliki Grobu Bożego. Mijając Bazylikę po lewej stronie, skręć w lewo w ul. Podzamcze, a po ok. 400 m jeszcze raz w lewo w ul. Janów Dolny. Prosto ul. H. Sienkiewicza, skręć w lewo w stronę Ryńku. Prosto w kierunku ul. Jagiellońskiej trzymając się prawej strony. Skręć w ul. Wesołą i do ul. Powstańców 1863 r. Skręć w prawo i w lewo w ul. J. Piłsudskiego. Za Cmentarzem skręć w lewo w ul. Pęcłowskię. Ul. Szpitalną do ul. Raclawickiej, z której trasa prowadzi do Parku Miejskiego. Biegając alejkami zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara, z powrotem na ul. Raclawicką. Z ul. Raclawickiej w lewo w ul. Szpitalną i dalej skręć w ul. Jagiellońską do Ryńku. Prawą stroną wokół Ryńku trasa prowadzi do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Krynica-Zdrój

Krynica-Zdrój	
Początek/koniec trasy	Krynica-Zdrój przy stacji kolejki na górę Parkową
Dystans	3 800 m
Stopień trudności	łatwa
Różnica wzniesień	150 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, droga leśna

Start i meta znajdują się przy kolejce na szczyt góry. Trasa prowadzi prosto przez ok. 150 m, na rozwidleniu skręca w prawo w drogę utwardzoną. Dalej biegnie w dół do ul. Kazimierza Pułaskiego i skręca w lewo. Następnie prowadzi drogą asfaltową przez ok. 1,5 km. Na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego skręca w lewo i dalej prowadzi Głównym Szlakiem Beskidzkim za skwerem na schody prowadzące w głąb parku. Dalej w kierunku Kościoła Zdrojowego pw. Przemienienia Pańskiego, skąd prowadzi leśną drogą w górę. Na pierwszym rozwidleniu skręca w lewo, a następnie ostro w lewo w czwartą alejkę. Na pierwszym skrzyżowaniu prowadzi prosto, a na drugim rozwidleniu prawą stroną po łuku. Na kolejnym skrzyżowaniu ścieżek w lewo, a na następnym w prawo i dalej w kierunku kolejki cały czas lewą stroną do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Muszyna, Dubne

Dubne, gm. Muszyna	
Początek/koniec trasy	Muszyna-Folwark leśniczówka leśnictwa Majdan
Dystans	7 500 m
Stopień trudności	trudna, dla zaawansowanych
Różnica wzniesień	410 m
Nawierzchnia	drogi leśne

Trasa widokowa, wymagająca, biegnąca w całej swej długości przez lasy Nadleśnictwa Piwniczna.

Start następuje w pobliżu leśniczówki leśnictwa Majdan w Muszynie – Folwarku. Dalej trasa prowadzi drogami leśnymi w kierunku rezerwatu Hajnik, aż do miejscowości Dubne. Trasa ze względu na profil zaliczana jest do typu ścieżek biegowych wymagających. 3/4 trasy stanowi podbieg, końcówka trasy do miejscowości Dubne jest na zbiegu.

Trasa wyznaczona jest w jedną stronę i ma długość 7 500 m. Na końcu trasy, dla osób chcących zrobić dłuższy i wymagający trening zalecamy powrót tą samą trasą.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami leśnymi.

☐ Szczawnik - Wierchomla

Szczawnik – Wierchomla, gm. Muszyna	
Początek/koniec trasy	Szczawnik droga leśna do Bacówki nad Wierchomlą
Dystans	10 500 m
Stopień trudności	trudna
Różnica wzniesień	350 m
Nawierzchnia	drogi leśne

Trasa prowadzi przez tereny Nadleśnictwa Piwniczna, drogami nieutwardzonymi – ścieżki oraz szlaki leśne. Pierwsza część trasy pod górę, druga na zbiegu.

Start ma miejsce w miejscowości Szczawnik. Trasa prowadzi drogą leśną do Bacówki nad Wierchomlą, a dalej do miejscowości Wierchomla Mała. Na końcu można zawrócić, wydłużając dystans (trasa na

długie wybieganie) do 21 km.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami leśnymi.

Muszyna, Złockie

Złockie, g. Muszyna	
Początek/koniec trasy	ul. Złocka przy Hotelu SPA
Dystans	6 000 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	80 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa średniej trudności, atrakcyjna widokowo, prowadzona przez tereny zielone.

Start i meta znajdują się przy rozwidleniu dróg przy Hotelu SPA (koniec ul. Złockie). Trasa prowadzi prosto na północ drogą asfaltową. Po minięciu Sanatorium Uzdrowskiego i Centrum Zdrowia prowadzi prawą stroną. Po ok. 3 km podbiegu trasa zawraca na drogę asfaltową i prowadzi w dół do punktu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub drogami polnymi.

Muszyna, Aleja Zdrojowa

Muszyna – Aleja Zdrojowa	
Początek/koniec trasy	Muszyna przy parkingu na Al. Zdrojowej
Dystans	4 500 m
Stopień trudności	łatwa
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa łatwa, widokowa przez Park Zdrojowy, wzdłuż Popradu, miejscami przez ścieżki leśne.

Start i meta znajdują się przy Al. Zdrojowej. Trasa prowadzi wzdłuż Popradu do końca Alei. Następnie prowadzi na północ ścieżką leśną (Poprad po prawej) i mijając Ogrody Sensoryczne, wraca do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

Rytro

Rytro	
Początek/koniec trasy	Rytro przy stacji paliw droga nr 87
Dystans	6 900 m
Stopień trudności	łatwa
Różnica wzniesień	40 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa przebiega doliną Popradu. Prowadzi drogami asfaltowymi po dwóch stronach rzeki. Zapewnia bliski kontakt z naturą. Atrakcyjna widokowo i przyrodniczo.

Start i meta zlokalizowane są w Rytrze na drodze nr 87 (szlak czerwony - główny szlak beskidzki) przy stacji paliw. Ok. 500 m prosto i przez most, za którym prosto drogą nr 87. Wzdłuż rzeki Poprad przez miejscowości Obłazy Ryterskie i Młodów. Przebiec Poprad przez pierwszy napotkany most w kierunku miejscowości Głębokie. Za kościołem skręt w lewo i dalej wzdłuż rzeki Poprad do ul. Sucha Struga, za most, gdzie trasa kończy się w miejscu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

□ Nowy Targ, trasa 1 – Bór

Nowy Targ - Bór	
Początek/koniec trasy	Nowy Targ, stacja paliw przy ul. Składowej
Dystans	5 000 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa niewymagająca i pozwalająca na bliski kontakt z naturą, prowadząca częściowo przez teren nadleśnictwa, a częściowo po terenie byłych zakładów obuwniczych NZPS. W lesie trasa ubita, szeroka droga leśna.

Start i meta znajdują się przy stacji paliw przy ul. Składowej. Następnie przez 300 m trasa prowadzi prosto szeroką drogą leśną, po czym skręca w prawo i przez 1,5 km wiedzie wzdłuż torów. Następnie wzdłuż strumyka, dalej skręt w prawo, i w lewo, w stronę parku. Prosto przez las ubitą ścieżką przez 1 km. Z lasu w Osiedle Bór i skręt w asfaltową ulicę w prawo. Przez 700 m prosto i skręt w lewo w las. Po łuku do ul. Składowej w miejsce startu. Tu też zaczyna się stara trasa rowerowa.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub leśnymi.

□ Nowy Targ, wzdłuż Białego Dunajca

Nowy Targ, trasa wzdłuż Białego Dunajca	
Początek/koniec trasy	Nowy Targ deptak
Dystans	8 500 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	45 m
Nawierzchnia	10% asfalt, 90% szuter

Start i meta znajdują się na parkingu przy głównym deptaku dla mieszkańców udających się nad Biały Dunajec. Po przekroczeniu kładki trasa wiedzie w prawo w stronę Szaflar, drogą gruntową utwardzoną, wzdłuż Dunajca i terenów Aeroklubu Nowy Targ. Następnie prosto przez 4 km do końca lasu. Po ok. 2,5 km nawrót i po przekroczeniu mostu trasą pieszo-rowerową powrót do punktu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub leśnymi.

☐ Nowy Targ, „wokół miasta”

Nowy Targ „wokół miasta”	
Początek/koniec trasy	Nowy Targ deptak
Dystans	11 000 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	45 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Start i meta znajdują się na parkingu przy głównym deptaku (Al. Tysiąclecia) prowadzącym nad Biały Dunajec. Następnie trasa wiedzie wzdłuż trasy rowerowej ul. gen. Sikorskiego. Na skrzyżowaniu z ul. Podtatrzańską trasa skręca w prawo i po 1 km prowadzi na drugą stronę ul. Krakowskiej. Następnie skręca w lewo, do torów kolejowych, a po ok 100 m do parku, gdzie dalej wiedzie prosto do końca drogi, a następnie w prawo w kierunku ul. Ludźmierskiej. Wzdłuż Czarnego Dunajca trasa prowadzi ścieżką do granic Ludźmierza. Przed złączeniem Czarnego Dunajca z Białym przez trasa wiedzie przez most i skręca w prawo w ul. Kowaniec, wzdłuż Dunajca do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Szczawnica

Szczawnica	
Początek/koniec trasy	przystań flisacka nad Dunajcem
Dystans	3 000 do 23 000 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	120 m
Nawierzchnia	asfalt, wariant wydłużony po szutrze

Długa i malownicza trasa wzdłuż koryta Dunajca. Ze względu na dystans proponowana raczej na długie wybiegania i dla średnio zaawansowanych biegaczy.

Trasa może mieć kilka wariantów. Start i meta znajdują się w pobliżu przystani flisackiej na Dunajcu (parking). Następnie trasa prowadzi prawym brzegiem (orograficznie) potoku Grajcarek aż do mostku pod wyciągiem krzeselkowym na Palenicę, przekracza go i powrót lewym brzegiem do ujścia do Dunajca. Nawierzchnia z kostki betonowej o długość ok. 3 km.

Trasę tą można przedłużyć dowolnie w górę Dunajca w kierunku granicy państwa lub dalej aż do Czerwonego Klasztoru (Słowacja). Trasa od potoku na wysokości cmentarza wiedzie na zachód wzdłuż potoku ulicami: Nad Grajczarkiem i Flisacką, do ujścia potoku do Dunajca. Skręt w lewo w ul. Pienińską i przez most wzdłuż Dunajca ul. Zybliekiewicza. Ścieżką wzdłuż granicy polsko-słowackiej, a po stronie słowackiej tzw. Droga Pienińską do Czerwonego Klasztoru oraz granic Pienińskiego Parku Narodowego. Powrót tą samą drogą. Razem ok. 20 km drogi szutrowej trochę asfaltu w pięknej scenerii spływających łodzi flisackich.

Trasa wymaga częściowo oznakowania. W całości prowadzona jest terenami publicznymi. Na terenie Słowacji i Parku Narodowego nie jest konieczne oznakowanie ze względu na istniejący szlak pieszy i rowerowy.

☐ Olkusz

Olkusz	
Początek/koniec trasy	garaże przy u Witosza
Dystans	4 000 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	10 m
Nawierzchnia	asfalt, drogi leśne

Trasa leśna, łatwa z możliwością wydłużenia dla osób biegowo bardziej zaawansowanych.

Start i meta znajdują się przy garażach przy ul. Witosza. Na rozwidleniu dróg trasa skręca w prawo w ul. Zagaje, następnie utwardzoną drogą leśną przez 500 m do pierwszego skrzyżowania w lewo i w głąb lasu. Po 400 m trasa skręca w prawo w ul. Nowowiejską, do ul. Jasnej, następnie prowadzi w prawo do jej końca (ok. 600 m) i powrót ul. Nowowiejską. Po 400 m ul. Nowowiejską trasa skręca w lewo w ul. Zagaje (droga częściowo szutrowa, a częściowo utwardzona betonowymi płytami) i wiedzie do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Oświęcim

Oświęcim	
Początek/koniec trasy	parking przy Moście Piastowskim
Dystans	4 500m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	10 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Trasa położona nad rzeką Sołą, płaska, częściowo utwardzona, częściowo gruntowa, zadrzewiona. Obok na skarpie stoi Zamek – Muzeum. Prowadzi bulwarami w kierunku południowym pod mostem Jagiellońskim, przez teren zadrzewiony, potem ul. Kamieniec i zatacza się pętlę z powrotem.

Start i meta znajdują się przy moście Piastowskim (parking). Dalej trasa prowadzi bulwarami w kierunku południowym, mijając po lewej stronie Kościół NMP Wspomożenia Wiernych. Następnie prosto do ul. Parkowej i pod mostem Jagiellońskim. Po minięciu plaży na rzece Sole tras dalej prowadzi wzdłuż rzeki przez park aż do ul. Kamieniec. Dalej ul. Głogową, następnie ul. Łęgową i do ścieżki parkowej (pierwsza możliwa w prawo). Następnie prosto do mostu Jagiellońskiego i z powrotem do punktu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Oświęcim, MOSiR

Oświęcim, MOSiR	
Początek/koniec trasy	parking przy Lodowisku MOSiR od strony Alei Tysiąclecia
Dystans	3 800 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	20 m

Oświęcim, MOSiR

Nawierzchnia	asfalt, szuter
---------------------	----------------

Start i meta znajdują się na parkingu przy Lodowisku MOSiR od strony Alei Tysiąclecia. Trasa prowadzi Aleją Tysiąclecia aż do skrzyżowania z Aleją Słowackiego. Następnie w prawo przecina ul. Dąbrowskiego i dochodzi do ul. Krasińskiego. Dalej w prawo, a na skrzyżowaniu z ul. Szpitalną w lewo. Na skrzyżowaniu z ul. Spokojną trasa prowadzi wokół stawu i następnie wraca tą samą drogą do miejsca startu. Lokalizacja trasy przy MOSiR umożliwi połączenie z treningiem na bieżni.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

Zator

Zator

Początek/koniec trasy	ul. Parkowa, parking Dinozatorland
Dystans	2 000 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	10 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa widokowa w pobliżu Dinozatorlandu i Zbiornika Piastowski, w dużej mierze szutrowa, leśna wśród urozmaiconego drzewostanu. Ścieżka krótka, malownicza.

Start i meta znajdują się na ul. Parkowej niedaleko parkingu Dinozatorlandu. Trasa biegnie wzdłuż ul. Parkowej, do boiska Zatorzanki, a dalej ul. Parkową i następnie wokół stadionu. Po ok. 300 m skręca w lewo w leśną drogę w kierunku Zbiornika Piastowski. Następnie tras skręca w prawo w leśną drogę. Po osiągnięciu polany trasa prowadzi prosto drogą polną do punktu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

Proszowice

Proszowice

Początek/koniec trasy	ul. Leśna przy Powiatowej Straży Pożarnej
Dystans	5 000 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	30 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter

Trasa przebiega w okolicach Proszowic. Pętla niespełna 5 km, dla początkujących biegaczy.

Start i meta znajdują się przy Powiatowej Straży Pożarnej. Trasa biegnie ulicą Leśną w stronę lasu Proszowickiego. W lesku znajduje się lekkie wzniesienie. Za lasem skręca w prawo do ul. Biały Krzyż, następnie na skrzyżowaniu prowadzi w ul. M. Kopernika, na której końcu skręca w prawo w ul. 3 Maja. Po 400 m trasa kończy się przy Straży Pożarnej.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Sucha Beskidzka

Sucha Beskidzka	
Początek/koniec trasy	Sucha Beskidzka Rynek
Dystans	3 400 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	15 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa prowadzi wzdłuż ulicy po obu stronach rzeki drogami asfaltowymi, częściowo wiedzie przez centrum.

Start i meta znajdują się na Rynku. Trasa prowadzi w stronę rzeki Stryszawki, przez pierwsze tory kolejowe oraz przez most na drugą stronę rzeki. Następnie skręca w lewo w ul. Tarnowskiego. Dalej prowadzi wzdłuż rzeki oraz ul. Batalionów Chłopskich. Na końcu ulicy wiedzie przez mostek i skręca w lewo w ul. Starzeńskiego. Dalej prowadzi lewą stroną do mostu przy ul. Przemysłowej i do ul. Mickiewicza w lewo. Następnie prowadzi prosto w stronę miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Zawoja

Zawoja	
Początek/koniec trasy	Zawoja, tablica „Nadleśnictwo Sucha”
Dystans	4 400 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	170 m
Nawierzchnia	szuter, drogi leśne

Trasa przebiega przez przysiółki wokół Zawoi, wzdłuż mało uczęszczanej drogi.

Start i meta znajdują się pod tablicą „Nadleśnictwo Sucha” w Zawoi. Trasa prowadzi w stronę miejscowości Mosorne (ok. 1,5 km) utwardzoną, leśną drogą prosto do pierwszego rozwidlenia dróg. Dalej biegnie w lewo w głąb lasu wytyczoną ścieżką przez następne ok. 2,5 km. Następnie prowadzi lasami przez Hrabkową, Polanki i Obłążną wracając do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub ogólnie dostępnymi (szlakami turystyczne piesze).

☐ Kościelisko, Dolina Kościeliska

Kościelisko, Dolina Kościeliska	
Początek/koniec trasy	Parking w Kirach/Schronisko ORNAK
Dystans	2 x 6 100 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	190 m
Nawierzchnia	szuter, drogi leśne

Trasa przebiega Doliną Kościeliską do schroniska Ornak i wraca tą samą drogą (droga wzdłuż Kościeliskiego Potoku). Cała trasa przebiega zielonym szlakiem turystycznym.

Start znajduje się przy parkingu w Kirach, a koniec przy schronisku „Ornak”. Trasa prowadzi wzdłuż szlaku pieszego prosto przez ok. 1,3 km do wiaty TPN, następnie do polany Stare Kościeliska i źródła Lodowego. Po 4 km od startu podbiega na Polanę Pisaną. Do tego punktu droga o dobrej i równej nawierzchni. Dalej trasa prowadzi ziemno–kamienną szeroką ścieżką. Przez Polanę Smytnią do schroniska „Ornak”.

Trasa nie wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami Tatrzańskiego Parku Narodowego.

Zakopane, Dolina Strążyska

Zakopane, Dolina Strążyska	
Początek/koniec trasy	Zakopane, koniec ul. Nowotarskiej i początek ul. Kościeliskiej
Dystans	4 400 m
Stopień trudności	trudna, dla zaawansowanych
Różnica wzniesień	530 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa przebiega Doliną Strążyską i trasą pod Reglami. Droga o charakterze górskim zapewniająca tatrzańskie widoki. Biegnie szlakiem czerwonym i czarnym.

Start i meta usytuowane są na końcu ul. Nowotarskiej i początku ul. Kościeliskiej. Dalej trasa prowadzi kolejno ulicami Kasprusie i Strążyską. Od wejścia do Tatrzańskiego Parku Narodowego trasa biegnie dalej szlakiem czerwonym, kamienistą leśną ścieżką wzdłuż potoku. Po 2 km skręca w prawo na Drogę pod Reglami (wysokość 900–940 m n. p. m, wolna od opłat). Przy granicy lasu trasa skręca w prawo i biegnie wąską ścieżką wzdłuż ściany lasu. Po lewej stronie można podziwiać panoramę Zakopanego z widokiem na Krzeptówki. Po ok. 2,5 km trasa wraca do wejścia do Parku i prowadzi w lewo tymi samymi ulicami aż do startu.

Trasa wymaga oznakowania. W całości prowadzona jest terenami Tatrzańskiego Parku Narodowego lub drogami publicznymi.

Brzeźnica

Brzeźnica	
Początek/koniec trasy	Zespół Szkolno-Przedszkolny Brzeźnica
Dystans	4 500 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	20 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa łatwa, płaska, atrakcyjna widokowo ze względu na okoliczne stawy.

Start i meta znajdują się przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym Brzeźnica. Trasa biegnie prosto do drogi

głównej, skręca w prawo, a następnie w lewo w ul. Spacerową do jej końca. Dalej mija Staw Książski i skręca w ul. Wiślną w prawo – po lewej znajdują się Staw Kielnik i Staw Ojcowski, przy którym trasa odbija w prawo do ul. Spacerowej. Tam skręca w lewo i wraca do drogi głównej do punktu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

❑ Wadowice - Gorzeń Górny

Wadowice, Gorzeń Górny	
Początek/koniec trasy	Park Miejski przy Alei Wolności
Dystans	11 600 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	65 m
Nawierzchnia	asfalt

Trasa średnio wymagająca, asfaltowa, widokowa. Początek trasy znajduje się w centrum Wadowic. Pozostała część biegnie obrzeżami, po śladzie organizowanego półmaratonu („Bieg powsinogi”).

Start i meta usytuowane są przy Parku Miejskim na Alei Wolności. Trasa prowadzi aleją do ronda, a dalej ul. Niwy w stronę miejscowości Zawadka. Prowadzi główną drogą prosto przez 1200 m do skrzyżowania, gdzie skręca w lewo do miejscowości Gorzeń Górny. Dalej trasa prowadzi prosto do drogi krajowej nr 28, gdzie skręca w lewo, a po 200 m ostro w prawo w ul. Jaroszowice. Na skrzyżowaniu, po prawej stronie znajdują się Domki nad Skawą. Dalej trasa biegnie prosto do ul. Wenecja, a następnie do ul. Konstytucji 3-go Maja. Następnie skręca w lewo przez most i na rondzie prowadzi prosto w ul. Lwowską. Po ok. 200 m trasa skręca w lewo w ul. J. Putka, a następnie w prawo w Al. Matki Bożej Fatimskiej. Dalej skręca w ul. Spadzistą, następnie w lewo w ul. Jagiellońską i prowadzi w lewo w ul. Karmelicką, a po około 1 km w Al. Wolności i prowadzi do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

❑ Wadowice

Wadowice	
Początek/koniec trasy	ul. Bielska punkt apteczny
Dystans	7 500 m
Stopień trudności	średnio trudna
Różnica wzniesień	40 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa pofałdowana, wzdłuż mało uczęszczanej ulicy – trasa atrakcyjna widokowo, o średnim poziomie trudności. Start i meta znajdują się przy punkcie aptecznym przy ul. Bielskiej. Trasa prowadzi pierwszą asfaltową ulicą w prawo – ul. Główną. Dalej biegnie do terenów leśnych i do rozwidlenia dróg – trasa prowadzi prawą stroną, lekkim podbiegiem przez miejscowości Buldonówka i Pańkówka, kierując się na Kacynę. Trasa wiedzie w otoczeniu wzgórz, aż do końca drogi asfaltowej, która kończy się w lesie. Powrót następuje tą samą trasą do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Wadowice, Chocznia

Chocznia, gm. Wadowice	
Początek/koniec trasy	skrzyżowanie ulic Słowackiego, Karmelickiej i Alei Wolności
Dystans	8 300 m
Stopień trudności	trudna
Różnica wzniesień	50 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Trasa wymagająca na podłożu utwardzonym, w dużej mierze na obszarze zalesionym. Trasa pofałdowana.

Start i meta znajdują się na skrzyżowaniu ul. Słowackiego, Karmelickiej i Al. Wolności przy Centrum Rekolekcyjno–Pielgrzymkowym na Górcze. Trasa prowadzi lekkim podbiegiem ul. Karmelicką do Centrum, gdzie zaczyna się zbieg. Dalej biegnie do miejscowości Chocznia, podbiegiem wzdłuż ul. Góralskiej do rozwidlenia dróg. Następnie prowadzi drogą asfaltową po łuku do sklepu spożywczego, gdzie na rozwidleniu dróg skręca w lewo, główną drogą pod górę. Następnie trasa zbiega do Wadowic, ul. Niwy do ronda i skręca w lewo w Al. Wolności, do miejsca startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi.

☐ Niepołomice

Niepołomice	
Początek/koniec trasy	droga krajowa nr 75, parking
Dystans	6 400 m
Stopień trudności	łatwa, dla początkujących
Różnica wzniesień	15 m
Nawierzchnia	asfalt, szuter, drogi leśne

Pętla biegowa w Puszczy Niepołomickiej. Trasa niemal w całości płaska, posiadająca miękkie podłoże. Teren atrakcyjny przyrodniczo i krajobrazowo. Trasa łatwa zalecana dla początkujących biegaczy.

Start i meta usytuowane są na parkingu przy drodze krajowej nr 75, przy tablicy informacyjnej Nadleśnictwa Niepołomice i szlabanie wjazdowym do Puszczy. Trasa prowadzi miękką drogą leśną, po 950 m skręca w pierwszą ścieżkę w lewo, a po kolejnych 900 m biegnie przez strumień, wzdłuż torów. Dalej biegnie w lewo ścieżką leśną równoległą do DK75, a po 2 km trasa kończy się w miejscu startu.

Trasa wymaga oznakowania w terenie. W całości prowadzona jest terenami publicznymi lub leśnymi.

4.2. Propozycja budowy infrastruktury towarzyszącej

Tablice informacyjne to przede wszystkim mapy z przebiegiem tras oraz innymi istotnymi informacjami np. długości trasy, stopniu trudności. W przypadku tras z obsługą trenerską należy przewidzieć miejsce na umieszczenie informacji o terminach treningów i danych kontaktowych.

Wiaty – zapewniająca ochronę przed słońcem i deszczem, zlokalizowana na początku/końcu tras biegowych.

Szatnie/skrzynki depozytowe – skrzynki umieszczone na początku/końcu trasy biegowej sportowej umożliwiające zabezpieczenie rzeczy osobistych (na wzór depozytów zlokalizowanych w sklepach) dla minimum 20 osób.

Oświetlenie tras biegowych sportowych – oświetlenie sztuczne w postaci słupów z oprawami umożliwiające prowadzenie treningów po zmroku.

4.3. Model zarządzania trasami biegowymi

Trasy biegowe jako inwestycja, która w większości korzysta z istniejącej infrastruktury, nie wymaga znacznych nakładów sił i środków na ich utrzymanie. W celu ich optymalnego wykorzystania należy położyć nacisk na organizację regularnych treningów oraz imprez (np. zawodów). Należy jednak rozdzielić kompetencje dotyczące tych dwóch aktywności ze względu na ich różne funkcje i cykl trwania.

W większości przypadków gospodarzami/właścicielami tras będą gminy i to one powinny zdecydować komu powierzyć obowiązki, do których będą należeć:

- utrzymanie kompletności i aktualności oznaczeń tras,
- utrzymanie nawierzchni (w przypadku tras poza siecią dróg utwardzonych),
- utrzymanie infrastruktury towarzyszącej, małej architektury,
- organizację zajęć sportowych/treningów,
- zapewnienie informacji o trasach i promocja.

Gmina ma tutaj wiele możliwości i każda będzie preferowała inny model w zależności od stosowanych już na własnym terenie rozwiązań. W kręgu bezpośrednich wykonawców poszczególnych zadań będą zapewne:

- gminne zarządy dróg,
- gminne ośrodki sportu,
- kluby sportowe, stowarzyszenia,
- urząd gminy / inne jednostki gminy.

W poniższej tabeli przedstawiono typowe możliwości poszczególnych jednostek biorących udział w zarządzaniu trasami biegowymi.

	Zarząd dróg	Ośrodek sportu	Kluby sportowe	Urząd
Oznakowanie	•	•	•	
Nawierzchnia	•			
Infrastruktura towarzysząca	•	•	•	•
Organizacja zajęć		•	•	
Informacja i promocja		•	•	•

Tabela 1: Możliwy podział zadań przy zarządzaniu trasami biegowymi.

Jak pokazano w powyższej tabeli, możliwe są różne scenariusze. Utrzymanie nie jest skomplikowane. Najważniejszym aspektem utrzymania tras biegowych powinno być przyciągnięcie jak największej liczby biegaczy. Dlatego też tak ważne jest organizowanie zajęć sportowych skierowanych dla amatorów na

różnych stopniach zaawansowania. Ważne też jest, aby zajęcia odbywały się regularnie i w stałych terminach.

4.4. Oznakowanie tras biegowych

Trasy przebiegają w istniejącym terenie.

Wytyczenie trasy polega na zainstalowaniu tablic informacyjnych na początku/końcu trasy oraz znakowaniu trasy za pomocą znaków pionowych montowanych do istniejącego oznakowania (w porozumieniu z lokalnym zarządcą drogi).

Oznakowanie powinno być zgodne z istniejącym lokalnym oznakowaniem tras biegowych.

5. Narciarskie tras biegowe

Przez narciarskie trasy biegowe rozumie się:

1. Rekreacyjne narciarskie trasy biegowe wyznaczone w terenie, przeznaczone do rekreacyjnego uprawiania narciarstwa biegowego, w tym:
 - a) szlaki narciarskie (back country) – oznakowane szlaki do wędrówek narciarskich back country (bez przygotowywanego śladu, ewentualnie ubijane skuterem śnieżnym);
 - b) rekreacyjne trasy narciarskie o szerokości do 3 m, wyrównane (skuterem śnieżnym lub ratrakiem). Powinny tworzyć mniejsze lub większe pętle i ewentualnie łączyć się ze sobą dając użytkownikom możliwość pokonywania tras, przejazdu lub wyboru z dostosowaniem do własnych potrzeb;
 - c) rekreacyjno – sportowe trasy narciarskie o szerokości powyżej 3 m przygotowywane ratrakiem (podlegające ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. O bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich) wytyczone w terenie o urozmaiconym profilu. Trasa rekreacyjno–sportowa winna być trasą zamkniętą i mieć miejsce na stadion (pole startowe i metę).
2. Profesjonalne narciarskie trasy biegowe wytyczone zgodnie z zasadami Międzynarodowej Federacji Narciarskiej (FIS), umożliwiające organizację zawodów zarówno stylem klasycznym (kategoria tras A i C) jak i stylem dowolnym (kategoria tras B i D);

Szlaki narciarskie (back country) są to oznakowane szlaki do wędrówek narciarskich, bez przygotowywanego śladu, co nie wyklucza przygotowania trasy skuterem śnieżnym lub małym ratrakiem (jak ma to obecnie miejsce na niektórych fragmentach zaproponowanej trasy).

Back country (od ang. back country – pustkowie) to odmiana narciarstwa mająca ze względu na wykorzystywany sprzęt najwięcej wspólnego z narciarstwem biegowym. Polega na przemierzaniu przez narciarzy terenów bez przygotowanych maszynowo tras, przez co przypomina raczej turystykę pieszą niż (biegowy) sport wyczynowy. Używane są narty przypominające narty biegowe, które są jednak szersze, krótsze, często wyposażone w krawędzie. Zapewniają dobrą skrętność przy zjazdach i dobre trzymanie przy podejściach, kosztem niższych osiągalnych prędkości. W przypadku konieczności pokonywania dużych różnic wysokości, narciarz może użyć „fok” – pasów z futra lub tworzyw, które zapewniają łatwe podchodzenie bez ślizgania się nart. Narciarz najczęściej zabiera ze sobą plecak z prowiantem, ciepłym napojem i innym wyposażeniem, zapewniające mu bezpieczeństwo oraz orientację w odległym niekiedy od zabudowań terenie.

Używane jest również określenie narciarstwo śladowe i „śladowki”. Śladowki to narty podobne do nart back country, są jednak dłuższe i węższe, nie posiadają metalowych krawędzi. Narty back country lepiej sprawdzają się w bardziej stromych terenach, z bardziej wymagającymi warunkami śniegowymi. Narty śladowe są szybsze, lecz mniej skrętne i dają mniejszą kontrolę podczas trudnych zjazdów. Im bardziej wysokogórski teren, tym konieczne są bardziej wyspecjalizowane narty. Z tego powodu Beskid Niski można bez najmniejszych problemów przemierzać na śladowkach, Gorce najlepiej na nartach back country, natomiast wyższe partie Tatr oraz teren Babiej Góry na nartach ski–tourowych, które zostają jednak poza zakresem opracowania. Ski–touring zaliczany jest do tzw. sportów ekstremalnych.

Na potrzeby niniejszego materiału przyjęto założenie, że trasa back country będzie przeznaczona również dla narciarzy przemieszczających się na nartach śladowych, a w dalszej części materiału użyto wyłącznie określenia „trasa back country”.

Choć odmiana ta jest w Polsce wciąż mało popularna, to należy się spodziewać jej rozwoju w najbliższych latach. Wynika to przede wszystkim z renesansu narciarstwa biegowego w Polsce oraz poszukiwania przez narciarzy nowych terenów do uprawiania tego sportu, a także chęci bliższego obcowania z przyrodą. Warto podkreślić, że jest to sport ekologiczny. Do wielu tras można dotrzeć transportem publicznym (ze względu na ich lokalizację oraz możliwość wygodnego przewiezienia sprzętu narciarskiego, który jest lżejszy niż choćby narty zjazdowe). Trasy nie wymagają skomplikowanej, energochłonnej, nieekologicznej i niszczącej krajobraz infrastruktury (takiej jak wyciągi narciarskie, sztuczne oświetlenie czy naśnieżanie). Stawianie na narciarstwo typu back country jest więc ekologiczną alternatywą dla terenów, które chcą rozwijać narciarstwo lecz, gdzie ze względów ochrony przyrody nie powinno być mowy o rozbudowie masywnej infrastruktury, która negatywnie wpływa na krajobraz. Z tego powodu rozwijanie narciarstwa back country wpisuje się znakomicie w nurt rozwoju zrównoważonego i jest szczególnie warte rozważenia przez samorządy, które pragną rozwijać narciarstwo, a jednocześnie zachować swoje walory krajobrazowe.

5.1. Proponowany przebieg narciarskich tras biegowych

5.1.1. Szlaki narciarskie

Planując trasę, kierowano się przede wszystkim następującymi kryteriami:

- możliwością prowadzenia trasy istniejącymi szlakami pieszymi lub narciarskimi,
- atrakcjami na trasie - głównie prowadzeniem przez ciekawe tereny przyrodnicze i turystyczne (odpowiednio dla tej formy turystyki),
- możliwością integracji z istniejącymi lub planowanymi trasami narciarstwa biegowego.

Przy projektowaniu trasy zostały wzięte pod uwagę również inne czynniki, które zdaniem autorów posiadających długoletnie doświadczenie w uprawianiu tej dyscypliny warunkują dobrą jakość zaprojektowanych tras oraz możliwość jej ich użytkowania. Były to przede wszystkim:

- dostępność tras z przystanków lub dworców komunikacji zbiorowej,
- ograniczone spadki i wzniesienia na przebiegu,
- możliwie najrzadsza zabudowa,
- najlepsze warunki śniegowe (znaczną część trasy poprowadzono na wysokości powyżej 800 m n.p.m. oraz w miejscach z tzw. mikroklimatem),
- możliwość pokonania poszczególnych odcinków w ciągu jednego zimowego dnia (do miejsc oferujących noclegi lub na przystanki komunikacji zbiorowej),
- najmniejsza ilość kolizji z innymi trasami, w tym z drogami samochodowymi,
- możliwość zjazdu do dolin (połączenie z bazą noclegową i turystyczną).

Podczas przygotowywania trasy starano się poprowadzić szlak przez najważniejsze pasma górskie województwa małopolskiego tj. Beskid Mały, Beskid Makowski, Beskid Wyspowy, Gorce, Beskid Sądecki i Beskid Niski. Nie zdecydowano przeprowadzić trasy przez masyw Babiej Góry, choć szlak przebiega

w jego najbliższym sąsiedztwie. Powodem było ukształtowanie terenu nadające się raczej do narciarstwa ski-tourowego niż back country oraz zagrożenie lawinami.

Nie zawsze poprowadzono trasę przez najwyższe szczyty w danych pasmach. Pominięto np. Lackową w Beskidzie Niskim, której spadki i wzniesienia byłyby zbyt duże.

Proponowany szlak nie zawsze jest najkrótszą możliwością przejścia danych pasm. Czasami „nadłożono” trasy, by udostępnić miejsca najciekawsze pod względem narciarskim. Tak uczyniono na przykład w Beskidzie Wyspowym. Skrócenie trasy jest możliwe poprzez wykorzystanie istniejących szlaków, głównie pieszych, lecz zaleca się zaawansowanym turystom, dobrze znającym teren, gdyż szlaki piesze często są zbyt strome dla narciarzy.

Małopolski szlak narciarski uwzględnia także najwyższe polskie góry – Tatry. Ponieważ pasma górskie w województwie nie znajdują się w jednej linii zachód-wschód, niemożliwe było wytyczenie jednej trasy, obejmującej wszystkie najważniejsze masywy górskie. Problem bardziej południowego położenia Tatr rozwiązano poprzez wytyczenie „odnogi” szlaku głównego, która łączył się ze szlakiem głównym w Szczawnicy. Zaproponowana odnoga (nazywana wariantem tatrzańsko-pienińskim) została wytyczona przez niezwykle cenne widokowo fragmenty Tatr, Zamagurza Spiskiego i Pienin. Poprowadzono ją na odcinku zaczynającym się w Chochołowie (z możliwym szlakiem dojścia z Butorowego Wierchu), dzięki czemu uzyskano możliwość połączenia szlaku z rejonami Podczerwonego, Czarnego Dunajca i Ludźmierza. Zaproponowana trasa jest niezwykle atrakcyjna widokowo.

Jego wytyczenie i oznakowanie może wiązać się z następującymi problemami:

- ze względu na gęstą i chaotyczną zabudowę w okolicy Niedzicy oraz wody Jeziora Czorsztyńskiego blokujące możliwość łatwego doprowadzenia odnogi szlaku do jego głównego przebiegu zaproponowano poprowadzenia fragmentu wspólnego szlaku przez terytorium Słowacji. Dzięki temu szlak prowadziłby przez niezwykle atrakcyjne przełomy Dunajca w Pieninach, wykorzystywałby również „Pienińską Drogę” – utwardzoną drogę między Czerwonym Klasztorem, a Szczawnicą, bardzo popularną wśród narciarzy biegowych. Co więcej na odcinku Stara Wieś Spiska – Czerwony Klasztor – granica państwa są już przygotowywane trasy narciarskie.
- przejście przez Tatrzański Park Narodowy wymaga prowadzenie tras przez istniejące szlaki piesze (zgodnie z opinią Parku). Ponieważ na odcinku Brzeziny – Małe Ciche – Zgorzelisko obecnie brak jest szlaków pieszych lub narciarskich, zaproponowano, by z Brzezin do Brzegów narciarz dotarł komunikacją zbiorową. Niemniej można podjąć próbę uzgodnienia możliwości wytyczenia przez TPN nowego szlaku narciarskiego z następującym przebiegiem: Brzeziny – polana Lichajówki – Zgorzelisko – Brzegi. Na odcinku między Brzezinami, a Lichajówkami szlak mógłby wykorzystywać dawną trasę kolejki wąskotorowej do Kośnych Hamrów. Byłaby to wygodna trasa dla narciarzy, która pozwoli dotrzeć do Brzegów i dalej do Jurgowa, a jednocześnie piękna widokowo. Warto podkreślić, że byłaby położona poniżej drogi Balzera, czyli nie znajdowałaby się w najwyższych i najcenniejszych przyrodniczo fragmentach gór.

Uwaga:

Ze względu na termin realizacji zadania przypadający poza sezonem zimowym, nie została przeprowadzona przez Wykonawcę zimowa weryfikacja w terenie zaprojektowanej trasy. Projekt opiera się więc na wiedzy i doświadczeniu autorów opracowania. Dobrą praktyką projektowania tras narciarskich za każdym razem musi być weryfikacja trasy przed ich ostatecznym wytyczeniem w terenie. Podczas takiej weryfikacji konieczne jest: sprawdzenie aktualnego stanu zabudowy, prowadzonej gospodarki leśnej, stanu komunikacji publicznej i wszelkich zmian, które nie zostały uwzględnione na mapach.

Wytyczenie jednej wspólnej trasy przez całe województwo może być precedensem w skali kraju i w przyszłości stać się produktem turystycznym łączącym oferty i działania różnych społeczności lokalnych. Może być też istotnym czynnikiem przyciągającym narciarzy zagranicznych ze względu na swoją wyjątkowość.

Stopień trudności trasy

Motto:

Stopień trudności danej drogi narciarskiej jest więc teoretycznie bardzo trudny do określenia. Zależy bowiem w stu procentach prawie od jego królewskiej mości śniegu i jej wysokości pogody, Wbrew pozorom, stromizna odgrywa trzeciorzędną rolę. Tam, gdzie przy lodzie lub szreni, kark skręcić można przy 20% kącie nachylenia zbocza tatrzańskiego, to kiedy indziej na puchu, firmie, gwizdać możesz, szusując ze zbocza o 40% spadzie.

Józef Oppenheim, Szlaki narciarskie Tatr Polskich i główne przejścia na południową stronę

Określając stopień trudności trasy narciarskiej, należy odnieść się do Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 grudnia 2011 roku w sprawie stopni trudności narciarskich zjazdowych, biegowych i nartostrad oraz sposobu ich oznaczania, które trasy biegowe dzieli na łatwe, trudne i bardzo trudne:

A — łatwe — o maksymalnym stopniu nachylenia w profilu podłużnym do 10%, maksymalnej długości do 10 km lub o maksymalnej różnicy poziomów na 1 km trasy do 40 m, nieposiadające odcinków z trudnymi podejściami i zjazdami oraz nachylenia poprzecznego;

B — trudne — o maksymalnym stopniu nachylenia w profilu podłużnym do 20%, o maksymalnej długości do 20 km lub o maksymalnej różnicy poziomów na 1 km trasy do 80 m, posiadające niezbyt liczne odcinki z trudnymi podejściami i zjazdami;

C — bardzo trudne — o maksymalnym stopniu nachylenia w profilu podłużnym powyżej 20%, o długości powyżej 20 km lub o maksymalnej różnicy poziomów na 1 km trasy powyżej 80 m, posiadające liczne odcinki z trudnymi podejściami i zjazdami.

Rozporządzenie mówi ponadto, że „w przypadku gdy którykolwiek z parametrów danej narciarskiej trasy biegowej odpowiada parametrowi z wyższego stopnia trudności, narciarską trasę biegową kwalifikuje się według wyższego stopnia trudności”.

Powyżej przytoczone rozporządzenie jest jednak trudne do zastosowania do tras narciarskich back country. Przepisy bowiem nie uwzględniają w żaden sposób, że narciarz back country porusza się na nartach dostosowanych do pokonywania znacznych spadków, że ma wyposażenie turystyczne, plecak, prowiant. Przyjęcie powyższych kryteriów, oznaczałoby, że całą trasę należałoby uznać za bardzo trudną (choćby ze względu na to, że ma ona powyżej 20 km długości i na kilku odcinkach różnica poziomów przekracza 80 m na kilometr trasy). Takie określenie całego szlaku byłoby jednak niezgodne ze stanem faktycznym, wprowadzałoby w błąd i zniechęcałoby większość narciarzy do próby przejścia szlaku.

Co więcej, wymóg oznaczenia tras kolorami informującymi o trudności byłby niezwykle nieczytelny w terenie, wprowadzałby w błąd i wręcz stanowiłby zagrożenie dla bezpieczeństwa narciarzy.

Z powyższego powodu należy przyjąć, że powyższe rozporządzenie można stosować wyłącznie do tras zjazdowych i tras biegowych. Istnieje zatem konieczność przygotowania innej metodologii oceny trudności tras. Należy jednak liczyć się z tym, że prędzej czy później powstanie w Polsce dyskusja czy rozporządzenie nadaje się również do stosowania dla tras back country. Wynikiem dyskusji będzie prawdopodobnie zmiana rozporządzenia, którego w obecnej formie nie da się stosować dla tras back country.

Prawie cały przebieg trasy (z wyjątkiem fragmentów Drogi pod Reglami w Tatrach czy niektórych odcinków w Beskidzie Niskim) należy uznać jako przeznaczony dla narciarzy zaawansowanych lub średnio zaawansowanych (trasy trudne i bardzo trudne). Wynika to przede wszystkim z położenia w terenie górskim, dużych różnic wysokości oraz w wielu przypadkach dużej odległości od najbliższych osad ludzkich – czynników wymagających przynajmniej średnich umiejętności narciarskich.

Poziomu trudności nie należy rozpatrywać wyłącznie ze względu na spadki, podejścia czy szerokość drogi. Tereny, które bez problemu można przejść przy słonecznej i mroźnej pogodzie po nośnym i ubitym śniegu, stają się niezwykle trudne do pokonania przy głębokim, świeżym śniegu lub przy występowaniu szreni czy lodoszreni. Na czynniki te nakłada się różna sprawność narciarzy, którzy mają tendencję raczej przeceniać swoje możliwości, niż doceniać występujące zagrożenia.

Z tego też powodu całą trasę należy uznać za średnio trudną z następującymi wyjątkami:

- tereny o dużym nachyleniu oraz odcinki w gęstym lesie – za trudne,
- fragmenty z przygotowanym śladem narciarskim lub z szeroką drogą i bez większych spadków uznać za łatwe.

Przy poszczególnych odcinkach wstępnie zaproponowano skalę stopnia trudności.

Użytkownikami trasy mogą być wszyscy narciarze, którzy opanowali następujące umiejętności:

- płuzenie podczas zjazdów lub inne ewolucja skrętne – w różnych warunkach śniegowych,
- stabilność w różnych warunkach terenowych i śniegowych,
- umiejętność właściwej oceny i rozłożenia swoich sił,
- umiejętność doboru wyposażenia, które zapewni bezpieczeństwo,
- podstawowe umiejętności orientacji w terenie oraz właściwego czytania map i znaków.

Cała trasa jest przeznaczona dla narciarzy w każdym wieku, którzy potrafią spełnić powyższe warunki. Może być pokonywana również przez rodziny z dziećmi, pod warunkiem zadbania o właściwy ekwipunek i poprawnej oceny sił najsłabszego członka grupy – czyli w tym przypadku najczęściej dziecka.

Odcinki oznaczone jako „łatwe” mogą być pokonywane przez narciarza początkującego i nie wymagają opanowania wyżej wymienionych umiejętności.

Wariant główny

Start na Przełęczy Kocierskiej w Andrychowie. Przez Leskowiec do Zawoi, następnie Pasmem Polic przez Jordanów i Luboń Mały do Rabki. Dalej przez Mszanę Dolną, Jurków, Lubomierz na Turbacz i dalej do Krościenka. Z Krościenka przez Szczawnicę i następnie przez Przehybę do Piwnicznej–Zdroju. Dalej pasmem Jaworzyny do Krynicy–Zdroju. Z Krynicy–Zdroju przez Tylicz, Ropki do Wysowej–Zdrój. Z Wysowej przez Blechnarkę, przeł. Regetowską, Radocynę, Bartne do Wapiennego.

Miejsce styczne z trasami słowackimi: Szczawnica, Piwniczna–Zdrój, Tylicz.

Wariant tatrzańsko–pieniński

Dojście do Siwej Polany (wlot Doliny Chochołowskiej), następnie Drogą pod Reglami do Zakopanego. Z Zakopanego przez Kuźnice do schroniska Murowaniec, skąd zjazd do Brzezin. Z Brzezin dojazd bussem do Brzegów, skąd przez Jurgów, Kacwin i przez Pieniny po słowackiej stronie granicy dojście do Szczawnicy (połączenie z wariantem głównym).

Miejsce styczne z trasami słowackimi: Witów, Stara Wieś Spiska.

Szczegółowy przebieg szlaku został opisany w podręczniku.

Szlak wariantu głównego wraz z wariantem tatrzańsko–pienińskim stanowią kręgosłup głównego szlaku back country na terenie województwa. Szlak może być uzupełniany o trasy łącznikowe – szlaki dojścia do innych ciekawych terenów, a także do miejscowości z bazą noclegową. Ponieważ takich miejscowości na trasie jest wiele, nie są one wyszczególnione. Szlaki takie powinny powstawać z inicjatywy społeczności lokalnych, rozwijając w danym regionie turystykę narciarską. Przykładem takich tras są trasy łącznikowe zaproponowane np. przez gminę Muszyna, czy Czarny Dunajec (trasy w Czerwiennem – „pod Bachledówką”). Część z nich może się stać bazą do stworzenia w przyszłości ośrodka narciarstwa biegowego.

5.1.2. Rekreacyjne trasy narciarskie

Planując trasę kierowano się przede wszystkim następującymi kryteriami:

- sytuacja prawna gruntów (stąd w głównej mierze wybór lokalizacji, w których są już organizowane trasy lub też miało to miejsce w przeszłości),
- bezpieczeństwo terenu,
- możliwość przygotowania trasy przy małej pokrywie śnieżnej i warunki śniegowe,
- integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego (wykorzystanie wspólnych zasobów),
- możliwość wykorzystania terenu przez cały rok,
- długość i zróżnicowanie tras,
- dogodne połączenia komunikacyjne.

Przyjęte kryteria pozwoliły na wybór tras, które będzie można bezpiecznie rozwijać w przyszłości. Na liście zaproponowanych tras znajdują się też takie, które są zlokalizowane w miejscach trudno dostępnych, ale ich inne walory są na tyle ciekawe, że warto pomyśleć o ich rozwoju. Są też i takie, których warunki śniegowe nie są najlepsze, jednak ich położenie w pobliżu dużych miast może być miejscem rekreacji dla wielu osób. W przypadku tras narciarskich ostateczną decyzję podejmie inwestor.

W opisanych lokalizacjach wskazano przykładowe możliwe do wytyczenia trasy. Nie oznacza to, że nie można wytyczyć innych tras na wskazanym obszarze.

□ Powiat gorlicki, gm. Sękowa – Śnieżne Trasy przez Lasy (rejon od Pętnej do Radocyny)

Śnieżne Trasy przez Lasy, gm. Sękowa		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	49 km	
Stopień trudności	średnia	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	brak możliwości	
Integracja z siecią tras	rozległy kompleks tras, posiada połączenie ze szlakiem back country oraz trasą sportowo-rekreacyjną Banica-Krzywa	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, w wielu miejscach, wyznaczone trasy łącznikowe
	transport publiczny	brak
	odl. od autostrady	95 km
	odl. od DK	20 km
	odl. od DW	5 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (85 km)

Gmina Sękowa proponuje koncepcję kompleksowego ośrodka narciarstwa biegowego, który spełnia oczekiwania i zaspakaja potrzeby narciarzy chcących traktować narciarstwo biegowe jako formę rekreacji, turystyki lub sportu. W jednym rejonie znajdują się trasy o różnym charakterze. Jest to praktyka stosowana zarówno w Jakuszycach, jak i wielu ośrodkach na świecie. Zapewnienie komplementarnej oferty dla wszystkich grup wiekowych i osób o różnym zaawansowaniu, przy wykorzystaniu jednej bazy (parkingi, wypożyczalnie, punkty gastronomiczne i noclegowe) jest rozwiązaniem optymalnym.

Są to głównie rekreacyjne trasy narciarskie o szerokości do 3 m, wyrównane. Trasy są oznakowane, w punktach węzłowych znajdują się kierunkowskazy, a ślad zakładany jest skuterem śnieżnym. W miejscach postojowych i na parkingach znajdują się tablice informacyjne.

Planowane inwestycje: budowa mostków pozwalających na całosezonową obsługę i udostępnienie tras.

□ Powiat gorlicki, gm. Uście Gorlickie – Hańczowa

Hańczowa, gm. Uście Gorlickie		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	planowana	
Długość	7 km	
Stopień trudności	średnia	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	brak możliwości	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus (500 m)
	odl. od autostrady	95 km
	odl. od DK	20 km
	odl. od DW	10 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (85 km)

Trasa zlokalizowana jest w pobliżu uzdrowiska w Wysowej (zaplecze socjalne i usługowe, Aqua Park, transport publiczny, w odległości 500 m do 1 km). W okolicy brak jest terenów dla narciarstwa alpejskiego, stąd wskazany jest rozwój tras dla narciarstwa klasycznego. Istnieją dodatkowe możliwości do wykorzystania tras dla zwolenników MTB lub biegów.

Teren gminy Uście Gorlickie i Lasów Państwowych. Trasa w przeważającej części prowadzi drogami leśnym, a różnica poziomu wynosi prawie 190 metrów. Rejon o dobrych warunkach - pokrywa śnieżna utrzymująca się w granicach 60–90 dni.

Na trasie znajdują się tablice edukacyjne oraz dwa miejsca odpoczynku. Trasa wymaga wytyczenia i utrzymania.

□ Powiat gorlicki, gm. Uście Gorlickie – Wysowa–Zdrój (Park Zdrojowy)

Wysowa-Zdrój, gm. Uście Gorlickie		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	2 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak na części trawiastej	
Integracja z siecią tras	tak, przez centrum Wysowej przebiega planowany szlak back country	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus (500 m)
	odl. od autostrady	100 km

	odl. od DK	25 km
	odl. od DW	15 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (90 km)

Trasa zlokalizowana jest w Parku Zdrojowym w centrum uzdrowiska w bezpośredniej bliskości zaplecza uzdrowiskowego (muszla koncertowa, Pijalnia Wód Mineralnych, Parku Wodny, pensjonaty). W pobliżu brak jest ośrodków narciarstwa zjazdowego.

Tereny pod trasami są własnością gminy Uście Gorlickie oraz właścicieli prywatnych (zarządca trasy posiada umowy na użytkowanie tras zimą). Nie występuje niebezpieczeństwo osunięć ziemi, ani też zagrożenie lawinowe.

Na wskazanym terenie można wytyczyć pętlę o długości od 2 do 2,5 km. Trasa w większości biegnie w terenie otwartym (łąki) co pozwala na przygotowanie dwóch śladów do stylu klasycznego oraz trasy do stylu dowolnego. Istnieje możliwość przygotowania trasy przy minimalnej pokrywie śnieżnej, trasa niemal w całości przebiega po terenach porośniętych trawą. Teren o bardzo długim czasie zalegania pokrywy śnieżnej - powyżej 90 dni. Z trasy widoczna jest panorama Ostrego Wierchu.

Przy Parku Zdrojowym zlokalizowany jest parking, a kolejny znajduje się przy Parku Wodnym. Istnieje możliwość wykorzystania jako przedłużenie ścieżek spacerowych i Nordic Walking Parku Zdrojowego.

Z Wysowej dostępne są regularne połączenia komunikacji zbiorowej (do Gorlic - 36 km, Nowego Sącza - 50 km oraz Krakowa - 160 km).

Trasa treningowa klubu UKS Hańczowa, trasa wymaga utrzymania.

□ Powiat limanowski, gm. Mszana Dolna – Kasina Wielka (Przymiarki przy szkole)

Przymiarki, gm. Mszana Dolna		
Klasa trasy		rekreacyjna
Status trasy		planowana
Długość		2,5 km
Stopień trudności		łatwa
Zaleganie pokrywy śnieżnej		60-90 dni
Bezpieczeństwo terenu		brak zagrożeń lawinami
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm		tak na terenie trawiastym
Integracja z siecią tras		brak
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego		brak
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus (500 m)
	odl. od autostrady	55 km
	odl. od DK	0 km
	odl. od DW	0 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (60 km)

Teren pod trasy zlokalizowany jest przy szkole oraz na sąsiadujących terenach prywatnych ze wstępną zgodą na użytkowanie (zarządca trasy posiada umowy na użytkowanie tras zimą na terenach

prywatnych). Wykorzystywane jest zaplecze socjalne Zespołu Placówek Oświatowych w Kasinie Wielkiej (budynek szkoły).

Nie występuje niebezpieczeństwo osunięć ziemi ani zagrożenie lawinowe – trasa przebiega na łąkach, w związku czym istnieje możliwość przygotowania trasy przy minimalnej pokrywie śnieżnej, ponadto śnieg w rejonie utrzymuje się w okresie 60-90 dni w sezonie.

Trasa składa się z jednej pętli z możliwością przedłużenia do 3 km. W większości biegnie w terenie otwartym, co pozwala na przygotowanie dwóch śladów do stylu klasycznego oraz trasy do stylu dowolnego.

Przy szkole znajduje się parking na ok. 50 samochodów, z miejscowości utrzymywane są regularne połączenia komunikacji zbiorowej z Mszany Dolnej (5 km) – przystanek w odległości poniżej 500 m.

Trasa wymaga wyposażenia zaplecza i utrzymania. Regularne utrzymanie trasy na tym terenie stworzy dzieciom i młodzieży możliwość treningu.

Kasina Wielka jest rodzinną miejscowością Justyny Kowalczyk – w planach jest organizacja muzeum zawodniczki.

Powiat limanowski, gm. Niedźwiedź – Koninki GPN

Koninki GPN, gm. Niedźwiedź		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	6,7 km	
Stopień trudności	średnia	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	brak możliwości	
Integracja z siecią tras	tak, szlak back country	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, stacja narciarska Koninki	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	brak
	odl. od autostrady	60 km
	odl. od DK	14 km
	odl. od DW	13 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (65 km)

Trasa obecnie funkcjonuje i jest przygotowywana w porozumieniu z dyrekcją Parku. Zlokalizowana jest w całości na terenie Gorczańskiego Parku Narodowego w terenie zalesionym. Jest to idealna pętla zarówno dla zaczynających przygodę z biegówkami, jak i zawodników. Istnieje zaplecze socjalno-gastronomiczne w odległości ok. 200 metrów od początku trasy (stacja narciarska Koninki).

Podłoże równe, przy opadzie do 30 cm możliwe jest już przygotowanie trasy, w rejonie pokrywa śnieżna zalega przez 60-90 dni w roku. Trasa biegnie na wysokości pomiędzy 700 a 900 m n. p. m. Szerokość trasy umożliwi założenie śladu dla stylu klasycznego, a miejscami dowolnego.

Na trasie tablice edukacyjne oraz dwa miejsca odpoczynku. Parking ok. 200 m od początku trasy (ok. 150 miejsc). Trasa może wymagać modernizacji w miejscach wąskich. Wszelkie prace wymagają zgody Parku, jednak Park może wykonać część prac w ramach modernizacji istniejących dróg.

Powiat limanowski, gm. Słopnice – wokół Mogielicy

Wokół Mogielicy, gm. Słopnice, Dobra, Kamienica		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	19 km (pętla podstawowa)	
Stopień trudności	średnia	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	brak możliwości	
Integracja z siecią tras	tak, szlak back country	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	brak
	odl. od autostrady	55 km
	odl. od DK	10 km
	odl. od DW	10 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (85 km), Tarnów (85 km)

Trasa poprowadzona jest drogą stokową, która biegnie wokół Mogielicy na wysokości od 750 do 900 m n.p.m. Rozpoczyna się przy Krzyżu Partyzanckim na Wyrębiskach (Zalesie), a kończy w pobliżu ujęcia wody pod osiedlem Groń w Słopicach (w miejscach tych są zorganizowane parkingi). Trasa tworzy zamkniętą pętlę z możliwością zjazdu w 3 dodatkowych miejscach: na Szczawę, na Pórzeczki, na Chyszówki.

Całkowita długość trasy to ok. 23 km (z łącznikami). Trasa łatwa (miejscowo występują jednak strome zjazdy), bardzo ciekawa, urozmaicona pięknymi widokami i panoramami, ciągły kontakt z przyrodą. Jej zaletą jest to, że można po okrążeniu Mogielicy powrócić do miejsca rozpoczęcia wycieczki, jak również to, że bardzo długo zalega tu pokrywa śniegu.

Trasa może zostać połączona z nowo budowaną trasą sportowo-rekreacyjną w Zalesiu. Dzięki tej inwestycji powstanie zaplecze do utrzymania kompleksu tras. Rozbudowa łączników do okolicznych miejscowości (punktów dojścia z parkingami) może stworzyć bardzo rozległy ośrodek narciarski.

Trasy utrzymywane i rozwijane przez gminy: Kamienica, Dobra i Słopnice oraz Powiat Limanowski.

Miasto Nowy Sącz – Piątkowa

Piątkowa, miasto Nowy Sącz	
Klasa trasy	rekreacyjna
Status trasy	planowana

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

Długość	0,9 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	komunikacja miejska, bus przy trasie
	odl. od autostrady	60 km
	odl. od DK	0 km
	odl. od DW	0 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (70 km)

Trasa treningowa klubu KS Jedność Nowy Sącz, a także miejsce rozgrywania w sezonie kilku zawodów dla dzieci. Tereny gminy Nowy Sącz na terenie klubu.

Istnieje możliwość przygotowania trasy przy pokrywie śnieżnej 25–30 cm, trasa niemal w całości przebiega po terenach utwardzonych, porośniętych trawą. Na terenie klubu można wytyczyć jedną pętlę o długości 0,9 km. Wykorzystywane jest zaplecze w budynku KS Jedność oraz zaplecze socjalno-usługowe Miasteczka Galicyjskiego.

W pobliżu Sądecki Park Etnograficzny – Miasteczko Galicyjskie, przy którym znajduje się parking na ok. 150 samochodów. Połączenia komunikacji zbiorowej (MPK Nowy Sącz – linie 25 i 27) oraz busy w kierunku Grybowa – przystanek w odległości poniżej 500 m.

Trasa wymaga wyposażenia w sprzęt do jej utrzymania.

□ Powiat nowosądecki, gm. Muszyna – Aleja Zdrojowa

Aleja Zdrojowa, gm. Muszyna		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	planowana	
Długość	2,7 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus przy trasie
	odl. od autostrady	100 km
	odl. od DK	15 km
	odl. od DW	0 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (96 km)

Trasa zaproponowana przez gminę Muszyna. Pętla w terenie lekko pofalowanym o niewielkiej różnicy wzniesień w centrum miejscowości przy Al. Zdrojowej w sąsiedztwie Ogrodów Sensorycznych. Funkcjonuje w sezonie zimowym bez przygotowania śladu. Doskonałe miejsce dla turystów, którzy chcieliby spróbować pierwszych kroków na nartach.

Wymaga wyposażenia w sprzęt (np. skuter) i oznakowania. Wskazana wypożyczalnia sprzętu z szatnią.

❑ Powiat nowosądecki, gm. Rytro – Perła Południa

Perła Południa, gm. Rytro		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	2 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, ośrodek Perła Południa	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus
	odl. od autostrady	80 km
	odl. od DK	1 km
	odl. od DW	1 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (87 km)

Tereny gminy i stacji narciarskiej Ryterski Raj. Możliwe osunięcia ziemi zabezpieczone przez samorząd w 2005/6 roku. Początek trasy przy dolnej stacji narciarskiej Ryterski Raj – krzeselka i orczyki, pełne zaplecze gastronomiczne, socjalne i hotelowe. Także ratownicy, ratraki i skutery.

Trasa o długości 2 km z możliwością rozbudowy, różnica poziomów 60 m. Zlokalizowane jest w wąskiej dolince wzdłuż potoku, gdzie słońce operuje w ziemie tylko popołudniami.

Istnieje możliwość wykorzystania trasy jako rowerowej crossowej lub MTB.

Na miejsce dojeżdżają linie PKS oraz prywatnych przewoźników. Także ski busy w/w stacji Ryterski Raj. Trasa w centrum miejscowości pozwala na dostęp dla turystów pobytowych.

Trasa treningowa UKS Ryter Rytro wymaga regularnego utrzymania, możliwa rozbudowa.

❑ Powiat nowotarski, gm. Nowy Targ – Klikuszowa (Gimnazjum)

Klikuszowa, gm. Nowy Targ	
Klasa trasy	rekreacyjna
Status trasy	istniejące do modernizacji
Długość	2,6 km
Stopień trudności	łatwa

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus przy trasie
	odl. od autostrady	70 km
	odl. od DK	1 km
	odl. od DW	1 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (75 km)

Trasa zaproponowana przez gminę. Teren częściowo gminy Nowy Targ, częściowo prywatny (ze zgodą na użytkowanie zimą). Zaplecze socjalne w dużym nowoczesnym gimnazjum w Klikuszowej, szatnie, toalety, prysznice.

Trasę można przygotowywać przy małej pokrywie śnieżnej. Podłoże bez kamieni, trasa prowadzi częściowo drogami leśnymi stokowymi tzw. stokówkami, a częściowo po górskich łąkach.

Istnieje możliwość wykorzystania dla MTB.

Trasa zlokalizowana jest na wysokości 680 do 760 m n.p.m. Z trasy widok na Tatry i masyw Babiej Góry (Beskid Żywiecki).

Na trasach trenuje klub KS Obidowiec Obidowa. Trasa wymaga regularnego utrzymania. Możliwe jest przedłużenie tras do 5 kilometrów.

☐ Powiat nowotarski, gm. Nowy Targ – Obidowa

Obidowa, gm. Nowy Targ		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejące do modernizacji	
Długość	1,8 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, w pobliżu (500 m) wyciąg narciarski	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus przy trasie
	odl. od autostrady	75 km
	odl. od DK	5 km
	odl. od DW	5 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (80 km)

Trasa zaproponowana przez gminę Nowy Targ zlokalizowana jest na terenach gminy. Biegnie wzdłuż potoku, istnieje niebezpieczeństwo osunięć ziemi. Istnieje możliwość wykorzystania zaplecza oraz

skutera pobliskiego wyciągu. Zaplecze socjalne znajduje się w pobliskim gimnazjum w Obidowej, zaplecze usługowe we wsi (trasa w centrum wsi). Trasa o małej różnicy poziomów (ok. 35 m), „tam i z powrotem” po obu stronach potoku biegnącego przez centrum wsi.

Rozwój trasy wymaga zbudowania muru oporowego (osunięcia ziemi) oraz mostka łączącego dwa brzegi potoku.

Z miejsca startu zaczyna się trasa back country na Turbacz (patrz opis trasy back country).

Powiat nowotarski, miasto Nowy Targ – KOMBINAT

Kombinat, miasto Nowy Targ		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	planowana	
Długość	5,1 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus przy trasie
	odl. od autostrady	80 km
	odl. od DK	5 km
	odl. od DW	5 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (85 km)

Teren miasta Nowy Targ oraz Lasów Państwowych. Obecnie trasa nie tworzy zamkniętej pętli, w planie udostępnienie przez Lasy Państwowe kolejnego odcinka co pozwoli zamknąć pętlę o długości ok. 10 km. Trasa prowadzi drogami leśnymi o równym podłożu bez wystających kamieni, o szerokości do 3 m. Mała różnica wzniesień. Trasa może być wykorzystywana także jako trasa rowerowa lub do biegania.

Trasa wymaga utrzymania oraz stworzenia zaplecza (miejsce odpoczynku).

Powiat nowotarski, gm. Rabka Zdrój – Park Zdrojowy

Park Zdrojowy, Rabka-Zdrój	
Klasa trasy	rekreacyjna
Status trasy	istniejąca do modernizacji
Długość	2,6 km
Stopień trudności	łatwa
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak
Integracja z siecią tras	tak, szlak back country

Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy trasie
	transport publiczny	bus przy trasie
	odl. od autostrady	57 km
	odl. od DK	3 km
	odl. od DW	3 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (65 km)

Trasa zlokalizowana w Parku Zdrojowym, oświetlona. Posiada pełne zaplecze socjalne (baza gastronomiczna i hotelowa na miejscu). W sezonie 2012-2013 utrzymywana była przez gminę. Na trasie zorganizowana była opieka GOPR-u. Jest to idealne miejsce na kolejną formę rekreacji dla licznych kuracjuszy. Trasa typowo rekreacyjna o szerokości do 3 m przebiega po wzniesieniach na wysokości 500-560 m.

Trasę można rozbudować/wydłużyć.

Powiat nowotarski, gm. Szczawnica – Jaworki

Jaworki, gm. Szczawnica		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	planowana	
Długość	15 km	
Stopień trudności	średnia	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	trasy sportowo-rekreacyjne Szczawnica Jaworki możliwość przejścia na stronę słowacką (Litmanova)	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	„Arena Narciarska Jaworki – Homole” s. c. możliwość wykorzystania zaplecza socjalnego i usługowego, ratownicy, ratniki, skutery, naśnieżanie	
Komunikacja	parking	tak, przy ośrodku narciarskim
	transport publiczny	regularna linia bus do Szczawnicy linie dalekobieżne ze Szczawnicy
	odl. od autostrady	110 km
	odl. od DK	50 km
	odl. od DW	12 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (120 km)

Trasa zlokalizowana na terenach gminy, Agencji Rynku Rolnego, Lasów Państwowych oraz prywatnych (Arena Narciarska Jaworki posiada zgodę na użytkowanie terenów). Nie występuje niebezpieczeństwo osunięć ziemi, ani też zagrożenie lawinowe – trasa prowadzona jest terenami leśnymi oraz łąkami, stokami o łagodnym nachyleniu.

Początek trasy znajduje się przy górnej stacji wyciągu Arena Narciarska Jaworki, wykorzystywane jest zaplecze socjalne i usługowe górnej stacji wyciągu. Istnieje możliwość przygotowania trasy ratnikiem, brak naśnieżania. Pętla o długości 15 km z możliwością skrótów przez planowane trasy sportowo-rekreacyjne. Lokalizacja pozwala na przygotowanie dwóch śladów do stylu klasycznego oraz trasy do

stylu dowolnego. Występuje jedno trudniejsze podejście oraz dwa zjazdy mogące sprawiać trudności.

Istnieje możliwość wykorzystania również jako trasy turystyki pieszej (częściowo pokrywają się z istniejącymi szlakami turystycznymi), trasy biegowe lub rowerowe.

Na trasie można zlokalizować punkty widokowe. W pobliżu rezerwat przyrody Wąwóz Homole.

Możliwe jest połączenie z trasami na Obidzy (Piwniczna-Zdrój) oraz Litmanową na Słowacji.

Trasy mogą zostać rozbudowane o wspomniane łączniki oraz infrastrukturę towarzyszącą na trasie (miejsca odpoczynku) oraz oznakowanie.

□ Powiat suski, gm. Zawoja - Mosorny

Mosorny, gm. Zawoja		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	planowana	
Długość	10,4 km	
Stopień trudności	średnia	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60 - 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	tak, trasą przebiega szlak turystyczny back country	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, ośrodek Mosorny Groń	
Komunikacja	parking	tak, przy ośrodku narciarskim
	transport publiczny	busy przy ośrodku narciarskim
	odl. od autostrady	70 km
	odl. od DK	20 km
	odl. od DW	3 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (75 km)

Trasa w sąsiedztwie trasy zjazdowej Mosorny Groń znajduje się na wysokości 650-800 m n.p.m. Przebiega przez stoki Mosornego Gronia, które dają urozmaicenie trasy w postaci odcinków płaskich, podjazdów i zjazdów. Możliwe jest wykorzystanie zaplecza socjalnego, jak i technicznego trasy zjazdowej.

Trasa połączona ze szlakiem back country daje możliwość zejścia do centrum Zawoi lub w drugą stronę wejście na pasmo Policy (schronisko na Krupowej Hali).

Trasa nowa, wymaga wytyczenia w terenie, wykonania mostów, drobnych wycinek i wyrównania terenu.

Obecnie brak zainteresowania inwestycją. Inwestorem może być pobliski ośrodek narciarski lub gmina w porozumieniu z ośrodkiem. Byłaby to ciekawa propozycja dla narciarzy w powiecie suskim.

Powiat tatrzański, gm. Bukowina Tatrzańska – Białka Tatrzańska (Grapa)

Grapa, gm. Bukowina Tatrzańska		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	2,6 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak	
Komunikacja	parking	tak, przy ośrodku narciarskim
	transport publiczny	bus
	odl. od autostrady	90 km
	odl. od DK	0 km
	odl. od DW	0 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (95 km)

Trasa zlokalizowana na gruntach prywatnych. Położna jest na polanach (łąkach) o równym podłożu, bez kamieni. Początek (i koniec) trasy w odległości 50 metrów od górnej stacji wyciągu orczykowego gdzie dostępni są ratownicy, skutery, ratrak. Do dyspozycji mała gastronomia, wypożyczalnia i serwis narciarski. Brak możliwości sztucznego naśnieżania.

Do pierwotnej pętli dla stylu klasycznego istnieje możliwość wykonania kolejnych 3 km trasy do stylu dowolnego.

Powiat tatrzański, gm. Zakopane – Rówień Krupowa

Rówień Krupowa, gm. Zakopane		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	1,5 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	wokół trasy
	transport publiczny	przy trasie
	odl. od autostrady	100 km
	odl. od DK	1 km
	odl. od DW	1 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (105 km)

Trasa w centrum miasta, przygotowywana przez gminę, płaska, dobra dla początkujących narciarzy. Przy

niewystarczającej pokrywie śnieżnej brak możliwości naśnieżania. Trasa leży na wysokości 900 m n. p. m i przebiega w całości po terenie parku na Równi. Można wytyczyć szerokie tory na całej długości trasy. Teren otwarty. Trasa znajduje się w centrum miasta, co stanowi doskonałą promocję dla biegów narciarskich.

Proponowane stworzenie zaplecza dla narciarzy (szatnie, serwis, wypożyczalnia). Utrzymanie trasy skuterem.

☐ Powiat wadowicki, gm. Andrychów – Czarny Groń

Czarny Groń, gm. Andrychów		
Klasa trasy	rekreacyjna	
Status trasy	planowana	
Długość	2,3 km	
Stopień trudności	łatwa	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60 - 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	tak, szlak back country	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, ośrodek Czarny Groń	
Komunikacja	parking	brak, możliwość dojścia z przeł. Kocierz lub ośrodka Czarny Groń
	transport publiczny	brak
	odl. od autostrady	60 km
	odl. od DK	7 km
	odl. od DW	7 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (65 km)

Trasa w sąsiedztwie ośrodka narciarskiego Czarny Groń wiedzie po polanach pod szczytem Potrójnej (chatka studencka i schronisko). Znajduje się na wysokości 700-800 m n.p.m.

Możliwe jest wykorzystanie zaplecza socjalnego, jak i technicznej trasy zjazdowej oraz pobliskich schronisk.

Trasa połączona ze szlakiem back country przebiegającego od przeł. Kocierskiej (możliwe dojście do przełęczy gdzie dostępna jest komunikacja zbiorowa - bus) jak i w dół do m. Rzyki.

Trasa nowa, wymaga wytyczenia w terenie, drobnych prac ziemnych i budowy mostów.

5.1.3. Rekreatywno-sportowe trasy narciarskiej

Planując lokalizację tras kierowano się przede wszystkim następującymi kryteriami:

- minimalizacja ingerencji w zastane ukształtowanie terenu i środowisko,
- sytuacja prawna gruntów,
- bezpieczeństwo terenu,
- możliwość przygotowania trasy przy małej pokrywie śnieżnej i warunki śniegowe,

- integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego (wykorzystanie wspólnych zasobów) oraz innymi trasami,
- możliwość wykorzystania terenu przez cały rok,
- długość i zróżnicowanie tras,
- dogodne połączenia komunikacyjne.

Przyjęte kryteria pozwoliły na wybór tras, które będzie można bezpiecznie rozwijać w przyszłości. Na liście zaproponowanych tras znajdują się też takie, które proponowali inwestorzy (najczęściej gminy). W większości przypadków prace przy tych trasach zostały już rozpoczęte.

W opisanych lokalizacjach wskazano przykładowe możliwe do wytyczenia trasy. Nie oznacza to, że nie można wytyczyć innych tras na wskazanym obszarze.

□ Powiat gorlicki, gm. Sękowa – Banica – Krzywa

Banica - Krzywa, gm. Sękowa		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	7,3 km	
Stopień trudności	łatwa	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	550 m - 610 m / 60 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60 - 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	kompleks Śnieżne Trasy przez Lasy (sieć tras rekreacyjnych)	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	przy trasie
	transport publiczny	brak
	odl. od autostrady	90 km
	odl. od DK	20 km
	odl. od DW	5 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (85 km)

Trasy zbudowane z funduszy pozyskanych z budżetu Województwa Małopolskiego w ramach otwartego konkursu ofert Małopolska Gościnna i środków lokalnych. Utrzymywane regularnie przez całą zimę przez Stowarzyszenie Rozwoju Sołectwa Krzywa. Trasy zabezpieczane przez GOPR. Spełniają kryteria tras homologowanych, w przeważającej części szerokość do 6 metrów. Różnica poziomów wynosi 60 m (wysokość od 550 do 610 m n.p.m.). Teren o zróżnicowanym profilu z odcinkami płaskimi, zjazdami i podjazdami.

Tereny są własnością gminy Sękowa, Lasów Państwowych oraz właścicieli prywatnych (z właścicielami prywatnymi zostały podpisane umowy na wykorzystywanie gruntów w okresie zimowym).

Trasy są częścią większego kompleksu tras amatorskich (ok. 60 km). Na trasach rozgrywane są zawody amatorskie o Lampę Łukasiewicza. W planach jest budowa zaplecza socjalnego i treningowego dla klubów sportowych.

Planowane inwestycje: przebudowa istniejących mostków w celu swobodnego przejazdu ratrakami i budowa zaplecza w Krzywej.

□ Powiat limanowski, gm. Kamienica – Zalesie⁸³ (stadion)

Zalesie, gm. Kamienica		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	planowana (w trakcie budowy)	
Długość	5,5 km	
Stopień trudności	łatwa	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	700 m - 800 m / 100 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60 - 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	przy trasie
	transport publiczny	brak
	odl. od autostrady	65 km
	odl. od DK	15 km
	odl. od DW	6 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (85 km)

Trasa⁸⁴ do biegów narciarskich zlokalizowana jest wzdłuż istniejącej leśnej drogi o łącznej długości 5 500 m, w Gminie Kamienica. Trasa przebiega poza zabudową mieszkaniową i siedliskową. Będzie się rozpoczynać i kończyć na terenie stadionu piłkarskiego należącego do klubu sportowego – Zalesianki Zalesie.

□ Powiat limanowski, gm. Mszana Dolna – Kasina Wielka (Lubogoszcz)

Lubogoszcz, gm. Mszana Dolna		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	planowana	
Długość	7 km	
Stopień trudności	średnio trudna	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	550 m - 650 m / 100 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60 - 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	przy trasie

83 Wymaga aktualizacji ze względu na rozstrzygnięty przetarg na budowę trasy.

84 Trasa w budowie - zakończone postępowanie przetargowe na budowę tras wraz z budynkiem zaplecza oraz zakup ratraka i skuterów śnieżnych.

	transport publiczny	busy przy DW696 (2 km)
	odl. od autostrady	50 km
	odl. od DK	10 km
	odl. od DW	5 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (60 km)

Trasa proponowana przez gminę Mszana Dolna. Gmina przygotowuje dokumentację w celu realizacji tras wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Teren pod górą Lubogoszcz przeznaczony pod lokalizację tras leży na wysokości od 550 do 650 m n.p.m. Profil terenu pozwala na realizację zróżnicowanej wysokościowo trasy (podjazdy, zjazdy oraz odcinek płaski). W najniższym położonym miejscu planowana lokalizacja stadionu wraz z zapleczem. Obecnie brak jakiegokolwiek infrastruktury. Konieczna budowa tras, jak i zaplecza.

Powiat limanowski, gm. Mszana Dolna – Kasina Wielka (Śnieżnica)

Śnieżnica, gm. Mszana Dolna		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	planowana	
Długość	5 km	
Stopień trudności	średnio trudna i trudna	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	840 m - 980 m / 140 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	przy trasie
	transport publiczny	busy przy DK28 (2 km)
	odl. od autostrady	60 km
	odl. od DK	2 km
	odl. od DW	2 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (70 km)

Trasa proponowana przez gminę Mszana Dolna. Gmina przygotowuje dokumentację w celu realizacji tras wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Teren pod Śnieżnicą przeznaczony pod lokalizację tras leży na wysokości od 840 do 980 m n.p.m. i obejmuje północny stok góry, co daje bardzo korzystne warunki śniegowe (zaleganie śniegu pow. 90 dni w roku). Możliwe jest wytyczenie co najmniej 2 pętli o długości ok. 2,5 km. Wykorzystanie drogi stokowej pozwala na realizację trasy o zróżnicowanym profilu (podjazdy, zjazdy oraz odcinek płaski). Tuż obok znajduje się ośrodek rekreacyjny obsługujący również turystów, w tym grupy zorganizowane. Może on stanowić zaplecze socjalne.

□ Powiat limanowski, gm. Mszana Dolna – Lubomierz Rzeki

Lubomierz Rzeki, gm. Mszana Dolna		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	4,7 km	
Stopień trudności	łatwa	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	690 m - 750 m / 60 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak na terenach trawiastych	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	przy trasie
	transport publiczny	busy przy DW968 (500 m)
	odl. od autostrady	65 km
	odl. od DK	15 km
	odl. od DW	1 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (70 km)

Planowane trasy znajdują się na wysokości od 690 do 750 m n.p.m. w urozmaiconym terenie (otwarte polany, w pobliżu las). Ukształtowanie tereny pozwala na wytyczenie tras o dowolnym profilu wraz z miejscem na stadion (gmina ma w planach stworzenie na tym terenie gminnego ośrodka sportu). Na trasach rozgrywana jest regularnie Małopolska Liga SZS w biegach narciarskich. Specyficzny mikroklimat zapewnia pokrywę śnieżną średnio o 2 tygodnie dłużej niż w okolicznych lokalizacjach.

Dwie pętle o długościach 1700 i 3000 metrów. W planie jest połączenie istniejących pętli (1 700 i 3 000 m).

□ Powiat nowosądecki, gm. Grybów – Ptaszkowa

Ptaszkowa, gm. Grybów		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	5,5 km	
Stopień trudności	średnio trudna	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	470 m - 560 m / 90 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak na terenach trawiastych	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	przy trasie
	transport publiczny	busy na trasie Nowy Sącz - Grybów
	odl. od autostrady	75 km

	odl. od DK	6 km
	odl. od DW	6 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (70 km)

Trasy położone w m. Ptaszkowa. Od drogi wspinają się na stoki aż do granicy lasu. W Ptaszkowej znajduje się XVI-wieczny kościół pw. Wszystkich Świętych z płaskorzeźbą Wita Stwosza Modlitwa w Ogrojcu oraz wieża widokowa na szczycie Jaworza.

Trasy posiadają słabą infrastrukturę socjalną, jak i bazę noclegową. Najbliższa baza noclegowa znajduje się w Nowym Sączu.

Gmina Grybów przygotowuje teren pod trasy i rozpoczęła prace (budowa stadionu zimowego o wymiarach 40x80 metrów, prace nad trasą, miejscami są gotowe przecinki o szer. dochodzącej do 7 metrów). Na trasie miejscami konieczne będzie przeprowadzenie niwelacji terenu oraz wyrównanie trawersów. Przeprowadzono już budowę pola startowego, które jest największą inwestycją w zakresie robót ziemnych. Dla proponowanego przebiegu trasy konieczne będzie wybudowanie przepustów na potokach.

Trasa w większości prowadzona jest w terenie otwartym (łąki, polany), wzdłuż granicy lasu. Konieczne będzie dokonanie przecinki (kilkadziesiąt metrów) przy przejściu przez potoki oraz wycięcie miejscami krzaków, które znajdują się w obrębie trasy. Inwestycja jest na ukończeniu.

Z planowanego stadionu wychodzą dwie niezależne pętle o długości 2,5 i 3 km. Pierwszą pętlę można przedłużyć do 5 km. Położenie na wysokości ok. 500 m n.p.m. nie gwarantuje utrzymanie pokrywy śnieżnej w razie niesprzyjających warunków pogodowych. Inwestor rozważa także przygotowanie infrastruktury do sztucznego naśnieżania.

Trasy są miejscem treningów klubów LKS Cerbud Ptaszkowa oraz KS Jedność Nowy Sącz.

Powiat nowosądecki, gm. Piwniczna–Zdrój – Obidza

Obidza, gm. Piwniczna-Zdrój		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	8,2 km	
Stopień trudności	średnio trudna	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	890 m - 930 m / 40 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	pow. 90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak	
Integracja z siecią tras	możliwość zjazdu do Litmanovej (SK) lub przejazd do Jaworek	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, ośrodek w Litmanovej po stronie słowackiej	
Komunikacja	parking	brak
	transport publiczny	busy w Piwnicznej
	odl. od autostrady	90 km
	odl. od DK	8 km

	odl. od DW	8 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Tarnów (105 km)

Teren idealny do stworzenia kompleksu tras biegowych narciarskich (klasy Jakuszyc). Wysokość, północne nachylenie stoków, mikroklimat, duże podobieństwo terenowe i krajobrazowe do Jakuszyc. Droga dojazdowa z Piwnicznej wymaga rozbudowy, w sezonie zimowym dojazd bez napędu 4x4 nie jest niemożliwy. Brak jest obecnie zaplecza socjalnego. Najbliższe znajduje się w promieniu 1 km (pensjonaty, hotel, gastronomia). Baza noclegowa także w Piwnicznej-Zdroju, Rytrze.

Trasy zlokalizowane są na terenach gminy i Lasów Państwowych, a także prywatnych. Potencjalnym inwestorem może być gmina lub gmina w partnerstwie z inwestorem prywatnym. Sprzęt do przygotowania tras dostępny jest w Piwnicznej-Zdroju (8 km), a także w ośrodku narciarskim w Litmanovej na Słowacji.

Trasa pozbawiona jest trawersów, są zbudowane mostki nad potokami. Istnieje połączenie trasą biegową ze słowackim ośrodkiem Litmanova. Istnieje jedna pętla o długości 8 km, druga o długości powyżej 5 km, możliwość wytyczenia 3 pętli o długości ok. 2,5 km dla początkujących.

Teren wymaga budowy zaplecza socjalnego (szatnie, toalety, wypożyczalnia, serwis), miejsc odpoczynku na trasie. Budowa dodatkowych mostów nad potokiem. Możliwe jest wytyczenie dodatkowych pętli.

Trasy można wykorzystać także latem (bieganie, nordic walking, częściowo MTB).

Integracja z trasami słowackimi:

Do przygotowywanych tras na Obidzy, Słowacy doprowadzają nartostradę biegową o szerokości do 9 m, przygotowaną ratrakami. Szczególnie w weekendy na trasach pojawia się dużo gości z południowej granicy. Odległość ok. 8 km.

☐ Powiat nowotarski, gm. Czorsztyn – Kluszkowce (Wdźar)

Kluszkowce Wdźar, gm. Czorsztyn		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	6,5 km	
Stopień trudności	średnio trudna	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	640 m - 700 m / 60 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	nie	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	tak, CZORSZTYN-SKI	
Komunikacja	parking	tak, przy stacji narciarskiej
	transport publiczny	brak komunikacji miejskiej busy przy drodze wojewódzkiej
	odl. od autostrady	100 km
	odl. od DK	22 km

	odl. od DW	1 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (105 km)

Trasy zlokalizowane są na terenie ośrodka Czorsztynski w Kluszkowcach w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej Nowy Targ - Krościenko. W pobliżu znajduje się zamek w Czorsztynie, Niedzicy i Pieniny, a z drugiej strony pasmo Gorców.

Pełna infrastruktura socjalna, gastronomiczna i hotelowa zapewniona jest przez ośrodek narciarski. Baza noclegowa znajduje się w pobliskich pensjonatach i kwaterach prywatnych (Czorsztyn, Krościenko). Możliwy dojazd komunikacją z Krościenka lub Nowego Targu.

Potencjalnym inwestorem może być stacja narciarska.

Teren jest dobrze przygotowany, brak trawersów, idealnie nadaje się do stworzenia wyczynowych tras biegowych. Możliwość wytyczenia pętli do 10 km. Teren zwarty o dużym urozmaiceniu i zróżnicowanym profilu, możliwość naśnieżania poprzez rozbudowę infrastruktury z ośrodka narciarskiego.

Na trasach były rozgrywane kilkakrotnie zawody rangi MP – Ogólnopolskie Mistrzostwa Uczniowskich Klubów Sportowych.

Konieczna inwestycja polegająca na wytyczeniu tras, minimalne prace ziemne, oznakowanie.

Powiat nowotarski, miasto Nowy Targ, gm. Szaflary – lotnisko

Lotnisko, miasto Nowy Targ		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	istniejąca do modernizacji	
Długość	13,7 km	
Stopień trudności	łatwa	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	590 m - 660 m / 70 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	tak na częściach trawiastych	
Integracja z siecią tras	brak	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	brak	
Komunikacja	parking	tak, przy lotnisku
	transport publiczny	brak komunikacji miejskiej do terenu tras linie dalekobieżne z centrum Nowego Targu kolej (kierunek Kraków, Zakopane)
	odl. od autostrady	80 km
	odl. od DK	1 km
	odl. od DW	1 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (85 km)

Lokalizacja w mało zróżnicowanym terenie, jednak rozległym. Prowadzi łąkami i drogami gruntowymi wokół rezerwatu „Bór na Czerwonem”. Rozpoczyna się na lotnisku, wiedzie wzdłuż rezerwatu w stronę Gronkowa i miejscowości Bór, a następnie skręca w kierunku Szaflar i wraca wzdłuż Boru pod kładką na Dunajcu. Trasa została oznakowana znakami turystycznymi. Zlokalizowane jest na gruntach Miasta

Nowy Targ, Nadleśnictwa Nowy Targ oraz prywatnych.

Obecnie zaplecze socjalne i gastronomiczne może zapewnić lotnisko Nowy Targ, a baza noclegowa znajduje się w pobliskim mieście Nowy Targ. Transport zapewnia komunikacja miejska oraz dalekobieżne linie autobusowe przewoźników prywatnych, a także kolej. Przy lotnisku istnieje możliwość zaparkowania samochodów.

Zimą trasa przygotowywana jest ratrakiem (przez Miasto Nowy Targ), brak jest sztucznego naśnieżania. Możliwość dodatkowego wykorzystania – MTB oraz biegi (w tej samej lokalizacji planowana jest trasa biegowa wzdłuż Dunajca). Jest to najdłuższa pętla w Małopolsce.

W celu podniesienie standardu wymagane jest:

- zakup profesjonalnego ratraka do przygotowania trasy,
- zabezpieczenia trasy przez GOPR,
- wykonanie miejsca do samodzielnego serwisowania / smarowania nart oraz miejsc odpoczynku na trasie biegowej.
- wykonanie pełnego zaplecza socjalnego (szatnie, toalety) z wypożyczalnią i serwisem nart.

Na trasie od 10 lat organizowany jest Bieg Podhalański (drugim co do wielkości bieg narciarski w Polsce po Biegu Piastów). Jest największą masową imprezą dla narciarzy biegowych w Małopolsce.

Trasa spełnia potrzeby treningowe zawodników Klubu Sportowego „Gorce”, UKS „Szarotka”, UKS „Jedynka”, UKS „Orkan”.

□ Powiat nowosądecki, gm. Szczawnica - Jaworki

Jaworki, gm. Szczawnica		
Klasa trasy	rekreacyjno-sportowa	
Status trasy	planowana	
Długość	2 x 2,5 km	
Stopień trudności	średnia	
Wysokość n. p. m. / różnica wzniesień	690 m - 750 m / 70 m	
Zaleganie pokrywy śnieżnej	60-90 dni	
Bezpieczeństwo terenu	brak zagrożeń lawinami	
Przygotowanie trasy przy pokrywie 25-30 cm	brak możliwości	
Integracja z siecią tras	trasy rekreacyjne Szczawnica Jaworki możliwość przejścia na stronę słowacką (Litmanova)	
Integracja z ośrodkiem narciarstwa zjazdowego	„Arena Narciarska Jaworki – Homole” s. c. możliwość wykorzystania zaplecza socjalnego i usługowego, ratownicy, ratraki, skutery, naśnieżanie	
Komunikacja	parking	tak, przy ośrodku narciarskim
	transport publiczny	regularna linia bus do Szczawnicy linie dalekobieżne ze Szczawnicy
	odl. od autostrady	110 km
	odl. od DK	50 km
	odl. od DW	12 km
	najbliższe miasto >100 tys.	Kraków (120 km)

Teren położony w pobliżu wąwozu Homole i stacji narciarskiej „Arena Narciarska Jaworki – Homole”. Na miejscu zapewniona jest pełna infrastruktura, zaplecze socjalne i gastronomiczne. Parking na ok. 100 miejsc. Okolica atrakcyjna i popularna zarówno latem, jak i zimą (Pieniński Park Narodowy, przełom Dunajca, pobliskie rezerваты).

Oprócz zaplecza zapewniona jest komunikacja (parkingi, komunikacja lokalna, regularne kursy autobusów do Krakowa i Nowego Sącza) oraz baza noclegowa. Utrudniony dojazd z powodu dostępu z jednej strony drogą wojewódzką. Mankamentem jest droga dojazdowa na miejsce „stadionu”. Droga gruntowa wymaga poprawienia.

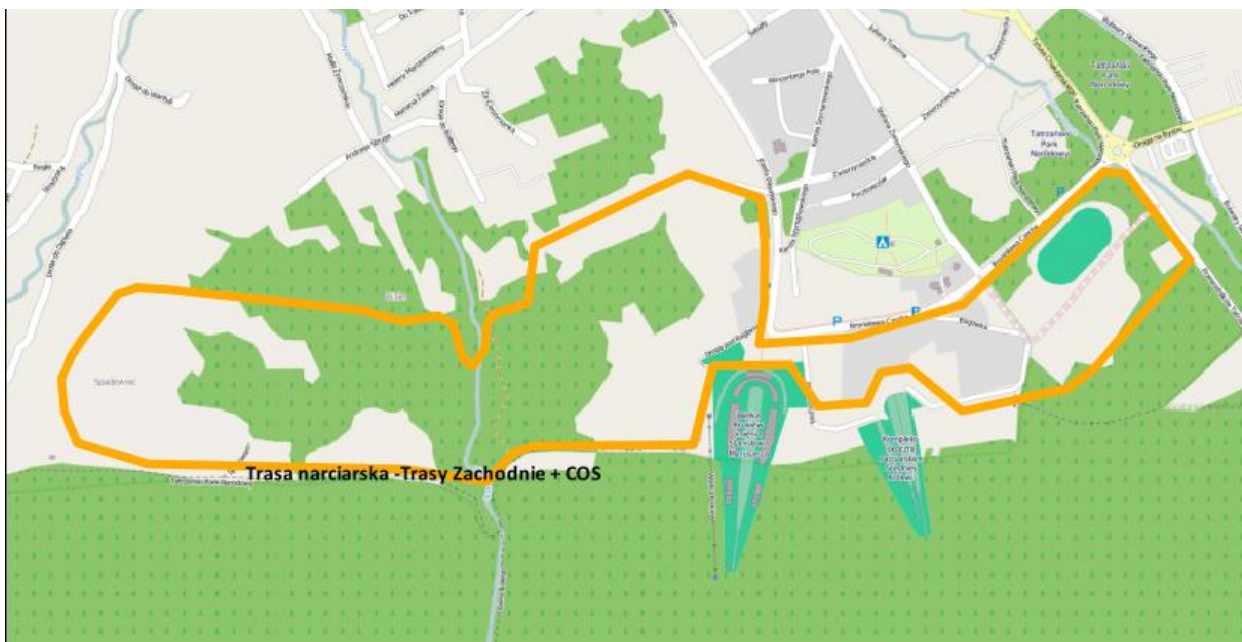
Lokalizacja zaproponowana przez gminę Szczawnica. Trasy są częściowo przygotowywane zimą przez w/w stację. Rozwój tras możliwy jest w porozumieniu pomiędzy gminą, Agencją Rynku Rolnego, Lasami Państwowymi oraz prywatnymi właścicielami gruntów (co nie powinno stanowić problemu ze względu na działalność stacji narciarskiej).

Trasy są zwarte, praktycznie z jednego centralnego miejsca widać 80% przebiegu, duże urozmaicenie terenu. Konieczne niewielkie ingerencje w stan obecny. Przygotowanie tras wymaga prac w postaci wycinki na odcinku ok. 30 m oraz profilowania terenu na odcinku ok. 1,5 km. Ukształtowanie terenu oraz wysokość spełniają wymogi częściowej homologacji FIS. Trasy można wydłużyć, jednak wymaga to zbudowania mostu nad potokiem, w celu przejścia na drugą stronę doliny.

Trasa posiadają bezpośrednie połączenie z trasą rekreacyjną. Ze względu na istniejące zaplecze oraz atrakcje w postaci pobliskich rezerwatów (Rezerwat Wąwóz Homole, Rezerwat Biała Woda) możliwe jest wykorzystanie ośrodka także w okresie letnim (MTB, nordic walking, szlaki piesze).

5.1.4. Profesjonalne narciarskie trasy biegowe

☐ **Zakopane: Trasy Zachodnie i Trasy COS** (traktowane jako całość)



Ilustracja 5: Obszar połączonych Tras Zachodnich i COS w Zakopanem.

Spełniają wszystkie wymogi (kandydatura do MŚ klasycznych), a osobno nie spełniają wymagań pełnej homologacji FIS)⁸⁵.

Uregulowania wymaga sytuacja prawna gruntów. Zarządca tras tj. Gmina Zakopana, posiada wieloletnie umowy dzierżawy. Należy poprawić ok. 2 kilometrowy odcinek tras zachodnich w lesie pod Regłami, konieczny drenaż zarówno poprzeczny jak też podłużny na odcinku 1000 m.

Dodatkowo wymagane jest poszerzenie mostu na trasie do szerokości pow. 6 metrów (prace trwają).

Biorąc pod uwagę wysokość, klimat, dojazd, oraz stronę medialną trasa rekomendowana do stworzenia trasy z homologacją FIS.

Trasa położna na wysokości 900m (najwyżej), zalegania pokrywy śnieżnej pow. 90 dni.

Posiada doskonale zaplecze techniczne, a także komunikację (parkingi, komunikacja lokalna, PKP, regularne kursy autobusów do Krakowa) oraz bazę noclegową zarówno w samym Zakopanem, jak i okolicznych miejscowościach (niewątpliwie najlepszą spośród kandydatów).

Zakopane posiada bogatą tradycję narciarską, na terenie działa wiele klubów oraz znajduje się siedziba Tatrzańskiego Związku Narciarskiego, Szkoła Mistrzostwa Sportowego oraz Centralny Ośrodek Sportu co zapewnia dostęp do kadry trenerskiej i instruktorów narciarstwa. Z tego zaplecza szkoleniowego wywodzi się ok. 200 zawodników z licencją PZN.

Trasę można wykorzystać do rekreacyjnego narciarstwa biegowego, natomiast latem trasy mogą być wykorzystywane jako trasy MTB oraz są już wykorzystywane jako trasy nartorolkowe.

Kompleks tras FIS w Zakopanem (tzw. trasy Zachodnie utrzymywane przez gminę Zakopane w połączeniu z trasą Centralnego Ośrodka Sportu), posiada najlepsze warunki dla przyjętych kryteriów, a mianowicie:

- inwestycja wymaga najmniejszych nakładów,
- warunki meteorologiczne: warunki śniegowe i wysokość położenia tras,
- walory turystyczne w tym baza noclegowa,
- transport,
- tradycje narciarskie regionu w tym baza zawodników i instruktorów,
- możliwość wykorzystania infrastruktury do innych celów.

Na chwilę obecną trasa ta jako jedyna w Małopolsce posiada pełną licencję FIS, tzn. że można na niej rozgrywać wszystkie konkurencje w biegach narciarskich od sprintów do maratonu – dystans 50 km. Jest to warunek ubiegania się o organizację Mistrzostw Świata w konkurencjach klasycznych. Mając w perspektywie kandydaturę tras w Zakopanem do Zimowych Igrzysk Olimpijskich 2022, jest to dedykowane rozwiązanie.

Trasa wymaga poprawek technicznych, poszerzenia mostka na trasach zachodnich i wykonania drenażu. Inwestycja w istniejącą infrastrukturę pozwoli na stworzenie jedynych w województwie tras biegowych w pełni profesjonalnych.

85 Szczegółowe dane nt. ośrodka narciarskiego znajdują się w Załączniku 2.

Zidentyfikowane problemy prawne, techniczne, formalne

Trasy położone są częściowo na gruntach prywatnych. Pomimo przyjętych kryteriów nie było możliwe zlokalizowanie tras tylko i wyłącznie na gruntach publicznych. Gmina Zakopane podpisała umowy wieloletnie umowy dzierżawy tych gruntów. Jak wynika z analizy dokumentacji, jaką gmina Zakopane przygotowała na potrzeby złożenia wniosku o organizację Mistrzostw Świata FIS w Narciarstwie Klasycznym w roku 2017, część tych umów kończy się w 2015 roku. W przypadku realizacji tras wg koncepcji konieczne będzie przedłużenie umowy dzierżawy.

Trasy przebiegają także przez teren Tatrzańskiego Parku Narodowego i w jego otulinie. W ww. dokumentacji gmina Zakopane potwierdza, że dyrekcja Parku wyraziła zgodę na rozbudowę infrastruktury na terenie COS (który to znajduje się na terenie Parku) jak i organizacji dużej imprezy, jaką są Mistrzostwa Świata.

5.2. Propozycja budowy infrastruktury towarzyszącej

5.2.1. Narciarskie trasy turystyczne back country

Dla tras turystycznych zaproponowano wyłącznie podstawową infrastrukturę, która będzie zwiększać bezpieczeństwo i komfort narciarzy. Inwestycje powinny być jak najmniejsze, niewywołujące potrzeby kosztownego utrzymania, ani nie powinny znacząco ingerować w krajobraz. Najważniejsze wydaje się **oznakowanie tras** spójnym systemem (wraz z mapami), a następnie utrzymanie oznaczeń, by te były widoczne i aktualne.

Podczas zimowej weryfikacji terenowej zaproponowanej trasy należy sprawdzić miejsca przecięcia szlaków z ciekami wodnymi – w takich miejscach konieczne może być **wybudowanie mostków lub kładek** (np. na potoku Poroniec między Zgorzeliskiem a Polaną Szymkówką). Mostki na mniejszych potokach są istotne również na początku zimy lub podczas roztopów, zwiększając bezpieczeństwo narciarzy i sprawiając, że niektóre odcinki będzie można przejść w każdych warunkach bez zdejmowania nart. Wiele cieków wodnych ma charakter sezonowy, stąd nie jest możliwa ich identyfikacja na etapie opracowania koncepcji.

Podczas planowania modernizacji dróg i linii kolejowych, a także podczas budowania nowych, należy za każdym razem zaplanować możliwość przejścia narciarzy i innych turystów. Należy w takich miejscach rozważyć rozwiązania przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną (na przykład w Naprawie przy przecięciu szlaku prowadzącego na Luboń Mały) lub rozwiązania stosowane na zagranicznych trasach narciarskich – tunele narciarskie pod obiektem liniowym będącym poważną przeszkodą terenową (np. w przypadku decyzji o wybudowaniu nowej linii kolejowej Kraków Podłęże – Piekietko – Nowy Targ lub drogi szybkiego ruchu).

Ze względu na wciąż małą popularność turystyki narciarskiej ważnym elementem dla rozpowszechnienia tej formy rekreacji może być **sieć wypożyczalni sprzętu narciarskiego**. Są one najczęściej lokalizowane przy przygotowywanych biegowych trasach narciarskich oraz przy wyciągach narciarskich. W miarę zwiększania się popularności narciarstwa back country należy zakładać, że coraz więcej wypożyczalni będzie oferować możliwość wypożyczenia tego rodzaju nart. Już dziś istnieją takie wypożyczalnie (np. w Dobrej, Rabce-Zdroju czy w Beskidzie Niskim). Dobrze wytyczona trasa będzie

czynnikiem rozwoju takich wypożyczalni, a dostępność takich wypożyczalni zwiększy popularność szlaków. Inwestycje w ten rodzaj infrastruktury powinny być czynione przez przedsiębiorców, a nie przez samorządy.

Wytyczenie szlaku powinno stanowić impuls do rozwoju infrastruktury wokół niego. Inwestycje powinny wspomagać rozwój ośrodków turystyki narciarskiej w pobliżu szlaku (tak jak ma to miejsce w przypadku Śnieżnych Tras w gminie Sękowa). Do rozwoju tej formy turystyki niezbędna jest jego promocja w formie imprez zorganizowanych przez lokalne władze (czy też kluby lub stowarzyszenia oraz przedsiębiorców). Organizacja grupowych lub indywidualnych wycieczek narciarskich powoduje napływ nowych turystów (zwykle amatorów, często wcześniej niezwiązanych z tą formą turystyki). To zaś powoduje rozwój usług lokalnych (oferty noclegowej czy gastronomicznej).

Ponieważ na etapie koncepcji nie jest możliwe wytypowanie takich ośrodków (praktycznie każda miejscowość z minimalną liczbą miejsc noclegowych może rozwijać tę formę aktywności) w przypadku projektów realizowanych przy udziale dofinansowania (np. środki UE) należy dopuścić także inwestycje w takie elementy infrastruktury dla turystyki narciarskiej jak:

- wypożyczalnie sprzętu narciarskiego do turystyki narciarskiej typu back-country,
- budowa miejsc biwakowych na szlaku i w jego pobliżu,
- wyposażenie do utrzymania szlaku (np. skutery, małe ratraki).

Należy także dopuścić modyfikacje szlaku w postaci łączników do okolicznych miejscowości, które będą stanowiły bazę dla turystów jak i tras alternatywnych tworzących pętle pozwalające wrócić do miejsca startu inną trasą. Ośrodki takie połączone ze szlakiem głównym będą mogły obsłużyć tę grupę turystów, którzy zdecydują się na przejście dłuższych odcinków szlaku, a w miarę rozwoju takich ośrodków powinien nastąpić wzrost ruchu zwłaszcza na odcinkach pomiędzy sąsiednimi ośrodkami.

Choć uwaga ta wykracza poza przedmiot niniejszego opracowania, to należy podkreślić konieczność poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego. Obecna sytuacja, w której narciarze na prawie każdą wyprawę, ze względu na brak odpowiednich połączeń, udają się prywatnymi samochodami, jest nieekologiczna i kosztowna społecznie, a dodatkowo zmusza do powrotu w miejsce wyjścia. W dobrze pojętym interesie społeczności lokalnych i samych przyjezdnych jest zaoferowanie turystom, narciarzom i rowerzystom zintegrowanej oferty transportowej, dzięki której przyjezdny nie będzie musiał wybierać samochodu.

W przebiegu trasy zaznaczono przystanki autobusowe i stacje kolejowe. Obecnie nie spełniają one dobrze swojej funkcji, gdyż nie dają narciarzowi gwarancji powrotu tego samego dnia. W związku z tym należy dążyć do skoordynowania rozkładów jazdy oraz taryf przewoźników obsługujących rejon szlaku.

Tablice informacyjne to przede wszystkim mapy z przebiegiem tras oraz innymi istotnymi informacjami np. długości trasy, stopniu trudności, warunkach panujących na trasie.

Wiaty – zapewniająca ochronę przed słońcem i deszczem, zlokalizowana na początku/końcu tras narciarskich tras biegowych oraz w miejscach odpoczynku na trasie.

5.3. Model zarządzania trasami

Ze względu na odmienny charakter tras turystycznych oraz rekreacyjnych i sportowo-rekreacyjnych, będą stosowane różne modele zarządzania.

Trasy turystyczne tworzą rozległą sieć i z tego powodu konieczne jest podejście „centralne” w celu utrzymania całego ciągu tras. W przypadku pozostałych tras narciarskich ze względu na ich lokalny charakter najczęściej zarządcą będzie inwestor (publiczny bądź prywatny). Nie ma tutaj żadnych ograniczeń i inwestor może także wybrać dowolnego operatora/zarządcę trasy z rynku (patrz model zarządzania trasami biegowymi - rozdział 4.3). Dość powszechne są modele partnerstwa publiczno-prywatnego, gdzie publiczny inwestor powierza utrzymanie trasy w zamian za czerpanie z niej korzyści.

5.3.1. Narciarskie trasy turystyczne - back country

Do obowiązków zarządzającego trasami powinno należeć:

- utrzymanie kompletności i aktualności oznaczeń szlaków (przynajmniej 3 razy w sezonie zimowym);
- utrzymanie i zapewnianie przejezdności szlaku (np. kontrola przejezdności szlaku – czy nie zalegają powalone drzewa, czy mostki nie zostały zniszczone) oraz interweniowanie u odpowiednich służb po uzyskaniu informacji o takich zakłóceniach;
- zbieranie i publikowanie informacji o pokrywie śniegowej oraz o ograniczeniach w dostępności szlaku.

Model zarządzania jest zależny od wielu czynników i trudny do określenia na tym etapie prac. Ostateczne rozstrzygnięcie musi wynikać z przeprowadzonych rozmów pomiędzy samorządami, stowarzyszeniami, zarządcami terenów.

Można rozpatrywać trzy modele zarządzania:

- a) centralny,
- b) lokalny,
- c) mieszany.

Wariant centralny polega na przekazaniu jednemu stowarzyszeniu lub przedsiębiorcy opieki nad całą trasą. Może to mieć charakter koncesji (w przypadku przedsiębiorców) lub działalności statutowej (stowarzyszenia).

Model lokalny polega na tym, że samorządy terytorialne, stowarzyszenia lub przedsiębiorcy dbają o trasę wyłącznie na fragmentach przebiegających przez ich terytorium (samorządy terytorialne) lub w rejonie sprzedaży swoich usług (stowarzyszenia, przedsiębiorcy).

Model mieszany pozostawia samorządom, stowarzyszeniom czy przedsiębiorcom ich zadania terenowe (jak choćby oznakowanie i utrzymanie szlaku), centralizuje natomiast na pewnym poziomie zadania promocji i informacji. W taki sposób dotychczasowe stowarzyszenia czy samorządy mogłyby nadal dbać o szlaki, natomiast jeden podmiot byłby odpowiedzialny za zbieranie danych o warunkach śniegowych, prowadzenie marketingu trasy czy aktualizowanie strony internetowej. Można by mu również przekazać obowiązki dbania o odcinki, na których dotychczas nie ma opiekuna.

Dla tak długiego szlaku obejmującego znaczną część województwa i przebiegającego przez wszystkie pasma górskie istotne jest, aby szlak był jednolicie oznakowany i utrzymany, a jednocześnie, aby odpowiednie służby były zlokalizowane jak najbliżej trasy. Z drugiej strony jako produkt regionalny należy mu zapewnić spójną i centralnie zarządzaną oprawę marketingową i informacyjną.

Z tego też względu proponuje się zastosować wariant mieszany, który poprzez lokalne działania będzie w stanie szybko i sprawnie reagować na warunki na szlaku, a centralny podmiot (województwo lub organizacja turystyczna) zadba o zachowanie standardów i promocję. Podmiot ten powinien dysponować wiedzą o całym przebiegu trasy, o własności gruntów oraz o dokonywanych zmianach czasowych i stałych.

W przypadku gdy nie zostanie podjęta decyzja o realizacji całego szlaku, lokalne środowiska będą mogły wytyczać odcinki w miejscach, gdzie będzie możliwe stworzenie warunków do utrzymania tras i organizacji imprez, które przyciągną turystów. Wtedy będzie funkcjonował model lokalny, przy czym sąsiadujące i połączone odcinki będą mogły wspólnie prowadzić działania marketingowe czy rozbudowywać infrastrukturę towarzyszącą.

5.4. Oznakowanie tras narciarskich

Podczas znakowania proponujemy przyjąć rozwiązania z instrukcji znakowania szlaków turystycznych PTTK⁸⁶ oraz uwzględnić pewne odstępstwa od instrukcji stosowane już dzisiaj w Beskidzie Niskim na Śnieżnych Trasach przez Lasy.

W instrukcji tej opisano m. in. ogólne zasady projektowania szlaków i ich prowadzenia, oznakowania, konserwacji i odnawiania, a także przedstawiono wzory znaków.

Zgodnie z powyższą instrukcją oznakowano wiele fragmentów szlaków narciarskich w Polsce i jej postanowienia bardzo dobrze sprawdzają się w praktyce. Drobne odstępstwa od instrukcji stosowane w Beskidzie Niskim na „Śnieżnych Trasach przez Lasy” polegają na dodaniu odpowiednika pieszego znaku skrętu (rys. 3 i 4 instrukcji) do oznakowania przebiegu szlaków narciarskich. Warto też uwzględnić stosowane w Beskidzie Niskim znaki ostrzegawcze przed przecięciem szlaku z drogą samochodową lub linią kolejową.

Na turystycznych trasach narciarskich należy również przygotować drogowskazy do punktów widokowych, atrakcji turystycznych czy innych miejsc wartych odwiedzenia znajdujących się w otoczeniu szlaku. Przykładem może być drogowskaz „szczyt Okrąglicy xxx m” – w przypadku wyznaczenia szlaku z pominięciem szczytu.

W miejscach otwartych i rozległych przestrzeni należy przygotować tyczki rozmieszczone w niewielkich odległościach – zapewniające bezpieczeństwo w czasie ograniczonej widoczności (np. mgły, zamieci). Tyczki takie są już stosowane w Beskidzie Niskim, a także na trasach narciarskich w Karkonoszach oraz trasach pieszych np. w Tatrach.

Należy podkreślić, że znaki dla narciarzy muszą być bardziej widoczne niż dla turystów pieszych. Wynika to przede wszystkim z większych prędkości poruszania się na nartach, a także trudniejszych warunków pogodowych, utrudniających orientację (śnieg utrudniający dostrzeżenie znaku namalowanego na

86 http://www.pttk.pl/pttk/przepisy/instrukcja_znakowania_szlakow_0707.pdf

drzewie lub mgłą). Narciarz zjeżdżający po stromych zboczach, gdy tylko ma taką możliwość, prawie zawsze wybiera otwarte polany, po których łatwiej i bezpieczniej zjechać niż na wielu odcinkach szlaku pieszego. Jeżeli trasa jest więc poprowadzona wzdłuż takiego szlaku, to należy zapewnić, by przynajmniej na górze i na dole polany znajdowała się tyczka informująca o dalszym przebiegu trasy. Idealnie by było, gdyby takie tyczki były też pośrodku polan.

W wybranych miejscach, przy początku odcinka trasy, na początku i końcu trasy, w ruchliwych miejscach odwiedzanych przez wiele osób, a także tam, gdzie ze względu na brak śniegu może wystąpić konieczność pokonania fragmentu trasy środkami komunikacji zbiorowej, można rozważyć postawienie tablic informacyjnych z mapą całego przebiegu trasy oraz opisem najważniejszych atrakcji turystycznych przy trasie lub w regionie.

Zalecane jest oznakowanie jednym kolorem na całej długości szlaku. Właściwym kolorem jest czerwony. Kolor ten jest tradycyjnie stosowany na szlakach o długich przebiegach i wiele fragmentów proponowanego szlaku jest już oznaczonych tym kolorem.

6. Analiza środowiskowa

Wstępna analiza środowiskowa opiera się na aktach prawnych krajowych:

1. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z późn. zm.; (Ustawa OOS).
2. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
3. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.
4. Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Trasy rowerowe, biegowe: nie są wskazane w ww. rozporządzeniu jako oddziałujące zawsze lub potencjalnie na środowisko (I lub II grupa); ze względu na charakter inwestycji wyznaczenie i budowa tras nie jest przedsięwzięciem mogąącym znacząco oddziaływać na środowisko (brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko).

Trasy narciarskie: są wskazane jako przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (par.3 pkt. 1 ppkt. 49) tzw. grupa II – obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może zostać stwierdzony na podstawie przeprowadzonego „screeningu” zgodnie z art. 63 ust. 1 Ustawy OOS (głównie trasa FIS) – decyzje środowiskowe wydają organy właściwe ze względu na lokalizację inwestycji.

We wszystkich inwestycjach konieczna będzie analiza oddziaływania przedsięwzięć na obszary Natura 2000 – opinię i decyzję wydaje Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie.

Wykaz obszarów, przez które przechodzą trasy, przedstawiono w poniższych tabelach.

Nazwa obszaru chronionego	Trasy rowerowe
Pustynia Błędowska	VeloPrądnik
Krzeszowice	VeloJura
Dolina Prądnika	VeloPrądnik, VeloJura
Raba z Mszanką	VeloRaba, VeloTatra
Torfowiska Orawsko-Nowotarskie	VeloDunajec
Dolina Białki	VeloDunajec
Górny Dunajec	VeloDunajec
Niedzica	VeloDunajec
Pieniny	VeloDunajec
Podkowce w Szczawnicy	VeloDunajec
Ostoja Popradzka	EV11, VeloDunajec, VeloKrynica
Środkowy Dunajec z dopływami	VeloDunajec
Nawojowa	VeloBeskid
Krynica	VeloKrynica
Wisłoka z dopływami	VeloBeskid
Ostoje Nietoperzy Powiatu Gorlickiego	VeloRopa
Ostoje Nietoperzy okolic Bukowca	VeloBiała
Biała Tarnowska	VeloBiała

Dolny Dunajec	EV11, VeloDunajec
Beskid Niski	VeloRopa
Puszcza Niepołomicka	EV11, EV4, VeloRaba
Dolina Dolnej Skawy	EV4, WTR, VeloSkawa
Dolina Dolnej Soły	VeloSoła
Stawy w Brzeszczach	EV4, WTR

Obszar chroniony	Narciarskie trasy biegowe	Trasy biegowe
Na Policy	tak	
Ostoja Gorczańska	tak	
Ostoja Popradzka	tak	tak
Pieniny	tak	
Małe Pieniny	tak	tak
Podkowce w Szczawnicy	tak	tak
Ostoje Nietoperzy Powiatu Gorlickiego	tak	tak
Ostoja Magurska	tak	
Tatry	tak	tak
Dolina Białki	tak	
Torfowiska Orawsko-Nowotarskie	tak	tak
Beskid Niski	tak	tak
Pieniny	tak	
Gorce	tak	
Pasma Pilicy	tak	
Puszcza Niepołomicka		tak

7. Analizy planistyczne

7.1. Transport rowerowy i turystyka rowerowa

Międzynarodowe dokumenty strategiczne

Transport rowerowy i turystyka rowerowa wpisują się w politykę zrównoważonego rozwoju przyjętą na Szczycie Ziemi w Rio de Janeiro w 1992 roku oraz zapisy Konstytucji RP. W Rio de Janeiro przyjęto dokument AGENDA 21, która postanawia, że wszystkie sektory ludzkiej aktywności powinny się odbywać zgodnie ze zrównoważonym rozwojem. AGENDA 21 postuluje rozwijanie i popieranie tańszych, mniej szkodliwych i bezpieczniejszych dla środowiska systemów transportu. AGENDA 21 oraz dokumenty: OECD, ECMT, WHO stawiają wobec władz różnych szczebli następujące wymagania:

- zintegrować zagospodarowanie terenu i planowanie transportu w taki sposób, aby zmniejszyć zapotrzebowanie na transport i umożliwić rozwój alternatywnych wobec samochodów form transportu,
- zachęcać do korzystania z nie silnikowych środków transportu poprzez tworzenie sieci tras dla rowerów,
- tak kształtować przestrzeń, aby ułatwić dostępność infrastrukturą dla rowerzystów: obszarów mieszkalnych, miejsc pracy, obszarów handlu, turystyki i wypoczynku,
- kreować dogodne warunki środowiskowe, sposoby osadnictwa oraz infrastrukturę transportu zbiorowego o dobrych standardach obsługi, które dopuszczają i będą stymulować istotny wzrost liczby podróży rowerowych,
- szeroko promować codzienne (regularne ćwiczenia fizyczne) i bezpieczne używanie roweru (fizycznie aktywny rodzaj transportu) dla poprawy zdrowotności społeczeństwa, szczególnie w zakresie chorób układu krążenia i chorób serca,
- zachęcać do rozwoju intermodalności transportu publicznego z rowerowym,
- promować proekologiczne postawy w dziedzinie transportu, takie jak: ograniczenie użytkowania samochodów, zmiana zachowań komunikacyjnych na rzecz podróży rowerowych.

Z kolei **Karta Transportu Środowiska i Zdrowia WHO** proponuje zwiększenie wykorzystania roweru jako sposobu poprawy zdrowotności społeczeństwa. Spowoduje to równocześnie korzystne zmiany w podziale zadań przewozowych, które przyczynią się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych oraz zahamowania zmian klimatycznych na kuli ziemskiej. Stworzenie warunków dla rozwoju transportu i turystyki rowerowej przyczyni się także do podniesienia jakości przestrzeni publicznej.

Dokumenty Komisji Europejskiej

W 1992 roku ukazała się „Zielona i Biała Księga” wspólna polityka transportowa na rzecz zrównoważonej mobilności, która proponuje usprawnienie procesu planowania przestrzennego (zwłaszcza użytkowania terenu) tak, aby ograniczyć zapotrzebowanie na przewozy (potrzebę ruchliwości) i umożliwić rozwój alternatywnych wobec samochodów form transportu. Widzi to przede wszystkim w rozwoju i podnoszeniu konkurencyjności mniej uciążliwych dla środowiska rodzajów transportu, takich jak: kolej, transport kombinowany, transport zbiorowy, transport nie silnikowy.

Kolejny dokument tzw. „**Biała Księga**” z 2001 roku⁸⁷ zachęca władze różnych szczebli do adaptacji transportu publicznego do przewożenia rowerów i poprawy bezpieczeństwa rowerzystów. Powinno się tworzyć alternatywę dla samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury (między innymi trasy rowerowe), jak i wysokich standardów usług (jakość, informacja).

Krajowe dokumenty strategiczne

Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015⁸⁸ (SRK) – jest podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety polityki rozwoju w perspektywie najbliższych lat oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Strategia Rozwoju Kraju jest nadrzędnym, wieloletnim dokumentem strategicznym rozwoju społeczno–gospodarczego kraju, stanowiącym punkt odniesienia zarówno dla innych strategii i programów rządowych, jak i opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Polska powinna wykorzystywać bogactwo swoich zasobów ludzkich, kulturowych i przyrodniczych, jak również czerpać korzyści z rozwoju turystyki przyczyniając się do wzrostu gospodarczego regionów, tworzenia nowych miejsc pracy oraz promocji regionów i kraju. Głównym celem strategii jest „podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski: poszczególnych obywateli i rodzin”. Podniesienie poziomu życia rozumiane jest jako wzrost dochodów w sektorze gospodarstw domowych, ułatwienie dostępu do edukacji i szkoleń, co prowadzi do podwyższenia poziomu wykształcenia społeczeństwa i podnoszenia kwalifikacji obywateli, wzrost zatrudnienia i wydajności pracy, skutkujące zarówno obniżeniem bezrobocia, jak i zwiększeniem poziomu aktywności zawodowej oraz poprawę zdrowotności mieszkańców Polski. Natomiast przez podniesienie jakości życia rozumie się możliwość korzystania z funkcjonalnej i łatwo dostępnej infrastruktury technicznej i społecznej, życie w czystym, zdrowym i sprzyjającym środowisku przyrodniczym, uczestnictwo w kulturze i turystyce. Wśród wskazanych priorytetów strategicznych SRK, istotnymi z punktu widzenia niniejszej koncepcji jest:

Priorytet 2 – poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej

Infrastruktura transportowa

Zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska będzie uzyskiwane poprzez wspieranie alternatywnych form transportu wobec transportu samochodowego.

Infrastruktura kultury, turystyki i sportu

Wspierane będą działania na rzecz infrastruktury turystycznej. Rozwijane będą kompleksowe szlaki turystyczne rozumiane jako trasy oraz zespoły: bazy noclegowej, bazy gastronomicznej, informacyjnej oraz infrastruktury towarzyszącej (paraturystycznej), w tym np. wypożyczalni sprzętu turystycznego, skupionej wokół atrakcji turystycznych tworzących rdzeń szlaku. Jednym z podstawowych czynników rozwoju turystyki jest dostępność terenów i obiektów, a to zależy przede wszystkim od stanu infrastruktury transportu. Jednocześnie wspomagane będzie upowszechnianie sportu jako istotnego czynnika podnoszenia poziomu kondycji fizycznej oraz przeciwdziałania negatywnym zjawiskom i patologiom społecznym. Tworzenie nowych oraz modernizacja istniejących obiektów sportowych i rekreacyjnych dostępnych dla obywateli będzie poszerzać możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu i promocji zdrowego trybu życia.

⁸⁷ White Paper: European Transport Policy for 2010: time to decide – 2001

⁸⁸ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 listopada 2006 r.

Priorytet 6 – Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej

Polska jest krajem zróżnicowanym regionalnie; istotne różnice w poziomie rozwoju oraz w jego uwarunkowaniach występują zarówno między regionami, jak i wewnątrz regionów. Polityka regionalna państwa w latach 2007–2015 koncentrować się będzie na tworzeniu warunków dla wzrostu konkurencyjności wszystkich regionów w taki sposób, aby sprzyjać spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz dążyć do wyrównywania szans rozwojowych województw, przy zachowaniu zasady zrównoważonego rozwoju. Dla podniesienia konkurencyjności polskich regionów niezbędne jest:

- wspieranie rozbudowy infrastruktury decydującej o konkurencyjności polskiej gospodarki i poszczególnych regionów. Wspomagana będzie odbudowa i modernizacja infrastruktury komunalnej i społecznej,
- wykorzystanie zasobów środowiska przyrodniczego jako istota potencjału rozwojowego,
- wspieranie rozwoju regionalnej przedsiębiorczości, jednym z ważniejszych działań powinny być inicjatywy na rzecz rozwoju turystyki, przyczyniające się do zwiększenia liczby miejsc pracy i wpływające na wzrost konkurencyjności regionów, wyrównanie szans rozwojowych obszarów,
- wspieranie działań wykorzystujących specyficzne uwarunkowania rozwoju regionów np. turystyczno–krajobrazowe, klimatyczne, wodne itp.

Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku⁸⁹

Dokument zakłada, że nowoczesny, konkurencyjny i wysokiej jakości produkt turystyczny zachęci turystów krajowych do podróży po Polsce oraz przyciągnie do Polski turystów zagranicznych. Autorzy uważają, że w tworzeniu polskiego produktu turystycznego warto wykorzystać zmieniające się na rynku trendy, modę na zdrowy styl życia, nowe formy spędzania wolnego czasu. Dokument opiera się na konstytucyjnej zasadzie zrównoważonego rozwoju. Wyznacza on główne kierunki rozwoju polskiej turystyki w postaci obszarów priorytetowych, tj.:

- produkt turystyczny o wysokiej konkurencyjności,
- rozwój zasobów ludzkich na rzecz rozwoju turystyki,
- wsparcie marketingowe,
- kształtowanie przestrzeni turystycznej.

W zakresie produktu turystycznego rekomendowane są działania ukierunkowane na kreowanie i rozwój konkurencyjnych produktów turystycznych, rozwój infrastruktury turystycznej, integrację produktów i oferty turystycznej regionów, rozwój przedsiębiorczości i działalności organizacji w dziedzinie turystyki, rozwój wiodących typów turystyki. W zakresie zasobów ludzkich rekomendowane są działania ukierunkowane na przygotowanie kadr operacyjnych gospodarki turystycznej, rozwój edukacji turystycznej i turystyki społecznej oraz monitorowanie potrzeb branży turystycznej w zakresie kadr zawodowych. W zakresie wsparcia marketingowego rekomendowane są działania ukierunkowane na usprawnienie systemu informacji turystycznej oraz zwiększenie efektywności działań marketingowych w turystyce, zwłaszcza w promocji. W zakresie kształtowania przestrzeni turystycznej rekomendowane są działania ukierunkowane na kształtowanie rozwoju turystyki w sposób zachowujący i podnoszący wartość przestrzeni oraz zwiększanie dostępności turystycznej regionu poprzez rozwój transportu. Koncepcja tras rowerowych w Małopolsce jest spójna z obszarami priorytetowymi, tj.:

89 Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa, wrzesień 2008 r.

- produktem turystycznym o wysokiej konkurencyjności,
- kształtowaniem przestrzeni turystycznej.

Strategia rozwoju turystyki w Polsce na lata 2007–2013⁹⁰

Przy ustalaniu kluczowych typów turystyki wzięto pod uwagę pięć obszarów marek polskiej turystyki mających największe szanse szybkiego wzrostu, zawartych w "Strategii rozwoju krajowego produktu turystycznego Polski" z 1997 r. W obszarze turystyki rekreacyjnej, aktywnej i specjalistycznej zaproponowano wspieranie turystyki rowerowej. Działanie wychodzi naprzeciw oczekiwaniom turystów, które są związane z dbaniem o właściwe samopoczucie oraz kondycję psychiczną i fizyczną. Poprzez aktywność fizyczną turystyka aktywna i specjalistyczna w ujęciu sektorowym czerpie i łączy wiele zasobów innych typów turystyki zapewniając tym samym właściwą dla turystyki wartość poznawczą. W konsekwencji umożliwienie pełniejszego udostępniania dyscyplin sportu i rekreacji w turystyce prowadzi w ujęciu przestrzennym do bezpośredniego łączenia oferty turystycznej terenów wiejskich ze zurbanizowanymi w ramach określonego produktu turystycznego.

Cel operacyjny IV.2 – Zwiększanie dostępności turystycznej regionów przez rozwój transportu. Budowa i modernizacja sieci komunikacyjnej powinna uwzględniać możliwości dotarcia turystów do najważniejszych obszarów i produktów turystycznych regionu. Dostępność komunikacyjna obszarów turystycznych stanowi podstawowy element poprawy konkurencyjności polskiej oferty turystycznej. Rozwój dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie i produktów turystycznych musi być dostosowany do pojemności ekologicznej środowiska i powinien uwzględniać wymogi ochrony wysokich walorów przyrodniczych terenów, na których planuje się rozwój infrastruktury transportowej. Propagowane powinny być proekologiczne powiązania transportowe tak, aby wraz ze wzrostem cenności przyrodniczej obszaru, wzrastał udział turystów korzystających z proekologicznych form przemieszczania się. Dotyczy to preferowania rozwoju różnych form transportu zbiorowego przede wszystkim poprzez wspieranie transportu kolejowego, a także innych form transportu zbiorowego oraz poprzez tworzenie warunków dla ruchu rowerowego.

Strategia Rozwoju Sportu w Polsce do roku 2015⁹¹

Ten dokument – wskazuje podstawowe kierunki działań, które powinny zostać podjęte przez poszczególne szczeble administracji. Przedstawiona w niej wizja sportu przewiduje dynamiczny jego rozwój oraz wzrost znaczenia dla szeroko rozumianego rozwoju człowieka. Sport ma w większym stopniu przyczyniać się do wartościowego spędzania wolnego czasu. Koncepcja wpisuje się w ogólne założenia „Strategii” oraz w Priorytet 1: Popularyzacja sportu dla wszystkich, zadanie 1.2.3: Promocja turystyki aktywnej. Jego celem jest zwiększenie zaangażowania społeczeństwa w regularną, nieprofesjonalną aktywność fizyczną. W ramach tego zadania podjęto próbę określenia zasad wykorzystania i wspierania programów turystyki aktywnej, związanej z szerokim katalogiem dyscyplin sportowych, wśród których wymienia się m. in. sporty rowerowe.

Polityka transportowa państwa na lata 2001– 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju⁹²

Koncepcja poprzez stworzenie warunków do uprawiania turystyki rowerowej wpisuje się w prezentowane

90 Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2007 r

91 Przyjęta 23 stycznia 2007 roku przez Radę Ministrów

92 Polityka transportowa państwa na lata 2001 – 2015 przyjęta przez Radę Ministrów w październiku 2001 roku

poniżej zasady polityki transportowej państwa:

- priorytet dla transportu zbiorowego oraz dla ruchu pieszego i rowerowego;
- ograniczona swoboda korzystania z samochodu w niektórych strefach (zwłaszcza centrum miasta i innych intensywnie zabudowanych obszarach, obszarach cennych przyrodniczo);
- racjonalizacja zapotrzebowania na przejazdy i rozwijanie systemu zachęt do korzystania z transportu publicznego oraz ruchu pieszego i rowerowego, między innymi poprzez odpowiednią politykę planowania użytkowania i intensywności zagospodarowania terenu.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025⁹³

Dokument jest kontynuacją wyżej omówionej „Polityki transportowej państwa na lata 2001 – 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju”. Uwzględniono w nim warunki wynikające z przystąpienia Polski do UE, a także sformułowania polityki UE „Europejska polityka transportowa do 2010 roku – czas na decyzje” (wrzesień 2001).

Koncepcja bezpośrednio wpisuje się w czwarty spośród 10 priorytetów dokumentu – określony jako poprawa warunków ruchu rowerowego.

W rozdziale „Trendy” zwraca się uwagę na rosnące zapotrzebowanie użytkowników na rozwój transportu rowerowego i poprawę warunków ruchu pieszego, w tym przez tworzenie wydzielonych stref ruchu pieszego. W rozdziale „Prognozy ruchliwości i przewozów” przewiduje się wzrost udziału transportu intermodalnego, a ruch rowerowy jest jednym z elementów tego transportu. Wprost do ruchu rowerowego można odnieść narzędzia, jakimi państwo będzie wspierało te środki, które charakteryzują się mniejszym zużyciem energii, mniejszym zapotrzebowaniem terenu i mniejszym wpływem na środowisko i warunki życia. W rozdziale „Cele polityki transportowej” w aspekcie społecznym zwraca się uwagę na dążenie do równoprawności w dostępie do środków transportu (w celu ułatwienia dostępu do miejsc pracy, szkół, usług oraz rekreacji i turystyki), dążenie do zmniejszenia zagrożenia społeczeństwa wypadkami oraz do ograniczenia uciążliwości transportu dla mieszkańców. Natomiast w aspekcie ekologicznym podkreśla się dążenie do zachowania równowagi między zaspakajaniem potrzeb człowieka i troską o jego bezpieczeństwo, a zachowaniem walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów z zabezpieczeniem interesów przyszłych pokoleń.

W rozdziale „Zasady polityki transportowej” wymieniono zasadę wspierania energooszczędnych i mniej obciążających środowisko gałęzi i form transportu: roweru i ruchu pieszego. W rozdziale „Priorytety” wymienia się konieczność poprawy jakości transportu w miastach, w tym poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego. W rozdziale „Bezpieczeństwo w transporcie” podkreśla się konieczność ochrony pieszych, rowerzystów i dzieci. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są grupą wymagającą specjalnej ochrony, gdyż stanowią prawie połowę ofiar wypadków drogowych, a w obszarach miejskich – jeszcze więcej. Cel ten będzie osiągnięty przez zmiany prawne i budowę wydzielonych tras rowerowych.

W rozdziale „Transport w miastach” akcentuje się konieczność promowania roweru jako ekologicznego środka transportu, między innymi poprzez wspieranie rozwoju sieci tras rowerowych, a także poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno – reklamową „kultury mobilności”, promującą postawy skłaniające do korzystania z rowerów oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.

⁹³ Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025. Ministerstwo Infrastruktury, czerwiec 2005

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)⁹⁴

Promowanie komunikacji rowerowej. Upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu dla samochodów, promowanie ruchu rowerowego i pieszego; promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport. Zmniejszanie kongestii transportu, poprzez: zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób, zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi), optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób, promocję ruchu pieszego, rowerowego, oddziaływanie na równomierny rozkład przewozów miejskich redukujący zjawisko szczytu transportowego.

Polityka ekologiczna państwa

W maju 1991 roku Sejm RP przyjął dokument „Polityka ekologiczna państwa”. W jej ramach ustalono podstawowe zasady rozwoju gospodarczego, określone mianem zrównoważonego rozwoju. Jego istotą jest to, że ochrona środowiska odbywa się poprzez właściwy, a więc proekologiczny rozwój społeczny i gospodarczy. W zakresie transportu należy m. in. wprowadzić sieć tras dla rowerów. W przedłożonym Sejmowi RP przez Radę Ministrów (13 lipca 2000 roku) dokumencie – II Polityka Ekologiczna Państwa i następujących dokumentach – podtrzymano zalecenie promocji transportu rowerowego.

Wojewódzkie dokumenty strategiczne

Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego 2011 – 2020⁹⁵

Koncepcja zapewnia poprawę dostępności dzięki efektywnie funkcjonującej infrastrukturze rowerowej i transportu zbiorowego. Zasada ta stanowi jeden z priorytetów strategii. Strategia chce wspierać działania związane z rozwojem kierunków turystyki, wyznaczających przewagę konkurencyjną Małopolski a wśród nich wymienia się turystykę aktywną, rekreacyjną i specjalistyczną, do której zalicza się turystykę rowerową, rekreację biegową oraz narciarską. Strategia wspiera warunki dla rozwoju transportu ekologicznego i intermodalnego. W obszarach miejskich strategia dostrzega konieczność rozwoju infrastruktury rowerowej oraz wzmocnienia komunikacji zbiorowej.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego⁹⁶

Harmonijne gospodarowanie przestrzenią ma polegać przede wszystkim na podejmowaniu działań zogniskowanych na rzecz poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej województwa oraz na rzecz ochrony walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego. Zgodnie z zapisami Planu zarówno mieszkańcy, jak i goście województwa powinni mieć możliwość dostępu do chronionych zasobów przy zachowaniu dbałości o rozwój bioróżnorodności i poszanowaniu dziedzictwa kulturowego. Dziedzictwo kulturowe – obejmujące zabytki, układy urbanistyczne, parki kulturowe, szlaki kulturowe i krajobrazy – powinno wraz z siecią połączeń drogowych, kolejowych i rowerowych oraz infrastrukturą turystyczną utworzyć regionalny produkt turystyczno–kulturowy. Wsparciem dla turystyki krajoznawczej, kulturowej powinna stać się turystyka przyrodnicza, uzdrowiskowa oraz agroturystyka i rekreacja, zwłaszcza specjalizowana. Turystyka przyrodnicza w tym rowerowa powinna być rozwijana na bazie parków narodowych i krajobrazowych, rezerwatów przyrody, pomników przyrody i muzeów

94 Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Warszawa 2013

95 Przyjęta Uchwałą Nr XII/183/11 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 września 2011 roku

96 Przyjęty Uchwałą Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 roku

przyrodniczych powiązanych z tymi obszarami. Wprowadzenie infrastruktury turystycznej na obszary chronione winno być poprzedzone uzgodnieniami z właściwymi jednostkami. Turystyka kulturowo – etniczna, w tym rowerowa powinna być rozwijana na bazie walorów kulturowych województwa. Turystyka kwalifikowana, wzbogacająca o niekonwencjonalne formy turystykę tradycyjną i przedłużająca sezon turystyczny, powinna rozwijać się na bazie terenów i obiektów przydatnych dla turystyki sprawnościowej, szkół przetrwania, szlaków dla rajdów także rowerowych, narciarskich powiązanych z walorami turystyki przyrodniczej i kulturowo – etnicznej.

Małopolska strategia rozwoju turystyki na lata 2007 – 2013⁹⁷

Ten dokument cytuje ww. zapisy planu zagospodarowania przestrzennego województwa, ale także podaje bardzo ważne wyniki konsultacji społecznych dotyczące rozwoju turystyki na terenie województwa małopolskiego. Turystyka rowerowa została zaliczona do grupy o największym potencjale rozwoju (11% wskazań). W opinii respondentów turystyka rowerowa w pierwszym rządzie powinna być wspierana przez samorząd województwa (17% wskazań).

Kierunki rozwoju turystyki dla województwa małopolskiego na lata 2008 – 2013⁹⁸

Wśród produktów dokument wymienia turystykę aktywną, rekreacyjną i specjalistyczną obejmującą wszelkie formy uprawiania aktywności ruchowej, w tym wymagających specjalnych kwalifikacji, sprzętu oraz odpowiedniego przygotowania. Województwo małopolskie posiada wyjątkowo dobre warunki przyrodnicze do rozwoju tego rodzaju turystyki. Do najważniejszych aktywności wchodzących w skład turystyki aktywnej, specjalistycznej i rekreacyjnej zaliczono turystykę rowerową. Dokument wskazuje na niedostateczną ilość tras rowerowych. Czynnikiem sprzyjającym będzie obserwowany obecnie wzrost zainteresowania turystyką aktywną ze szczególnym uwzględnieniem turystyki rowerowej.

KIERUNEK II: ROZWÓJ PRODUKTU MARKOWEGO – TURYSTYKA REKREACYJNA, AKTYWNA I SPECJALISTYCZNA i w ramach tego kierunku doskonalenie produktów górskiej turystyki rowerowej oraz wspieranie rozwoju turystyki rowerowej krajoznawczej. Rozwój rowerowych szlaków turystycznych o zasięgu ponadregionalnym np. Greenways, Karpacki Szlak Rowerowy, Szlak Bursztynowy, szlaki EuroVelo oraz budowa dróg rowerowych np. Wiślana Trasa Rowerowa.

BUDOWANIE INFRASTRUKTURY WSPOMAGAJĄCEJ ROZWÓJ MARKOWYCH PRODUKTÓW TURYSTYCZNYCH.

Wypracowany zostanie plan zwiększenia roli transportu publicznego w obsłudze strumieni ruchu turystycznego w województwie. Ułatwienie dostępu do pozametropolitalnych obszarów województwa dla turystów niezmotoryzowanych, wypracowanie i wdrożenie koncepcji regionalnego systemu szlaków rowerowych.

KIERUNEK X: ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TURYSTYCZNEJ

Opracowanie planu obsługi ruchu turystycznego transportem publicznym oraz opracowanie planu rozwoju infrastruktury i usług dla transportu rowerowego.

97 Małopolska Organizacja Turystyczna. Kraków 2006

98 Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Kraków 2008

Program Strategiczny Dziedzictwo i Przemysły Czasu Wolnego⁹⁹

Propozycje przedsięwzięć do programu strategicznego DZIEDZICTWO I PRZEMYSŁY CZASU WOLNEGO zgłoszone do banku projektów regionalnych związane z turystyką i transportem rowerowym:

1. Urząd Miasta Krakowa – Budowa kładki pieszo–rowerowej przez Wisłę „Kazimierz – Ludwinów” w rejonie ul. Wietora i ul. Ludwinowskiej.
2. Urząd Gminy Zabierzów – Rowerem bliżej.
3. Gmina Drwinia – Rowerem wzdłuż Wisły – trasa rowerowa wałami rzeki Wisły.
4. Marek Zamana – Koordynator Krajowy Europejskiej Federacji Cyklistów w Polsce Rozbudowa tras rowerowych w województwie małopolskim oraz włączenie Małopolski w Europejską Sieć Szlaków Rowerowych EuroVelo.
5. Miasto i Gmina Szczawnica – System ścieżek rowerowych na terenie gmin Pienińskich.
6. Gmina Niepołomice – Wiślana Trasa Rowerowa na wschód od Krakowa – odcinek Kraków Podgórze – Niepołomice – Puszcza Niepołomska po prawobrzeżnym wale wiślanym.

Program Ochrony Środowiska Województwa Małopolskiego na lata 2007–2014¹⁰⁰

1. Rozwój ekologicznej komunikacji miejskiej.
2. Rozwój transportu kolejowego i kolejowo–tramwajowego.
3. Tworzenie warunków dla rozwoju ruchu rowerowego.

Subregionalny Program Rozwoju 2014–2020¹⁰¹

OBSZAR TEMATYCZNY 3.

DYNAMIZOWANIE ROZWOJU KRAKOWSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

system tras rowerowych w subregionie OBSZAR TEMATYCZNY 2

ROZWÓJ POTENCJAŁU GOSPODARCZEGO SUBREGIONÓW. Poprawa warunków dla rozwoju przemysłów czasu wolnego w subregionie: turystyka aktywna, rekreacyjna i specjalistyczna, rozwój szlaków rowerowych.

Rozwój subregionalnego systemu transportowego; transport publiczny i system tras rowerowych.

STRATEGIA DLA ROZWOJU POLSKI POŁUDNIOWEJ W OBSZARZE WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO I ŚLĄSKIEGO DO ROKU 2020¹⁰²

Wspólne produkty turystyczne, w tym zrealizowane projekty infrastruktury turystycznej integrującej makroregion ścieżki rowerowe.

Rozwijanie wspólnych tematycznych szlaków turystycznych – np. „rowerem po Polsce Południowej”, Ścieżka edukacyjna pieszo–rowerowa prawym wałem Wisły.

⁹⁹ Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Kraków 2013

¹⁰⁰ Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Kraków 2007.

¹⁰¹ ZARZĄD WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO. Załącznik nr 1 do uchwały Nr 1077/12 ZWM z dn. 31 sierpnia 2012

¹⁰² Przyjęcie projektu Strategii dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020. Uchwała Zarządu Województwa Śląskiego Nr 2249/176/IV/2012 z dnia 09.08.2012 r. oraz Uchwała Zarządu Województwa Małopolskiego Nr 1044/12 z dnia 28.08.2012

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010–2030¹⁰³

Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010–2030 nie podejmuje w sposób bezpośredni problematyki transportu rowerowego, nie mniej jednak w rozdziale 7.3.5 dot. transportu publicznego definiuje zagadnienia, w których mieści się również transport rowerowy tj.: tworzenie intermodalnych węzłów przesiadkowych w miastach – mając na uwadze zapisy Białej Księgi, wg której „Tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury”.

Realizując ten zapis i mając na uwadze rozwój systemu rowerowego, Województwo Małopolskie w ramach prac zmierzających do uruchomienia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej koordynuje i dofinansowuje tworzenie sieci Park&Ride oraz Bike&Ride. Ponadto kupując nowy tabor do obsługi połączeń kolejowych, zwraca uwagę na wyposażanie go w stojaki dla rowerów.

7.2. Bezpieczeństwo na trasach narciarskich

Ustawa¹⁰⁴ o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich wprowadza definicje:

narciarska trasa biegowa – rozumie się przez to tereny wyznaczone i odpowiednio oznakowane, przeznaczone do uprawiania narciarstwa biegowe-go o szerokości co najmniej 3 m.

zorganizowany teren narciarski – rozumie się przez to ogólnie udostępnione i odpowiednio naśnieżone lub z odpowiednio przygotowanym sztucznym podłożem, oznaczone i zabezpieczone tereny przeznaczone do uprawiania narciarstwa lub snowboardingu, znajdujące się przy urządzeniach transportu linowego lub taśmowego przeznaczonych do transportu osób, a także narciarskie trasy biegowe oraz parki narciarskie i półka ćwiczebne.

Dalej (art. 19) w ustawie mowa jest o konieczności zabezpieczenia tras m. in.:

1. Za zapewnienie warunków bezpieczeństwa osób przebywających na zorganizowanych terenach narciarskich odpowiada zarządzający tymi terenami.
2. Zapewnienie warunków bezpieczeństwa na terenach, o których mowa w ust. 1, polega w szczególności na:
 - 1) przygotowaniu, oznakowaniu, zabezpieczeniu terenów, obiektów i urządzeń służących do uprawiania narciarstwa i snowboardingu, oraz bieżącej kontroli stanu zabezpieczeń, oznaczeń i warunków narciarskich;
 - 2) **zapewnieniu ratownictwa narciarskiego;**
 - 3) określeniu i upowszechnieniu zasad korzystania z danego terenu, obiektu i urządzenia;
 - 4) informowaniu o warunkach narciarskich i ich zmianach;
 - 5) prowadzeniu działalności profilaktycznej i informacyjnej dotyczącej bezpieczeństwa podczas uprawiania narciarstwa i snowboardingu;
 - 6) przekazywaniu informacji i tworzeniu ułatwień szczególnie istotnych dla po-trzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności, a przebywającymi na zorganizowanych terenach narciarskich;

¹⁰³ Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Kraków 2011

¹⁰⁴ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. 2011 nr 208 poz. 1241)

Przedmiotowa ustawa w praktyce utrudnia lub uniemożliwia oznakowanie i utrzymywanie legalnie zorganizowanych tras narciarskich biegowych. Większość biegowych tras narciarskich (czy to rekreacyjnych, czy sportowo–rekreacyjnych) posiada szerokość większą od 3 m, co umożliwia bieganie zarówno techniką dowolną jak też klasyczną.

Koszt zapewnienia ratownictwa narciarskiego (trasa narciarstwa biegowego podlega tym samym przepisom co trasy alpejskie przy wyciągach narciarskich) jest obecnie zbyt duży dla samorządów czy inwestorów prywatnych.

Ustawa wymaga skontrolowania trasy przez GOPR (TOPR) przed otwarciem i po zamknięciu tras, podczas gdy na trasach rekreacyjnych może nie być stałej obsługi.

Doskonałym przykładem są tutaj Jakuszyce. Stowarzyszenie Bieg Piastów, które jest operatorem tras, przeznaczył w ubiegłym sezonie prawie 100 tys. złotych na wypełnienie warunków Ustawy.

7.3. Analiza planów miejscowych oraz własności gruntów

Informacje o własności gruntów dla ścieżek biegowych zawarte są w rozdziale 4.1, a dla tras narciarskich w rozdziale 5.1. Ścieżki biegowe w całości zostały zlokalizowane na terenach publicznych, a inwestycje tras narciarskich są przygotowywane przez inwestorów, którzy posiadają stosowane umowy lub też zamierzają wykupić grunty.

Trasy rowerowe w większości przypadków prowadzone są po istniejących drogach, szlakach, wałach cieków wodnych lub terenach, których zarządcy nie są zobowiązani do tworzenia miejscowych planów zagospodarowania terenów. W tym kontekście trasy te, w każdym przypadku są zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego lub z kierunkami rozwoju lokalnego (w przypadku braku planów zagospodarowania przestrzennego danej JST). W niniejszej analizie poddano ocenie tylko te dokumenty planistyczne gmin, w których trasy rowerowe przebiegają przez obszary inne niż ogólnie dostępne dla ruchu i wcześniej do tego nieprzeznaczone.

Punktowo występują odcinki w gruntach prywatnych np. wzdłuż Prądnika, pojedyncze niewyłączone działki na wałach przeciwpowodziowych oraz na planowanych zjazdach/połączeniach nowych dróg z istniejącym układem drogowym. Poniżej zawarto szczegółowe informacje dla poszczególnych tras rowerowych z wyłączeniem odcinków wspólnych.

Z uwagi na brak obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w niektórych przypadkach odniesiono się do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego¹⁰⁵ lub Studium Rozwoju JST.

W każdym przypadku trasy także konsultowano z gminami, które mogły zgłaszać uwagi co do przebiegu proponowanych tras rowerowych.

Wiślana Trasa Rowerowa

Trasa w zdecydowanej większości przebiega po wale i istniejących drogach. W gminach, w których będzie przebiegać w terenie innym, niż wspomniany powyżej przytoczona zostanie uchwała Rady Gminy wraz z omówieniem postanowień planu. Z dokumentów planistycznych wynika, że trasy rowerowe

¹⁰⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUIKZP).

w zasadzie w każdym rodzaju przestrzeni i jego zagospodarowania mogą być realizowane w najgorszym przypadku jako przeznaczenie uzupełniające.

Powiat dąbrowski (gminy: Szczucin, Mędrzechów, Bolesław, Gręboszów)

Trasa w powiecie przebiega przez 4 gminy. W każdym z nich prowadzona jest po prawym wale Wisły. Miejscowe plany nie mają zapisów zakazujących realizację tras rowerowych w tej przestrzeni. Lokalnie przewidziano budowę dróg rowerowych i tras dla turystyki rowerowej, które mogą stanowić lokalne połączenie z omawianą trasą główną.

Powiat tarnowski (gmina Wietrzychowice)

W tym powiecie trasa przebiega po wale Wisły tylko i wyłącznie w gminie Wietrzychowice, która także postuluje rozwój turystyki rowerowej i lokalnie pragnie je budować w okolicach centrum rehabilitacyjnego w Jadownikach Mokrych. Tutaj też nie widać przeszkód, by połączyć je z omawianą trasą główną.

Powiat brzeski (gmina Szczurowa)

W tym powiecie trasa przebiega po wale Wisły tylko i wyłącznie w gminie Szczurowa. Na podstawie Uchwały NR III/14/2006 Rady gminy w Szczurowej z dnia 29 grudnia 2006 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego¹⁰⁶ gminy Szczurowa, dla terenów zabudowy, zielonych, rolniczych każdego przeznaczenia, terenów zalewowych ustala się każdorazowo w przeznaczeniu uzupełniającym – m. in. ścieżki rowerowe.

W kolejnych powiatach i gminach sytuacja jest analogiczna (przebieg wałem Wisły):

Powiat bocheński (gmina Drwinia)

Powiat wielicki (gminy: Niepołomice, Wieliczka)

Miasto na prawach powiatu, gmina Kraków

Trasa przebiega drogami ogólnodostępnymi oraz lewym wałem Wisły i wpisuje się w Zaktualizowane Studium tras rowerowych dla Miasta Krakowa z roku 2009, biegnąc po planowanych trasach nr 2, 3. Opracowywana obecnie (wystawiona do publicznych konsultacji – do 29 lipca 2013) uchwała zmieniająca Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego przyjętego Uchwałą Rady Miasta Krakowa nr XII/87/03 w dniu 16 kwietnia 2003 przewiduje budowę ciągów rowerowych w tzw. Parku Rzecznym Wisły.

Powiat krakowski (gminy: Liszki, Skawina, Czernichów)

W gminie Liszki na podstawie uchwały nr XII/87/07 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Liszki, wyznacza się tereny zieleni o funkcjach ekologicznych i ochronnych położone w starorzeczach Wisły oraz stanowiące obudowę biologiczną cieków oznaczone na rysunku planu odpowiednio symbolem ZE/W2 oraz ZE/W3. Ustala się podstawowe przeznaczenie terenów ZE/W2 oraz ZE/W3 pod: 1) urządzenia regulacji i utrzymania wód oraz ochrony przeciwpowodziowej, 2) ścieżki, ścieżki rowerowe, szlaki turystyczne.

¹⁰⁶ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP).

Powiat wadowicki (gminy: Brzeźnica, Spytkowice), Powiat oświęcimski (gminy: Zator, Przeciszów, Oświęcim, Brzeszcze)

W gminie Zator trasa z wału Wisły przechodzi na wał Skawy i dalej na drogę lokalną do miejscowości Podolsze. Dalej w gminie Przeciszów biegnie drogą w stronę miejscowości Las, by kolejny raz wykorzystać wał wzdłuż kanału Wisły. Tutaj występuje przebieg przez atrakcyjny krajobrazowo teren cieków wodnych, na którym na mocy UCHWAŁY Nr XXV/181/13 RADY GMINY PRZECISZÓW z dnia 22 marca 2013 roku w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Przeciszów dopuszcza na terenach o symbolu 14.P.ZE – oznaczenie na rysunku planu: „teren zieleni towarzyszącej ciekom”, przeznacza się pod zieleń wzdłuż cieków, rowów oraz innych obniżeń terenowych oraz dopuszcza się ścieżki edukacyjne, szlaki turystyczne, ciągi piesze i rowerowe; obiekty małej architektury. Takie dopuszczenie przewidziano także dla każdego terenów związanych z ciągami komunikacyjnymi i terenami zabudowy w ramach tzw. komunikacji wewnętrznej.

W gminie Oświęcim oraz Mieście Oświęcim i dalej w gminie Brzeszcze trasy przebiegają po istniejących drogach publicznych bądź w ich pasie drogowym. SUIKZP miasta Oświęcimia przewiduje uznanie roweru jako pełnoprawnego środka obsługi komunikacyjnej miasta, uzasadnione względami ekologicznymi i utworzenie spójnego i bezpiecznego systemu dróg rowerowych, powiązanych z formami transportu zbiorowego, a w szczególności:

- a) wytyczenie i budowa systemu tras komunikacji rowerowej;
- b) wprowadzenie ułatwień dla rowerzystów w obrębie istniejącego układu ulicznego, w postaci wykorzystania chodników (gdzie jest to możliwe), wydzielania ścieżek rowerowych, czytelnie podłączonych do ścieżek lub chodników, kanalizacji ruchu z uwzględnieniem rowerzystów na skrzyżowaniach, urządzenie i odpowiednie wyposażenie miejsc pozostawiania rowerów;
- c) wprowadzanie i utrzymywanie zieleni w otoczeniu ciągów pieszych i tras rowerowych;
- d) modernizacja i uzupełnianie urządzeń ulic, w tym niezbędne poszerzenia jezdni oraz wyznaczenie pasów dla rowerzystów;
- e) urządzenie ciągów pieszych i rowerowych na wyznaczonych trasach.

Podsumowując, WTR na całym odcinku przebiega terenami publicznymi. Na wale Wisły występują krótkie odcinki wymagające wywłaszczenia.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	75%	Skarb Państwa, Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	<1%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	3%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	20%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	1%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	<1%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	<1%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloSoła

SUIKZP miasta Oświęcimia przewiduje uznanie roweru jako pełnoprawnego środka obsługi komunikacyjnej miasta, uzasadnione względami ekologicznymi i utworzenie spójnego i bezpiecznego systemu dróg rowerowych, powiązanych z formami transportu zbiorowego, a w szczególności:

- a) wytyczenie i budowa systemu tras komunikacji rowerowej;
- b) wprowadzenie ułatwień dla rowerzystów w obrębie istniejącego układu ulicznego, w postaci wykorzystania chodników (gdzie jest to możliwe), wydzielania ścieżek rowerowych, czytelnie podłączonych do ścieżek lub chodników, kanalizacji ruchu z uwzględnieniem rowerzystów na skrzyżowaniach, urządzenie i odpowiednie wyposażenie miejsc pozostawiania rowerów;
- c) wprowadzanie i utrzymywanie zieleni w otoczeniu ciągów pieszych i tras rowerowych;
- d) modernizacja i uzupełnianie urządzeń ulic, w tym niezbędne poszerzenia jezdni oraz wyznaczenie pasów dla rowerzystów;
- e) urządzenie ciągów pieszych i rowerowych na wyznaczonych trasach.

SUIKZP gminy Brzeszcze przewiduje w zakresie powiązań turystyczno-rekreacyjnych między gminami ścieżkę rowerową wzdłuż rzeki Soły.

SUIKZP gminy Kęty przewiduje stworzenie systemu tras rowerowych wraz z wprowadzeniem systemu obsługi rowerzystów, wypożyczalni, serwisów rowerowych, obiekty i urządzenia dla obsługi turystów takich jak zorganizowane miejsca odpoczynku, wiaty przeciwdeszczowe, obiekty gastronomii, miejsca biwakowania.

Przeważająca część trasy prowadzona jest w obszarach działek publicznych, głównie w drogach lokalnych. Działki prywatne mogą stanowić mały procent terenów, głównie w okolicach rzek i wałów.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	9%	Skarb Państwa, Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	9%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	5%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	75%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	1%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	<1%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	<1%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloDunajec

Trasa w zdecydowanej większości przebiega po wale lub brzegiem rzeki Dunajec. Wykorzystuje lokalne drogi, nieeksploatowaną linię kolejową i istniejące szlaki rowerowe. Poniżej wskazano wszystkie gminy i odniesiono się do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego tylko tam, gdzie trasa

wykorzystuje teren inny niż wspomniany powyżej.

Powiat tarnowski (gminy: Wietrzychowice, Żabno, Radłów, Wierzchosławice, Miasto Tarnów, Wojnicz, Zakliczyn)

W tym powiecie trasa przebiega po lewym wale Dunajca. Dopiero w gminie Zakliczyn wykorzystuje pas drogowy DW975, gdzie trasa przebiega przewidywaną drogą dla rowerów. Dalej wchodzi na tereny kopalni odkrywkowej żwiru, z którą toczy się kwestia uzgodnienia przebiegu trasy (brak odpowiedzi). Następnie poprzez most nad Dunajcem w ciągu DW975 trasa wchodzi na prawy wał rzeki.

Powiat brzeski (gmina Czchów)

W tym powiecie trasa przebiega jedynie w gminie Czchów po prawym wale Dunajca, a następnie jest prowadzona istniejącymi drogami lokalnymi.

Powiat nowosądecki (gminy: Gródek n. Dunajcem, Łososina Dolna, Chelmiec, Miasto Nowy Sącz, Stary Sącz, Łącko, Podegrodzie).

W tym powiecie trasa przebiega drogami lokalnymi oraz nabrzeżem rzeki i jeziora. Dotyczy to np. Gminy Gródek n. Dunajcem. Tam UCHWAŁA NR XXXIV/205/2005 RADY GMINY GRÓDEK NAD DUNAJCEM z dnia 23 listopada 2005 roku w sprawie: uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gródek nad Dunajcem, wskazuje, że: projektowane trasy rowerowe sytuowane wzdłuż dróg publicznych winny przebiegać wydzielonymi traktami w obrębie pasów drogowych za zgodą stosownego zarządcy drogi. Dopuszcza się sytuowanie ścieżek rowerowych wydzielonymi pasami z terenów prywatnych (drogami wewnętrznymi) – szczególnie w rejonach o walorach rekreacyjnych. Obowiązuje zachowanie istniejących tras wędrowskich, rowerowych, hippicznych, dydaktycznych itp. oraz szlaków turystycznych na obszarze gminy, z dopuszczeniem korekt ich przebiegu, wynikających z warunków naturalnych, podziałów własnościowych, ochrony przyrody itp. Ponadto w każdym rodzaju zagospodarowania terenu w ramach użytkowania dopuszczalnego możliwa jest budowa dróg dla rowerów oraz tras rowerowych.

Uchwała Nr 114 / XV / 08 Rady Gminy w Łososinie Dolnej z dnia 4 marca 2008 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Łososina Dolna oraz UCHWAŁA NR 147/XVII/2012 RADY GMINY W ŁOSOSINIE DOLNEJ – w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Łososina Dolna we wsiach: Łęki, Łososina Dolna i Michalczowa, dopuszcza na całym obszarze obejmowania planu między innymi tworzenie tras rowerowych, na każdym obszarze zagospodarowania przestrzeni w tym na terenach zalewu.

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Nowego Sącza” uchwalone Uchwałą Nr XXX/385/2008 z dnia 9 września 2008 roku wraz z późniejszymi zmianami przewiduje, że na obszarze wód otwartych wraz z zielenią oraz w zasadzie na pozostałych obszarach zagospodarowania umożliwi budowę tras rowerowych wraz z elementami małej infrastruktury.

UCHWAŁA NR 67/XXIII/2012 RADY GMINY ŁĄCKO z dnia 23 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Łącko – Część „B” także w każdym obszarze zagospodarowania możliwe jest tworzenie infrastruktury technicznej.

Powiat nowotarski (gminy: Krościenko n. Dunajcem, Szczawnica, Czorsztyn, Łąpsze Niżne, Nowy Targ,

Miasto Nowy Targ, Szaflary)

Tutaj w większości trasa przebiega po istniejących drogach niższej kategorii, a także po szlakach rowerowych i turystycznych.

Uchwała Nr XXXVIII–210/2006 Rady Gminy Łapsze Niżne z dnia 27 kwietnia 2006 roku w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gmina Łapsze Niżne” dotyczy terenów przy Jeziorze Czorszyńskim, gdzie trasa biegnie wzdłuż nabrzeża. W jej treści dopuszcza się realizację kładek pieszych, ścieżek i szlaków rowerowych, na trasie projektowanych ciągów pieszych ścieżek i szlaków rowerowych, niewyodrębnionych na rysunku planu, zgodnie z przepisami odrębnymi. Plan w większości nie obejmuje terenów samego nabrzeża jeziora, którego zarządcą jest ZEW Niedzica.

Uchwała Nr IX/83/07 rady Gminy Nowy Targ z 29 października 2007 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Nowy Targ – Łopuszna, prowadzi drogę dla rowerów wzdłuż drogi na relacji Nowy Targ – Dębno. Niemniej droga ta nie może być ujęta w systemie turystycznych tras rowerowych województwa, bowiem konieczne jest prowadzenie trasy wzdłuż nabrzeża rzeki Dunajec ze względu na niedopuszczalne pochylenia. Ponadto plan zezwala na każdego rodzaju terenie na budowę szlaków rowerowych (z pewnymi ograniczeniami co do rodzaju nawierzchni) jako elementu jego dodatkowego przeznaczenia.

W mieście Nowy Targ trasa przebiega istniejącymi ciągami rowerowymi oraz drogami układu lokalnego i planowanymi trasami rekreacyjnymi, aż do Gminy Szaflary, gdzie trasa wchodzi na istniejące drogi lokalne.

Powiat tatrzański (gminy: Biały Dunajec, Poronin, Zakopane)

W tym powiecie trasy przebiegają w zasadzie wyłącznie istniejącymi drogami lokalnymi, aż do stacji kolejowej w Zakopanem gdzie na krótkim odcinku wykorzystuje teren kolejowy.

Podsumowując, przeważająca część trasy idzie w obszarach działek publicznych. Działki prywatne mogą stanowić mały procent terenów, głównie na nadbrzeżach.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	30%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	4%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	33%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	23%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	2%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	7%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloRaba

Trasa w zdecydowanej większości przebiega brzegiem Raby, istniejącymi drogami lokalnymi i leśnymi, wzdłuż linii kolejowej Rabka – Mszana Dolna a w Myślenicach wybudowanym ciągiem pieszo –

rowerowym i w tym zakresie jest zgodna z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin. Poniżej pokazano wszystkie gminy i odniesiono się do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego tylko w tych, w których trasa wykorzystuje teren inny niż wspomniany powyżej.

Powiat brzeski (gmina Szczurowa)

W tym powiecie trasa przebiega po drodze lokalnej wzdłuż prawego brzegu Raby tylko i wyłącznie w gminie Szczurowa. Na podstawie Uchwały NR III/14/2006 Rady gminy w Szczurowej z dnia 29 grudnia 2006r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Szczurowa, na drogach ogólnodostępnych możliwe jest tworzenie rozwiązań dla ruchu rowerowego.

Powiat bocheński (gminy: Drwinia, Bochnia)

Tutaj trasa biegnie istniejącymi drogami, wykorzystuje drogi lokalne i przechodząc przez Gminę Kłaj na terenie Puszczy Niepołomickiej, wraca do gminy Bochnia, by kolejny raz wykorzystując istniejące drogi serwisowe wzdłuż autostrady i dalej drogami lokalnymi prowadzi do gminy Kłaj.

Powiat wielicki (gminy: Kłaj, Gdów)

W gminie Kłaj trasa prowadzi istniejącymi drogami lokalnymi, by w okolicach miejscowości Targowisko drogami dojazdowymi i gruntowymi zbliżyć się do Raby i dalej przekraczając DK4 pod mostem rzeki Raby (gmina Bochnia) dotrzeć układem lokalnych już istniejących i utwardzonych dróg do miejscowości Łęzkowice.

W okolicach miejscowości Książnice w gminie Gdów trasa przecina DW967 i układem lokalnym i drogami gruntowymi wzdłuż rzeki i pól uprawnych prowadzi do mostu na DW966. Tutaj trasa zmienia stronę na prawy brzeg Raby i układem lokalnym istniejących dróg dociera do Stadnik w powiecie myślenickim w gminie Dobczyce. W gminie Gdów Uchwała Nr XVI/89/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 5 października 2007 r w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Pierzchów, w jego granicach administracyjnych, przewiduje w obszarze nabrzeża rzeki tereny zielone, zalewowe i po części rolnicze, na których jako zagospodarowanie dopuszczalne. W strefie ekologicznej EKO–RABA możliwym obszarem zagospodarowania jest wytyczenie szlaków rowerowych. Analogiczne zapisy występują w uchwale Nr XXI/118/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 27 grudnia 2007 roku w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Nieznanowice, w jego granicach administracyjnych z wyłączeniem terenu, który objęty jest zmianą zgodnie z Uchwałą Nr LII/345/98 Rady Gminy Gdów z dnia 12 IV 1998 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania projektu zmiany MPZP w rejonie złoża kruszywa „Nieznanowice – Wieniec”. Po uzgodnieniach z właścicielem złoża kruszywa zdecydowano, że trasa nie będzie przez ten teren przebiegać. Niemniej już dziś w gminie Gdów opracowywany jest plan zagospodarowania tych terenów pn. „Koncepcja programowo–przestrzenna zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Raby na odcinku od mostu w Gdowie przez Marszowice, Nieznanowice do mostu w miejscowości Wieniec w zakresie funkcji rekreacyjno – wypoczynkowo – sportowej”. W przyszłości przewidziano plan budowy bulwaru wraz z trasami rowerowymi w ramach tzw. koncepcji Raba Open River bazującej na Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy z roku 2012, który zapewni docelowy przebieg trasy VeloRaba w tym rejonie. Uchwała Nr X/58/2007 Rady Gminy Gdów z dnia 28 czerwca 2007 roku w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania

przestrzennego sołectwa Jaroszkówka w jego granicach administracyjnych, z wyłączeniem terenu objętego miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z Uchwałą Nr LII / 345 / 98 Rady Gminy Gdów z dnia 12 czerwca 1998 roku w sprawie przystąpienia do rozporządzenia projektu zmian miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Gdów w rejonie złoża kruszywa „Nieznanowice – Wieniec” również ma identyczne warunki dla wytyczenia tras rowerowych. Plan miejscowy dla samego Gdowa jest obecnie przygotowywany, a VeloRaba wpisuje się w ten plan.

Powiat myślenicki (gminy: Dobczyce, Myślenice, Pćim, Lubień)

W Gminie Dobczyce trasa będzie drogą lokalną, by w okolicach miejscowości Skrzynki wykorzystać nabrzeże Raby i drogi gruntowe (gmina Gdów – obszar Eko Raba dopuszcza budowę tras rowerowych, a istniejący układ dróg wewnętrznych to umożliwi) w kierunku Dobczyc, przez miejscowość Niezdów. UCHWAŁA NR XLIV/408/05 RADY MIEJSKIEJ W DOBCZYCACH z dnia 31. 05. 2005 w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Dobczyce wraz z późniejszymi zmianami – określa, że w ciągach dróg publicznych, na obszarach rolnych oraz terenach leśnych (po istniejących drogach gruntowych) i terenach zielonych, zielonych nieurzędzonych możliwe jest zagospodarowanie dopuszczalne w postaci min. wyznaczania tras dla rowerzystów w formie zależnej od lokalnej sytuacji. Dalej trasa będzie nabrzeżem, które wg. planów dla kolejnych miejscowości (<http://dobczyce.pl/dla-mieszkanow/miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego>) jest obszarem zieleni leśnej lub rolniczym, na których dopuszcza się wyznaczenie szlaków turystycznych.

Podsumowując, większość trasy prowadzona jest w terenach publicznych, głównie drogami powiatowymi i gminnymi. Część trasy w obszarze PKP, mały procent pozostanie działek prywatnych.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	3%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	5%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	51%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	25%	Skarb Państwa lub własność prywatna, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
Tereny kolejowe	12%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	3%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

EuroVelo 4

Trasa na całym odcinku po 112 km (wcześniej wspólny przebieg z WTR) przebiega terenami publicznymi, wałami i drogami niższych kategorii (gminne, powiatowe itp.). Mały procent mogą stanowić działki prywatne.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	45%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)

Drogi wojewódzkie i krajowe	8%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	36%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	1%	Skarb Państwa lub własność prywatna, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
Tereny kolejowe	<1%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	9%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

EuroVelo 11

Trasa przebiega po istniejących drogach układu lokalnego i wewnętrznego, wzdłuż linii kolejowych, po linii dawnej wąskotorówki, ma także wspólny przebieg z EV4 oraz Wiślaną Trasą Rowerową opisanych powyżej. Poniżej pokazano wszystkie gminy i odniesiono się do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego tylko tam, gdzie trasa wykorzystuje teren inny niż wspomniany powyżej.

Powiat nowosądecki (gminy: Muszyna, Piwniczna, Ryto, Stary Sącz)

Od granicy Polsko – Słowackiej trasa biegnie istniejącymi drogami układu lokalnego. Później wykorzystując teren kolejowy i drogi gruntowe trasa włącza się w ulicę Kościuszki, Leśną, Puławskiego, Piłsudskiego aż do mostu w ciągu Alei Zdrojowej. W kierunku domu zdrojowego trasa wykorzystuje istniejący ciąg pieszo rowerowy i Alei Zdrojowej. Następnie po lewym nabrzeżu Popradu trasa przechodzi granicę i drogą lokalną biegnie po stronie słowackiej. Już dziś istnieje koncepcja programowo przestrzenna ścieżek biegowych i rowerowych łączących Miasto Muszynę i miejscowość Żegiestów pod nazwą „Trasy rowerowe Doliny Popradu”, w ramach której trasy będą po obu stronach Popradu na wskazanym odcinku. Ze względu na atrakcyjność trasy preferowanym jest prowadzenie trasy po stronie Słowackiej. Trudnym momentem jest rejon przełomu Popradu w okolicach Żegiestowa, gdzie należałoby trasę prowadzić wzdłuż nabrzeża Popradu. Dalej lokalną drogą nabrzeżną często zalewaną wodami powodziowymi (wymagana naprawa drogi) do nowego mostu na Popradzie w Mnisku. Przejście przez aktualnie budowany most na stronę polską gdzie istniejącą drogą lokalną do mostu kolejowego (konieczne podwieszenie kładki rowerowej) a następnie drogą lokalną do otoczenia stacji kolejowej w Piwnicznej. Przejście istniejącą kładką na Popradzie na prawy brzeg i dalej drogą lokalną do Życzanowa.

Uchwała nr XX/141/04 Rady Gminy Ryto z dnia 28 października 2004 r. sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Ryto dopuszcza przy przebudowie dróg, realizację ścieżek rowerowych w liniach rozgraniczających dróg. Dopuszcza się realizację ścieżek nie wyznaczonych na planie w terenach zieleni urządzonej i leśnej oraz innych, zgodnie z ustaleniami szczegółowymi planu. Dopuszcza się pasy wycinki drzew dla potrzeb realizacji przejść tras narciarskich przez istniejące cieki (kładki, nartostrady i zjazdy). Ten zapis zezwala na realizację trasy wzdłuż prawego nabrzeża Popradu stokiem leśnym między Życzanowem i Barcicami Dolnymi.

Za Barcicami trasa przebiega po części po istniejących drogach gruntowych i po lewym nabrzeżu dociera do ronda dróg DK87 oraz DW969 w Starym Sączu gdzie łączy się z opisaną wcześniej

VeloDunajec. Uchwała Nr XXVIII/359/08 Rady Miejskiej w Starym Sączu z dnia 29 września 2008 roku, w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Barcic Dolnych”, przewiduje, że w terenach wód śródlądowych płynących (rzeka Poprad, potoki) oraz obszarów lasów i terenów zielonych dopuszcza się realizację ścieżek i szlaków rowerowych, zgodnie z przepisami odrębnymi. Na mocy Uchwały Nr XXVI/328/08 Rady Miejskiej w Starym Sączu z dnia 28 lipca 2008 roku, w sprawie „zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Stary Sącz”, STREFA EKOLOGICZNA RZEK I POTOKÓW, obejmuje koryta wszystkich cieków, kamieńce oraz najniższe terasy wraz z lasami i zaroślami nadrzecznymi i jest chroniona przed zainwestowaniem kubaturowym. Niemniej możliwe jest wykorzystanie tej strefy dla celów rekreacyjnych oraz realizacja urządzeń sportowo – rekreacyjnych typu: boiska sportowe, miejsca do biwakowania, ścieżki spacerowe, ścieżki zdrowia, ścieżki rowerowe, pola namiotowe, plaże itp. bez obiektów kubaturowych.

Dalej trasa ma wspólny przebieg z VeloDunajec, a następnie EV4, dopiero w mieście Krakowie zmienia przebieg.

Powiat krakowski (Gminy: Koniusza, Proszowice)

W mieście Krakowie trasa wykorzystuje pasy drogowe dróg miejskich i wpisuje się w trasę nr 6 w kierunku Sulechowa. Trasa na tym odcinku prowadzona jest po śladzie dawnej kolei Kraków – Kocmyrzów i kolei wąskotorowej Kocmyrzów – Kazimierza Wielka w województwie świętokrzyskim. Incydentalnie wykorzystuje też istniejące drogi układów lokalnych (tam gdzie ślad kolei został zabudowany).

Będące właśnie w trybie konsultacji społecznych (czerwiec 2013) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Koniusza wskazuje na możliwość realizacji atrakcyjnej, rekreacyjnej trasy rowerowej po nieczynnej linii PKP – dawnej kolejki „cukrowej”, która przebiega przez teren gminy. Uchwała Nr XXV/185/2005 Rady Gminy Koniusza z dnia 31 marca 2005 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectw Gminy Koniusza dopuszcza na terenach rolnych, przeznaczonych pod zabudowę oraz zielonych i rekreacyjnych budowanie i wytyczanie tras rowerowych.

W gminie Proszowice w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Gminy Proszowice, w samym mieście zaproponowano wytyczenie nowego korytarza DW775 jako kontynuacji północno–zachodniego odcinka obwodnicy Proszowic śladem dawnej linii kolei wąskotorowej, a następnie podłączenie do drogi nr 18171 (wg nowej numeracji 15835) na terenie sołectwa Ciborowce – w pierwszym etapie. W drugim etapie – przedłużenie drogi po linii kolejki wąskotorowej i na terenie sołectwa Kościelec przeprowadzenie poniżej zabudowy wsi równoległe do obecnej drogi 18171 oraz włączenie do niej w Koczanowie. Jednocześnie w tym samym dokumencie wskazuje się, by w planach miejscowych przewidzieć odpowiednie szerokości pasów drogowych umożliwiające realizację wydzielonych ciągów pieszych i rowerowych. Dla uatrakcyjnienia oferty turystycznej przewidziano realizację ścieżki rowerowej, wykorzystującej teren po dawnej linii kolejki wąskotorowej, łączącej projektowane tereny rekreacyjne położone na południe od Proszowic z terenami rekreacyjnymi rozciągającymi się wzdłuż doliny Szreniawy. Zatem trzeba wpłynąć na plan miejscowy w mieście Proszowice, aby nie doprowadzić do zniszczenia śladu i pozostałej infrastruktury po dawnej kolei wąskotorowej.

Podsumowując, przeważająca część prowadzona jest w obszarach działek publicznych. Działki prywatne mogą stanowić mały procent terenów, głównie na nadbrzeżach.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	10%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	7%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	10%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	44%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	24%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	5%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	0%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloPrądnik

Trasa biegnie z Krakowa przez Olkusz do granicy z województwem śląskim (Dąbrowa Górnicza). Trudne miejsce to granica gmin Zielonki i Wielkiej Wsi w okolicach Giebułtowa oraz Januszowic, gdzie trasa ze względu na warunki terenowe musi biec wzdłuż nabrzeża Prądnika i lasu aż do istniejących dróg układu lokalnego prowadzących do Ojcowskiego Parku Narodowego.

Uchwała Nr XL / 45 / 2006 Rady Gminy Zielonki z dnia 03 sierpnia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na obszarze gminy Zielonki nr 17 w granicach administracyjnych miejscowości Januszowice przewiduje, że na całym obszarze planu dopuszcza się lokalizację szlaków turystycznych, szlaków rowerowych, ścieżek dydaktycznych, tras jazdy konnej w porozumieniu z Dyrektorem OPN (w granicach otuliny Ojcowskiego Parku Narodowego). Na przedmiotowym obszarze przewiduje obszar zieleni nieurządzonej, na którym jako przeznaczenie dopuszczalne umożliwia budowę nie kubaturowych ogólnodostępnych urządzeń sportu i rekreacji tj, ścieżek rowerowych, szlaków turystycznych, elementów towarzyszących wraz z elementami małej architektury (wiaty, ławki, platformy widokowe).

Uchwała Nr XXXVIII / 178 / 2005 Rady Gminy Wielka Wieś z dnia 11 marca 2005 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielka Wieś oraz Uchwała Nr XV/127/2012 Rady Gminy Wielka Wieś z dnia 28 lutego 2012 roku w sprawie: zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie gminy Wielka Wieś w tym terenie przewidują obszar lasów i zalesień oraz tereny rolnicze, na których możliwe jest jako przeznaczenie dopuszczalne tworzenie szlaków rowerowych. W dalszej części VeloPrądnik pokrywa się z trasą rowerową naniesioną w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

W dalszej części trasa przebiega istniejącymi drogami lokalnymi. Na odcinku DW773 do miejscowości Sułoszowa. Na podstawie Uchwała Nr XXVIII/192/05 Rady Gminy Sułoszowa z dnia 7 kwietnia 2005 roku ustala się dopuszczalne przeznaczenie terenów KDZ, KDD, KDL (dróg publicznych) pod ścieżki piesze i rowerowe. Dodatkowo w aneksie 5 tej uchwały pn. Zasady obsługi komunikacyjnej gminy Sułoszowa jest też mowa o kształtowaniu obwodnicy Ojcowskiego Parku Narodowego i propozycji

zmiany przebiegu DW773, która pokrywałaby się na 6 kilometrach z przebiegiem z DW778, po czym wykorzystalaby drogę powiatową nr 18118. Dla realizacji tego przedsięwzięcia konieczna jest budowa około 500 m nowej drogi. Oczywiście jest, że dla uzyskania standardów drogi klasy Z należałoby w przyszłości poszerzyć istniejącą jezdnię drogi powiatowej nr 18118 do 6 m a w liniach rozgraniczających do 30 m. Równocześnie z takim ukształtowaniem obwodnicy OPN należałoby zlokalizowaną na tym terenie DW773 zdegradować do funkcji ciągu pieszo – rowerowego o prędkości 30 km/h z możliwością dojazdu samochodem tylko właścicieli posesji. Z chwilą usunięcia samochodów z Ojcowskiego Parku Narodowego istniejąca droga stanie się naturalnym ciągiem ruchu pieszo – rowerowego. Natomiast sposób obsługi ruchu rowerowego na terenie wsi Sułoszowa może się odbywać po dość gęstej, ale nieznacznie obciążonej ruchem samochodowym sieci dróg gminnych i powiatowych. W celu poprawy sytuacji należy zastosować środki tzw. "soft mobility" tzn. ułatwień dla rowerzystów na istniejącym układzie drogowym.

Dalej w powiecie Olkuskim w gminie Olkusz trasa biegnie przez tereny leśne i rolnicze po istniejących nieutwardzonych drogach gruntowych. Następnie drogami gruntowymi do ul. Zagaje/ Witosy w Olkuszu. W mieście wykorzystano istniejące drogi układu lokalnego niskiej kategorii. Studium uwarunkowań i Miejscowe Plany w okolicach przedmiotowego obszaru dopuszczają jako dopuszczalne tworzenie rozwiązań dla ruchu rowerowego. Z ulicy Długiej trasa prowadzona jest gruntową drogą Ponikowską i istniejącymi drogami gruntowymi w rejonie dawnej kopalni odkrywkowej „Józef” (gmina Bolesław) i dalej tymi drogami i układem lokalnym przez miejscowość Hutki do granicy województwa (Dąbrowy Górniczej). Miejscowy Plan zagospodarowania nie obejmuje przedmiotowych terenów, natomiast UCHWAŁA NR XIX/160/2012 RADY GMINY BOLESŁAW z dnia 19 września 2012 roku w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesław na przedmiotowym obszarze określa je jako tereny leśne i do zalesienia, na których jako przeznaczenie dopuszczalne przewiduje się wyznaczanie szlaków rowerowych. Na obszarach dawnych wyrobisk dopuszczalne jest wyposażenie w niezbędną infrastrukturę techniczną i komunikacyjną.

Podsumowując, przeważająca część trasy prowadzona jest w obszarach działek publicznych. Działki prywatne mogą zajmować obszar na nadbrzeżach.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	0%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	32%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	6%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	24%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	12%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	0%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	26%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloSkawa (Sucha – Bolesław)

Trasa łączy się z opisaną powyżej VeloPrądnik i biegnie na południe po istniejących drogach lokalnych w Trzebini, gdzie na wysokości ulicy Słowackiego włącza się w tor niefunkcjonującej linii kolejowej aż do Alwerni. SUIKZP gminy Trzebinia przewiduje budowę ścieżek rowerowych na obszarach o szczególnych wartościach krajobrazu. Aktywizacja turystyczna (i gospodarcza zarazem) terenów położonych w granicach Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie oraz Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego wraz z otulinami (nowe wędrówkowe szlaki rowerowe, baza turystyczna, agroturystyka, ośrodki wypoczynku stacjonarnego itp.). Powiązanie terenów zieleni i wypoczynku siecią zazielenionych dróg rowerowych oraz terenów po ewentualnie likwidowanych kolejach przemysłowych. Dopuszcza się możliwość sukcesywnej likwidacji bocznic kolejowych nie wykorzystywanych przez zakłady i jednostki gospodarcze. Ich korytarze mogą być wykorzystywane w uzasadnionych przypadkach na ciągi rowerowe.

Tutaj wykorzystując lokalne drogi i tereny kolejowe trasa łączy się z Wiślaną trasą rowerową. Na wysokości miejscowości Smolice, trasa wraca na istniejący układ dróg lokalnych. W miejscowości Palczowice trasa wykorzystuje niefunkcjonującą linię kolejową aż do miejscowości Woźniczki. Tam drogą lokalną i wałami Skawy prowadzi do Wadowic, gdzie w ramach nowego przebiegu drogi krajowej nr 28 trasa wraca na niefunkcjonującą linię kolejową i prowadzi do budowanego zalewu w Świnnej Porębie. W tym obszarze na obecnym etapie prac nie ma jeszcze ostatecznego przebiegu trasy dlatego przedmiotem sprecyzowania dopiero będzie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, także w poszczególnych gminach. W gminie Skawce trasa wraca na teren kolejowy wzdłuż nowo budowanej linii kolejowej do Suchej Beskidzkiej, gdzie łączy się z trasą VeloBeskid.

Podsumowując, trasa prowadzona jest na gruntach publicznych, głównie w pasie kolejowym.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	22%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	<1%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	18%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/ rzekami/ nabrzeża	10%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	48%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	<1%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloBeskid

Od Makowa Podhalańskiego do miejscowości Skawa (a nawet samej Chabówki) konieczna jest budowa drogi dla rowerów, łączącej wybrane istniejące odcinki dróg lokalnych o płaskim przebiegu. Po przekroczeniu Skawicy za Makowem trasa przebiega polną drogą nabrzeżną Skawy aż do Osielca. Uchwała Nr 81/2007 z dnia 29 sierpnia 2007 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru obejmującego miasto Maków Podhalański w tym obszarze przewiduje obszary leśne i do zalesienia oraz obszary zieleni nieurządzonej, na której można jako przeznaczenie dopuszczalne wyznaczyć trasy rowerowe. Podobne tereny w tym obszarze występują wokół linii

kolejowej. Na całym tym odcinku niezbędna jest budowa drogi dla rowerów. W Osielcu trasa wykorzystuje drogę lokalną, która doprowadza do przystanku PKP Bystra Podhalańska. Od tego miejsca konieczna jest budowa drogi dla rowerów wzdłuż linii kolejowej aż do Chabówki. Uchwała Nr XXXVI/245/2006 Rady Miasta Jordanowa z dnia 26 czerwca 2006 roku. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Jordanów pokazuje, że wokół linii kolejowej dominują obszary zalesione i rolnicze, na których dopuszczone jest wyznaczanie tras rowerowych.

Podsumowując, przeważająca część działek jest na terenach publicznych.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	2%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	5%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	33%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	30%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	29%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	0%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloTatra

Trasa w całości przebiega istniejącymi drogami różnych kategorii, działki publiczne będą stanowić prawie 100% terenów.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	0%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	43%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	41%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	0%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	15%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	0%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloPogórze

Trasa analogicznie jak VeloTatra w całości przebiega istniejącymi drogami różnych kategorii.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	1%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	15%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	79%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	0%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	4%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	0%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloJura

Trasa w całości przebiega istniejącymi drogami różnych kategorii oraz po terenie byłej kolejki wąskotorowej. Część trasy przebiega w terenie Ojcowskiego Parku Narodowego oraz Parków Krajobrazowych: Dolinek Krakowskich i Dłubniańskiego. Trasa powstała z inicjatywy gmin i LGD i zgodna jest z dokumentami planistycznymi tych gmin.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	0%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	0%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	5%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	77%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	0%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	3%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	15 %	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloRudawa

SUIKZP gminy Trzebinia przewiduje budowę ścieżek rowerowych na obszarach o szczególnych wartościach krajobrazu. Aktywizacja turystyczna (i gospodarcza zarazem) terenów położonych w granicach Parku Krajobrazowego Dolinki Krakowskie oraz Tenczyńskiego Parku Krajobrazowego wraz z otulinami (nowe wędrówkowe szlaki rowerowe, baza turystyczna, agroturyzm, ośrodki wypoczynku stacjonarnego itp.). Powiązanie terenów zieleni i wypoczynku siecią zazielenionych dróg rowerowych oraz terenów po ewentualnie likwidowanych kolejach przemysłowych. Dopuszcza się możliwość sukcesywnej likwidacji bocznic kolejowych nie wykorzystywanych przez zakłady i jednostki gospodarcze. Ich korytarze mogą być wykorzystywane w uzasadnionych przypadkach na ciągi rowerowe.

MPZP Miasta Krzeszowice za zgodne z planem uznaje wyznaczenie nowych tras rowerowych – nieoznaczonych na rysunku planu.

Miasto Kraków posiada „Studium tras rowerowych m. Krakowa” i „Koncepcję trasy rowerowej nr 5”, a gmina Zabierzów „Koncepcję zagospodarowania przestrzennego gminy” w oparciu o które wykonano koncepcje trasy VeloRudawa.

Podsumowując trasa prowadzona głównie działkami publicznymi. Działki prywatne mogą stanowić

pewien procent na terenach nadbrzeżnych.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	4%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	0%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	1%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	28%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	57%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	0%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	10%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloKrynica

Na całym ciągu od Muszyny do Powroźnika istnieje lokalna droga. Po prawej stronie trasa napotyka trzy kładki piesze i jeden most ogólnie dostępny co ułatwia kontakt ze źródłami i celami ruchu po drugiej stronie rzeki. Od Powroźnika do Zawodzia trasa przebiega dalej na prawym brzegu Muszynki, a następnie Kryniczanki (tutaj konieczna budowa drogi dla rowerów). W Zawodziu trasa wchodzi na istniejący układ lokalny i dochodzi do Kościoła i stacji kolejowej w Krynicy. W samej Krynicy trzeba wykupić pas pod trasę rowerową na krótkim odcinku.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	0%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	1%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	9%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	78%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	7%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	0%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	5%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloRopa

Strategia rozwoju Gorlic przewiduje wytyczenie ścieżek rowerowych.

Trasa prowadzona głównie w terenach zielonych, część istniejącymi drogami. Niektóre odcinki trasy mogą przechodzić przez działki prywatne głównie w obszarach nadbrzeżnych.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	4%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	2%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	8%	Własność prywatna

*Koncepcja Budowy Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych, Biegowych oraz Narciarskich Tras Biegowych
w Województwie Małopolskim*

Pozostałe drogi	66%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	8%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	0%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	12%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

VeloBiała¹⁰⁷

MPZP gminy Bobowa dopuszcza realizację ścieżek rowerowych, ale nie precyzuje ich dokładnej lokalizacji. SUIKZP Ciężkowic przewiduje tworzenie odrębnych tras dla rowerzystów. MPZP gminy Gromnik przewiduje budowę tras rowerowych. Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Tuchów przewiduje budowę nowych szlaków rowerowych. MPZP gminy Pleśna dopuszcza na obszarze całej gminy możliwość lokalizacji ścieżek rowerowych, prowadzonych jako:

- a) wydzielone ścieżki rowerowe,
- b) ciągi pieszo - rowerowe, bez segregacji ruchu pieszego i rowerowego,
- c) oznaczone ścieżki rowerowe prowadzone drogami o małym natężeniu ruchu.

SUIKZP gminy Tarnów przewiduje budowę tras rowerowych. Strategia Rozwoju Miasta Tarnowa planuje budowę dróg dla rowerów jako jednego z ważniejszych elementów systemu transportu w mieście. Miasto rozpoczęło promocję tego środka komunikacji uruchamiając program „Tarnów Miastem Przyjaznym Rowerom”.

Trasa prowadzona głównie w terenach zielonych, część istniejącymi drogami lokalnymi. Trasa przebiega przez teren Ciężkowicko-Rożnowskiego Parku Krajobrazowego oraz Parku krajobrazowego Pasma Brzanki. Niektóre odcinki trasy mogą przechodzić przez działki prywatne głównie w obszarach nabrzeżnych. Trasa prowadzona w obszarze planowanej budowy wałów rzeki Biała. Przedstawiony stan własności uwzględnia zmiany w stanie własności wynikające z budowy wałów.

Rodzaj terenu	Procent długości trasy	Własność, Zarządzający
Wały	10%	Skarb Państwa, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych (poniżej 1% działek prywatnych)
Drogi wojewódzkie i krajowe	0%	Skarb Państwa, GDDKiA i Urząd Marszałkowski
Teren prywatny	12%	Własność prywatna
Pozostałe drogi	41%	Skarb Państwa, Urzędy Powiatów i Gmin
Tereny nad jeziorami/rzekami/nabrzeża	16%	Skarb Państwa lub własność prywatna, RZGW
Tereny kolejowe	8%	Skarb Państwa w zarządzie PKP Linie Kolejowe
Lasy	13%	Skarb Państwa w zarządzie RDLP, Parki Krajobrazowe

¹⁰⁷ Trasa prowadzone w obszarze planowanej budowy wałów rzeki Biała (obecnie etap koncepcji). Przedstawiony stan własności uwzględnia zmiany w stanie własności wynikające z planowanej budowy wałów.

7.4. Identyfikacja barier

W większości dokumentów planistycznych, czyli w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego występują ogólne zapisy o planowanych trasach rowerowych. W zapisach tych nie zidentyfikowano barier, które uniemożliwiłyby realizację tras rowerowych, a wręcz przeciwnie – gminy kładą nacisk na tworzenie tras rowerowych. Nie są natomiast określone jednoznacznie korytarze tras, co wg planistów¹⁰⁸ może być barierą w ich realizacji. Zapisy w formie rezerw terenowych pod trasy rowerowe do planów miejscowych powinny wynikać z planów krajowych i wojewódzkich. Z uwagi na fakt, że wcześniej nie było takich wskazań, należy doprowadzić do modyfikacji planów (na podstawie zapisów niniejszej koncepcji). Pozwoli to uniknąć problemów podczas realizacji.

Trasy biegowe przechodzą istniejącymi drogami i nie wymagają żadnych inwestycji poza oznakowaniem. Dla tych tras nie występują żadne bariery. Trasy nie tworzą też sieci połączeń, a decyzja o ich realizacji należy lokalnie do gminy. Podobnie ma się sytuacja z trasami narciarskimi back-country, przy czym w koncepcji nie planowano odcinków na przebiegach, co do których uzyskano negatywną opinię (np. poza istniejącą siecią szlaków na obszarach parków narodowych).

Pozostałe trasy tj. propozycje dla tras rekreacyjnych i sportowo-rekreacyjnych tras narciarskich obejmują obszary, które inwestorzy już wstępnie wytypowali do inwestycji. Te, które nie uzyskały zgody, nie zostały w koncepcji ujęte (np. nowa trasa w Koninkach na terenie Gorczańskiego Parku Narodowego).

Poniżej przedstawiono bariery, które zostały wskazane i zidentyfikowano przez instytucje¹⁰⁹ opiniujące przebieg tras.

Ze względu na ukształtowanie terenu i prowadzenie tras w dolinach głównych rzek Małopolski, a także fakt, że większość tych terenów leży na obszarach czynnych geologicznie wszystkie trasy w rejonie sztucznych zbiorników wodnych oraz przełomów będą trudne w realizacji ze względów zarówno technicznych (geologicznych) jak i formalnych. Przy czym należy mieć świadomość, że nie istnieją w tych rejonach trasy alternatywne spełniające kryteria trasy głównej. Przegrodzenie wąskich i stromych dolin sztucznymi zaporami umożliwi prowadzenie tras głównych jedynie wzdłuż linii wodnej. Wszystkie trasy główne, z wyjątkiem WTR, EV4 i VeloPrądnik napotykać przeszkody w postaci zbiorników.

Wątpliwości podczas konsultacji budziły także kładki niskowodne oraz kładki stokowe.

Wszystkie proponowane rozwiązania nie są stosowane masowo w Polsce, jednak istnieją realizacje, na których należy się wzorować. Np. kładka stokowa rowerowa w Gdańsku zbudowana na bardzo stromej skarpie czy też istniejące lekkie kładki nad małymi ciekami na drogach gruntowych. Most niskowodny na rz. Kisielina w terenie zalewowym Wisły przy jej ujściu do Wisły.

7.4.1. Tereny leśne (bariera 1)

Odnosząc się do kwestii bariery dotyczącej obowiązku respektowania zasad w zakresie ochrony i możliwości użytkowania terenów leśnych, przez które będą przebiegać planowane trasy podnieść należy, iż art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tj. Dz. U. z 2011 r., Nr 12, poz. 59

¹⁰⁸ Informacje zebrane podczas konsultacji m. in. z gminy Zabierzów.

¹⁰⁹ Są to opinie następujących instytucji, które zostały przekazane Zamawiającemu: RDLP, RZGW, RDOŚ, MZMWiUW, Wojewódzki Konserwator Zabytków, PKP-PLK, Parki Narodowe, ...

z późn. zm.) dalej ustawa o lasach, wskazuje, iż ruch pojazdem silnikowym, zaprzęgowym i motorowerem w lesie dozwolony jest jedynie drogami publicznymi, natomiast drogami leśnymi jest dozwolony tylko wtedy, gdy są one oznakowane drogowskazami dopuszczającymi ruch po tych drogach. Nie dotyczy to inwalidów poruszających się pojazdami przystosowanymi do ich potrzeb. Przesłupując do interpretacji art. 29 ust. 1, należy wyjaśnić pojęcia podstawowe występujące w tym przepisie. Na plan pierwszy wysuwa się pojęcie pojazdu, obejmujące trzy kategorie:

1) pojazdy silnikowe; według definicji zamieszczonej w art. 2 pkt 32 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2005, Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) pojazd silnikowy to pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego.

Prawo o ruchu drogowym wyróżnia następujące typy pojazdów silnikowych:

a) pojazdy samochodowe; pojazdem samochodowym jest pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego; do pojazdów samochodowych zalicza się samochody osobowe, autobusy, samochody ciężarowe, taksówki, ciągniki samochodowe, a także czterokołowce i motocykle. Dwa ostatnie pojęcia wymagają odrębnego wyjaśnienia:

według art. 2 pkt 42b Prawa o ruchu drogowym (punkt ten zostanie dodany do ustawy 19 stycznia 2013 roku, Dz. U. 2011, Nr 30, poz. 151) czterokołowiec to pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza 550 kg w przypadku przewozu rzeczy, a 400 kg w przypadku przewozu osób,

według art. 2 pkt 42c Prawa o ruchu drogowym (punkt ten zostanie dodany do ustawy 19 stycznia 2013 roku, Dz. U. 2011, Nr 30, poz. 151) czterokołowiec lekki to czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h,

według art. 2 pkt 45 Prawa o ruchu drogowym motocykl to pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół,

b) według art. 2 pkt 34 Prawa o ruchu drogowym pojazdy wolnobieżne, tj. pojazdy silnikowe, których konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego,

c) według art. 2 pkt 44 Prawa o ruchu drogowym ciągniki rolnicze, tj. pojazdy silnikowe skonstruowane do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik rolniczy może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych;

2) pojazdy zaprzęgowe; pojęcie niezdefiniowane,

3) motorowery; według art. 2 pkt 46 Prawa o ruchu drogowym jest to pojazd jednośladowy lub dwuśladowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h (w brzmieniu, które będzie obowiązywać od 19 stycznia 2013 roku, motorowerem jest pojazd dwu – lub trójkołowy

zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h).

Regulacja art. 29 ustawy o lasach obejmuje quady, także lekkie, ponieważ czterokołowiec lekki jest czterokołowcem, a tym samym pojazdem samochodowym, czyli pojazdem silnikowym w rozumieniu tego przepisu.

Poza zakresem regulacji z art. 29 pozostają przede wszystkim:

1) rowery – przepis art. 2 pkt 47 Prawa o ruchu drogowym definiuje rower jako pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h,

2) wózki rowerowe – przepis art. 2 pkt 47a Prawa o ruchu drogowym definiuje wózek rowerowy jako pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek rowerowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h,

3) wózki inwalidzkie – przepis art. 2 pkt 48 Prawa o ruchu drogowym definiuje wózek inwalidzki jako pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego.

A zatem, nie ma ograniczeń w poruszaniu się po lesie pieszo (w tym na nartach), rowerami, wózkami rowerowymi i wózkami inwalidzkimi.

Wobec powyższego, wnioskując z większego na mniejsze (a maiori ad minus) uznać trzeba, iż skoro ustawodawca dopuścił możliwość poruszania się po drogach publicznych i leśnych pojazdami silnikowymi, to tym bardziej na gruncie praktycznego zastosowania, dopuszczalna powinna być jazda rowerami – trasami rowerowymi – z uwagi na ich mniejszą szkodliwość dla przyrody i środowiska. Ustawodawca bowiem w żaden sposób nie unormował kwestii możliwości poruszania się rowerem po w/w drogach, wobec czego także dla całej trasy rowerowej poruszanie się po drogach publicznych i leśnych jest dozwolone.

Dlatego też, w pierwszej kolejności przy ustalaniu przebiegu planowanych tras rowerowych, uzasadnionym jest sprawdzenie w każdym rejonie, gdzie trasy będą przebiegały przez las, czy występują drogi publiczne i drogi leśne. Jeżeli takie drogi będą, w pełni możliwym – zgodnie z ustawą – będzie możliwie przeprowadzenie po nich trasy (rowerowej, narciarskiej czy biegowej).

Druga możliwość, to kwestia wyłączenia gruntów leśnych na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy o ochronie gruntów leśnych i rolnych. Decyzję wydaje dyrektor RDLP w odniesieniu do gruntów leśnych niewchodzących w skład parku narodowego, a dyrektor parku narodowego – w odniesieniu do gruntów

rolnych i leśnych wchodzących w skład parku narodowego. **W takiej sytuacji rozpoznanie wniosku o wyłączenie gruntów zależy od organu rozpatrującego wniosek.** Przedmiotowy wniosek jest uzasadniony w zakresie planowanej trasy rowerowej, jeżeli w miejscowym planie tereny, przez które planowana jest trasa, przeznaczone zostały na cele nieleśne, ale nie ma w nich wzmianki, że dopuszczalne jest przeprowadzenie trasy rowerowej. W takiej bowiem sytuacji, na podstawie przeznaczenia nieleśnego w planie nieskonkretyzowanego co do trasy rowerowej, uzasadnionym byłoby uzyskanie decyzji zezwalającej na takie przeznaczenie terenów nieleśnych w planie. Przepis art. 7 ust. 1 ustawy stanowi, że przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne, wymagającego zgody, o której mowa w ust. 2, dokonuje się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, sporządzonym w trybie określonym w przepisach o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zatem z przepisu tego wynika *expressis verbis*, że przeznaczenie gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne poza planem zagospodarowania przestrzennego jest niemożliwe. Natomiast art. 28 ust. 2 ustawy przewiduje konsekwencje wyłączenia z produkcji gruntów przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na cele nierolnicze i nieleśne.

W nawiązaniu do powyższego warto także rozważyć możliwość wykorzystania przy tworzeniu trasy z lasów prywatnych. Lasy prywatne pozostają bowiem pod nadzorem starosty zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt. 2 ustawy o lasach. Przy czym, starosta może, w drodze porozumienia, powierzyć prowadzenie w jego imieniu spraw z zakresu nadzoru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, w tym wydawanie decyzji administracyjnych w pierwszej instancji, nadleśniczemu Lasów Państwowych. W zakresie zatem możliwości usunięcia drzew wskazać należy, iż przewidziane w art. 83 ust. 1–5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880) ograniczenia usunięcia drzew lub krzewów z terenu nieruchomości stosownie ust. 6 pkt 1 tego przepisu nie dotyczą drzew i krzewów w lasach. Oznacza to, że usuwanie drzewostanu znajdującego się na terenach lasów nie zostało poddane obowiązkowi uzyskiwania decyzji stanowiącej zgodę na jego wycięcie, wydawanej przez organ administracji publicznej wymieniony w art. 83 ust. 1 tej ustawy, a ograniczenia w tym względzie wynikają z przepisów ustawy o lasach. Dla drzew rosnących w lasach nie są wydawane decyzje o zezwoleniu usunięcia wskazanych, konkretnych okazów drzew, a usuwanie drzew z zasobów leśnych odbywa się na zasadach pozyskiwania drewna. W związku z powyższym, możliwym jest usunięcie drzew z lasów prywatnych, albowiem w tym zakresie nie jest wymagana żadna decyzja zezwalająca. Jednakowoż, z uwagi na fakt, iż zadania nadzoru nad lasami prywatnymi mogą być powierzone RDLP, może się zdarzyć, iż powyższy organ sprzeciwi się usunięciu drzew, wszczynając w tym zakresie postępowanie w zakresie nieprawidłowego usunięcia drzew na drodze karnej. Po drugie, wykorzystując zasób lasów prywatnych, rozważyć należy możliwość zawarcia umów dzierżawy czy użyczenia, celem stworzenia trasy.

Podsumowując:

1/ po istniejących drogach leśnych i publicznych na terenach leśnych można poruszać się pieszo rowerem bez żadnych ograniczeń, nie jest wymagana zgoda RDLP.

2/ wytyczenie i budowa nowej drogi (leśnej lub publicznej) przez obszar leśny podlega tylko i wyłącznie decyzji RDLP, której warunki nie są zapisane w prawie. Wystarczy zatem drogą decyzji RDLP utworzyć nową drogę leśną w celu umożliwienia tam ruchu rowerów.

7.4.2. Trudności techniczne i geologiczne (bariera 2)

W Małopolsce ze względu na urozmaicony krajobraz i budowę geologiczną występują trudności techniczne znacznie większe niż w innych województwach. Nie oznacza to jednak, że należy zrezygnować z tworzenia ambitnych dzieł inżynierskich. Tymczasem część wydanych opinii, sugeruje lub wręcz kategorycznie stwierdza brak możliwości wykonania trasy ze względu na wykonanie robót ziemnych, ukształtowanie terenu, warunki geologiczne lub ochrony przyrody.

Niewątpliwe trudności techniczne występują. Jednak istnieją duże obiekty inżynierskie wykonane w trudnych warunkach terenowych jak np. trasa zakopiańska w rejonie Mogilan czy ekspresowa w rejonie góry Św. Marcina w Tarnowie (zrealizowane na czynnych osuwiskach).



Ilustracja 6: Kładka stokowa w Gdańsku nad stacją kolejową.

Trasa rowerowa jest konstrukcją o szerokości do 3 m i nośności dostosowanej drogi dla rowerów zatem posiada parametry niewspółmiernie niższe od paramterów dróg dla samochodów.

Prowadzenie tras rowerowych w trudnych terenach osuwisk bez wątpienia jest technicznie możliwe i łatwiejsze niż dróg dla samochodów. Wymaga zastosowania specjalnych środków, które przekładają się na wysokość kosztów. Dopiero jednak ekspertyza geologiczna¹¹⁰ konkretnego przypadku pozwoli te koszty dokładnie określić.

¹¹⁰ Wstępna opinia Państwowego Instytutu Geologicznego oddział w Krakowie z dnia 12 września 2013 wskazuje, że budowa tras rowerowych „dla osuwisk nieaktywnych nie powinna napotykać trudności”, a na osuwiskach aktywnych może następować niszczenie nawierzchni.

7.4.3. Rezerwat przyrody i parki narodowe (bariera 3)

Przechodząc do kwestii możliwości udostępnienia terenu rezerwatu, celem przeprowadzenia tras rowerowych podnieść należy, iż zgodnie z art. 15 ust. 5 ustawy o ochronie przyrody Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (dalej: RDOŚ) może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, jeżeli jest to uzasadnione wykonywaniem badań naukowych lub celami edukacyjnymi, kulturowymi, turystycznymi, rekreacyjnymi, sportowymi lub celami kultu religijnego i nie spowoduje to negatywnego oddziaływania na cele ochrony przyrody rezerwatu przyrody. Zezwolenie na odstępstwo od zakazów wydaje się, w drodze decyzji administracyjnej, na czas określony, nie dłuższy niż 5 lat. W związku z powyższym, w zakresie trasy rowerowej bezpośrednio obowiązują następujące zakazy wymienione art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody:

- 1) Zakaz budowy lub przebudowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych, z wyjątkiem obiektów i urządzeń służących celom parku narodowego albo rezerwatu przyrody;
- 2) Zakaz użytkowania, niszczenia, umyślnego uszkodzenia, zanieczyszczenia i dokonywania zmian obiektów przyrodniczych, obszarów oraz zasobów, tworów i składników przyrody;
- 3) Zakaz ruchu pieszego, rowerowego, narciarskiego i jazdy konnej wierzchem, z wyjątkiem szlaków i tras narciarskich wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody – przez RDOŚ;
- 4) Zakaz wspinaczki, eksploracji jaskiń lub zbiorników wodnych, z wyjątkiem miejsc wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody – przez RDOŚ;
- 5) Zakaz ruchu pojazdów poza drogami publicznymi oraz poza drogami położonymi na nieruchomościach stanowiących własność parków narodowych lub będących w użytkowaniu wieczystym parków narodowych, wskazanymi przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody przez RDOŚ;
- 6) Zakaz umieszczania tablic, napisów, ogłoszeń reklamowych i innych znaków niezwiązanych z ochroną przyrody, udostępnianiem parku albo rezerwatu przyrody, edukacją ekologiczną, z wyjątkiem znaków drogowych i innych znaków związanych z ochroną bezpieczeństwa i porządku powszechnego; zakłócania ciszy; używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego, uprawiania sportów wodnych i motorowych, pływania i żeglowania, z wyjątkiem akwenów lub szlaków wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody – przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska; wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu; organizacji imprez rekreacyjno-sportowych – w parku narodowym bez zgody dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody bez zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Podobne odstępstwo można uzyskać w zakresie parków narodowych, jeżeli planowana trasa ma przebiegać przez tereny parków. Obowiązują tutaj takie same zakazy – tj. określone w art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody, a zgodę w tym zakresie wydaje minister właściwy do spraw środowiska, po zasięgnięciu opinii dyrektora parku narodowego, jeżeli jest to uzasadnione: 1) potrzebą ochrony przyrody, wykonywaniem badań naukowych, celami edukacyjnymi, kulturowymi, turystycznymi, rekreacyjnymi lub sportowymi lub celami kultu religijnego i nie spowoduje to negatywnego oddziaływania na przyrodę parku narodowego lub 2) potrzebą realizacji inwestycji liniowych celu publicznego, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej

w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.).

Niewątpliwie zatem z uwagi na główny cel planowanej trasy tj. rekreacyjny, turystyczny, rekreacyjny, jak i sportowy, uzyskanie zgody na odstępstwa od zakazów jest w pełni uzasadnione. Ustawodawca zastosował bowiem alternatywę rozłączną przy wyliczeniu celów, które uzasadniają uzyskanie zezwolenia na odstępstwa. A zatem spełnienie tylko jednego z celów, zarówno co do rezerwatu, jak i do parku uzasadnia uzyskanie zezwolenia. Planowana inwestycja natomiast jak wskazano, spełnia kilka celów jednocześnie.



Ilustracja 7: Dostępna dla turystów droga na terenie Pienińskiego Parku Narodowego.

Dodatkowo wskazać należy, iż jeżeli planowana trasa będzie przebiegać przez teren parku narodowego, to możliwym jest zgodnie z art. 10a ustawy o ochronie przyrody zawarcie umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia nieruchomości na czas nie dłuższy niż 5 lat. Na zawarcie umowy do 5 lat, nie jest wymagane uzyskanie zgody ministra właściwego do spraw środowiska w drodze decyzji administracyjnej. Co do umowy użyczenia, obowiązuje tryb bezprzetargowy na zawarcie umowy. A zatem, możliwym jest użyczenie terenu parku narodowego na wykonanie trasy rowerowej.

W konkluzji powyższego wskazać należy, iż co do zakazów obowiązujących w rezerwacie możliwym jest uzyskanie zgody na odstępstwa w drodze decyzji RDOŚ. Natomiast co do parku, poza możliwością uzyskania zgody na odstępstwa od zakazu w drodze decyzji MŚ, możliwym jest zawarcie umowy użyczenia nieruchomości będącej we władaniu parku do 5 lat bez zgody MŚ.

Podsumowując: Ustawa o ochronie przyrody przewiduje możliwość uzyskania decyzji odpowiednio RDOŚ lub dyrektora parku narodowego, w zakresie odstępstw od zakazów obowiązujących w parkach i rezerwach, których bezpośrednie obowiązywanie uniemożliwia wytyczenie trasy przez rezerwat czy park narodowy. **Przedmiotowa decyzja jest jednakże decyzją uznaniową**, a zatem to wyłącznie organ na podstawie przedłożonej dokumentacji podejmuje decyzję, czy z uwagi na planowany cel inwestycji (szczegółowo opisany powyżej) możliwe jest udzielenie odstępstwa od zakazów obowiązujących na powyższych terenach¹¹¹.

7.4.4. Tereny zalewowe (bariera 4)

W kwestii terenów zalewowych wskazać należy, iż art. 88l ust. 1 Prawa wodnego przewiduje następujące zakazy na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią. Zakres tego przepisu obejmuje zakazy dotyczące obszaru szczególnego zagrożenia powodziowego. Obszarem szczególnego zagrożenia powodziowego na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 6c Prawa wodnego są: 1) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat; 2) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat; 3) obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym (międzywale) lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska; 4) pas techniczny stanowiący strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu, który jest obszarem przeznaczonym do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Dalej wskazać należy, iż artykuł 88l ust. 1 zawiera katalog zakazów dotyczących wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe. Wskazuje on trzy zakazy na obszarach szczególnego zagrożenia powodziowego.

1. Pierwszy zakaz dotyczy wykonywania urządzeń wodnych oraz budowy innych obiektów budowlanych. Lokalizacja urządzeń wodnych oraz obiektów budowlanych na tych obszarach jest zabroniona lub podlega szczególnemu nadzorowi organu, którym jest dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej. W przypadku obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie (wynosi raz na 100 lat), lub obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie (wynosi raz na 10 lat), obszar objęty zakazem powinien być określony w miejscowym planie zagospodarowania gminy i województwa. Wynika to z art. 15 ust. 2 pkt 7 u. p. z. p. (plan zagospodarowania przestrzennego gminy) i art. 39 ust. 3 pkt 6 u. p. z. p. (plan zagospodarowania przestrzennego województwa). Umieszczenie w planach tego zapisu skutkuje możliwością egzekwowania zakazów. W przypadku obszarów znajdujących się w międzywale oraz obszaru obejmującego wyspy i przymuliska zakaz ten stosuje się wprost, co oznacza, że zakład zamierzający wykonywać czynności polegające na budowie urządzeń wodnych lub obiektów budowlanych określonych w art. 3 pkt 3 p.b. jest obowiązany wystąpić do właściwego organu, którym jest dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej, z wnioskiem o zwolnienie z zakazu (ust. 2). Powyższy tryb postępowania dotyczy obszarów znajdujących się w obszarze pasa technicznego.

¹¹¹ Np. gmina Ochotnica Dolna posiada uzgodnienie przeprowadzenia trasy przez rezerwat Kłodne.

2. Drugim zakazem jest objęte sadzenie drzew lub krzewów, z wyjątkiem plantacji wiklinowych na potrzeby regulacji wód oraz roślinności stanowiącej element zabudowy biologicznej dolin rzecznych lub służącej do wzmocnienia brzegów, obwałowań lub odsypisk. Plantacja wiklinowa zabezpiecza bowiem obszary przed skutkami powodzi i stanowi naturalny element regulacji rzek i dolin rzecznych.
3. Trzecim zakazem jest objęta zmiana ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymywaniem wód oraz brzegu morskiego, a także utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych wraz z obiektami związanymi z nimi funkcjonalnie. Zakres przedmiotowy tego zakazu obejmuje zmianę ukształtowania terenu, a więc wykonywanie prac budowlanych, które zmieniają naturalne ukształtowanie terenu poprzez wykonywanie obiektów budowlanych, niwelowanie poziomu terenu, obniżanie lub podwyższanie współrzędnych lub inne czynności zmieniające ukształtowanie. Z zakresu tego zakazu wyłączone są jedynie roboty związane z regulacją lub utrzymywaniem wód oraz brzegów wykonywane przez właściwe organy na podstawie zatwierdzonych projektów lub w ramach utrzymywania wód powierzchniowych określonych ustawą.

Określone zakazy dotyczące szczególnego zagrożenia powodziowego mogą podlegać uchyleniu, jeżeli nie utrudni to ochrony przed powodzią. Właściwym organem jest dyrektor RZGW, który może zwolnić z tych zakazów, w przypadku gdy podejmowane czynności nie utrudniają ochrony przed powodzią na obszarach szczególnego zagrożenia. Zwolnienia dokonuje na podstawie złożonego wniosku przez stronę i przeprowadzonego postępowania administracyjnego. W ramach prowadzonego postępowania, które ma charakter wnioskowy, organ ma uprawnienie do zasięgnięcia opinii państwowej służby hydrologiczno–meteorologicznej w celu ustalenia, czy podejmowane czynności (zamierzenie) nie stanowi zagrożenia powodziowego i nie utrudni ochrony przed powodzią. Przepis art. 88l ust. 4 określa szczegółowo zakres wniosku strony o zwolnienie z zakazów określonych w art. 88l ust. 1, do którego powinna być załączona charakterystyka planowanych działań wraz z podstawowymi danymi technicznymi i opisem planowanej technologii robót oraz mapa sytuacyjno–wysokościowa z naniesionym schematem planowanych obiektów i robót. Ponadto w przypadku zaistnienia takiej konieczności dodatkowo do wniosku powinny być dołączone obliczenia hydrauliczne i hydrologiczne. Artykuł 88l ust. 6 reguluje okres obowiązywania decyzji o zwolnieniu z zakazów na obszarach szczególnego zagrożenia powodziowego. W myśl tej normy decyzja wygasa z mocy prawa, jeżeli w terminie 2 lat od dnia, w którym stała się ostateczna, nie uzyskano wymaganego pozwolenia wodno-prawnego. Wnioskodawca w związku z nierozpoczęciem realizacji tej decyzji w okresie wskazanym w tym przepisie zobowiązany jest wystąpić z ponownym wnioskiem o zwolnienie do dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej.

Odnosząc powyższe uwagi do analizowanej sprawy, w pierwszej kolejności koniecznym jest ustalenie, czy budowa trasy rowerowej podlega pod którykolwiek z w/w zakazów. A zatem odnosząc się do pierwszego zakazu wskazać należy, iż art. 9 ust. 1 pkt. 19 Prawa wodnego wskazuje, iż przez urządzenia wodne rozumie się urządzenia służące kształtowaniu zasobów wodnych oraz korzystaniu z nich, a w szczególności: budowle: piętrzące, upustowe, przeciwpowodziowe i regulacyjne, a także kanały i rowy, zbiorniki, obiekty zbiorników i stopni wodnych, stawy rybne oraz stawy przeznaczone do

oczyszczania ścieków, rekreacji lub innych celów, obiekty służące do ujmowania wód powierzchniowych oraz podziemnych, obiekty energetyki wodnej, wyloty urządzeń kanalizacyjnych służące do wprowadzania ścieków do wód lub urządzeń wodnych oraz wyloty urządzeń służące do wprowadzania wody do wód lub urządzeń wodnych, stałe urządzenia służące do połowu ryb lub do pozyskiwania innych organizmów wodnych, mury oporowe, bulwary, nabrzeża, pomosty, przystanie, kąpieliska, stałe urządzenia służące do dokonywania przewozów międzybrzegowych.

Na gruncie powyższej definicji trudno uznać, by szlak rowerowy był urządzeniem. Drugi zakaz nie wymaga analizy, albowiem w zamierzonej inwestycji nie jest planowane sadzenie drzew i krzewów. Odnosząc się do trzeciego zakazu, wskazać należy, iż koniecznym jest ustalenie jaki zakres robót budowlanych jest planowany, w związku z wyznaczeniem trasy rowerowej. Jeżeli bowiem planowana inwestycja spowoduje zmianę naturalnego ukształtowania terenu poprzez wykonywanie obiektów budowlanych, niwelowanie poziomu terenu, obniżanie lub podwyższanie współrzędnych lub inne czynności zmieniające ukształtowanie, to niewątpliwie będą to roboty oraz czynności utrudniające ochronę przed powodzią lub zwiększające zagrożenie powodziowe. Jednakowoż wysoce wątpliwym jest, by rzeczywiście budowa trasy rowerowej wymagała takich czynności. Jednakowoż art. 88l wymienia szczegółowo powyższe zakazy, jednak ogólnie wskazuje na zakaz czynności mogących naruszyć ochronę przeciwpowodziową. Wobec powyższego, przy szerokiej interpretacji można uznać, iż dla stworzenia trasy rowerowej wymagana jest zgoda RZGW. Jednakże, uzyskanie przedmiotowej zgody nie powinno być utrudnione, z uwagi na brak jakichkolwiek naruszeń w zakresie ochrony przeciwpowodziowej planowanej inwestycji.



Ilustracja 8: Droga asfaltowa wykonana w terenie zalewowym.

Podsumowując, obowiązujące prawo daje szerokie możliwości zwolnienia z zakazu inwestycji lub też wręcz jej nie zabrania, a mając na uwadze deklaracje dyrektora RZGW w Krakowie, będzie możliwe uzyskanie pozytywnych decyzji.



Ilustracja 9: Przykład kładki niskowodnej nad potokiem Kisielina.

7.4.5. Odpowiedzialność zarządców cieków i zbiorników wodnych, a rozwój turystyki (bariera 5)

Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej są państwowymi jednostkami budżetowymi właściwymi w sprawach zarządzania wodami oraz korzystania z wód w regionie wodnym.

Jako organ administracji rządowej niezespołonej działają na podstawie przepisów:

- 1) Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r., poz. 145 z późn. zm.),
- 2) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie przebiegu granic obszarów dorzeczy i regionów wodnych (Dz. U. Nr 126, poz. 878),
- 3) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 2002 r. w sprawie śródlądowych wód powierzchniowych lub ich części stanowiących własność publiczną (Dz. U. z 2003 r. Nr 16 poz. 149).

Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 6 ustawy Prawo wodne Zarządzanie zasobami wodnymi służy zaspokajaniu potrzeb ludności, gospodarki, ochronie wód i środowiska związanego z tymi zasobami, w szczególności w zakresie zaspokojenia potrzeb związanych z turystyką, sportem oraz rekreacją.

W ramach gospodarowania mieniem Skarbu Państwa, związanym z gospodarką wodną, dyrektor regionalnego zarządu realizuje w imieniu Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej zadania związane z utrzymywaniem śródlądowych wód powierzchniowych lub urządzeń wodnych oraz pełni funkcję inwestora w zakresie gospodarki wodnej w regionie wodnym.

Wśród zadań Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej wymienionych w art. 92 ust. 3 ustawy Prawo wodne brak obowiązków w zakresie turystyki, sportu lub rekreacji.

Zgodnie bowiem z tym przepisem do zadań dyrektora regionalnego zarządu należy w szczególności:

- 1) Sporządzanie identyfikacji znaczących oddziaływań antropogenicznych i ocen ich wpływu na stan wód powierzchniowych i podziemnych, w regionie wodnym;
- 2) Opracowywanie warunków korzystania z wód regionu wodnego;
- 3) Opracowywanie analiz ekonomicznych związanych z korzystaniem z wód w regionie wodnym;
- 4) Sporządzanie, prowadzenie, weryfikowanie i bieżące aktualizowanie wykazów obszarów chronionych utworzonych na podstawie przepisów ustawy oraz odrębnych przepisów;
- 5) Sporządzanie planów zarządzania ryzykiem powodziowym w regionach wodnych;
- 6) Współpraca w przygotowywaniu wstępnej oceny ryzyka powodziowego i planów zarządzania ryzykiem powodziowym;
- 7) Przygotowywanie planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych;
- 8) Koordynowanie działań związanych z ochroną przed powodzią oraz suszą w regionie wodnym, w szczególności prowadzenie ośrodków koordynacyjno - informacyjnych ochrony przeciwpowodziowej;
- 9) Prowadzenie katastru wodnego dla regionu wodnego;
- 10) Wykonywanie kontroli gospodarowania wodami;
- 11) Planowanie przedsięwzięć związanych z odbudową ekosystemów zdegradowanych przez eksploatację zasobów wodnych;
- 12) Uzgadnianie, w zakresie przedsięwzięć dotyczących gospodarki wodnej na terenie regionu, projektów list przedsięwzięć priorytetowych przedkładanych przez wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej;
- 13) Opiniowanie projektów wojewódzkich planów gospodarki odpadami;
- 14) Opiniowanie, w odniesieniu do bezpośrednich zagrożeń szkodą w wodach i szkody w wodach, decyzji, o których mowa w art. 13 ust. 3 oraz art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493, z późn. zm.);
- 15) Opiniowanie projektów uchwał, wyznaczających kąpieliska znajdujące się w regionie wodnym.

Jest to, co prawda katalog otwarty (ustawodawca użył określenia „w szczególności”) jednakże brak wymienia wśród obowiązków dyrektora kompetencji w zakresie zaspokajania potrzeb, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt. 6 ustawy Prawo wodne powoduje, iż tereny podlegające RZGW nie wykorzystują w pełni potencjału w zakresie rozwoju turystyki, sportu oraz rekreacji.

Co istotne dla realizacji tych celów nie jest konieczne ponoszenie nakładów finansowych przez RZGW, ale udostępnienie podlegających im terenów (z uwzględnieniem ich szczególnych uwarunkowań, na podstawie umów lub porozumień określających uprawnienia i obowiązki korzystającego) podmiotom trzecim, w szczególności podmiotom publicznym.

Dla przykładu na terenie województwa małopolskiego:

a) Zespół Elektrowni Wodnych Niedzica S.A. opiera swój model biznesowy na m. in. sektorze usług turystycznych, obejmujących w szczególności usługi rekreacyjne i sportowe. Wśród celów spółki Strategia Rozwoju ZEW Niedzica S.A. na okres 2009 – 2015 wymienia:

- inwestycje związane z szeroko rozumianą turystyką mające na celu zapewnienie rentowności prowadzonej działalności turystycznej,

- uporządkowanie stanu prawnego gruntów związanych z obiektami turystycznymi.

W rezultacie Elektrownia Wodna Niedzica jest udostępniana dla celów turystycznych.

b) Zespół Elektrowni Wodnych „Rożnów” Spółka z o.o. (grupa TAURON) z siedzibą w Czchowie popiera i umożliwia rozwój turystyki w regionie.

W rezultacie Elektrownia Wodna Czchów jest udostępniana dla celów turystycznych.

Zapory wodne nieudostępniane społeczeństwu podlegają Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Krakowie. Są to zapory na rz. Raba w Dobczycach i na rz. Ropa w Klimkówce.

Tym samym wskazane jest wprowadzenie do aktu prawnego regulującego działalności regionalnych zarządów gospodarki wodnej postanowień traktujących o obowiązkach w zakresie rozwoju turystyki, sportu i rekreacji.

Sztuczne zbiorniki zamykają ciasne doliny rzeczne dla tras rowerowych poprzez konieczność pokonania znacznej wysokości zapory na krótkim odcinku, a ponadto powodują erozję stromych brzegów. Najczęściej jednak nie ma drogi alternatywnej spełniającej odpowiednie parametry techniczne, dlatego też konieczne jest prowadzenie tras przez tereny zarządcy zbiornika.



Ilustracja 10: Zamknięta dla turystów zapora w Dobczycach.

7.4.6. Wykorzystanie terenu nieeksploatowanych linii kolejowych (bariera 6)

Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 z późn. zm) likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej dokonuje zarządca.

Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w art. 29 ustawy o transporcie kolejowym, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:

- 1) powiadamia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w następnym rozkładzie jazdy pociągów, jeżeli rezultaty analizy wniosków o przyznanie tras pociągów, które zostaną zgłoszone, potwierdzą deficytowość tej linii kolejowej lub tego odcinka linii kolejowej;
- 2) informuje właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej o zamiarze ich likwidacji;
- 3) występuje z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej; w przypadku linii kolejowej o znaczeniu państwowym ze względów obronnych zgoda powinna być wyrażona w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.

W myśl ust. 3 tegoż artykułu postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca:

- 1) zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów niepokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
- 2) zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji;
- 3) przystąpi do spółki wojewódzkich przewozów pasażerskich, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny.

Należy przy tym wskazać, iż decyzja o likwidacji linii kolejowej nie jest równoznaczna z jej fizyczną likwidacją, czy też takim jej demontażem, który pozbawiałby ją dotychczasowej funkcji. Wojewódzki Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 19 lutego 2009 r., sygn. akt I SA/Sz 650/08 zauważył, iż decyzja o likwidacji linii podejmowana jest głównie ze względów ekonomicznych (nieopłacalność prowadzenia przewozów na danej linii) i nie ma nic wspólnego ze stanem technicznym budowli. Jednakże, choć omawiane budowle (nasypy i torowiska) fizycznie nie zostały zlikwidowane, to z przepisów ustawy o transporcie kolejowym wynika, iż likwidacja linii kolejowej lub jej odcinka oznacza ostateczne, a nie tylko przejściowe wyłączenie jej z eksploatacji, tj. z możliwości prowadzenia przewozów kolejowych. Takie ostateczne zaprzestanie eksploatacji oznacza zatem nie tylko zaniechanie dokonywania przewozów, ale również zaniechanie utrzymywania w pełnej sprawności różnych składających się na tę budowlę urządzeń technicznych, powodując tym samym, iż w wyniku określonego aktu prawnego zlikwidowana linia kolejowa traci charakter budowli w rozumieniu prawa budowlanego. Oznacza to w konsekwencji, że zlikwidowana linia kolejowa nie podlega, jako taka, a więc jako budowla nieistniejąca, opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości, co bynajmniej nie wyklucza możliwości takiego opodatkowania określonych składników pozostałych po zlikwidowanej linii kolejowej, a więc np.

pozostałych po niej gruntów jako części powierzchni ziemskiej czy budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

Z powyższego wynika jednak, iż nieeksploatowane linie kolejowe – po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego z uwagi na ostateczny charakter decyzji likwidacyjnej mogą zostać zagospodarowane w innych celach.

W przypadku gdy nie została wstrzymana likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 3 art. 9 ustawy o transporcie kolejowym, zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje w terminie 3 miesięcy od dnia skierowania wniosku zarządcy o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej:

- 1) dla linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych o znaczeniu państwowym – Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne;
- 2) dla pozostałych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych – minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji.

Oprócz trudności formalno–prawnych związanych z procedurą likwidacji linii kolejowej lub jej odcinków istotne znaczenie ma także aspekt ekonomiczny. Jeżeli przychody ze sprzedaży gruntów i środków trwałych należących do likwidowanych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, będą mniejsze od kosztów likwidacji, różnicę pokrywa budżet państwa. Wysokość środków budżetowych na likwidację linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych w danym roku określa ustawa budżetowa.

Skomplikowana procedura likwidacyjna finalizowana koniecznością uzyskania zgody najwyższych władz wykonawczych w państwie przyczynia się do wykorzystywania przez zarządcę instytucji „czasowego wyłączenia”. Tym samym tereny te nie są wykorzystywane dla potrzeb związanych z transportem kolejowym, ani też w jakimkolwiek innym celu.

Należy także wskazać, iż procedury formalne–prawno odnośnie możliwości przekazania przez PKP S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rzecz jednostki samorządu terytorialnego nieruchomości gruntowych wraz z liniami kolejowymi normują przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948 z późn. zm.).

Prawo daje zatem jednostkom samorządu terytorialnego kilka możliwości przejmowania linii kolejowych w zależności od celu, jakiemu miałyby w przyszłości służyć. Przejęte grunty mogą być przez gminy wykorzystane do budowy tras turystycznych i rekreacyjnych, ale jednocześnie mogą służyć unowocześnianiu infrastruktury komunalnej – wodociągów, kanalizacji, linii energetycznych, telefonicznych itp.

Oprócz jednak trudności formalno–prawnych związanych z całą procedurą jednostki samorządu terytorialnego napotykają trudności finansowe. Zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” PKP S.A. gospodaruje mieniem, w szczególności przez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także przez zbywanie mienia zbędnego. Zgodnie z ust.

3 tego artykułu mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu. Dalej, zgodnie z ust. 4 mienie, którego zagospodarowanie, na zasadach określonych w ust. 1 i ust. 2 art. 39 ustawy, nie jest możliwe, a względy ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymywania, może zostać zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego lub państwowym jednostkom organizacyjnym.

Stąd też z uwagi na zainteresowanie gmin, zamiast nieodpłatnego przekazania gminy stoją przed alternatywą zakupu gruntu lub przekazania w zamian za zaległości podatkowe (zdarza się, iż zarządcy wykorzystując sytuację preferują odpłatne formy przekazania). Wiele gmin zniechęconych nie jasnymi procedurami zrezygnowały z przejęcia zamkniętych linii. Inne, po długotrwałych negocjacjach, przejęły – najczęściej w zamian za zobowiązania podatkowe – majątek kolejowy, który dzisiaj pełni już inną funkcję, najczęściej służąc rozwojowi turystyki w regionie.

Zdarza się, iż przekazanie gruntu jest niemożliwe uwagi na nieuregulowanie stanu prawnego gruntów.

Niemniej jednak Fundacja Promocji Gmin Polskich w partnerstwie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przystąpiła do realizacji programu budowy tras turystycznych na nieczynnych torach kolejowych. Adresatami programu i jego beneficjentami są samorządy terytorialne, które przejmą grunty i należącą do nich infrastrukturę kolejową – szyny, podkłady, linie energetyczne i telekomunikacyjne, światłowody, itp.

W odniesieniu do nieeksploatowanej linii kolejowej na odcinkach: Woźniki – Palczowice, Alwernia – Trzebinia, Bołęciny – Chrzanów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wskazało, iż nie jest zainteresowane przywracaniem połączeń na tej linii. Stąd ujęcie tej linii na trasie VeloSkawa jest zasadne i możliwe.

W tym celu konieczne jest:

- porozumienie gmin właściwych miejscowo z uwagi na przebieg trasy określające wspólny cel oraz zasady współpracy w związku z procedurą likwidacyjną i negocjacjami z zarządcą linii. Pożądanym jest także ustanowienie pełnomocnika reprezentującego gminy w trakcie negocjacji.
- porozumienie gmin właściwych miejscowo z zarządcą w formie listu intencyjnego określające cel przekazania linii, a także zasady współpracy w związku z procedurą likwidacyjną,
- porozumienie winno także określać zasady przekazania gruntu tj. nieodpłatność lub ew. sprzedaż/ umorzenie zaległości podatkowych,
- wystąpienie z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.



Ilustracja 11: Ślad po linii kolejowej - linia oficjalnie jest linią czynna (rejon Alwerni).

7.4.7. Trasy rowerowe wzdłuż dróg powiatowych i wojewódzkich (bariera 7)

W odniesieniu do tras wiodących wzdłuż istniejących dróg napotyka się na utrudnienia ze strony zarządców dróg. W przypadku bowiem dróg o niższej klasie, o niskim natężeniu niecelowym jest ponoszenie nakładów na budowę osobnych tras rowerowych wzdłuż już istniejących dróg. Żądanie to jest tym bardziej niezasadne, iż drogi te najczęściej nie posiadają wystarczającego pasa dla budowy tras, są kręte, a bezpośrednio przy nich znajdują się zabudowania.

Żądania stawiane przez zarządców dróg, nie znajdują potwierdzenia w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, 1448 z późn. zm.) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Należy wskazać, iż mniej rygorystyczne podejście prezentowane jest w europejskich standardach EuroVelo dopuszczające łączenie ruchu samochodowego z rowerowym przy natężeniu ruchu samochodowego do 4 000 pojazdów/dobę¹¹².

112 „EuroVelo – guidance on the route development process”. ECF 2011 – preferuje do 500 p/d, dopuszcza do 2000 p/d, zezwala wyjątkowo i czasowo 4000 p/d.

7.4.8. Warunki obowiązujących pozwoleń wodno–prawnych (bariera 8)

W szczególności dotyczy rejonu Jeziora Czorsztyńskiego i rezerwatu Zielone Skalki¹¹³. Obowiązujące pozwolenie wodno–prawne¹¹⁴ uniemożliwia realizację jakichkolwiek obiektów w rejonie rezerwatu.

Znając zakres zakazów, możliwym będzie sformułowanie wniosku o odpowiednią zmianę w pozwoleniu. W tym miejscu wskazać należy, iż przepisy ustawy Prawo wodne nie przewidują możliwości zmiany powyższego pozwolenia na wniosek podmiotu trzeciego.

Z wnioskiem o zmianę może wystąpić sama Spółka w trybie art. 155 k. p. a. w związku z art. 133 Prawa wodnego. Na podstawie powyższych przepisów, możliwym będzie dokonanie zmian w zakresie obowiązków nałożonych w pozwoleniu na podstawie art. 128 ust. 1 ust. 3, w tym w kwestii zakazów wskazanych w art. 65 ust. 1 pkt 3 Prawa wodnego tj.: wykonywania w pobliżu urządzeń wodnych robót oraz innych czynności, które mogą powodować w szczególności:

- a) niedopuszczalne osiadanie urządzeń wodnych lub ich części,
- b) pojawienie się szczelin, rys lub pęknięć w korpusach oraz koronach zapór, okładzinach betonowych, szybach, sztolniach oraz przepławkach dla ryb,
- c) nadmierną filtrację wody,
- d) uszkodzenie budowli regulacyjnych,
- e) unieruchomienie zamknięć budowli piętrzących lub upustowych,
- f) erozję gruntu powyżej oraz poniżej urządzeń wodnych, g) osuwanie się gruntu przy urządzeniach wodnych,
- g) zmniejszenie stateczności lub wytrzymałości urządzeń wodnych albo ich przydatności gospodarczej,
- h) uszkodzenie wylotów urządzeń kanalizacyjnych, służących do wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi,
- i) uszkodzenie urządzeń pomiarowych,
- j) uszkodzenie znaków usytuowanych na wodach.

We wniosku Spółka będzie musiała wykazać: zmianę sposobu użytkowania wód, która uzasadnia ograniczenie zakazów, brak sprzeciwu przepisów prawnych dla dokonania w/w zmiany, zgodę Spółki oraz wskazanie, iż pozwolenie na charakter ostateczny.

Przy czym, wszczęcie powyższego postępowania uzależnione jest tylko od wniosku Spółki, na które to postępowanie planujący ścieżki rowerowe nie ma wpływu. Może oczywiście zgłosić taki wniosek do Spółki, wskazując zakres zakazów, których dalsze obowiązywanie nie jest konieczne dla Spółki, a przy tym ich wyeliminowanie nie stworzy zagrożenia dla Spółki. Jednakże ostateczna decyzja należy do Spółki.

Oczywiście można rozważyć także kwestię postępowania nadzwyczajnego tj. wznowieniowego albo nieważnościowego, ale w tym zakresie koniecznym jest analiza treści pozwolenia wodno–prawnego, by móc stwierdzić, czy zaistniała którakolwiek z podstaw nadzwyczajnych określona w art. 145 k. p. a. lub art. 156 k. p. a.

113 Dotyczy także braku zgody dyrekcji Pienińskiego Parku Narodowego, który to park zarządza rezerwatem. Na dzień 18.12.2013 Wykonawca został zaproszony na zebranie Rady Naukowej Parku w celu prezentacji projektu, po której zostanie wydana opinia Rady.

114 Na podstawie informacji uzyskanych od zarządcy zbiornika.

8. Model finansowania i koszty

8.1. Budowa tras

Model finansowy budowy tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych oparty może być na łączeniu środków:

- dotacji EFRR możliwych do uzyskania w ramach **Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020, Oś priorytetowa 6 Dziedzictwo Regionalne** - jako inwestycja podnosząca atrakcyjność i konkurencyjność regionu w oparciu o walory dziedzictwa kulturowego oraz jako rozwój szlaków kulturowych regionu,
- dotacji z EFRR dostępnych poprzez **Subregionalny Program Rozwoju na lata 2014-2020** - dostępnych z poziomu 5 subregionów funkcjonalnych – 5 obszarów strategicznej interwencji województwa, w tym środki z *Osi 4 Zrównoważony transport miejski*,
- dotacji **Programu Współpracy Transgranicznej Rzeczpospolita Polska - Republika Słowacka 2014-2020** (na obecnym etapie prac brak przesądzeń co do ostatecznego zakresu interwencji, niemniej jednak zakłada się współpracę w obszarze transgranicznym, w tym również potencjalnie budowę i integrację tras rowerowych),
- dotacji **Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich 2014-2020** - inwestycje polegające na rozwoju i poprawie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, w tym: budowie, przebudowie lub wyposażeniu obiektów budowlanych służących turystyce i rekreacji,
- własnych inwestora realizującego budowę poszczególnych tras,
- partnera prywatnego (model hybrydowy realizacji przedsięwzięcia z dofinansowaniem środkami UE),
- z budżetu państwa,
- z budżetu Województwa Małopolskiego.

Zakładając, że beneficjentami wsparcia z przyszłych dotacji EFRR na inwestycje podnoszące atrakcyjność kulturowo–turystyczną będą mogły być:

- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia,
- jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną,
- instytucje kultury,
- partnerzy społeczni i gospodarczy (w tym organizacje pozarządowe),
- kościoły i związki wyznaniowe oraz osoby prawne kościołów i związków wyznaniowych,
- szkoły wyższe,
- Parki Narodowe,
- przedsiębiorstwa,

to realizującym budowę głównych tras rowerowych, powinien być Zarząd Dróg Wojewódzkich, a projekt budowy tras głównych ujęty powinien być jako **inwestycja strategiczna województwa**.

Zarząd Dróg Wojewódzkich mógłby również realizować budowę tras głównych z Partnerami w postaci samorządów lokalnych lub innych jednostek prawnych, przez obszary których przebiega projektowana sieć tras głównych.

Przedsięwzięcie to mogłoby przybrać formę **zintegrowanej inwestycji terytorialnej (ZIT)**.

Trasy rowerowe pozostałe oraz trasy współpracujące budowane mogłyby być przez samorządy lokalne oraz ich związki i stowarzyszenia, a także Lokalne Grupy Działania.

Samorządy lokalne mogłyby realizować dane przedsięwzięcie zlokalizowane na swoim terenie również przy pomocy partnerów społecznych i gospodarczych, w tym organizacji pozarządowych, które realizując zlecone im zadanie publiczne z zakresu turystyki i krajoznawstwa uzyskałyby środki dotacji z samorządu lokalnego na wykonanie zadania.

Partnerami gospodarczymi mogą być zarówno przedsiębiorcy indywidualni, jak i klastry o różnej formie prawnej, mające w swoich założeniach promowanie i rozwój turystyki oraz kultury regionu.

Możliwym modelem realizacji przedsięwzięcia jest również model oparty o formułę **partnerstwa publiczno–prywatnego**.

Samorządy lokalne, jako partner publiczny, zagwarantować mogą partnerowi prywatnemu nieruchomości gruntowe na swoim obszarze (drogi gminne, wykup innego niezbędnego gruntu – w miarę potrzeb i możliwości), przez które przebiegać będą trasy rowerowe.

Partner prywatny na mocy zawartej umowy zobowiązany byłby wtedy do wybudowania, oznakowania i utrzymywania tras rowerowych w zamian za późniejszą opłatę za dostępność, uiszczaną przez samorząd przez lata trwania umowy (np. 15 lat).

Trasy biegowe mogą być realizowane w modelu, gdzie inwestorem byłby samorząd lokalny, stowarzyszenia i związki JST lub Lokalne Grupy Działania. Są to inwestycje wymagające najmniejszych nakładów i przez to dostępne dla praktycznie wszystkich zainteresowanych.

Trasy narciarskie biegowe, tam gdzie wymagana byłaby ich budowa (w większości przypadków są to jednak trasy prowadzone po istniejących szlakach, drogach i nie wymagają większych nakładów inwestycyjnych) mogłyby być realizowane w modelu analogicznym jak budowa pozostałych tras rowerowych czy tras biegowych.

Profesjonalne trasy do narciarstwa biegowego zgodne z wymogami FIS, z uwagi na wymagania techniczne oraz sposób wykorzystywania powinny być budowane przez samorząd lokalny, specjalistyczne ośrodki sportu, stacje narciarskie lub przedsiębiorcę prywatnego.

Model finansowania w przypadku ośrodków sportu spełniających definicję beneficjenta publicznego mógłby bazować na środkach dotacji bezzwrotnych w ramach Programów Operacyjnych na lata 2014-2020. Przedsiębiorca prywatny podejmujący się budowy profesjonalnej trasy narciarstwa biegowego bazować mógłby na **modelu finansowania zwrotnego** w ramach *MRPO 2014-2020, Subregionalnego Program Rozwoju 2014-2020 lub krajowych Programów Operacyjnych jak np. Infrastruktura i Środowisko lub Inteligentny Rozwój*.

Z uwagi na trwające uzgodnienia Programów Operacyjnych na lata 2014-2020, z których finansowane w większości będą inwestycje dotyczące budowy tras rowerowych/biegowych i narciarskich, na obecnym etapie nie ma możliwości jednoznacznego potwierdzenia czy poszczególne trasy są realizowalne z finansowego punktu widzenia. Każdy z przypadków należy niezależnie przeanalizować na etapie opracowywania Studium Wykonalności.

8.2. Utrzymanie i eksploatacja

Utrzymywanie tras rowerowych przebiegających po drogach zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych należy do zarządcy drogi. Tak więc w sytuacjach przebiegu tras rowerowych po drogach wojewódzkich, powiatowych czy gminnych utrzymanie drogi, a tym samym trasy, pozostaje w gestii właściwego zarządcy.

Trasy prowadzone po terenach innych niż drogi publiczne (drogi polne, drogi wewnętrzne, drogi leśne, wały przeciwpowodziowe, tereny parków narodowych, itp.) wymagają porozumienia inwestora z zarządcą terenu. Odpowiedzialność za utrzymanie ponoszą podmioty zarządzające terenem lub inwestor na podstawie stosowanego porozumienia/umowy.

W każdym przypadku koszty eksploatacji i utrzymania pokrywa zarządca drogi na podstawie porozumienia z inwestorem.

W sytuacjach zlecenia zadania innej jednostce (operatorowi) zarządca musi zapewnić również środki własne za realizowanie usługi utrzymania tras (np. poprzez płatności dla partnera prywatnego za tzw. dostępność).

Forma partnerstwa publiczno-prywatnego w przypadku zapewnienia utrzymania tras rowerowych/biegowych/narciarskich wydaje się być modelem praktycznym i możliwym do wykorzystania na szerszą skalę przez samorząd wojewódzki oraz samorządy lokalne. Szczegółowy model zarządzania będzie różny dla poszczególnych tras i możliwy do określenia po uzyskaniu decyzji o zakresie inwestycji.

Podsumowanie wstępnego modelu finansowania ujęto w poniższym zestawieniu.

Rodzaj trasy		Inwestor	Zarządca	Promocja
Rowerowe	główne	ZDW	ZDW, JST wyłonieni operatorzy	UMWM
	pozostałe	JST LGD stowarzyszenia/związki gmin	Inwestor wyłonieni operatorzy	UMWM
	współpracujące	JST LGD stowarzyszenia/związki gmin	Inwestor wyłonieni operatorzy	UMWM
Biegowe		JST LGD stowarzyszenia/związki gmin	Inwestor wyłonieni operatorzy	UMWM
Narciarskie biegowe		JST PN LGD stowarzyszenia/związki gmin przedsiębiorcy związki/kluby sportowe	Inwestor wyłonieni operatorzy	UMWM
Narciarskie back country	główna	JST LGD stowarzyszenia/związki gmin	Inwestor wyłonieni operatorzy	UMWM
	łączniki	JST LGD stowarzyszenia/związki gmin związki/kluby sportowe	Inwestor wyłonieni operatorzy	UMWM

8.3. Koszty jednostkowe

Wycena dokładnych kosztów na etapie koncepcji nie jest możliwa. Nie jest także w pełni możliwa na etapie projektowania technicznego, gdyż o faktycznych kosztach realizacji decydują oferty złożone w postępowaniach przetargowych. Na etapie koncepcji można wskazać szacunkowe wielkości wydatków, jakie trzeba ponieść na inwestycję.

Z danych zawartych w opracowaniu „Krajowy system zarządzania budowlanymi przedsięwzięciami inwestycyjnymi, finansowanymi z udziałem środków publicznych i pomocowych z Unii Europejskiej”¹¹⁵ wynika, że dokładność oszacowania kosztów przedsięwzięcia wynosi:

- 30% na etapie pomysłu i w analizach związanych z oceną celowości przedsięwzięcia,
- 20% w analizach związanych ze wstępnym badaniem wykonalności;
- 15% w analizach związanych z badaniem wykonalności przedsięwzięcia, tj. na etapie studium wykonalności,
- 10% w analizach kosztów na etapie dokumentacji wstępnej - w aspekcie technicznym i kosztowym (Założenia Techniczno-Ekonomiczne ZTE),
- 5% w analizach kosztów na etapie projektu budowlanego oraz projektu wykonawczego, tj. sporządzania kosztorysu inwestorskiego.

Powyższe wskaźniki pokazują minimalny poziom rezerwy inwestora na roboty nieprzewidziane, jaka powinna być uwzględniona w wartości kosztorysowej. Na potrzeby niniejszej koncepcji przyjęto rezerwę na poziomie 10%.

Na podstawie dostępnych w Polsce materiałów dokonano oszacowania wartości kosztów jednostkowych. Dla tras rowerowych wskaźniki jednostkowe kosztów zostały oparte na kalkulacjach kosztowych trasy rowerowej w Polsce Wschodniej¹¹⁶, szczególnie województwa podkarpackiego. Wydaje się, że zarówno tematyka opracowania oraz jego aktualność, a także wielkie podobieństwo do koncepcji dla województwa małopolskiego upoważniają do przyjęcia wskaźników wynikających z tamtego opracowania. Szacunkowe koszty jednostkowe skonfrontowano z odpowiednimi wskaźnikami kosztów jednostkowych wykorzystanych w innych opracowaniach¹¹⁷. Porównanie tych wskaźników wskazuje, że przyjęte i podane niżej wskaźniki kosztów nie różnią się znacząco.

Dla każdego z województw określono inne koszty wykonania dokumentacji technicznej. Wynika to prawdopodobnie z analizy rynku projektowego każdego z województw. Z tej racji dla Małopolski zaproponowano wartość pośrednią tj. 7 900 zł/km projektowanej trasy. Analiza wskaźników kosztów wykupu gruntów także jest odmienna dla każdego z województw i wynosi od 5 021 zł/km w województwie podlaskim do 13 760 zł/km w województwie warmińsko-mazurskim. Może to wynikać z udziału gruntów prywatnych w całej długości trasy, ale także atrakcyjności terenu i związanej z tym ceny gruntu w poszczególnych województwach, które znacząco się różnią. Dla Małopolski przyjęto najwyższy wskaźnik (wysoka atrakcyjność regionu oraz duże rozdrobnienie gruntów). Metoda ta jest prostą metodą wskaźnikową - podany wskaźnik mnoży się przez długość budowanej trasy.

115 dr. Olgierd Sielewicz, Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, na zamówienie Ministra Infrastruktury i Ministra Nauki i Informatyzacji.

116 <http://www.polskawschodnia.gov.pl/Projekty/trasaIV/Strony/Trasa-odcinekIV.aspx>

117 Między innymi z Szacunkowych kosztów budowy wg doradcy zewnętrznego PARP – Halcrow Group.

Budowa asfaltowej drogi dla rowerów kosztuje średnio około 300 000 zł/km¹¹⁸, ale na wale Wisły znacznie taniej¹¹⁹ i dlatego wprowadzono oddzielny wskaźnik dla wałów i nasypów kolejowych. Niższe koszty budowy dróg dla rowerów na wałach wynikają z faktu, że roboty ograniczają się praktycznie do wykonania podbudowy i nawierzchni lub nawet samej nawierzchni.

Z analizy ostatnio wybudowanych kładek o podobnym charakterze i w podobnych warunkach wynika, że ich koszty znacząco od siebie odbiegają i kształtują się od 5000 zł/m² do 9000 zł/m² i więcej. Dla Małopolski przyjęto wartość 5000 zł/m² ze względu na znaczną długość kładek (głównym składnikiem kosztów kładki wysokowodnej są elementy nośne oraz przyczółki).

Dla tras narciarskich na podstawie danych z przetargów publicznych¹²⁰ przyjęto średni koszt budowy trasy narciarskiej na poziomie 100 000 zł/km - koszt obejmuje przygotowanie trasy wraz z pracami ziemnymi, oznakowanie i montaż obiektów małej architektury. Koszt budowy budynku obsługi ruchu turystycznego - 1 000 000 zł.

Koszty dla tras biegowych oraz back country obejmują koszty wykonania oznakowania oraz obiekty małej architektury.

Wszystkie wskaźniki podane są w cenach netto, podatek VAT 23% został doliczony do ceny końcowej. Koszty jednostkowe zebrano w poniższej tabeli.

Trasy rowerowe		
Koszty projektowania i wykupu gruntów		
Koszt wykupu gruntów	zł/km	13 760,00
Koszt sporządzenia dokumentacji budowlanej drogi dla rowerów (projekt z dokumentacją wykonawczą)	zł/km	7 900,00
projekt organizacji ruchu	zł/km	1 500,00
Koszty inwestycji		
Budowa asfaltowej drogi dla rowerów o szerokości 2,5 m	zł/km	300 000,00
Remont częściowy nawierzchni asfaltowej o szerokości 2,5 m	zł/km	14 700,00
Budowa (adaptacja) poboczy asfaltowych (2x1,5 m)	zł/km	334 500,00
Budowa asfaltowej drogi dla rowerów na wale przeciwpowodziowym, nasypie kolejowym (nieczynne torowisko) o szerokości 2,5 m	zł/km	166 000,00
Budowa tłuczniowej drogi dla rowerów o szerokości 2,5 m	zł/km	119 250,00
Remont częściowy nawierzchni tłuczniowej o szerokości 2,5 m	zł/km	47 100,00
Budowa gruntowej drogi dla rowerów o szerokości 2,5 m	zł/km	9 125,00
Budowa drogi stokowej dla rowerów	zł/km	900 000,00
Oznakowanie poziome	zł/km	4 050,00
Oznakowanie pionowe	zł/km	15 000,00
Koszt budowy kładki niskowodnej o szerokości 2,5 m	zł/m ²	2 000,00
Koszt budowy kładki wysokowodnej o szerokości 2,5 m	zł/m ²	5 000,00
Koszt zakupu promu rowerowego	zł/szt.	100 000,00
Koszt budowy MOR	zł/szt.	8 550,00

118 323 000 zł/km wg szacunkowych doradcy zewnętrznego PARP – Halcrow Group, 234 000 zł/km wg szacunków wstępnych dla „Studium wykonalności projektu pn. Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”

119 165 600 zł/km na podstawie zrealizowanej inwestycji: odcinek drogi dla rowerów na wale Wisły od Przegorzał do ul. Wioślarskiej w Krakowie. Wykonawca: SKANSKA (data ukończenia 30.11.2012).

120 Postępowanie na budowę trasy oraz dostawę ratraka i skuterów w Zalesiu (gmina Kamienica).

Koszty eksploatacyjne		
Koszt utrzymania nawierzchni asfaltowej o szerokości 2,5 m	zł/km/rok	11 450,00
Koszt utrzymania nawierzchni tłuczniowej o szerokości 2,5 m	zł/km/rok	7 600,00
Koszt utrzymania oznakowania poziomego i pionowego	zł/km/rok	1 700,00
Remont (co 5 lat) oznakowania poziomego i pionowego	zł/km	3 400,00

Trasy narciarskie		
Koszty projektowania		
Koszt sporządzenia dokumentacji budowlanej budynku	zł/szt.	55 000,00
Koszt sporządzenia dokumentacji budowlanej trasy	zł/km	2 600,00
Koszt sporządzenia projektu trasy back country	zł/km	300,00
Koszty inwestycji		
Budowa trasy narciarskiej o szerokości do 3m wraz z oznakowaniem i obiektami małej architektury	zł/km	100 000,00
Budowa trasy narciarskiej o szerokości pow. 3m wraz z oznakowaniem i obiektami małej architektury	zł/km	70 000,00
Budowa budynku obsługi ruchu turystycznego	zł/szt.	1 100 000,00
Dostawa ratraka	zł/szt.	630 000,00
Dostawa skutera śnieżnego	zł/szt.	56 000,00
Oznakowanie tras back country	zł/km	90,00
Budowa mostku drewnianego	zł/km	3 000,00
Koszty eksploatacyjne		
Utrzymanie/odnowienie oznakowania tras	zł/km/rok	60,00
Przygotowanie trasy narciarskiej skuterem śnieżnym	zł/km/rok	900,00
Przygotowanie trasy narciarskiej ratrakiem	zł/km/rok	1 500,00
Oplata za korzystanie z gruntu (służebność/dzierżawa)	zł/km/rok	1 200,00

Trasy biegowe		
Koszty projektowania		
Koszt sporządzenia projektu trasy	zł/szt.	7 900,00
Koszty inwestycji		
Dostawa i montaż tablic informacyjnych	zł/szt.	2 000,00
Dostawa i montaż stojaka rowerowego	zł/szt.	300,00
Dostawa i montaż wiaty	zł/szt.	4 500,00
Oznakowanie tras biegowych	zł/km	900,00
Koszty eksploatacyjne		
Utrzymanie/odnowienie oznakowania tras	zł/km/rok	600,00

8.4. Koszty budowy i utrzymania tras

Przedstawione poniżej koszty dotyczą budowy wszystkich tras. W przypadku realizacji części tras koszty odcinków wspólnych będą musiały być poniesione w przypadku budowy pierwszej trasy. Szczegółowe koszty wdrożenia i utrzymania każdej projektowanej w koncepcji trasy zostały przedstawione w załączniku nr 3. (arkusze w formacie .xls). Wszystkie podane wartości zaokrąglono do pełnej złotówki, są kwotami brutto (z VAT).

Trasy rowerowe	Koszty budowy	Roczne koszty utrzymania
Główne	395 759 563 zł	9 375 885 zł
Pozostałe	33 007 735 zł	1 435 630 zł
RAZEM:	428 767 298 zł	10 811 515 zł

Trasy biegowe	Koszty budowy	Roczne koszty utrzymania
Rekreacyjne	3 902 231 zł	247 689 zł
Sportowe	564 242 zł	10 000 zł
RAZEM:	4 466 473 zł	257 689 zł

Narciarskie trasy biegowe	Koszty budowy	Roczne koszty utrzymania
Rekreacyjne	6 828 480 zł	440 793 zł
Sportowo-rekreacyjne	19 380 448 zł	134 353 zł
Szlaki turystyczne back country	727 319 zł	92 730 zł
Trasa FIS	30 500 000 zł	1 525 000 zł
RAZEM:	57 436 248 zł	2 192 878 zł

Wykaz dokumentów

Krajowe akty prawne

- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1592 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r., Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r., Nr 170, poz. 1393 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r., Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r., Nr 177, poz. 1729 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r., Nr 193, poz. 1194 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. z 2005 r. Nr 67 poz. 582 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 28.09.1991 r. o lasach (Dz. U. z 2011 r., Nr 12, poz. 59 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 stycznia 2004 r. w sprawie zasięgu terytorialnego niektórych regionalnych dyrekcji Lasów Państwowych (Dz. U. z 2004 r., Nr 20, poz. 191 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397)
- Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 25 sierpnia 1992 r. w sprawie szczegółowych zasad i trybu uznawania lasów za ochronne oraz szczegółowych zasad prowadzenia w nich gospodarki leśnej (Dz. U. z 1992 r., Nr 67, poz. 337)
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r., Nr 121, poz. 1266 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009 r., Nr 12, poz. 67 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2008 r. w sprawie warunków uprawiania turystyki, sportu, polowań i połowu ryb w strefie nadgranicznej (Dz. U. z 2008 r., Nr 80, poz. 481)
- Ustawa z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz. U. z 1999 r., Nr 41, poz. 412 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2012 r., poz. 651 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r., Nr 80, poz. 717 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r., Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493, z późn. zm.)
- Ustawa z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)
- Ramowa konwencja o ochronie i zrównoważonym rozwoju Karpat, sporządzona w Kijowie dnia 22 maja 2003 (Dz. U. z 2007 r., Nr 96, poz. 634 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie parków narodowych lub niektórych ich obszarów, gdzie za wstęp pobiera się opłaty (Dz. U. z 2005 r., Nr 91, poz. 765)

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 lutego 2010 r. w sprawie sporządzania projektu planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 (Dz. U. z 2010 r., Nr 34, poz. 186 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2010 r. w sprawie sporządzania projektu planu ochrony dla obszaru Natura 2000 (Dz. U. z 2010 r., Nr 64, poz. 401 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r., Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. z 2011 r., Nr 208, poz. 1241 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 19 stycznia 2012 r. w sprawie dopuszczalnego obciążenia narciarskiej trasy zjazdowej, sposobu jego obliczania oraz szczegółowych warunków oświetlenia zorganizowanych terenów narciarskich (Dz. U. z 2012 r., poz. 102)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 grudnia 2011 r. w sprawie stopni trudności narciarskich tras zjazdowych, biegowych i nartostrad oraz sposobu ich oznaczania (Dz. U. z 2011 r., Nr 295, poz. 1752)
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r., Nr 223, poz. 2268 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2010 r., Nr 127, poz. 857 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z dnia 6 sierpnia 2013 r. poz. 891)
- Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z dnia 6 sierpnia 2013 r. poz. 890)

Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym

- Polityka transportowa państwa na lata 2001– 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju (Rada Ministrów, październik 2001 roku)
- Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025 (Ministerstwo Infrastruktury, 2005)
- Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku, Ministerstwo Sportu i Turystyki, 2008 r.
- Strategia Rozwoju Turystyki na lata 2007–2013 (Ministerstwo Gospodarki)
- Polityka ekologiczna państwa – 1991, 2000, 2002

Dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym

- Strategia Rozwoju Małopolski na lata 2011–2020
- Program Ochrony Środowiska Województwa Małopolskiego
- Program Strategiczny Dziedzictwo i przemysł czasu wolnego
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego
- Małopolska Strategia Rozwoju Turystyki na lata 2007–2013
- Kierunki rozwoju turystyki dla Województwa Małopolskiego 2008– 2013
- Subregionalny Program Rozwoju 2014–2020
- Strategia dla rozwoju Polski Południowej w obszarze województwa małopolskiego i śląskiego do roku 2020
- Wojewódzki program opieki nad zabytkami w Małopolsce na lata 2010 – 2013
- Program Ochrony Środowiska Województwa Małopolskiego na lata 2007–2014

Inne dokumenty / w tym bibliografia

- plany/kierunki zagospodarowania przestrzennego gmin i powiatów, studia uwarunkowań i kierunki zagospodarowania gminy
- gminne koncepcje zagospodarowania terenów pod trasy rowerowe, biegowe, narciarstwa biegowego
- Tadeusz Kopta „Standardy dla trasy rowerowej realizowanej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej”. PARP. Warszawa 2010
- „Postaw na Rower” (C.R.O.W., Ede, 1993 – PKE, Kraków, 1999)
- „Design manual for bicycle traffic”. CROW, Ede 2007
- „Collection of cycle concepts”. Wytyczne Duńskiej Generalnej Dyrekcji Dróg

- Tadeusz Kopta, Zygmunt Uźdalewicz, Wiktor Nowotka „Transport rowerowy”. Śląski Związek Gmin i Powiatów. Katowice 2000
- Tadeusz Kopta „Rower w ruchu drogowym”. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Warszawa, 1984
- opinie zamieszczone na stronie <http://www.gddkia.gov.pl/932/infrastruktura-rowerowa>
- Standardy tras FIS – FIS Cross Country Homologation Manual, edition 6th June 2012
- Zasady organizacji zawodów rangi FIS – INTERNATIONAL SKI COMPETITION RULES, 2012
- Standardy tras sportowo–rekreacyjnych (najlepsza praktyka – Austria) – Tiroler Loipen–Gütesiegel
- Standardy oznakowania sportowo–rekreacyjnych i rekreacyjnych tras narciarskich – Austria – ÖNORM S 4615 Loipen – Klassifizierung und Schilder
- Standardy oznakowania i bezpieczeństwa na sportowo–rekreacyjnych i rekreacyjnych trasach narciarskich – Czechy – ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA Značení a zabezpečení v zimním středisku, 2009
- Standardy oznakowania narciarskich szlaków turystycznych – Polskie Towarzystwo Turystyczno–Krajoznawcze, Zarząd Główny, INSTRUKCJA ZNAKOWANIA SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH, Warszawa 2007

Spis ilustracji

Ilustracja 1: Tablica informacyjna przy trasie biegowej Kraków Błonia.....	22
Ilustracja 2: Trasa sportowo-rekreacyjna - COS Zakopane, w tle stadion.....	29
Ilustracja 3: Trasa rekreacyjna w Kościelisku.....	30
Ilustracja 4: Przykład szlaku narciarskiego back country.....	31
Ilustracja 5: Obszar połączonych Tras Zachodnich i COS w Zakopanem.....	142
Ilustracja 6: Kładka stokowa w Gdańsku nad stacją kolejową.....	181
Ilustracja 7: Dostępna dla turystów droga na terenie Pienińskiego Parku Narodowego.....	183
Ilustracja 8: Droga asfaltowa wykonana w terenie zalewowym.....	186
Ilustracja 9: Przykład kładki niskowodnej nad potokiem Kieselina.....	187
Ilustracja 10: Zamknięta dla turystów zaporą w Dobczycach.....	189
Ilustracja 11: Ślad po linii kolejowej - linia oficjalnie jest linią czynną (rejon Alwerni).....	193

Załączniki

Załącznik 1. Lokalizacje Miejsc Obsługi Rowerzystów

Załącznik 2. Studium przypadku – do budowy profesjonalnej trasy do narciarstwa biegowego zgodnie z wymogami FIS

Załącznik 3. Koszty budowy i utrzymania tras (arkusze w formacie .xls)