



SĄDECKA ORGANIZACJA TURYSTYCZNA
W NOWYM SĄCZU

KARPACKI SZLAK ROWEROWY W MAŁOPOLSCE



*Publikację tę poświęcamy pamięci
Jacka Bugańskiego
Prezesa Sądeckiej Organizacji Turystycznej,
który był pomysłodawcą i inicjatorem
„Karpackiego Szlaku Rowerowego w Małopolsce”*

WYDANIE DRUGIE UZUPEŁNIONE

Nowy Sącz – 2007

Autorzy opracowania:

**Bożena Srebro
Krzysztof Borkowski
Andrzej Mikołajewicz**

**Projekt „Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce” od 2006 roku realizuje
Sądecka Organizacja Turystyczna przy wsparciu finansowym:**

Ministerstwa Gospodarki
Województwa Małopolskiego
Powiatu Nowosądeckiego
Powiatu Gorlickiego
Miast : Nowego Sącza, Gorlic, Grybowa, Biecz
Miasta i Gminy : Starego Sącza, Piwnicznej-Zdrój, Muszyny, Krynicy-Zdrój
Gmin: Rytró, Łabowej, Nawojowej, Kamionki Wielkiej, Grybowa, Chelmcza,
Łososiny Dolnej, Gródkka n/Dunajcem, Korzennej, Bobowej, Łużnej, Moszczenicy,
Gorlic, Sękowej, Uścia Gorlickiego i Ropy

Wydawca :

Sądecka Organizacja Turystyczna w Nowym Sączu
33-300 Nowy Sącz, ul. Nadbrzeżna 40
e-mail: srebrob@wp.pl
tel. 602 409 670

Wszelkie prawa zastrzeżone.

**Kopiowanie i powielanie niniejszej publikacji w jakiegokolwiek formie,
także elektronicznej tak w części jak i w całości wymaga pisemnej zgody wydawcy**

ISBN 978-83-917571-5-4

Spis treści

Wstęp	4
Potencjał i walory	7
Cel projektu.....	9
Zakres projektu	10
Etapy realizacji projektu	15
Uczestnicy projektu	20
Instrukcja znakowania szlaku rowerowego	21
Zasady wytyczanie i znakowanie szlaku	32
Finansowanie projektu	32
Monitoring, informacja i promocja szlaku.....	36
Wskazania inwestycyjne	41
Podsumowanie	42
Materiały źródłowe	44

Wstęp

W Polsce – wzorem krajów Europy zachodniej np. krajów skandynawskich czy Holandii - obserwuje się znaczny rozwój turystyki rowerowej po istniejących szlakach turystycznych i drogach publicznych. Turystyka rowerowa jest jedną z najszybciej rozwijających się form turystyki aktywnej.

Podobnie dzieje się w ostatnich latach w Polsce, powstało ponad tysiąc kilometrów szlaków turystyki rowerowej, przystosowanych do uprawiania tego rodzaju wypoczynku i rekreacji.

Idea utworzenia ogólnoeuropejskiej sieci dalekobieżnych tras rowerowych została zaproponowana przez Europejską Federację Cyklistów (EFC) w 1995 roku.

Badania opracowane dla EFC szacują, iż do roku 2020 turystyka rowerowa przyniesie 21 miliardów euro dochodów rocznie w całej Europie, a wiele z tych pieniędzy zostanie na terenach wiejskich, zasilając dochody mieszkańców terenów do tej pory po części zaniedbanych i nie korzystających z siły napędowej silnie zurbanizowanych i uprzemysłowionych organizmów miejskich. Zgodnie z koncepcją EFC przez Polskę docelowo będzie przebiegać 5 z 12 tras. Zakłada ona powstanie kilkunastu transeuropejskich szlaków pod nazwą *Euro Velo*.

Według tej koncepcji, powstałe trasy rowerowe przemierzać będą tysiące kilometrów i połączą ze sobą kraje położone na wschodzie, zachodzie, południu i północy Europy.

Jedna z tras sieci *Euro Velo* ma również przebiegać przez najbardziej atrakcyjne pod względem krajobrazowym i kulturowym tereny Małopolski. Przez zróżnicowany przyrodniczo ekosystem, który fascynuje oryginalną kulturą i nieograniczoną wręcz przestrzenią, świadcząc o olbrzymich turystycznych możliwościach i walorach tego regionu.

W oparciu o te założenia, powstała koncepcja „Karpackiego Szlaku Rowerowego”, który ma się wpisać w tę sieć, a po wdrożeniu w życie i wykonaniu niezbędnych inwestycji spełnić standardy *Euro Velo*.

Dzięki międzynarodowemu charakterowi Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce, jako przyszła część *Euro Velo*, ma szansę stać się kluczowym elementem rozwoju tej gałęzi turystyki. Karpacki Szlak Rowerowy to inicjatywa mająca na celu kształtowanie prozdrowotnych i proekologicznych wzorców zachowań, popularyzację aktywnego wypoczynku i turystyki, stworzenie wzorca, modelu inwestycji infrastrukturalnych

połączonego z kampanią informacyjną, możliwego do wykorzystania w innych miastach, gminach i powiatach.

Przedsięwzięcie ma docelowo charakter międzynarodowy, więc tym łatwiej będzie o środki finansowe z unijnych funduszy.

Według koncepcji *Euro Velo* powstałe trasy rowerowe przemierzać [prowadzić] będą przez tysiące kilometrów i połączą ze sobą kraje położone na wschodzie, zachodzie, południu i północy Europy.

Turystyka rowerowa daje nam wszystkim możliwość ukazania przyjaznego oblicza małopolskich miast i gmin: bez ulicznego hałasu i zgiełku, bez uciążliwego ruchu samochodowego. Doświadczenia państw Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych dowodzą, iż masowa motoryzacja jest najbardziej energochłonnym i najgroźniejszym dla środowiska rozwiązaniem komunikacyjnym.

Głównym celem Karpackiego Szlaku Rowerowego jest wykorzystanie i połączenie istniejących szlaków rowerowych w specyficzną sieć szlaków mających określony cel, zarówno w postaci całości założenia, jak też w przypadku poszczególnych szlaków łącznikowych uzupełniających wypracowaną koncepcję. Szlaki łącznikowe i kulturowe (np. istniejący szlak architektury drewnianej, tematyczne takie jak Szlak Winny, Królewski oraz inne mają szansę przybliżenia turystom z innych części Polski jak i z zagranicy naszą bogatą i różnorodną kulturę oraz pokazać ogromną gamę znajdujących się tu zabytków.

Na terenie Małopolski w ostatnich latach różne organizacje i jednostki podejmowały próby znakowania szlaków rowerowych. Niestety, szlaki te od początku były słabo czytelne w terenie, wyznakowane niedbale. Brak jest właściwej i przeprowadzonej w sposób kompleksowy i rzetelny inwentaryzacji. Nie prowadzi się ich monitoringu i nie są one odnawiane zgodnie z instrukcją znakowania co świadczy o ogromnej niewiedzy na temat wytyczania i znakowania szlaków w terenie.

Dość często po wytyczeniu i oznakowaniu szlaków, szybko o nich zapominano, brakowało ich konserwacji oraz należytej informacji o ich istnieniu.

Z dokonanej inwentaryzacji szlaków na terenie powiatów nowosądeckiego i gorlickiego wynika, że wiele szlaków i tras rowerowych podanych przez miasta i gminy nie istnieje. Ktoś kiedyś je wytyczył, wyznakował i o nich zapomniał. lub też, są świeżo wyznakowane szlaki o których nikt nic nie wie. Należy domniemywać, że były pieniądze na wytyczenie, wyznakowanie oraz jednorazowe wydanie folderu – projekt zrealizowano,

rozliczono i o szlaku szybko zapomniano. Stwierdzono również przykłady jedynie wytyczenia szlaku, lecz do ich wyznakowania zabrakło już pieniędzy.

Przy inwentaryzacji sieci szlaków nasuwa się refleksja , że im więcej gospodarzy szlaków w terenie, tym ich działania są jednorazowe i akcyjne, obliczone jedynie na szybkie wykorzystanie środków finansowych bez determinacji do konsekwentnej dbałości o utrzymanie szlaku w odpowiednim standardzie, jego konserwacji a nade wszystko szerokiej informacji i promocji stworzonego szlaku.

Niniejszy projekt ma za zadanie ujednoczyć wymagane standardy (według istniejących przepisów i instrukcji), wprowadzić klarowne zasady użytkowania i utrzymania tras oraz określić metody monitoringu i odpowiedzialności za ich utrzymanie i konserwację. Rola ta powinna przypaść lokalnym samorządom, gospodarzom terenu.

Potencjał i walory

Karpacki Szlak Rowerowy w zamyśle jego inicjatorów nie zamyka się w granicach administracyjnych powiatów czy gmin. Jego wyzwaniem jest spójne połączenie wyjątkowych atrakcji turystycznych regionu Małopolski a poprzez jednolite oznakowanie i wydawnictwa, stworzenie markowego produktu dla osób korzystających z tej coraz bardziej popularnej formy aktywnego wypoczynku.

W Małopolsce, od Wieliczki do granicy państwa ze Słowacją, znajduje się potencjalnie wielki rynek turystyczny i rekreacyjny, o dużych możliwościach inwestowania w infrastrukturę i w efekcie uzyskania niemałych dochodów.

Osią Karpackiego Szlaku Rowerowego i szlaków łącznikowych będzie Nowy Sącz i Sądecczyzna, które łączą najpiękniejsze zakątki makroregionu - atrakcje przyrodnicze i kulturowe, warsztaty twórców ludowych (garncarzy, tkaczy, rzeźbiarzy), galerie oraz lokalne inicjatywy na rzecz ochrony dziedzictwa Małopolski. Podróżując Szlakiem można poznać oryginalne przedsięwzięcia z zakresu ekoturystyki i wspierania lokalnego rzemiosła.

Dużą atrakcją może być udział w regionalnych imprezach i jarmarkach - np. „Święcie Dzieci Gór” i „Biesiadzie Karpackiej” w Nowym Sączu, „Odwiedziny u pradziadków” w Sądeckim Parku Etnograficznym, „Jesieni Grybowskiej” czy „Lemkowskiej Watrze” - na których z pewnością nie zabraknie regionalnej kuchni, muzyki i atmosfery beskidzkich lasów i dolin.

Wycieczki tanimi w urządzeniu i funkcjonalnymi trasami rowerowymi, wiodącymi przez malownicze tereny Małopolski na Słowację (w kierunku południowym – do Koszyc na Słowacji – oraz północnym przez Polskę – do Skandynawii) są niebagatelną szansą na zbliżenie do siebie ludzi i narodów.

Obok sztandarowych atrakcji - splywu przełomem Dunajca, wędrówek dolinami górskimi, zwiedzaniem cerkiewek w Beskidzie Niskim czy Sądeckim, wypoczynku w uzdrowiskach takich jak Krynica-Zdrój, Wysowa, Szczawnica, Muszyna, Piwniczna-Zdrój i Żegiestów – na Sądecczyźnie i regionach z nią graniczących, nie brakuje obszarów równie atrakcyjnych, ale mniej znanych, dotąd nie eksploatowanych - gdzie człowiek nadal żyje w symbiozie z przyrodą, zaś przemysł nie jest dokuczliwy (np. tereny Popradzkiego Parku Krajobrazowego i otuliny Magurskiego Parku Narodowego).

Mocną stroną jest też wielokulturowość regionu: istniejąca np. w postaci nazw terenowych, ale też i widocznych śladach kultury łemkowskiej, żydowskiej, osadnictwa niemieckiego i polskiego. Są to np. niespotykane w innych regionach naszego kraju łemkowskie nazwy takie jak Kiczera, Żdzar, Magura, Zdynia lub mające niemiecki rodowód nazwy takie jak Szymbark, Rychwałd. Nie ma też w innych częściach kraju – poza Podhalem i Podtatrzem – nie tylko pięknych górskich tradycji, ale także żywego, wręcz namacalnego folkloru i życia górskiego. W istniejących naturalnych bacówkach można skosztować oscypka, bundzu, napić się żętycy.

W powstających regionalnych zajazdach i karczmach, serwowane są łemkowskie i pogórzańskie potrawy. Nigdzie w Europie nie ma koncentracji na tak małej stosunkowo przestrzeni wspaniałej architektury drewnianej w postaci kościołów i cerkwi. Uzupełniają tę całość dawne synagogi, twierdze, zamki, drewniane domy, okopy konfederatów barskich itd.. Tak więc wielokulturowość może być tutaj mocną stroną rodzącej się koncepcji całości założenia.

Cel projektu

Projekt zmierza do wykreowania markowego produktu turystycznego w Małopolsce, zwiększając atrakcyjność turystyczną terenów przez które „Szlaki Rowerowe” przebiegają oraz społecznego zaangażowania w ochronę dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego.

Celem projektu pn. „Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce” jest:

- stworzenie nowego produktu turystycznego w Małopolsce uzupełniającego istniejącą ofertę turystyczną,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionów objętych projektem,
- inwentaryzacja istniejących szlaków i połączenie ich w uzupełniające się pętle,
- ustalenie zarządcy szlaków, prowadzących ich stały monitoring i konserwację,
- stworzenie wspólnej informacji i jednolitych zasad promocji
- budowa nowej i poprawa stanu istniejącej infrastruktury wokół szlaku,
- docelowo poprowadzenie na bazie „Karpackiego Szlaku Rowerowego” trasy międzynarodowej Euro Velo.

Zakres projektu (opis szlaków)

Projekt zakłada wytyczenie i wyznakowanie łącznie około 800 km nowych szlaków rowerowych na terenie Małopolski.

„KARPACKI SZLAK ROWEROWY - SZLAK GŁÓWNY”

kolor szlaku - czerwony

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 miasta i gminy o wyjątkowych walorach turystycznych posiadających dobrze rozwiniętą infrastrukturę turystyczną tj. przez: **Muszynę, Piwniczną-Zdrój, Rytno, Stary Sącz do Nowego Sącza**

Trasa I odcinka Karpackiego Szlaku Rowerowego : Leluchów (Most Wyszehradzki – przejście graniczne ze Słowacją), Muszyna, Żegiestów Zdrój, Wierchomla Wielka, Piwniczna-Zdrój, Głębokie, Sucha Struga, Życzynów, Barcice, Popowice, Żeleźnikowa Wielka, Nowy Sącz- Dąbrówka-zamek, ul. Zdrojowa

Szlak łatwy, najtrudniejszy odcinek pomiędzy Popowicami i Żeleźnikową Wielką
Długość I odcinka szlaku – 73 km

Drugi odcinek przebiega przez miasta i gminy: **Nowy Sącz, Chelmiec, Gródek n/Dunajcem, Łososinę Dolną**

A. **kierunek Łososina Dolna** od Nowego Sącza ul. Dunajcowa, Jagodową Las Chelmecki, Marcinkowice, Chomranice, Zawadka, Rojówka, Wronowice, Łososina centrum, Łososina, Sadowa, Michalczowa, Łęka-szkoła, Łęka-Cisowiec, Witowie Dolne, Wytryszka

Szlak średnio trudny

B. **kierunek Gródek n/Dunajcem** z Nowego Sącza-zamek, ul. Zdrojową, Naściszowa, Klimkówka, Ubiad, Przydonica, Posadowa-Bartkowa, Rożnów, Roztoka, Tropie, Wytryszka

Długość II odcinka szlaku 63 km

Szlak średnio trudny

Trzeci odcinek : poprowadzi do Wieliczki i Krakowa przez Niegović, Iwkową, Lipnicę Murowaną, Nowy Wiśnicz do Wieliczki i Krakowa

Długość III odcinka szlaku – ok. 80 km

Zgodnie z ideą swoistego „uaktywnienia” bogactwa i walorów historycznych, kulturowych, krajobrazowych i tradycji regionalnych, projekt zakłada utworzenie szlaków rowerowych przebiegających równoległe i prostopadle do głównego Karpackiego Szlaku Rowerowego (sieć przebiegu szlaku – przedstawiono na załączonej mapie)

Wykorzystując uwarunkowania historyczne, geograficzne, kulturowe itp., przyjęto następujące nazwy dla nowych szlaków rowerowych:

„SĄDECKI SZLAK ROWEROWY”

kolor szlaku - żółty

Szlak łącznikowy łączący gminy Beskidy Sądeckiego w dolinie Kamienicy Nawojowskiej z głównym Karpackim Szlakiem Rowerowym

Szlak prowadzi przez miasta i gminy : **Uzdrowską Gminę Krynica-Zdrój, Łabowa, Nawojowa, Kamionka Wielka, Chelmiec, 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 ul. Falkowska, Chruślicka, Zdrojowa)**

Długość szlaku 63 km.

Szlak został połączony w Nowym Sączu z głównym szlakiem Karpackim.

Szlak łatwy najtrudniejszy odcinek Jamnica-Kunów

„WIELOKULTUROWY SZLAK ROWEROWY”

kolor szlaku - czerwony

Swoją nazwą nawiązuje do tradycji i kultury ludności zamieszkującej niegdyś te tereny łemków, górali, chasydów, pogórzan

Szlak prowadzi przez Miasta i Gminy: **Uście Gorlickie, Ropę, Grybów (miasto i gmina), Łużną, Bobową**

Szlak prowadzi od: **Przełęczy Wysowskiej** przez **Blechnarkę (turystyczne przejście graniczne ze Słowacją)**, a następnie trasą: **Wysowa - Hańczowa – Stawisze – Śnietnica - Brunary – Florynka – Wawrzka – Podchelmie – Grybów – Siolkowa – Stróże – Polna – Szalowa – Wilczyńska – Jeźów – Bobowa - Sędziszowa**

Długość szlaku 65,5 km

Szlak łatwy - najtrudniejszy odcinek między Brunarami i Grybowem oraz pod samą przełęczą Wysowską.

„WINNY SZLAK ROWEROWY”

kolor szlaku - żółty

Szlak prowadzi przez miasta i gminy: **Sękową, Uście Gorlickie, Gorlice (miasto i gminę), Biecz, Moszczenicę, Łużną, Bobową, Korzenną, Gródek n/Dunajcem**

Przebiega na trasie: **Konieczna – Radocyna - Bartne – Bodaki – Ropica Górna – Małastów – Owczary – Sękową – Siary – Gorlice (Dominikowie) – Libusza – Korczyna – Biecz - Kwiatonowice – Moszczenica – Staszkówka – Podwiatrówki – Wiatrówki – Łużna – Biesna – Siedliska – Bobowa – Jankowa – Lipniczki – Lipnica Wielka – Rozdole – Przydonica – Gródek n/Dunajcem – Bartkowa – Rożnów – Radajowice – Rostoka Tropie – przeprawa przez Jezioro Rożnowskie do szlaku Karpackiego.**

Długość szlaku 160,5 km

Szlak przebiega drogami w zdecydowanej części asfaltowymi na krótkich odcinkach drogami utwardzonymi i leśnymi.

Szlak łatwy - najtrudniejszy odcinek między Bartnem a Krzywą i pomiędzy Małastowem a Owczarami oraz średnio trudny na odcinku Pogórza Rożnowskiego

„KRÓLEWSKI SZLAK ROWEROWY”

kolor szlaku - zielony

Szlak nawiązuje do historycznych miejsc pobytu i przejazdu królów.

Pierwszy odcinek szlaku prowadzi przez Miasta i Gminy : **Biecz , Łużna, Gorlice (miasto i gmina), Grybów (miasto i gmina), Kamionka Wielka, Nowy Sącz, Stary Sącz, Łącko**

Trasa przebiegu szlaku : od Biecza pzez Hortę – Strzeszyn – Wilczak – Kłęczany – Miasto Gorlice – Ropicę Polską – Bystrą – Bucze – Bieśnik – Szalową – Biedową – Bugaj – Wyskitną – Polną – Stróże – Białą Niżną – Miasto Grybów – Ptaszkową - Królową Górną – Królową Polska – Kamionkę Wielką – Kamionkę Małą – Miasto Nowy Sącz ul.Porębea Mała – Cyganowice – Lipie – Strzembiałki – Przysietnicę – Moszczenicę Wyżną – Skrudzinę – Gołkowice – Gabnoń – Łazy Brzyńskie - Obidzę

Drugi odcinek szlaku przebiegać będzie przez Miasta i Gminy: **Szczawnica, Krościenko, Czorsztyn,**

Trasa przebiegu szlaku: od granicy gminy Szczawnica w Obidzy do Szczawnicy i Czorsztyna

Długość pierwszego odcinka szlaku 110 km.

Długość drugiego odcinka ok. 45 km

Szlak przebiega drogami asfaltowymi, na krótkich odcinkach drogami utwardzonymi i leśnymi.

Szlak łatwy, najtrudniejsze odcinki to Kamionka Wielka – Kamionka Mała, Przysietnica – Skrudzina oraz Łazy Brzyńskie - Obidza

„TRANSGRANICZNY SZLAK ROWEROWY”

kolor szlaku – niebieski

Trasa szlaku prowadzi wzdłuż pasm górskich a jego główną zaletą jest to, że na długich odcinkach prowadzi przez niezamieszkałe przez ludzi tereny, umożliwiając bezpośredni kontakt z przyrodą

Korzystając z tego szlaku można przejechać rowerem wzdłuż różnych pasm górskich. Jego główną zaletą jest to, że na dużych odcinkach prowadzi przez wyludnione, pozbawione ludzi i zabudowań tereny, umożliwia 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, Krynica–Zdrój, Muszynę**

Trasa przebiegu szlaku: Długie - Krzywa - Gładyszów – Smrekowice – Kwiatów - Uście Gorlickie – Czarna – Śnietnica – Banica – Izby Mochnaczka Niżna – Tylicz - Powroźnik, następnie trasą Rowerowej Pętli Muszyńskiej do Muszyny – gdzie łączy się z Karpackim Szlakiem Rowerowym.

Długość szlaku 71,5 km.

Szlak przebiega drogami w zdecydowanej części asfaltowymi na krótkich odcinkach drogami utwardzonymi i żwirowymi.

Szlak łatwy, najtrudniejszy odcinek to Izby-Mochnaczka Niżna

Etapy realizacji projektu

Osiągnięcie celu, jako specyficznego produktu, wymaga podzielenia projektu na odcinki a tych z kolei na etapy.

Realizacja poszczególnych odcinków i etapów będzie uzależniona od możliwości finansowych.

Każdy etap jest szczegółowo monitorowany m.in. poprzez wykonywane analizy ryzyka zagrożeń osiągnięcia celu przy wykorzystaniu zaleceń tzw. „metodyki projektowania i realizacji przedsięwzięć w kontrolowanym środowisku” zalecanych przez agendy UE.

Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce oraz szlaki łącznikowe do niego w większości prowadzą drogami asfaltowymi. Takie rozwiązanie jest konieczne ze względu na wymagania, jakie stawia się sieci Euro Velo.

Trasy powinny spełniać standardy dla rowerzystów poruszających się z pełnym bagażem.

Jedna, wyizolowana trasa jest naturalnie niewystarczająca, aby zapewnić wzrost używalności roweru. Potrzebna jest do tego spójna sieć, bez żadnych przeszkód, braków, czy też nielogicznych zwrotów.

Sieć musi włączać się w istniejący układ drogowy a miejsca użyteczności publicznej powinny być usytuowane wzdłuż tras w sieci.

Sieć musi być ponadto bezpieczna i komfortowa z punktu widzenia użytkownika oraz zapewniać szybkie połączenia, bez długiego czasu postoju, bądź też objazdów.

Akurat na projektowanych trasach takie możliwości istnieją i niepotrzebne są w chwili obecnej jakieś wysokie nakłady finansowe. Dla pełnej realizacji celów projektu fundusze muszą się jednak znaleźć.

Urządzenie „Szlaku” wymaga niekoniecznie dużych nakładów finansowych w chwili obecnej, natomiast z pewnością wymaga zaangażowania lokalnych samorządów, które winny czynić starania, aby szlak uzyskał jak najwyższą jakość, stąd wskazania na budowę i poprawę stanu infrastruktury turystycznej i paraturystycznej wokół szlaku (wskazania te wyartykułowane zostały dla każdej trasy i gminy oddzielnie w dokumentacji technicznej).

Autorzy projektu kładą nacisk nie tylko na układ sieci, ale także na wymagania jakościowe względem tworzonej infrastruktury.

Jednym z nich jest np. wybór asfaltu jako najbardziej pożądanego rodzaju nawierzchni, urządzenie skrzyżowań wyposażonych w przyjazną dla rowerów organizację ruchu, aby powodowała jak najmniej konfliktów pomiędzy samochodami a rowerami.

Szlak musi zapewniać użytkownikom poczucie bezpieczeństwa na jezdniach, stąd samorządy lokalne winny zadbać o likwidację przeszkód fizycznych jak progi krawężnikowe i dziurawe nawierzchnie, o więcej miejsca wzdłuż arterii komunikacyjnych, o stojaki rowerowe w miejscach celów częstych podróży.

Służby porządkowe uczulić należy na potencjalne akty wandalizmu i kradzieże rowerów.

Przekraczanie powyższych barier wymaga wielu długotrwałych wysiłków i współpracy między samorządami gminnymi i wojewódzkim, między urbanistami oraz organizacjami turystycznymi i rowerowymi.

Administracja samorządowa winna wspierać komunikację rowerową jako przyjazny środowisku rodzaj transportu, uwzględniać ruch rowerowy we wszystkich planach i programach rozwoju sieci transportowej oraz wypracować program rozwoju turystyki rowerowej w swoim regionie.

Organizacje turystyczne i rowerowe winny przyczynić się swoją wiedzą i doświadczeniem do wypracowania programów rowerowych obejmujących wiele aspektów, takich jak rozwój regionów, miast i gmin, świadomość społeczną, oświatę, przepisy drogowe, finanse, infrastrukturę, technologię i usługi.

Realizację projektu zakłada się w następujących terminach:

I etap realizacji projektu – zrealizowany w 2006 roku

I. Opracowano koncepcje „KARPACKIGO SZLAKU ROWEROWEGO”

II. Wytyczono i wyznakowano następujące odcinki szlaków:

1. Wytyczono i wyznakowano „Karpacki Szlak Rowerowy” – na odcinku Leluchów - Nowy Sącz – tj. km 73 km.
2. Wytyczono „Sądecki Szlak Rowerowy” na trasie Przełęcz Tylicka – Polany – Kamianna – Łabowa – Maciejowa – Nawojowa – Kamionka Wielka – Nowy Sącz - o długości 63 km.
3. Wytyczono i oznakowano odcinek „Wielokulturowego Szlaku Rowerowego” na terenie Gminy Grybów - o długości 7,5 km.

4. Wytyczono i przygotowano do wyznakowania odcinek „Wielokulturowego Szlaku Rowerowego na terenie Gminy Uście Gorlickie - o długości 24 km 300 m.
5. Wytyczono i przygotowano do wyznakowania „Winy Szlak Rowerowy” na odcinku Gorlice – Owczary – Ropica Górna – Bodaki – Bartne o długości 26 km (w Gminie Sękowa 24 km).
6. Wytyczono i przygotowano do oznakowania odcinek „Transgranicznego Szlaku Rowerowego” na trasie Brunary – Uście Gorlickie – Kwiatów – Smerekowiece – Gładyszów – Krzywa – Jasionka – Czarne – Długie (w Gminie Sękowa - 11,5 km w gminie Uście Gorlickie - 28 km, łącznie 39, 5 km).

Łącznie w pierwszym etapie:

- wytyczono **236,800 km szlaku,**
- wytyczono i wyznakowano w terenie **84 km szlaku.**

Szczegóły przebiegu szlaku, opisy krajoznawcze i techniczne, miejsca ustawienia znaków, wzory tablic informacyjnych opisano w dokumentacji technicznej znakowania, sporządzonej dla każdej gminy oddzielnie.

II Etap realizacji Projektu – rok 2007

1. Oznakowano 63 km „Sądeckiego Szlaku Rowerowego”
2. Oznakowano odcinki „Wielokulturowego Szlaku Rowerowego” na terenie Gminy Uście Gorlickie, Ropy, Miasta Grybów - łącznie 34 km
3. Oznakowanie odcinek „Transgranicznego Szlaku Rowerowego” na terenie Gminy Sękowa i Uście Gorlickie - 39,5 km.
4. Oznakowano odcinek szlaku Winy na terenie Gminy Sękowa – 24 km

Łącznie oznakowano 163 km szlaku

5. Opracowano dokumentacje dla dalszych odcinków szlaku Transgranicznego, Winy Wielokulturowego, Karpackiego i Królewskiego – 373 km
6. Zaprojektowano i wykonano 22 tablice informacyjnych o szlakach
7. Wykonano projekty 2 mapy dla pierwszego odcinka „Karpackiego Szlaku Rowerowego” od Leluchowa do Nowego Sącza, i „Sądeckiego Szlaku Rowerowego” od Przełęczy Tylickiej do Nowego Sącza oraz mapę dla wszystkich pozostałych szlaków

8. Wydano w nakładzie 10.000 egzemplarzy dwie mapy – przewodniki Szlaku Karpackiego i Sądeckiego

III etap realizacji projektu – 2008 rok

1. Wyznakowanie wytyczonych w roku 2007 odcinków szlaków o długości 373 km
2. Wydanie 5 map - przewodników Szlaku : Karpackiego (drugi odcinek), Winnego, Wielokulturowego, Transgranicznego, Królewskiego.
3. Organizacja study - tour dla dziennikarzy prasy turystycznej
4. Organizacja I Rajdu Rowerowego „Karpackim Szlakiem Rowerowym”
5. Budowa inwestycji wokół szlaków.

IV etap realizacji projektu - 2009 rok

Kontynuacja prac inwestycyjnych i promocja szlaku.

Zaproponowane w projekcie trasy szlaków to szlaki główne, do których powinny prowadzić szlaki już wytyczone, bądź planowane do wytyczenia tak, aby rowerzysta mógł dotrzeć do wszelkich atrakcji w danej gminie (np. cerkwi, muzeum, osobliwości przyrody itp.).

Na trasie Szlaku można będzie wyodrębnić szereg specyficznych tras, które nazwać należy wykorzystując uzasadnienie geograficzne, przyrodnicze, historyczne, kulturowe itp.

Propozycje nazw to między innymi:

Szlak Popradzki (wzdłuż rzeki Poprad)

Szlak Cerkiewek (w rejonie Krynicy i Muszyny oraz w Beskidzie Niskim)

Szlak Źródeł Wód Mineralnych

Szlak hrabiego Stadnickiego

Szlak Partyzantów

Szlak „Śladami Karola Wojtyły” (Stary i Nowy Sącz, Ptaszkowa, Beskid Niski, Gorlice, Niegowić)

Szlak „Wokół Jeziora Rożnowskiego”

Szlakiem Zamków i Warowni (Muszyna, Rytro, Nowy Sącz, Rożnów, Nowy Wiśnicz)

Szlak Łemkowski (Beskid Niski)

Szlak Czarnego Bociana (Beskid Niski)

Szlak Cmentarzy Wojennych z I Wojny Światowej

Szlak Chasydów (Stary i Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Bobowa)

Szlaki przyrodnicze

Szlaki ekstremalne

itp.

Uczestnicy projektu

Uczestnikami projektu są samorządy, miasta, miasta i gminy, gminy oraz powiaty przez których tereny prowadzą szlaki.

I. Administracja Samorządowa:

Powiat Nowotarski: Miasto Szczawnica, Gmina Czorsztyn, Gmina Łapsze Niżne, Gmina Krościenko.

Powiat Nowosądecki: Miasta i Gmina Uzdrowska Muszyna. Miasto i Gmina Piwniczna-Zdrój, Gmina Ryto, Miasto i Gmina Stary Sącz, Miasto Nowy Sącz, Gmina Chełmec, Gmina Gródek nad Dunajcem, Gmina Łososina, Gmina Uzdrowska Krynica-Zdrój, Gmina Łabowa, Gmina Nawojowa, Gmina Kamionka Wielka, Miasto Grybów, Miasto oraz Gmina Grybów, Gmina Korzenna.

Powiat Gorlicki: Miasto Gorlice, Gmina Gorlice, Gmina Uście Gorlickie, Gmina Sękowa, Gmina Moszczenica, Miasto Biecz, Gmina Łużna, Gmina Bobowa, Gmina Ropa.

Powiat Brzeski

Powiat Wielicki

Powiat Bocheński

Powiat Limanowski

Powiat Tatrzański

II. Przedsiębiorcy prywatni inwestujący w infrastrukturę turystyczną - bazę noclegową i gastronomiczną

III. Organizacje turystyczne wykorzystujące szlak do organizacji rajdów, zlotów itp.

IV. Organizatorzy turystyki wykorzystujący szlaki do wzbogacenia oferty programowej pobytu w Małopolsce

Najważniejszym jest, żeby w praktyce decyzje władz wojewódzkich, powiatowych i gminnych nie były sprzeczne z założeniami Szlaku i towarzyszącymi mu studiami sieci tras rowerowych.

Wszystkie inwestycje i remonty prowadzone przez jednostki samorządowe, nie powinny utrudniać ruchu rowerowego, lecz wspomagać go, co można osiągnąć często bez dodatkowych kosztów.

Instrukcja znakowania szlaku rowerowego

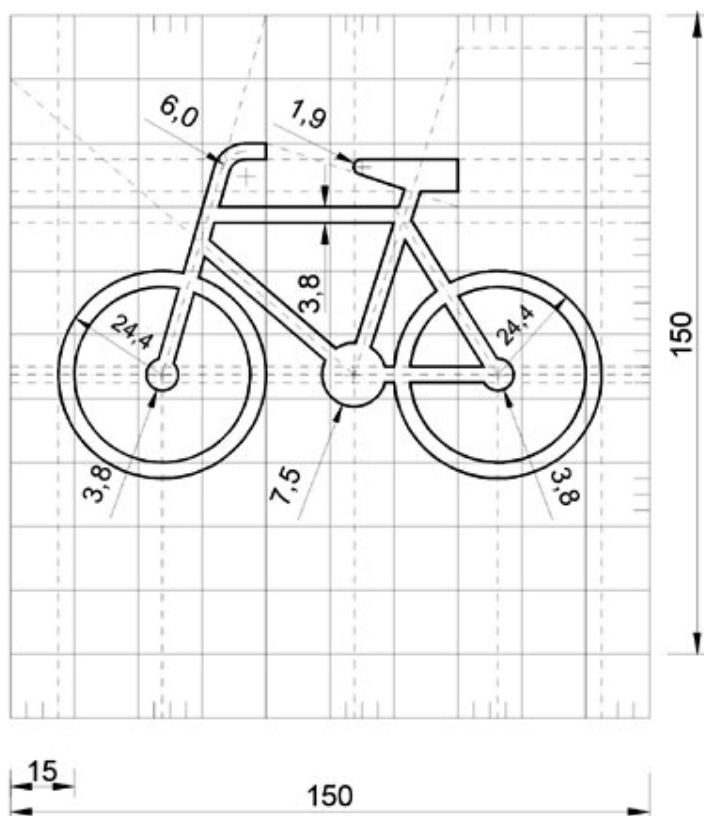
Do znakowania szlaków rowerowych przyjęto aktualną instrukcję Polskiego Towarzystwa Turystyki Krajoznawczej, którą przedstawiono poniżej.

I. Zasady prowadzenia szlaku rowerowego

1. Szlak rowerowy należy znakować w ten sposób, aby oznakowanie służyło orientacji jadących w obu kierunkach.
2. Szlak rowerowy nie może:
 - a) przebiegać w sposób kręty,
 - b) rozwidlać lub krzyżować się ze szlakiem tego samego koloru, przebiegać tam i z powrotem tą samą trasą,
 - c) być pozbawiony drogowskazów w punktach węzłowych,
 - d) być węższy niż 1. 5 m,
 - e) przebiegać po drogach , którymi prowadzą oznakowane szlaki jeżdżieckie.
3. Szlak należy poprowadzić w ten sposób, aby istniała możliwość pokonania przeszkód terenowych. Podjazdy i zjazdy winny być łagodne o nachyleniu podłużnym do 6% (w wyjątkowych przypadkach do 15%).
4. Szlaki rowerowe nie są tożsame z „drogami rowerowymi” w pojęciu „Prawa o ruchu drogowym”.
5. Szlak rowerowy nie jest znakowany w sposób ciągły, a tylko w miejscach tego wymagających. Trasa (szlak) rowerowa winna być ciągła i w sposób logiczny doprowadzać do założonego celu bez zbędnego kluczenia, krążenia. Trasa powinna zaczynać się przy przystankach, stacjach komunikacji zbiorowej lub w punktach węzłowych szlaków.
6. Znak szlaku rowerowego pozostaje w konwencji znaku szlaku turystycznego stosowanego w PTTK.

II. Oznakowanie szlaku – trasy rowerowej

1. Do oznakowania szlaku – trasy rowerowej stosuje się znaki:
 - a) określające przebieg szlaku – trasy,
 - b) informacyjne (drogowskazy i tablice ze schematyczną siecią szlaków).
2. Symbole – wizerunki roweru umieszczone na wszystkich znakach służących do oznakowania turystycznych tras i szlaków rowerowych muszą być takie jak poniżej na znaku rowerowym:



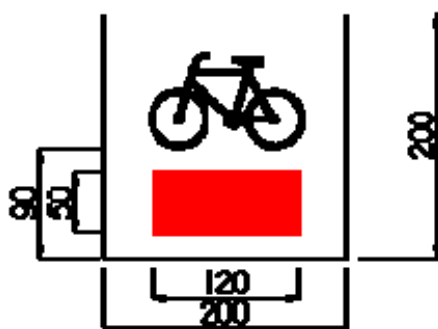
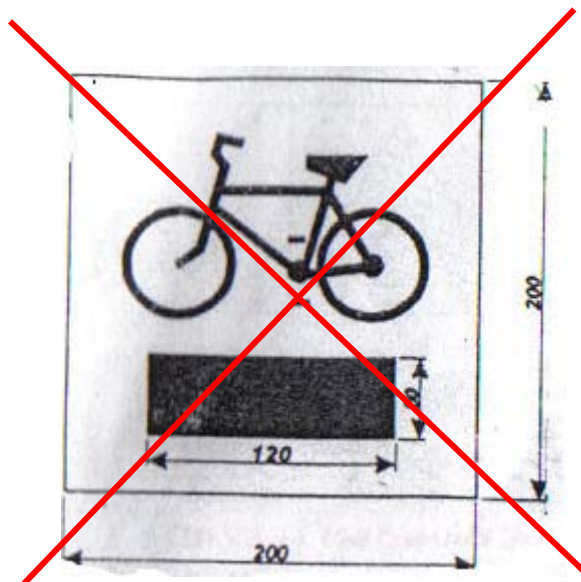
Proszę zwrócić uwagę
na wizerunek aktualnego roweru
względem przekreślonych
poniżej znaków

3. Znaki określające przebieg:

- a) szlaku – trasy rowerowej krajowej – znak podstawowy:

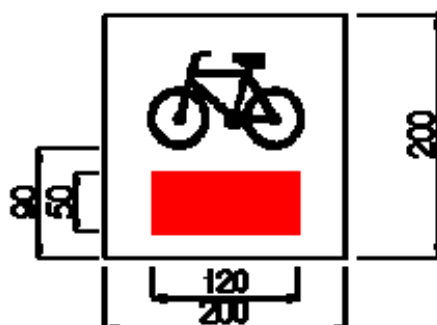
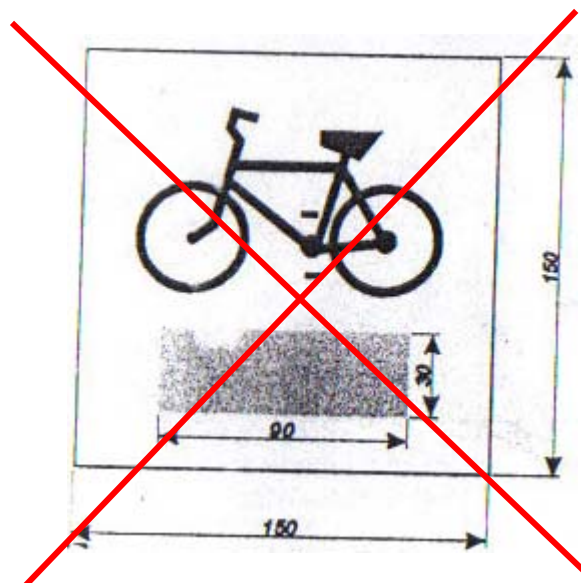
- na drogach publicznych: tj. kwadrat o wymiarach 200x200 mm wykonany jako nie odbłaskowy znak drogowy z metalu lub tworzywa o grubości 2-5 mm.

Nie należy stosować ze względu na połamanie! Tło białe. W górnej części znaku w kolorze czarnym symbol - wizerunek roweru. Poniżej prostokąt o wymiarach (50x120) 50x100 mm w kolorze szlaku (licząc od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny) (czerwony, żółty, czarny, niebieski lub zielony) – rys. 1.



Rys. 1

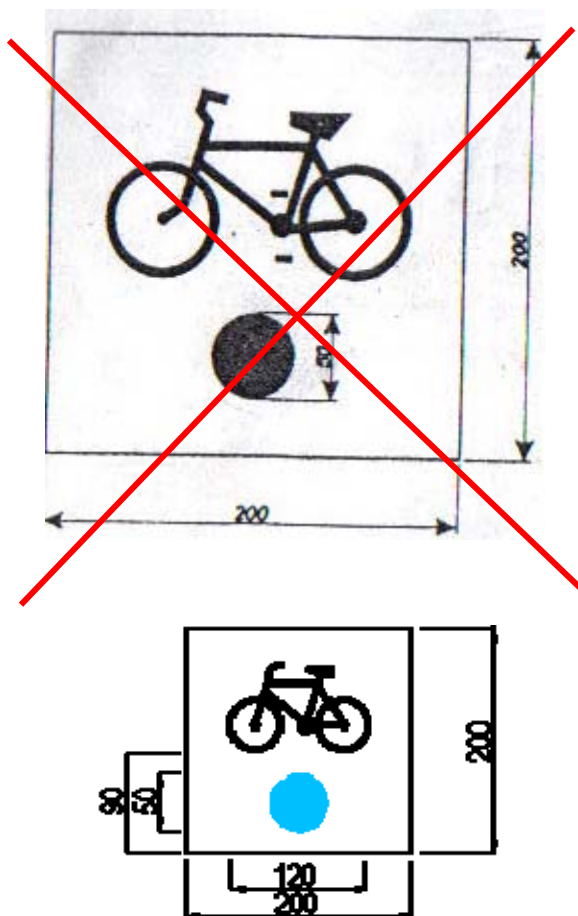
- poza drogami publicznymi: (drogi polne, gruntowe, leśne oraz ścieżki) również stosujemy znaki takie jak na drogach publicznych) tj. kwadrat o wymiarach (200x200 mm) 150x150 mm, naklejany lub malowany na podłożu naturalnym. Tło białe. W górnej części znaku w kolorze czarnym symbol – wizerunek roweru. Poniżej prostokąt o wymiarach (50x120) 30x90 mm w kolorze szlaku (licząc od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny) (czerwony, żółty, czarny, niebieski lub zielony) – rys. 2.



Rys. 2

b) szlaku – trasy rowerowej krajowej – znak początku (końca) szlaku - trasy:

- na drogach publicznych: tj. kwadrat o wymiarach 200x200 mm wykonany jako nie odbłaskowy znak drogowy z metalu, lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Nie należy stosować ze względu na połamanie! Tło białe. W górnej części znaku w kolorze czarnym symbol – wizerunek roweru. Poniżej koło o średnicy 50 mm w kolorze szlaku (licząc od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny) - (czerwony, żółty, czarny, niebieski lub zielony) – rys. 3.

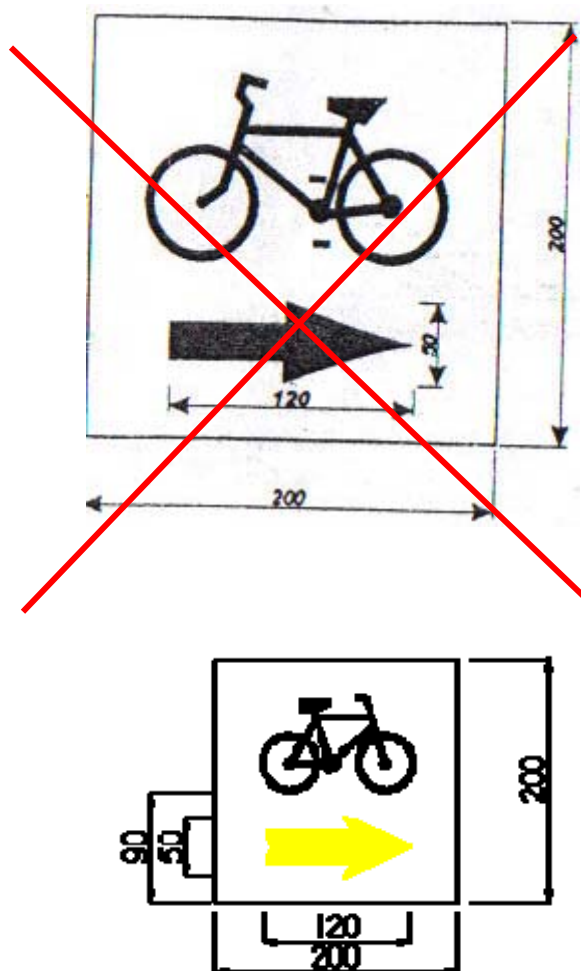


Rys. 3

4. Znaki określające zmiany przebiegu:

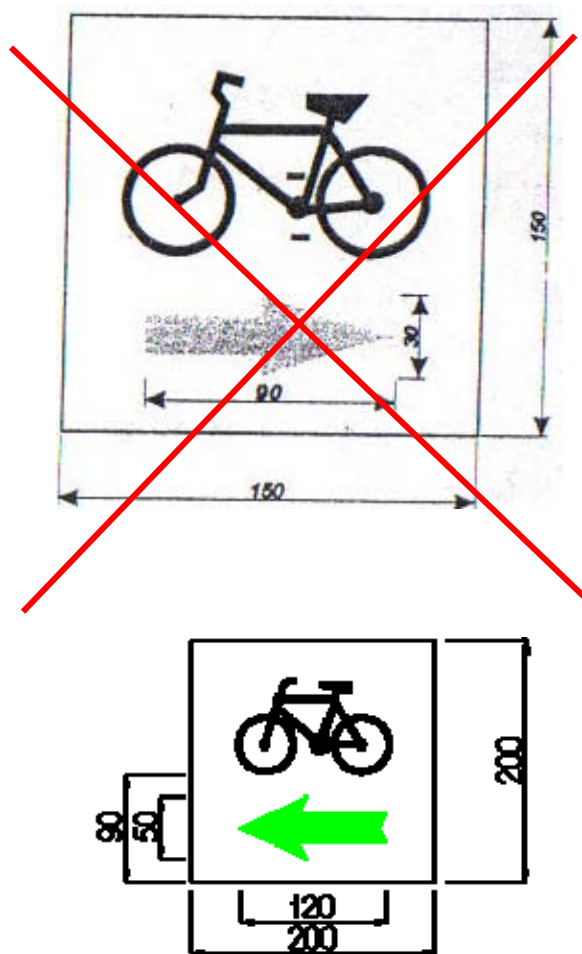
a) szlaku – trasy rowerowej krajowej – znak podstawowy:

- na drogach publicznych: tj. kwadrat o wymiarach 200x200 mm wykonany jako nie odblaskowy znak drogowy z metalu, lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Nie należy stosować ze względu na połamanie! Tło białe. W górnej części znaku w kolorze czarnym symbol – wizerunek roweru. Poniżej strzałka kierunkowa o wymiarach 50x120 mm w kolorze szlaku (licząc od góry: (czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny) - (czerwony, żółty, czarny, niebieski lub zielony) – rys. 4.



Rys. 4

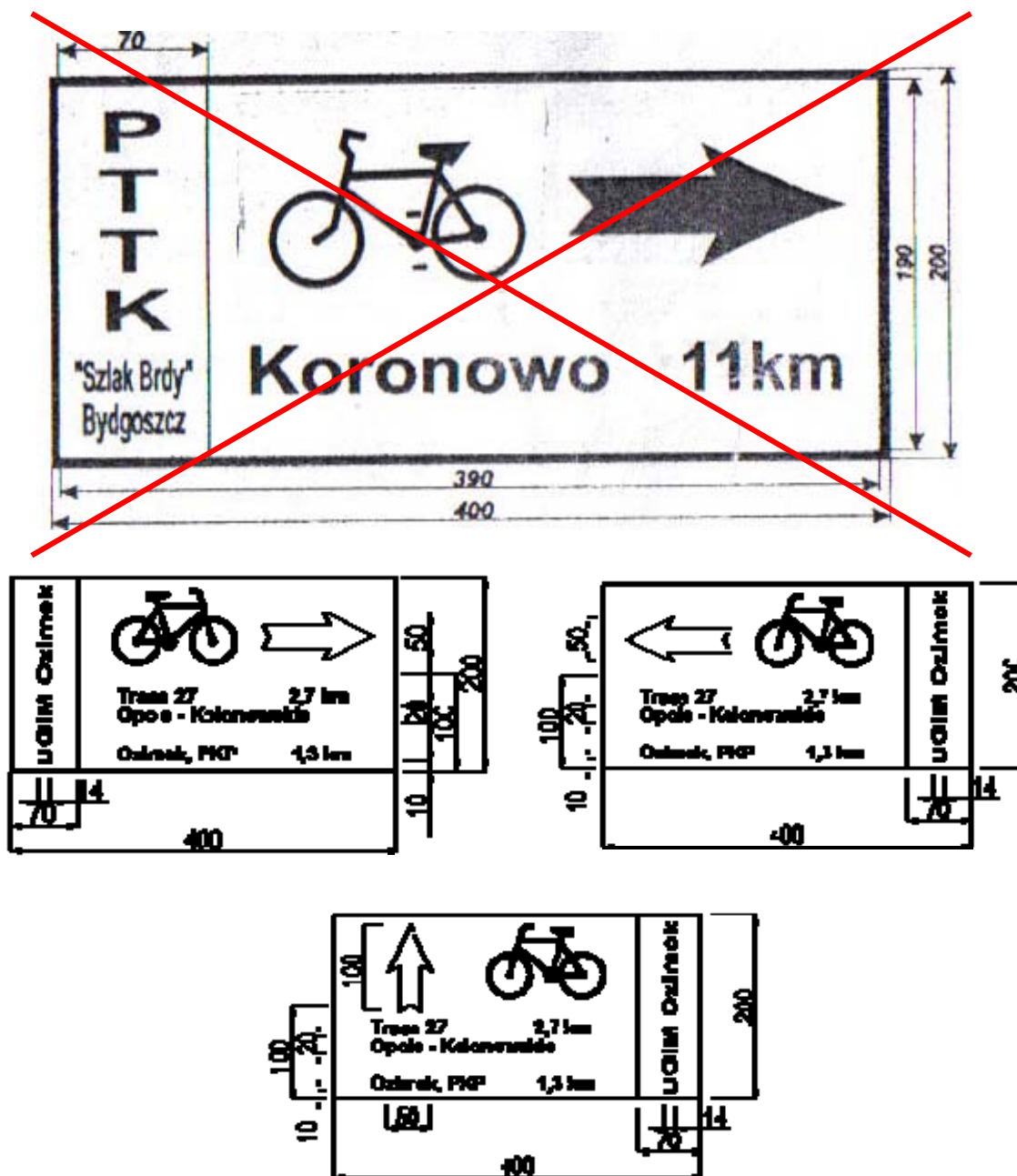
- poza drogami publicznymi (drogi polne, gruntowe, leśne oraz ścieżki) (również stosujemy znaki takie jak na drogach publicznych) tj. kwadrat o wymiarach (200x200) 150x150 mm, naklejany lub malowany na podłożu naturalnym. Tło białe. W górnej części znaku w kolorze czarnym symbol – wizerunek roweru. Poniżej strzałka kierunkowa o wymiarach(50x120) 30x90mm w kolorze szlaku (licząc od góry: czerwony, niebieski, zielony, żółty, czarny) - (czerwony, żółty, czarny, niebieski lub zielony) – rys. 5.



Rys. 5

5. Tablica informacyjna – drogowskaz.

Tablica o wymiarach 200x400 mm wykonany jako nie odblaskowy znak drogowy z metalu, lub tworzywa o grubości 2-5 mm. Nie należy stosować ze względu na połamanie! Tło białe. W lewej części znaku: pionowo nazwa gminy lub miasta, a pod nim nazwa szlaku i właściciela znaku. W prawej części, u góry symbol roweru, a po jego lewej, lub prawej stronie strzałka kierunkowa w kolorze szlaku. Rys. 6 - grot strzałki skierowany jest prosto w lewo, lub w prawo. Poniżej strzałki i symbolu roweru znajduje się nazwa miejscowości i odległość w km, do której szlak zmierza. Poza strzałkami wszystkie znaki, symbole i litery są czarne.



Rys. 6

Uwaga! Proszę zwrócić uwagę przy wykonywaniu znaków - drogowskazów kierunkowych na wizerunek roweru względem strzałki rys. 4, 5, 6.

6. Na terenach przygranicznych, zwłaszcza w górach dopuszcza się inne oznakowanie szlaków – tras rowerowych, o ile przewidują to wcześniejsze uzgodnienia.

III. Zasady umieszczania znaków turystycznych rowerowych

1. Znaki szlaków – tras rowerowych biegnących drogami publicznymi umieszcza się po prawej stronie drogi na typowych do tego celu konstrukcjach, lub za zgodą zarządcy drogi pod istniejącymi konwencjonalnymi znakami drogowymi oraz za zgodą właścicieli – na słupach elektrotechnicznych i elektrycznych.
2. Znaki podstawowe umieszczamy na prostych odcinkach szlaku – trasy i w widocznych miejscach za skrzyżowaniem, na drodze którą szlak biegnie dalej.
3. Znak zmiany kierunku umieszczany jest po prawej stronie drogi w odległości 30-100 m przed miejscem, w którym szlak zmienia swój kierunek.
4. Drogowskaz umieszcza się na początku i końcu szlaku oraz w miejscach – punktach węzłowych szlaku.
5. Tablice z siecią tras (szlaków) lub z przebiegiem trasy umieszcza się na początku, końcu i w punktach węzłowych szlaku.
6. Planując oznakowanie trasy (szlaku) rowerowej przyjmuje się średnio sześć znaków na 1 km trasy (szlaku), czyli po trzy znaki dla każdego kierunku jazdy.

IV. Konserwacja i odnawianie szlaku rowerowego.

1. Konserwacja szlaków rowerowych dzieli się na:
 - a) konserwację bieżącą polegającą na uzupełnieniu zniszczonych, lub uszkodzonych znaków. Powinna być ona przeprowadzana nie rzadziej niż raz na rok, a w przypadkach meldunków o dużych zniszczeniach – przeprowadzona jak najszybciej.
 - b) odnowienie szlaku obejmuje odnowienie wszystkich znaków, weryfikację ich prawidłowego położenia, ewentualnie zmiany w przebiegu szlaku, zatwierdzone wcześniej przez właściciela szlaku.
2. Jeśli sytuacja nie wymaga tego wcześniej, odnowienia szlaków wykonuje się co 3 lata (odcinki z znakami malowanymi), lub co 4 lata (odcinki ze znakami drogowymi).

V. Ustalenia końcowe

Interpretacja poszczególnych zapisów oraz zalecenia szczegółowe pozostają w gestii właścicieli szlaków.

Ponadto w 2006 roku opracowano wzór tablic informacyjnych ze schematami szlaków o wymiarach 90 x 120 cm wg poniższego wzoru:

KARPACKI SZLAK ROWEROWY

SCHEMAT ODCINKA SZLAKU PRZEBIEGAJĄCEGO PRZEZ MIASTO NOWY SĄCZ

Polecamy do zwiedzania:

- Zamek królewski (ruiny),
- rezydencję Lubomirskich,
- Ratusz,
- Bazylikę św. Małgorzaty,
- Muzeum Okręgowe "Dom Gotycki",
- Galerię Marii Ritter,
- Małopolskie Biuro Wystaw Artystycznych,
- Sądecki Park Etnograficzny

Informacja turystyczna
Nowy Sącz ul. Piotra Skargi 2
tel.0-18 443 55 97 i 0-18 444 24 22

Stare Miasto
Ratusz
Rynek i Bazylika św. Małgorzaty
W Sądeckim Parku Etnograficznym

Projekt zrealizowano przy wsparciu finansowym:
Województwa Małopolskiego
Powiatu Nowosądeckiego
Sądeckiej Organizacji Turystycznej
Miasta Nowy Sącz

MIASTO NOWY SĄCZ

W 2007 roku opracowano i wykonano wzory nowych tablic informacyjnych o szlakach o wymiarach

Karpacki Szlak Rowerowy
TRANSGRANICZNY SZLAK ROWEROWY
początek szlaku - Długie * koniec szlaku - Muszyna
kolor szlaku - granatowy

SĄDECKI SZLAK ROWEROWY
początek szlaku - Przełęcz Tylicka * koniec szlaku - Nowy Sącz
kolor szlaku - żółty

Warto zobaczyć:

W Krynicy-Zdroju:
Muzeum Sztuki Nieprofesjonalnej im. Nikifora Krynickiego
Górę Parkową z Parkiem Zdrojowym
Pijalnię wód leczniczych
Jaworzynę Krynicką (1114 m n.p.m.)

Ponad to:
Ścieżkę edukacyjno - przyrodniczą „Na Rakowsku” w Tyliczu
Szlak Cerkwi Łemkowskich zbudowanych na przełomie XVIII i XIX w.

GMINA KRYNICA-ZDRÓJ

Centrum Informacji Turystycznej
Krynica Organizacja Turystyczna
ul. Piłsudskiego 8
33-588 Krynica - Zdrój
☎ (18) 474-61-00
www.kit.org.pl

Projekt zrealizowany przez
SĄDECKĄ ORGANIZACJĘ
TURYSTYCZNĄ
przy wsparciu finansowym
MINISTERSTWA
GOSPODARKI
oraz
Województwa Małopolskiego

Powiatu Nowosądeckiego
Gminy Krynica-Zdrój
Sądeckiej Organizacji Turystycznej
Nowy Sącz

Tablice służą do upowszechniania informacji o szlaku wśród mieszkańców i turystów, a miejsce ich ustawienia wskazują właściciele szlaku (tj. samorządy).

Na początku i końcu poszczególnych odcinków Szlaku oraz w największych miejscowościach, przez które przebiega Szlak, znajdować się będą kierunkowskazy z podanymi odległościami do różnych miejsc na „Szlaku” oraz drogowskazy do okolicznych atrakcji turystycznych.

Zasady wytyczanie i znakowanie szlaku

Działania skupiać się winny zarówno na płaszczyźnie wytyczania i znakowania szlaku oraz informacji i promocji szlaku, a także rozbudowy infrastruktury.

Działania niezbędne przy wytyczaniu i znakowaniu Szlaków Rowerowych to:

1. wytyczenie szlaku - sporządzenie dokumentacji technicznej i opisowej w uzgodnieniu z samorządami,
2. uzyskanie pozwoleń formalno-prawnych wejścia w teren,
3. opracowanie zmian organizacji ruchu,
4. akceptacja zmian organizacji ruchu przez właściwą komendę policji,
5. akceptacja zmian organizacji ruchu przez właściwych zarządców dróg,
6. oznakowanie szlaku znakami określonymi w instrukcji wraz z montażem tablic informacyjnych służących promocji szlaku oraz informacji o atrakcjach w regionie (a także o przebiegach innych lokalnych szlaków),
7. odbiór szlaku przez właścicieli (tj. samorzady),
8. opracowanie materiałów informacyjnych i promocyjnych (mapy, ulotki, foldery, przewodniki),
9. budowa i rozbudowa infrastruktury turystycznej i paraturystycznej (wielowidokowych, parkingów dla rowerzystów, miejsc piknikowych, a docelowo pasa wydzielonych ścieżek przeznaczonych dla rowerzystów przy drogach),
10. stała konserwacja szlaku (minimum 1 raz w roku przegląd szlaku).

Do wytyczania, znakowania i konserwacji szlaków należy zatrudniać osoby posiadające stosowne uprawnienia znakarskie. Uprawnienia takie nadaje PTTK - osobom, które ukończyły kurs znakarski i pozytywnie zdały egzamin.

Finansowanie projektu

Fundusze strukturalne UE – począwszy 2007 roku – są najpoważniejszym źródłem finansowania zadań m.in. z zakresu rozwoju turystyki (regionalnego i lokalnego).

Wykorzystanie tych funduszy będzie realizowane przy pomocy Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013, Programów Operacyjnych (PO), zarządzanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego oraz Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), zarządzanych przez Samorzady poszczególnych województw.

W przygotowanej przez Ministerstwo Gospodarki i przyjętej przez Rząd RP Strategii Rozwoju Turystyki na lata 2007-2013 ze szczególnym uwzględnieniem aspektów dotyczących turystyki na wsi przyjęto 4 obszary priorytetowe z czego w priorytecie 1 określono 5 celów operacyjnych w które niniejszy projekt idealnie się wpisuje a dotyczą one:

- kreowanie i rozwój konkurencyjnych produktów turystycznych
- rozwój infrastruktury turystycznej
- integracja produktów i oferty turystycznej regionów
- rozwój przedsiębiorczości i działalności organizacji w dziedzinie turystyki
- rozwój wiodących typów turystyki

Również w Małopolskim Regionalnym Programie Operacyjnym na lata 2007-2013 (projekt lipiec 2007) – „Działanie 3.1 Rozwój infrastruktury turystycznej” w ramach wsparcia rozwoju infrastruktury turystycznej, realizowane będą operacje mające wpływ na ekonomiczny rozwój regionu w tym:

- inwestycje w budowę, rozbudowę i renowację szlaków turystycznych
- inwestycje w infrastrukturę rekreacyjno-sportową, powiązaną z funkcjami turystycznymi
- opracowanie i wdrażanie nowych produktów turystycznych o zasięgu regionalnym oraz rozbudowa istniejących produktów turystycznych

Według powyższego dokumentu, istotne informacje dla wnioskodawców obejmują:

- Wkład ze środków unijnych na działanie: 40 001 598 EUR
- Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowalnych projektu: 30% - 75%
- Minimalna wartość projektu: 250 000 zł - 500 000 zł

- Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie: Tryb Konkursowy

Istotnym wsparciem dla rozwoju turystyki będą również środki z innych funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w latach 2007-2013.

W Programie Operacyjnym Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 przewidziane jest wsparcie turystyki o znaczeniu ponadregionalnym z funduszy strukturalnych w ramach dwóch działań 6.4 „Inwestycje w produkty turystyczne” oraz 6.3 „Promocja walorów turystycznych”

Inwestycyjne projekty turystyczne znajdą również wsparcie w Europejskich Programach Współpracy Terytorialnej np. w Programie Operacyjnym Współpracy Transgranicznej Polska - Republika Czeska oraz Programie Operacyjnym Współpracy Transgranicznej Polska - Słowacja, w których turystyka została bardzo silnie zaznaczona. Zasadniczo w związku z przygotowaniem projektu Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce większe znaczenie ma Program Współpracy Transgranicznej Polska Słowacja, poprzez priorytety:

Priorytet I. Rozwój infrastruktury transgranicznej

Temat 1. Infrastruktura komunikacyjna i transportowa

- Wkład ze środków unijnych na Priorytet: 79 629 809 EUR
- Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowalnych projektu: 85%
- Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie: Tryb Konkursowy

Priorytet II. Rozwój społeczno-gospodarczy

Temat 1. Rozwój współpracy transgranicznej w zakresie turystyki

- Wkład ze środków unijnych na Priorytet: 62 963 105 EUR
- Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowalnych projektu: 85%
- Tryb przeprowadzania naboru wniosków o dofinansowanie: Tryb Konkursowy

W odniesieniu do projektu „Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce”, wydaje się możliwe skorzystanie ze wszystkich wyżej wymienionych programów operacyjnych.

Identyfikacja źródeł finansowania projektów z pomocowych programów UE to tylko początek bardzo długiej drogi do uzyskania dofinansowania. Dla faktycznego i efektywnego wykorzystania konieczne wydaje się opracowanie strategii pozyskiwania

środków pozabudżetowych, opartej na identyfikacji potencjalnych źródeł finansowania projektów turystycznych i około - turystycznych. Niezbędne, zatem jest natychmiastowe wybranie instytucji odpowiedzialnej za pozyskanie środków na projekty turystyczne proponowane do realizacji. Proponujemy skorzystanie ze sprawdzonej i własnej firmy, jaką jest Sądecka Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., której jedynymi akcjonariuszami są samorządy terytorialne naszego regionu. Podstawowym zadaniem tej instytucji będzie opracowanie w uzgodnieniu z samorządami harmonogramu zadań inwestycyjnych, zdefiniowanych źródeł funduszy oraz opracowywanie wniosków grantowych w imieniu samorządów.

Dofinansowanie z funduszy strukturalnych można uzyskać pod wieloma warunkami, jeden z nich wymaga od wnioskodawcy zapewnienia określonej ilości środków finansowych, stanowiących tzw. wkład własny beneficjenta. Stąd też ważne jest zaplanowanie środków własnych na wybrane cele oraz sporządzenie listy rankingowej planowanych inwestycji.

Prioryteryzacja planowanych lokalnie projektów powinna dać odpowiedź, co z punktu widzenia lokalnych władz i społeczności jest inwestycją najważniejszą, w którą trzeba inwestować i lokować środki budżetowe na współfinansowanie zadań. Celem zwiększania własnego – w sensie wnioskodawcy – potencjału finansowego konieczne jest ciągle poszukiwanie dodatkowych źródeł wsparcia wkładu własnego. Środki sektora, kapitał organizacji pozarządowych to źródła, które ze wszelkich miar należy wykorzystywać. Należy przy tym dodać, że wnioski aplikowane dla większej ilości samorządów oraz innych beneficjentów pomocy unijnej będą miały znacznie większą szansę na realizację.

W funduszach strukturalnych są różne kategorie wnioskodawców – administracja samorządowa, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe i inne, które przy planowaniu programu inwestycyjnego należy uwzględnić. A zatem niezbędne jest szerokie upowszechnienie projektu Karpackiego Szlaku Rowerowego, zwłaszcza wśród potencjalnych wnioskodawców. Bez ich aktywnego, finansowego, organizacyjnego i merytorycznego zaangażowania w proces absorpcji funduszy UE, samorząd lokalny nie będzie w stanie samodzielnie udźwignąć tego ciężaru. Bez względu na potencjał – ekonomiczny i ludzki – jaki w nim istnieje.

Jednocześnie należy podkreślić, iż organizacje pozarządowe do realizacji projektu mogą ponadto korzystać z dofinansowania zadań w ramach konkursów ofert ogłaszanych przez Ministerstwo Gospodarki, Samorząd Województwa Małopolskiego lub samorządy lokalne.

Informacje te są jedynie wskazówką, przedstawiające priorytety na lata 2007-2013. To tylko od determinacji, zaangażowania i aktywności samorządów zależeć będzie zdobycie podanych powyżej środków finansowych w ramach funduszy strukturalnych na działania związane z kontynuacją projektu „Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce”

Monitoring, informacja i promocja szlaku

Proponujemy stworzenie dwóch systemów:

- system informacji i promocji,
- system zbierania informacji zwrotnej od użytkowników, udziału społecznego, monitoringu.

Aby polityka promocji roweru miała szansę powodzenia, musi być koordynowana w ramach struktury urzędu gminy przez osobę odpowiedzialną za całość spraw z nią związanych. Osoba taka (lub zespół osób) powinna odpowiadać za:

- przepływ informacji,
- obieg dokumentów,
- współpracę z poszczególnymi wydziałami Urzędu Gminy oraz innymi instytucjami i organizacjami,
- audyt rowerowy,
- planowanie inwestycji,
- programowanie inwestycji i przygotowanie corocznych budżetów,
- nadzór nad wykonaniem,
- zbieranie i wykorzystanie informacji zwrotnej od użytkowników,
- ocenę inwestycji rowerowych.

Elementami poprawnej polityki rowerowej powinny być:

Ogólna polityka transportowa gminy, zintegrowana z polityką przestrzenną i ochrony środowiska;

Standaryzacja - przyjęcie standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej;

Oszacowanie stanu obecnego: analiza, jaka część istniejącej sieci drogowej nie wymaga – zgodnie z przyjętymi powyżej standardami - żadnych inwestycji i remontów (ze względu na dobry stan nawierzchni, niskie natężenie i szybkość ruchu samochodowego itp.), jaka część wymaga napraw pobocza, reorganizacji ruchu, niewielkich inwestycji w pasie drogowym, a jaka - wymaga zasadniczych inwestycji infrastrukturalnych.

Badanie rozkładu podróży: w oparciu o profesjonalne badania ruchu należy zbadać, gdzie istnieje obecnie największe natężenie ruchu rowerowego oraz/lub gdzie występują duże potoki pasażerskie, które mogą potencjalnie przynajmniej w części przenieść się na rower (na przykład ze względu na niewielką odległość pokonywaną w wielu podróżach).

Taka analiza może być elementem normalnego badania ruchu, które powinno być co kilka lat realizowane przez gminę.

Audyt rowerowy: procedura oceny wszystkich prowadzonych przez gminę inwestycji pod kątem ich integracji z polityką rowerową. Na przykład remont ulicy może być wykorzystany do poprawy bezpieczeństwa i wygody rowerzystów przy znacznie niższych (często pomijalnych) nakładach, niż gdyby te rowerowe udogodnienia wprowadzać jako osobną inwestycję.

Celem audytu jest również eliminacja takich działań i inwestycji, które są sprzeczne z polityką rowerową gminy, bo pogarszają wygodę i bezpieczeństwo podróżowania rowerem w mieście. Audyt rowerowy poprawia efektywność wykorzystania przez gminę środków finansowych i pozwala uniknąć kosztownych, wewnętrznych sprzeczności w polityce gminy.

Integracja polityki rowerowej z innymi sektorami - zwłaszcza integracja z transportem zbiorowym.

Analiza wariantów konkretnych rozwiązań technicznych: każdy problem można zazwyczaj rozwiązać na więcej niż jeden sposób. Na przykład bezpieczeństwo i wygodę jazdy rowerem można zapewnić przez fizyczną segregację szybkiego ruchu samochodowego oraz ruchu rowerowego, ale także przez uspokojenie ruchu samochodowego: eliminację ruchu ciężarówek czy ograniczenie prędkości do 30 km/godz. Poszczególne warianty powinny być brane pod uwagę przy uwzględnieniu ich kosztów finansowych i korzyści (np. ile osób czy pojazdów skorzysta z danej inwestycji i jakie będą koszty jednostkowe: koszty takiej inwestycji w przeliczeniu np. na uniknięte wypadki) oraz wazone wobec innych potrzeb miasta.

Na przykład trudno realistycznie wyobrazić sobie uspokojenie ruchu na głównej międzydzielnicowej arterii samochodowej - tam zapewne konieczna będzie wydzielona droga rowerowa. W tym miejscu konieczny może być powrót do punktu "oszacowanie stanu obecnego".

Planowanie i programowanie inwestycji: w oparciu o przyjęte priorytety, analizę kosztów i korzyści poszczególnych wariantów oraz analizę efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia, gmina sporządza plan inwestycyjny: określa kolejność inwestycji oraz niezbędne działania i wydatki obejmujące zakup gruntów, zakup projektów wykonawczych, kosztorysy wykonawcze - i zabezpiecza środki w budżecie.

Obejmuje to także starania o pozyskanie środków pozabudżetowych (na przykład z funduszy ochrony środowiska, środków pomocowych Unii Europejskiej itp. opisanych na str. 31).

Promocja i komunikacja społeczna: mieszkańcy muszą mieć pełną informację o powstających ułatwieniach dla rowerów i możliwościach, jakie one stwarzają.

Dlatego niezbędne jest rozpowszechnianie informacji: przy pomocy ulotek, broszur, map z zaznaczonymi istniejącymi, planowanymi i sugerowanymi trasami rowerowymi, przy pomocy interaktywnych serwisów internetowych gminy, przy pomocy mediów oraz różnego rodzaju wydarzeń publicznych (happeningi, przejazdy rowerowe, wycieczki za miasto).

Monitoring: zarówno projekty wykonawcze jak i wykonanie muszą ściśle przestrzegać jakości, określonej w przyjętych standardach projektowych.

Należy ściśle kontrolować, czy założenia projektowe (np. zachowania uczestników ruchu) zostały osiągnięte, a jeśli nie - to należy zbadać, dlaczego oraz określić, co należy zmienić i jak.

Dobłą wskazówką - oprócz zachowania samych rowerzystów oraz analizy wypadków i innych zdarzeń drogowych - są skargi i opinie użytkowników.

Należy wdrożyć system pozyskiwania informacji zwrotnej od użytkowników oraz stworzyć ramy praktycznego wykorzystywania takiej informacji - np. przez wynikającą z uwag i zachowania użytkowników przebudowę wadliwych rozwiązań technicznych.

Efektywność, a nie efektywność: infrastruktura rowerowa (tak, jak każda inna) nie jest celem samym w sobie, tylko służy osiągnięciu wyznaczonych celów - przy jak najniższych kosztach.

Dlatego podstawową kwestią jest jakość: infrastruktura ma ułatwiać jazdę rowerem i rozwiązywać problemy, a nie utrudniać ją, prowokując niebezpieczne sytuacje i konflikty, kiedy zaprojektowany bez wyobraźni i fachowej wiedzy element infrastruktury zupełnie nie bierze pod uwagę potrzeb rowerzysty, a często nawet jego podstawowych możliwości psychofizycznych.

Promocja produktu turystycznego „Karpacki Szlak Rowerowy”.

Spodziewamy się szeregu cennych lokalnych inicjatyw (organizacja rajdów, pikników rowerowych etc.), które w przyszłości mogą stać się atrakcjami turystycznymi na proponowanej trasie przebiegu Szlaku.

Sądecka Organizacja Turystyczna w Nowym Sączu planuje stosowną kampanię promocyjną przy współdziałaniu władz administracyjnych oraz współpracujących podmiotów gospodarczych.

Szlak będzie promowany zarówno na rynkach krajowych i zagranicznych:

- wydano 3 mapy przedstawiające szczegółowy przebieg tras rowerowych oraz opisujące najciekawsze atrakcje turystyczne na szlaku i w jego pobliżu. Zawierają one również praktyczne informacje dla turystów, o centrach

informacji turystycznej wraz z mapą poglądową wszystkich szlaków realizowanych w tym projekcie ;

- informacja o szlaku znajduje się na stronach internetowych centrów informacji turystycznej oraz samorządów powiatowych i lokalnych docelowo zostanie utworzony serwis internetowy (również w wersji obcojęzycznej) poświęcony Karpackiemu Szlakowi Rowerowemu w Małopolsce;
- „Szlak” był kilkakrotnie tematem publikacji w mediach lokalnych i ogólnopolskiej prasie branżowej, a w 2008 roku zaplanowany jest study - tour „Karpackim Szlakiem Rowerowym” dla dziennikarzy prasy ogólnopolskiej
- publikacje o „Karpackim Szlaku Rowerowym” znajdują się na wszystkich imprezach targowych w kraju (mapy, przewodniki) oraz w ogólnopolskich pismach branżowych w formie artykułów o nowym produkcie.

Wskazania inwestycyjne

Celem osiągnięcia jak najlepszej jakości „Szlaku Rowerowego” niezbędne są już dziś między innymi następujące inwestycje budowy:

- parkingów dla rowerów,
- miejsc biwakowych dla rowerzystów,
- wież widokowych,
- mostków, podjazdów dla rowerów,
- odcinków dróg, które obecnie są trudno przejezdne,
- docelowo odrębnych pasów ruchu dla rowerzystów.

Szczegółowe wskazania inwestycyjne zostały opracowane dla każdego odcinka szlaku przebiegającego przez poszczególne gminy.

Kluczowe znaczenie będą miały również inwestycje prywatnych przedsiębiorców w zakresie tworzenia bazy noclegowej i gastronomicznej (wskazane jest wykorzystanie możliwości inwestowania w partnerstwie publiczno-prywatnym).

Realizowany od 2006 roku projekt „Karpacki Szlak Rowerowy w Małopolsce” doskonale wpisuje się w Strategię Rozwoju Turystyki na lata 2007-2013 jak również w Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013.

Na dzień dzisiejszy projekt jest zrealizowany według wszelkich najlepszych wzorców ale czy jakością wygra z konkurencyjnymi produktami w kraju i Europie i stanie produktem markowym dla Małopolski zależeć będzie od determinacji samorządów i prywatnych przedsiębiorców.

Podsumowanie

Rower, co zabrzmiał jak truizm, spełnia wymagania ekologii i ochrony środowiska. Jest środkiem transportu o zerowym zużyciu paliwa, nie emitującym zanieczyszczeń ani hałasu. Jest środkiem poruszania się dostępnym prawie dla wszystkich – dla dzieci, młodzieży, a nawet dla ludzi z pewnymi rodzajami niepełnosprawności. Jazda na rowerze sprzyja zachowaniu zdrowia i dobrej kondycji psychofizycznej. Umożliwia korzystanie z różnych przejawów życia na trasie i kontaktów międzyludzkich. Kupno i korzystanie z roweru nie jest drogie. Rower sprzyja bliskości, poczuciu sąsiedztwa, ułatwia mobilność. Sprzyja kameralnym i wielofunkcyjnym składnikom przestrzeni miejskiej i wiejskiej. Inwestycje na rzecz komunikacji rowerowej okazują się bardzo efektywne i tanie. Nie inaczej będzie, w co gorąco wierzymy, w przypadku „Karpackiego Szlaku Rowerowego”.

Przedstawiona koncepcja Karpackiego Szlaku Rowerowego ma za zadanie:

- stworzenie nowego produktu turystycznego w Małopolsce a przez to zwiększenie atrakcyjności turystycznej Małopolski,
- uporządkowanie i włączenie istniejących szlaków do realizowanego projektu (budowa nowej i poprawa stanu istniejącej infrastruktury wokół szlaku),
- ustalenie zarządcy szlaków, prowadzących ich stały monitoring i konserwację,
- poprowadzenie na bazie „Karpackiego Szlaku Rowerowego” trasy międzynarodowej Euro Velo.
- zacieśnienie współpracy pomiędzy samorządami we wdrażaniu i promocji wspólnych produktów turystycznych w skali regionalnej bez ograniczania się do granic administracyjnych gmin czy powiatów

Wytyczenie i utrzymanie „Karpackiego Szlaku Rowerowego” jest zamierzeniem ambitnym i realnym, pod warunkiem zespolenia wysiłków wszystkich zainteresowanych uczestników projektu.

Ilość jednostek samorządowych uczestniczących w pierwszym i drugim etapie realizacji projektu oraz dużego zainteresowania powiatów limanowskiego, nowotarskiego i tatrzańskiego świadczy o celowości i potrzebie jego dalszej kontynuacji.

Prawidłowy rozwój turystyki, zwiększanie atrakcyjności turystycznej to między innymi zadania administracji samorządowej od samorządu wojewódzkiego po gminny.

Do kompetencji **powiatów** w zakresie turystyki należy między innymi: współdziałanie w zakresie planowania rozwoju przestrzennego i zagospodarowania w obiekty rekreacyjne i turystyczne, promocja i współdziałanie w zakresie rozwoju turystyki kwalifikowanej i innych form turystyki aktywnej, współpraca w zakresie promocji rozwoju turystyki ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Regionalnymi i Lokalnymi Organizacjami Turystycznymi

Do kompetencji **gmin** w zakresie turystyki należy między innymi: utrzymanie, modernizacja i rozbudowa urządzeń turystycznych, rozbudowa i utrzymanie infrastruktury technicznej i społecznej, działania na rzecz ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego.

Dlatego też głęboko wierzymy, że podpisane w 2005 roku porozumienie o współpracy i współdziałaniu w zakresie tworzenia infrastruktury szlaków rowerowych, będzie przez samorzady kontynuowane w zakresie ciągłego podnoszenia jakości podróżowania na rowerze, profesjonalnej informacji i promocji nie tylko Szlaków Rowerowych ale również innych atrakcji znajdujących się przy trasie bądź w niedalekiej odległości.

Te wspólne działania samorządów zapoczątkowane przy tworzenie Szlaków Rowerowych powinny być początkiem wszelkich innych działań z zakresu turystyki mającymi na celu podniesienie konkurencyjności regionu przy jednoczesnym zachowaniu walorów kulturowych i przyrodniczych

Materiały źródłowe

1. Andrzej Zalewski, Światowa Konferencja Rowerowa Velomondial 2000
2. Marek Ryglewicz, Beskid Sądecki – 22 wycieczki rowerowe, Wydawnictwo Fundacja Nowy Sącz, 2004
3. Bożena Srebro, Jacek Bugański, Andrzej Mikołajewicz, Modelowa Marketingowa Strategia Produktu, Warszawa, 2003
4. Instrukcja znakowania turystycznych tras (szlaków) rowerowych, PTTK, Warszawa 2006
5. Perły Doliny Popradu – strategia rozwoju zintegrowanego produktu turystycznego 6 gmin: Krynicy Zdroju, Łabowej, Muszyny, Piwnicznej Zdroju, Rytra i Starego Sącza, opracowana przez Polską Agencję Rozwoju Turystyki S.A.
6. Dr Ferdynand Morski, Promowanie ekologicznego transportu (maszynopis)
7. Jarosław Borejszo, Nowe szlaki rowerowe, kwartalnik Wigry, nr 1/2004
8. Europejskie trasy rowerowe EuroVelo (na podst. oprac. European Cyclists Federation), Kopenhaga, maj 1996
9. Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny (www.rowery.org)
10. Joe Friel, Biblia Treningu Kolarza Górskiego, 2005
11. Aleksander Buczyński, Rower, Wyd. Pascal, 2004
12. Strategia Rozwoju Turystyki na lata 2007-2013 ze szczególnym uwzględnieniem aspektów dotyczących turystyki na wsi - Ministerstwo Gospodarki - Kukle 15 czerwca 2007
13. Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007-2013 Oś priorytetowa 3. Turystyka i Przemysł Kulturowy

