

Analiza potencjału rozwoju turystyki rowerowej na obszarze pogranicza polsko-słowackiego

ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Aglomeracji Rzeszowskiej i okresu Svidník



Projekt: Aktywna turystyka rowerowa bez granic / Aktivna cykloturistika bez hraníc

Numer projektu: INT/KAR/II/0002

Opracowanie: Synergia Sp. z o.o.

Data: październik 2026

Partnerzy projektu



Stowarzyszenie Samorządów Terytorialnych
„Aglomeracja Rzeszowska” oraz Miasto Svidník

Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Interreg Polska–Słowacja 2021–2027. Wyłącznie odpowiedzialność za zawartość niniejszej analizy ponoszą jej autorzy i nie może być ona utożsamiana z oficjalnym stanowiskiem Unii Europejskiej.

Interreg



Współfinansowany przez
UNIE EUROPEJSKĄ

Polska – Słowacja

Spis treści

I. Wstęp.....	3
1.1. Cele projektu i opracowania	3
1.2. Zakres przestrzenny i przedmiotowy opracowania	4
1.3. Metodyka prac.....	6
1.4. Źródła danych i materiały wykorzystane w opracowaniu	8
II. Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury rowerowej.....	9
2.1. Identyfikacja i opis istniejących szlaków i tras rowerowych.....	10
2.2. Przegląd stanu technicznego tras, ich dostępności, oznakowania, funkcjonalności i atrakcyjności turystycznej.....	15
2.3. Elektroniczna mapa tras rowerowych online	21
2.4. Punkty powiązania tras w pobliżu granicy i możliwości ich kontynuacji po stronie słowackiej	24
2.5. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale.....	27
III. Koncepcja nowej infrastruktury rowerowej	28
3.1. Wskazanie potencjalnych nowych tras rowerowych po obu stronach granicy.....	28
3.2. Spójność, logika przebiegu i atrakcyjność turystyczna proponowanych tras.....	31
3.3. Propozycje nowych połączeń transgranicznych	33
3.4. Propozycje lokalizacji małej infrastruktury rowerowej.....	35
3.5. Zgodność z istniejącymi dokumentami planistycznymi i planami zagospodarowania przestrzennego ..	39
3.6. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale.....	42
IV. Analiza uwarunkowań realizacji	44
4.1. Identyfikacja barier formalnoprawnych i środowiskowych.....	44
4.2. Wskazanie instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą.....	48
4.3. Możliwości uzyskania zezwoleń i przeprowadzenia konsultacji społecznych	51
4.4. Wskazanie niezbędnych działań technicznych i organizacyjnych.....	54
4.5. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale.....	57
V. Propozycja możliwych źródeł finansowania	60
5.1. Analiza możliwości finansowania z programów unijnych, krajowych i regionalnych.....	60
5.2. Wskazanie modeli partnerstwa	64
5.3. Wskazanie potencjalnych kosztów i etapów wdrażania poszczególnych elementów koncepcji	67
5.4. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale.....	71
Spis załączników.....	74

I. Wstęp

1.1. Cele projektu i opracowania

Niniejsze opracowanie powstało w ramach projektu „Aktywna turystyka rowerowa bez granic / Aktivna cykloturistika bez hraníc”, nr INT/KAR/II/0002, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Interreg Polska–Słowacja 2021–2027, Priorytet 3 „Twórcze i atrakcyjne turystycznie pogranicze”. Partnerem wiodącym projektu jest Stowarzyszenie Samorządów Terytorialnych „Aglomeracja Rzeszowska”, natomiast partnerem zagranicznym – Miasto Svidník na Słowacji.

Cele projektu obejmują rozwój współpracy transgranicznej poprzez przygotowanie kompleksowej analizy potencjału rozwoju turystyki rowerowej oraz wskazanie możliwości rozwoju spójnej infrastruktury rowerowej po obu stronach granicy polsko-słowackiej. Współpraca partnerów służy rozpoznaniu istniejących zasobów, określeniu potrzeb infrastrukturalnych oraz wypracowaniu propozycji łączenia tras i oferty turystycznej obszarów objętych projektem.

Głównym celem opracowania jest ocena stanu i potencjału rozwoju turystyki rowerowej na obszarze pogranicza polsko-słowackiego, ze szczególnym uwzględnieniem Aglomeracji Rzeszowskiej i okresu Svidník, oraz przygotowanie koncepcji dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej. Analiza ma stanowić podstawę do podejmowania decyzji dotyczących poprawy istniejącej sieci, wyznaczania nowych tras, tworzenia połączeń transgranicznych i lokalizacji infrastruktury towarzyszącej.

Cele szczegółowe opracowania obejmują:

1. Rozpoznanie i uporządkowanie informacji o istniejących szlakach i trasach rowerowych, ich przebiegu, stanie technicznym, dostępności, oznakowaniu, funkcjonalności oraz atrakcyjności turystycznej.
2. Wskazanie możliwości rozwoju sieci rowerowej, w tym nowych tras i połączeń transgranicznych, z uwzględnieniem spójności przebiegu, walorów turystycznych oraz powiązań z istniejącą infrastrukturą.
3. Określenie potrzeb w zakresie małej infrastruktury rowerowej, w szczególności miejsc odpoczynku, punktów serwisowych i parkingów rowerowych.
4. Rozpoznanie formalnoprawnych, środowiskowych, technicznych i organizacyjnych uwarunkowań realizacji proponowanych działań.
5. Wskazanie możliwych źródeł finansowania, modeli partnerstwa, potencjalnych kosztów oraz etapów wdrażania koncepcji.
6. Przedstawienie istniejących tras i proponowanych kierunków rozwoju w formie elektronicznej mapy interaktywnej.

Opracowanie ma charakter diagnostyczny, koncepcyjny i wdrożeniowy. Łączy ocenę istniejącej infrastruktury z propozycjami jej rozwoju oraz wskazaniem warunków niezbędnych do realizacji tych propozycji. Jego wyniki mają wspierać współpracę samorządów, zarządców infrastruktury, organizacji turystycznych i rowerowych oraz pozostałych podmiotów zaangażowanych w rozwój turystyki na pograniczu.

1.2. Zakres przestrzenny i przedmiotowy opracowania

Zakres przestrzenny opracowania obejmuje pogranicze polsko-słowackie, ze szczególnym uwzględnieniem Aglomeracji Rzeszowskiej, powiatu rzeszowskiego oraz okresu Svidník po stronie słowackiej. Analiza połączeń transgranicznych uwzględnia także obszary pośrednie, niezbędne do powiązania obu sieci.



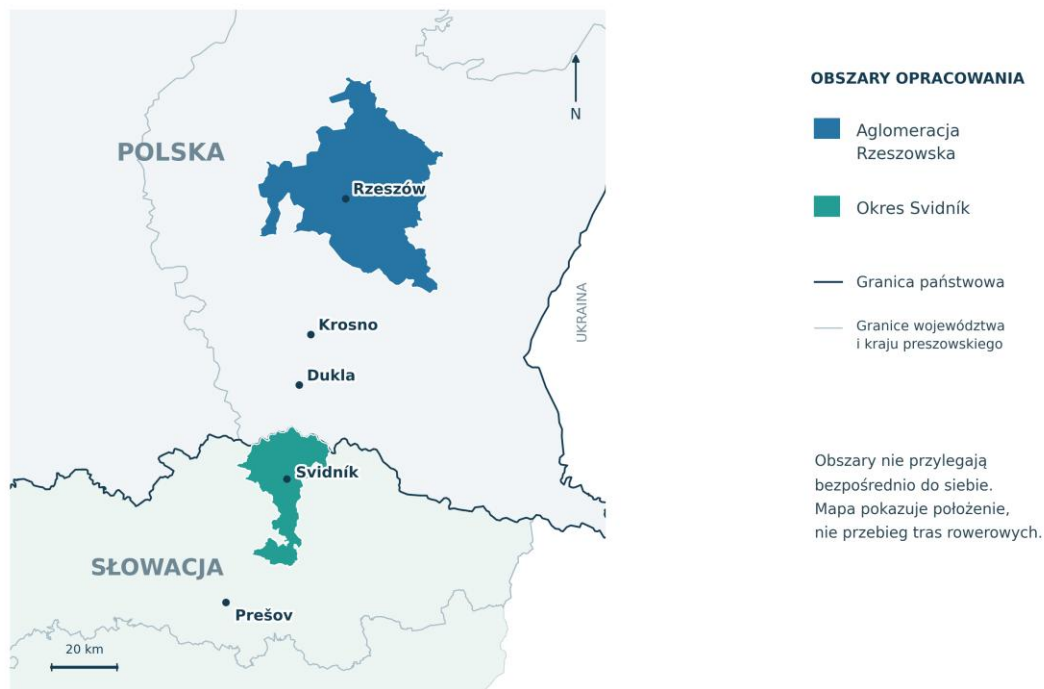
Mapa 1. Aglomeracja Rzeszowska. [AGL]



Mapa 2. Okres Svidník. Opracowanie własne.

Aglomeracja Rzeszowska i okres Svidník

Wzajemne położenie na pograniczu polsko-słowackim



Mapa 3. Wzajemne położenie Aglomeracji Rzeszowskiej i okresu Svidník. Opracowanie własne.

Analiza uwzględnia również powiązania przestrzenne niezbędne do połączenia sieci rowerowych obu obszarów. Dotyczy to przebiegu potencjalnych korytarzy rowerowych, powiązań z istniejącymi szlakami oraz punktów w pobliżu granicy, które umożliwiają kontynuowanie podróży po stronie słowackiej. Takie ujęcie pozwala oceniać poszczególne trasy jako elementy szerszej sieci turystycznej.

Zakres przedmiotowy opracowania odpowiada czterem obszarom wskazanym w opisie przedmiotu zamówienia.

Pierwszy obszar stanowi inwentaryzacja istniejącej infrastruktury rowerowej. Obejmuje identyfikację i opis szlaków oraz tras rowerowych, przegląd ich stanu technicznego, dostępności, oznakowania, funkcjonalności i atrakcyjności turystycznej. Uwzględnia także opracowanie elektronicznej mapy tras z podziałem na istniejące, projektowane i potencjalne do rozwoju oraz wskazanie punktów umożliwiających powiązanie sieci po obu stronach granicy.

Drugi obszar obejmuje koncepcję nowej infrastruktury rowerowej. Przedmiotem analizy są potencjalne nowe trasy po stronie polskiej i słowackiej, ich spójność, logika przebiegu i atrakcyjność turystyczna, a także możliwości tworzenia nowych połączeń transgranicznych. Koncepcja uwzględnia propozycje lokalizacji małej infrastruktury rowerowej oraz ocenę zgodności proponowanych rozwiązań z dokumentami planistycznymi i planami zagospodarowania przestrzennego w Polsce i na Słowacji.

Trzeci obszar stanowi analiza uwarunkowań realizacji. Obejmuje rozpoznanie barier formalnoprawnych i środowiskowych, wskazanie instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą, możliwości uzyskania wymaganych zezwoleń i przeprowadzenia konsultacji społecznych oraz określenie niezbędnych działań technicznych i organizacyjnych.

Czwarty obszar dotyczy możliwych źródeł finansowania. Uwzględnia analizę programów unijnych oraz funduszy krajowych i regionalnych, możliwych modeli partnerstwa, a także potencjalnych kosztów i etapów wdrażania poszczególnych elementów koncepcji.

Uzupełnieniem dokumentu jest interaktywna mapa online, prezentująca trasy i punkty infrastruktury. Zgodnie z OPZ jej funkcjonalność obejmuje przeglądanie warstw, filtrowanie tras i dodawanie punktów infrastruktury oraz możliwość osadzenia na stronie internetowej Zamawiającego lub partnera projektu. Dokumentacja końcowa obejmuje wersję edytowalną, prezentacyjną oraz polską i słowacką wersję językową.

1.3. Metodyka prac

Metodyka opracowania łączy analizę danych zastanych i przestrzennych, wizje lokalne oraz konsultacje z partnerami po stronie polskiej i słowackiej. Materiały źródłowe umożliwiają rozpoznanie sieci tras, analiza przestrzenna pozwala ocenić ich powiązania, a obserwacje terenowe i konsultacje służą weryfikacji informacji oraz formułowaniu rekomendacji.

Analiza danych zastanych i przestrzennych

Podstawą prac jest przegląd dostępnych informacji o istniejących i planowanych trasach rowerowych, infrastrukturze towarzyszącej, atrakcjach turystycznych oraz uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego. Analiza obejmuje materiały opisowe, dokumenty planistyczne, zasoby kartograficzne i dane prezentowane w serwisach internetowych.

Analiza danych przestrzennych, z wykorzystaniem narzędzi GIS i map interaktywnych, służy rozpoznaniu przebiegu tras, ich ciągłości, wzajemnych powiązań oraz relacji z miejscowościami, atrakcjami turystycznymi i punktami infrastruktury. Pozwala również wskazać luki w sieci, możliwe połączenia i odcinki wymagające dalszej weryfikacji. W pracach koncepcyjnych i konsultacyjnych wykorzystano prezentacje przebiegów tras na platformie Komoot.

Spotkania robocze i konsultacje

Proces opracowania obejmował sześć spotkań roboczych i konsultacyjnych z partnerami projektu oraz bieżące konsultowanie postępów prac. Spotkania służyły uzgodnieniu celów i sposobu realizacji analizy, omówieniu metodyki audytu, rozpoznaniu infrastruktury po obu stronach granicy, konsultowaniu koncepcji nowych tras oraz dyskusji nad uwarunkowaniami ich realizacji i dalszego rozwoju.

Konsultacje umożliwiały uzupełnianie danych o wiedzę lokalną, zgłaszanie problemów dotyczących przebiegu i użytkowania tras oraz weryfikowanie propozycji rozwiązań. Ich wyniki stanowią materiał do części diagnostycznej, koncepcyjnej i rekomendacyjnej opracowania.

Wizje lokalne i dobór tras do audytu

Weryfikacja terenowa objęła cztery trasy po stronie polskiej. Przyjęto dobór celowy, ukierunkowany na rozpoznanie zróżnicowanych warunków funkcjonowania sieci rowerowej oraz problemów istotnych dla jej dalszego rozwoju. Założeniem doboru było uzyskanie obrazu stanu infrastruktury, który pozwala sformułować wnioski audytowe przydatne także w ocenie pozostałych tras.

Reprezentatywność tras rozumiana jest w tym przypadku jako reprezentatywność typologiczna i funkcjonalna. Oznacza uwzględnienie różnych cech sieci: charakteru otoczenia, rodzaju i stanu nawierzchni, stopnia oznakowania, dostępności infrastruktury towarzyszącej, atrakcyjności turystycznej oraz powiązań z innymi trasami. Taki dobór służy identyfikacji zarówno rozwiązań prawidłowych, jak i powtarzających się barier oraz potrzeb inwestycyjnych i organizacyjnych.

Wizje lokalne umożliwiają ocenę warunków korzystania z tras z perspektywy rowerzysty. Zakres obserwacji obejmuje w szczególności ciągłość i czytelność przebiegu, stan nawierzchni, oznakowanie, bezpieczeństwo, dostępność, komfort przejazdu, infrastrukturę odpoczynku i obsługi oraz powiązania z atrakcjami turystycznymi. Obserwacje stanowią podstawę wskazania miejsc problemowych, potrzeb uzupełnienia infrastruktury i rekomendowanych działań.

Koncentracja wizji lokalnych na czterech trasach po stronie polskiej wynika z przyjętej organizacji projektu, w którym rolę lidera pełni Aglomeracja Rzeszowska, a finansowanie całości projektu prowadzone jest po stronie polskiej. Weryfikację terenową ukierunkowano zatem na obszar bezpośredniej odpowiedzialności i zainteresowania partnera wiodącego. Rozpoznanie sieci słowackiej oparto na analizie dostępnych materiałów, danych kartograficznych oraz informacjach przekazywanych przez partnera słowackiego w toku konsultacji.

Wnioski z wizji lokalnych odnoszą się bezpośrednio do czterech zbadanych tras. Ich wykorzystanie na poziomie całej sieci dotyczy rozpoznanych typów problemów, potrzeb i standardów postępowania; nie oznacza przypisania jednakowego stanu technicznego wszystkim odcinkom.

Synteza wyników i opracowanie rekomendacji

Wyniki analizy źródeł, prac przestrzennych, wizji lokalnych i konsultacji zestawiono w celu określenia najważniejszych potencjałów oraz ograniczeń rozwoju turystyki rowerowej. Na tej podstawie formułowane są propozycje nowych tras, połączeń transgranicznych i lokalizacji infrastruktury, a także rekomendacje dotyczące działań formalnych, technicznych, organizacyjnych i finansowych.

1.4. Źródła danych i materiały wykorzystane w opracowaniu

Podstawę opracowania stanowią dokumentacja zamówienia, materiały projektowe, publicznie dostępne źródła internetowe i kartograficzne oraz informacje uzyskane podczas konsultacji i wizji lokalnych. Dobór źródeł odpowiada zakresowi OPZ i służy rozpoznaniu zarówno istniejącej infrastruktury, jak i możliwości jej rozwoju.

Dane o trasach, atrakcjach i infrastrukturze pochodzą z kart oraz wskazanych w nich serwisów samorządów, organizacji turystycznych i stowarzyszeń rowerowych. Mapy interaktywne, ślady GPX i materiały Komoot służą porównywaniu przebiegów oraz ocenie ich powiązań. Dokumenty planistyczne, strategiczne i materiały instytucji publicznych określają uwarunkowania realizacji, podział kompetencji i możliwości finansowania. Szczegółowe wykazy tych dokumentów zamieszczono przy rozdziałach, w których zostały wykorzystane.

Informacje z poszczególnych źródeł są zestawiane i porównywane z uwzględnieniem ich aktualności, szczegółowości i sposobu pozyskania. W ocenie infrastruktury rozróżnia się dane potwierdzone w terenie, informacje przekazane przez partnerów oraz ustalenia oparte na źródłach internetowych i kartograficznych. Pozwala to zachować przejrzystość podstaw analizy i wskazać kwestie wymagające dalszych uzgodnień lub weryfikacji na etapie wdrażania koncepcji.

[7] Zapytanie ofertowe dotyczące analizy potencjału rozwoju turystyki rowerowej. Załącznik nr 1 — opis przedmiotu zamówienia (OPZ), zakres inwentaryzacji, koncepcji, uwarunkowań realizacji i finansowania.

[PL] Karty opisu szlaków i tras rowerowych po stronie polskiej, numery 1–27, w tym warianty 3a–3g. Oznaczenia PL w tekście odpowiadają numerom kart. Karty zawierają przebiegi, parametry, oceny, rekomendacje i wykazy źródeł pierwotnych.

[SK] Karty tras słowackich („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx”), stan rozpoznania 12.10.2026 r. SK-01: s. 2–3; SK-02: s. 4–5; SK-03: s. 6–7; SK-04: s. 8–9; SK-05: s. 10–11; SK-07: s. 12–13; SK-06 i SK-08–SK-11: zestawienie na s. 14; SK-12 Dukla–Svidník: s. 15–16. Identyfikatory SK zachowano w tekście i tabelach.

[W1–W4] Raporty z czterech wizji lokalnych: Garncarski Szlak Rowerowy, Błękitna Pętla, Green Velo Łańcut–Dynów i Białobrzaska Trasa Rowerowa. Pełne opisy raportów zamieszczono w wykazie źródeł rozdziału II.

[K] Materiały sześciu spotkań konsultacyjnych, dokument „UWARUNKOWANIA” oraz opracowanie „Dobre praktyki”. Materiały projektu dotyczące diagnozy sieci, koncepcji rozwoju, zarządzania i wdrażania.

[AGL] Stowarzyszenie Samorządów Terytorialnych „Aglomeracja Rzeszowska”. Mapa obszaru wykorzystana w opracowaniu.

[Serwis Aglomeracji Rzeszowskiej](#)

II. Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury rowerowej

Rozdział przedstawia wyniki inwentaryzacji istniejących szlaków i tras rowerowych na obszarze Aglomeracji Rzeszowskiej oraz okresu Svidník po stronie słowackiej. Celem tej części opracowania jest rozpoznanie zasobów, które mogą stanowić podstawę rozwoju turystyki rowerowej na obszarze objętym analizą, oraz ocena ich przygotowania do obsługi użytkowników. Ustalenia służą wskazaniu mocnych stron obecnej oferty i problemów wymagających rozwiązania przy dalszym rozwoju sieci.

Inwentaryzacja obejmuje szlaki o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, lokalne trasy rekreacyjne oraz pętle tematyczne. Uwzględnia przebiegi wykorzystujące wydzieloną infrastrukturę rowerową, drogi publiczne i odcinki terenowe. Analiza dotyczy ich lokalizacji, długości i charakteru, a także stanu technicznego, dostępności, oznakowania, funkcjonalności oraz atrakcyjności turystycznej. Istotnym elementem oceny jest możliwość powiązania poszczególnych tras w spójną ofertę oraz wykorzystania połączeń w pobliżu granicy polsko-słowackiej.

Podstawę opracowania stanowią karty opisu tras polskich i słowackich, zestawienia inwentaryzacyjne oraz materiały kartograficzne i źródłowe wskazane w kartach. Karty czterech tras polskich uwzględniają wyniki wizji lokalnych przeprowadzonych we wrześniu i październiku 2026 r. Dotyczy to Garncarskiego Szlaku Rowerowego, Błękitnej Pętli, odcinka Green Velo Łańcut–Dynów oraz Białobrzeszkiej Trasy Rowerowej. Dokumentację obserwacji terenowych stanowią raporty z tych wizji.

Zakres potwierdzenia danych jest zróżnicowany. W przypadku czterech tras objętych wizjami lokalnymi ocena uwzględnia bezpośrednie obserwacje przebiegu i stanu infrastruktury. Rozpoznanie pozostałych tras opiera się na zgromadzonej dokumentacji i dostępnych źródłach. Dla strony słowackiej wykorzystano dokumenty samorządowe, informacje instytucji turystycznych oraz dane mapowe; oceny zawarte w kartach mają charakter wstępny. Rozróżnienie to pozwala właściwie interpretować wyniki i określić zakres dalszej weryfikacji.

Przy interpretacji zestawień należy odróżniać długość poszczególnych tras od długości odrębnych odcinków infrastruktury, ponieważ część przebiegów wykorzystuje te same drogi. Osobnego wskazania wymagają również trasy wyłączone z użytkowania oraz połączenia znajdujące się w realizacji. Wysoka atrakcyjność krajobrazowa lub kulturowa nie przesądza przy tym o jakości oznakowania, bezpieczeństwie ani przydatności trasy dla wszystkich grup rowerzystów.

Uzupełnieniem części opisowej jest zestawienie tras w aplikacji Komoot, obejmujące trasy polskie oraz wybrane trasy słowackie, dla których w kartach wskazano dostępne ślady GPS. Narzędzie porządkuje przebiegi i ułatwia ich wykorzystanie w dalszej pracy nad ofertą rowerową. Będzie służyć planowaniu przejazdów weryfikacyjnych, analizie możliwych połączeń oraz aktualizacji zestawienia w miarę pozyskiwania nowych danych i rozwijania sieci.

Kolejne podrozdziały przedstawiają identyfikację i charakterystykę tras, ocenę ich stanu oraz walorów turystycznych, a następnie sposób wykorzystania zestawienia w Komoot. Wyniki inwentaryzacji stanowią podstawę do opracowania koncepcji nowej infrastruktury i połączeń rowerowych, określenia potrzeb modernizacyjnych oraz wskazania warunków dalszego rozwoju współpracy transgranicznej.

2.1. Identyfikacja i opis istniejących szlaków i tras rowerowych

Podrozdział przedstawia najważniejsze cechy istniejącej oferty tras rowerowych na obszarze Aglomeracji Rzeszowskiej i okresu Svidník. Opisy koncentrują się na lokalizacji, charakterze i długości tras oraz ich głównych wyróżnikach turystycznych. Szczegółowe przebiegi, informacje o nawierzchni, oznakowaniu, infrastrukturze i dostępnych śladach GPS zawierają źródłowe karty wskazane przy poszczególnych pozycjach. Pogłębioną ocenę stanu tras przedstawia podrozdział 2.2.

Zestawienie obejmuje wyłącznie istniejące szlaki i trasy: znakowane szlaki, lokalne trasy rekreacyjne oraz opublikowane wycieczki wykorzystujące istniejące drogi. Trasy projektowane, planowane i będące w realizacji omówiono w rozdziale III. Osobno odnotowano istniejący szlak wyłączony z użytkowania. Podane długości odnoszą się do zakresu wyraźnie opisanego w tabelach; nie należy ich sumować jako długości odrębnej infrastruktury, ponieważ część tras ma wspólne odcinki.

2.1.1. Trasy polskie

Po stronie polskiej oferta obejmuje główną oś Green Velo, szlaki tematyczne oraz liczne lokalne trasy i pętle. W południowej części obszaru dominują wycieczki po pagórkowatym terenie Pogórza Dynowskiego. W rejonie Głogowa Małopolskiego i Zabajki większe znaczenie mają trasy leśne i rekreacyjne, natomiast okolice Łańcuta, Medyni, Husowa i Żołyni wyróżniają się wykorzystaniem dziedzictwa kulturowego jako motywu wycieczek.

Polska dokumentacja obejmuje 33 karty, oznaczone numerami 1–27, w tym siedem wariantów „Doliną Sanu” o numerach 3a–3g. Zestawienie grupuje powiązane trasy, zachowując odniesienia do każdej karty. Leśny Szlak Eurogalicji, opisany w karcie nr 4, omówiono oddzielnie ze względu na wyłączenie z użytkowania. Oznaczenia PL odnoszą się do numerów kart polskich, a W1–W4 do raportów z wizji lokalnych. Wykaz materiałów znajduje się w podrozdziale 2.5.

Zestawienie tras polskich i odniesień do dokumentacji źródłowej

Szlak / trasa	Długość i zakres	Najważniejsze cechy	Źródło
Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo	69,1 km odcinek Łańcut–Dynów	Ponadregionalna oś łącząca Łańcut, Rzeszów, Białową i Dynów. Wiąże atrakcje miejskie i kulturowe z krajobrazem Pogórza Dynowskiego. Stan techniczny i oznakowanie oceniono jako bardzo dobre. Południowa część ma bardziej wymagający, pagórkowaty charakter.	PL 1 W3
Szlak Nadszańskich Umocnień „Linia Mołotowa”	ok. 16 km w obszarze projektu; cały szlak 140 km	Liniowy szlak historyczny związany z fortyfikacjami z okresu II wojny światowej. Na analizowanym obszarze dotyczy rejonu Dynowa i doliny Sanu. Łączy tematykę militarną z walorami krajobrazowymi i poznawaniem miejscowości nadszańskich.	PL 2

Szlak / trasa	Długość i zakres	Najważniejsze cechy	Źródło
„Doliną Sanu” — pętle po gminie Hyżne	Duża pętla: 57,8 km Mała pętla: 20 km Dla „skrzątków”: 8,9 km	Trzy warianty o różnej skali i wymaganiach. Duża pętla służy dłuższej, wymagającej wycieczce po Pogórzu Dynowskim. Mała pętla i trasa dla „skrzątków” poszerzają ofertę krótszej rekreacji. Wspólnym walorem jest krajobraz wiejski i widokowy gminy Hyżne.	PL 3a, 3c, 3e
„Doliną Sanu” — Dynów i okolice	Malownicza: 33,1 km, w obszarze ok. 27,5 km Po gminie Dynów: 22,4 km, w obszarze ok. 11,1 km	Dwie pętle łączące Dynów, dolinę Sanu i dziedzictwo okolicznych miejscowości. Wariant „po gminie Dynów” prowadzi także przez Nozdrzec i wykorzystuje przeprawę promową; możliwość pełnego przejazdu zależy od jej dostępności. Obie trasy częściowo wykraczają poza obszar projektu.	PL 3b, 3f
„Doliną Sanu” — pętle po gminie Błazowa	Przyrodnicza: 36,1 km Widokowa: 46,3 km	Trasa przyrodnicza prowadzi w rejon rezerwatów Wilcze i Mójka oraz Błędneho Kamienia; w źródłach jest klasyfikowana jako trudna. Wariant widokowy eksponuje panoramy i krajobraz Pogórza Dynowskiego. Obie pętle są propozycjami dla aktywnych rowerzystów.	PL 3d, 3g
Błazowa — trasy szosowo-terenowa, terenowa i szosowa	Długości niepotwierdzone w kartach	Trzy lokalne warianty umożliwiające różne sposoby poznawania okolic Błazowej. Szosowo-terenowy i terenowy wykorzystują rejon Błazowej Dolnej, Mokłuczki i Piątkowej. Wariant szosowy wiąże Błazową z kierunkiem Nozdrzca. Dokładne długości i kompletne przebiegi wymagają uzupełnienia.	PL 16–18
Trasa Rowerowa Hyżne – Pętla	29,8 km	Pętla przez Hyżne, Dylągówkę, Szklary, Grzegorzówkę, Borówki i Brzezówkę. Jej wyróżnikiem jest pagórkowaty krajobraz oraz możliwość poznania kilku miejscowości podczas jednej wycieczki. W inwentaryzacji zachowano ją jako odrębną pozycję; wspólne odcinki z innymi pętlami Hyżnego wymagają uzgodnienia.	PL 23
Błękitna Pętla	26,4 km	Lokalny szlak od Kielanówki przez Nosówkę, Zgłobień, Wolę Zgłobieńską i Mogielnicę do Boguchwały. Łączy widoki, dziedzictwo kulturowe i fragmenty leśne. Trasa średnia do trudnej; wymaga uzupełnienia oznakowania i wyjaśnienia dostępności przy Leśnym Taborze.	PL 7 W2

Szlak / trasa	Długość i zakres	Najważniejsze cechy	Źródło
„W poszukiwaniu kurhanów”	14,4 km według karty	Czerwony, lokalny szlak gminy Boguchwała, łączący rekreację krajobrazową z tematyką archeologiczną. Może uzupełniać wycieczki po Błękitnej Pętli. Szczegółowy opis przebiegu w karcie wymaga uzgodnienia, ponieważ powtarza przebieg przypisany Błękitnej Pętli.	PL 8
„Wielki Las”	5,8 km	Krótki szlak z Woli Zgłobieńskiej w kierunku rezerwatu Wielki Las. Pełni funkcję rekreacyjną i dojazdową do obszaru o wysokich walorach przyrodniczych. Jego znaczenie wynika przede wszystkim z możliwości włączenia do dłuższych wycieczek po okolicach Boguchwały.	PL 9
Lubenia — cztery lokalne trasy rowerowe	Nr 1, żółta: 6,7 km Nr 2, zielona: 15,4 km Nr 3, niebieska: 12 km Nr 4, brązowa: 35 km	System tras wokół Lubeni, Siedlisk, Straszysła i Sołonki. Krótsze warianty służą rekreacji w dolinie rzeki i wycieczkom do punktów widokowych. Dłuższa trasa brązowa łączy m.in. dawne wyrobiska, obiekty sakralne i źródło słonej wody w Sołonce; jest bardziej wymagająca.	PL 19–22
Głogów Małopolski — trasy do Wysokiej Głogowskiej, Bud Głogowskich, Pogwizdowa Starego i Kamienia	Wysoka Głogowska: 5,5 km Budy Głogowskie: 9 km Pogwizdów Stary: 15 km Kamień: ok. 50 km	Połączenia o funkcji lokalnej i rekreacyjnej, wykorzystujące północne zaplecze Aglomeracji. Punktem wyjścia jest Głogów Małopolski z historycznym centrum. Trasa do Kamienia ma skalę międzygminną; karta wskazuje potrzebę aktualizacji jej szczegółowego przebiegu i danych cyfrowych.	PL 10–13
Zabajka I i Zabajka II	Zabajka I: 10 km Zabajka II: 23 km	Wielofunkcyjne pętle pieszo-konno-rowerowe. Pierwsza łączy Zabajkę i Lipie, druga obejmuje również Budy Głogowskie. Ich podstawą są walory leśne i wiejskie oraz lokalna rekreacja. Współużytkowanie tras przez różne grupy należy uwzględnić przy planowaniu przejazdu.	PL 14–15
Południowa Trasa Rowerowa	ok. 30 km	Pętla Handzlówka–Albigowa–Cierpisz–Kraczkowa, prowadzona przez pagórkowate otoczenie Łańcuta. Wyróżniają ją rozległe widoki oraz krajobraz rolniczy. Liczne podjazdy i zjazdy nadają trasie wymagający charakter.	PL 5
Szlak Kraczkowskich Kapliczek i Krzyży	15,5 km	Kulturowo-krajobrazowa pętla w rejonie Kraczkowej i Cierpisza. Łączy przydrożne kapliczki i krzyże z kościołkiem św. Marii Magdaleny oraz punktami widokowymi. Krótki dystans łączy się ze zróżnicowanym ukształtowaniem terenu.	PL 6

Szlak / trasa	Długość i zakres	Najważniejsze cechy	Źródło
Garncarski Szlak Rowerowy	ok. 21,8 km	Pętla związana z dziedzictwem garncarskim gminy Czarna. Rekomendowany punkt startowy to Ośrodek Garncarski MEDYNIA. Dobra przejezdność i wysoka atrakcyjność kulturowa współwystępują z bardzo złym oznakowaniem, wymagającym kompleksowego odtworzenia.	PL 24 W1
„Szlakiem przydrożnych krzyży i kapliczek w Husowie” — wariant czerwony	Długość niepotwierdzona dla wariantu czerwonego	Istniejąca lokalna trasa tematyczna gminy Markowa, łącząca kapliczki, krzyże i dziedzictwo Husowa z walorami widokowymi. Wariant czerwony obejmuje odcinki leśne i ma bardziej wymagający charakter.	PL 25
Białobrzaska Trasa Rowerowa	17,5 km	Pętla Białobrzegi–Zmysłówka–Opaleniska–Korniaków–Białobrzegi, powiązana z Green Velo. Jej walorami są lasy, Stawy Korniaktowskie i spokojne drogi. Wymaga uzupełnienia oznakowania i korekty GPX zgodnie z przebiegiem potwierdzonym w terenie.	PL 26 W4
„Szlak małej architektury – żołyńskie kapliczki”	ok. 50 km	Opublikowana oferta tematyczna pieszo-rowerowa po gminie Żołynia, obejmująca m.in. Brzozę Stadnicką, Kopanie Żołyńskie i Smolarzyny. Jej osią są kapliczki i krzyże w krajobrazie leśno-rolniczym. Nie potwierdzono odrębnego, ciągłego systemu oznakowania rowerowego.	PL 27

Długości odnoszą się do przebiegów i zakresów przestrzennych wskazanych w kartach. Dla Green Velo podano długość analizowanego odcinka Łańcut–Dynów.

Szlak wyłączony z użytkowania. Leśny Szlak Eurogalicji, opisany w karcie PL 4, ma charakter międzygminny i leśno-rekreacyjny, a jego długość określono orientacyjnie na około 50 km. Karta wskazuje oficjalne wyłączenie szlaku z użytkowania. Odnotowano go jako istniejący zasób, lecz nie zaliczono do dostępnej oferty tras.

2.1.2. Trasy słowackie

Po stronie słowackiej analizą objęto okres Svidník, obejmujący miasto Svidník oraz otaczające je miejscowości, w tym rejon Giraltovców. Główne walory oferty to krajobraz Beskidu Niskiego, dziedzictwo drewnianych cerkwi i miejsca pamięci walk dukielskich. Svidník pełni funkcję punktu wyjścia do wycieczek i zaplecza usługowego, a szlaki regionalne wiążą go ze Stropkovem, Bardejovem oraz granicą z Polską.

Opis tras słowackich oparto na kartach oznaczonych identyfikatorami SK. Znakowane szlaki regionalne przedstawiono odrębnie od pętli opublikowanych na mapie miasta oraz krótkich obiektów MTB. Publikacja pętli potwierdza ofertę wycieczki, ale nie dowodzi istnienia osobnego, jednolicie oznakowanego szlaku w terenie. [SK]

Zestawienie tras i obiektów rowerowych w okresie Svidník

Szlak / trasa	Długość i zakres	Najważniejsze cechy	Źródło
Šarišská cyklomagistrála / Karpatská cyklistická cesta Nr 015, czerwony	ok. 40 km w okresie Svidník	Znakowany szlak regionalny prowadzący przez Svidník i obszar walk dukielskich ku Przełęczy Dukielskiej. Łączy walory krajobrazowe z ekspozycjami i miejscami pamięci. Jest jednym z podstawowych istniejących powiązań z granicą polsko-słowacką.	SK-01 s. 2–3
Jozefínka / Po stopách Rakúsko-Uhorska Nr 2861, niebieski	ok. 12,5 km w okresie Svidník	Znakowany szlak ze Stropkova przez Miroľę, Bodružal i Komárniki ku granicy. Wyróżniają go drewniane cerkwie oraz historyczny kontekst połączeń pogranicza. Dostępny ślad dotyczy relacji słowackiej, więc nie potwierdza pełnego, ciągłego przedłużenia do Rzeszowa.	SK-02 s. 4–5
Karpatské výhľady Nr 5914, zielony	ok. 23 km w okresie Svidník	Istniejący szlak regionalny Stropkov–Svidník przez miejscowości wiejskie i przełęcz Grob. Ma charakter krajobrazowy, z fragmentami leśnymi wymagającymi umiejętności terenowych.	SK-03 s. 6–7
Bajkom k lodi Nr 5913, zielony	ok. 6,7 km w okresie Svidník; cały szlak ok. 28,1 km	Znakowane połączenie Gíraltovców i Mičakovců z ośrodkiem Dobrá nad zbiornikiem Domaša. Łączy wycieczkę rowerową z wypoczynkiem nad wodą. Znaczna część trasy i jej główny cel rekreacyjny znajdują się poza okresem Svidník.	SK-04 s. 8–9
Vápenické sedlo–Údolie smrti Pętla niebieska na mapie miasta	27,9 km wariant z mapy miasta	Wycieczka ze Svidníka przez Jedľovą, Belejovce i przełęcz, z powrotem przez Svidničkę, Kružľovą oraz Kapišovą. Łączy panoramy z historią walk dukielskich. Wskazany w karcie GPX RPB 14 opisuje wariant porównawczy, którego pełnej zgodności z tą pętlą nie potwierdzono.	SK-05 s. 10–11
Roztoky–Vápenické sedlo Pętla czarna na mapie miasta	31,2 km wariant z mapy miasta	Wycieczka ze Svidníka przez Orlíki, Nižný Mirošov i Roztoky, z powrotem przez rejon przełęczy. Wyróżnikiem jest obserwatorium astronomiczne w Roztokach. Wskazany w karcie GPX RPB 11 ma odmienny przebieg i nie jest śladem pętli o długości 31,2 km.	SK-07 s. 12–13
Jurkova Voľa Pętla opublikowana na mapie	11,1 km	Lokalna wycieczka ze Svidníka łącząca dojazdy drogowe z odcinkiem leśno-polnym. Uzupełnia ofertę krótkiej rekreacji. W źródłach nie wskazano publicznego śladu GPS dokładnie odpowiadającego temu wariantowi.	SK-06 s. 14

Szlak / trasa	Długość i zakres	Najważniejsze cechy	Źródło
Kapišová–Nižná Jedľová Pętla opublikowana na mapie	12,7 km	Krótką wycieczka historyczna ze Svidníka przez rejon pomnika Taran i Kapišovą, z leśnym połączeniem do Nižnej Jedľovej. Dokładny ślad GPS nie został potwierdzony, a leśny łącznik wymaga weryfikacji.	SK-08 s. 14
Murianka Singletrail MTB	ok. 0,64 km	Krótki leśny odcinek zjazdowy na południe od centrum Svidníka, w rejonie dawnego stoku i punktu widokowego. Pełni lokalną funkcję sportową. Jest ujęty w danych mapowych, ale bieżący stan i zasady udostępniania wymagają potwierdzenia.	SK-09 s. 14
Murianka Detský flowtrail	ok. 0,45 km	Obiekt rekreacyjno-szkoleniowy w Lesoparku Dukla, położony w innej lokalizacji niż singletrail. Uzupełnia ofertę nauki jazdy i lokalnej rekreacji. Przed kierowaniem użytkowników na obiekt należy sprawdzić warunki korzystania i aktualne wyposażenie.	SK-10 s. 14

Numery stron w tabeli odnoszą się do zbioru kart słowackich. Długości czterech szlaków regionalnych dotyczą odcinków w okresie Svidník; nie oznaczają sumy odrębnych dróg.

2.2. Przegląd stanu technicznego tras, ich dostępności, oznakowania, funkcjonalności i atrakcyjności turystycznej

Trasy opisane w podrozdziale 2.1 mają zróżnicowane walory i nierówny poziom przygotowania do samodzielnego użytkowania. Wśród czterech tras objętych wizjami najlepiej oceniono Green Velo Łańcut–Dynów. Na pozostałych stwierdzono braki oznakowania, niespójność informacji o przebiegu i lokalne utrudnienia terenowe. Dokumentacja słowacka potwierdza walory i funkcje tras, ale nie pozwala równie szczegółowo ocenić ich stanu technicznego.

Przegląd obejmuje pięć powiązanych zagadnień: jakość nawierzchni i przejezdność, dostęp do tras i możliwość korzystania z nich przez różne grupy, czytelność oznakowania, funkcjonalność przebiegu i zaplecza oraz atrakcyjność turystyczną. Uwzględniono wyłącznie trasy istniejące. Trasy projektowane, planowane i będące w realizacji pozostają przedmiotem rozdziału III.

Podstawą oceny są karty tras oraz dokumentacja czterech wizji lokalnych. Dla tras objętych przejazdami karty zawierają ocenę warunków potwierdzonych w terenie. Rozpoznanie pozostałych tras, w tym całej części słowackiej, opiera się na analizie dokumentacji. Brak potwierdzenia wyposażenia lub kompletności znaków nie oznacza potwierdzenia ich braku. Oznaczenia PL, SK i W odsyłają do wspólnego wykazu źródeł w podrozdziale 2.5.

2.2.1. Trasy polskie

Stan techniczny i warunki przejazdu

Wizje lokalne potwierdzają, że dobry stan drogi nie zawsze oznacza dobrze przygotowany szlak. Na Garncarskim Szlaku Rowerowym zasadniczo dobra nawierzchnia współwystępuje z niemal całkowitym zanikiem oznakowania, a na Błękitnej Pętli i Białobrzeskiej Trasie Rowerowej warunki przejazdu są zróżnicowane. W tabeli rozdzielono oceny stanu technicznego, oznakowania i bezpieczeństwa zawarte w kartach. [PL 1, 7, 24, 26; W1–W4]

Porównanie tras objętych wizjami lokalnymi

Trasa i długość	Stan techniczny	Oznakowanie i przebieg	Bezpieczeństwo
Green Velo Łańcut–Dynów 69,1 km [PL 1]	5/5 — bardzo dobry. Nawierzchnia zróżnicowana, z lokalnymi odcinkami szutrowymi i gruntowymi.	5/5 — bardzo dobre. Znaki czytelne, ciągłe i dobrze widoczne.	4/5 — dobre. Uwaga na ruch samochodowy i skrzyżowania.
Garncarski Szlak Rowerowy 21,8 km [PL 24]	4/5 — dobry. Nawierzchnia mieszana, zasadniczo przejezdna.	1/5 — bardzo złe. Pojedyncze wyblakłe znaki; konieczne kompleksowe odtworzenie systemu.	4/5 — dobre. Brak czytelnego prowadzenia utrudnia przejazd.
Błękitna Pętla 26,4 km [PL 7]	3/5 — średni do dobrego. Okolo 22,5 km asfaltu, lokalnie trudniejsze fragmenty terenowe.	2/5 — słabe. Nieciągłość znaków; niejednoznaczny przejazd przy Leśnym Taborze.	3/5 — średnie. Podjazdy, zmiany nawierzchni i problemy orientacyjne.
Białobrzaska Trasa Rowerowa 17,5 km [PL 26]	3/5 — dobry do średniego. Asfalt oraz odcinki leśne i gruntowe o zmiennym standardzie.	3/5 — oznakowanie niepełne. Rozbieżność GPX z oznakowanym wjazdem do lasu.	4/5 — dobre. Niewielki ruch; utrudnienia związane głównie z orientacją i podłożem.

Oceny w skali 1–5 dotyczą osobno wskazanych cech trasy; nie są oceną łączną. Wyższa wartość oznacza lepszą jakość danej cechy. Przejezdność odcinków leśnych i gruntowych może pogarszać się po opadach, dlatego wyników wizji nie należy traktować jako potwierdzenia identycznych warunków w każdej porze roku. [PL 1, 7, 24, 26]

W pozostałej części polskiej dokumentacja wskazuje przewagę asfaltu na wielu pętlach „Doliną Sanu”, lokalnych połączeniach Głogowa Małopolskiego oraz krótszych trasach Lubeni. Podobny charakter ma analizowany odcinek Szlaku Nadszańskich Umocnień. Oceny „dobry” w kartach są jednak przeważnie ocenami opisowymi, bez aktualnego rejestru uszkodzeń. Nie stanowią podstawy do przypisania wszystkim tym trasom jednakowego standardu. [PL 2, 3a–3g, 10–13, 19–21, 23]

Większe wymagania sprzętowe i techniczne dotyczą Południowej Trasy Rowerowej, terenowego i szosowo-terenowego wariantu Błazowej, brązowej trasy Lubeni oraz czerwonego wariantu w Husowie. Źródła wskazują drogi gruntowe, leśne lub kamieniste oraz podjazdy i zjazdy. Na trasach Zabajka I i II oraz „Wielki Las” naturalne podłoże również różnicuje komfort. Sam brak asfaltu nie przesądza o złym stanie: dla

wycieczki terenowej może być cechą pożądaną, lecz ogranicza użyteczność dla rowerów z wąskimi oponami i części początkujących użytkowników. [PL 5, 9, 14–17, 22, 25]

W przypadku szlaku „W poszukiwaniu kurhanów” trzeba najpierw uzgodnić opis przebiegu, który w karcie powtarza miejscowości przypisane Błękitnej Pętli. Bez tego nie należy przypisywać usterek do konkretnych fragmentów tej trasy. W przypadku żołyńskich kapliczek dokumentacja nie daje aktualnego obrazu całej pętli ani pełnej struktury nawierzchni. [PL 8, 27]

Dostępność tras

Najsilniejsze powiązania komunikacyjne mają trasy związane z Rzeszowem, Łańcutem, Boguchwałą i Głogowem Małopolskim. Przejazd Green Velo można rozpoczynać na różnych odcinkach, a dostęp kolejowy do Łańcuta i Rzeszowa ułatwia organizację wycieczki. W rejonie Błażowej, Hyżnego, Lubeni, Husowa i części tras leśnych większą rolę odgrywa dojazd drogowy. Samo występowanie połączenia autobusowego nie potwierdza możliwości przewozu roweru; takiej usługi nie należy domniemywać na podstawie ogólnej oceny dostępności w karcie. [W2, W3; PL 3a–3g, 5–6, 9–13, 16–23, 25]

Dostępność dla rodzin zależy od najtrudniejszego fragmentu, a nie tylko od długości. Karty wskazują rekreacyjne zastosowanie m.in. krótkiej trasy dla „skrzatów” w Hyżnem oraz żółtej i niebieskiej trasy Lubeni. Białobrzaska Trasa Rowerowa ma łatwy do średniego poziom trudności, lecz wymaga odpowiedniego ogumienia i podstawowej orientacji w terenie. Błękitna Pętla jest średnia do trudnej ze względu na podjazdy i fragmenty terenowe. Pełny odcinek Green Velo Łańcut–Dynów, liczący 69,1 km, również wymaga przygotowania kondycyjnego. [PL 1, 3e, 7, 19, 21, 26]

Dodatkowe ograniczenia mają charakter lokalny. Przejazd trasy „Doliną Sanu” po gminie Dynów zależy od dostępności przeprawy promowej. Przy Leśnym Taborze na Błękitnej Pętli raport odnotowuje rozbieżność między wskazanym kierunkiem jazdy a znakiem zakazu wjazdu; dostępność tego fragmentu wymaga wyjaśnienia. Leśny Szlak Eurogalicji pozostaje, zgodnie z kartą, wyłączony z użytkowania i nie jest częścią dostępnej oferty. Źródła nie zawierają również wystarczającego rozpoznania, aby ocenić całe trasy pod kątem rowerów adaptowanych i osób o ograniczonej mobilności. [PL 3f, 4; W2]

Oznakowanie i informacja o przebiegu

Na odcinku Green Velo Łańcut–Dynów oznakowanie jest czytelne, ciągłe i dobrze widoczne. Może stanowić punkt odniesienia dla pozostałych tras. Na Garncarskim Szlaku Rowerowym zachowały się jedynie pojedyncze stare i wyblakłe znaki, a przy Ośrodku Garncarskim MEDYNIA brakuje czytelnej informacji o przebiegu. Szlak wymaga kompleksowego odtworzenia systemu oznakowania oraz tablicy z mapą w rekomendowanym punkcie startowym. [PL 1, 24]

Na Błękitnej Pętli słabe oznakowanie w Boguchwale i braki na skrzyżowaniach sąsiadują z lepiej oznaczonymi fragmentami w Mogielnicy i w lesie. Wyjaśnienia wymaga także przebieg przy Leśnym Taborze, gdzie oznaczenia szlaku kierują w drogę ze znakiem zakazu wjazdu. Na Białobrzeskiej Trasie Rowerowej niepełnemu oznakowaniu towarzyszy rozbieżność ze śladem GPX: wskazuje on skręt około 1,72 km, podczas gdy oznakowany wjazd do lasu znajduje się około 2,8 km. Przebieg cyfrowy należy uzgodnić z trasą potwierdzoną w terenie. [PL 7, 26]

W wielu pozostałych kartach sformułowanie „drobne braki” występuje wraz z zastrzeżeniem braku aktualnej wizji. Oznacza ono wstępną ocenę dokumentacyjną, a nie potwierdzoną skalę ubytków. Dotyczy to m.in. tras Głogowa, Zabajki, Lubeni oraz części pętli „Doliną Sanu”. Dla Husowa i Żołyni stan znaków pozostaje do

sprawdzenia. Opublikowana mapa i określony kolor identyfikacyjny nie wystarczają do potwierdzenia ciągłości oznakowania na całej trasie. [PL 3a–3g, 10–15, 19–22, 25, 27]

Funkcjonalność i zaplecze

Green Velo umożliwia podział przejazdu na etapy i korzystanie z zaplecza Łańcuta, Rzeszowa, Błażowej oraz Dynowa. Na odcinkach pozamiejskich usługi i infrastruktura odpoczynku są bardziej rozproszone. Na trasach lokalnych zaplecze koncentruje się w miejscowościach i przy atrakcjach. Karty Lubeni wskazują miejsce odpoczynku „Pod grzybkiem”, a karty Błażowej opisują wypożyczalnię i tablice informacyjne; nie zawierają jednak potwierdzenia wszystkich bieżących warunków działania tych usług. [PL 1, 16–22]

Pętla ułatwia powrót do miejsca startu, ale funkcjonalność trzeba oceniać według rzeczywistego przebiegu. Błękitna Pętla prowadzi od Kielanówki przez Nosówkę, Zgłobień, Wolę Zgłobieńską i Mogielnicę do Boguchwały, dlatego wymaga zaplanowania powrotu. Z kolei trasy Zabajka I i II są współużytkowane przez rowerzystów, pieszych i turystów konnych, co wymaga dostosowania sposobu jazdy. Na dłuższych trasach rozproszenie usług zwiększa znaczenie wcześniejszego zaplanowania odpoczynku i zaopatrzenia. [PL 3a, 3g, 7, 13–15]

Istniejące zaplecze nie tworzy w dokumentacji jednolitej potwierdzonej sieci serwisu, punktów wody, sanitariatów i ładowania rowerów elektrycznych. Jest to ograniczenie informacji o ofercie, a miejscami również wyposażenia wskazanego w kartach. Przy ocenie gotowości trasy do obsługi turysty należy więc oddzielać ogólne usługi miejscowości od udokumentowanych punktów obsługi bezpośrednio przy przebiegu. [PL 3a–3g, 5–6, 9–15, 23, 27]

Atrakcyjność turystyczna

Green Velo wyróżnia się różnorodnością atrakcji, łącząc ośrodki miejskie i dziedzictwo kulturowe z krajobrazem Pogórza Dynowskiego. Pętla „Doliną Sanu”, trasy Błażowej, Hyżnego, Lubeni i Południowa Trasa Rowerowa wyróżniają się widokami, lasami i krajobrazem wiejskim. Pagórkowate ukształtowanie terenu jest jednocześnie walorem i czynnikiem zwiększającym trudność. Szczególnie wymagające są duża pętla Hyżnego i przyrodnicza pętla Błażowej; ich atrakcyjności nie należy utożsamiać z dostępnością dla każdego rowerzysty. [W3; PL 3a–3g, 5, 16–23]

Wyraźne motywy wycieczek oferują Garncarski Szlak Rowerowy, Szlak Nadszańskich Umocnień oraz trasy poświęcone kapliczkom i krzyżom w Kraczkowej, Husowie i gminie Żołynia. Białobrzaska Trasa Rowerowa wyróżnia się kompleksami leśnymi, Stawami Korniańskimi i małą architekturą sakralną. Błękitna Pętla łączy panoramy, jazdę terenową oraz dziedzictwo dworskie i sakralne gminy Boguchwała. Potencjał Garncarskiego Szlaku wynika z możliwości połączenia wycieczki z warsztatami, zwiedzaniem i zakupem rękodzieła w Medyni, jednak jego wykorzystanie wymaga odtworzenia oznakowania i informacji o przebiegu. [PL 2, 6–7, 24–27]

2.2.2. Trasy słowackie

Stan techniczny i warunki przejazdu

Cztery szlaki regionalne — Šarišská cyklomagistrála 015, Jozefínka 2861, Karpatské výhľady 5914 i Bajkom k lodi 5913 — wykorzystują drogi publiczne oraz, w różnym zakresie, odcinki nieutwardzone. Nie tworzą jednolitego systemu wydzielonych dróg rowerowych. Dla odcinków w okresie Svidník nie ma pełnego, zweryfikowanego bilansu nawierzchni. Udziałów podanych dla całych relacji nie można przenosić na fragmenty objęte opracowaniem. [SK-01–SK-04]

Dla magistrali 015 źródła sygnalizują miejscami gorszy asfalt, lecz nie określają aktualnej skali ubytków. Na Jozefínce starsza pasportyzacja wskazywała trudne fragmenty terenowe; są to informacje historyczne, a nie potwierdzenie stanu z 2026 r. Karpatské výhľady obejmuje fragmenty leśne wymagające umiejętności terenowych, w tym rejon przełęczy Grob. W przypadku Bajkom k lodi wykorzystanie trasy podczas wydarzenia potwierdza jej funkcję turystyczną, lecz nie zastępuje przeglądu technicznego. [SK-01–SK-04]

Dla pętli Vápenické sedlo–Údolie smrti i Roztoky–Vápenické sedlo nie ustalono aktualnej jakości podłoża, odwodnienia i zjazdów. W krótszych pętlach Jurkova Voľa oraz Kapišová–Nižná Jedľová sprawdzenia wymagają zwłaszcza połączenia leśne. Oddzielnej kontroli wymagają dwa obiekty Murianka: singletrail w rejonie dawnego stoku oraz dziecięcy flowtrail w Lesoparku Dukla. Są to różne lokalizacje i funkcje; dostępność śladu GPS nie potwierdza stanu ich nawierzchni ani wyposażenia. [SK-05–SK-10]

Dostępność tras

Svidník stanowi główny punkt rozpoczęcia wycieczek w północnej części obszaru, a Giraltovce są punktem dostępu do Bajkom k lodi. Pętla ze Svidníka umożliwiają powrót do miejsca startu. Szlaki liniowe wymagają organizacji powrotu lub odpowiedniego podziału na etapy. Dokumentacja potwierdza możliwość dojazdu drogowego, natomiast przewóz rowerów autobusami pozostaje do uzgodnienia. Transport zapewniany podczas pojedynczej imprezy nie jest stałą usługą dla wszystkich turystów. [SK-01–SK-08]

Dostępność dla mniej doświadczonych użytkowników ograniczają ruch samochodowy, nachylenia i odcinki terenowe. Karty zwracają uwagę na korytarz I/21 przy Jozefínce i przecięcie tej drogi przez Karpatské výhľady oraz na I/77 w przebiegu pętli przez Roztoky. Krótka pętla nie jest automatycznie trasą łatwą, jeżeli zawiera wymagający łącznik leśny. Nazwa dziecięcego flowtrailu również nie zastępuje potwierdzenia zasad udostępniania i warunków użytkowania. Są to ograniczenia rozpoznane w dokumentacji, bez aktualnych pomiarów ruchu i oględzin. [SK-02–SK-03, SK-06–SK-08, SK-10]

Oznakowanie i informacja o przebiegu

Dla czterech szlaków regionalnych potwierdzono numery i kolory identyfikacyjne, lecz nie kompletność znaków w terenie. Karpatské výhľady należy identyfikować jako zielony szlak 5914. Odnotowane w karcie zlecenie odnowienia oznakowania nie jest samo w sobie dowodem wykonania wszystkich prac i zachowania ciągłości na całej trasie. W odniesieniu do Jozefínki starsze uwagi o usterkach znaków i piktogramach wymagają aktualizacji. [SK-01–SK-04]

Kolory lokalnych pętli na mapie Svidníka pełnią funkcję kartograficzną; nie potwierdzają osobnego systemu znaków w terenie. Istotne są również rozbieżności cyfrowe: GPX RPB 14, liczący około 30,1 km, nie jest potwierdzonym odpowiednikiem pętli Vápenické sedlo–Údolie smrti o długości 27,9 km, a GPX RPB 11, około 23,1 km, ma inny przebieg niż pętla przez Roztoky o długości 31,2 km. Dla Jurkovej Voľi i Kapišovej–Nižnej

Jedłowej nie potwierdzono dokładnych śladów. Eksporty mapowe tras regionalnych wymagają natomiast kontroli segmentów przed użyciem do nawigacji. [SK-01–SK-08]

Funkcjonalność i zaplecze

Szlaki regionalne zapewniają powiązania pomiędzy ośrodkami, atrakcjami i kierunkiem granicznym, natomiast lokalne pętle służą przede wszystkim jednodniowym wycieczkom ze Svidníka. Obiekty Murianka uzupełniają tę ofertę o jazdę sportową i naukę techniki. Zaplecze usługowe skupia się w miastach oraz przy wybranych atrakcjach. Na dłuższych odcinkach wiejskich i leśnych nie potwierdzono ciągłej sieci czynnych serwisów, punktów wody, sanitariatów i ładowarek. [SK-01–SK-10]

Korzystanie z muzeów, cerkwi i obserwatorium wymaga uwzględnienia zasad zwiedzania; wieczorne zajęcia w Roztokach dodatkowo zmieniają warunki organizacji powrotu. W przypadku Bajkom k lodi główny cel wycieczki i część zaplecza nad Domašą leżą poza okresem Svidník, a usługi wodne są sezonowe. Funkcjonalność tych powiązań jest istotna dla turysty, ale nie oznacza, że całe ich wyposażenie znajduje się na analizowanym obszarze. Tematycznego produktu „Beskidzkie Muzea” nie oceniono jako odrębnej, w pełni odtworzonej trasy słowackiej ze względu na nieustalony aktualny przebieg. [SK-01–SK-04, SK-07; zestawienie uzupełniające, s. 14]

Atrakcyjność turystyczna

Najbardziej wyrazistą podstawą wycieczek jest połączenie krajobrazu Beskidu Niskiego z dziedzictwem pogranicza. Magistrala 015 i pętla przez Údolie smrti udostępniają miejsca pamięci walk dukielskich, Jozefínka wiąże trasę z drewnianymi cerkwiami, a Karpatské výhľady eksponuje panoramy i krajobraz wiejski. Pętla przez Roztoky wyróżnia się tematyką astronomiczną. Bajkom k lodi poszerza ofertę o połączenie jazdy z wypoczynkiem nad wodą, przy czym atrakcyjność dotyczy całej relacji do Domašy, nie tylko jej krótkiego fragmentu w okresie Svidník. [SK-01–SK-05, SK-07]

Walory te uzasadniają wysoką ocenę potencjału turystycznego, ale nie przesądzają o gotowości wszystkich tras do samodzielnego użytkowania. Dla lokalnych pętli kluczowa pozostaje zgodność mapy, śladu i informacji o trudnościach, a dla tras regionalnych także rozpoznanie odcinków w ruchu mieszanym. Obiektów sportowych Murianka nie należy porównywać z trasami krajoznawczymi wyłącznie pod względem długości lub liczby zabytków — ich użyteczność wynika z możliwości ćwiczenia i rekreacji. [SK-01–SK-10]

2.2.3. Wnioski z przeglądu

Ocena potwierdza, że walory krajobrazowe i kulturowe są silną stroną analizowanej oferty, natomiast standard korzystania z tras pozostaje nierówny. Spośród tras objętych wizjami najwyższe oceny stanu technicznego i oznakowania ma odcinek Green Velo Łańcut–Dynów. Garncarski Szlak Rowerowy wymaga kompleksowego odtworzenia oznakowania, Błękitna Pętla — uzupełnienia znaków i wyjaśnienia dostępności przy Leśnym Taborze, a Białobrzaska Trasa Rowerowa — zapewnienia ciągłości prowadzenia i zgodności GPX z przebiegiem terenowym. [PL 1, 7, 24, 26]

W ocenie technicznej trzeba rozdzielać uszkodzenia drogi, naturalne cechy nawierzchni terenowej i braki informacji. Piaszczysty odcinek, wymagający podjazdu oraz brak znaku powodują różne utrudnienia. Odpowiednie określenie odbiorcy, sprzętu i przebiegu jest zatem częścią funkcjonalności trasy, a nie wyłącznie jej promocji.

Zakres dowodów jest nierówny: cztery polskie wizje pozwalają wskazać sprawdzone miejsca i problemy, natomiast znaczna część pozostałych ocen ma charakter dokumentacyjny. Nie ma podstaw do tworzenia

wspólnego rankingu jakości wszystkich tras ani do porównywania obu obszarów za pomocą jednej średniej oceny. Dalsze prace powinny opierać się na tym rozróżnieniu; rozwiązania inwestycyjne i koncepcja rozwoju przedstawiono w rozdziale III.

2.3. Elektroniczna mapa tras rowerowych online

Elektroniczną mapę tras rowerowych z podziałem na istniejące, projektowane i planowane opracowano w formie zestawienia przebiegów w aplikacji Komoot. Stanowi ona przestrzenne uzupełnienie inwentaryzacji oraz ocen przedstawionych w podrozdziałach 2.1 i 2.2. Umożliwia odniesienie opisów tras do ich położenia, wzajemnych powiązań i ukształtowania terenu. Jest także wspólnym materiałem do dalszych prac nad rozwojem oferty rowerowej Aglomeracji Rzeszowskiej i okresu Svidník.

Punktem wyjścia było zestawienie 27 tras zgromadzonych w Komoot. Bazę istniejących tras uzupełniono o wybrane trasy słowackie, dla których w kartach źródłowych wskazano dostępne ślady GPS. Liczba 27 odnosi się do bazy wyjściowej, a nie do docelowej liczby wszystkich tras i wariantów prezentowanych w aplikacji.

2.3.1. Zakres i sposób prezentacji

Komoot pozwala przeglądać przebieg trasy na mapie, analizować profil wysokościowy oraz odczytywać podstawowe parametry wybranego wariantu, w tym długość i przewyższenia. Obsługa plików GPS umożliwia wykorzystanie przebiegów wskazanych w dokumentacji. W opracowaniu narzędzie służy przede wszystkim prezentacji tras i przygotowaniu dalszych analiz przestrzennych. Szczegółowe opisy, oceny stanu i odniesienia źródłowe pozostają w kartach oraz w części opisowej raportu. [KOM]

W części dotyczącej istniejącej oferty słowackiej do prezentacji przyjęto wyłącznie trasy lub warianty ze śladami GPS wskazanymi w kartach. Ślady wariantów porównawczych należy identyfikować pod ich własnymi nazwami i kilometrażem; nie zastępują one automatycznie pętli opisanych na mapie miasta Svidník.

Część rozwojowa zestawienia obejmuje trzy planowane trasy polskie zapisane w Komoot. Pełnią one funkcję odnóg Green Velo, łączących gminy i ich lokalną ofertę z głównym szlakiem. W zestawieniu uwzględniono również dwa warianty połączenia Aglomeracji Rzeszowskiej z okresem Svidník oraz projektowaną trasę Dukla–Svidník. Szczegółowe opisy tych zamierzeń przedstawiono w rozdziale III. [1–3, 8–9; SK-12]

Planowane polskie odnogi Green Velo

Nazwa w opracowaniu	Główny obszar planowania – gminy	Długość
Chmielnickie panoramy	Miasto Rzeszów oraz gminy Chmielnik i Tyczyn	35,6 km
Leśnym traktem	Gminy Rakszawa i Sokołów Małopolski	22,3 km
Lubieńskie wzgórza	Miasto Rzeszów oraz gminy Lubenia i Tyczyn	20,6 km

Długości dotyczą wariantów zapisanych w kartach tras. Zestawienie wskazuje gminy, przez które prowadzą planowane odnogi. [1–3]

2.3.2. Podział tras według statusu

Podział tras według statusu pozwala oddzielić istniejącą ofertę od zamierzeń rozwojowych omawianych w rozdziale III. Podstawą rozróżnienia jest informacja w nazwie lub opisie danego wpisu. Status „projektowana” oznacza etap przygotowania trasy, a nie samo zapisanie wycieczki w planerze Komoot.

Status trasy	Znaczenie w zestawieniu
Istniejące	Szlaki i trasy funkcjonujące lub opublikowane jako oferta wycieczek po istniejących drogach. Stanowią punkt odniesienia dla analizy sieci; ich ograniczenia użytkowe wynikają z kart i ocen w podrozdziale 2.2.
Projektowane i planowane	Przebiegi objęte przygotowaniem lub planami realizacji. Jeżeli prace już trwają, informacja „w realizacji” doprecyzowuje status. Prezentacja na mapie pokazuje zamierzenie, nie potwierdza udostępnienia gotowej trasy.
Potencjalne do rozwoju	Rozważane połączenia, odnogi i warianty o charakterze koncepcyjnym, wymagające dalszego rozpoznania i uzgodnienia przebiegu. Służą porównywaniu możliwych kierunków rozbudowy oferty.

Potencjał rozwoju może dotyczyć także istniejącej trasy, np. poprawy oznakowania, wyposażenia lub powiązań z atrakcjami. Zachowuje ona wtedy status „istniejąca”, a potrzeby rozwojowe stanowią dodatkową informację. Trasy czasowo lub oficjalnie wyłączone z użytkowania wymagają osobnej adnotacji o dostępności.

2.3.3. Wykorzystanie w dalszej pracy

W dalszej pracy zestawienie posłuży ocenie powiązań między trasami, identyfikowaniu wspólnych odcinków i przerw w sieci oraz porównywaniu wariantów połączeń. Ułatwi ocenę, w jaki sposób trzy planowane odnogi rozszerzają zasięg Green Velo i udostępniają ofertę gmin. Pozwoli również zestawić dwa warianty połączenia Aglomeracji Rzeszowskiej z okresem Svidník oraz rozpatrywać je w powiązaniu z projektowaną trasą Svidník–Dukla.

Mapa będzie także materiałem do konsultacji z samorządami i zarządcami tras, planowania przejazdów weryfikacyjnych oraz odnoszenia uwag do konkretnych odcinków. Informacje z kart i raportów z wizji pozwolą wskazywać miejsca wymagające sprawdzenia, korekty przebiegu lub poprawy infrastruktury. Profile wysokościowe i charakter tras pomogą w doborze wariantów dla różnych grup rowerzystów.

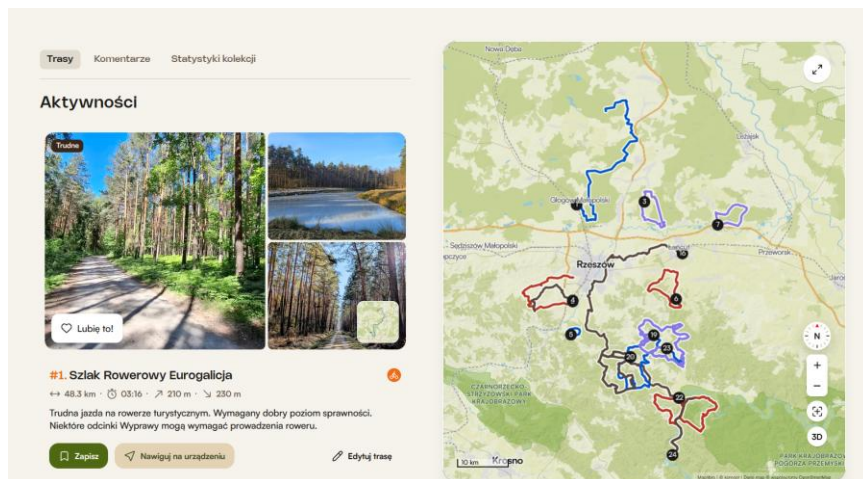
Zestawienie będzie aktualizowane wraz z pozyskiwaniem nowych danych i zmianą statusu tras. Przy aktualizacji trzeba zachować zgodność nazwy, przebiegu i informacji źródłowej. Dane prezentowane w aplikacji wspomagają analizę, ale same nie potwierdzają bieżącej przejezdności ani dopuszczenia do korzystania z odcinka. Szczególnej uwagi wymaga zgodność importowanego śladu z oryginałem, ponieważ dopasowanie trasy do dróg w planerze może zmienić jej przebieg. [KOM]

2.3.4. Dostęp do elektronicznej mapy tras

- Trasy istniejące:

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755697/-aglomeracja-rzeszowska-okres-svidnik-trasy-istniejace?share_token=a6Yp9PB67Q3XH3jwnoFVdXhZeg2DxFITILcX95AQPWj6O2mL&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585

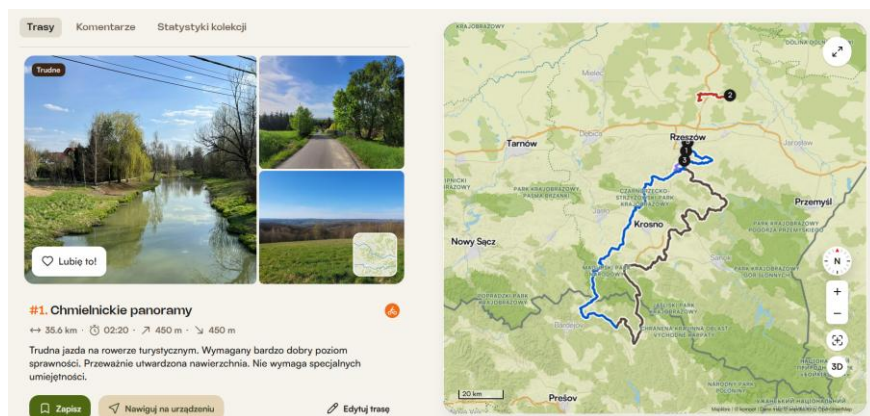
Sprawdź tę Kolekcję
**Aglomeracja Rzeszowska
- Okres Svidnik - Trasy...**



- Trasy planowane i projektowane

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755708/-aglomeracja-rzeszowska-svidnik-trasy-planowane?share_token=a1GEIY2IfWIIlFWpoyP071HrihHZSmeT0ZJUhi1nfeIMGWGUnP&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585

Sprawdź tę Kolekcję
**Aglomeracja Rzeszowska
- Svidnik - Trasy...**



2.4. Punkty powiązania tras w pobliżu granicy i możliwości ich kontynuacji po stronie słowackiej

Największe znaczenie dla powiązania sieci rowerowej Aglomeracji Rzeszowskiej z okresem Svidník ma rejon Przełęczy Dukielskiej, do którego dochodzą dwa istniejące szlaki słowackie: Šarišská cyklomagistrála 015 oraz Jozefínka 2861. Drugim istotnym kierunkiem jest korytarz Olchowiec–Šarbov, związany z realizowanym projektem „Dukla–Svidník na dwóch kółkach”. Oba kierunki umożliwiają rozpatrywanie dalszej jazdy w stronę Svidníka, lecz różnią się stopniem przygotowania i sposobem powiązania z istniejącą siecią. [SK-01, SK-02, SK-12]

Aglomeracja Rzeszowska nie przylega bezpośrednio do granicy państwowej, dlatego połączenie jej tras ze Słowacją wymaga odcinków łącznikowych poza obszarem aglomeracji. Poniżej wskazano miejsca styku przy granicy oraz węzły umożliwiające kontynuację podróży po stronie słowackiej. Jest to podstawa do oceny dwóch wariantów połączenia aglomeracji z okresem Svidník, których szczegółowe przebiegi są przedmiotem rozdziału III.

2.4.1. Przełęcz Dukielska i rejon Barwinek–Vyšný Komárnik

Jest to podstawowy punkt odniesienia dla wykorzystania istniejących szlaków w połączeniu transgranicznym. Po stronie słowackiej dochodzą tu magistrała 015 oraz niebieski szlak Jozefínka 2861. Zbieżność ich przebiegów w rejonie Komárników pozwala rozważać dalszą jazdę w dwóch kierunkach: magistrałą przez Krajną Bystrą, Medvedie i dolinę Pisanej do Svidníka albo Jozefínką przez Krajną Poľanę, Bodružal i Miroľę w stronę Stropkova. Są to dwa kierunki kontynuacji po stronie słowackiej, korzystające z tego samego rejonu granicznego. [SK-01–SK-02]

Za wykorzystaniem tego miejsca przemawia także geneza Jozefínki jako elementu połączenia Stropkova z Rzeszowem. Nie oznacza to jednak potwierdzenia aktualnej ciągłości całej trasy polsko-słowackiej: ślad GPS opisany w karcie obejmuje relację słowacką. Przy wyborze dojazdu od strony Polski oraz odcinków w rejonie Komárników zasadnicze znaczenie mają ruch samochodowy, warunki na skrzyżowaniach i zgodność oznakowania z przebiegiem. Karty wskazują ograniczenia związane z wykorzystaniem dróg wyższych klas, w tym korytarza I/21. [SK-01–SK-02]

2.4.2. Korytarz Olchowiec–Šarbov

Drugie miejsce powiązania wynika z projektu „Dukla–Svidník na dwóch kółkach”. Ogłoszony przebieg prowadzi od strony gminy Dukla przez Olchowiec, a następnie przez Šarbov, Medvedie, Vyšnú Pisaną, Nižnú Pisaną i Kapišovą do Svidníka. W rejestrze Interreg projekt ma status realizowanego, z okresem realizacji od 1 marca 2026 r. do 30 listopada 2027 r. Korytarz należy zatem traktować jako rozwijane połączenie, którego pełne udostępnienie nie zostało potwierdzone. [SK-12; P1–P2]

Dla dalszej koncepcji ważna jest możliwość włączenia tego korytarza w istniejącą magistrałę 015 w rejonie Medvediego i doliny Pisanej. Pozwala to rozważać połączenie nowego odcinka z już opisaną ofertą wycieczek do Svidníka. Dokładny punkt przekroczenia granicy, odcinki wspólne oraz miejsca włączenia wymagają uzgodnienia na podstawie dokumentacji projektu. Karta SK-12 nie zawiera potwierdzonego publicznego śladu GPS docelowej trasy. Szczegółowy opis projektowanego połączenia Dukla–Svidník pozostaje przedmiotem rozdziału III. [SK-01, SK-12]

2.4.3. Węzły kontynuacji po stronie słowackiej

O użyteczności powiązań granicznych decyduje możliwość kontynuowania jazdy do kolejnych miejscowości i atrakcji. Na podstawie przebiegów wskazanych w kartach wyodrębniono pięć węzłów lub stref włączenia. Część z nich leży dalej od granicy i pełni funkcję rozprowadzenia ruchu w obrębie słowackiej sieci.

Węzeł lub strefa	Powiązanie z siecią	Możliwość kontynuacji i warunki
Vyšný Komárnik i Nižný Komárnik	Szlaki 015 i 2861; dojście do Przełęczy Dukielskiej.	Wybór kierunku do Svidníka lub przez Krajną Poľanę i Bodružal ku Stropkovowi. Weryfikacji wymagają dojazdy i odcinki przy I/21. [SK-01–SK-02]
Medvedie	Magistrala 015 i ogłoszony korytarz od Šarbova.	Potencjalne włączenie projektowanego połączenia w istniejącą oś przez Vyšną i Nižną Pisaną do Kapišovej. Dokładne połączenie zależy od dokumentacji projektu. [SK-01, SK-12]
Kapišová	Magistrala 015 oraz lokalne pętle opisane na mapie Svidníka.	Kontynuacja do Svidníka i możliwość powiązania z wycieczkami przez Kružľovú, Vápeník lub Nižną Jedľovú. [SK-01, SK-05, SK-08]
Svidník	Szlaki 015 i 5914 oraz lokalne pętle turystyczne.	Główny punkt etapowy: usługi miejskie, oferta muzealna i wybór dalszej jazdy w stronę Bardejova albo Stropkova. [SK-01, SK-03, SK-05, SK-07]
Nižný Orlík, Vyšný Orlík i Nižný Mirošov	Zachodni odcinek magistrali 015 oraz pętla przez Roztoky.	Rozwinięcie wycieczki w kierunku Dubovej i Bardejova lub przez Roztoky i rejon Vápenického sedla. [SK-01, SK-07]

Funkcje węzłów określono na podstawie opisów przebiegów; nie oznaczają one potwierdzenia wyposażenia każdego miejsca w infrastrukturę węzła rowerowego. [SK-01–SK-03, SK-05, SK-07–SK-08, SK-12]

Najbardziej czytelną kontynuację w kierunku Svidníka tworzy magistrala 015, łącząca pogranicze z doliną Pisanej, Kapišovú i miastem. Umożliwia powiązanie przejazdu z miejscami pamięci walk dukielskich oraz ofertą muzealną Svidníka. Dalej prowadzi przez Orlíki i Nižný Mirošov w kierunku Dubovej i Bardejova. Jest to istniejąca oś turystyczna, ale o niejednorodnym standardzie nawierzchni i niepotwierdzonej pełnej ciągłości oznakowania. [SK-01]

Uzupełnieniem są Jozefínka 2861, udostępniająca rejon drewnianych cerkwi, oraz Karpatské výhlady 5914, łączący Svidník ze Stropkovem przez Hrabovčík, rejon przełęczy Grob i Šarišský Štiavnik. Stropkov leży poza okresem Svidník, lecz oba szlaki dają podstawę do rozważania dłuższej pętli regionalnej. Lokalne pętle ze Svidníka pozwalają natomiast rozwijać ofertę pobytową i wycieczki z powrotem do miasta. Przy ich prezentacji trzeba zachować rozróżnienie między pętlami z mapy miasta a odmiennymi wariantami GPS wskazanymi w kartach. [SK-02–SK-03, SK-05, SK-07]

2.4.4. Znaczenie dla połączenia Aglomeracji Rzeszowskiej z okresem Svidník

W koncepcji połączenia z Aglomeracją Rzeszowską Green Velo powinno stanowić główną oś, do której zostaną dowiązane odcinki prowadzące ku pograniczu. Istniejący przebieg na obszarze aglomeracji łączy m.in. Rzeszów, Błażową i Dynów, lecz sam nie przesądza o wyborze dalszego dojazdu do granicy. Oba warianty analizowane w rozdziale III należy porównać pod względem ciągłości dojazdu, przewyższeń, nawierzchni, ruchu samochodowego i dostępności usług. Wyodrębnionych tutaj dwóch korytarzy granicznych nie należy automatycznie utożsamiać z tymi dwoma wariantami. [PL 1; K]

Na obecnym etapie rejon Przełęczy Dukielskiej należy przyjąć jako główny punkt odniesienia dla powiązania z istniejącą siecią słowacką, a Olchowiec–Šarbov jako kierunek rozwojowy związany z projektem Dukla–Svidník. Wspólnym celem funkcjonalnym jest zapewnienie czytelnego dojazdu do Svidníka i możliwości dalszej jazdy. Węzły Medvedie i Kapišová mogą służyć połączeniu obu układów, zależnie od ostatecznej geometrii nowej trasy.

Przed wskazaniem gotowego połączenia do użytkowania trzeba potwierdzić ciągłość śladów po obu stronach granicy, warunki przejazdu i dostępność odcinków terenowych oraz uzgodnić przebieg z właściwymi zarządcami. Informacja w węzłach powinna wskazywać kierunek, dystans, trudność i dostępne usługi, z zachowaniem spójnych nazw w materiałach polskich i słowackich. Wyniki tej weryfikacji powinny zostać przeniesione do zestawienia w Komoot, opisanego w podrozdziale 2.3. [SK-01–SK-03, SK-12; K]

2.5. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale

- [PL] Karty opisu szlaków i tras rowerowych po stronie polskiej, numery 1–27, w tym warianty 3a–3g. Oznaczenia PL w tekście odpowiadają numerom kart. Karty zawierają przebiegi, parametry, oceny, rekomendacje i wykazy źródeł pierwotnych.
- [SK] Karty tras słowackich („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx”), stan rozpoznania 12.10.2026 r. SK-01: s. 2–3; SK-02: s. 4–5; SK-03: s. 6–7; SK-04: s. 8–9; SK-05: s. 10–11; SK-07: s. 12–13; SK-06 i SK-08–SK-11: zestawienie na s. 14; SK-12 Dukla–Svidník: s. 15–16. Identyfikatory SK zachowano w tekście i tabelach.
- [W1] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej Garncarskiego Szlaku Rowerowego, 4.09.2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [W2] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej szlaku „Błękitna Pętla”, 26.09.2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [W3] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej Green Velo, odcinek Łańcut–Dynów, wrzesień 2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [W4] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej Białobrzesckiej Trasy Rowerowej, 8.10.2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [1] Karta planowanej trasy „Chmielnickie panoramy”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [2] Karta planowanej trasy „Leśnym traktem”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [3] Karta planowanej trasy „Lubieńskie wzgórza”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [8] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant I. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [9] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant II. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [K] Materiały spotkań konsultacyjnych II, III, IV i VI oraz dokument „UWARUNKOWANIA”. Powiązania transgraniczne, uzgadnianie przebiegów, oznakowanie, informacja cyfrowa i zarządzanie trasami.
- [KOM] Komoot — dokumentacja planowania tras, profilu wysokościowego oraz importu i eksportu GPX. Dostęp: 15.10.2026 r.
[Planowanie tras](#) | [Import i eksport GPX](#)
- [P1] Interreg Polska–Słowacja 2021–2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách” — oficjalny opis projektu, partnerzy, zakres, okres realizacji 1.03.2026–30.11.2027 i wartość 1 313 836,50 EUR. Dostęp: 14–15.10.2026 r.
[Opis projektu](#)
- [P2] Gmina Dukla. „Dukla–Svidník na dwóch kótkach”, komunikat z 10.04.2026 r.; dostęp: 14.10.2026 r.
[Komunikat partnera projektu](#)

III. Koncepcja nowej infrastruktury rowerowej

Koncepcja rozwoju sieci rowerowej Aglomeracji Rzeszowskiej i okresu Svidník wynika z inwentaryzacji przedstawionej w rozdziale II. Jej celem jest uzupełnienie połączeń między istniejącymi trasami oraz udostępnienie kolejnych atrakcji. Po stronie polskiej lokalne odnogi i pętle mają poszerzać ofertę Green Velo, a połączenia ze Słowacją umożliwiać podróże wielodniowe.

Rozdział obejmuje trzy planowane trasy lokalne po stronie polskiej, dwa planowane warianty relacji Rzeszów–Svidník, opisane w odrębnych kartach na podstawie GPX, oraz projektowaną trasę Dukla–Svidník. Przedstawia ich funkcje, spójność, powiązania transgraniczne i potrzeby infrastrukturalne. Rozróżnia koncepcje wymagające przygotowania od przedsięwzięcia będącego w realizacji. [1–9]

3.1. Wskazanie potencjalnych nowych tras rowerowych po obu stronach granicy

Nowa trasa oznacza tu spólnie wyznaczony i przygotowany przebieg turystyczny, który może wykorzystywać istniejące drogi i ścieżki. Zakres budowy lub modernizacji należy ustalić dla poszczególnych odcinków. Zestawienie obejmuje sześć propozycji; dwa warianty dojazdu ze stolicy regionu do Svidníka ujęto osobno, ponieważ różnią się przebiegiem, długością i miejscem przekroczenia granicy.

Zestawienie proponowanych tras i połączeń

Trasa lub połączenie	Obszar i funkcja	Długość i status
Chmielnickie panoramy	Rzeszów oraz gminy Chmielnik i Tyczyn. Pętla krajobrazowa poszerzająca ofertę Green Velo o wycieczkę po Pogórzu Dynowskim.	35,6 km Planowana
Leśnym traktem	Gminy Rakszawa i Sokołów Małopolski. Liniowa odnoga od rejonu Julina, przez Sokołów Małopolski, do Trzebuski.	22,3 km Planowana
Lubieńskie wzgórza	Rzeszów oraz gminy Lubenia i Tyczyn. Pętla przez Budziwój, Siedliska, Lubień i rejon Hermanowej.	20,6 km Planowana
Rzeszów–Svidník Wariant I przez Ożenną	Przez Strzyżów, Jedlicze, Nowy Żmigród i Ożenną; po stronie słowackiej okresy Bardejov i Svidník. Zachodni wariant połączenia.	151,7 km Planowana
Rzeszów–Svidník Wariant II przez Barwinek	Przez Dynów, Brzozów, Rymanów, rejon Dukli i Barwinek; po stronie słowackiej okresy Svidník i Stropkov. Rozbudowany wariant krajoznawczy.	208,5 km Planowana
Dukla–Svidník	Gmina Dukla i okres Svidník. Odrębny projekt transgraniczny obejmujący korytarz przez Olchowiec, Šarbov i dolinę Pisanej.	35,16 km PL 25,28 km SK Projekt w realizacji

Długości wariantów I i II obliczono z GPX. Przy bilansowaniu sieci należy wyeliminować podwójne liczenie odcinków wspólnych. [1–4, 6, 8–9]

3.1.1. Planowane trasy po stronie polskiej

Trzy polskie propozycje rozwijają układ odnóg Green Velo omawiany podczas spotkań konsultacyjnych. Dwie mają układ pętlowy, a jedna liniowy. Różnią się nawierzchnią, profilem i sposobem organizacji przejazdu, dzięki czemu mogą uzupełniać ofertę wycieczek z Rzeszowa oraz północnej części aglomeracji. [1, 2, 3, 5]

Chmielnickie panoramy

Planowana pętla o długości 35,6 km prowadzi z rzeszowskiej Drabinianki przez Zalesie i Matysówkę, rejon Kielnarowej, Chmielnik, Borówki i Borek Stary, a następnie przez Tyczyn i Budziwój wraca do Rzeszowa. Jej podstawową funkcją jest włączenie atrakcji gmin Chmielnik i Tyczyn do oferty wycieczek powiązanych z Green Velo. Powiązanie z trasą główną występuje w rzeszowskim korytarzu ulic Kwiatkowskiego i Jana Pawła II.

Wyróżnikami są panoramy pogórza, sanktuarium w Chmielniku oraz możliwość dojazdu do sanktuarium w Borku Starym i zespołu pałacowo-parkowego w Tyczynie. Około 98% przebiegu stanowi asfalt, ale podjazdy i jazda po jezdnich sprawiają, że jest to propozycja dla osób z dobrą kondycją. Przed wdrożeniem należy zweryfikować krótki odcinek ze schodami sygnalizowany w Komoot oraz domknąć pętlę w jednym punkcie. Szczegóły zawiera karta „Chmielnickie panoramy”, poz. 2–5, 8, 12–13 i 19. [1]

Leśnym traktem

Trasa o długości 22,3 km rozpoczyna się w rejonie Julina w Wydrzu, przy Green Velo. Następnie prowadzi przez okolice Trzebosi i Kątów Trzebuskich, Sokołów Małopolski i tereny leśne do rejonu Majdanu w Trzebusce. Ma udostępnić rowerzystom północną część obszaru opracowania, łącząc dziedzictwo zespołu myśliwskiego w Julinie z krajobrazem leśnym i zapleczem Sokołowa Małopolskiego.

Jest to przebieg liniowy, dlatego oferta wymaga wskazania sposobu powrotu lub dalszej jazdy. Około 23% długości przypada na nawierzchnie nieutwardzone; weryfikacji wymagają także ścieżki, na których aplikacja przewiduje możliwość prowadzenia roweru. Warunkiem udostępnienia jest sprawdzenie przejezdności i uzgodnienie użytkowania odcinków terenowych. Szczegóły zawiera karta „Leśnym traktem”, poz. 2–5, 8, 12–13 i 19. [2]

Lubieńskie wzgórza

Pętla o długości 20,6 km obejmuje Budziwój, Siedliska, Lubenię i rejon Hermanowej. Jej zadaniem jest rozwinięcie oferty Green Velo o wycieczkę po wzgórzach i miejscowościach gminy Lubenia, z dostępem od południowych osiedli Rzeszowa. Główne walory to krajobraz pagórkowaty, dolina Łubenki oraz dziedzictwo Lubeni, w tym kościół św. Urszuli.

Niemal cały przebieg jest asfaltowy, a trudność określono jako umiarkowaną. Krótki dystans nie eliminuje jednak wymagań wynikających z podjazdów i jazdy po drogach z ruchem samochodowym. Do przygotowania pozostają oznakowanie, szczegółowe powiązanie z Green Velo w rejonie Hermanowej oraz domknięcie śladu. Szczegóły zawiera karta „Lubieńskie wzgórza”, poz. 2–5, 7–8, 12–13 i 19. [3]

3.1.2. Planowane połączenia Aglomeracji Rzeszowskiej z okresem Svidník

Dwa warianty mają połączyć sieć rowerową Aglomeracji Rzeszowskiej z ofertą słowackiego pogranicza. Oba rozpoczynają się w Rzeszowie i kończą w Svidniku, lecz prowadzą przez inne miejscowości i odrębne miejsca przekroczenia granicy. Ich długości obejmują całe relacje wraz z obszarami pośrednimi poza aglomeracją oraz poza okresem Svidník. Są to trasy planowane, zapisane w GPX i Komoot, wymagające przygotowania oraz oznakowania. [8–9]

Wariant I przez Ożenną

Trasa o długości 151,7 km prowadzi z Rzeszowa przez rejon Połomi, Strzyżów, Jedlicze, Nowy Żmigród, Świątkową Wielką, Grab i Ożenną. Granicę przekracza w korytarzu Ożenna–Niżná Polianka, a następnie biegnie przez rejon Jedlinki, Smilno, Šarišské Čierne i Dubovú do Svidníka. Po stronie słowackiej obejmuje okresy Bardejov i Svidník. Jej funkcją jest zapewnienie zachodniego połączenia aglomeracji z pograniczem oraz rozwój wycieczek etapowych łączących krajobraz Beskidu Niskiego z dziedzictwem miejscowości na trasie.

Około 94% przebiegu stanowi asfalt, jednak dystans i około 1930 m podjazdów według Komoot nadają trasie trudny charakter. Przed wdrożeniem należy wyjaśnić wskazane w aplikacji ograniczenia jazdy w rejonie Połomi, Glinika Charzewskiego i Jedlicza oraz schody w okolicach Glinika Charzewskiego. Szczegółowy przebieg, parametry, atrakcje i działania przygotowawcze zawiera karta wariantu I, poz. 2–5, 8, 12–13 i 19. [8]

Wariant II przez Barwinek

Trasa o długości 208,5 km prowadzi przez Hermanową, Błażową, Dynów, Nozdrzec, Brzozów, Haczów, Rymanów, Iwonicz-Zdrój oraz rejon Dukli do Barwinka. Przekracza granicę przez Przełęcz Dukielską i prowadzi dalej przez Vyšný Komárnik, Nižný Komárnik, Bodružal, Gribov, Bukovce, Vyškovce, Vislavę i Ladomirovą do Svidníka. Obejmuje okresy Svidník i Stropkov. Rozbudowany przebieg służy poznawaniu pogórzy, miejscowości uzdrowiskowych, drewnianej architektury sakralnej i historii pogranicza.

Około 89% trasy stanowi asfalt, a 14,5 km przypada na nawierzchnię nieutwardzoną. Przy około 2660 m podjazdów według Komoot jest to trudna propozycja do organizacji w etapach. Weryfikacji wymagają odcinek z sygnalizowanym zakazem jazdy w Iwoniczu-Zdroju, fragmenty terenowe i warunki ruchu w korytarzu granicznym. Szczegóły zawiera karta wariantu II, poz. 2–5, 8, 12–13 i 19. [9]

Oba warianty wymagają uzgodnień z samorządami i zarządcami dróg na całej długości, w tym partnerami z okresów Bardejov lub Stropkov. Szczegółowe porównanie spójności, punktów włączenia do istniejących szlaków i relacji do projektu Dukla–Svidník przedstawiono w podrozdziałach 3.2 i 3.3. Samo wyznaczenie śladu nie przesądza o gotowości trasy do udostępnienia.

3.1.3. Projektowane połączenie Dukla–Svidník

Projekt „Dukla–Svidník na dwóch kółkach” stanowi konkretne przedsięwzięcie rozwijające połączenie transgraniczne. Partnerami są gmina Dukla i miasto Svidník. Rejestr Interreg wskazuje okres realizacji od 1 marca 2026 r. do 30 listopada 2027 r. oraz status „w trakcie realizacji”. Planowany zakres trasy obejmuje około 35,16 km po stronie polskiej i 25,28 km po stronie słowackiej. Projekt przewiduje również 4,36 km singletracku w Wietrznie oraz 2,08 km drogi rowerowej nad Ondavą; tych wielkości nie należy automatycznie dodawać do kilometrażu połączenia. [6]

Karta SK-12 wskazuje korytarz Olchowiec–Šarbov–Medvedie–Vyšná Pisaná–Nižná Pisaná–Kapišová–Svidník. Połączenie ma udostępnić krajobraz pogranicza, miejsca pamięci walk dukielskich oraz ofertę turystyczną Svidníka. Dla niniejszej koncepcji jest istotne jako możliwa kontynuacja dojazdu z Aglomeracji Rzeszowskiej. Jego relację do dwóch wariantów należy określić na podstawie docelowej geometrii, z rozpoznaniem odcinków wspólnych. Szczegóły przebiegu, infrastruktury i źródeł przedstawia karta SK-12; pełne udostępnienie trasy wymaga zakończenia prac i potwierdzenia warunków użytkowania. [4]

3.2. Spójność, logika przebiegu i atrakcyjność turystyczna proponowanych tras

Proponowane trasy tworzą dwa uzupełniające się poziomy oferty: lokalne wycieczki powiązane z Green Velo oraz dłuższe podróże łączące Aglomerację Rzeszowską ze słowackim pograniczem. Ich spójność oceniono pod względem powiązań z istniejącą siecią, organizacji przejazdu i doboru atrakcji. Podstawą są karty trzech planowanych tras polskich, dwóch wariantów Rzeszów–Svidník oraz projektowanego połączenia Dukla–Svidník. Ocena dotyczy potencjału koncepcji; stopień przygotowania poszczególnych odcinków wymaga odrębnego potwierdzenia. [1–5, 8–9]

3.2.1. Spójność lokalnych odnóg Green Velo

Chmielnickie panoramy. Układ pętlowy o długości 35,6 km pozwala połączyć wyjazd z południowego Rzeszowa ze zwiedzaniem gmin Chmielnik i Tyczyn oraz powrotem w rejon startu. Przebieg ma czytelny motyw krajobrazowy: panoramy w rejonie Matysówki, Kielnarowej i Borówek uzupełnia dziedzictwo Chmielnika, Borku Starego i Tyczyna. Powiązanie z korytarzem Green Velo w Rzeszowie sprzyja włączeniu pętli do szerszej oferty. Dla zachowania ciągłości należy ujednolicić początek i koniec GPX oraz sprawdzić wskazany w karcie odcinek schodów. Dojazdy do atrakcji poza śladem powinny być odrębnymi, opisanymi odnogami. [1]

Leśnym traktem. Liniowy przebieg od Julina do Trzebuski ma uzasadnienie jako odnoga Green Velo w kierunku gminy Sokołów Małopolski. Las, dziedzictwo Julina i miejscowości ziemi sokołowskiej tworzą spójną tematykę wycieczki. Najważniejszą kwestią funkcjonalną jest zakończenie trasy: 22,3 km oznacza przejazd w jedną stronę, a powrót tym samym śladem zwiększa dystans do około 44,7 km. Potrzebne jest więc wskazanie sposobu powrotu, dalszego połączenia lub osobno wytyczonej pętli. Około 23% nawierzchni nieutwardzonej i sygnalizowana możliwość prowadzenia roweru ograniczają uniwersalność oferty pomimo niewielkich przewyższeń. [2]

Lubieńskie wzgórza. Pętla o długości 20,6 km łączy Budziwój z Siedliskami, Lubenią i rejonem Hermanowej. Jej atutem jest możliwość krótszej wycieczki krajobrazowej z Rzeszowa, skoncentrowanej na wzgórzach, dolinie Łubenki i lokalnym dziedzictwie. Około 320 m podjazdów według Komoot oznacza jednak, że krótki dystans nie przesądza o łatwości przejazdu. Warunkiem spójności jest domknięcie GPX oraz jednoznaczne wyznaczenie powiązania z Green Velo w rejonie Hermanowej. Funkcję odnogi należy potwierdzić konkretnym, czytelnym w terenie punktem włączenia. [3]

Trzy propozycje poszerzają zasięg wycieczek rozpoczynanych na Green Velo i różnicują ofertę: od leśnego przebiegu na północy po pagórkowate pętle na południe od Rzeszowa. Dwie pętle ułatwiają organizację powrotu, natomiast trasa liniowa wymaga dodatkowego rozwiązania transportowego lub rowerowego. Wspólna promocja powinna zachować te różnice oraz podawać rzeczywistą trudność, bez utożsamiania krótkiego dystansu lub asfaltu z łatwą trasą rodzinną. [1–3, 5]

3.2.2. Logika wariantów połączenia Rzeszów–Svidník

Porównanie funkcjonalne planowanych wariantów

Kryterium	Wariant I przez Ożenną	Wariant II przez Barwinek
Długość całej relacji	151,7 km	208,5 km
Suma podjazdów	Okolo 1930 m	Okolo 2660 m
Udział asfaltu	Okolo 94%	Okolo 89%
Korytarz graniczny	Ożenna–Nižná Polianka	Barwinek–Vyšný Komárnik Przełęcz Dukielska
Obszar po stronie SK	Okresy Bardejov i Svidník	Okresy Svidník i Stropkov
Wiodąca funkcja	Krótszy z dwóch analizowanych wariantów; krajobraz Beskidu Niskiego i dziedzictwo pogranicza.	Rozbudowany wariant krajoznawczy; uzdrowiska, architektura drewniana i miejsca pamięci.

Długości pochodzą z GPX, a sumy podjazdów i udziały nawierzchni — z danych Komoot przyjętych w kartach. Oba warianty sklasyfikowano jako trudne. [8–9, poz. 2–5, 12–13]

Wariant I przez Ożenną jest krótszy od wariantu II o 56,8 km. W porównaniu obu propozycji lepiej odpowiada funkcji połączenia Rzeszowa ze Svidníkiem przy mniejszym całkowitym dystansie i sumie podjazdów. Jego logikę krajoznawczą wyznaczają przejazd przez Strzyżów i rejon Jedlicza, następnie okolice Nowego Żmigrodu, krajobraz Beskidu Niskiego oraz miejscowości słowackiego pogranicza. Dodatkowe dojazdy do atrakcji powinny uzupełniać tę relację, z podaniem ich odległości i wpływu na długość etapu. [8]

Wariant II przez Barwinek uzasadnia większą długość szerszym programem zwiedzania. Łączy rejon Dynowa i Brzozowa z Haczowem, Rymanowem, Iwoniczem-Zdrojem oraz dziedzictwem okolic Dukli. Po stronie słowackiej prowadzi przez Bodružal i Ladomirovą, umożliwiając rozwinięcie tematu architektury drewnianej. Jest propozycją na dłuższy pobyt, z etapami uwzględniającymi czas zwiedzania i odpoczynku. Nie powinien być prezentowany jako bezpośredni dojazd z Przełęczy Dukielskiej do Svidníka: jego przebieg obejmuje również miejscowości okresu Stropkov. [9]

Wspólny kierunek podróży pozwala przedstawić warianty jako alternatywy, ale nie dowodzi ciągłości oznakowania ani jednakowych warunków przejazdu. W obu kartach wskazano miejsca wymagające sprawdzenia, w tym komunikaty o ograniczeniach jazdy; w wariantcie I również schody. Wysoki udział asfaltu nie oznacza oddzielenia od ruchu samochodowego. Przed udostępnieniem należy rozstrzygnąć przebieg tych odcinków i dopiero na tej podstawie zaplanować etapy. [8–9, poz. 5–8, 17–19]

3.2.3. Powiązanie z trasą Dukla–Svidník

Projektowana trasa Dukla–Svidník uzupełnia układ o odrębny korytarz przez Olchowiec i Šarbov oraz dolinę Pisanej. Jej powiązanie z krajobrazem Beskidu Niskiego, miejscami pamięci w rejonie Kapišovej i ofertą Svidníka nadaje przebiegowi spójny temat przyrodniczo-historyczny. Nie jest tożsama z wariantem przez Barwinek. Może w przyszłości współtworzyć wycieczki z powrotem inną drogą, jednak wskazanie takich pętli wymaga ostatecznej geometrii projektu i sprawdzenia łączników. Na obecnym etapie nie należy zakładać wspólnych odcinków ani sumować długości tras jako długości nowej sieci. [4, karta SK-12]

3.2.4. Atrakcyjność i warunki tworzenia wspólnej oferty

Atrakcyjność całego układu wynika ze zróżnicowania celów podróży. Trasy lokalne oferują krajobrazy wzgórz, lasy i dziedzictwo gmin w otoczeniu Rzeszowa. Warianty transgraniczne rozwijają te motywy o uzdrowiska, drewnianą architekturę sakralną, historię pogranicza oraz ofertę muzealną Svidníka. Daje to podstawę do przygotowania zarówno wycieczek jednodniowych, jak i podróży etapowych. Potencjał ten należy przedstawiać poprzez kilka rozpoznawalnych motywów każdej trasy, z odesłaniem po pełny wykaz atrakcji do kart źródłowych. [1–4, 8–9]

O wartości oferty decyduje rzeczywisty dostęp do atrakcji. Obiekt położony w sąsiedztwie trasy powinien mieć opisany dojazd, możliwość postoju i warunki zwiedzania; nie należy zaliczać go automatycznie do przebiegu głównego. W informacjach dla turystów trzeba rozróżnić długość samego śladu, dodatkowe odnogi i ewentualny powrót. W przypadku podróży wielodniowych dobór końców etapów powinien uwzględniać potwierdzone możliwości noclegu, uzupełnienia wody i zaopatrzenia, a także profil wysokościowy i czas zwiedzania.

Propozycje można ocenić jako funkcjonalnie uzupełniające się, pod warunkiem dopracowania miejsc włączenia do istniejącej sieci i organizacji przejazdu. Priorytetem jest domknięcie dwóch lokalnych pętli, rozwiązanie powrotu na trasie „Leśnym traktem”, usunięcie nieciągłości w wariantach transgranicznych oraz powiązanie ich z ostatecznym przebiegiem projektu Dukla–Svidník. Wspólne nazewnictwo, oznakowanie i zgodność opisów z GPX powinny umożliwiać świadomy wybór trasy. Szczegółowe propozycje połączeń transgranicznych i infrastruktury towarzyszącej są przedmiotem kolejnych podrozdziałów.

3.3. Propozycje nowych połączeń transgranicznych

Rozwój połączeń Aglomeracji Rzeszowskiej z okresem Svidník proponuje się oprzeć na trzech korytarzach: Ożenna–Nižná Polianka, Barwinek–Vyšný Komárnik oraz Olchowiec–Šarbov. Pierwsze dwa służą planowanym wariantom relacji Rzeszów–Svidník, natomiast trzeci wynika z projektu Dukla–Svidník. Nowe połączenia oznaczają tu przygotowanie ciągłych tras turystycznych z wykorzystaniem dróg, szlaków i planowanej infrastruktury. Koncepcja nie zakłada tworzenia nowych administracyjnych przejść granicznych. [4, 6, 8–9]

Ponieważ aglomeracja nie przylega do granicy państwowej, każde połączenie wymaga współpracy także z samorządami obszarów pośrednich. Dla użytkownika istotny jest cały ciąg: dojazd od sieci Green Velo, przekroczenie granicy i dalsza jazda do Svidníka lub innych tras słowackich. Samo wskazanie miejsca na granicy nie zapewnia takiej ciągłości.

Proponowane korytarze połączeń transgranicznych

Korytarz graniczny	Powiązana trasa i status	Funkcja w sieci słowackiej
Ożenna–Nižná Polianka	Wariant I Rzeszów–Svidník 151,7 km Planowany	Zachodnie dojście do Svidníka; powiązanie z magistralą 015 w rejonie Dubovej i Orlíkov.
Barwinek–Vyšný Komárnik	Wariant II Rzeszów–Svidník 208,5 km Planowany	Powiązanie z trasami 015 i 2861 w rejonie Komárników; rozwinięcie przez Bodružal i okres Stropkov.
Olchowiec–Šarbov	Trasa Dukla–Svidník Projekt w realizacji	Powiązanie z magistralą 015 w rejonie Medvediego i doliny Pisanej oraz dojazd do Svidníka.

Długości odnoszą się do całych wariantów Rzeszów–Svidník, a nie tylko do odcinków przygranicznych. Strefy włączenia wymagają doprecyzowania w dokumentacji przebiegów. [4, 6, 8–9]

3.3.1. Połączenie przez Ożenną i Niżną Poliankę

Proponuje się rozwijać zachodnie połączenie od Rzeszowa przez Strzyżów, Jedlicze, Nowy Żmigród, Grab i Ożenną do Niżnej Polianki, a następnie przez rejon Jedlinki, Smilno, Šarišské Čierne i Dubovú do Svidníka. Układ ten wprowadza turystów na słowacką stronę przez okres Bardejov, dlatego uzgodnienia powinny obejmować również miejscowości poza okresem Svidník. [8]

Głównym zadaniem jest przygotowanie czytelnego przejazdu przez granicę oraz włączenia do istniejącej sieci w strefie Dubová–Orlíki–Svidník. Magistrala 015 może tu zapewnić kontynuację podróży, lecz dokładne odcinki wspólne trzeba ustalić przez porównanie śladów. W Ożennej i Niżnej Poliance należy przewidzieć spójną informację o dalszym kierunku, dystansie i warunkach przejazdu. Wariant wymaga także rozwiązania wskazanych w karcie barier na polskim dojeździe; ich pozostawienie przerwałoby funkcjonalną ciągłość całego połączenia. [4, SK-01; 8, poz. 8–10, 17–19]

3.3.2. Połączenie przez Barwinek i Przełęcz Dukielską

Drugie połączenie należy prowadzić zgodnie z wariantem II: od Rzeszowa przez rejon Dynowa, Brzozowa, Rymanowa i Dukli do Barwinka, dalej przez Przełęcz Dukielską i Komárniki, Bodružal, miejscowości okresu Stropkov oraz Ladomirovú do Svidníka. Rejon Vyšného i Nižného Komárnika proponuje się wykorzystać jako strefę wyboru dalszego kierunku. Docierają tu istniejące szlaki Šarišská cyklomagistrála 015 i Jozefínka 2861. [4, SK-01–SK-02; 9]

Informacja w tym węźle powinna rozróżniać planowany wariant krajoznawczy przez Bodružal od kontynuacji magistralę 015 przez Krajną Bystrą, Medvedie i dolinę Pisanej do Svidníka. Jozefínka umożliwia rozwinięcie podróży w kierunku Stropkova, ale nie jest tożsama z całym wariantem II. Dla każdego wyboru trzeba podać osobny przebieg i trudność. Priorytetem przygotowania tego połączenia jest sprawdzenie dojazdów do przełęczy, skrzyżowań oraz fragmentów wykorzystujących korytarz drogi I/21. Ewentualne obejścia powinny wynikać z oceny konkretnych odcinków. [4, SK-01–SK-02; 9, poz. 7–10, 19]

3.3.3. Połączenie przez Olchowiec i Šarbov

Trzeci kierunek tworzy projekt „Dukla–Svidník na dwóch kółkach”, realizowany przez gminę Dukla i miasto Svidník, z planowanym zakończeniem 30 listopada 2027 r. Korytarz opisany w karcie SK-12 prowadzi przez Olchowiec, Šarbov, Medvedie, Vyšną Pisaną, Nižną Pisaną i Kapišovú do Svidníka. Jest odrębnym połączeniem regionalnym, które można dowiązać do tras prowadzących z aglomeracji. [4, 6]

Proponuje się doprecyzować dwa powiązania: z wariantem II w rejonie Dukli oraz z magistralą 015 w rejonie Medvediego i doliny Pisanej. Ich przygotowanie pozwoliłoby wybierać między dojazdem przez Barwinek a korytarzem przez Šarbov, a w przyszłości organizować wycieczki z powrotem inną drogą. Lokalizacja łączników, ich długość i standard powinny wynikać z ostatecznej dokumentacji projektu. Dostępna karta nie zawiera potwierdzonego docelowego GPX, dlatego nie wyznacza się tutaj gotowej dodatkowej pętli. [4, SK-01, SK-12; 9, poz. 18]

3.3.4. Wspólne węzły rozpoczęcia i kontynuacji podróży

Dla obu wariantów Rzeszów–Svidník należy uzgodnić wspólny punkt rozpoczęcia w rejonie rzeszowskiego dworca oraz wspólny węzeł końcowy w Svidníku. Obecne ślady rozpoczynają się w rejonie ul. Grottgera, lecz nie mają identycznych punktów początkowych i końcowych. Ujednolicenie tych miejsc ułatwi porównywanie wariantów i organizację podróży. [8–9, poz. 2, 15]

Svidník powinien pełnić funkcję punktu etapowego i wyboru dalszych wycieczek. Oprócz magistrali 015 ofertę można powiązać ze szlakiem Karpatské výhľady 5914 w kierunku Stropkova. Jego odcinki terenowe wymagają odrębnego opisu trudności, aby kontynuacja podróży nie oznaczała nieoczekiwanej zmiany warunków jazdy. [4, SK-01, SK-03]

3.3.5. Przygotowanie i etapowanie połączeń

Przygotowanie połączeń wymaga wspólnego programu prac po obu stronach granicy. Proponuje się następującą kolejność działań:

1. **Uzgodnienie przebiegów i stref włączenia.** Zestawić ślady obu wariantów z geometrią szlaków 015, 2861 i 5914 oraz dokumentacją projektu Dukla–Svidník. Dla każdego styku wskazać konkretny odcinek, kierunek kontynuacji i ewentualny brakujący łącznik.
2. **Sprawdzenie ciągłości przejazdu.** Skontrolować odcinki graniczne i dojazdowe, nawierzchnie, bariery oraz aktualne zasady dostępności. Rozstrzygnąć miejsca problemowe wskazane w kartach i w razie potrzeby skorygować ślady przed oznakowaniem.
3. **Podział odpowiedzialności.** Ustalić koordynację całej relacji oraz odpowiedzialność za poszczególne odcinki, oznakowanie i utrzymanie. Obok partnerów z aglomeracji i okresu Svidník uwzględnić gminę Dukla, samorządy obszarów pośrednich oraz partnerów z okresów Bardejov i Stropkov.
4. **Wspólna informacja i udostępnienie.** Przygotować zgodne opisy po polsku i słowacku, oznaczenia kierunków, etapy oraz aktualne GPX. Na mapie w Komoot zachować rozróżnienie tras planowanych, projektowanych i udostępnionych; status zmieniać po potwierdzeniu gotowości przebiegu.

Szczegółowe lokalizacje małej infrastruktury i zgodność z dokumentami planistycznymi przedstawiono w podrozdziałach 3.4 i 3.5. [4–5, 8–10]

Rekomendowany układ obejmuje dwa alternatywne połączenia Aglomeracji Rzeszowskiej ze Svidníkiem, uzupełnione regionalnym połączeniem przez Olchowiec–Šarbov. Pozwala to różnicować dojazd do Słowacji i rozwijać wycieczki po obu stronach granicy. Warunkiem funkcjonowania układu jako jednej oferty jest przygotowanie przejazdów między trasami, wspólnej informacji oraz zasad utrzymania całych relacji.

3.4. Propozycje lokalizacji małej infrastruktury rowerowej

Małą infrastrukturę proponuje się koncentrować przy początkach tras, powiązaniach z Green Velo, atrakcjach oraz w miejscowościach obsługujących dłuższe etapy. W pierwszej kolejności należy wykorzystać i uzupełnić istniejące wyposażenie. Nowe obiekty powinny wypełniać luki w dostępie do odpoczynku, wody, sanitariatów, parkowania i podstawowych napraw. Zestawienie obejmuje trzy planowane trasy lokalne, oba warianty Rzeszów–Svidník i projekt Dukla–Svidník. [1–4, 8–9]

Wskazano strefy lokalizacyjne, a nie zatwierdzone działki. Wybór miejsca wymaga sprawdzenia dojazdu, własności, dostępności usług i możliwości utrzymania. Punktem odniesienia są WR-D-42-1, WR-D-42-2 oraz WR-D-42-3. Stanowią one rekomendowane standardy, a nie przepisy techniczno-budowlane. Po stronie słowackiej proponuje się wykorzystać ich zasady funkcjonalne, przy uzgodnieniu rozwiązań z partnerami i właściwymi wymaganiami krajowymi. [11–13]

3.4.1. Zasady lokalizacji wynikające z WR-D

Rozmieszczenie. Zgodnie z WR-D-42-2, pkt 16.2(5), na długich trasach miejsca obsługi ruchu rowerów (MORR) zaleca się rozmieszczać nie rzadziej niż co 15 km lub co 2 godziny jazdy. W pagórkowatym terenie odstępy należy oceniać również według czasu przejazdu. [11–12]

Parkowanie. WR-D-42-2 zaleca stojaki typu odwrócone „U”, z możliwością przypięcia ramy. Standardowe minimum stanowiska dla jednego roweru wynosi $0,60 \times 2,00$ m; potrzebne są też dojście i przestrzeń manewrowa. Zalecana odległość od celu to poniżej 25 m przy usługach i odpoczynku oraz poniżej 50 m przy obiektach kultury i węzłach przesiadkowych. [12, pkt 16.1]

Dostęp i widoczność. Wyposażenie oraz zaparkowane rowery muszą pozostawać poza przestrzenią przejazdu i wymaganymi skrajniami. Dojazd do postoju nie powinien tworzyć kolizji z pieszymi; przy skrzyżowaniach trzeba zachować pola widoczności. Dla wjazdów i przejazdów stosuje się zasady WR-D-42-2 i WR-D-42-3. [12, rozdz. 9, 16; 13, rozdz. 4–5]

Skala miejsc obsługi ruchu rowerów

Rodzaj postoju	Powierzchnia	Zakres funkcjonalny
Krótki postój do 5 min	15–25 m ²	Ośłona przed pogodą, siedziska i pojemnik na odpady.
Średni postój 5–15 min	25–40 m ²	Dodatkowo parkowanie rowerów, informacja i oświetlenie.
Długi postój powyżej 15 min	Ponad 40 m ²	Rozszerzenie o stoły, wodę, toalety i stanowisko napraw.

Zakresy powierzchni i funkcje według WR-D-42-2, tab. 16.2.1. Pełne zasady wyposażenia, odwodnienia i dostępu określają pkt 16.2(4)–(8). W tabelach lokalizacji podano proponowany typ postoju, wymagający dopasowania do miejsca i liczby użytkowników.

3.4.2. Proponowane lokalizacje przy trasach lokalnych

Dla lokalnych odnóg Green Velo proponuje się poniższe strefy. Każdy wiersz oznacza miejsce do rozpatrzenia; decyzja o budowie lub doposażeniu powinna wynikać z inwentaryzacji istniejących udogodnień.

Trasa	Strefa lokalizacyjna	Proponowane wyposażenie i funkcja
Chmielnickie panoramy	Rzeszów–Drabinianka, rejon ul. Kwiatkowskiego i początku pętli	Parking rowerowy, informacja o pętli i samoobsługowe naprawy. Punkt przygotowania do wyjazdu przy powiązaniu z Green Velo.
Chmielnickie panoramy	Chmielnik, centrum przy przebiegu trasy	MORR średniego postoju; powiązanie z wodą i sanitariatami u uzgodnionego gospodarza. Stojaki przy celu zwiedzania.
Chmielnickie panoramy	Odcinek widokowy Borówki–Kielnarowa	MORR krótkiego postoju w miejscu widocznym z trasy, poza jezdnią. Wybór jednej lokalizacji po sprawdzeniu nachylenia i dostępu.
Leśnym traktem	Wydrze–Julin, odejście od Green Velo	Sprawdzenie i ewentualne uzupełnienie wskazanego w karcie MOR: informacja o odnodze, parkowanie i podstawowe naprawy.
Leśnym traktem	Sokołów Małopolski, przy przejeździe przez miasto	MORR średniego postoju przy zapleczu usługowym; parking i serwis. Wybór miejsca blisko GPX, z czytelnym dojazdem do centrum.
Leśnym traktem	Trzebuska, rejon Majdanu i końca śladu	MORR średniego postoju, stojaki i informacja o powrocie. Bezpieczna przestrzeń oczekiwania na odbiór rowerzystów.

Trasa	Strefa lokalizacyjna	Proponowane wyposażenie i funkcja
Lubieńskie wzgórza	Rzeszów–Budziwój, rejon ul. Podleśnej i Budziwojskiej	Parking, informacja i punkt napraw przy ujednoliconym początku pętli; ocena możliwości wspólnej obsługi innych tras.
Lubieńskie wzgórza	Lubenia, centrum i powiązanie z doliną Łubenki	MORR średniego postoju; wykorzystanie zaplecza istniejących tras i rekreacji, po sprawdzeniu dojazdu, wody oraz toalet.
Lubieńskie wzgórza	Hermanowa, rejon Gradkowca	MORR krótkiego postoju na odcinku pagórkowatym; informacja o dalszym przebiegu i uzgodnionym powiązaniu z Green Velo.

Lokalizacje i funkcje stanowią propozycję autorską. Dodatkowe stojaki warto rozpatrzyć przy celach zwiedzania w Tyczynie, Borku Starym i Lubeni. Dojazdy poza głównym GPX należy oznaczyć osobno. [1–3, poz. 2, 13, 15–19]

Wskazane strefy nie przesądzają, że odstęp między miejscami obsługi są już odpowiednie. Po wyborze punktów należy obliczyć odległości wzdłuż uzgodnionego GPX i sprawdzić czas jazdy. Jeżeli pozostaną zbyt długie odcinki bez obsługi, potrzebne będą lokalizacje uzupełniające. Dotyczy to także pętli, na których należy uwzględnić odcinek między ostatnim postojem a punktem startowym.

3.4.3. Proponowane lokalizacje na połączeniach transgranicznych

Na połączeniach transgranicznych priorytetem jest obsługa podróży etapowych. Poniższe miejscowości stanowią główne strefy wyboru punktów; zaplecze należy uzupełniać pomiędzy nimi zgodnie z odległością i czasem jazdy. Wiersz obejmujący kilka miejscowości nie oznacza jednego wspólnego obiektu.

Trasa	Strefa lokalizacyjna	Proponowane wyposażenie i funkcja
Oba warianty	Rzeszów, rejon dworca i ul. Grottgera	Punkt startowy: parking, informacja i naprawy. Parkowanie dłuższe powiązać z istniejącą obsługą węzła kolejowego.
Wariant I	Strzyżów, Jedlicze i Nowy Żmigród	Wybór punktów długiego postoju przy usługach: odpoczynek, woda, WC, parkowanie i naprawy; obsługa końców etapów.
Wariant I	Świątkowa Wielka oraz rejon Grab–Ożenna	MORR średniego lub długiego postoju przed odcinkiem granicznym. Preferowane zagospodarowane miejsca z gospodarzem.
Wariant I	Niżná Polianka oraz rejon Smilno–Dubová	Odpoczynek i uzupełnienie wody na słowackim dojeździe; informacja PL/SK. Rozmieszczenie uzgodnić także z partnerami z okresu Bardejov.
Wariant II	Błażowa, Dynów i Brzozów	Punkty obsługi etapów przy centrach miejscowości lub obiektach publicznych: parkowanie, odpoczynek, woda, WC i serwis.
Wariant II; projekt Dukla–Svidník	Rymanów, Iwonicz-Zdrój i rejon Dukli	Długie postoje przy usługach i noclegach. W rejonie Dukli skoordynować wyposażenie z projektem; rozpatrzyć ładowanie rowerów elektrycznych.

Trasa	Strefa lokalizacyjna	Proponowane wyposażenie i funkcja
Wariant II	Barwinek–Vyšný Komárnik	Punkt odpoczynku i informacji o wyborze szlaków, z parkingiem rowerowym. Lokalizacja poza strefą ruchu tranzytowego, z bezpiecznym dojazdem.
Wariant II	Bodružal i Ladomirová	Parkingi przy dojazdach do cerkwi oraz odpoczynek w pobliżu. Układ uzgodnić z gospodarzami obiektów i charakterem otoczenia.
Projekt Dukla–Svidník	Olchowiec–Šarbov, Medvedie i Kapišová	Uzgodnienie miejsc odpoczynku z dokumentacją projektu i istniejącą siecią. W Kapišovej powiązanie z ofertą miejsc pamięci.
Oba warianty; projekt	Svidník, wspólny punkt końcowy i rejon Ondavy	Węzeł obsługi pobytu: parking, informacja, odpoczynek i naprawy. Powiązanie z projektowanym wyposażeniem nad Ondavą.

Zestawienie jest propozycją lokalizacyjną, nie wykazem istniejącego wyposażenia ani zobowiązań inwestycyjnych samorządów. [4, 8–9]

W projekcie Dukla–Svidník przewidziano już infrastrukturę informacyjną, naprawczą i ładowanie rowerów; karta SK-12 wskazuje po stronie słowackiej po dwa punkty napraw i ładowania. Nowe propozycje należy porównać z dokumentacją projektu, aby uzupełniały jego zakres. Do czasu potwierdzenia realizacji elementy te pozostają wyposażeniem planowanym. [4, SK-12, poz. 16]

3.4.4. Wyposażenie i kolejność realizacji

Serwis i ładowanie. Pompki i podstawowe narzędzia proponuje się umieszczać przy punktach startowych, miejskich miejscach obsługi oraz u gospodarzy długich postojów. Preferowane są lokalizacje umożliwiające regularną kontrolę sprzętu. Ładowanie rowerów elektrycznych należy powiązać z dłuższym pobytem, zasilaniem i odpowiedzialnym operatorem; nie powinno zastępować dostępu do wody i podstawowej obsługi.

Dostępność wyposażenia. W projekcie trzeba przewidzieć miejsce dla rowerów z sakwami, przyczepkami i rowerów niestandardowych. Przy dworcach należy rozpatrzyć zadane parkowanie długoterminowe oraz czytelny dojazd, stosownie do WR-D-42-1, rozdz. 13. Woda i toalety mogą być powiązane z istniejącymi obiektami, jeżeli uzgodniono zasady korzystania i podano godziny dostępności. [11]

Utrzymanie. Każdy punkt powinien mieć wskazanego gospodarza, harmonogram sprzątania i przeglądów oraz sposób zgłaszania usterek. Plan obejmuje naprawy narzędzi i stojaków, obsługę sanitariatów, odbiór odpadów, utrzymanie nawierzchni i aktualizację informacji. Tablice powinny podawać kolejne miejsca obsługi oraz ich dostępność, także sezonową. [10]

Pierwszy etap powinien objąć sprawdzenie i doposażenie początków tras, istniejącego MOR w Julinie oraz punktów przy usługach. Następnie należy uzupełnić luki na odcinkach leśnych, pagórkowatych i przygranicznych. Punkty widokowe oraz dodatkowe ładowarki należy rozwijać po zapewnieniu podstawowej obsługi. Przed wyborem każdej działki trzeba zestawić kilometraż, zakres wyposażenia, gospodarza, koszty utrzymania i wymagane uzgodnienia. [1–5, 8–12]

3.5. Zgodność z istniejącymi dokumentami planistycznymi i planami zagospodarowania przestrzennego

Proponowane trasy i towarzysząca im mała infrastruktura są spójne z kierunkami rozwoju turystyki rowerowej, współpracy transgranicznej i powiązań między miejscowościami zapisanymi w dokumentach obu regionów. Ocena obejmuje trzy polskie odnogi Green Velo, dwa warianty Rzeszów–Svidník oraz projekt Dukla–Svidník. Podstawę stanowią oficjalnie opublikowane strategie, programy rozwoju i regionalne plany przestrzenne.

Na obecnym etapie można potwierdzić zgodność kierunkową koncepcji. Zgodność lokalizacji poszczególnych odcinków, miejsc odpoczynku i parkingów z dokumentacją gminną wymaga odrębnej analizy po ustaleniu dokładnego zakresu inwestycji. Ślad GPX i ogólne poparcie dla turystyki rowerowej w strategii nie rozstrzygają o możliwości zagospodarowania konkretnej działki.

3.5.1. Województwo podkarpackie

„Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030”, przyjęta 28 września 2020 r., przewiduje rozwój zintegrowanych ofert i partnerstwa transgranicznego w turystyce (pkt 1.3.6), infrastruktury turystyki aktywnej oraz sieci tras rowerowych (pkt 3.5.2). W odniesieniu do Rzeszowa i jego obszaru funkcjonalnego akcentuje spójność i bezpieczeństwo tras oraz ich powiązanie z transportem zbiorowym (pkt 7.2.4). Odnogi Green Velo i połączenia ze Svidníkiem odpowiadają tym kierunkom, ponieważ rozszerzają zasięg istniejącej sieci i łączą ją z lokalnymi atrakcjami. [14]

„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030”, uchwalony 27 sierpnia 2018 r., wskazuje utrzymanie i rozwój szlaków, w tym rowerowych o znaczeniu regionalnym, ponadregionalnym i międzynarodowym (część IV, pkt 3.2.3). Dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego przewiduje powiązanie tras gminnych z infrastrukturą Rzeszowa (część VI, pkt 3.4). Uzasadnia to rozwój sieci ponad granicami pojedynczych gmin. Plan regionalny nie wyznacza jednak szczegółowo wszystkich sześciu analizowanych przebiegów. [15]

3.5.2. Powiat rzeszowski

Odniesieniem pozostaje „Strategia Rozwoju Powiatu Rzeszowskiego na lata 2016–2023”, której obowiązywanie przedłużono do końca 2026 r. Cel strategiczny II łączy ochronę środowiska i dziedzictwa kulturowego z ich racjonalnym wykorzystaniem; obejmuje również rozwój infrastruktury rekreacyjno-turystycznej i wspólnej oferty powiatu. W diagnozie wskazano niedostatek wytyczonych i oznakowanych szlaków pieszych i rowerowych. Planowane odnogi, informacja o atrakcjach i miejsca obsługi odpowiadają tym potrzebom. [16–17]

Uchwała z 18 czerwca 2026 r. rozpoczęła przygotowanie strategii na lata 2027–2035; harmonogram zakłada jej przyjęcie w II kwartale 2027 r. Dokumentu tego nie traktuje się jeszcze jako przyjętej podstawy oceny. Koncepcję sieci warto wykorzystać jako wkład do jego opracowania. Strategia powiatowa odnosi się do terenu powiatu rzeszowskiego; dla Rzeszowa i gmin poza powiatem potrzebne są właściwe dokumenty tych samorządów. [18]

3.5.3. Kraj preszowski

„Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021–2030”, zatwierdzony po procedurze środowiskowej uchwałą nr 285/2023 z 11 grudnia 2023 r., stanowi regionalną podstawę strategiczną. Działanie 1.2.1.1 obejmuje rozwój turystyki rowerowej i pieszej w powiązaniu z innymi regionami i obszarami transgranicznymi, a także tras, oznakowania i infrastruktury uzupełniającej. Działanie 3.1.1.7 dotyczy sieci transportu niezmotoryzowanego i jej wyposażenia. Koncepcja połączeń z Polską oraz wspólnej obsługi turystów realizuje te kierunki. [19]

Podstawą przestrzenną jest „Územný plán Prešovského samosprávneho kraja” z 2019 r., z częścią wiążącą ogłoszoną w VZN nr 77/2019. Punkty 9.7.1–9.7.8 przewidują spójną i bezpieczną sieć rowerową, dojazdy do granicy oraz miejsca odpoczynku. Plan wymienia połączenia Nižná Polianka–Oženna i Vyšný Komárník–Barwinek (pkt 9.9.1.1 lit. I oraz 9.9.1.2 lit. a). Stanowi to bezpośrednie odniesienie przestrzenne dla obu wariantów, lecz nie potwierdza bezpieczeństwa ani dopuszczalności wszystkich odcinków dojazdowych. [20]

Zmiany i uzupełnienia nr 1 do planu PSK opublikowano jako projekt do konsultacji. W ocenie wykorzystano zatwierdzony plan z 2019 r.; przed przygotowaniem inwestycji trzeba sprawdzić, czy zmiany zostały już przyjęte. Dla połączenia Olchowiec–Šarbov punktem odniesienia pozostają ogólne ustalenia dotyczące sieci transgranicznej i dokumentacja projektu Dukla–Svidník. W przywołanym wykazie połączeń granicznych planu z 2019 r. nie wskazano go imiennie. [20–21]

3.5.4. Okres Svidník i miasto Svidník

Aktualnym odniesieniem dla okresu jest „Plán rozvoja prioritného okresu Svidník” na lata 2026–2028, zatwierdzony przez MIRRI SR 8 września 2026 r. Rozwój turystyki i aktywnej rekreacji zaliczono w nim do głównych priorytetów. Działanie 2.1 obejmuje produkty tematyczne, w tym trasy rowerowe; działania 2.2 i 2.3 odnoszą się do wspólnego zarządzania ofertą i usług dla odwiedzających. Połączenia z Polską, powiązanie atrakcji oraz serwis i zaplecze pobytu wpisują się w te założenia. Jest to plan rozwoju społeczno-gospodarczego, nie plan przeznaczenia działek. [22]

Uzupełnieniem jest miejski „Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Svidník na roky 2023–2030”, przyjęty 13 grudnia 2023 r. Działanie 2.1.5 przewiduje rozwój ruchu niezmotoryzowanego, połączeń z otoczeniem, stojaków, zadaszeń i ładowania rowerów elektrycznych; działanie 4.1.1 obejmuje małą infrastrukturę i oznakowanie turystyczne. Uzasadnia to rolę Svidníka jako wspólnego punktu obsługi tras. Program miasta nie zastępuje dokumentów pozostałych gmin okresu. [23]

3.5.5. Ocena proponowanych tras

Poniższe zestawienie przedstawia ocenę autorską na podstawie wskazanych dokumentów oraz kart tras. Odniesienia dotyczą funkcji i kierunku rozwoju, a nie formalnego zatwierdzenia śladów GPX.

Trasa	Odniesienie i ocena	Zakres dalszej weryfikacji
Chmielnickie panoramy	Zgodność kierunkowa z rozwojem sieci i udostępnianiem dziedzictwa. [14–16]	Powiązania Rzeszów–Chmielnik–Tyczyn; dojazdy do atrakcji i lokalizacje postojów.
Leśnym traktem	Zgodność kierunkowa z turystyką aktywną i ofertą rekreacyjną. [14–16]	Odcinki leśne i punkty obsługi; osobne odniesienie do gminy Rakszawa poza powiatem rzeszowskim.
Lubieńskie wzgórza	Zgodność kierunkowa z siecią międzygminną i lokalną rekreacją. [14–16]	Powiązania Rzeszów–Lubenia–Tyczyn, dolina Łubenki i miejsca odpoczynku.
Rzeszów–Svidník wariant I	Zgodność kierunkowa; Ożenna–Niżná Polianka wskazane w planie PSK. [14–15, 19–20, 22]	Dokumenty gmin całego przebiegu, także w okresie Bardejov; odcinki z ograniczeniami wskazanymi w karcie.
Rzeszów–Svidník wariant II	Zgodność kierunkowa; Barwinek–Vyšný Komárnik wskazane w planie PSK. [14–15, 19–20, 22]	Bezpieczny przejazd przez rejon graniczny i dojazdy; uwzględnienie gmin okresu Stropkov.
Projekt Dukla–Svidník	Zgodność kierunkowa z powiązaniem transgranicznym i obsługą turystyki. [14–15, 19–20, 22–23]	Weryfikacja według dokumentacji inwestycji, w tym Olchowiec–Šarbov i zagospodarowania nad Ondavą.

3.5.6. Potwierdzenie zgodności na poziomie lokalnym

Potwierdzenie zgodności lokalizacyjnej powinno objąć nałożenie docelowego przebiegu i punktów infrastruktury na działki oraz obowiązujące dokumenty gmin. Po stronie polskiej należy sprawdzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz aktualny stan planowania ogólnego; po stronie słowackiej – właściwe „územné plány obcí” i ich wiążące ustalenia wraz ze zmianami. Dla terenów bez odpowiedniego planu trzeba ustalić z właściwym organem tryb przygotowania danego zamierzenia.

Analizę należy prowadzić osobno dla oznakowania istniejących dróg oraz dla nowych robót i obiektów. Dla każdego odcinka lub punktu warto zapisać numer działki, dokument i oznaczenie terenu, dopuszczalny zakres prac, właściciela lub zarządcę oraz wymagane uzgodnienia. Odrębnie sprawdza się ograniczenia przyrodnicze, leśne, konserwatorskie, wodne i zagrożenia terenowe. Dotyczy to również propozycji z podrozdziału 3.4. Wytyczne WR-D pomagają dobrać rozwiązania techniczne, ale nie zastępują oceny przeznaczenia terenu. [10–13]

Dokumenty regionalne i rozwojowe uzasadniają dalsze przygotowanie całej koncepcji. Warunkiem przejścia do realizacji jest potwierdzenie zgodności konkretnych lokalizacji, dostępności terenów i zakresu prac przez właściwe samorządy oraz zarządców.

3.6. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale

Oznaczenia źródeł są wspólne dla całego opracowania. Każdą pozycję przywołaną w danym rozdziale wymieniono w jego wykazie tylko raz. Stan rozpoznania: październik 2026 r.

- [1] Karta planowanej trasy „Chmielnickie panoramy”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [2] Karta planowanej trasy „Leśnym traktem”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [3] Karta planowanej trasy „Lubieńskie wzgórza”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [4] Karty tras słowackich („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx”). Stan rozpoznania: 12.10.2026 r. Trasy regionalne i lokalne oraz karta SK-12 połączenia Dukla–Svidník. Szczegółowe przebiegi, parametry i źródła pierwotne zawarto w kartach.
- [5] Spotkanie konsultacyjne III. Materiał projektu dotyczący odnóg Green Velo, infrastruktury obsługi i połączeń transgranicznych; w szczególności slajdy 5–6, 10 i 12–15.
- [6] Interreg Polska–Słowacja 2021–2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách” — oficjalny opis projektu, partnerzy, zakres, okres realizacji 1.03.2026–30.11.2027 i wartość 1 313 836,50 EUR. Dostęp: 14–15.10.2026 r.
[Opis projektu](#)
- [7] Zapytanie ofertowe dotyczące analizy potencjału rozwoju turystyki rowerowej. Załącznik nr 1 — opis przedmiotu zamówienia (OPZ), zakres inwentaryzacji, koncepcji, uwarunkowań realizacji i finansowania.
- [8] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant I. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [9] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant II. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [10] UWARUNKOWANIA. Materiał konsultacyjny projektu, części 1–6: własność i dostępność terenu, zarządcy, zgody, lasy i obszary chronione, oznakowanie oraz utrzymanie infrastruktury.
- [11] WR-D-42-1, „Planowanie tras dla rowerów”, wersja 01 z 19.09.2022 r.; rozdz. 7 i 13 — potrzeby użytkowników, obsługa tras i węzły przesiadkowe.
[WR-D-42-1](#)
- [12] WR-D-42-2, „Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów”, wersja 01 z 19.09.2022 r.; rozdz. 9 i 16, w tym tab. 16.1.1 i 16.2.1.
[WR-D-42-2](#)
- [13] WR-D-42-3, „Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach”, wersja 01.1, poprawka z 24.04.2025 r.; rozdz. 4–5.
[WR-D-42-3](#)
- [14] Strategia rozwoju województwa – Podkarpackie 2030. Uchwała nr XXVII/458/20 z 28.09.2020 r.; pkt 1.3.6, 3.5.2 i 7.2.4, s. 74–75, 102, 126–127.
[Dokument strategii](#)
- [15] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030. Uchwała nr LIX/930/18 z 27.08.2018 r.; część IV, pkt 3.2.3, s. 114–116; część VI, pkt 3.4, s. 215–216. Plan obowiązuje od 03.10.2018 r.
[Plan województwa](#) | [Publikacja w BIP](#)

[16] Strategia Rozwoju Powiatu Rzeszowskiego na lata 2016–2023. Przyjęta uchwałą nr XXVIII/279/17 z 17.03.2017 r.; diagnoza, s. 17–18; cel strategiczny II, s. 24–25. Czytać łącznie z uchwałą przedłużającą [17].

[Tekst strategii](#)

[17] Uchwała nr LVIII/476/23 Rady Powiatu Rzeszowskiego. Z 14.12.2023 r.; przedłużenie obowiązywania strategii 2016–2023 do końca 2026 r.

[Uchwała](#)

[18] Uchwała nr XXVI/247/26 Rady Powiatu Rzeszowskiego. Z 18.06.2026 r.; przystąpienie do sporządzenia strategii 2027–2035 i harmonogram prac. Potwierdza rozpoczęcie procedury, nie przyjęcie nowej strategii.

[Uchwała i harmonogram](#)

[19] Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021–2030. Wersja po uwagach z procedury SEA; uchwała nr 285/2023 z 11.12.2023 r. Część strategiczno-programowa C–D, działania 1.2.1.1 i 3.1.1.7, s. 46–47 i 104–105.

[Program i uchwała](#)

[20] Územný plán Prešovského samosprávneho kraja. Uchwała nr 268/2019 z 26.08.2019 r.; część wiążąca: VZN nr 77/2019, skuteczne od 06.10.2019 r.; pkt 9.7–9.9, s. 21–22.

[Plan i załączniki](#) | [Część wiążąca planu PSK](#)

[21] Územný plán PSK Zmeny a doplnky č. 1 – Návrh na prerokovanie. Publikacja projektu zmian do konsultacji z 24.11.2025 r.; materiał do monitorowania aktualności planu.

[Projekt zmian](#)

[22] Plán rozvoja prioritného okresu Svidník na lata 2026–2028. Zatwierdzony 08.09.2026 r.; rozdz. 3.3, s. 20–21 oraz załącznik nr 1, działanie 2, s. 2 załącznika. Aktualne odniesienie okresowe zamiast wcześniejszego planu NRO 2022–2026.

[Plan rozwoju okresu](#)

[23] Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Svidník na roky 2023–2030. Uchwała nr 128/2023 z 13.12.2023 r.; działania 2.1.5 i 4.1.1. W pliku PDF: s. 78, 87, 91 i 94 (numeracja pliku, nie stopki).

[Program miasta](#) | [Informacja o przyjęciu](#)

IV. Analiza uwarunkowań realizacji

Realizacja koncepcji sieci rowerowej łączącej Aglomerację Rzeszowską z obszarem Svidníka wymaga potwierdzenia dostępności terenu, uzgodnienia zakresu prac oraz uwzględnienia ograniczeń przyrodniczych i przestrzennych. Rozdział IV wskazuje warunki przejścia od proponowanych przebiegów do tras możliwych do oznakowania, wyposażenia i utrzymania. Analiza obejmuje trzy planowane polskie odnogi Green Velo, dwa warianty połączenia Rzeszów–Svidník oraz projektowaną trasę Dukla–Svidník.

Punktem wyjścia jest wykorzystanie istniejących dróg i infrastruktury oraz ograniczenie nowych ingerencji do odcinków niezbędnych dla ciągłości i bezpieczeństwa sieci. Zakres przygotowania zależy od lokalizacji i rodzaju działania: oznakowania szlaku, poprawy przejezdności, budowy nowego odcinka albo urządzenia miejsca odpoczynku. Zgodność koncepcji z kierunkami rozwoju regionów, omówiona w podrozdziale 3.5, wymaga uzupełnienia o ustalenia dotyczące konkretnych nieruchomości i robót.

4.1. Identyfikacja barier formalnoprawnych i środowiskowych

Najistotniejsze bariery dotyczą rozproszenia własności i kompetencji zarządców, dopuszczalności prac na terenach chronionych oraz pogodzenia bezpieczeństwa rowerzystów z ograniczeniem ingerencji w środowisko. Poniższe rozpoznanie wskazuje warunki realizacji i miejsca wymagające dalszych ustaleń. Szczegółową kwalifikację poszczególnych odcinków należy przeprowadzić na podstawie aktualnego śladu, danych ewidencyjnych, zakresu robót i wizji terenowej. [1–4, 8–10]

4.1.1. Podstawa ministerialna i zakres wymagań

Podstawą techniczną po stronie polskiej są rekomendowane przez Ministra Infrastruktury wytyczne WR-D-42-1 dotyczące planowania tras, WR-D-42-2 dotyczące projektowania dróg dla rowerów oraz WR-D-42-3 dotyczące przejazdów i infrastruktury na skrzyżowaniach. Przyjmują one wymagania bezpieczeństwa, spójności, bezpośredniości, wygody i atrakcyjności. W analizowanym przedsięwzięciu oznacza to konieczność rozwiązania przerw w przebiegu, kolizji z ruchem samochodowym i barier terenowych przed udostępnieniem kompletnej oferty. Samo ustawienie drogowych znaków nie usuwa tych problemów. [11–13]

WR-D stanowią zbiór zasad wiedzy technicznej przeznaczony do dobrowolnego stosowania. Wiążące wymagania dla inwestycji drogowych wynikają m.in. z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, z późniejszymi zmianami. Dobór rozwiązania zależy od rodzaju drogi, zakresu przedsięwzięcia i warunków miejscowych. Turystycznego szlaku prowadzącego po istniejących drogach nie należy utożsamiać z nowo budowaną drogą dla rowerów. [24]

Po stronie słowackiej odniesieniem są resortowe warunki techniczne TP 085 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry”, uzupełniane w zakresie oznakowania przez TP 117. Część zapisów TP 085 została zastąpiona nowszymi zasadami wskazanymi w oficjalnym wykazie Slovenská správa ciest. Wspólna koncepcja powinna zapewniać ciągłość informacji i porównywalny standard użytkowy, przy zachowaniu przepisów i procedur właściwych dla każdego państwa. [25]

4.1.2. Dostępność gruntów i odpowiedzialność zarządców

Przebiegi obejmują drogi różnych kategorii, odcinki wewnętrzne i leśne oraz tereny przewidziane pod małą infrastrukturę. Dla każdego fragmentu trzeba ustalić właściciela, zarządcę, warunki dostępności i tytuł prawny wymagany do planowanych prac. Powszechna możliwość przejazdu drogą publiczną nie upoważnia do samodzielnego montażu znaków, wiat lub stacji napraw. Na terenach prywatnych i drogach wewnętrznych niezbędne jest potwierdzenie zasad korzystania; brak trwałego uzgodnienia może wymusić zmianę przebiegu. [10, 26–27]

Koordinator sieci powinien prowadzić wspólny rejestr uzgodnień, natomiast obowiązki utrzymania poszczególnych odcinków i urządzeń przypisać właściwym partnerom. Dotyczy to także usuwania uszkodzeń, aktualizacji oznakowania i informowania o zamknięciach. Uzgodnienia muszą objąć samorządy poza powiatem rzeszowskim oraz słowackie okresy Bardejov i Stropkov. [8–10]

4.1.3. Oznakowanie i przygotowanie robót

Na polskich drogach publicznych oznakowanie stanowiące element organizacji ruchu wymaga przygotowania i zatwierdzenia odpowiedniego projektu. Należy rozróżnić zarządcę drogi od organu zarządzającego ruchem oraz ustalić zasady prowadzenia prac w pasie drogowym. Szczęólnego uzgodnienia wymagają skrzyżowania, włączenia do Green Velo i przejazdu w korytarzu Barwinek–Vyšný Komárnik. Dostępność przekroczenia granicy nie rozstrzyga o bezpieczeństwie dojazdu rowerem. [11–13, 26]

Dla budowy lub przebudowy odcinków, odwodnienia, kładek, wiat i innych urządzeń trzeba określić właściwy tryb budowlany. W Polsce zależy on od kwalifikacji robót według Prawa budowlanego; na Słowacji podstawą jest ustawa nr 25/2025 Z. z., z uwzględnieniem przepisów przejściowych. Nie można przyjąć jednego trybu dla całego szlaku ani zakładać, że każde wyposażenie wymaga pozwolenia lub jest zwolnione z formalności. Odrębnie sprawdza się zgodność lokalizacji z dokumentacją przestrzenną oraz wymagania dotyczące zajęcia gruntów rolnych i leśnych. [27–28; por. 3.5]

4.1.4. Dziedzictwo kulturowe i koordynacja transgraniczna

Przy planowaniu tablic, parkingów i miejsc odpoczynku w sąsiedztwie zabytków trzeba sprawdzić granice ochrony oraz wymagane pozwolenia lub uzgodnienia konserwatorskie. Dotyczy to m.in. otoczenia zespołu w Julinie, kościoła w Haczowie, cerkwi w Bodružalu i Ladomirovej oraz miejsc pamięci pogranicza. Zakres wymagań wynika z formy ochrony i planowanej ingerencji, a nie z samej bliskości atrakcji. [1–4, 9, 38]

Dla połączeń transgranicznych potrzebne są uzgodnione punkty styku, zakres prac partnerów i zasady utrzymania po obu stronach granicy. W korytarzu Olchowiec–Šarbov należy oprzeć dalsze działania na dokumentacji projektu Dukla–Svidník i zweryfikować posiadane zgody. Ujęcie trasy w projekcie lub aplikacji nie potwierdza zakończenia procedur dla wszystkich jej elementów. [4, 6, 10]

4.1.5. Ochrona przyrody i dostęp do lasów

W Polsce obecność obszaru Natura 2000 nie oznacza automatycznego zakazu prowadzenia trasy. Ograniczeniem jest możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony, siedliska i gatunki, również łącznie z innymi przedsięwzięciami. Potrzebę decyzji środowiskowej ocenia się według rzeczywistego zakresu inwestycji i przepisów kwalifikujących przedsięwzięcia. Niezależnie od tej kwalifikacji może być konieczna ocena oddziaływania na Natura 2000 w trybie art. 96–103 ustawy o ocenach oddziaływania na środowisko. Trzeba też sprawdzić ochronę gatunkową, warunki usuwania roślinności i ewentualne obowiązki dotyczące prac w ciekach. [29]

Dla wariantu I i korytarza Dukła–Svidník szczególne znaczenie ma weryfikacja relacji do Magurskiego Parku Narodowego i obszarów Natura 2000 Beskid Niski oraz Ostoja Magurska. Regulamin MPN wprowadzony zarządzeniem nr 12/2026 dopuszcza turystykę rowerową po drogach publicznych, wyznaczonych szlakach rowerowych i drogach zakładowych wskazanych przez dyrektora, od wschodu do zachodu słońca. Należy porównać przebieg z aktualnym wykazem udostępnionych dróg; szlak pieszy nie jest automatycznie trasą rowerową. [29, 32]

Na polskich odcinkach leśnych należy uwzględnić zasady udostępniania, prace gospodarcze i czasowe zakazy wstępu. Oznakowanie, zmiana nawierzchni i wyposażenie wymagają ustaleń z zarządcą gruntu. Po stronie słowackiej ustawa o lasach nr 326/2005 Z. z. ogranicza jazdę rowerem poza drogami leśnymi i wyznaczonymi trasami. Dodatkowe ograniczenia wynikają ze stopnia ochrony przyrody; już przy drugim stopniu § 13 ust. 2 lit. i ustawy nr 543/2002 Z. z. przewiduje zgodę organu ochrony przyrody na budowę i wyznaczenie trasy rowerowej. Nie należy utożsamiać tego stopnia ochrony z samym statusem Natura 2000. [30–31]

W rejonie słowackiego pogranicza istotnym odniesieniem jest obszar ptasi Laborecká vrchovina. Oficjalny wykaz obejmuje m.in. obręby Šarbov, Vyšná i Nižná Pisaná, Vyšný i Nižný Komárník, Bodružal oraz Ladomirová. Wymaga to sprawdzenia dokładnych przecięć z wariantem II i trasą Dukła–Svidník, a także zakresu robót i wpływu użytkowania. Procedurę oceny wpływu na Natura 2000 określa m.in. § 28 słowackiej ustawy o ochronie przyrody. [31, 33–34]

4.1.6. Wody, rzeźba terenu i krajobraz

Odcinki w dolinach Wisłoka, Wisłoki i Sanu oraz w rejonie Ondavy i Ladomírki wymagają kontroli na aktualnych mapach zagrożenia powodziowego. Lokalizacje odpoczynku, zasilania i urządzeń serwisowych należy wybierać z uwzględnieniem zalewania i możliwości ewakuacji. Prace przy wodach, przepustach i wałach mogą wymagać odrębnych zgód. W Polsce dopuszczenie jazdy rowerem wzdłuż wału nie stanowi zgody na ingerencję w jego konstrukcję, wbijanie słupków czy budowę urządzeń. [35–36]

Plan województwa podkarpackiego wskazuje osuwiska jako ograniczenie inwestowania na pogórzach, szczególnie Strzyżowskim i Dynowskim. Dla odcinków na stokach potrzebne są dane SOPO i ocena lokalnych warunków gruntowo-wodnych. Plan kraju preszowskiego zaleca prowadzenie tras po istniejących ciągach, ochronę mokradeł i korytarzy ekologicznych, a dla określonych odcinków przygranicznych na terenach chronionych także materiały naturalne i zabezpieczenia przeciwerozyjne. Przemawia to za ograniczaniem poszerzeń, wycinki i rozpraszania infrastruktury w otwartym krajobrazie. [15, 20, 37]

4.1.7. Najważniejsze bariery dla proponowanych tras

Poniższe zestawienie określa priorytety dalszego rozpoznania. Wskazane obszary są strefami weryfikacji, a nie wykazem potwierdzonych kolizji prawnych lub środowiskowych. Szczegółowy przebieg i parametry pozostają w kartach tras.

Trasa	Obszar i potencjalna bariera	Działanie przed realizacją
Chmielnickie panoramy	Rzeszów–Chmielnik–Tyczyn: ciągłość przebiegu i włączeń, dostępność fragmentu ze schodami; warunki stokowe.	Uzgodnić przebieg i oznakowanie z zarządcami; sprawdzić rozwiązanie bariery schodów i miejsca robót w danych SOPO.
Leśnym traktem	Wydrze–Julin–Trzeboś–Sokołów Małopolski–Trzebuska: dostęp do dróg leśnych, ingerencja w nawierzchnię i otoczenie Julina.	Ustalić zarządców i zasady oznakowania; ocenić odwodnienie i zakres utwardzeń; wykorzystać istniejący MOR w rejonie Julina.
Lubieńskie wzgórza	Budziwój–Siedliska–Lubenia–Hermanowa: potwierdzenie powiązania z Green Velo, odcinki stokowe i dolina Łubenki.	Potwierdzić ciągłość połączenia; sprawdzić zagrożenia gruntowo-wodne oraz działki pod miejsca odpoczynku.
Rzeszów–Svidník wariant I	Sygnaty ograniczeń dostępu w Połomi, Gliniku Charzewskim i Jedliczu; rejon Świątkowa–Grab–Ożenna i MPN.	Zweryfikować ostrzeżenia z karty oraz drogi udostępnione rowerom; uzgodnić ewentualne objazdy i kontynuację przez Niżną Poliankę.
Rzeszów–Svidník wariant II	Rejon ul. Piwarskiego w Iwoniczu-Zdroju; korytarz Barwinek–Komárnik; obszary chronione w kierunku Bodrużala i Ładomirovej.	Potwierdzić dostępność wskazanego fragmentu i bezpieczeństwo dojazdu do granicy; sprawdzić ochronę przyrody i lokalizację urządzeń przy zabytkach.
Dukla–Svidník	Korytarz Olchowiec–Šarbov–Vyšná i Nižná Pisaná–Svidník: drogi leśne, relacja do terenów chronionych oraz zakres planowanych robót.	Zweryfikować dokumentację i zgody projektu; skoordynować nawierzchnię, ochronę przed erozją oraz obsługę turystów z partnerem słowackim.

Ostrzeżenia zapisane w kartach na podstawie aplikacji wymagają potwierdzenia u zarządców i w terenie. [1–4, 8–13, 15, 20, 24–38]

4.1.8. Kolejność rozstrzygania barier

Przed zatwierdzeniem przebiegów należy sporządzić rejestr odcinków i lokalizacji infrastruktury, łączący dane o działce i zarządcy, rodzaju działania, ograniczeniach ochronnych, potrzebnych uzgodnieniach oraz podmiocie odpowiedzialnym. W pierwszej kolejności trzeba rozstrzygnąć kwestie mogące przerwać ciągłość trasy: brak dostępu, niedopuszczenie ruchu rowerowego lub brak możliwości bezpiecznego połączenia.

Do dalszego przygotowania można kierować odcinki o potwierdzonej dostępności i określonej ścieżce uzgodnień. Tam, gdzie warunki ochrony lub stan prawny uniemożliwią realizację przyjętego rozwiązania, należy skorygować przebieg albo lokalizację infrastruktury, zachowując funkcję połączenia między gminami i obiema stronami granicy.

4.2. Wskazanie instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą

Utrzymanie istniejących i planowanych tras Aglomeracji Rzeszowskiej i obszaru Svidníka wymaga przypisania obowiązków zgodnie z kategorią drogi, własnością obiektu i zawartymi porozumieniami. Dla całej sieci proponuje się wspólną koordynację informacji, standardów i rozwoju. Zarządca drogi, opiekun oznakowania i administrator mapy online mogą być odrębnymi podmiotami; ich zadania należy określić dla każdego odcinka i obiektu. [10, 26, 39, 41]

4.2.1. Instytucje po stronie polskiej

Podział odpowiedzialności określają art. 19–20 ustawy o drogach publicznych. Zestawienie wskazuje zarządców ustawowych oraz jednostki wykonujące ich zadania. [26, 40]

Instytucja	Zakres odpowiedzialności
Wójtowie i burmistrzowie właściwych gmin	Drogi gminne i ich infrastruktura rowerowa. Gminy mogą także utrzymywać własne miejsca odpoczynku, parkingi i urządzenia serwisowe albo powierzać te zadania swoim jednostkom.
Prezydent Miasta Rzeszowa Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie	Drogi publiczne w granicach Rzeszowa, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Istotne dla miejskich odcinków sieci oraz wyprowadzenia tras w kierunku sąsiednich gmin.
Zarząd Powiatu Rzeszowskiego Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie	Drogi powiatowe należące do powiatu rzeszowskiego, w tym utrzymanie nawierzchni i urządzeń drogowych. Poza jego granicami właściwe są zarządy innych powiatów i ich jednostki drogowe.
Zarząd Województwa Podkarpackiego Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie	Drogi wojewódzkie poza miastami na prawach powiatu. Współpraca przy odcinkach prowadzonych w ich pasach drogowych, skrzyżowaniach i połączeniach z infrastrukturą rowerową.
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA Oddział w Rzeszowie	Drogi krajowe pozostające w jego zarządzie. Uzgodnienia dotyczą zwłaszcza przekroczeń tych dróg, dojazdów i powiązań w rejonie granicy. W Rzeszowie obowiązuje wskazany wyżej wyjątek kompetencyjny.

Na terenach leśnych partnerami są właściwe nadleśnictwa Lasów Państwowych oraz inni zarządcy lasów; regionalnie istotna jest RDLP w Krośnie. W Magurskim Parku Narodowym należy uwzględnić kompetencje dyrektora parku. Wykorzystanie gruntów i urządzeń wodnych uzgadnia się z PGW Wody Polskie, w tym właściwymi jednostkami RZGW w Rzeszowie, lub innym faktycznym zarządcą. Właściwość i własność trzeba potwierdzić dla konkretnej nieruchomości. [10, 30, 32, 45]

Oznakowanie drogowe wymaga udziału organu zarządzającego ruchem: starosty na drogach powiatowych i gminnych, marszałka na wojewódzkich oraz Generalnego Dyrektora DKiA na krajowych. W Rzeszowie zadanie to pełni prezydent miasta, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Organ zatwierdzający organizację ruchu nie musi być podmiotem utrzymującym drogę. [26]

4.2.2. Instytucje po stronie słowackiej

Na Słowacji własność i zarządzanie drogami reguluje ustawa nr 135/1961 Zb. Kluczowe są kraj preszowski, państwowi zarządcy dróg oraz miasta i gminy. Dla samodzielnej infrastruktury rowerowej należy dodatkowo sprawdzić właściciela: drogi lokalne dla ruchu niezmotoryzowanego mogą należeć również do innych podmiotów niż gmina. [41]

Instytucja	Zakres odpowiedzialności
Prešovský samosprávny kraj Správa a údržba ciest PSK	Kraj preszowski jest zasadniczo właścicielem dróg II i III klasy, a SÚC PSK odpowiada za zarządzaną sieć. W rejonie Svidníka działa jednostka Oblasť Svidník. Urząd PSK prowadzi także działania dotyczące rozwoju regionalnej infrastruktury rowerowej. [41–42]
Slovenská správa ciest SSC	Podstawowy zarządca państwowych dróg I klasy. Właściwy partner przy wykorzystaniu ich odcinków i uzgadnianiu skrzyżowań; dla konkretnej drogi należy potwierdzić zarządcę w ewidencji. Autostrady i drogi ekspresowe pozostają w odrębnym systemie zarządzania. [41]
Mesto Svidník i pozostałe miasta oraz gminy	Własne drogi lokalne, komunalna infrastruktura rowerowa i wyposażenie. Każda gmina odpowiada w granicach swoich kompetencji i powierzonego majątku; miasto Svidník nie jest zarządcą całej sieci w okresie Svidník. [41]
Technické služby mesta Svidník	Jednostka wykonująca m.in. czyszczenie i naprawy powierzonych dróg lokalnych, utrzymanie odwodnienia oraz montaż oznakowania. Obsługa nowych obiektów rowerowych wymaga określenia zakresu ich powierzenia. [43]
Zarządcy lasów, wód i pozostałych nieruchomości	Dla gruntów pozostających w ich zarządzie partnerami mogą być LESY Slovenskej republiky, š. p., inni gospodarujący lasami oraz Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. Dostęp, roboty i utrzymanie wyposażenia uzgadnia się z faktycznym właścicielem lub zarządcą. [31, 36, 45]

Okresný úrad Svidník pełni funkcje administracji państwowej, a nie samorządowego zarządcy wszystkich dróg w okresie. W sprawach drogowych urzędy okresowe wykonują zadania dotyczące dróg II i III klasy, w tym określania oznakowania; dla dróg I klasy właściwy jest urząd w siedzibie kraju, a dla lokalnych i celowych – gmina. Dwa warianty połączenia wymagają także współpracy z podmiotami właściwymi dla obszarów Bardejova i Stropkova. [8–9, 41, 44]

Instytucje wydające decyzje i opinie środowiskowe, budowlane lub konserwatorskie uczestniczą w przygotowaniu przedsięwzięć zgodnie z podrozdziałem 4.1. Samo wydanie zgody przez RDOŚ w Rzeszowie, właściwy słowacki urząd okresowy czy organ ochrony zabytków nie oznacza przejęcia utrzymania trasy. Również rola ekspercka Štátna ochrana prírody SR jest odrębna od zarządzania infrastrukturą. [29, 34, 38]

4.2.3. Proponowany model współpracy i utrzymania

Rekomenduje się powierzenie Powiatowi Rzeszowskiemu koordynacji sieci po stronie polskiej, z miastem Svidník jako partnerem koordynującym współpracę po stronie słowackiej. Jest to propozycja organizacyjna wymagająca uzgodnienia między partnerami. Nie oznacza przejęcia przez te samorządy obowiązków wszystkich zarządców ani zobowiązań innych gmin. Model nawiązuje do materiałów konsultacyjnych, które wskazują jednego koordynatora sieci i zadania przypisane partnerom. [10, 39]

Porozumienie powinno określać zasięg współpracy, osoby kontaktowe, zakres zadań, finansowanie utrzymania oraz sposób reagowania na zgłoszenia. Wspólny zespół roboczy może uzgadniać standard informacji i przeglądów, zachowując przepisy każdego państwa. Organizacje turystyczne, stowarzyszenia rowerowe i przedsiębiorcy mogą wspierać promocję, zbieranie uwag i usługi; konkretne obowiązki utrzymania wymagają osobnego powierzenia.

Zadanie	Odpowiedzialny podmiot	Zakres do ustalenia
Nawierzchnia i obiekty drogowe	Właściwy zarządca drogi lub obiektu	Kontrola stanu, naprawy, przejezdność i informowanie o ograniczeniach.
Oznakowanie szlaku i tablice	Podmiot wskazany dla danego elementu	Montaż zgodny z uzgodnieniami, przeglądy, wymiana i aktualizacja treści; współpraca z zarządcą drogi.
Miejsca odpoczynku i urządzenia	Właściciel albo wyznaczony operator	Sprzątanie, naprawy, przeglądy; dla ładowarek również obsługa techniczna i koszty energii.
Mapa Komoot i informacja PL/SK	Administrator wskazany przez partnerów	Aktualizacja przebiegów, statusu tras i komunikatów na podstawie danych od zarządców.
Rozwój i wspólna promocja	Koordinator wraz z partnerami	Harmonogram działań, wspólne materiały, monitoring i przygotowanie kolejnych przedsięwzięć.

Zestawienie przedstawia proponowany podział zadań z uwzględnieniem kompetencji zarządców. [10, 26, 39, 41]

Dla trzech polskich odnóg Green Velo pierwszymi partnerami lokalnymi powinny być: Rzeszów, Chmielnik i Tyczyn dla „Chmielnickich panoram”; Rakszawa i Sokołów Małopolski dla trasy „Leśnym traktem”; Rzeszów, Lubenia i Tyczyn dla „Lubińskich wzgórz”. Rakszawa leży w powiecie łańcuckim, dlatego współpraca musi wykraczać poza powiat rzeszowski. Wskazanie gmin nie przesądza o zarządcy wszystkich odcinków w ich granicach. [1–3, 10]

Dwa warianty Rzeszów–Svidník wymagają porozumień z właściwymi samorządami i zarządcami na całym przebiegu. Dla projektu Dukla–Svidník punktem wyjścia są obowiązki Gminy Dukla jako partnera wiodącego i miasta Svidník jako partnera projektu oraz dokumenty dotyczące utrzymania jego rezultatów. Włączenie tej trasy do szerszej sieci powinno zachować istniejący podział zadań. [6, 8–9]

Przed udostępnieniem nowych odcinków należy sporządzić rejestr odpowiedzialności obejmujący drogę lub działkę, właściciela, zarządcę, opiekuna oznakowania, operatora wyposażenia i źródło finansowania. Dla istniejących szlaków trzeba potwierdzić dotychczasowe ustalenia. Zaleca się wspólny przegląd przed sezonem i kontrolę po poważnych zdarzeniach pogodowych. Zgłoszenia użytkowników powinny trafiać do właściwego zarządcy, a informacja o ograniczeniach – do administratora mapy. [10, 39]

4.3. Możliwości uzyskania zezwoleń i przeprowadzenia konsultacji społecznych

Możliwość wdrożenia proponowanych tras zależy od dostępności terenu oraz zakresu planowanych prac. Najmniej rozbudowanych procedur można oczekiwać przy wykorzystaniu istniejących, legalnie dostępnych dróg bez ingerencji budowlanej. Nowe nawierzchnie, obiekty i wyposażenie wymagają odrębnej kwalifikacji. Dla całej sieci należy skoordynować uzgodnienia właścicielskie, postępowania administracyjne i konsultacje z użytkownikami, z zachowaniem przepisów polskich i słowackich. [10, 26–29, 41]

Poniższa ocena określa sposób przygotowania przedsięwzięć, bez przesądzania o wydaniu decyzji dla konkretnych odcinków. Przebieg w Komoot i opis w karcie trasy są materiałem koncepcyjnym; stan uzyskanych zgód trzeba potwierdzić w dokumentacji każdego zadania.

4.3.1. Przygotowanie uzgodnień i ocena zakresu procedur

Przed wystąpieniem do instytucji wskazanych w podrozdziale 4.2 należy ustalić inwestora lub wnioskodawcę i podzielić trasę na odcinki o jednakowej sytuacji prawnej. Dla każdego potrzebne są: mapa z działkami, wskazanie właściciela i zarządcy, opis robót lub oznakowania, lokalizacje wyposażenia oraz informacja o planowanym utrzymaniu. Ślad GPX pomaga ustalić przebieg, ale nie zastępuje map i opracowań wymaganych w danej procedurze. [10, 26–28]

Działanie lub lokalizacja	Zakres przygotowania
Przebieg po istniejącej drodze bez robót	Potwierdzenie dopuszczenia ruchu rowerowego i zasad dostępności. Uzgodnienie formalnego wyznaczenia szlaku na terenach, gdzie jest to wymagane. Sam przejazd ogólnodostępną drogą nie jest inwestycją budowlaną.
Oznakowanie i mała infrastruktura	Uzgodnienie lokalizacji z właścicielem lub zarządcą; dla znaków drogowych właściwa procedura organizacji ruchu. Ustalenie, czy montaż konkretnego obiektu podlega zgłoszeniu, pozwoleniu lub zwolnieniu.
Budowa lub przebudowa odcinka	Zapewnienie prawa do terenu, sprawdzenie ustaleń przestrzennych, opracowanie projektu i ustalenie trybu budowlanego. W zależności od zakresu także postępowania środowiskowe i uzgodnienia branżowe.
Lokalizacja w lesie, przy wodach lub na obszarze chronionym	Dodatkowa weryfikacja ograniczeń i zgód właściwych dla terenu. Może dotyczyć również samego wyznaczenia szlaku. W razie kolizji należy rozważyć zmianę przebiegu lub lokalizacji wyposażenia.

Wymagania wynikające z ochrony obszaru mogą dotyczyć każdego rodzaju działania. [10, 26–29, 31, 34, 41, 46–47]

Dla trzech polskich odnóg Green Velo celowe jest rozpoczęcie od potwierdzenia ciągłości dostępnych dróg i uzgodnienia punktów włączenia. W dwóch wariantach Rzeszów–Svidník pierwszeństwo powinny mieć fragmenty wskazane w kartach jako wymagające weryfikacji dostępu oraz połączenia przygraniczne. Dla Dukla–Svidník trzeba wykorzystać dokumentację prowadzonego projektu i sprawdzić, które uzgodnienia obejmują planowane działania. [1–3, 6, 8–10]

Etapowanie może ograniczyć zakres jednocześnie prowadzonych postępowań, jeżeli kolejne etapy tworzą funkcjonalne i bezpieczne połączenia. Nie powinno pozostawiać nieuzgodnionej przerwy w trasie ani służyć pomijaniu łącznego oddziaływania inwestycji.

4.3.2. Uzyskiwanie zgód po stronie polskiej

W pierwszej kolejności należy uzgodnić możliwość prowadzenia i utrzymania trasy z właścicielami gruntów oraz zarządcami dróg. Na terenach niepublicznych warunki korzystania warto utrwalić w umowie określającej przebieg, dostępność, zakres prac, odpowiedzialność i zasady zakończenia współpracy. Jeżeli planowane są roboty, inwestor musi dysponować odpowiednim prawem do nieruchomości. [10, 27]

Dla oznakowania stanowiącego element organizacji ruchu przygotowuje się projekt i uzyskuje zatwierdzenie właściwego organu. Lokalizację urządzeń w pasie drogowym oraz prowadzenie prac uzgadnia się z zarządcą drogi; odrębne zezwolenia dotyczą sytuacji przewidzianych w art. 39–40 ustawy o drogach publicznych. Zakres formalności zależy m.in. od charakteru urządzenia i związku prac z zarządzaniem drogą. [26]

Budowę i przebudowę kwalifikuje się według Prawa budowlanego, ustalając, czy potrzebne jest pozwolenie, zgłoszenie czy zastosowanie zwolnienia. Równolegle trzeba sprawdzić zgodność przestrzenną i potrzebę wcześniejszego rozstrzygnięcia środowiskowego. Nie każda trasa wymaga decyzji środowiskowej, a ocena Natura 2000 może być konieczna również poza postępowaniem o taką decyzję. Warunki ochrony przyrody i zabytków opisano w podrozdziale 4.1. [27, 29, 38]

Na wałach przeciwpowodziowych art. 179 Prawa wodnego wymaga zgody właściciela na wykonanie drogi rowerowej lub wyznaczenie szlaku. Do wniosku potrzebne są informacje o planowanych działaniach i mapa, a przy oznakowaniu także sposób montażu. Osobno ocenia się wymagania wynikające z ingerencji w wał, ciek lub urządzenia wodne. [46]

4.3.3. Uzyskiwanie zgód po stronie słowackiej

Po stronie słowackiej należy uzgodnić dostęp do gruntów i zakres ingerencji z ich właścicielami lub zarządcami. Dla oznakowania drogowego właściwy tryb wynika z ustawy nr 135/1961 Zb.; kompetencje są podzielone między urzędy okresowe, urząd w siedzibie kraju i gminy, zależnie od kategorii drogi. Stanowisko zarządcy drogi i rozstrzygnięcie organu administracyjnego pełnią różne funkcje. [41]

Dla przedsięwzięć budowlanych objętych nowym trybem ustawa nr 25/2025 Z. z. przewiduje uzgodnienie zamierzenia budowlanego, decyzję „rozhodnutie o stavebnom zámere” oraz weryfikację projektu „overenie projektu stavby”. W przypadkach ustawowych stosuje się zgłoszenie „ohlásenie” lub zwolnienie. Inwestor wraz z projektantem powinien ustalić właściwy tryb, zebrać wymagane stanowiska i uwzględnić przepisy przejściowe. Dla budowli drogowych znaczenie mają także kompetencje specjalnych organów budowlanych. [28, 41]

Zakres oceny środowiskowej ustala się na podstawie ustawy nr 24/2006 Z. z., a wymogi ochrony przyrody i lasów – odrębnych przepisów. Dla rejonu Svidníka istotne jest sprawdzenie oddziaływań na obszary chronione i zasad wyznaczania szlaków w lasach. Wstępne spotkanie z organem może wyjaśnić potrzebną dokumentację, lecz nie stanowi zgody na realizację. [31, 34, 47]

4.3.4. Udział społeczeństwa i konsultacje lokalne

Konsultacje należy prowadzić na dwóch poziomach: jako udział społeczeństwa wymagany w określonych postępowaniach oraz jako dialog roboczy służący wyborowi przebiegu i wyposażenia. Spotkania projektowe mogą wspierać przygotowanie inwestycji, ale nie zastępują formalnej procedury ani zgody właściciela gruntu.

W Polsce przy wydawaniu decyzji wymagających udziału społeczeństwa ustawa o ocenach oddziaływania na środowisko przewiduje udostępnienie dokumentacji i 30 dni na uwagi oraz wnioski. Organ rozpatruje

zgłoszenia i przedstawia sposób ich uwzględnienia w uzasadnieniu decyzji. Nie oznacza to obowiązku przeprowadzenia takiej procedury dla każdego oznakowanego szlaku. [29]

Na Słowacji udział społeczeństwa w ocenie środowiskowej określa ustawa nr 24/2006 Z. z. Na etapie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia przewiduje ona 30 dni na pisemne stanowiska; gmina może zorganizować publiczne omówienie we współpracy z inwestorem. W obu państwach zmiana dokumentów planistycznych podlega odrębnym zasadom udziału mieszkańców. Terminy i formy należy ustalić dla konkretnego postępowania. [47–48]

Niezależnie od tych obowiązków rekomenduje się konsultowanie koncepcji przed utrwaleniem rozwiązań projektowych. WR-D-42-1 wskazują na wykorzystanie wiedzy mieszkańców i organizacji społecznych oraz analizę ich propozycji. Dla analizowanej sieci proponuje się następujący sposób działania. [11]

Etap konsultacji	Proponowane działania
Udostępnienie materiałów	Opublikować mapy i krótkie opisy zmian w językach polskim i słowackim, z czytelnym rozróżnieniem tras istniejących i planowanych. Zapewnić również dostęp do materiałów w urzędach.
Zbieranie uwag lokalnych	Zaprosić mieszkańców, właścicieli gruntów, rolników, organizacje rowerowe, zarządców lasów i atrakcji oraz branżę turystyczną. Łączyć formularz uwag z rozmowami i wizją terenową w miejscach spornych.
Uzgodnienie punktów styku	Zorganizować wspólne spotkanie partnerów PL/SK dotyczące dojazdów do granicy, ciągłości oznakowania, dostępności sezonowej i odpowiedzialności za utrzymanie.
Rozpatrzenie i publikacja wyników	Przygotować rejestr uwag z odpowiedziami i uzasadnieniem zmian lub odmowy ich wprowadzenia. Opublikować poprawione mapy i wskazać kwestie wymagające dalszych uzgodnień.

W aglomeracji konsultacje powinny dotyczyć szczególnie bezpieczeństwa skrzyżowań, dostępu do posesji i pól oraz lokalizacji miejsc odpoczynku. W rejonie pogranicza należy dodatkowo omówić ruch turystyczny w lasach, ograniczenia ochronne i utrzymanie odcinków oddalonych od zabudowy. Komoot może wspierać prezentację przebiegu; formalne uwagi trzeba kierować kanałem wskazanym przez organizatora lub właściwy organ.

Współpraca polsko-słowacka powinna zapewnić zgodność rozwiązań po obu stronach granicy. Odrębne postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko zależy od przesłanek ustawowych, w tym możliwości znaczącego oddziaływania, a nie od samej nazwy połączenia. [29, 47]

4.4. Wskazanie niezbędnych działań technicznych i organizacyjnych

Realizacja koncepcji wymaga połączenia prac terenowych z przygotowaniem trwałego systemu zarządzania. W pierwszej kolejności należy zapewnić legalną dostępność, ciągłość i bezpieczeństwo przejazdu, następnie uzupełniać oznakowanie i zaplecze. Działania obejmują istniejącą sieć oraz trzy planowane polskie odnogi Green Velo, dwa warianty Rzeszów–Svidník i projektowaną trasę Dukla–Svidník.

Zakres robót powinien wynikać z wizji terenowej i projektu właściwego dla danego odcinka. Karty tras wskazują przebieg oraz miejsca wymagające sprawdzenia, lecz nie zastępują inwentaryzacji technicznej. Poniższe działania są rekomendacjami wdrożeniowymi; ustalenia potwierdzone podczas wcześniejszych wizji odróżniono od potrzeb dalszego rozpoznania.

4.4.1. Przygotowanie techniczne i poprawa istniejących tras

Inwentaryzacja inwestycyjna i ustalenie standardu. Należy dokładnie przejechać trasy, porównać ślady GPX z rzeczywistym przebiegiem oraz oznaczyć przeszkody, brakujące połączenia i miejsca konfliktów. Rejestr powinien zawierać lokalizację, zdjęcie, opis problemu, datę kontroli i propozycję rozwiązania. Dla każdego odcinka trzeba określić funkcję, odbiorców i docelowe warunki przejazdu, uwzględniając rowery z bagażem oraz potrzeby użytkowników o różnych możliwościach. [11]

Nawierzchnie i odwodnienie. Po rozpoznaniu uszkodzeń należy dobrać naprawy nawierzchni, poprawę odpływu wody i zabezpieczenia przeciwoerozyjne. Na stokach i w dolinach konieczne jest uwzględnienie warunków gruntowo-wodnych opisanych w podrozdziale 4.1. Naturalne podłoże trasy terenowej nie oznacza samo w sobie potrzeby asfaltowania; rozwiązanie musi odpowiadać funkcji trasy, warunkom ochrony i możliwościom utrzymania. [11–12; por. 2.2 i 4.1]

Skrzyżowania i ciągłość przejazdu. Sprawdzenia wymagają widoczność, prędkości i natężenie ruchu, przekroczenia dróg oraz włączenia do istniejącej infrastruktury. Zależnie od wyników należy zaprojektować uspokojenie ruchu, bezpieczny przejazd, wydzielenie odcinka albo korektę przebiegu. Schody, bariery i przewężenia trzeba ocenić również pod kątem rowerów z przyczepkami. Dobór parametrów i rozwiązań należy oprzeć na WR-D-42 oraz słowackich TP 085 i TP 117, z uwzględnieniem krajowych przepisów. [11–13, 25]

Oznakowanie i wyposażenie. Potrzebny jest uzgodniony plan prowadzenia użytkownika przez całą trasę, obejmujący węzły, zmiany kierunku i potwierdzenia przebiegu. Wspólne nazwy oraz informacja turystyczna PL/SK powinny towarzyszyć oznakowaniu właściwemu dla danego państwa. WR-D są rekomendowanym zbiorem zasad wiedzy technicznej; zakres ich wykorzystania trzeba dostosować do rodzaju infrastruktury. [24–25]

W istniejącej sieci pierwszeństwo powinno mieć kompleksowe odtworzenie oznakowania Garncarskiego Szlaku Rowerowego i informacji przy Ośrodku Garncarskim MEDYNIA, wyjaśnienie dostępności przy Leśnym Taborze oraz uzupełnienie znaków Błękitnej Pętli, a także korekta GPX i zapewnienie ciągłości oznakowania Białobrzesckiej Trasy Rowerowej. Dla sprawdzonego odcinka Green Velo Łańcut–Drynów priorytetem jest utrzymanie bardzo dobrego stanu technicznego i oznakowania. [PL 1, 7, 24, 26; W1–W4]

Po stronie słowackiej należy najpierw zaktualizować inwentaryzację szlaków i uzgodnić tożsamość śladów lokalnych pętli. Historyczne uwagi o nawierzchniach lub brak potwierdzenia znaków nie wystarczają do określenia aktualnego zakresu remontu. [4]

4.4.2. Priorytety dla nowych połączeń

Dla tras planowanych proponuje się poniższe zadania przygotowawcze. Wskazane miejsca wymagają sprawdzenia, a ostrzeżenia zapisane w kartach nie przesądzają o istnieniu zakazu lub konieczności przebudowy. Szczegółowe przebiegi i parametry pozostają w kartach źródłowych. [1–3, 8–9]

Trasa	Najważniejsze zadanie przygotowawcze
Chmielnickie panoramy	Potwierdzić włączenia do Green Velo i ciągłość między Rzeszowem, Chmielnikiem i Tyczynem. Sprawdzić fragment ze schodami; dobrać przejezdne rozwiązanie lub korektę śladu.
Leśnym traktem	Sprawdzić drogi leśne Wydrze–Julin–Trzeboś oraz dalszy przebieg przez Sokołów Małopolski do Trzebuski. Ocenić podłoże i odwodnienie, wykorzystać istniejący MOR przy Julinie oraz opisać możliwość powrotu z trasy liniowej.
Lubieńskie wzgórza	Zweryfikować powiązania z Green Velo w rejonie Budziwoja i Hermanowej, bezpieczeństwo zjazdów oraz warunki w dolinie Łubenki. Uzgodnić lokalizację zaplecza w Lubeni.
Rzeszów–Svidník wariant I	Wyjaśnić sygnały ograniczeń w Połomi, Gliniku Charzewskim i Jedliczu. Sprawdzić ciągłość przez Świątkową, Grab i Ożenną do Niżnej Polianki oraz dopuszczenie rowerów na odcinkach chronionych.
Rzeszów–Svidník wariant II	Zweryfikować fragment przy ul. Piwarskiego w Iwoniczu-Zdroju. Uzgodnić bezpieczny dojazd i kontynuację w korytarzu Barwinek–Vyšný Komárnik oraz prowadzenie w kierunku Bodružala i Ladomirovej.
Dukla–Svidník	Powiązać działania z dokumentacją projektu w korytarzu Olchowiec–Šarbov–Svidník. Uzgodnić styki odcinków, rozwiązania przeciwozryjne, wyposażenie i wspólny przegląd gotowości po obu stronach granicy.

Opracowanie na podstawie [1–3, 6, 8–10] oraz uwarunkowań zestawionych w podrozdziale 4.1.

4.4.3. Zaplecze i informacja dla użytkowników

Miejsca odpoczynku, stojaki i punkty serwisowe należy przygotowywać w lokalizacjach wskazanych w podrozdziale 3.4, po potwierdzeniu terenu i podmiotu utrzymującego. Pierwszeństwo ma wykorzystanie istniejących obiektów. Wyposażenie nie powinno ograniczać widoczności ani przestrzeni przejazdu; potrzebne są także warunki manewrowania i bezpiecznego pozostawienia roweru z bagażem. [12]

Dla długich połączeń trzeba sprawdzić odległości i czas jazdy między punktami odpoczynku. WR-D-42-2 zalecają lokalizowanie miejsc obsługi ruchu rowerów nie rzadziej niż co 15 km lub co 2 godziny jazdy. Dostępność wody, sanitariatów i serwisu należy uzgodnić z operatorami, podając godziny i sezonowość usług. [12, rozdz. 16.2]

Należy utrzymywać wspólny rejestr tras i aktualne pliki GPX, z identyfikatorem, datą weryfikacji oraz historią zmian. Komoot powinien przedstawiać ten sam przebieg co oznakowanie, wraz z informacją o nawierzchni, trudnościach i ograniczeniach. Trasy planowane pozostają wyraźnie oznaczone jako planowane do czasu potwierdzenia gotowości. Aktualizacja mapy, kart i komunikatów powinna następować po każdej zmianie przebiegu lub dostępności. [39]

4.4.4. Organizacja realizacji i utrzymania

Należy zawrzeć porozumienie partnerów określające koordynatora, inwestorów poszczególnych zadań i odpowiedzialnych za późniejsze utrzymanie. Proponowane w podrozdziale 4.2 role Powiatu Rzeszowskiego i Miasta Svidník wymagają uzgodnienia. Współpraca musi obejmować również pozostałe samorządy i zarządców na przebiegach, w tym po stronie słowackiej obszary okresów Bardejov i Stropkov. [8–10, 39]

Wspólny rejestr zadań powinien określać zakres, lokalizację, prowadzący podmiot, wymagane zgody, zależności między pracami, szacowany koszt realizacji i koszt utrzymania. Kosztorysy należy sporządzić po ustaleniu zakresu. Finansowanie trzeba zabezpieczać zarówno na roboty i wyposażenie, jak i na przeglądy, naprawy oraz aktualizację informacji po zakończeniu projektu. [39]

Proponowana kolejność działań

Etap	Oczekiwany zakres
1. Przygotowanie	Inwentaryzacja, potwierdzenie dostępności, wybór przebiegów i wspólne ustalenie punktów styku PL/SK.
2. Dokumentacja i uzgodnienia	Projekty, konsultacje, zgody według podrozdziału 4.3, kosztorysy i finansowanie; określenie zasad utrzymania.
3. Realizacja	Usunięcie barier ciągłości i bezpieczeństwa, następnie oznakowanie i wyposażenie; zapewnienie informacji o utrudnieniach podczas robót.
4. Odbiór i udostępnienie	Sprawdzenie wykonania, przejazd kontrolny, przekazanie dokumentacji i obowiązków utrzymania, publikacja zweryfikowanej oferty.

Rekomendowany przebieg wdrożenia; szczegółowy harmonogram zależy od uzgodnień i zakresu robót.

Rekomenduje się udostępnianie ukończonych, funkcjonalnych etapów. Warunkami gotowości powinny być: potwierdzony dostęp na całym przebiegu, usunięcie nierozwiązanych zagrożeń, wykonanie wymaganych odbiorów, czytelne prowadzenie w terenie zgodne z GPX oraz wskazany podmiot utrzymujący. Dla odcinków transgranicznych potrzebna jest wspólna kontrola punktu styku i dojazdów. Samo ukończenie prac po jednej stronie nie potwierdza gotowości całego połączenia.

Po udostępnieniu rekomenduje się przegląd przed sezonem, kontrolę w sezonie oraz dodatkowe oględziny po zdarzeniach mogących pogorszyć przejezdność. Zakres powinien obejmować nawierzchnie, odwodnienie, widoczność, znaki i wyposażenie. Jest to proponowany rytm obsługi sieci, niezależny od przeglądów wymaganych dla poszczególnych obiektów. [12, 39]

Partnerzy powinni uzgodnić kanał zgłoszeń, zasady pilnego zabezpieczania zagrożeń i publikacji zamknięć lub legalnych objazdów. Każde zgłoszenie należy przypisać zarządcy i zamknąć po sprawdzeniu efektu. Coroczna analiza usterek, czasu reakcji i opinii użytkowników powinna określać kolejność napraw oraz dalszych inwestycji. [39]

4.5. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale

Oznaczenia źródeł są wspólne dla całego opracowania. Każdą pozycję przywołaną w danym rozdziale wymieniono w jego wykazie tylko raz. Stan rozpoznania: październik 2026 r.

- [1] Karta planowanej trasy „Chmielnickie panoramy”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [2] Karta planowanej trasy „Leśnym traktem”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [3] Karta planowanej trasy „Lubieńskie wzgórza”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [4] Karty tras słowackich („Karty_tras_slowackich_FINAL.docx”). Stan rozpoznania: 12.10.2026 r. Trasy regionalne i lokalne oraz karta SK-12 połączenia Dukla–Svidník. Szczegółowe przebiegi, parametry i źródła pierwotne zawarto w kartach.
- [6] Interreg Polska–Słowacja 2021–2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách” — oficjalny opis projektu, partnerzy, zakres, okres realizacji 1.03.2026–30.11.2027 i wartość 1 313 836,50 EUR. Dostęp: 14–15.10.2026 r.
[Opis projektu](#)
- [8] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant I. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [9] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant II. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [10] UWARUNKOWANIA. Materiał konsultacyjny projektu, części 1–6: własność i dostępność terenu, zarządcy, zgody, lasy i obszary chronione, oznakowanie oraz utrzymanie infrastruktury.
- [11] WR-D-42-1, „Planowanie tras dla rowerów”, wersja 01 z 19.09.2022 r.; rozdz. 7 i 13 — potrzeby użytkowników, obsługa tras i węzły przesiadkowe.
[WR-D-42-1](#)
- [12] WR-D-42-2, „Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów”, wersja 01 z 19.09.2022 r.; rozdz. 9 i 16, w tym tab. 16.1.1 i 16.2.1.
[WR-D-42-2](#)
- [13] WR-D-42-3, „Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach”, wersja 01.1, poprawka z 24.04.2025 r.; rozdz. 4–5.
[WR-D-42-3](#)
- [15] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podkarpackiego – Perspektywa 2030. Uchwała nr LIX/930/18 z 27.08.2018 r.; część IV, pkt 3.2.3, s. 114–116; część VI, pkt 3.4, s. 215–216. Plan obowiązuje od 03.10.2018 r.
[Plan województwa](#) | [Publikacja w BIP](#)
- [20] Územný plán Prešovského samosprávneho kraja. Uchwała nr 268/2019 z 26.08.2019 r.; część wiążąca: VZN nr 77/2019, skuteczne od 06.10.2019 r.; pkt 9.7–9.9, s. 21–22.
[Plan i załączniki](#) | [Część wiążąca planu PSK](#)
- [24] Wymagania techniczne dla dróg publicznych w Polsce. Ministerstwo Infrastruktury, informacja o stosowaniu WiS; rozporządzenie z 24.06.2022 r. (Dz.U. poz. 1518, z późn. zm.).
[Zasady stosowania](#) | [Rozporządzenie i zmiany](#)

- [25] Slovenská správa ciest — wykaz technicznych przepisów resortowych. TP 085 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry” (10.06.2019) oraz TP 117 „Spoločné zásady používania dopravných značiek a dopravných zariadení” (20.01.2023), z uwzględnieniem zastąpionych zapisów.
[Oficjalny wykaz TP](#)
- [26] Ustawa z 21.03.1985 r. o drogach publicznych, z późn. zm., w szczególności art. 8, 19–21, 39–40; GDDKiA, „Kto zarządza ruchem drogowym w Polsce”, 5.03.2025 r. Podział kompetencji zarządców dróg i organów zarządzających ruchem.
[Ustawa – ELI](#) | [Zarządzanie ruchem – GDDKiA](#)
- [27] Prawo budowlane. Ustawa z 7.07.1994 r., z późn. zm.; w szczególności art. 28–30 i 32 dotyczące trybu realizacji robót oraz prawa do dysponowania nieruchomością.
[Akt i tekst ujednolicony](#)
- [28] Stavebný zákon — ustawa słowacka nr 25/2025 Z. z. Wersja obowiązująca od 01.11.2025 do 31.12.2026 r.; § 18, § 63 i przepisy przejściowe.
[Wersja właściwa dla daty analizy](#)
- [29] Ochrona przyrody i oceny środowiskowe w Polsce. Ustawa z 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (m.in. art. 15, 33, 56, 83 i 118); ustawa z 3.10.2008 r. o ocenach oddziaływania na środowisko (art. 71 i 96–103); rozporządzenie RM z 10.09.2019 r. (Dz.U. poz. 1839). Wszystkie z późn. zm. Granice ochrony: Geoserwis GDOŚ.
[Ochrona przyrody](#) | [Oceny oddziaływania](#) | [Kwalifikacja przedsięwzięć](#) | [Geoserwis GDOŚ](#) | [Ustawa i aktualne teksty](#)
- [30] Lasy Państwowe — Rowerem przez las. Informacja z 30.04.2025 r.; zasady korzystania z lasów, okresowe ograniczenia i uzgadnianie ingerencji w teren.
[Informacja Lasów Państwowych](#)
- [31] Słowackie przepisy ochrony przyrody i lasów. Ustawa nr 543/2002 Z. z., w szczególności § 13–16 i § 28; ustawa nr 326/2005 Z. z., § 31. Wersje obowiązujące 15.10.2026 r.
[Ochrona przyrody i krajobrazu](#) | [Lasy](#)
- [32] Magurski Park Narodowy — zasady udostępniania. Zarządzenie nr 12/2026 dyrektora MPN z 26.03.2026 r., obowiązujące od 01.04.2026 r.; załącznik nr 1, pkt 2a oraz wykaz miejsc udostępnianych w załączniku nr 6.
[Zarządzenie z załącznikami](#) | [Aktualne zasady MPN](#)
- [33] Štátna ochrana prírody SR — Laborecká vrchovina. Karta obszaru ptasiego: lokalizacja, obręby ewidencyjne i przedmioty ochrony; mapa form ochrony przyrody.
[Karta obszaru](#) | [Mapa ŠOP SR](#)
- [34] Štátna ochrana prírody SR — Hodnotenie vplyvov. Zasady oceny oddziaływania planów i projektów na Natura 2000 oraz kompetencje organów.
[Procedura oceny wpływu](#)
- [35] Wody Polskie — wały i zagrożenie powodziowe. Objąsnienie art. 176 Prawa wodnego: jazda rowerem a prace w obrębie wałów; mapy zagrożenia i ryzyka powodziowego.
[Ograniczenia przy wałach](#) | [Aktualne mapy powodziowe](#)
- [36] Ministerstvo životného prostredia SR — Povodňové mapy. Oficjalne objaśnienia i odsyłacz do aktualizowanych map zagrożenia i ryzyka powodziowego Slovenský vodohospodársky podnik.
[Mapy powodziowe Słowacji](#)
- [37] Państwowy Instytut Geologiczny — Państwowy Instytut Badawczy. System Osłony Przeciwosuwiskowej SOPO; dane o osuwiskach i terenach zagrożonych ruchami masowymi.
[Aplikacja i zasady korzystania](#)

- [38] Procedury ochrony zabytków PL i SK. Ustawa polska z 23.07.2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, art. 36; Pamiatkový úrad SR: obowiązki wynikające m.in. z § 30 i § 32 słowackiej ustawy o ochronie zabytków.
[Ustawa polska](#) | [Procedury słowackie](#)
- [39] Spotkanie konsultacyjne VI, 12.10.2026 r. Materiał projektu dotyczący zarządzania i utrzymania sieci, monitoringu, finansowania oraz podziału zadań partnerów; w szczególności slajdy 5–9 i 11–16.
- [40] Polskie jednostki drogowe. Oficjalne informacje o jednostkach właściwych dla analizowanego obszaru.
[ZDP w Rzeszowie – BIP](#) | [MZD w Rzeszowie](#) | [PZDW w Rzeszowie](#) | [GDDKiA Rzeszów](#)
- [41] Ustawa słowacka nr 135/1961 Zb. o drogach oraz ewidencja SSC. § 3 i § 3d; wersja ustawy obowiązująca od 1.09 do 31.12.2026 r. Oficjalny opis własności i zarządzania drogami.
[Cestný zákon – Slov-Lex](#) | [Właściciel i zarządca – SSC](#)
- [42] Prešovský samosprávny kraj i SÚC PSK. Informacje o zarządzaniu drogami II i III klasy, jednostce w Svidníku oraz regionalnych przedsięwzięciach rowerowych.
[SÚC PSK](#) | [Oblasť Svidník](#) | [Cyklotrasy – PSK](#)
- [43] Technické služby mesta Svidník. „Údržba miestnych komunikácií” – zakres prac przy drogach lokalnych.
[Utrzymanie dróg lokalnych](#)
- [44] Ministerstvo vnútra SR. Okresný úrad Svidník – Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; oficjalny wykaz jednostek.
[Urząd okresowy Svidník](#)
- [45] Instytucje leśne i gospodarki wodnej. Oficjalne informacje o nadleśnictwach RDLP w Krośnie, gospodarowaniu majątkiem LESY SR i jednostkach Wód Polskich. Rola SVP – także źródło [36].
[RDLP w Krośnie](#) | [LESY SR – majątek](#) | [Wody Polskie – Rzeszów](#)
- [46] Prawo wodne. Ustawa z 20.07.2017 r., z późn. zm.; w szczególności art. 176 i 179 dotyczące wałów przeciwpowodziowych i szlaków rowerowych.
[Prawo wodne – ELI](#)
- [47] Słowacka ustawa o ocenach oddziaływania na środowisko. Ustawa nr 24/2006 Z. z., wersja od 19.12.2025 do 31.12.2026 r.; w szczególności § 34–35. Oficjalny system dokumentów EIA/SEA – Enviroportal.
[Ustawa – Slov-Lex](#) | [Dokumenty EIA/SEA](#)
- [48] Przepisy planowania przestrzennego w Polsce i na Słowacji. Ustawa polska z 27.03.2003 r., rozdział Ia; ustawa słowacka nr 200/2022 Z. z. W konkretnym postępowaniu uwzględnia się przepisy przejściowe.
[Ustawa polska](#) | [Ustawa słowacka](#)
- [PL] Karty opisu szlaków i tras rowerowych po stronie polskiej, numery 1–27, w tym warianty 3a–3g. Oznaczenia PL w tekście odpowiadają numerom kart. Karty zawierają przebiegi, parametry, oceny, rekomendacje i wykazy źródeł pierwotnych.
- [W1] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej Garncarskiego Szlaku Rowerowego, 4.09.2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [W2] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej szlaku „Błękitna Pętla”, 26.09.2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [W3] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej Green Velo, odcinek Łańcut–Dynów, wrzesień 2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.
- [W4] Łukasz Mróz. Raport z wizji lokalnej Białobrzeskiej Trasy Rowerowej, 8.10.2026 r. Dokumentacja przejazdu i obserwacji terenowych.

V. Propozycja możliwych źródeł finansowania

Wdrożenie koncepcji sieci rowerowej Aglomeracja Rzeszowska–Svidník wymaga połączenia kilku źródeł finansowania. Innego wsparcia potrzebują roboty poprawiające ciągłość i bezpieczeństwo tras, innego oznakowanie, miejsca odpoczynku, informacja cyfrowa oraz wspólna oferta turystyczna. Oddzielnego zabezpieczenia wymagają środki na późniejsze utrzymanie infrastruktury i aktualizację danych. Takie podejście odpowiada ustaleniom spotkania konsultacyjnego VI. [39]

Rozdział wskazuje programy, które mogą wspierać poszczególne elementy koncepcji, oraz warunki ich wykorzystania. Punktem odniesienia są trzy polskie odnogi Green Velo, dwa warianty połączenia Rzeszów–Svidník, projekt Dukla–Svidník i poprawa istniejącej sieci. Analizę źródeł finansowania uzupełniają modele partnerstwa oraz oszacowanie kosztów i etapów wdrażania.

5.1. Analiza możliwości finansowania z programów unijnych, krajowych i regionalnych

Najlepsze dopasowanie do charakteru koncepcji mają Interreg Polska–Słowacja, Fundusze Europejskie dla Podkarpacia oraz Program Slovensko. Jest to ocena zakresu wsparcia, a nie potwierdzenie dostępnego konkursu lub przyznania środków. Nabory wskazane jako zakończone stanowią odniesienie do zasad i możliwych kierunków dalszego przygotowania. Nowe wnioski wymagają aktualnego naboru i dostępnej alokacji.

Fundusz Spójności i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego są funduszami finansującymi programy, a nie odrębnymi konkursami dla tej koncepcji. Interreg i regionalne działania turystyczne korzystają z EFRR; FEnKS wykorzystuje zarówno EFRR, jak i Fundusz Spójności. Nie należy sumować tych nazw jako niezależnych źródeł pokrycia tego samego wydatku. [49, 51, 53]

5.1.1. Program Interreg Polska–Słowacja

Interreg Polska–Słowacja 2021–2027 jest pierwszym kierunkiem dla wspólnych produktów rowerowych, oznakowania, informacji i uzupełniającej infrastruktury po obu stronach granicy. Priorytet 3 „Twórcze i atrakcyjne turystycznie Pogranicze” wspiera zintegrowane oferty turystyczne i udostępnianie dziedzictwa. Dla analizowanej koncepcji oznacza to przygotowanie wspólnej oferty z udziałem partnerów PL/SK, a nie samego zestawu niezależnych remontów. [49]

W naborze turystycznym zakończonym 10.01.2025 r. maksymalne dofinansowanie z EFRR wynosiło 80% kosztów kwalifikowalnych. Pozostała część oraz wydatki niekwalifikowalne wymagają wskazania źródeł pokrycia; zasady współfinansowania krajowego różnią się między partnerami i rodzajami pomocy. Parametry tego naboru nie przesądzają o warunkach kolejnego. [49]

Możliwość finansowania infrastruktury rowerowej w tym programie potwierdza projekt Dukla–Svidník. Nowe zadania należy skoordynować z jego zakresem, aby uzupełniały realizowane działania i nie obejmowały ponownie tych samych kosztów. [6]

Zakres terytorialny i Fundusz Małych Projektów

Obszar programu obejmuje Rzeszów, powiat rzeszowski i okres Svidník, lecz w oficjalnym wykazie nie ma powiatów łańcuckiego i strzyżowskiego. Dla fragmentu „Leśnym traktem” w gminie Rakszawa oraz wariantu przez Strzyżów należy potwierdzić dopuszczalność działań poza obszarem programu albo wskazać inne finansowanie. Ciągłość trasy nie potwierdza kwalifikowalności całego przebiegu. [1–3, 8–9, 49]

Współpracę, treści PL/SK, prezentację tras i rozwój kompetencji można rozpatrywać w Funduszu Małych Projektów. W III naborze Euroregionu Karpackiego z 2026 r. wsparcie EFRR wynosiło 10–80 tys. euro, do 80% kosztów kwalifikowalnych, przy budżecie do 100 tys. euro. Nabór zakończył się 16.04.2026 r. FMP nie zastąpi finansowania większych robót drogowych. [50]

Obszar operatora FMP różni się od obszaru całego Interreg. Nabór Euroregionu Karpackiego obejmował Svidník i Stropkov, ale nie Bardejov; udział tego ostatniego okresu wymaga uzgodnienia z operatorem. [50]

5.1.2. Finansowanie regionalne po stronie polskiej

Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021–2027 mogą wspierać lokalną infrastrukturę turystyczną, w tym odnogi Green Velo i wyposażenie z podrozdziału 3.4. Należy rozdzielić działania turystyczne od mobilności miejskiej: sama funkcja rowerowa nie przesądza o transportowym charakterze projektu.

Działanie 6.1 „Zrównoważony rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych” jest powiązane z projektami uzgodnionymi terytorialnie. Nabór FEPK.06.01-IZ.00-029/26 dotyczył przedsięwzięcia „Turystyka aktywna – śladami natury i kultury w ROF”, w trybie niekonkurencyjnym; zakończył się 30.06.2026 r. Rekomenduje się uzgodnienie z ROF komplementarności koncepcji i możliwości jej uwzględnienia w dalszych inwestycjach. [51]

Działanie 6.2 „Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich i małych miast” przewidywało m.in. trasy rowerowe. W naborze FEPK.06.02-IZ.00-002/25 udział środków UE mógł sięgać 85% wydatków kwalifikowalnych; nabór zakończył się 30.09.2025 r. Kolejne możliwości wymagają sprawdzenia obszaru, beneficjenta i typu projektu. Członkostwo gminy w aglomeracji nie rozstrzyga, z którego działania może skorzystać. [51]

5.1.3. Program Slovensko i kraj preszowski

Program Slovensko 2021–2027 wspiera turystykę rowerową poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne. Dokumentacja PSK działania 5.2.4, nabór PSK-MIRRI-015-2024-ITI-EFRR, obejmuje rekreacyjne trasy rowerowe, miejsca odpoczynku, stojaki, oznakowanie i powiązania z atrakcjami. Działanie 5.2.5 może uzupełniać je w zakresie dziedzictwa i usług turystycznych. [52]

Projekt wymaga uzgodnienia z Radą Partnerstwa PSK, zgodności ze strategią terytorialną i wymaganymi dokumentami mobilności oraz potwierdzenia dostępnych środków. Dla okolic Svidníka rekomenduje się pakiet brakujących połączeń, oznakowania i zaplecza, odrębny od kosztów finansowanych już w projekcie Dukla–Svidník. [6, 52]

5.1.4. FEniKS i Fundusz Spójności

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 ma dla koncepcji zastosowanie warunkowe. W działaniu 3.1 „Transport miejski” infrastruktura rowerowa może towarzyszyć obsłudze i integracji transportu publicznego, np. przy węźle przesiadkowym. Wyjaśnienia CUPT odróżniają elementy węzła od infrastruktury towarzyszącej poza nim. [53]

Potencjalnie dotyczy to dojazdów i parkingów rowerowych przy punktach przesiadkowych, jeżeli stanowią część kwalifikującego się projektu transportowego. FEniKS i Fundusz Spójności nie są podstawową ścieżką finansowania samodzielnych pętli rekreacyjnych, tablic turystycznych czy całego połączenia Rzeszów–Svidník. Uzasadnienie musi wynikać z celu właściwego działania, a nie wyłącznie z ekologicznego charakteru jazdy rowerem.

5.1.5. Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej

Działanie 5.1 „Zrównoważona turystyka” wspiera ponadregionalne produkty turystyczne. W analizowanym naborze wnioskodawcami były województwa Polski Wschodniej, a partnerstwo musiało obejmować co najmniej dwa województwa. Nabór zakończył się 17.12.2024 r. Dla koncepcji jest to możliwość rozważana wyłącznie w ramach szerszego produktu koordynowanego przez samorządy województw. Powiązanie z Green Velo nie daje samoistnej podstawy do złożenia wniosku przez pojedynczą gminę. [54]

5.1.6. LEADER i lokalne strategie rozwoju

Interwencja I.13.1 LEADER w Planie Strategicznym WPR 2023–2027 pozwala wspierać małą infrastrukturę publiczną służącą lokalnej społeczności, ogólnodostępną i niekomercyjną. Wskazuje to na możliwość przygotowania wybranych miejsc odpoczynku, stojaków i lokalnego zaplecza, jeśli odpowiadają lokalnej strategii rozwoju oraz warunkom naboru właściwej LGD. O pomoc w tym zakresie mogą ubiegać się jednostki sektora finansów publicznych i organizacje pozarządowe. Wytyczne z 5.08.2026 r. przewidują dla jednostek sektora finansów publicznych do 75% kosztów kwalifikowalnych. Nie należy przenosić tej stawki na wszystkie typy beneficjentów. [55]

5.1.7. Programy krajowe i dotacje regionalne

Program MSiT „Polskie szlaki turystyczne”, finansowany z Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej, obejmował w 2026 r. renowację, wytyczanie nowych szlaków oraz szlaki tematyczne. Jest trafnym kierunkiem dla oznakowania i zaplecza istniejących tras. Wnioskodawcami były NGO i inne wskazane w programie podmioty prowadzące działalność turystyczną lub krajoznawczą od co najmniej dwóch lat. Minimalna dotacja wynosiła 200 tys. zł dla renowacji i nowych szlaków oraz 80 tys. zł dla szlaków tematycznych, co przemawia za łączeniem prac w większe zadania. Nabór zakończył się 20.05.2026 r.; warunki ewentualnych kolejnych edycji wymagają ponownej oceny. [56]

„Program wsparcia turystyki” MSiT obejmował w 2026 r. rozwój produktów, zrównoważoną turystykę, cyfryzację i kompetencje. Może stanowić odniesienie dla działań organizacji turystycznych i NGO związanych z ofertą sieci, po spełnieniu warunków podmiotowych; nie jest dotacją automatycznie dostępną dla każdej JST. Nabór zakończył się 19.02.2026 r. [57]

Na Słowacji uzupełniającą rolę mogą pełnić dotacje z budżetu PSK i krajowe mechanizmy wsparcia cykloturystyki. Należy oceniać konkretną ogłoszoną edycję, jej odbiorców i zakres. Wykaz dotacji Ministerstwa Transportu zawiera również nabory archiwalne; nie stanowią one potwierdzenia aktualnej dostępności środków. [58]

5.1.8. Dopasowanie źródeł do elementów koncepcji

Poniższe przyporządkowanie określa kolejność poszukiwania finansowania. Nie jest wykazem przyznanych dotacji ani potwierdzeniem kwalifikowalności wszystkich odcinków.

Element koncepcji	Kierunek finansowania	Warunek przygotowania
Trzy polskie odnogi Green Velo	FEP 6.1 lub 6.2 zależnie od obszaru i trybu; LEADER dla wybranych obiektów; budżety JST.	Sprawdzić strategię ROF/LSR, teren i zakres robót. Dla trasy „Leśnym traktem” odrębnie rozpatrzyć fragment w powiecie łańcuckim.
Dwa warianty Rzeszów–Svidník	Interreg dla wspólnej oferty i kwalifikujących się odcinków; programy regionalne dla uzupełnień.	Podzielić przebieg według terytorium i zakresu prac. Dla wariantu przez Strzyżów wyjaśnić finansowanie odcinków poza podstawowym obszarem Interreg.
Dukla–Svidník i słowackie powiązania	Realizowany projekt Interreg oraz odrębne uzupełnienia z Programu Slovensko.	Porównać zakresy i koszty z istniejącym projektem; uzgodnić przygotowanie z partnerem słowackim i PSK.
Oznakowanie i mała infrastruktura	MSiT, FEP, LEADER, Program Slovensko; środki lokalne.	Zapewnić tytuł do terenu, właściwego wnioskodawcę i utrzymanie. Większe roboty wyodrębnić od prostego odnowienia szlaku.
Mapa, treści PL/SK i wspólna oferta	FMP, turystyczne działania Interreg, odpowiednie konkursy MSiT; środki partnerów.	Wykazać wspólny rezultat i zakres rozwoju informacji; zapewnić aktualizację także po zakończeniu dotacji.
Przeglądy, naprawy i bieżąca obsługa	Budżety zarządców i partnerów oraz uzupełniające środki lokalne.	Zabezpieczyć stałe wydatki niezależnie od terminów konkursów inwestycyjnych.

Przyporządkowanie ma charakter rekomendacji; zakończone nabory nie są ofertą aktualnie dostępnego wsparcia. [6, 39, 49–58]

5.1.9. Warunki przygotowania finansowania

Przed wyborem źródła należy ustalić beneficjenta i właściciela infrastruktury, zakres i funkcję zadania, dostępność gruntów, gotowość dokumentacji oraz zgodność ze strategią wymaganą w danym programie. Wniosek powinien wykazywać rzeczywisty rezultat: bezpieczne i ciągłe połączenie, poprawę dostępności atrakcji albo działającą wspólną ofertę. Sama publikacja śladu w Komoot nie potwierdza gotowości inwestycji.

W planie finansowym trzeba oddzielić wydatki kwalifikowalne, wkład własny i koszty niekwalifikowalne, sprawdzić zasady VAT, pomocy publicznej oraz termin ponoszenia wydatków. Należy także zapewnić płynność do czasu refundacji i środki na trwałość efektów. Łączenie programów powinno dotyczyć rozdzielonych zadań lub kosztów; ten sam wydatek nie może być rozliczony dwukrotnie. [49–57]

Rekomenduje się przygotowanie listy odrębnych zadań z przypisanym źródłem podstawowym i wariantem rezerwowym. W pierwszej kolejności należy uzgodnić możliwości z Wspólnym Sekretariatem Interreg i operatorem FMP, instytucją zarządzającą FEP i ROF, właściwymi LGD oraz PSK. Pozwoli to rozwijać dokumentację dla zadań o realnej ścieżce finansowania, równoległe zabezpieczając utrzymanie sieci w budżetach partnerów. [39]

5.2. Wskazanie modeli partnerstwa

Dla sieci tras Aglomeracji Rzeszowskiej i obszaru Svidníka rekomenduje się partnerstwo samorządów po obu stronach granicy, uzupełnione współpracą z organizacjami pozarządowymi i przedsiębiorcami. Samorządy oraz zarządcy odpowiedzialiby za przygotowanie inwestycji i utrzymanie powierzonej infrastruktury, a organizacje i firmy rozwijałyby ofertę, informację i usługi dla rowerzystów. Model odpowiada kierunkowi przedstawionemu w materiałach spotkania VI: wspólnej koordynacji sieci oraz zadaniom przypisanym poszczególnym partnerom. [39]

Dobór formy współpracy powinien wynikać z rodzaju zadania, kompetencji partnerów i możliwości stałego finansowania. Proponowane role wymagają uzgodnienia; niniejsza analiza nie zastępuje porozumień ani nie potwierdza przyjęcia zobowiązań przez wskazane instytucje. Partnerstwo publiczno-prywatne należy rozważać dla wyodrębnionych przedsięwzięć po sprawdzeniu ich opłacalności.

5.2.1. Partnerstwo samorządowe i transgraniczne

Podstawą organizacyjną może być porozumienie o współpracy Powiatu Rzeszowskiego, zainteresowanych gmin, miasta Svidník i partnerów słowackich. Zgodnie z propozycją z podrozdziału 4.2, Powiat Rzeszowski mógłby koordynować stronę polską, a miasto Svidník współpracę po stronie słowackiej. Udział kraju preszowskiego i właściwych zarządców należy powiązać z zakresem planowanych prac. Porozumienie koordynacyjne powinno określać wspólne standardy, zadania informacyjne i zasady finansowania; samo nie przenosi kompetencji zarządców dróg.

Prawo polskie przewiduje współdziałanie JST oraz porozumienia międzygminne dotyczące powierzenia określonych zadań. Słowacka ustawa o samorządzie gminnym dopuszcza współpracę gmin na podstawie umów oraz współpracę międzynarodową w granicach ich kompetencji. Formę prawną należy więc dostosować do uczestników i zakresu powierzanych czynności. Na obecnym etapie rekomenduje się wykorzystanie istniejących struktur i wyznaczenie osób odpowiedzialnych za współpracę, bez konieczności tworzenia nowej instytucji. [59–60]

Dla przedsięwzięć finansowanych z Interreg potrzebne jest odrębne partnerstwo projektowe. Partner wiodący zawiera z pozostałymi partnerami porozumienie regulujące realizację i rozliczenia, w tym odzyskiwanie nienależnie wypłaconych środków. Należy określić budżety partnerów, własność rezultatów i ich utrzymanie po projekcie. Koordynator całej sieci nie musi być partnerem wiodącym każdego kolejnego wniosku. [61]

5.2.2. Współpraca JST z organizacjami pozarządowymi

Współpraca z organizacjami pozarządowymi jest szczególnie przydatna przy aktualizacji opisów tras, zbieraniu zgłoszeń, organizacji rajdów, edukacji rowerowej i promocji dziedzictwa. Potencjalnymi partnerami są stowarzyszenia rowerowe, właściwe oddziały PTTK, lokalne organizacje turystyczne i inne organizacje działające na danym obszarze. Ich wybór powinien uwzględniać doświadczenie terenowe, zaplecze kadrowe i zdolność do regularnej pracy.

Po stronie polskiej zadania z zakresu turystyki i krajoznawstwa mogą być powierzane lub wspierane dotacją na zasadach ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, co do zasady po otwartym konkursie ofert. Zakup konkretnej usługi wymaga odrębnego ustalenia właściwego trybu. Umowa z NGO powinna określać rezultaty, terminy, wynagrodzenie lub dotację i sposób kontroli. Wolontariat może wspierać monitoring, lecz nie powinien być jedyną podstawą utrzymania infrastruktury. [62]

5.2.3. Współpraca z podmiotami prywatnymi

Przedsiębiorców warto włączać poprzez sieć usług powiązanych z trasami: noclegi z bezpiecznym przechowywaniem rowerów, gastronomię, wypożyczalnie, serwisy, przewodnictwo i przewóz bagażu. Po stronie samorządowej pozostawałyby spójna informacja o trasach i uzgodnione działania promocyjne, a firmy odpowiadałyby za własną ofertę, obsługę klientów oraz ryzyko gospodarcze. Takie rozwiązanie rozwija produkt turystyczny bez przejmowania przez JST prowadzenia wszystkich usług. [39]

Rekomenduje się jawne kryteria udziału w sieci, np. aktualne godziny działania, bezpieczne miejsce dla rowerów i rzetelną informację o dostępnych usługach. Udział w promocji nie powinien automatycznie oznaczać wyłączności na obsługę trasy. Sponsor może współfinansować wyposażenie lub wydarzenie na warunkach określonych umową, z zachowaniem zasad oznakowania i obowiązków wynikających z dotacji.

Przy prowadzeniu punktu usługowego na mieniu publicznym należy dobrać właściwą formę, np. najem, dzierżawę, zamówienie na obsługę albo koncesję, zależnie od rzeczywistych świadczeń i podziału ryzyka. Trzeba sprawdzić zasady gospodarowania mieniem, wyboru operatora i ewentualnej pomocy publicznej. Włączenie firmy do współpracy promocyjnej nie jest samo w sobie podstawą do bezpośredniego powierzenia jej odpłatnej obsługi obiektu.

5.2.4. Partnerstwo publiczno-prywatne

PPP w rozumieniu polskiej ustawy polega na wspólnej realizacji przedsięwzięcia z podziałem zadań i ryzyk, obejmującej również utrzymanie lub zarządzanie składnikiem majątkowym. Dla analizowanej koncepcji można je rozważyć np. przy większym centrum obsługi rowerzystów lub zespole obiektów rekreacyjnych z wieloletnią obsługą. Są to przykłady do ewentualnego zbadania, a nie wskazane już inwestycje. [63]

Wstępna ocena przemawia za ograniczonym zastosowaniem PPP do rozproszonej sieci tras. Pojedyncze tablice, stojaki, odnowienie oznakowania czy mapa online zwykle nie uzasadniają przygotowania odrębnego przedsięwzięcia w tej formule. Większy zakres, mierzalny standard usług i możliwość długoterminowego finansowania mogą zmienić tę ocenę. Sam brak opłat od rowerzystów nie wyklucza PPP: wynagrodzenie operatora może pochodzić z płatności publicznych za dostępność, co wymaga zabezpieczenia środków na kolejne lata.

Przed wszczęciem wyboru partnera prywatnego polski podmiot publiczny sporządza ocenę efektywności PPP w porównaniu z innym sposobem realizacji. Dla ewentualnego obiektu należy zbadać popyt, koszty inwestycji i utrzymania, zainteresowanie rynku, podział ryzyk oraz obciążenie budżetu JST. Umowa powinna wiązać płatności z jakością usług i określać stan obiektu przy zakończeniu współpracy. Odniesieniem są ustawa oraz wytyczne MFIPR dotyczące przygotowania i prowadzenia PPP. [63]

Po stronie słowackiej formułę przedsięwzięcia należy ocenić według tamtejszych przepisów i metodyki Ministerstwa Finansów SR, obejmującej studium wykonalności i porównanie z realizacją publiczną. Wspólna marka tras nie wymaga zawierania jednej transgranicznej umowy PPP. [64]

5.2.5. Dopasowanie modeli do elementów koncepcji

Zestawienie wskazuje rekomendowane modele organizacyjne. Udział konkretnych podmiotów oraz zakres ich zobowiązań wymagają potwierdzenia w dokumentach współpracy.

Element koncepcji	Model współpracy	Główne zadania
Trzy polskie odnogi Green Velo	Współpraca właściwych gmin i zarządców, z koordynacją powiatową.	Przygotowanie odcinków i utrzymanie; NGO oraz firmy wspierają informację i ofertę lokalną.
Dwa warianty Rzeszów–Svidník	Partnerstwo samorządowe PL/SK i partnerstwa projektowe dla wybranych zadań.	Koordynacja przebiegu, oznakowania i informacji; udział podmiotów na całej długości obu wariantów.
Projekt Dukla–Svidník	Istniejące partnerstwo projektu oraz uzgodnione powiązanie z szerszą siecią.	Zachowanie obowiązków beneficjentów i trwałości rezultatów; odrębne uzgodnienie nowych zadań.
Istniejące szlaki i mapa online	Współpraca zarządców, koordynatora i organizacji turystycznych.	Przeglądy, obsługa zgłoszeń, aktualizacja Komoot i danych GPX, informacja w językach PL/SK.
Usługi i większe obiekty zaplecza	Współpraca z firmami; dla większych przedsięwzięć warunkowo PPP.	Usługi rynkowe i obsługa obiektów; PPP dopiero po porównaniu wariantów i potwierdzeniu finansowania.

Zestawienie przedstawia rekomendacje organizacyjne dla poszczególnych elementów koncepcji. [1–3, 6, 8–9, 39, 59–64]

5.2.6. Rekomendowany sposób organizacji partnerstwa

Dla całej koncepcji rekomenduje się stałe porozumienie koordynacyjne oraz odrębne umowy dotyczące inwestycji, utrzymania i usług. Trzy polskie odnogi wymagają udziału gmin wskazanych w kartach tras, także poza powiatem rzeszowskim, w tym Rakszawy. Dwa połączenia ze Svidníkiem wymagają szerszego grona samorządów i zarządców wzdłuż przebiegów. Włączenie Dukla–Svidník powinno uwzględniać istniejące zobowiązania partnerów tego projektu. [1–3, 6, 8–9]

Porozumienie sieciowe powinno wskazywać koordynatora, osoby kontaktowe PL/SK, zasady podejmowania decyzji, podział kosztów wspólnych i obowiązki dla poszczególnych odcinków. Należy także ustalić tryb przystępowania i wycofywania się partnerów oraz zapewnić ciągłość obsługi po zmianie personelu. Koszty koordynacji, aktualizacji informacji i przeglądów powinny mieć stałe źródło pokrycia, niezależne od przyszłych konkursów inwestycyjnych.

Administrator mapy powinien otrzymywać od zarządców informacje o przejezdności i zmianach przebiegu. Partnerzy powinni uzgodnić dostęp do konta, prawa do wykorzystania opisów i zdjęć oraz sposób przechowywania źródłowych śladów GPX. Organizacje społeczne i firmy mogą przekazywać zgłoszenia, natomiast publikację statusu trasy należy opierać na sprawdzonych danych. [39]

Skuteczność współpracy należy oceniać co najmniej raz w roku na podstawie wykonanych przeglądów, usuniętych usterek, aktualności mapy i realizacji wspólnych działań. Po pierwszym pełnym sezonie warto ocenić, czy dotychczasowy podział pracy wystarcza, czy potrzebne jest odpłatne powierzenie wybranych funkcji operatorowi. Na obecnym etapie pierwszeństwo ma uzgodnienie odpowiedzialności i finansowania w istniejących strukturach. [39]

5.3. Wskazanie potencjalnych kosztów i etapów wdrażania poszczególnych elementów koncepcji

Największy wpływ na nakłady będzie miał zakres robót niezbędnych do zapewnienia legalnego, bezpiecznego i ciągłego przejazdu. Długość śladu GPX nie jest długością nowej drogi do wybudowania. Dlatego oddzielono przygotowanie przebiegów, oznakowanie i wyposażenie od remontów, budowy brakujących połączeń oraz późniejszej obsługi. Podział odpowiada zadaniom wskazanym w podrozdziałach 3.4 i 4.4 oraz modelowi współpracy z podrozdziału 5.2.

Podane kwoty są autorskimi przedziałami planistycznymi w orientacyjnym poziomie cen 2026 r., z odniesieniem do dostępnych informacji o inwestycjach i ofertach wyposażenia. Kwoty w złotych są brutto, przed dofinansowaniem. Nie stanowią kosztorysów inwestorskich ani ofert wykonawczych. Ceny, liczby obiektów i długości robót trzeba zweryfikować po inwentaryzacji. Dla części słowackiej przedziały w złotych służą wyłącznie porównaniu wariantów; budżet należy sporządzić na podstawie lokalnych wycen w euro, właściwego VAT i kursu przyjętego do wniosku. [65–69]

5.3.1. Koszty przygotowania i podstawowego wyposażenia

Element	Przedział brutto	Zakres kalkulacji
Przygotowanie jednej polskiej odnogi	15–35 tys. zł / trasę	Przejazd kontrolny, korekta GPX, rejestr barier, plan znaków i podstawowe uzgodnienia. Bez projektów budowlanych.
Oznakowanie przebiegu	2–5 tys. zł / km	Oznakowanie w obu kierunkach, mocowania, potrzebne słupki i montaż. Bez przebudowy skrzyżowań.
Doposażenie istniejącego punktu	8–20 tys. zł / punkt	Wybrane stojaki, tablica lub siedziska, drobne prace montażowe. Zakres zależny od braków.
Nowy podstawowy punkt odpoczynku	40–100 tys. zł / punkt	Mała wiata, siedziska, stojaki, informacja i proste przygotowanie podłoża. Bez WC i nowych przyłączy.
Stacja naprawy rowerów	5–10 tys. zł / szt.	Urządzenie, transport, fundament lub kotwienie i montaż. Odrębna pozycja, jeśli nie ujęta w wyposażeniu punktu.
Uporządkowanie informacji cyfrowej	20–50 tys. zł / sieć	Weryfikacja i ujednolicenie danych, treści PL/SK oraz aktualizacja Komoot i repozytorium GPX. Bez budowy nowej aplikacji.

Stawki przyjęto do porównania zakresów, nie jako wartości wynikające z jednego cennika. W cenie wyposażenia trzeba uwzględnić dostawę i montaż. Dostępne ceny samych stacji naprawczych wynoszą ok. 2,2–5,9 tys. zł brutto, a wybranych tabliczek szlakowych ok. 110–250 zł brutto; nie są to ceny gotowych punktów ani oznakowania kilometra trasy. [65]

Nowy podstawowy punkt jest uproszczonym wariantem kosztowym. Docelowy standard miejsca obsługi należy dobrać według funkcji i warunków z podrozdziału 3.4. Woda, toalety i oświetlenie mogą wymagać dodatkowych nakładów albo umowy z gospodarzem pobliskiego obiektu. Wyposażenia ujętego w cenie punktu nie dolicza się ponownie jako osobnych urządzeń. [11–13]

5.3.2. Koszty robót i rezerwa planistyczna

W istniejącej sieci PL/SK należy wyceniać rzeczywiste potrzeby. Na Garncarskim Szlaku Rowerowym oznakowanie wymaga kompleksowego odtworzenia. Na Błękitnej Pętli i Białobrzeskiej Trasie Rowerowej zakres uzupełnień trzeba ustalić po rozstrzygnięciu przebiegu i zinwentaryzowaniu znaków. Na odcinku Green Velo Łańcut–Dynów należy planować przede wszystkim bieżące utrzymanie. Stawkę pełnego oznakowania stosuje się tam, gdzie przewiduje się wykonanie całego systemu prowadzenia. [PL 1, 7, 24, 26]

Element	Przedział brutto	Założenia i ograniczenia
Poprawa nawierzchni terenowej	0,20–0,60 mln zł / km	Pas ok. 2,5 m: profilowanie, uzupełnienie kruszywa, zagęszczenie i proste odwodnienie. Bez przebudowy całej drogi.
Nowa wydzielona droga dla rowerów	1,5–4,0 mln zł / km	Typowy odcinek asfaltowy ok. 2,5–3 m, podbudowa, podstawowe odwodnienie. Bez mostów, wykupu i dużych kolizji sieciowych.
Punktowa poprawa bezpieczeństwa	30–150 tys. zł / miejsce	Proste rozwiązanie przy skrzyżowaniu lub włączeniu. Sygnalizacja i większa przebudowa wymagają osobnej wyceny.
Dokumentacja i nadzór robót	8–15% wartości robót	Założenie kosztów projektów, niezbędnych opracowań i nadzoru; dla małych lub trudnych obiektów wycena indywidualna.

Przedziały dotyczą zwykłych warunków realizacji. Grunty słabonośne, osuwiska, obiekty mostowe, mury oporowe, odwodnienie wymagające większych urządzeń oraz przebudowa infrastruktury podziemnej mogą zasadniczo zwiększyć koszt. Takie zadania wymagają odrębnych projektów i nie mieszczą się automatycznie w podanych granicach. Nie przewiduje się asfaltowania wszystkich odcinków terenowych.

Skalę różnic pokazują informacje Miasta Katowice z 2026 r.: dla ok. 320 m infrastruktury wraz z korektą jezdni i elementami bezpieczeństwa złożono oferty 1,2–2,0 mln zł; dla prawie kilometra przy ul. Francuskiej, obejmującego również chodniki, oświetlenie i usunięcie kolizji, wartość zadania przekracza 7,8 mln zł. Są to koszty całych zadań o różnych zakresach, a nie porównywalne ceny samej nawierzchni. [66]

Podobnie trzeba oceniać zaplecze: projekt Gminy Siemiatycze o wartości ok. 803,5 tys. zł obejmuje dwa miejsca obsługi rowerzystów, dodatkową altanę oraz duży parking z oświetleniem. Nie należy dzielić tej kwoty wyłącznie przez liczbę miejsc odpoczynku. Z kolei projekt cyfryzacji i modernizacji dziesięciu szlaków w gminie Chorzele ma wartość ok. 356,2 tys. zł i inny zakres rzeczowy. [67–68]

Przykład wpływu robót na budżet: 1 km poprawy nawierzchni terenowej i 0,5 km nowej drogi to 0,95–2,60 mln zł. Po dodaniu dokumentacji i nadzoru w wysokości odpowiednio 8–15% oraz 20% rezerwy daje to ok. 1,23–3,59 mln zł. Jest to wyłącznie przykład obliczeniowy, bez wskazania takich ilości jako potrzeb konkretnej trasy.

Do poniższych pakietów przyjęto rezerwę planistyczną 20% kosztu bazowego. Nie obejmuje ona nieujętych robót, wykupu gruntów ani przyszłego wzrostu cen. Rezerwa nie jest automatycznie wydatkiem kwalifikowalnym; we wniosku trzeba stosować zasady danego programu. Przed zamówieniem należy zaktualizować wyceny, a dla późniejszych lat uwzględnić zmianę cen.

5.3.3. Przykładowe pakiety dla planowanych tras

Dla każdej z trzech polskich odnóg przyjęto ten sam scenariusz porównawczy: przygotowanie za 15–35 tys. zł, pełne oznakowanie po 2–5 tys. zł/km, doposażenie dwóch istniejących punktów po 8–20 tys. zł i jeden nowy punkt za 40–100 tys. zł. Liczby punktów są założeniem kalkulacji, nie decyzją lokalizacyjną. Należy je skorygować według inwentaryzacji i stref z podrozdziału 3.4.

Trasa lub zadanie	Długość lub zakres	Koszt bazowy w tys. zł
Chmielnickie panoramy	35,6 km	142,2–353,0
Leśnym traktem	22,3 km	115,6–286,5
Lubieńskie wzgórza	20,6 km	112,2–278,0
Wspólne dane i informacja cyfrowa	Jednorazowo dla sieci	20,0–50,0

Łącznie pakiet trzech odnóg i wspólnej informacji wynosi 390,0–967,5 tys. zł; z rezerwą 20%: ok. 0,47–1,16 mln zł. Nie obejmuje robót drogowych i usunięcia barier, np. potwierdzonych schodów czy niebezpiecznego włączenia. Ich rozpoznanie może zmienić skalę przedsięwzięcia i warunkuje udostępnienie tras. [1–3]

Dla połączeń transgranicznych przyjęto pełne oznakowanie po 2–5 tys. zł/km i poniższe przykładowe zakresy zaplecza. Kwoty zawierają rezerwę 20%, lecz nie obejmują robót drogowych ani ponownie wspólnej informacji cyfrowej.

Połączenie	Założenia przygotowania i punktów	Koszt z rezerwą
Wariant I 151,7 km	Przygotowanie 40–90 tys. zł; 6 punktów doposażonych i 2 nowe.	0,57–1,40 mln zł
Wariant II 208,5 km	Przygotowanie 50–110 tys. zł; 8 punktów doposażonych i 3 nowe.	0,78–1,94 mln zł

Liczby punktów nie potwierdzają kompletności obsługi na całym przebiegu. Trzeba sprawdzić istniejące usługi i odstępy między postojami. Warianty wymagają odrębnej oceny barier wskazanych w kartach oraz kosztów ich usunięcia, w tym w rejonie granicy. [8–9]

Budżetów tras nie należy bezpośrednio sumować jako kosztu całej sieci: wspólne odcinki, znaki i obiekty trzeba policzyć tylko raz. Dla projektu Dukła–Svidník punktem odniesienia jest opublikowana wartość 1 313 836,50 EUR i okres realizacji 1.03.2026–30.11.2027. Obejmuje on m.in. singletrack, trasę nad Ondavą, oznakowanie i zaplecze. Jest to wartość całego odrębnego projektu, której nie dolicza się ponownie do kosztów tych samych elementów koncepcji. [6]

5.3.4. Etapy i kolejność wdrażania

Etap	Horyzont	Zakres i odpowiedzialność
1. Rozpoznanie i uzgodnienie zakresu	0–3 mies.	Koordynator i zarządcy: kontrola tras, wybór legalnych przebiegów, wykaz barier, rejestr istniejącego wyposażenia i odpowiedzialności.
2. Dokumentacja i finansowanie	3–12 mies.	Inwestorzy: projekty, zgody, uzgodnienia PL/SK, kosztorysy, wybór źródeł finansowania i budżet utrzymania.

Etap	Horyzont	Zakres i odpowiedzialność
3. Proste uzupełnienia	6–18 mies.	Zarządcy i wykonawcy: naprawa oznakowania, wyposażenie istniejących punktów i aktualizacja danych na odcinkach z potwierdzoną dostępnością.
4. Roboty i brakujące połączenia	12–36 mies. lub dłużej	Właściwi inwestorzy: roboty na podstawie dokumentacji, budowa zaplecza, nadzór i odbiory; najpierw ciągłość i bezpieczeństwo.
5. Udostępnienie i obsługa	Po odbiorze danego odcinka	Wspólna kontrola przejazdu, zgodność znaków i GPX, informacja o dostępności, przekazanie utrzymania; następnie coroczna obsługa.

Horyzont liczony jest od decyzji partnerów o rozpoczęciu wdrażania, nie od daty opracowania. Etapy mogą częściowo zachodzić na siebie. Procedury środowiskowe, sprawy własnościowe, roboty w terenie górskim i oczekiwanie na finansowanie mogą wydłużyć realizację. Harmonogram projektu Dukla–Svidník pozostaje odrębny.

W pierwszej kolejności należy usuwać potwierdzone problemy istniejącej sieci oraz przygotować trzy polskie odnogi do realizacji. Dla dwóch połączeń transgranicznych najpierw potrzebna jest pełna ocena dostępności i bezpieczeństwa, a dopiero potem wybór odcinków do robót. Publikacja trasy jako gotowej powinna nastąpić po spełnieniu warunków z podrozdziału 4.4, także po obu stronach granicy.

5.3.5. Koszty utrzymania i obsługi

Roczne przedziały kosztów są autorskimi założeniami planistycznymi, wymagającymi weryfikacji z zarządcami i gospodarzami obiektów.

Zadanie	Orientacyjny koszt brutto
Przeglądy szlaku i drobne naprawy znaków	0,2–0,6 tys. zł / km / rok
Sprzątanie i drobne naprawy punktu odpoczynku	2–6 tys. zł / punkt / rok
Aktualizacja danych i informacji PL/SK	12–30 tys. zł / sieć / rok
Koordinacja i monitoring pracy partnerów	40–80 tys. zł / sieć / rok

Dla 78,5 km trzech polskich odnóg, 9 punktów oraz wspólnej obsługi cyfrowej i koordynacyjnej daje to ok. 86–211 tys. zł rocznie. Jest to scenariusz organizacyjny, bez remontów nawierzchni, obsługi WC, energii ładowarek, zimowego utrzymania i kampanii promocyjnych. Koszty już ponoszone przez gospodarzy trzeba uwzględnić, aby nie tworzyć podwójnego budżetu. Rozszerzenie sieci wymaga aktualizacji nakładów według unikalnych odcinków i obiektów. [39]

5.4. Źródła i materiały wykorzystane w rozdziale

Oznaczenia źródeł są wspólne dla całego opracowania. Każdą pozycję przywołaną w danym rozdziale wymieniono w jego wykazie tylko raz. Stan rozpoznania: październik 2026 r.

- [1] Karta planowanej trasy „Chmielnickie panoramy”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [2] Karta planowanej trasy „Leśnym traktem”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [3] Karta planowanej trasy „Lubieńskie wzgórza”. Przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania trasy; opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie.
- [6] Interreg Polska–Słowacja 2021–2027. „Dukla–Svidník na dvoch kolesách” — oficjalny opis projektu, partnerzy, zakres, okres realizacji 1.03.2026–30.11.2027 i wartość 1 313 836,50 EUR. Dostęp: 14–15.10.2026 r.
[Opis projektu](#)
- [8] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant I. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [9] Karta planowanej trasy Rzeszów–Svidník — wariant II. Opracowanie z 14.10.2026 r. na podstawie GPX, danych Komoot i źródeł wskazanych w karcie; przebieg, parametry, atrakcje i warunki przygotowania.
- [11] WR-D-42-1, „Planowanie tras dla rowerów”, wersja 01 z 19.09.2022 r.; rozdz. 7 i 13 — potrzeby użytkowników, obsługa tras i węzły przesiadkowe.
[WR-D-42-1](#)
- [12] WR-D-42-2, „Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów”, wersja 01 z 19.09.2022 r.; rozdz. 9 i 16, w tym tab. 16.1.1 i 16.2.1.
[WR-D-42-2](#)
- [13] WR-D-42-3, „Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach”, wersja 01.1, poprawka z 24.04.2025 r.; rozdz. 4–5.
[WR-D-42-3](#)
- [39] Spotkanie konsultacyjne VI, 12.10.2026 r. Materiał projektu dotyczący zarządzania i utrzymania sieci, monitoringu, finansowania oraz podziału zadań partnerów; w szczególności slajdy 5–9 i 11–16.
- [49] Interreg Polska–Słowacja 2021–2027. Obszar wsparcia, priorytety i nabór „Turystyka” zakończony 10.01.2025 r.; poziom wsparcia i zasady naboru. Dostępność kolejnych konkursów należy sprawdzać w wykazie.
[Założenia i obszar](#) | [Nabór turystyczny](#) | [Wykaz naborów](#)
- [50] Euroregion Karpacki — Fundusz Małych Projektów. III nabór w priorytecie 3, 16.02–16.04.2026 r.: obszar operatora, beneficjenci, zakres, limity i status zamknięcia.
[Ogłoszenie i warunki](#)
- [51] Fundusze Europejskie dla Podkarpacia 2021–2027. Nabór FEPK.06.01-IZ.00-029/26 dotyczący turystyki aktywnej w ROF oraz FEPK.06.02-IZ.00-002/25, typ I. Odniesienie do zakresu, trybu i zakończonych terminów naborów.
[Działanie 6.1](#) | [Działanie 6.2](#)
- [52] Program Slovensko i dokumenty PSK. Działania 5.2.4 i 5.2.5: infrastruktura rekreacyjna i turystyczna; przygotowanie projektów w systemie zintegrowanych inwestycji terytorialnych.
[Program Slovensko](#) | [Działanie 5.2.4 w PSK](#) | [Rada Partnerstwa — działania 5.2.4 i 5.2.5](#)

- [53] FENIKS oraz wyjaśnienia CUPT. Zakres programu, jego finansowanie z EFRR i Funduszu Spójności oraz infrastruktura rowerowa w działaniu FENX.03.01 „Transport miejski”.
[O programie](#) | [Fundusze i instytucje](#) | [Wyjaśnienia CUPT](#)
- [54] PARP — FEPW 5.1 Zrównoważona turystyka. Zakończony nabór: ponadregionalność produktu, wnioskodawcy i partnerstwa z minimum dwóch województw Polski Wschodniej.
[Działanie i warunki](#)
- [55] MRiRW — LEADER, komponent Wdrażanie LSR. Wytyczne szczegółowe podpisane 5.08.2026 r.; mała infrastruktura publiczna, warunki podmiotowe i poziom wsparcia.
[Wytyczne](#)
- [56] Ministerstwo Sportu i Turystyki — „Polskie szlaki turystyczne”, edycja 2026. Zakres działań, beneficjenci, zasady dofinansowania i terminy zakończonych naborów.
[Polskie szlaki turystyczne](#)
- [57] Ministerstwo Sportu i Turystyki — „Program wsparcia turystyki”, edycja 2026. Zakres działań, beneficjenci, zasady dofinansowania i terminy zakończonych naborów.
[Program wsparcia turystyki](#)
- [58] Dotacje słowackie. Wykaz dotacji PSK z budżetu regionalnego oraz mechanizmy wsparcia rozwoju transportu rowerowego i cykloturystyki Ministerstwa Transportu SR.
[Dotacje PSK](#) | [Ministerstwo Transportu SR](#)
- [59] Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. W szczególności art. 10 i 74: współdziałanie JST i porozumienia międzygminne. Forma współpracy powiatu, gmin i partnerów zagranicznych wymaga doboru właściwych podstaw kompetencyjnych.
[Tekst ujednolicony](#)
- [60] Zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení. § 20–20a i § 21: współpraca gmin słowackich i współpraca międzynarodowa; wersja obowiązująca od 15.07.2026 r.
[Slov-Lex](#)
- [61] Interreg Polska–Słowacja oraz rozporządzenie UE 2021/1059. Dokumenty dla projektów standardowych, wzór umowy partnerskiej oraz art. 26 rozporządzenia dotyczący partnera wiodącego i porozumienia między partnerami.
[Dokumenty programu](#) | [Rozporządzenie UE](#)
- [62] Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. W szczególności art. 4, 5, 11, 13 i 16: zadania turystyczne, współpraca, konkursy i umowy na realizację zadań publicznych.
[Tekst ujednolicony](#)
- [63] Polska ustawa o PPP oraz wytyczne MFiPR. Ustawa z 19.12.2008 r., w szczególności art. 1–4 i 7; wytyczne dotyczące przygotowania projektów, postępowania, umowy i zarządzania. Ocena przydatności PPP dla sieci stanowi rekomendację niniejszego opracowania.
[Ustawa o PPP](#) | [Wytyczne PPP](#)
- [64] Ministerstvo financií Slovenskej republiky. Metodyka PPP: studium wykonalności i porównanie z realizacją w sektorze publicznym; zakres stosowania dokumentów należy odnieść do rodzaju słowackiego podmiotu.
[Dokumenty metodyczne](#)
- [65] Ceny ofertowe wyposażenia. Eko-Asklepios: stacje naprawy rowerów; Widrog: tabliczki szlakowe. Ceny urządzeń z odczytu 15.10.2026 r.; nie potwierdzają kosztu dostawy, montażu ani robót towarzyszących.
[Stacje naprawcze](#) | [Oznakowanie](#)

[66] Miasto Katowice — Katowice na rowery. Komunikaty z 15.05 i 7.07.2026 r.: zakresy, wartości zadań oraz ceny ofertowe. Przykłady służą ocenie skali i zróżnicowania nakładów, nie wycenie konkretnego odcinka pogranicza.

[Informacje inwestora](#)

[67] Gmina Siemiatycze — rozbudowa szlaku w Wólce Nadbużnej i Anusinie. Projekt 2025–2026 o wartości 803 497,50 zł: dwa miejsca obsługi, altana i parking z wyposażeniem. Zakres szerszy niż same punkty odpoczynku.

[Zakres i budżet](#)

[68] Fundusze Europejskie dla Mazowsza — projekt Gminy Chorzele. Informacja instytucji regionalnej o cyfryzacji i modernizacji trzech szlaków pieszych i siedmiu rowerowych; wartość projektu 356 208,96 zł.

[Informacja o projekcie](#)

[69] Budżet Obywatelski Mazowsza — VeloMazovia Południe. Projekt z edycji 2023, planowane 199 500 zł na ok. 166 km: tabliczki, słupki, montaż, organizacja ruchu i obsługa. Historyczne odniesienie do struktury kosztów; nie aktualna oferta ani stawka przeniesiona do kalkulacji.

[Struktura budżetu](#)

[PL] Karty opisu szlaków i tras rowerowych po stronie polskiej, numery 1–27, w tym warianty 3a–3g. Oznaczenia PL w tekście odpowiadają numerom kart. Karty zawierają przebiegi, parametry, oceny, rekomendacje i wykazy źródeł pierwotnych.

Spis załączników

1. Karty opisu szlaków i tras rowerowych po stronie polskiej

33 karty oznaczone numerami 1–27, w tym siedem wariantów tras „Doliną Sanu” (3a–3g).

2. Karty i zestawienie tras rowerowych po stronie słowackiej

Zbiór „Trasy rowerowe w okresie Svidník. Zestaw kart i informacji uzupełniających”, obejmujący pozycje SK-01–SK-12, w tym kartę projektowanego połączenia Dukla–Svidník (SK-12).

3. Karty trzech planowanych polskich odnóg Green Velo

„Chmielnickie panoramy”, „Leśnym traktem” oraz „Lubieńskie wzgórza”.

4. Karty planowanych połączeń Rzeszów–Svidník

Wariant I przez Ożenną oraz wariant II przez Barwinek.

5. Raporty z wizji lokalnych czterech tras rowerowych

Garncarski Szlak Rowerowy; Błękitna Pętla; Green Velo na odcinku Łańcut–Dynów; Białobrzaska Trasa Rowerowa.

6. Tabela zbiorcza szlaków i tras rowerowych po stronie polskiej

Zestawienie nazw, lokalizacji, długości, oznakowania, charakteru i ocen tras.

7. Elektroniczna mapa tras i ślady GPX

Zestawienie tras w aplikacji Komoot oraz pliki GPX trzech planowanych odnóg Green Velo i dwóch wariantów połączenia Rzeszów–Svidník.

Linki do mapy:

- Trasy istniejące:

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755697/-aglomeracja-rzeszowska-okres-svidnik-trasy-istniejace?share_token=a6Yp9PB67Q3X2H3jwnoFVdXhZeg2DxFITILcX95AQPWj6O2mL&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585

- Trasy planowane

https://www.komoot.com/pl-pl/collection/4755708/-aglomeracja-rzeszowska-svidnik-trasy-planowane?share_token=aIGEY2lfWlVFWpoypO71HrihHZSmeT0ZJUhi1nfelMGWGUnP&ref=collection&t_s=referral&t_cid=collection_share&t_ref_username=5408345724585

8. Materiały z sześciu spotkań konsultacyjnych

Prezentacje ze spotkań I–VI, dotyczące rozpoznania sieci, koncepcji rozwoju, uwarunkowań realizacji oraz organizacji i finansowania działań.

9. Uwarunkowania realizacji tras rowerowych

Materiał „UWARUNKOWANIA”: własność i dostępność terenów, zarządcy, zgody, ochrona przyrody, oznakowanie i utrzymanie.

10. Dobre praktyki rozwoju produktów turystyki rowerowej

Opracowanie obejmujące Bike Republic Sölden, Finale Outdoor Region oraz Singletrack Glacensis.