

Trasa EuroVelo11 między Krakowem a granicą ze Słowacją Marcin Hyla, www.rowery.org.pl, 2008

Międzynarodowa trasa rowerowa **EuroVelo 11** w Polsce nie jest oznakowana. Jedyne północny odcinek przy granicy litewskiej jest oznakowany jako **R-11**, domyślnie dublując przebieg **EuroVelo**. Znaczne części tego odcinka przebiegają po nieutwardzonych drogach nieodpowiednich dla długodystansowej turystyki rowerowej. Jazda drogami asfaltowymi zazwyczaj jest sensowniejsza niż trzymanie się oznakowanej trasy.

Południowa część polskiego odcinka **EuroVelo 11** stanowi większe wyzwanie. Wynika to stąd, że Małopolska jest rejonem górzystym, o wielkim zróżnicowaniu wysokościowym z nielicznymi trasami alternatywnymi o parametrach często niemożliwych do zaakceptowania na potrzeby turystyki rowerowej (sumaryczne przewyższenia, nachylenie podłużne, wydłużenie, nawierzchnia, natężenia ruchu samochodowego). Istniejące szlaki rowerowe w Małopolsce (podobnie jak w całej Polsce) są przeznaczone dla rowerów górskich i nie nadają się do turystyki rowerowej. Korzystanie z takiego szlaku oznacza, że wcześniej czy później trafimy na błotnistą ścieżkę, której nie da się pokonać na rowerze z przyczepką, sakwami lub oponami szosowymi lub wymaga to nieracjonalnie wielkiego wysiłku i straty czasu.

Załącznikiem do niniejszego tekstu jest ślad GPS który prowadzi z **Piwnicznej Zdroju** do centrum **Krakowa**. Jest dostępny na www.rowery.org.pl/ev11 – w trzech plikach *.gdb: dla kierunku z **Krakowa** na **Słowację**, dla **kierunku przeciwnego** oraz dla wariantu „powodziowego” kiedy krótki odcinek nad potokiem Tarnawka **może** być nieprzejezdny. Warianty te różnią się nieco ze względu na nachylenie podłużne (bardzo chętnie usłyszę uwagi dotyczące takiego przebiegu). Trzeci, „powodziowy” plik zawiera też nieco inny przebieg trasy w rejonie **Lapanowa**. Należy ze śladu GPS korzystać szczególnie tam, gdzie proponowana trasa zmienia kierunek a gdzie nie ma żadnych drogowskich ani punktów charakterystycznych.

Poniższa trasa została zaplanowana zgodnie z następującymi założeniami:

- unikamy ciężkiego ruchu samochodowego
- minimalizujemy przewyższenia
- korzystamy z nawierzchni ulepszonych
- adresem jest rowerzysta długodystansowy, z ciężkimi sakwami oraz przyczepką

Te cele nie zostały w pełni osiągnięte (z wyjątkiem ostatniego punktu!) i co najmniej kilka odcinków wymagało kompromisów. Mimo to wydaje się, że zaproponowany przebieg jest optymalny i stwarza największe możliwości. W przyszłości niektóre z tych kompromisów mogą zostać skorygowane przez budowę nowych dróg lokalnych lub wręcz dróg rowerowych w ramach zaproponowanego przebiegu.

Opisaną trasę pokonałem kilkakrotnie na rowerze trekkingowym obciążonym sakwami i z oponami Schwalbe Marathon XR 700x38. Odcinek o nawierzchni nieutwardzonej wzdłuż potoku Tarnawka pokonałem w suchy, słoneczny dzień niepoprzedzony opadami. Odcinki nieutwardzone stanowią łącznie około 2-3 procent długości trasy. Łącznie z proponowanym alternatywnym przejazdem przez Nowy Sącz po koronie wałów przeciwpowodziowych odcinki obecnie nieutwardzone mogą przekroczyć 5 procent długości trasy. Jednak żaden odcinek nieutwardzony nie jest nachylony podłużnie. Stąd każde opony typu semislick lub nawet slick będą odpowiednie a jedyny problem z odcinkami nieutwardzonymi będzie polegał na znacznym zmniejszeniu prędkości.

ZE SŁOWACJI DO KRAKOWA

Poruszając się znaną „w ogólnym zarysie” (i oznakowaną już na Węgrzech) trasą **EuroVelo 11** wjeżdżamy do Polski albo w **Leluchowie** (Słowacki **Circ**) albo **Piwnicznej Zdroju** (Słowacki **Mnisek nad Popradem**). Oba przejścia graniczne znajdują się nad Popradem. To pierwsze pozwala ominąć górzisty odcinek drogi po stronie słowackiej. Wjazd do Polski w **Leluchowie** oznacza korzystanie z dróg głównych. Do Muszyny trasa jest przyjemna i pozbawiona większego ruchu. Jednak dalej droga wojewódzka DW971 do **Piwnicznej Zdroju** staje się bardziej ruchliwa (choć pozbawiona przewyższeń). Istnieje też możliwość przedostania się z **Muszyny Zapopradzia** do **Legnavy** na Słowacji (odcinek drogi polnej) i dalej przez **Kace** do **Mniska** i na polską stronę.

Wjeżdżając do Polski w **Piwnicznej** (przez **Mnisek nad Popradem**) trzeba skorzystać z drogi krajowej DK87. Mimo groźnie brzmiącej nazwy w istocie jest ona znacznie mniej ruchliwa niż DW971. Oprócz stromych odcinków przy granicy trzeba się liczyć z kocimi łbami przy dojeździe do centrum **Piwnicznej Zdroju**. Właśnie tam DK87 i DW971 łączą się i tam należy opuścić obydwie. Zbliżając się od strony **Leluchowa** przez **Muszyne** należy skrócić w prawo zaraz za mostem przez Poprad i linię kolejow. Jadąc od **Mniska nad Popradem**, przekraczamy skrzyżowanie z DW971 na wprost. W obu przypadkach trafiamy na małą i początkowo stromą uliczkę prowadzącą do stacji PKP **Piwniczna Zdrój**. Z tej stacji mamy bezpośrednio – choć nieczęste - połączenia kolejowe z **Nowym Sączem**, **Krakowem** i **Warszawą**.

Tu należy zwrócić uwagę, że od **Leluchowa** przez **Muszyne**, **Piwniczną** do **Nowego Sącza** prowadzi czerwony szlak rowerowy, stanowiący część Karpackiego Szlaku Rowerowego. Mimo prób przedstawiania go jako trasy turystycznej, zupełnie nie nadaje się do turystyki rowerowej. O ile jego części prowadzące po drogach utwardzonych mogą taką rolę spełniać o tyle kluczowe odcinki nadają się tylko do uprawiania ekstremalnego kolarstwa górskiego i stanowią zasadniczą przeszkodę dla turystów rowerowych. Dodatkowo problematyczne jest samo oznakowanie.

Zaraz obok stacji PKP **Piwniczna Zdrój** znajduje się przejazd kolejowy (a właściwie przejście przez tory) a za nim kładka piesza nad Popradem. Korzystamy z niej i za nią skręcamy w lewo, kierując się asfaltem na północ. Tu możemy trzymać się znaków czerwonego szlaku rowerowego. Jeśli go zgubimy, to trzymajmy się blisko Popradu. Czekają nas odcinek nieutwardzony, ale płaski i całkowicie przejezdny – chyba, że akurat trafimy na powódź. Wzdłuż Popradu jedziemy szutrówką lub po leżących obok płytach betonowych, ale wkrótce znowu będzie asfalt. Ta trasa jest znacznie lepsza niż DK87, która na tym odcinku ma znacznie większe różnicowanie wysokościowe. Na proponowanej trasie prawie nie ma samochodów a widoki są lepsze niż z drugiej strony rzeki.

Kiedy w oddali pojawi się na wzgórzu po prawej stronie zamek, to będzie znak że zbliżamy się do **Rytra** i czas na zmianę brzegu rzeki. Zostawiamy czerwony szlak rowerowy który prowadzi po błotnistej, stromej, kamienistej i śliskiej ścieżce wzdłuż zbocza i mostem wracamy na lewy brzeg Popradu. Tu niespodzianka – na DK87 znowu trafiamy na kocie łby. Na szczęście ten odcinek ma mniej niż kilometr. Na północ od **Rytra** szukamy skrótu w prawo, na kolejny most. Jesteśmy kilkaset metrów od rzeki, więc może nie być dobrze widoczny! Za mostem skręcamy w lewo i znowu wracamy na czerwony szlak rowerowy. Początkowy odcinek może nie być zachęcający – nawierzchnia to kamienie i błoto, ale po kilkuset metrach i krótkim acz stromym podjeździe znowu mamy asfalt, brak przewyższeń i niemal zero samochodów. W ten sposób docieramy aż do **Barcic**.

To znaczy, że jesteśmy w **Starym Sączu**. Interesujące zabytki tego miasteczka wymagają skrótu w lewo, ale jeśli jedziemy do **Krakowa** czy choćby **Nowego Sącza** to musimy wrócić na DK87 i wjechać do miasta jedynym mostem właśnie w ciągu tej drogi. W samym **Nowym Sączu** nie ma

żadnych ułatwień dla rowerzystów i dalsza jazda do centrum i na **Kraków** wymaga pedałowania w dużym ruchu zgodnie z ogólnym oznakowaniem drogowym.

Niemniej, istnieją też dwie trasy alternatywne. Jedna polega na tym, że zaraz za mostem na Popradzie w śladzie DK87 już w **Nowym Sączu** skręcamy w prawo (przed pomnikiem „Nowy Sącz”) i dalej szukamy polnej drogi prowadzącej nad Poprad. Wzdłuż Popradu biegnie polna dróżka którą dotrzemy pod most kolejowy (po lewej od drogowego jadąc w kierunku do miasta) a następnie zobaczymy początek wałów przeciwpowodziowych, na koronie których istnieje przejezdny rowerem przedpt. W ten sposób można dotrzeć niemal do centrum **Nowego Sącza** poza ruchem drogowym. Stamtąd niestety jedziemy dalej znów w ruchu drogowym, korzystając z drogowisków – jedyny most przez Dunajec w **Nowym Sączu** prowadzi drogę krajową DK28. Ta trasa potrafi być bardzo błotnista (zwłaszcza pod mostami), ale wydaje się przejezdna każdym rowerem, może z wyjątkiem szosowego. Z pewnością jest jednak bardzo powolna.

Druga trasa wymaga opuszczenia DK87 na skrzyżowaniu jeszcze przed mostem na Popradzie. Zamiast skręcić w prawo na **Nowy Sącz** należy pojechać na wprost, nową drogą do nowego mostu przez Dunajec w **Starym Sączu** (można przetestować nowe drogi rowerowe tamże). Za mostem na lewym brzegu Dunajca skręcamy w prawo i dojeżdżamy do skrzyżowania z DK28. Tej krajówki należy się wystrzegać, dlatego skrzyżowanie przekraczamy na wprost, w kierunku na **Rdziostów** i **Marcinkowice**. Ta droga doprowadzi nas do **Limanowej**.

Także inne warianty przejazdu przez **Nowy Sącz** wymagają dotarcia do skrzyżowania DK28 z lokalną drogą na **Rdziostów** i skrótu w prawo na **Marcinkowice**. Istnieje również **niepotwierdzona** możliwość ominięcia znacznego przewyższenia i stromych odcinków w **Rdziostowie** korzystając z drogi na lewym brzegu Dunajca wzdłuż torów kolejowych, której początek jest w rejonie lewobrzeżnego przyczółka mostu przez Dunajec na DK28. Przynajmniej część tej trasy byłaby jednak nieutwardzona. W **Marcinkowicach** należy przekroczyć wówczas tory kolejowe i wrócić na główną drogę do **Limanowej**.

Droga z **Marcinkowic** do **Limanowej** jest umiarkowanie pagórkowata. Jadąc w kierunku **Krakowa**, przez większą część pedałowujemy lekko pod górę. W **Limanowej** przez ul. Matki Boskiej Bolesnej wjeżdżamy na rynek i tu trafiamy na DK28 która przecina sam środek miasta. Na szczęście jest na tyle szeroka, że rowerem da się jechać obok wielkich ciężarówek. Na ul. Piłsudskiego wypatrujemy skrzyżowania z DW965 (kierunek **Bochnia** i **Nowy Wiśnicz**) w prawo. DW965 jest ruchliwa i wąska, ale na szczęście nie musimy jechać nią dłużej niż dwa kilometry. Skręcamy w lewo na **Mstów** i **zakłady Tymbark**. Samo skrzyżowanie jest dość paskudne, brakuje azylu dla lewoskrętu co przy niezbyt dobrej widoczności i sporym ruchu może być niebezpieczne.

Teraz zaczyna się bardzo malownicza i wygodna droga do **Piekielka** wzdłuż linii kolejowej i rzeki Łososiny. W **Piekielku** skręcamy w prawo na **Kisielów**, **Rupniów**, **Nowe Rybie** i **Stare Rybie**. To będzie najbardziej stroma część wyprawy. W **Kisielowie** na nieoznakowanym drogowiskami skrzyżowaniu w kształcie litery Y skręcamy w lewo na szosę na **Szyk**. Przed nami stromy zjazd po czym seria bardzo ostrych podjazdów i bardzo długi, stromy (na końcu jeszcze bardziej stromy!) zjazd. Jesteśmy w miejscowości **Szyk**. Zabytkowy drewniany kościółek jest po prawej.

UWAGA: jeśli w poprzednich tygodniach padało i w górach trwają powodzie, to zasadniczy przebieg trasy może być trudno przejezdny. Zamiast skrótu w lewo w Kisielowie, można wówczas jechać drogą **na wprost** zgodnie ze znakami drogowymi na **Nowe Rybie**, **Stare Rybie** i **Tarnawę**. Jest to droga bardzo stroma, z wieloma przewyższeniami i z tak fatalnie zniszczonym asfaltem, że uniemożliwia rozwijanie jakichkolwiek większych prędkości na zjeździe.

Z miejscowości **Szyk** płaską, równą i pustą szosą jedziemy do miejscowości **Sadek**. Tam zaczynamy wypatrywać po prawej stronie **przystanku autobusowego** poprzedzonego **śmietnikiem** oraz kiczowatego **żółtego budynku** o architekturze „zamkowej”. Tam właśnie trzeba będzie **skrócić w prawo**. Nie ma tam żadnego oznakowania, drogowskazu czy innego punktu charakterystycznego. **Właśnie tu warto użyć śladu GPS!**

Skrećamy w prawo na wąski ale w dobrym stanie asfalt, kierując się w głąb doliny. **Asfat kończy się** po kilkuset metrach i zmienia w szutrówkę. Na jej końcu jest mały betonowy mostek. Przekraczamy go i polną drogą dojeżdżamy do zabudowań. Tuż przed nimi skrećamy **w prawo** a parę metrów niżej **w lewo**. Jedziemy wzdłuż lasu, potok Tarnawka jest po naszej prawej stronie. **Odcinek z gruntową nawierzchnią ma ok. 1,5 km.**

Kiedy docieramy do potoku znowu, niespodzianka: tu nie ma mostu. Jest **bród**. Tarnawka ma 2-3 metry szerokości i ze 20 cm głębokości, ale w czasie deszczu i powodzi na pewno stan wody jest większy – choć nie sądzę, aby tu przekraczał 1 metr. Tego brodu nie da się przejechać na rowerze, na dnie leżą duże kamienie – ale niektóre z nich wystają nad wodę, więc można potok przekroczyć suchą stopą pchając rower. W przypadku wyższej wody trzeba po prostu zdjąć buty i przetoczyć rower po dnie, brodząc po kolana w wodzie.

Dwie minuty dalej musimy pokonać **kolejny bród** – tym razem łatwiejszy, z betonowymi płytami położonymi na dnie. Gdyby nie stromy, błotnisty i śliski zjazd do niego, dałoby się go przekroczyć z rozpędu. Spokojnie nawet przy wyższej wodzie da się go przejechać rowerem. Ale jak to wygląda w trakcie powodzi – nie wiadomo.

Na północ od ostatniego brodu kłopoty się kończą i zaczyna najbardziej bajkowa część podróży. Jedziemy wąskim, płaskim asfaltem wzdłuż potoku Tarnawka. Po drodze mijamy pasiekę gdzie można kupić miód (reklama po lewej stronie) i w końcu docieramy do skrzyżowania z asfaltową drogą. Tu skrećamy **w lewo** – to właśnie w tym miejscu zbiega się przebieg podstawowy z „alternatywnym”, szczytami gór przez Tarnawę.

Jedziemy na północ w kierunku na **Łapanów**. W **Boczowie** za mostem skrećamy **w lewo**, na **Grabie** a w **Grabiach** – też przy moście – skrećamy **w prawo**, na **Lubomierz**. Tu znowu nas czeka podjazd. (Alternatywnie możemy jechać do Łapanowa i przed Łapanowem skrećić w lewo na **Wolicę i Lubomierz**).

UWAGA: ta część trasy może być nieco myląca. Warto pamiętać że kluczowe miejscowości do których jedziemy to **Lubomierz** a potem **Zagórz**. Chcemy uniknąć szosy DW966 z **Łapanowa**. Polecam **korzystanie z GPS** (wariant „powodziowy” trasy zawiera też inny ślad, przez **Wolicę**).

W **Lubomierzu** zbiega się droga z **Wolicy** oraz z **Grabi**. Warto pamiętać, że główna droga prowadzi tu na **Raciechowice** a nie na **Zagórz**, dokąd chcemy dotrzeć. Na skrzyżowaniu na skraju lasu skrećamy w prawo, w las a drogę na **Raciechowice** zostawiamy po lewej! Droga w lesie biegnie w dół, ale nie rozpędzamy się za bardzo, bo szukamy wąskiego asfaltu w lewo. Właśnie tym wąskim i pustym asfaltem dojedziemy do **Zagórza**. Ale nawet jak przegapimy skręt to nie będzie to problem – asfaltem zjedziemy na sam dół doliny i dotrzemy wcześniej na DW966 na którą trzeba skrećić **w lewo** i wspiąć się na spory pagórek **Zagórza**.

Jeśli znaleźliśmy skrót przez las w lewo, to do **Zagórza** docieramy bez takiej różnicy wysokości, prosto na skrzyżowanie z parkingiem i sklepami. Wjeżdżamy na DW966 skrećając w lewo i jedziemy do **Gdowa**. Droga jest dość ruchliwa, ale znośna. W samym **Gdowie** przekraczamy Rabe

ale na pierwszym zakręcie w lewo wypatrujemy skrętu w prawo (między charakterystycznymi biało-czerwonymi strzałkami naprowadzającymi zakręt w lewo). Lokalną uliczką z progami zwalniającymi dojeżdżamy do skrzyżowania z DW965. Przekraczamy je skręcając **w lewo** a następnie po 20 metrach – **w prawo**. Ta droga doprowadzi nas do wsi **Liplas**. Na jej końcu po lewej widać trawiaste boisko piłkarskie. Skręcamy w prawo i szukamy pierwszej drogi asfaltowej w lewo. Skręcamy w lewo i opuszczamy **Liplas** kierując się na **Wiatowice**.

Droga jest raczej płaska, dość malownicza i bez większego ruchu. Tu możemy się kierować znakami czarnego szlaku rowerowego. Na skrzyżowaniu z kapliczką znaki skierują nas **w lewo** – ale po niecałych dwustu metrach należy skręcić w prawo. **Tu warto użyć GPS-a!** Następne skrzyżowanie w kształcie litery T to **skręt w lewo**. Jeśli przegapiliśmy skręt przy kapliczce to nic straconego. Na końcu drogi skręcimy **w lewo** i będziemy mieć paręset metrów więcej na liczniku.

Jedziemy na zachód wzdłuż strumyka o nazwie Królewski Potok, niewidocznego z szosy po prawej stronie. Droga jest pusta, równa i płaska. Po kilku kilometrach musimy skręcić w prawo. To kolejne miejsce, gdzie **warto użyć GPS-a**, bo drogowskazów brak. Droga którą musimy jechać dochodzi do głównej z prawej strony pod bardzo ostrym kątem – jakieś 130 stopni. Skręcamy w nią w prawo i dojeżdżamy do miejscowości **Zabłocie**. Tu najpierw mijamy most, gdzie koło pętli autobusowej skręcamy w lewo, a następnie wypatrujemy z prawej strony blaszanych zabudowań fermy a lepiej – **znowu śledzimy wskazania GPS-a**. Skręcamy w prawo w zacienioną drzewami wąską drogę a na końcu podjazdu na skrzyżowaniu skręcamy **w lewo**. Po około 200 metrach mamy kolejne skrzyżowanie. Tu zgodnie z tabliczkami zielonego szlaku skręcamy **w prawo**, na **Bodzanów**.

Zjeżdżamy w dół na osygnalizowane skrzyżowanie z Drogą Krajową nr 4. Czekamy na zielone światło i skręcamy **w lewo**. Droga Krajowa nr 4 prowadzi bardzo duży ruch, z ogromnym udziałem ciężarówek, ale ma doskonałą nawierzchnię i dwumetrowej szerokości pobocza a jej przebieg ma znacznie zmniejszone zróżnicowanie wysokościowe. Na podjazdach pobocza znikają, zastąpione dodatkowym pasem do wyprzedzania. To najlepsza trasa wjazdowa do **Krakowa** rowerem od południowego wschodu. Przed **Wieliczką** na DK4 często tworzą się wielokilometrowe korki i wtedy na rowerze po prostu omijają się poboczem stojące auta. Jedyny problem to hałas i silne podmuchy bocznego wiatru, kiedy się wyjeżdża z wykopów. Bardzo odradzam drogę wojewódzką nr 996 która wydawać się może spokojniejsza: ruch na niej bywa taki sam jak na DK4 (zwłaszcza w godzinach szczytu), ciężarówek jest dużo a na całej długości **w ogóle nie ma pobocza**, za to przebieg jest kręty, z ogromnymi przewyższeniami i fatalną w wielu miejscach nawierzchnią.

W **Wielicze** można opuścić DK4 skręcając w prawo w lokalną, niepozorną drogę która prowadzi bezkolizyjnie do tunelu pod krajówką. Ten zjazd jest w miejscu zamkniętego częściowo skrzyżowania, widocznego po lewej stronie (tylko prawoskręty). Jeśli nie planujesz zwiedzania Wieliczki, to poboczem DK4 należy dojechać do skrzyżowania z sygnalizacją świetlną gdzie drogowskazy wskazują skręt w prawo na **Czarnochowice**. Tu skręcamy **w prawo** a natychmiast za skrzyżowaniem – **w lewo**, w lokalną drogę prowadzącą na początek wzdłuż DK4. Ulicą **Wylom** a następnie **Potrzask** jedziemy cały czas prosto, do końca – gdzie skręcamy w lewo (Sucharskiego, potem **Bieżanowska**). Po drodze do 2009 roku mamy budowę wiaduktu nad autostradą A4 i lokalny objazd.

Uwaga: **ślad GPS-a** wskazuje również trasę alternatywną, ale ciut bardziej skomplikowaną. Na koniec w obu przypadkach znajdujemy się na ul. **Bieżanowskiej** i przekraczamy tory kolejowe.

Jesteśmy w Krakowie. Ale jak dotrzeć do centrum?

Można wrzucić rower do szynobusu **Wieliczka – Krakow** (oprócz biletu płaci się 4,5 za rower). Ale pociąg jeździ rzadziej niż co godzinę. Po co więc czekać? Ulica **Bieżanowska** (z ruchem umiarkowanym, choć zdarzają się ciężarówki i autobusy) prowadzi do ul. **Wielickiej**. Ale **Wielicka** to wielopasmowa magistrała z wielkim ruchem samochodowym, więc lepiej skorzystać z popularnego wśród krakowskich rowerzystów **skrót**u przez tereny kolejowe.

W pewnym momencie ul. **Bieżanowska** skręca wyraźnie w lewo i zaczyna biec pod górę. W tym miejscu jest skrzyżowanie z kilkoma ulicami w prawo. Należy skręcić w prawo (ul. **Kolejowa**) a następnie w lewo. Nie wjeżdżamy w żadne bramy zakładów przemysłowych, szukamy ślepej uliczki o nawierzchni szutrowej (**oczywiście w tym miejscu najlepiej skorzystać ze śladu GPS**). Na końcu ślepej uliczki zaczyna się w krzakach wąska ścieżka na której widać ślady rowerowych opon. To tu. Po kilkuset metrach przedzierania się przez dżunglę między lokomotywami za płotem wracamy na asfalt. Po prawej będzie widać wielki budynek poczty a dobry asfalt doprowadzi nas do dworca PKP **Kraków Płaszów** (uwaga: większość ekspresów i IC do **Warszawy** i **Gdańska** nie odjeżdża z **Płaszowa**, tylko z Dworca Głównego).

Przed dworcem skręcamy w lewo i dojeżdżamy do skrzyżowania z ul. **Wielicką**. Jednak zamiast wjeżdżać na jezdnię warto skręcić w prawo na chodnik – zaraz za przystankiem tramwajowym zaczyna się zwirowy przedpełt, którym dojedziemy do kolejnego przystanku tramwajowego. Omijamy w ten sposób wszystkie odcinki **Wielickiej**, gdzie zdarzają się szarże do 120 km/godz i gdzie nie ma skrzyżowań, które wymuszają spowolnienie ruchu.

Jednak w końcu należy się włączyć do normalnego ruchu. Na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną (Powstańców Wielkopolskich) jedziemy na wprost – ulica się zwęża, jesteśmy w Starym Podgórzu. Na dużym skrzyżowaniu w kształcie litery Y skręcamy w prawo, do mostu na Wiśle. Po jego drugiej stronie zaczyna się ul. **Starowiślna**. Po lewej jest legendarna, żydowska dzielnica **Kazimierz** a na wprost – **Stare Miasto** z widocznym w oddali kościołem Mariackim. Jedziemy cały czas **Starowiślną**. Pod koniec 2008 roku jej skrzyżowanie z **Dietla** zostanie przebudowane tak, że ruch rowerowy będzie mógł się odbywać na wprost i **Starowiślną** dojedziemy wprost na **Rynek Główny**. Teraz trwa remont i najlepiej chyba po prostu rower tam przeprowadzić na piechotę.

Jeśli chcesz od razu dojechać na Dworzec Główny PKP, to tuż przed Starym Miastem warto skręcić w prawo w **Planty** (wolno jeździć rowerem, ale pieszym trzeba ustępować pierwszeństwa) i tak dotrzeć do przejścia podziemnego (równoległa ul. **Westerplatte** bywa zatłoczona a betonowy separator oddzielający torowisko tramwajowe od jezdni uniemożliwia omijanie stojących w korku aut). Z przejścia podziemnego wyjeżdżamy na plac dworcowy i po przekątnej między budynkami Galerii Krakowskiej i starego dworca wciskamy się na peron.

Milego pobytu w Krakowie.

EXTRA INFO:

- **Restauracji** nie ma – z wyjątkiem Nowego Sącza, Piwnicznej i Muszyny. Pizzerie chyba są, choć np. w Limanowej nie znalazłem.
- **Sklepy** po drodze są praktycznie wszędzie, do 18:00 a w miastach **poniżej** do 22:00
- **Apteki i poczty** są w Muszynie, Piwnicznej, Nowym Sączu, Limanowej, Łapanowie (kilka kilometrów obok podanej trasy), Gdowie i Krakowie.
- **Pociągi** są dostępne w Muszynie, Piwnicznej, Starym Sączu, Nowym Sączu, Wieliczce i Krakowie. Między Muszyną a Nowym Sączem są też przystanki pociągów osobowych.
- Między **Kisielowem** a **Tarnawą** nie ma zasięgu sieci Orange PL

Z KRAKOWA NA SŁOWACJĘ.

Wyruszamy z **Rynku Głównego**. Kierujemy się w ul. **Sienną** z charakterystycznymi kocimi łbami (**Sienna** jest na wprost pomnika Mickiewicza, na prawo od Kościoła Mariackiego). Dalej jedziemy cały czas na wprost **Starowiślną** wzdłuż torów tramwajowych, przekraczamy most na Wiśle i docieramy do dużego skrzyżowania w kształcie litery T. Tu skręcamy w lewo. Uwaga – tu często są korki i nie ma możliwości swobodnie ominąć stojących samochodów. Na następnym dużym skrzyżowaniu z sygnalizacją (na wprost widoczny wiadukt kolejowy i estakada nad jezdnią) jedziemy na wprost, choć cały czas kombinujemy jakby tu się znaleźć **po lewej stronie** ulicy!

Pierwsza możliwość będzie kilkaset metrów za wiaduktem kolejowym, gdzie torowisko tramwajowe opuszcza jezdnię. Tu możemy skręcić **w lewo**, ale to może być bardzo **ryzykowne**. Druga możliwość to osygnalizowane przejście piesze dwieście metrów dalej. Trzecia i ostatnia możliwość to duże osygnalizowane skrzyżowanie z ul. **Dworcową**, gdzie skręcamy **w lewo**. Jeśli udało się nam skręcić wcześniej, to z drugiej strony torów tramwajowych jest najpierw asfaltowy chodnik, a następnie kilometrowej długości predept, który pozwala uniknąć bardzo ruchliwej i upierdliwej ul. **Wielickiej**. Ogromna większość krakowskich rowerzystów tak właśnie robi.

W każdym razie **Wielicką** opuszczamy definitywnie skręcając w lewo w **Dworcową**. Przed samym dworcem PKP **Kraków Płaszów** skręcamy w prawo i jedziemy ul. **Prokocimską** do końca. Nie dajemy się zwieść znakiem „droga bez przejazdu”. To tereny kolejowe, ale przejezdne. Mijamy przemysłowe bramy po prawej i twardo wjeżdżamy w ślepą ulicę na której końcu będzie wąska gruntowa dróżka w krzakach. Śmiało wjeżdżamy w nią, uważając aby nie zderzyć się czołowo z rowerzystami z naprzeciwka. Po kilkuset metrach jesteśmy na szutrowej nawierzchni ulicy **Kolejowej**. W tym rejonie może przydać się **ślad GPS-a** ale najprawdopodobniej wystarczy obserwacja śladów opon rowerowych. Skręcamy w lewo, w prawo, w lewo, znowu w prawo – docieramy do skrzyżowania z „dużą” ulicą. To **Bieżanowska**. Skręcamy w lewo i jedziemy nią prosto do oporu, aż za przejazd kolejowy.

Dalej jedziemy na wprost **Bieżanowską** (dalej jako **Sucharskiego, Kokotowska**) ale wypatrujemy po prawej ulicy **Potrzask** w którą musimy **skręcić w prawo** (dalej ul. **Potrzask** zmieni nazwę na ul. **Wygoda**). Alternatywnie, skręcamy **w prawo** z ul. **Bieżanowskiej** zaraz za przejazdem kolejowym i **podążamy za śladem GPS-a**. W obu przypadkach ulicą **Wygoda** docieramy do osygnalizowanego skrzyżowania z obwodnicą **Wieliczki** czyli drogą krajową nr 4. Tu skręcamy **w lewo** i **poboczem** DK4 wyjeżdżamy z aglomeracji krakowskiej. Pobocze na podjazdach znika, zastępowane dodatkowym pasem ruchu do wyprzedzania. Ruch na DK4 potrafi być ogromny, z dużą liczbą TIR-ów, ale pobocze ma dwa metry szerokości, nawierzchnia jest znakomita, przewyższenia znacznie ograniczone (wykopy, nasypy) i generalnie jazda rowerem po DK4 jest znacznie wygodniejsza i **bezpieczniejsza**, niż po drodze wojewódzkiej DW966. Wkrótce (2009) oddany zostanie do użytku równoległy odcinek autostrady A4 z **Wieliczki** do **Szarowa**, przez co z DK4 zniknie niemal cały ruch ciężki a zapewne też znaczna część ruchu osobowego.

Poboczem DK4 jedziemy aż do skrzyżowania osygnalizowanego w **Bodzanowie**. To pierwsze światła za **Wieliczką**. Tu skręcamy w prawo i pokonujemy dość krótki choć stromy podjazd do **Zabłocia**. Na pierwszym skrzyżowaniu skręcamy **w lewo** a następnie po 200 metrach **w prawo**. Tu możemy korzystać ze znaków zielonego szlaku rowerowego. Na końcu lokalnej drogi ocienionej drzewami skręcamy **w lewo** i pedałujemy dłuższy odcinek płaską, spokojną drogą do pustej pętli autobusowej w **Zabłociu** a następnie w prawo przez mostek dojeżdżamy pokonując niewielkie wzgórze do szosy **Trąbki – Wiatowice**. Skręcamy w lewo i jedziemy do **Wiatowic** wzdłuż Królewskiego Potoku. Po kilku kilometrach wypatrujemy znaku zielonego szlaku rowerowego

(będzie na słupie po lewej stronie drogi, ale skręcamy **w prawo!**). Po kilkuset metrach na skrzyżowaniu w kształcie litery T skręcamy **w lewo**, a 200 metrów dalej na kolejnym – **w prawo**. Tu prowadzi nas czarny (niespodzianka, już nie zielony!) szlak rowerowy.

Uwaga: na całym odcinku w rejonie **Bodzanowa, Zabłocia** aż do **Liplasu** wskazane jest **trzymanie się śladu GPS** ze względu na brak oznakowania drogowaskazowego i punktów charakterystycznych, które mogłyby poprawiać orientację przy zmianie kierunku.

Dalej jedziemy malowniczą, płaską i spokojną drogą do **Liplasu**. W **Liplasie** skręcamy **w prawo** (skrzyżowanie typu T) a następnie tuż przed trawiastym boiskiem piłkarskim **w lewo**. Tą drogą docieramy do **Gdowa**. Nie wjeżdżamy jednak do centrum, tylko przecinamy DW965 na wprost (a raczej **w lewo** i 20 m dalej **w prawo**). Lokalną ulicą z progami zwalniającymi dojeżdżamy do DW966. Skręcamy w lewo i jedziemy przez most na Rabie. Dalej trzymamy się DW965 aż do **Zagórza**. Droga jest dość ruchliwa, ale do wytrzymania.

W **Zagórzu** po prawej stronie widać charakterystyczny parking przy sklepie, oddzielony od jezdni biało-czerwonymi słupkami. Zaraz za nim do DW966, która w tym miejscu skręca ostro w lewo i w dół dochodzą dwie drogi lokalne (drogowskaz **Zalesiany**). Opuszczamy DW966 i kierujemy się na lokalną drogę **na wprost (nie w prawo „do tyłu” na Zalesiany tylko na wprost ciut w prawo)**, na **Lubomierz**. Jedziemy nią cały czas na wprost. W lesie droga się kończy skrzyżowaniem z główną, na którym skręcamy **w prawo**. Jedziemy nieco pod górę. Las się kończy, na skrzyżowaniu skręcamy **w lewo (nie jedziemy na Raciechowice!)**. Na następnym skrzyżowaniu skręcamy w prawo, na **Grabie**. Po pewnym czasie przy przydrożnej kapliczce znowu skręcamy w lewo („za główną”) a na samym dole na skrzyżowaniu skręcamy w lewo na **Boczów**. Gdzieś tu, w **Boczowie** kończą się nam na dłuższy czas górki. Skręcamy w prawo i kierujemy się na **Tarnawę**.

Z **Boczowa** wyjeżdżamy przez mały mostek skręcając w prawo. Mijamy kolejny mostek. Ponad kilometr za nim na końcu płaskiego odcinka drogi jest **skrzyżowanie w kształcie litery Y** z kapliczką przydrożną na wprost oraz **reklamą pasieki** wskazującą **w prawo**. Tu należy skręcić **w prawo**, kierując się wzdłuż niewidocznego z krzakach po lewej potoku Tarnawa.

UWAGA: w przypadku długotrwałych ulewnych deszczy i powodzi, zaproponowana poniżej trasa może nie być przejezdna (nie zostało to sprawdzone). W takim przypadku należy w **tym miejscu** skręcić **w lewo**, na **Tarnawę, Nowe Rybie, Stare Rybie** i **Rupniów**. Ta alternatywna trasa jest w całości asfaltowa, ale nawierzchnia jest w bardzo złym stanie, a droga ma ogromne przewyższenia i odcinki o nieznośnie dużym nastromieniu. Ale sprawdzenie przejezdności brodu to tylko ok. **6 km** wraz z drogą powrotną do tego **skrzyżowania**.

Trzymając się przebiegu zasadniczego przed kapliczką **skręcamy w prawo** – jak do reklamowanej pasieki. To bardzo malowniczy, płaski, łatwy odcinek asfaltowy z potokiem Tarnawka płynącym w oddali po lewej stronie drogi. Po pewnym czasie jednak **asfalt się kończy** i zaczyna odcinek szutrowy aż wreszcie docieramy do brodu przez Tarnawkę. Bród jest wyłożony betonowymi płytami i przejezdny na rowerze. Woda jest głęboka na ok. 10 cm, po opadach musi być wyższa. Po drugiej stronie zaczyna się polna droga, na początek błotnista ale dalej przejezdna.

Trzymamy się lasu po lewej stronie, po prawej są pola uprawne i łąki. Po kilku minutach docieramy do **drugiego brodu**, położonego w lesie. Ten bród jest trudniejszy, przecina koryto rzeki ukośnie i wygląda na używany tylko przez sprzęt rolniczy. Dno stanowią duże kamienie więc przejazd rowerem nie jest możliwy. Jednak głębokość Tarnawki tu wynosi na oko ok. 0,2 m, szerokość ze dwa metry a wiele kamieni leżących na dnie wystaje nad wodę. Da się przejść potok po nich

pchając rower. Przy wyższym stanie wody trzeba będzie zdjąć buty i przepchać rower idąc po dnie. Po drugiej stronie zaczyna się znowu polna droga. Trzymamy się niej skręcając **w lewo** dopiero przy zabudowaniach (wcześniej w lewo odchodzi ścieżka). Szutrową drogą dojeżdżamy do betonowego mostku na Tarnawce. Po kilkudziesięciu metrach znowu zaczyna się asfalt (odcinek **bez asfaltu to ok. 1,5 km**). Niedługo docieramy do miejscowości **Sadek** i drogi **Szyk – Góra Św. Jana**. Skręcamy **w lewo** i pustą, równą i spokojną drogą pedałujemy na południowy wschód. Przed nami najtrudniejszy odcinek trasy – poważny podjazd do **Rupniowa** i **Kisielowa**.

W miejscowości **Szyk** jest skrzyżowanie w kształcie litery Y. Główna droga na **Kisielów** odchodzi w prawo. Wydaje się, że jest lepszym pomysłem dla podróżujących rowerem w **przeciwnym** kierunku. Na skrzyżowaniu w **Szyku** zaczyna się bowiem bardzo długi, nieprzerwany i miejscami bardzo stromy podjazd do **Kisielowa** z ruchem samochodowym. W lewo biegnie natomiast lokalna, praktycznie pozbawiona ruchu samochodowego droga asfaltowa do drewnianego zabytkowego kościółka i do miejscowości **Nowe Rybie**. Na dość długim odcinku jest niemal płaska, potem umiarkowanie nachylona i dopiero ostatni odcinek przed **Nowym Rybiem** jest wściekle stromy. O ile niektórzy będą tam rowery pchać pod górę, to bez świadków i bez wyprzedzających ich samochodów. W **Nowym Rybiu** należy skrócić w prawo na drogę do **Rupniowa** i **Kisielowa**.

Którąkolwiek trasę by nie wybrać, i tak na koniec zjeżdżamy do miejscowości **Piekielko**. Tu skręcamy **w lewo** i malowniczą, spokojną drogą wzdłuż linii kolejowej i potoku Łososina kierujemy się do **Limanowej**. Sielanka kończy się jednak na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka nr 965 (**Limanowa – Bochnia**). Skręcamy **w prawo**. Ruch jest spory, nie ma pobocza. Na szczęście po niecałych dwóch kilometrach docieramy do skrzyżowania z DK28. Tu skręcamy **w lewo** w kierunku **Nowego Sącza**. Uwaga na rozwiązanie skrzyżowania! Lewoskręt kończy się na lewym (szybkim) pasie ruchu DK28 bez możliwości opuszczenia go (ciągła linia). Na szczęście pozostały odcinek DK28 na terenie **Limanowej** jest do wytrzymania: ulica jest szeroka na tyle, że rowerzystów da się wyprzedzać bez sensacji. Dojeżdżamy do rynku (uwaga: organizacja ruchu jak na rondzie) i opuszczamy DK28 kierując się na **Mordarkę** i **Pisarzową** przez ulicę Matki Boskiej Bolesnej (na skrzyżowaniu jest po lewej od DK28).

To droga, która prowadzi prosto do **Nowego Sącza**. Ruch samochodowy jest umiarkowany, podjazdy tylko na początku. Za **Pisarzową** praktycznie cały czas mamy lekki zjazd aż do **Marcinkowic**. Dopiero ostatni odcinek przed **Nowym Sączem**, z **Marcinkowic** do **Rdziostowa** to kolejny długi i dość stromy podjazd. Istnieje możliwość ominięcia go. W **Marcinkowicach** należy skrócić **w lewo**, przekroczyć tory kolejowe, następnie skrócić **w prawo** i wzdłuż torów kolejowych dotrzeć do **Nowego Sącza** lewym brzegiem Dunajca drogą **szutrową** a następnie **blotnistą** i piaszczystą ścieżką, pokonując po drodze mały (ok. 1 m szerokości) dopływ Dunajca w bród.

W **Nowym Sączu** sprawy się komplikują. To dość duże miasto ale zupełnie pozbawione ułatwień dla rowerzystów. Aby dostać się do centrum, trzeba skorzystać z jedyne go mostu przez Dunajec. To znaczy wjechać na DK28, czyli skrócić **w lewo** jadąc od **Marcinkowic**. Dalej aby dojechać do centrum albo dworca kolejowego należy podążać za znakami. Na Słowację prowadzi z **Nowego Sącza** droga krajowa nr 87 do **Piwnicznej Zdroju** i **Mniszka nad Popradem**. Istnieją jednak dwie inne możliwości przejazdu przez Nowy Sącz.

Pierwsza to ścieżka gruntowa koroną wałów przeciwpowodziowych na prawym brzegu Dunajca. Można na nie wjechać od centrum miasta. Wały prowadzą aż do mostu kolejowego przez Poprad, dalej można gruntową ścieżką dotrzeć do mostu na Popradzie w ciągu DK87. Druga możliwość to całkowite ominięcie **Nowego Sącza** lewym brzegiem Dunajca. W tym celu należy ze skrzyżowania drogi lokalnej na **Marcinkowice** z DK28 ruszyć na wprost, w kierunku **Gółkowic** (a obecnie chyba

też **Starego Sącza**). Po kilku kilometrach skręcamy w lewo, na nową drogę i most przez Dunajec w **Starym Sączu**. Tam mamy do dyspozycji nawet drogi rowerowe. Dalej docieramy do skrzyżowania i z niego zjeżdżamy na DK87 w kierunku **Piwnicznej** i **Mniska**. Możemy też skręcić w prawo aby po drodze zwiedzić **Stary Sącz**.

DK87 jest dość ruchliwa, ze sporym udziałem ruchu ciężkiego. Mimo, że prowadzi doliną Popradu to w kilku punktach potrafi mieć zaskakująco spore zróżnicowanie wysokościowe. Dlatego sensowną alternatywą jest drugi, prawy brzeg Popradu. Niestety, nie ma na nim ciągłej trasy przejezdnej rowerem turystycznym z sakwami. Niemniej, zalecam unikanie DK87 tam, gdzie się da. Pierwsza okazja pojawia się w **Barcicach**, na południowym skraju **Starego Sącza**. Skręcamy **w lewo** w kierunku **Woli Kroguleckiej** (ale nie **Popowic**, gdzie też jest most – tamtędy droga prowadzi w innym kierunku!). Tu możemy podążać za znakami czerwonego szlaku rowerowego. Asfaltowa droga jest niemal zupełnie pozbawiona przewyższeń i ruchu samochodowego. Tylko jej na końcu trzeba się spodziewać kilkuset metrów błotnistej i kamienistej odcinka tuż nad Popradem. Docieramy do mostu. Jesteśmy w **Rytrze**.

Tu należy przejechać mostem na drugi brzeg i wrócić na DK87 skręcając **w lewo**. Czerwony szlak na tym odcinku est nieprzejezdny rowerem z sakwami. Prowadzi błotnistą i kamienistą ścieżką wzdłuż stromego zbocza. W **Rytrze** napotkamy na DK87 odcinek o nawierzchni z kocich łbów – ale na szczęście ma on niecały kilometr. Zaraz na jego końcu jest kolejny most przez Poprad. Skręcamy nań **w lewo** i na drugim brzegu trafiamy na spokojną asfaltową drogę, w którą skręcamy **w prawo** i jedziemy nią już do samej Piwnicznej wzdłuż Popradu.

Po drodze napotkamy odcinek nieutwardzony oraz odcinek położony tuż nad brzegiem o nawierzchni szutrowej uzupełnionej obok płytami betonowymi. Oba są przejezdne każdym rodzajem roweru, choć nieco spowolnią jazdę. Wyjątkiem może być oczywiście powódź. Niebawem wracamy na asfalt, którym dojedziemy już do samego centrum **Piwnicznej Zdroju**. Należy zwrócić uwagę na kładkę pieszo-rowerową nad Popradem. Przez nią przedostaniemy się prosto na stację PKP **Piwniczna – Zdrój**. Trzeba uważać, bo jest dość stroma. Po drugiej stronie przejazdu kolejowego skręcamy w lewo i dojeżdżamy do skrzyżowania DK87 i DW971.

Jeśli planujemy dotrzeć na Słowację przez **Mnisek nad Popradom**, przejeżdżamy skrzyżowanie na wprost i podążamy DW87. Droga jest spokojna, bez większego ruchu, ale z podjazdami na końcu. Zaraz za skrzyżowaniem trafimy na kilkusetmetrowy odcinek kocich łbów. Jeśli naszym celem jest przejście graniczne **Leluchów (Circ)**, skręcamy w lewo i pedałujemy po drogą DW971 do **Muszyny** i dopiero tam skręcamy w prawo do **Leluchowa**.

Bywalcy zalecają trasę przez **Mnisek nad Popradom** i dalej przez **Maly Lipnik** do słowackiego miasta **Poprad** z pominięciem głównej drogi lub do **Muszyny** przez **Legnavę** (na końcu droga polna na polską stronę) z pominięciem DW971.

W przyszłości możliwe jest przeniesienie trasy z polskiego brzegu na słowacką stronę Popradu przez budowę kilku kładek pieszo-rowerowych. Umożliwią one wykorzystanie istniejącej drogi asfaltowej prowadzącej z miejscowości **Kace** po stronie słowackiej zaraz koło **Mniska nad Popradom** do dojazdu do **Muszyny** z pominięciem odcinków terenowych.

Więcej informacji na www.rowery.org.pl, bezpośrednio – Marcin Hyla, cinek@rowery.org.pl