FORMULARZ KONSULTACYJNY

Projektu Koncepcji sieci głównych tras rowerowych

na terenie województwa podkarpackiego

DANE OSOBOWE

Wyrażam opinię jako (wybór jednej opcji):

- osoba fizyczna ☐

- przedstawiciel podmiotu publicznego ☐

- przedstawiciel podmiotu prywatnego ☐

- przedstawiciel organizacji pozarządowej ☐

- inne ☐

Imię i nazwisko: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nazwa instytucji (w przypadku uwag zgłaszanych w imieniu podmiotu): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Adres korespondencyjny / email: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**KLAUZULA INFORMACYJNA**

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE   
L 119 z 04.05.2016, zwane dalej RODO), informuję, iż:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Zarząd Województwa Podkarpackiego, z siedzibą: 35-010 Rzeszów, al. Łukasza Cieplińskiego 4.
2. Kontakt z Inspektorem Ochrony Danych - 35-010 Rzeszów, al. Łukasza Cieplińskiego 4, tel.: 17 747 67 09, e-mail: [iod@podkarpackie.pl](mailto:iod@podkarpackie.pl).
3. Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu przeprowadzenia konsultacji projektu Koncepcji sieci głównych tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego.
4. Podstawą prawną przetwarzania danych osobowych niniejszych jest art. 6 ust. 1 lit. e) RODO w związku z art. 10a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.
5. Odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą wyłącznie podmioty uprawnione do uzyskania danych osobowych na podstawie przepisów prawa.

Ponadto odbiorcami Pani/Pana danych osobowych mogą być osoby upoważnione przez administratora danych osobowych tj. dostawcy usług pocztowych, kurierskich lub informatycznych.

Ponadto w zakresie stanowiącym informację publiczną dane będą ujawniane każdemu zainteresowanemu taką informacją lub publikowane w BIP Urzędu.

1. Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres, który będzie wynikał z przepisów prawa dotyczących archiwizacji, instrukcji kancelaryjnej i archiwalnej.
2. Posiada Pani/Pan prawo do żądania od administratora dostępu do danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania.
3. Posiada Pani/Pan prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania.
4. Ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego: Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
5. Podanie danych osobowych jest dobrowolne. Jednak ich nie podanie spowoduje, iż Pani/Pana opinia nie będzie brana pod uwagę przy opracowywaniu wyników konsultacji.
6. Pani/Pana dane osobowe nie będą wykorzystywane do zautomatyzowanego podejmowania decyzji ani profilowania, o którym mowa w art. 22 RODO

Wypełniony formularz należy przesłać w formie elektronicznej na adres: [*pg@podkarpackie.pl*](mailto:pg@podkarpackie.pl)

W tytule e-mail należy wpisać: *Konsultacje społeczne- sieć głównych tras rowerowych*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Projekt Koncepcji sieci głównych tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego/  mapa | Wskazanie zaproponowanego rozwiązania, które wymaga zmiany | Treść proponowanej zmiany | Uzasadnienie wprowadzanych zmian |
|  | Uwagi ogólne |  |  | 1. Kluczowymi regionami turystycznymi w województwie podkarpackim są tereny położone w jego południowo-wschodniej części (Bieszczady i Beskid Niski). Zasadne jest zatem aby zagęszczenie tras rowerowych i udostępnienie turystom wielu możliwości zwiedzania, miało miejsce na tym właśnie terenie. 2. Biorąc pod uwagę komfort podróżowania rowerzystów, najlepszym rozwiązaniem jest wyznaczanie tras rowerowych w dolinach rzek, które zapewniają w miarę łagodne ukształtowanie terenu, a zatem lepszą dostępność dla rowerzystów oraz ciekawy krajobraz. 3. Trasy powinny być (tam gdzie jest to możliwe) skomunikowane z transportem kolejowym, co zapewni ich lepszą dostępność dla turystów krótkodystansowych (także z dziećmi), pokonujących dystans nie przekraczający 30 km dziennie. Ponadto, dostęp do kolei stanowi „rozwiązanie awaryjne” w przypadku załamania pogody lub awarii roweru. Należy mieć na uwadze, że turysta rowerowy nie korzysta z samochodu tylko dociera przeważnie koleją do początku trasy pokonywanej na rowerze. 4. Turystyczna trasa rowerowa (zwłaszcza główna) musi zaczynać się w centrum miasta - najlepiej przy dworcu kolejowym. Dworce są dla turysty rowerowego naturalnymi punktami „pierwszego kontaktu”. 5. Trasy powinny mieć punkty styku z innymi trasami aby tworzyć spójną sieć umożliwiającą rowerzystom dowolność i swobodę w wyborze kierunków podróży. 6. W Koncepcji powinien zostać oszacowany budżet związany z realizacją poszczególnych tras (w oparciu o aktualne ceny). |
|  | Str. 1 | *Tytuł: „Koncepcja sieci głównych tras rowerowych*  *na terenie województwa podkarpackiego”* | Koncepcja sieci **turystycznych** tras rowerowych na terenie województwa podkarpackiego | W koncepcji należy wyraźnie wskazać, że dotyczy ona tras turystycznych, a jej realizacja ma na celu pobudzenie bądź poprawę jakości usług turystycznych. Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym są tworzone w oparciu o całkowicie inne założenia i powinny być opracowywane przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego z uwzględnieniem uwarunkowań charakterystycznych dla danej miejscowości i zwyczajów komunikacyjnych mieszkańców. Z tytułu należy usunąć słowo „głównych”, bowiem w niektórych opracowaniach (np. Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego) jest ono zarezerwowane dla określenia pewnego standardu trasy rowerowej. |
|  | Str. 3-6 | Wstęp | Rozwijająca się infrastruktura rowerowa w miastach i w terenie, moda na zdrowy tryb życia, liczne imprezy masowe dla rowerzystów, na różnym poziomie zaawansowania i możliwość wspólnych rodzinnych wypraw rowerowych spowodowały, że ten rodzaj aktywności dołączył do czołówki najpopularniejszych form spędzania wolnego czasu Polaków.  Województwo podkarpackie jest regionem o wybitnych walorach przyrodniczo-kulturowych, których najwyższe wartości charakteryzują obszary górskie (przede wszystkim Bieszczady i Beskid Niski). Turystyka aktywna jest jedną z najważniejszych form turystyki w regionie, a turystyka rowerowa zyskuje na znaczeniu i posiada ogromny potencjał rozwoju, który może się przyczynić do pobudzenia lokalnej gospodarki, szczególnie na obszarach znajdujących się poza wiodącymi ośrodkami przemysłowymi w województwie.  **Celem zasadniczym Koncepcji** jest wskazanie przebiegu korytarzy głównych turystycznych tras rowerowych w województwie podkarpackim – stworzenie „szkieletu”, pobudzającego do rozwijania sieci tras lokalnych. Zaproponowane w Koncepcji trasy utworzą spójną sieć obejmującą całe województwo oraz połączą jego główne ośrodki miejskie. Mając na uwadze, że efektem budowy tras powinien być rozwój masowej turystyki rowerowej w województwie podkarpackim, trasy będą projektowane z uwzględnieniem potrzeb wszystkich rodzajów rowerzystów.  Nie bez znaczenia pozostają również „skutki uboczne” rozwoju tras rowerowych, wśród których wyróżnić należy promocję zdrowego trybu życia, poprawę bezpieczeństwa rowerzystów, wsparcie rozwoju przedsiębiorczości lokalnej, czy promocję regionu jako nowoczesnego i ekologicznego, przyjaznego turystyce aktywnej. | Proponuję usunąć ze wstępu informacje, które są już zawarte w Polityce rowerowej. Koncepcja stanowić ma załącznik do Polityki rowerowej i nie ma potrzeby powielania informacji zawartych w dokumencie podstawowym. Poza tym Koncepcja powinna dotyczyć tylko wąskiego aspektu polityki rowerowej, czyli wyznaczenia głównych turystycznych tras rowerowych. Nie jest zatem zasadne generowanie niepotrzebnych informacji o charakterze ogólno-informacyjnym, które pogarszają przejrzystość dokumentu. |
|  | Str. 7-28 | Wszystkie informacje zawarte na przywołanych stronach | Proponuję usunąć informacje zawarte na przywołanych stronach | Koncepcja stanowi załącznik do Polityki rowerowej, w związku z czym nie ma potrzeby powielania informacji zawartych w dokumencie podstawowym. Poza tym Koncepcja powinna dotyczyć tylko wąskiego aspektu polityki rowerowej, czyli wyznaczenia turystycznych tras rowerowych w województwie. Nie jest zatem zasadne generowanie niepotrzebnych informacji o charakterze ogólno-informacyjnym, które źle wpływają przejrzystość dokumentu. |
|  | Str. 26-27 | *1.3 Infrastruktura rowerowa województwa podkarpackiego* | Rozbudować opis istniejących szlaków/tras rowerowych. Należy przynajmniej dodać ich długość i przebieg. Mapa z zaznaczonymi trasami jest mało czytelna - powinny one zostać zaznaczone bardziej kontrastowym kolorem. | Poprawa jakości dokumentu i czytelności mapy. |
|  | Str. 29 | *Uwzględniono punkty styku z województwami ościennymi: małopolskim, świętokrzyskim i lubelskim, aby trasy miały kontynuację w sąsiednich województwach i mogły w przyszłości mieć rangę tras ponadregionalnych.* | Należy dodać odwołania/przypisy do dokumentów planistycznych sąsiednich województw, potwierdzających zasadność wyboru wskazanych w koncepcji punktów styku. | Punkty styku określone w koncepcji powinny być spójne z planami tworzenia tras rowerowych innych województw. W przypadku gdy z dokumentów planistycznych sąsiednich województw wynika, iż we wskazanym punkcie styku nie jest przewidywana trasa rowerowa, należy taki punkt usunąć. Mając na uwadze konieczność zaangażowania znaczących środków publicznych w celu powstania planowanych tras, należy mieć podstawę do wyznaczania punktów styku, bowiem wpływają one na przebieg trasy. Pragnę zwrócić uwagę, że np. w odniesieniu do trasy Solina – Zakopane punkt styku zaplanowano w oderwaniu od planów tras województwa małopolskiego. Trasa ta powinna łączyć się z woj. Małopolskim w okolicach DK28, z uwagi na planowaną od miejscowości Biecz trasę Velo Beskid. W planach województwa małopolskiego nie ma natomiast żadnej trasy, która mogłaby się połączyć z trasą Solina-Zakopane w okolicach miejscowości Wyszowatka. |
|  | Str. 29 | *Tam gdzie to było możliwe i zasadne zaproponowano kontynuację trasy w sąsiednich krajach, na Słowacji i na Ukrainie, aby w przyszłości umożliwić podniesienie rangi tras do międzynarodowych.* | Należy dodać odwołania/przypisy do dokumentów planistycznych sąsiednich krajów, bądź porozumień między województwem podkarpackim i regionem w kraju sąsiednim, potwierdzających zasadność wyboru wskazanych w koncepcji punktów styku. | Tworzenie tras międzynarodowych wymaga podjęcia obustronnych uzgodnień odnośnie przebiegu i miejsca, w którym trasy będą się łączyć. Jeżeli aktualnie nie ma planów w krajach sąsiadujących, które uzasadniałyby prowadzenie szlaku w kierunku granicy, nie należy uwzględniać takiego połączenia w koncepcji. Dużo prościej jest zmodyfikować koncepcję niż wydać środki publiczne na inwestycję, która nie będzie spełniania podstawowego celu – kontynuacji trasy w sąsiednim kraju. |
|  | Str. 29 | *Tytuł rozdziału 2: Zasady wytyczania głównych tras rowerowych* | Zasady wytyczania **turystycznych** tras rowerowych | Należy usunąć słowo „głównych”, bowiem w niektórych opracowaniach (np. Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego) jest ono zarezerwowane dla określenia pewnego standardu trasy rowerowej. |
|  | Str. 29 | Zawartość rozdziału 2 | W rozdziale powinny znaleźć się także informacje dotyczące m.in.:   * Podmiotów, które będą zaangażowane w proces projektowania i budowy tras rowerowych, * Podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury, * źródeł finansowania inwestycji, * wskazania, które trasy będą realizowane przez samorząd województwa (kluczowe trasy rowerowe), a które przez samorządy lokalne, * horyzontu czasowego realizacji inwestycji (koncepcja powinna się opierać na mierzalnych wskaźnikach oraz wyznaczać cel który jest możliwy do osiągnięcia w określonym czasie), * sposobu poprowadzenia tras (czy będą odseparowane od ruchu zmotoryzowanego i w jakim procencie, czy będą to wydzielone pasy na drogach publicznych, drogi leśne itp.),   Ponadto, niezbędne będą też informacje dotyczące zasad wyznaczania i realizacji tras rowerowych, tj.:   * informacja o klasach tras (główne, pozostałe), * konieczności skomunikowania tras rowerowych z koleją (początek i koniec trasy powinien znajdować się przy dworcach kolejowych, o ile jest to możliwe), * konieczności zapewnienia punktów styku z innymi trasami, * zasada „kręgosłupa i ości”, * jakie są zasady projektowania i jakie cechy mają trasy główne, a jakie pozostałe, * co to jest współczynnik wydłużenia, konieczność minimalizacji przewyższeń, itp. | Koncepcja będzie dla samorządów swego rodzaju instrukcją, która powinna informować nie tylko jakie są plany przebiegu tras rowerowych, ale także zasady ich wytyczania. Mając na uwadze, że zasady budowy dróg rowerowych nie są dla wszystkich wiedzą powszechną, a inwestycje w infrastrukturę rowerową dopiero zyskują na znaczeniu, Koncepcja powinna określać podstawowe wymogi jakimi powinni się kierować inwestorzy, aby powstały trasy wysokiej jakości, odpowiedniej dla danego rodzaju odbiorcy |
|  | Str. 31 | *Tytuł rozdziału: Projektowana sieć głównych tras rowerowych w regionie* | Projektowana sieć **turystycznych** tras rowerowych w regionie | Należy usunąć słowo „głównych”, bowiem w niektórych opracowaniach (np. Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego) jest ono zarezerwowane dla określenia pewnego standardu trasy rowerowej. |
|  | Str. 31 | Pkt. 1 z listy korytarzy rowerowych, tj. Green Velo | Wykreślić lub wskazać zakres inwestycji. | Jeżeli mamy do czynienia z koncepcją tras rowerowych, czyli trasami które mają zostać dopiero wykonane, to niezasadne jest uwzględnianie istniejącej trasy Green Velo (została wskazana w rozdziale 1.3). W dokumencie nie ma informacji z uwagi na jakie okoliczności trasa została w nim uwzględniona (np. czy ma zostać zmodyfikowana w stosunku do aktualnej). |
|  | Str. 31 | *W nawiązaniu do założeń i celów RPRWP, realizując cel zasadniczy Koncepcji, autorzy proponują następujący przebieg korytarzy tras rowerowych w województwie podkarpackim* *(poniższe nazwy, kolory i ogólny przebieg korytarzy, nawiązują do materiału zaprezentowanego na mapie):*  *1. Green Velo (ciemnozielony): województwo lubelskie – Narol – Przemyśl – Dynów – Rzeszów – Leżajsk – Zaleszany – województwo świętokrzyskie (+ przez Jarocin - woj. lubelskie)*  *2. Green Velo „Bieszczady” (różowy): Olszany (Green Velo) – Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne – Cisna – Roztoki Górne – Słowacja (+ z Wołosatego na Zakarpacie (Ukraina))*  *3. Via Regia (Szlak Świętego Jakuba) (żółty): Ukraina – Korczowa i Medyka – Przemyśl – Jarosław – Rzeszów – Pilzno – województwo małopolskie*  *4. Velo San (niebieski): parking w Bukowsku (Bieszczady) – Solina – Sanok – Przemyśl – Ulanów – ujście Sanu do Wisły – Sandomierz (WTR, województwo świętokrzyskie)*  *5. Velo Wisłoka (pomarańczowy): województwo małopolskie – Wyszowatka (+ Słowacja - Ożenna) – Krempna – Dębowiec – Pilzno – Mielec – Gawłuszowice – WTR*  *6. Euro Velo 4 (jasnozielony): województwo małopolskie – Pilzno – Rzeszów - Dynów – Przemyśl – Medyka – Ukraina (proponujemy dwa odcinki: przez Płaskowyż Kolbuszowski lub przez Pogórze Karpackie by uciec z drogi głównej (Dębica - Rzeszów)*  *7. Zakopane – Solina (szary): Solina – Bukowsko – Rymanów - Nowy Żmigród - Wyszowatka - województwo małopolskie*  *8. WTR (Wiślana Trasa Rowerowa) (ciemnoniebieski): Gawłuszowice – Baranów Sandomierski – Jezioro Tarnobrzeskie – Tarnobrzeg – ujście Sanu do Wisły* | W nawiązaniu do założeń i celów RPRWP, realizując cel zasadniczy Koncepcji, autorzy proponują następujący przebieg korytarzy tras rowerowych w województwie podkarpackim:   1. **Green Velo „Bieszczady”**: Olszany (Green Velo) – Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne – Cisna – Roztoki Górne – Słowacja (+ z Wołosatego na Zakarpacie (Ukraina)); 2. **Velo San**: parking w Bukowsku (Bieszczady) – Solina – Sanok – Przemyśl – Ulanów – ujście Sanu do Wisły – Sandomierz (WTR, województwo świętokrzyskie); 3. **Velo Wisłoka**: Tylawa (skrzyżowanie DK19 z DW897) – Mszana – Polany – Krempna – Nowy Żmigród – Pilzno – Dębica – Mielec – Gawłuszowice – WTR; 4. **Solina-Zakopane**: Solina (na odcinku od Soliny do Sanoka - trasa wspólna z Velo San) – Sanok (dworzec kolejowy) – Strachocina – Zarszyn - Rymanów – Miejsce Piastowe – Krosno – Żarnowiec – Jasło (dworzec kolejowy) – Skołyszyn – województwo małopolskie; 5. **WTR (Wiślana Trasa Rowerowa)**: województwo małopolskie (połączenie z WTR w okolicach Szczucina) Gawłuszowice – Baranów Sandomierski – Jezioro Tarnobrzeskie – Tarnobrzeg – ujście Sanu do Wisły 6. **Velo Wisłok**: ujście Wisłoka do Sanu (połączenie z trasą Velo San) – Wólka Małkowska (stacja kolejowa) – Budy Łańcuckie – Czarna k. Łańcuta – Rzeszów – Strzyżów – Krosno – Besko (stacja kolejowa) – Rudawka Rymanowska (ściana Olzy) – Moszczaniec (połączenie z trasą Velo Jasiołka). 7. **Velo Sieniawa**: pętla rowerowa wokół zalewu w Sieniawie (na odcinku po wschodniej stronie brzegów zalewu trasa wspólna z Velo Wisłok), 8. **Velo Osława**: trasa główna: Maniów (połączenie z trasą Velo Solinka) – Wola Michowa – Smolnik – Rzepedź – Zagórz (dworzec kolejowy, połączenie z Velo San). Rozwidlenie trasy: skrzyżowanie DW897 i drogi 2262R (w okolicach Smolnika) – Komańcza (dworzec kolejowy) – Rzepedź. Odnoga może być poprowadzona wzdłuż rzeki Osławica. 9. **Velo Solinka**: Sakowczyk (połączenie z Velo San) – Bukowiec – Dołżyca – Cisna – Maniów (połączenie z Velo Osława). Na odcinku od Dołżycy do Majdanu trasa Velo Solinka wspólna z GV Bieszczady. 10. **Velo Jasiołka**: Komańcza (dworzec kolejowy) – Moszczaniec – Jaśliska – Chyrowa - Dukla – Jedlicze – Jasło (dworzec kolejowy). Na odcinku od Jedlicza do Jasła trasa pokrywa się z trasą Solina-Zakopane; 11. **Velo Łęg**: Rzeszów (dworzec kolejowy) – Głogów Małopolski – Styków – Raniżów – Wilcza Wola – Przyszów – Grębów – Tarnobrzeg (dworzec kolejowy, połączenie z WTR); 12. **Rzeszów – Dębica**: (połączenie z wykorzystanie drogi serwisowej wzdłuż autostrady A4), dworzec kolejowy w Rzeszowie – dworzec kolejowy w Dębicy | Zaproponowane trasy utworzą spójną sieć dróg rowerowych w województwie podkarpackim. Trasy zostały poprowadzone w taki sposób, aby zapewnić skomunikowanie z koleją, połączyć największe ośrodki miejskie oraz umożliwić odkrywanie najbardziej atrakcyjnych turystycznie terenów województwa. Trasy w regionach turystycznych (Bieszczady i Beskid Niski) utworzą gęstą siatkę połączeń, a liczne punkty styku między trasami umożliwią rowerzystom dowolne planowanie podróży. Proponowany przebieg korytarzy rowerowych na południu województwa umożliwi pobudzenie i rozwój ruchu turystycznego jednych z najuboższych regionów Podkarpacia, położonych w Beskidzie Niskim.  Uzasadnienie usunięcia Via Regia i Euro Velo 4  Tworzenie dwóch równoległych do siebie i położonych w niewielkiej odległości szlaków rowerowych (EV4 i Via Regia), na terenach o niewielkim ruchu turystycznym (w porównaniu do np. Bieszczadów) wydaje się niezasadne zarówno ze względów finansowych jak i celowościowych. Na tym obszarze dominował będzie ruch rekreacyjny generowany przez mieszkańców. Wystarczające będzie zatem utworzenie jednego ciągu rowerowego od Dębicy przez Rzeszów, w kierunku Przemyśla, na który składałyby się trasy: Dębica-Rzeszów, Velo Wisłok oraz Velo San. Trasy te tworzyłyby spójny ciąg, który mógłby zostać zakwalifikowany jako trasa Euro Velo 4.  Uzasadnienie dla uwzględnienia nowych tras:   1. **Velo Wisłok**: Niezrozumiałe jest pominięcie w Koncepcji jednej z najdłuższych rzek województwa podkarpackiego, która przepływa przez stolicę województwa - co zapewni doskonałe skomunikowanie trasy rowerowej zarówno z transportem kolejowym jak i samochodowym. Trasa ta charakteryzowałaby się bardzo łagodnym profilem (na odcinku od ujścia do Sanu do Beska – około 140 km – różnica wysokości wynosiłaby zaledwie 100 m). Podkreślić należy, że skomunikowanie z transportem kolejowym występowałoby na całym odcinku od ujścia Wisłoka do Sanu aż do Beska, w związku z czym bez bezpośredniego dostępu do kolei byłby tylko odcinek od Sieniawy do Moszczańca. Trasa wzdłuż Wisłoka miałaby nie tylko charakter turystyczny, ale także rekreacyjny dla mieszkańców Rzeszowa i Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, Strzyżowa oraz Krosna. Dodatkowo trasa ta mogłaby być też wykorzystywana do codziennych dojazdów do pracy. Jednocześnie trasa ta zapewniałaby najkrótsze i najłatwiejsze rowerowe połączenie Rzeszowa z Bieszczadami i Beskidem Niskim. 2. **Velo Sieniawa**: budowa tej pętli będzie istotna dla ruchu rekreacyjnego i pobudzenia lokalnej gospodarki. Trasa z uwagi na niewielki dystans (nie przekraczający 15 km) będzie atrakcją zarówno dla turystów jak i lokalnej społeczności, poszukującej możliwości aktywnego spędzenia wolnego czasu w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. Będzie też stanowiła doskonałą promocję aktywności fizycznej i jazdy na rowerze (łatwiej jest „przełamać” się do jazdy na rowerze mając do pokonania niewielką odległość). Trasa będzie się cechowała walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi związanymi z bliskością zalewu w Sieniawie oraz rzeki Wisłok, która w tym terenie tworzy malownicze przełomy. 3. **Velo Łęg**: Trasa ta podobnie jak Velo Wisłok będzie miała nie tylko charakter turystyczny ale także rekreacyjny umożliwiając dostęp rowerowy do północnej części województwa. Może ona stanowić łącznik pomiędzy WTR a Velo Wisłok, a ze względu na łagodne ukształtowanie terenu będzie doskonałym wyborem dla każdego rodzaju rowerzysty oraz rodzin z dziećmi. Trasa będzie też przebiegać przez ciekawe tereny przyrodnicze głównie lasy. Początek i koniec trasy (Rzeszów i Tarnobrzeg) będą bardzo dobrze skomunikowane z infrastrukturą kolejową. 4. **Rzeszów – Dębica**: Dopełnieniem możliwości dotarcia do i z Rzeszowa z każdego kierunku w województwie będzie trasa Rzeszów - Dębica. Trasa zostałaby poprowadzona wzdłuż drogi serwisowej autostrady A4 przez co koszty powstania tej trasy byłyby stosunkowo niewielkie. Trasa umożliwiałaby dojazd z Rzeszowa do trasy Velo Wisłoka, a także zapewniałaby bardzo dobre skomunikowanie z infrastrukturą kolejową. 5. **Velo Osława, Velo Solinka**: Te dwie trasy stanowią uzupełnienie i urozmaicenie głównych bieszczadzkich tras, tj. Velo San i GV Bieszczady. Poprowadzone zostały w dolinach rzek Solinka oraz Osława, dzięki czemu cechuje je w miarę łagodny profil terenu. Obie trasy wraz fragmentem trasy Velo San utworzą pętlę, która uatrakcyjni rowerowe wycieczki na tym obszarze. Dodatkowym argumentem uzasadniającym powstanie tych tras jest duża liczba turystów korzystających z licznych na tym terenie miejsc noclegowych, którzy dzięki tym trasom będą mogli rowerem dojechać do wielu atrakcji turystycznych, np. kolejka wąskotorowa w Cisnej, rezerwat przyrody Sine Wiry, Jeziorka Duszatyńskie, Klasztor w Zagórzu. Trasy te uzupełnią zaplanowane na tym terenie trasy GV Bieszczady oraz Velo San, zagęszczając sieć tras rowerowych w najbardziej atrakcyjnym turystycznie rejonie Podkarpacia. Trasy te stworzą większe możliwości planowania jednodniowych wycieczek. Dodatkowo poprowadzenie trasy przez takie miejscowości jak Zagórz, Komańcza czy Nowy Łupków umożliwi skomunikowanie z koleją nie tylko tych tras ale także trasy GV Bieszczady, co podniesie jej atrakcyjność.   Niewątpliwą atrakcją, byłoby poprowadzenie trasy Velo Osława po trasie dawnej kolejki wąskotorowej. Trasa ta wiodłaby głównie przez las, a jednym z jej najciekawszych punktów byłby przejazd przez wiadukt kolejowy nad przełomem Osławy w okolicy miejscowości Duszatyn.  Ponadto, trasa Velo Osława może w przyszłości zyskać połączenie ze Słowacją (Radoszyce), dzięki czemu stanie się trasą międzynarodową.   1. **Velo Jasiołka**: Jednym z celów powstania tej trasy, jest poprawa turystycznej atrakcyjności peryferyjnych regionów województwa, znajdujących się w Beskidzie Niskim. W regionie tym brakuje wysokiej jakości infrastruktury turystycznej, a jednocześnie oferuje on bardzo atrakcyjne miejsca zarówno o charakterze kulturalnym jak i przyrodniczym. Wymienić tutaj należy Muzeum Przemysłu Naftowego w Bóbrce, zabytkowe kościoły oraz pałac w Dukli, muzeum kultury szlacheckiej w Kopytowej czy znane z wielu filmowych produkcji Jaśliska. Do atrakcji wzdłuż trasy należą również szlak architektury drewnianej oraz cmentarze wojenne z okresu I Wojny Światowej. Liczne punkty styku z innymi trasami (Velo Wisłoka, Solina-Zakopane, Velo Wisłok i Velo Osława) sprawiają, że trasa ta będzie mieć istotne znaczenie dla zapewnienia spójności sieci tras rowerowych na południu województwa. Ponadto trasa ta będzie dobrze skomunikowana z infrastrukturą kolejową na obydwu końcach (w Jaśle i Komańczy). Ponadto, trasa może w przyszłości zyskać połączenie ze Słowacją (np. Barwinek, Radoszyce), dzięki czemu stanie się trasą międzynarodową.   Wizualizacja wszystkich zaproponowanych oraz zmodyfikowanych tras znajduje się na stronie internetowej <https://tinyurl.com/38vcrwwv>. |
|  | Str. 33-34 | 1. *Trasa rowerowa krajowa, to każda europejska trasa rowerowa (Euro Velo) oraz każda trasa rowerowa wchodząca w sieć priorytetowych korytarz rowerowych, spełniająca szczegółowe kryteria wymienione w Stanowisku.* 2. *Trasa rowerowa regionalna, to każda tras rowerowa spełniająca wymienione w Stanowisku kryteria.* | Zamiast stosować odwołanie do Stanowiska Konwentu Marszałków, należy wymienić te kryteria. | Zmiana spowoduje poprawę przejrzystości dokumentu. |
|  | Str. 44-47 | Velo San | Niezależnie od atrakcyjności trasy Velo San i różnorodności krajobrazów towarzyszących podczas podróży wzdłuż Sanu, należy również zadbać o stworzenie miejsc o ciekawych i unikatowych rozwiązaniach architektonicznych i funkcjonalnych, które będą jednoznacznie kojarzyć się z tą trasą. Idealnym miejscem do stworzenia takiego „znaku firmowego” trasy wydaje się być Jezioro Solińskie. Od miejscowości Solina do Polańczyka, wzdłuż brzegów jeziora Solińskiego mogłaby powstać trasa na wzór „wiszącej” ścieżki rowerowej nad jeziorem Garda we Włoszech - <https://tinyurl.com/42bc4r78>. Ponadto można połączyć kładką pieszo-rowerową Polańczyk z cyplem Werlas. „Wisząca” kładka nad jeziorem Solińskim oraz kładka między Polańczykiem a Werlasem stałyby się wizytówką i charakterystycznymi elementami tej trasy, gwarantując jej wysoką rozpoznawalność oraz byłyby same w sobie atrakcjami przyciągającymi turystów. Dodatkowym atutem kładki nad Soliną byłaby niwelacja przewyższeń i „wypłaszczenie” trasy, przez co stałaby się ona bardziej dostępna i łatwiejsza do pokonania przez rowerzystów o słabszej kondycji niż trasa poprowadzona wzdłuż drogi DW894. | Poprawa atrakcyjności trasy poprzez utworzenie „wiszącej” ścieżki rowerowej nad jeziorem Solińskim i kładki pieszo-rowerowej z Polańczyka na Werlas oraz rezygnacja z przebiegu w terenach górskich, słabo dostępnych i nie łączących się z innymi trasami. |
|  | Str. 48-50 | Velo Wisłoka | Początek trasy przy granicy z woj. małopolskim w okolicy Wyszowatki nie znajduje racjonalnego uzasadnienia z uwagi na brak zaplanowanych przez woj. małopolskie jakichkolwiek tras w tamtym obszarze. Ponadto, są to tereny o niewielkim ruchu zmotoryzowanym, a trasa z Krempnej w kierunku Ożennej przez Żydowskie jest ograniczona dla ruchu zmotoryzowanego (należy uzyskać zgodę Magurskiego Parku Narodowego, a liczba zezwoleń jest ograniczona). W związku z powyższym są to drogi bezpieczne dla ruchu rowerowego i mogą być traktowane jako trasa dojazdowa do Velo Wisłoki w miejscowości Krempna. Ponadto z uwagi na plany budowy zbiornika wodnego Kąty – Myscowa nie jest możliwe określenie przebiegu trasy pomiędzy miejscowościami Kąty i Myscowa. Zasadne jest zatem aby z Krempnej trasa została poprowadzona przez Polany, Olchowiec, Smereczne (miejsce po dawnej łemkowskiej wsi) i Tylawę, gdzie łączyłaby się z trasą Velo Jasiołka. Są to tereny oferujące wyjątkowe krajobrazy Beskidu Niskiego, a jednocześnie nie wymagają pokonania dużych przewyższeń. Ponadto, na tym terenie funkcjonują liczne gospodarstwa agroturystyczne, a połączenie z trasą Velo Jasiołka poszerza możliwości planowania podróży. Dodatkowo trasa może w przyszłości zyskać połączenie ze Słowacją przez przejście graniczne w miejscowości Ożenna, przez co zyska charakter międzynarodowy. | Dostosowanie przebiegu trasy do planów budowy zbiornika Kąty-Myscowa oraz utworzenie punktów styku z innymi trasami w województwie. |
|  | Str. 56-57 | Solina-Zakopane | Solina-Zakopane: przede wszystkim trasa powinna przebiegać w okolicach dworca kolejowego w Sanoku, aby poprawić swoją dostępność dla turystów. Następnie z uwagi na bardziej atrakcyjne tereny na północ od Sanoka, trasa powinna zostać poprowadzona przez miejscowości: Strachocina, Zarszyn, Besko i wzdłuż DK29 do Krosna (również połączenie z dworcem kolejowym). Z Krosna trasa powinna odbić w kierunku Zręcina i dalej wzdłuż Jasiołki do Jasła (dworzec kolejowy). Następnie wzdłuż rzeki Ropa do granicy z województwem małopolskim. Po stronie małopolskiej planowana jest trasa Velo Ropa, w związku z czym realne jest kontynuowanie trasy tak aby finalnie można było nią przejechać do Zakopanego. | Dostosowanie przebiegu trasy do planów budowy dróg w województwie małopolskim (połączeniu jej z trasą Velo Beskid). |
|  | Str. 58-59 | Wiślana Trasa Rowerowa | Biorąc pod uwagę przebieg trasy w województwie małopolskim zasadne jest poprowadzenie trasy do granicy z woj. Małopolskim. Do Szczucina doprowadzona jest bowiem małopolska WTR, w związku z czym po wykonaniu po stronie małopolskiej brakującego odcinka od Szczucina do granicy z Podkarpaciem powstanie spójna trasa wzdłuż Wisły. | Poprawa funkcjonalności trasy i połączenie jej z trasą w województwie małopolskim. |