

Dla określenia terenów należących do Polski i leżących po północnej stronie Tatr od pierwszej połowy XIX upowszechniła się nazwa Podhale. Jego granice od południa wyznaczają Tatry, na północy Beskidy – od Żeleźnicy, poprzez pasmo Gorców, przełęcz Snozkę i górę Wżar aż do Czorsztyna. Rzeka Białka do ujścia w Dunajcu i jezioro Czorsztyńskie to wschodnia granica Podhala. Granica zachodnia jest równocześnie granicą głównego działu wodnego – Dunajec i jego dopływy to zlewisko Morza Bałtyckiego, rzeka Orawa uchodząca do Wągu tworzy zlewisko Morza Czarnego. Pod względem geomorfologicznym na Podhalu wyróżnia się następujące jednostki: Kotlinę Orawsko-Nowotarską, Pogórze Spisko-Gubałowskie, Pieniński Pas Skalicy oraz Rów Podtatrzanski. Geologia uczy, że podstawową skałą podhalańską jest flisz karpacki, który składa się z twardych, masywnych i płytowych piaskowców o jasnobrunatnej barwie oraz z przedzielających je warstw kruchego ciemnoszarego łupku. Natomiast w paśmie skalicowym przeważają jurajskie wapienie, które w samotnych, znacznych wypiętrzaniach Cisowej Skałki, Ranisbergu, Skałki Rogoźnickiej czy Kramnicy i Oblazowej malowniczo urozmaicają równiny krajobraz Kotliny Nowotarskiej. Osobliwością o unikatowej wartości przyrodniczej są torfowiska typu wysokiego, rozciągające się od Chyżnego poprzez Czarny Dunajec aż do Nowego Targu, tutaj nazywane puściznami. Ciekawostką hydrogeologiczną są duże zasoby wód geotermalnych o temperaturze przekraczającej 80°C. Wykorzystywane są do alternatywnego i ekologicznego ogrzewania, a także stanowią dużą atrakcję turystyczną. Ciepłe i zmineralizowane wody przyczyniły się powstania (bodajże największego skupienia na tak niewielkim obszarze) kąpie-



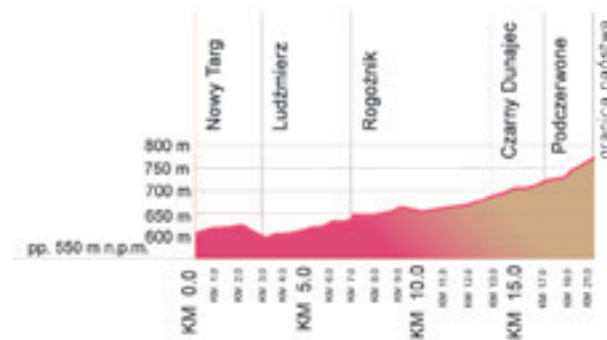
lisk termalnych i ośrodków rekreacyjnych, które znajdują się w Szaflarach, Zakopanem, Białce Tatrzańskiej, Bańskiej Niżnej, Chochołowie i Bukowinie Tatrzańskiej.

Na pomenovanie územia patriaccho Poľsku a rozprestierajúceho sa na severnej strane Tatier sa od prvej polovice 19. storočia rozšíril názov Podhale. Jeho hranice určujú na južnej strane Tatr

ry, na severnej Beskydy – od Želeźnice, cez pohorie Gorce, priesmyk Snozka a vrch Wżar až do obce Czorsztyń. Rieka Białka po ústie v Dunajci a Czorsztyńskú priehradu tvorí východnú hranicu Podhalia. Západná hranica je zároveň hranicou hlavného európskeho rozvodnia – Dunajec a jeho prítoky patria k úmoriu Baltského mora, rieka Orava vlievajúc sa do Váhu patrí k úmoriu Čierneho mora. Z geomorfologického hľadiska sa Podhale člení na nižšie uvedené jednotky: Oravsko-Nowotarská kotlina, Spišsko-Gubałowska vrchovina, Pienińské bradlové pásmo a Podtatranská brázda. Geológia učí, že základnou skalou Podhalia je flyšové karpatské pásmo tvorené tvrdými, masívnymi a doskovitými pieskovičkami svetlohnedej farby s rozdeľujúcimi ich vrstvami krehkej tmavosivej kryštalickej bridlice. V bradlovom pásme prevládajú jurské vápence, ktoré osamelými vyvýšenými útvarmi Tisového bradla, Ranisbergu, Rogoźnického bradla či Kramnice a Oblazowej malebne spestrujú rovinnú krajinu Nowotarskej kotliny. Pozoruhodnosťou s unikátnou prírodnou hodnotou sú rašeliniská vysokého typu, ktoré sa tiahnu od Chyżného cez Czarny Dunajec až po Nowy Targ, kde ich nazývajú pustatinami. Hydrogeologickou zaujímavosťou sú veľké zásoby geotermálnej vody s teplotou prevyšujúcou 80 °C. Využívajú sa na alternatívne a ekologické vykurovanie a zároveň sú veľkou turistickou atrakciou. Vďaka teplým minerálnym prameňom vznikli početné termálne kúpaliská a rekreačné strediská (tvoriace asi najväčšie zoskupenie na takom malom území), ktoré sa nachádzajú v Szaflaroch, Zakopanem, Białke Tatrzańskiej, Bańskiej Niżnej, Chochołowe a Tatrzańskiej Bukowine.

Historyczno-kulturowo-przyrodniczy szlak wokół Tatr / Historicko-kultúrno-prírodná cesta okolo Tatier

Nowy Targ, Bór Kombinacki – Ludźmierz (3 km) – Rogoźnik (6 km) – rozwidlenie z trasą chochołowsko-wierchowou w Starom Bystrom (8 km) – Czarny Dunajec (11 km) – Podczerwone (17 km) – granica państwa (20,6 km)



Podhalański odcinek rowerowego szlaku wokół Tatr zaczyna się w Nowym Targu. Główna trasa prowadzi po nasypie dawnej linii kolejowej Nowy Targ – Sucha Góra. Asfaltowa, szeroka na trzy metry główna nitka szlaku o długości 20,6 km biegnie przez Ludźmierz, Rogoźnik, Stare Bystre, Czarny Dunajec oraz Podczerwone do granicy państwa i dalej przez 14,4 km po stronie słowackiej do Trzciany. Trasa świetnie nadaje się do rekreacyjnej jazdy na rowerze i na rolnkach. Dość niefortunnie dla rowerzystów, ale zgodnie z logiką kolei żelaznej, główny i najdłuższy zrealizowany do tej pory odcinek szlaku zaczyna się w miejscu, gdzie linia kolejowa do Suchoj Góry rozwidlała się z torami wciąż czynnej linii prowadzącej do Zakopanego.

Podhalský úsek cyklistického chodníka okolo Tatier sa začína v Novom Targu. Hlavná trasa vedie po násypie bývalej železničnej trate Novy Targ – Suchá Hora. Asfaltová hlavná tepna cesty so šírkou 3 m a dĺžkou 20,6 km prechádza cez Ludźmierz, Rogoźnik, Stare Bystre, Czarny Dunajec a Podczerwone po štátnu hranicu a ďalej na slovenskej strane úsek s dĺžkou 14,4 km vedie do Trstenej. Trasa sa výborne hodí na rekreačnú jazdu na bicykli a na kolieskových korčuľiach. Pomerne nepríjemne pre cyklistov, ale v súlade s logikou železničnej trate, sa hlavný a najdlhší doteraz realizovaný úsek cesty začína na mieste, kde sa železnica do Suchoj Hory oddeľovala od stále prevádzkovaných kolajni trate vedúcej do Zakopaného.

Rowerem po żelaznej drodze, czyli zmienne koleje kolei żelaznej Nowy Targ – Sucha Góra

25 października 1899 roku pierwszy pociąg wjechał na stację kolejową w Nowym Targu. Długotrwałe starania Władysława hrabiego Zamoyskiego i szczodrość rajców nowotarskich, którzy uchwalili bezpłatne odstąpienie gruntów na potrzeby budowy linii kolei żelaznej Chabówka – Zakopane, zakończyły się sukcesem. W owym czasie kolej podnosiła nie tylko prestiż położonych na jej szlaku miejscowości, ale i istotnie wpływała na ożywienie w ruchu turystycznym, handlowym i gospodarczym. Powodzenie inwestycji, która tak znacząco przybliżyła Tatry do Krakowa (ach te niegdysiejsze, niemożliwie kłopotliwe, długie i męczące podróże do Zakopanego furką zaprzęzoną w góralskie koniki), sprawiło, że zaczęto myśleć o połączeniu kolejowym z samym Wiedniem. Najkrótsza droga do stolicy ówczesnej monarchii wiodła od Suchoj Góry, która od 1899 roku miała już połączenie z koleją koszycko-bogumińską przez Królewiany. Hrabia Zamoyski forsował projekt linii podtatrzanskiej przez Kościelisko i Witów, argumentując, że ciasne (już wówczas!) Zakopane będzie się mogło nowoczesnie rozwijać, tworząc kurort na skalę alpejską. Zwyciężyła tańsza opcja, którą popierali nowotarżanie i austriackie ministerstwo obrony, z trasą poprowadzoną w łatwiejszym terenie przez Czarny Dunajec i Podczerwone. Prace budowlane na odcinku liczącym blisko 22 kilometry ruszyły w 1902 roku, linię otwarto 1 lipca roku 1904. Dzięki temu lokalnemu połączeniu Nowy Targ zyskał status stacji węzłowej, wtedy też wybudowano wieżę wodną, która istnieje do dziś, zaś w przygranicznym Czarnym Dunajcu otwarto Urząd Celny. Ruch pociągów do Suchoj Góry, ciągniętych przez parowóz (linia bowiem nigdy nie doczekała się elektryfikacji), odbywał się aż do zakończenia drugiej wojny światowej, kiedy kres w kursowaniu pociągów położyła granica pomiędzy Polską i Czechosłowacją. Druga młodość linii po polskiej stronie, gdzie ruch osobowy i towarowy kończył się w Podczerwonom, przypadła na lata 50. i 60. XX wieku. Kolej, wzbogacona

Na bicykli po żelaznicy, čiže meniace sa koľaje železničnej trate Nowy Targ – Suchá Hora

25. októbra 1899 vošiel prvý vlak na železničnú stanicu v Nowom Targu. Dlhodobé úsilie grófa Władysława Zamoyského sa vďaka hojnosti nowotargských mestských poslancov, ktorí schválili bezodplatný prevod pozemkov na potreby výstavby železnice Chabówka – Zakopane, skončilo úspešne. Vo vtedajšej dobe železnica nielen zvyšovala postavenie obcí, ktoré sa pozdĺ jej nachádzali, ale zároveň významne prispievala k oživeniu cestovného ruchu, obchodu a hospodárskeho rozvoja. Vďaka úspechu investície, ktorá tak výrazne priblížila Tatry ku Krakovu (ach, tie dávne neuveriteľne problematické, zdĺhavé a unavujúce cesty do Zakopaného vozom ťahaným goral'skými konikmi), sa začalo uvažovať o železničnom spojení so samotnou Viedňou. Najkratšia cesta do hlavného mesta vtedajšej monarchie prechádzala cez Suchú Horu, ktorá už od roku 1899 mala spojenie s košicko-bohumínskou železnicou cez Kralovany. Gróf Zamoyski presadzoval projekt podtatranskej trate cez Kościelisko a Witów, pričom argumentoval, že sa príliš malé (už vtedy!) Zakopane bude môcť moderne rozvíjať, vďaka čomu vzniknú kúpele porovnateľné s alpskými. Vyhralo lacnejšie riešenie, ktoré podporovali obyvatelia Nového Targu a rakúske ministerstvo obrany, s trasou prechádzajúcou ľahším terénom cez Czarny Dunajec a Podczerwone. Stavebné práce na skoro 22-kilometrovom úseku sa začali v roku 1902, železnica bola otvorená 1. júla 1904. Vďaka tomuto lokálnemu prepojeniu získal Nowy Targ postavenie ulozovej stanice, vtedy bola tiež postavená vodná veža, ktorá existuje dodnes, a v prihraničnom Czarnom Dunajci bol otvorený colný úrad. Vlaky do Suchoj Hory ťahané parným rušňom (trať totiž nikdy nebola elektrifikovaná) premávali až do konca druhej svetovej vojny, keď hranica medzi Poľskom a Československom skoncovala s premávkou vlakov. Druhá mladosť železnice na polskej strane, kde osobné a nákladné vlaky končili svoju trasu v Podczerwonom, pripadla na 50. a 60. roky 20. storočia. Železnice, ktoré

o system odcinków kolejek wąskotorowych w Rogoźniku, Czarnym Dunajcu i Podczerwonom, obsługiwała ruch towarowy z miejscowych zwirowni i kamieniołomów. Ruch osobowy znacznie wzrósł, kiedy w Nowym Targu powstały zakłady Przemysłu Skórzanego „Podhale”. Kolej parowa, słynąca z niewielkich rozwijanych prędkości, skutecznie, choć niespiesznie, woziła pracowników kombinatu, dla których powstała nawet nowa stacja: Nowy Targ Fabryczny. Linię jako nierentowną zamknięto w 1988 roku, tory zaczęto rozbierać trzy lata później. Podobny los spotkał odcinek w Suchoj Górze. Stacja straciła rację bytu, a ruch kolejowy odbywa się tylko do Trzcianny. Po dawnej linii pozostał nasyp kolejowy, ładne żelazne mosty oraz zgrabne, funkcjonalne i proporcjonalne, mimo że stawiane według oficjalnego szablonu, stacje kolejowe i... może nieco nostalgii za przemijającą postacią świata i krótką karierą wynalazków z epoki żelaza i pary. Dziś dawna linia kolejowa może przeżywać trzecią młodość. Główny odcinek szlaku z Nowego Targu do Trzcianny prowadzi właśnie jej śladem. I warto o tym pamiętać, bo żelazna droga, dzięki Tobie, Rowerzysto wędrujący na naszym szlaku, znowu żyje.



Wjazd na szlak na południowych obrzeżach miasta przy drodze krajowej 47 z Krakowa do Zakopanego. Dobrym punktem orientacyjnym jest restauracja i hotel „Skalny Dworek” (Krakowska 7a), mijając ogrodzenie restauracji i salon samochodowy (po lewej stronie) wjeżdża się na ulicę, którą po 200 m kończy przejazd kolejowy. Po przejściu przez tory (rower przeprowadzamy) zaczyna się szlak. Dojazd do głównej trasy szlaku jest możliwy również z ulicy Ludźmierskiej, gdzie

dodatkowo disponowali systemem úzkorozchodných tratí v Rogoźniku, Czarnom Dunajci a Podczerwonom, obsluhovali nákladnú prepravu z miestnych štrkovísk a lomov. Osobná preprava sa výrazne zintenzívnila po vzniku závodov kožiarskeho priemyslu „Podhale“ v Nowom Targu. Parná železnica, ktorá je preslávaná nízkymi rýchlosťami, pozvoľna, ale spoľahlivo prepravovala zamestnancov kombinátu, pre ktorých dokonca vznikla nová železničná stanica: Nowy Targ Fabryczny. Linka bola pre svoju nerentabilitu zatvorená v roku 1988, koľajnice sa začali rozoberať tri roky neskôr. Rovnaký osud čakal úsek v Suchoj Hore. Stanica stratila dôvod svojej existencie a vlaky premávajú len do Trstenej. Po dávnej traťi ostal železničný násyp, pekné železné mosty a pôvabné, funkčné a súmerné – aj keď stavané podľa oficiálnej šablóny – budovy železničných staníc a... možno aj trošku túžby po pominutelnom svete a krátkej kariére vynálezov z epochy železa a pary. Dnes môže bývalá železničná trať prežiť tretiu mladosť. Hlavný úsek cesty z Nového Targu do Trstenej vedie práve po jej stopách. A nezabúdajme na to, pretože železná cesta znowu žije práve vďaka Vám – cyklistom, ktorí putujete našou trasou.



Vjazd na trasu sa nachádza na južnom okraji mesta, pri hlavnej ceste č. 47 z Krakova do Zakopaného. Dobrým orientačným bodom je reštaurácia a hotel „Skalny Dworek“ (Krakowska 7a), prechádzajúc popri reštaurácii a autosalóne (na ľavej strane) vchádzame na ulicu, ktorá sa po 200 m končí železničným priecestím. Po prechode cez priecestie (bicykel prevedieme) sa začína cyklistický chodník. Príjazd na hlavný úsek chodníka je možný aj z Ludźmierskej ulice, kde na križovatke so sema-

na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną, przy osiedlach Na Skarpie i Bór, wytyczona jest miejska ścieżka rowerowa prowadząca z centrum miasta. Za skrzyżowaniem należy zjechać na utwardzoną ścieżkę prowadzącą wzdłuż drogi 957 do Czarnego Dunajca, a po 400 m, skręcić w lewo na leśny dukt, który po 700 m łączy się z główną trasą szlaku. Nowotarski odcinek szlaku prowadzi przez Bór Kombinacki, równiny, podmokły, torfowy las świerkowo-sosnowy, z sosną rasy podhalańskiej, o nieco krótszych igłach i pięknej, zaokrąglonej koronie. Po przejechaniu półtorakilometrowego odcinka mijają się budynki dawnej stacji kolejowej Nowy Targ Fabryczny i kompleks zabudowań dawnych Zakładów Przemysłu Skórzanego. Odbijając tu w lewo zwirowaną ścieżką, która w zimie służy również jako trasa narciarstwa biegowego, prowadzi w kierunku Szaflar. Tutaj również kończy się administracyjna granica miasta.

Kombinat czyli imperium „Relaksów”

W 1953 roku w Warszawie zapadła decyzja o budowie w Nowym Targu kombinatu obuwniczego. Przedsięwzięcie, jak przystało na czasy socjalizmu, zaplanowano z wielkim rozmachem. Miejsce dla fabryki, po wizji lokalnej, przeprowadzonej przez wysokich rangą przedstawicieli ówczesnych władz, wybrano pod miastem w otoczeniu lasu, dość szczęśliwie, ponieważ taka lokalizacja nie ingerowała w naturalny, górski krajobraz. Budowę rozpoczęto w 1954 roku, zaledwie rok później z taśm produkcyjnych zeszło prawie 100 tysięcy par obuwia. W roku 1962 Nowotarskie Zakłady Przemysłu Skórzanego „Podhale” dostarczały już 10% ogólnokrajowej produkcji obuwniczej (około 8 milionów par w ciągu roku). Istnienie kombinatu, bo tak powszechnie nazywano te zakłady, zmieniło sytuację rolniczego dotąd Podhala, dając zatrudnienie około 7 tysiącom ludzi (najwięcej osób, 9632, pracowało tu w 1969 roku). Co ciekawe, pracowały tu głównie kobiety. Z myślą o nich przy zakładach powstał żłobek i przedszkole. Istniała tu przyzakładowa przychodnia lekarska i dom kultury, kryta

formi, przy osiedlach Na Skarpie i Bór je wytyczony miejski cyklistyczny chodnik, który wiodzie z centrum miasta. Za krzyżówką zidete na speuneny chodnik, który wiodie pozdlz cesty č. 957 do Czarného Dunajca, a po 400 m odbočite dolava na lesnú cestičku, ktorá sa po 700 m spája s hlavným úsekom chodníka. Nowotarský úsek cyklistického chodníka wiodie cez Bór Kombinacki – rovinatý, lužný smrekovo-borovicový les, s borovicou podhalskej odrody, ktorá má kratšie ihličie a krásnu zaoblenú korunu. Po 1,5 km prejdete popri budove bývalej železničnej stanice Nowy Targ Fabryczny a komplexe budov bývalých Závodov kožiarskeho priemyslu. Štrkový chodník, ktorý tu odbočuje dolava, sa v zime využíva ako bežkárska trasa, wiodie smerom k Szaflarom. Tu sa zároveň končí katastrálne územie mesta.

Kombinat, čiže impérium „Relaksów”

V roku 1953 bolo vo Vašave rozhodnuté o vybudovaní obuvníckeho kombinátu v Nowom Targu. Investícia, ako obyčajne za socializmu, bola naplánovaná veľkorýso. Lokalizácia závodu sa po obhliadke miesta, ktorú urobili poprední zástupcovia vtedajších orgánov, našla v blízkosti mesta v lesnom prostredí, čo bolo pomerne dobrým riešením, pretože takáto lokalizácia nezasažovala do prirodzenej horskej krajiny. S výstavbou sa začalo v roku 1954, a už o rok neskôr z výrobných linky zišlo skoro 100 tisíc párov topánok. V roku 1962 dodával nowotarský podnik „Podhale” už skoro 10 % z celkového množstva topánok vyrábaných v Poľsku (okolo 8 miliónov párov ročne). Kombinat – ako sa ľudovo nazýval tento podnik – zmenil pomery na doteraz roľníckom Podhalí a poskytol pracovné miesta pre okolo 7 tisíc ľudí (najviac zamestnancov, 9632 osôb, pracovalo tu v roku 1969). Zaujímavosťou je, že tu pracovali hlavne ženy. Práve na ženy sa myslelo, keď pri závode vznikli detské jasle a materská škola. Fungovalo tu aj závodné lekárske stredisko a dom kultúry, krytá plavárňa a zamestnanci mali zabezpečené možnosti celoživotného vzdelávania a oddychu v závodných strediskách v Dźwirzynie a Żegiestowie.

plywalnia, pracovníci měli zapevni-oná možnosť doskonalenia zawodowego oraz wypoczynku we własnych ośrodkach w Dźwirzynie i Żegiestowie. W kombinacie działała bardzo dobra pracownia wzornictwa, pod patronatem NZPS-u powstało Nowotarskie Technikum Skórzane i szkoła zawodowa, wydawano nawet własną gazetę. NZPS były oficjalnym patronem Klubu Sportowego „Podhale” i raczej nie jest przypadkiem, że właśnie wtedy nowotarscy hokeiści odnosili swoje największe sportowe sukcesy. Na początku lat 90. transformacja ustrojowa i nieubłagalne prawa rynku doprowadziły do upadku zakładu i w ostateczności do jego likwidacji. Majątek został podzielony i sprzedany różnym podmiotom gospodarczym. Dziś nowotarski kombinat pamięta się i kojarzy z zimową serią obuwia, znaną pod wdzięczną nazwą „Relaks”. Buty, o odważnym i nowoczesnym jak na standardy PRL-u wzornictwie, były prawie nieprzemakalne i właściwie nie do zardcia. Chodziła w nich młodzież i dorośli, praktycznie cała Polska. Na fali sentymentu do luksusowych dóbr minionej epoki firma Wojas, która powstała na gruzach NZPS-u, postanowiła wypuścić ulepszoną serię „Relaksów” opartą na pierwotnym wzorze.

Po 500 metrach kończy się las, a szlak przecina lokalną drogę, która prowadzi na południe, do Zaskalia i Szaflar. Po przejechaniu dawnego mostu kolejowego nad potokiem Rogoźnik wjeżdża się na otwartą, równinną oraz Działy Nowotarską. Przy miejscu postojowym w Ludźmierzu, można skręcić w prawo i krótkim szlakiem łącznikowym dojechać do centrum wsi i sanktuarium maryjnego (2,5 km). Z trasy szlaku otwierają się rozległe widoki na Tatry z wzniesieniami Pogórza Gubałowskiego na południu oraz Działy Orawskie, Babią Górę, pasmo Żeleźnicy i Gorce na północy. Po przejechaniu wsi Rogoźnik w Starem Bystrem, przed lasem Sośnina (8 km), szlak rozgałęzia się – skręcając w lewo można wjechać na trasę chochołowsko-wierchową prowadzącą do Chochołowa, która po 14,2 km łączy się z główną nitką szlaku nieopodal granicy polsko-słowackiej. Jadąc

V kombináte fungovala veľmi dobrá pracovná dizajn, pod záštitou závodu NZPS vznikla Nowotargská stredná odborná škola kožiarsťva a odborné učilište, dokonca sa tu vydávali vlastné noviny. Závody NZPS boli oficiálnym patrónom Športového klubu „Podhale” a nie náhodou práve vtedy nowotarskí hokejisti dosahovali svoje najväčšie športové úspechy. Na začiatku 90. rokov zmena politického zriadenia a neúprosne práva trhového hospodárstva spôsobili úpadok závodu a v konečnom dôsledku jeho likvidáciu. Majetok bol rozdelený a predal sa rôznym hospodárskym subjektom. Dnes si ľudia pripomínajú nowotargský kombinát a spájajú ho so zimmnou obuvou predávanou pod vďačným obchodným názvom „Relaks”. Topánky s odvážnym a moderným dizajnom (berúc do úvahy štandardy Poľskej ľudovej republiky) boli skoro nepremokavé a nezničiteľné. Chodili v nich mláďi aj dospelí, prakticky celé Poľsko. Na nostalgickej vlne túžby za luxusnými výrobkami z predšlej epochy vyrobila spoločnosť „Wojas”, ktorá bola založená na zručaninách bývalého kombinátu, vylepšenú sériu „Relaksów”, ktoré nadväzovali na pôvodný vzor.

Po 500 metroch sa končí les a cyklistický chodník pretína lokálnu cestu, ktorá wiodie smerom na juh do Zaskalia a Szaflar. Po prejazde cez dáwny železničný most cez potok Rogoźnik wchádzame na otvorenú rovinnú Nowotarskú kotlinu. Pri odpočívadle v Ludźmierzu možno odbočiť doprava a krátkym spájajúcim úsekom prísť do centra obce a mariánskeho pútnického miesta (2,5 km). Z cyklistického chodníka sa rozprestierajú široké výhľady na Tatry a vrchy Gubałowského pásma na juhu a na Orawskie Działy, Babiú horu, pásmo Żeleźnice a Gorce na severe. Za obcou Rogoźnik w Starem Bystrom, pred lasem Sośnina (8 km) sa cyklistický chodník rozvetvuje – ak odbočíme dolava, môžeme pokračovať po chochołowsko-wierchowej ceste, ktorá wiede do Chochołowa a po 14,2 km sa spája s hlavnou tepnou chodníka neďaleko poľsko-slovenských hraníc. V prípade, že budeme pokračovať rovno, na pravej strane prejdeme popri chodníku wiodúcemu do Wróblówky,



dalej prosto po prawej stronie mija się szlak łącznikowy do Wróblówki, a następnie budynek dawnej stacji kolejowej w Czarnym Dunajcu (11 km), koło miejsca postojowego można skręcić w prawo, aby krótkim odcinkiem łącznikowym dojechać do Czarnego Dunajca. Główna trasa odbija w stronę Tatr i przez kolejne 4 km prowadzi równinną prawobrzeżną terasą nadzalewową rzeki Czarny Dunajec, w połowie odcinka szlak rowerowy krzyżuje się z lokalną drogą, która jest alternatywnym połączeniem pomiędzy parkingiem samochodowym dla użytkowników szlaku w Czarnym Dunajcu z trasą główną i chochołowsko-wierchową. Przy zabytkowym, dawnym moście kolejowym, nad brzegiem Dunajca (15 km), znajduje się doskonałe miejsce na odpoczynek i piknik przy ognisku. Po przejechaniu mostu szlak przecina drogę 957 z Chochołowa do Czarnego Dunajca i skręca w lewo do Podczerwonego. Po 700 m główna trasa łączy się z bocznym odcinkiem szlaku, drogą Chodnikową, którą można dojechać na parking dla użytkowników szlaku w Czarnym Dunajcu (3,8 km). Główna trasa szlaku mija Podczerwone, dawną stację kolejową (17 km), prowadzi przez Torfowiska Orausko-Nowotarskie, a w okolicy torfowiska Przybojec, kilometr przed granicą, łączy się z bocznym odcinkiem szlaku biegnącym do Koniówki (1,6 km), a 500 m dalej z drogą Borową prowadzącą z Chochołowa. Po przekroczeniu granicy przez kolejnych 14 km trasa prowadzi przez Słowację i kończy się w Trzcianie.

potom popri budove dávnej železničnej stanice v Czarnom Dunajci (11 km), pri mieste oddychu môžeme odbočiť doprava, aby sme krátkym spojovacím chodníkom dorazili do Czarného Dunajca. Hlavná trasa odbočuje smerom k Tatrám a ďalšie 4 km vedie rovinnou terasou nad záplavovou zónou pri pravom brehu rieky Czarny Dunajec, v polovici úseku sa cyklistický chodník križuje s lokálnou cestou, ktorá tvorí alternatívne spojenie medzi parkoviskom pre vozidlá užívateľov cyklistickej cesty v Czarnom Dunajci s hlavnou cestou a s chochołowsko-wierchowým úsekom. Pri historickom, dávnom železničnom moste sa na brehu Dunajca (15 km) nachádza dokonale miesto na oddych a piknik pri vatre. Za mostom cyklistický chodník pretína cestu 957 z Chochołowa do Czarného Dunajca a odbočuje dolava do Podczerwonego. Po 700 m sa hlavná trasa spája s bočným úsekom cesty, Chodnikovou cestou, ktorá vedie na parkovisko pre užívateľov cyklistického chodníka v Czarnom Dunajci (3,8 km). Hlavná trasa cesty vedie popri obci Podczerwone, vedľa železničnej stanice (17 km) a prechádza cez orausko-nowotarské rašeliniská, v oblasti rašeliniska Przybojec, kilometer pred hranicou, sa spája s vedľajším úsekom chodníka, ktorý vedie do Koniówki (1,6 km), a 500 m ďalej s Borovou cestou vedúcou z Chochołowa. Po prekročení hranice vedie trasa ďalších 14 km na Slovensku a končí sa v Trstenej.

