



ALPE ADRIA

Najlepsza trasa rowerowa w Europie?

Takie pytanie pojawia się w licznych relacji i materiałach promujących Alpe Adrie. Czy jest to naprawdę najlepsza europejska trasa rowerowa? Tego nie wiem, bo jakich kryteriów użyć? Jednak owszem, zgadzam się, że jest bardzo ciekawa, pełna pięknych widoków i stosunkowo łatwa, jak na górskie warunki.

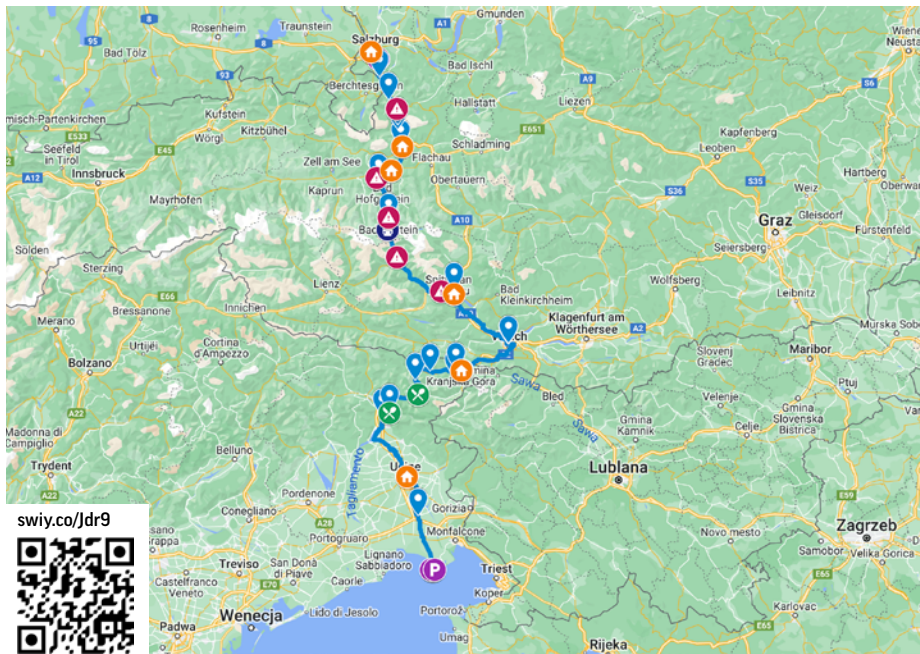
Obszerniejszy opis trasy Alpe Adria zawarłem w filmie, do którego zobaczenia zachęcam. Obraz oddaje widoki i turystyczne atrakcje o wiele lepiej niż słowa. Jednak te nie mają sobie równych, jeśli chodzi o opis i informacje praktyczne, do których zapraszam poniżej.

Początek trasy

Po torach dawnej kolei, zaraz za Tarvisio.

Obejrzyj film
swiy.co/jdr6





TRASA: ALPE ADRIA

🚲 400 KM → ⌚ 5-7 DNI → 🏔️ 2500 M

RODZAJ: Trasa w jedną stronę. Od Salzburga do Grado. Powrót do Salzburga można realizować na kilka sposobów. O tym poniżej.

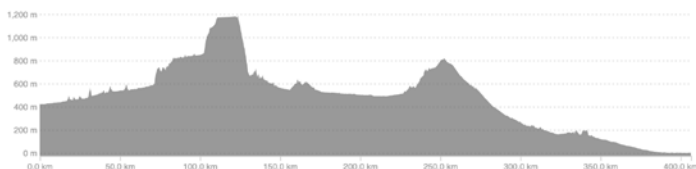
PROFIL: Trasa w 75% prowadzi przez Alpy, przecinając je w poprzek. Jednak jej trudność jest zdecydowanie mniejsza niż mogłoby się wydawać. Łączna ilość podjazdów na

całej trasie to 2500 metrów, a w tym mamy dwa dłuższe podjazdy – jeden przed Bad Gastein, drugi na granicy austriacko-włoskiej, między Villach a Tarvisio. Poza tym podjazdy również występują, ale są to raczej krótkie „zmarszczki” niż wyciskające pot ściany. Jednak te dwa wspomniane, szczególnie pierwszy, dają solidnie

w kość. Na szczęście można sobie jakoś pomóc, jeśli nie czujesz się na siłach jechać kilka kilometrów pod górę. O tym za chwilę.

NAWIERZCHNIA / TYP ROWERU:

Trasa jest w znacznej większości asfaltowa i w 100% dobrze utwardzona. Jeśli są szutry, to naprawdę przyjemne. Niemniej jeśli chcesz przejechać trasę



Link do Stravy:
[swiy.co/JdrK](https://www.strava.com/routes/swiy.co/JdrK)

swiy.co/JdrM



GBX



Zamek Hohenwerfen.

w całości po oficjalnym śladzie, to dla świętego spokoju polecam na takim rowerze, który nie boi się zjechać z asfaltu. Jeśli jednak ponad spokój i ciszę przedkładasz szosową przygodę, to wzdłuż trasy cały czas będzie gdzieś jakaś główna droga asfaltowa. Nasłuchasz się wtedy samochodów i nawdychasz spalin, ale faktycznie przejedziesz całą trasę po asfalcie. Jednak to już musisz wyznaczyć sobie w GPX we własnym zakresie.

KIEDY JECHAĆ: W wysokim sezonie jest największa szansa na dobrą pogodę, choć znam też

takich, którzy w lipcu jechali cały czas w deszczu. Zależy od szczęścia. My jechaliśmy w październiku i przez większość czasu było pogodnie, choć rankami i wieczorami w górach bywało chłodno, a woda w Adriatyku też nie zachęcała do kąpieli. Optymalny okres na wyprawę to czerwiec-wrzesień.

RUCH SAMOCHODOWY: Trasa prowadzi przez wiele dolin, miast i miasteczek. To są Alpy, więc ciężko o odludzie, jednak ruch samochodowy nie jest uciążliwy. Faktycznie przez sporą część trasy gdzieś tam w tle

widać lub słyszeć samochody (w dole doliny, po drugiej stronie rzeki itd.), niemniej przez większą część trasy jedzie się bardzo przyjemnie. Choć nie zawsze...

TRUDNOŚCI NA TRASIE: Zaczniemy właśnie od samochodów. Jest kilka momentów, kiedy Alpe Adria prowadzi po prostu ordynarnie drogą. Nie żadną ścieżką, dużym poboczem, ale drogą. Jest ich mało, choć jeden jest naprawdę upierdliwy. Zaznaczyłem go na mapie czerwonym wykrzyknikiem. Jedzie się pod górę w towarzystwie licznych aut. Nic przy-



Via Pontebbana – jeden z piękniejszych wiaduktów na trasie.

jemnego. Jednak jak się zagryzie zęby, to potem niż już gorszego Cię nie spotka. A wręcz przeciwnie – spotkają Cię tylko miłe i przyjemne ścieżki rowerowe. Nie ma się co zrażać tym fragmentem, chyba że chcesz jechać z dziećmi. Wtedy przejechałbym go pociągiem, co jest też możliwe. Optymalny okres na wyprawę to czerwiec-wrzesień.

POCIĄGI NA TRASIE: Pociągiem można pomóc sobie w każdym miejscu trasy. Absolutnie cały czas w dolinach towarzyszą jadącym linie kolejowe. Raz są zaraz przy trasie, czasem trze-

ba trochę podjechać do najbliższej stacji, jednak zawsze jest taka możliwość, aby wskoczyć z rowerem do pociągu i podjechać. Czy to ze względu na bolące kolano, niechęć do podjazdów, rozładowaną baterię w elektryku, głód czy deszcz. My skorzystaliśmy z tej okazji dwukrotnie, właśnie ze względu na kilkugodzinne opady. Po prostu podjechaliśmy kilka stacji do następnego noclegu, żeby się nie przemoczyć i nie rozchorować. Jeśli chodzi o rezerwację biletów, spokojnie zrobisz to przez na stronach przewoźników (lub przez telefon w trasie).

W Austrii **na stronie OBB**, we Włoszech **na stronie Trenitalia**. Dostępność wygodniej sprawdzać najpierw w Google Maps, a potem dopiero przechodzić do zakupu u stron przewoźników. Musisz też wiedzieć, że jest na trasie jeden pociąg obowiązkowy. Stację, z której startuje, również zaznaczyłem na mapie. Jest to pociąg, który przecina Wielkie Taury (najwyższe alpejskie szczyty) i jadą nim nie tylko roweryści, ale też wszyscy inni użytkownicy dróg, włącznie z samochodami. Nie ma w tym miejscu innej możliwości



Na trasie mija się masę tuneli, szczególnie na odcinku poprowadzonym w miejscu dawnych torów.

przebiecia się przez góry. Bilety kupuje się bezpośrednio na stacji w budce z szlabanem (foto załączyłem na mapie w miejscu pinezki „Stacja Böckstein”), która znajduje się kawałek za peronem. Koszt to 10 euro za osobę + rower, a pociąg kursuje co godzinę, 20 minut po pełnej godzinie (np. 12:20, 13:20 itd...). Ostatni rusza o 23:20.

Za tunelem czeka Cie bajeczny zjazd, jednak jeśli zechcesz jechać pociągiem dalej, np. do Spittal an der Drau, albo i do Villach, to musisz wiedzieć, że z tej końcowej stacji przy tunelu takie pociągi nie jeżdżą.

Tutaj tylko zatrzymują się pociągi kursujące przez tunel. Pociągi jadące dalej nie zatrzymują się bezpośrednio przed tunelem, ale w miejscowości Bad Gastein. Także to tam musisz wsiąść do pociągu jadącego dalej niż przez tunel. Ale odradzam, bo zjazd jest cudowny.

TRASA I NOCLEGI NA TRASIE: To jest jedna z tych nielicznych tras rowerowych, gdzie nie ma większego problemu z noclegami. Czasem znajdzie się coś zaraz przy ścieżce, czasem trzeba będzie podjechać 1-2 kilometry, ale raczej za-

wsze coś będzie. Po drodze jest sporo turystycznych miasteczek z dobrą infrastrukturą i na upartego dałoby radę bez większego problemu jechać nawet w ciemno. Ja jednak zachęcam do rezerwowania noclegów, aby się nie stresować, szczególnie w sezonie wakacyjnym, kiedy to Alpe Adria przeżywa obłączenie. Rezerwacji wystarczy dokonać na parę tygodni przed wyjazdem i problem z głową. Poniżej podaję miejsca, w których spalisz się. Są one zaznaczone na interaktywnej mapie. W nawiasach podaję dzienny dystans, jaki przejechaliśmy

tego dnia, oraz sumę podjazdów w pionie w metrach. Podane ceny są za nocleg dla 2 osób. Każde z opisanych miejsc ma przestrzeń do zamknięcia rowerów. Większość oferuje śniadania.

1 dzień (dojazd z Polski na noc). Samochód zostawiliśmy na płatnym (tanym) parkingu w Salzburgu. Oznaczyłem go na mapie interaktywnej. Nocleg w Salzburg **Haus Wartenberg**. Cena około 300 zł. Dość specyficzne, religijne wnętrze. Budynek bardzo stary, ale klimatyczny. Śniadania spoko :)

2 dzień (71 km i 460 m podjazdu). Trasa Salzburg – Schwarzach im Pongau. Nocleg w **Schwarzacherhof Pension & Apartments**. Cena za pokój 40-50 euro. Ładnie, czysto, niestety nie było możliwości kupienia śniadania. Jednak obok jest piekarnia, a także pizzeria w razie czego.

3 dzień (81 km i 890 m). Trasa Schwarzach im Pongau – Seeboden. Nocleg w **Pension Linder**. Piękne miejsce. Najlepsze śniadanie jakie jadłem od lat w jakimkolwiek hotelu. Mega zaskoczenie, dużo rzeczy do spróbowania, naprawdę super. Cena noclegu niestety adekwatna, my zapłaciliśmy około 400 zł. Jednak polecam zerknąć i tak na Booking, może będzie jakaś promocja. Jest garaż dla rowerów. Można też podładować elektryka.

4 dzień (77 km i 373 m). Trasa Seeboden – Tarvisio. Nocleg w **Hotel Tarvisio Bike & Ski**, bardzo blisko trasy Alpe Adria. Jest garaż dla rowerów, gniazdka do ładowania. Obok świetna pizzeria Alpion zaznaczona na mapie. Można wyskoczyć wieczorem. Niestety śniadanie kiepskie – większość produktów to batony i ciasteczka z marketu. Ale dobry croissant. Koszt 350 zł.

5 dzień (100 km i 323 m). Trasa Tarvisio – Udine. Większość dnia zajmuje zjazd, łącznie 1014 metrów, więc kilometry wpadają prędko. Nocleg w **B&B Hotel Udine**. Cena 230 zł. Garaż dla rowerów z możliwością ładowania. Pokoje butikowe, ale śniadania świetne, duży wybór. Najadłem się, że trzymało mnie do godziny 15! Blisko jest też do centrum Udine na wieczorny spacer.

6 dzień (57 km i 0 m podjazdu). Trasa Udine – Grado. Płasko i lekko w dół. Nocleg w **Hotel Capri** – wybraliśmy go tylko dlatego, że był jednym z tańszych w Grado (300 zł) i jednym z niewielu dostępnych. Śniadania w porządku. Ale jeśli rezerwowałbym odpowiednio wcześniej, szukałbym czegoś tańszego, bardziej w centrum. Niemniej z tego hotelu jest blisko na parking, skąd jedzie bus do Salzburga.

POWRÓT Z GRADO DO SALZBURGA:

Wszystkie sensowne opcje to autobusy. Pociągiem niestety nie ma to większego sensu. Dużo przesiadek, długo i wyszłoby drożej.

Zatem my wybraliśmy prywatnego przewoźnika z Salzburga. Firma nazywa się **Alps2Adria**. Rezerwację dokonuje się u nich na stronie, a jej koszt to 159 euro od osoby. Ciut tańsza jest firma **Gastein-Taxi** (145 euro). Rezerwacja na stronie po niemiecku, bo tłumaczenie na angielski coś nie działa.

Ważne! Co do zasady, polecam rezerwować busy dużo wcześniej. Ba! Polecam w ogóle od tego zacząć planowanie, a dopiero później oszacować, jakiego dnia wyjechać rowerem z Salzburga, aby dotrzeć do Grado na czas. Niestety busy mają w sezonie wzięcie i im szybciej zaklepiesz, tym lepiej.

ALPE ADRIA - NAJLEPSZA TRASA ROWEROWA W EUROPIE?



Włoska część trasy i jej piękne asfalty.



Grado - koniec trasy Alpe Adria.