




# EuroVeloRaport o stanie rozwoju trasy (2025)


## KLUCZOWE NUMERY EUROVELO

 **Całkowita długość EuroVelo: ponad 91 800 km**


Łączna długość 17 tras EuroVelo w roku 2025 wynosi 91 812 km, co stanowi spadek o 101 km w porównaniu z rokiem 2024, ponieważ ich długość stale się zmienia **dokładniejsze dane**. A **nowy odcinek 62 km** EuroVelo 15 – Szlak rowerowy nad Renem zostanie dodany w 2025 roku.

 **+ 1379 km** nowo opracowanego EuroVelo trasy w ciągu ostatniego roku

 **+ 11 600 kilometrów** opracowanych tras EuroVelo z 2021 do 2025


 **31% (ponad 28 600 km)** tras EuroVelo do rozwijać do 2030 roku

28 654 km sieci EuroVelo wciąż oczekuje na zagospodarowanie, jest obecnie w trakcie realizacji lub na etapie planowania. Aby ukończyć EuroVelo do 2030 roku, odpowiedzialne władze w całej Europie musiałyby... **rozwijać około 5700 km tras EuroVelo rocznie**.


 **69% (ponad 63 000 km) EuroVelo sieć jest gotowa**

jeździć na rowerze

Obecnie 63 157 km tras EuroVelo jest certyfikowanych, opracowywanych ze znakami EuroVelo lub w trakcie budowy. To **wzrost o 2% w porównaniu do 2024 r.** Trasy te mogą być zróżnicowane pod względem rodzaju i jakości infrastruktury (tj. składu trasy, szerokości, nawierzchni, nachylenia itp.), a niektóre z nich nadal wymagają ulepszeń.

 **42% (ponad 38 400 km) sieci z EuroVelo się rejestruje 27 krajów**

Znaki EuroVelo mają długość 38 457 km, co stanowi wzrost o 2900 km w porównaniu do roku 2024 (ulepszenia o 1000 km + korekty o 1900 km). **27/39 krajów (69%)** mają co najmniej jeden codziennie oznaczony odcinek, przy czym Włochy i Liechtenstein są nowymi krajami.

 **ponad 5200 km** nowo podpisanych tras EuroVelo od 2021 do 2025 roku

## NAJLEPSZE TRASY I KRAJE

**6 tras ma ponad 90% rozwoju**

**3 najlepsze trasy** pod względem poziomów rozwoju:

1. EuroVelo 15 – Szlak rowerowy wzdłuż Renu
2. EuroVelo 19 – Trasa rowerowa wzdłuż Mozy
3. EuroVelo 1 – Trasa wybrzeża Atlantyku

**3 najlepsze trasy** pod względem **Wzrost jakości** od 2024 r. w % całej długości

1. EuroVelo 11 – Trasa Europy Wschodniej +13%
2. EuroVelo 8 – Trasa Śródziemnomorska +9%
3. EuroVelo 2 – Trasa Stolic +2%

**19 krajów** mieć 90+% EuroVelo sieć rozwinięty

**3 najlepsze kraje** pod względem poziomów rozwoju

1. Szwajcaria
2. Francja
3. Estonia

**3 najlepsze kraje** pod względem **Wzrost jakości** od 2024 r. w km i % sieci krajowej (dobre praktyki zilustrowano na stronach 14-17)

1. Grecja + 1354 km (+91%)
2. Polska + 336 km (+7%)
3. Austria + 36 km (+1%)

## Poziom rozwójuna trasę EuroVelo



Notatka: W przypadku tras biegnących po obu stronach rzeki podana długość jest długością całkowitą, uwzględniając zarówno lewy, jak i prawy brzeg.



1W tych obliczeniach wykorzystano całkowitą długość tras EuroVelo, dublując długości tras tam, gdzie się pokrywają. Odcinki EuroVelo liczone są wielokrotnie, jeśli należą do kilku tras EuroVelo.

2Do klasyfikacji tras i krajów EuroVelo zastosowano ważony system punktacji: odcinki certyfikowane (100%), odcinki opracowane z znakami EuroVelo (50%) i odcinki wybudowane bez znaków (25%). Daje to dokładniejszy obraz rozwoju, przypisując większą wartość trasom oznakowanym, a największą trasom certyfikowanym, spełniającym uzgodnione kryteria jakości. Więcej informacji w tabeli na stronie 9.



## Zawartość

- 1 Streszczenie raportu Wstęp i
- 2 metodologia
- 4 Ogólny rozwój w całej sieci i roczny postęp Podkreślenie
- 4 postępów tras i krajów
- 6 Trasy EuroVelo według poziomów rozwoju Kraje
- 10 europejskie według poziomu rozwoju
- 14 Skup się na trzech krajach o różnym podejściu: Grecji, Włoszech i Polsce

## WSTĘP I METODOLOGIA

EuroVelo to sieć długodystansowych tras rowerowych, które przecinają i łączą Europę. Pierwsze wydanie: 2021. Roczny raport o stanie rozwoju tras rowerowych EuroVelo przedstawia poziomy rozwoju całej sieci i ulepszenia na przestrzeni lat, podając kluczowe liczby, statystyki i tabele porównawcze dla każdej trasy i kraju. Rozwój bezpiecznych i ciągłych europejskich tras rowerowych oraz ukończenie infrastruktury i oznakowania EuroVelo leży u podstaw Strategia EuroVelo 2030.

Sprawozdanie to jest ważnym narzędziem umożliwiającym śledzenie postępów dokonywanych w Europie z roku na rok i zachęcanie do dalszych działań. **W wydaniu z 2025 r. na stronach 14–17 zamieszczono przykłady z trzech krajów, które w ciągu ostatniego roku poczyniły znaczne postępy i mogą stać się inspiracją dla innych do pójścia w ich ślady.**

Dane analizowane w niniejszym Raporcie pochodzą z bazy danych EuroVelo GIS, do której Krajowe Centra Koordynacji EuroVelo (NECC) Co roku dostarczają zaktualizowane dane. W krajach, w których nie ma NECC, krajowe punkty kontaktowe mogą dostarczać zaktualizowane informacje. ECF stworzył również dane w 2019 r., aby uzupełnić sieć w krajach, w których brakowało informacji (patrz tabela na stronach 11–13). Baza danych GIS EuroVelo jest podzielona na codzienne odcinki (o średniej długości 50 km i od 15 km do 90 km w szczególnych przypadkach), podzielone na pięć kategorii EuroVelo zdefiniowanych wiele lat temu, aby odzwierciedlić wspólne rozumienie poziomów rozwoju: Certyfikowana trasa EuroVelo, Opracowana z

Znaki EuroVelo, Opracowane (na szczeblu krajowym/regionalnym), W trakcie opracowywania, Na etapie planowania (zobacz opisy poniżej).

Kategorie tras w bazie danych EuroVelo GIS mogą odzwierciedlać heterogeniczne typy i cechy infrastruktury rowerowej (tj. pod względem składu trasy, szerokości, nawierzchni, nachylenia itp.). Poziom szczegółowości danych dostępnych na poziomie krajowym na temat warunków dla rowerzystów może się znacznie różnić, podobnie jak organizacja gromadzenia danych. Pomimo wyzwań, ECF zainicjowała reformę kategorii EuroVelo w 2025 r., aby lepiej odzwierciedlać warunki dla rowerzystów i zachęcać do dalszych ulepszeń jakości w dłuższej perspektywie. Nowe definicje opierają się na rozumieniu jakości tras rowerowych z perspektywy Europejska Norma Certyfikacji (ECS) i zostały omówione i uzgodnione z podgrupą EuroVelo GIS. Planowane jest uruchomienie nowych kategorii EuroVelo w 2026 roku, co będzie miało znaczący wpływ na niniejszy raport. NECC zostaną poproszone o dostarczenie zaktualizowanych kategorii tras dla każdego codziennego odcinka EuroVelo, a ECF będzie musiało znaleźć najlepsze dostępne informacje dla krajów bez NECC.

Kategorie EuroVelo do 2025 roku:

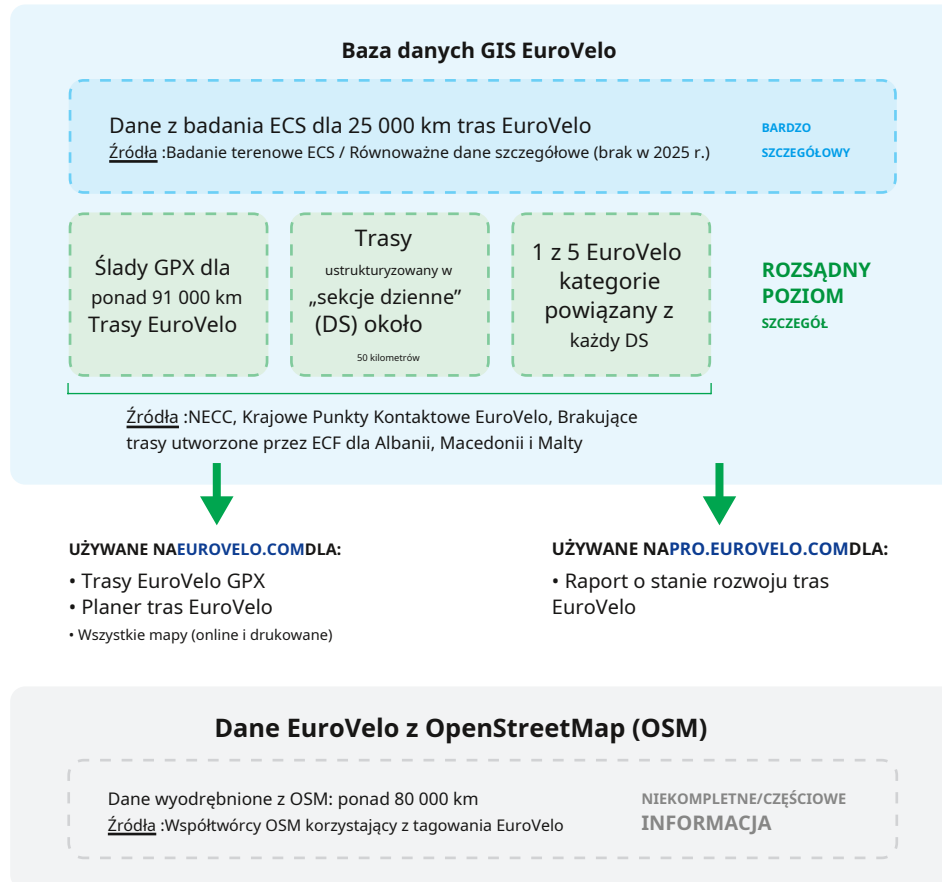
- **Certyfikowana trasa EuroVelo:** Odcinek o długości co najmniej 300 km, który pomyślnie przeszedł proces certyfikacji zgodnie z Europejskim Standardem Certyfikacji ECF. To najwyższy poziom jakości w sieci EuroVelo.
- **Opracowano przy użyciu znaków EuroVelo:** rozwinięta trasa (patrz kategoria poniżej) z ciągłym oznakowaniem wzdłuż trasy, obejmującym tablice informacyjne EuroVelo.
- **Opracowano (na szczeblu krajowym/regionalnym):** Trasa opracowana dla rowerzystów i oznakowana zgodnie z odpowiednim standardem krajowym (tj. jest częścią lokalnej, regionalnej lub krajowej sieci rowerowej). Musi również istnieć strona internetowa z informacjami dla użytkowników. Opracowana trasa może być niejednorodna pod względem infrastruktury: rodzaju infrastruktury rowerowej, nawierzchni, szerokości, nachylenia itp.
- **W trakcie rozwoju (ale nadające się do użytku):** Trasa zawierająca odcinki wymagające dalszej rozbudowy (np. odcinki na drogach publicznych o dużym natężeniu ruchu). Rowerzystom zaleca się korzystanie z transportu publicznego, aby ominąć te niezagospodarowane odcinki.
- **Na etapie planowania:** Trasa nieutwardzona, o której szczegółowe informacje nie są publicznie dostępne w Internecie. Przedstawiony plan trasy jest propozycją najlepszej możliwej obecnie opcji. Może również zawierać niebezpieczne odcinki. Rowerzystom zaleca się korzystanie z transportu publicznego, aby ominąć te nieutwardzone odcinki.



ECF bierze również pod uwagę inne źródła danych przy ocenie poziomu rozwoju i jakości tras rowerowych, takie jak dane ankietowe zebrane za pomocą ECS lub dane OpenStreetMap (źródło otwarte). Na razie jednak EuroVelo Baza danych GIS jest najpełniejszym i najdokładniejszym źródłem informacji o rozwoju EuroVelo.

Poniżej przedstawiono schemat wskazujący źródła danych dostępnych w roku 2025:

## ŹRÓDŁA DANYCH EUROVELO W 2025 ROKU



## SIEĆ EUROVELO NIE JEST STAŁA!

Od 2013 roku do sieci EuroVelo dołączyło co najmniej pięć nowych tras, a cztery istniejące trasy zostały znacząco rozbudowane. EuroVelo nadal się rozwija, **alewszelkie nowe trasy lub odcinki muszą przejść przez 3-letni lub 6-letni proces opisany w Podręcznik nowych tras i głównych odcinków**. Proces ten ma na celu ocenę tempa rozwoju i ogólnej jakości. W ten sposób każda nowa sekcja dodana do sieci przyczynia się do ogólnego postępu w jej rozwoju.

Dodatkowo, **NECC mogą proponować zmiany w trasach EuroVelo**. Takie zmiany są mile widziane, gdy obecna trasa nie jest wystarczająco rozwinięta i nie ma realnych perspektyw na poprawę wzdłuż oficjalnego przebiegu – zwłaszcza gdy istnieje już alternatywna trasa, która jest już opracowana lub prawdopodobnie skorzysta z przyszłych inwestycji. Zmiany w trasach są również mile widziane, gdy pomagają wzmocnić wewnętrzną logikę sieci w danym kraju, na przykład poprzez dostosowanie tras EuroVelo do istniejącej lub planowanej krajowej sieci tras rowerowych.

Formalny proces zatwierdzania nie jest wymagany w przypadku zmian tras obsługiwanych na poziomie krajowym i niemających wpływu na inne kraje ani na całą sieć EuroVelo. Jeśli proponowana zmiana obejmuje międzynarodowe przejście graniczne, formalny proces nie jest wymagany, pod warunkiem że wszystkie odpowiednie centra kontroli granicznej (NECC) wyrażą na nią zgodę i będą częścią konsorcjum składającego wniosek. To samo dotyczy dodania trasy na przeciwległym brzegu dużej rzeki lub jeziora, gdzie po jednej stronie istnieje już trasa EuroVelo. Należy jednak skonsultować się z ECF w sprawie wszelkich zmian.

Kolejny termin składania propozycji nowych tras EuroVelo, głównych odcinków lub istotnych zmian to **15 stycznia 2026 r.** Priorytet będą miały aplikacje zawierające: **brak stolic, innych głównych węzłów miejskich lub regionów i krajów, w których zasięg EuroVelo jest obecnie ograniczony.**

Uwaga: Aby trasy EuroVelo mogły zostać uznane za mające znaczenie dla Europy, muszą mieć długość co najmniej 1000 km i przebiegać przez co najmniej dwa kraje. Trasy powinny zaczynać się i kończyć w lokalizacjach z dobrym dostępem do transportu publicznego i/lub łączyć się z innymi trasami EuroVelo, aby zwiększyć spójność całej sieci.



## OGÓLNE POZIOMY ROZWOJU W SIECI

**Według stanu na 2025 rok 69% sieci EuroVelo posiadało certyfikat, było oznakowane lub nie, co daje 63 157 km tras gotowych do użytku rowerowego. Stanowi to wzrost o 2% w porównaniu z rokiem poprzednim.**

Blisko połowa sieci (42%) jest wyposażona w znaki EuroVelo, a nieco ponad jedna czwarta (27%) jest rozwinięta, ale jeszcze nieoznakowana. Spośród oznakowanych i rozwiniętych odcinków 3% sieci posiada certyfikat zgodnie z Europejską Normą Certyfikacji Obejmuje to, podobnie jak w latach ubiegłych, EuroVelo 15 – Szlak rowerowy wzdłuż Renu (aktualnie w trakcie ponownej certyfikacji w 2025 r.), a także nowy dodatek: EuroVelo 1 – Trasa Wybrzeża Atlantyckiego we Francji, certyfikowany we wrześniu 2024 r.

Trasy zaliczone do kategorii „rozwinięte” są zróżnicowane pod względem jakości infrastruktury. Mogą różnić się jakością nawierzchni i lokalnym oznakowaniem, obejmować wydzieloną infrastrukturę rowerową lub drogi współdzielone z ruchem zmotoryzowanym i mogą, ale nie muszą, oferować usługi dla rowerzystów. Ze względu na obecne ograniczenia danych w sieci EuroVelo, bardziej szczegółowe zestawienie nie jest jeszcze możliwe. Ogólnie rzecz biorąc, niektóre rozwinięte odcinki nadal wymagają ulepszeń, aby spełnić podstawowe kryteria jakości ECS.

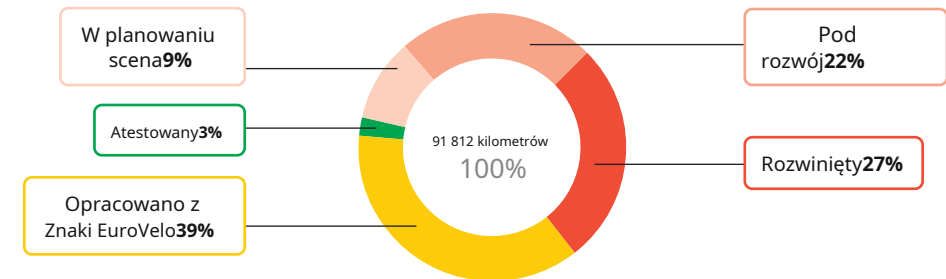
Reforma kategorii rozwoju tras EuroVelo, planowana na 2026 rok, ma przynieść większą przejrzystość. Każda nowa kategoria będzie definiowana w oparciu o progi oparte na kryteriach infrastrukturalnych ECS. W rezultacie trasy oznaczone jako „rozwinięte” w zaktualizowanej legendzie mapy będą bardziej spójne pod względem jakości nawierzchni i bezpieczeństwa. Zmiana ta może jednak spowodować zmniejszenie odsetka tras klasyfikowanych jako rozwinięte w całej sieci.

W 2025 roku 31% sieci – co odpowiada 28 655 km – pozostaje niezagospodarowane. Ponad jedna piąta (22%) sieci jest w trakcie rozwoju, a 9% wciąż znajduje się na etapie planowania. Odcinki te reprezentują obszary, w których potrzeba najwięcej wysiłku, aby osiągnąć pełny rozwój EuroVelo do 2030 roku. Docelowo, jeśli niektóre odcinki nie wykażą znaczącego postępu, mogą zostać wyłączone z sieci EuroVelo.

Poniżej przedstawiono podział poziomów rozwoju tras na podstawie łącznej liczby 91 812 km tras EuroVelo<sup>4</sup>:

EuroVelo kategorie	W planowanie scena	Pod rozwój	Rozwinięty	Rozwinięty z EuroVelo znaki	Atestowany
Liczba kilometrów	8717	19 938	24 700	35 367	3090
Procent Sieć EuroVelo	9%	22%	27%	39%	3%
Ewolucja kontra 2024 (kilometry)	+ 807 km	- 2287 kilometrów	+ 377 kilometrów	- 274 km	+ 1276 km

### DYSTRYBUCJA STATUSU ROZWOJU NA EUROVELO



## WYRÓŻNIANIE POSTĘPÓW TRASY I KRAJÓW

**W latach 2024–2025 liczba rozwiniętych odcinków EuroVelo wzrosła o 2%. Jednak aby osiągnąć w pełni rozwiniętą sieć EuroVelo do 2030 r., konieczne jest znacznie szybsze tempo rozwoju – około +6% rocznie, czyli około 5700 km nowo budowanych odcinków rocznie. Choć ambitny, cel ten jest realny. Co istotne, wzrost o 2% w 2025 r. był w dużej mierze napędzany przez jeden kraj: Grecję, która rozwinęła 1300 km tras EuroVelo, definiując na razie najbardziej odpowiednią trasę ciągłą – głównie na drogach współdzielonych z ruchem zmotoryzowanym. Inne**

<sup>4</sup>W obliczeniach wykorzystano całkowitą długość tras EuroVelo, Duplikowanie długości tras, gdy się pokrywają. Odcinki EuroVelo są liczone wielokrotnie, jeśli należą do kilku tras EuroVelo.



Zachęca się kraje i regiony do pójścia w ślady tego przykładu lub przyjęcia innych podejść, które zostały wskazane jako dobre praktyki w ostatnim rozdziale niniejszego raportu. Jednym z takich przykładów jest zmiana trasy niezagospodarowanego odcinka EuroVelo w Kalabrii (Włochy) na trasie EuroVelo 7 – Sun Route, gdzie modernizacja nie była realna w najbliższej przyszłości.

Kolejnym kluczowym osiągnięciem w roku 2025 jest uzyskanie certyfikatu EuroVelo Francuski odcinek trasy EuroVelo 1 – Atlantic Coast Route. Odzwierciedla to zaangażowanie lokalnych partnerów w prezentację jakości swojej trasy i promowanie jej zarówno wśród użytkowników międzynarodowych, jak i krajowych. W rezultacie 1300 km tras zostało awansowanych z kategorii „Wykorzystane ze znakami EuroVelo” do kategorii „Certyfikowane”.

Rozwój tras rowerowych wymaga czasu, zwłaszcza gdy wiąże się z budową nowej infrastruktury rowerowej. Można jednak podjąć pragmatyczne decyzje, aby określić najlepszą ciągłą trasę w perspektywie krótkoterminowej, planując jednocześnie ulepszenia w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zachęca się do priorytetowego traktowania ciągłości i jakości tras w strategiach krajowych i regionalnych. Strategia EuroVelo 2030 koncentruje się na dwóch głównych celach: osiągnięciu 100% gotowości tras EuroVelo do ruchu rowerowego do 2030 roku oraz poprawie ogólnej jakości poprzez poprawę warunków jazdy na rowerze w całej sieci.

Porównanie tegorocznych poziomów rozwoju EuroVelo z Raport o stanie rozwoju tras EuroVelo 2024 podkreśla, które trasy i kraje poczyniły największe postępy, a także przedstawia przegląd ulepszeń wprowadzonych w całej sieci.

**Trasy wykazujące znaczący postęp: Całkowity rozwój EuroVelo 8 i EuroVelo 11 wzrósł o około 10%, EuroVelo 1 uzyskało certyfikat na poziomie 12%, a EuroVelo 15 rozszerzyło się na Liechtenstein i Austrię (3%)**



## 13% WZROST ROZWOJU EUROVELO 11- TRASA WSCHODNIOEUROPEJSKA

Ponad 900 dodatkowych kilometrów wybudowanych na EuroVelo 11 to w dużej mierze zasługa prac wykonanych w Grecji (rozwój 747 km trasy), ale także koordynacji wdrożonej w Polsce, która pozwoliła na uzyskanie aktualnych informacji o trasie. Więcej informacji na temat tych dwóch podejść do zwiększania tempa rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale raportu.



## 9% WZROST ROZWOJU EUROVELO 8- TRASA ŚRÓDZIEMNOMORSKA

W tym roku EuroVelo 8 liczy 696 nowo wybudowanych kilometrów, z czego 607 to efekt prac w Grecji, które mają na celu zapewnienie ciągłej przejezdności trasy. Pozostałe 89 nowo wybudowanych kilometrów znajduje się we Francji, gdzie nowe odcinki powstały między Argelès-sur-Mer a Leucate oraz między Le-Grau-du-Roi a Cavaillon.



## NOWY CERTYFIKAT EUROVELO NA 12% EUROVELO 1- TRASA WYBRZEŻA ATLANTYCKIEGO

Francuska część EuroVelo 1, o łącznej długości 1277 km, uzyskała certyfikat EuroVelo w zeszłym roku. EuroVelo 1 jest drugą trasą, która uzyskała certyfikat częściowy, po EuroVelo 15 – Szlaku Rowerowym Nad Renem, który jest certyfikowany od 2014 roku. Więcej szczegółów poniżej. Dzięki temu EuroVelo 1 awansowało na trzecią pozycję najbardziej rozwiniętej trasy EuroVelo.



## EUROVELO 15- TRASA ROWEROWA NAD RENEM PRZEDŁUŻONA O 3%

Szlak rowerowy EuroVelo 15 został przedłużony na prawym brzegu Renu w Liechtensteinie i Austrii o 62 km, co zwiększyło jego całkowitą długość do 2450 km. Nowy odcinek, w pełni rozwinięty i oznakowany, stanowi 2397 km (98%) zrealizowanej trasy rowerowej w ramach EuroVelo 15.

Kraje wykazujące postęp: Francja certyfikowana na poziomie 17%, Grecja rozwinięta na poziomie 96%, Polska rozwinięta na poziomie 33%, Włochy podpisały umowę na poziomie 12%, 36 nowych km EuroVelo w Austrii i Liechtensteinie, nowicjusz w sieci



## AUSTRIACKA SIEĆ EUROVELO ZWIĘKSZONA O 36 KM

Rozszerzenie trasy rowerowej EuroVelo 15 – Nadreński Szlak Rowerowy na prawy brzeg Renu dodało 36 km tras EuroVelo do austriackiej sieci EuroVelo. Ten nowy odcinek jest w pełni zagospodarowany i oznakowany.



### NOWA CERTYFIKACJA EUROVELO W FRANCJI DLA EUROVELO 1 – TRASA WYBRZEŻA ATLANTYCKIEGO

Francuska część trasy EuroVelo 1 otrzymała nagrodę Certyfikacja EuroVelo W zeszłym roku, po ważnej pracy we współpracy z komitetem ds. trasy i jego członkami reprezentującymi władze lokalne wzdłuż trasy, udało się rozwiązać wszystkie krytyczne problemy zidentyfikowane podczas badań terenowych. Dzięki temu Francja awansowała na drugie miejsce wśród najbardziej rozwiniętych krajów EuroVelo, zaraz po Szwajcarii! Certyfikacja to najwyższy poziom jakości w sieci EuroVelo i można się o nią ubiegać po przeprowadzeniu oceny trasy zgodnie z...Europejską Normą Certyfikacji metodologii i jeśli spełnione zostaną kryteria jakości. Wraz z francuską częścią EuroVelo 15 – Szlaku Rowerowego Nad Renem (200 km), ten nowy, 1300-kilometrowy odcinek zwiększa o 17% całkowity udział EuroVelo we Francji w osiągnięciu poziomu certyfikacji.



### OGROMNY WZROST ROZWOJU W GRECJI: +91%!

Grecja jest głównym punktem tegorocznego Raportu o stanie rozwoju tras EuroVelo, ze względu na imponujący wzrost liczby rozwiniętych tras o 91%, będący efektem prac nad realizacją EuroVelo 8 – Trasy Śródziemnomorskiej i EuroVelo 11 – Trasy Wschodnioeuropejskiej w tym kraju. Łącznie trasy EuroVelo w Grecji są rozwinięte na poziomie 96%. Więcej informacji na temat greckiego podejścia do zwiększania poziomu rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale raportu.



### 6% (+336 KM) WZROST ROZWOJU TRAS WPOLSKA

Polska sieć EuroVelo jest obecnie rozwinięta w 33%, co stanowi wzrost o 6% w porównaniu z ubiegłym rokiem, co odpowiada nowym odcinkom na trasie EuroVelo 11 – Trasa Europy Wschodniej (207 km) na południu kraju (woj. małopolskie) oraz EuroVelo 2 – Trasa Stolic (69 km) na zachodzie kraju (woj. lubuskie). Więcej informacji na temat polskiego podejścia do zwiększania poziomu rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale niniejszego raportu.



### 640 KM ZAŁOGOWANO WŁOCHY – JESZCZE JEDEN KRAJ Z ZNAKAMI EUROVELO!

Znaki EuroVelo zostały po raz pierwszy zainstalowane we Włoszech na dużym, ciągłym odcinku trasy EuroVelo 7 – Sun Route we Włoszech, po zmianie trasy w regionie Kalabrii, a także na krótszym odcinku na północy, między Mirandolą a Bolonią. Dzięki temu wskaźnik oznakowania włoskiej sieci EuroVelo wzrósł do 12%. Więcej informacji na temat włoskiego podejścia do zwiększania poziomu rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale niniejszego raportu.



### LIECHTENSTEIN: NOWOŚĆ W SIECI EUROVELO!

Rozszerzenie trasy rowerowej EuroVelo 15 – Nadreński Szlak Rowerowy na prawy brzeg Renu przyniosło również nowy kraj do sieci EuroVelo: Liechtenstein jest 39. krajem, przez który przebiegają trasy EuroVelo! 26 km trasy EuroVelo 15 w Liechtensteinie jest w pełni rozwinięte i oznakowane.

Należy zauważyć, że podane wartości procentowe i liczba kilometrów nie odzwierciedlają poziomu inwestycji poczynionych w celu rozwoju tras.

## TRASY EUROVELO WEDŁUG POZIOMÓW ROZWOJU

Które trasy EuroVelo są najbardziej rozwinięte, a które wciąż wymagają czasu i inwestycji, aby były gotowe do jazdy rowerem? Gdzie znajdują się najbardziej rozwinięte odcinki EuroVelo?

Dwie poniższe mapy pokazują odcinki sieci, które są już certyfikowane, posiadają znaki EuroVelo lub są rozwijane na poziomie krajowym/regionalnym, oraz gdzie nadal występują luki. Wyraźnie widać, że chociaż znaczna część sieci jest widoczna na mapie, nadal potrzeba wielu wysiłków, zwłaszcza na wschodzie, dalekiej północy i południu Europy, aby ukończyć sieć EuroVelo.



## ROZWIŃNIĘTE ODCINKI SIECI EUROVELO W 2025 ROKU



## NIEZAMIESZKANE ODCINKI SIECI EUROVELO W 2025 ROKU





## RAPORT O STANIE ROZWOJU TRASY

Poniższa tabela przedstawia klasyfikację tras EuroVelo ze względu na stopień ich rozwoju (metodologia wyjaśniona jest pod tabelą):

Trasa EuroVelo:		Długość (w km)	W planowanie scena	Pod rozwój	Rozwinięty	Rozwinięty z EuroVelo znaki	Atestowany:	(łącznie)	+ /- zmiana od 2024 roku:
1	 <b>EuroVelo 15</b> Szlak rowerowy nad Renem	2450 <sub>4</sub>	0%	2%	6%	18%	74%	<b>98%</b>	+ 1%
2	 <b>EuroVelo 19</b> Szlak rowerowy Mozy	1,156	0%	0%	0%	100%	0%	<b>100%</b>	0%
3	 <b>EuroVelo 1</b> Trasa Wybrzeża Atlantyckiego	10 670	2%	0%	37%	49%	12%	<b>98%</b>	0%
4	 <b>EuroVelo 14</b> Wody Europy Środkowej	1,159	0%	4%	9%	87%	0%	<b>96%</b>	0%
5	 <b>EuroVelo 17</b> Szlak rowerowy Rodanu	1,173	0%	8%	0%	92%	0%	<b>92%</b>	- 3%
6	 <b>EuroVelo 12</b> Trasa rowerowa Morza Północnego	6732	4%	0%	57%	39%	0%	<b>96%</b>	0%
7	 <b>EuroVelo 6</b> Atlantyk-Morze Czarne	6094 <sub>4</sub>	0%	28%	7%	65%	0%	<b>72%</b>	0%
8	 <b>EuroVelo 3</b> Szlak Pielgrzymkowy	5605	12%	5%	34%	49%	0%	<b>83%</b>	- 1%
9	 <b>EuroVelo 4</b> Trasa Europy Środkowej	5089	21%	3%	34%	42%	0%	<b>76%</b>	- 1%
10	 <b>EuroVelo 5</b> Via Romea (Francigena)	3234	15%	25%	21%	39%	0%	<b>60%</b>	- 1%
11	 <b>EuroVelo 13</b> Szlak Żelaznej Kurtyny	10 464	0%	48%	12%	40%	0%	<b>52%</b>	- 1%



# RAPORT O STANIE ROZWOJU TRASY

12		<b>EuroVelo 8</b> Szlak Śródziemnomorski	7448	4%	35%	34%	27%	0%	<b>61%</b>	+ 9%
13		<b>EuroVelo 10</b> Szlak rowerowy Morza Bałtyckiego	8908	2%	45%	18%	35%	0%	<b>53%</b>	- 1%
14		<b>EuroVelo 9</b> Bałtyk-Adriatyk	2162	14%	41%	9%	36%	0%	<b>45%</b>	0%
15		<b>EuroVelo 7</b> Trasa Słońca	7703	15%	30%	33%	22%	0%	<b>55%</b>	0%
16		<b>EuroVelo 11</b> Trasa Europy Wschodniej	6922	25%	27%	20%	28%	0%	<b>48%</b>	+ 13%
17		<b>EuroVelo 2</b> Trasa Stolic	4835	46%	6%	47%	1%	0%	<b>48%</b>	+ 2%

1Klasyfikacja tras EuroVelo na podstawie stopnia rozwoju opierała się na następującej logice:

Zastosowano ważony system punktacji:

- Sekcjom certyfikowanym nadano pełną wagę (100%)
- Odcinki z oznakowaniem EuroVelo zostały obciążone połową wagi (50%)
- Sekcje opracowane bez znaków otrzymały wagę ćwiartki (25%)

Następnie trasy EuroVelo zostały sklasyfikowane na podstawie:

- Najwyższy ważony procent rozwiniętych sekcji
- Najwyższy odsetek odcinków w trakcie realizacji
- Najwyższy odsetek sekcji na etapie planowania

Jeżeli dwie trasy EuroVelo miały ten sam poziom rozwoju, wyżej oceniana była ta, która miała więcej kilometrów.

To ważne podejście zapewni dokładniejszy obraz ogólnego stanu rozwoju każdej trasy. Przypisuje ono większą wartość trasom oznaczonym znakami EuroVelo w porównaniu z trasami oznaczonymi wyłącznie zgodnie z normami krajowymi, a jeszcze większą wartość trasom certyfikowanym, ponieważ certyfikacja (zgodna z Europejskim Standardem Certyfikacji) potwierdza, że trasa spełnia uzgodnione kryteria jakości.

Jednocześnie stosowanie ważonych procentów gwarantuje, że uwzględniane są wszystkie odcinki zagospodarowane – nie tylko te certyfikowane lub oznaczone znakami EuroVelo. W końcu dla rowerzystów najważniejsza jest jakość i bezpieczeństwo infrastruktury. Trasy EuroVelo z wieloma kilometrami dobrze zagospodarowanych odcinków nie powinny być nisko w rankingu tylko dlatego, że nie mają jeszcze żadnych znaków EuroVelo ani certyfikowanych odcinków.

2Trasa EuroVelo lub odcinek trasy EuroVelo o długości co najmniej 300 km może zostać certyfikowany, jeżeli został zbadany i spełnia odpowiednie kryteria zgodnie z Europejską Normą Certyfikacji (ECS) Metodologia opracowana przez ECF. Certyfikat gwarantuje wysoką jakość trasy, a także dobre połączenia komunikacji miejskiej i dostępność informacji zarówno online, jak i w wersji papierowej.

3Podana zmiana procentowa odpowiada różnicy wynikającej z sumowania procentów odcinków zabudowanych, zabudowanych z oznakowaniem i certyfikowanych dla każdej trasy w latach 2024–2025. W rezultacie zmiana procentowa może wynieść +0%, nawet jeśli na trasach wprowadzono ulepszenia, na przykład jeśli niektóre odcinki zostały oznakowane. Ujemne wartości procentowe mogą oznaczać, że dane dotyczące trasy zostały zaktualizowane, w tym bardziej szczegółowe informacje o trasie, co skutkuje niższym procentem zagospodarowania, lub że trasa została zmodyfikowana.

4W przypadku tras biegnących po obu stronach rzeki podana długość jest długością całkowitą, uwzględniającą zarówno lewy, jak i prawy brzeg.

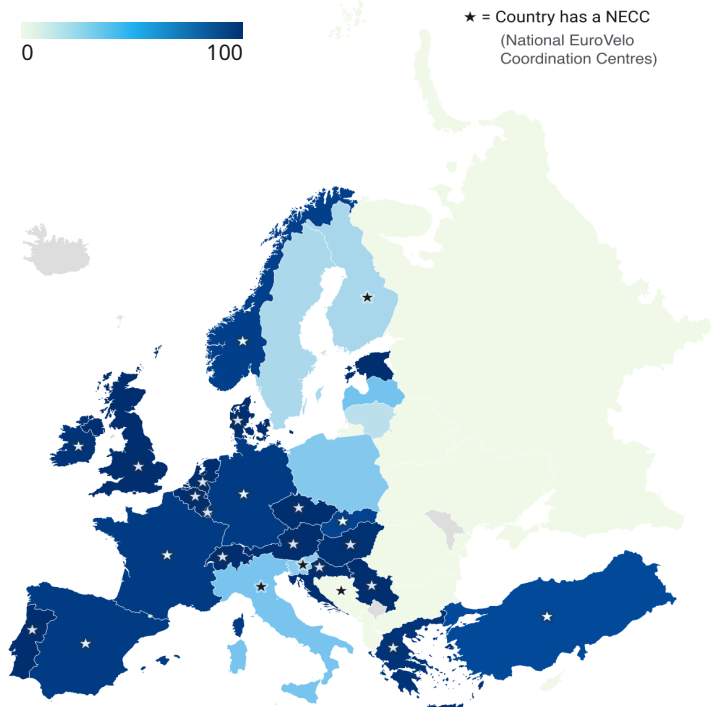


## KRAJE EUROPEJSKIE WEDŁUG POZIOMÓW ROZWOJU

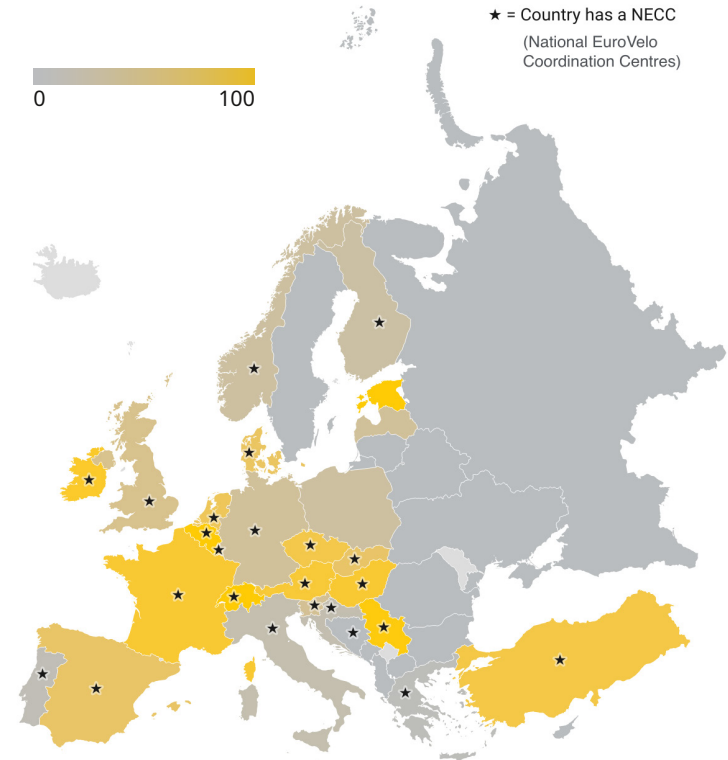
Które kraje są bardziej zaawansowane pod względem rozwoju EuroVelo? Gdzie jest więcej znaków EuroVelo?

Dwie mapy na tej stronie pokazują rozwój sieci EuroVelo i poziom oznakowania EuroVelo w poszczególnych krajach. Trasy EuroVelo charakteryzują się zazwyczaj lepszym poziomem rozwoju w krajach, w których funkcjonuje Krajowe Centrum Koordynacji EuroVelo (NECC), co w 2025 roku dotyczyło 24 z 39 krajów. Mapy te porównują procentowy poziom rozwoju w poszczególnych krajach i nie uwzględniają różnic w całkowitej liczbie kilometrów tras EuroVelo między poszczególnymi krajami.

POZIOM ROZWOJU TRAS EUROVELO W PODZIALE NA KRAJE W 2025 ROKU


















POZIOM OZNAKOWANIA EUROVELO W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH W 2025 ROKU



W poniższej tabeli kraje zostały sklasyfikowane według krajowego poziomu rozwoju sieci EuroVelo. Uwzględniono również całkowitą liczbę kilometrów sieci EuroVelo w każdym kraju, ponieważ pełne rozwinięcie szerszej sieci krajowej wymaga więcej pracy. Długości podane w tabeli odpowiadają całkowitej liczbie kilometrów sieci EuroVelo w danym kraju, wliczając w to trasy duplikujące, ponieważ poszczególne trasy muszą być oznakowane i promowane niezależnie. Metodologia zastosowana do stworzenia klasyfikacji została opisana pod tabelą.




















## RAPORT O STANIE ROZWOJU TRASY

Kraj	Długość (w km)	W planowaniu scenariusza	Pod rozwój	Rozwinięty	Rozwinięty z EuroVelo znaki	Atestowany:	(łącznie)	+ /- zmiana od 2024 roku:
1  Szwajcaria	1,307	0%	0%	0%	72%	28%	<b>100%</b>	+ 0%
2  Francja	8763	1%	8%	1%	72%	17%	<b>91%</b> <sub>4</sub>	+ 0%
3  Estonia	2460	0%	0%	0%	100%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
4  Belgia	1,019	0%	0%	0%	100%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
5  Liechtenstein	26	0%	0%	0%	100%	0%	<b>100%</b>	<b>NOWY</b>
6  Serbia	2056	0%	0%	1%	99%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
7  Republika Irlandii	2555	3%	1%	4%	92%	0%	<b>96%</b>	+ 0%
8  Austria	2675	0%	0%	13%	86%	1%	<b>100%</b>	+ 0%
9  Węgry	2178	0%	2%	9%	89%	0%	<b>98%</b>	+ 1%
10  Holandia	2012	0%	0%	30%	63%	7%	<b>100%</b>	+ 0%
11  Czechy	2070	1%	0%	21%	78%	0%	<b>99%</b>	+ 0%
12  Dania	2186	0%	0%	35%	65%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
13  Turcja	621	0%	20%	0%	80%	0%	<b>80%</b>	+ 0%
14  Luksemburg	106	0%	0%	42%	58%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
15  Hiszpania	4325	6%	3%	29%	62%	0%	<b>91%</b>	+ 0%



## RAPORT O STANIE ROZWOJU TRASY

16	 Słowacja	424	15%	0%	24%	61%	0%	<b>85%</b>	- 1%
17	 Niemcy	9851	0%	10%	64%	15%	11%	<b>90%</b>	+ 0%
18	 Zjednoczone Królestwo	5155	0%	0%	64%	36%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
19	 Chorwacja	1,696	0%	0%	89%	11%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
20	 Norwegia	5,504	13%	0%	65%	22%	0%	<b>87%</b>	+ 0%
21	 Portugalia	1201	0%	0%	93%	7%	0%	<b>100%</b>	+ 0%
22	 Grecja	1483	0%	4%	92%	4%	0%	<b>96%</b>	+ 91%
23	 Łotwa	1900	0%	63%	10%	27%	0%	<b>37%</b>	+ 0%
24	 Słowenia	399	0%	69%	0%	31%	0%	<b>31%</b>	+ 0%
25	 Polska	4828	49%	18%	11%	22%	0%	<b>32%</b>	+ 6%
26	 Włochy	5247	24%	40%	24%	12%	0%	<b>36%</b>	+ 0%
27	 Finlandia	5060	2%	75%	3%	20%	0%	<b>23%</b>	+ 0%
28	 Szwecja	5818	13%	65%	22%	0%	0%	<b>22%</b>	+ 0%
29	 Litwa	662	68%	15%	17%	0%	0%	<b>17%</b>	- 15% <sub>s</sub>
30	 Rumunia	1,501	0%	100%	0%	0%	0%	<b>0%</b>	+ 0%
31	 Bułgaria	1,268	0%	100%	0%	0%	0%	<b>0%</b>	+ 0%
32	 Cypr	661	0%	100%	0%	0%	0%	<b>0%</b>	+ 0%



## RAPORT O STANIE ROZWOJU TRASY

33		<b>Albania</b> <sup>6</sup>	488	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%
34		<b>Czarnogóra</b>	215	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%
35		<b>Rosja</b>	1917	31%	69%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%
36		<b>Republika Macedonii Północnej</b> <sup>6</sup>	408	63%	37%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%
37		<b>Białoruś</b>	856	84%	16%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%
38		<b>Ukraina</b>	797	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%
39		<b>Malta</b> <sup>6</sup>	113	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	+ 0%

1Klasyfikacja krajów na podstawie poziomu rozwoju tras EuroVelo przebiegała według następującej logiki:

Zastosowano ważony system punktacji:

- Sekcjom certyfikowanym nadano pełną wagę (100%)
- Odcinki z oznakowaniem EuroVelo zostały obciążone połową wagi (50%)
- Sekcje opracowane bez znaków otrzymały wagę ćwiartki (25%)

Następnie trasy EuroVelo zostały sklasyfikowane na podstawie:

- Najwyższy ważony procent rozwiniętych sekcji
- Najwyższy odsetek odcinków w trakcie realizacji
- Najwyższy odsetek sekcji na etapie planowania

Jeśli dwa kraje miały ten sam poziom rozwoju, wyżej w rankingu plasował się ten, który miał więcej kilometrów tras EuroVelo.

To ważne podejście zapewnia dokładniejszy obraz ogólnego stanu rozwoju każdego kraju. Przypisuje ono większą wartość odcinkom oznaczonym znakami EuroVelo w porównaniu z odcinkami oznaczonymi wyłącznie zgodnie z normami krajowymi, a jeszcze większą wartość mają trasy certyfikowane, ponieważ certyfikacja (zgodna z Europejskim Standardem Certyfikacji) potwierdza, że trasa spełnia uzgodnione kryteria jakości.

Jednocześnie stosowanie ważonych procentów gwarantuje, że wszystkie rozwinięte odcinki w danym kraju są brane pod uwagę – a nie tylko te, które są certyfikowane lub oznaczone znakami EuroVelo. W końcu dla rowerzystów najważniejsza jest jakość i bezpieczeństwo infrastruktury. Kraje z wieloma kilometrami dobrze rozwiniętych tras nie powinny być nisko w rankingu tylko dlatego, że nie dodały jeszcze znaków EuroVelo lub nie ukończyły certyfikacji.

2Odcinek trasy EuroVelo może zostać certyfikowany, jeżeli został zbadany i spełnia odpowiednie kryteria zgodnie zEuropejska Norma Certyfikacji (ECS) Metodologia opracowana przez ECF. Certyfikat gwarantuje wysoką jakość trasy, a także dobre połączenia komunikacji miejskiej i dostępność informacji zarówno online, jak i w wersji papierowej.

3Podana zmiana procentowa odpowiada różnicy wynikającej z sumowania procentów odcinków tras EuroVelo zagospodarowanych, oznakowanych i certyfikowanych w poszczególnych krajach w latach 2025–2024. W rezultacie zmiana procentowa może wynieść +0%, nawet jeśli na trasach wprowadzono ulepszenia, na przykład jeśli niektóre odcinki zostały oznakowane lub jeśli na jednej trasie powstały nowe odcinki, a na innej skorygowano dane. Ujemne wartości procentowe mogą również oznaczać, że dane dotyczące tras zostały zaktualizowane, w tym bardziej szczegółowe informacje o trasach danego kraju, co skutkuje niższym procentem rozwoju, lub że trasy zostały zmodyfikowane.

4Istnieje różnica między danymi francuskiego NECC Réseau vélo et marche (93,5% sieci EuroVelo we Francji jest wdrożone) a danymi EuroVelo (91% sieci jest opracowane i podpisane), ponieważ Réseau vélo et marche monitoruje zrealizowany wskaźnik, podczas gdy EuroVelo koncentruje się na ciągłości, śledząc strukturę odcinków o długości 50 km. Dla odcinków, na których poziom jakości nie był jednolity, wybrano „najgorszy” poziom jakości.

5Ten spadek tempa rozwoju wynika z korekt na odcinkach wcześniej błędnie sklasyfikowanych – niektóre trasy zostały błędnie oznaczone jako rozwinięte, podczas gdy w rzeczywistości były niezabudowane. W rzeczywistości jedynym obecnie zabudowanym odcinkiem na Litwie jest odcinek między Kłajpemma i Neringa na EuroVelo 10 i EuroVelo 13. Pomimo spadku tempa rozwoju, poprawność danych EuroVelo wzrosła.

6Trasy EuroVelo w tych krajach zostały w całości lub w części opracowane przez ECF z powodu braku kontaktów krajowych. Trasy opracowano na podstawie najlepszych dostępnych tras, zgodnie z wynikami badań online.



### SKUPIENIE NA TRZECH KRAJACH O RÓŻNYCH PODEJŚCIACH: GRECJI, WŁOSZECH I POLSCE

Zgodnie ze Strategią EuroVelo 2030 naszą wizją jest „w pełni rozwinięta i wysokiej jakości europejska sieć tras rowerowych, dobrze połączona z krajowymi, regionalnymi i lokalnymi sieciami tras rowerowych oraz innymi zrównoważonymi środkami transportu, co będzie napędzać dalszy wzrost codziennej jazdy na rowerze i turystyki rowerowej, zgodnie z wizją ECF zakładającą poprawę i rozwój ruchu rowerowego w całej Europie”.

Aby wesprzeć dalsze działania, wskazujemy trzy kraje, które poczyniły w ostatnich latach duże postępy: Grecję, Włochy i Polskę. Te trzy kraje realizowały bardzo różne strategie i mogą być cenną inspiracją dla innych, ponieważ nie ma jednego uniwersalnego rozwiązania w rozwoju tras rowerowych i jest ono w dużej mierze zależne od kontekstu.

W tym rozdziale mowa jest o Przewodnik rozwoju EuroVelo Opublikowano w 2024 roku, aby przedstawić rekomendacje i wytyczne osobom odpowiedzialnym za rozwój EuroVelo. Te trzy przypadki ilustrują konkretne przykłady wdrożenia rekomendacji i wytycznych, ze szczególnym uwzględnieniem jakości i integracji EuroVelo z istniejącymi lub planowanymi sieciami tras rowerowych.

Mamy nadzieję, że te przykłady nie tylko pokażą sukcesy pracy zaangażowanych stron, ale także zainspirują inne kraje do znalezienia najlepszej strategii w ich własnym kontekście.

#### GRECJA: ZASADA CIĄGŁOŚCI

Duży wzrost w rozwoju szlaku EuroVelo 8 – Trasa Śródziemnomorska i EuroVelo 11 – Trasa Wschodnioeuropejska, który miał miejsce w Grecji, jest dobrym przykładem „zasady ciągłości (i potencjału poprawy jakości)” opisanej na stronach 15–17 Przewodnik rozwoju EuroVelo Zasadę tę można podsumować następująco: „Aby ukończyć sieć EuroVelo do 2030 roku, zgodnie ze strategią, należy znaleźć rozwiązania zapewniające ciągłość w słabo rozwiniętych odcinkach sieci, nawet jeśli w ciągu kilku lat spodziewana jest poprawa jakości. Ciągłość sieci ma kluczowe znaczenie dla jej rozpoznawalności i wiarygodności wśród użytkowników”.

EUROVELO 8 W GRECJI  
ZDJĘCIE © @ALICAANDMATIAS



W Grecji trasy EuroVelo 8 i 11 zostały zbadane w latach 2023–2024 przez certyfikowanych inspektorów EuroVelo z organizacji pozarządowej „Miasta dla Kolarstwa”, przy wsparciu finansowym Ministerstwa Środowiska. Celem badania było opracowanie szczegółowego studium dotyczącego wdrożenia oznakowania i rekomendacji dotyczących infrastruktury rowerowej. Prace zostały przeprowadzone w oparciu o podstawowe dane zebrane w oparciu o metodologię ECS, przez zespół złożony z inspektorów tras EuroVelo, innych ekspertów i inżynierów rowerowych. Analiza pozwoliła oszacować budżet potrzebny na wdrożenie ulepszeń, a także zidentyfikować ciągle, przejezdne trasy, zaspokajające podstawowe potrzeby użytkowników EuroVelo.

Jak oświadczył Spiros Papageorgiou, założyciel i dyrektor Cities for Cycling, na spotkaniu podgrupy GIS EuroVelo w dniu 4 czerwca 2024 r.: „Odkryliśmy, że cała trasa jest już w miarę przystosowana do jazdy na rowerze. Natężenie ruchu jest niewielkie, ponieważ kierowcy korzystają głównie z autostrady. Staraliśmy się również przekazać zainteresowanym stronom, dlaczego turystyka rowerowa jest tak ważna.



*jest dla nich ważne i zachęca ich do większego inwestowania w nie – to również jest częścią badania”.*

Po przeprowadzeniu analizy zespół Cities for Cycling zoptymalizował trasy EuroVelo 8 i 11, które są teraz w pełni przejezdne, zgodnie z grecką siecią dróg drugorzędnych, a czasami także z infrastrukturą rowerową, tam gdzie ona istnieje. Trasy te są uważane za bezpieczne pod względem natężenia ruchu i ograniczeń prędkości oraz spełniają wszystkie kryteria dotyczące zakwaterowania i powiązanych usług.

W przyszłości zostaną wdrożone dalsze ulepszenia jakości, a wyniki badań stanowią dobrą podstawę do lobbowania na ich rzecz. Jak powiedział Spiros Papageorgiou: „Przekazujemy regionom wyniki badań, a następnie regiony zajmują się ich wdrażaniem pod nadzorem NECC, który zapewnia, że wdrażanie przebiega prawidłowo. Daliśmy regionom jasne wytyczne”.

Jednakże obie trasy nie są jeszcze w pełni oznakowane znakami EuroVelo, a na realizację prac czeka badanie oznakowania, które zostało przeprowadzone po przeprowadzeniu analizy.

Greckie podejście jest interesujące ze względu na szybki wzrost poziomu rozwoju EuroVelo i wykorzystanie impulsu politycznego na poziomie krajowym lub regionalnym. Przy ograniczonych nakładach budżetowych, badania terenowe pozwalają na zebranie wiedzy z pierwszej ręki o warunkach jazdy na trasach rowerowych, zidentyfikowanie najlepszych opcji zapewnienia ciągłości oraz sporządzenie listy potrzeb w zakresie ulepszeń. Uwzględnienie sieci dróg drugorzędnych lub trzeciorzędnych jest również dobrą praktyką w celu określenia szybkich rozwiązań zapewniających ciągłość dla rowerzystów.

Ten Europejska Norma Certyfikacji (ECS) Oferuje gotową do użycia metodologię i narzędzia do oceny jakości długodystansowych tras rowerowych. Umożliwia również wskazanie odcinków odpowiednich dla różnych typów rowerzystów oraz szybkie wskazanie nieciągłości, przeszkód i odcinków wymagających poprawy warunków dla rowerzystów. Może być stosowany na wszystkich rodzajach tras rowerowych (EuroVelo, krajowych i regionalnych) przez przeszkolonych inspektorów tras EuroVelo i wymaga uzyskania licencji ECF.

### WŁOCHY: ZMIANA PLANU PODRÓŻY

We Włoszech w latach 2023–2024 opracowano i ukończono liczący ponad 500 km odcinek trasy EuroVelo 7 – Sun Route przecinający region Kalabrii. Podpisano go w latach 2024–2025, dzięki przekierowaniu wymagającego wybrzeża na istniejącą już śródlądową trasę rowerową:

ten *Ciclovía dei Parchi*. To dobry przykład zmiany trasy, jak opisano na stronie 10 Przewodnik rozwoju EuroVelo, modyfikując trasę, gdy pierwotna trasa nie jest jeszcze przygotowana jako trasa rowerowa, a trasa alternatywna daje możliwość wprowadzenia ulepszeń.

W tym przypadku trasa pierwotnie narysowana na mapie prawdopodobnie nigdy nie została zrealizowana, ponieważ istniało wiele wyzwań związanych z rozwojem trasy rowerowej wzdłuż wybrzeża. Z drugiej strony, w regionie istniała już alternatywna trasa rowerowa, przecinająca cztery parki narodowe i prowadząca w głąb lądu. Trasa ta charakteryzowała się trudniejszą topografią, ale region Kalabrii wykazywał silne zaangażowanie w rozwój alternatywnych ofert i rozproszenie ruchu turystycznego. Ta zmiana trasy lepiej odzwierciedlała lokalny kontekst i znaczenie dla regionu Kalabrii włączenia priorytetowej trasy rowerowej do EuroVelo 7. Inicjatywę wsparło również włoskie stowarzyszenie NECC, reprezentowane przez FIAB.

EUROVELO 7 - ZNAK TRASY SŁONECZNEJ W KALABRII, WŁOCHY  
ZDJĘCIE © PALMAROSA FUCCELLA





*„Cieszymy się, że jesteśmy częścią cyklu EuroVelo, największej europejskiej sieci rowerowej, z naszą Ciclovía dei Parchi. To niezwykle osiągnięcie, za które jesteśmy wdzięczni ECF i FIAB, które mogły podkreślić unikatowe cechy tej trasy” – powiedział Roberto Occhiuto, prezydent regionu Kalabria. [w tym artykule](#) – Region Kalabrii inwestuje znaczne środki w ścieżki rowerowe w parkach i na obszarach przyrodniczych. Jesteśmy przekonani, że ten wynik nie tylko potwierdza słuszność obranej drogi w kierunku zrównoważonej mobilności, a w szczególności turystyki rowerowej, ale także stanowi kolejną szansę na promocję i rozwój naszych terytoriów.*

Zasadniczo zmianę trasy można łatwo wprowadzić, jeśli spełnione są następujące warunki:

- Odległość pozioma między nową i poprzednią trasą nie przekracza w żadnym miejscu 50 km.
- Żadne międzynarodowe przejście graniczne nie zostanie objęte zmianą (chyba że wszystkie właściwe centra NECC wyrażą zgodę na zmianę).
- Tematyka trasy nie ulega zmianie.

NECC powinny dostarczyć zaktualizowane ślady GPX i powód zmiany do ECF. Jeśli jeden z tych warunków nie zostanie spełniony, wniosek o zmianę musi przejść przez formalną procedurę opisaną w Podręcznik nowych tras i głównych rozszerzeń i przedstawiono na stronie 6 bieżącego raportu.

Ten przykład jest interesujący, gdy istnieją alternatywy dla tras, które nie wykazują postępu i budzą zainteresowanie lokalnych interesariuszy, nawet jeśli alternatywa nie jest idealna (np. zawiera nachylenia lub wymaga rozbudowanej infrastruktury rowerowej). Jeśli nie wpływa na tematykę ani nie zmienia drastycznie obszaru geograficznego trasy EuroVelo, zmiana trasy jest szybkim rozwiązaniem, które pozwala dostosować EuroVelo do lokalnych priorytetów, poprawić poziom rozwoju i zwiększyć znaczenie trasy.

Jeśli chcesz zaproponować zmianę trasy w celu polepszenia jej jakości, nie wahaj się skontaktować z zespołem EuroVelo.

### POLSKA: ORGANIZACJA I RAMY PRAWNE ROZWOJU EUROVELO

W Polsce NECC nie istniał do sierpnia 2025 roku, co utrudniło gromadzenie zaktualizowanych śladów GPX w EuroVelo dla całego kraju. Regionalne wysiłki zostały poczynione w celu opracowania tras i udostępnienia danych zespołowi EuroVelo, ale niektóre usprawnienia pozostały niezrealizowane, ponieważ informacje nie były scentralizowane na szczeblu krajowym.

#### NOWA TRASA ROWEROWA EUROVELO 10 – BAŁTYCKI SZLAK ROWEROWY W REWALU, POLSKA, WZDŁUŻ LINII WĄSKOTOROWEJ

ZDJĘCIE © ARCHIWUM URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Dzięki procesowi tworzenia NECC w Polsce (który wciąż nie jest w pełni sfinalizowany), udało się osiągnąć 6% wzrost liczby opracowanych tras EuroVelo w 2025 roku, głównie dzięki lepszemu gromadzeniu danych. Wprowadzono lepszą koordynację między regionami, a także z głównymi dostawcami infrastruktury, co powinno wspierać dalsze ulepszenia. Na przykład, trwają rozmowy z



## RAPORT O STANIE ROZWOJU TRASY

Polskie Koleje Państwowe mają ułatwić budowę ścieżek rowerowych wzdłuż linii kolejowych, co jest zadaniem łatwym do zrealizowania.

Właściwa organizacja i ramy prawne są podstawą rozwoju EuroVelo, jak wyjaśniono na stronach 19–24 Przewodnik rozwoju EuroVelo. Konieczna jest dobra koordynacja działań wszystkich zaangażowanych podmiotów na różnych poziomach (decydentów, planistów infrastruktury, organów finansujących, operatorów transportu publicznego, zarządców gruntów, ekspertów itp.), a także odpowiednie ramy prawne umożliwiające na przykład szybką infrastrukturę rowerową lub wdrożenie oznakowania.

W przypadku Polski wysiłki włożone w utworzenie organu koordynującego EuroVelo pozwoliły na scentralizowanie gromadzenia danych o rozwoju EuroVelo, a także na rozpoczęcie projektowania jednolitego systemu dla krajowej sieci tras rowerowych, opartego na EuroVelo jako szkielecie. Nacisk kładziony jest na ciągłość, łączność i dostępność krajowych i regionalnych korytarzy rowerowych, co stanowi ramy dla przyszłego rozwoju. „Polska jest na początku drogi ku stworzeniu spójnej i wysokiej jakości sieci tras rowerowych EuroVelo. Kraj wciąż stoi przed wieloma wyzwaniami, ale dzięki determinacji, przede wszystkim regionów i Polskiej Organizacji Turystycznej, ten długofalowy projekt jest systematycznie realizowany.” – zauważyła Sylwia Skuta, Starszy Specjalista w NECC – Polskiej Organizacji Turystycznej (PTO).

Wniosek o utworzenie NECC w Polsce jest prowadzony przez POT i Związek Województw RP (ZWRP) i został złożony do ECF w czerwcu 2025 r. w celu oceny i podjęcia decyzji. Małgorzata Wilk-Grzywna, wiceprezes POT, powiedziała podczas Velo-city Gdańsk 2025: „*Nasza wizja jest jasna: Polska połączona, gdzie trasy EuroVelo stanowią arterie zrównoważonej turystyki, rozwoju lokalnego i jedności europejskiej. Polska widoczna, uznawana na arenie międzynarodowej za wiodący cel podróży rowerowych. A przede wszystkim Polska skoordynowana, w której partnerzy krajowi i regionalni współpracują ze sobą, aby zapewnić doskonałość – nie tylko...*”

„infrastruktura, ale doświadczenia”.

Ten Europejska Norma Certyfikacji (ECS) Metodę tę wykorzystywały wiodące polskie regiony przy opracowywaniu regionalnej sieci tras rowerowych oraz odcinków tras EuroVelo, opierając się na kryteriach jakościowych europejskiej metodologii.

Polskie podejście jest interesujące w krajach, w których nie ma NECC ani koordynacji EuroVelo na poziomie krajowym. Prace można rozpocząć od centralizacji danych i informacji oraz ustanowienia mechanizmu koordynacji, który będzie wspierał wprowadzanie ulepszeń w miarę upływu czasu. Jak pokazano w rozdziale „Kraje europejskie według poziomów rozwoju”, EuroVelo jest zazwyczaj bardziej rozwinięty w krajach, w których NECC już istnieje, i oferuje większe szanse na powodzenie w utrzymaniu i dalszych ulepszeniach.

Jeśli chcesz utworzyć w swoim kraju Krajowe Centrum Koordynacji EuroVelo, aby przyspieszyć rozwój EuroVelo, zapoznaj się z informacjami na stronie Aby uzyskać dalsze wskazówki i skontaktować się z zespołem EuroVelo.

### CENTRUM DANYCH EUROVELO

Ten Centrum danych EuroVelo Zawiera zaktualizowane dane kluczowe i przydatne zasoby do monitorowania rozwoju europejskiej sieci tras rowerowych i turystyki rowerowej w ogóle. Gromadzi dane dotyczące wykorzystania sieci EuroVelo, rozwoju tras, statystyk cyfrowych i branży operatorów turystyki rowerowej. Wskazówki dotyczące rozpoczęcia monitorowania tras rowerowych, turystyki rowerowej i oceny jej wpływu na gospodarkę można znaleźć również na stronie Pro.EuroVelo.com.



Raport oparty na danych zebranych przez ECF i odpowiednie Krajowe Centra Koordynacyjne EuroVelo.

Analiza przeprowadzona przez Florence Grégoire, f.gregoire@ecf.com  
Napisane przez Florence Grégoire przy współudziale Agathy Daudibon  
Projekt: Omer Malak

Prawa autorskie 2025 © Europejska Federacja Cyklistów.

EuroVelo® jest zarejestrowanym znakiem towarowym Europejskiej Federacji Cyklistów.



[www.EuroVelo.com](http://www.EuroVelo.com)  
[www.ECF.com](http://www.ECF.com)