

Rozwój tras EuroVelo

Raport o stanie realizacji (2025)

KLUCZOWE DANE DOTYCZĄCE EUROVELO



Całkowita długość EuroVelo: ponad 91 800 km

W 2025 r. 17 tras EuroVelo będzie miało łączną długość 91 812 km, czyli o 101 km mniej niż w 2024 r., ponieważ długość tras stale się zmienia wraz z **pojawianiem się dokładniejszych danych**. W 2025 r. dodano **nowy 62-kilometrowy odcinek** tras EuroVelo 15 – Basen



Ponad 1379 km nowo wytyczonych tras EuroVelo w ciągu ostatniego roku



Ponad 11 600 km nowych tras EuroVelo w latach 2021–2025



31% (ponad 28 600 km) tras EuroVelo do opracowania do 2030 r.

28 654 km sieci EuroVelo nadal oczekuje na rozwój, będąc obecnie w trakcie realizacji lub na etapie planowania. Aby ukończyć EuroVelo do 2030 r., odpowiedzialne władze w całej Europie musiałyby **rozwinąć około 5700 km EuroVelo rocznie**.



69% (ponad 63 000 km) sieci EuroVelo jest gotowe do jazdy na rowerze

Obecnie 63 157 km tras EuroVelo jest certyfikowanych, oznakowanych znakami EuroVelo lub w trakcie opracowywania. Stanowi to **wzrost o 2% w porównaniu z rokiem 2024¹**.

Trasy te mogą być zróżnicowane pod względem rodzaju i jakości infrastruktury (tj. elementów trasy, szerokości, nawierzchni, nachylenia itp.), a niektóre z nich nadal wymagają ulepszeń.



42% (ponad 38 400 km) sieci oznaczonej znakami EuroVelo w 27 krajach

Znaki EuroVelo obejmują 38 457 km, co stanowi wzrost o 2900 km w porównaniu z rokiem 2024 (1000 km ulepszeń + 1900 km poprawek). **27 z 39 krajów (69%)** ma co najmniej jeden codzienny odcinek oznakowany, a nowymi krajami są Włochy i Liechtenstein.



Ponad 5200 km nowo oznakowanych tras EuroVelo w latach 2021–2025

NAJLEPSZE TRASY I KRAJE

6 tras ma ponad 90% stopień rozwoju

3 najlepsze trasy pod względem poziomu rozwoju²

1. EuroVelo 15 – Szlak rowerowy Renu
2. EuroVelo 19 – Szlak rowerowy wzdłuż Mozy
3. EuroVelo 1 – Trasa Wybrzeża Atlantyckiego

3 trasy o największym wzroście jakości od 2024 r. w % całkowitej długości

1. EuroVelo 11 – Trasa Europy Wschodniej **+13%**
2. EuroVelo 8 – Trasa śródziemnomorska **+9%**
3. EuroVelo 2 – Trasa stolic **+2%**

19 krajów posiada ponad 90% rozwiniętej sieci EuroVelo

Trzy kraje o najwyższym poziomie rozwoju

1. Szwajcaria
2. Francja
3. Estonia

Trzy kraje o największym wzroście jakości od 2024 r. w km i % sieci krajowej (dobre praktyki przedstawiono na stronach 14–17)

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

Poziom rozwój poszczególnych tras EuroVelo

1	98 z 10 670 km	7	55 z 7703 km	13	52 z 10 464 km
2	48% z 4835 km	8	61 z 7448 km	14	96 z 1159 km
3	83% z 5605 km	9	45 z 2162 km	15	98 z 2450 km
4	76 z 5089 km	10	53 z 8908 km	17	92 z 1173 km
5	60 z 3234 km	11	48 z 6922 km	19	100 z 1156 km
6	72 z 6094 km	12	96 z 6732 km		

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



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

² Klasyfikacja tras EuroVelo i krajów została oparta na systemie punktacji ważonej: odcinki certyfikowane (100%), odcinki oznakowane znakami EuroVelo (50%) oraz odcinki nieoznakowane (25%). Pozwala to uzyskać dokładniejszy obraz rozwoju sieci, przyznając wyższą wartość trasom oznakowanym, a najwyższą trasom certyfikowanym, które spełniają uzgodnione kryteria jakości. Więcej informacji znajduje się w tabeli na stronie 9.



Spis treści

- 1 Podsumowanie raportu
- 2 Wprowadzenie i metodologia
- 4 Ogólny rozwój sieci i postępy w ciągu roku
- 4 Podkreślanie postępów tras i krajów
- 6 Trasy EuroVelo według poziomu rozwoju
- 10 Kraje europejskie według poziomu rozwoju
- 14 Skupienie się na trzech krajach o różnych podejściach: Grecji, Włoszech i Polsce

WPROWADZENIE I METODYKA

EuroVelo to sieć długodystansowych tras rowerowych, które przecinają i łączą Europę. Opublikowany po raz pierwszy w 2021 r.³ roczny raport dotyczący stanu rozwoju tras EuroVelo przedstawia poziom rozwoju całej sieci oraz postępy poczynione na przestrzeni lat, zawierając kluczowe dane liczbowe, statystyki i tabele porównawcze dla poszczególnych tras i krajów. Rozwój bezpiecznych i ciągłych europejskich tras rowerowych oraz ukończenie infrastruktury i oznakowania EuroVelo stanowią sedno strategii EuroVelo 2030.

Niniejszy raport stanowi ważne narzędzie służące do śledzenia postępów osiągniętych w Europie z roku na rok oraz zachęcania do dalszego rozwoju. **W wydaniu z 2025 r. na stronach 14–17 zamieszczono przykłady z trzech krajów, które w minionym roku osiągnęły znaczący postęp, aby zainspirować inne kraje do pójścia w ich ślady.**

Dane analizowane w niniejszym raporcie pochodzą z bazy danych EuroVelo GIS, do której krajowe centra koordynacyjne EuroVelo (NECC) co roku dostarczają aktualizowane dane. W krajach, w których nie ma NECC, aktualne informacje mogą być dostarczane przez krajowe punkty kontaktowe. ECF stworzyła również dane w 2019 r., aby uzupełnić sieć w krajach, w których brakowało informacji (patrz tabela na stronach 11–13). Baza danych EuroVelo GIS jest podzielona na sekcje dziennych odcinków (o średniej długości 50 km, a w szczególnych przypadkach od 15 km do 90 km), sklasyfikowanych w jednej z pięciu kategorii EuroVelo, zdefiniowanych wiele lat temu w celu odzwierciedlenia powszechnego rozumienia poziomów rozwoju: certyfikowana trasa EuroVelo, trasa rozwinięta z

EuroVelo, rozwinięta (na poziomie krajowym/regionalnym), w trakcie rozwoju, na etapie planowania (patrz opisy poniżej).

Kategorie tras w bazie danych EuroVelo GIS mogą odzwierciedlać zróżnicowane typy i jakość infrastruktury rowerowej (tj. pod względem elementów trasy, szerokości, nawierzchni, nachyleń itp.). Poziom szczegółowości danych dotyczących warunków jazdy na rowerze dostępnych na poziomie krajowym może się znacznie różnić, podobnie jak organizacja gromadzenia danych. Pomimo tych wyzwań, ECF zainicjowała w 2025 r. reformę kategorii EuroVelo, aby lepiej odzwierciedlały one warunki jazdy na rowerze dla użytkowników i zachęcały do dalszej poprawy jakości w miarę upływu czasu. Nowe definicje opierają się na rozumieniu jakości tras rowerowych zgodnie z europejską normą certyfikacyjną (ECS) i zostały omówione i uzgodnione z EuroVelo.

Podgrupa GIS. Planowane jest wprowadzenie nowych kategorii EuroVelo w 2026 r., co będzie miało znaczący wpływ na niniejszy raport. NECC zostaną poproszone o dostarczenie zaktualizowanych kategorii tras dla każdego dziennego odcinka EuroVelo, a ECF będzie musiało znaleźć najlepsze dostępne informacje dla krajów bez NECC.

Kategorie EuroVelo do 2025 r.:

- Certyfikowana trasa EuroVelo:** odcinek o długości co najmniej 300 km, który pomyślnie przeszedł proces certyfikacji zgodnie z europejską normą certyfikacyjną ECF. Jest to najwyższy poziom jakości w sieci EuroVelo.
- Wypasowana w oznakowanie EuroVelo:** wytyczona trasa (patrz kategoria poniżej) z ciągłym oznakowaniem wzdłuż trasy, zawierająca tablice informacyjne EuroVelo.
- Opracowana (na poziomie krajowym/regionalnym):** trasa opracowana dla rowerzystów i oznakowana zgodnie z odpowiednią normą krajową (tj. stanowi część lokalnej, regionalnej lub krajowej sieci tras rowerowych). Musi również istnieć strona internetowa zawierająca informacje dla użytkowników. Opracowana trasa może być niejednorodna pod względem infrastruktury: rodzaju infrastruktury rowerowej, nawierzchni, szerokości, nachyleń itp.
- W trakcie opracowywania (ale nadająca się do użytku):** trasa zawierająca odcinki wymagające dalszego opracowania (np. odcinki na drogach publicznych o dużym natężeniu ruchu). Rowerzystom zaleca się korzystanie z transportu publicznego, aby ominąć te nieopracowane odcinki.
- W fazie planowania:** trasa niezagospodarowana, bez szczegółowych informacji dostępnych publicznie w Internecie. Podany plan podróży jest propozycją najlepszej obecnie dostępnej opcji. Może on również zawierać niebezpieczne odcinki. Rowerzystom zaleca się skorzystanie z transportu publicznego, aby ominąć te niezagospodarowane odcinki.

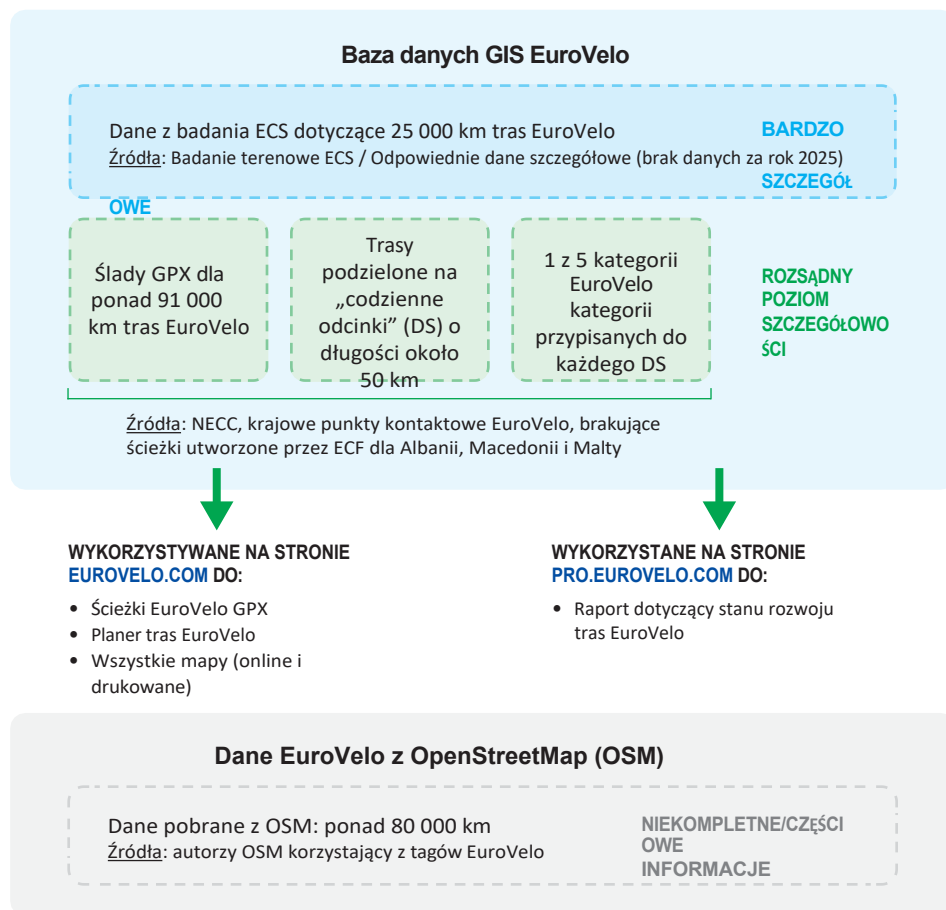
³ Dostęp do poprzednich wydań niniejszego raportu: [D21](#), [D22](#), [D23](#), [D24](#).



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

ECF rozważa również inne źródła danych przy ocenie poziomu rozwoju i jakości tras rowerowych, takie jak dane ankietowe zebrane za pomocą ECS lub dane OpenStreetMap (open source). Jednak na razie baza danych EuroVelo GIS jest najbardziej kompletnym i dokładnym źródłem informacji na temat rozwoju EuroVelo.

Poniżej znajduje się schemat przedstawiający źródła danych dostępne w 2025 r.:



SIEĆ EUROVELO NIE JEST NIEZMIENNA!

Od 2013 r. do sieci dołączyło co najmniej pięć nowych tras EuroVelo, a cztery istniejące trasy zostały znacznie przedłużone. EuroVelo nadal się rozrasta, ale **wszelkie nowe trasy lub odcinki muszą przejść trzy- lub sześcioletni proces opisany w podręczniku „Nowe trasy i główne odcinki”**. Proces ten ma na celu ocenę tempa rozwoju i ogólnej jakości tras. W ten sposób każdy nowy odcinek dodany do sieci przyczynia się do jej ogólnego postępu w rozwoju.

Ponadto **NECC mogą proponować zmiany w przebiegu tras EuroVelo**. Zmiany takie są zalecane, gdy obecna trasa nie jest wystarczająco rozwinięta i nie ma realnych perspektyw na poprawę wzdłuż oficjalnego przebiegu – zwłaszcza gdy istnieje alternatywna trasa, która jest już lub może skorzystać z przyszłych inwestycji. Zmiany tras 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, które są wspierane na poziomie krajowym i nie mają wpływu na inne kraje ani na całą sieć EuroVelo.

. Jeśli proponowana zmiana dotyczy przekroczenia granicy międzynarodowej, nie jest wymagany żaden formalny proces, pod warunkiem że wszystkie odpowiednie NECC wyrażą zgodę na zmianę i są częścią konsorcjum składającego wniosek. To samo dotyczy dodania trasy na przeciwległym brzegu dużej rzeki lub jeziora, gdzie po jednej stronie już istnieje trasa EuroVelo. Jednak w przypadku wszystkich zmian należy skonsultować się z ECF.

Kolejny termin składania wniosków dotyczących nowych tras EuroVelo, głównych odcinków lub istotnych zmian upływa **15 stycznia 2026 r.** Pierwszeństwo będą miały wnioski obejmujące **brakujące stolice, inne duże ośrodki miejskie lub regiony i kraje, które obecnie mają ograniczony zasięg EuroVelo**.

Uwaga: trasy EuroVelo muszą mieć co najmniej 1000 km długości i przebiegać przez co najmniej dwa kraje, aby kwalifikować się jako trasy o znaczeniu europejskim. Trasy powinny zaczynać się i kończyć w miejscach z dobrym dostępem do transportu publicznego i/lub łączyć się z innymi trasami EuroVelo, aby zwiększyć spójność całej sieci.



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

OGÓLNY POZIOM ROZWOJU SIECI

W 2025 r. 69% sieci EuroVelo będzie certyfikowane, oznakowane znakami EuroVelo lub oznakowane bez znaków, co daje łącznie 63 157 km tras gotowych do jazdy na rowerze. Stanowi to wzrost o 2% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Blisko połowa sieci (42%) jest oznakowana znakami EuroVelo, a nieco ponad jedna czwarta (27%) jest rozbudowana, ale nieoznakowana. Wśród oznakowanych i opracowanych odcinków 3% sieci posiada certyfikat zgodny z europejską normą certyfikacyjną. Obejmuje to, podobnie jak w poprzednich latach, EuroVelo 15 – Szlak Rowerowy Renu (obecnie w trakcie ponownej certyfikacji w 2025 r.), a także nowy dodatek: EuroVelo 1 – Szlak Wybrzeża Atlantyckiego we Francji, certyfikowany we wrześniu 2024 r.

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

Reforma kategorii rozwoju tras EuroVelo, planowana na 2026 r., powinna zapewnić większą przejrzystość. Każda nowa kategoria zostanie zdefiniowana w odniesieniu do progów opartych na kryteriach infrastruktury ECS. W rezultacie trasy oznaczone jako „rozbudowane” w zaktualizowanej legendzie mapy będą bardziej spójne pod względem jakości nawierzchni i bezpieczeństwa. Zmiana ta może jednak spowodować spadek odsetka tras sklasyfikowanych jako rozbudowane w całej sieci.

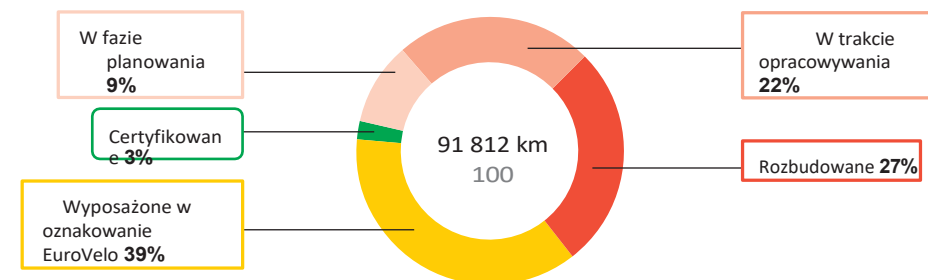
W 2025 r. 31% sieci – co odpowiada 28 655 km – pozostaje niezagospodarowane. Ponad jedna piąta (22%) sieci jest w trakcie realizacji, a 9% nadal znajduje się na etapie planowania. Odcinki te stanowią obszary, w których należy podjąć największe wysiłki, aby do 2030 r. osiągnąć pełny rozwój sieci EuroVelo. Ostatecznie, jeśli na niektórych odcinkach nie nastąpią znaczące postępy, mogą one zostać usunięte z sieci EuroVelo.

⁴ W obliczeniach tych wykorzystano całkowitą długość tras EuroVelo, powielając długości tras w przypadku ich nakładania się. Odcinki EuroVelo są liczone wielokrotnie, jeśli należą do kilku tras EuroVelo.

Oto podział poziomów rozwoju tras, z łącznej długości 91 812 km tras EuroVelo⁴:

Kategorie EuroVelo	Na etapie planowania	W trakcie rozwoju	Rozbudowane	Opracowano przy użyciu znaków EuroVelo	Certyfikowane
Liczba kilometrów	8717	19 938	24 700	35 367	3 090
Odsetek sieci EuroVelo	9	22	27	39	3
Ewolucja w porównaniu z rokiem 2024 (w kilometrach)	+807 km	-2287 km	+377 km	-274 km	+1276 km

ROZKŁAD STATUSU ROZWOJU EUROVELO



PODKREŚLANIE POSTĘPÓW TRAS I KRAJÓW

W latach 2024–2025 liczba rozwiniętych odcinków EuroVelo wzrosła o 2%. Jednak aby do 2030 r. osiągnąć w pełni rozwiniętą sieć EuroVelo, konieczne jest znacznie szybsze tempo rozwoju – około +6% rocznie, czyli około 5700 km nowo wybudowanych odcinków rocznie. Chociaż cel ten jest ambitny, jest on możliwy do osiągnięcia. Warto zauważyć, że 2-procentowy wzrost w 2025 r. był w dużej mierze zasługą jednego kraju: Grecji, która rozbudowała 1300 km tras EuroVelo, wyznaczając najbardziej odpowiednią na razie ciągłą trasę – głównie na drogach wspólnych z ruchem zmotoryzowanym. Inne



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

kraje i regiony zachęca się do pójścia za tym przykładem lub przyjęcia innych podejść wskazanych jako dobre praktyki w ostatnim rozdziale niniejszego sprawozdania. Jednym z takich przykładów jest zmiana trasy niezagospodarowanego odcinka EuroVelo w Kalabrii (Włochy) na EuroVelo 7 – Sun Route, gdzie w najbliższej przyszłości nie było realnych możliwości wprowadzenia ulepszeń.

Kolejnym ważnym osiągnięciem w 2025 r. jest certyfikacja EuroVelo francuskiego odcinka trasy EuroVelo 1 – Trasa Wybrzeża Atlantyckiego. Odzwierciedla to zaangażowanie lokalnych partnerów w promowanie jakości trasy zarówno wśród użytkowników międzynarodowych, jak i krajowych. W rezultacie 1300 km trasy zostało przeniesionych z kategorii „Trasa oznakowana znakami EuroVelo” do kategorii „Trasa certyfikowana”.

Rozwój tras rowerowych wymaga czasu, zwłaszcza gdy wiąże się to z budową nowej infrastruktury rowerowej. Można jednak podejmować pragmatyczne decyzje, aby w perspektywie krótkoterminowej wytyczyć najlepszą ciągłą trasę, jednocześnie planując ulepszenia w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zachęca się do opracowywania strategii krajowych i regionalnych, w których priorytetem będzie zarówno ciągłość tras, jak i ich jakość. Strategia EuroVelo 2030 koncentruje się na dwóch głównych celach: osiągnięciu 100% gotowości tras EuroVelo do jazdy na rowerze do 2030 r. oraz poprawie ogólnej jakości poprzez poprawę warunków jazdy na rowerze wzdłuż sieci.

Porównanie tegorocznego poziomu rozwoju EuroVelo z raportem dotyczącym stanu rozwoju tras EuroVelo 2024 pokazuje, które trasy i kraje osiągnęły największy postęp, oraz zawiera przegląd ulepszeń wprowadzonych w całej sieci.

Trasy wykazujące znaczny postęp: ogólny rozwój EuroVelo 8 i EuroVelo 11 wzrósł o około 10%, EuroVelo 1 uzyskało certyfikat na poziomie 12%, a EuroVelo 15 zostało rozszerzone na Liechtenstein i Austrię (3%).



13% WZROST ROZWOJU EUROVELO 11 – TRASA EUROPEJSKA

Ponad 900 dodatkowo rozwiniętych kilometrów trasy EuroVelo 11 wynika w większości z prac przeprowadzonych w Grecji (rozwój 747 km trasy), ale także z koordynacji działań w Polsce, która pozwoliła uzyskać aktualne informacje o trasie. Więcej informacji na temat tych dwóch podejść do zwiększenia tempa rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale niniejszego sprawozdania.



9% WZROST ROZWOJU EUROVELO 8 – TRASA ŚRÓDZIEMNOMORSKA

EuroVelo 8 liczy w tym roku 696 nowo wytyczonych kilometrów, z czego 607 wynika z prace przeprowadzone w Grecji, aby trasa była w pełni przejezdna. Pozostałe 89 nowo wytyczonych kilometrów znajduje się we Francji, gdzie nowe inwestycje miały miejsce między Argelès-sur-Mer a Leucate oraz między Le-Grau-du-Roi a Cavaillon.



NOWE CERTYFIKATY EUROVELO NA 12% EUROVELO 1 – TRASA WZDŁUŻ WYBRZEŻA ATLANTYCKIEGO

Francuska część trasy EuroVelo 1, o łącznej długości 1277 km, uzyskała certyfikat EuroVelo. Certyfikacja w zeszłym roku. EuroVelo 1 jest drugą trasą, która uzyskała certyfikat dla poszczególnych odcinków, po trasie EuroVelo 15 – Ren, certyfikowanej od 2014 roku. Więcej szczegółów poniżej. Dzięki temu EuroVelo 1 awansowała na trzecie miejsce wśród najlepiej rozwiniętych tras EuroVelo.



EUROVELO 15 – TRASA ROWEROWA WZDŁUŻ RENU PRZEDŁUŻONA O 3%

Trasa EuroVelo 15 została przedłużona o 62 km wzdłuż prawego brzegu Renu w Liechtensteinie i Austrii, dzięki czemu jej całkowita długość wynosi obecnie 2450 km. Nowy odcinek został w pełni zagospodarowany i oznakowany, co oznacza, że 2397 km (98%) trasy EuroVelo 15 zostało już zrealizowane.

Kraje wykazujące postępy: Francja certyfikowana w 17%, Grecja rozwinięta w 96%, Polska rozwinięta w 33%, Włochy podpisane w 12%, 36 nowych kilometrów EuroVelo w Austrii i Liechtensteinie, nowicjusz w sieci



AUSTRIACKA SIEĆ EUROVELO POWIEKSZYŁA SIĘ O 36 KM

Przedłużenie trasy EuroVelo 15 – Renu Cycle Route na prawy brzeg Renu dodało 36 km tras EuroVelo do austriackiej sieci EuroVelo. Ten nowy odcinek jest w pełni rozwinięty i oznakowany.



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY



NOWA CERTYFIKACJA EUROVELO WE FRANCJI DLA EUROVELO 1 – TRASY WYBRZEŻA ATLANTYCKIEGO

Francuska część trasy EuroVelo 1 otrzymała w zeszłym roku certifikat EuroVelo po zakończeniu ważnych prac we współpracy z komisją ds. trasy i jej członkami reprezentującymi lokalne władze wzdłuż trasy, mających na celu rozwiązanie wszystkich krytycznych problemów zidentyfikowanych podczas badań terenowych. Dzięki temu Francja awansowała na drugie miejsce wśród krajów o najbardziej rozwiniętej sieci EuroVelo, tuż za Szwajcarią! Certyfikacja jest najwyższym poziomem jakości w sieci EuroVelo i można o nią ubiegać się po przeprowadzeniu oceny trasy zgodnie z metodologią europejskiej normy certyfikacyjnej oraz po spełnieniu kryteriów jakości. Wraz z francuską częścią trasy EuroVelo 15 – Szlakiem Rzeki Renu (200 km), ten nowy odcinek o długości 1300 km zwiększa do 17% całkowity udział tras EuroVelo we Francji, które osiągnęły poziom certyfikacji.



OGROMNY WZROST ROZWOJU W GRECJI: +91%!

Grecja jest największą atrakcją tegorocznego raportu dotyczącego stanu rozwoju tras EuroVelo, dzięki imponującemu wzrostowi liczby rozwiniętych tras o 91% w wyniku prac nad realizacją tras EuroVelo 8 – Trasa Śródziemnomorska i EuroVelo 11 – Trasa Wschodnioeuropejska w tym kraju. Łącznie trasy EuroVelo w Grecji są obecnie rozwinięte w 96%. Więcej informacji na temat greckiego podejścia do zwiększenia poziomu rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale niniejszego raportu.



6% (+336 KM) WZROST WYPOSAŻONYCH TRAS W POLSCE

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



640 KM OZNACZONYCH WE WŁOSZACH – KOLEJNY KRAJ Z OZNAKOWANIEM EUROVELO!

Znaki EuroVelo zostały po raz pierwszy zainstalowane we Włoszech, na głównym ciągłym odcinku trasy EuroVelo 7 – Sun Route we Włoszech, po zmianie przebiegu trasy w regionie Kalabria, 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 zwiększenia poziomu rozwoju można znaleźć w ostatnim rozdziale niniejszego raportu.



LIECHTENSTEIN: NOWY KRAJ W SIECI EUROVELO!

Rozbudowa trasy EuroVelo 15 – Renu Cycle Route na prawy brzeg Renu spowodowała również pojawienie się nowego kraju w sieci EuroVelo: Liechtenstein jest 39. krajem, przez który przebiegają trasy EuroVelo! 26 km trasy EuroVelo 15 w Liechtensteinie jest w pełni rozbudowane i oznakowane.

Należy zauważyć, że podane wartości procentowe i liczby kilometrów nie odzwierciedlają poziomu inwestycji poniesionych na rozwój tras.

TRASY EUROVELO WEDŁUG POZIOMU ROZWOJU

Które trasy EuroVelo są najlepiej rozwinięte, a które nadal wymagają czasu i inwestycji, aby były gotowe do jazdy na rowerze? Gdzie znajdują się najlepiej rozwinięte odcinki EuroVelo?

Dwie poniższe mapy pokazują odcinki sieci, które zostały już certyfikowane, oznakowane znakami EuroVelo lub opracowane na poziomie krajowym/regionalnym, a także miejsca, w których nadal występują luki. Wyraźnie widać, że chociaż znaczna część sieci jest zaznaczona na mapie, nadal potrzeba wiele wysiłków, zwłaszcza na wschodzie, dalekiej północy i południu Europy, aby ukończyć sieć EuroVelo.



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

ROZWIJANE ODDZIAŁY SIECI EUROVELO W 2025 R.

NIEWYKSZTAŁCONE ODDZIAŁY SIECI EUROVELO W 2025 R.





RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

Poniższa tabela przedstawia klasyfikację tras EuroVelo według stopnia ich rozwoju (metodologia wyjaśniona poniżej tabeli):

Trasa EuroVelo ¹			Długość (w km)	W fazie planowania	W trakcie opracowywania	Rozbudowana	Opracowana z oznakowaniem m EuroVelo	Certyfikowane ²	(łącznie)	+/- zmiana od 2024 r. ³
1		EuroVelo 15 Szlak rowerowy Renu	2450 ⁴	0	2	6	18	74	98	+1
2		EuroVelo 19 Szlak rowerowy Meuse	1156	0	0	0	100	0	100	0
3		EuroVelo 1 Trasa Wybrzeża Atlantyckiego	10 670	2	0	37	49	12	98%	0%
4		EuroVelo 14 Wody Europy Środkowej	1159	0	4	9	87	0	96	0
5		EuroVelo 17 Szlak rowerowy Rodanu	1173	0	8	0	92	0	92	-3
6		EuroVelo 12 Szlak rowerowy Morza Północnego	6732	4	0	57	39	0	96	0
7		EuroVelo 6 Atlantyk-Morze Czarne	6094 ⁴	0	28	7	65	0	72	0
8		EuroVelo 3 Szlak pielgrzymkowy	5605	12	5	34	49	0	83	-1
9		EuroVelo 4 Trasa przez Europę Środkową	5089	21	3	34	42	0	76	-1
10		EuroVelo 5 Via Romea (Francigena)	3234	15	25	21	39	0	60	-1%
11		EuroVelo 13 Szlak Żelaznej Kurtyny	10 464	0	48	12	40	0	52	-1



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

12		EuroVelo 8 Trasa śródziemnomorska	7448	4	35	34	27	0	61	+9
13		EuroVelo 10 Szlak rowerowy nad Morzem Bałtyckim	8 908	2	45	18	35	0	53	-1
14		EuroVelo 9 Bałtyk-Adria	2162	14	41	9	36	0	45	0
15		EuroVelo 7 Trasa Słoneczna	7703	15	30	33	22	0	55	0
16		EuroVelo 11 Trasa Europy Wschodniej	6922	25	27	20	28	0%	48%	+13
17		EuroVelo 2 Trasa stolic	4835	46	6	47	1	0	48	+2

1 Klasyfikacja tras EuroVelo na podstawie ich poziomu rozwoju przebiegała zgodnie z następującą logiką:

Zastosowano system punktacji ważonej:

- Certyfikowane odcinki otrzymały pełną wagę (100%)
- Odcinki oznakowane znakami EuroVelo otrzymały połowę wagi (50%)
- Odcinki opracowane bez oznakowania otrzymały jedną czwartą wagi (25%)

Trasy EuroVelo zostały następnie uszeregowane na podstawie:

- Najwyższym ważonym odsetkiem odcinków opracowanych
- Najwyższym procentem odcinków w trakcie opracowywania
- Najwyższy odsetek odcinków na etapie planowania

Jeśli dwie trasy EuroVelo miały ten sam poziom rozwoju, wyżej w rankingu znalazła się ta, która miała więcej kilometrów.

To ważne podejście zapewni dokładniejszy obraz ogólnego stanu rozwoju każdej trasy. Nadaje 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 (zgodnie z europejską normą certyfikacyjną) potwierdza, że trasa spełnia uzgodnione kryteria jakości.

Jednocześnie stosowanie ważonych procentów gwarantuje uwzględnienie wszystkich wybudowanych odcinków – nie tylko tych, które są certyfikowane lub oznakowane znakami EuroVelo. W końcu dla rowerzystów najważniejsza jest jakość i bezpieczeństwo infrastruktury. Trasy EuroVelo z wieloma kilometrami dobrze rozwiniętych odcinków nie powinny zajmować niskich miejsc w rankingu tylko dlatego, że nie mają jeszcze znaków EuroVelo lub certyfikowanych odcinków.

2 Trasa EuroVelo lub odcinek trasy EuroVelo o długości co najmniej 300 km może uzyskać certyfikat, jeśli został zbadany i spełnia odpowiednie kryteria zgodnie z metodologią [europejskiej normy certyfikacyjnej \(ECS\)](#) opracowanej przez ECF. Certyfikat gwarantuje wysoką jakość trasy, a także dobre połączenia transportu publicznego i dostępność informacji zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej.

3 Wskazana zmiana procentowa odpowiada różnicy między sumą procentową odcinków rozwiniętych, rozwiniętych z oznakowaniem i certyfikowanych dla każdej trasy w latach 2024–2025. W rezultacie zmiana procentowa może wynosić +0%, nawet jeśli wprowadzono ulepszenia na trasach, na przykład jeśli niektóre odcinki zagospodarowane zostały oznakowane. Gdy wartości procentowe są ujemne, może to oznaczać, że dane trasy zostały zaktualizowane, w tym dodano bardziej szczegółowe informacje o trasie, co spowodowało obniżenie wartości procentowej zagospodarowania, lub że trasa została zmodyfikowana.

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



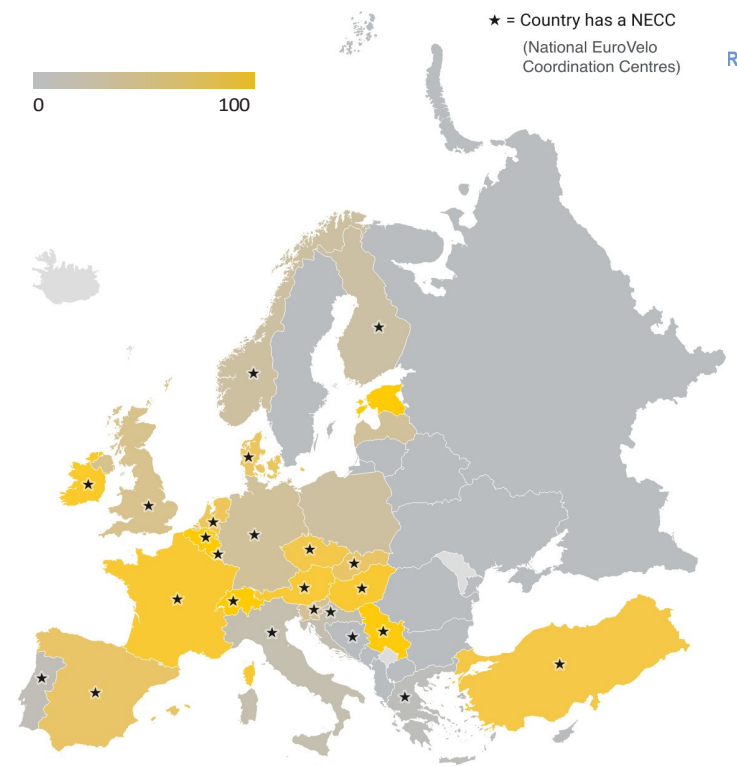
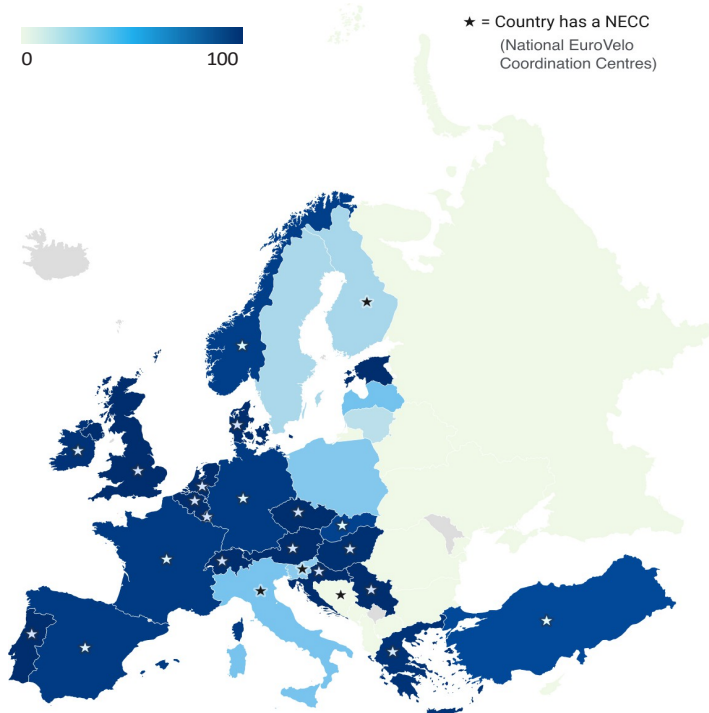
RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

KRAJE EUROPEJSKIE WEDŁUG POZIOMU ROZWOJU

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

Dwie mapy na tej stronie pokazują rozwój EuroVelo i poziom oznakowania EuroVelo w poszczególnych krajach. Trasy EuroVelo są zazwyczaj lepiej rozwinięte w krajach, w których działa Krajowe Centrum Koordynacji EuroVelo (NECC), co ma miejsce w 24 z 39 krajów w 2025 r. Mapy te porównują procentowy poziom rozwoju w poszczególnych krajach i nie uwzględniają różnic w całkowitej długości tras EuroVelo między poszczególnymi krajami.

POZIOM ROZWOJU TRAS EUROVELO W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH W 2025 R.



W poniższej tabeli kraje zostały sklasyfikowane według krajowego poziomu rozwoju EuroVelo. Podano również łączną liczbę kilometrów EuroVelo w każdym kraju, ponieważ pełne rozwinięcie szerszej sieci krajowej wymaga więcej pracy. Długości podane w tabeli odpowiadają łącznej liczbie kilometrów EuroVelo w danym kraju, w tym trasom powielonym, ponieważ różne trasy muszą być oznakowane i promowane niezależnie. Metodologia zastosowana do sporządzenia klasyfikacji została opisana poniżej tabeli.



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

Kraj ¹		Długość (w km)	Na etapie planowania	W trakcie opracowywania	Opracowane	Opracowany z wykorzystaniem oznakowania EuroVelo	Certyfikowane ²	(łącznie)	+/- zmiana od 2024 r. ³
1	 Szwajcaria	1307	0	0	0	72	28	100	+0
2	 Francja	8763	1	8	1	72	17	91% ⁴	+0
3	 Estonia	2460	0	0	0	100	0	100	+0%
4	 Belgia	1019	0	0	0	100	0	100	+0%
5	 Liechtenstein	26	0	0	0	100	0	100	NOWE
6	 Serbia	2056	0	0	1	99	0	100	+0%
7	 Republika Irlandii	2555	3	1	4	92	0	96	+0%
8	 Austria	2675	0	0	13	86	1	100	+0%
9	 Węgry	2178	0	2	9	89	0	98	+1
10	 Holandia	2012	0	0	30	63	7	100	+0%
11	 Czechy	2070	1	0	21	78	0	99	+0%
12	 Dania	2186	0	0	35	65	0	100	+0%
13	 Turcja	621	0	20	0	80	0	80	+0%
14	 Luksemburg	106	0	0	42	58	0	100	+0%
15	 Hiszpania	4325	6	3	29	62	0	91	+0%



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

16	 Słowacja	424	15	0	24	61	0	85	-1
17	 Niemcy	9 851	0	10	64	15	11	90	+0%
18	 Wielka Brytania	5155	0	0	64	36	0	100	+0%
19	 Chorwacja	1696	0	0	89	11	0	100	+0%
20	 Norwegia	5504	13	0%	65%	22	0	87	+0%
21	 Portugalia	1201	0	0	93	7	0	100	+0%
22	 Grecja	1483	0	4	92	4	0	96	+91%
23	 Łotwa	1900	0	63	10	27	0	37	+0
24	 Słowenia	399	0	69	0	31	0	31	+0%
25	 Polska	4828	49	18	11	22	0	32	+6
26	 Włochy	5247	24	40	24	12	0	36	+0%
27	 Finlandia	5060	2	75	3	20	0	23	+0%
28	 Szwecja	5818	13	65	22	0	0	22	+0%
29	 Litwa	662	68	15	17	0	0	17	-15% ⁵
30	 Rumunia	1501	0	100	0	0	0	0	+0%
31	 Bułgaria	1268	0%	100	0	0	0	0	+0%
32	 Cypr	661	0	100	0	0	0	0	+0%



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

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

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

Zastosowano system punktacji ważonej:

- Certyfikowane odcinki otrzymały pełną wagę (100%)
- Odcinki wyposażone w oznakowanie EuroVelo otrzymały połowę wagi (50%)
- Odcinki opracowane bez znaków otrzymały jedną czwartą wagi (25%).

Trasy EuroVelo zostały następnie uszeregowane na podstawie:

- Najwyższy ważony procent odcinków wytyczonych
- Najwyższy procent odcinków w trakcie opracowywania
- Najwyższy procent odcinków na etapie planowania

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

Takie podejście oparte na wadze procentowej pozwala uzyskać dokładniejszy obraz ogólnego stanu rozwoju w każdym kraju. Nadaje ono większą wartość odcinkom oznaczonym znakami EuroVelo w porównaniu z odcinkami oznaczonymi wyłącznie zgodnie z normami krajowymi, a jeszcze większą wartość trasom certyfikowanym, ponieważ certyfikacja (zgodnie z europejską normą certyfikacyjną) potwierdza, że trasa spełnia uzgodnione kryteria jakości.

Jednocześnie stosowanie ważonych procentów gwarantuje, że uwzględnione zostaną wszystkie rozwinięte odcinki w danym kraju, a nie tylko te, które posiadają certyfikat lub oznakowanie EuroVelo. W końcu dla rowerzystów najważniejsza jest jakość i bezpieczeństwo infrastruktury. Kraje posiadające wiele kilometrów dobrze rozwiniętych tras nie powinny zajmować niskich miejsc w rankingu tylko dlatego, że nie dodały jeszcze oznakowania EuroVelo lub nie uzyskały certyfikatu.

2 Odcinek EuroVelo może uzyskać certyfikat, jeśli został zbadany i spełnia odpowiednie kryteria zgodnie z metodologią europejskiej normy certyfikacyjnej (ECS) opracowanej przez ECF. Certyfikat gwarantuje wysoką jakość trasy, a także dobre połączenia transportu publicznego i dostępność informacji zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej.

3 Wskazana zmiana procentowa odpowiada różnicy między sumą procentową rozwiniętych, rozwiniętych z oznakowaniem i certyfikowanych odcinków tras EuroVelo w każdym kraju w latach 2025–2024. W rezultacie zmiana procentowa może wynosić +0%, nawet jeśli wprowadzono ulepszenia na trasach, na przykład jeśli niektóre rozwinięte odcinki zostały oznakowane lub jeśli na jednej trasie rozwinięto nowe odcinki, a na innej poprawiono 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.

4 Istnieje różnica między danymi francuskiej organizacji NECC Réseau vélo et marche (93,5 % sieci EuroVelo we Francji jest wdrożone) a danymi EuroVelo (91 % sieci jest opracowane i oznakowane), ponieważ Réseau vélo et marche monitoruje stopień realizacji, podczas gdy EuroVelo koncentruje się na ciągłości, zgodnie ze strukturą odcinków o długości 50 km. W przypadku odcinków, których poziom jakości nie był jednolity, wybrano „najgorszy” poziom jakości.

5 Spadek wskaźnika rozwoju wynika z korekt wcześniej błędnie sklasyfikowanych odcinków – niektóre trasy zostały błędnie oznaczone jako rozwinięte, podczas gdy w rzeczywistości były niezagospodarowane. W rzeczywistości jedynym obecnie rozwiniętym odcinkiem na Litwie jest odcinek między Kłajpedą a Neringą na trasach EuroVelo 10 i EuroVelo 13. Pomimo spadku wskaźnika rozwoju poprawiła się zatem poprawność danych EuroVelo.

6 Trasy EuroVelo w tych krajach zostały w całości lub częściowo opracowane przez ECF ze względu na brak kontaktów krajowych. Trasy zostały opracowane na podstawie najlepszych tras dostępnych w Internecie.



SKONCENTRUJ SIĘ NA TRZECH KRAJACH O RÓŻNYCH PODEJŚCIACH: GRECJI, WŁOSZECH I POLSCE

Zgodnie z Strategią EuroVelo 2030, naszą wizją to „w pełni rozwinięta i wysokiej jakości europejska sieć tras rowerowych, która jest dobrze połączona z krajowymi, regionalnymi i lokalnymi sieciami tras rowerowych oraz innymi zrównoważonymi środkami transportu, co przyczynia się do dalszego wzrostu popularności codziennej jazdy na rowerze i turystyki rowerowej, zgodnie z wizją ECF dotyczącą poprawy i zwiększenia popularności jazdy na rowerze w całej Europie”.

Aby wesprzeć dalszy rozwój, zwracamy uwagę na trzy kraje, które w ostatnich latach osiągnęły znaczny postęp: Grecję, Włochy i Polskę. Kraje te zastosowały bardzo różne strategie i mogą stanowić inspirujący przykład dla innych, ponieważ nie ma jednego uniwersalnego rozwiązania w zakresie rozwoju tras rowerowych, a wybór strategii zależy w dużej mierze od kontekstu.

W niniejszym rozdziale odwołujemy się do przewodnika [EuroVelo Development Guide](#) opublikowanego w 2024 r., zawierającego zalecenia i wytyczne dla osób odpowiedzialnych za rozwój EuroVelo. Trzy przedstawione przypadki ilustrują konkretne przykłady wdrożenia tych zaleceń i wytycznych, zwłaszcza w zakresie skupienia się na jakości i integracji EuroVelo z istniejącymi lub planowanymi sieciami tras rowerowych.

Mamy nadzieję, że przykłady te, oprócz podkreślenia udanych działań podjętych przez zaangażowane strony, mogą również zainspirować inne kraje do znalezienia najlepszej strategii w ich własnym kontekście.

GRECJA: ZASADA CIĄGŁOŚCI

Duży wzrost w rozwoju tras 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 [Przewodnika rozwoju EuroVelo](#). Zasadę tę można podsumować następująco: „Aby zrealizować strategię EuroVelo i ukończyć budowę sieci do 2030 r., należy znaleźć rozwiązania zapewniające ciągłość w słabo rozwiniętych odcinkach sieci, nawet jeśli poprawa jakości jest spodziewana dopiero za kilka lat. 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 „Cities for Cycling”, przy wsparciu finansowym Ministerstwa Środowiska. Celem było opracowanie szczegółowej analizy dotyczącej wdrożenia oznakowania i zaleceń dotyczących infrastruktury rowerowej. Prace zostały przeprowadzone w oparciu o podstawowe dane zebrane zgodnie z metodologią ECS przez zespół złożony z inspektorów tras EuroVelo, innych ekspertów ds. rowerów i inżynierów. Analiza pozwoliła obliczyć budżet potrzebny do wdrożenia ulepszeń, ale także zidentyfikować ciągłe, przejezdne trasy spełniające podstawowe potrzeby użytkowników EuroVelo.

Jak stwierdził Spiros Papageorgiou, założyciel i dyrektor Cities for Cycling, podczas posiedzenia podgrupy EuroVelo GIS w dniu 4 czerwca 2024 r.: „Odkryliśmy, że cała trasa jest już w znacznym stopniu przejezdna dla rowerzystów. Natężenie ruchu jest niewielkie, ponieważ kierowcy korzystają głównie z autostrady. Staraliśmy się również przekazać zainteresowanym stronom, dlaczego turystyka rowerowa



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

jest dla nich ważne i zachęcać ich do większych inwestycji w tym zakresie – to również część badania”.

Po przeprowadzeniu analizy zespół Cities for Cycling zoptymalizował trasy EuroVelo 8 i 11, które są teraz w pełni przejezdne, biegnąc wzdłuż greckiej sieci dróg drugorzędnych, a czasami także wzdłuż istniejącej infrastruktury rowerowej. 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 wprowadzone dalsze ulepszenia jakościowe, a wyniki badania stanowią dobrą podstawę do lobbowania na ich rzecz. Jak powiedział Spiros Papageorgiou: „Przedstawiamy wyniki badania regionom, a następnie regiony zajmują się wdrożeniem pod nadzorem NECC, który sprawdza, czy wdrożenie przebiega prawidłowo. Przekazaliśmy regionom jasne wytyczne”.

Jednak obie trasy nadal nie są w pełni oznakowane znakami EuroVelo, w oczekiwaniu na wdrożenie badania dotyczącego oznakowania, które zostało przeprowadzone po analizie.

Podejście greckie jest interesujące ze względu na szybki wzrost poziomu rozwoju EuroVelo i wykorzystanie impetu politycznego na szczeblu krajowym lub regionalnym. Przy ograniczonych skutkach budżetowych badania terenowe umożliwiają zebranie informacji z pierwszej ręki na temat warunków rowerowych na trasach oraz zidentyfikować najlepsze opcje ciągłości i sporządzić listę potrzebnych ulepszeń. Rozważenie sieci dróg drugorzędnych lub trzeciorzędnych jest również dobrą praktyką w celu określenia szybkich rozwiązań ciągłości dla rowerzystów.

Europejska norma certyfikacyjna (ECS) zapewnia gotową do użycia metodologię i narzędzia odpowiednie do oceny jakości długodystansowych tras rowerowych. Umożliwia ona również wskazanie odcinków odpowiednich dla różnych typów rowerzystów oraz szybkie sporządzenie listy nieciągłości, przeszkód i odcinków wymagających poprawy warunków dla rowerzystów. Może być stosowana na wszystkich rodzajach tras rowerowych (EuroVelo, krajowych lub regionalnych trasach rowerowych) przez przeszkolonych inspektorów tras EuroVelo i wymaga zawarcia umowy licencyjnej z ECF.

WŁOCHY: ZMIANA TRASY

We Włoszech odcinek trasy EuroVelo 7 – Sun Route o długości ponad 500 km, przebiegający przez region Kalabrii, został opracowany w latach 2023/2024 i oznakowany w latach 2024/2025 dzięki zmianie trasy z trudnego wybrzeża na istniejącą już trasę rowerową w głąb lądu:

Ciclovía dei Parchi. Jest to dobry przykład zmiany trasy, zgodnie z opisem na stronie 10 Przewodnika rozwoju EuroVelo, polegającej na modyfikacji trasy, gdy pierwotna trasa nie została jeszcze opracowana jako trasa rowerowa, a trasa alternatywna oferuje możliwość wprowadzenia ulepszeń.

W tym przypadku trasa, która została początkowo narysowana na mapie, prawdopodobnie nigdy nie zostałaby zrealizowana, ponieważ istniało wiele wyzwań związanych z utworzeniem trasy rowerowej wzdłuż wybrzeża. Z drugiej strony w regionie opracowano już alternatywną trasę rowerową, przebiegającą przez cztery parki przyrodnicze i prowadzącą w głąb lądu. Trasa ta charakteryzowała się trudniejszym ukształtowaniem terenu, ale region Kalabria wykazywał silne zaangażowanie w opracowywanie alternatywnych ofert i rozpraszanie ruchów turystycznych. Ta zmiana trasy lepiej odzwierciedlała lokalny kontekst i znaczenie dla regionu Kalabria włączenia priorytetowej trasy rowerowej do sieci EuroVelo 7. Została ona również poparta przez włoski NECC, reprezentowany przez FIAB.

EUROVELO 7 – ZNAK TRASY SUN W KALABRII, WŁOCHY

FOTO © PALMAROSA FUCCELLA





RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

„Cieszymy się, że dzięki naszej Ciclovía dei Parchi możemy być częścią EuroVelo, największej sieci tras rowerowych w Europie. To niezwykle osiągnięcie, za które jesteśmy wdzięczni ECF i FIAB, które potrafiły podkreślić wyjątkowe cechy tej trasy” – powiedział Roberto Occhiuto, prezydent regionu Kalabria, w tym artykule. – Region Kalabria inwestuje znaczne środki w ścieżki rowerowe w parkach i obszarach przyrodniczych i jesteśmy przekonani, że ten wynik nie tylko potwierdza, że droga obrona w kierunku zrównoważonej mobilności, a w szczególności turystyki rowerowej, jest właściwa, ale także stanowi kolejną okazję do promocji i wzmocnienia naszych terytoriów”.

Ogólnie rzecz biorąc, zmiana trasy jest możliwa, jeśli spełnione są następujące warunki:

- Odległość boczna między nową a poprzednią trasą nie przekracza 50 km w żadnym miejscu.
- Nie ma to wpływu na żadne międzynarodowe przejście graniczne (chyba że wszystkie właściwe NECC wyrażą zgodę na zmianę).
- Nie ma to wpływu na temat trasy.

NECC powinny dostarczyć zaktualizowane trasy GPX oraz uzasadnienie zmiany do ECF. Jeśli jeden z tych warunków nie zostanie spełniony, wniosek o zmianę musi przejść formalną procedurę opisaną w Podręczniku nowych tras i głównych rozszerzeń i przedstawioną na stronie 6 niniejszego raportu.

Przykład ten jest interesujący, gdy istnieją alternatywne trasy, które nie wykazują żadnych postępów i budzą zainteresowanie lokalnych interesariuszy, nawet jeśli alternatywa nie jest idealna (np. jeśli obejmuje nachylenia lub wymaga większej infrastruktury rowerowej). Jeśli nie ma to wpływu na temat trasy ani nie zmienia drastycznie

obszaru geograficznego trasy EuroVelo, zmiana trasy jest szybkim rozwiązaniem pozwalającym dostosować EuroVelo do lokalnych priorytetów, poprawić poziom rozwoju i zwiększyć znaczenie trasy.

Jeśli chcesz zaproponować zmianę trasy w celu poprawy jakości trasy EuroVelo, skontaktuj się z zespołem EuroVelo.

POLSKA: ORGANIZACJA I RAMY PRAWNE ROZWOJU EUROVELO

W Polsce do sierpnia 2025 r. nie funkcjonował NECC, co utrudniało gromadzenie aktualnych tras GPX na EuroVelo dla całego kraju. Podjęto regionalne działania mające na celu opracowanie tras i udostępnienie danych zespołowi EuroVelo, ale niektóre ulepszenia pozostały niezrealizowane, ponieważ informacje nie były scentralizowane na poziomie krajowym.

**NOVA ŚCIEŻKA ROWEROWA DLA EUROVELO 10 – TRASA ROWEROWA WZDŁUŻ MORZA
BAŁTYCKIEGO W REWALI, POLSKA, WZDŁUŻ KOLEI WĄSKOTOROWEJ**
FOTO © ARCHIWUM URZĘDU MARSZAŁA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Dzięki procesowi tworzenia NECC w Polsce (który nadal nie został w pełni sfinalizowany) udało się osiągnąć 6-procentowy wzrost liczby rozwiniętych tras EuroVelo w 2025 r., głównie dzięki usprawnieniu gromadzenia danych. Wprowadzono większą koordynację między regionami, a także z głównymi dostawcami infrastruktury, co powinno sprzyjać dalszym ulepszeniom. Na przykład trwają rozmowy z



RAPORT DOTYCZĄCY STANU ROZWOJU TRASY

Polskimi Kolejami Państwowymi w celu ułatwienia budowy ścieżek rowerowych wzdłuż linii kolejowych, co jest łatwym do osiągnięcia celem.

Posiadanie odpowiedniej organizacji i ram prawnych ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju EuroVelo, co wyjaśniono na stronach 19–24 przewodnika [EuroVelo Development Guide](#). Konieczna jest dobra koordynacja między wszystkimi podmiotami zaangażowanymi na różnych poziomach (decydentami, planistami infrastruktury, organami finansującymi, operatorami transportu publicznego, zarządcami gruntów, ekspertami itp.), a także odpowiednie ramy prawne umożliwiające np. szybkie wdrożenie infrastruktury rowerowej lub oznakowania. W przypadku Polski wysiłki włożone w utworzenie organu koordynującego EuroVelo pozwoliły na scentralizowanie gromadzenia danych dotyczących rozwoju EuroVelo, ale także na rozpoczęcie projektowania ujednoliconego systemu krajowej sieci tras rowerowych, opartego na EuroVelo jako szkielet. Nacisk kładziony jest na ciągłość, łączność i dostępność krajowych i regionalnych korytarzy rowerowych, a także na stworzenie ram dla przyszłego rozwoju. *„Polska znajduje się na początku drogi do stworzenia spójnej i wysokiej jakości sieci tras rowerowych EuroVelo. Kraj ten nadal stoi przed wieloma wyzwaniami, ale dzięki determinacji przede wszystkim regionów i Polskiej Organizacji Turystycznej ten długoterminowy projekt jest systematycznie wdrażany”* – zauważyła Sylwia Skuta, starszy specjalista w NECC – Polskiej Organizacji Turystycznej (PTO).

Wniosek o utworzenie NECC w Polsce został złożony przez PTO i Związek Władz Regionalnych Polski (ZWRP) i przekazany do ECF w czerwcu 2025 r. w celu oceny i podjęcia decyzji. Małgorzata Wilk-Grzywna, wiceprezes PTO, stwierdziła podczas konferencji Velo-city Gdańsk 2025: *„Nasza wizja jest jasna: Polska połączona, w której trasy EuroVelo służą jako arterie zrównoważonej turystyki, rozwoju lokalnego i jedności europejskiej. Polska widoczna, uznana na arenie międzynarodowej jako wiodąca destynacja rowerowa. A przede wszystkim Polska skoordynowana, w której Partnerzy krajowi i regionalni współpracują ze sobą, aby zapewnić najwyższą jakość – nie tylko*

infrastrukturę, ale także doświadczenia”.

Metodologia [europejskiej normy certyfikacyjnej \(ECS\)](#) została wykorzystana przez wiodące regiony Polski do opracowania regionalnej sieci tras rowerowych i odcinków tras EuroVelo w oparciu o kryteria jakości europejskiej metodologii.

Podejście polskie jest interesujące w krajach, w których nie ma NECC ani żadnej koordynacji spraw związanych z EuroVelo na poziomie krajowym. Prace można rozpocząć od scentralizowania danych i informacji oraz ustanowienia mechanizmu koordynacji, aby zachęcić do wprowadzania ulepszeń w miarę upływu czasu. Jak pokazano w rozdziale „Kraje europejskie według poziomów rozwoju”, EuroVelo jest zazwyczaj bardziej rozwinięte w krajach, w których istnieje NECC, i oferuje większe szanse na sukces w zakresie utrzymania i dalszych ulepszeń.

Jeśli chcesz utworzyć Krajowe Centrum Koordynacyjne EuroVelo w swoim kraju, aby przyspieszyć rozwój EuroVelo, zapoznaj się z [tą stroną](#), aby uzyskać dalsze wskazówki, i skontaktuj się z zespołem EuroVelo.

CENTRUM DANYCH EUROVELO

Centrum danych EuroVelo zawiera aktualne dane liczbowe i przydatne zasoby służące do monitorowania rozwoju europejskiej sieci tras rowerowych i turystyki rowerowej w ogóle. Gromadzi dane dotyczące wykorzystania sieci EuroVelo, rozwoju tras, statystyk cyfrowych i branży organizatorów wycieczek rowerowych. Wskazówki dotyczące rozpoczęcia monitorowania tras rowerowych, turystyki rowerowej i oceny jej wpływu gospodarczego można również znaleźć na [stronie Pro.EuroVelo.com](#).



Raport oparty na danych zebranych przez ECF i odpowiednie krajowe centra koordynacyjne EuroVelo.

Analiza: Florence Grégoire f.gregoire@ecf.com
Autor: Florence Grégoire przy udziale Agathe Daudibon Projekt: Omer Malak

Prawa autorskie 2025 © Europejska Federacja Rowerzystów.

EuroVelo® jest zarejestrowanym znakiem towarowym Europejskiej Federacji Rowerzystów.



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION



www.EuroVelo.com

www.ECF.com