

Telle Tuominen (red.)

Postępy w pedałowa niu:

Rozwój turystyki rowerowej wzdłuż



Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union

INTELIĞENTNA
EKOLOGICZNA MOBILNOŚĆ



BAB

Autor: Telle Tuominen

Uniwersytet Nauk Stosowanych w Turku 2025

Zdjęcia bez podania źródła: Adobe Stock (licencja edukacyjna)

Projekt graficzny: Sanni Koskimies-Chiba, Uniwersytet Nauk Stosowanych w Turku

Informacje zawarte w niniejszej publikacji opierają się na sytuacji z czerwca 2025 roku. Autor publikacji dziękuje Centrum Turystyki Rowerowej im. Henny Palosaari (Finlandia), firmie CityBike Ltd. reprezentowanej przez Tomasa Lelova (Estonia), Magdzie Leszczyńie-Rzucidło z Pomorskiej Izby Turystycznej (Polska) oraz Hugo Røjgårdowi z organizacji Swedish Cycling Advocacy za udostępnienie informacji dotyczących krajów objętych projektem.



Spis treści

Wprowadzenie	4
Sieć tras rowerowych EuroVelo.....	5
Informacje ogólne o trasie EuroVelo 10	7
Poprzednie projekty Projekt „Torując drogę dla roweru w regionie Morza Bałtyckiego”	8
Realizacja projektu „Rowerem przez Bałtyk”	9
Wspólne wyniki	11
Rozwój turystyki rowerowej w różnych krajach	14
Estonia	14
Finlandia	17
Polska	20
Szwecja	21
Nowe wytyczne i zalecenia dotyczące rozwoju turystyki rowerowej w Europie.....	24
Wnioski.....	26
Więcej informacji	28

Wprowadzenie

Zainteresowanie jazdą na rowerze rośnie, a promowanie tego środka transportu jest coraz częściej postrzegane jako istotne na różnych szczeblach administracji i w różnych sektorach. Jazda na rowerze wspiera realizację celów związanych z dekarbonizacją, efektywnością energetyczną i zmniejszeniem natężenia ruchu, a także promowaniem zdrowia, zrównoważoną turystyką i rozwojem obszarów wiejskich.

Celem niniejszego raportu jest:

- Opisz rozwój trasy rowerowej [EuroVelo 10](#) wzdłuż Morza Bałtyckiego w ostatnich latach, a w szczególności w ramach projektu „[Bike across the Baltic](#)” (BAB) realizowanego w okresie od 1 sierpnia 2023 r. do 30 lipca 2025 r., współfinansowanego przez program Interreg Region Morza Bałtyckiego,

- przedstawić stan rozwoju turystyki rowerowej oraz działania i wyniki projektu BAB w Estonii, Finlandii, Polsce i Szwecji, skierowane głównie do władz, organizacji pozarządowych zajmujących się rowerami i zrównoważoną mobilnością, dostawców usług w sektorach turystyki i transportu, a także do rowerzystów,
- wskazać ogólne czynniki napędzające rozwój tras rowerowych i turystyki rowerowej oraz strategiczne wytyczne w tym zakresie, a także
- wyciągnąć wnioski dotyczące dalszych potrzeb rozwojowych trasy EuroVelo10.



Sieć tras rowerowych EuroVelo

Pomysł międzynarodowych długodystansowych tras rowerowych EuroVelo, przebiegających przez Europę, powstał w 1997 r. z inicjatywy Europejskiej Federacji Rowerzystów (ECF). Trasy te służą zarówno turystom zagranicznym i krajowym, jak i codziennym rowerzystom na krótszych odcinkach. (Europejska Federacja Rowerzystów 2024c.)

Marka EuroVelo jest dobrze znana wśród rowerzystów, a planowana sieć obejmuje około 90 000 kilometrów rozłożonych na 17 trasach. Projekty rozwojowe są w toku, ponieważ niektóre części sieci są nadal w fazie rozwoju lub planowania. Oceniono około 61 000 km sieci, które zostały zaklasyfikowane do kategorii 1, 2 lub 3 na poniższej liście (Europejska Federacja Rowerzystów 2024b):

1. Certyfikowana trasa EuroVelo: odcinek o długości co najmniej 300 km, który pomyślnie przeszedł proces certyfikacji zgodnie z europejskim systemem certyfikacji ECF Standard. Jest to najwyższy poziom jakości tras EuroVelo.
 2. Wytoczona z oznakowaniem EuroVelo: trasa wyposażona w oznakowanie wzdłuż całej długości.
 3. Rozbudowana z oznakowaniem zgodnym z odpowiednią normą krajową (tj. trasa EuroVelo jest częścią trasy lokalnej, regionalnej lub krajowej). Musi również istnieć strona internetowa zawierająca informacje dla użytkowników.
 4. W trakcie rozwoju: trasa zawierająca odcinki wymagające dalszego rozwoju (np. odcinki na autostradach o dużym natężeniu ruchu), ale informacje są dostępne w Internecie.
 5. Na etapie planowania: trasa nie jest jeszcze wytyczona, a w Internecie nie ma na jej temat żadnych szczegółowych informacji.
- Trasy pierwszej kategorii, czyli certyfikowane trasy EuroVelo, są odpowiednie dla różnych grup rowerzystów turystycznych i różnych typów rowerów, natomiast trasy drugiej i trzeciej kategorii różnią się pod względem ciągłości przebiegu, nawierzchni, dostępności usług, połączeń z transportem publicznym oraz atrakcyjności, dlatego też ich przydatność dla różnych grup docelowych jest zróżnicowana. Na mapach na stronie internetowej EuroVelo te kategorie tras są oznaczone w różny sposób. Ponieważ nie ma wystarczających informacji na temat odcinków tras w kategoriach 4 i 5, rowerzysta może spróbować ominąć te odcinki, na przykład korzystając z transportu publicznego.



Zdjęcie 1. Znak trasy EuroVelo 10 i znak lokalnego szlaku Archipelago Trail obok siebie. Zdjęcie: Telle Tuominen.

Trasy EuroVelo zazwyczaj przebiegają przez granice państwowe, łączą miasta z obszarami wiejskimi, a czasami przecinają akweny wodne. Są one postrzegane jako kręgosłup, z którym łączą się trasy krajowe, regionalne i lokalne, tworząc sieci wspierane przez inne zrównoważone środki transportu. Wizją EuroVelo 2030 jest stworzenie wysokiej jakości sieci, która promuje i zwiększa popularność jazdy na rowerze w całej Europie (EuroVelo 2020).

Trasą EuroVelo o najwyższym standardzie jest [EV15](#) – trasa o długości około 2300 km biegnąca wzdłuż Renu, z czego 76% należy do wspomnianej powyżej najwyższej kategorii jakości. Jest to jak dotąd jedyny odcinek trasy, który uzyskał certyfikat zgodności z normami Europejskiej Federacji Rowerzystów w zakresie infrastruktury,

oferta usług i komunikacja marketingowa. Kolejnym przykładem jest trasa [EV1](#) o długości około 10 700 km, biegnąca od północnej Norwegii do południowego krańca Portugalii wzdłuż wybrzeża Atlantyku, z czego 61% należy do drugiej kategorii jakości, tj. jest oznakowane znakami EuroVelo. 37% należy do trzeciej kategorii jakości, co oznacza, że jedynie kilkaset kilometrów całej planowanej trasy jest nadal w trakcie realizacji lub na etapie planowania. (Europejska Federacja Rowerzystów 2024b.)

Informacje o trasie EuroVelo 10

Trasa EV10 biegnie wokół Morza Bałtyckiego, przecinając dziewięć krajów: Danię, Estonię, Finlandię, Niemcy, Łotwę, Litwę, Polskę, Szwecję i Rosję. Jednak ze względu na sytuację polityczną trasa jest praktycznie przerwana na odcinkach rosyjskich na wschodnim krańcu Zatoki Fińskiej oraz w obwodzie kaliningradzkim.

Trasa EV10 rozciąga się na ponad 9 000 kilometrów, ale jest nierównomiernie zagospodarowana. W poszczególnych odcinkach występują znaczne różnice pod względem infrastruktury, informacji o trasie oraz komunikacji marketingowej. Niektóre odcinki charakteryzują się dobrze utrzymanymi trasami, oznakowaniem i bogatą ofertą usług, podczas gdy inne, takie jak północne części Zatoki Botnickiej, często przebiegają wzdłuż ruchliwych dróg lub nie zapewniają odpowiednich udogodnień dla rowerzystów. Zgodnie z raportem dotyczącym stanu rozwoju tras EuroVelo (2024) 30% trasy EV10 jest oznakowane znakami EuroVelo, a 24% znakami krajowymi, co oznacza, że prawie połowa trasy pozostaje na etapie słabo rozwiniętym lub planowania.

Niemniej jednak trasa EV10 ma ogromny potencjał turystyczny, oferując zachwycające krajobrazy nadmorskie, archipelagowe i wiejskie, mosty i połączenia promowe, malownicze wioski i miasteczka, pięć stolic (Kopenhagę, Sztokholm, Helsinki, Tallinn i Rygę) oraz liczne obiekty kulturowe i przyrodnicze wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO.



Zdjęcie 2. EuroVelo 10, Trasa rowerowa Morza Bałtyckiego, [zrzut ekranu z mapy EuroVelo](#).

Poprzednie projekty torujące drogę dla projektu „Rowerem przez Bałtyk”

Niektóre odcinki trasy EV10 powstały w ramach wcześniejszych projektów, takich jak projekt [„Biking South Baltic!”](#) (2017–2019), współfinansowany przez program Interreg South Baltic. Partnerzy z Polski, Niemiec i Danii wraz z ECF opracowali południową część trasy EV10 między Kopenhagą w Danii a Gdańskiem w Polsce. Do kluczowych wyników projektu należała Strategia rozwoju EV10 na lata 2020–2030, w której podkreślono takie priorytety, jak:

- Poprawa i utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury tras rowerowych oraz dostępności transportu publicznego.
- Wdrażanie usług przyjaznych rowerzystom wzdłuż trasy.
- Zapewnienie skutecznego marketingu trasy i komunikacji.
- Stworzenie stałej sieci współpracy zainteresowanych stron w zakresie zarządzania trasą, monitorowania i finansowania w całym regionie Morza Bałtyckiego.

Mniejszy projekt, [Transbałtycka Trasa Rowerowa](#) (2021–2023), miał na celu zaspokojenie zapotrzebowania na połączenie rowerowe w kierunku zachód–wschód, ponieważ sieć EuroVelo w krajach skandynawskich przebiega w kierunku północ–południe. Po drugie, przyjęto założenie, że rowerzyści podczas jednego urlopu pokonują jedynie fragmenty trasy EV10. W związku z tym w ramach projektu zbadano możliwość połączenia istniejących odcinków trasy EV10 oraz wytyczenia nowych odcinków z wykorzystaniem połączeń promowych ze szwedzkiego Sztokholmu na archipelag Wysp Alandzkich, a stamtąd kolejnym promem na południowe wybrzeże Finlandii i dalej przez morze na północne wybrzeże Estonii.

W ramach projektu stwierdzono, że tworzenie i utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury tras rowerowych wymaga wiedzy fachowej i zaangażowania podmiotów sektora publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym, a także ekspertów ds. rowerów i turystyki oraz dostawców usług. Jednym z rezultatów tego projektu był pomysł na projekt „Bike across the Baltic” (BAB).

Realizacja projektu „Bike across the Baltic”

Projekt „Rowerem przez Bałtyk” (BAB) w znacznej mierze opiera się na wynikach prac przeprowadzonych w ramach wyżej wymienionych projektów. Cztery kraje uczestniczące w partnerstwie projektu BAB – Szwecja, Finlandia, Estonia i Polska – znajdują się na różnych etapach prac nad trasą EV10, zarówno w ujęciu ogólnym, jak i w odniesieniu do odcinków trasy wybranych do zagospodarowania w ramach projektu BAB.

Ponadto organizacje partnerskie reprezentują różne grupy interesariuszy: projekt jest prowadzony przez doświadczoną uczelnię wyższą zajmującą się działaniami w zakresie badań, rozwoju i innowacji (Uniwersytet Nauk Stosowanych w Turku, Finlandia), a wśród partnerów znajdują się dwie krajowe organizacje pozarządowe zajmujące się rozwojem turystyki rowerowej (Szwedzka Organizacja Promocji Rowerów oraz Fińskie Centrum Turystyki Rowerowej)

/ Fińska Federacja Rowerzystów), doświadczoną firmę zajmującą się turystyką rowerową, dysponującą rozległą siecią kontaktów, oferującą wypożyczalnię rowerów i wycieczki (CityBike Ltd, Estonia), a także dwie organizacje zajmujące się promocją destynacji turystycznych (Pomorska Izba Turystyczna, Polska, oraz Visit Turku Archipelago Ltd, Finlandia). Partnerami stowarzyszonymi w projekcie są krajowe i regionalne organy ds. turystyki i transportu, agencje rozwoju regionalnego, organizacje zajmujące się promocją turystyki oraz Europejska Federacja Rowerzystów.

Projekt BAB wspiera rozwój turystyki rowerowej w ramach Europejskiego Zielonego Ładu poprzez przyspieszenie przejścia na inteligentną, ekologiczną mobilność. Jego cele i działania można podzielić na następujące obszary, które przyczyniają się do rozwoju turystyki rowerowej:

- Rozwijanie wiedzy specjalistycznej władz regionalnych i lokalnych.
- Porównanie wyników oraz dzielenie się wiedzą i najlepszymi praktykami.
- Ocena wybranych odcinków trasy EuroVelo 10 z perspektywy rowerzysty oraz zaangażowanie gmin nadmorskich położonych wzdłuż tych odcinków.
- Opracowywanie opisów poszczególnych odcinków wybranych tras oraz propozycji tras dziennych do celów marketingowych, skierowanych zarówno do mieszkańców, jak i turystów.
- Opracowywanie zaleceń dotyczących polityki rozwoju turystyki rowerowej.



Zdjęcie 3. Analiza porównawcza tras z perspektywy rowerzysty. Henna z Centrum Turystyki Rowerowej w Finlandii, Toomas z CityBike Ltd w Estonii oraz Anna ze Szwedzkiej Organizacji Promującej Rowery. Zdjęcie: Telle Tuominen.

Aby osiągnąć te cele, projekt skierowany jest do wielu grup: władz regionalnych i lokalnych odpowiedzialnych za rozwój regionalny, usługi transportowe lub rozwój turystyki, kluczowych organizacji pozarządowych zajmujących się turystyką rowerową, a także małych i średnich przedsiębiorstw działających w obszarze zrównoważonej mobilności, rowerów i turystyki.

Wspólne wyniki

1. Turystyka rowerowa: szanse na rozwój regionalny w regionie Morza Bałtyckiego

Publikacja skierowana jest na przykład do władz lokalnych lub regionalnych, których zadaniem jest opracowanie trasy turystyki rowerowej lub zapewnienie odpowiednich wrażeń rowerzystom. Publikacja opiera się na założeniu, że tworzenie trasy turystyki rowerowej to proces składający się z różnych etapów. Proces ten można rozpocząć od podstawowego badania, które pozwoli zidentyfikować np. istniejące ścieżki i trasy rowerowe, podmioty sektora publicznego i prywatnego oraz właścicieli gruntów, a także środki transportu publicznego dostępne dla potencjalnych turystów rowerowych. Ważne jest również zbadanie potencjalnych organizacji partnerskich i ich zasobów, zarówno finansowych, jak i w zakresie umiejętności, niezbędnych do planowania, tworzenia, utrzymania i promocji trasy rowerowej.

Publikacja zawiera również narzędzie w formacie Excel, które pozwala przedstawicielom władz, kierownikom projektów lub osobom pełniącym podobne funkcje, nieposiadającym wcześniejszego doświadczenia w tworzeniu tras turystyki rowerowej, w prosty sposób ocenić swoją wiedzę oraz luki w rozwoju infrastruktury rowerowej we własnym regionie, na przykład w zakresie infrastruktury, oferty usług, atrakcyjności, sieci współpracy lub komunikacji marketingowej niezbędnej dla turystyki rowerowej.

W publikacji przedstawiono również kryteria certyfikacji tras EuroVelo, co stanowi podstawę do podniesienia jakości istniejących tras. Ponadto przewodnik zawiera przykłady dobrych praktyk z Estonii, Polski, Szwecji i Finlandii dotyczące tworzenia tras rowerowych oraz zrównoważonej turystyki rowerowej.

2. Zalecenia polityczne konsorcjum projektowego obejmują

włączenie turystyki rowerowej do odpowiednich strategii krajowych i planów działania, a także opracowanie odrębnej krajowej strategii na rzecz turystyki rowerowej.

W trakcie realizacji projektu wielokrotnie stało się jasne, że rozwój turystyki rowerowej wymaga długoterminowych inwestycji i jest powiązany z wieloma sektorami administracji, na przykład transportem, turystyką, infrastrukturą i zagospodarowaniem przestrzennym, a także rozwojem regionalnym. Skoordynowany i skuteczny rozwój turystyki rowerowej zazwyczaj wymaga włączenia jej rozwoju do strategii w kilku sektorach. Ponadto potrzebna jest krajowa strategia turystyki rowerowej, która bardziej szczegółowo określiłaby środki. Krajowy proces opracowywania strategii turystyki rowerowej z udziałem odpowiednich podmiotów jest dobrym sposobem na określenie

z jednej strony wspólne cele, a z drugiej strony role i obowiązki poszczególnych podmiotów.

Co najmniej dziewięć krajów europejskich (Belgia, Czechy, Francja, Niemcy, Liechtenstein, Holandia, Portugalia, Hiszpania, Szwajcaria) posiada strategię rowerową zatwierdzoną przez rząd lub parlament, a kilka innych krajów posiada strategię rowerową zatwierdzoną przez ministerstwo. Strategie rowerowe co najmniej Hiszpanii, Niemiec, Francji, Portugalii, Włoch, Austrii, Litwy, Luksemburga i Węgier zawierają również wytyczne dotyczące rozwoju turystyki rowerowej. (Europejska Federacja Rowerzystów 2024a.) W wielu krajach promocja jazdy na rowerze lub turystyki rowerowej została uwzględniona w kilku innych strategiach i planach działania, na przykład w strategiach lub planach działania dotyczących turystyki, klimatu lub promocji zdrowia.

Stworzenie krajowej sieci tras rowerowych

BAB zaleca, aby trasy EuroVelo, a także krajowe, regionalne i lokalne trasy rowerowe tworzyły sieć tras zapewniającą wysokiej jakości, łatwo dostępne i nieprzerwane wrażenia z jazdy na rowerze zarówno dla rowerzystów krajowych, jak i zagranicznych. Sieć tras umożliwi nie tylko przejazdy z punktu do punktu, ale także różnorodne trasy okrężne o różnej długości, dostosowane do potrzeb różnych grup docelowych. Trasa EuroVelo może przebiegać wzdłuż istniejącej trasy krajowej lub stanowić trzon, z którym łączą się inne trasy. Stworzenie sieci tras wymaga współpracy na różnych szczeblach zarządzania podczas planowania i wdrażania projektów rozwoju turystyki rowerowej.

Współpraca międzyresortowa i międzynarodowa

Przy ocenie jakości trasy rowerowej kluczowymi punktami obserwacji są infrastruktura budowlana,

oraz promocja trasy. Na przykład planowanie ścieżek rowerowych, oznakowanie, połączenia komunikacji publicznej z trasą, doradztwo dla przedsiębiorców oraz tworzenie opisów tras wymagają współpracy między sektorami administracji na szczeblu gminnym. W praktyce oznacza to wspólne planowanie, podział obowiązków, koordynację oraz skuteczną komunikację.

Współpraca musi przebiegać płynnie również na różnych szczeblach administracji. Na przykład budowa lokalnych ścieżek rowerowych powinna być w optymalny sposób włączana do szerszych projektów drogowych. Konieczna jest współpraca międzynarodowa, aby zapewnić ciągłość tras EuroVelo ponad granicami. Aby osiągnąć ten cel, ważne byłoby, aby w każdym kraju funkcjonowało Krajowe Centrum Koordynacyjne EuroVelo, które zajmowałoby się współpracą transgraniczną.

3. Broszura cyfrowa dotycząca międzypaństwowych wycieczek rowerowych i rejsów promowych

W ramach projektu opracowano cyfrową broszurę, w której zaznaczono trasy promów pasażerskich kursujących między Estonią, Finlandią, Szwecją i Polską, łączące się z trasą EV10. Mapa pozwala podróżnym sprawdzić,

- które odcinki trasy EV10 są najlepiej zagospodarowane, oznaczone znakami EV10 i oferują codzienne opisy trasy
- które odcinki są obecnie mniej rozwinięte lub w ogóle nieoznakowane, sklasyfikowane jako słabo rozwinięte lub na etapie planowania zgodnie z klasyfikacją EuroVelo.

Broszura zawiera również kody QR z linkami do stron internetowych EuroVelo10 poszczególnych krajów, na których można znaleźć szczegółowe opisy trasy, propozycje dziennych planów podróży oraz informacje o usługach i środkach transportu publicznego dostępnych na trasie. Broszura pomaga turystom rowerowym w planowaniu i realizacji wycieczek obejmujących dwa lub więcej krajów, na przemian

między przejazdami rowerowymi a rejsami promowymi przez Morze Bałtyckie. Niektóre promy kursują w nocy i oferują zakwaterowanie w kabinach, podczas gdy inne trasy to krótsze wycieczki dzienne. Broszura w formacie PDF jest dostępna na krajowych i/lub regionalnych stronach poświęconych trasie EV10, a także zostanie udostępniona regionalnym organizacjom zajmującym się promocją turystyki oraz małym i średnim przedsiębiorstwom położonym wzdłuż trasy.

Zdjęcie 4. Połączenia transportu publicznego są ważne nie tylko dla dotarcia na trasę, ale także na przykład w przypadku awarii roweru. Zdjęcie: Mikko-Pekka Karlin.



Rozwój turystyki rowerowej w różnych krajach

Estonia

Stan turystyki rowerowej w Estonii

Sieć EuroVelo powstała w Estonii w 2001 roku, a trasy EV10 i EV13 (Szlak Żelaznej Kurtyny) przebiegają tą samą trasą wzdłuż wybrzeża. Estonia nie posiada jednak Krajowego Centrum Koordynacyjnego EuroVelo (NECC), a rozwój turystyki rowerowej nie podlega wyraźnie kompetencjom żadnej organizacji. Koordynator ds. turystyki przyrodniczej w Estońskiej Agencji Biznesu i Innowacji (EIS) jest w pewnym stopniu zaangażowany w rozwój turystyki rowerowej.

Znaki EuroVelo były odnawiane przez wykonawcę zatrudnionego przez estońskie Ministerstwo Transportu do 2022 roku, jednak cięcia budżetowe oraz przeniesienie kompetencji w zakresie zarządzania drogami do Ministerstwa Klimatu spowodowały wstrzymanie prac związanych z odnawianiem oznakowania. Estońska Administracja Transportu opracowała w pierwszej połowie 2025 roku krajową strategię rowerową na rok 2035. Uwzględnia ona wytyczne UE i opisuje formy współpracy między sektorem publicznym a innymi zainteresowanymi stronami. W strategii wspomniano o trasach EuroVelo, jednak odnowienie oznakowania lub utworzenie NECC, w celu

nie wspomina się na przykład o... Nie docenia się znaczenia tras EuroVelo i międzynarodowej turystyki rowerowej.

W momencie sporządzania niniejszego raportu strategia rowerowa znajdowała się nadal w fazie projektu i trwała procedura zgłaszania uwag. Partner estoński zwrócił uwagę na niewystarczające informacje i mapę tras EuroVelo zawarte w strategii oraz podkreślił między innymi potrzebę rozpoczęcia systematycznego gromadzenia danych statystycznych dotyczących międzynarodowych turystów rowerowych, stworzenia bazy danych dotyczącej oznakowania tras EuroVelo oraz, ogólnie rzecz biorąc, opracowania konkretnego planu działania na rzecz rozwoju tras EuroVelo.

Trwają również prace nad strategią turystyczną Estonii na lata 2025–2032. W procesie tym uczestniczy również estoński partner BAB, firma CityBike Ltd. W strategii turystycznej jazda na rowerze została uwzględniona w ramach turystyki rekreacyjnej i przyrodniczej.

Atutem Estonii jako destynacji turystyki rowerowej jest jej stosunkowo niewielki obszar, co pozwala na dokładne zwiedzanie kraju nawet podczas jednego wyjazdu rowerowego. Rowerzyści przyjeżdżają do kraju, działają wypożyczalnie rowerów, a trasy rowerowe są odpowiednio zaplanowane



Zdjęcie 5. Młyny wiatrakowe w Angla na wyspie Saaremaa w Estonii. Zdjęcie: Toomas Leelov.

wokół większych ośrodków miejskich. Problem polega jednak na tym, że turystyka rowerowa nie jest postrzegana na wyższych szczeblach administracji jako dziedzina wymagająca kierowania, koordynacji i promocji na skalę krajową.

Ulepszenia wprowadzone w ramach projektu BAB w Estonii

W trakcie realizacji projektu BAB komunikacja z organizacjami partnerskimi (np. EIS i organizacjami zajmującymi się promocją destynacji) przebiegała regularnie, jednak z czasem informacje o projekcie i jego wynikach zaczęto rozpowszechniać w szerszym gronie. Na przykład seminarium „Cyclist Welcome”, które odbyło się pod koniec projektu, zgromadziło

włączenie do sieci większej liczby firm oferujących usługi przyjazne rowerzystom. Program „Cyclist Welcome” został uruchomiony w 2024 roku z własnej inicjatywy przez klub Cyclist Community Club. W Tallinie otwarto również centrum „Cyclist Welcome”, głównie dzięki inicjatywie i zaangażowaniu partnera BAB.

W Estonii odcinek tras EuroVelo 10/EuroVelo 13 z Tallina do Paldiski (około 50 km) został oceniony jako odpowiedni na jednodniową wycieczkę. Ponieważ brakuje wielu znaków, ocena ta była zmuszona. Wiele znaków jest również starych i porośniętych mchem, zwłaszcza w Tallinie wzdłuż starej trasy, mimo że wybudowano nowe, bezpieczniejsze drogi i ścieżki rowerowe. Krajowa Rada Turystyki oraz miasto Tallin

Departament Turystyki został poinformowany o wynikach oceny. Dzięki wsparciu projektu BAB zaktualizowano informacje dotyczące sieci EuroVelo oraz jej przebieg w formie cyfrowej na stronie internetowej [Visit Estonia](https://www.visitestonia.com), jednak organizacja ta nie ma na razie żadnych planów dotyczących przyszłego promowania turystyki rowerowej.

Toomas Leelov

Zdjęcie 6. Z powodu prac budowlanych nie można jeździć trasą EuroVelo 10 zgodnie z oznakowaniem w Tallinie w Estonii. Zdjęcie: Telle Tuominen.



Finlandia

Stan turystyki rowerowej w Finlandii

Centrum Turystyki Rowerowej / Fińska Federacja Rowerzystów powstało w 2020 roku jako krajowa organizacja rozwojowa, która koordynuje rozwój turystyki rowerowej, buduje i utrzymuje sieć współpracy oraz zarządza programem Welcome Cyclist obejmującym usługi przyjazne rowerzystom. Istotnym zadaniem jest również zwiększanie świadomości na temat Finlandii jako miejsca docelowego turystyki rowerowej poprzez informowanie o fińskich trasach rowerowych i usługach przyjaznych rowerzystom na [stronie](#) internetowej [Bikeland](#) oraz w mediach społecznościowych

W celu wsparcia działań rozwojowych Centrum Turystyki Rowerowej przeprowadziło w ciągu ostatnich dwóch lat ogólnokrajową ankietę dotyczącą turystyki rowerowej wśród krajowych rowerzystów.

Centrum odegrało również aktywną rolę w planowaniu i wdrażaniu krajowej bazy danych poświęconej aktywnościom na świeżym powietrzu, z której trasy rowerowe wraz z informacjami mapowymi i merytorycznymi są integrowane za pośrednictwem interfejsów API z krajowymi stronami internetowymi [Bikeland](#) i [Luontoon](#) w językach fińskim, szwedzkim i angielskim. Centrum Turystyki Rowerowej stanowi cenny atut w rozwoju fińskiej turystyki rowerowej, ponieważ na stronie internetowej Bikeland PRO udostępnia różnorodne wytyczne i najlepsze praktyki w języku fińskim dla podmiotów zajmujących się rozwojem turystyki rowerowej.

Zdjęcie 7. Spokojne wiejskie krajobrazy są typowe dla fińskiej trasy EuroVelo 10, ale wyzwaniem jest często ograniczona oferta noclegowa i gastronomiczna. Zdjęcie: Henna Palosaari.



Centrum Turystyki Rowerowej pełni również funkcję Krajowego Centrum Koordynacyjnego EuroVelo i odpowiada za opracowywanie planów rozwoju oraz aktualizację informacji dotyczących tras EuroVelo przebiegających przez Finlandię (EV10, EV11, EV13), współpracując w razie potrzeby z odpowiednimi podmiotami.

W Finlandii nie istnieje obecnie żadna krajowa strategia dotycząca ruchu rowerowego ani turystyki rowerowej. Aby zapewnić długoterminowy rozwój turystyki rowerowej i w pełni wykorzystać jej potencjał, kwestie związane z rozwojem tej dziedziny turystyki powinny zostać uwzględnione w strategii lub programie działań zatwierdzonym przez ministerstwo. W fińskiej strategii turystycznej na lata 2022–2028, koordynowanej przez Ministerstwo Pracy i Gospodarki, kwestia turystyki rowerowej została poruszona jedynie pobieżnie.

Wyzwania, przed którymi stoi Centrum Turystyki Rowerowej, obejmują ograniczone zasoby kadrowe oraz niepewność budżetową. W Finlandii rozwój ruchu rowerowego lub turystyki rowerowej na szczeblu gminnym lub regionalnym rzadko stanowi główny obszar działania jakiegokolwiek organu; zamiast tego kwestie rowerowe mogą wchodzić w zakres obowiązków związanych z planowaniem ruchu, zagospodarowaniem przestrzennym i podziałem na strefy, ochroną środowiska lub działaniami technicznymi. Promocja turystyki rowerowej lub rozwój oferty usług może należeć do kompetencji firm doradczych lub organizacji zajmujących się marketingiem turystycznym. Ponadto gminy często zlecają planowanie oznakowania firmom doradczym, które stanowią nowszą grupę docelową, której przedstawiciele uczestniczyli w wydarzeniach BAB w celu zdobycia dodatkowej wiedzy specjalistycznej.

Z punktu widzenia turysty rowerowego wyzwania w Finlandii obejmują brak aktualnych informacji o trasach oraz ograniczoną dostępność noclegów, wyżywienia, serwisu rowerowego, ładowania rowerów elektrycznych, oraz innych usług, zwłaszcza na



Zdjęcie 8. Atrakcyjność trasy jest często ważnym kryterium przy jej wyborze. Stare miasto Naantali na fińskiej trasie EuroVelo to świetne miejsce do zwiedzania. Zdjęcie: Mikko-Pekka Karlin.

obszarach słabo zaludnionych. Wyzwania związane z transportem publicznym obejmują niewystarczającą przepustowość transportu rowerowego w szczycie sezonu, brak kompleksowego krajowego cyfrowego planera tras obejmującego wszystkie usługi transportowe oraz kwestie bezpieczeństwa związane z przechowywaniem rowerów i trasami biegnącymi wzdłuż poboczy dróg (Bikeland 2024).

Postępy osiągnięte w ramach projektu BAB w Finlandii

Działania w ramach projektu BAB dotarły do wielu fińskich organów władzy, stowarzyszeń i małych oraz średnich przedsiębiorstw na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym. Konkretnie działania w ramach projektu BAB obejmują ocenę odcinków trasy EV10 między Turku a Helsinkami, o łącznej długości 260 km. Ponadto w końcowej fazie projektu zostanie oceniona trasa z Turku do Pori. Ocenę przeprowadzają dwie osoby, które ukończyły szkolenie dla inspektorów tras EuroVelo. Odcinki te zostały oznaczone znakami EV10 kilka lat temu. Do tych odcinków dodano pliki GPX trasy, opisy trasy, opisy poszczególnych odcinków oraz informacje o dostępności. Dodatkowo trasę sfotografował profesjonalny fotograf. Możliwe byłoby wystąpienie o proces certyfikacji zgodnie z europejskim standardem certyfikacji dla odcinka Helsinki-Turku-Pori, ale obecnie nie ma na to środków. Nowe informacje o trasie zostaną udostępnione przez BAB w języku fińskim, szwedzkim i angielskim na krajowych stronach internetowych Bikeland i Luontoon, a te nowe informacje zostaną również przekazane organizacjom zajmującym się marketingiem turystycznym.

Ocena trasy projektu doprowadziła do co najmniej jednej zmiany przebiegu trasy. Członkini zespołu projektowego, która oceniła trasę z perspektywy przełęczy, skontaktowała się z władzami miasta Espoo i zaproponowała nowe wytyczenie trasy, przebiegające bliżej linii brzegowej Zatoki Fińskiej. Wzięła udział w miejskim procesie planowania ruchu drogowego, w wyniku czego przeniesiono oznakowanie trasy.

Henna Palosaari

Polska

Stan turystyki rowerowej w Polsce

Polska wspiera turystykę rowerową poprzez krajową politykę w zakresie mobilności, zdrowia i klimatu. W województwie pomorskim rozwój ruchu rowerowego jest wpisany w strategię regionalną, które kładą nacisk na aktywną mobilność i zrównoważoną turystykę. W Polsce różne regiony od dawna działają na rzecz promocji turystyki rowerowej, a w czerwcu 2025 r. Polska Narodowa Organizacja Turystyczna złożyła wniosek do ECF o utworzenie w Polsce Krajowego Centrum Koordynacyjnego (NECC). Na szczeblu regionalnym kluczową rolę odgrywają takie podmioty jak Pomorska Izba Turystyczna i Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, a także lokalne organizacje pozarządowe i gminy.

Do mocnych stron polskiej turystyki rowerowej należą dobrze wyposażone nadmorskie miejscowości, takie jak Ustka i Łeba, rosnąca multimodalność (np. połączenia promowe z Gdynią i Gdańskiem) oraz rosnące zaangażowanie dzięki lokalnym kampaniom, takim jak „Maj na rowerze”. Promocja i rozwój tras korzystają ze zorganizowanej współpracy oraz wieloletniego doświadczenia w realizacji projektów unijnych.

Wyzwania obejmują fragmentaryczną koordynację na szczeblu krajowym, niespójne oznakowanie (szczególnie na obszarach wiejskich lub leśnych), ograniczoną ofertę usług przyjaznych rowerzystom w odległych rejonach oraz potrzebę stworzenia dedykowanej infrastruktury rowerowej w miejscach, gdzie rowerzyści dzielą drogi z innymi środkami transportu.

Zdjęcie 9. W ramach poprzednich projektów na polskiej trasie EuroVelo 10 powstały przyjemne miejsca odpoczynku dla rowerzystów. Zdjęcie: S. Nitka-Znajkraj, pomorskie.travel.



Ulepszenia wprowadzone w ramach projektu BAB w Polsce

Dzięki BAB Pomorska Izba Turystyki przeprowadziła szczegółową ocenę trasy EV10 w Pomorskiem, na Warmii i Mazurach, o łącznej długości 420 km. Zidentyfikowano kluczowe atuty i obszary wymagające poprawy – zwłaszcza w pobliżu Słowińskiego Parku Narodowego – które wymagają poprawy bezpieczeństwa, wyraźniejszego oznakowania i dodatkowych miejsc odpoczynku.

BAB zainicjował również nowe formy współpracy między wydziałami ds. turystyki, transportu i środowiska w lokalnych gminach oraz zwiększył świadomość ekspertów turystycznych w zakresie rozwoju turystyki rowerowej. Efekty projektu obejmują polską wersję narzędzia do analizy porównawczej, warsztaty regionalne, prestiżowe międzynarodowe webinarium oraz większe zaangażowanie w fora turystyczne

. Działania te już teraz zwiększają atrakcyjność EV10 dla turystów zagranicznych i wyznaczają kierunki przyszłej polityki na szczeblu regionalnym, a wkrótce także krajowym.

Magda Leszczyna-Rzucidło

Zdjęcie 10. Pomorska Izba Turystyczna aktywnie rozwija turystykę rowerową na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Zdjęcie: S. Nitka-Znajkraj, pomorskie.travel.



Szwecja

Stan turystyki rowerowej w Szwecji

Partner BAB, Cykelfrämjandet – szwedzka organizacja promująca jazdę na rowerze – od wielu lat angażuje się w rozwój turystyki rowerowej. Jednak dopiero od 2021 roku działania te objęły sąsiednie kraje nadbałtyckie. W przeszłości w Szwecji wytyczono kilka tras długodystansowych, z których jedna stała się później trasą EuroVelo 10. Pomimo przyjęcia oficjalnych wytycznych dotyczących tworzenia tras turystyki rowerowej,

W ostatnich latach w wielu częściach kraju zmniejszyła się aktywność w tej dziedzinie. Chociaż jazda na rowerze nadal odgrywa ważną rolę, większość gmin i regionów koncentruje się przede wszystkim na dojazdach do pracy.

Obecnie sytuacja znacznie różni się między północą a południem. Region Skåne na południu przoduje dzięki wielokrotnie nagradzonym trasom turystyki rowerowej, podczas gdy region Sztokholmu koncentruje się głównie na dojazdach do pracy. Ogromne odległości w północnej Szwecji utrudniają spełnienie wymaganych standardów usług.

Zdjęcie 11. Natężenie ruchu samochodowego, nawierzchnia i szerokość to przykłady kryteriów branych pod uwagę przy ocenie trasy rowerowej. Zdjęcie: Hugo Røjgård.



Z punktu widzenia rowerzystów zainteresowanie turystyką rowerową w Szwecji jest większe niż kiedykolwiek. Małe i średnie przedsiębiorstwa odnotowują wzrost liczby rezerwacji, a badania krajowe wskazują, że wielu rowerzystów pragnie lepiej rozwiniętych tras i usług przyjaznych rowerzystom.

Ulepszenia wprowadzone przez BAB w Szwecji

Działania organizacji Cykelfrämjandet w ramach projektu BAB oraz innych inicjatyw związanych z turystyką rowerową przynoszą wymierne efekty. Chociaż Cykelfrämjandet nie pełni funkcji krajowego koordynatora sieci EuroVelo, utrzymuje dobre relacje z Europejską Federacją Rowerzystów (ECF). Kluczowym aspektem działań w ramach projektu BAB jest rozpowszechnianie w Szwecji wiedzy na temat sieci tras rowerowych EuroVelo obejmującej całą Europę. W Szwecji nadal nie ma oznakowanych tras EuroVelo, co sprawia, że sieć ta jest dla wielu osób nowością. Obecnie znaki EuroVelo nie są uwzględnione w szwedzkim systemie oznakowania, więc nie można ich stosować.

Jednym z najważniejszych działań było uświadomienie gminom i innym zainteresowanym stronom potencjału oraz bezpłatnych możliwości promocyjnych, jakie oferują strony internetowe i zasoby EuroVelo. Organizacja Cykelfrämjandet dąży do uzyskania statusu Centrum Koordynacyjnego EuroVelo, jednak nie znaleziono jeszcze długoterminowego rozwiązania w kwestii finansowania.

Projekt BAB przyczynił się do nawiązania nowych kontaktów między organizacją Cykelfrämjandet a zainteresowanymi stronami z różnych regionów. W 2021 roku Szwedzka Administracja Transportowa opublikowała wytyczne dotyczące kryteriów jakości i oznakowania tras lokalnych, regionalnych i krajowych. W raporcie jedynie krótko wspomniano o trasach EuroVelo, stwierdzając, że

zgodnie z obowiązującymi przepisami nie mogą być oznakowane znakami EuroVelo. Według organizacji Cykelfrämjandet nadal brakuje planu działania, który szczegółowo określałby kolejne etapy od pomysłu do gotowej trasy rowerowej. Jedną z głównych przeszkód jest kwestia własności gruntów w Szwecji, ponieważ znaczna część terenów i mniejszych dróg znajduje się w rękach prywatnych, co wymaga zawierania odrębnych umów dotyczących prowadzenia tras rowerowych przez poszczególne nieruchomości. Projekt BAB okazał się cenny, ponieważ przedstawił dobre przykłady działań podejmowanych w innych krajach w celu opracowania takiego planu działania.

W Szwecji oceniono łącznie około 630 km tras, głównie w regionie Sztokholmu, ale także w okolicach Sundsvall oraz na niektórych odcinkach w regionach Skåne, Blekinge, Östergötland i Småland. Ocena ta stanowi doskonały punkt wyjścia do dyskusji oraz sposób na zwrócenie uwagi na turystykę rowerową. Często tego typu „praca w terenie” nie jest uwzględniana w procesach podejmowanych przez zainteresowane strony.

Hugo Røjgård



Zdjęcie 12. Anna z szwedzkiej organizacji promującej jazdę na rowerze ocenia szerokość ścieżki rowerowej podczas oceny trasy, Hugo Røjgård.

Nowe wytyczne i zalecenia dotyczące rozwoju turystyki rowerowej w Europie

W trakcie realizacji projektu BAB kwestia rozwoju ruchu rowerowego i turystyki rowerowej zyskiwała coraz większe znaczenie zarówno na szczeblu Unii Europejskiej, jak i w wielu państwach członkowskich, a także w szeregu międzynarodowych i krajowych organizacji zajmujących się promowaniem jazdy na rowerze. W 2023 r. Parlament Europejski, Komisja Europejska i Rada Unii Europejskiej wydały wspólną europejską deklarację w sprawie ruchu rowerowego. Deklaracja ta nie stanowi aktu prawnego w UE, ale ma służyć jako wytyczna dla decydentów. Środki zawarte w deklaracji mają przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych i środowiskowych UE zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem, w szczególności w odniesieniu do planu działania UE na rzecz zerowego zanieczyszczenia, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz nowych ram UE dotyczących mobilności w miastach. (Parlament Europejski, Rada i Komisja Europejska 2023.)

Europejska deklaracja w sprawie ruchu rowerowego stanowi strategiczny punkt odniesienia dla decyzji politycznych mających na celu promowanie ruchu rowerowego w UE i jej państwach członkowskich. Deklaracja ta określa osiem zestawów działań wraz z celami cząstkowymi, skupiających się na następujących obszarach:

- Opracowywanie, wdrażanie i wzmacnianie polityk i strategii dotyczących jazdy na rowerze na wszystkich odpowiednich szczeblach zarządzania
- Promowanie mobilności sprzyjającej włączeniu społecznemu, przystępnej cenowo i zdrowej
- Poprawa jakości, ilości, ciągłości i atrakcyjności infrastruktury rowerowej
- Zwiększanie inwestycji i tworzenie sprzyjających warunków dla jazdy na rowerze
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Wspieranie multimodalnych łańcuchów transportowych i turystyki rowerowej
- Gromadzenie danych dotyczących ruchu rowerowego i poprawa ich jakości w celu wsparcia procesu decyzyjnego
- Tworzenie wysokiej jakości ekologicznych miejsc pracy oraz rozwój europejskiego przemysłu rowerowego.

Aby promować jazdę na rowerze i turystykę rowerową oraz podnieść jakość i skuteczność projektów rozwojowych, organizacje takie jak Europejska Federacja Rowerzystów opublikowały w ostatnich latach szereg konkretnych zaleceń i przewodników w języku angielskim. [Przewodnik rozwojowy](#), wydany w 2024 r., zawiera wytyczne dotyczące oceny tras EuroVelo oraz wprowadzania niezbędnych zmian w przebiegu tras. W tym samym roku ECF opublikowała również przegląd najlepszych praktyk w projektach promujących jazdę na rowerze ([Wykorzystanie funduszy UE do promowania jazdy na rowerze: wnioski wyciągnięte z przykładów dobrych praktyk](#)). W 2023 r. opublikowano oddzielne przewodniki dotyczące planowania i utrzymania miejsc odpoczynku na trasach rowerowych ([Transgraniczny dokument wytycznych dotyczących miejsc odpoczynku](#)) oraz oznakowania tras ([Transgraniczny podręcznik oznakowania EuroVelo](#)).



Wnioski

Rozwój turystyki rowerowej zgodnie z deklaracjami i strategiami UE

[Europejska deklaracja w sprawie ruchu rowerowego](#) opiera się na założeniu, że obecne środki transportu wspierają gospodarkę i zatrudnienie, a ich celem jest zapewnienie dostępu do miejsc pracy, szkół, placówek służby zdrowia itp. Jednak obecny system transportowy powoduje również wiele problemów, takich jak emisje zanieczyszczeń, hałas, zatory komunikacyjne, zanieczyszczenie wody oraz pogorszenie jakości życia w ośrodkach miejskich. Cele i propozycje działań zawarte w Deklaracji opierają się na fakcie, że promowanie ruchu rowerowego jest kluczowym czynnikiem w osiągnięciu unijnych celów w zakresie klimatu i efektywności energetycznej.

[Europejska agenda turystyczna UE na rok 2030](#) została przyjęta pod koniec 2022 r., kiedy to branża turystyczna i zatrudnienie w tym sektorze nadal odczuwały skutki pandemii COVID-19. Program ma na celu wsparcie ożywienia sektora turystycznego, a jednocześnie jego transformację w kierunku większej ekologiczności, zrównoważonego rozwoju, odporności i cyfryzacji. W agendzie podkreślono, że ta odnowa wymaga współpracy między zainteresowanymi stronami z różnych sektorów oraz podmiotami publicznymi i prywatnymi na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym w zakresie transportu, polityki regionalnej, ochrony środowiska i promocji zdrowia.

Program zachęca podmioty z branży turystycznej do innowacyjnego wykorzystania rosnącej gotowości ludzi do zmiany swoich nawyków związanych z podróżowaniem i turystyką w kierunku bardziej zrównoważonego i odpowiedzialnego podejścia, co zostało wzmocnione przez pandemię COVID-19 i kryzys klimatyczny. W programie podkreślono, że transformacja ta wymaga wdrożenia nowych technologii, poprawy warunków dla podróży multimodalnych, zwiększenia atrakcyjności zrównoważonych środków transportu oraz poprawy dostępności najbardziej oddalonych obszarów. Ponadto wspomniano w nim o znaczeniu promowania aktywnych form przemieszczania się, takich jak jazda na rowerze i wędrowki piesze, oraz o potrzebie wydłużenia czasu pobytu turystów.

Można stwierdzić, że wytyczne UE dotyczące rozwoju ruchu rowerowego i turystyki są ze sobą spójne i wspierają realizację unijnego Zielonego Ładu. Niezwykle ważne jest, aby w przyszłości zgromadzić podmioty zajmujące się rozwojem turystyki, ruchu rowerowego i usług w zakresie mobilności na różnych szczeblach administracyjnych, co umożliwi współpracę transgraniczną w ramach tego procesu odnowy. Potrzeby rozwojowe i zalecenia polityczne zidentyfikowane w trakcie realizacji projektu BAB są zgodne z wyżej wymienionymi wytycznymi Unii Europejskiej dotyczącymi rozwoju ruchu rowerowego i zrównoważonej turystyki.

Najważniejsze potrzeby związane z przyszłym rozwojem trasy EV10

Faktem jest, że nawet po przeprowadzeniu przez BAB oceny tras i opracowaniu nowych opisów tras ponad 3000 kilometrów trasy EuroVelo10 nadal klasyfikuje się jako „niedopracowane” lub „na etapie planowania” zgodnie z kategoriami ECF, przy czym najdłuższe z tych odcinków znajdują się na środkowym i północnym wybrzeżu Morza Bałtyckiego w Finlandii i Szwecji.

Kolejnym poważnym wyzwaniem jest przerwanie trasy w dwóch odcinkach na terenie Rosji, w związku z czym należy poszukiwać tras alternatywnych. W Finlandii rośnie świadomość na temat sieci EuroVelo dzięki działaniom Fińskiego Centrum Turystyki Rowerowej, pełniącego również funkcję Krajowego Centrum Koordynacyjnego EuroVelo. W Szwecji najlepszym sposobem na zwiększenie świadomości na temat sieci EuroVelo byłaby prawdopodobnie zmiana przepisów dotyczących znaków drogowych, tak aby dopuszczały one stosowanie znaków EuroVelo. Wymagałoby to podjęcia długotrwałych działań skierowanych do partii politycznych.

We wszystkich krajach należących do BAB istnieje potrzeba opracowania krajowych planów strategicznych dotyczących ruchu rowerowego i turystyki rowerowej, a także konieczność zapewnienia, by krajowe centra koordynacji (NECC) w bardziej precyzyjny sposób ukierunkowywały działania na rzecz wyższej jakości, bezpieczniejszego i bardziej atrakcyjnego ruchu rowerowego. Rowery powinny być również dostępne dla szerszych grup społecznych poprzez zwiększenie dostępności i integracji rowerów oraz połączenie ich z innymi niskoemisyjnymi środkami transportu. Na obszarach słabo zaludnionych oferta usług jest ograniczona, jednak należy wspierać wiejskich usługodawców w tworzeniu sieci kontaktów, rozwijaniu i promowaniu swoich usług wśród szerszego grona odbiorców, w tym nie tylko mieszkańców, ale także różnych grup docelowych w turystyce.

Dzięki stałej współpracy, innowacjom oraz strategicznym inwestycjom w infrastrukturę i usługi region Morza Bałtyckiego ma szansę stać się doskonałym miejscem dla zrównoważonej turystyki rowerowej. Każdy obrót pedałów może przyczynić się do osiągnięcia korzyści gospodarczych, środowiskowych i społecznych – przybliżając nas do bardziej ekologicznej i zdrowszej przyszłości.

Więcej informacji

Bike across the Baltic 2023. [Poprawa turystyki rowerowej wokół Morza Bałtyckiego](#). Rada Unii

Europejskiej 2019. [Europejski Zielony Ład](#).

Rada Unii Europejskiej 2022. [Europejska agenda turystyczna 2030](#). Komisja

Europejska 2019. [Zrównoważona i inteligentna mobilność](#).

Europejska Federacja Rowerzystów 2024a. [Stan krajowych strategii rowerowych w Europie](#). Wydanie czwarte.

Europejska Federacja Rowerzystów 2024b. [Raport o stanie rozwoju tras EuroVelo](#).

Europejska Federacja Rowerzystów 2024c. [Przewodnik po rozwoju](#).

Europejska Federacja Rowerzystów 2024d. [Wykorzystanie funduszy UE do promowania jazdy na rowerze: wnioski wyciągnięte z przykładów dobrych praktyk](#). Europejska Federacja Rowerzystów 2023: [Podręcznik oznakowania tras EuroVelo](#).

Europejska Federacja Rowerzystów 2023: [Transgraniczny dokument wytycznych dotyczących miejsc odpoczynku](#).

Europejska Federacja Rowerzystów 2021. [Europejski standard certyfikacji, kryteria jakości dla długodystansowych tras rowerowych](#).

Parlament Europejski, Rada i Komisja Europejska 2023. [Europejska deklaracja w sprawie jazdy na rowerze](#). EuroVelo –

Europejska sieć tras rowerowych, [Strategia 2030](#).