



Partnerstwo EuroVelo 10

Propozycja wieloletniego planu działania



Czerwiec 2025

Europejska Federacja Rowerzystów, Belgia

Bezpłatna kopia

Niniejszy dokument został opracowany w ramach projektu Baltic Biking Upgrade (BBU), współfinansowanego przez program Interreg South Baltic i realizowanego w latach 2023–2026. Za treść niniejszej publikacji odpowiedzialność ponoszą wyłącznie jej autorzy i w żadnym wypadku nie można jej traktować jako odzwierciedlającej stanowisko Unii Europejskiej, instytucji zarządzającej lub wspólnego sekretariatu programu Interreg South Baltic 2021–2027.



ECF z wdzięcznością
przyjmuje wsparcie
finansowe z programu LIFE
Unii Europejskiej.

Interreg
South Baltic



Co-funded by
the European Union



Spis treści

Spis treści	1
1. Wprowadzenie	2
2. Kontekst	3
EuroVelo, europejska sieć tras rowerowych	3
Rozpoczęcie projektu Baltic Biking UPGRADE	4
Strategia rozwoju EuroVelo 10 – przegląd śródkresowy (2019–2025)	5
Trasa rowerowa wysokiej jakości: kluczowe wnioski z badań ECS	6
3. EuroVelo 10 – szlak rowerowy nad Morzem Bałtyckim – szansa, którą warto wykorzystać	8
EuroVelo, uznana marka i produkt turystyki rowerowej	8
Rosnący wpływ turystyki rowerowej na gospodarkę	8
Badania wykazujące rosnące korzyści gospodarcze wynikające z różnych tras EuroVelo:	9
Skupienie się na EuroVelo 10 – trasie rowerowej nad Morzem Bałtyckim i regionie południowego Bałtyku	10
3. Partnerstwo EuroVelo Route – ramy współpracy	12
Partnerstwo EuroVelo Route – koncepcja	12
Sposób działania – kroki prowadzące do uruchomienia partnerstwa EuroVelo 10	14
Przykłady innych partnerstw tras EuroVelo	16
Partnerstwo EuroVelo 15: szlak rowerowy Renu, pionierski przykład	16
Partnerstwo EuroVelo 19: trasa rowerowa wzdłuż Mozy, historia sukcesu	17
Partnerstwo EuroVelo 8: Śródziemnomorska trasa rowerowa, przepis na sukces	17
4. Propozycja wieloletniego planu działania dla EuroVelo 10	18
Opis działań	20
Potencjalne kluczowe wskaźniki efektywności	21
Potencjalni partnerzy EuroVelo 10	22
Kolejne kroki	22

1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument został opracowany w ramach projektu [Baltic Biking UPGRADE \(BBU\)](#), współfinansowanego przez [program Interreg South Baltic](#) i realizowanego w latach 2023–2026.

Przedstawia on propozycję partnerstwa EuroVelo 10 w zakresie długoterminowego zarządzania i rozwoju trasy [rowerowej EuroVelo 10 – Baltic Sea Cycle Route](#) po zakończeniu projektu, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru południowego Bałtyku.

Celem jest wykorzystanie dorobku poprzednich projektów współfinansowanych przez UE w ramach EuroVelo 10 oraz utrzymanie tempa poprzez planowanie przyszłych działań, które będą realizowane wspólnie po zakończeniu projektu.

Partnerstwa tras EuroVelo to porozumienia między organizacjami, zazwyczaj instytucjami, reprezentującymi różne kraje i/lub regiony, przez które przebiega trasa EuroVelo, które łączą swoje zasoby, aby wspólnie pracować nad rozwojem i promocją wspólnej trasy transnarodowej. Niniejszy dokument ma być dokumentem wizyjnym, który będzie stanowił podstawę do dyskusji na temat kontynuacji współpracy poprzez utrzymanie dotychczasowych działań i podjęcie nowych.

Model zarządzania został po raz pierwszy zaproponowany przez Europejską Federację Rowerzystów (ECF) w 2015 r. i skupiał się na rozwoju i promocji konkretnej trasy EuroVelo. Był on kontynuacją bardzo udanego projektu współfinansowanego przez UE, którego celem było utrzymanie korzyści płynących z projektu w dłuższej perspektywie czasowej. Tego typu umowy o współpracy przyniosły doskonałe wyniki w przypadku kilku tras EuroVelo, w tym ukierunkowanych działań promocyjnych, które doprowadziły do zwiększenia widoczności tras.

W pierwszej części niniejszego dokumentu przedstawiono pewne elementy kontekstowe, nawiązując do [strategii rozwoju EuroVelo 10 na lata 2020–2030](#) (opublikowanej w ramach [projektu Baltic South Biking! \(BSBI\)](#), współfinansowanego przez program Interreg South Baltic), określając postępy poczynione od momentu jej publikacji i dzieląc się najnowszymi informacjami na temat jakości trasy EuroVelo 10.

Po przedstawieniu informacji ogólnych, niniejszy dokument omawia cechy charakterystyczne partnerstwa EuroVelo Route, różne modele finansowania i zarządzania, odnosząc się do przypadku EuroVelo 10.

Jako podstawę do rozmów z kluczowymi interesariuszami EuroVelo 10 proponuje się wieloletni plan działania, którego ostatecznym celem jest podpisanie partnerstwa EuroVelo 10.

Na koniec przedstawiono przykłady udanych partnerstw EuroVelo Route wraz z kluczowymi danymi pokazującymi potencjalny wpływ gospodarczy turystyki rowerowej i EuroVelo 10, dostarczając więcej argumentów przemawiających za partnerstwem EuroVelo 10.

Niniejszy dokument został opracowany przez [Europejską Federację Rowerzystów](#) (Belgia) przy wsparciu i z wykorzystaniem opinii partnerów projektu BBU:

- [Pomorska Organizacja Turystyczna](#), Polska (partnerzy wiodący)
- [Regionalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskie](#), Polska
- [Visit Lolland-Falster](#), Dania
- Duńska Turystyka Rowerowa, [Dansk Cykelturisme](#), Dania
- [Stowarzyszenie Regionu Klaipėdy](#), Litwa
- [Region Blekinge](#), Szwecja
- Szwedzka organizacja promująca turystykę rowerową, [Cykelfrämjandet](#), Szwecja
- [Miasto Barth](#), Niemcy

Partnerami stowarzyszonymi projektu BBU są:

- [Województwo pomorskie](#), Polska
- [Województwo Zachodniopomorskie](#), Polska
- [Polska Organizacja Turystyczna](#), Polska
- [Warmia i Mazury](#), Polska
- [Visit Denmark](#), Dania
- [Fińska Federacja Rowerzystów](#) / [Fińskie Centrum Turystyki Rowerowej](#), Finlandia
- [Citybike Ltd.](#), Estonia
- [Organizacja Turystyczna Vidzeme](#), Łotwa
- [Larsson Bike](#), Dania
- [Jan-Pol](#), Polska
- [JSC Baltic Bike Travel](#), Litwa

2. Kontekst

EuroVelo, europejska sieć tras rowerowych

EuroVelo to europejska sieć tras rowerowych, która przecina i łączy Europę na długości ponad 90 000 km. Inicjatywa ta jest zarządzana na poziomie transnarodowym przez Europejską Federację Rowerzystów (ECF) we współpracy z [krajowymi centrami koordynacyjnymi EuroVelo](#).

Głównym celem [strategii EuroVelo 2030](#) jest „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”.

Od momentu uruchomienia projektu EuroVelo w 1997 r. cieszy się on dużym zainteresowaniem – [w 2023 r. strona internetowa EuroVelo odnotowała ponad 2,5 mln odwiedzin](#), a w ostatnich latach [nastąpił znaczący wzrost popularności projektu](#). EuroVelo jest obecnie znaną i uznaną marką.

W 2012 r. [w badaniu przeprowadzonym przez Parlament Europejski](#) oszacowano, że EuroVelo mogłoby generować **siedem miliardów euro bezpośrednich dochodów** rocznie, gdyby zostało rozwinięte jako europejska sieć transportowa i turystyczna. Od tego czasu nie przeprowadzono żadnych innych badań oceniających wpływ turystyki rowerowej w Europie i EuroVelo na gospodarkę,

ale można z całą pewnością założyć, że wpływ ten znacznie wzrósł, biorąc pod uwagę rosnącą popularność turystyki rowerowej.

[EuroVelo 10 – Trasa rowerowa Morza Bałtyckiego](#) była jedną z pierwszych dwunastu tras wyznaczonych po oficjalnym uruchomieniu projektu EuroVelo w 1997 r.



EuroVelo 10 jest obecnie trasą okrężną o długości ponad 9000 kilometrów, łączącą dziewięć krajów wokół Morza Bałtyckiego. Ta zróżnicowana trasa oferuje rowerzystom wspaniałe nadmorskie krajobrazy, bogate dziedzictwo kulturowe i serdeczną gościnność w Danii, Estonii, Finlandii, Niemczech, Łotwie, Litwie, Polsce i Szwecji. Przecina pięć stolic i słynne miasta hanzeatyckie, takie jak Gdańsk i Lubeka, zapewniając różnorodne atrakcje kulturalne.

Uruchomienie projektu Baltic Biking UPGRADE

Projekt Baltic Biking UPGRADE (BBU) jest logiczną kontynuacją [projektu Baltic South Biking! \(BSB!\)](#), współfinansowanego przez program Interreg South Baltic i zrealizowanego w latach 2017-2019. Projekt BSB! miał na celu zwiększenie atrakcyjności trasy EuroVelo 10 – Bałtyckiej Trasy Rowerowej z Kopenhagi (DK) do Gdańska (PL) i położył podwaliny pod dalszy rozwój Bałtyckiej Trasy Rowerowej, szczegółowo opisanego w [Strategii Rozwoju EuroVelo 10 na lata 2020-2030](#), opracowanej w ramach projektu BSB!

Głównym celem wymienionym w strategii rozwoju EuroVelo 10 na lata 2020–2030 jest **rozwój i utrzymanie „Szlaku Rowerowego Morza Bałtyckiego jako wiodącego europejskiego produktu turystyki rowerowej sieci EuroVelo”**. Wizja EuroVelo 10 na rok 2030 zakłada „zwiększenie komfortu, bezpieczeństwa i satysfakcji rowerzystów na trasie poprzez rozwój infrastruktury, usług i marketingu trasy zgodnie ze standardami EuroVelo”, a także „poprawę dostępności trasy i ustanowienie długoterminowych ram współpracy między zainteresowanymi stronami”.

Wniosek dotyczący projektu Baltic Biking Upgrade (BBU) został sporządzony w świetle tej strategii, a pakiet prac poświęcony jest wzmocnieniu strategicznego rozwoju i zarządzania EuroVelo 10. Działania w ramach tego pakietu prac, w tym niniejszy produkt, mają doprowadzić do osiągnięcia

kluczowego celu strategii: „ustanowienia stałej sieci podmiotów zainteresowanych trasą”, współpracujących na podstawie długoterminowej umowy, „która zapewnia pełną współpracę, koordynację, monitorowanie i integrację inicjatyw związanych z rozwojem tras oraz podmiotów zaangażowanych w ten proces” (str. 17, „Wizja trasy rowerowej nad Bałtykiem [EuroVelo 10] w 2030 r.”).

Pierwszym działaniem w ramach tego pakietu prac było opracowanie ukierunkowanej prezentacji mającej na celu pokazanie potencjału EuroVelo 10 w regionie południowego Bałtyku oraz potrzeby transnarodowego zarządzania kluczowym podmiotom, a także identyfikacja potencjalnych partnerów.

W latach 2024–2025 przeprowadzono szeroko zakrojone gromadzenie danych dotyczących jakości trasy EuroVelo 10, a badania terenowe przeprowadzono zgodnie z metodologią europejskiej normy certyfikacyjnej we wszystkich pięciu krajach reprezentowanych w tym projekcie. Krajowe raporty z oceny tras zostaną opublikowane w grudniu 2025 r.

Niniejszy dokument stanowi logiczną kontynuację, przedstawiając propozycję partnerstwa EuroVelo 10 i jego wieloletniego transnarodowego planu działania mającego na celu zwiększenie widoczności EuroVelo 10 z korzyścią dla produktów i ofert przyjaznych rowerzystom w regionie południowego Bałtyku.

Dokument ten zostanie omówiony podczas konferencji ekspertów z regionu południowego Bałtyku z udziałem przedstawicieli obszarów polityki EUSBSR ds. turystyki i transportu oraz podczas konferencji końcowej projektu. Uruchomiona zostanie również platforma wielopodmiotowa EuroVelo 10 w celu ułatwienia kontynuacji dyskusji.

Strategia rozwoju EuroVelo 10 „ ” – przegląd śródkresowy (2019–2025)

Ponieważ strategia została opublikowana już sześć lat temu, krótki przegląd postępów poczynionych od momentu jej publikacji stanowi pewien kontekst dla opracowania partnerstwa EuroVelo 10. Zawiera on również wskazówki dotyczące działań, które należy potraktować priorytetowo, aby zrealizować ostateczną wizję strategii.

Od 2019 r. osiągnięto znaczny postęp w zakresie rozwoju infrastruktury, usług przyjaznych dla rowerzystów oraz działań promocyjnych i marketingowych.

W 2022 roku osiągnięto ważny kamień milowy wraz z opracowaniem nowej funkcji na oficjalnej stronie internetowej EuroVelo 10: możliwością [pobierania tras GPX](#). Po opracowaniu planera tras EuroVelo trasy GPX zostały nawet udostępnione na licencji open data. Od 2020 r. oficjalny plan podróży jest bardziej przejrzysty dzięki staraniom zespołu zarządzającego EuroVelo we współpracy z krajowymi centrami koordynacyjnymi EuroVelo (NECC) i krajowymi punktami kontaktowymi. Wzmocniono więzi z różnymi punktami kontaktowymi i istnieją pozytywne perspektywy utworzenia [krajowego centrum koordynacyjnego EuroVelo](#) w różnych krajach bałtyckich. Projekt ten ma szerszy zasięg geograficzny niż poprzedni, co już teraz stanowi duży sukces.

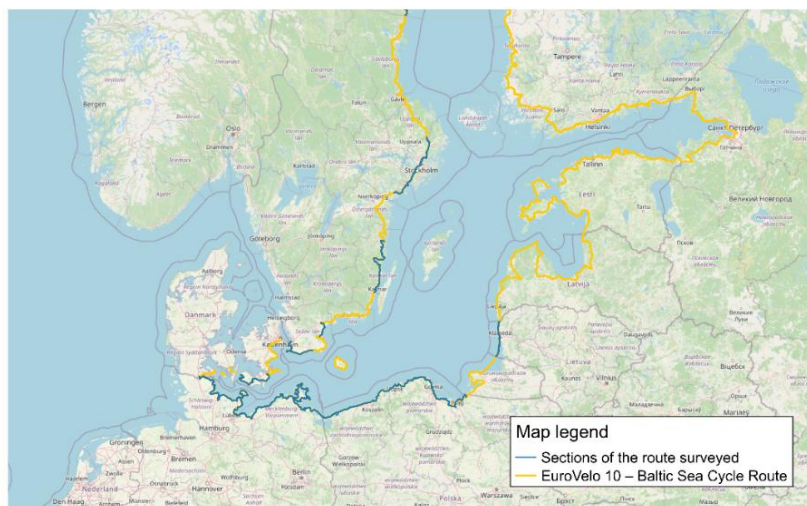
W zakresie **marketingu i komunikacji** strona EuroVelo.com/EV10 została potwierdzona jako oficjalna strona internetowa EuroVelo 10 i jest dalej ulepszana i rozwijana w ramach projektu BBU. Więcej programów usług przyjaznych rowerzystom jest wymienionych i aktualizowanych na

specjalnej stronie dla użytkowników na EuroVelo.com, a ECF rozpoczęło gromadzenie danych dotyczących znaków usług przyjaznych rowerzystom, aby lepiej ocenić rozwój tego sektora.

Jakość tras rowerowych: kluczowe wnioski z badań ECS

W ramach projektu BBU w okresie od lipca 2024 r. do czerwca 2025 r. przeprowadzono badania terenowe w Danii, Niemczech, Polsce, na Litwie i w Szwecji z wykorzystaniem [metodologii europejskiej normy certyfikacyjnej](#). Pozwoliły one ocenić ewolucję jakości trasy w ostatnich latach, ponieważ badania ECS zostały już przeprowadzone w 2017 r. w ramach projektu BSB! w Danii, Niemczech i Polsce. Po raz pierwszy badania ECS przeprowadzono również w południowej części Szwecji oraz w Litwie () dzięki projektowi BBU. W sumie zbadano ponad 2600 km trasy EuroVelo 10, uzyskując pozytywne wstępne wyniki. Dodatkowe badania ECS przeprowadzono w [Estonii](#), [Finlandii](#) i [Szwecji](#) w ramach projektu [Bike Across the Baltic](#) (program Interreg Region Morza Bałtyckiego). Nie są one przedstawione na poniższej mapie, ale raporty są dostępne na stronie internetowej projektu.

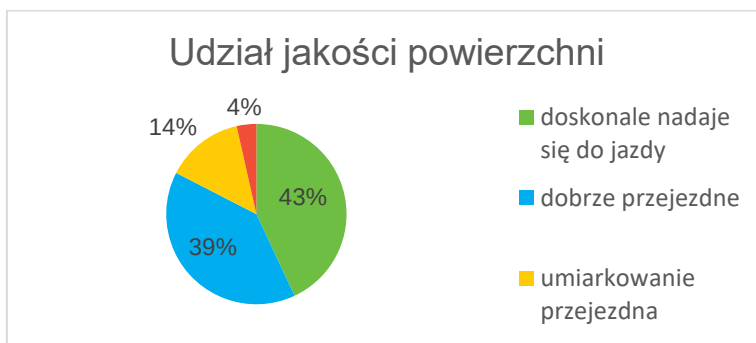
ECS surveys of EuroVelo 10 – Baltic Sea Cycle Route in the framework of the Baltic Biking UPGRADE project in 2024-2025



Osiągnięto imponujący sukces, ponieważ cała trasa w Polsce jest obecnie oznakowana znakami EuroVelo, a znaki zostały również zainstalowane w Danii. Na Litwie prace nadal trwają, ponieważ niektóre znaki zostały ustawione, ale nie są one zgodne z [podręcznikiem oznakowania transgranicznego EuroVelo](#). W Szwecji i Niemczech nie ma jeszcze znaków EuroVelo, ale na większości zbadanej trasy można kierować się oznakowaniem krajowym.

Jedną z głównych zalet badanej trasy jest jej doskonała ciągłość – tylko kilka przeszkód zmusza rowerzystów do zejścia z roweru, a trasa przebiega głównie po drogach bez ruchu lub o niewielkim natężeniu ruchu (ponad 90%). To bardzo pozytywna zmiana w porównaniu z ostatnimi badaniami z lat 2017–2018. Ponadto prawie połowa badanej trasy przebiega obecnie po całkowicie wydzielonych elementach trasy (zielone trasy, ścieżki rowerowe i piesze lub ścieżki rowerowe).

Kolejną zaletą jest jakość nawierzchni, ponieważ 82% badanych odcinków było idealnych lub dobrych do jazdy (w porównaniu z 75% w 2017 r. dla krótszej długości). Jest to znacząca pozytywna zmiana i świadczy o wysokiej jakości trasy EuroVelo 10 w regionie południowego Bałtyku.



Wzdłuż trasy znajduje się również wiele atrakcji kulturalnych i przyrodniczych, muzeów, a nawet obiektów wpisanych na listę UNESCO, takich jak Mierzeja Kurońska, Zamek Malbork, Słowiński Park Narodowy, stary port w Wismarze, stare miasto w Lubece oraz hanzeatyckie miasta Stralsund i Karlskrona.

Na większości badanej trasy można regularnie znaleźć zakwaterowanie i wyżywienie, a także szereg usług oznaczonych jako przyjazne dla rowerzystów, spełniających ich specyficzne potrzeby.

Zgodnie z kryteriami europejskiej normy certyfikacyjnej, badany odcinek EuroVelo 10 nie może jeszcze uzyskać certyfikatu, głównie z powodu braku oznakowania EuroVelo oraz kilku odcinków trudnych do przejechania lub o dużym lub bardzo dużym natężeniu ruchu. Niektóre przeszkody i niebezpieczne skrzyżowania również wymagałyby poprawy bezpieczeństwa. Certyfikacja EuroVelo stanowi silny argument marketingowy dla promocji i widoczności trasy EuroVelo. Różne raporty regionalne i krajowe pozwalają zidentyfikować priorytety inwestycyjne w celu dalszego rozwoju trasy, w tym zalecenia dotyczące ulepszeń infrastruktury trasy. Przygotowanie planów działania i śledzenie postępów w zakresie ulepszeń może utorować drogę do pomyślnej certyfikacji EuroVelo w przyszłości.

Przegląd długości trasy badanej w każdym kraju:

Kraj	Długość
Szwecja	628 km
Litwa	105 km
Polska	585 km
Niemcy	1153 km
Dania	157 km
RAZEM	2628 km

3. EuroVelo 10 – Trasa rowerowa nad Morzem Bałtyckim – okazja, którą warto wykorzystać

EuroVelo, uznana marka i produkt turystyki rowerowej

EuroVelo powstało w 1997 r. w wyniku rozmów między przedstawicielami organizacji członkowskich Europejskiej Federacji Rowerzystów (ECF) na temat stworzenia europejskiej sieci tras rowerowych. Po 27 latach działalności EuroVelo składa się obecnie z 17 tras EuroVelo, przebiegających przez 39 krajów¹. EuroVelo® jest europejskim sukcesem, ponieważ stało się największą transnarodową siecią tras rowerowych oraz znaną i powszechnie rozpoznawalną marką.

Według raportu [EuroVelo Route Development Report 2024](#), 67% sieci jest obecnie gotowe do jazdy na rowerze (ponad 60 000 km), a 39% jest oznakowane znakami EuroVelo (ponad 35 500 km).

[Raport statystyczny EuroVelo Digital Statistics Report 2023](#) zawiera imponujące dane dotyczące 2,5 mln sesji internetowych na stronie EuroVelo.com w 2023 r. oraz ciągłego wzrostu popularności wszystkich oficjalnych kanałów EuroVelo w mediach społecznościowych, co świadczy o rosnącym zainteresowaniu siecią EuroVelo w Internecie.

Aby dopełnić obrazu, [barometr wykorzystania EuroVelo 2024](#) odnotował wzrost liczby rowerów na trasach EuroVelo o 10,3% w 2024 r. w porównaniu z 2019 r., co pokazuje, że zainteresowanie w Internecie odpowiada wzrostowi wykorzystania w terenie.

Jeśli chodzi o stronę biznesową, w 2024 r. przeprowadzono i opublikowano pierwsze w swoim rodzaju [badanie branży organizatorów wycieczek rowerowych](#), z którego wynika, że rynek ten szybko się rozwija:

„Jazda na rowerze jest konsekwentnie podkreślana jako modna aktywność w badaniach i rozmowach dotyczących branży turystyki przygodowej. Obejmuje to wzrost liczby gości i przychodów, przy czym 88% respondentów spodziewa się takiej samej lub większej liczby gości, a 86% respondentów spodziewa się takich samych lub wyższych przychodów w 2024 r. w porównaniu z 2023 r., a także wzrostu w różnych dyscyplinach”.

Wszystkie najnowsze kluczowe dane i przydatne zasoby służące monitorowaniu rozwoju europejskiej sieci tras rowerowych można znaleźć w [EuroVelo Data Hub](#).

Rosnący wpływ turystyki rowerowej na gospodarkę

¹ Od czerwca 2025 r.

Najważniejsze badanie dotyczące wpływu turystyki rowerowej na gospodarkę w Europie zostało przeprowadzone w 2012 r. przez Parlament Europejski. Nawet jeśli badanie zostało przygotowane i opublikowane ponad dziesięć lat temu, pozostaje ono aktualne, biorąc pod uwagę, że od tego czasu sektor turystyki rowerowej tylko się rozwija. Pozostaje ono ważnym punktem odniesienia w branży turystyki rowerowej.

„Opracowano model, który wykorzystuje ułamki istniejących przepływów turystycznych w Europie do oszacowania wartości i wielkości turystyki rowerowej. Szacuje się, że w Europie odbywa się 2295 milionów podróży turystycznych rowerowych o wartości przekraczającej 44 miliardy euro rocznie. Jest to szacowana suma krajowych i międzynarodowych podróży turystycznych rowerowych. Liczba turystów rowerowych nocujących poza miejscem zamieszkania wynosi 20,4 miliona, a ich roczne wydatki wynoszą około 9 miliardów euro”.

W szczególności [w badaniu](#) tym przeprowadzono szczegółową analizę wpływu sieci EuroVelo i oszacowano, że EuroVelo mogłoby generować **siedem miliardów euro bezpośrednich przychodów** rocznie, gdyby zostało rozwinięte jako europejska sieć transportowo-turystyczna. Biorąc pod uwagę, że sieć ta przeszła znaczny rozwój tras i poprawę jakości, można śmiało stwierdzić, że wpływ ten znacznie wzrósł.

ADFC-Radreiseanalyse (Analiza podróży rowerowych) jest jednym z głównych źródeł informacji na temat rynku turystyki rowerowej w Europie. Jest ona obecnie publikowana co roku przez ADFC, [niemiecki krajowy klub rowerowy](#) i członka Krajowego Centrum Koordynacyjnego EuroVelo. Najnowszy raport, [ADFC-Radreiseanalyse 2024](#), opiera się częściowo na ankiecie przeprowadzonej wśród 16 000 respondentów i zawiera ważne informacje na temat rynku:

- o W 2023 r. 37 milionów osób – **ponad połowa dorosłych Niemców** – jeździło na rowerze podczas wakacji lub w ramach jednodniowej wycieczki.
- o W pierwszej dziesiątce najpopularniejszych tras rowerowych znalazło się sześć tras EuroVelo. **Na trzecim miejscu znalazła się Ostseeküstenradweg, niemiecka nazwa trasy EuroVelo 10 – Trasa Rowerowa Morza Bałtyckiego**, co świadczy o dużej atrakcyjności tej trasy.
- o Turyści rowerowi podczas krótkich wycieczek wydają średnio **130 euro dziennie**, co daje łączną kwotę **2–3 mld euro**, podczas gdy osoby odbywające dłuższe wycieczki wydają średnio **117 euro dziennie**, co daje łączną kwotę szacowaną na **6–7 mld euro**. **Przeciętny uczestnik wycieczki jednodniowej** wydaje 32 euro (bez kosztów zakwaterowania) i stanowi segment o **największym wpływie gospodarczym, szacowanym na 14–15 mld euro**.

Kolejne najnowsze badanie dotyczące holenderskiego rynku turystyki rowerowej zostało opublikowane przez [Stichting Landelijk Fietsplatform](#) w 2025 r. Zawiera ono imponujące szacunki dotyczące wpływu gospodarczego turystyki rowerowej w Holandii, wynoszącego 1,8 mld euro rocznie. Dla porównania, według [Statista](#) rynek turystyczny w Holandii osiągnie w 2025 r. wartość 11,3 mld dolarów amerykańskich, co świadczy o znaczącym wpływie turystyki rowerowej. W Holandii szacuje się, że rowerzysta rekreacyjny odbywa 50 wycieczek rocznie, o średniej długości 23 km. Jest to zgodne z badaniem ADFC wskazującym na znaczący wpływ turystów jednodniowych.

Badania wykazujące rosnące korzyści ekonomiczne różnych tras EuroVelo:

Przeprowadzono już kilka badań dotyczących wpływu gospodarczego różnych rozwiniętych odcinków tras EuroVelo. Niektóre z najnowszych badań, przeprowadzonych we Francji, ujawniają imponujące dane.

W 2022 r. francuski region Grand-Est przeprowadził [ankietę wśród rowerzystów turystycznych korzystających z trasy EuroVelo 19 – Meuse Cycle Route](#) (krajowa marka *La Meuse à vélo*), przy wsparciu lokalnych biur turystycznych i usługodawców oznaczonych znakiem *Accueil Vélo*. Szacują oni, że w regionie tym z trasy EuroVelo 19 korzysta 246 000 rowerzystów, a szacowany wpływ gospodarczy wynosi 10,2 mln euro, co oznacza 22 800 euro bezpośrednich przychodów na kilometr rocznie. Rzeczywiście, ich średnie dzienne wydatki na trasie EV19 wyniosły 72 euro. Wspominają oni o znaczeniu opracowania silnego znaku przyjaznego rowerzystom, gwarantującego wysoką jakość usług na trasie.

Szacuje się, że francuski odcinek trasy EuroVelo 1 – Atlantic Coast Route, zwany *La Vélodyssée*, generuje 125 mln euro bezpośrednich przychodów rocznie, co odpowiada 98 000 euro bezpośrednich przychodów/km/rok.

Wreszcie, szacuje się, że [EuroVelo 4 – Central Europe Route we Francji \(La Vélomarine\)](#) generuje 47,7 mln euro wpływu gospodarczego rocznie, przy 165 000 wycieczek rowerowych i 34% udziale turystów zagranicznych.

Te odnoszące sukcesy trasy są koordynowane na poziomie krajowym przez komitety odpowiedzialne za gromadzenie zasobów w celu zapewnienia jakości infrastruktury, usług, marketingu i promocji oraz rozwoju silnych, rozpoznawalnych marek.

Skupiamy się na EuroVelo 10 – trasie rowerowej nad Morzem Bałtyckim i obszarze południowego Bałtyku

W [raporcie EuroVelo Digital Statistics Report \(2024\)](#) trasa EuroVelo 10 – Trasa rowerowa Morza Bałtyckiego zajęła 12 miejsce pod względem liczby sesji internetowych spośród 17 tras EuroVelo, z 27 557 sesjami i 22 637 odwiedzającymi stroną internetową w ciągu roku. EuroVelo 10 ma zatem znaczny potencjał wzrostu. Obserwację tę potwierdzają główne wnioski z [barometru wykorzystania EuroVelo 2024](#), wspólnej publikacji ECF i Eco-counter. Raport pokazuje, że EuroVelo 10 odnotowało w 2024 r. najwyższy wzrost wykorzystania spośród tras EuroVelo z 15 lub więcej licznikami, wynoszący +6,3%:

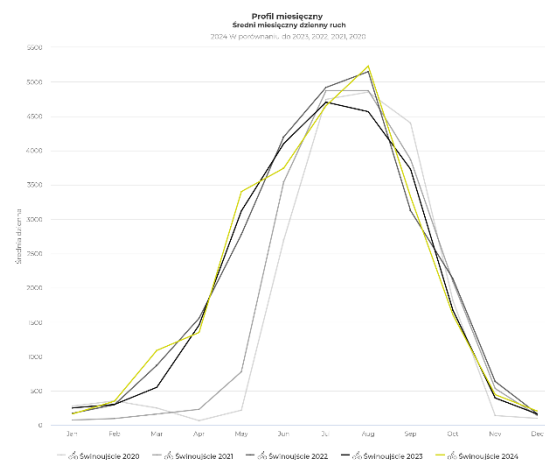
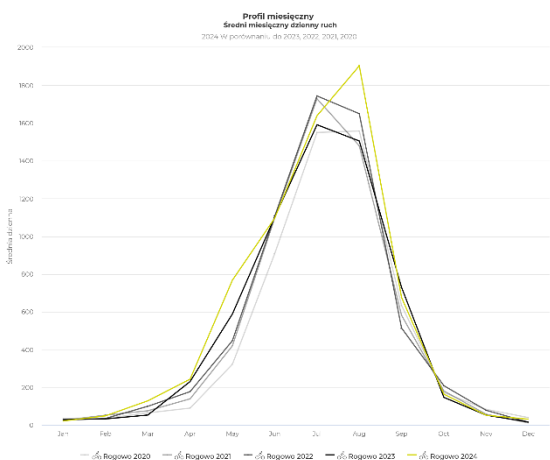
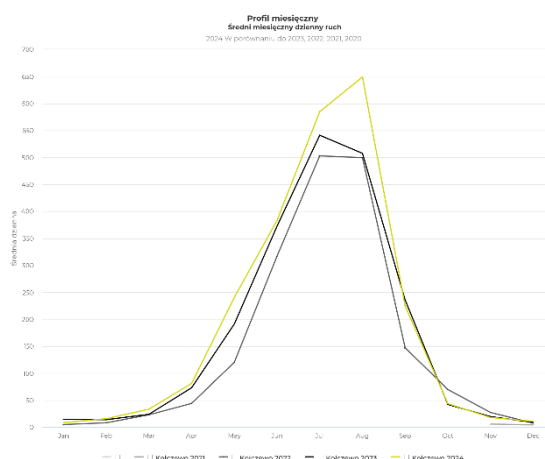
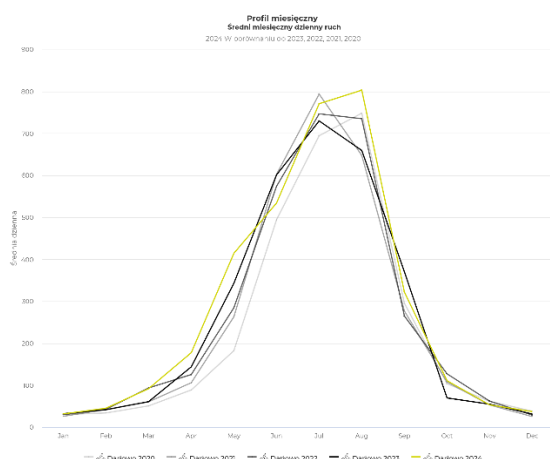


TRAFFIC ON INDIVIDUAL EUROVELO ROUTES
CHANGE 2024 VS 2023, SORTED BY FULL WEEK %

	FULL WEEK	WEEKDAYS	WEEKENDS	# OF ECO-COUNTER SITES	ROUTE LENGTH
EuroVelo 11	+11.8	+11.9%	+11.3%	14	6,794 km
EuroVelo 9	+10.2	+7.3%	+17.0%	9	2,156 km
EuroVelo 10	+6.3	+7.2%	+3.9%	44	9,040 km
EuroVelo 1	+4.6	+7.5%	-1.4%	76	10,674 km
EuroVelo 8	+2.5	+1.6%	+4.5%	49	7,422 km
EuroVelo 13	+2.4	+2.9%	+1.3%	32	10,573 km
EuroVelo 2	+2.3	+1.0%	+7.4%	20	4,889 km
EuroVelo 7	+0.9	+0.8%	+1.2%	33	7,694 km
EuroVelo 4	+0.3	-1.2%	+3.9%	83	5,080 km
EuroVelo 19	-0.2	-4.8%	+8.0%	8	1,144 km
EuroVelo 12	-0.3	-0.3%	-0.7%	34	6,723 km
EuroVelo 3	-1.8	-2.6%	+0.6%	82	5,604 km
EuroVelo 14	-1.9	-5.5%	+8.2%	4	1,159 km
EuroVelo 6	-2.1	-2.6%	-0.7%	65	6,178 km
EuroVelo 17	-2.3	-2.2%	-2.4%	38	1,171 km
EuroVelo 15	-3.2	-4.2%	0.0%	45	2,389 km
EuroVelo 5	-3.7	-4.7%	-0.6%	49	3,223 km

Według [VisitDenmark](#) w 2022 r. w Danii było 2,6 mln turystów rowerowych. Analiza podkreśla imponujący udział turystów odwiedzających wybrzeże i przyrodę Danii, z czego 24% można określić jako turystów rowerowych. Szacuje się, że turyści rowerowi mają wysokie dzienne wydatki w wysokości 1000 DKK. Na Lolland-Falster tylko 9% turystów odwiedzających wybrzeże i przyrodę zostało zdefiniowanych jako turyści rowerowi, co wskazuje na niewykorzystany potencjał. Ogólnie rzecz biorąc, badania pokazują, że jedna piąta turystów odwiedzających Danię porusza się po tym kraju na rowerach.

W Polsce różne liczniki zainstalowane wzdłuż trasy EuroVelo 10 wykazują silny wzrost wykorzystania, z imponującymi szczytami w lecie, ale także oznakami zwiększonego wykorzystania w dłuższym okresie od późnej wiosny do wczesnej jesieni.



Miesięczna ewolucja wykorzystania trasy EuroVelo 10 – Bałtyckiej Trasy Rowerowej w latach 2020–2024 w Darłowie, Kołczewie, Rogowie i Świnoujściu w Zachodniopomorskiem (źródło: rowery.wzp.pl – liczniki rowerowe)

Dane te pokazują, że trasa EuroVelo 10 – Bałtycka Trasa Rowerowa już teraz przynosi lokalnym przedsiębiorstwom znaczące korzyści ekonomiczne. Po dwóch udanych projektach współfinansowanych przez UE kontynuacja współpracy i promocji pozwoliłaby w pełni wykorzystać potencjał trasy poprzez promowanie jej jako wyjątkowego produktu turystycznego w kontekście zmian klimatycznych i rosnących temperatur latem w klasycznych południowych destynacjach turystycznych.

3. Partnerstwo EuroVelo Route – ramy współpracy

Partnerstwo EuroVelo Route – koncepcja

- Czym jest partnerstwo tras EuroVelo?

W ciągu ostatnich dziesięciu lat ECF opracowało i dostosowało do wielu tras ramy partnerstwa tras EuroVelo, wcześniej nazywane długoterminowymi umowami o zarządzaniu (LTMA).

Koncepcja polega na tym, że **partnerzy reprezentujący sąsiednie kraje i regiony łączą siły, aby zwiększyć atrakcyjność trasy w skali międzynarodowej, koordynując swoje działania i tworząc wspólny budżet na promocję danej trasy EuroVelo.**

Odpowiednimi partnerami są zazwyczaj instytucje i organizacje publiczne reprezentujące jeden konkretny region lub wszystkie regiony, przez które przebiega trasa. Tę ostatnią rolę mogą pełnić na przykład krajowe centra koordynacyjne EuroVelo, otrzymujące fundusze na reprezentowanie wszystkich regionów i opłacanie składki partnerskiej. ECF zawsze pełniło funkcję sekretariatu koordynującego wszystkie działania całego partnerstwa, ale stanowiska koordynacyjne mogą być obsadzone przez inne organizacje partnerskie.

Sekretariat zazwyczaj proponuje specjalny plan wieloletni, który jest następnie wspólnie omawiany i zatwierdzany przez partnerów. Plan ten wytycza kierunki działań, które mają być realizowane w ramach wspólnego budżetu. Zazwyczaj koncentruje się on na działaniach mających na celu promocję trasy (kampanie cyfrowe, media społecznościowe, działania SEO, tworzenie treści itp.).

- **Dlaczego warto teraz uruchomić partnerstwo EuroVelo 10?**

W ramach strategii rozwoju EuroVelo 10 na lata 2020–2030 przeprowadzono analizę SWOT, w której zidentyfikowano kluczowe mocne strony i możliwości trasy EuroVelo 10 – trasy rowerowej nad Morzem Bałtyckim. Najważniejszym punktem jest to, że **EuroVelo 10 w regionie południowego Bałtyku jest istniejącym produktem, który należy aktywować**, korzystającym już z jasnej i wspólnej tożsamości (motyw Morza Bałtyckiego), uznanej marki (EuroVelo), długiej historii (27 lat) i reprezentującym **najbardziej rozwiniętą część trasy**.

EuroVelo 10 jest już promowana jako część sieci EuroVelo, ale nie jako samodzielny projekt, z dedykowanymi zasobami. Niewykorzystany potencjał **EuroVelo 10 w regionie południowego Bałtyku można aktywować poprzez współpracę transnarodową i promocję**. Potwierdzają to przeszłe i obecne projekty współfinansowane przez UE, skupiające się na EuroVelo 10, które pozwoliły osiągnąć imponujące wyniki i przeprowadzić udane działania. **Projekt Baltic Biking UPGRADE stanowi doskonałą okazję do przygotowania się do kontynuacji współpracy transnarodowej po zakończeniu projektu**, pokrywając pierwsze koszty przygotowawcze i torując drogę do partnerstwa EuroVelo 10.

Projekty współfinansowane przez UE są dla partnerów okazją do poznania się, rozpoczęcia współpracy i prowadzenia wspólnych działań przy wsparciu finansowym UE. Dlatego projekty współfinansowane przez UE są często punktem wyjścia dla partnerstw tras EuroVelo. Rzeczywiście, torują one drogę do pierwszych działań, umożliwiając przeprowadzenie niektórych działań pilotażowych i przynosząc konkretne i pozytywne wyniki. Po zakończeniu udanego projektu współfinansowanego przez UE często pojawiają się propozycje i pomysły dotyczące dalszej współpracy w zakresie niektórych kluczowych działań. Partnerstwa EuroVelo Route oferują idealne ramy do utrzymania tempa działań poprzez ustanowienie wspólnego budżetu dzięki zasobom każdego chętnego partnera oraz podejmowanie decyzji dotyczących przyszłych ukierunkowanych i zbiorowych działań

Projekt współfinansowany przez UE stanowi doskonały przykład wartości dodanej wynikającej z połączenia sił w celu realizacji szeregu działań. W przypadku projektu Baltic Biking Upgrade celem jest promowanie wspólnego europejskiego produktu turystycznego, co przynosi korzyści szeregowi zainteresowanych stron: MŚP, operatorom transportowym, izbom turystycznym i organom publicznym. Projekt pokazuje, że współpraca przynosi pomyślne rezultaty i że sensowne jest kontynuowanie wielu działań w dłuższej perspektywie czasowej.

Koncepcja:

- Jeden cel: zwiększenie transgranicznej świadomości na temat trasy EuroVelo 10
- Jak? Podmioty z różnych krajów łączą siły, aby sfinansować i koordynować wspólny wieloletni plan działania oraz podpisują umowę partnerską.
- Co? Międzynarodowe działania promocyjne mające na celu zwiększenie świadomości i wywarcie większego wpływu EuroVelo 10

Sposób działania – kroki niezbędne do uruchomienia partnerstwa EuroVelo 10

1) Określenie zakresu partnerstwa EuroVelo 10

- Którzy partnerzy są zainteresowani połączeniem sił? Czy partnerzy zostali już zidentyfikowani? Czy należy znaleźć więcej partnerów?
- Która część trasy jest reprezentowana?
- Czy zainteresowanie jest wystarczające, aby rozpocząć proces? Kto koordynuje wstępne rozmowy?

Pierwszym krokiem jest **zidentyfikowanie potencjalnych partnerów** i zasobów finansowych. W przypadku jednego kraju może dołączyć kilku partnerów reprezentujących różne regiony. Może również istnieć jeden partner reprezentujący dany kraj, pełniący rolę koordynatora działań krajowych i dzielący się informacjami z lokalnymi interesariuszami (dysponującymi potencjalnie różnymi zasobami finansowymi). Ten ostatni jest często przedstawicielem Krajowego Centrum Koordynacyjnego EuroVelo, które już koordynuje działania związane z trasami EuroVelo w danym kraju, ale nie zawsze. Znalezienie najbardziej odpowiedniego podmiotu jest ważne, ponieważ będzie on odpowiedzialny za koordynację realizacji działań marketingowych i promocyjnych dotyczących trasy EuroVelo w swoim kraju. **Zalecanymi partnerami są organizacje instytucjonalne**, takie jak regionalne władze publiczne, regionalne lub krajowe rady turystyczne, regionalne lub krajowe komitety ds. tras (jeśli istnieją), NECC, przedstawiciele ministerstwa turystyki lub transportu.

Partnerstwo trasy EuroVelo nie musi koniecznie reprezentować całej trasy. Może reprezentować tylko część trasy, pamiętając, że inni partnerzy mogą dołączyć później. Ograniczeniem jest to, że budżet powinien być wystarczający do pokrycia kosztów koordynacji i niektórych kluczowych działań. Można położyć większy nacisk na rozwój i promocję obszaru objętego partnerstwem.

W ramach tego projektu celem może być **objęcie obszaru południowego Bałtyku**, z możliwością dołączenia innych krajów i regionów, również w związku z projektem BAB i [projektem ICTr-CE](#) dotyczącym [EuroVelo 13 – Szlak Żelaznej Kurtyny](#). W rzeczywistości trasy EuroVelo 10 i EuroVelo

13 maja w większości ten sam przebieg między Lubeką a granicą między Estonią a Łotwą. Jednak zasięg partnerstwa nie musi być ciągły ani taki sam jak w przypadku projektu BBU, istnieje pewna elastyczność.

Zainteresowanie rozpoczęciem tego procesu jest już wyraźne, a ECF i PROT, główni partnerzy projektu, prowadzą wstępne rozmowy przy wsparciu innych partnerów projektu.

2) Szczegółowy opis partnerstwa EuroVelo 10

Struktura organizacyjna:

- Podstawa prawna: model „umowy partnerskiej”
- Ramy czasowe: zazwyczaj 3 lata z możliwością przedłużenia
- Określenie celów, priorytetów, działań

ECF posiada ugruntowany model umowy partnerskiej, który można edytować w zależności od potrzeb partnerów. Umowa tradycyjnie obowiązuje przez trzy lata z możliwością przedłużenia.

Kluczową kwestią jest uzgodnienie wspólnych ambicji i priorytetów, które będą wytyczały kierunek przy ustalaniu budżetu partnerstwa na działania oraz wieloletniego planu działania, przekładając ambicje na konkretne działania z określonymi kosztami zewnętrznymi i kosztami zasobów ludzkich.

Zarządzanie:

- Organ decyzyjny (podejmuje decyzje)
- Organ operacyjny (wdraża działania i sporządza sprawozdania)
- Organ doradczy (przekazuje informacje zwrotne i wnosi wkład)
- Szczegółowy podział zadań

Ważnym krokiem jest **określenie różnych ról partnerów w ramach partnerstwa**. Sekretariat koordynuje komunikację i prace, dba o realizację wieloletniego planu działania, zajmuje się wspólnymi działaniami i składa sprawozdania pozostałym partnerom, w tym sprawozdania finansowe. ECF tradycyjnie pełni funkcję sekretariatu. Wszyscy partnerzy zazwyczaj wspólnie podejmują decyzje strategiczne, przekazują informacje zwrotne dotyczące wieloletniego planu działania oraz wnoszą wkład w postaci informacji lub poprzez bezpośrednią koordynację konkretnych działań na szczeblu krajowym lub regionalnym. Może istnieć komitet sterujący oraz komitet ds. marketingu i komunikacji, w których zasiadają przedstawiciele poszczególnych partnerów. Partnerzy mogą również zdecydować o preferowanych narzędziach komunikacji wewnętrznej (e-maile, Teams itp.).

Model finansowy:

- Ustalenie wysokości opłaty rocznej i budżetu wieloletniego

Istnieją dwa główne modele finansowania: opłata członkowska może być dostosowana do indywidualnych potrzeb, z ustaloną opłatą za kilometr trasy w każdym regionie lub kraju, lub podzielona równo między kraje lub regiony.

Najczęściej spotykanym przypadkiem jest standardowa opłata dla wszystkich partnerów (tj. 2000 EUR) + stała kwota za kilometr w każdym kraju.

Może istnieć kilka organizacji reprezentujących różne regiony kraju, które dzielą między siebie opłatę partnerską. W przypadku opłaty za kilometr uważa się, że partner czerpie większe korzyści z danych działań, jeśli przez jego regiony/kraje przebiega dłuższy odcinek trasy EuroVelo 10.

Nie ma minimalnego budżetu jako takiego, ale partnerstwo musi być rentowne, a wszystkie koszty koordynacji, komunikacji i administracji muszą być pokrywane jako podstawa jego funkcjonowania. Budżet jest ustalany w ramach umowy partnerskiej. Następnie wybór działań, które mają być realizowane, może być dostosowany do zebranego budżetu i preferencji partnerów.

3) Uruchomienie partnerstwa EuroVelo 10

Cel: ceremonia podpisania umowy partnerskiej EuroVelo 10 we wrześniu 2026 r.

Przedtem:

- Konsultacje z zainteresowanymi stronami w celu omówienia ambicji i głównych priorytetów oraz przekonania potencjalnych partnerów
- Sporządzenie umowy partnerskiej i ostatecznego wieloletniego planu działania zawierającego szczegółowe działania i przeznaczony na nie budżet
- Uzgodnienie harmonogramu rozpoczęcia działań

Proces administracyjny:

- Podpisanie umowy przez wszystkich reprezentatywnych partnerów.
- Fakturowanie
- Realizacja działań rozpoczyna się po otrzymaniu płatności

Przykłady innych partnerstw tras EuroVelo

Partnerstwo EuroVelo 15: szlak rowerowy wzdłuż Renu, pionierski przykład

- Powstało w wyniku projektu DEMARRAGE współfinansowanego przez UE (program INTERREG IV B dla Europy Północno-Zachodniej) w 2015 r.
- 3-letnie partnerstwo **odnowione trzykrotnie od 2015 r.**
- **Ośmiu partnerów** reprezentujących cztery kraje – pełna reprezentacja trasy – ECF jako sekretariat:
 - NECC: SchweizMobil, Fietsplatform
 - Władze regionalne: Badenia-Wirtembergia, Hessen Agentur, Nadrenia-Palatynat, Nadrenia Północna-Westfalia
 - Regionalne izby turystyczne: Romantischer Rhein, Alsace Destination Tourisme
- **Model finansowy**: standardowa opłata dla wszystkich partnerów i stała kwota za kilometr
- **Roczny budżet** w wysokości 61 000 EUR w 2024 r.
- **Przykłady udanych działań**: tworzenie treści (opracowywanie treści na stronie EuroVelo.com, posty w mediach społecznościowych, artykuły, ulotki), optymalizacja

wyszukiwarek, reklamy Google, opracowanie wskaźników marketingowych (KPI- kluczowe wskaźniki efektywności), udział w międzynarodowych targach turystycznych, stworzenie i opublikowanie podręcznika EuroVelo 15 w czterech językach, letni konkurs fotograficzny na Instagramie, wycinki prasowe – niektóre działania są realizowane wspólnie z innymi partnerstwami lub koordynowane przez Romantischer Rhein

- **Wyniki:**

- EuroVelo 15 jest **najpopularniejszą trasą EuroVelo na stronie EuroVelo.com od ponad 5 lat** (2018, 2019, 2020, 2021, 2023, 2024).
- EuroVelo 15 – Szlak rowerowy Renu był **trzecią najpopularniejszą trasą rowerową długodystansową w Niemczech w 2016 r.**, zgodnie z analizą rynku przeprowadzoną przez niemieckiego krajowego koordynatora EuroVelo ADFC opublikowaną w marcu 2017 r. Zgodnie z tym samym badaniem znalazł się on również po raz pierwszy w pierwszej dziesiątce najpopularniejszych tras rowerowych długodystansowych poza Niemcami, zajmując ósme miejsce.
- Wysoka widoczność i rozpoznawalność EuroVelo 15 jako wysokiej jakości trasy rowerowej – **trasa z certyfikatem EuroVelo**

Partnerstwo EuroVelo 19: trasa rowerowa Meuse Cycle Route, historia sukcesu

- Partnerzy z Francji, Belgii i Holandii współpracowali już nad rozwojem trasy jako trasy transnarodowej, kiedy w 2019 r. do sieci dodano EuroVelo 19 – trasę rowerową wzdłuż Mozy.
- Partnerstwo EuroVelo 19 oficjalnie rozpoczęło się w tym samym czasie i zostało podpisane na trzy lata.
- 3-letnie partnerstwo **zostało przedłużone dwukrotnie od 2019 r.**
- **Trzech partnerów** reprezentujących trzy kraje – pełna reprezentacja trasy – ECF jako sekretariat:
 - NECC: Pro Velo – reprezentujące partnerów belgijskich, Stichting Landelijk Fietsplatform – reprezentujące partnerów holenderskich
 - Regionalne rady turystyczne: Agence Régionale du Tourisme (ART) Grand-Est – reprezentująca partnerów francuskich
- **Model finansowy:** standardowa opłata dla wszystkich partnerów i dodatkowa stała kwota za kilometr
- **Roczny budżet** € 52 000 w 2024 r.
- **Przykłady udanych działań:** tworzenie treści (opracowywanie treści na stronie EuroVelo.com, posty w mediach społecznościowych, artykuły), optymalizacja wyszukiwarek, gromadzenie dodatkowych danych na temat jakości tras, współpraca z Komoot, udział w międzynarodowych targach turystycznych, wycieczka twórców treści – niektóre działania są realizowane wspólnie z innymi partnerstwami
- **Wyniki:**
 - **Od momentu powstania w 2019 r.** EuroVelo 19 znajduje się **w pierwszej piątce najpopularniejszych tras EuroVelo na stronie EuroVelo.com**

Partnerstwo EuroVelo 8: śródziemnomorska trasa rowerowa, przepis na sukces

- Powstała w wyniku [projektu MEDCYCLE współfinansowanego przez UE](#) (program Interreg Mediterranean) w 2020 r.
- 3-letnie partnerstwo **przedłużone jednokrotnie od 2020 r.**

- **Czterech partnerów** reprezentujących cztery kraje – częściowa reprezentacja trasy – ECF jako sekretariat:
 - Turcja – Gmina Metropolitalna Izmir
 - Chorwacja – Chorwacka Narodowa Rada Turystyki (członek Krajowego Centrum Koordynacyjnego EuroVelo)
 - Słowenia – Regionalne Centrum Rozwoju Koper (NECC)
 - Francja – Rada Turystyki Prowansja-Alpy-Lazurowe Wybrzeże (przewodniczący komitetu ds. tras), region Oksytania
- **Model finansowy:** standardowa opłata dla wszystkich partnerów i dodatkowa stała kwota za kilometr
- **Roczny budżet** w wysokości 27 000 EUR w 2024 r.
- **Ambicja:**
 - Rozwój marki „EuroVelo 8 – Trasa Śródziemnomorska” jako zrównoważonego, poza sezonowego kierunku turystyki rowerowej
- **Priorytety:**
 - Promowanie i rozwój marki „EuroVelo 8 – Trasa Śródziemnomorska”
 - Koordynacja trasy i usług wzdłuż EuroVelo 8 w celu lepszej harmonizacji oferty
 - Wykazanie wpływu działań transnarodowych na markę „EuroVelo 8 – Trasa Śródziemnomorska”
- **Przykłady udanych działań:** opracowanie i publikacja podręcznika EuroVelo 8 w języku angielskim, aktualizacja w 2024 r., tworzenie treści (opracowywanie treści na stronie EuroVelo.com, posty w mediach społecznościowych, artykuły), kampanie reklamowe w mediach społecznościowych, optymalizacja wyszukiwarek internetowych, opracowanie wskaźników KPI marketingowych – niektóre działania są realizowane wspólnie z innymi partnerami.
- **Wyniki:**
 - EuroVelo 8 znalazło się w pierwszej piątce najpopularniejszych tras EuroVelo na stronie EuroVelo.com w 2021 r. i od tego czasu pozostaje w pierwszej piątce, awansując na pierwsze miejsce w 2023 r.

4. Propozycja wieloletniego planu działania dla EuroVelo 10

Korzystając z doświadczeń udanych partnerstw tras EuroVelo dla EuroVelo 15 – Szlak rowerowy Renu, EuroVelo 19 – Szlak rowerowy Mozy i EuroVelo 8 – Szlak śródziemnomorski, opracowano propozycję planu działania dla EuroVelo 10. Koncentruje się on głównie na działaniach marketingowych i komunikacyjnych jako najbardziej istotnych działaniach transnarodowych. Śródkresowy przegląd strategii potwierdza analizę tego, co zostało osiągnięte, a co jeszcze pozostaje do zrobienia. Pomaga on w zmianie priorytetów i określeniu zestawu działań.

Poniższa propozycja ma stanowić podstawę do dyskusji w celu utworzenia partnerstwa EuroVelo 10 i może zostać dopracowana i zaktualizowana. Przedstawia ona klasyczny plan działania na jeden

rok, który można powtarzać przez trzy lata. Koszty działań wymagających większego budżetu można wyodrębnić i przenieść z budżetu jednego roku na następny.

Sukces działań jest zazwyczaj monitorowany za pomocą wskaźników KPI, a sekretariat przygotowuje roczne sprawozdanie, które jest przedstawiane pozostałym partnerom pod koniec roku. W ciągu roku można organizować spotkania online w celu dalszej dyskusji na temat działań i wymiany opinii – liczba tych spotkań musi być szczegółowo określona, aby lepiej oszacować koszty zasobów ludzkich związane z ich organizacją.

Sugerowany cel: Zintensyfikowanie promocji EuroVelo 10 oraz powiązanych produktów i ofert przyjaznych dla rowerzystów

Potencjalne działania w ramach trzyletniego partnerstwa EuroVelo 10:

		Szacunkowe potrzeby w zakresie zarządzania (HR i EC*) w skali roku
Priorytet nr 1:	Zwiększenie widoczności EuroVelo 10	
Działanie 1.1:	Opracowanie kluczowych priorytetów marketingowych ukierunkowanych na kluczowe wskaźniki wydajności	2700 EUR
Działanie 1.2:	Stworzenie angażujących treści w celu zwiększenia ruchu na portalu internetowym EuroVelo 10.	3600 EUR
Działanie 1.3:	Tworzenie i promowanie treści dotyczących EuroVelo 10 w mediach społecznościowych w celu zwiększenia świadomości i ruchu na portalu internetowym	3300 EUR
Działanie 1.4:	Poprawa SEO na portalu internetowym EuroVelo 10	€ 4700
Priorytet nr 2:	Wspieranie poprawy jakości ofert na trasie EuroVelo 10	
Działanie 2.1:	Gromadzenie wiedzy i wspieranie partnerów krajowych w celu zwiększenia ciągłości infrastruktury rowerowej i oznakowania	€ 3600
Działanie 2.2:	Zachęcanie do opracowywania większej liczby ofert biznesowych na trasie EuroVelo 10	4700
Priorytet nr 3:	Efektywne zarządzanie partnerstwem EuroVelo 10	
Działanie 3.1:	Koordynacja partnerstwa, organizacja spotkań,	3600 EUR

	sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności	
Działanie 3.2:	Koordinacja administracyjna partnerstwa (przygotowywanie umów, fakturowanie, monitorowanie budżetu)	€ 1800
		RAZEM: € 28 000 rocznie

* HR: zasoby ludzkie; EC: koszty zewnętrzne

Opis działań

Działanie 1.1: Opracowanie kluczowych priorytetów marketingowych i wskaźników wydajności. Praca ta, której koszt w zakresie zasobów ludzkich szacuje się na 6 dni, odzwierciedla ukierunkowane podejście do usprawnienia działań marketingowych i spójności działań oraz wytycza kierunek naszych przyszłych decyzji strategicznych.

Działanie 1.2: Opracowanie artykułów dotyczących różnych tematów (dostępność transportu publicznego, dziesięć najważniejszych atrakcji trasy itp.). Treści można również ulepszyć na stronie internetowej EuroVelo 10.

Działanie 1.3: Kampanie reklamowe w mediach społecznościowych mogą być generowane w oparciu o istniejące treści (filmy promocyjne EuroVelo 10) lub nowe treści (specjalne artykuły promujące EuroVelo 10).

Działanie 1.4: Prace związane z optymalizacją SEO mogą być kontynuowane w dłuższej perspektywie czasowej, przy zastosowaniu odpowiedniej strategii SEO, która będzie wytyczać kierunki tworzenia treści (dokładny koszt zostanie potwierdzony przez konsultantów ds. marketingu).

Inne potencjalne działania związane z priorytetem 1: współpraca z fotografem/kamerzystą/influencerem w celu tworzenia treści poprzez usprawnienie budżetu na trzy lata. W przypadku tego typu ambitnych działań wymagany byłby budżet w wysokości co najmniej € 10 000 na koszty zewnętrzne oraz związane z tym koszty zasobów ludzkich na potrzeby koordynacji.

Działanie 2.1: Szczegółowe plany działania mogłyby zostać opracowane przez inspektorów tras EuroVelo na podstawie raportów z oceny tras sporządzonych dla projektu BBU (na podstawie badań ECS). Pozwoliłyby one na określenie priorytetowych inwestycji w celu rozwiązania najważniejszych problemów. Możliwe byłoby przeprowadzanie corocznej oceny postępów i planowanych inwestycji.

Aby ECF mogło wspierać opracowywanie planów działania i przekazywać informacje zwrotne, konieczne byłyby większe koszty koordynacji.

Innym potencjalnym ambitnym działaniem byłoby przygotowanie wniosku o [certyfikację EuroVelo](#) po zidentyfikowaniu odcinka o długości co najmniej 300 km spełniającego niezbędne kryteria ECS.

Działanie 2.2: Wspieranie promocji nowych programów: zapewnienie większej widoczności na dedykowanej stronie EuroVelo.com lub potencjalnych postach w mediach społecznościowych, w zależności od ostatecznego budżetu.

Inne potencjalne działanie związane z priorytetem 2: oferta promowania określonej liczby ofert rezerwacyjnych na kraj lub partnera w [wyszukiwarce ofert rezerwacyjnych EuroVelo](#).

Inne potencjalne działania związane z priorytetami 1 i 3: ECF może reprezentować partnerstwa EuroVelo 10 podczas ważnych międzynarodowych wydarzeń w celu promowania trasy i wykazania wartości dodanej transnarodowego partnerstwa EuroVelo, zachęcając więcej partnerów do przyłączenia się w celu szerszej reprezentacji trasy. Jest to okazja do wykorzystania udziału ECF i organizacji sesji w celu promowania EuroVelo 10 wśród decydentów i profesjonalistów z branży turystycznej na międzynarodowych targach turystycznych.

Potencjalne kluczowe wskaźniki efektywności

Priorytet 1 – Zwiększenie widoczności EuroVelo 10:

- Wskaźniki KPI dotyczące strony internetowej:
 - Liczba sesji internetowych na stronach internetowych EuroVelo 10
 - Liczba odwiedzających strony internetowe EuroVelo 10
 - Udział ruchu organicznego na stronach internetowych EuroVelo 10
- 0,10 € za kliknięcie w kampaniach w mediach społecznościowych

Priorytet 2 – Wspieranie poprawy jakości ofert na EuroVelo 10:

- Raporty z postępów w ocenie tras śledzące inwestycje i działania – oparte na opracowanych planach działania wynikających z ankiet ECS.
- +10% opracowanych tras
- Więcej ofert z możliwością rezerwacji wzdłuż EuroVelo 10
- Nowe oznaczenia przyjazne dla rowerzystów wymienione na stronie internetowej EuroVelo poświęconej programom usług przyjaznych dla rowerzystów
- Liczba kliknięć na stronie internetowej z certyfikatami usług przyjaznych rowerzystom
- Liczba certyfikowanych usługodawców

Priorytet 3 – Efektywne zarządzanie partnerstwem EuroVelo 10:

- 2 spotkania rocznie z 80% udziałem
- 100% wykorzystania rocznego budżetu
- 1 raport z działalności rocznie

Potencjalni partnerzy EuroVelo 10

Partnerzy projektu Baltic Biking Upgrade są potencjalnymi interesariuszami, którzy mogą dołączyć do przyszłego partnerstwa EuroVelo 10 i pomóc w identyfikacji innych kluczowych partnerów.

Potencjalnymi kluczowymi partnerami są krajowe centra koordynacyjne EuroVelo (jeśli istnieją), ponieważ są one już odpowiedzialne za wdrażanie, koordynację, zapewnienie jakości i komunikację EuroVelo w swoich krajach.

Inne krajowe lub regionalne organy administracji publicznej, które już aktywnie uczestniczą w zarządzaniu EuroVelo 10, mogą być odpowiednimi partnerami: od departamentów ministerstw transportu i turystyki po organizacje zarządzające destynacjami lub krajowe lub regionalne rady turystyczne.

W pierwszej kolejności partnerstwo EuroVelo 10 mogłoby zgromadzić partnerów z obszaru południowego Bałtyku w Szwecji, Danii, Niemczech, Polsce i na Litwie. Idealnie byłoby również znaleźć partnerów na Łotwie, w Estonii i Finlandii. Jednakże jest prawdopodobne, że początkowe partnerstwo EuroVelo 10 będzie obejmowało tylko część krajów i regionów, biorąc pod uwagę, że EuroVelo 10 jest jedną z najdłuższych tras w sieci.

Przyszła platforma interesariuszy EuroVelo 10 służyłaby jako narzędzie do współpracy z rozbudowaną siecią interesariuszy, w tym lokalnymi przedsiębiorstwami, operatorami transportu publicznego, lokalnymi administracjami publicznymi i organizacjami zarządzającymi destynacjami (DMO) wzdłuż trasy rowerowej nad Bałtykiem. Ożywienie tej sieci mogłoby być jednym z działań partnerstwa, zapewniającym jej promocję, a także regularne możliwości dzielenia się wiedzą i nawiązywania kontaktów.

Kolejne kroki

Niniejszy dokument stanowi podstawę do rozmów z potencjalnymi partnerami EuroVelo 10. W ramach projektu Baltic Biking Upgrade planowanych jest kilka wydarzeń, które będą okazją do omówienia preferowanego modelu zarządzania i finansowania przyszłego partnerstwa EuroVelo 10.

Po zidentyfikowaniu i zaangażowaniu potencjalnych partnerów można by zorganizować wstępne spotkanie poświęcone uzgodnieniu wspólnych ambicji i związanych z nimi priorytetów. Budżet zostałby opracowany na podstawie preferowanych działań, a wieloletni plan działania pozostawałby otwarty na sugestie partnerów. W zależności od możliwości finansowych partnerów budżet mógłby zostać odpowiednio dostosowany. Po uzgodnieniu ostatecznych warunków umowy partnerskiej i wieloletniego planu działania – w tym szczegółowych działań i dedykowanego budżetu – partnerzy powinni ustalić jasny harmonogram rozpoczęcia działań.

Biorąc pod uwagę znaczną długość trasy EuroVelo 10 i różnice w rozwoju wzdłuż trasy, początkowe partnerstwo będzie prawdopodobnie obejmowało tylko część krajów i regionów, przez które przebiega trasa. Niemniej jednak jednym z jego priorytetów mogłoby być poszerzenie grona członków poprzez realizację udanych działań i wyraźne wykazanie wartości dodanej wynikającej z udziału w umowie.



Konferencja ekspertów z regionu południowego Bałtyku, zorganizowana we współpracy z koordynatorami polityki turystycznej i transportowej w ramach strategii UE dla regionu południowego Bałtyku, może stanowić cenną okazję do nawiązania kontaktów między siecią zainteresowanych stron i wymiany poglądów na temat oczekiwań dotyczących wspólnego rozwoju strategicznego i długoterminowego zarządzania trasą.

Proces ten zakończyłby się oficjalnym podpisaniem umowy partnerskiej EuroVelo 10 w 2026 r., prawdopodobnie podczas końcowego wydarzenia projektu.



Interreg
South Baltic



Informacje o publikacji

Niniejszy dokument został ukończony w czerwcu 2025 r. w ramach projektu „BALTIC Biking Upgrade”, którego celem jest rozwój EuroVelo 10 – trasy rowerowej nad Morzem Bałtyckim, wspieranie lokalnych MŚP w tworzeniu usług przyjaznych dla rowerzystów oraz organizacja długoterminowego zarządzania EuroVelo 10.

Zastrzeżenie:

Za treść niniejszej publikacji odpowiedzialność ponoszą wyłącznie jej autorzy i w żadnym wypadku nie można jej traktować jako odzwierciedlającej stanowisko Unii Europejskiej, instytucji zarządzającej lub wspólnego sekretariatu programu Interreg South Baltic 2021-2027.

EuroVelo® jest zarejestrowanym znakiem towarowym Europejskiej Federacji Rowerzystów.

Partnerzy projektu BBU:



Projekt:

Omer Malak

Autor:

Alexandra Fournier

Dzięki uprzejmości:

Agathe Daudibon

Pau Ramon Pulido

Jessiki Casagrande

Cassandre de Froidmont

Zdjęcia: Alexandra Fournier

Niniejsza publikacja jest wydawnictwem ECF i jest dostępna na stronie Zasoby serwisu pro.EuroVelo.com.