



Raport z oceny międzynarodowej trasy rowerowej

EuroVelo 10 – Trasa Rowerowa Wokół Bałtyku



Wersja polska – odcinek zachodniopomorski
(Velo Baltica).

Maj 2026

Spis treści

Wprowadzenie	4
Organizacja	5
Przebieg trasy	8
Metodologia.....	10
Ogólne podsumowanie całego przebiegu	12
Opis przebiegu w Województwie Zachodniopomorskim.....	14
1. Tło historyczne	14
2. Organizacja	16
3. Krótkie wyjaśnienie metodologii	16
4. Przegląd etapów dziennych.....	17
5. Infrastruktura	18
5.1. Przegląd istniejącej infrastruktury trasy	18
5.2. Natężenie ruchu.....	19
5.3 Punkty dostępu do trasy	21
5.4 Oznakowanie	24
5.5 Kryteria infrastrukturalne spełnione na poszczególnych odcinkach	24
5.6 Kluczowe braki.....	27
6. Usługi	28
6.1 Istniejące usługi	28
6.2 Kluczowe braki.....	31
7. Marketing / Promocja.....	32
7.1 Istniejące narzędzia promocyjne.....	32
7.2 Kluczowe braki.....	33
8. Organizacja / Finansowanie	34
8.1 Istniejące podmioty odpowiedzialne za rozwój i utrzymanie	34
8.2 Potencjalne podmioty odpowiedzialne za rozwój i utrzymanie	34
8.3 Istniejące źródła finansowania	34
9. Opis warunków trasy według odcinków	35
9.1 Odcinek dzienny 1: ze Świnoujścia do Dziwnówka.....	35
9.2 Odcinek dzienny 2: z Dziwnówka do Kołobrzegu	40

9.3 Odcinek dzienny 3: z Kołobrzegu do Mielna	41
9.4 Odcinek dzienny 4: z Mielna do Darłowa	44
9.5 Odcinek dzienny 5: z Darłowa do Ustki	50
10. Podsumowanie dla Pomorza Zachodniego	52
Wnioski.....	53
Informacje wydawnicze	56

Wprowadzenie

Międzynarodowy raport oceny trasy EuroVelo 10 – Trasy Rowerowej Wokół Bałtyku w obszarze Południowego Bałtyku przedstawia wyniki badań terenowych, które zostały przeprowadzone w pięciu krajach (Dania, Niemcy, Polska, Litwa, Szwecja) w okresie od lipca 2024 r. do czerwca 2025 r. z wykorzystaniem metodologii Europejskiego Standardu Certyfikacji (ECS), w ramach projektu Baltic Biking Upgrade (BBU, Interreg South Baltic programme).

EuroVelo 10 jest częścią sieci EuroVelo – europejskiej sieci długodystansowych tras rowerowych, która przecina i łączy Europę na dystansie ponad 90 000 km. Inicjatywa ta jest zarządzana na poziomie transnarodowym przez Europejską Federację Cyklistów (ECF) we współpracy z Krajowymi Centrami Koordynacyjnymi EuroVelo.

EuroVelo 10 to trasa o charakterze historycznym, należąca do pierwszych dwunastu tras wyznaczonych w momencie oficjalnego uruchomienia projektu EuroVelo w 1997 roku. Ma ona charakter pętli biegnącej wokół Morza Bałtyckiego i obecnie obejmuje ponad 9 000 kilometrów na terenie dziewięciu krajów, w tym Danii, Szwecji, Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy, Polski i Niemiec.

Projekt BBU stanowi kontynuację i rozwinięcie projektu South Baltic Biking! (SBB!), współfinansowanego z Interreg South Baltic programme i realizowanego w latach 2017–2019. Już w latach 2017–2018 przeprowadzono badania ECS w Meklemburgii-Pomorzu Przednim (Niemcy), w województwach zachodniopomorskim i pomorskim (Polska) oraz w Danii.

Celem niniejszego raportu jest przedstawienie przeglądu jakości fragmentu południowobałtyckiego trasy EuroVelo 10 objętego badaniami — obejmującego ponad 2 600 km — oraz identyfikacja jego kluczowych mocnych i słabych stron. Raport ten ma służyć jako podstawa do planowania usprawnień i przyszłych inwestycji, których celem jest podniesienie jakości trasy oraz zwiększenie jej atrakcyjności dla rowerzystów, co przyniesie korzyści lokalnym i regionalnym MŚP oraz całemu rozwojowi regionu.

Raport rozpoczyna się od omówienia organizacji projektu (rozdział 2), następnie precyzuje przebieg ocenianej trasy (rozdział 3) i przedstawia wyjaśnienia metodologiczne (rozdział 4). Kolejne części zawierają podsumowanie kluczowych wyników oceny dla całego badanego odcinka trasy (rozdział 5). Następne rozdziały zostały opracowane przez Inspektorów Tras EuroVelo, którzy prowadzili badania terenowe, i przedstawiają szczegółowe wyniki analiz dla poszczególnych krajów i regionów: Szwecji, Litwy, Polski, Niemiec oraz Danii. **W tym opracowaniu podane zostanie jedynie Województwo Zachodniopomorskie.**

Organizacja

Niniejszy dokument został opracowany w ramach projektu Baltic Biking Upgrade (BBU) i realizowany jest w latach 2023–2026. Projekt ten jest współfinansowany ze środków Interreg South Baltic Programme.

Dokument został przygotowany przy wsparciu oraz z uwzględnieniem opinii partnerów projektu BBU:

- Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Polska (Partner Wiodący)
- Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Polska
- Visit Lolland-Falster, Dania
- Duńska Organizacja Turystyki Rowerowej – Dansk Cykelturisme, Dania
- Stowarzyszenie Regionu Kłajpedy, Litwa
- Region Blekinge, Szwecja
- Szwedzka Organizacja na rzecz Promocji Rowerów – Cykelfrämjandet, Szwecja
- Miasto Barth, Niemcy

Partnerami stowarzyszonymi projektu BBU są:

- Województwo Pomorskie, Polska
- Województwo Zachodniopomorskie, Polska
- Polska Organizacja Turystyczna, Polska
- Warmińsko-Mazurska Regionalna Organizacja Turystyczna, Polska
- VisitDenmark, Dania
- Fińska Federacja Rowerzystów / Fińskie Centrum Turystyki Rowerowej, Finlandia
- Citybike Ltd., Estonia
- Vidzeme Tourism Organisation, Łotwa
- Larsson Bike, Dania
- Jan-Pol, Polska
- JSC Baltic Bike Travel, Litwa

Badania ECS były koordynowane na poziomie międzynarodowym przez ECF we współpracy z partnerami projektu, a niniejszy raport jest rezultatem dwuletniego procesu. ECF opracował metodologię ECS oraz narzędzia wykorzystane do przeprowadzania ocen jakości trasy. Więcej informacji na ten temat można znaleźć na stronie: www.pro.eurovelo.com.

Ponieważ badania ECS mogą być prowadzone wyłącznie przez przeszkolonych i certyfikowanych Inspektorów Tras EuroVelo, ECF w pierwszym kroku zaprosił partnerów projektu do wskazania przedstawicieli odpowiedzialnych za przeprowadzenie badań ECS na trasie EuroVelo 10 w

poszczególnych regionach lub krajach. Osoby posiadające już certyfikat Inspektora Tras EuroVelo zostały zaproszone do udziału w szkoleniu odświeżającym ECS, które odbyło się 7 lutego 2024 roku, natomiast przedstawiciele niezaznajomieni wcześniej z metodologią ECS wzięli udział w pełnym szkoleniu Inspektorów Tras EuroVelo, przeprowadzonym stacjonarnie w Brukseli w dniach 9–10 kwietnia 2024 roku.

Drugim etapem była organizacja badań w pięciu krajach objętych projektem: Szwecji, Litwie, Polsce, Danii oraz Niemczech. Planowanie to odbywało się we współpracy pomiędzy wyznaczonymi Inspektorami Tras EuroVelo, partnerami projektu oraz Krajowymi Centrami Koordynacyjnymi EuroVelo (NECC), tam gdzie one funkcjonują, jak w przypadku Niemiec (ADFC). Pozwoliło to na wskazanie odpowiednich odcinków trasy do oceny, a także potencjalnych dodatkowych aspektów do analizy, we współpracy z właściwymi instytucjami publicznymi, w celu jak najlepszego wykorzystania wyników badań. ECF koordynował prace przygotowawcze, zapewniając uwzględnienie wszystkich aspektów technicznych (dokładność śladów GPX, struktura dziennych odcinków – więcej informacji znajduje się w rozdziale 4: Wyjaśnienie metodologii).

W okresie od lipca 2024 roku do czerwca 2025 roku badania ECS zostały przeprowadzone w pięciu krajach przez 12 Inspektorów Tras EuroVelo:

- **Szwecja:** Sonja Perander, Henk Swarttouw, Hans Stoops; koordynacja: Anna Lindén (Cykelfrämjandet – Szwedzka Organizacja Rowerowa)
- **Litwa:** Paulius Bakutis (Litewska Społeczność Rowerzystów)
- **Dania:** Jesper Pørksen (Dansk Cykelturisme)
- **Polska:**
 - Wanda Nowotarska oraz Wojciech Grela (Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego) – województwo zachodniopomorskie
 - Tomasz Legutko (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego) – województwo pomorskie
- **Niemcy:** John Krogstrup, Marco Berends, Henk Swarttouw; koordynacja: Jesper Pørksen (Dansk Cykelturisme)

Po zakończeniu prac terenowych Inspektorzy Tras EuroVelo przeprowadzili dodatkowe analizy w trybie „desktop research”, aby ocenić pozostałe aspekty, takie jak komunikacja internetowa czy usługi transportu publicznego. Następnie zebrane dane zostały poddane analizie, a Inspektorzy zostali zobowiązani do przygotowania raportów oceny trasy dla badanych odcinków, zgodnie z kryteriami jakości ECS. W przypadku Szwecji prace te były wspierane przez Nicole Carpmann, pełniącą funkcję analityczki danych w organizacji Cykelfrämjandet. W większości przypadków lokalne władze publiczne, w szczególności samorządy regionalne, również wspierały ten proces, dostarczając dodatkowych informacji.

W okresie od maja 2025 roku do grudnia 2025 roku ECF dokonał przeglądu przygotowanych raportów oraz sformułował rekomendacje dotyczące możliwych usprawnień, bazując na swoim doświadczeniu w stosowaniu metodologii ECS. W dniu poniedziałek, 8 grudnia 2025 roku, odbyło się internetowe spotkanie konsultacyjne z Inspektorami Tras EuroVelo ze wszystkich krajów, poświęcone przygotowaniu Zbiorczego Raportu Oceny Trasy EuroVelo 10, do którego wszyscy inspektorzy wnieśli wkład poprzez swoje raporty regionalne i krajowe.

Na podstawie tych raportów częściowych ECF opracował niniejszy transnarodowy raport oceny trasy, integrując wszystkie rozdziały regionalne oraz przygotowując ogólne podsumowanie.

Przebieg trasy

Oceniany przebieg trasy EuroVelo 10 został przedstawiony na poniższej mapie poglądowej. Oficjalne pliki GPX dla całej trasy są dostępne na stronie **EuroVelo.com** i mogą ulegać zmianom w czasie, wraz z dalszymi usprawnieniami przebiegu trasy.

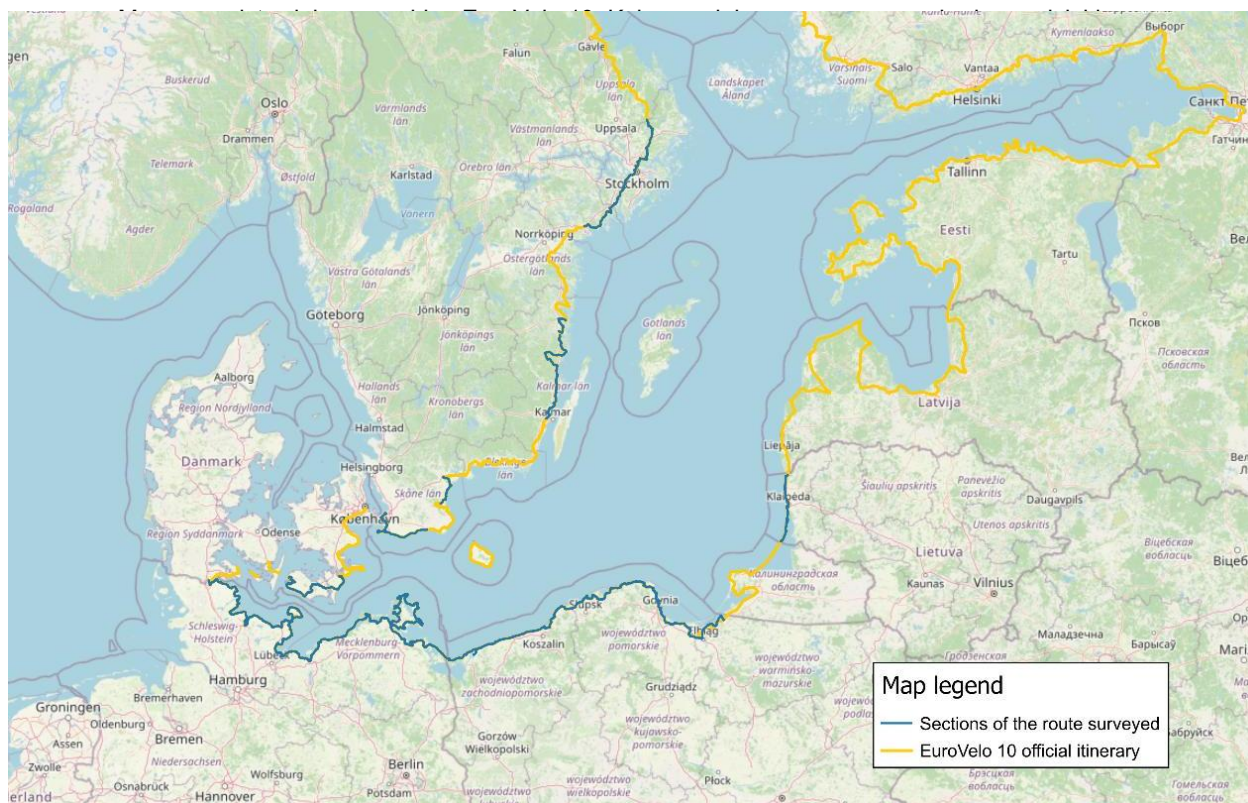
EuroVelo 10 jest trasą okrężną biegnącą wokół Morza Bałtyckiego i obecnie łączy dziewięć krajów. Zgodnie z obszarem wsparcia programu, badania koncentrowały się na krajach i/lub regionach objętych projektem w południowej części Bałtyku, tj.: Danii (region Lolland-Falster), Niemczech, Polsce (województwa zachodniopomorskie i pomorskie), Litwie oraz Szwecji (ze szczególnym uwzględnieniem regionów Skåne i Blekinge w ramach projektu BBU).

Łączny odcinek trasy objęty badaniami przebiega od Uppsali, na północ od Sztokholmu, do Kłajpedy na Litwie. Ze względu na regionalny zakres projektu występują pewne nieciągłości w Danii i Szwecji. Całkowita długość ocenianej trasy wynosi około 2 600 km.

W Danii oceniono alternatywny odcinek trasy (Stubbekøbing – Vordingborg) zamiast oficjalnego przebiegu EuroVelo 10. Decyzja ta była podyktowana faktem, że badania prowadzono poza sezonem, zimą, kiedy standardowe połączenie promowe pomiędzy Stubbekøbing a Bogø nie funkcjonowało.

Przegląd badań ECS w poszczególnych krajach:

Kraj	Etapy dienne	Długość	Inspektorzy EuroVelo	Rozpoczęcie badania	Zakończenie badania
Szwecja	15	680 km	Anna Lindén, Sonja Perander, Hans Stoops, Henk Swarttouw	Lipiec 2024	Listopad 2024
Litwa	2	102 km	Paulius Bakutis	Październik 2024	Październik 2024
Polska	13	585 km	Wanda Nowotarska, Wojciech Grela, Tomasz Legutko	Lipiec 2024	Kwiecień 2025
Niemcy	22	1085 km	Jesper Pørksen, Henk Swarttouw, John Krogstrup, Marco Berends	Kwiecień 2025	Czerwiec 2025
Dania	5	185 km	Jesper Pørksen	Listopad 2024	Grudzień 2024
Łącznie	57	2637 km			



Uwaga: w ramach projektu **Baltic Across Baltic (BAB)** przeprowadzono dodatkowe badania w **Estonii i Finlandii**, które nie zostały uwzględnione w niniejszym raporcie. Wyniki tych badań są dostępne na stronie internetowej projektu BAB dla Finlandii i Estonii.

Partnerzy szwedzcy przygotowali **wspólny raport**, który podsumowuje wyniki badań przeprowadzonych w ramach obu projektów (w przypadku projektu BBU – z koncentracją na regionach Skåne i Blekinge w południowej Szwecji oraz w przypadku projektu BAB – z koncentracją na regionie Sztokholmu). W związku z tym pełne wyniki badań dla Szwecji zostały zawarte w niniejszym raporcie.

Metodologia

Aby zapewnić spójne podejście do oceny jakości trasy, badania zostały przeprowadzone przez przedstawicieli poszczególnych partnerów projektu, którzy pomyślnie ukończyli szkolenie EuroVelo Route Inspectors Training, realizowane w ramach projektu BBU.

Badania ECS były już prowadzone w 2017 roku w ramach projektu **South Baltic Biking! (SBB!)** w Danii, Niemczech i Polsce. Po raz pierwszy przeprowadzono również badania terenowe w południowej części Szwecji oraz na Litwie, a także dokonano oceny całego przebiegu trasy w Niemczech.

Badania zostały zrealizowane z wykorzystaniem metodologii **European Certification Standard (ECS)** oraz narzędzi opracowanych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF). Metodologia ECS w sposób usystematyzowany opisuje różne aspekty jakości trasy, w tym:

- **Infrastrukturę** (ciągłość trasy, elementy składowe trasy, nawierzchnię i szerokość, nachylenia, atrakcyjność, oznakowanie oraz transport publiczny);
- **Usługi** (noclegi, gastronomię oraz usługi dedykowane rowerzystom);
- **Promocję** (materiały internetowe i drukowane, informacje o trasie).

Badania terenowe były w większości przypadków uzupełniane analizą gabinetową (tzw. desktop research – to metoda badawcza polegająca na analizie dostępnych danych, dokumentów i źródeł informacyjnych bez prowadzenia obserwacji w terenie), w celu zebrania lub weryfikacji dodatkowych danych. Kryteria European Certification Standard zostały również zastosowane do oceny wyników badań, w mniej lub bardziej jednolity sposób, w zależności od poszczególnych Inspektorów Tras EuroVelo.

Standard ECS definiuje trzy poziomy kryteriów, odpowiadające potrzebom trzech grup użytkowników:

- **Kryteria podstawowe (essential)** – skierowane do regularnych turystów rowerowych;
- **Kryteria istotne (important)** – skierowane do okazjonalnych turystów rowerowych;
- **Kryteria dodatkowe (additional)** – skierowane do bardziej wymagających użytkowników (np. rodzin z małymi dziećmi, rowerzystów poruszających się tandemami, z przyczepkami rowerowymi, handbike'ami itp.).

Spełnienie określonego zestawu kryteriów ECS umożliwia trasie EuroVelo uzyskanie certyfikacji. Niniejszy raport ma dać pierwsze wyobrażenie o potencjale trasy **EuroVelo 10** do uzyskania statusu certyfikowanej trasy EuroVelo.

W ramach prac terenowych Inspektorzy Tras EuroVelo zbierali dane przy użyciu aplikacji badawczej ECS, opracowanej przez ECF. Podstawową jednostką badania jest **odcinek dzienny**,

reprezentujący fragment trasy o długości od 15 do 90 km, który rowerzysta może pokonać w ciągu jednego dnia, rozpoczynając i kończąc w miejscowościach, na granicach regionalnych lub państwowych bądź w miejscach koncentracji usług. Na każdym odcinku dziennym inspektorzy zatrzymywali się za każdym razem, gdy zmieniały się charakterystyki trasy, tworząc mniejsze odcinki cząstkowe i wprowadzając dane do aplikacji. Dane te były następnie przesyłane do serwera ECF („backend”) i poddawane analizie. Prace terenowe były również dokumentowane za pomocą zdjęć geolokalizowanych.

Po otrzymaniu wszystkich raportów krajowych i regionalnych ECF zorganizował w grudniu 2025 roku internetowe spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami wszystkich krajów, którego celem było omówienie ogólnych uwag do raportów oraz wspólnych potencjalnych obszarów wymagających poprawy. Następnie do ECF przekazano drugie wersje raportów. ECF odpowiadał za końcową konsolidację oraz przegląd niniejszego **Międzynarodowego Raportu Oceny Trasy EuroVelo 10.**

Ogólne podsumowanie całego przebiegu

W ciągu niespełna jednego roku oceniono **2 637 km trasy EuroVelo 10**, co stanowi zakres o ponad **600 km większy** niż badania ECS przeprowadzone w ramach projektu SBB! w 2017 roku. Tak szeroka ocena pozwoliła na znacznie pełniejsze zrozumienie jakości trasy, identyfikację pozostałych potrzeb w zakresie jej poprawy oraz wskazanie priorytetów inwestycyjnych.

W 2017 roku oceny ograniczały się do Danii, Polski oraz niemieckiego regionu Meklemburgii-Pomorza Przedniego. W ramach obecnego projektu badaniami objęto **dwa dodatkowe kraje**, a także **cały niemiecki odcinek trasy**, w tym pętlę na wyspie Rugia. Z kolei w Danii zakres badań obejmował wyłącznie region Lolland-Falster (o około 350 km mniej niż w 2017 roku).

Oceniony odcinek trasy EuroVelo 10 **nie może jeszcze zostać certyfikowany** zgodnie z Europejskim Standardem Certyfikacji ECF, ponieważ na całej swojej długości nie spełnia kryteriów podstawowych. Główne powody to brak oznakowania EuroVelo na części trasy oraz występowanie kilku odcinków o złych warunkach przejazdu lub z dużym bądź bardzo dużym natężeniem ruchu. Zidentyfikowano również pewne przeszkody, w tym istotne problemy z ciągłością trasy oraz kilka niebezpiecznych i bardzo niebezpiecznych skrzyżowań wymagających poprawy bezpieczeństwa.

Istotnym osiągnięciem jest fakt, że **EuroVelo 10 jest obecnie w pełni oznakowana znakami EuroVelo w województwach zachodniopomorskim i pomorskim (Polska) oraz w Danii**. Na Litwie proces ten nadal trwa — część oznakowania została już zamontowana, jednak nie jest ono zgodne z Międzynarodowym Podręcznikiem Oznakowania EuroVelo. W Szwecji i Niemczech oznakowanie EuroVelo nie zostało jeszcze wdrożone, jednak na większości ocenianego przebiegu można podążać za oznakowaniem krajowym.

Wyniki badań są jednak w wielu aspektach bardzo pozytywne. Oceniany odcinek trasy charakteryzuje się **bardzo dobrą ciągłością**, a liczba poważnych przeszkód, które zmuszałyby rowerzystów do prowadzenia roweru, jest niewielka. Jeśli chodzi o rodzaj infrastruktury, **53% trasy przebiega po odcinkach bez ruchu samochodowego**, 27% po drogach o bardzo niskim natężeniu ruchu, a 12% po drogach o niskim natężeniu ruchu. Oznacza to wyraźną poprawę w porównaniu z poprzednimi badaniami, w których udział tras całkowicie wydzielonych lub o bardzo niskim natężeniu ruchu był mniejszy, przy znacznie krótszym ocenianym przebiegu.

Jednocześnie odcinki o dużym natężeniu ruchu stanowią **największe wyzwanie, zwłaszcza na Litwie**.

47% ocenianej trasy przebiega po w pełni wydzielonej infrastrukturze rowerowej (greenways, ciągach pieszo-rowerowych lub drogach rowerowych).

Kolejnym mocnym punktem jest **jakość nawierzchni** — 82% ocenianych odcinków posiada nawierzchnię ocenioną jako bardzo dobrą lub dobrą (w porównaniu do 75% w 2017 roku przy krótszym ocenianym przebiegu). Jest to znacząca poprawa i potwierdza wysoką jakość trasy EuroVelo 10 w obszarze Południowego Bałtyku.

We wschodnich Niemczech istotnym problemem pozostaje występowanie **długich odcinków brukowanych**, co negatywnie wpływa na komfort jazdy. Na wyspie Rugia głównym wyzwaniem infrastrukturalnym okazała się **niewystarczająca szerokość trasy**, wynikająca z zastosowania wąskich betonowych płyt z koleinami.

Ze względu na nadmorski charakter przebiegu, trasa charakteryzuje się **bardzo niewielkimi przewyższeniami**. Jest ona głównie płaska, z różnicami wysokości zazwyczaj wynoszącymi około 50 m, a maksymalna różnica — 150 m — występuje tylko w jednym miejscu na całym ocenianym odcinku.

Główny motyw trasy — Morze Bałtyckie — jest w dużym stopniu zachowany, gdyż większość odcinków prowadzi wzdłuż wybrzeża lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Na trasie znajduje się wiele atrakcji kulturowych i przyrodniczych, w tym muzea oraz obiekty wpisane na listę UNESCO, takie jak **Mierzeja Kurońska, Zamek w Malborku, Słowiński Park Narodowy, stary port w Wismarze, starówka Lubeki, a także miasta Stralsund i Karlskrona**.

Noclegi i gastronomia są łatwo dostępne we wszystkich ocenianych regionach, a oferta obejmuje liczne obiekty oznaczone jako przyjazne rowerzystom, odpowiadające na ich specyficzne potrzeby — zagadnienie to było przedmiotem osobnego raportu. **Niedobór usług oraz transportu publicznego pozostaje jednak wyzwaniem w Szwecji**, choć badane odcinki są w mniejszym stopniu tym dotknięte, ponieważ zlokalizowane są w pobliżu obszarów o większej koncentracji usług.

Opis przebiegu w Województwie Zachodniopomorskim

Niniejszy rozdział regionalny został opracowany przez Wojciecha Grelę z Biura Komunikacji Rowerowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Wydziału Infrastruktury i Transportu, będącego partnerem projektu. Zrecenzowana wersja raportu została sfinalizowana w dniu 30 października 2025 roku.

1. Tło historyczne



Ilustracja autorstwa Beaty Słuszkiewicz do książki Stanisława Pałaczkowskiego „Raj na kółkach” (1959).

Ilustracja, opublikowana pierwotnie w 1959 roku, należy do jednych z najwcześniejszych wizualnych przedstawień nadbałtyckiej trasy rowerowej. Odzwierciedla sposób postrzegania turystyki rowerowej w powojennej Polsce — nie tylko jako formy rekreacji, lecz także jako narzędzia zapoznawania obywateli z tzw. „Ziemiemi Odzyskanymi”. Reprodukacja ilustracji pełni funkcję odniesienia historycznego, ukazując ciągłość tradycji nadbałtyckiej trasy rowerowej.

Trasy EuroVelo 10 oraz EuroVelo 13 w województwie zachodniopomorskim przebiegają tym samym szlakiem. Odcinek EuroVelo 10 w regionie Pomorza był historycznie najpopularniejszą nieformalną trasą krajową wśród polskich turystów rowerowych oraz jedną z pierwszych tras tego typu — od wielu lat funkcjonująca jako wielodniowa, letnia wyprawa rowerowa wzdłuż polskiego

wybrzeża Bałtyku. Można powiedzieć, że jej początki sięgają okresu popularyzacji turystyki jako sposobu odkrywania nowych terytoriów Polski w czasach powojennych (po 1945 roku).

Trasa, wówczas znana jako R-10, została po raz pierwszy oznakowana na drogach publicznych i leśnych na początku lat 2000., przy użyciu krajowych standardów oznakowania. Następnie była stopniowo modernizowana przez samorządy lokalne w kierunku bardziej przyjaznej rowerzystom infrastruktury. Zakrojony na szeroką skalę i bardziej spójny plan modernizacji rozpoczął się w 2017 roku i koncentrował się na najłagodniejszych odcinkach trasy. Był on realizowany w ramach projektu Tras Rowerowych Pomorza Zachodniego, przygotowanego przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Powstały nowe odcinki trasy, łączące już istniejącą infrastrukturę w nadmorskich gminach. Wprowadzono również oznakowanie EuroVelo, a dotychczasowe znaki zostały usunięte. **Przyjęto także nazwę „Velo Baltica”, odnoszącą się do zachodniopomorskiego odcinka trasy EuroVelo 10.**

Projekt nie został jeszcze w pełni zakończony i część odcinków nadal wymaga modernizacji. W ciągu jednego roku od przeprowadzenia badań terenowych do momentu opracowania niniejszego raportu kilka kluczowych fragmentów trasy zostało już zmodernizowanych lub znajduje się w trakcie realizacji. W związku z tym dane z badań oraz odpowiadające im opisy zostały zaktualizowane, aby odzwierciedlać aktualny stan trasy



Oznakowanie Eurovelo 10 i 13 oraz tablica informacyjna z mapą

Pierwsza ocena trasy EuroVelo 10 w Polsce została przeprowadzona w 2017 roku. Jej celem było określenie jakości trasy przed rozpoczęciem procesu modernizacji. Obecna, druga ocena została wykonana po realizacji większości prac modernizacyjnych prowadzonych od 2017 roku. Jej celem

jest oszacowanie szans trasy na uzyskanie certyfikacji EuroVelo oraz identyfikacja najsłabszych odcinków, które zazwyczaj znajdują się w starszych częściach trasy.

2. Organizacja

Badania trasowe ECS, na których opiera się niniejszy raport oceny, zostały przeprowadzone przez pracowników **Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego**, który od 2017 roku rozwija regionalną sieć tras rowerowych. Urząd Marszałkowski koordynuje rozwój tej sieci na wielu poziomach, w tym w zakresie promocji, tworzenia internetowych narzędzi mapowych oraz map drukowanych, a także zapewnia łatwy dostęp do szerokich i aktualnych informacji dotyczących powstającej sieci tras.

Ponieważ trasa **EuroVelo 10** stanowi część tego systemu, Urząd Marszałkowski przejął wiodącą rolę w przeprowadzeniu badań terenowych, których celem było określenie stanu trasy oraz jej charakterystyki, a także analiza dostępnych wzdłuż niej usług. Instytucja ta odpowiadała również za dokładne mapowanie fizycznych cech infrastruktury trasy oraz łatwo dostępnych usług zlokalizowanych w jej korytarzu.

3. Krótkie wyjaśnienie metodologii

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego przeprowadził badania na pięciu odcinkach dziennych trasy, na odcinku od **Świnoujścia do Ustki**. Większość trasy przebiega przez województwo zachodniopomorskie, natomiast piąty odcinek dzienny (Darłowo–Ustka) leży częściowo w województwie zachodniopomorskim i częściowo w województwie pomorskim.

Prace terenowe na wszystkich pięciu odcinkach zostały wykonane przez **Wandę Nowotarską i Wojciecha Grełę** — certyfikowanych Inspektorów Tras EuroVelo, w pełni przeszkolonych przez **Europejską Federację Cyklistów (ECF)**. Badania prowadzono z wykorzystaniem dedykowanej aplikacji **European Certification Standard „Survey App”**.

Badania terenowe przeprowadzono w **sierpniu i wrześniu 2024 roku**, aby uwzględnić specyfikę sezonu wysokiego, w tym warunki pogodowe oraz zwiększone natężenie ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego na trasie. Prace terenowe zostały uzupełnione analizą gabinetową, mającą na celu zebranie dodatkowych danych.

Raport końcowy został zaktualizowany w październiku 2025 roku i zawiera najbardziej aktualne informacje dotyczące realizowanych inwestycji wzdłuż trasy, a **wszystkie przedstawione statystyki odzwierciedlają stan na początek sezonu 2026**.

4. Przegląd etapów dziennych

W okresie od **21 sierpnia do 20 września 2024 roku** przeprowadzono badania na łącznym odcinku 233 km:

Początek	Koniec	Długość	Okres badania
Świnoujście	Dziwnówek	52 km	15, 22 września 2024
Dziwnówek	Kołobrzeg	59 km	21-22 sierpnia 2024
Kołobrzeg	Mielno	35 km	27 sierpnia 2024
Mielno	Darłowo	41 km	26 sierpnia 2024
Darłowo	Ustka	46 km	19 września 2024



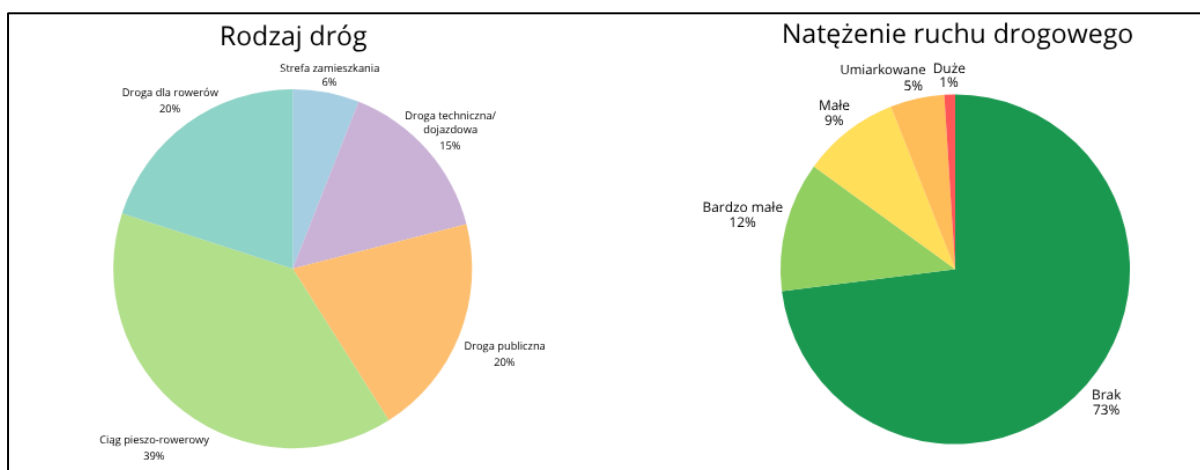
Wybrzeże w Międzyzdrojach

5. Infrastruktura

Trasa **EuroVelo 10 – Trasa Wokół Bałtyku**, nazywana w Polsce **Velo Baltica**, składa się z różnorodnych i często zmieniających się elementów infrastruktury. Wynika to z faktu, że trasa przebiega przez obszar nadmorski, wyjątkowo atrakcyjny dla różnych form turystyki. Niniejszy rozdział przedstawia ogólny przegląd infrastruktury na trasie w województwie zachodniopomorskim.

5.1. Przegląd istniejącej infrastruktury trasy

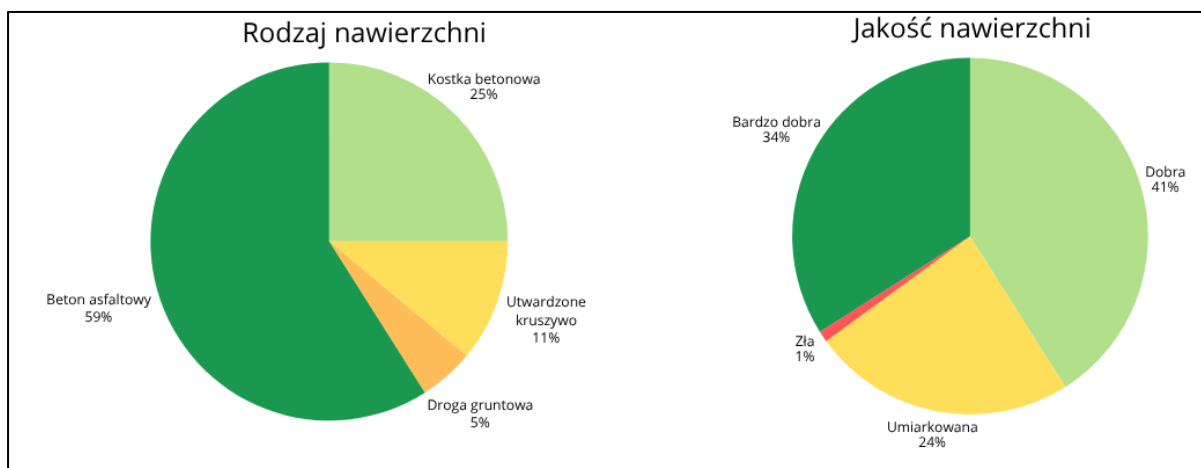
Istniejąca infrastruktura trasy jest niemal w całości pokryta nawierzchnią asfaltową lub wykonana z płyt betonowych. Jej stan jest ogólnie dobry. Trasa obejmuje również odcinki dróg rolnych, po których nie odbywa się ruch samochodowy, a także liczne wydzielone drogi rowerowe. Jedynie **15% trasy przebiega po drogach publicznych**, przy czym bardzo krótkie odcinki (ok. 1%) charakteryzują się dużym natężeniem ruchu.



Większość trasy (łącznie 73%) stanowią odcinki bez ruchu samochodowego, w tym:

- ciągi pieszo-rowerowe (59%),
- drogi techniczne i dojazdowe (20%),
- inne kategorie, takie jak strefy zamieszkania (6%).

Na trasie występują również fragmenty z wyznaczonymi pasami rowerowymi, jednak tego typu infrastruktura drogowa jest w Polsce rzadko spotykana poza dużymi miastami. Wysoki udział odcinków współdzielonych z ruchem pieszym wiąże się niestety z częstymi konfliktami pomiędzy pieszymi a rowerzystami.



Zdecydowana większość trasy posiada **twardą nawierzchnię (84%)**, z czego **59% stanowi asfalt**. Stosunkowo wysoki udział nawierzchni z **kostki betonowej (25%)** wynika z obecności odcinków na promenadach oraz starszej infrastruktury pieszo-rowerowej, która w Polsce w latach 90. i na początku XXI wieku była najczęściej wykonywana właśnie z betonowej kostki brukowej. 5% trasy stanowią odcinki z nawierzchnią gruntową nieutwardzoną, a 1% – odcinki o nawierzchni słabo przejezdnej. Są to fragmenty w największym stopniu wymagające modernizacji, jednocześnie najbardziej wymagające pod względem technicznym i finansowym.

Łącznie **75% trasy jest oceniane jako bardzo dobrze lub dobrze przejezdne**. Jedynie **1% odcinków uznano za słabo przejezdne**, natomiast **24% nawierzchni o umiarkowanej przejezdności** wymaga interwencji, ponieważ świadczy to o starzejącej się infrastrukturze i konieczności poniesienia dodatkowych nakładów inwestycyjnych w najbliższej przyszłości.

5.2. Natężenie ruchu

Odcinki przebiegające przez miejscowości nadmorskie są zazwyczaj zlokalizowane w pobliżu plaż, dlatego w miesiącach letnich głównym problemem bywa **duża liczba pieszych** poruszających się po ciągach o ruchu mieszanym lub w strefach pieszych. Kwestia ta **nie jest bezpośrednio uwzględniana w metodologii i kryteriach ECS**, ponieważ ruch pieszcy nie jest liczony. W związku z tym konflikty pieszo-rowerowe nie stanowią formalnej przeszkody dla uzyskania certyfikacji EuroVelo, mogą jednak być uciążliwe w praktyce. Z tego względu należy dążyć do rozwiązań umożliwiających **lepszą separację ruchu rowerowego i pieszego**, zwłaszcza w okresie letnim, gdy natężenie obu form ruchu znacząco rośnie.

Ruch samochodowy na drogach publicznych również wzrasta w sezonie turystycznym, jednak na szczęście towarzyszą temu **niższe prędkości pojazdów**.

Poniższa analiza porównuje dane z Generalnego Pomiaru Ruchu z danymi zebranymi podczas badań terenowych. Najnowsze dostępne dane pochodzą z lat 2020/2021. W 2025 roku

przeprowadzono nowy pomiar, jednak jego wyniki zostaną opublikowane dopiero w drugim kwartale 2026 roku.

Wyniki wskazują na zbliżone poziomy natężenia ruchu, co potwierdza trafność ocen dotyczących ruchu drogowego rejestrowanego w dniach prowadzenia audytu. Zaobserwowane różnice są najprawdopodobniej związane z trwającą modernizacją sieci drogowej w regionie. Natężenie ruchu jest wyższe niż średnie roczne z lat 2020/2021, co jest zgodne z ogólnym, rokrocznym wzrostem ruchu drogowego w Polsce.

Letni ruch w województwie zachodniopomorskim jest o 23% wyższy od średniej rocznej, co plasuje ten region **na drugim miejscu wśród wszystkich regionów Polski**. Wynika to z sezonowego natężenia ruchu związanego z turystyką nad polskim wybrzeżem.

Numer drogi	Odcinek	Średnia dzienna liczba pojazdów	Średnia dzienna liczba pojazdów w okresie letnim	Średnia dzienna liczba pojazdów podczas audytu ECS (2024)
102	Węzeł Międzyzdroje - Międzywodzie	3525	4364	3333
102	Międzywodzie - Dziwnówek	5560	6883	3333
102	Dziwnówek - Pobierowo	4389	5434	7666
102	Pobierowo - Łędzin	6439	7971	18750
203	Iwęcino - Darłowo	3944	4883	5000-7500
203	Granica woj. - Ustka	1206	1493	6250-7500

5.3 Punkty dostępu do trasy



Powyższa mapa przedstawia główne stacje InterCity oraz przystanki kolei regionalnej w północnej części regionu. Głównym węzłem komunikacyjnym jest Berlin. Stamtąd, korzystając z regionalnych pociągów DB, łatwo dotrzeć do Anklam (połączenie regionalne Berlin–Stralsund).

Po zakończeniu trwającej modernizacji linii kolejowej Berlin–Szczecin dostępne będzie bezpośrednie połączenie regionalne o dużej częstotliwości kursowania i dużej liczbie miejsc na rowery. Jednak modernizacja tej linii napotyka poważne trudności i opóźnienia, a termin jej zakończenia był już kilkakrotnie przesuwany. Obecnie (połowa 2025 r.), ze względu na trwające prace po stronie niemieckiej, występują utrudnienia, a pociągi na odcinku Szczecin Główny – Angermünde są zastępowane autobusami. W autobusach tych można przewozić jedynie małe lub składane rowery (jeśli w ogóle). Alternatywą jest dłuższe połączenie kolejowe z przesiadką w Pasewalk. Jako inne rozwiązanie dostępne są bezpośrednie połączenia autobusowe z lotniska w Berlinie lub z centrum miasta, obsługiwane przez FlixBus, w których również można przewozić rowery.

Najbardziej aktualny szacowany termin zakończenia prac po stronie niemieckiej to koniec 2027 roku. Po stronie polskiej sytuacja jest bardziej niepewna, ponieważ PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) utraciły możliwość pozyskania kluczowego dofinansowania unijnego o wartości ponad 1,4 mld zł. Brak tych środków stawia pod znakiem zapytania modernizację krótkiego odcinka od granicy niemieckiej do Szczecina i oznacza, że po zakończeniu inwestycji po stronie niemieckiej

prace po stronie polskiej mogą być jeszcze na wczesnym etapie. Przy zapewnieniu niezbędnego finansowania modernizacja całej trasy mogłaby zakończyć się do końca 2029 roku.

Dobre połączenia ze Szwecji i Danii zapewniają przeprawy promowe do Świnoujścia.

W ramach regionalnej sieci kolejowej większość etapów trasy jest dostępna w obrębie korytarza przebiegu. Inne regionalne szlaki rowerowe mogą również stanowić uzupełniające połączenie z EuroVelo 10, ponieważ są oznakowane i mają odpowiednią jakość.

W województwie zachodniopomorskim łatwo przewozić rower w pociągach regionalnych – zazwyczaj dostępnych jest od 6 do 16 miejsc na rowery. Infrastruktura na głównych stacjach została zmodernizowana (wysokie perony, windy). Mniejsze przystanki mogą nadal posiadać niskie perony, co bywa utrudnieniem, nawet w przypadku pociągów niskopodłogowych.

W pociągach InterCity zwykle dostępnych jest około 6 miejsc na rowery. W sezonie letnim bardzo trudno jest zarezerwować miejsce dla roweru ze względu na duże zainteresowanie turystów rowerowych w Polsce.



Zmodernizowana infrastruktura stacyjna w połączeniu z nowymi pociągami regionalnymi oferującymi miejsce dla 16 rowerów.

W sezonie letnim nadal problemem pozostaje bardzo duży popyt oraz stosunkowo niska lub średnia częstotliwość połączeń (maksymalnie 1 pociąg na godzinę w ruchu regionalnym oraz do 2 pociągów dziennie w ruchu InterCity).



Podsumowując, wymagany poziom dostępności jest spełniony: lokalne połączenia kolejowe dostępne są średnio co 20 km, a najdłuższy odcinek bez dostępu wynosi 50 km. Spełnione są również wymagania dotyczące liczby połączeń dziennie oraz liczby miejsc na rowery w pociągach.



Fragment trasy w Międzyzdrojach

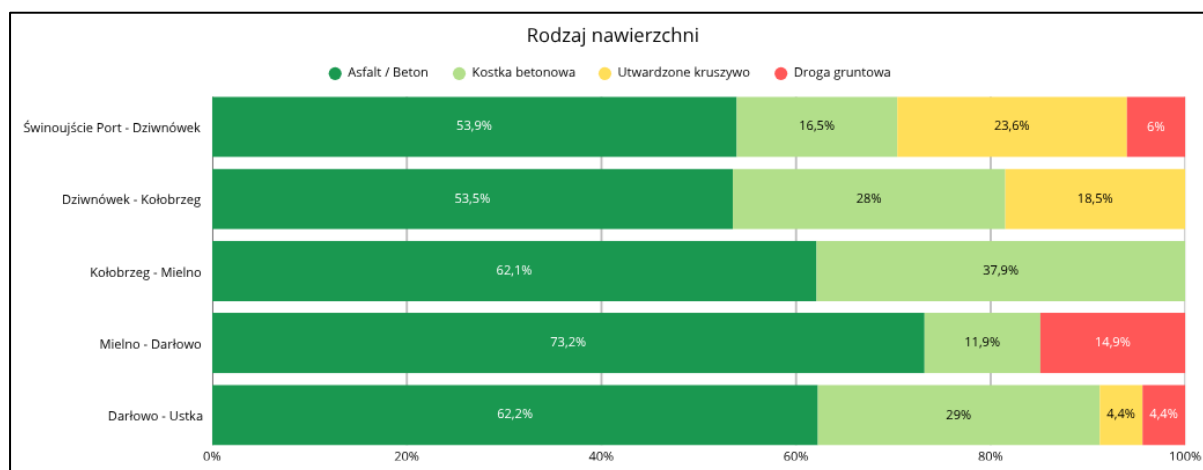
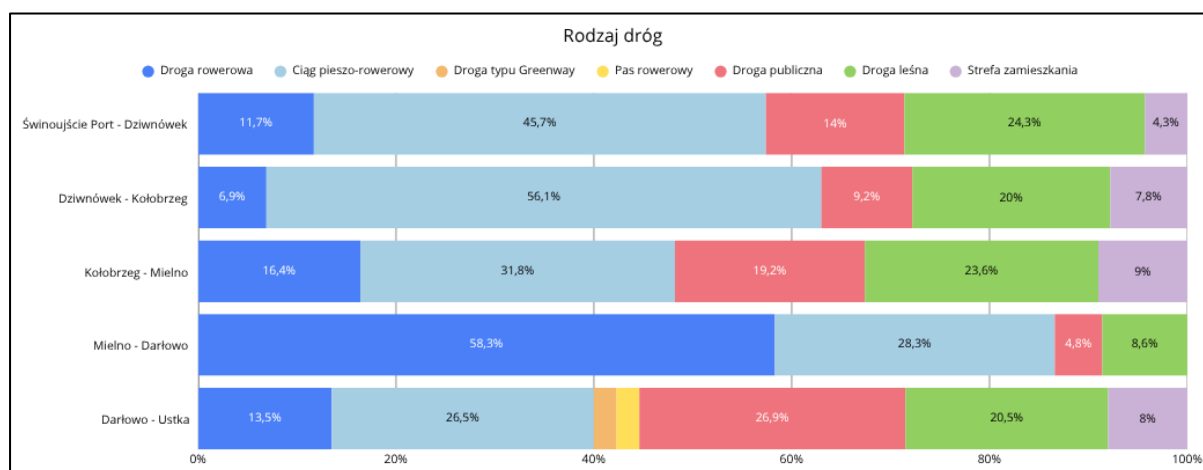
5.4 Oznakowanie

100% trasy jest oznakowane zgodnie z krajowymi standardami, w tym z wykorzystaniem tablic informacyjnych dla tras EuroVelo 10 i 13. Oznakowanie znajduje się na każdym skrzyżowaniu, a także co najmniej co 1 km na odcinkach bez skrzyżowań.

Jednak duże zróżnicowanie elementów trasy powoduje pewne problemy z oznakowaniem. Zidentyfikowano kilka problematycznych miejsc, w których rowerzyści mogą łatwo zgubić przebieg trasy, szczególnie tam, gdzie zmienia ona kierunek i odchodzi od głównej drogi.

5.5 Kryteria infrastrukturalne spełnione na poszczególnych odcinkach

Poniższe tabele przedstawiają porównanie infrastruktury dla pięciu dziennych etapów trasy.



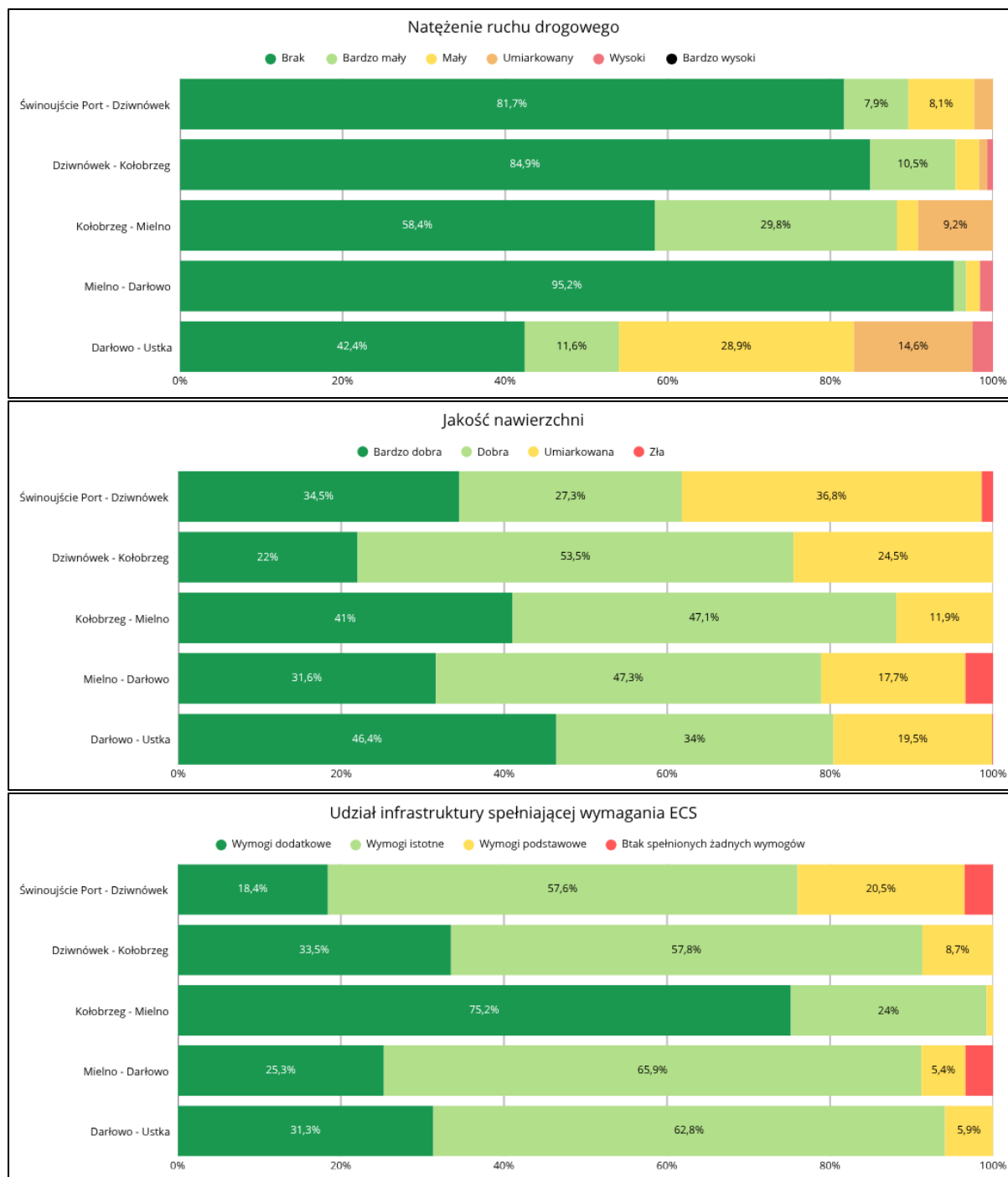


Tabela powyżej pokazuje udział odcinków EuroVelo 10 na Pomorzu Zachodnim (Velo Baltica), które spełniają lub nie spełniają kryteriów podstawowych, istotnych oraz dodatkowych zgodnie z Europejskim Standardem Certyfikacji.

Cztery z pięciu dziennych odcinków spełniają kryteria istotne na ponad 90% swojej długości. Odcinek Dziwnówek–Świnoujście spełnia te kryteria na poziomie 75%. Niektóre fragmenty

między Świnoujściem a Międzyzdrojami nadal oczekują na modernizację. Również przebieg trasy przez Woliński Park Narodowy znajduje się na etapie dokumentacji ze względu na długotrwałe procedury środowiskowe.

Czerwone fragmenty na wykresach oznaczają odcinki, które nie spełniają żadnych kryteriów – nawet podstawowych. Pokazują one miejsca, które nie osiągają minimalnych wymagań certyfikacji EuroVelo (100% trasy powinno spełniać kryteria podstawowe, a 70% – kryteria istotne). W analizowanym przypadku dwa dzienne odcinki zawierają krótkie fragmenty niespełniające kryteriów podstawowych z powodu złej nawierzchni. Wszystkie te odcinki są ujęte w planach modernizacyjnych, często jako część kompleksowych przebudów dróg realizowanych przez lokalne zarządy. Zakłada się, że zostaną one poprawione w ciągu 2–3 lat.

Wszystkie dzienne etapy prezentują zbliżony poziom infrastruktury, typów nawierzchni, ich jakości oraz kategorii ruchu. Występują jednak pojedyncze fragmenty (łącznie kilka procent długości odcinków), które wymagają poprawy. Nadal istnieje przestrzeń do podniesienia jakości nawierzchni z poziomu umiarkowanego do dobrego lub bardzo dobrego. Modernizacje są realizowane każdego roku przez lokalne samorządy, ponieważ region ten dynamicznie rozwija się turystycznie, a zapotrzebowanie na wysokiej jakości.

Jak zostanie opisane w rozdziale 6, na trasie nie występują braki w zakresie usług, a standard dodatkowy jest spełniony. Na dwóch etapach standard nawierzchni spada do poziomu podstawowego. Występuje również ponad 1% odcinków o bardzo słabej przejeźdźności, które nie spełniają żadnych kryteriów, jednak są one ujęte w planach modernizacyjnych.

Odcinki 2 (Kołobrzeg – Dziwnówek) i 3 (Mielno – Kołobrzeg) spełniają wymagania certyfikacji EuroVelo, ponieważ na całej swojej długości osiągają poziom podstawowy, a na co najmniej 70% długości poziom istotny. Pozostałe odcinki nie spełniają kryteriów podstawowych jedynie na niewielkiej części trasy, co wynika ze złej jakości nawierzchni, uniemożliwiając obecnie uzyskanie certyfikacji.¹

Aby to jednoznacznie potwierdzić, konieczna byłaby dalsza analiza oraz uzupełnienie danych w ramach formalnego procesu aplikacyjnego certyfikacji, jednak wstępna analiza przedstawiona w niniejszym raporcie pozwala zachować optymizm.

¹ W drugiej połowie 2026 r., w momencie oddania do użytku kładki nad Jeziorem Kopań, wymagania certyfikacji będzie spełniać również odcinek 5 (Darłowo-Ustka).

5.6 Kluczowe braki

- Istnieją dwa istotne odcinki, które nie zostały jeszcze zmodernizowane: fragment Świnoujście–Międzyzdroje oraz odcinek przebiegający przez Woliński Park Narodowy. Oba znajdują się w obrębie pierwszego etapu dziennego.
- Odcinki o niskiej jakości nawierzchni lub o dużym natężeniu ruchu są krótkie i mają charakter lokalny. Trasa charakteryzuje się ciągłością oznakowania, choć w niektórych miejscach można je jeszcze poprawić.
- Można wskazać pewne „wąskie gardła”, często wynikające z uwarunkowań geograficznych. Dotyczy to zwłaszcza miejsc, gdzie trasa przebiega przez miasta portowe, takie jak Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg czy Darłowo – w rejonie ujść rzek mosty są często zatłoczone różnymi użytkownikami ruchu. Jednocześnie są to bardzo atrakcyjne lokalizacje, w których warto rozważyć budowę osobnych mostów pieszo-rowerowych, zapewniających komfortowe przekroczenie rzeki oraz atrakcyjne punkty widokowe.
- W wielu miejscach ruch pieszy i rowerowy odbywa się wspólnie, co w sezonie wysokim prowadzi do konfliktów między użytkownikami.
- Projekt modernizacji EuroVelo 10 na Pomorzu Zachodnim nie jest jeszcze zakończony.

6. Usługi

6.1 Istniejące usługi

W sezonie letnim wzdłuż trasy występuje duże zagęszczenie usług, choć większość z nich wymaga wcześniejszej rezerwacji. Sytuacja poza sezonem z roku na rok się poprawia — sezon turystyczny się wydłuża, zimy są coraz łagodniejsze, a oferta usług całorocznych rośnie.

Noclegi



Miejsca Przyjazne Rowerzystom (zielone ikony) oraz pozostałe noclegi (źródło: openstreetmap.com, Województwo Zachodniopomorskie)

Polskie wybrzeże charakteryzuje się jednym z największych zagęszczeń bazy noclegowej i gastronomicznej w kraju. W każdej miejscowości nadmorskiej znajduje się wiele obiektów o różnym standardzie — od luksusowych hoteli po budżetowe pola namiotowe.

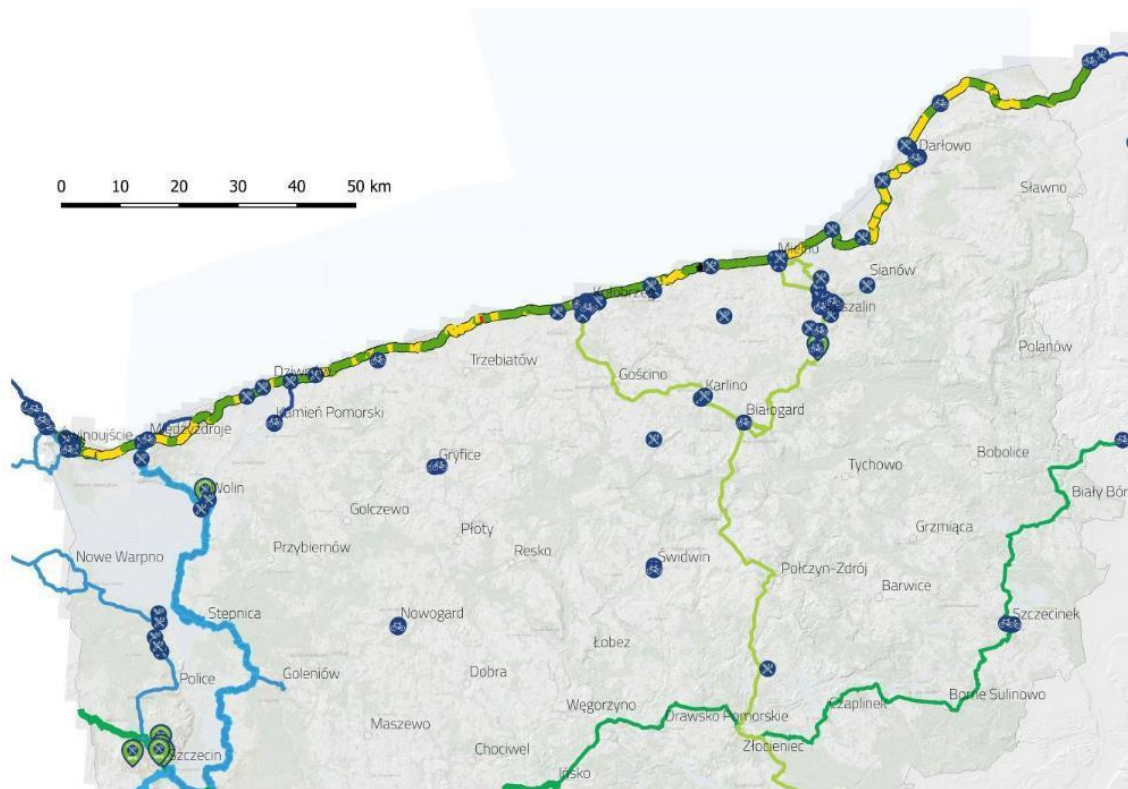
Zatrzymanie się na jedną noc w hotelach wysokiej klasy lub na kempingach nie stanowi problemu nawet w szczycie sezonu. Trudniej natomiast znaleźć nocleg na jedną dobę w średnim standardzie, ponieważ wiele małych pensjonatów i kwater prywatnych nie oferuje takich rezerwacji.

Aby rozwiązać ten problem, Urząd Marszałkowski stworzył program „**Miejsca Przyjazne Rowerzystom**”. Na każdym etapie dziennym znajduje się kilka takich obiektów, oferujących nocleg na jedną noc, informacje dla turystów oraz podstawowe narzędzia naprawcze.

Gastronomia

Na trasie znajduje się duża liczba punktów gastronomicznych — od fast foodów po droższe restauracje. Wiele z nich posiada ogródki zewnętrzne, dzięki czemu rowerzyści mogą mieć swój sprzęt na oku. Część lokali należy również do programu „Miejsca Przyjazne Rowerzystom”.

Serwis rowerowy



Serwisy rowerowe i samoobsługowe stacje napraw (źródło: openstreetmap.com)

W większych miejscowościach dostępne są sklepy i punkty serwisowe dla rowerów. Na trasie znajdują się także samoobsługowe stacje naprawcze, a w sezonie letnim działa nawet mobilny serwis rowerowy.

Na każdym odcinku znajduje się co najmniej jeden warsztat rowerowy — co oznacza, że kryterium istotne jest spełnione.

Wypożyczalnie rowerów

Ponieważ większość polskich turystów rowerowych korzysta z własnych rowerów, zapotrzebowanie na wypożyczalnię dla dłuższych podróży jest ograniczone.

Istnieją jednak firmy oferujące wynajem rowerów w Świnoujściu i Kołobrzegu, umożliwiające przejechanie części trasy między tymi miastami. Pozostałe wypożyczalnie obsługują głównie

wycieczki lokalne. Wiele hoteli i pensjonatów oferuje również podstawowe rowery do użytku na miejscu.

Miejsca odpoczynku

Na trasie znajduje się wiele miejsc odpoczynku — co najmniej co 15 km. W ostatnich latach powstały nowe obiekty dedykowane rowerzystom, obejmujące:

- wiaty,
- ładowarki USB zasilane energią słoneczną,
- samoobsługowe stacje naprawcze.

W miejscowościach często przy plaży lub w strefach rekreacyjnych dostępne są fontanny z wodą pitną. W Polsce wodę z kranu można również uzyskać w większości sklepów typu convenience — zwykle na życzenie.



Fot. 1 Miejsce odpoczynku w Mielnie z solarną ładowarką USB i samoobsługową stacją napraw. Fot. 2 Ciche miejsce odpoczynku w Bukowie Morskim z dostępem do rzeki (współdzielone z turystami na kajakach)



Fot. 1 Typowy przystanek z wiatą między Sarbinowem i Mielnem na 14 południku. Fot. 2 Miejsce odpoczynku na zaadaptowanym historycznym bunkrze

6.2 Kluczowe braki

Problem noclegów na jedną dobę został omówiony w części dotyczącej zakwaterowania. Istotnym wyzwaniem jest również duża sezonowość dostępności usług. W okresie od późnej jesieni (koniec października) do połowy kwietnia działa jedynie niewielka liczba punktów usługowych i obiektów noclegowych.

Turyści rowerowi planujący podróż zimą muszą odpowiednio wcześniej zaplanować noclegi oraz dokładnie przygotować się do wyjazdu. Nagrodą za podróż poza sezonem jest jednak brak letnich tłumów oraz większy kontakt z nadmorską przyrodą.

Od czasu poprawy jakości trasy oraz wprowadzenia spójnego oznakowania obserwuje się stały wzrost liczby turystów rowerowych wczesną wiosną i późną jesienią (na podstawie danych z automatycznych liczników ruchu rowerowego). Wraz ze wzrostem liczby turystów coraz więcej usługodawców wydłuża okres swojej działalności.

Ogólnie jakość usług ulega poprawie, co coraz częściej prowadzi do ich całorocznego funkcjonowania. Zjawisko to jest także związane z obserwowanym wzrostem średnich temperatur w ciągu roku oraz łagodniejszymi zimami.

Wraz z poprawą jakości trasy rośnie również liczba bardziej zaawansowanych rowerzystów, którzy decydują się na podróżowanie w trudniejszych warunkach.

7. Marketing / Promocja

7.1 Istniejące narzędzia promocyjne

Informacja wzdłuż trasy



Centra informacji turystycznej zaznaczone literami "i"



Duże i małe tablice informacyjne, które pojawiają się na trasie

W większych miejscowościach nadmorskich, na wszystkich dziennych odcinkach trasy, działają punkty informacji turystycznej. Oferują one ulotki oraz mapy z informacjami o przebiegu trasy.

Część z nich funkcjonuje przez cały rok, jednak większość jest czynna tylko w sezonie turystycznym. Kryterium istotne dotyczące informacji wzdłuż trasy jest spełnione.

Informacje online dostępne są na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego poświęconej regionalnej sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego: www.rowery.wzp.pl. Strona zawiera mapę z aktualnymi danymi o stanie trasy, miejscami przyjaznymi rowerzystom, atrakcjami turystycznymi oraz wydarzeniami regionalnymi. Udostępniane są również ślady GPX.



Dostępna jest także aplikacja mobilna „Pomorze Zachodnie” na systemy Android i iOS, zintegrowana z systemem strony internetowej. Użytkownicy mogą za jej pomocą zgłaszać uwagi i ostrzeżenia dotyczące utrudnień na trasie.

Aktualne dane dotyczące trasy i infrastruktury są na bieżąco monitorowane i wprowadzane do bazy OpenStreetMap, która jest następnie wykorzystywana przez wszystkie aplikacje korzystające z tego źródła.

Trasa posiada również podstawową obecność w serwisie Komoot, ponieważ bardziej rozbudowany, profesjonalny profil wymaga większych nakładów finansowych.

Kryterium dodatkowe w zakresie informacji online jest spełnione.

7.2 Kluczowe braki

Na trasie znajduje się wystarczająca liczba punktów informacji turystycznej oraz niewielkich tablic informacyjnych. Większe tablice informacyjne powinny jednak zostać zlokalizowane przy miejscach odpoczynku wzdłuż trasy.

Obecnie dostępne są jedynie proste ulotki, natomiast brakuje bardziej szczegółowych przewodników zawierających informacje o atrakcjach znajdujących się wzdłuż trasy.

8. Organizacja / Finansowanie

8.1 Istniejące podmioty odpowiedzialne za rozwój i utrzymanie

Kluczowe instytucje związane z trasą to:

- Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
- Gminy odpowiedzialne za oznakowanie oraz utrzymanie infrastruktury rowerowej (na odcinkach realizowanych we współpracy z Urzędem Marszałkowskim)
- Zarządcy dróg odpowiedzialni za utrzymanie dróg publicznych

8.2 Potencjalne podmioty odpowiedzialne za rozwój i utrzymanie

Na większości odcinków za utrzymanie infrastruktury odpowiadają gminy. Odcinki zlokalizowane na drogach publicznych znajdują się w kompetencjach właściwych zarządców dróg.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego pełni rolę koordynacyjną, dbając o prawidłowe oznakowanie oraz utrzymanie wysokiej jakości i ciągłości trasy. Co roku przeprowadzana jest kontrola całej trasy, a wyniki audytu przekazywane są do lokalnych jednostek odpowiedzialnych za jej utrzymanie. Użytkownicy mogą również zgłaszać uwagi i ostrzeżenia dotyczące utrudnień na trasie za pomocą aplikacji.

Urząd Marszałkowski odgrywa także wiodącą rolę w planowaniu dalszego rozwoju najbardziej problematycznych odcinków Velo Baltica.

8.3 Istniejące źródła finansowania

Na realizację trasy wydano: **68 409 371 zł (ok. 16 mln euro) od 2016 roku.**

W kolejnych latach planowane są inwestycje w wysokości: **29 298 992 zł (ok. 6,9 mln euro).**

Inwestycje były finansowane głównie z regionalnych programów operacyjnych Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), a w mniejszym stopniu z Programu Współpracy Transgranicznej Interreg V-A Meklemburgia–Pomorze Przednie / Brandenburgia / Polska.

9. Opis warunków trasy według odcinków

9.1 Odcinek dzienny 1: ze Świnoujścia do Dziwnówka

Ten odcinek dzienny o długości 52 km został zinwentaryzowany w dniach 15 i 20 września 2024 r. przez Wandę Nowotarską. Odcinek rozpoczyna się na granicy z Niemcami. Najważniejsze atrakcje tej części trasy związane są z historycznie istotnym portem w Świnoujściu. Wschodnia część etapu przebiega przez park narodowy. Występuje kilka „wąskich gardeł” wynikających z uwarunkowań geograficznych (wyspy Uznam i Wolin) oraz obecności parku narodowego, co utrudnia wyznaczenie optymalnego przebiegu trasy.

9.1.1 Infrastruktura trasy

57,4% tego odcinka stanowi trasa bez ruchu samochodowego.

70% długości posiada nawierzchnię asfaltową lub betonową.

Około 6% stanowią odcinki gruntowe, a łącznie niemal 30% to nawierzchnie nieutwardzone, co wynika z nieukończonego jeszcze stanu tego fragmentu trasy.

Sytuacja ta powinna ulec znaczącej poprawie po zakończeniu planowanych inwestycji.

9.1.2 Połączenia transportem publicznym

Punktami dostępu do trasy są Świnoujście i Międzyzdroje, gdzie zatrzymują się pociągi dalekobieżne z większości dużych miast w Polsce (wiele połączeń dziennie).

Końcowym punktem linii kolejowej jest także Kamień Pomorski (atrakcyjne historyczne miasto), do którego kursują pociągi regionalne. Następnie możliwe jest krótkie połączenie trasą rowerową do Dziwnówka (w najbliższym czasie planowane jest oznakowanie jako oficjalnego łącznika z dworca kolejowego).

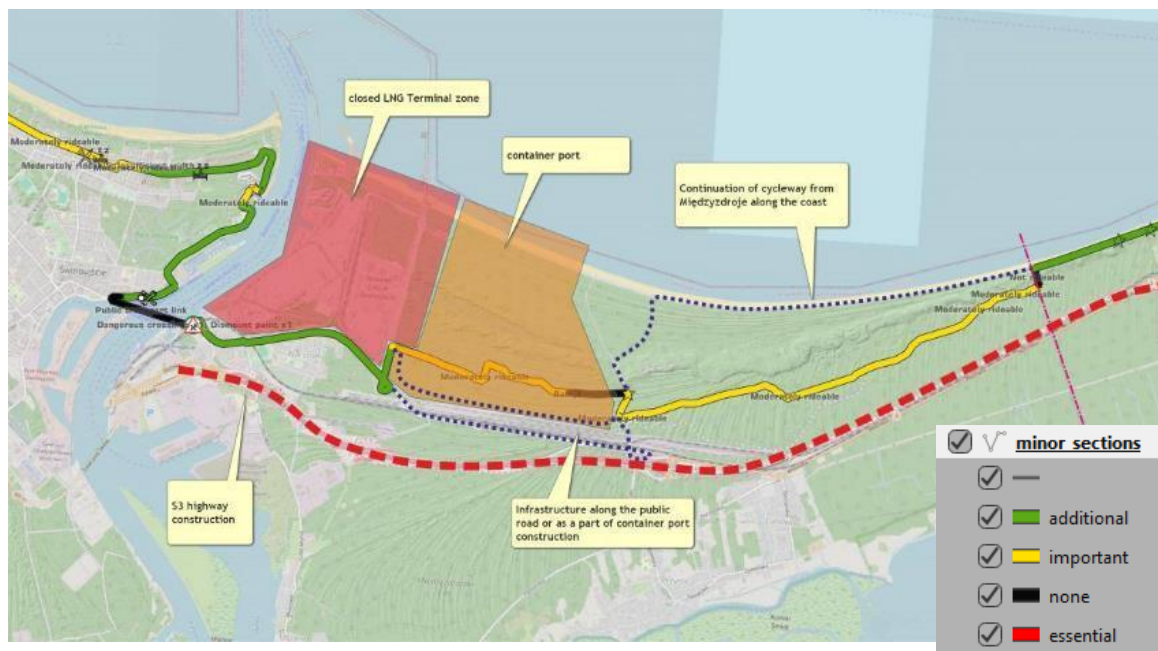
Świnoujście stanowi również dogodny punkt startowy dla turystów z Danii i Szwecji, dzięki połączeniom promowym do Karlskrony i Ystad (kilka razy dziennie).

W sezonie letnim funkcjonuje także lokalne turystyczne połączenie promowe ze Świnoujścia do Szczecina. Podróż trwa dłużej niż pociągiem, ale prowadzi przez atrakcyjne krajobrazy i może stanowić element wycieczki.

9.1.3 Kluczowe problemy

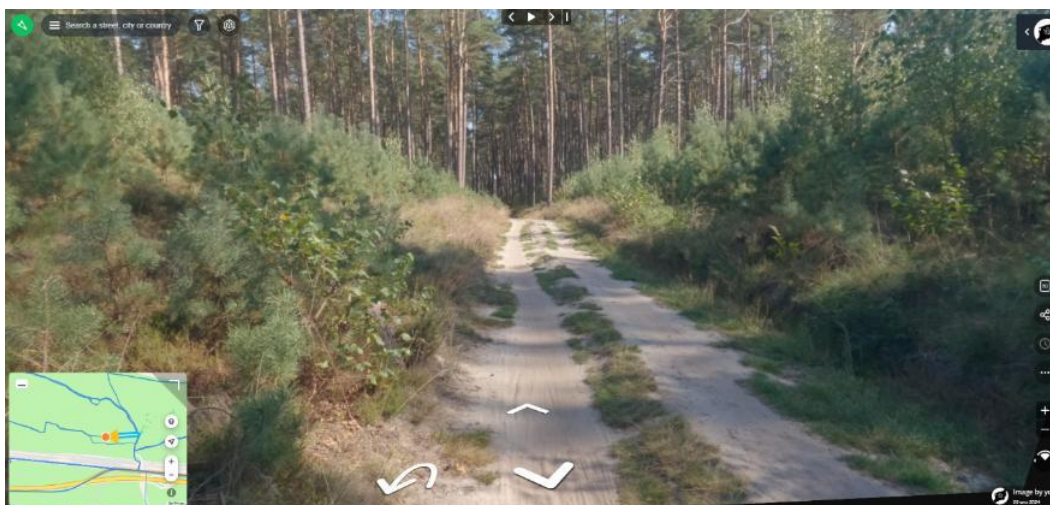
Ze względu na bliskość jednego z największych portów morskich w Polsce, w tym obszarze nakładają się liczne inwestycje i plany rozwojowe: budowa drogi ekspresowej S3 oraz budowa portu kontenerowego.

Utworzenie strefy ograniczonego dostępu wokół terminala LNG ograniczyło dostęp do części atrakcji turystycznych w obszarze portu w Świnoujściu oraz wymusiło zmianę przebiegu tras EuroVelo 10 i 13 w 2023 roku.



Budowa drogi ekspresowej S3 zmieni układ transportowy w regionie i ograniczy natężenie ruchu na drogach lokalnych. Istnieją również niezależne plany rozwoju infrastruktury rowerowej w Świnoujściu, a także w ramach projektu budowy portu kontenerowego. Kolejnym przedsięwzięciem na etapie planowania jest przedłużenie atrakcyjnej trasy rowerowej wzdłuż wybrzeża od Międzyzdrojów tak daleko, jak będzie to możliwe, bez kolizji z innymi inwestycjami.

Na dzisiaj (połowa 2025 r.) trasa jest oznakowana i systematycznie utrzymywana. Każdego roku prowadzone są prace mające na celu poprawę najgorszych odcinków nawierzchni. Odcinek jest przejezdny standardowym rowerem trekkingowym.



<https://www.mapillary.com/app/?pKey=1532614284803070>
Worst detour section between Świnoujście and Międzyzdroje indicated as "badly rideable"



Oznakowanie objazdu dla tymczasowego odcinka między Świnoujściem a Międzyzdrojami.
Warto również zwrócić uwagę na stary znak R-10 widoczny poniżej.

Międzyzdroje – przez Woliński Park Narodowy

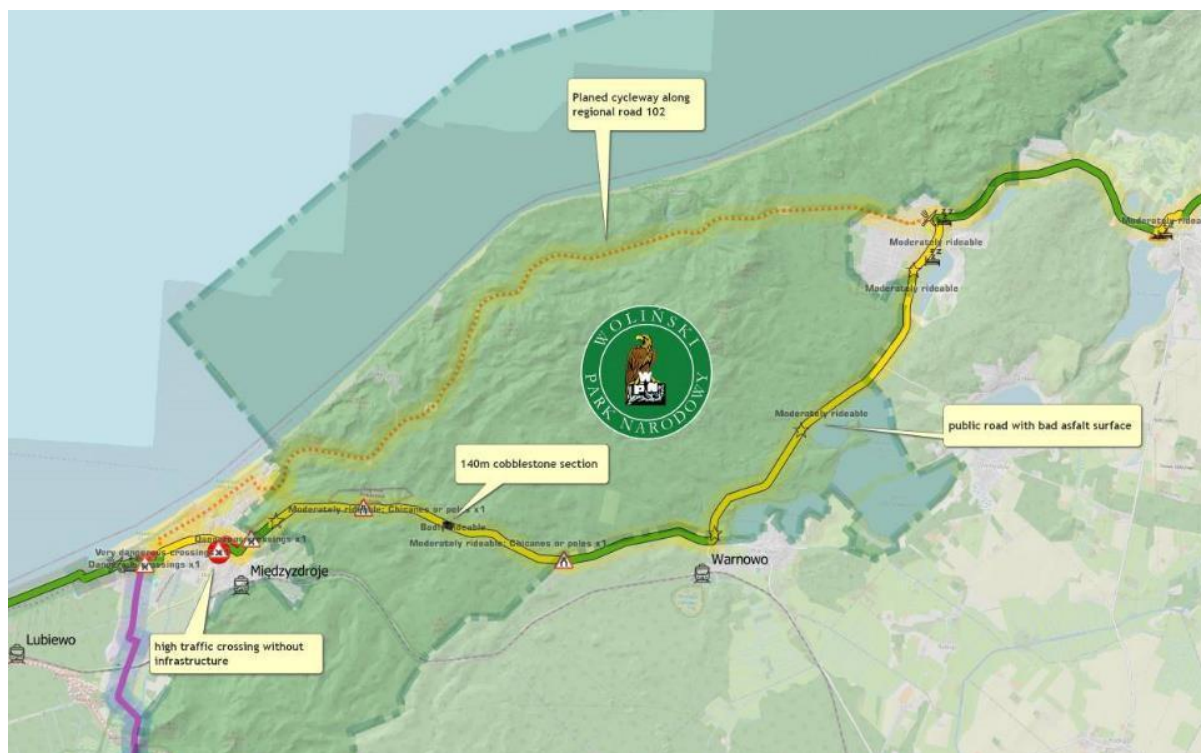
Drugi trudny odcinek pierwszego etapu dziennego. Ten 12-kilometrowy fragment trasy oczekuje na realizację nowej inwestycji, która utknęła na etapie dokumentacji ze względu na uwarunkowania środowiskowe. Nowy przebieg trasy planowany jest wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 102, po asfaltowej drodze rowerowej wysokiej jakości. Obecnie rowerzyści korzystają z leśnej drogi szutrowej.

Oba warianty mają swoje zalety, jednak ze względu na niemożność budowy wysokiej jakości utwardzonej drogi rowerowej w środku parku narodowego zdecydowano się na budowę nowej infrastruktury wzdłuż drogi wojewódzkiej. Na obu wariantach występują podjazdy – jedne z największych na całej analizowanej trasie – dlatego wysoka jakość nawierzchni oraz niezależność od warunków pogodowych mają tu szczególne znaczenie.

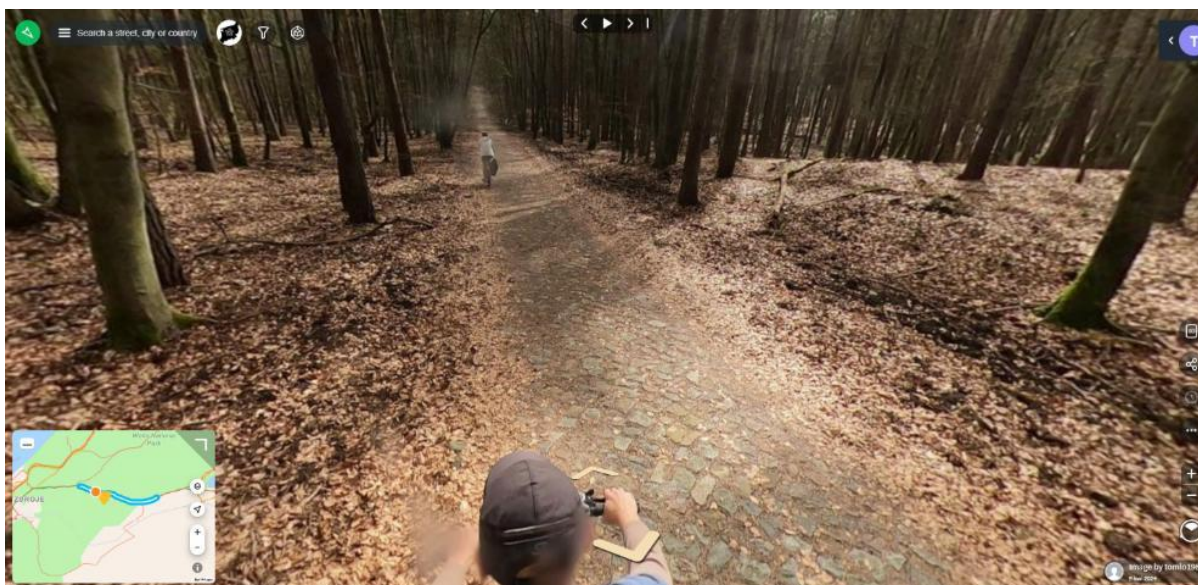
Nowy przebieg trasy pozwoli ominąć niektóre problematyczne skrzyżowania o dużym natężeniu ruchu w Międzyzdrojach oraz zapewni bezpieczny dostęp turystyczny do atrakcji wzdłuż wybrzeża. Obecny przebieg pozostanie jako alternatywa szutrowa, bardziej niezależna od ruchu samochodowego.

Na dzień dzisiejszy odcinek jest przejezdny standardowym rowerem turystycznym. Prowadzone są prace poprawiające nawierzchnię przez służby leśne i parkowe. Najgorszy fragment w pobliżu Wolińskiego Parku Narodowego został utwardzony w 2025 roku.

W ostateczności istnieje możliwość ominięcia całego odcinka dzięki połączeniom kolejowym ze Świnoujścia do Warnowa.



Mapa sytuacyjna etapu



<https://www.mapillary.com/app/?pKey=1880436365740760>

Krótki fragment brukowany w Wolińskim Parku Narodowym oznaczony jako słabo przejezdny

9.2 Odcinek dzienny 2: z Dziwnówka do Kołobrzegu

Drugi odcinek dzienny ma długość 59 km, rozpoczyna się w Dziwnówku i kończy w Kołobrzegu. Trasa przebiega przez szereg nadmorskich miejscowości turystycznych, a także przez tereny powojaskowe, które obecnie stanowią przyjemną odskocznnię od zatłoczonych i głośnych kurortów. Na tym odcinku znajduje się wiele atrakcyjnych miejsc, często prezentowanych w materiałach promocyjnych trasy, takich jak latarnia morska w Niechorzu, ruiny kościoła w Trzęsaczu czy przejazd Nadmorską Koleją Wąskotorową. Odcinek został zinwentaryzowany w dniach 21–22 sierpnia 2024 r. przez Wandę Nowotarską.

9.2.1 Infrastruktura trasy

Większość etapu przebiega wzdłuż dróg publicznych, po wydzielonej infrastrukturze rowerowej (63%), a 20% trasy prowadzi drogami technicznymi (głównie drogami leśnymi). Jeden dłuższy odcinek szutrowych dróg leśnych powoduje wysoki udział nawierzchni żwirowych (19%).

Odcinek ten można ominąć przez Trzebiatów, korzystając z dróg asfaltowych, jednak wydłuży to trasę o około 10 km.

9.2.2 Połączenia transportem publicznym

Dostęp do odcinka koleją jest ograniczony do punktów początkowych i końcowych: Kamienia Pomorskiego (z krótkim dojazdem rowerowym) oraz Kołobrzegu.

Punkty pośrednie można osiągnąć z Trzebiatowa przez Mrzeżyno (w przyszłości w ramach trasy regionalnej nr 806).

Funkcjonuje także turystyczna kolej wąskotorowa z Gryfic (ok. 30 km od trasy), kursująca raz dziennie.

9.2.3 Kluczowe problemy

Choć 10-kilometrowy odcinek leśny między Pogorzelicą a Mrzeżynem jest wolny od ruchu samochodowego i atrakcyjny krajobrazowo, jego pogarszająca się nawierzchnia szutrowa sprawia, że jest bardziej wymagający i wymaga stałej poprawy. Ostatnie prace modernizacyjne przeprowadzono w 2024 roku.

Na tym etapie, szczególnie w obszarach zurbanizowanych, turyści mogą doświadczać konfliktów z ruchem pieszym.

9.3 Odcinek dzienny 3: z Kołobrzegu do Mielna

Odcinek dzienny 3 ma długość 35 km, rozpoczyna się w Kołobrzegu i kończy w Mielnie. Etap ten przebiega naprzemiennie przez gęsto zabudowane miejscowości oraz ścieżki rowerowe prowadzące przez nadmorskie lasy. Jedno z najbardziej atrakcyjnych miejsc znajduje się tuż za Kołobrzegiem — trasa biegnie pomiędzy plażą a słonymi bagnami, oferując liczne miejsca idealne do obserwacji ptaków. Odcinek został zinwentaryzowany 27 sierpnia 2024 r. przez Wojciecha Grełę.

9.3.1 Infrastruktura trasy

Odcinki przebiegające przez nadmorskie miejscowości prowadzą drogami publicznymi (ze względu na brak miejsca na wydzieloną infrastrukturę oraz brak takiej potrzeby). Są to zazwyczaj ulice osiedlowe, gdzie koncentruje się ruch turystyczny w sezonie letnim. Tłumaczy to stosunkowo wysoki, 23-procentowy udział dróg publicznych.

Poza miejscowościami trasa prowadzi wysokiej jakości drogą techniczną wzdłuż wybrzeża, przez lasy sosnowe. Na całej długości etapu dostęp do plaży jest regularny.

9.3.2 Połączenia transportem publicznym

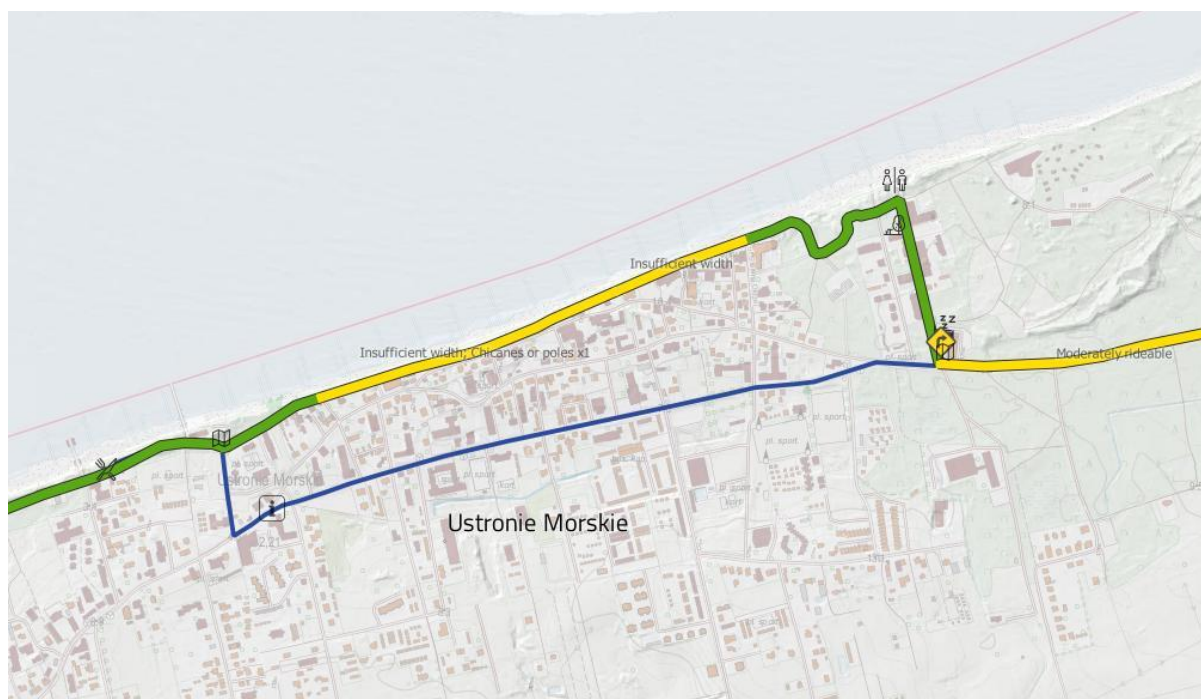
Głównymi punktami dostępu do tego etapu są Kołobrzeg oraz Koszalin (połączenia InterCity, następnie około 15 km dojazdu rowerem trasą regionalną).

W sezonie letnim funkcjonuje lokalne połączenie kolejowe do Mielna. Etap można również rozpocząć na przystankach linii kolejowej Koszalin–Kołobrzeg, które są zlokalizowane równolegle do wybrzeża w odległości 3–5 km od trasy.

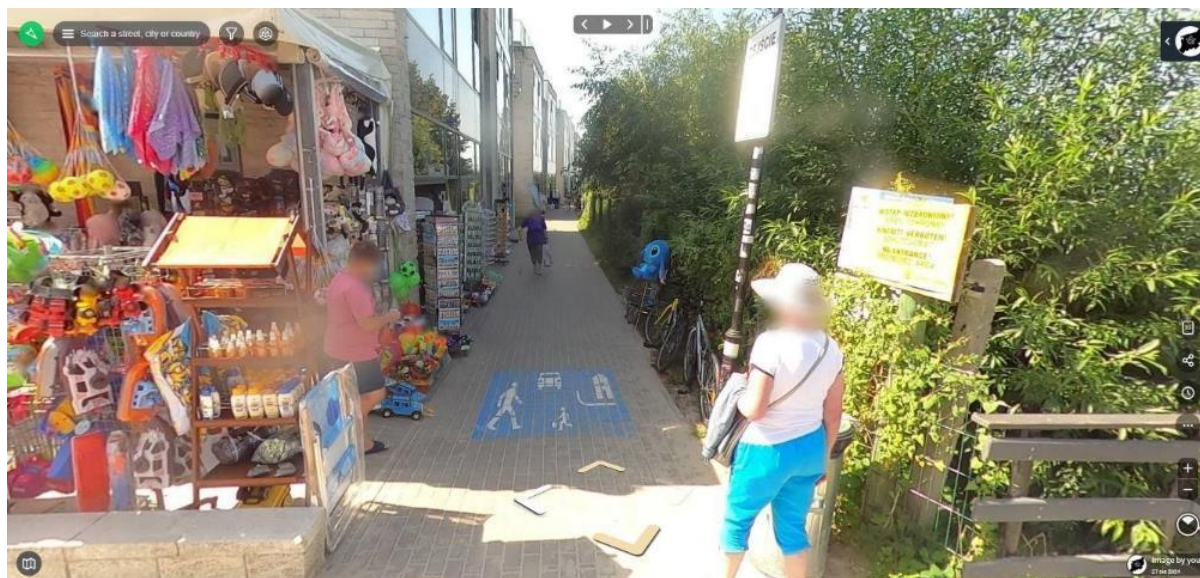
Dodatkową atrakcją jest możliwość przeprawy promowej przez jezioro Jamno, która umożliwia dotarcie z Koszalina do Mielna.

9.3.3 Kluczowe problemy

Pomimo dużej szerokości nadmorskiej drogi technicznej prowadzącej przez lasy, wysoka liczba pieszych może znacząco utrudniać jazdę rowerem. Droga ta jest intensywnie wykorzystywana jako dojście do plaży dla turystów zakwaterowanych w głębi lądu, a ruch pieszcy w sezonie letnim jest bardzo duży.



Wąskie gardło w Ustroniu Morskim. Istnieje alternatywny, oznakowany odcinek prowadzący drogą publiczną przez miejscowość (linia niebieska) oraz duża tablica informacyjna zachęcająca do korzystania z niego w sezonie letnim. W przyszłości planuje się ograniczenie ruchu samochodowego oraz wyznaczenie nowej, atrakcyjnej i bezpiecznej trasy przez Ustronie Morskie, opracowanej przez lokalną gminę.



Wąski oznakowany odcinek w strefie zamieszkania w Ustroniu Morskim

<https://www.mapillary.com/app/?pKey=428432133583298>



Tablica Informacyjna wskazująca wąskie gardło w Ustroniu Morskim

9.4 Odcinek dzienny 4: z Mielna do Darłowa

Odcinek dzienny 4 ma długość 41 km, rozpoczyna się w Mielnie i kończy w Darłowie. Pierwsza część etapu prowadzi przez mierzeję między Morzem Bałtyckim a jeziorem Jamno, przez wydłużony obszar zabudowy mieszkaniowej. Trasa wzdłuż jeziora została wybrana jako sposób na uniknięcie dużego natężenia ruchu na głównej (i jedynej) drodze komunikacyjnej przez Mielno. Oferuje ona piękne widoki na jezioro oraz miasto Koszalin po drugiej stronie (ok. 10 km w linii prostej), a także liczne spokojne miejsca rekreacyjne, małe przystanie i pomosty.

Po minięciu niewielkiej turystycznej miejscowości Łazy trasa skręca na południe, bardziej w głąb lądu, aby ominąć jezioro Bukowo. Na tym odcinku można doświadczyć wiejskiego krajobrazu w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeża. Warto odwiedzić również interesujący zabytkowy kościół w miejscowości Iwęcino (<https://iwiecino.pl/>).

Dalsza część etapu prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 203 do Darłowa, po wydzielonej drodze rowerowej. Na trasie znajdują się ciekawe miejsca, szczególnie dla miłośników EuroVelo 13 – m.in. lokalizacja, gdzie w czasie II wojny światowej rozwijano i testowano największe niemieckie działo kolejowe „Dora”.

Odcinek został zinwentaryzowany 26 sierpnia 2024 r. przez Wojciecha Grełę.

9.4.1 Infrastruktura trasy

Wydzielona infrastruktura rowerowa stanowi prawie 87% długości tego etapu.

Okolo 15% nawierzchni stanowią odcinki żwirowe – głównie w rejonie Mielna, gdzie planowana jest modernizacja i zastąpienie nawierzchni asfaltem.

9.4.2 Połączenia transportem publicznym

Mielno i Darłowo są dostępne transportem kolejowym w sezonie letnim (połączenia regionalne).

Darłowo można również osiągnąć ze Sławna, które jest najbliższą stacją obsługującą pociągi InterCity (ok. 25 km drogami lokalnymi). Planowane jest połączenie Sławna z trasą EuroVelo 10 poprzez budowę nowej drogi rowerowej wykorzystującej dawną linię kolejową jako część nowej trasy regionalnej.

9.4.3 Kluczowe problemy

Niestety, na stosunkowo długim odcinku (ok. 1,4 km) w Mielnie nawierzchnia wymaga modernizacji.



Odcinek o długości 5 km wzdłuż jeziora Jamno jest bardzo malowniczy i stanowi alternatywę pozwalającą ominąć zatłoczoną turystyczną miejscowość Mielno, gdzie występuje duże natężenie ruchu samochodowego i pieszego. Niestety jakość nawierzchni wymaga poprawy. Najgorszy fragment ma długość 1,4 km, jednak planowana jest kompleksowa modernizacja całego, 5-kilometrowego odcinka. Dokumentacja jest w trakcie opracowywania. W maju 2025 roku gmina Mielno przeprowadziła tymczasowe prace poprawiające stan nawierzchni na najgorszym z odcinków.



Droga o słabej nawierzchni nad Jeziorem Jamno

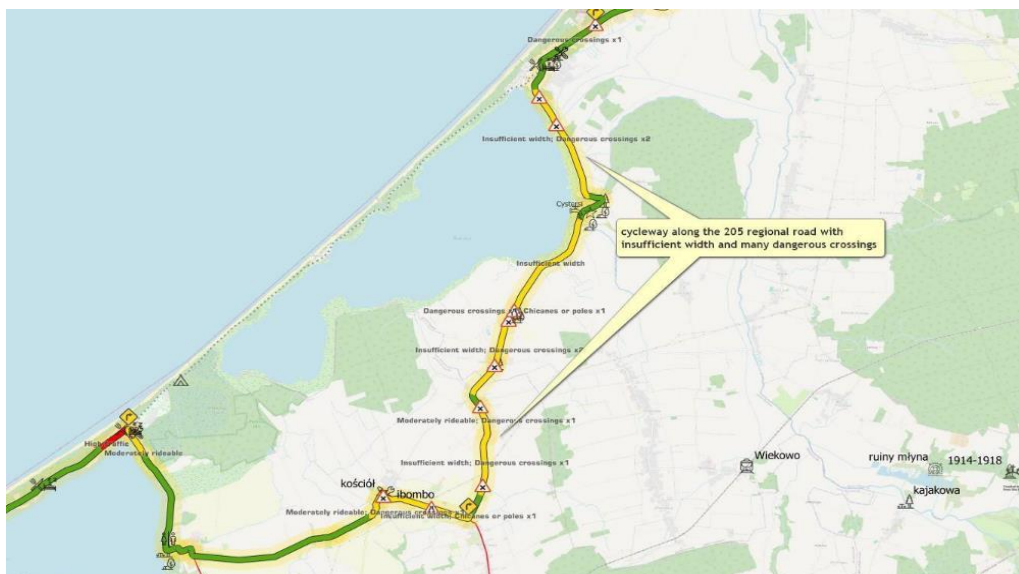
<https://www.mapillary.com/app/?pKey=453813634317709>



Prace wykonane w maju 2025 r. przez gminę Mielno w celu poprawy jakości najgorszego odcinka.
Trwa proces przygotowania dokumentacji dla nowej nawierzchni asfaltowej.



Nieintuicyjna infrastruktura w centrum Mielna powoduje konflikty z ruchem pieszym. Istnieje ryzyko kolizji z pieszymi oraz brak możliwości jednoznacznego oznakowania przebiegu trasy.



Droga rowerowa wzdłuż DW203 (odcinek Mielno-Darłowo)

Zmodernizowana około 2015 roku droga wojewódzka nr 203 między Iwęcinem a Dąbkami posiada drogę rowerową. Niestety przyjęte parametry okazały się niewystarczające. Już po zaledwie 10 latach ten 12-kilometrowy odcinek powinien zostać przebudowany i dostosowany do potrzeb ruchu rowerowego oraz standardów tras międzynarodowych.

Występuje na nim wiele niebezpiecznych skrzyżowań (droga rowerowa zmienia stronę jezdni poza obszarem zabudowanym). Pierwotna szerokość wynosząca 1,5 m, ze względu na niewystarczające utrzymanie, obecnie wynosi około 1,1 m. Ten 20-kilometrowy odcinek powinien zostać poszerzony, a w niektórych miejscach także przeprojektowany w celu ograniczenia liczby punktów kolizyjnych. Obejmuje to również przebudowę mostów. Niestety, nie ma planów realizacji tak rozległej przebudowy na tej stosunkowo niedawno zmodernizowanej drodze wojewódzkiej.



Wąskie fragmenty pomiędzy Iwęcinem i Darłowem na DW203

9.5 Odcinek dzienny 5: z Darłowa do Ustki

Odcinek dzienny 5 ma długość 46 km, rozpoczyna się w Darłowie i kończy w Ustce. Trasa na tym etapie przebiega przez zróżnicowane krajobrazy. Początkowo prowadzi wąską mierzeją pomiędzy morzem a jeziorem, oferując bardzo atrakcyjne widoki. Następnie, za Jarosławcem, skręca na południe, aby ominąć niedostępne jeszcze tereny powojkowe, jednocześnie prowadząc przez bardziej pagórkowate tereny w głębi lądu. W połowie etapu trasa przekracza granicę z województwem pomorskim i dalej, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 203, po drodze rowerowej dociera do Ustki. Odcinek został zinwentaryzowany 19 września 2024 r. przez Wojciecha Grełę.

9.5.1 Infrastruktura trasy

Na tym etapie występuje najwyższy udział dróg publicznych – 29%. Są to jednak lokalne drogi o niewielkim natężeniu ruchu.

Około 4,4% nawierzchni stanowią odcinki szutrowe – głównie drogi dojazdowe do pól i farm wiatrowych. W najbliższym czasie planowana jest ich modernizacja i budowa asfaltowej drogi rowerowej.

9.5.2 Połączenia transportem publicznym

Ustka jest dostępna pociągami InterCity, natomiast Darłowo obsługiwane jest przez połączenia regionalne ze Sławna.

9.5.3 Kluczowe problemy

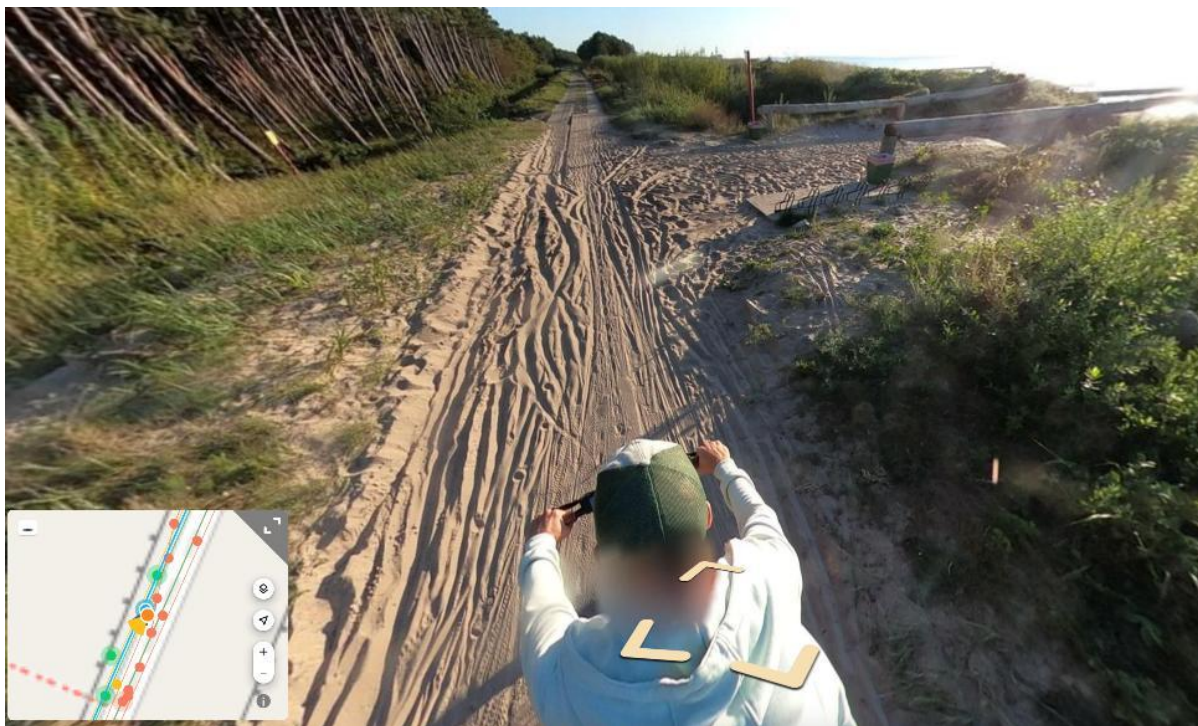
Na wąskiej mierzei między Darłowem a Wiciem znajduje się bardzo krótki odcinek, gdzie kanał wodny łączy jezioro z morzem. Przekraczany jest on niewielkim mostem. Ze względu na silne wiatry przejście to bywa zasypywane luźnym piaskiem z plaży, co stanowi utrudnienie dla turystów rowerowych podróżujących na dłuższych dystansach. W najbliższym czasie planowana jest budowa nowego mostu o większych parametrach (budowa rozpoczęła się w październiku 2025 r).²

Długi, 5,3-kilometrowy odcinek technicznej drogi na wale, oferującej znakomite widoki na morze i jezioro, wykonany jest z płyt betonowych, które zapewniają jedynie umiarkowany komfort jazdy – szczególnie w zestawieniu z nowymi fragmentami o nawierzchni asfaltowej. Poprawa nawierzchni tego odcinka powinna zostać uwzględniona w przyszłych planach inwestycyjnych.

Odcinki prowadzące po drogach publicznych w przyszłości będą wymagały przeniesienia na wydzielone drogi rowerowe ze względu na rosnące natężenie ruchu.

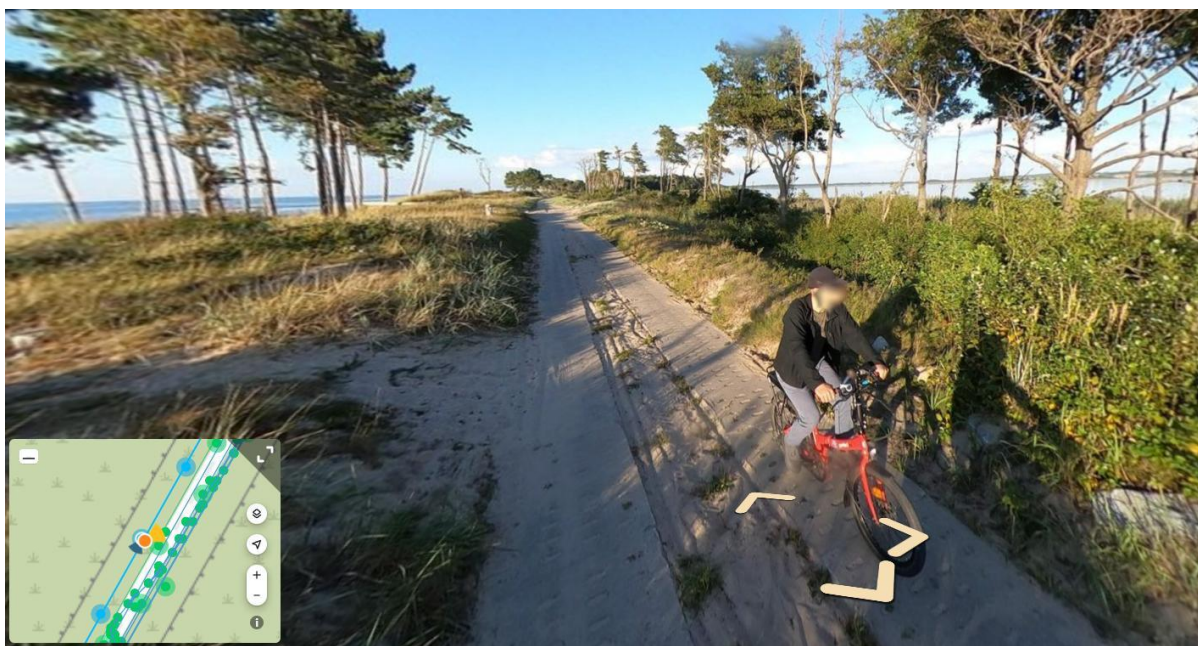
² Kładka została ukończona w lipcu 2026 r. Odbiór inwestycji odbędzie się w drugiej połowie 2026 r.

Fragment trasy w województwie pomorskim wzdłuż drogi nr 203, mimo dobrej jakości infrastruktury, mógłby zostać poprowadzony bardziej atrakcyjnym turystycznie przebiegiem. Wzdłuż tej drogi biegnie dawna linia kolejowa, którą można byłoby wykorzystać jako alternatywną trasę do Ustki.



Droga między Darłowem a Wiciami. Nawiewanie piasku na drogę techniczną spowodowane silnym wiatrem.

<https://www.mapillary.com/app/?pKey=1364452425076059>



Droga techniczna z płyt betonowych między Darłowkiem a Wiciem – nawierzchnia o umiarkowanej przejeźdźności.

10. Podsumowanie dla Pomorza Zachodniego

- EuroVelo 10 na Pomorzu Zachodnim ma długość 235 km i jest podzielona na 5 odcinków dziennych.
- Istniejąca infrastruktura trasy jest niemal w całości utwardzona i w dobrym stanie.
- Występują jednak lokalne odcinki, gdzie nawierzchnia i infrastruktura wymagają modernizacji.
- Na całej trasie dostępny jest dobry poziom usług.
- Wszystkie 5 etapów dziennych jest łatwo dostępnych koleją.
- Dostępne są wysokiej jakości narzędzia promocyjne (strona internetowa, aplikacja mobilna, mapy i ulotki drukowane itp.).
- Utrzymanie trasy oraz jej dalszy rozwój leżą w kompetencjach władz lokalnych.
- Urząd Marszałkowski pełni rolę koordynującą dla całej trasy.
- Występują skrzyżowania uznane za niebezpieczne ze względu na ograniczoną widoczność.
- W kilku miejscach oznakowanie wymaga poprawy, ponieważ zdarzają się przypadki gubienia trasy przez rowerzystów.
- Jeden z etapów dziennych nadal wymaga znaczących inwestycji, które obecnie są na etapie dokumentacji.
- Trasa może być polecana nawet początkującym turystom rowerowym – nawierzchnie są zazwyczaj dobrej jakości, oznakowanie jest czytelne, a dostępność usług wysoka. Wyjątkiem może być pierwszy etap dzienny, który jest bardziej wymagający ze względu na gorszą jakość nawierzchni.
- Odcinki 2 i 3 spełniają wymagania certyfikacji EuroVelo – osiągają poziom podstawowy na całej długości oraz poziom istotny na co najmniej 70% trasy. Pozostałe odcinki nie spełniają kryteriów podstawowych jedynie na niewielkiej części z powodu słabej przejezdności nawierzchni, co obecnie uniemożliwia certyfikację.³ Dalsza analiza w ramach procesu aplikacyjnego byłaby konieczna, jednak wstępna ocena na podstawie niniejszego raportu jest optymistyczna. Należy rozwiązać lokalne problemy, takie jak odcinki o złej nawierzchni, fragmenty o dużym natężeniu ruchu czy braki w oznakowaniu. W analizie końcowej należy także uwzględnić kryteria atrakcyjności, nachyleń terenu oraz dostępności ofert rezerwacyjnych.

³ Odcinek 5 (Darłowo–Ustka) będzie spełniał wymogi certyfikacji w drugiej połowie 2026 r

Wnioski

W ciągu niespełna roku ponad 2600 km południowego odcinka trasy EuroVelo 10 zostało zinwentaryzowane przez dwunastu inspektorów EuroVelo, z wykorzystaniem metodologii ECS. Jest to imponujące osiągnięcie projektu Baltic Biking Upgrade. Zebrano nowe dane nie tylko dotyczące jakości i bezpieczeństwa infrastruktury, ale także usług oraz promocji trasy.

Niniejszy raport jest wynikiem dwuletniego procesu obejmującego szkolenie przedstawicieli projektu, badania terenowe, dodatkowe analizy gabinetowe, korektę i analizę danych oraz etap opracowywania dokumentu. Powstało kilka wersji raportów krajowych i regionalnych, które były konsultowane z ECF i modyfikowane na podstawie otrzymanych uwag. Doprowadziło to do opracowania końcowego, kompleksowego raportu zawierającego pełne wyniki i analizę badań ECS. Było to duże wyzwanie wymagające znacznego wysiłku w celu ujednolicenia różnych opracowań w możliwie największym stopniu.

Ogólnie rzecz biorąc, południowa część EuroVelo 10 charakteryzuje się wysoką jakością – większość trasy jest wolna od ruchu samochodowego, a 82% jej długości posiada nawierzchnię dobrej lub bardzo dobrej jakości.

Ze względu na nadmorski charakter trasa posiada bardzo niewiele podjazdów. Jest w większości płaska, choć ze względu na bliskość morza bywa wietrzna.

Większa część trasy biegnie wzdłuż linii brzegowej lub w jej pobliżu, co stanowi dużą atrakcję. Dodatkowo na trasie znajdują się liczne atrakcje kulturowe i przyrodnicze, w tym muzea oraz obiekty wpisane na listę UNESCO, takie jak Mierzeja Kurońska, Zamek w Malborku, Słowiński Park Narodowy, stary port w Wismarze, Stare Miasto w Lubece oraz hanzeatyckie miasta Stralsund i Karlskrona.

Wzdłuż całej trasy łatwo znaleźć noclegi i miejsca gastronomiczne, a część z nich posiada oznaczenia obiektów przyjaznych rowerzystom, spełniających ich specyficzne potrzeby.

Certyfikacja EuroVelo stanowi zatem uznany znak jakości, gwarantujący wysoki standard trasy rowerowej. Jest to cenne narzędzie promocyjne, zapewniające większą widoczność na interaktywnych mapach EuroVelo.com, a jednocześnie będące silnym bodźcem dla turystów rowerowych.

W tym kontekście niniejszy raport stanowi wstępną ocenę potencjału EuroVelo 10 do uzyskania certyfikacji EuroVelo.

Ogólnie rzecz biorąc, cały analizowany odcinek EuroVelo 10 nie może jeszcze zostać certyfikowany, ponieważ nie spełnia kryteriów podstawowych na całej swojej długości. Główne

braki dotyczą braku pełnego oznakowania EuroVelo, nieciągłości przebiegu trasy, odcinków o słabej przejezdności, fragmentów o bardzo dużym natężeniu ruchu, niewystarczającej liczby usług w niektórych obszarach oraz konieczności poprawy komunikacji i informacji w wybranych regionach. Szczegółowe informacje przedstawiono w odpowiednich rozdziałach krajowych i regionalnych, wraz z podsumowaniami oraz szczegółowym opisem poszczególnych etapów dziennych.

Jednak odcinek trasy w województwie zachodniopomorskim jest bliski spełnienia wymaganych standardów. W szczególności odcinki dzienne 2 (Kołobrzeg–Dziwnówek) oraz 3 (Mielno–Kołobrzeg) już spełniają progi certyfikacji, osiągając poziom podstawowy na całej długości oraz poziom istotny na co najmniej 70% trasy.⁴ Pozostałe odcinki nie spełniają kryteriów podstawowych jedynie w niewielkim zakresie, głównie z powodu słabej jakości nawierzchni. Choć wymagana byłaby dalsza analiza w ramach formalnego procesu certyfikacyjnego, wstępna ocena daje podstawy do optymizmu.

Dalsze kroki

Niniejszy szczegółowy raport dotyczący jakości trasy potwierdza wysoki potencjał EuroVelo 10. Ze względu na swoje położenie geograficzne i specyficzny klimat, EuroVelo 10 coraz częściej staje się atrakcyjnym kierunkiem tzw. „coolcation”, ponieważ rosnące letnie temperatury w południowej Europie sprawiają, że północne destynacje zyskują na popularności.

EuroVelo 10 już teraz należy do najpopularniejszych tras rowerowych w Polsce i Niemczech. W szczycie sezonu turystycznego rezerwacja noclegów w niektórych miejscach może być utrudniona. W Polsce duże zainteresowanie przyczynia się do stopniowego wydłużania sezonu turystycznego, wspieranego przez łagodniejsze zimy oraz rosnącą liczbę usług dostępnych przez cały rok — co stanowi korzystne zjawisko dla lokalnych przedsiębiorców i usługodawców.

Jednocześnie zmiany klimatyczne wiążą się z istotnymi wyzwaniami dla tras rowerowych, w tym również dla EuroVelo 10. Erozja klifów obserwowana na zachodnim wybrzeżu Niemiec rodzi ważne pytania dotyczące długoterminowego utrzymania i odporności nadmorskich tras rowerowych. Kwestie związane z odpornością na zmiany klimatu oraz sezonowością — takie jak trwałość nawierzchni, ekstremalne zjawiska pogodowe czy warunki poza sezonem — mogłyby zostać pogłębione w ramach odrębnego projektu.

Ponieważ jakość trasy rowerowej bezpośrednio wpływa na rozwój turystyki oraz funkcjonowanie małych i średnich przedsiębiorstw przyjaznych rowerzystom, zdecydowanie zaleca się, aby władze publiczne wykorzystywały niniejszy raport jako punkt odniesienia przy planowaniu działań naprawczych i ustalaniu priorytetów inwestycyjnych. W szczególności gminy, regiony i państwa

⁴ Odcinek 5 (Darłowo–Ustka) będzie spełniał wymogi certyfikacji w drugiej połowie 2026 r

zachęca się do analizy części raportu dotyczących ich obszaru w celu identyfikacji najpilniejszych potrzeb.

Po usunięciu kluczowych problemów wskazanych w niniejszym raporcie właściwe instytucje mogą rozważyć ubieganie się o certyfikację EuroVelo poprzez złożenie formalnego wniosku do Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF), wraz z wymaganym zestawem dokumentów, w tym planem działań mających na celu wyeliminowanie zidentyfikowanych braków.

Działania te przyczynią się do wzmocnienia systemu zarządzania trasą oraz podniesienia jej jakości i atrakcyjności, przybliżając realizację szerszych celów projektu BBU. W rezultacie zwiększy się międzynarodowa atrakcyjność EuroVelo 10, co przyniesie korzyści lokalnym i regionalnym przedsiębiorstwom, a także wpłynie pozytywnie na rozwój społeczno-gospodarczy całego regionu Południowego Bałtyku.

Informacje wydawnicze

Niniejszy dokument został opracowany w styczniu 2026 r. w ramach projektu „BALTIC Biking Upgrade” (2023–2026), którego celem jest rozwój trasy EuroVelo 10 – Bałtyckiego Szlaku Rowerowego, wspieranie lokalnych MŚP w tworzeniu usług przyjaznych rowerzystom oraz organizacja długoterminowego zarządzania trasą EuroVelo 10.

Zastrzeżenie:

Treść niniejszej publikacji jest wyłączną odpowiedzialnością jej autorów i w żadnym wypadku nie może być uznawana za odzwierciedlającą stanowisko Unii Europejskiej, Instytucji Zarządzającej ani Wspólnego Sekretariatu Programu Interreg Południowy Bałtyk 2021–2027.

EuroVelo® jest zarejestrowanym znakiem towarowym Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF).

Partnerzy projektu BBU:



Projekt graficzny:

Omer Malak, specjalista ds. marki i marketingu, ECF

Autorzy:

Alexandra Fournier, koordynatorka EuroVelo i projektów, ECF

Części krajowe/regionalne:

- **Szwecja:**
 - Sonja Perander, Henk Swarttouw, Hans Stoops, Anna Lindén – Cykelfrämjandet (szwedzka organizacja promująca jazdę na rowerze)
- **Litwa:**
 - Paulius Bakutis, Litewska Społeczność Rowerzystów, dla regionu Blekinge
- **Dania:**
 - Jesper Pørksen, Dansk Cykelturisme

- **Polska:**
 - Wanda Nowotarska i Wojciech Grela, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
 - Tomasz Legutko, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
- **Niemcy:**
 - John Krogstrup, Marco Berends, Henk Swarttouw, Jesper Pørksen – Dansk Cykelturisme

Źródła zdjęć: Alexandra Fournier

Tłumaczenie na język polski: Biuro ds. Komunikacji Rowerowej, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

Niniejsza publikacja stanowi przetłumaczony fragment oficjalnej publikacji ECF dostępnej na stronie zasobów pro.EuroVelo.com pod tym linkiem:

https://pro.eurovelo.com/download/document/Transnational-Route-Evaluation-Report_EuroVelo-10-Baltic-Sea-Cycle-Route.pdf