

EuroVelo 10

Trasa rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] Strategia rozwoju na lata 2020-2030





SPIS TREŚCI:

1.	Wprowadzenie	3
2.	Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego: informacje ogólne	4
3.	Grupy docelowe strategii	6
4.	Najważniejsze ustalenia z badania pilotażowego trasy	7
5.	Analiza SWOT	9
6.	Wizja trasy w 2030 roku	10
7.	Misja strategiczna, ogólny cel i priorytety	11
8.	Oczekiwane wyniki [2030]	16
9.	Wdrożenie strategii	17



1. Wprowadzenie

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] 2020-2030 (Strategia) jest długoterminowym, strategicznym dokumentem, wdrażanym jako rezultat projektu „Biking South Baltic! - Promocja i rozwój Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego w Danii, Niemczech, na Litwie, w Polsce i Szwecji” (BSB!). Projekt był współfinansowany przez program Interreg Południowy Bałtyk i realizowany w latach 2017-2019.

Dokument został przygotowany na podstawie doświadczeń i działań partnerów projektu BSB! w regionie Południowego Bałtyku:

1. Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna: Gdańsk, Polska [Lider wiodący].
2. Centrum badań regionalnych i turystycznych: Nexø, Dania.
3. Duńska Organizacja Rowerowa: Kopenhaga, Dania.
4. Europejska Federacja Cyklistów: Bruksela, Belgia.
5. Organizacja Turystyczna Mecklenburgii-Pomorza Przedniego: Rostock, Niemcy.
6. Województwo Pomorskie: Gdańsk, Polska.
7. Województwo Zachodniopomorskie: Szczecin, Polska.

Partnerami stowarzyszeniowymi projektu BSB! byli: Ministerstwo Sportu i Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej (Warszawa, Polska), Rada Regionalna w Powiecie Kalmarskim (Kalmar, Szwecja), Stowarzyszenie „Region Kłajpedy” (Kłajpeda, Litwa), Gmina Ustka i Gmina Trzebiatów (Polska).

Bezpośrednimi grupami docelowymi strategii są partnerzy projektu BSB! i główni interesariusze południowej części Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo10] w Danii, Niemczech (Meklemburgia Pomorze Przednie) i Polsce (województwo zachodniopomorskie i pomorskie), czyli tzw. „obszaru interwencji”. Dokument można wykorzystać jako dobrą praktykę we wszystkich krajach i regionach Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo10].

Ogólnym celem strategii jest rozwój i utrzymanie Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] jako wiodącego europejskiego produktu turystyki rowerowej sieci EuroVelo.

Priorytetami strategii są zwiększenie komfortu, bezpieczeństwa i zadowolenia rowerzystów na trasie poprzez rozwój infrastruktury, usług i marketing trasy zgodnie ze standardami EuroVelo. Poprawa dostępności trasy i ustanowienie ram współpracy z interesariuszami trasy długoterminowej są również uwzględnione w priorytetach strategii.

EuroVelo, Europejska Sieć Tras Rowerowych, jest marką i pomysłem opracowanym i zarządzanym przez Europejską Federację Cyklistów (ECF). Celem ECF jest włączenie istniejących i planowanych krajowych i regionalnych tras rowerowych do jednej, europejskiej sieci wysokiej jakości tras rowerowych łączących wszystkie kraje europejskie. Sieć tras EuroVelo poprawia komfort, bezpieczeństwo i atrakcyjność jazdy rowerem w Europie.

Marka EuroVelo pomaga w rozwoju i utrzymaniu infrastruktury rowerowej, usług przyjaznych rowerzystom, marketingu, współpracy ponadnarodowej i gromadzenia funduszy na te działania.

Dokument ten stanowi tło dla długoterminowych działań na rzecz rozwoju trasy i ustanowienia ram współpracy kluczowych interesariuszy trasy w całym regionie Morza Bałtyckiego. Oczekuje się również, że zaangażowanie ważnych organizacji pozarządowych, firm zajmujących się turystyką rowerową i firm transportowych po Morzu Bałtyckim zwiększy wydajność systemu zarządzania trasami.

Najlepsze praktyki, badania pilotażowe, inwestycje i doświadczenia partnerów projektu „Biking South Baltic!” powinny być inspiracją do kontynuowania działań projektu BSB! w przyszłości oraz w celu poprawy standardu, jakości i złożoności Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego.



2. Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10]: informacje ogólne

Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10], tzw. Trasa Okrężna Hanza, jest jedną z 16 tras EuroVelo, włączonych do Europejskiej Sieci Tras Rowerowych przez Europejską Federację Cyklistów (ECF).

Prawie cała trasa biegnie wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego, co sprawia, że jazda rowerem po trasie jest wyjątkowa. Na trasie znajdują się różne regiony kulturowe, historyczne i naturalne Europy. Morze Bałtyckie łączy Europę Północną, Wschodnią i Środkową, budując wspólne dziedzictwo i tożsamość trasy. Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego biegnie przez - lub blisko - wiele naturalnych i kulturalnych atrakcji turystycznych, ekscytujących zabytków i wspaniałych pierwotnych krajobrazów wybrzeża Bałtyku.

Jest to trasa okrężna, która otacza Morze Bałtyckie i biegnie przez dziewięć krajów: Danię, Niemcy, Estonię, Finlandię, Łotwę, Litwę, Polskę, Federację Rosyjską (Obwód Kaliningradzki i Obwód Leningradzki) oraz Szwecję. Na trasie znajduje się pięć stolic: Kopenhaga (Dania), Helsinki (Finlandia), Ryga (Łotwa), Sztokholm (Szwecja) i Tallin (Estonia).

Różne źródła podają długość trasy od 7980 km (www.eurovelo.org), przez 8573 km (Open Cycle Map, www.cycling.waymarkedtrails.org) do ok. 9000 km (ślad GPS trasy, zweryfikowany i zredagowany przez autora dokumentów).

Różnice polegają na tym, że niektóre duże odcinki trasy stanowią jedynie sugestię lub zalecenie, a oznakowanie trasy nie zostało jeszcze ukończono. Istnieją również liczne połączenia promowe między wyspami i półwyspami, gdzie jazda na rowerze nie jest możliwa, ale te połączenia wodne są wliczone w całkowitą długość trasy. „Skakanie po wyspach” jest typowe dla duńskich, niemieckich i estońskich odcinków trasy. To jest około 100 km połączeń promowych na całej trasie.

W pobliżu wybrzeża Bałtyku, na trasie lub w pobliżu trasy znajduje się 31 naturalnych i kulturowych obiektów światowego dziedzictwa. Jest to najwyższa marka, którą organizacja UNESCO nadaje znaczącym obiektom o najwyższej wartości przyrodniczej, kulturowej, historycznej lub naukowej (lub mieszanej) dla ludzkości.

Istnieje również 40 Parków Narodowych, w których chronione są najpiękniejsze krajobrazy i obszary o najwyższych walorach przyrodniczych. Parki te są domem dla wielu rzadkich gatunków - często zagrożonych działalnością człowieka.

Znajduje się tam 11 rezerwatów MAB (człowiek i biosfera) UNESCO: 9 bezpośrednio nad brzegiem Morza Bałtyckiego i dwa blisko morza. Rezerваты te tworzone są w celu poprawy i promowania zrównoważonego rozwoju i różnorodności biologicznej obszarów przyrodniczych o wysokiej wartości kulturowej i przyrodniczej.

Na wybrzeżu Bałtyku znajduje się ponad 50 miast o wysokiej lub bardzo wysokiej wartości historycznej i dziedzictwie kulturowym. Wszystkie te miasta to interesujące miejsca i ważne atrakcje turystyczne regionu Morza Bałtyckiego. Miasta te znajdują się bezpośrednio na trasie lub bardzo blisko trasy i są podstawowym obowiązkowym punktem dla rowerzystów podróżujących dookoła Morza Bałtyckiego.

Wybrzeże Morza Bałtyckiego jest bardzo dobrze rozwinięte i liczy ok. 8100 kilometrów. Istnieje wiele wysp, labiryntów zatok morskich, mierzei i półwyspów. Tysiące małych skał i wysepek pokrywają wody przybrzeżne północnej części Morza Bałtyckiego. Znaczące jest także istnienie wielu średnich i dużych wysp. W południowej części Morza Bałtyckiego typowe są długie piaszczyste mierzeje, oddzielające ujścia dużych rzek od otwartego morza.

Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego biegnie przez około 20 większych wysp, półwyspów i mierzei. Te części trasy są malownicze i wyjątkowe. Mosty i lokalne promy łączą niektóre z tych wysp i mierzei.



Na tych wyspach i mierzejach jest też kilka pętli trasy. To sprawia, że trasa jest nieco dłuższa, ale o wiele bardziej atrakcyjna. Najbardziej rozbudowane pętle (200–300 km) znajdują się na wyspie Rugia w Niemczech oraz na wyspach Hiiumaa, Saaremaa, Muhu w Estonii. Krótsze pętle znajdują się na niemieckich wyspach: Fehmarn i Poel. Nowa pętla rowerowa Trasy Rowerowej Dokoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] została utworzona na Bornholmie w Danii jako jeden z dodatkowych wyników projektu BSB!.

Istnieją inne trasy turystyczne i szlaki w pobliżu Trasy Rowerowej Dokoła Morza Bałtyckiego. Niektóre z nich posiadają certyfikat „Szlaku kulturowego Rady Europy”: Szlak Hanzeatycki, Szlak Wikingów i Normanów oraz Szlak św. Jakuba. Inne interesujące szlaki kulturowe to Europejski Szlak Gotyku Ceglanego, Szlak Bursztynowy i Szlak Cystersów.

Jest też szlak rowerowy Żelaznej Kurtyny łączący kraje europejskie i miejsca, które zostały podzielone przez „Żelazną Kurtynę” po drugiej wojnie światowej. Trasa ta jest również częścią sieci EuroVelo (nr 13). Trasa EV13 podąża trasą EV 10 (Trasa Rowerowa Dokoła Morza Bałtyckiego) w odległości 3000 kilometrów, od granicy Finlandii i Rosji do miasta Lubeka w Niemczech. Te dwie trasy rowerowe będą razem przebiegać przez Federację Rosyjską - Obwód Leningradzki i Obwód Kaliningradzki, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę i region Meklemburgii-Pomorza Przedniego w Niemczech.

Wszystkie wymienione przyrodnicze i kulturowe miejsca i atrakcje warto odwiedzić i zobaczyć w ramach wyjątkowej podróży rowerowej po Trasie Rowerowej Dokoła Morza Bałtyckiego - EuroVelo 10. Oferty turystyczne i produkty z tych tras można uwzględnić w ofertach i planach podróży rowerzystów podróżujących na Trasie Rowerowej Dokoła Morza Bałtyckiego.

Tylko część trasy EuroVelo 10 jest oznakowana. Znaki EuroVelo (dla tras nr 10 i nr 13) są umieszczone w Estonii oraz częściowo na Łotwie. Cała trasa w Polsce będzie oznaczona znakami EuroVelo do końca 2020 roku.

Przygotowania do certyfikacji trasy trwają w Danii, Niemczech i Polsce, jako jeden z działań projektowych projektu „Biking South Baltic”.



3. Grupy docelowe strategii

Bezpośrednie grupy docelowe

Pierwszą bezpośrednią grupą docelową strategii są partnerzy projektu "Biking South Baltic" z południowej części Bałtyku Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10]:

1. Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna: Gdańsk, Polska [Lider wiodący].
2. Centrum badań regionalnych i turystycznych: Nexø, Dania.
3. Duńska Organizacja Rowerowa: Kopenhaga, Dania.
4. Europejska Federacja Cyklistów: Bruksela, Belgia.
5. Organizacja Turystyczna Mecklenburgii-Pomorza Przedniego: Rostock, Niemcy.
6. Województwo Pomorskie: Gdańsk, Polska.
7. Województwo Zachodniopomorskie: Szczecin, Polska.

Ci partnerzy podpiszą do końca 2019 roku deklarację rozwoju Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego, aby zapewnić dalszy rozwój tego odcinka trasy i utrzymać rezultaty projektu "Biking South Baltic".

W strategii podkreślono szczególną rolę Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF). Ta instytucja jest liderem i właścicielem marki EuroVelo. ECF odpowiada za rozwój międzynarodowy, wdrażanie, marketing, działanie i zapewnienie jakości sieci tras EuroVelo na poziomie europejskim. Odpowiada również za koordynację zarządzania i marketingu trasy EuroVelo 10.

Potencjalnymi kluczowymi interesariuszami trasy i strategii są organy administracji publicznej na poziomie krajowym i regionalnym z krajów Morza Bałtyckiego: Dania, Niemcy, Polska, Federacja Rosyjska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia i Szwecja.

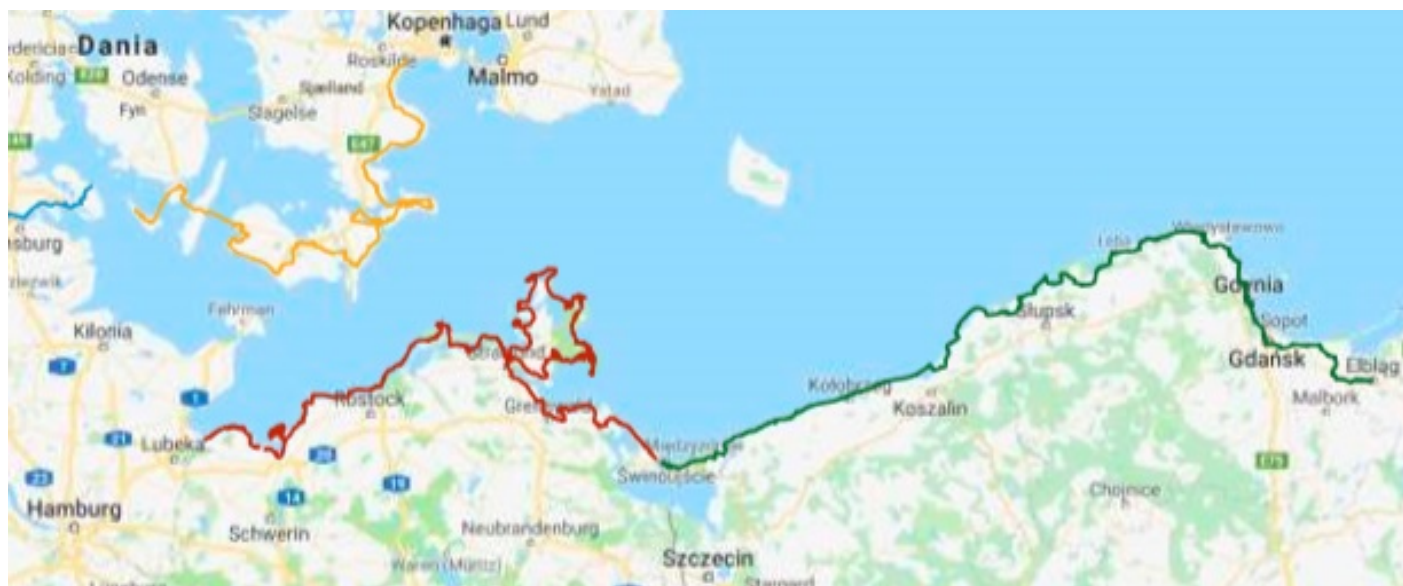
Działania strategiczne koncentrują się na zaangażowaniu tych kluczowych interesariuszy we wspólne ramy zarządzania trasą EuroVelo 10. Długoterminową umowę partnerów projektu można wykorzystać jako najlepszą praktykę w tym celu, a sieć współpracy można w ten sposób rozszerzyć na całą trasę.

Lokalna administracja publiczna (gminy, gminy) i DMO (organizacje zarządzające miejscem docelowym) wokół Morza Bałtyckiego są również kluczowymi interesariuszami, ze względu na ich rolę w rozwoju infrastruktury tras, utrzymaniu i marketingu.

Pośrednie grupy docelowe

Pośrednimi grupami docelowymi strategii są ostateczni beneficjenci obszaru interwencji i całej Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego: osoby i instytucje, które czerpią zyski / korzyści z ulepszenia i rozwoju trasy lub są istotnymi partnerami tych działań:

1. Indywidualni rowerzyści (turyści i miejscowi): użytkownicy trasy.
2. Decydenci i urzędnicy instytucji publicznych (administracja lokalna, regionalna i krajowa).
3. Właściciele / menedżerowie lokalnych firm turystycznych zlokalizowanych wzdłuż trasy i innych firm (np. Organizatorzy wycieczek z różnych krajów i regionów, publiczne i prywatne firmy transportowe i inne).
4. Kierownicy / liderzy stowarzyszeń rowerowych i innych organizacji pozarządowych, LGD, DMO / DMC (na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym).
5. Dziennikarze, blogerzy, osoby wpływowe z mediów lokalnych / regionalnych / krajowych - prasa, kolarstwo, magazyny turystyczne, telewizja, radio, blogi turystyczne, portale, kanały mediów społecznościowych.
6. Naukowcy / badacze z R&D i instytucji edukacyjnych.



4. Najważniejsze ustalenia z badania pilotażowego trasy

Odcinki EuroVelo 10 (Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego) w Danii, Polsce i Meklemburgii Pomorza Przednim (Niemcy) zostały zbadane w ramach projektu "Biking South Baltic!". Badanie było koordynowane przez Europejską Federację Cyklistów (ECF) i pozwoliło sprawdzić poziom wypełnienia kryteriów certyfikacyjnych EuroVelo przez odcinki trasy w Obszarze Interwencji.

Badana trasa ma łączną długość 1745 km, rozłożoną na trzy kraje:

- **Dania** 514 km.
- **Niemcy** (Meklemburgia – Pomorze Przednie): 697 km.
- **Polska:** 534 km, wliczając:
 - Województwo Pomorskie: 268 km.
 - Województwo Zachodniopomorskie: 266 km.

Badana trasa została podzielona na odcinkiienne, tj. odcinki o długości około 50-60 km. Przebadano 33 odcinki trasy, w tym 9 odcinków w Danii, 14 odcinków w Niemczech (Meklemburgia-Pomorze Przednie) i 10 odcinków w Polsce (5 w województwie zachodniopomorskim i 5 w województwie pomorskim).

Badana trasa nie może być jeszcze certyfikowana zgodnie z europejską normą certyfikacyjną ECF. Nie spełnia zasadniczych kryteriów dla 100% jego długości. W momencie przeprowadzania ankiety (2017 rok) spełniła te kryteria na 88,5% swojej długości.

Jednak badana trasa zapewnia wiele pozytywnych wrażeń z jazdy na rowerze, z kilkoma ograniczeniami ciągłości, wieloma ścieżkami rowerowymi wolnymi od ruchu, wieloma dobrymi nawierzchniami oraz wieloma atrakcjami kulturalnymi lub przyrodniczymi. Badana trasa zapewnia doskonałą ciągłość, tj. istnieje stosunkowo niewiele ograniczeń, takich jak schody, które utrudniają jazdę wzdłuż trasy. Prawie 50% badanej odległości składa się z wydzielonych ścieżek rowerowych, dróg zielonych lub dróg o ograniczonym ruchu (np. gospodarki wodnej lub dróg leśnych). Na pozostałych 23% trasy występuje bardzo mały ruch. 75% trasy składa się z idealnie lub dobrze nadających się do jazdy nawierzchni, a 99% trasy zostało uznane przez inspektorów trasy za bardzo atrakcyjne lub atrakcyjne, a tylko 14 km stanowiło wyzwanie w zakresie bezpieczeństwa społecznego.

Zakwaterowanie i wyżywienie można łatwo znaleźć we wszystkich badanych regionach. Na większości codziennych odcinków jest dobry zakres usług rowerowych. Jeśli chodzi o promocję, w każdej sekcji odcinka znajduje się co najmniej jedno centrum informacji turystycznej lub panel informacji turystycznej, często wielokrotnie więcej.

W ramach projektu BSB! czterej partnerzy opracowali Plany Działania po przeprowadzeniu ankiety, która sugeruje dostosowane działania w celu usunięcia słabości trasy wskazanej w ankiecie.

Partnerzy projektu BSB! zaplanowali w sumie około 72 mln EUR inwestycji na poprawę badanego odcinka trasy. 98,6% tej kwoty zostanie przeznaczone na poprawę infrastruktury. Fundusze te są niezbędne do zapewnienia standardu EuroVelo i certyfikacji trasy.

W Polsce trwają już działania. W województwie zachodniopomorskim EuroVelo 10 zostało włączone do regionalnej sieci 1000 km obecnie budowanych tras rowerowych, które mają zostać ukończone do 2023 roku. Województwo pomorskie koncentruje się na wysiłkach inwestycyjnych wzdłuż EuroVelo 9 i EuroVelo 10, które również mają zostać zakończone do 2023 roku.



5. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
• Wysoka atrakcyjność turystyczna trasy i całego regionu Morza Bałtyckiego • Marka trasy EuroVelo (nr 10) • Dobra rozpoznawalność produktu na rynku • Jasna i wspólna tożsamość trasy jako wiodącego produktu turystyki rowerowej regionu Morza Bałtyckiego • Dobra dostępność tras, duża liczba połączeń promowych i kolejowych między miastami, regionami i wyspami bałtyckimi • Wystarczająca infrastruktura tras w Danii i Niemczech • Popularny standard Bett & Bike w Niemczech i Danii • Dobra współpraca krajów regionu Morza Bałtyckiego, regionów i organizacji pozarządowych zajmujących się turystyką w wielu obszarach • Skuteczne i nowe narzędzia marketingu i monitorowania, które są wdrażane w Projekcie BSB! • Liczba branż turystycznych i firm, które są zainteresowane rozwojem produktu w skali regionalnej, krajowej i ponadgranicznej	• Duża liczba odcinków trasy o dużym natężeniu ruchu i dużej prędkości samochodów (niskie bezpieczeństwo rowerzystów) • Ciężka jazda na rowerze wokół Zatoki Botnickiej (rozległy obszar, znaczne odległości, mała liczba miejsc noclegowych, trudny klimat w określonych porach roku) • Niewystarczająca infrastruktura i użytkowanie trasy w północnej i wschodniej części wybrzeża Bałtyku • Niekompletny przewodnik po trasie w niektórych krajach i regionach (brak kompleksowych informacji o trasie) • Brak oznakowania EuroVelo i oznakowania trasy w większości krajów (szczególnie północnej części trasy) • Brak standardów obsługi przyjaznych rowerzystom w wielu krajach Europy Bałtyckiej • Brak bezpośredniej współpracy wszystkich krajów Europy Bałtyckiej w zakresie rozwoju produktu i marketingu • Niewystarczający marketing trasy na poziomie ponadgranicznym
SZANSE	ZAGROŻENIA
• Trendy społeczne i gospodarcze (np. starzenie się społeczeństwa), które są korzystne dla turystyki rowerowej w przyszłości • Rosnąca rola i popularność turystyki rowerowej w Europie • Lokalizacja trasy w pobliżu najważniejszego rynku turystyki rowerowej (Niemcy) i na 10 najlepszych trasach w Niemczech (ADFC) • Europa Środkowa i Północna nadal uważana jest za bezpieczne miejsce turystyczne • Programy UE Interreg są wydajnym i stabilnym źródłem finansowania projektów transgranicznych i ponadgranicznych w przyszłości • Ważne inwestycje w infrastrukturę turystyki rowerowej w Polsce poprawią duży odcinek jakości i atrakcyjności trasy • Wdrożenie Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego do strategii EUBSR jako sztandarowy produkt • ECF jako potencjalny koordynator zarządzania trasą • Bałtyckie Centrum Turystyki jako potencjalny lider marketingu trasy • Przygotowanie Strategii, umowy długoterminowej, narzędzia marketingowe i monitorujące (wyniki projektu - deklaracji długoterminowej BSB) • Poprawa współpracy interesariuszy tras z obszaru Południowego Bałtyku (wyniki projektu BSB!)	• Niestabilna sytuacja wewnętrzna Unii Europejskiej • Oczekiwany spadek alokacji środków z funduszy spójności UE, zarówno na inwestycje w krajach UE, jak i na programy transgraniczne / międzynarodowe programu Interreg w regionie Morza Bałtyckiego • Nieprzewidywalne stosunki polityczne między Federacją Rosyjską a krajami UE w Europie Bałtyckiej, które mogą tworzyć formalne przeszkody na granicach i destabilizować region • Oczekiwane spowolnienie gospodarcze w Europie i gospodarce światowej • Możliwe niewystarczające zaangażowanie kluczowych interesariuszy ds. Tras z innych krajów / regionów Europy Bałtyckiej we wspólne opracowywanie i wdrażanie strategii • Niewystarczające zaangażowanie lokalnych społeczności publicznych w celu poprawy infrastruktury tras • Niewystarczające zaangażowanie firm zajmujących się turystyką rowerową w rozwój produktu turystyki rowerowej wokół Morza Bałtyckiego, w szczególności tworzenie ponadnarodowych produktów • Brak funduszy na inwestycje krajowe (poprawa infrastruktury tras) w krajach i regionach Europy Bałtyckiej • Brak funduszy na zarządzanie, marketing i komunikację ulepszeń tras i usług



6. Wizja Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego (EuroVelo 10) w 2030 roku

W 2030 roku Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] jest istotnym czynnikiem wzrostu gospodarczego, atrakcyjności turystycznej, zrównoważonego rozwoju, poprawy zdrowia społecznego i ponadnarodowej integracji regionu Morza Bałtyckiego.

Pomysł na trasę i przewodnik są zintegrowane ze strategiami i planami regionalnymi, krajowymi i transnarodowymi, w tym ze strategią EUBSR (strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego).

Trasa jest dobrze rozpoznawalnym, najpopularniejszym celem turystyki rowerowej w Europie, zarówno dla rowerzystów krajowych, jak i zagranicznych oraz poprawia warunki rowerowe dla siedlisk regionu Morza Bałtyckiego.

Atrakcyjność, wizerunek i tożsamość trasy oparte są na unikalnych walorach przyrodniczych i wspólnym dziedzictwie kulturowym regionów przybrzeżnych Morza Bałtyckiego.

Normy i marka EuroVelo stanowią tło do budowy wysokiej jakości infrastruktury rowerowej, rozwoju przyjaznych rowerzystom usług, marketingu i komunikacji na szlaku rowerowym Morza Bałtyckiego.

Wsparcie ze strony Europejskiej Federacji Cyklistów w celu utworzenia Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego jako wiodącej trasy rowerowej sieci EuroVelo - EuroVelo 10.

Trasa jest opracowywana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju trasy rowerowej (np. podejście Greenways, itp.).

Nawiązano współpracę z przewoźnikami promowymi i innymi firmami transportu publicznego w celu zapewnienia pełnej dostępności trasy i zapewnienia bezpośrednich połączeń z systemem transportu publicznego na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Na podstawie deklaracji długoterminowej ustanawia się i wdraża stałą sieć interesariuszy trasy. Zapewnia to pełną współpracę, koordynację, monitorowanie i integrację inicjatyw rozwoju trasy - i podmiotów.

Sieć współpracy obejmuje instytucje publiczne na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym wraz z branżą turystyczną, firmami transportowymi, innymi dostawcami usług komercyjnych i organizacjami pozarządowymi (organizacjami pozarządowymi) na całej trasie.

Realizowane są publiczne i prywatne inicjatywy i projekty w celu stworzenia kompleksowej, konkurencyjnej, opłacalnej i innowacyjnej oferty turystyki rowerowej. Spowoduje to wzrost liczby rowerzystów i zwiększenie wpływu gospodarczego na lokalne społeczności na wybrzeżu Morza Bałtyckiego.

Profesjonalne kampanie marketingowe B2B i B2C, regionalne, krajowe i międzynarodowe strony internetowe, kanały mediów społecznościowych oraz biura informacji turystycznej zapewniają doskonałą widoczność produktu na rynku. Dostępne są również aktualne, kompleksowe informacje o całej trasie oraz o atrakcjach trasy, odcinkach, regionach i ofertach do rezerwacji.

Wspólne roczne plany rozwoju trasy są niezbędnymi narzędziami do opracowania trasy, realizacji strategii i monitorowania postępów.



7. Misja strategiczna, ogólny cel i priorytety

Misja strategiczna:

Opracowanie i utrzymanie Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] jako:

- dostępna,
- atrakcyjna,
- konkurencyjna,
- powszechna,
- złożona,
- trwała,
- wysokiej jakości,
- innowacyjna,
- zintegrowana,
- zorientowana na rynek,
- popularna,
- rentowna,
- zrównoważona,
- ponadnarodowa,
- widoczna,
- uznana,

i wiodący produkt turystyki rowerowej w regionie Morza Bałtyckiego.

Ogólny cel strategii:

Opracowanie Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] jako wiodącego europejskiego produktu turystyki rowerowej sieci EuroVelo do 2030 roku.

Priorytety strategii:

Priorytet 1: Poprawa i utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury tras rowerowych oraz odpowiedniej dostępności komunikacyjnej trasy.

Priorytet 2: Rozwój usług przyjaznych rowerzystom na trasie.

Priorytet 3: Zapewnienie skutecznego marketingu produktów i komunikacji na rynku.

Priorytet 4: Utworzenie stałej sieci współpracy zainteresowanych stron ds. tras w celu zapewnienia właściwego zarządzania trasami, monitorowania i finansowania w całym regionie Morza Bałtyckiego.

Cele te opierają się na najlepszych europejskich praktykach współpracy transgranicznej, doświadczeniu partnerów projektu "Biking South Baltic" oraz standardach EuroVelo dotyczących następujących dokumentów Europejskiej Federacji Cyklistów:

- EuroVelo, Europejska Strategia Rozwoju Sieci Tras Rowerowych na lata 2012–2020 [2011].
- EuroVelo, Europejski Standard Certyfikacji [2013].



7.1. Priorytet 1: Infrastruktura trasy i dostępność transportu publicznego

Infrastruktura tras EuroVelo musi zapewniać pełne bezpieczeństwo i wysoki komfort podróży rowerem. Ocena jakości infrastruktury tras EuroVelo opiera się na następujących elementach:

- Ciągłość trasy (brak fizycznych - naturalnych, sztucznych i prawnych zakłóceń trasy).
- Elementy trasy (natężenie ruchu pojazdów silnikowych i średnia prędkość, rodzaje dróg).
- Rodzaj i stan nawierzchni (asfalt, beton, żwir, inne).
- Szerokość trasy, jej nachylenie i wysokość (w granicach certyfikacji EuroVelo).
- Drogowskaz (kompletacja i standard).
- Atrakcyjność trasy (krajobraz, otoczenie, bezpieczeństwo społeczne rowerzystów).
- Dostępność transportu publicznego na trasie (odległość między węzłami, przewożenie rowerów).

65% masy wszystkich kryteriów oceny trasy EuroVelo dotyczy elementów infrastruktury. Konieczna jest poprawa infrastruktury na wielu odcinkach trasy. To sprawia, że aktualizacja infrastruktury tras jest pierwszym i najdroższym priorytetem strategii rozwoju trasy.

Trasa rowerowa po Morzu Bałtyckim na obszarze interwencji: Dania, Polska i Meklemburgia Pomorze Przednie (Niemcy) została przebadana zgodnie ze standardem certyfikacji EuroVelo. W chwili przeprowadzania badania (2017 rok) spełniała kryteria EuroVelo na 88,5% długości na tym obszarze (około 1545 km).

Znaki EuroVelo (dla tras nr 10 i nr 13) są umieszczone w Estonii oraz częściowo na Łotwie. Cała trasa w Polsce będzie oznaczona znakami EuroVelo do 2020 rok. Istnieją odcinki trasy, w których trasa nie jest w pełni zdefiniowana lub niejasna.

Zaleca się, aby do 2030 roku:

1. Należy skonsultować i uzgodnić cały plan trasy rowerowej po Bałtyku. Należy również określić pętle i alternatywne trasy. Pełny ślad GPS trasy powinien zostać opracowany i opublikowany online.
2. Cała trasa rowerowa po Morzu Bałtyckim powinna zostać zbadana zgodnie z normą certyfikacyjną EuroVelo. Elementy infrastruktury trasy powinny zostać ocenione.
3. Wszystkie potrzeby ulepszenia infrastruktury tras do standardu EuroVelo powinny zostać określone i wdrożone do wspólnego planu działania.
4. Ciągłość trasy powinna być zapewniona na poziomie „niezbędnym” standardu certyfikacji EuroVelo. Wszystkie znaczące zakłócenia fizyczne i prawne na całej trasie powinny zostać usunięte.
5. Wszystkie elementy infrastruktury trasy powinny być dopuszczalne pod względem bezpieczeństwa rowerzystów. Trasa powinna zostać usunięta z niebezpiecznych lub bardzo wysokich zmotoryzowanych odcinków i skrzyżowań o wysokim natężeniu ruchu / prędkości lub tu należy zbudować wydzielone pasy / ścieżki rowerowe).
6. Cała nawierzchnia trasy powinna być łatwa do przejechania dla rowerzystów (wykonana z asfaltowej lub twardej, utwardzonej nawierzchni, brak nieskonsolidowanych powierzchni zwirowych). Wyjątki są dozwolone, ale nie zalecane tylko w parkach przyrody, rezerwatach itp.
7. Wysokość dziennych odcinków (50–60 km) nie powinna przekraczać 1000 metrów i nie powinno być żadnych mniejszych odcinków trasy dłuższych niż 5 kilometrów o nachyleniu większym niż 6%.
8. Należy unikać monotonnego otoczenia i krajobrazu, niskiego bezpieczeństwa społecznego, obszarów przemysłowych, zanieczyszczonych i hałaśliwych. Te odcinki trasy powinny zostać przesunięte. Zwiększy to atrakcyjność trasy.
9. Całą trasę należy oznakować zgodnie z wytycznymi EuroVelo i krajowymi standardami oznakowania. Znaki drogowe powinny być kompletne i nie powinno być niepodpisanych skrzyżowań i skrzyżowań. Tabele informacyjne i inne dodatkowe oznakowanie trasy powinny być zaprojektowane zgodnie ze zunifikowanym transnarodowym systemem identyfikacji wizualnej.
10. Przewożenie rowerów środkami transportu publicznego w celu uzyskania dostępu do trasy powinno być prawnie i fizycznie możliwe co najmniej co 150 km na całej trasie. Zaleca się zapewnienie połączeń co najmniej co 75 km. Transport publiczny powinien umożliwiać omijanie niemożliwych do jazdy lub słabo rozwiniętych odcinków trasy między węzłami transportu publicznego.



7.2. Priorytet 2: Usługi przyjazne rowerzystom

Trasy EuroVelo powinny zapewniać pełne i złożone usługi dedykowane rowerzystom. Poprawi to jakość usług i satysfakcję klientów.

Ocena jakości trasy EuroVelo określa następujące rodzaje usług, które powinny być świadczone na całej trasie:

- Zakwaterowanie (zakwaterowanie u rodziny, kempingi, hotele standardowe i luksusowe).
- Miejsca z jedzeniem, piciem i wypoczynkiem (przynajmniej każdy odcinek dzienny, zalecany co 15 km).
- Naprawa / serwis rowerów i sklepy rowerowe (co najmniej 150 km, zalecane raz na dzień).
- Inne usługi (stacje ładowania i wypożyczania rowerów elektrycznych, centra rowerowe).
- Oferty do rezerwacji (przynajmniej na poziomie międzynarodowym).

20% wszystkich kryteriów oceny trasy EuroVelo dotyczy usług. Zakwaterowanie i wyżywienie można łatwo znaleźć w rejonie interwencji na szlaku rowerowym na Morzu Bałtyckim (Dania, Polska i Meklemburgia-Pomorze Przednie (Niemcy) W tej części trasy znajduje się szeroki zakres usług rowerowych.

Konieczna jest poprawa dostępności i jakości usług na odległych odcinkach Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego. Zaleca się również ustanowienie przyjaznych dla rowerzystów usług na całej trasie w oparciu o jednolity standard.

Zaleca się, aby do 2030 roku:

1. Standard usług przyjazny rowerzystom powinien zostać ustanowiony i wdrożony we wszystkich krajach / regionach Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego. Zalecana jest analiza porównawcza standardu ADFC Bett & Bike. Witryny przyjazne rowerom powinny być oznakowane zgodnie z krajowym lub zunifikowanym transnarodowym systemem identyfikacji wizualnej.

Należy uwzględnić następujące (podstawowe / obowiązkowe) kryteria witryn przyjaznych rowerzystom:

- bezpieczne przechowywanie / parkowanie rowerów,
 - dostępne mapy i foldery dedykowane rowerzystom,
 - pobyt na jedną noc (tylko zakwaterowanie),
 - podstawowy zestaw naprawczy narzędzia dostępny za darmo (tylko zakwaterowanie).
2. Na każdym odcinku trasy należy zapewnić zakwaterowanie przyjazne dla rowerzystów. Zaleca się, aby zapewnić go co 15 km.
 3. Naprawa / serwis rowerów i sklepy rowerowe powinny być zapewnione co najmniej 150 km. Zaleca się również, aby zapewnić mu każdy dzienny odcinek trasy.
 4. Stacje ładowania rowerów elektrycznych powinny być wyposażone w każdy odcinek dzienny. Zalecane jest również zapewnienie kompleksowej obsługi rowerów i stacji wypożyczania rowerów elektrycznych i centrów rowerowych na każdym odcinku dziennym
 5. Oferta do rezerwacji powinna być dostępna przynajmniej na poziomie ponadnarodowym. Zaleca się również zapewnienie wyspecjalizowanych operatorów wycieczek rowerowych w każdym kraju / regionie na trasie. Organizatorzy wycieczek powinni oferować dodatkowe usługi (transport rowerów, wycieczki krajoznawcze, przewodniki rowerowe itp.).



7.3. Priorytet 3: Marketing i komunikacja

Trasy EuroVelo powinny zapewniać skuteczny marketing produktów i komunikację na rynku. oprawi to atrakcyjność trasy, wizerunek i widoczność, co zwiększy liczbę rowerzystów.

15% wszystkich kryteriów oceny trasy EuroVelo jest związane z marketingiem i komunikacją trasy. W rejonie interwencyjnym tras rowerowych na Morzu Bałtyckim (Dania, Polska i Meklemburgia-Pomorze Przednie (Niemcy) na każdym odcinku codziennie znajduje się co najmniej jedno centrum informacji turystycznej lub panel informacji turystycznej, często o wiele więcej.

Konieczna jest poprawa marketingu i komunikacji w niektórych częściach trasy.

Zaleca się, aby do 2030 roku:

1. Interesariusze trasy, w tym profesjonalne kanały komunikacji B2B i B2C, obsługiwane przez liderów marketingu tras, powinny zapewnić ponadnarodowy, wydajny i zintegrowany marketing i komunikację Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10].
2. Kompleksowe cyfrowe i tradycyjne kampanie marketingowe (w tym reklamy, materiały drukowane, wydarzenia, relacje z mediami, wizyty studyjne, rodzinne wycieczki i PR) angażujące wszystkich kluczowych interesariuszy tras, BSTC i ECF, powinny być uruchamiane każdego roku i włączane do rocznego planu działania na rzecz rozwoju tras.
3. Informacje o turystyce rowerowej i punkty kontaktowe powinny zostać ustanowione w każdym kraju / regionie trasy (w stolicy lub wiodącym mieście na trasie w kraju / prowincji). Punkty te mogą działać jako część biur informacji turystycznej.
4. Bałtyckie Centrum Turystyki (BSTC) może wspierać współpracę, wymieniając informacje i najlepsze praktyki. Może także utrzymywać kontaktową sieć zarządzania Trasą Rowerową Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] w regionie Morza Bałtyckiego.
5. Ogólnie witryna EuroVelo 10 i kanały mediów społecznościowych (w języku angielskim) powinny być obsługiwane przez ECF (Europejska Federacja Cyklistów) jako jedna ze stron internetowych tras EuroVelo. W tym miejscu należy podać ogólne informacje o trasie, ślady GPS oraz bezpośrednie linki do regionalnych / krajowych stron internetowych z trasami. Zalecane jest również ustanowienie aplikacji mobilnej.
6. Dedykowane strony internetowe powinny być rozwijane i systematycznie aktualizowane przez kluczowe trasy regionalnych / krajowych interesariuszy (krajowe / regionalne centra informacji turystycznej / punkty rowerowe). Każda krajowa / regionalna strona internetowa powinna zawierać szczegółowe informacje o odcinku trasy w języku narodowym i angielskim (zalecana jest także wersja niemiecka). Ślady GPS odcinków trasy i inne ważne informacje: punkty POI, baza danych usług / zakwaterowania przyjaznych rowerzystom, rozkłady jazdy transportu publicznego (lub linki) oraz link do ogólnej strony internetowej trasy EuroVelo 10 również powinny zostać opublikowane online.
7. Podstawową ulotkę na temat całej trasy należy przygotować i wydrukować w języku angielskim (zalecana jest także wersja niemiecka) i przekazać ją do ogólnych działań marketingowych i informacyjnych.
8. Materiały drukowane (mapy, przewodniki) należy dostarczyć na całą trasę na poziomie krajowym / regionalnym w języku narodowym i angielskim (zalecana jest także wersja niemiecka). Mapy trasy powinny być wystarczająco szczegółowe, aby zapewnić odpowiednie wsparcie orientacji rowerzystów.
9. Tablice informacyjne i stojaki, przedstawiające odcinek trasy i ogólne informacje o całej trasie, powinny być tworzone na każdym odcinku dziennym i węzłach transportowych. Tablice te powinny być zaprojektowane zgodnie ze zunifikowanym transnarodowym systemem identyfikacji wizualnej.
10. Należy wprowadzić nowe, innowacyjne rozwiązania w technologii ICT do marketingu i komunikacji trasy, aby zapewnić atrakcyjność i konkurencyjność marketingu trasy.



7.4. Priorytet 4: Współpraca, monitorowanie i finansowanie

Jednym z najbardziej znaczących wyzwań strategii jest ustanowienie stałej sieci współpracy zainteresowanych stron. Powinien zapewnić odpowiedni i trwały system zarządzania trasami w całym regionie Morza Bałtyckiego.

Zaleca się, aby do 2030 roku:

1. Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] Strategia i system zarządzania powinny zostać rozszerzone na cały region Morza Bałtyckiego.
2. Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] powinna zostać włączona do strategii EUBSR (Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego) jako szstandarowy projekt - wiodący produkt turystyki rowerowej i marka regionu Morza Bałtyckiego.
3. Zapewnienie trwałego źródła finansowania lub ustanowienie modelu biznesowego dla bieżących prac związanych z koordynacją trasy, utrzymaniem i marketingiem trasy jest kluczowym wyzwaniem dla systemu zarządzania i interesariuszy trasy.
4. Wszystkie zainteresowane strony z kluczowymi trasami rowerowymi z 9 krajów regionu Morza Bałtyckiego powinny dołączyć i podpisać długoterminowe porozumienie w sprawie opracowania trasy jako podstawy dalszej współpracy.
5. Należy zapewnić wiodącą rolę ECF (Europejskiej Federacji Cyklistów) jako organizacji parasolowej. ECF powinien być odpowiedzialny za rozwój i marketing tras ponadnarodowych.
6. W każdym kraju regionu Morza Bałtyckiego powinny zostać utworzone krajowe centra koordynacyjne EuroVelo lub koordynatorzy, odgrywający kluczową rolę w zarządzaniu trasami.
7. BSTC (Bałtyckie Centrum Turystyki) powinno odgrywać istotną rolę we wspieraniu systemu zarządzania trasami. Wymiana najlepszych praktyk, informacji oraz zapewnienie trwałości i zrównoważonego rozwoju trasy mogą być zadaniami tej instytucji.
8. Sieć współpracy w zakresie tras powinna obejmować wszystkie zainteresowane strony z sektora publicznego, prywatnego i organizacji pozarządowych na całej trasie. Organizatorzy wycieczek i DMO-y / DMC-s powinni dostarczyć kompleksowe i międzynarodowe, indywidualne i możliwe do rezerwacji oferty na całą trasę i dla wszystkich grup docelowych rowerzystów.
9. Należy systematycznie organizować krajowe, regionalne i ponadnarodowe konkursy, aby rozwijać wizerunek i tożsamość trasy oraz podnosić jakość oferty biznesowej. Grupami docelowymi powinny być rowerzyści, społeczności lokalne i przyjazne turystom firmy turystyczne.
10. Wszystkie kraje / regiony powinny rozwinąć sieć monitorów rowerowych w celu dostarczenia złożonych danych o liczbie rowerzystów na całej trasie.
11. Wszystkie kraje / regiony powinny utrzymywać system monitorowania rowerzystów jakości trasy (ocena jakości trasy, potrzeb klientów, opinii i oczekiwań wobec produktów) w oparciu o zunifikowaną metodologię ankiet i kwestionariusz.
12. Finansowanie rozwoju trasy powinno być zapewniane na poziomie regionalnym, krajowym i transnarodowym. Wsparcie finansowe UE jest oczekiwane ze względu na pozytywny i istotny wpływ ekonomiczny, środowiskowy, społeczny, zdrowotny i na spójność trasy do regionu Morza Bałtyckiego i Unii Europejskiej. Programy Interreg powinny zapewniać finansowanie współpracy na poziomie transgranicznym / transnarodowym, a fundusze / programy krajowe / regionalne powinny zapewniać bardziej ukierunkowane wsparcie.



8. Oczekiwane rezultaty [2030]

1. Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego to wiodąca marka turystyczna i sztandarowy produkt turystyczny regionu Morza Bałtyckiego. Kompleksowe i ponadnarodowe indywidualne i możliwe do rezerwacji oferty są oferowane przez organizatorów wycieczek i DMO-y / DMC-y na całej trasie i wszystkim grupom docelowym rowerzystów.
2. Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego jest jedną z trzech najczęściej odwiedzanych, ekscytujących i atrakcyjnych tras sieci EuroVelo, opracowanych zgodnie z nowymi trendami rynkowymi i innowacjami w turystyce rowerowej.
3. Cała trasa spełnia kryteria EuroVelo związane z infrastrukturą, usługami, dostępnością transportu i marketingiem na wszystkich odcinkach, regionach i krajach.
4. Cała trasa zapewnia wysokiej jakości infrastrukturę rowerową zapewniającą komfort i bezpieczeństwo rowerzystom.
5. Trasa jest w całości oznakowana zgodnie z przepisami krajowymi, normą EuroVelo i zunifikowanym międzynarodowym systemem identyfikacji wizualnej.
6. Trasa jest dobrze połączona z głównymi węzłami sieci tras rowerowych EuroVelo oraz z europejskimi, krajowymi, regionalnymi i lokalnymi sieciami transportu publicznego.
7. Trasa zapewnia wysokiej jakości i kompletne usługi przyjazne rowerzystom, realizowane zgodnie z krajowymi i międzynarodowymi normami i systemami certyfikacji.
8. Jakość trasy, zadowolenie i liczba rowerzystów są systematycznie monitorowane za pomocą wspólnego standardu monitorowania.
9. Marketing i komunikacja trasy rowerowej są wydajne. Trasa jest dobrze rozpoznawana przez rowerzystów i skutecznie promowana przez lokalne społeczności i władze publiczne zarówno dla turystów zagranicznych, jak i krajowych. Liderzy marketingu trasy obsługują kanały komunikacji B2B i B2C.
10. Deklaracja długoterminowa i roczne plany działania zapewniają trwałość produktu turystycznego i utrzymują współpracę wszystkich zainteresowanych stron na trasie z sektora publicznego, prywatnego i organizacji pozarządowych na całej trasie.



9. Wdrożenie strategii

Główna rola projektu “Biking South Baltic!”

W projekcie “Biking South Baltic!” (BSB!) (2017-2019) wdrożono najlepsze praktyki, dokumenty i narzędzia dotyczące rozwoju, zarządzania i monitorowania Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10]. Działania te zostały zrealizowane na obszarze Południowego Bałtyku przez partnerów projektu z Danii, Niemiec i Polski. “Trasa Rowerowa Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10] Strategia rozwoju 2020-2030” została wdrożona w ramach tego projektu jako kluczowy dokument.

Zgodnie ze strategią partnerzy projektu zadeklarowali dalszy rozwój odcinka Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10]:

- **Dania:** cała trasa w Danii (514 km)
sygnatariusz deklaracji: Duńska Organizacja Rowerowa
- **Niemcy:** odcinek trasy w regionie Meklemburgii-Pomorza Przedniego (697 km)
sygnatariusz deklaracji: Organizacja Turystyczna Meklemburgii - Pomorza Przedniego
- **Polska:** odcinki trasy w województwie pomorskim i zachodniopomorskim
sygnatariusze deklaracji:
 - Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (268 km)
 - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego (266 km)

Deklaracja długoterminowa partnerów projektu BSB! stanowi ramy współpracy zarządzania trasami w obszarze interwencji. Powinna ona zapewnić dalszy rozwój trasy w regionie Południowego Bałtyku po zakończeniu projektu BSB! i utrzymać wyniki projektu BSB!

Poszczególne dedykowane działania ukierunkowane na promocję i rozpowszechnianie strategii zostały zaplanowane przez partnerów projektu BSB!, aby przyciągnąć nowych interesariuszy trasy i rozszerzyć obszar rozwoju trasy na cały region Morza Bałtyckiego.

Narzędzia realizacji strategii

- **Deklaracja długoterminowa** jest niezbędnym narzędziem realizacji strategii. Jest to deklaracja podpisana przez kluczowych interesariuszy trasy na poziomie regionalnym i krajowym. Kontrahenci uczestniczą we wspólnym opracowaniu Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego [EuroVelo 10], zgodnie ze strategią. Deklaracja określa ogólne zadania, obowiązki i relacje stron, w tym zobowiązania finansowe i organizacyjne.
- **Roczny plan rozwoju trasy** opisuje bieżące / szczegółowe działania (i budżet) kluczowych interesariuszy trasy. Dokument ten jest przygotowywany przez strony deklaracji co roku. Plan działania opisany w standardzie certyfikacji EuroVelo jest implementowany do tego dokumentu.
- **Roczne sprawozdanie monitorujące** przedstawia dane z roku na rok dotyczące trasy i rozwoju trasy. Np. liczba rowerzystów na odcinkach tras / regionach / krajach, poziom zadowolenia użytkowników trasy lub opis działań podjętych przez strony deklaracji długoterminowej.

Szczególna rola ECF Europejskiej Federacji Cyklistów

ECF (Europejska Federacja Cyklistów), jako wyłączny sygnatariusz deklaracji długoterminowej, została zdefiniowana jako organizacja parasolowa na trasie. ECF odpowiada za rozpowszechnianie i wdrażanie wyników projektu i najlepszych praktyk w całym regionie Morza Bałtyckiego, przy współpracy z zainteresowanymi stronami z regionu i kraju.



Rozszerzenie strategii na całą Trasę Rowerową Dookoła Morza Bałtyckiego

Odnosnie obszaru projektu BSB! strategia jest realizowana najpierw na obszarze interwencji (Dania, Meklemburgia-Pomorze Przednie, województwo pomorskie i zachodniopomorskie). ECF (Europejska Federacja Cyklistów) zapewnia transnarodowe wsparcie tej inicjatywy jako organizacji parasolowej.

Model rozwoju trasy i współpracy jest otwarty dla nowych członków, szczególnie na poziomie regionalnym i krajowym (zdefiniowanym jako kluczowe zainteresowane strony trasy). Strategia, najlepsze praktyki i program współpracy powinny zostać rozszerzone na cały region Morza Bałtyckiego. Zainteresowane strony krajowe i regionalne z tych krajów / regionów powinny dołączyć do inicjatywy.

W ogólnym pomyśle partnerzy BSB! mają objąć całą Trasę Rowerową Dookoła Morza Bałtyckiego (EuroVelo 10) przez sieć zainteresowanych stron regionalnych i krajowych, zaangażowanych we wspólną realizację Strategii.

Region Morza Bałtyckiego obejmuje 9 krajów:

- | | | |
|-----------|------------|--------------|
| 1. Dania | 2. Estonia | 3. Finlandia |
| 4. Litwa | 5. Łotwa | 6. Niemcy |
| 7. Polska | 8. Rosja | 9. Szwecja |

Kluczowymi interesariuszami z tych krajów są:

- Organy administracji krajowej (np. Ministerstwo / Departament Turystyki)
- Regionalne organy administracji (poziom wojewódzki / regionalny)
- NECC (krajowe centra koordynacyjne EuroVelo), jeśli zostały utworzone
- Ważne / ponadnarodowe organizacje pozarządowe związane z turystyką rowerową
- Kluczowe firmy turystyczne i odpowiednie firmy transportowe (operatorzy promów, międzynarodowi operatorzy turystyki rowerowej)

Lokalne organy administracji odpowiedzialne za infrastrukturę trasy i utrzymanie powinny uczestniczyć w porozumieniu w ramach sieci krajowych / regionalnych, ze względu na liczbę tych instytucji. Są potencjalnymi członkami sieci zarządzania i rozwoju Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego (EuroVelo 10) i prawdopodobnie nowymi stronami deklaracji umowy.

Zaleca się unikanie udziału pojedynczych firm, miast / gmin lub organizacji pozarządowych jako stron deklaracji. Zapobiega to rozproszeniu systemu zarządzania i nieefektywnemu zwielokrotnieniu liczby partnerów.

Nowi partnerzy mogą zadeklarować przystąpienie do realizacji Strategii i sieci współpracy, akceptując i podpisując deklarację długoterminową. Warunki współpracy są określone w deklaracji i powinny być takie same dla nowych i obecnych członków.

Nowi partnerzy są włączani do następnego rocznego planu rozwoju trasy i rocznych raportów monitorowania automatycznie.

Publikacja:

Dokument ten został wdrożony w 2019 roku w ramach projektu „Biking South Baltic! – Promocja i rozwój Trasy Rowerowej Dookoła Morza Bałtyckiego”. Projekt był współfinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (program Interreg Południowy Bałtyk).



European
Regional
Development
Fund



Wydawca:

Europejska Federacja Cyklistów (ECF)
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Partnerzy projektu “Biking South Baltic!”:



Pomorskie
Tourist Board
(LEAD PARTNER)



Centre for Regional
and Tourist
Research



Danish Cycling
Tourism



European Cyclists'
Federation



Mecklenburg-
Vorpommern Tourist
Board



Pomorskie
Voivodeship



Zachodniopomorskie
Voivodeship

Projekt:

K2 Kserofabryka.pl

Autor:

Jacek Zdrojewski

Redagowane przez partnerów projektu BSB!:

Michał Bieliński, Adam Bodor, Aleksander Buczyński, Magdalena Bulikowska, Marta Chełkowska, Marco Ciarrocchi, Wojciech Grela, Monika Frankowska, Jesús Freire, Henrik Lythe Jørgensen, Piotr Książek, Ed Lancaster, Tomasz Legutko, Łukasz Magrian, Carl Henrik Marcussen, Wanda Nowotarska, Jesper Pørksen, Stanisław Prusiewicz, Sebastian Hugo Vitzel, Johannes Volkmar

Zdjęcia:

z zasobów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego

Obecna publikacja jest częścią serii publikacji ECF EuroVelo.