

**Ewa Kasperska, Adam
Wyszomirski**

**Wzrost atrakcyjności turystycznej
miejsc jako wartość dodana
projektów realizowanych z
dofinansowaniem Unii Europejskiej**

Ekonomiczne Problemy Usług nr 85, 47-58

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

EWA KASPERSKA

Politechnika Koszalińska

ADAM WYSZOMIRSKI

Samorządowa Agencja Promocji i Kultury SAPIK, Szczecinek

**WZROST ATRAKCYJNOŚCI TURYSTYCZNEJ MIEJSC
JAKO WARTOŚĆ DODANA PROJEKTÓW REALIZOWANYCH
Z DOFINANSOWANIEM UNII EUROPEJSKIEJ**

Wprowadzenie

Podstawą wdrażania pomocy Unii Europejskiej w Polsce w bieżącym okresie finansowania są Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007–2013 (NSRO). Dokument ten został opracowany na podstawie głównych celów polityki spójności oraz przy uwzględnieniu uwarunkowań społeczno-gospodarczych Polski¹. Celem strategicznym NSRO dla Polski jest zatem tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej². Działania zmierzające do jego realizacji finansowane są przede wszystkim przez fundusze strukturalne i Fundusz Spójności (FS), a także fundusze obsługujące założenia Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa.

¹ *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013*, MRR, Warszawa 2007, s. 4.

² *Tamże*, s. 40.

1. Programy operacyjne a wsparcie rozwoju turystyki

W oparciu o NSRO rozwój turystyki jest integralnym celem działań zmierzających do osiągnięcia założeń Narodowej Strategii Spójności. Ich realizacji służy m.in. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, który w ramach pierwszego z trzech celów polityki UE na lata 2007–2013, jakim jest Konwergencja, zakłada realizację jedenastu priorytetów – szósty z nich to Turystyka. W jego ramach EFRR wspiera:

- ochronę i poprawę jakości dziedzictwa przyrodniczego;
- promowanie walorów przyrodniczych jako potencjału dla rozwoju zrównoważonej turystyki;
- pomoc na rzecz zwiększania podaży usług turystycznych przez wprowadzanie nowych usług oraz rozwoju nowych (zrównoważonych) rodzajów turystyki.

Zgodnie z założeniami EFRR inicjatywy podejmowane w celu rozwoju turystyki mogą przejawiać się w wielu, różnorodnych działaniach, takich jak:

- inwestycje w infrastrukturę turystyczną, w rozwój kadr dla turystyki, proturystyczną edukację społeczną;
- pobudzanie współpracy partnerskiej między samorządami, instytucjami, przedsiębiorstwami, lokalnymi społecznościami itp.;
- podnoszenie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw, zwłaszcza w obszarze kształtowania jakości świadczonych usług;
- poprawa dostępności polskich regionów i estetyki miejsc;
- pobudzanie przedsiębiorczości na obszarach wiejskich;
- utrzymanie, ochrona i rewitalizacja dziedzictwa kulturowego Polski, a także wsparcie wysiłków w zachowaniu lokalnej odrębności i kreowaniu produktów regionalnych.

Jako narzędzia realizacji celów polityki spójności UE w latach 2007–2013 powołano na obszarze Polski programy operacyjne. Mimo braku programu ukierunkowanego bezpośrednio na rozwój turystyki, wskazania dla jej rozwoju obecne są w priorytetach lub poddziałaniach niemal każdego z nich³.

³ Od standardu tego odbiega Program Operacyjny Pomoc Techniczna, który jest programem o specyficznym przeznaczeniu. Jego celem nadrzędnym jest „zapewnienie sprawnego i efektywnego przebiegu realizacji Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia”. Stąd jego zadania to wsparcie wdrażania pomocy z funduszy strukturalnych oraz rozpowszechnianie informacji i promocja NSRO, a jego beneficjenci to instytucje odpowiedzialne za wdrażanie Narodo-

Tabela 1

Wsparcie turystyki w programach operacyjnych na lata 2007–2013

Program	Priorytet/Działanie	Cel
PO Innowacyjna Gospodarka	6. Oś Priorytetowa. Polska gospodarka na rynku międzynarodowym 6.3. Promocja turystycznych walorów Polski 6.4 Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym	Poprawa wizerunku Polski jako atrakcyjnego partnera gospodarczego, miejsca nawiązywania wartościowych kontaktów handlowych, lokowania inwestycji, prowadzenia działalności gospodarczej oraz rozwoju usług turystycznych
PO Infrastruktura i Środowisko ^a	11. Priorytet. Kultura i dziedzictwo kulturowe ^b	Wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim dla zwiększenia atrakcyjności Polski
PO Rozwój Polski Wschodniej	V. Oś priorytetowa. Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne Poddziałanie V.1. Promowanie zrównoważonego rozwoju turystyki Poddziałanie V.2. Trasy rowerowe.	V.1. Wzrost zainteresowania ofertą turystyczną Polski Wschodniej. V.2. Rozwój turystyki rowerowej na obszarze województw objętych programem (warmińsko – mazurskie, podlaskie, lubelskie, świętokrzyskie i podkarpackie)
Europejska Współpraca Terytorialna	Współpraca transnarodowa	Zmniejszenie negatywnych skutków zmian demograficznych i społecznych na rozwój obszarów miejskich i rozwój regionalny, wykorzystanie dziedzictwa kulturowego w celu zwiększenia atrakcyjności miast i regionów, w tym poprzez współpracę instytucji kultury i sztuki
	3. Zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności miast i regionów	
	Współpraca transgraniczna	Promowanie współpracy i bezpośrednich kontaktów wspierających rozwój gospodarczy i społeczny oraz ochronę środowiska w obszarach przygranicznych, m.in. poprzez: wspieranie przedsiębiorczości, rozwój małych i średnich przedsiębiorstw, turystyki, kultury oraz handlu transgranicznego
	Współpraca międzyregionalna (INTERREG IVC)	Zwiększanie atrakcyjności terytorium w celu wspierania rozwoju społeczno-gospodarczego oraz zrównoważonej turystyki poprzez ochronę dziedzictwa kulturowego i krajobrazu
2. Środowisko naturalne i zapobieganie zagrożeniom		
Regionalne PO	według tabeli 2	

^a Jedyny program operacyjny finansowany ze środków EFRR oraz Funduszu Spójności.

^b W ramach priorytetu wsparciem objęto projekty związane z renowacją, restauracją, rewaloryzacją i rewitalizacją zabytków (w tym znajdujących się na Liście Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO lub uznanych przez Prezydenta RP za pomniki historii). Mimo braku w tak sformułowanym celu priorytetu 11, jednoznacznego odwołania do zwiększenia turystycznej atrakcyjności Polski, taki jej kontekst – w świetle planowanych w jego ramach działań – jest oczywisty.

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.funduszeuropejskie.gov.pl.

wej Strategii Spójności, zaangażowane w zarządzanie poszczególnymi programami operacyjnymi.

Program Operacyjny Kapitał Ludzki jako jedyny finansowany ze środków drugiego z funduszy strukturalnych – Europejskiego Funduszu Społecznego – nie zawiera w swoich priorytetach czy celach bezpośredniego odwołania do turystyki. Głównym jego celem jest wzrost poziomu zatrudnienia i spójności społecznej. Niemniej jednak, przez samą swoją konstrukcję, stanowi niebagatelne wsparcie dla rozwoju turystyki, m.in. poprzez działania podejmowane na rynku pracy, podnoszące poziom aktywności zawodowej, zmniejszające obszary wykluczenia społecznego, upowszechniające edukację społeczeństwa na każdym etapie kształcenia, dostosowujące kwalifikacje pracowników do potrzeb rynku pracy i podnoszące konkurencyjności przedsiębiorstw (w tym również z branży turystycznej)⁴.

Spośród 16 regionalnych programów operacyjnych (RPO) tylko dwa (dla województwa łódzkiego oraz opolskiego) nie posiadają wyodrębnionego priorytetu ukierunkowanego na rozwój turystyki (tabela 2). Jednak mimo ich braku również te dwa województwa w swoich celach szczegółowych zawarły rozwój turystyki⁵.

Wsparcie przedsiębiorstw z branży turystycznej oraz rozwoju turystyki na obszarach objętych pomocą programów operacyjnych jest naturalną konsekwencją realizowania przedsięwzięć współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach polityki spójności. Jednak rozwój turystyki oraz wzrost atrakcyjności miejsc recepcji turystycznej jest często konsekwencją innych programów wspieranych z unijnego budżetu, jednak o celach niemających prostego i naturalnego przełożenia na rozwój tej dziedziny gospodarki.

⁴ <http://www.efs.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/Dzialania.aspx>, z dnia 24.10.2011.

⁵ Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2007–2013, Opole 2009, s. 114; Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013, Łódź 2007, s. 72.

Tabela 2

Miejsce turystyki w priorytetach regionalnych programów operacyjnych

Lp.	Województwo	Priorytet
1.	dolnośląskie	6. Turystyka i kultura
2.	kujawsko-pomorskie	6. Wsparcie rozwoju turystyki
3.	lubelskie	7. Turystyka, kultura i współpraca międzyregionalna
4.	lubuskie	5. Rozwój i modernizacja infrastruktury turystycznej i kulturowej
5.	łódzkie	3. Gospodarka – innowacyjność – przedsiębiorczość, Działanie 3.5. Infrastruktura turystyczno-rekreacyjna
6.	małopolskie	3. Turystyka i przemysł kulturowy
7.	mazowieckie	2. Turystyka
8.	opolskie	1. Wzmocnienie atrakcyjności gospodarczej regionu ^a
9.	podkarpackie	6. Turystyka i kultura
10.	podlaskie	3. Rozwój turystyki i kultury
11.	pomorskie	6. Turystyka i dziedzictwo kulturowe
12.	śląskie	3. Turystyka
13.	świętokrzyskie	5. Wzrost jakości infrastruktury społecznej oraz inwestycje w dziedzictwo kulturowe, turystykę i sport
14.	warmińsko-mazurskie	2. Turystyka
15.	wielkopolskie	6. Turystyka i środowisko kulturowe
16.	zachodnio-pomorskie	5. Turystyka, kultura, rewitalizacja

^a Rozwój turystyki zagwarantowany w trzecim celu priorytetu 1: „wzrost znaczenia turystyki, rekreacji i sportu jako czynników wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy regionu, szczególnie rynku pracy”.

Źródło. opracowanie własne na podstawie www.funduszeuropejskie.gov.pl.

2. CIVITAS RENAISSANCE jako przykład projektu zwiększającego atrakcyjność turystyczną miejsca

Przykładem programów ukierunkowanych na inne, niż powyżej wymienione cele, są tzw. programy ramowe Unii Europejskiej. Stanowią one narzędzie polityki naukowo-technicznej Wspólnoty określonej przez traktat z Maastricht (1992), której głównym celem jest rozwój naukowych i technologicznych podstaw przemysłu wspólnotowego i uczynienie go bardziej konkurencyj-

nym na arenie międzynarodowej. Działania mające wspomagać ten rozwój realizowane są właśnie poprzez wieloletnie programy ramowe i ukierunkowane na:

- wdrażanie programów badań rozwoju technicznego, które wspierają współpracę między przedsiębiorstwami, ośrodkami badawczymi i uczelniami wyższymi;
- rozpowszechnianie wyników badań naukowych;
- wspieranie wymiany naukowej⁶.

Obecnie funkcjonuje 7. Program ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego (7PR). Jego czas trwania zaplanowano na lata 2007–2013, a budżet wynosi blisko 54 miliardów euro. 7PR składa się z czterech programów szczegółowych (uzupełnionych o program obejmujący badania nuklearne – EURATOM i działania Wspólnotowego Centrum Badawczego – JRC): współpraca (*cooperation*), pomysły (*ideas*), ludzie (*people*), możliwości (*capacities*).

Najbardziej rozbudowanym komponentem 7PR jest *Cooperation*. Ma ona na celu wspieranie ponadnarodowej współpracy naukowo-badawczej w dziesięciu obszarach tematycznych⁷. Przykładem projektu realizowanego w obszarze V. *Energia*, Priorytet 8. *Wydajność energetyczna i oszczędzanie energii*, Działanie *Innowacyjne strategie w miejskim transporcie*, jest inicjatywa *CIVITAS PLUS*. *CIVITAS* został zainaugurowany na początku roku 2002 (w ramach 5PR jako *CIVITAS I*), następnie znalazł swoją kontynuację w *CIVITAS II* (od roku 2005 w ramach 6PR) i obecnie jako *CIVITAS PLUS* (lata 2008–2012).

W ramach każdej edycji zaplanowano kilka niezależnych projektów realizowanych łącznie przez 61 miast z 22 krajów Europy. Wszystkie projekty, a powstało ich trzynaście, mają wyznaczone własne cele szczegółowe i działania. Są one jednak spójne z nadrzędnym celem postawionym przed całym programem, którym jest czysty, efektywny energetycznie, harmonijny i zrównoważony transport miejski⁸.

Jednym z projektów prowadzonych w Polsce w ramach tej inicjatywy jest komponent *CIVITAS RENAISSANCE*. Jego główne założenia skupiają się na

⁶ M. Gierłatowska, A. Brzozowski, 6. Program Ramowy Unii Europejskiej – powiększanie potencjału badawczego Europy, w: *Bezpieczeństwo pracy – Nauka i praktyka* 1/2003, s. 2.

⁷ Krajowy Punkt Kontaktowy Programów Badawczych UE, www.kpk.gov.pl.

⁸ www.civitas.eu.

zmniejszeniu uciążliwości ruchu drogowego w aglomeracjach miejskich poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych oraz realizowanie działań zmierzających do ochrony środowiska naturalnego. Polskim miastem partnerskim w projekcie (obok czterech innych z krajów UE) jest Szczecin.

W ramach *CIVITAS RENAISSANCE* w Szczecinku wdrażanych jest 10 działań:

- rozwój transportu wodnego;
- budowa ścieżek rowerowych;
- wprowadzenie ekologicznych minibusów do taboru transportu miejskiego oraz uruchomienie ekologicznej myjni autobusów;
- modernizacja przystanków autobusowych;
- stworzenie strategii zrównoważonego rozwoju transportu;
- kampanie promujące transport publiczny i zmianę nawyków transportowych wśród mieszkańców;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych i kierowców;
- uruchomienie wypożyczalni rowerów i rikszy;
- uruchomienie systemu nadzoru ruchu drogowego;
- monitoring prędkości na przejściach dla pieszych i w pobliżu szkół.

Powyższe działania mają usprawnić i uatrakcyjnić transport miejski, dostarczyć alternatywnych środków transportu, podnieść poziom świadczonych usług, zwiększyć zadowolenie pasażerów, w efekcie doprowadzić do wzrostu bezpieczeństwa mieszkańców oraz wpłynąć na zmianę ich zachowań komunikacyjnych w kierunku bardziej intensywnego wykorzystania ekologicznych środków transportu.

W ramach wymienionych działań w Szczecinku wykonano wiele przedsięwzięć skutkujących nie tylko realizacją założeń przedstawionego powyżej celu, ale również o istotnym znaczeniu dla turystyki, m.in.:

- uruchomiono tramwaj wodny i taksówki wodne;
- w atrakcyjnych punktach miasta na jeziorze Trzesiecko wybudowano trzy pomosty widokowe (przy wieży Bismarcka, na Mysiej Wyspie, w parku miejskim przy centrum), będące zarazem przystankami tramwaju wodnego;
- zrewitalizowano półwysep o nazwie Mysia Wyspa (doprowadzenie prądu, wody i kanalizacji ściekowej), umożliwiając tym samym jego

- zagospodarowanie rekreacyjne (plaża, leżaki, parasole, mała gastronomia);
- wybudowano (część jest w trakcie realizacji) łącznie ok. 6200 m ścieżek rowerowych;
 - uruchomiono wypożyczalnię riksza (10 szt.) i rowerów (50 szt. rowerów i pięć punktów wypożyczeń);
 - w trakcie realizacji znajduje się wymiana 10 przystanków autobusowych oraz wprowadzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej (sześć paneli informacyjnych)⁹.

Działania podjęte w mieście w ramach *CIVITAS RENAISSANCE* spotykają się z aprobatą mieszkańców i turystów. Ich skutki nie są jeszcze w pełni widoczne. Wynika to z faktu, że projekt jest ciągle w fazie realizacji (do września 2012 roku) oraz z typowego dla takich inicjatyw przesunięcia w czasie społecznej reakcji na podejmowane działania. Już teraz na podbudowie prowadzonych badań ewaluacyjnych projektu można jednak zaryzykować twierdzenie, że efekty projektu dla ożywienia turystycznego miasta i polepszenia jego wizerunku w oczach zarówno mieszkańców, jak i turystów są porównywalne, jeśli nie większe, niż osiągnięcia projektu w dziedzinie zmiany nawyków transportowych¹⁰.

3. Działania *CIVITAS* a atrakcyjność miasta Szczecinek

Z przeprowadzonych badań *ex ante* wynika, że 91,6% respondentów poparło pomysł otwarcia wypożyczalni rowerów i riksza. Trzy czwarte badanych uznało, że przejazdy rikszą mogłyby stać się wartościową atrakcją turystyczną Szczecinka, co uzasadnia podjęcie tej inicjatywy. Wśród 12 najczęściej pojawiających się opinii na temat zasadności otwarcia wypożyczalni aż 10 odnosiło

⁹ Dynamiczny system informacji pasażerskiej oznacza montaż elektronicznych wyświetlaczy na przystankach autobusowych, dzięki którym pasażerowie na bieżąco informowani są o godzinie odjazdu najbliższego autobusu.

¹⁰ Prowadzone regularnie badania ankietowe dowodzą, że w pierwszym okresie realizacji projektu wzrosło w mieście wykorzystanie ekologicznych środków transportu oraz transportu publicznego, jednak w następnym badanym okresie odnotowano spadek zainteresowania. Szczegółowe dane na ten temat, z uwagi na ograniczoność miejsca, nie są możliwe do zaprezentowania, jednak pozostają w dyspozycji autorów niniejszego artykułu, jak również szczegółowa metodologia prowadzonych w projekcie badań ewaluacyjnych.

się bezpośrednio do turystyki. Największa liczba badanych (12,8%) stwierdziła, że riksze przyciągną do miasta turystów. Respondenci wyrażali również opinie, że riksze będą nową atrakcją turystyczną, sprawią, że miasto będzie „inne”, oryginalne. Pojazdy te – zdaniem ankietowanych – mogą też stać się niebanalnym sposobem na zwiedzanie Szczecinka. Znajduje to potwierdzenie w dalszych opiniach, bowiem respondenci deklarujący chęć korzystania z wypożyczalni (78% badanych), zapytani o motyw w większości odpowiedzi (74% chętnych), że rower lub riksę będą wypożyczać dla przyjemności. Również transport wodny (tramwaj oraz taksówki) uznany został za atrakcję turystyczną. Niemal wszyscy respondenci deklarujący wykorzystanie transportu wodnego jako cel wymieniali rekreację (97,3%), za regularny środek transportu uznało go tylko 0,7% badanych, a za okazjonalny – 19,7%.

W badaniu przeprowadzonym wśród turystów zadano m.in. pytanie o środki transportu wykorzystywane podczas pobytu w Szczecinku. Najliczniejsze grono badanych, co zrozumiałe, korzystało przede wszystkim z własnego samochodu, jednak na drugim miejscu wymieniano autobus miejski, następnie riksza i tramwaj wodny. Dwa ostatnie środki transportu miały powodzenie zwłaszcza wśród turystów zagranicznych. Z rikszy skorzystało 41%, a z tramwaju 34% badanych obcokrajowców.

Za najbardziej użyteczne rozwiązanie transportowe w mieście turyści, zarówno z Polski, jak i z zagranicy, zgodnie uznali komunikację miejską (42% badanych). Na drugim miejscu turyści z Polski wymieniali tramwaj wodny (20% badanych Polaków), a turyści zagranicznych – rower z wypożyczalni (21%)¹¹.

Realizowane w ramach projektu zadania mają też swój wydźwięk w postrzeganiu Szczecinka. Wprowadzane rozwiązania mieszkańcy oceniają jako zmiany na lepsze. Uważają oni, że miasto staje się coraz ładniejsze, ciekawsze, warte odwiedzin. Zaobserwowano również rozwój rynku usług turystycznych w Szczecinku. Na obecnym etapie trudno jednoznacznie przypisać go działaniom *CIVITASU*, jednak niewątpliwie wpływ na wzrost atrakcyjności miasta przekłada się na ożywienie gospodarcze, zwłaszcza w tej branży.

¹¹ Należy jednak zaznaczyć, że respondenci skarżą się równocześnie na złe funkcjonowanie wymienionych środków komunikacji. Najwięcej uwag krytycznych kierowano pod adresem rikszy, w dalszej kolejności turyści polscy narzekali na miejskie autobusy, a zagraniczni na tramwaj wodny.

Tabela 3

Liczba obiektów noclegowych i gastronomicznych w Szczecinku w latach 2000–2011

Rok	Obiekty noclegowe	Punkty gastronomiczne
2000	8	- ^a
2004	8	-
2005	9	-
2006	10	-
2008	12	20
2009	12	27
2010	18	31
2011	23	34

^a brak danych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Szczecinku i Szczecineckiej Agencji Promocji i Kultury SAPiK.

Omawiając znaczenie *CIVITAS RENAISSANCE* dla szczecineckiej turystyki, należy wspomnieć o jeszcze jednym niezwykle ważnym skutku podejmowanych w ramach projektu działań. Projekt *CIVITAS* – jak każde z przedsięwzięć realizowanych przy współfinansowaniu z Unii Europejskiej – podlega wymogom promowania zarówno samego projektu, jak i unijnego w nim udziału. Poza typowymi narzędziami promocji wykorzystywanymi w takich przedsięwzięciach (publikacja materiałów promocyjnych, tablice informacyjne, billboardy, oznaczenia logo na zakupionych urządzeniach itp.) Szczecinek prowadzi, zwłaszcza za pośrednictwem Szczecineckiej Agencji Promocji i Kultury SAPiK (partnera w projekcie), intensywną promocję wydarzeniową. Od początku wdrażania projektu, *CIVITAS* był obecny na blisko dwudziestu imprezach różnego typu. Znaczną część z nich zorganizowano pod szyldem *CIVITASU* lub w oparciu o jego realizację.

Imprezy podejmowane z inicjatywy projektu były szeroko opisywane w prasie lokalnej i regionalnej oraz w telewizji, cieszyły się dużym zainteresowaniem i każdorazowo stanowiły ważne wydarzenie w życiu miasta. Zgromadziły one łącznie kilkanaście tysięcy uczestników – zarówno mieszkańców, jak i turystów. Stanowiły tym samym istotne uzupełnienie miejskiego kalendarza imprez w ostatnich trzech latach (2009–2011), przyczyniając się do jego uatrakcyjnienia.

Tabela 4

Imprezy publiczne organizowane z inicjatywy CIVITAS w latach 2009–2011

Wydarzenie	Liczba wydarzeń	Szacunkowa łączna liczba uczestników
rajd rowerowy	3	1700
piknik rodzinny z CIVITASEM	2 ^a	8000
700 rowerzystów na 700-lecie Szczecinka ^b	1	736 ^c
otwarcie inwestycji CIVITAS	5	500

^a Planowany w 2010 roku piknik nie odbył się z powodu złej pogody.

^b Impreza zorganizowana z okazji 700-lecia miasta, ale przy wykorzystaniu sprzętu (rowerów) CIVITAS.

^c Jest to liczba samych rowerzystów. W imprezie brali również udział liczni widzowie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Szczecińskiej Agencji Promocji i Kultury SAPIK.

Uwagi końcowe

Podjęmowane w ramach *CIVITAS RENAISSANCE* działania mają szeroki oddźwięk w lokalnych i regionalnych mediach, a realizowane inwestycje i towarzyszące temu wydarzenia wzbogacają ofertę turystyczną miasta. Niekwestionowanym tego przykładem jest rewitalizacja Mysiej Wyspy, która dzięki poczynionym tam inwestycjom w czasie jednego tylko sezonu stała się ulubionym miejscem spędzania wolnego czasu (zwłaszcza młodych) mieszkańców Szczecinka i turystów.

Podsumowując zatem rozważania na temat atrakcyjności turystycznej jako wartości dodanej projektów z dofinansowaniem Unii Europejskiej, warto przypomnieć strategiczny cel programu *CIVITAS*: czysty, efektywny energetycznie, harmonijny i zrównoważony transport miejski.

**THE INCREASE OF TOURISTS ATTRACTIVENESS AS AN ADD VALUE
OF PROJECTS CO-FINANCED BY EUROPEAN UNION**

Summary

The article is an analysis of importance of the EU's co-financed projects for making the places of their implementation more attractive. The increase of attractiveness is a self-evident effect of operational programmes, which in most have such a provision in their purposes. However, the increase of touristic attractiveness is often an effect of projects, which are focused on activities not related to this area. The legitimacy of this claim has been demonstrated on the example of CIVITAS RENAISSANCE project, which is realized in Szczecinek.

Translated by Anna Wachuda