

UWAGI DO PRZEDSTAWIONEJ II KOREKTY PRZEBUDOWY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO LUBLINA (AL. RACŁAWICKIE – PONIATOWSKIEGO – SOWIŃSKIEGO – GŁĘBOKA – LIPOWA)

Opracowanie biura Mosty - Katowice

opublikowane na stronie internetowej UM Lublin

<http://www.um.lublin.pl/um/index.php?t=200&id=235731> WIEŚCI Z RATUSZA

Barbara Brylak-Szymczak

10.04.2015

1. Opracowanie ma charakter koncepcji **tylko technicznej**, bez kontekstu urbanistycznego. Propozycje dotyczą rozwiązań elementów drogowych a nie podejmują kwestii układu komunikacyjnego i organizacji ruchu w tej części miasta.
2. Prezydent Miasta Lublin p. Krzysztof Żuk w uzasadnieniu do zamierzonej inwestycji mówi: „...**Chcemy zrewitalizować i uporządkować ściśle centrum miasta, w jak największym stopniu zachowując dotychczasowy charakter tego obszaru. Ważnym aspektem jest także połączenie komunikacyjne pomiędzy północnymi a południowymi dzielnicami Lublina. Modernizując układ komunikacyjny, wyznaczając bus-pasy i inwestując w nowoczesny transport zbiorowy, chcemy usprawnić i uprzywilejować tą formę przemieszczania się po mieście, zachęcając mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej. Po ubiegłorocznej debacie na temat przebudowy Al. Racławickich i ulic przyległych zobowiązaliśmy projektanta do uwzględnienia wszystkich uwag, które nie stoją w sprzeczności z przepisami i warunkami technicznymi ...**” cytata z WIEŚCI Z RATUSZA <http://www.um.lublin.pl/um/index.php?t=200&id=235731>

Proponowane rozwiązanie DROGOWE (bo nie jest to rozwiązanie urbanistyczne) nie ma żadnych cech projektu rewitalizacji.

Rewitalizacji (łac. re+vita – dosłownie: przywrócenie do życia, ożywienie) - należy przez to rozumieć kompleksowy system działań, mających na celu ożywienie społeczne i gospodarcze zdegradowanych terenów oraz zapewnienie zrównoważonego rozwoju przy jednoczesnych działaniach ukierunkowanych na modernizację istniejącej zabudowy, infrastruktury technicznej i komunikacyjnej; jednym z elementów rewitalizacji może być rewaloryzacja - Uchwała nr 1018/XXXIX/2014 Rady Miasta Lublin z dnia 13 marca 2014 r.

lub szerzej:

Rewitalizacja (łac. re+vita - dosłownie: przywrócenie do życia, ożywienie), ang. revitalization, urban renewal, urban redevelopment – zespół działań urbanistycznych i planistycznych, koordynowanych przez lokalną administrację, których celem jest społeczne, architektoniczne, planistyczne i ekonomiczne korzystne przekształcenie miejskiej dzielnicy (lub innego wyodrębnionego obszaru miasta) będącej w stanie kryzysu wynikającego z czynników ekonomicznych i społecznych. Niektóre programy rewitalizacyjne nakierowane są na ożywienie zdegradowanych obszarów miast, które

utraciły swoją pierwotną funkcję, np. przemysłowych; celem wówczas jest znalezienie dla nich nowego zastosowania i doprowadzenie do stanu, w którym obszary zmieniają swoją funkcję. - Wikipedia

Objęte opracowaniem pasy drogowe przebudowywanych ulic nie są obszarem zdegradowanym. Podobnie jak otaczające je zespoły yczne osiedli mieszkaniowych, miejskie ciągi ulic – w rozumieniu nie tylko drogowym ale wraz z otaczającą je zabudową, a także – mający wielkie znaczenie w układzie funkcjonalnym miasta zespół Miasteczka Akademickiego (wpisany na listę współczesnych dóbr kultury miasta Lublina). Przecinanie dobrze funkcjonujących zespołów urbanistycznych „średnicową” drogą ruchu przyspieszonego (Gp) nie tylko nie przyczyni się do poprawy warunków ich życia i funkcjonowania a wręcz przeciwnie – doprowadzi do ich degradacji społecznej, kulturowej i środowiskowej (w znaczeniu ochrony środowiska życia ludzi oraz istniejących zasobów przyrodniczych).

Modernizacja sieci komunikacji miejskiej (nie jest to modernizacja układu komunikacyjnego) i inwestowanie w nowoczesny transport miejski – jest celem godnym poparcia. Szybkie połączenie północ – południe linią autobusową na pewno poprawi skomunikowanie pomiędzy peryferyjnymi dzielnicami miasta. Ale równoczesne z tym zwiększanie ilości pasów ruchu dla samochodów osobowych – zaprzecza tej idei. Tzw. „upłynnienie” ruchu dla samochodów prywatnych nigdy nie ograniczy ich potoku. Otwierając większą „przepustowość” ulicy – zachęca się do korzystania z niej. Zachęcenie mieszkańców do korzystania z nowoczesnej komunikacji publicznej musi następować przez ograniczenie dostępności prywatnych środków transportu.

Jeszcze w 1968 r. niemiecki matematyk Dietrich Braess z Uniwersytetu Ruhry w Bochum wyliczył, że zwiększenie przepustowości sieci dróg wcale nie zwiększa jej wydajności, a wręcz ją ogranicza. W praktyce oznacza to, że dodatkowy pas ruchu dodany do zatłoczonej drogi tylko pogarsza sytuację i zwiększa korki.

Prawo Lewisa-Mogridge'a

Wbrew pozorom poszerzanie dróg nie prowadzi do zwiększenia przepustowości. Zgodnie z nim ruch na takiej ulicy, do której dodamy nowe pasy, powiększa się tak, aby maksymalnie wypełnić nową zwiększoną przepustowość. W związku z tym poprawa trwa najdłużej kilka miesięcy, a czasami nawet tylko kilka tygodni. Co więcej, to prawo sprawdza się także w drugą stronę. Zaobserwowano, że zwężenie ulicy – z trzech pasów do dwóch – powoduje, że po tej węższej przez godzinę przejeżdża więcej aut. Okazuje się, że mniej pasów oznacza mniejszą prędkość samochodów. Ale to skutkuje tym, że auto nie musi zachowywać tak dużych odległości od pojazdów z przodu. Wszyscy jadą wolniej, ale na ulicy mieści się więcej pojazdów. Ruch jest płynniejszy. *Posted on: Styczeń 14, 2014 By: Maciej Skinderowicz*
<http://powietrze.krakow.pl/prawo-lewisa-mogridgea-paradoks-braessa-czyli-im-wiecej-drog-tylko-wieksze-korki/>

3. Poprawienie „przepustowości” drogi (ulicy) następuje w wyniku usprawnienia ruchu na skrzyżowaniach – na węzłach drogowych. Przedstawione opracowanie nie rozwiązuje tego

problemu. Węzeł ul. Sowińskiego – ul. Głęboka – ul. Filaretów ma odpowiednie warunki terenowe do prawidłowego rozwiązania urbanistycznego zapewniającego płynność ruchu komunikacyjnego. Podobnie skrzyżowanie Al. Raclawickich z ulicami poprzecznymi powinno być zaprojektowane bez nadmiernego „utechniczniania” ich, jak skrzyżowania w istniejącej strukturze miejskiej (a nie nowe realizacje). Zadanie to powinno być rozwiązane najpierw przez projektantów ów a następnie szczegóły techniczne – przez inżynierów drogowych.

Układ funkcjonalno - przestrzenny

1. Należy wykorzystać ul. Radziszewskiego na przeprowadzenie ruchu z ul. Sowińskiego w kierunku Centrum miasta. (Włączenie jej do Al. Raclawickich w rejonie pomiędzy parkingiem przy hotelu a placem teatralnym. Będzie to wymagało znacznie mniejszych wycinek drzew niż przy realizacji prawoskrętu w Al. Raclawickie z ul. Sowińskiego) Ew. ul. Weteranów też może wspomagać ten kierunek. Na ul. Sowińskiego od ul. Weteranów – tylko kierunek na wprost (z dopuszczeniem wjazdu do osiedla). Pozwoli to na pozostawienie miejsc postojowych niezbędnych przy restauracji (d. „Karczma Słupska”) z dostępnością od strony wjazdu do osiedla. Lokal gastronomiczny bez zapewnienia niezbędnych miejsc postojowych nie ma racji bytu.

2. Rysunek (tzw Plan sytuacyjny – ul. Sowińskiego-1) nie pokazuje organizacji ruchu ul. Sowińskiego – ul. Weteranów (w kierunku do KUL). Czy ul. Weteranów na tym odcinku jest jedno – czy dwukierunkowa? Pokazane promienie skrętu są narysowane całkiem bez logiki! Istniejąca organizacja ruchu – tylko prawoskręt w ul. Weteranów wymaga jednak większego promienia niż jest wrysowany. Chyba, że zmienia się kierunek ruchu na tym odcinku i jest tylko prawoskręt wyjazdowy na ul. Sowińskiego. Tylko jaki jest tego sens? I świadczy to o przeprowadzeniu tego opracowania BEZ NALEŻYTEJ STARANNOŚCI czyli bez rozpoznania organizacji ruchu w tym fragmencie miasta!

3. Przedstawione opracowanie nie ustosunkowuje się do istotnej uwagi wniesionej w zeszłym roku – dotyczącej dojazdu do budynku przy ul. Langiewicza. Zaproponowano jedynie wjazd ścieżki rowerowej w ul. Langiewicza. Postawienie znaku drogowego (nakaz skrętu w prawo) jest całkiem bez sensu przy braku połączenia ul. Langiewicza z ul. Sowińskiego! Przedstawione rysunki nie pokazują w jaki sposób mieszkańcy tego budynku mają zapewnioną obsługę komunikacyjną.

Analizy wybranych szczególnych przekrojów ulic

Przekrój 4

wzdłuż bud. Sowińskiego 4 - należy sprząc chodnik ze ścieżką rowerową, przedzielając je pasem zieleni (np. żywoplotem o szer. 0,5 – 0,7 m), przy jezdni utworzyć ok 2,5 pas zieleni z drzewami – konieczna izolacja od hałasu) – symetrycznie jak po drugiej stronie ulicy, przy budynku Sowińskiego 3.

uzasadnienie: elewacja zachodnia budynku nr 4 jest – tzw. uprzywilejowana jest od strony jezdni. Przy zaproponowanym rozwiązaniu (bez drzew zapewniających izolację od hałasu i zanieczyszczeń) nie będzie możliwe otwieranie okien „słonecznych”. Takie nierówne potraktowanie mieszkańców budynków po obu stronach ul. Sowińskiego (przy bud. Nr 3 są nasadzenie drzew, choć jest to elewacja wschodnia – elewacja zachodnia jest od strony cichego wnętrza osiedlowego) – nasuwa przypuszczenie o przeprowadzeniu tego

opracowania BEZ NALEŻYTEJ STARANNOŚCI czyli również bez rozpoznania warunków naświetlenia budynków. (A dobre opracowanie i to też powinno brać pod uwagę!)

Przekrój 5

bezsensowne jest wycinanie drzew wzdłuż budynku Sowińskiego 8 w celu poprowadzenia ich śladem chodnika i dosadzanie drzew pomiędzy ścieżką rowerową i projektowanym chodnikiem! Należy sprząć chodnik ze ścieżką rowerową (jak jest to przy budynku Centrum Kultury...UMCS) i pozostawić istniejące wartościowe drzewa!!!

Zieleń

1. Na przedstawionych rysunkach (tzw. planach sytuacyjnych i przekrojach) widać brak znajomości rozpoznania terenu (nie tylko jego obecnego zainwestowania ale też jego funkcji, krajobrazu kulturowego, tożsamości – znaczenie tego obszaru w historii, kulturze i funkcji miasta).
2. Prezentowane opracowanie to propozycja przebudowy ISTNIEJĄCEGO, funkcjonującego fragmentu miasta. W takiej sytuacji konieczne jest szczególnie staranne przeanalizowanie wszystkich uwarunkowań: środowiskowych, kulturowych, społecznych, ekonomicznych i przestrzennych.
3. Opracowanie w sposób całkiem „bezduszny” i techniczny traktuje istniejące zadrzewienia nadające ulicom charakter alejowy – jednych z najładniejszych ulic w mieście. Drzewa przy ul. Weteranów i ul. Sowińskiego stanowią wartość krajobrazową, historyczną (nasadzenia strzyżonych klonów kulistych z okresu XX lecia międzywojennego powstałe wraz z kolonią mieszkaniową dla weteranów I wojny światowej). Należy ze szczególnym pietysmem podchodzić do każdego drzewa. Prowadzenie projektowanych chodników, ścieżek rowerowych i nowych tzw. pasów zieleni (w praktyce trawników) można wytyczać bardziej elastycznie, z poszanowaniem istniejących wartości kulturowych i przyrodniczych. Przedstawione opracowanie – sporządzone ”pod linijkę” dopuszcza zmianę tej sztywności jedynie przy dostosowaniu do np. przejść przez jezdnie. Konieczne jest dostosowanie geometrii ciągów komunikacyjnych (pieszych, rowerowych) do istniejących uwarunkowań – zmieniając ich przebieg lub szerokość w miejscach, w których większą wartością będzie pozostawienie istniejącego drzewa. Takich miejsc na przedstawionych rysunkach jest mnóstwo! Na przykład:
 - można uniknąć wycięcie całego szeregu istniejących wartościowych drzew w dolnym odcinku ul. Sowińskiego, od strony parku akademickiego przed skrzyżowaniem z ul. Głęboką – podyktowanego wprowadzeniem dwu- i trzykrotnego poszerzenia jezdni. Proponuję w twórczy sposób podejść do tego rozwiązania i (co było proponowane podczas spotkania dyskusyjnego w Urzędzie Miasta) pozostawiając ten ciąg drzew a konieczną (?) jezdnię poprowadzić poza nim – na istniejącym trawniku. W przekroju będą to dwie jezdnie z ciągiem drzew pomiędzy nimi – co jest atrakcyjnym rozwiązaniem tego typu układu;
 - dłaczego usuwa się drzewo na ul. Weteranów - pierwsze od ul Sowińskiego – w niczym ono nie przeszkadza!

- niezrozumiałe również jest usuwanie kilku drzew przy Al. Raclawickich w rejonie skrzyżowania z ul. Długosza (i naprzeciw jej wylotu). Wystarczą drobne korekty przebiegu i szerokości chodników, by drzewa te mogły być zachowane.
4. Przedstawione opracowanie w wielu fragmentach tej części miasta wskazuje do wycięcia duże ilości drzew i nowe nasadzenia w miejscach prawie obok wyciętych. Proponowane przez nas (projektantów – ów i mieszkańców miasta) takie „indywidualne” rozwiązania projektowe pozwalające na zachowanie znacznie większej ilości drzew są (poza względami środowiskowo – krajobrazowymi) znacznie ekonomiczniejsze (nie ma nakładów na wycinanie drzew oraz na nowe nasadzenia). Nie mówiąc o tym, że nowe nasadzenia pełną wartość użytkową będą miały dopiero za kilkanaście lat.
 5. **Ponawiam wnioski o NALEŻYTA STARANNOŚĆ opracowania** – ze szczegółową analizą każdego fragmentu przestrzeni miejskiej – w celu zachowania istniejących wysokich walorów krajobrazowo – kulturowych tej części miasta, identyfikowanej jako jeden z elementów tożsamości przestrzennej Lublina (jeden z atrakcyjniejszych w Polsce wjazdów do dużego miasta). Utracenie tego charakteru na rzecz technicznych rozwiązań drogowych będzie niepowetowaną stratą nie tylko dla Lublina ale także dla polskiej urbanistyki.

Ochrona środowiska

1. Opracowanie udostępnione na stronie internetowej Urzędu Miasta jest nie kompletne. Pokazuje tylko tzw. „plany sytuacyjne” - 10 rysunków ciągów ulicznych oraz kilka (6) przekrojów poprzecznych ulic z wybraną problematyką (zieleni) – jak opisano to na rysunkach. Opracowanie to nie zawiera opisów, uzasadnień przyjętych rozwiązań oraz – co jest bardzo istotne – istniejących i projektowanych potoków ruchu. Wiąże się to z brakiem informacji na temat emisji zanieczyszczeń środowiska zarówno w stanie istniejącym jak i zakładanych ich wzrostów. Jest to poważne uchybienie w dostępności do tych informacji w procesie informowania społeczeństwa o zamierzeniach inwestycyjnych mogących w znacznym stopniu pogorszyć jakość życia mieszkańców.
2. **Kategorycznie domagamy się:**
 - przedstawienia aktualnych badań jakości powietrza (emisji zanieczyszczeń – spalin i pyłów, w tym benzo(a)pirenu), hałasu i drgań na objętych opracowaniem ciągach ulicznych, szczególnie w rejonach zabudowy mieszkaniowej i w obszarach skrzyżowań. W wypadku braku takich badań należy je niezwłocznie przeprowadzić zgodnie z procedurą uzgodnioną z właściwymi organami ochrony środowiska,
 - prognozowane zwiększenie i rozprzestrzenianie się tych zanieczyszczeń powietrza, hałasu i drgań związane z proponowaną inwestycją;
 - zastosowanie przeciwdziałań przy przekroczeniu dopuszczalnych norm zanieczyszczeń środowiska.
 - Upublicznienie tych badań i prognoz w sposób umożliwiający zapoznanie się społeczeństwa z tą problematyką.
3. Problem zachowania w jak największym stopniu istniejącej zieleni powinien być rozwiązany szczególnie starannie (o czym pisałam powyżej) również jako jeden z istotnych czynników ochrony środowiska przyrodniczego.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U.1999.43.430 w art. 15 ust. 1 pozwala na terenach zabudowy przy uspokojeniu ruchu (co jest wskazane w obszarze opracowania) na zmniejszenie szerokości pasa ruchu do 3,00 m. Zastosowanie tego przepisu w wielu przypadkach pozwoli na zachowanie istniejącego wartościowego drzewostanu a tym samym na utrzymanie istniejącego alejowego charakteru ulic. Ma to znaczenie nie tylko dla krajobrazu miasta ale również na zmniejszenie negatywnego oddziaływania zwiększonego ruchu samochodowego (zanieczyszczenia powietrza, hałas) na tereny otaczające, w zdecydowanej większości są to tereny zabudowy mieszkaniowej.

Zachowanie całości urbanistycznej Dzielnicy Uniwersyteckiej UMCS (Miasteczka Akademickiego)

Założenie urbanistyczne (Zespół Dydaktyczny, Zespół Akademików, centralny skwer i Park Akademicki) wpisane są na Listę Dóbr Kultury Współczesnej miasta Lublina – poz. Uz.7)

1. Kompleks ten jest przykładem współczesnego kampusu uniwersyteckiego realizowanego od r. 1949 konsekwentnie i z wielkim zaangażowaniem ówczesnych władz uniwersyteckich oraz władz miasta i regionu. Wytyczne do ochrony nakazują zachowanie przede wszystkim ogólnej struktury kompleksu oraz węzłowe obszary zespołu – traktowane jako kulturową spuściznę miasta mogąca podlegać waloryzacji, podnoszeniu jakości ale nie likwidacji funkcji czy dewastacji. (Lublin, Lista Dóbr Kultury Współczesnej, urbanistyka, Lublin, 2011 r.)
2. Przedstawione opracowanie przecinające w centralnym punkcie to założenie urbanistyczne ulicą dwujezdniową (z wyspami pomiędzy jezdniami) jest drastyczną ingerencją w spójność przestrzenną tego obszaru. Rozwiązanie drogowe należy zaprojektować przy stosowaniu minimalnych parametrów, zachowując w jak największym stopniu stan istniejący zarówno układu przestrzennego jak i istniejącego drzewostanu.
3. Całkiem nieuzasadnione są wycięcia kilku drzew przy ul. Sowińskiego wzdłuż granicy skweru centralnego. Czy pozostawienie drzew na chodniku przy zatoce przystankowej jest kategorycznie nie możliwe? Czy nie jest możliwa delikatna korekta przebiegu chodników i ścieżek rowerowych w sposób taki, by pozostawić istniejące drzewa przy ul. Sowińskiego i Radziszewskiego?
4. Czym podyktowane jest poszerzenie do trzech pasów ul. Radziszewskiego w kierunku Zespołu Akademików (co będzie generować taki ruch)? Z tym poszerzeniem ul. Radziszewskiego wiąże się poszerzenie o pas prawoskrętu odcinka ul. Sowińskiego – czy jest to konieczne?
5. W jaki sposób autorzy opracowania ustosunkowali się do istniejącej kładki? (na rysunku – planie sytuacyjnym nie można tego odczytać). Kładka ta jest jedynym chyba elementem, który musi być poddany rewitalizacji (remont z dostosowaniem dostępności dla osób niepełnosprawnych) z utrzymaniem jej dotychczasowego charakteru przestrzennego.
6. Zachowanie jednolitości Dzielnicy Uniwersyteckiej powinno być priorytetem opracowania ponad (przedstawione w aktualnej wersji) zbyt rozbudowane rozwiązania drogowe. Problem

ten powinien być zaprojektowany przez ów i dopiero później taki prawidłowy układ przestrzenno - funkcjonalny można „ubrać” w rozwiązania drogowe.

Podsumowanie

1. Przedstawione opracowanie nie odpowiada na zamówienie władz miasta (nie spełnia przytoczonych na wstępie założeń i oczekiwań Prezydenta Miasta).

2. Nie jest „w duchu” zasad kształtowania przestrzeni miejskich przedstawianych publicznie w ubiegłym roku przez znanego światowego architekta – urbanistę prof. Jana Gehla. Wręcz jest sprzeczne z tymi zasadami. Popularyzowana i uznawana na całym świecie dewiza „miasto dla ludzi, nie dla samochodów” oraz „samochód nie jest królem” jest w przedstawionym opracowaniu całkiem zniweczona. Można utworzyć dla tego opracowania dewizę „samochód jest carem”. Pod techniczne wymagania przynajmniej dwukrotnie wzmożonego ruchu samochodów „urządza się” wszystko:

- życie ludzi w zanieczyszczonym środowisku (zwiększona emisja spalin, pyłów, hałasu, drgania),
- degradację istniejących zespołów ycznych mieszkaniowych i uczelnianych,
- zniszczenie niepowtarzalnych walorów kulturowo – krajobrazowych tego rejonu miasta,
- zniszczenie walorów przyrodniczych (wycięcie kilkuset drzew, w tym o charakterze zabytkowych alei),
- zdegradowanie walorów ekonomicznych przestrzeni (obniżenie wartości materialnej budynków i mieszkań w zanieczyszczonym środowisku).

Wszystko to niweczy dobrze do tej pory funkcjonujący fragment dzielnicy miejskiej.

3. Partykularne interesy pewnych grup nacisku, dbających tylko i wyłącznie o własny (krótko pojęty) interes nie mogą dominować nad interesem publicznym, jakim jest prawidłowe kształtowanie przestrzeni miejskiej, ochrona środowiska, ochrona walorów kulturowych oraz ochrona walorów ekonomicznych i społecznych miasta lub jego części. (Nb – ok.85% samochodów prywatnych na trasie ul. Poniatowskiego – Sowińskiego, czyli tak preferowanej w przedstawianym opracowaniu relacji północ – południe ma jednoosobowe obłożenie! - wg badań studentów prowadzonych w jesieni roku 2014).

4. Miasta polskie prowadzące „rabunkową” gospodarkę emisją zanieczyszczeń (z czego znaczną część stanowią zanieczyszczenia komunikacyjne) należą do najbardziej „zatrutych” miast w Europie. Grozi za to nakładanie przez instytucje UE znacznych kar finansowych. Czy – zagęszczając ilość samochodów na ulicach miejskich – Lublin dąży do przyłączenia do tego niechlubnego zbioru?

5. W Lublinie nie powinno się powielać błędów wielu miast, które wprowadzając „usprawnienia” ruch przez poszerzanie ulic, zwiększanie ilości pasów ruchu nie osiągnęły zamierzonego celu. Korki uliczne są nadal ale ze znacznie większym potokiem samochodów i ze znacznie większym zanieczyszczeniem środowiska.

Ostatnio (24 marca br!) **Lublin otrzymał** prestiżowy tytuł „Miasta Przyjaznego Środowisku i Mieszkańcom” przyznany w ramach Narodowego Konkursu Ekologicznego, organizowanego pod patronatem Prezydenta RP. Doceniono kompleksowe działania na rzecz ochrony środowiska polepszające życie mieszkańców miasta, za merytoryczną wiedzę oraz zaangażowanie samorządu w sprawy społeczności lokalnej. Atutem miasta są akcje ekologiczne na rzecz wszystkich grup wiekowych i całych rodzin, sposoby mobilizowania społeczności na rzecz ochrony środowiska oraz sposoby i możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu (termomodernizacje obiektów i ścieżki rowerowe), energooszczędne rozwiązania i ekologiczne środki transportu – trolejbusy.

Celem władz miasta powinno być – zgodnie a tym wyróżnieniem, podjęcie intensywnych starań przeciwdziałających wprowadzaniu inwestycji drogowych tak wrogich środowisku, mieszkańcom i użytkownikom (studentom).

Aby zdanie: „Nasze miasto zostało wyróżnione za działania na rzecz ochrony środowiska, które polepszają życie mieszkańców” było prawdziwe.

Barbara Brylak – Szymczak
architekt – urbanista SARP, LBOIA