

Lublin - Europolem

Ponadlokalne cele rozwoju Lublina i aglomeracji lubelskiej w świetle zaleceń Unii Europejskiej

Dr arch. Romuald Dylewski jest docentem, konsultantem do spraw naukowych Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie. Wieloletni (do 2000 r.) kierownik lubelskiego Zakładu tegoż Instytutu. Członek Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych, wiceprzewodniczący ds. konsultacji naukowej Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w Lublinie, członek Rady Naukowej Państwowego Muzeum na Majdanku, Wojewódzkiej Komisji Ochrony Przyrody, Komisji Rozwoju Miasta, Urbanistyki i Ochrony Środowiska Rady Miejskiej w Lublinie i in. Honorowy Członek Towarzystwa Urbanistów Polskich, członek Stowarzyszenia Architektów Polskich.

Wybitny urbanista - praktyk i teoretyk, o wielkim doświadczeniu i osiągnięciach w kraju i zagranicą, w tym: współautor Planu dzielnicy Żerań w Warszawie, główny projektant pierwszego po wojnie Planu miasta Lublina (nagrodzonego I nagrodą państwową), Planu zagospodarowania Lubelskiego Zagłębia Węglowego, Planu rozwoju aglomeracji lubelskiej (1994-1997), a także: generalny projektant Planu rozwoju miasta i aglomeracji Bagdadu (Irak), Planu Nowego Miasta Madina Al.-Asad oraz Planu Miasta Homs (Syria), miast regionu Trypolitanii (Libia), dzielnicy West Bethnal Green w Londynie (Wielka Brytania) i innych. Konsultant Ministerstwa Planowania w Iraku. Wykładowca planowania przestrzennego na uczelniach polskich i zagranicznych: Poli-technice Krakowskiej, Politechnice Szczecińskiej, Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Uniwersytecie Bagdadzkim, w School of Town and Country Planning - Edinburgh College of Art w Edynburgu (Szkocja). Przedstawiciel Polski w Komisji Urbanistycznej Międzynarodowej Unii Architektów - UIA w Paryżu. Autor wielu prac naukowych i popularyzatorskich z dziedziny planowania miast i regionów.

Laureat licznych nagród i odznaczeń, ostatnio odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (1999). Inwalida wojenny - wojskowy, w czasie wojny stracił prawą rękę. Głęboko zaangażowany w sprawy rozwoju przestrzennego Lublina i regionu lubelskiego.

PONADLOKALNE CELE LUBLINA

Przed każdym programem rozwoju czy planem zagospodarowania gminy, miasta stawiane są cele lokalne i ponad lokalne, bliższe i dalsze. Cele lokalne, zwłaszcza bliższe, dotyczą głównie zaspokojenia doraźnych potrzeb społeczności lokalnych - mieszkańców. Są też z tego powodu przedmiotem szczególnej troski lokalnych władz samorządowych. Cele ponad lokalne wynikają

z zadań stawianych gminie, miastu przez region, którego są elementem, a w konsekwencji i kraj, do którego należą. Oba poziomy celów są współzależne i muszą być uwzględniane, jeśli rozwój ma być zrównoważony, co też jest u nas zasadą konstytucyjną. W przypadku Lublina i aglomeracji lubelskiej poziom celów ponad lokalnych - zarówno bliższych, jak i dalszych - jest szczególnie znaczący. Miastu wyznaczona jest poważna rola w rozwoju regionu i kraju.

Strategiczne cele ponad lokalne rozwoju miasta Lublina i jego aglomeracji wynikają przede wszystkim z „Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego” oraz „Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”, uchwalonych przez Parlament w listopadzie 2000 r. Wiodącym celem Narodowej Strategii jest „tworzenie warunków konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie ich marginalizacji...”, w tym za jeden z priorytetów uznano „rozwój funkcji metropolitalnych największych aglomeracji i miast”. Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju priorytet ten odnosi imiennie m.in. do Lublina i rozwija go:

Ważnym zagadnieniem o znaczeniu ogólnokrajowym jest transformacja i rozwój aglomeracji Lublina. Należy dążyć do wykreowania Lublina na ośrodek zdolny do pełnienia integrującej pomostowej roli na linii Wschód-Zachód, jak też realizacji funkcji związanych z polityką równoważenia rozwoju (przyciągania kapitału, dyfuzji innowacyjności, zasilania kadrowego i instytucjonalnego). W dokumencie tym Lublin wskazywany jest jako jeden z dziewięciu polskich potencjalnych „europoli”, tj. „miast o znaczeniu europejskim” - generator rozwoju regionu lubelskiego. Cele te są zbieżne ze strategią rozwoju województwa lubelskiego, uchwaloną w 2000 r. przez Sejmik Województwa oraz z uchwalonym także w tym czasie studium rozwoju miasta Lublina. Są też ściśle zgodne z celami rozwoju aglomeracji lubelskiej określonymi w jej studium, opracowanym przez lubelski Zakład Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, w latach 1994-1997.

W konsekwencji Lublin stanął wobec realnej szansy osiągnięcia poziomu miasta współczesnego o znaczeniu europejskim - europolu. A nawet jednego z tzw. „miast - bram” (Gateway Cities) Unii Europejskiej, na jej wschodnich rubieżach, którym Unia przypisuje szczególne znaczenie i z których rozwojem wiąże duże nadzieje.

Szansę tę Lublin powinien oczywiście wykorzystać. Z punktu widzenia regionu zdaje się być to nieodzowne. Nie będzie jednak dla miasta Lublina łatwe, są bowiem tego określone warunki.

Warunki rozwoju miasta - osiągnięcia celów

Szansa rozwoju miasta Lublina i osiągnięcia założonych celów, zwłaszcza ponad lokalnych, wynika przede wszystkim z jego bazowych walorów, w tym głównie:

- położenia geopolitycznego,
- wielkości miasta,
- potencjału wartości miastotwórczych.

Położenie geopolityczne korzystne obecnie - w pobliżu wschodniej granicy kraju, Ukrainy i Białorusi, na osi Warszawa-Kijów, Lwów, w centrum wielkiego regionu lubelskiego, będzie jeszcze bardziej atrakcyjne dla rozwoju po wejściu Polski do Unii Europejskiej, gdy region stanie się granicznym między państwami Unii a państwami Wschodniej Europy. To wówczas miasto ma szansę uzyskać warunki statusu „miasta - bramy” Unii, o specjalnych europejskich zadaniach i przywilejach (a w konsekwencji -możliwościach szczególnej pomocy unijnej w planowanym rozwoju).

Wielkość miasta jest także walorem i czynnikiem jego dalszego wzrostu. Lublin jest miastem dominującym skalą w regionie i największym miastem Polski Wschodniej. Wśród miast wskazanych jako potencjalne polskie europole jest jednak jednym z najmniejszych w istocie nie mieści się w kryteriach wielkości tej kategorii. Z tego też względu zasadny jest jego dalszy wzrost, nie tyle jednak jako miasta w granicach administracyjnych, co - aglomeracji, tj. zespołu osadniczego w obszarze funkcjonalnym Lublina (obecna wielkość takiego zespołu sięga 650 tysięcy mieszkańców, perspektywiczna - może osiągnąć znacznie więcej). Poważne potraktowanie aglomeracji lubelskiej jako planistycznego problemu regionu jest więc zasadne, tym bardziej, że dokumenty europejskie i krajowe dotyczące tego tematu mówią nie o miastach, lecz o aglomeracjach miejskich jako generatorach rozwoju regionów.

Wartości miastotwórcze Lublina są względnie duże. Dotyczą wielu dziedzin. Na specjalne wyróżnienie w kontekście europejskim zasługuje potencjał kultury i nauki, w tym nie tylko zachowane wartości kulturowe -historyczne, wyjątkowo cenne, ale też współczesne, głównie związane z nauką. Ośrodek naukowy - akademicki Lublina jest na tyle poważny, co najmniej w skali kraju, że może być znaczącym stymulatorem dalszego rozwoju miasta i aglomeracji. Powinien być, zatem przedmiotem szczególnych, wielostronnych starań o jego dalszy rozkwit.

Wykorzystanie tych walorów dla efektywnego rozwoju miasta Lublina będzie możliwe po spełnieniu przez nie m.in. zaleceń, jakie wskazują dokumenty Unii Europejskiej dotyczące rozwoju metropolii w warunkach konkurencji międzyregionalnej i międzynarodowej. Dokumentów, raportów takich jest stosunkowo dużo, co świadczy o poważnym zainteresowaniu Unii problemem.

Wśród nich na szczególną uwagę z naszego punktu widzenia zasługują: Zielona Karta w sprawie środowiska miejskiego (Komisja WE, 1990), Nowa Karta Ateńska 1998 - zasady planowania miast (Europejska Rada Urbanistów) 1998), Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego (1999), Główne zasady zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego (CEMAT, 2000), jak i inne. W myśl raportów unijnych przestrzennymi warunkami rozwoju miast są przede wszystkim:

- jakość zewnętrznych powiązań komunikacyjnych miasta,
- jakość i ilość ofert terenowych pod inwestycje, szczególnie miastotwórcze
- jakość środowiska miasta jego atrakcyjność, siła przyciągania.

Jakość zewnętrznych powiązań komunikacyjnych. Dotyczy arterii drogowych wyższych klas, nowoczesnych, sprawnych powiązań kolejowych, lotniska i powiązań lotniczych - integracji z paneuropejską siecią transportową, wiążącą wielkie obszary metropolitalne. W przypadku Lublina jest to warunek wykorzystania podstawowego atutu rozwoju -szans wynikających z położenia geograficznego, perspektyw statusu „miasta-bramy” Unii Europejskiej na kraje Europy Wschodniej, zwłaszcza na Ukrainę, Przy czym nasze zapóźnienie cywilizacyjne jest tu szczególnie widoczne, bez jego pokonania nie ma szans na korzystną ofertę rozwojową miasta i regionu. Z drugiej jednak strony chodzi o elementy infrastruktury komunikacyjnej poziomu krajowego, na których rozwój region, a tym bardziej miasto ma wpływ ograniczony, choć znaczący. Przykładem pozytywnych działań są usiłowania utworzenia w rejonie Lublina lotniska pasażerskiego, przynoszące pierwsze rezultaty.

Jakość i ilość ofert terenowych pod inwestycje, zwłaszcza miastotwórcze o znaczeniu krajowym i europejskim, ale też usługowe, mieszkaniowe i inne. Szczególne znaczenie mają te kształtujące oblicze miasta, jego potencjał kulturowy i gospodarczy: centra, śródmieście. Wprowadzające i rozwijające usługi wyższego rzędu -naukę, kulturę, różne formy biznesu, ale także np. rekreację. Oferty powinny być odpowiednio atrakcyjne, by miały szansę na rynku konkurencji międzymiastowej i międzyregionalnej, by przyciągały potencjalnych inwestorów, ale zarazem aby inwestycje przez nie wprowadzane przyczyniały się rzeczywiście do racjonalnego rozwoju miasta, do osiągania założonych celów. Jest to czynnik decydujący o rozwoju, gdzie inicjatywy lokalne miast pełnią zasadniczą rolę.

W przypadku Lublina oferty powinny dotyczyć nie tylko tego miasta, lecz całej aglomeracji, wszystkich jej obszarów węzłowych, zwiększa to bowiem znacznie skalę wyboru, a w efekcie - szansę rozwoju całości zespołu. „Zapewnienie wystarczającej ilości terenów ofertowych w aglomeracjach jest jednym z wiodących zaleceń raportów. W tym leży sens idei aglomeracji, we

wzbogacaniu oferty rozwojowej oraz w jej racjonalnej koordynacji przestrzennej i funkcjonalnej z wielostronną korzyścią (np. pozwoli na selekcję inwestycji dla Lublina bez ich straty w skali aglomeracji). Z tych względów polityce ofert rozwojowych aglomeracji, w tym też oczywiście Lublina, należałoby poświęcić specjalną uwagę już na etapie planów miejscowych.

Zagrożeń, jakie tu się pojawiają, jest wiele. Przede wszystkim niedocenianie tego narzędzia rozwoju i w konsekwencji niedostateczne starania, by tereny ofertowe były rzeczywiście atrakcyjne, odpowiednio przygotowane i właściwie wskazane. Bądź gorzej - traktowanie terenów ofertowych, często unikalnych, niepowtarzalnych, bardziej jako towaru i źródła środków budżetowych (aby tylko sprzedać...), niż istotnych elementów właściwego rozwoju miasta, podnoszących jego jakość. Polityka ofertowa jest poważnym zadaniem zespołów urbanistycznych i zarządów miast aglomeracji, tędy na tym polu, krótkowzroczne patrzanie, grożą załamaniem całej strategii rozwoju aglomeracji, z wszelkimi tego konsekwencjami dla regionu.

Jakość środowiska miasta. W dokumentach unijnych dwa pierwsze tematy zdają się być tak oczywiste, że nie poświęca się im tak wielkiej uwagi jak problemowi jakości miasta. Jakość staje się tematem priorytetowym. Nie wystarczy dostępność komunikacyjna, czy nawet atrakcyjne oferty, jeśli samo miasto jest nie dość przyciągające, nie spełnia potrzeb, oczekiwań i wymagań potencjalnych mieszkańców - potrzeb jakościowo rozwiniętych, dojrzałych. Przede wszystkim szeroko pojętych potrzeb kultur-owych, w tym kultury przestrzeni miejskiej. W myśl ocen ekspertów Unii „jakość miasta jest wartością samą w sobie, o dużej sile, przyczyniającą się do pomyślności gospodarczej i dynamiki rozwoju miasta oraz obszaru w zasięgu jego oddziaływania”.

Stąd szczególne znaczenie, jakie przypisuje się tam planom rozwoju miast i ich aglomeracji (development plans). Powinny to być nie tylko plany „regulacyjne”, porządkujące rozwój struktury miejskiej, wprowadzające ład przestrzenny, chroniące wartości i zaspakajające doraźne potrzeby mieszkańców, ale także i przede wszystkim - atrakcyjne „wizje rozwoju”, kształtujące oblicze miasta, które będą inspirować obecnych, ale i przyszłych mieszkańców. „Przyszłych”, tzn. o jakościowo rozwiniętych potrzebach, znacznie wyższych jakościowo wymaganiach. Dla takich to mieszkańców muszą być przygotowywane miasta europejskie, co stawia niezwykle trudne zadanie wobec zespołów planistycznych. Dlatego też raporty zwracają uwagę na potrzebę wysokiego poziomu kadry urbanistycznej (wysokie, stale doskonalone wykształcenie planistyczne, doświadczenie, talent twórczy).

Podkreślana jest jawność procesu planistycznego i celowość współpracy ze środowiskami naukowymi, profesjonalnymi, politycznymi, społeczeństwem. W pracach nad projektami zalecana jest metoda wariantowania trudniejszych rozwiązań w poszukiwaniu optimum. Właściwe resorty i władze regionów, jako organy współodpowiedzialne za efekt, zobowiązane są do pomocy

i nadzoru merytorycznego. W sumie przygotowaniu planistycznym rozwoju metropolii nadaje się niezwykle wysoką rangę zawodową, społeczną i organizacyjną, podnosząc wysoko poprzeczkę wymagań.

Raporty formułują też konkretne zalecenia warunkujące jakość struktury miasta, zarazem kryteria tej jakości. Dotyczą one głównie następujących kwestii:

Jakości środowiska przyrodniczego. Ochrona, rewitalizacja i rozwój środowiska naturalnego, ekosystemów w obrębie struktury miast staje się priorytetem. Ilość i jakość terenów otwartych, jakość ich systemów, tworzenie nowych obszarów zieleni uznaje się za jeden z głównych mierników jakości miasta. Wynika to z rosnącego zapotrzebowania mieszkańców na kontakt z naturą, z terenami otwartymi i rekreacyjnymi w pobliżu miejsca ich zamieszkania. Rośnie potrzeba „zdrowego miasta” (spełniającego standardy światowej Organizacji Zdrowia - WHO).

Jakości środowiska kulturowego. Bardzo silnie akcentowana jest potrzeba ochrony i kształtowania środowiska kulturowego miasta, jego kulturowej tożsamości, Chodzi o spuściznę historyczną, ale też w nie mniejszym stopniu o współczesną twórczość urbanistyczno-architektoniczną. Potrzeba ta rośnie wraz z rozwojem jakości oczekiwań społecznych. Mieszkańcy chcą mieszkać w mieście niebanalnym, pięknym, kulturowo dojrzałym, inspirującym. „Planowana wizja miasta musi przyciągać, porywać, zachęcać swymi twórczymi, unikalnymi walorami do jej realizacji”.

Jakości struktury miasta. Jej wskaźnikiem są godziwe, odpowiadające współczesnym wymaganiom warunki życia mieszkańców, przy możliwie dużej oszczędności terenu i minimalnych potrzebach transportu. Prowadzi to do wymogu stosunkowo intensywnej zabudowy, o mieszanej funkcji, w sąsiedztwie większych terenów otwartych, tj. modelu miasta określanego jako „zespół miasteczek”. Miasteczek o celowo zróżnicowanym charakterze dla „poszerzenia oferty wyboru” środowiska, pełniejszego zaspokojenia zróżnicowanych potrzeb mieszkańców. Odseparowane być powinny tylko obiekty wyjątkowe, w tym np. rzeczywiście uciążliwe, bądź wymagające szczególnej ochrony lub ekspozycji. Przywracana jest też historyczna rola i szczególna waga usługowych centrów miejskich położonych w rzeczywistych centrach struktury miast (nie na ich peryferiach). Centrów integrujących miasto, kształtujących jego tożsamość, wizerunek. Te centra powinny być rozwijane przede wszystkim, jak też - rewitalizowane dzielnice centralne, zdegradowane często „miasta wewnętrzne”, to one powinny stawać się priorytetową ofertą rozwoju. Podkreśla się przy tym, że miasto musi być tworzone w myśl zasad rozwoju zrównoważonego, według których terenom otwartym przy-pisana jest istotna rola w jego strukturze i trwale, nienaruszalne w niej miejsce.

Jakości transportu. Raporty Unii potwierdzają narastający kryzys komunikacji miejskiej.

Samochód, główny obecnie środek transportu, staje się "plagą współczesnych miast", powoduje straty czasu w korkach, zajmowanie terenów pod nowe drogi i miejsca postoju, zanieczyszczenie środowiska, a mimo to coraz gorzej pełni swoją funkcję komunikacyjną - w miarę wzrostu ilości pojazdów obszary miejskie stają się coraz trudniej dostępne. Zalecane przeciwdziałania to: ograniczenie potrzeby użytkowania samochodu prywatnego poprzez rozwój i usprawnienie transportu publicznego (w większych miastach również szynowego), a także rozwój pełnej, racjonalnie zaprogramowanej sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych - bezkolizyjnych, atrakcyjnych, zachęcających do ich użytkowania - tj. środków przyjaznych dla środowiska. Mieszkaniec powinien mieć możliwość wyboru transportu. Podkreślana jest przy tym konieczność uniezależniania nowych struktur miast od samochodu prywatnego, nie powinny powstawać nowe funkcje na obszarach i w rejonach, których nie można obsłużyć efektywnym transportem publicznym.

Obszarów peryferyjnych i struktury aglomeracji. Obszary peryferyjne, podmiejskie są bezpośrednio związane z miastem, uzupełniają je, tworząc dopełniającą się całość. Trend do żywiołowej zabudowy tych terenów, do "rozlewania się" miast, rozpraszania zabudowy jest stałym zagrożeniem zdrowej ekologicznie, społecznie i ekonomicznie urbanizacji, przynosząc wielostronnie negatywne skutki. By temu zapobiec i trend odwrócić zalecane są dwa współzależne kierunki działań. Po pierwsze, skuteczne powstrzymanie niekontrolowanego rozprzestrzeniania się miast przy pomocy wzmocnionych narzędzi kontroli, głównie tzw. "zielonych pierścieni" ochronnych, o wielkich walorach ekologicznych i innych, równoważących makrostrukturę osadniczą (idea "Green Belts"), bezpośrednio otoczenie miast powinno być trwale "zielone". Po drugie, racjonalne rozwijanie osadnictwa w funkcjonalnej strefie miasta, w obszarach węzłowych tej strefy, tj. tworzenie struktur aglomeracyjnych, wzbogacających miasto centralne, zwiększających jego siłę ekonomiczną, ofertową, szansę wyboru, w sumie - atrakcyjność i siłę przyciągania, główne atuty konkurencyjności. W konsekwencji dominuje pogląd, że miasto należy widzieć jako integralnie powiązane ze swoim otoczeniem i łącznie z nim planować, na bazie planu aglomeracji.

Wskazane wyżej warunki rozwoju miasta Lublina, wynikające głównie z doświadczeń i zaleceń krajów Unii Europejskiej, nie mogą być ignorowane, jeśli miasto i jego aglomeracja mają osiągnąć przypisane im cele - krajowe i regionalne, rozwijać się na rynku miast europejskich.

WNIOSKI

1) Krajowym i wojewódzkim strategicznym celem rozwoju Lublina jest podniesienie miasta do poziomu „europolu” - miasta europejskiego, „o roli pomostowej między Wschodem a Zachodem”, tj. „miasta-bramy” Unii Europejskiej, którego zadaniem ma być stymulacja rozwoju całego regionu. Jest to więc cel (i zadanie) o szczególnym dla regionu lubelskiego znaczeniu, który powinien być osiągnięty.

2) Warunkiem rozwoju miast większych - metropolii w gospodarce rynkowej jest konkurencja między nimi w skali krajowej i międzynarodowej. Dokumenty Unii Europejskiej ostatniego 10-letnia, poświęcone problemom gospodarki przestrzennej, formułują zalecenia, jakie powinny być spełnione, aby metropolie miały szanse rozwoju i generacji rozwoju swoich regionów w warunkach konkurencji. Wśród tych zaleceń trzy grupy dominują:

- a. jakość komunikacji zewnętrznej - powiązania ze światem
- b. jakość i ilość ofert terenowych, zwłaszcza miastotwórczych oraz
- c. jakość miasta, jego atrakcyjność i siła przyciągania.

Przy czym największy nacisk kładą eksperci Unii na zalecenia grupy trzeciej, tj. jakość miasta, jako wartość szczególną.

3) W świetle wysokich wymagań jakościowych stawianych przez Unię metropoliom rozwojowym zadanie, jakie zostało postawione Lublinowi, może być zrealizowane tylko przy znacznej pomocy i współpracy władz i instytucji centralnych i regionalnych. Jest to zadanie jednoznacznie wspólne, chodzi przecież o rozwój nie tylko miasta, ale - poprzez nie - tej części kraju, regionu. Dziedzinami wspólnego działania powinny być przede wszystkim (i po części są) - infrastruktura komunikacyjna, rozwój funkcji miastotwórczych, np. nauki, szkolnictwa wyższego, poprawa warunków ekologicznych i inne.

Należałoby też oczekiwać wzrostu zainteresowania problemem ze strony regionalnych środowisk naukowych i profesjonalnych, większego zainteresowania mediów. Sprawa wymaga szerokiego wsparcia, pomocy merytorycznej, jest bowiem wyjątkowo trudna. Miasto Lublin, jeśli ma spełnić zadanie generatora rozwoju regionu, musi sprostać konkurencji innych, bardziej dojrzałych metropolii, mimo swoich wiekowych zaniedbań.

4) Zadania samego miasta Lublina na tym tle są oczywiście szczególnie złożone. Obok zadań lokalnych w zakresie gospodarki przestrzennej, sprowadzających się głównie do zaspakajania potrzeb mieszkańców (głównie doraźnych), pojawiają się potrzeby społeczne hierarchicznie wyższe - ponad lokalne, wynikające z założonych perspektywicznych celów krajowych i regionalnych. W myśl zaleceń unijnych - które powinny być poważnie brane tu pod uwagę, jeśli chcemy osiągnąć

założone cele w warunkach europejskich -konieczne jest przede wszystkim znaczne podniesienie jakości miasta, jego zbliżenie do standardów i wymagań europejskich. Wywołuje to potrzebę w pierwszym rzędzie wysokiej jakości planu miasta - jakości koncepcji, "wizji miasta". Plan powinien być planem regulacji, wprowadzającym ład przestrzenny, ale także, a może przede wszystkim - atrakcyjną ofertą rozwoju, przyciągającą swymi perspektywami, inspirującą mieszkańców i potencjalnych użytkowników twórczymi pomysłami - wizjami kształtowania miasta, zachęcającą, by dzieło to podjąć i realizować.

Szczególne znaczenie w kształtowaniu wizji miasta mają strategiczne obszary bądź aspekty jego struktury: śródmieście, centra usługowe, walory kulturowe, krajobrazowe, ekologiczne..., ale także struktura generalna. Tym też elementom i aspektom należałoby poświęcić wzmożoną uwagę. Powinny być przedmiotem autentycznie twórczych koncepcji, koncepcji wariantowych, konkursowych. Ale też - dyskusji profesjonalnych, naukowych, społecznych, których celem powinno być wsparcie i wzbogacenie oferty, podniesienie jej jakości. Takie właśnie działania zalecają dokumenty Unii. U nas, jak dotąd, sprawy te nie są w tak wysokim stopniu doceniane.

Warto też w tym miejscu przypomnieć opinię do studium miasta Lublina, z roku 1997, opracowaną przez dr. arch. Zbigniewa Zuziaka z Politechniki Krakowskiej, w której przekazał on wiele przekonujących uwag dotyczących wizji miasta i ofertowych cech planu, zbieżnych z zaleceniami Unii, choć ich źródłem były doświadczenia amerykańskie.

5) Wracając do nadrzędnych celów rozwoju Lublina, nie należy zapominać, że dokumenty rządowe mówią o potrzebie „transformacji i rozwoju” nie tyle czy nie tylko Lublina, lecz – „aglomeracji lubelskiej” jako „ważnym zagadnieniu o znaczeniu ogólnokrajowym”. Tak też rozumiany jest rozwój metropolii przez ekspertów unijnych. Uwagi i propozycje dotyczące Lublina należy więc odnieść do całej jego aglomeracji. W konsekwencji plan tej aglomeracji, plan obszaru funkcjonalnego miasta Lublina, należałoby opracować teraz od nowa, w oparciu o studium z roku 1997, ale z uwzględnieniem aktualnej strategii rozwoju województwa i w koordynacji z nowym planem jego zagospodarowania.

Trzeba też podkreślić, że europejska strategia rozwoju opiera się na policentrycznym modelu osadnictwa, również w skali regionów. Aglomeracja lubelska może efektywnie pełnić swoje zadania wobec regionu jedynie we współdziałaniu z całą jego siecią osadniczą, a zwłaszcza głównymi miastami węzłowymi – „regionalnymi ośrodkami równoważenia rozwoju”: Zamościem, Chełmem, Białą Podlaską i Puławami. Stworzenie harmonijnej więzi tych miast z aglomeracją lubelską, nakierowaną na wspólny cel, jest jednym z istotnych zadań planu województwa.