PONTEVEDRA 1999-2015:
miasto piesze

Zobacz zdjęcia “przed” i “po”: http://www.pontevedra.eu/publicacions/unha_cidade_de_premio

AKCJA MIASTO
ICELAND LIECHTENSTEIN NORWAY eea grants
FUNDACJA BATOREGO
POLSKA FUNDACJA DZIECI I MŁODZIEŻY

Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

“Wyobraźmy sobie miasto bez klaksonów, pisku opon, spalin, hałasu, gdzie dominują głosy dzieci i śpiew ptaków. To miasto to Pontevedra”.[1] - to słowa Miguela Anxo Fernándeza Loresa, burmistrza hiszpańskiego miasta położonego nad rzeką Lérez, które wypowiedział przyjmując nagrodę Intermodes w 2013 roku. Można się spierać, czy w XXI wieku nie jest to wizja nazbyt sielska, jednak wbrew pozorom nie jest tak bardzo oderwana od rzeczywistości, jak mogłoby się wydawać.

Pontevedra jest stolicą prowincji o tej samej nazwie i należy do regionu autonomicznego Galicja; położona jest na na północno-zachodnim wybrzeżu Hiszpanii. Przez miasto przepływa rzeka Lérez, a morze wdziera się do niego zatokami[2]. Według danych Instituto Nacional de la Estadística w 2014 roku populacja Pontevedry liczyła 82 946 mieszkańców[2]. Jest więc porównywalna z Jelenią Górą, zarówno pod względem populacji jak i powierzchni. Władze Pontevedry rozpoczęły działania mające na celu stworzenia miasta “skoncentrowanego na ludziach” w 1999 roku, kiedy to zainicjowano proces rewitalizacji i “upieszenia” (hiszp. peatonalización) historycznego centrum miasta. Działania te były niezbędne - jak pisze socjolog Sara María Torres Outón z Uniwersytetu w Vigo: “Stare Miasto w Pontevedrze, obwieszczone w roku 1951 centrum historyczno-artystycznym, w latach 80-tych było w tak głębokim stanie zaniedbania i marginalizacji, że zniechęcało nawet własnych mieszkańców”[4]. Z dokumentu “Un modelo de ciudad centrado en las personas”[5] (Model miasta skoncentrowanego na ludziach) przygotowanego przez Concello de Pontevedra na potrzebę jednego z konkursów wynika, że okoliczności były niesprzyjające: przed rokiem 1999 miasto było zdominowane przez samochody, pełne barier architektonicznych, o wysokim poziomie hałasu i zanieczyszczone. Ponadto, 70% ścieków trafiało bezpośrednio do rzek. Mimo to, założone cele były ambitne:

- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, wody oraz akustycznego;
- usunięcie wszelkich barier wykluczających ze względu ma klasę społeczną, stan zdrowia, sprawność ruchową, wiek, płeć, etc.;
- wykluczenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, wzmocnienie ruchu niezmotoryzowanego, odwrócenie dotychczasowego priorytetu samochodów i nakierowanie mieszkańców na ruch pieszy;

Praza da Ferreria, Pontevedra (CC BY-SA 3.0 ES), fot. Jmblanco74

Praza da Leña, Pontevedra (CC BY 2.0), fot. Juan Segura

[1] Serxio Barral, Bruselas avala el modelo peatonal de Pontevedra, “La Voz de Galicia”, 7 lutego 2013, http://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2013/02/07/bruselas-avala-modelo-peatonal-pontevedra/0003_201302G7P10991.htm, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

[2] https://es.wikipedia.org/wiki/Pontevedra, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

[3] Padrón, población por municipios, http://www.ine.es/inebmenu/mnu_padron.htm, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

[4] Sara María Torres Outón, Revitalización urbana y especialización del centro histórico de Pontevedra, “Configurações” 11/2013, 22 września 2014 [dostęp: 20 sierpnia 2015]

[5] Un modelo de ciudad centrado en las personas, http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2015/02/Proxecto-de-Pontevedra.pdf, [dostęp 20 sierpnia 2015]

- dokonanie transformacji przestrzeni publicznej tak, by sprzyjała socjalizacji;
- stworzenie podstaw, by dzieci mogły być bardziej samodzielne i włączenie ich w życie miasta.

Zmiany z polskiej perspektywy należałoby zaklasyfikować jako radykalne. Większość ulic w centrum wyłączono z ruchu samochodowego, postawiono na ruch pieszy i rowerowy, stworzono sieć ścieżek pieszych i dróg rowerowych (ponad 40 km wzdłuż rzek), a przede wszystkim - od roku 2010 w całym mieście wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h, a w strefach koegzystencji - do 20 km/h. Ale efekty pokazują, że było warto. Według danych DGT (Dirección General de Tráfico, generalna dyrekcja ds. ruchu drogowego) w 2013 roku łącznie 14 osób było hospitalizowanych (w tym trzech pieszych i dwóch rowerzystów), a 5 było lekko rannych (w tym 2 pieszych)[6]. Czyni to Pontevedrę siódmym miastem pod względem bezpieczeństwa pieszych wśród 31 hiszpańskich miast o porównywalnej liczbie mieszkańców (70-90 tysięcy), z zastrzeżeniem, że cieszy się relatywnie wzmożonym ruchem turystycznym w porównaniu do pozostałych. 65% ruchu w mieście odbywa się pieszo lub rowerem, 30% stanowi ruch samochodowy, 4% to transport publiczny. Wyeliminowano ponad 90% niepotrzebnego ruchu zmotoryzowanego w porównaniu do roku 1999. Wraz z ograniczeniem prędkości do 30 km/h w wielu strefach zamontowano progi zwalniające co 10 metrów. 81% dzieci chodzi do szkoły pieszo, w tym połowa bez opieki rodziców[7] . Zlikwidowano bariery dla wózków dziecięcych oraz inwalidzkich. Znacznie obniżył się poziom hałasu. Ulice wypełniły się ludźmi. Miasto zwrócono ku rzekom, które stały się wolne od nieoczyszczonych ścieków. Wzrosło poczucie przynależności i wspólnoty, które zaowocowały większym szacunkiem dla zasad współżycia społecznego i czystością na ulicach. Mieszkańcom oddano centrum miasta, przez które wcześniej przejeżdżało około 50 000 aut dziennie[8] czyli mniej więcej tyle, ile w 2010 roku przez drogę krajową numer 5 na odcinku Wrocław - Bielany Wrocławskie[9] . Szczegóły mają znaczenie: poprawiono oświetlenie, poszerzono chodniki (podjęto decyzję, że piesi zawsze powinni mieć do dyspozycji co najmniej 2.5 metra chodnika[10]), zasadzono 400 000 drzew. Emisja CO2 zmniejszyła się w ciągu ostatniej dekady o 65%[11] . Rośnie liczba mieszkańców centrum, a nie przedmieść[12], wbrew aktualnym tendencjom światowym, które niestety zaczynają dominować także w Polsce.

Nadrzeczna droga rowerowa, A Senda do Lérez (CC BY-SA 4.0), fot. Cojvgpt

[6] http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/, [dostęp 20 sierpnia 2015]
[7] Nuala Phillips, Ciudad peatonal: ciudad del futuro, "Mas Periodismo", http://www.masperiodismo.es/reportajes/ciudad-peatonal-ciudad-del-futuro/, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[8] Un modelo de ciudad centrado en las personas, http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2015/02/Proxecto-de-Pontevedra.pdf, [dostęp 20 sierpnia 2015]
[9] http://regiomoto.pl/portal/aktualnosci/najbardziej-ruchliwe-drogi-w-polsce-nawet-sto-tysiecy-aut-na-dobe, [dostęp 2 września 2015]
[10] Jesús Gómez Viñas, Pontevedra: a city focused on pedestrians, http://www.walk21.com/conferences/conference_papers_detail.asp?Paper=1102&Conference=Munich, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[11] Serxio Berral, Pontevedra, ejemplo para frenar el cambio climático, "La Voz de Galicia", 25 czerwca 2015, http://www.lavozdegalicia.es/noticia/pontevedra/pontevedra/2015/06/25/pontevedra-ejemplo-frenar-cambio-climatico/0003_201506P25C2994.htm, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[12] E.P. Rodríguez-Somoza, Así se vive en Pontevedra, referente para Europa, "ABC", 3 grudnia 2014, http://www.abc.es/local-galicia/20141201/abci-urbanismo-pontevedra-europa-201411301233.html, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

Równie ważne jest to, w jaki sposób wprowadzano powyższe zmiany. Plan był opracowany z uwzględnieniem propozycji i sugestii ze strony wspólnot mieszkaniowych, stowarzyszeń kulturalnych, ekologów, niepełnosprawnych, kobiet i pracowników. "Stopniowe 'upieszanie' było zawsze uzgadniane z mieszkańcami, na których miało ono wpływ, poprzez stowarzyszenia lub podczas otwartych zgromadzeń"[13]. Właścicielom prywatnych budynków oferowano pomoc finansową podczas rewitalizacji historycznego centrum. Na każdym etapie angażowano i wciąż angażuje się lokalną społeczność.

Początkowe obawy dotyczące ograniczenia ruchu zmotoryzowanego nie znalazły uzasadnienia. Jak podaje za Juanem Loureiro Crespo, prezesem Federación Asociaciones de Vecinos Castelao (federacja wspólnot mieszkaniowych), serwis "ABC": "Obecnie w sklepach jest więcej ludzi niż kiedykolwiek, pomimo kryzysu. Ulice tętnią życiem. Przedsiębiorcy, którzy początkowo opierali się zmianom ze strachu przed efektami, jakie mogłyby wywrzeć na ich biznes, dziś są zachwyceni"[14]. Wtóruje mu José María Corujo, prezes Asociación de Empresarios de la Pequeña y Mediana Empresa de Pontevedra (AEMPE, stowarzyszenie małych i średnich przedsiębiorców): "Podczas ostatnich kilku lat znacznie wzrosła ilość ogródków gastronomicznych, a sklepy zawsze są pełne"[15]. Jest to być może śmiałe założenie, ale wydawać by się mogło, że istnieją i pośrednie efekty tak sprawnej polityki urbanistycznej i transportowej. Pontevedra jest jedynym dużym miastem Galicji, którego populacja systematycznie wzrasta od 1997 roku, jak rownież jedynym, które cieszy się dodatnim przyrostem naturalnym[16]. Decyzje władz miasta nie przeszły bez echa. Model ludzkiego miasta został obsypany nagrodami, poczynając od 2007 roku, kiedy to CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, stowarzyszenie działające na rzecz osób z niepełnosprawnościami) doceniło nieustające działania mające na celu "transformację miasta w przestrzeń dostępną i otwartą dla wszystkich ludzi"[17]. Rok później Xunta de Galicia przyznała Pontevedrze nagrodę za rewitalizację historycznego centrum, podkreślając wkład w rozwój i poszanowanie kultury regionu[18].

"Strefa piesza", ulica Benito Corbal, Pontevedra (CC BY-SA 4.0), fot. Cojvgpt

Stacja roweru miejskiego Pilla Bici, Pontevedra (CC BY-SA 4.0), fot. Borinot bcr

[13] Un modelo de ciudad centrado en las personas, http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2015/02/Proxecto-de-Pontevedra.pdf, [dostęp 20 sierpnia 2015]
[14] E.P. Rodríguez-Somoza, Así se vive en Pontevedra, referente para Europa, "ABC", 3 grudnia 2014, http://www.abc.es/local-galicia/20141201/abci-urbanismo-pontevedra-europa-201411301233.html, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[15] Ibid.
[16] Marcos Quintas, Pontevedra se sitúa al frente del crecimiento demográfico en Galicia durante la crisis, "Faro de Vigo", 28 sierpnia 2014, http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2014/08/28/pontevedra-situa-frente-crecimiento-demografico/1082844.html, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[17] http://www.cermi.es/es-ES/Cermi.es/Premios/Paginas/Inicio.aspx, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[18] http://www.pontevedra.gal/concello/premios-e-reconecementos/nacional-da-cultura-galega-2008/, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

2010 rok przyniósł kolejne wyróżnienie w postaci nagrody za działania, które znacznie poprawiły bezpieczeństwo ruchu drogowego - Fesvial 2010[19]. W 2013 roku po raz pierwszy doceniono Pontevedrę na arenie międzynarodowej - kongres Intermodes, związany z Komitetem Regionów Unii Europejskiej, podkreślił innowacyność mapy pieszej Metrominuto:

Nagradzając Pontevedrę, miasto liczące 80 000 mieszkańców, INTERMODES pragnie pokazać, że jeśli chodzi o transport intermodalny, nie ma projektów dużych ani małych. Są projekty śmiałe i Metrominuto jest jednym z nich. Nie tylko dlatego, że rezerwuje specjalne miejsce dla pieszych w sieci mobilności, ale również dlatego, że włącza ruch pieszych w istniejącą sieć transportową. Tak naprawdę, jeśli spojrzeć głębiej, intencją INTERMODES jest docenić model miasta zastosowany w Pontevedrze i politykę intermodalności zaproponowaną przez to hiszpańskie miasto[20].

W ubiegłym roku miasto nad rzeką Lérez uhonorowano nagrodą UN Habitat[21] w ramach Najlepszych Praktyk. Pontevedra pokonała ponad 400 projektów z 95 państw świata i znalazła się wśród zwycięzców jako jedyne miasto europejskie. W uzasadnieniu podkreślono, że jest to model, który "bez żadnego problemu można zastosować w innych miastach"[22].

Praza da Leña, Pontevedra (CC BY-SA 3.0), fot. Jose Mario Pires

Do zdobycia nagrody wspólnie dążyli: administracja publiczna, przedstawiciele wspólnot mieszkaniowych, zrzeszeń przedsiębiorców, stowarzyszeń osób z niepełnosprawnościami, urbanistycznych, zajmujących się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa dzieci. 2015 rok przyniósł kolejne wyróżnienie, tym razem od nowojorskiego Center of Active Design: "Pontevedra, usytuowana na północno-zachodnim wybrzeżu Półwyspu Iberyjskiego, podjęła się śmiałego planu przekształcenia się w miasto które sprzyja zdrowemu stylowi życia - więcej chodzenia i jeżdżenia na rowerze, mniej jeżdżenia samochodem i parkowania"[23]. Warto podkreślić, że transformacja Pontevedry była i jest finansowana ze standardowego budżetu miasta; władze nie szukają dodatkowych źródeł finansowania, a jedynie ukierunkowały budżet na transport pieszy i rowerowy, czyniąc go "skoncentrowanym na ludziach".

Wniosek może być tylko jeden: bez względu na różnice geograficzne i demograficzne, warto przyjrzeć się modelowi prezentowanemu przez Pontevedrę.

Stała się ludzka i wszystko wskazuje na to, że romantyczna wizja burzmistrza Loresa nie jest wcale oderwana od rzeczywistości. Doświadczenia innych miast są nieocenione, a rady uniwersalne:

1. Miasta, często chaotyczne, szorstkie, zanieczyszczone, zawsze skomplikowane, mogą zostać przekształcone w miasta przyjemne, ekologiczne, zrównoważone, bezpieczne, wygodne, integrujące i włączające. W krótkim czasie, z udziałem wszystkich, z jasno ustalonymi priorytetami.

2. Aby osiągnąć ten cel każde miasto musi wypracować własny model i własne rozwiązania. Najbardziej mierne wyniki przynosi mechaniczna adaptacja cudzych rozwiązań.

[19] http://www.pontevedra.eu/movete/intermodes/outros-premios, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[20] http://www.intermodes.com/files/files/communiques_presse/CPPrix_2013_EN.pdf, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[21] UN-HABITAT (United Nations Human Settlements Programme) jest agendą ONZ zajmującą się kwestiami urbanizacji i osiedli ludzkich. Nagrody za "Najlepsze ¬¬Praktyki" przyznawane są co roku w Dubaju w uznaniu za działania mające na celu poprawę jakości życia w mieście, w które są osiągnięte dzięki współpracy między sferą publiczną, prywatną i społeczeństwem.
[22] Pontevedra, la ciudad más cómoda de Europa para vivir según la ONU, "ABC", 3 grudnia 2014, http://www.abc.es/local-galicia/20141125/abci-pontevedra-modelo-201411241717.html, [dostęp: 20 sierpnia 2015]
[23] http://awards.centerforactivedesign.org/projects/city-of-pontevedra, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

3. Wszystkie doświadczenia i teorie powinny być brane pod uwagę podczas opracowywania modelu każdego miasta: uspokajanie ruchu, niezależność, miasto jako centrum socjalizacji, urbanistyka, dziecko jako niezależny mieszkaniec, mobilność, idea kupowania po sąsiedzku. Aktualna sytuacja, dynamika miasta, dążenia społeczne - to wszystko powinno definiować projekt.

4. Silnemu, który cieszy się swego rodzaju przywilejami (domniemanymi bądź realnymi) trudno jest się dzielić i z czegoś rezygnować: kierowcy na rzecz pieszego, temu, który jest sprawny, na rzecz tego, którego sprawność jest ograniczona. (...) Nie jest łatwo zrezygnować z pewnych przywilejów w przestrzeni publicznej na rzecz ogółu, integracji, równości. Tak właśnie powstają największe trudności w realizacji modelu miasta skoncentrowanego na ludziach. Te trudności trzeba przezwyciężyć[24].

Pas rowerowy, Pontevedra (CC BY-SA 4.0), fot. Pvibahu

Ponte das Correntes, Pontevedra (CC BY-SA 2.0), fot. Juan Tiagues

Projekty związane z mobilnością, promujące ruch pieszy i rowerowy, zgromadzone na stronie Pontevedra: Móvete (Pontevedra: Rusz się)[25]:

1. Plany miasta dla pieszych i rowerzystów:

2. Metrominuto, mapa dla pieszych utrzymana w estetyce planu metra:

[24] Un modelo de ciudad centrado en las personas, http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2015/02/Proxecto-de-Pontevedra.pdf, [dostęp 20 sierpnia 2015]

[25] http://www.pontevedra.eu/movete/, [dostęp: 20 sierpnia 2015]

3. Pasominuto, propozycje szlaków pieszych dla ludzi, którzy dzięki spacerom chcą utrzymać się w dobrej kondycji fizycznej:

4. Camiño Escolar, projekt mający na celu wzmacnianie bezpieczeństwa dzieci chodzących do szkoły na piechotę:

Publikacje Concello de Pontevedra:

1. Pontevedra, unha cidade de premio: http://www.pontevedra.eu/publicacions/unha_cidade_de_premio. Zdjęcia obrazujące miasto "przed" i "po".

2. Better on foot: http://www.pontevedra.gal/publicacions/Better-on-foot

3. Caminar resuelve: http://www.pontevedra.gal/publicacions/Caminar-Resuelve/#1

4. Premio ONU-Habitat: http://www.pontevedra.gal/publicacions/Premio-ONU-HABITAT/#1

5. Camiño Escolar: http://www.pontevedra.gal/publicacions/Camino-Escolar

W załączeniu:

1. Tabela prezentujące dane dotyczące ofiar wypadków drogowych w 2013 roku w miastach hiszpańskich o populacji 70 - 90 000 mieszkańców. Opracowano na podstawie danych statystycznych Dirección General de Tráfico.

Załącznik:

Statystyki dotyczące wypadków na drogach w mieście z roku 2013. Źródło: http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/informacion-municipal/. Miasta hiszpańskie o 70-90 tysiącach mieszkańców																
	Ofiary śmiertelne				Ranni hospitalizowani				Lekko ranni				Ogółem			
Miasto/Środek Transportu	Rower	Pojazdy	Piesi	SUMA	Rower	Pojazdy	Piesi	SUMA	Rower	Pojazdy	Piesi	SUMA	**Rower**	**Pojazdy**	**Piesi**	**SUMA**
Arona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**
El Ejido	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	**0**	**0**	**1**	**1**
Guecho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	**0**	**1**	**0**	**1**
Ferrol	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**1**	**1**
Majadahonda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	**0**	**1**	**0**	**1**
Chiclana de la Frontera	0	0	0	0	0	12	0	12	0	2	0	2	**0**	**14**	**0**	**14**
Pontevedra	0	0	0	0	2	9	3	14	0	3	2	5	**2**	**12**	**5**	**19**
Rubi	0	0	2	2	0	4	4	8	1	8	0	9	**1**	**12**	**6**	**19**
Valdemoro	0	0	0	0	1	2	5	8	1	10	5	16	**2**	**12**	**10**	**24**
Rivas-Vaciamadrid	0	0	0	0	0	0	0	0	1	19	13	33	**1**	**19**	**13**	**33**
Mijas	0	0	0	0	0	7	2	9	0	22	7	29	**0**	**29**	**9**	**38**
Coslada	0	1	0	1	0	3	3	6	0	34	15	49	**0**	**38**	**18**	**56**
Ciudad Real	1	2	0	3	0	3	6	9	3	36	10	49	**4**	**41**	**16**	**61**
Torrente	0	0	0	0	2	1	0	3	6	43	10	59	**8**	**44**	**10**	**62**
Orihuela	0	0	1	1	0	4	2	6	1	63	7	71	**1**	**67**	**10**	**78**
Guadalajara	0	0	1	1	0	4	6	10	1	53	14	68	**1**	**57**	**21**	**79**
Alcala de Guadaira	0	0	0	0	0	2	5	7	2	64	26	92	**2**	**66**	**31**	**99**
Toledo	0	0	0	0	0	1	4	5	2	82	15	99	**2**	**83**	**19**	**104**
Pozuelo de Alarcón	0	0	0	0	1	2	5	8	5	62	32	99	**6**	**64**	**37**	**107**
Talavera de la Reina	0	0	2	2	1	2	6	9	2	80	31	113	**3**	**82**	**39**	**124**
San Cugat del Valles	0	0	0	0	1	6	1	8	21	96	21	138	**22**	**102**	**22**	**146**
Palencia	0	1	2	3	0	4	8	12	7	106	20	133	**7**	**111**	**30**	**148**
Cornella de Llobregat	1	0	1	2	0	2	3	5	15	158	39	212	**16**	**160**	**43**	**219**
San Baudillo de Llobregat	0	0	0	0	1	11	2	14	11	181	24	216	**12**	**192**	**26**	**230**
Fuengirola	0	0	0	0	0	8	3	11	12	205	39	256	**12**	**213**	**42**	**267**
Manresa	0	0	1	1	0	5	11	16	9	192	49	250	**9**	**197**	**61**	**267**
San Sebastian de los Reyes	0	0	0	0	0	6	5	11	5	218	36	259	**5**	**224**	**41**	**270**
Velez-Malaga	0	1	2	3	2	11	4	17	11	242	34	287	**13**	**254**	**40**	**307**
Aviles	1	1	2	4	1	5	6	12	7	274	43	324	**9**	**280**	**51**	**340**
Gandia	0	0	0	0	2	10	2	14	34	265	46	345	**36**	**275**	**48**	**359**
El Puerto de Santa Maria	0	0	0	0	0	5	3	8	12	317	23	352	**12**	**322**	**26**	**360**

ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty. Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:
Bank Gospodarki Żywnościowej SA
51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: **darowizna na cele statutowe**

Stowarzyszenie Akcja Miasto
Śliczna 51/21
Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Kremzgierski

AKCJA
MIASTO