

## SALA 6: POLITYKI MIEJSKIE

Sala, w której się państwo znajdujecie jest najbliżej, jak widzicie, salą naszej wystawy. Taką decyzję architektoniczną podjęliśmy celowo, bo w sali tej opowiadamy o różnych rozwiązaniach miejskich, które wprowadzone są w przeróżnych szerokościach geograficznych, w przeróżnych miastach na całym świecie, właśnie na rzecz obniżania temperatury w miastach. Obniżania w sposób architektoniczny, urbanistyczny i kulturowy. Widzicie państwo przed sobą opowieść o warszawskiej polityce termicznej. Jako zespół kuratorski wzięliśmy na warsztat wszystkie dokumenty i działania naszego miasta, żeby opowiedzieć państwu o tym, jak nasz Urząd i nasz samorząd pracuje nad przystosowywaniem naszego życia do kryzysu termicznego i klimatycznego.

Na niebieskiej planszy po lewej stronie widzicie państwo jedną z rozkładówek publikacji Urzędu Miasta, raportu z planowania Warszawy. Pełne treści raportów znajdziecie państwo w Internecie. Miasto pokusiło się w pracy nad tą publikacją na analizy sytuacji w Warszawie. Jak państwo widzicie, około 66% mieszkańców jest narażonych w Warszawie na zwiększone zagrożenie dotkliwymi upałami. Dlatego też tak ważne jest, żebyśmy przekształcali nasze przyzwyczajenia, przekształcali nasz styl życia, w kierunku takim, który nie wpływa na wzrost temperatury w naszym mieście. Oczywiście jedną z najważniejszych rzeczy, jaką musimy w Warszawie teraz robić, to dosadzać zieleni i działać na różne sposoby na rzecz ograniczenia temperatury i tym właśnie zajmuje się Urząd. Ale jako mieszkanki i mieszkańcy też mamy tutaj wiele do zrobienia.

Przechodząc dalej widzą państwo cztery zdjęcia. Wyjątkowe zdjęcia opowiadające o rewolucji związanej ze sposobami przemieszczania się po miastach na całym świecie i z naszą kulturą mobilności. Wybraliśmy je dla państwa, żeby opowiedzieć państwu o tym, jak sposób, w jaki przemieszczamy się po miastach też przyczynia się do wzrostu temperatury. Miasta w Europie i w tym przede wszystkim miasta w Polsce, jako miasta z największą liczbą samochodów na tysiąc mieszkańców, są pod

tym kątem rzeczywiście bardzo ciekawym i ważnym polem w działaniu na rzecz ograniczania temperatury w naszym życiu codziennym i w naszym środowisku życia.

Na górze po lewej stronie widzą państwo czarno-białe zdjęcie przedstawiające trasę w Utrechcie stworzoną w latach 70. w czasie boomu motoryzacyjnego, kiedy to Europa zakochana wówczas w ruchu samochodowym i w inwestycjach umożliwiających rozwój infrastruktury i miast samochodowych zabetonowywała i zaasfaltowywała bardzo różne przestrzenie. Między innymi także rzeki i kanały po to, by stworzyć wygodną przestrzeń do przemieszczania się samochodami. Czasy się zmieniły, kryzys klimatyczny przybiera na wadze, jest coraz bardziej niebezpieczny. Wiemy, że 1/3 dwutlenku węgla w Europie bierze się właśnie z sektora transportu, ale też zmieniają się nasze przyzwyczajenia i widzimy po wielu dekadach rozwoju miast samochodowych, że nie są to miasta najprzyjemniejsze do życia, najspokojniejsze i nie są to miasta, które sprzyjają naszemu zdrowiu i zdrowiu innych gatunków. Dlatego też coraz więcej miast na świecie decyduje się na przemianę, inwestując w ograniczenie ruchu samochodowego i w transport publiczny, w kulturę życia społecznego w przestrzeniach publicznych w miejscu parkingów.

Idą nawet krok dalej. W prawym górnym rogu widzą państwo zdjęcie kanału w Utrechcie. Jest to projekt biura architektonicznego OKRA, który nagrodzony został w 2022 roku Europejską Nagrodą Przestrzeni Publicznych właśnie dlatego, że jest to projekt zupełnie wyjątkowy. Projekt ten przywraca kanał zakryty w latach 70 betonem i asfaltem pod trasy. Kilka lat temu w Utrechcie odbyło się referendum, w ramach którego mieszkańcy i mieszkańcy postanowili, że chcą zerwać asfalt, przywrócić ten kanał i przywrócić zieleni, która towarzyszyła wodzie przed latami 70.

Na dole widzą państwo z kolei działania Paryża, bardzo inspirujące dla różnych miast, szczególnie miast polskich, właśnie na rzecz ograniczania rozwoju ruchu samochodowego i inwestowania w zdrowsze formy przemieszczania się po mieście. Zdrowsze i klimatycznie i termicznie i zdrowotnie. Po lewej stronie widzą państwo Champs-Élysées, tak jak aleja ta wyglądała przez wiele dekad, pełna samochodów.

Po prawej widzicie natomiast Champs-Élysées zamknięte już na ruch samochodowy i udostępnione pieszym w ramach cyklicznego wydarzenia Cycloviva organizowanego w niedziele na jezdniach na całej Ziemi, w bardzo różnych miastach na świecie, także w Paryżu. Paryż zdecydował się na zamknięcie Champs-Élysées na stałe dla ruchu samochodowego i przekształcenia tej alei w deptak jako element swojej pracy na rzecz zdrowszych i klimatycznie i zdrowotnie i termicznie form przemieszczania się po mieście, jednocześnie inwestując w ruch rowerowy, infrastrukturę ruchu rowerowego, ruchu pieszego i ruchu środków komunikacji masowej.

Po lewej stronie w narożniku widzicie państwo zdjęcie jezdni z Phoenix, jednego z kilkunastu miast na świecie, które decyduje się na malowanie jezdni i dachów na biało po to, żeby obniżyć w ten sposób temperaturę rosnącą w związku z ilością przestrzeni, liczbą metrów kwadratowych oddanych w mieście na rzecz infrastruktury ruchu samochodowego.

Kiedy jest gorąco, wielu z nas wie, że jak ubierze się na czarno będzie ciężiej znosić wysoką temperaturę. Rzadko myślimy o tym w kontekście miejskim i architektonicznym, a tymczasem jak rozejrzemy się wokół siebie to większość powierzchni, która nas otacza jest stworzona z asfaltu, nagrzewa się bardzo szybko i podnosi temperaturę w mieście. Dlatego też coraz więcej miast na świecie decyduje się na malowanie tych nawierzchni na biało. Malując jednocześnie na biało też dachy i dosadzając zieleń w tym rejonie. Z Los Angeles, czyli z miasta, które jako pierwsze kilkanaście lat temu zaczęło praktykować to rozwiązanie wiemy, że okolica, w której wszystkie jezdnie, a także dachy pomalowane są jasnym kolorem i okolica, która poza tym została dozieleniona, czyli miasto zainwestowało w drzewa, krzewy i wszelkiej maści rośliny na danym terenie, jest w stanie doprowadzić do sytuacji, w której temperatura dzięki tym działaniom obniżona jest o 6-10 stopni Celsjusza. Jest to bardzo dużo, jeżeli uświadomimy sobie czy przypomnimy, że nasz organizm reaguje wykładniczo na wzrost temperatury, czyli jako ludzie zaczynamy mieć poważny problem z jej wysokością w momencie, w którym termometry wskazują 32 stopnie lub więcej. W ten sposób, obniżając temperatury tylko przez zmianę barwy nawierzchni o 6-10 stopni, jesteśmy rzeczywiście w stanie uratować wiele żyć.