

## MIASTO VS. GLOBALNE OCIEPLENIE. PIEING: WYSPY CIEPŁA BĘDĄ ZABÓJCZE [WYWIAD]

---

Wyspy zabójczego ciepła, poważne problemy z retencją, niszczenie publicznej i prywatnej infrastruktury – o takich problemach miast związanych z globalnym ociepleniem mówiła architektka i blogerka Magdalena Milert (Pieing).

### **Jakub Wiech: Czy miasta - w Polsce i na świecie - są przygotowane na globalne ocieplenie?**

Magdalena Milert (Pieing): Nie tyle nie są, co nawet nie starają się być. Miasta są tworamami, które powstawały przez wieki i kształtowały je różne polityki, ale to, co obserwujemy teraz jeśli chodzi o ośrodki miejskie, nie jest zupełnie dostosowane do zmiany klimatu. Buduje się coraz więcej, ale w ramach anachronicznych przepisów prawa, często bardzo wąsko zakrojonych. Widać to np. po powszechnym betonowaniu miast, co będzie pogłębiać wrażliwość miast na ocieplenie się klimatu. Myślimy o docieplaniu budynków, ale nie o tym, jak budynek będzie funkcjonował, jak globalna temperatura podskoczy.

### **A jaka powinna być rola czy może: postawa miasta wobec globalnego ocieplenia?**

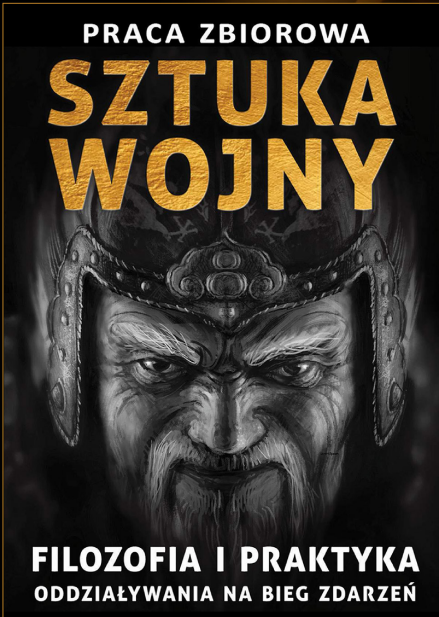
To ciekawe pytanie. Miasto jest agregatem różnych praw, ale w swej kompleksowości nie wytworzyło jednego organu, nie ma Organu-Miasto. Jest oczywiście samorząd, który jest organem terytorialnym miasta, ale dalej ta odpowiedzialność – bo to o nią, jak sądzę, chodzi w tym pytaniu – jest bardzo rozmyta. Trudno zatem powiedzieć, że miasto powinno coś zrobić, a jeśli tak to co. Trzeba też mieć na uwadze, że każde miasto jest inne, nie ma uniwersalnej polityki dostosowania miast do zmiany klimatu. Nie wyobrażam sobie, by te same przepisy dotyczące tego zakresu były przyjmowane w Krakowie i w Zamościu albo Ustce. To zupełnie inna skala, inne problemy, uwarunkowania lokalne.

### **Ale przecież mamy samorządy, ratusze, rady dzielnic... czy to nie jest Organ-Miasto?**

Zobacz, jak duży problem sprawia chociażby uchwała krajobrazowa i jej wdrażanie. Lokalne polityki jak najbardziej się pojawiają, ale organizacja miasta, sposób jego zarządzania, koordynacji jest różny w zależności od przestrzeni, o jakiej mówimy. I to nic złego, ona powinna być różna – podkreślę ponownie, nie ma ogólnego, uniwersalnego rozwiązania, czyli np. jednego dobrego prawa miejscowego (MPZP - Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego), które można wdrażać w Krakowie i w Zakopanem. Te polityki lokalne są obwarowane regionalnymi uwarunkowaniami. W kontekście klimatu i środowiska można to pokazać na przykładzie Gdyni czy Bydgoszczy – w tych miastach wdrażana jest lokalna polityka dotycząca retencji. Gdynia i Bydgoszcz zdecydowały, że w ramach przestrzeni publicznych będą powstawały ogrody deszczowe. Te działania są w Polsce jednak wciąż czymś nowym, ewenementem. Tymczasem dużo gmin zmaga się z problemami suszy, ale i podtopień oraz innych, które można nazwać wyzwaniami współczesności.

### **A jakie są te wyzwania?**

Przede wszystkim jest to duże przyzwolenie na wycinanie drzew i „rewitalizacja” przestrzeni, która de facto jest jej zwykłym zabetonowaniem. Coraz więcej rynków i placu w Polsce jest remontowana sposobem „wytnijmy drzewa, dajmy beton”. Problemem jest też nadmierna samochodowa, przyczyniająca się zarówno do powstawania smogu jak i zanieczyszczenia hałasem, rozlewanie się miast po horyzont, czyli suburbanizacja i nasza urbanistyka łanowa, a także zbyt gęsta miejska zabudowa, pozbawiona wartościowej, integralnej infrastruktury zieleni, która zapewnia utrzymanie odpowiedniej temperatury w mieście, co jest szczególnie ważne dla starszych mieszkańców - miejskie wyspy ciepła są zabójcze dla seniorów.



**PRACA ZBIOROWA**  
**SZTUKA WOJNY**

**FILOZOFIA I PRAKTYKA**  
ODDZIAŁYWANIA NA BIEG ZDARZEŃ

# Wojna to konfrontacja dwóch ludzkich woli

## Nowy przekład traktatu Sun Zi

Wśród współautorów wykładów i komentarzy m.in.

- prof. Jerzy Bralczyk • gen. Jarosław Kraszewski
- prof. Witold M. Orłowski • płk Leszek Elak • NAVAL
- płk Andrzej „Wodzu” Kruczyński

Sklep.Defence **24**

**Właśnie - miejskie wyspy ciepła. Czy sądzisz, że w miarę ocieplania się klimatu specyfika zabetonowanych miast, potęgujących wzrost temperatur, będzie wyludniać te ośrodki?**

To już się dzieje. Są już polityki miejskie, które są odpowiedzią na ten problem i wprost w nich mówi się o reurbanizacji. Trend na powracanie do miasta jest już zatem ukształtowany, ale jest wciąż słabo wdrażany. Zwłaszcza pandemia pogłębiła ten trend. Chętniej szukamy domku poza miastem czy działki pod budowę. Rozlewanie się miast i uciekanie z centrum – sprawia, że problem z miejską wyspą ciepła będzie się poszerzał i rósł wykładniczo. To dlatego, że uciekając tam, gdzie jest zieleniej, a więc i chłodniej zabudowujemy te przestrzenie kolejnymi osiedlami. Następnie pojawiają się wokół nich drogi, a istniejące – korkują się, rosną też usługi – na przykład galerie handlowe, które są wielkimi, betonowymi kłocami. Problem się pogłębia. Robi nam się semi-miasto, które ani nie jest miastem, ani nie ma nic wspólnego z wymarzoną spokojem. A temperatura, nakłady finansowe na tworzenie infrastruktury czy współczynnik wydzielania dwutlenku węgla (ten jest najwyższy dla domku jednorodzinny w przeliczeniu na mieszkańca) – rosną.

Nasze planowanie przestrzenne kuleje. Plany zagospodarowania są niskiej jakości. Gminy nie mają odwagi wymagać, by przestrzeń była zabudowywana w rozsądny sposób, nie mają też pieniędzy na rekompensaty, ani rozsądnych ludzi do tworzenia planów. Są też silne grupy lobbingowe, a zyski z budowania nowych osiedli są ogromne. Przydałaby się tu polityka silnej ręki, czyli właśnie taki Organ-Miasto.

**Może czas aktywizować także i te grupy, czyli samorządy i deweloperów? W jednym z**

**Twoich tekstów widziałem grafikę porównującą temperaturę w ciepły dzień na ulicy z drzewami i ulicy wybetonowanej. W tym drugim przypadku temperatura była znacznie wyższa. Czy to - w miarę zintensyfikowania fal upałów - nie będzie rodzić zagrożeń dla infrastruktury miasta, a więc i kosztów?**

Brak zieleni w mieście to nie tylko problem z temperaturą, ale także z retencją. Podczas gwałtownych, ulewnych opadów deszczu, które również będą występować ze względu na zmianę klimatu coraz częściej, ulice już są i dalej będą zalewane. Jest na to branżowy termin: woda dziesięcioletnia i stuletnia, czyli odpowiednio: ilość opadów, która trafia się raz na dziesięć lub sto lat. Tymczasem okazuje się, że takie ekstrema zdarzają się nawet kilka razy w roku. To już daje posmak skali problemu - cierpi infrastruktura, cierpią ludzie, cierpi ich dobytek. Z drugiej strony, podczas fal upałów, okazuje się, że nagle w każdym mieszkaniu trzeba montować klimatyzację, co przekłada się na pobór energii i potencjalne problemy w jego zaspokojeniu. Mamy tu jednak jasny ciąg przyczynowo - skutkowy. Dlatego tak ważne jest zachowywanie drzew i zieleni w miastach.

**Myślisz, że polski aktywizm miejski widzi te wszystkie kwestie?**

Cóż, ja sama powiedziałabym, że tak - warto wskazać tu chociażby na książkę Jana Mencwela dotyczącą betonozy, ale muszę przyznać, że ja jestem w tym środowisku, jestem więc zatem w bańce, więc moja perspektywa może być zaburzona. Warto zapytać kogoś spoza tego kręgu, jakiego jest zdania. Niemniej, coraz więcej ludzi, zwykłych obywateli, przestaje się godzić na to, by powstające przestrzenie były kształtowane w taki sam sposób, jak do tej pory - wybetonowane, bez duszy, bez *genius loci*, dostosowane tylko do młodych, zdrowych i mobilnych ludzi. A takich ludzi jest coraz mniej, a nie więcej. Coraz głośniej dają się słyszeć głosy zwykłych ludzi, którzy mówią temu: dość.

**I w ten sposób miasto staje się czymś w rodzaju poligonu, na którym testować można wprowadzanie znacznie szerszych polityk, na przykład: klimatycznej.**

To bardzo ciekawa kwestia, warto ją rozbić na mniejsze pytania. Weźmy na przykład problem samochodowy, o którym wspomniałam. Widać w nim dobrze polaryzację i wzajemne niezrozumienie grup. To nie jest tak, że marzeniem aktywistów jest zabronić wjazdu wszystkim samochodom w mieście. Nie! Chodzi o to, by na ulicach nie ginęły tysiące osób, by nie stać w korkach generujących smog. Ograniczenie ruchu sprawia, że ci, którzy samochodami muszą jeździć, bo nie mają innego wyjścia, mogą poruszać się po mieście, gdzie aut jest mniej, a więc nie stoją w korkach, docierają do celu szybciej, mają mniejszy poziom stresu.

**I tu na scenę wchodzi redaktor Łukasz Warzecha...**

To, co robi redaktor Warzecha to robienie rzeczy pod publiczkę, zagrania marketingowe tylko po to, by zdenerwować konkretne grupy społeczeństwa albo właśnie żebyś Ty zapytał mnie o niego i ja wypowiedziała się na temat jego poglądów. Ma on swoje potrzeby, jakie za tym stoją, ale nie warto zwracać uwagi na skrajności. Po drugiej stronie pewnie też takie osoby znajdziemy. Ja jestem za szukaniem złotego środka - przecież nie chcę absolutnie zakazać jazdy samochodem, tylko nałożenia na niej pewne ramy, nieco bardziej zbalansować użytkowników ruchu.

**Więc problem leży w niezrozumieniu wzajemnych postaw? I korzyści przychodzących w perspektywie?**

Głównym środkiem przekazu jest język. To, jak formułujemy dane stwierdzenia osadza nas w pewnym kontekście. Według mnie mówiąc o zmianach w mieście trzeba mówić o korzyściach tych zmian, które są postulowane, trzeba o tym dyskutować. Mam jednak wrażenie, że nie ma na to odpowiedniej płaszczyzny.

Pierwszym problemem jest to, że my chyba nie potrafimy rozmawiać, słuchać się wzajemnie i słyszeć, co mówimy. Mamy totalną indolencję w rozumieniu wzajemnych potrzeb – także w kwestii kształtowania przestrzeni miejskiej. Problematyczne jest też ustalenie, do kogo się mówi i co mu się komunikuje. Co myśli człowiek, który mieszka na absolutnych obrzeżach miasta i słyszy, że ktoś chce mu odebrać możliwość poruszania się samochodem? Słyszy, że odbierany jest jego jedyny środek dostępu do miejskiej przestrzeni. Logiczne więc, że z automatu „włącza” mu się agresja i niezgoda na taki pomysł. No i niestety – żadne argumenty pokroju walki ze smogiem, ochrony środowiska czy klimatu oraz zdrowia nie pomogą, bo dla niego ograniczenia ruchu samochodowego rodzi wykluczenie. Zanim więc podejmiemy decyzję o takich ograniczeniach, musimy mu zapewnić inne sposoby transportu, alternatywne środki, ale równie atrakcyjne lub chociaż w jakimś aspekcie konkurencyjne. Trzeba też myśleć o zmianach na przyszłość, czyli na przykład sensowniej budować kolejne miejsca, w których żyjemy. W przypadku działań miejskich warto bardzo długo zadawać pytanie „dlaczego”.

**Dziękuję za rozmowę!**