

KARTA NOWEJ URBANISTYKI

KONGRES NOWEJ URBANISTYKI widzi niedoinwestowanie obszarów śródmiejskich, chaotyczne rozpraszanie się zabudowy, narastającą segregację ekonomiczną i społeczną, pogarszający się stan środowiska naturalnego, zmniejszanie się obszarów rolnych i otwartych oraz degradację zabudowy stanowiącej społeczne dziedzictwo, jako jedno złożone wyzwanie dla budowania wspólnoty.

OPOWIADAMY SIĘ za rewaloryzacją istniejących centrów miejskich oraz samych miast w spójnych regionach metropolitarnych, za przekształceniem rozproszonej zabudowy podmiejskiej we wspólnoty sąsiedzkie tworzące różnorodne dzielnice, za ochroną środowiska naturalnego oraz zastanego dziedzictwa kulturowego.

UZNAJEMY, że rozwiązania przestrzenne same w sobie nie rozstrzygną problemów społecznych i ekonomicznych, jednakże, żywotność ekonomiczna, stabilizacja społeczna ani zdrowe środowisko naturalne nie mogą obejść się bez spójnych i wspomagających je ram przestrzennych.

POSTULUJEMY restrukturyzację polityki społecznej i praktyk rozwojowych wedle następujących zasad: dzielnice powinny być zróżnicowane pod pełnionych funkcji oraz grup mieszkańców; wspólnoty te powinny być projektowane z myślą o pieszych, transporcie publicznym i ruchu samochodowym; elementem kształtującym miasta powinny być obszary publiczne i instytucje wspólnotowe wyraźnie przestrzennie określone i powszechnie dostępne; przestrzenie miejskie powinny być kształtowane przez projektowanie architektoniczne i krajobrazowe eksponujące lokalną historię, klimat, ekologię oraz tradycję budowlaną.

STANOWIMY reprezentację szerokich kręgów obywatelskich, zrzeszającą liderów sektorów publicznego i prywatnego, działaczy lokalnych wspólnot i profesjonalistów z wielu dziedzin. Opowiadamy się za odtworzeniem związków pomiędzy sztuką budowania a tworzeniem lokalnych społeczności, opartych na partycypacji obywateli w procesie planowania i projektowania.

JESTEŚMY oddani sprawie odzyskania wpływu na kształtowanie naszych domów, kwartałów miejskich, ulic, parków, okolic i dzielnic, małych i dużych miast, regionów i środowiska naturalnego.

Domagamy się, aby polityka społeczna, praktyka deweloperska, planowanie urbanistyczne oraz procesy projektowe kierowały się następującymi zasadami:

Region: Metropolia, duże i małe miasta

1. Regiony metropolitalne to obszary o granicach geograficznych wynikających z topografii, działów wodnych, linii brzegowych, obszarów rolniczych, parków regionalnych i zlewni rzek. Metropolia składa się z wielu ośrodków, którymi są duże i małe miasta oraz wsie, z których każdy posiada własne czytelne centrum i wyraźne granice.

2. Region metropolitalny jest podstawową jednostką ekonomiczną współczesnego świata. Współpraca rządowa, polityka społeczna, planowanie przestrzenne i strategie ekonomiczne muszą odzwierciedlać tę nową rzeczywistość.

3. Metropolia posiada niezbędne a zarazem delikatne powiązania ze swym zapleczem rolniczym i naturalnym krajobrazem. Powiązania te mają charakter środowiskowy, gospodarczy i kulturowy. Obszary rolnicze i środowisko przyrodnicze są tak samo ważne dla metropolii jak ogród dla domu.

4. Struktury nowej zabudowy nie powinny zacierać ani likwidować granic metropolii. Rozwój wewnątrz istniejących obszarów zurbanizowanych chroni zasoby środowiska naturalnego, zainwestowanie gospodarcze i tkankę społeczną, jednocześnie odzyskując obszary obrzebne i opuszczone. Regiony metropolitalne powinny wdrażać strategie zachęcające do wewnętrznego rozwoju, a nie ekspansji peryferii.

5. Nowa zabudowa na odpowiednio wybranych terenach na granicach miejskich, powinna być zorganizowana w formie dzielnic zintegrowanych z istniejącą tkanką urbanistyczną. Tereny zabudowywane bez styczności z obszarami zurbanizowanymi, powinny być organizowane jako małe miasta lub osady w wyraźnych granicach, projektowane z zachowaniem równowagi funkcji zamieszkania i pracy, a nie jako podmiejskie sypialnie.

6. Rozwój i przekształcanie małych i dużych miast powinno szanować ich historyczne tkankę, założenia oraz granice.

7. Miasta powinny skupiać szerokie spektrum funkcji publicznych i prywatnych w celu wsparcia gospodarki regionalnej i zaspokojenia potrzeb mieszkańców o różnych dochodach. Dostępne budownictwo mieszkaniowe powinno być tak

rozmiszczone w relacji do rynku pracy, aby uniknąć skupisk ubóstwa.

8. Przestrzenna organizacja regionu powinna być wspomaganą alternatywnymi rozwiązaniami transportowymi. Transport publiczny, ruch pieszy i rowerowy powinny maksymalizować dostępność i mobilność w regionie, redukując uzależnienie od samochodu.

9. Dochody i zasoby mogą być dzielone pomiędzy gminy i ośrodki wewnątrz regionów w sposób skoordynowany tak, aby uniknąć destruktywnej konkurencji o dochody podatkowe, a także w celu racjonalnej koordynacji transportu, rekreacji, usług, mieszkalnictwa i instytucji komunalnych.

Dzielnica ("neighborhood"), strefa („district”) i arteria („corridor”)*

10. Dzielnica, strefa i arteria to podstawowe elementy rozwoju i przekształcania metropolii. Stanowią one czytelne obszary zachęcające mieszkańców do brania odpowiedzialności za ich utrzymanie i rozwój.

11. Dzielnice powinny być zwarte, przyjazne pieszym, o mieszanych funkcjach. Strefy, które z reguły są monofunkcyjne, w miarę możliwości powinny być projektowane według zasad właściwych dla dzielnic. Arterie są w regionie łącznikami między dzielnicami i strefami; pojęcie arterii zawiera w sobie zarówno bulwary i linie kolejowe jak rzeki i pasma drogowe.

12. Wiele czynności dnia codziennego powinno odbywać się w zasięgu ruchu pieszego, dając niezależność tym, którzy nie używają samochodu, tj. osobom starszym i młodzieży. Należy projektować połączone siatki ulic, zachęcające do chodzenia pieszo, w celu redukcji liczby i długości podróży samochodem, oraz oszczędzenia energii.

13. Szeroki wachlarz typów i cen mieszkań dostępnych w jednej dzielnicy, umożliwi ludziom różnego wieku, pochodzenia i dochodów nawiązywanie codziennych kontaktów wzmacniających więzi osobiste i obywatelskie, istotne dla prawdziwej społeczności lokalnej.

14. Właściwie zaprojektowane arterie tranzytowe, mogą pomóc w organizacji struktury metropolitalnej i rewitalizacji obszarów śródmiejskich. Drogi szybkiego ruchu nie powinny przy tym odciągnąć inwestycji od istniejących śródmieści.

15. Intensywność i dobór funkcji zabudowy terenów powinny umożliwiać pieszy dostęp do sąsiadujących z nimi dworców i przystankami

transportu publicznego tak, aby stał się on atrakcyjną alternatywą dla samochodu.

16. Funkcje publiczne, administracyjne i komercyjne powinny być zlokalizowane w dzielnicach i strefach, a nie izolowane w odległych, monofunkcyjnych kompleksach. Szkoły powinny być rozmieszczone tak, aby umożliwić dzieciom dostęp pieszy lub rowerowy.

17. Równowaga ekonomiczna oraz harmonijny rozwój dzielnic, stref i arterii można polepszyć stosując graficznie przedstawione zasady projektowania urbanistycznego, służące do ukierunkowania zmian w przewidywalny sposób.

18. Różnorodne tereny zieleni, od ogródków jordanowskich i skwerów do boisk i ogrodów publicznych powinny stanowić wyposażenie dzielnic. Przestrzenie chronione i otwarte powinny być wykorzystywane do wyodrębniania oraz połączenia poszczególnych dzielnic i stref.

Kwartal, ulica, budynek

19. Podstawowym zadaniem projektowania architektury i krajobrazu miejskiego jest przestrzenne zdefiniowanie ulic i przestrzeni publicznych, jako obszarów wspólnego użytkowania.

20. Poszczególne projekty architektoniczne powinny wpasowywać się w otoczenie. Jest to zasada o charakterze ponadstylowym..

21. Rewitalizacja przestrzeni miejskich jest uzależniona od bezpieczeństwa. Projektowanie ulic i budynków powinno prowadzić do tworzenia

bezpiecznego środowiska, ale nie kosztem dostępu i otwartości.

22. Rozwój współczesnej metropolii musi odpowiednio uwzględniać ruch samochodowy, z jednoczesnym poszanowaniem ruchu pieszego i przestrzeni publicznych.

23. Ulice i place mają być bezpieczne, wygodne i ciekawe dla pieszych. Właściwie ukształtowane, stymulują one ruch pieszy i umożliwiają kontakty sąsiedzkie, sprzyjając tym samym integracji i ochronie lokalnych społeczności.

24. Projektowanie architektury i krajobrazu powinno uwzględniać lokalny klimat, topografię, historię i tradycję budowlaną.

25. Budynki publiczne i miejsca zgromadzeń wymagają najważniejszych lokalizacji, w celu umocnienia tożsamości wspólnoty oraz kultury demokratycznej. Wymagają też szczególnej formy, gdyż rola ich jest inna od pozostałych budowli i miejsc tworzących tkankę miasta.

26. Każdy budynek powinien pozwolić mieszkańcom odczuć charakter miejsca, klimat i czas. Wykorzystanie naturalnych metod chłodzenia i ogrzewania może sprzyjać lepszemu wykorzystaniu zasobów środowiska naturalnego.

27. Ochrona i renowacja budowli historycznych, dzielnic i krajobrazu potwierdza ciągłość i ewolucję społeczności miejskiej.

* Pojęcia te należy doprecyzować:

dzielnica (ang. "neighborhood") : zróżnicowana jednostka mieszkaniowa małych i dużych miast;

strefa (ang. "district"): obszar o jednej funkcji: np. przemysł, lotnisko, uniwersytet, itd.;

arteria (ang. "corridor"): pasmo infrastrukturalne/komunikacyjne lub naturalna (środowiskowe).

Translated by Piotr Choynowski and Maciej M. Mycielski, edited by Grzegorz Buczek, in Warsaw, June 2005

Informacje: Congress for the New Urbanism; 140 S. Dearborn St. Suite 310, Chicago, IL 60603; tel. 312 551-7300; www.cnu.org

Copyright 2001 by Congress for the New Urbanism. All rights reserved. May not be reproduced without written permission