

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 względem pełnionych funkcji oraz grup mieszkańców; wspólnoty te powinny być projektowane z myślą o pieszych, transporcie publicznym, a także ruchu samochodowym; czynnikami kształtującymi miasta powinny być przestrzenie publiczne i instytucje wspólnotowe wyraźnie określone i powszechnie dostępne; elementy miasta powinny być kształtowane przez projektowanie architektoniczne i krajobrazowe honorujące 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 kształtowaniem lokalnych społeczności, opartych na partycypacji obywateli w procesie planowania i projektowania.

JESTEŚMY oddani sprawie odzyskania decydowania w sprawach planowania naszych domów, kwartałów miejskich, ulic, parków, okolic i dzielnic, miasteczek i miast, regionów i środowiska naturalnego.

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

Region: metropolia, duże i małe miasto

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 obrzeżne i opuszczone. Regiony metropolitalne powinny wdrażać strategie zachęcające do wewnętrznego rozwoju, a nie ekspansji peryferii.

5. Nowa zabudowa na odpowiednio wybranych terenach na skrajach miast powinna być zorganizowana w formie dzielnic bezpośrednio sąsiadujących z istniejącą tkanką urbanistyczną. Tereny zabudowywane bez styczości z obszarami zurbanizowanymi, powinny być organizowane jako małe miasta lub miasteczka 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 założenia, wzory oraz granice.

7. Miasta powinny skupiać szerokie spektrum funkcji publicznych i prywatnych w celu wsparcia

gospodarki regionalnej i realizacji potrzeb mieszkańców o różnych dochodach. Dostępne budownictwo mieszkaniowe powinno być tak rozmieszczone w relacji do rynku pracy, aby uniknąć skupisk ubóstwa.

8. Przestrzenna organizacja regionu powinna być wspomagana 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, strefa i korytarz /*

10. Dzielnica, strefa i korytarz to najistotniejsze 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. Korytarze są w regionie łącznikami między dzielnicami i strefami; są to zarówno drogi główne i linie kolejowe, jak rzeki i pasma zieleni.

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 ilości 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 korytarze tranzytowe mogą pomóc w organizacji struktury metropolitalnej i rewitalizacji obszarów śródmiejskich. Drogi szybkiego ruchu nie powinny jednak odciągnąć inwestycji od istniejących śródmieść.

15. Intensywność i dobór funkcji zabudowy terenów powinny umożliwiać pieszy dostęp do sąsiadujących z dworcami i przystankami transportu publicznego tak, aby stał się on atrakcyjną alternatywą dla samochodu.

16. Funkcje publiczne, administracyjne i komercyjne powinny być zintegrowane z dzielnicami i strefami, a nie izolowane w odległych, monofunkcyjnych kompleksach. Szkoły powinny być rozmieszczone tak, aby umożliwić dzieciom dostęp pieszy lub rowerowy.

17. Równowagę ekonomiczną oraz harmonijny rozwój dzielnic, stref i korytarzy można polepszyć stosując wyraziste wytyczne dla projektowania urbanistycznego, służące ukierunkowaniu 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 ale także do łączenia poszczególnych dzielnic i stref.

Kwartal, ulica, budynek

19. Podstawowym zadaniem projektowania krajobrazu i architektury miasta jest wyraźne zdefiniowanie ulic i przestrzeni publicznych, jako miejsc 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, lecz 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 pieszego i umożliwiają kontakty sąsiedzkie, sprzyjając tym samym integracji i ochronie lokalnych społeczności.

24. Projektowanie architektury i krajobrazu powinno wyrastać z lokalnego klimatu, topografii, historii i tradycji budowlanej.

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.

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

* 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.;

korytarz (ang. "corridor"): arteria infrastrukturalna lub naturalna (środowiskowa).

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

Tłumaczyli: arch. Maciej M. Mycielski i arch. Grzegorz A. Buczek, współpraca arch. Piotr Choynowski; Warszawa, czerwiec 2005 - Urbanista, aktualizacja październik 2014 – Krytyka Architektury.

(Translated by architects-urbanists Maciej M. Mycielski and Grzegorz A. Buczek, with co-operation of Piotr Choynowski, Warsaw, June 2005 by Urbanista, re-edited in October 2014 by Krytyka Architektury)