

## KARTA NOWEGO URBANIZMU

Dokument przyjęty w 1996 r. w Charleston w USA, stanowiący zapis założeń tzw. Nowego Urbanizmu, krytycznego wobec polityki urbanistycznej obowiązującej w amerykańskich miastach. Inna nazwa: Karta Programowa Nowego Urbanizmu.

Zwolennicy Nowego Urbanizmu wskazali na szereg problemów polityki urbanistycznej w Stanach Zjednoczonych: niedoinwestowanie obszarów śródmiejskich, rozproszanie zabudowy, degradacja środowiska naturalnego, kurczenie się obszarów rolnych i otwartych. Ruch Nowego Urbanizmu opowiadał się za rewaloryzacją centrów miejskich oraz samych miast w regionach metropolitalnych, modyfikacją rozproszonej zabudowy podmiejskiej we wspólnoty sąsiedzkie oraz ochroną środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego. Zwrócono uwagę na istniejące zróżnicowanie dzielnic pod względem pełnionych funkcji, na konieczność projektowania przestrzeni z myślą o wspólnotach mieszkańców i z uwzględnieniem ważnej roli transportu publicznego i ruchu pieszego.

Karta Nowego Urbanizmu odnosi się do polityki społecznej, praktyki deweloperskiej oraz zasad ogólnego projektowania, które – wedle jej zapisów – powinny być dostosowane do wyróżnionych rodzajów obszarów, jakimi są: 1) region: metropolia, duże i małe miasto; 2) dzielnica, strefa i korytarz; 3) kwartał, ulica, budynek. Zgodnie z definicją zawartą w Karcie Nowego Urbanizmu, region metropolitalny stanowi obszar o określonych granicach geograficznych, wyznaczonych przez topografię, działy wodne, linie brzegowe, parki regionalne, tereny rolnicze i zlewnie rzek. Metropolia składa się z wielu ośrodków stanowiących duże i małe miasta oraz wsie, które posiadają własne centra i granice, i pozostają w relacji do obszarów rolniczych oraz krajobrazu naturalnego. Najważniejszymi elementami rozwoju oraz przekształceń metropolii są dzielnica, strefa i korytarz. Dzielnica powinna być zwarta i przyjazna pieszym; strefy muszą być projektowane według zasad właściwych dla dzielnic; korytarze stanowią łączniki w regionie między dzielnicami i strefami. Siatki ulic powinny z kolei być wytyczone w taki sposób, by zachęcać do ruchu pieszego, ograniczać transport samochodowy, redukować ilość czasu spędzonego w podróży i ograniczać zużycie energii. W Karcie Nowego Urbanizmu transport publiczny traktowany jest jako alternatywa dla samochodów, których ruch powinien zostać ograniczony na rzecz pieszego i rowerowego (np. dworce oraz przystanki komunikacji miejskiej powinny być położone w niewielkiej odległości od zabudowy). W dzielnicach muszą być zakładane różnorodne tereny zielone m.in. ogródki jordanowskie, ogrody publiczne bądź boiska sportowe.

Karta Nowego Urbanizmu określa też wpływ architektury na przestrzeń miejską: projekty architektoniczne powinny wpasowywać się w otoczenie oraz uwzględniać lokalną topografię, historię czy tradycję budowlaną. Nowo powstałe place i ulice mają być bezpieczne, a zabudowa powinna oddawać charakter i klimat danego miejsca. Ulice, zachęcające do ruchu pieszego, mają skłaniać do nawiązywania kontaktów międzyludzkich oraz pobudzać integrację społeczną.

Karta Nowego Urbanizmu nie jest dokumentem obowiązującym prawnie i służy jedynie promowaniu określonych strategii oraz wizji odnoszących się do przestrzeni miejskiej.

[M.K., B.F., M.S.]

#### **Literatura:**

Bradecki, Tomasz, Twardoch, Agata. *Współczesne kierunki kształtowania zabudowy mieszkaniowej*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, 2013.

„Karta Nowej Urbanistyki”, dostęp 17 kwietnia 2017. [https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter\\_polish.pdf](https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_polish.pdf).

Kubicki, Paweł. *Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania*. Kraków: Nomos, 2017.

Montgomery, Charles. *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*. Kraków: Wysoki Zamek, 2015.

Sarzyński, Piotr. „Architektura sięga po średniowiecze. Wraca nowe”. *Polityka* 37 (2015): 92-5.

