

Ustanovení CIAM (Charta z Athén)

(1933)

Město je částí jediného ekonomického, sociálního a politického celku. Zároveň má předpoklady pro vytváření psychologických životních podmínek jednotlivce i celku. Pro jejich rozvoj jsou významné:

- geografická poloha (topografie, kvalita půdy, vodstvo, dopravní možnosti, klima);
- ekonomické postavení (uvnitř hospodářského systému), suroviny, zdroje energie;
- politická situace (uvnitř správního systému).

Danosti byly ovlivněny během historického vývoje: vojenská obrana, vědecké vynálezy, nové trhy, změna správy, sukcesivní vývoj dopravy (formanské vozy, železnice, automobil, letadlo, námořní plavba).

Základy městského vývoje jsou tedy podřízeny ustavičným změnám.

Zavedení stroje a průmyslová výroba způsobily obzvláště rychlý rozvoj měst, jemuž se v dějinách nic nevyrovná.

Rychlý nezládnutý vývoj vedl z velké části k chaotické situaci v městském ústrojí.

Elementární funkce města se dnes staly neuspořádanými.

Na základě zpráv zemských skupin o městu lze dospět k následujícím zjištěním o jednotlivých územích a o úkolech měst:

Bydlení

Současný stav:

Příliš velká hustota obyvatelstva (až 1025 obyvatel na hektar) v historickém jádru města a v páslech průmyslové expanze 19. století. V těchto bytech panují vlivem stále hustší zástavby, chybějících zelených a volných ploch a vlivem špatného stavu staveb (spekulativní využívání) nanejvýš nezdravé poměry. To se projevuje tím katastrofálněji, když obyvatelé těchto bytů patří do jedné vrstvy s nejnižší životní úrovní (až 20% úmrtností ve starém městě Barcelony). Každý další pás, o který se rozšiřuje okruh města ničí omezený rekreační prostor starší městské čtvrti a tím stále více zotřuje špatný hygienický stav.

Způsob zástavby je v rozporu s hygienickými požadavky, neboť:

- hustější zástavba v nepříznivých bytových poměrech (zastínění, srážky s půdní mlhou a průmyslovými plyny, oblasti trpící povodněmi);
- volná zástavba (drahé byty) v příhodné poloze (dobré proslunění, terasy, zastínění proti větru, na březích moře či jezera s dobrými dopravními podmínkami).

Tato zástavba je sankcionalizována stavebními zákony, které nedostatečně zohledňují hygienické podmínky (falešné zákony o zónách).

Vysoká zástavba na dopravních ulicích a náměstích škodí obyvatelům hlukem, prachem a plyny.

Obvyklá zástavba v okrajových částech podél silnic vykazuje v téměř polovině bytů nedostatečný přístup slunce.

Předměstí jsou bezplánovitě a bez organického spojení s městem, většinou příliš pozdě napojena na správní oblast města. Často jako sběrný bod obytných baráků a špatně kontrolovatelných sídlišť.

Svévolné rozdělení veřejných staveb. Zvláště škol, které často leží na dopravních tepnách a ve velkých vzdálenostech od sebe.

Je třeba vyžadovat:

Obytné oblasti mají nárok na takové části města, které jsou ve vztahu k topografii, zeleným plochám, oslunění a klimatickým poměrům nejpříznivější.

Diferencované využití obytných oblastí podle hygienické kvality a území (severní, jižní svah, mlžné zóny, mořská vlhkost, zastínění větru atd.) stanovením odpovídající bytové hustoty.

Fixace dopadu světla, který zabezpečí i v zimě určitou sluneční dobu.

Zařazování domů podél dopravních cest nesmí být z hygienických důvodů už připuštěno (hluk, prach, zápach).

Se zřetelem ke skutečnosti, že moderní technika vlivem koncentrované výškové zástavby a její hustoty bytů dovoluje širší odstupy a založení rozlehlých zelených ploch (parků).

Rekreace

Současný stav:

Zelené a volné plochy jsou z velké části nedostačující. Kde jsou k dispozici postačující plochy, tak jsou špatně rozděleny a pro velké masy obyvatelstva těžko dostupné. V důsledku své excentrické polohy nepřispívají ničím k uvolňování bytů.

Sportovní hřiště jsou ponejvíce položena provizorně na místa budoucích stavenišť. Jejich přestavbou trvale podřízena změnám místa.

Spojením rekreační oblasti mimo město je většinou nedostatečné.

Je třeba požadovat:

- zelené plochy v obytných čtvrtích: stanovení jejich nutné velikosti a jejich organického začlenění (dětská hřiště, sportoviště, koupaliště); zlepšování stávajících bytů, které jsou nahuštěné zakládáním zelených ploch na místě budov určených k demolici. Tyto zelené plochy jsou vhodné pro jejich zapojení k mateřským a základním školám i veřejným stavbám (menším decentralizovaným muzeím, prostorám určeným k shromažďování atd.);
- veřejná rekreační prostranství (pro volný čas, soboty a neděle): parky, sportovní zařízení (stadion), pobřežní koupaliště atd., co možná největší začlenění přírodních hodnot (řek, lesů atd.) do úpravy volných ploch.

Práce

Současný stav:

Pracovní dílny (průmysl a obchodní domy) neleží v městském organismu na místech, kde by měly být umístěny, aby odpovídaly svému účelu. Neexistují žádné uspořádané vztahy mezi obytnými lokalitami a pracovišti, čímž vznikají neúměrně dlouhé cesty lidí do zaměstnání (v Berlíně doba jízdy k pracovišti trvá 1 hodinu a v Londýně 1 1/2 hod.).

To má za následek silné zatížení dopravy ve špičkách.

Rychlým a neplánovitým růstem měst právě tak jako spekulací s půdou je průmysl často nucen několikrát měnit své stanoviště.

Obchodní čtvrtě (City) mohou být rozšiřovány jen nákladným získáváním a demolicí obytných čtvrtí.

Je třeba požadovat:

- Docílit co možná nejkratší vzdálenosti mezi pracovištěm a obytnou čtvrtí.
- Průmysl má být izolován neutrální zónou (zelenými plochami, sportovními zařízeními).
- V obytných oblastech mohou být v určitých místech umístěny malé živnosti, ale jen pro lokální potřeby obyvatel (zásobování, opravy).
- Dobře napojit průmyslové oblasti ke tratím a hlavním dopravním silnicím (po zemi, vodě a event.vzduchem).
- Obchodní čtvrť vhodně spojit jak s průmyslovou oblastí tak i s obytnou čtvrtí.

Doprava

Současný stav:

Dnešní dopravní cesty vznikly vlivem postupného rozšiřování středověkých silničních tahů. Původně založené pro koňské potahy a pro pěší, už neodpovídají požadavkům dnešních (auta, tramvaj atd.) dopravních prostředků (dopravní zácpy).

Vzdálenosti mezi křižovatkami ulic jsou pro dnešní dopravní rychlost příliš skrovné. Následkem toho musíme konstatovat neustále rostoucí ohrožení uživatelů silnic (v Berlíně 600 mrtvých a 12 000 raněných ročně).

Zlepšení dopravních poměrů rozšířením ulic je většinou nemožné, protože rezervy (předzahrádky, atd.) byly již upotřebeny.

Nediferencovaná, svévolně nebo schematicky založená uliční síť ztěžuje možnost orientace.

Falešná reprezentace (osy monumentální stavby) často zabraňují plynulému řízení dopravy.

Vedení železničních tras vytváří ve většině měst velkou překážku pro rozvoj města tím, že oddělují navzájem důležité části města a často odlučují obytné čtvrtě od rekreačních oblastí.

Je třeba požadovat:

- Dimenzování a definování dopravních tepen a dopravních prostředků na základě pečlivých statistických podkladů a důkladných příprav.
- Oddělení dopravních cest a dopravních prostředků a pro různé rychlosti (úrovňová diferenciacie u křižovatek). Autostrády a trasy pro chodce být principiálně odděleny.
- Diferenciacie ulic podle jejich funkce na obytné ulice, ulice v bytových centrech, ulice pro hlavní dopravu; dopravní ulice musí být izolovány zelenými pásy od obytných domů.

Historické části města

Historický objekt (jednotlivá památka nebo městská čtvrť) má zůstat zachován:

- když je čistým výrazem dřívější životní formy a jeho zachování je v obecném zájmu;
- když jeho setrvání není vykoupeno špatnými bytovými podmínkami obyvatelstva, které je nuceno v něm bydlet;
- když objíždkou nebo přemístěním těžiště městského života se umožní, aby se odstranil vliv, který by brzdil rozvoj města.

Estetické přizpůsobování nových čtvrtí čtvrtím historickým má pro městský rozvoj katastrofální účinky a nesmí se vyžadovat. Demolicí chátrajících bytů, které obklopují historické památky mohou být vytvořeny zelené plochy, které zlepší bytové poměry.

Shrnutí

1. Dnešní stav téměř všech zkoumaných měst je chaotický a z velké části odporuje skutečným potřebám většiny obyvatel.
2. Vznikal od začátku industrializace tak, jak se postupně prosazovaly soukromé zájmy.
3. V mnoha městech vládne rozkol mezi hospodářskými (ba dokonce administrativními) silami a sociální zodpovědností.
4. Přesto se města nepřetržitě obnovují, což probíhá neřízeně a ponejvíce bez ohledu ke všeobecně uznávaným názorům o moderní městské výstavbě.
5. Funkční město má na duchovní a materiální bázi harmonizovat individuální i společenský život.
6. Všechna opatření a plánování, která jsou základem funkčního města, musí vycházet z lidského měřítka a z potřeb člověka.
7. Základem pro městskou výstavbu je: správná volba polohy a velikostí jednotlivých částí pro práci, bydlení, rekreaci a dopravu; rozvoj a plánování těchto oblastí podle jim vlastních zákonů a požadavků; vzájemně propojit jednotlivé části tak, aby denní střídání práce, bydlení a rekreace mohlo probíhat s nejvýše možnou úsporou času.
8. Rychlost nových dopravních prostředků zcela zvrátila podmínky pro bezpečnost, výkonnost a hygienu města. To vyžaduje zcela nové řízení dopravy. Jasnou organizací jednotlivých městských prvků v jejich vzájemných vztazích může být doprava ve městě zmenšena a svedena do velké dopravní tepny.
9. Městský organismus musí být považován za součást širší hospodářské oblasti, do které náleží. Na místo úzce omezeného městského plánování by mělo nastoupit plánování regionální.
10. Proto je naléhavě nutné uvést do přirozeného souladu dnes ještě čistě náhodně určené hranice města s hospodářským prostorem města.
11. Městský útvar musí být schopen rozvíjet jednotlivé městské části. V každém stadiu jeho vývoje musí panovat rovnováha mezi funkcemi jeho jednotlivých částí.
12. K tomu přistupuje naléhavý požadavek na stavební program města, stejně tak jako i na zákonný podklad k jeho provádění. Tento program by se měl opírat o důkladný průzkum současného stavu, vypracovaný odborníky: musí obsahovat prostorový a časový vývoj města a být v souladu s přírodními, topografickými, hospodářsko - ekonomickými a sociologickými danostmi.
13. Lidské potřeby a lidské měřítko jsou základem pro práci architektů v oblasti urbanismu.

Z vytváření bytových prvků a obytných čtvrtí v potřebné velikosti by měl architekt formulovat a prostorově uspořádat vztahy mezi bydlením, prací a rekreací.

K řešení tohoto úkolu je nepostradatelné prozkoumání technických možností a plánovitá spolupráce se specialisty.

Všechna řešení jsou zásadně ovlivňována politickými a hospodářskými poměry stejně tak - a nikoliv v poslední řadě - jako stavebním myšlením.

Obsáhlé práce a návrhy, které jsou nutné pro nový řád měst, musí ztroskotat na pozemku, roztržtím do mnoha jednotlivých parcel. Tato skutečnost je jedním z nejobtížnějších problémů v urbanismu naší doby.

Pozemkové poměry musí být proto uspořádány tak, aby už uskutečnění životně nezbytných požadavků nemohly stát v cestě žádné nepřekonatelné překážky.

Feststellungen. In: Weiterbauen, Heft, 1-2, 1934, Přetisk rozmnoženého německého originálního znění in: Martin Steinmann (Hrsg.), CIAM, Dokumente 1928-1939. Basel: Birkhäuser 1980. Str. 160-163.
