

## ATHÉNSKÁ CHARTA CIAM (1933)

*Zásady plánování měst, zrevidovaná verze charty vypracovaná v roce 2002 Evropskou radou urbanistů.*

### Prvá část: **VŠEOBECNĚ – MĚSTO A JEHO REGIONY**

1. Město je pouze součástí ekonomického, sociálního a politického celku – regionu.
2. Spolu s ekonomickými, sociálními a politickými hledisky přinášejí psychologické a fyziologické potřeby jednotlivce zájem o vztah individuálních a kolektivních hodnot. Život se rozvíjí pouze tehdy, když se vyrovnávají dva protikladné principy, individuální a kolektivní, ovládající lidskou osobnost.
3. Psychologické a biologické konstanty podléhají vlivu prostředí i geografické, topografické, ekonomické a politické situaci. Na prvním místě je situace geografická a topografická, přírodní prvky, voda, půda, klima.
4. Za druhé je to situace ekonomická, zdroje oblasti, přirozené a umělé vztahy s okolím.
5. Na třetím místě je situace politická, správní soustava.
6. V průběhu dějin charakter města určovaly vždy zvláštní potřeby: vojenská obrana, vědecké objevy, změny správy, rozvoj dopravních cest a dopravních prostředků (pozemní, vodní, kolejová a vzdušná doprava).
7. Podmínky ovlivňující rozvoj měst podléhají stálé změně.
8. Příchod strojového věku vyvolal obrovské zmatky v chování lidí, v jejich osídlení na Zemi, v jejich podnikání – nespoutané proudění do měst ve prospěch mechanické rychlosti, brutální a všeobecný vývoj, který historie nikdy předtím neznala, chaos pronikající do měst.

### Druhá část: **SOUČASNÝ STAV MĚST: KRITIKA A NÁPRAVA**

#### **Bydlení**

##### Zjištění

9. Historická jádra měst jsou nadměrně přelidněna (připadá až 1 000 a dokonce 1 500 obyvatel na hektar!), a totéž se týká určitých pásem, která vznikla v důsledku rozvoje průmyslu v 19. století.
10. Ve stísněných částech měst jsou bytové podmínky nesnesitelné, protože chybí obytná území, dostupné zelené plochy, údržba budov (důsledky využití založeného na spekulaci). Situace se ještě zhoršuje nízkou životní úrovní obyvatelstva, které samo není schopno činit obranná opatření (úmrtnost dosahuje až 20 %).
11. Rostoucí město pro svou výstavbu spotřebovává krok za krokem přírodní území, které je obklopuje. Stále rostoucí vzdálenost od přírody vede k trvalému zhoršování hygienických podmínek.
12. Rozmístění obytných obvodů na území města odporuje hygienickým požadavkům.
13. Nej hustěji zalidněné části města jsou umístěny v nejméně vhodných polohách (severní svahy, území s inverzemi a průmyslovými exhalacemi, zaplavovaná území atd.).
14. Dobře provětrávaná obydlí majetných leží ve výhodných místech, chráněných proti škodlivým větrům, s pěknou vyhlídkou na krajinu, vodní plochy a návrší, a jsou bohatě osluněna.
15. Toto rozdělení bydlíšť je udržováno a zabezpečováno stavebními předpisy o zónování, považovanými za oprávněné.
16. Objekty podél dopravních tepen a u dopravních křižovatek jsou nevhodné pro bydlení v důsledku hluku, prachu a škodlivých exhalací.
17. Obvyklý způsob situování obytných budov podél komunikací umožňuje oslunění pouze pro menší část bytů.

18. Rozmístění občanských staveb, patřících do obytných čtvrtí, je nahodilé.
19. Zvláště školy jsou často u hlavních dopravních ulic v přílišné vzdálenosti od bytů.
20. Předměstí rostou většinou neplánovitě a bez vhodného spojení s městem.
21. Byly činěny pokusy začlenit předměstí do městské správy.
22. Předměstí jsou často jen nakupením nouzových staveb a jejich nezbytná infrastruktura je většinou nevýnosná.

Je nutno požadovat:

23. Umisťování obytných čtvrtí na nejlepším území města z hlediska topografického, klimatického a oslunění a s dostatkem vhodné zeleně.
24. Situování obytných čtvrtí na základě hygienických hledisek.
25. Usměrnování hustoty zastavění se zřetelem na různé druhy bydlení a utváření terénu.
26. Stanovení minimální doby oslunění pro každý byt.
27. Zákaz výstavby obytných domů podél hlavních komunikací.
28. Využívání prostředků moderní techniky při výstavbě vysokých obytných domů.
29. Výstavbu vysokých staveb s dostatečnými vzájemnými odstupy, uvolňujícími prostor pro rozsáhlé zelené plochy.

## **Rekreace**

Zjištění:

30. Volné plochy jsou všeobecně nedostatečné.
31. Pokud mají volné plochy dostatečnou rozlohu, pak jsou nevhodně rozloženy a tudíž nepoužitelné pro většinu obyvatel.
32. Okrajová poloha volných ploch nepřispívá ke zlepšení podmínek bydlení v hustě osídlených městských čtvrtích.
33. Ojedinelá sportovní zařízení – pokud jsou blíže k uživatelům – využívají dočasně území, s nímž se počítá pro budoucí bytovou a průmyslovou výstavbu. Následkem je trvalá nejistota a změna.
34. Území, která by mohla sloužit pro dny volna, jsou často špatně spojena s městem.

Je nutno požadovat:

35. Budoucí zabezpečení dostatku zelených ploch v každé obytné čtvrti pro hry a sport dětí, mladých lidí a dospělých.
36. Odstranění nezdravých bloků domů a jejich nahrazení zelení – tím se současně zlepší podmínky sousedících čtvrtí.
37. Stabilizaci nových zelených ploch s konečnou platností pro stanovené účely: dětská zařízení, školy, střediska mládeže a jiná občanská zařízení těsně související s obytnými domy.
38. Trávení volného času v příznivě upraveném prostředí – parcích, lesích, hřištích, stadionech, koupalištích atd.
39. Dostatek parků, sportovních zařízení, stadionů, koupališť atd.
40. Využívání existujících přírodních prvků – řek, lesů, návrší, údolí, jezer, moří atd.

## **Práce**

Zjištění:

41. Pracoviště nejsou v městském prostoru účelně rozmístěna (průmysl, řemesla, obchod, správa, prodej).
42. Spojení mezi bytem a pracovištěm již není normální, nutí k nadměrnému dojíždění.
43. Ve špičkových hodinách je dopravní situace kritická.
44. Absence rozvojových programů, neplánovitý růst města, nedostatek výhledu, spekulace s pozemky atd. vedou k tomu, že si průmysl volí pozemky svévolně a bez jakýchkoliv pravidel.

45. Obchodní čtvrti, umístěné v nejpříznivějších a dopravně nejlépe vybavených částech města, se stávají rychle kořistí spekulace. Protože se jedná o soukromé vlastnictví, chybí jakékoliv zabezpečení normálního rozumného vývoje.

Je nutno požadovat:

46. Omezení vzdálenosti mezi pracovištěm a bydlištěm na minimum.
47. Nezávislost průmyslových území na obytných čtvrtích a jejich oddělení zelenými plochami.
48. Situování průmyslových území v blízkosti železničních tratí, plavebních kanálů a komunikací.
49. Jasně určené stanoviště uvnitř města pro řemesla těsně spojená s životem města a jeho potřebami.
50. Zabezpečení dobrého spojení obchodních čtvrtí, v nichž jsou soukromé a veřejné správní instituce, s obytnými a průmyslovými čtvrtěmi, jakož i s řemesly, která zůstala ve vnitřním městě nebo v jeho blízkém sousedství.

## **Doprava**

Zjištění:

51. Dnešní dopravní síť měst představuje souhrn komunikací, které navázaly na hlavní dopravní tepny, pocházející v Evropě již ze středověku a v některých případech dokonce ze starověku.
52. Hlavní komunikace, určené původně pro chodce a povozy, nevyhovují dnešním mechanizovaným dopravním prostředkům.
53. Nedostatečná šířka dopravních ulic brání plnému využití nových mechanických rychlostí a tím i odpovídajícímu rozmachu města.
54. Vzdálenosti mezi křižovatkami ulic jsou příliš krátké.
55. Šířka ulic nevyhovuje a jejich rozšiřování je obtížné, nákladné a neúspěšné.
56. Vzhledem k rychlostem mechanických vozidel je dnešní uliční síť neracionální. Chybí jí přesnost, pružnost, rozmanitost a souvislost.
57. Pompézní reprezentační ulice mohou být velkou dopravní překážkou.
58. Železniční síť se stala v mnoha případech obtížnou překážkou rozšiřování města. Uzavírá celé obytné čtvrti a odděluje je od základních prvků života města.

Je nutno požadovat:

59. Účelnou analýzu statistických údajů o celkové dopravě ve městě a v jeho regionu, aby se zjistily hlavní dopravní směry a jejich zatížení.
60. Rozdělení komunikací podle jejich funkcí a při jejich stavbě respektování váhy a rychlosti vozidel.
61. Uzpůsobení zatížených křižovatek pro nepřetržitou dopravu jejich řešením ve více úrovních.
62. Oddělení cest pro chodce a cyklisty od automobilových komunikací.
63. Diferenciaci ulic podle jejich určení: obytné ulice, pěší promenády, tranzitní a expresní komunikace.
64. Izolaci hlavních dopravních ulic zelenými pásy.

## **Historické dědictví měst**

65. Architektonické hodnoty musejí být uchovány (jednotlivé objekty nebo urbanistické soubory).
66. Budou zachovány, představují-li kulturu minulosti a pokud je zachování v obecném zájmu.

67. Jejich zachování by nemělo mít za důsledek nezdravé podmínky pro život části obyvatelstva.
68. Nepříznivé následky jejich zachování je žádoucí pokud možno vyrovnat radikálními opatřeními, např. přeložením životně důležitých dopravních spojů nebo v nutném případě i přeložením center, která byla doposud pokládána za neměnná.
69. Demolice chudinských čtvrtí v okolí historických památek umožňuje vytvořit zelené plochy.
70. Používání minulých stavebních slohů – pod estetickými záminkami – při výstavbě nových budov v historickém prostředí má zhoubné následky. Tento postup se nesmí trpět za žádných okolností a v jakékoliv formě, tím spíše nesmí být obnovován.

### Třetí část: **ZAVĚRY – ROZHODUJÍCÍ ZÁSADY**

71. Většina měst, která jsme zkoumali, poskytuje dnes chaotický obraz: nevyhovují svému poslání, kterým je především uspokojovat biologické a psychologické potřeby jejich obyvatel.
72. Tato skutečnost souvisí se stálým růstem soukromých zájmů od začátku stroje éry.
73. Bezohlednost soukromých zájmů vede k porušení rovnováhy mezi růstem ekonomických sil na jedné straně a slabostí správní kontroly i bezmocností společenského spolupůsobení na straně druhé.
74. Města procházejí stálými proměnami, avšak bez jakékoliv kontroly a jakéhokoliv jasného plánu a též bez ohledu na zásady současného urbanismu, stanovené povoláním odborníky.
75. Město má zajišťovat v duchovní i materiální oblasti jak svobodu jednotlivce, tak i zájmy obecného blaha.
76. Dimenzování všech prvků urbanistické dispozice musí vycházet z lidského měřítka.
77. Základními klíči urbanismu jsou čtyři funkce: bydlení, práce, rekreace (v době volna), doprava.
78. Plány určují strukturu každého ze sektorů, náležejících těmto čtyřem základním funkcím, a jejich polohu v městském celku.
79. Koloběh denních funkcí – bydlení, práce a rekreace – bude urbanismem řízen k docílení největší možné úspory času, přičemž bydlení bude těžištěm urbanistického zájmu a východiskem všech opatření.
80. Nová mechanická rychlost rozrušila městské prostředí, vede k dopravním zácpám a hygienickým závadám.
81. Závady městské a předměstské dopravy musí být změněny. Musí se provést klasifikace rychlosti dopravy. Zónování musí vést k harmonickému vyrovnání klíčových funkcí a jejich vztahů tak, aby se mohla vytvořit rozumná síť dopravních tepen.
82. Urbanismus je věda o třech a nikoli jen o dvou rozměrech. Jen přiřazením výškového rozměru lze řešit moderní dopravní problémy a stejně tak i problém rekreace využitím získaného volného prostoru.
83. Město je nutno zkoumat v souvislosti s jeho zájmovým územím, které ovlivňuje. Regionální plán musí nahradit pouhé plány měst, přičemž vymezení aglomerace je funkcí dosahu ekonomického vlivu města.
84. Město, dnes definované jako soubor funkcí, se musí harmonicky rozvíjet v každé své části tak, aby mělo dostatek prostoru a spojení, umožňujících jeho další rovnovážné rozvíjení.
85. Je velmi naléhavé, aby každé město mělo svůj rozvojový program a právní nástroje k jeho realizaci.
86. Rozvojový program by měl vycházet z přesných rozborů, zpracovaných odborníky. Musí předvídat časové i prostorové fáze rozvoje. Měl by vyjádřit plodný soulad přírodních zdrojů města, celkové topografie, hospodářských daností, sociálních potřeb a duchovních hodnot.

87. Pro architekta, který se tímto způsobem zabývá urbanistickými úkoly, bude základním východiskem lidské měřítko.
88. Základním článkem urbanismu je bytová buňka (byt) a její začlenění do celku, který bude efektivním obytným souborem.
89. Z těchto obytných souborů vycházejí v městském prostoru vztahy mezi bydlením, pracovišti a zařízeními pro volný čas.
90. Při plnění těchto velkých úkolů je nezbytné plně využít zdroje moderní techniky. Tato technika se svými specialisty obohatí stavební umění o vědeckou jistotu a rozšíří současné objevy a přínosy.
91. Průběh událostí je hluboce ovlivňován politickými, sociálními a ekonomickými činiteli.
92. Právě zde bude moci architektura přispět, a to ne na posledním místě.
93. Měřítko naléhavých úkolů rozvoje měst na jedné straně a bezmezně rozkouskované vlastnictví půdy na straně druhé jsou ve vzájemném rozporu.
94. Tento nebezpečný rozpor klade dnes jednu z nejdůležitějších otázek: Jak legálním způsobem ovládnout hospodaření s pozemky, nutnými pro harmonické vyrovnaní životních potřeb jednotlivce se společnými požadavky?
95. Zájem jednotlivce je nutno podříditi zájmům celku.