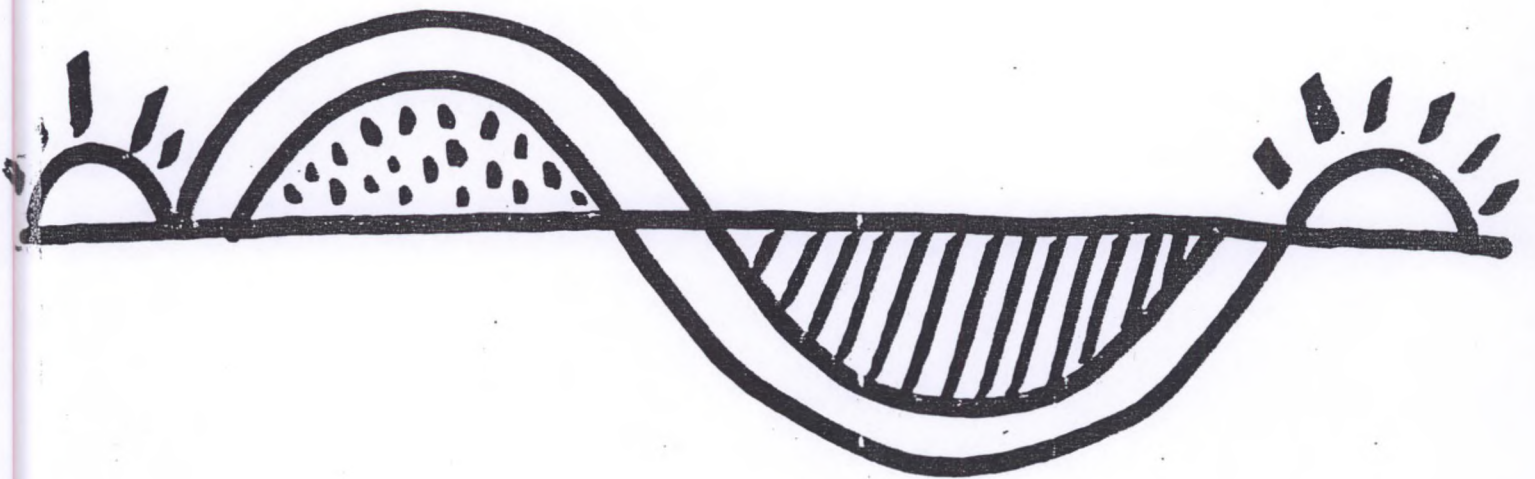


Athen-erklæringen

oversat af Ernst Kristoffersen



Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistoriske noter 3

Athen - erklæringen.

Dansk Byplanlaboratoriums Byplanhistoriske Noter,
nr. 3.

Oversat af Ernst Kristoffersen efter Le Corbusier's udgave
fra 1942.

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium, København, 1985.
Copyright.

ISSN 0900 - 3274

INDHOLD

SIDE

Forord	3
Oversætterens indledning	5
ATHEN-ERKLÆRINGEN	
Generelt	9
Boligen	10
Fritiden	12
Arbejdet	13
Samfærdselen	15
Den historiske arv	16
Konklusioner	17

Copyright 1985 by
Dansk Byplanlaboratorium

Printed in Denmark 1985
ISSN 0900-3274 . ISBN 87-87487-411

FORORD

Athen-erklæringen blev affattet på fransk og græsk ved afslutningen af C.I.A.M.'s kongres i 1933. C.I.A.M. står for "Congrès Internationaux d'Architecture Moderne". Men erklæringen er formentlig aldrig blevet oversat til dansk og publiceret herhjemme. Dog må man formode, at danske planlæggere har kendt den, da den udgør en af klassikerne blandt de byplanhistoriske dokumenter eller programskrifter, der har haft international betydning.

Læst i dag virker den forbløffende aktuel, selv om enkelte punkter naturligvis må være forældede.

Oversættelsen er foretaget af civilingeniør Ernst Kristoffersen, der er kontorchef i Planstyrelsen.

"Athen-erklæringen" udgives af Byplanhistorisk udvalg under Dansk Byplanlaboratorium som hæfte nr. 3 i publikationsserien "Byplanhistoriske Noter".

Formålet med udgivelsen af disse noter er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i vort århundrede. Noterne kan bestå af notater, erindringer, beskrivelser af specifikke emner eller særlige begivenheder o. lign., men allerhelst nedskrevet af planlæggere eller andre, der selv har fulgt byplanlægningens udvikling på nært hold. Der er således ikke tale om historiske afhandlinger eller forskningsmæssige arbejder.

Eventuelle henvendelser vedrørende noterne eller bemærkninger hertil bedes venligst rettet til "Byplanhistorisk udvalg", Peder Skramsgade 2 B, 1054 København K.

Det er udvalgets håb, at de "Byplanhistoriske noter" vil inspirere til, at andre griber pennen, samt at noterne vil kunne udgøre et værdifuldt baggrundsmateriale for eventuel senere forskning - et materiale som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje.

Formand for Byplanhistorisk udvalg

Vibeke Dalgas

OVERSÆTTERENS INDLEDNING

Samtidig med at erhvervslivets mindre enheder bukker under i hastigt tempo, og lastbilernes vægt øges, er det blandt planlæggere blevet moderne at gå ind for sammenblanding af boliger og erhverv. Det kaldes samlokalisering.

Det er ikke noget specielt dansk fænomen. I udenlandske fagkredse og i fagpressen har tendensen kunnet spores i flere år. Og da ofte omtalt som et brud med principperne i Athen-erklæringen.

Mens Athen-erklæringen i den store verden således hører til det, enhver planlægger bør kende til, leder man forgæves efter den hos danske byplanhistorikere.

En tysk udgave i tidsskriftet *Bauwelt* (1) inspirerede mig til at undersøge, om der fandtes en dansk udgave. Resultatet var negativt, men eftersøgningen - hvori Kai Lemberg interesseret deltog - bragte andre oplysninger for dagen.

Der foreligger forskellige udgaver af erklæringen. Den originale udgave blev affattet på fransk og græsk ved afslutningen af CIAM's kongres 1933. CIAM står for Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Kongressen tog udgangspunkt i systematiske studier af 33 storbyer i 18 lande. Den foregik ombord på krydstogtsskibet "Patris" fra Marseilles til Athen og retur. Slutpapiret hed blot "Constatations de IV Congrès" og fik ingen større udbredelse. Men det dannede optakt til den påfølgende 5. CIAM-kongres i Paris i 1937, hvor det for første gang omtaltes som "Athen-erklæringen".

I 1942 under den tyske besættelse af Fran-

krig udsendte le Corbusier anonymt en systematiseret og delvis omredigeret udgave under titlen "la Charte d'Athènes". Den blev genudsendt under le Corbusier's navn i 1957 (2).

I 1944 udkom i USA et arbejde om "The Functional City", som efter flere års forberedelse i nationale arbejdsgrupper af CIAM var blevet overdraget dets vicepræsident, arkitekt Josè Luis Sert. Bogen har titlen "Can Our Cities Survive?" (3), og den indeholder som appendix "The Town Planning Chart, 4th CIAM Congress, Athens, 1933". Bogens forord er skrevet af CIAM's generalsekretær Siegfried Giedion.

Athen-erklæringen er af så stor byplanhistorisk betydning, at den bør være let tilgængelig for danske læsere.

Jeg har derfor moret mig med at oversætte først Sert's udgave af erklæringen og derefter le Corbusier's efter den tyske i Bauwelt. Senere har jeg checket sidstnævnte oversættelse af efter le Corbusier's original og rettet visse uoverensstemmelser. Endelig har jeg sammenholdt min oversættelse med en amerikansk fra 1973 (4), som har forord af Josè Luis Sert.

Sert's version viste sig at have samme indhold som le Corbusier's, idet de enkelte punkter kan genfindes, dog uden nummer. Sert's rækkefølge er noget anderledes, og hans papir er som helhed væsentligt dårligere struktureret. Le Corbusier's version må betragtes som den "endelige".

Ved at arbejde med oversættelse af både den tyske, franske og engelske version har jeg som fagmand følt mig næsten som medarbejder

på erklæringen. De forskellige nuancer giver et klart indtryk af de diskussioner, der har været om formuleringerne, og de interessekonflikter - blandt andet mellem USA og Europa - der ligger bag dem. Kongresdeltagerne repræsenterede 10 forskellige sprog. Det er derfor let at forstå, at de ikke vedtog et egentligt slutdokument. Snarere er det overraskende, at man nåede så langt, som tilfældet er.

Erklæringen har for mig sin særlige værdi ved sin klarhed, sin kompromisløshed og sit engagement.

Læseren vil kunne konstatere, at erklæringens krav om styringsmidler, om formalisering af planlægningen og om systematisk behandling af problemerne er blevet opfyldt, i hvert fald her i landet.

Samlokalisering omfattes af punkterne 46-50, som rigtignok kræver industri- og boligområder adskilt, men som også anviser håndværket plads i nær tilknytning til boligerne. Bør det siges anderledes på dette abstraktionsniveau?

Planlægningens grundlæggende emner er i dag de samme som i 1933; erklæringen er et godt udgangspunkt for diskussion af, hvad vi må se anderledes på end vore forgængere for 50 år siden - og hvorfor - og dermed for en diskussion af den fysiske planlægnings indhold, af planlægningen som fag.

Byerne er stadig skueplads for spillet mellem stærke kræfter, og der er stadig brug for at hævde hensynet til mennesket som planlægningens inderste kerne. Uden den sociale indignation, som præger Athen-erklæ-

ringen, vil fysisk planlægning være som et skib uden kompas.

København 1983

Ernst Kristoffersen

Litteraturhenvisninger

- (1): Die Charta von Athen, Bauwelt 1979, 24, 969-972.
(Byggeriets Studiearkiv)
- (2): Le Corbusier La Charte d'Athènes.
Paris: Éditions de Minuit, 1957.
(Kunstakademiets bibliotek)
- (3): Sert, J.L. Can Our Cities Survive?
Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1947, pp. 246-249.
(Byggeriets Studiearkiv)
- (4): Le Corbusier The Athens Charter
New York: Grossmann Publishers, 1973.
(Institut for Kunsthistorie)

ATHEN-ERKLÆRINGEN

Generelt

1. Byen er kun en del af et økonomisk, socialt og politisk hele: egnen.
2. Når de psykologiske og fysiologiske værdier, som er knyttet til det enkelte menneske, sideordnes med de økonomiske, sociale og politiske værdier, bliver det individuelle og det kollektive hovedemner i debatten.

Livet udfolder sig kun i den udstrækning de to modstridende principper: individ og fællesskab bliver bragt til udligning i deres herredømme over den menneskelige personlighed.

3. De psykologiske og biologiske konstanter er underkastet omgivelsernes indflydelse i geografisk, topografisk, økonomisk og politisk henseende;

de geografiske og topografiske betingelser, vand, land, landskab, jordbund, klima ...

4. de økonomiske omstændigheder, egnens ressourcer, dens naturlige og kunstige forbindelser med omverdenen ...
5. den politiske situation og det administrative system.
6. I historiens løb er byens karakteristika til enhver tid blevet bestemt af særlige omstændigheder: forsvar, videnskabelige opdagelser, forskellige, på hinanden følgende styreformer og udviklingen af færdselsveje og transportmidler (landeveje, vandveje, jernbaner, luftruter).

7. Forudsætningerne for byernes udvikling skifter således til stadighed.

8. Maskinens tidsalder har bragt umådelige forstyrrelser såvel i menneskers adfærd og deres fordeling over jorden som i deres foretagender, hæmningsløs koncentration i byerne begunstiget af den motoriserede hastighed, en brutal og verdensomspændende udvikling uden fortilfælde i historien. Kaos er trængt ind i byerne.

Boligen

Vi konstaterer:

9. Byernes historiske kerneområder er overbefolkede (1000, ja 1500 personer pr. hektar). Det samme gælder visse byvækstområder fra den industrielle ekspansion i det 19. århundrede.

10. I disse sammentrængte bydele er boligforholdene ulykkelige: Der mangler boligareal, adgang til grønne områder og vedligeholdelse af husene (som udnyttes af boligspekulanter). Situationen forværres af levestandarden i befolkningen, som ikke er i stand til på egen hånd at gribe til afværgeforholdsregler (dødelighed op til 20%).

11. Den voksende by forbruger skridt for skridt det tilgrænsende grønne land. Den stadig voksende afstand til naturen medfører en tilsvarende forværring af sundhedstilstanden.

12. Fordelingen af boligerne i byområdet er i strid med hygiejnens krav.

13. De tættest befolkede bydele har den ugunstigste beliggenhed (nordskråninger, områder udsat for tåge og industriluft eller oversvømmelse o.s.v.).

14. De velhavendes fritliggende boliger ligger i de begunstigede områder, beskyttede for vinden, med udsigt over land eller hav, til søer og bjerge o.s.v., og rigt solbeskinnede.

15. Denne ulige fordeling af boligerne bibeholdes af vane og støttes af kommunale bestemmelser, der betragtes som retfærdiggjorte: inddelingen i byggezoner.

16. De huse, som er opført langs de større færdselsgader og omkring færdselsknodepunkterne, er skadelige at bo i på grund af støj, støv og skadelige luftarter.

17. Den måde, hvorpå bygninger til boligformål sædvanligvis opføres side om side langs gaderne, lader kun solen finde vej til en del af boligerne.

18. Fordelingen af de fællesanlæg, som hører til boligkvartererne, er vilkårlig.

19. Særlig ligger skoler ofte ved hovedfærdselsårer og for langt fra boligerne.

20. Forstæder opstår planløst og uden regulær forbindelse med byen.

21. Man har forsøgt at indlemme forstæderne i byadministrationen.

22. Ofte er forstæderne kun ophobninger af barakker, det næppe betaler sig at holde liv i.

Derfor fordrer vi:

23. at boligområderne får byens bedste arealer med hensyn til topografi, klima, solbestråling og særlig med hensyn til velbeliggende grønne arealer.
24. at boligområdernes beliggenhed bestemmes ud fra hygiejniske hensyn.
25. at bebyggelsestætheden fastsættes i overensstemmelse med de boligformer, som det pågældende terræn tilsiger.
26. at der for den enkelte bolig fastsættes en mindste tid for solbestråling.
27. at opførelsen af boliger langs hovedfærdselsveje forhindres.
28. at den moderne byggeteknik udnyttes til opførelse af højhuse,
29. således at disse ved stor indbyrdes afstand frigør de nødvendige arealer til udstrakte grønne områder.

Fritiden

Vi konstaterer:

30. De disponible friarealer er almindeligvis utilstrækkelige.
31. Er de tilstrækkelige, er de ofte dårligt fordelt og derfor uanvendelige for flertallet af beboerne.
32. Åbne arealer i byens udkant medvirker ikke til forbedring af boligforholdene i de tæt bebyggede bykvarterer.
33. Sædvanligvis bliver de sjældne sportspladser, for at være så nær brugerne som muligt, anlagt midlertidigt på et areal, som er udset til fremtidig bolig- eller

industribebyggelse. Resultatet er vedvarende usikkerhed og stadig forandring.

34. De arealer, som kunne tjene weekendformål, er ofte dårligt forbundet med byen.

Derfor fordrer vi:

35. at ethvert boligområde for fremtiden skal omfatte tilstrækkelige grønne områder til leg og sport såvel for børn og unge som for voksne.

36. at usunde boligblokke nedrives og erstattes af grønne arealer. Derved forbedres samtidig de tilstødende områders sundhedstilstand.

37. at disse nye grønne arealer skal tjene klart bestemte formål og give plads for børnehaver, skoler, ungdomscentre og sådanne bygninger til fælles formål, som er nært knyttet til boligerne.

38. at weekenderne kan tilbringes i dertil udlagte områder: parker, skove, sportspladser, stadionanlæg, strande o.s.v.

39. at man udnytter de givne naturressourcer, floder, skove, bakker, bjerge, dale, søer, havet o.s.v.

Arbejdet

Vi konstaterer:

40. Arbejdspladserne - industri, håndværk, forretninger, administration, handel - er ikke mere hensigtsmæssigt fordelt i byområdet.

41. Forbindelsen mellem bolig og arbejdssted er ikke mere normal: folk tvinges til at tilbagelægge urimeligt lange strækninger.

42. Trafiksituationen er kritisk i den værste myldretid.

43. Manglen på et program fører til byernes ukontrollerede vækst, svigtende forudseenhed, grundspekulation m.v. og til, at industrien vælger sine arealer vilkårligt og ukontrolleret.

44. I byerne sammentrænges kontorerne i forretningskvarterer.

45. Forretningskvartererne, som ligger i byens begunstigede dele og er udstyret med de bedste transportsystemer, bliver hurtigt bytte for spekulation. Da det drejer sig om private foretagender, mangler der en organisation, som kan fremme en fornuftig udvikling.

Derfor fordrer vi:

46. at afstanden mellem arbejdssteder og boliger begrænses til et mindstemål.

47. at industriområder gøres uafhængige af boligområder, og at de adskilles ved hjælp af et grønt område.

48. at industriområder lægges op ad jernbanelinier, kanaler og færdselsveje.

49. at håndværket med dets snævre tilknytning til byens liv, som det umiddelbart udspringer af, kan råde over klart bestemte placeringer i byområdet.

50. at forretningskvarteret med dets private eller offentlige kontorer sikres gode

forbindelser til bolig- og industriområder såvel som til det håndværk, som er forblevet i eller i nærheden af den indre by.

Samfærdselen

Vi konstaterer:

51. Det nuværende færdselsnet i byerne er summen af forgreninger, der har dannet sig om de store hovedfærdselsveje. De sidstnævnte går i Europa helt tilbage til middelalderen eller endog i nogle tilfælde tilbage til oldtiden.

52. De store færdselsveje er oprindelig bestemt for fodgængere og hestevogne og svarer derfor ikke til nutidens motoriserede transportmidler.

53. Bredden af gaderne er ofte utilstrækkelig og forhindrer fuld udnyttelse af den nye, motoriserede trafiks hastighed og dermed, at byen får et tilsvarende opsving.

54. Afstandene mellem gadekrydsene er for korte.

55. Udvidelse af gader, som er for smalle, er ofte besværlig, kostbar og virkningsløs.

56. I betragtning af den motoriserede trafiks hastighed forekommer det nuværende gadenet meningsløst. Det mangler præcision, tilpasningsmuligheder, variation og sammenhæng.

57. Pompøse gadestrækninger til repræsentative formål har kunnet - eller kan - udgøre en væsentlig hindring for færdslen.

58. I mange tilfælde har jernbanenettet under byens vækst udviklet sig til en alvorlig hindring ved at indeslutte hele boligkvarterer og afskære dem fra kontakt med byens vitale dele.

Derfor fordrer vi:

59. at byens og egnens samlede trafik analyseres på grundlag af nøjagtige statistikker med henblik på at konstatere hovedfærdselsårerne og deres kapacitet.

60. at færdselsvejene inddeles efter deres forskellige funktioner, og at vejene anlægges under hensyntagen til køretøjernes vægt og hastighed.

61. at stærkt belastede kryds ved niveauændringer udformes til kontinuert trafik.

62. at fodgængeren skal kunne følge andre veje end bilen.

63. at gaderne differentieres efter deres formål: boligveje, bolig-gader, hovedgader, gennemfartsgader og gader for hurtig trafik.

64. at de store hovedfærdselsårer isoleres ved hjælp af beplantning.

Den historiske arv

65. De arkitektoniske værdier må bevares, såvel enkelte bygninger som bymæssige helheder.

66. De bør beskyttes, når de er udtryk for en tidligere kultur, og når de har almen interesse,

67. når deres bevarelse ikke har til følge, at dele af befolkningen må leve under usunde forhold,

68. når det er muligt ved radikale forholdsregler at afbøde uheldige følger af bevaringen, f.eks. ved forlægning af livsvigtige trafik anlæg eller ved at forlægge centre, som man hidtil har anset for uflyttelige.

69. Fjernelse af slumkvarterer omkring historiske seværdigheder giver mulighed for anlæg af grønne områder.

70. Anvendelsen af fortidig byggestil under æstetiske påskud ved nybyggeri i historiske områder har ødelæggende følger. Denne vane må ikke under nogen form tolereres, endsige genoptages.

Konklusioner

Afgørende synspunkter

71. De fleste af de byer, den IV kongres har undersøgt, frembyder i dag et kaotisk billede. De svarer på ingen måde til deres bestemmelse: at tilfredsstille deres beboeres vigtigste biologiske og psykologiske behov.

72. Situationen afslører de private interessers uophørlige vækst, siden maskinens tidsalder begyndte.

73. Privatinteressernes voldsomhed resulterer i en katastrofal forstyrrelse af ligevægten mellem på den ene side presset fra de økonomiske kræfter og på den anden side svag administrativ kontrol og svigtende samfundsmæssig solidaritet.

74. Selv om byerne befinder sig i stadig forandring, sker deres udvikling uden mål og styring og uden hensyn til de principper for tidssvarende byplanlægning, der er opstillet af kompetente teknikere.

75. Byen har pligt til at sikre både den enkeltes frihed og fordelene ved fælles handling, såvel på det åndelige som på det materielle område.

76. Den menneskelige målestok må anlægges på alle ting og forhold i byen.

77. Til grund for al byplanlægning ligger følgende 4 funktioner: bolig, arbejde, rekreation (i fritiden) og samfærdsel.

78. I planlægningen bestemmes strukturen for de sektorer, der hører til hver af de 4 nøglefunktioner, og deres indordning i bykompleksets helhed.

79. De daglige funktioners kredsløb: at bo, at arbejde og at anvende fritiden skal indordnes i byplanlægningen ud fra hensynet til den mest omhyggelige tidsbesparelse. Boligen er midtpunktet for planlægningsbestræbelserne, særlig med hensyn til afstande.

80. De nye motoriserede trafikmidler har ødelagt bylivets regelmæssige rytme. De er et stadigt faremoment. De blokerer gaderne med trafikpropper og skader sundheden.

81. Princippet for færdselen i og omkring byen må korrigeres. Der må ske en klassifikation af de disponible trafikmidler efter hastighed. Den reform og afstemning af zoneinddelingen, som skal bringe nøgle-

funktionerne i balance, vil tilvejebringe sådanne sammenhænge mellem dem, at der kan anvises et fornuftigt og forståeligt net af store færdselsårer.

82. Byplanlægning er en videnskab af tre ikke bare af to dimensioner. Kun ved at inddrage højdedimensionen er det muligt at løse det moderne færdselsproblem og samtidig det rekreative problem: nemlig ved udnyttelse af det således indvundne frie areal.

83. Byen må undersøges i sammenhæng med sit opland. En planlægning, der omfatter by- og landområde, må erstatte den enkle byplanlægning. Planens grænse må fastlægges som funktion af byens økonomiske virkeområde.

84. Byen, defineret som funktionel enhed, må vokse harmonisk i hver af sine dele, og den må udlægge arealer og forbindelser med henblik på en ligelig udvikling trin for trin.

85. Det er af stor vigtighed, at enhver by udarbejder sit eget program og fastsætter bestemmelser til dets virkeliggørelse.

86. Programmet må baseres på specialisters nøjagtige analyse. Det må forudse udviklingsfaser i tid såvel som rum. Det må i frugtbar harmoni forene udgangssituationens naturlige fortrin, helhedsplanens topografi, de økonomiske forudsætninger, de sociale behov og de åndelige værdier.

87. For den arkitekt, der på denne måde beskæftiger sig med bybygningsopgaver,



LA JOURNÉE SOLAIRE DE 24 HEURES
RYTHME L'ACTIVITÉ DES HOMMES