

Atina Tüzüğü: IV. Uluslararası Çağdaş Mimari Kongresi (ICOMOS, 1933)

Charter of Athens: IV International Congress for Modern Architecture

I. Bölgesel Ortamında Kent

1 – 8. maddeler

II. Kentin Dört İşlevi

A. İkamet: 9-29

B. Dinlenme ve eğlence: 30-40

C. İş: 41-50

D. Ulaşım: 51-64

E. Tarihi miras 65-70

III. Sonuçlar 71-95

I. Bölgesel Ortamında Kent

1. Kent, bölgeyi oluşturan ekonomik, sosyal ve siyasi bütünün parçalarından yalnızca biridir.
2. Ekonomik, sosyal ve siyasi değerler, insanlığın psikolojik ve fizyolojik özellikleri ile birey ve toplum arasındaki git gide çoğalan sorunlar ile aynı doğrultuda ilerler. Yaşamın ne kadar ilerleyebileceği bu iki karşıt kuvvet arasındaki uyumun derecesine bağlıdır: birey ve toplum.

3. Psikolojik ve biyolojik değişmezler çevre tarafından, çevrenin jeografik, topografik ve hatta ekonomik ve siyasi durumundan, etkilenmektedir. Jeografik ve topografik durum baş faktörlerdir ve doğal unsurlar, kara ve deniz, bitki örtüsü, toprak, iklim, v.b. bu durumun kapsamına girmektedir.

4. Jeografik ve topografik durumun ardından bölgesel kaynaklar ve dış dünya ile iletişimi sağlayan doğal ya da insan yapımı araçları içine alan ekonomik durum gelmektedir.

5. Üçüncü olarak siyasi durum, hükümet ve yönetim sistemi gelmektedir.

6. Tarih boyunca askeri savunma, bilimsel keşifler, farklı yönetim biçimleri, gelişen iletişim ve nakliyat yöntemleri (kara, deniz, demir, hava yolları) gibi özel koşullar şehirlerin kendilerine has özelliklerini belirlemiştir.

7. Bunlara bağlı olarak kentlerin gelişimine yol açan unsurlar da sürekli değişime tabidir.

8. Makinalaşma çağının ortaya çıkışı insanın davranışlarında, ikamet alanlarında ve çalışma biçiminde büyük bozulmalara yol açmış; kentlerdeki mekanik taşıt araçlarından kaynaklanan kontrol edilemeyen yoğunlaşma tarihte eşi görülmemiş şiddetli ve evrensel değişikliklere sebep olmuştur. Kargaşa kentlere dolmuştur.

II. Kentin Dört İşlevi

A. İkamet

9. 19. yüzyıl'dan kalan yerleşim alanların yanı sıra kentlerin tarihi, merkezi bölgelerinde nüfus yoğunluğu çok fazladır: yoğunluklar hektar başına 1000, hatta 1500 kişiye çıkabilmektedir (0,4 metrekareye ortalama 400 – 600 kişi).

10. Kalabalık kentsel alanlarda yerleşim koşulları, konut içinde yetersiz alan, kullanılabilir yeşil alanların yokluğu ve binaların bakımlarının aksatılması (vurgunculuğa dayalı kullanım) gibi sebeplerden dolayı sağlıksızdır. Çok düşük yaşam seviyesine sahip, ıslah edilemez (ölüm oranının yüzde 20'lerde olduğu) bir nüfus da bu durumu kötüleştirmektedir.

11. Kentin genişlemesi, çevresindeki yeşil alanların karış karış yok olmasına yol açmaktadır; birbirlerinin peşi sıra giden gelişim halkaları farkedilebilmektedir. Doğal unsurlardan bu şekilde kopmak kötü durumdaki sağlık koşullarından doğan zararlı etkileri arttırmaktadır.

12.Konutlar, sağlık gereksinimleri göz önüne alınmaksızın şehre in dört bir yanına yayılmaktadır.

13.Nüfus yoğunluğu en fazla olan semtler, en kötü durumda olanlardır (yokuş üstünde, duman altında kalmış ya da sınaî atıklarca sarılmış, taşkın tehdidi altında, v.s.)

14.Düşük yoğunluklu gelişimler (orta gelir grubu konutları), istenmeyen rüzgârlardan korunan, emniyetli, hoş bir kır, göl, deniz, dağ, v.s. manzaralı avantajlı bölgelerde bulunmakta, yeterli miktarda hava ve gün ışığı almaktadırlar.

15.Bu konut ayırımı geleneksel olark benmsenmiştir ve gayet makul olarak görülen bir yerel idare yönetmelikleri imar sistemince tasdik edilmektedir.

16.Ana güzergâhlar boyunca ve kavşak çevrelerinde inşa edilmiş olan binalar gürültü, toz ve zararlı gazlardan dolayı ikamet etmeye uygun değildir.

17.Yol kenarlarına inşa edilmiş olan evlerin geleneksel dizilimi sadece pek az sayıda evin yeterli gün ışığı alabilmesi anlamına gelmektedir.

18.İkamet ile ilgili kamu hizmetlerinin dağılımı isteğe bağlıdır.

19.Özellikle okullar yoğun trafiğin olduğu yollar üzerine kurulmuştur ve hizmet verdikleri konutlara çok uzaktadır.

20.Banliyöler, plansız ve kent ile iyi düzenlenmiş bağlar olmaksızın gelişmiştir.

21.Banliyöler ile kentin idari birimini birleştirmeye yönelik atılımlar çok geç yapılmıştır.

22.Banliyöler genellikle yol ve hizmetler için gerekli fonların güçlkle toplanabildiği birer kulübe yığınınından ibarettir.

Önerilen

23.İkamet alanları, topoğrafya, iklim, gün ışığı ve yeşil alanlar bakımından en iyi yerlere kurulmalıdır.

24.İkamet bölgelerinin seçimi sağlık koşulları göz önünde bulundurularak yapılmalıdır.

25.Konut tipi ve inşaat alanındaki koşullarla ilgili olarak makul yoğunluklar uygulanmalıdır.

26.Her bir konut için asgari gün ışığı alma saati koşulu getirilmelidir.

27.Ana yol kenarlarına konut dizilimi yasaklanmalıdır.[sic]

28.Yüksek apartmanların inşasında çağdaş inşaat tekniklerinden tam olarak yararlanılmalıdır.

29.Geniş açık alanların oluşturulması için yüksek apartmanlar aralıklarda konumlandırılmalıdır.

B. Dinlenme ve eğlence

30.Açık alanlar genellikle yetersizdir.

31.Yeterli açık alan olduğunda ise bu alanlar genellikle kötü bir biçimde dağıtılmakta ve bundan dolayı nüfusun büyük çoğunluğunca kullanılamamaktadır.

32.Kent dışında kalan açık alanlar şehir merkezindeki sıkışıklığa çare olamamaktadır.

33. Az miktarda spor alanı, erişebilirlik ile ilgili nedenlerden dolayı genellikle konutlaşma ve sanayinin gelecekteki gelişimi için ayrılmış olan alanları işgal etmektedir ki bu da söz konusu spor alanlarının istikrarsızlığına ve sık sık değiştirilmelerine yol açmaktadır.

34. Hafta sonu dinlencesi için kullanılabilecek arazilere erişim genellikle zordur.[sic]

Önerilen

35.Tüm meskun alanlara çocukların, ergenlerin ve yetişkinlerin eğlence-dinlenme ve faal spor yapma ihtiyaçlarını makul bir biçimde karşılayabilmeleri için yeterli açık alan sağlanmalıdır.

36.Sağlıksız konutlar olan gecekondular yıkılmalı ve yerlerine açık alanlar kurulmalıdır. Bu, çevredeki alanları iyileştirecektir.

37.Yeni açık alanlar iyi tanımlanmış amaçlar için kullanılmalıdır: çocuk oyun alanları, okullar, gençlik klüpleri ve konutlar ile yakın ilişki içinde olan diğer kamu binaları.

38.Hafta sonundaki boş vakti erişimi kolay ve güzel yerlerde geçirme imkânı yaratılmalıdır.

39.Bu yerler parklar, koruluklar, spor alanları, stadyumlar, plajlar, v.s. olarak düzenlenmelidir.

40.Nehirler, ormanlar, tepeler, dağlar, vadiler, göller, deniz, v.s. gibi mevcut doğal güzelliklerden tam olarak faydalanılmalıdır.

C. İş

41.İş yerleri artık kent merkezi içinde makul bir biçimde dağılmış değildir. Bu durum sanayi, atelyeler, bürolar, hükümet ve ticareti kapsamaktadır.

42.Konutlar ve iş yerleri arasındaki bağlantılar makul olmaktan çıkmıştır: İşe gitmek uzun sürmektedir.

43.İşe gitmek için harcanan süre kritik bir hal almıştır.

44.Planlama programlarının yokluğunda kentlerin kontrolsüz bir biçimde büyümesi, ihtiyatsızlık, arazi vurgunculuğu , v.s. sanayinin rastgele ve kural tanımaksızın yayılmasına yol açmıştır.

45.İşhanları, eksiksiz iletişim sistemleri ile hizmet götürülen, kentin en imtiyazlı kısmı olan kent merkezinde yoğunlaşmıştır ki bu sebeple hâlihazırda vurgunculuk malzemesi olmaktadırlar. Bürolar özel girişim olduklarından en iyi şekilde gelişmelerini sağlamak için planlama yapmak zordur.

Önerilen

46.İş yerleri ile konutlar arasındaki uzaklıklar enaza indirilmelidir.

47.Sanayi bölgeleri ile meskûn bölgeler birbirlerinden açık yeşil alanlar ile ayrılmalıdır.

48.Sanayi bölgeleri demiryolları, kanallar ve otoyollara yakın olmalıdır.

49. Kent yaşamı ile yakın ilişki içinde olan ve kent yaşamı içinde ortaya çıkmış olan atelyeler, kentin iç bölgelerinde iyi tasarlanmış alanlara kurulmalıdır.

50.Kamu ve özel idareye ayrılmış olan iş bölgelerinin kentin içindeki ve etrafındaki meskun alanlar, sanayi bölgeleri ve atelyelerle iyi bir şekilde iletişim kurması sağlanmalıdır.

D. Ulaşım

51.Mevcut kent ulaşım ağı, ana yollara yardımcı yolların toplamından oluşmuştur. Avrupa'da bu ana yolların geçmişi orta çağa kadar, hatta bazen antik çağlara dayanır.

52.Yayaların ve atlı arabaların kullanımı için tasarlanmış olan bu yollar, günümüzün mekanize ulaşımı için yetersiz kalmaktadır.

53.Bu uygunsuz sokak boyutları, mekanize araçların kent baskısına uygun hızlarda kullanılmasını engellemektedir.

54.Kavşaklar arasındaki mesafeler oldukça seyreklerdir.

55.Sokak genişlikleri yetersizdir. Sokakların genişletilmesi zor ve faydasızdır.

56.Hızlı araçlara duyulan ihtiyaç karşısında mevcut orantısız sokaklar örneği etkinlik ve esneklikten, farklılaşma ve düzenden yoksundur.

57.Eski bir görkemli saltanattan kalma, özel anıtsal etkiler bırakmak için tasarlanmış olan kalıntılar sıklıkla trafik akışını karmaşıktırmaktadır.

58.Çoğu zaman demiryolu sistemi iyi planlanmış kentsel gelişimin önüne ciddi bir engel koymaktadır. Belli başlı meskun bölgeleri ayırmakta, bu bölgeleri kentin pek çok önemli unsuru ile kolay temas sağlamaktan yoksun bırakmaktadır.

Önerilen

59.Kentin ve içinde bulunduğu bölgenin genel akış durumunu göstermek ve en çok kullanılan yolların ve bu yollardaki trafik tipini ortaya çıkarmak için doğru istatistiklere dayalı trafik analizleri yapılmalıdır.

60.Ulaşım yolları tabiatına göre sınıflandırılmalı, ihtiyaçları ve belli başlı araç tiplerinin hızını karşılayacak şekilde tasarlanmalıdır.

61.Çok kullanılan kavşaklar sürekli araç geçişine uygun olarak, farklı seviyeler kullanılarak tasarlanmalıdır.

62.Yaya ve otomobil yolları farklı rotalar izlemelidirler.

63.Yollar işlevlerine göre meskün caddeler, gezinti yolları, geçit yolları, ana otoyollar, v.s. olarak ayrılmalıdırlar.

64.Yoğun trafik yollarının yeşil kuşaklarla çevrenmesi prensip haline getirilmelidir.

E. Tarihi Miras

Önerilen:

65.Tek bina ya da bina grupları halindeki güzel mimari, yıkımdan korunmalıdır.

66.Binaların korunma sebepleri sabık bir kültürü ifade etmeleri ve var olmalarının kamu yararına olması olmalıdır.

67.Ancak bu binaların korunmaları insanların sağlıksız koşullarda yaşamasını gerektirmemelidir.

68.Eğer bu binaların mevcut konumu gelişimi engelliyorsa, ana akış yollarını değiştirmek ve hatta mevcut merkezi bölgeleri değiştirmek gibi radikal önlemlere başvurulabilir – ki bu genellikle imkânsız olarak görülen bir şeydir.

69.Tarihi anıtların çevresindeki gecekonduların yıkılması yeni açık alanlar yaratılmasına imkân sunmaktadır.

70.Estetik kaygısıyla geçmişteki bina tiplerinin tarihi alanlardaki yeni yapılara uygulanması yıkıcı sonuçlar doğurabilir. Bu alışkanlığın devam ettirilmesine ya da edinilmesine hiçbir şekilde müsamaha gösterilmemelidir.

III. Sonuçlar

71.Ele alınmış olan kentlerin çoğu birer kargaşa tablosudur. Sakinlerinin temel biyolojik ve psikolojik ihtiyaçlarını karşılamak olan esas amaçlara hiçbir şekilde uygun değildirlir.

72.Özel teşebbüsün sorumsuzluğu, ekonomik güçler ile zayıf idari yönetimler ve güçsüz sosyal çıkarlar arasındaki dengeyi yıkıcı bir şekilde bozmuştur.

73.Her ne kadar kentler sürekli değişim içinde olsa da, profesyonel çevrelerce belirtildiği gibi gelişimleri düzen ya da kontrol ve çağdaş kent planlama ilkelerinin uygulanmasına yönelik bir girişim olmaksızın devam etmektedir.

74.Kent hem bireysel özgürlük hem de manevi ve maddi anlamda birlikte hareket etmenin faydalarını sağlamalıdır.

75.Kentsel alan içindeki herşeyin boyutu insan ölçeğine uygun olmalıdır.

76. Kent planlamasının dört anahtarı kentin dört işlevidir: konut, istihdam, rekreasyon (boş zamanın değerlendirilmesi), ulaşım.

77.Kent planı, dört kilit işlevin her bir sektörünün kentteki içyapısını ve birbiri ile ilgili konumlarını belirlemelidir.

78.Plan, konut, iş yeri ve eğlence-dinlenme alanları arasındaki günlük faaliyet devrinin azami zaman tasarrufu ile gerçekleşebilmesini sağlamalıdır. Konut, kentsel planlamanın asıl merkezi olarak ele alınmalı ve tüm işlevler bu merkeze isnat edilmelidir.

79.Mekanize ulaşım hızları her zaman mevcut olan bir tehlikeyi arz ederek, irtibatı engelleyerek ya da felç ederek ve sağlığı tehdit ederek kentsel yerleşimi bozmuştur.

80.Kentsel ve banliyö dolaşım ilkeleri gözden geçirilmelidir. Kabul edilebilir bir hız sınıflandırması kurulmalıdır. Kentin kilit işlevlerini uyumlu bir ilişki içine sokup bağlantıları geliştirecek ıslah edilmiş bir imar planı oluşturulmalıdır. Bu bağlantılar daha sonra makul bir otoyol ağı haline getirilebilir.

81.Kent planlaması iki değil, üç boyuta dayalı olan bir bilimdir. Bu bilim, çağdaş trafik akışı ve eğlence-dinlenme amaçları için alanlar açılması imkânını sunan yükseklik unsurunu da içermektedir.

82.Kent, etki alanı bağlamında incelenmelidir. Kentin basit nazım planı bütün ekonomik birimin – kent- bölge – planı ile değiştirilmelidir.

83.Kent, sağlanan açık alanlar ve birleştirici bağları sayesinde tüm farklı kısımlarında işlevsel bir kent birliği halinde uyum içinde gelişebilmeli, ama tüm gelişim aşamalarında denge kurulmalıdır.

84.Tüm şehirlerde bu planı gerçekleştirmek için hangi kanunun gerekli olduğunu belirten bir planlama programının hazırlanması acil olarak gereklidir.

85.Planlama programı uzmanlarca yürütülen dikkatli analitik çalışmalar üzerine kurulmalıdır. Gelişim aşamalarını zaman ve mekân açısından öngörebilmelidir. Alanın doğal kaynaklarının, topoğrafik yararlarının, ekonomik değerlerinin, sosyal ihtiyaçlarının ve manevi amaçlarının eş güdümünü sağlayabilmelidir.

86.Kent planlama işine giren mimar her şeyi insan ölçeği doğrultusunda belirlemelidir.

87.Kent planlamasının başlangıç noktası tek konut, ya da hücre ve bu konutun gruplaşarak makul boyutta bir mahalle halini alması şeklinde olmalıdır.

88.Bu mahalli birimler temel alınarak kent merkezi konutlar, iş yerleri ve eğlence-dinlenme alanları arasındaki ilişkiyi göz önüne serecek şekilde tasarlanabilir.

89.Bu muazzam görevi yerine getirebilmek için modern teknolojinin tüm kaynaklarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu da bilimsel yeniliklerin katkısı ile inşa etme sanatını zenginleştirmek için uzmanlarla işbirliği yapmak anlamına gelmektedir.

90.Tüm bu gelişim süreci siyasi, sosyal ve ekonomik unsurlarla büyük ölçüde etkilenecektir.. [sic]

91.Ancak mimari sorunlardan etkilenmeyecektir.

92.Kentleri yenileme görevinin büyüklüğü ve kentsel arazi mülkiyetinin ölçsüzce parsellenmesi iki zıt gerçekliği ortaya çıkarmaktadır.

93.Bu keskin zıtlık günümüzün en ciddi problemlerinden birini ortaya koymaktadır: bireyin olduğu kadar toplumun da önemli ihtiyaçlarını karşılamak için arazi tanziminin adaletli ve yasal bir çerçevede düzenlenmesi ihtiyacı.

94.Şahsi çıkarlar, toplum çıkarlarına göre ikinci planda kalmalıdır.

NOT: Kaynak metin: La Charte d'Athenes Paris, 1943, Fransızca'dan İngilizceye Çeviren J. Tyrwhitt, 1946

Öğrenci Çevirmen: Mert Erdil

Öğrenci Proje Asistanı: Gözde Şakar