

# MĚSTA BEZ PLÁNU: JAK VOLNÝ TRH TVARUJE MĚSTO

## RECENZE KNIHY

Autor knihy Alain Bertaud je architekt, urbanista a absolvent École nationale supérieure des beaux-arts v Paříži. Působil po řadu desetiletí jako plánovač v několika metropolích po celém světě: Bangkoku, San Salvadoru, Port-au-Prince (Haiti), Saná (Jemen), New Yorku, Paříži, Tlemcenu (Alžírsko) a Čandígarhu (Indie). Poté byl hlavním urbanistou ve Světové bance a od roku 2012 působí v Marron Institute v New Yorku. Kniha je jakýmsi souhrnem autorových zkušeností a poznatků z jeho působení ve světových metropolích.

Hlavní poselství knihy lze shrnout do požadavku, aby urbanisté respektovali zákonitost trhu a aby spolupracovali s ekonomy. Název hned první kapitoly to vyjadřuje takto – „Ekonomové a urbanisté: dvě vize pro města, které je třeba spojit“. Ač je vystudovaný architekt, profesionální kariéra Alaina Bertauda přivedla k nahlížení problémů měst spíše z pozice ekonoma. Tomu odpovídají také úvodní kapitoly věnované městům jako trhům práce, prostorové mobilitě a dostupnosti bydlení. Z ekonomicky utvářené pozice ale také zaznívá vášnivá kritika nejen regulace rozvoje měst prováděné urbanisty-plánovači, ale také činnosti řady mezinárodních institucí, jako je Světová banka, OECD, UN-Habitat a další, které podle autora brání růstu a podporují odpor místních obyvatel proti změně v území (tzv. NIMBY – Not In My Backyard / Jen ne na našem). Tyto instituce podle Bertauda navrhly „pseudoteoretický rámec“, kterým odůvodňují koncept kompaktních měst a regulaci plošného růstu (autor používá pojem containment) a vytvářejí tak „kvazináboženské dogma“ (str. 429). Proti „mantrám New Age“ autor staví argumentaci, podle níž je „blahobyt vyjádřen zvýšením příjmů, a tedy i zvýšením spotřebované obytné plochy“. Marně jsem hledal dále v textu zmínku o tom, že vybavování nově zastavovaných území infrastrukturami

a jejich provoz také něco stojí a kdo to má zaplatit.

Kritiku úsilí o kompaktní města a snahy bránit nekonečnému růstu měst autor zakládá na tvrzení, že tyto principy nejsou založeny na empiricky stanovených obytných hustotách, které ekonomicky umožňují fungování obytného území (str. 149). Zde by měl být autor obeznámen například s pracemi Urban Task Force v 90. letech minulého století vedené sirem Richardem Rogersem. Z našeho prostředí lze rovněž zpochybnit tvrzení, že chybějí důkazy o nehospodárnosti expanze měst, např. v pracích Tomáše Hudečka.

Autorovo chápání principu kompaktního města lze zajisté přičíst absenci přesnějšího a obecně sdíleného vymezení tohoto pojmu. Rozhodně ale nelze souhlasit s autorovou interpretací, podle které mají mít v kompaktním městě všichni blízko do práce. Takové město by totiž, jak autor správně uvádí, postrádalo základní hodnotu města spočívající v široké nabídce možností pracovního uplatnění. Kompaktní město – či snad též 15minutové město či město krátkých vzdáleností – ale především umožňuje blízkou dostupnost služeb a zařízení základního občanského vybavení, a tím výrazně snižuje potřebu mechanizované dopravy. Namísto úsilí o snížení dopravní, respektive energetické náročnosti, které je hlavním motivem úsilí o kompaktní města, ale autor prosazuje vytváření dokonalého dopravního systému umožňujícího dojíždět co nejdále tak, jak to vyučovali modernističtí urbanisté v 60. letech minulého století.

Poté, co vyčínil mezinárodním institucím a urbanistům, přináší autor soubor svých doporučení, jak se mají města plánovat. S řadou z nich se dá naprosto souhlasit: plánování podpořené daty včetně soustavného sběru dat o trhu



je zajisté velmi potřebné a řada měst se o ně snaží. Určitě by stálo za to také uskutečnit autorovy požadavky, aby ceny dopravy vyjadřovaly společenské náklady, které se na ni vynakládají, a aby se vybíralo mýtné flexibilně podle momentální zátěže dopravního tahu (existuje v Singapuru). V neposlední řadě aby se zpoplatnilo užívání veřejného prostranství dopravou v klidu (existuje v řadě světových metropolí a částečně i v Praze).

Názvy kapitol naznačují, že ekonomové a urbanisté by měli spolupracovat a vytvářet společné vize. Z jejich obsahu pak vyplývá, jak by tato spolupráce měla vypadat: urbanisté by měli opustit své návrhy „vycházející z dogmat“ (str. 439) a měli by se bezvýhradně podřídit ekonomickým pravdám zjevným touto knihou. Vedení měst by se měla oprostít od jakékoliv vize pro budoucnost – s tím je poněkud nesoudržné následující doporučení, aby si města stanovila cíle městské politiky a strategií k jejich dosažení.

Požadavky na urbanisty obsažené v knize jsou místy rozporné. Na jedné straně autor usiluje o vytvoření „standardního urbanistického modelu měst“ (str. 121 a další), na druhé straně ale – podle současného obecného mínění zcela oprávněně – zdůrazňuje, že je třeba respektovat místní klima, zeměpisnou šířku, ekonomiku a kulturní zvyklosti. Autorova kritika urbanistického plánování vycházejícího z idejí 30. let minulého století a spojovaného s osobností Le Corbusiera, který viděl dům a město jako „stroj na bydlení“, nakonec vyústí do výzvy, abychom na města pohlíželi stejně, „jako se navrhuji stroje nebo továrny“ (str. 389).

Neměl jsem možnost přečíst si knihu v originále, abych porovnal termíny používané v českém překladu s tím, co autor opravdu napsal. Zavádějící je už český překlad názvu knihy: *Order without Design – How Markets Shape Cities* byl přeložen jako *Města bez plánu: Jak volný trh tvaruje město*. Asi lépe by bylo držet se původního názvu a pře-

ložit jej třeba jako *Řád bez výkresů* – jak trhy formují město. V textu je nepřesností a pochybných překladů termínů celá řada. Odstrašujícím příkladem nepochopení či lajdáctví překladu je rozlišování „zaměstnaneckých“ a „odvětvových“ agentur města (str. 466–467). Teprve tehdy, když si představíme, že „zaměstnanecká“ vznikla mechanickým překladem originálního „staff“, a ve slovníku najdeme, že další možný význam je „štábní“, můžeme si domýšlet, co měl autor na mysli, totiž štábní a oborové útvary městské správy.

Knihu lze doporučit jako memoáry ekonoma, který od 70. let minulého století působil v mezinárodních rozvojových agenturách a v managementu metropolí zejména rozvojových zemí. Nejspíš odtamtud pochází jeho zkušenost o „zpupnosti plánovačů“, kteří opravdu v té době mechanicky přenášeli schémata převzatá z plánování Paříže či New Yorku do divoce rostoucích východoasijských či afrických měst a zcela ignorovali odlišné kulturní, politické

a ekonomické prostředí. Možná by ale příslušelo zamyslet se také nad možnou zpupností ekonomů, kteří město vidí pouze jako mechanismus pro tvorbu zisku.

Řada autorových doporučení týkajících se plánování podporovaného soustavným sběrem dat a průběžného sledování dopadů strategií je zajisté zcela legitimní a v současné době se o ně plánování snaží a v řadě případů je i uskutečňuje. K pozitivům knihy lze přičíst také její závěrečnou část, která reflektuje novější fenomén stárnutí a smršťování měst a metropolitních aglomerací.

[BERTAUD, A. 2025. *Města bez plánu: Jak volný trh tvaruje město*. S. 481. Praha: Grada. ISBN 978-80-86389-75-2.]

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Ústav prostorového plánování  
Fakulta architektury ČVUT v Praze