

Zorislav Perković,

Urbanistički zavod grada Zagreba
Zagreb, Proleterskih brigada 45

Društveni i planski tretman prometa u Zagrebu*

*»Gradovi ne postoje zato da bi kroz njih što lakše pro-
lazili automobili, već zato da bi u njima što ugodnije
živjeli ljudi« (Lewis Mumford).*

Cilj je ovog članka kritika specijaliziranog, stručnog kvaziracionalnog pristupa planiranju prometa danas u gradovima. Ta kritika polazi, ili bar nastoji da poče, s »laičkog« gledišta, tj. s gledišta građana koji treba da su krajnji korisnici planiranja — a zapravo, u svakodnevnom životu, često po-
staju njegove žrtve.

Razlozi su za to mnogobrojni i složeni: sociologijski, psihologijski, eko-
nomski, institucionalni. Ako ih bar donekle registriramo i shvatimo, možda
ćemo biti kadri ostvariti i neke pozitivne promjene.

Postojeće stanje u prometu i u planiranju

Prometni su problemi danas najzapaženiji i najviše isticani problemi gradova. Govoreći općenito, osnovni uzrok tih problema jest velik porast broja vozila, u prvom redu osobnih automobila. Za razliku od nekih drugih problema koji su posljedica siromaštva, ovome je uzrok rast dohotka i stan-
darda.

Porast bogatstva, u prvom redu privatnog, reflektira se na drugoj strani kao osiromašenje, degradacija života čovjeka u gadu. Radi automobila ruše se kuće i sijeku drvoredi, proširuju se kolnici a suzuju pješačke staze, na pješačkim stazama i zelenim površinama parkiraju se automobili, zrak je sve zagađeniji i buka sve veća, pješaci sa strahom prelaze ulicu, javni promet zapinje, križanja u više nivoa gutaju novce i nagrđuju grad. Motorizacija ne samo da smanjuje fizičku kondiciju čovjeka nego i prijeti da dovede do fizi-
čke i socijalne dezintegracije grada.

Te su činjenice poznate i o njima se mnogo pisalo i govorilo — iznošeni su i suprotni argumenti, iako se nije moglo negirati da navedeni problemi postoje. U planiranju prometa prevladava, međutim, uski, specijalistički, pozitivni stav: budući da su automobili osnovni uzrok problema, rješenje je

* Ovaj je rad nešto skraćena verzija referata koji je autor podnio na simpoziju Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti o prometu u gradovima.

u osiguranju što bolje cirkulacije automobila. Spominje se, doduše, potreba razvoja javnog prometa i zaštite pješaka — ali tek paralelno s razvojem individualnog prometa, ne uočavajući (ili izbjegavajući da se uoči) konfliktni karakter problema.

Kao što čovjek u prometu sve više postaje podložan stroju, tako i planiranje prometa postaje sve više podložno kompjuterskoj tehnici. Uzori se prenose gotovo isključivo iz kapitalističkih zemalja, i to metodologija prometnih proučavanja prvenstveno iz SAD, a praktična rješenja iz Zapadne Njemačke. Pri tom se prenosi uglavnom ono što se tamo radi (uz divljenje suvremenoj tehnici, metodologiji, i sl.) — a ne što se tamo o svemu tome misli, pogotovu ne što misle oni koji su u opoziciji prema sistemu. Zbog izvjesnog »pomaka u fazi«, u našu stručnu javnost također još nisu podrla razočarajuća iskustva s velikim kompjutorskim modelima.

Budući da se na prometne probleme gleda prvenstveno s tehničko-ekonomskog aspekta, prevladava mišljenje da bismo sve mogli riješiti kad bismo imali više novaca i bolje stručnjake. Apstrahirajući nerealnost te pretpostavke, to shvaćanje zanemaruje socijalno-političku stranu problema, zaboravlja da planiranje prometa, kao i planiranje općenito, nije i ne može biti idejno neutralno.

Vrijednosni stavovi

Osnovna su pitanja: što je problem i što želimo? Odgovori na ta pitanja ovise o vrijednosnim stavovima onih koji ih trebaju dati. Kako je glavni uzrok gradskih prometnih problema automobil dva su oprečna stajališta o automobilu i automobilizmu.

Za jedne je auto sinonim progresa i standarda, kojemu se ljudi i gradovi moraju po svaku cijenu prilagoditi — kako ne bi »zaostali«. Upravo zbog toga što još nismo postigli onu količnu vozila i prometa, onoliko »zahuktali tempo života«, zbog kojega su toliko »sretne« razvijene zemlje, poklonici takva načina života skloni su da sve nedaće od prometa smatraju »dankom koji se mora platiti civilizaciji, progresu, itd.«

Oko toga stvorena je čitava ideologija, idolopoklonstvo proizvodnji, poslovnosti, standardu i brzini. Racionalnost svakodnevne žurbe i jurnjave uopće se ne dovodi u pitanje. Paradoksalno je da sve veću užurbanost prati sve veća fizička lijenost: za »poslovna čovjeka« problem je pješice prijeći, recimo, 500 metara (zdravstvene posljedice su poznate).

Veliki prometni objekti postaju predmet gradskog prestiža, natjecanja s drugim gradovima. Sjetimo se samo napisa u novinama kako je Zagreb »konačno dobio svoju petlju«, kako je »otvoren pothodnik snova« i sl.

Drugi, suprotan stav možemo nazvati humanističko-estetskom opozicijom. Njegovi protagonisti ne cijene mnogo suvremeni tempo života, skeptični su prema blagodatima tehničkog progresa, a automobil smatraju nepožljenim u gradu ili, u najmanju ruku, nečim što treba destimulirati i strogo ograničavati. Radikalni izraz takva gledanja dao je francuski urbani sociolog Henri Lefebvre koji kaže: »Kad se zamišlja kibernetički grad, podignut prema imperativima prometa, to je desničarska utopija, reakcionarno ludilo.«

S obzirom na sirovi potrošački mentalitet, koji se u našem društvu razvio kao jedna od posljedica brzog ekonomskog napretka, ne začuđuje što

prva orijentacija dominira — ako i ne po broju pristaša, a ono po tome što je zastupa bogatiji, utjecajni i dinamičniji dio stanovništva. »Opoziciju« sačinjava dio intelektualaca, dio omladine, te većina starijeg i siromašnijeg stanovništva. Sudeći po nekim anketama, ova druga grupa daleko je brojnija (1972. u Zagrebu se 83,8% anketiranih građana izjasnilo za zabranu ili ograničenje ulaska automobila u centar grada, a nedavna anketa povodom izložbe detaljnog plana centra grada dala je slične rezultate).

Osnovni odnosi i interesi u prometu

U pristupu planiranju gradskog prometa javljaju se tri osnovne potrebe:

1. potreba za kretanjem ljudi i roba (u svrhu proizvodnje, opskrbe, usluga, rekreacije, socijalnog kontakta);

2. potreba za povoljnijim ekološkim uvjetima i ugodnim ambijentom u gradu, tj. potreba da promet ne pogorša uvjete sredine.

Ove dvije potrebe stvarne su potrebe grada i građana, koje bi u planiranju i svakodnevnom rješavanju prometnih problema morale imati prioritet. U stvarnosti, međutim, u proseku planiranja i odlučivanja dominira:

3. potreba izazvana fenomenom osobne motorizacije, koja je dijelom racionalno motivirana (željom za pokretljivošću, bržim i udobnijim prijevozom), a dijelom iracionalno i asocijalno (prestíž, socijalna diferencija, agresivnost).

U tom drugom dijelu to su, bar sa društvenog stajališta, lažne potrebe koje se ne bi smjele priznati u planiranju, a pogotovu ne ravnopravno tretirati sa stvarnim potrebama.

Stvarne potrebe za kretanjem ljudi mogu se, u svakom gradu, kvalitetno i ekonomično riješiti javnim prometom, uključujući tu i taksi-službu. Primjere da je to moguće pružaju nam gradovi socijalističkih zemalja u Istočnoj Evropi, kao i mnogi drugi, prije doba masovne motorizacije, tj. prije cca 20 godina.

Fenomen automobilizma ubacio je u relativno jednostavnu i jasnu sliku gradskih prometnih potreba splet novih interesa i odnosa, koji svi djeluju i pretendiraju na uvažavanje.

Interesi vlasnika automobila manifestiraju se na više načina: putem službenih udruženja (auto-moto savezi), putem metodologije planiranja koja je orijentirana prema individualnom prometu, kao i činjenicom da su oni koji planiraju i odlučuju uglavnom vlasnici automobila.

Osnovni konflikt javlja se između motoriziranih i ostalih građana, tj. pješaka i korisnika javnog prometa. Njihov je odnos na gradskim ulicama krajnje neravnopravan: veliki i snažni strojevi vozača ugrožavaju i potiskuju pješaka i čine mu kretanje i boravak na javnim površinama neugodnim. Reagiranje građana — pješaka kreće se od rezignacije do oštrog antagonizma prema automobilu.

Vlasnici automobila uglavnom su ljudi srednjih i viših prihoda i pripadaju dobnoj grupi od 25 do 50 godina. Isključivi pješaci i korisnici javnog prometa uglavnom imaju niže prihode i mlađi su ili stariji od navedene dobne grupe. Najugroženiji među njima jesu djeca i starci.

Prema tome odnosi u prometu odražavaju, pa i potenciraju, postojeće socijalne nejednakosti. Onaj tko je ekonomski jači i utjecajniji može nesmetano ugrožavati i potiskivati slabijeg.

Medalja ima međutim i drugu stranu: imati auto nije samo prednost, to je ujedno znatan trošak, briga i opasnost, a u gradu ne pruža ono što se očekuje. Osim toga, svi su vozači ipak dio vremena pješaci, izloženi tako istim neugodnostima koje oni inače stvaraju drugima.

Treba li planiranje u socijalističkom društvu prihvatiti ove društvene nejednakosti i neracionalnosti kao »realnost«, kao svršenu činjenicu i da ih još reproducira investiranjem i stvaranjem više prostora za osobne automobile?

Interesi automobilske industrije i s njom vezanih privrednih djelatnosti javljaju se kao indirektni pritisak, nastupajući s argumentima razvoja, dohotka, pune zaposlenosti. Slučajno je, ali ipak simptomatično, da su u vrijeme poskupljenja kruha i niza drugih artikala snižene cijene automobila (domaćih i uvoznih!) i da je to sniženje omogućeno time što su se društveno-političke zajednice odrekle dijela poreza. Za automobile se odobravaju i povoljniji potrošački krediti nego za drugu robu.

Dok se neka, na žalost ne sva, vozila javnog gradskog prometa konstruiraju prema prostornim mogućnostima gradova, na proizvodnju automobila gradske potrebe nisu dosad imale znatnijeg utjecaja. Automobilsku industriju vode sasvim drukčiji interesi — privući kupca, koristeći pri tom i njegove iracionalne porive. Dimenzije prosječnog automobila rasle su, po američkom uzoru, sve do energetske krize. Malo se čini za promjenu pogona, smanjenje bučnosti motora, itd.

Profesionalni interes projekatana i planera usmjeren je prema što većoj izgradnji. Zbog toga i tako često naglašuju da regulacija i restrikcija individualnog prometa »nije rješenje« i da je pravo rješenje jedino u velikim građevinskim zahvatima. Slične su tvrdnje vozača da stroge kazne »nisu rješenje« problema prometnih prekršaja.

Zastupnici osobnog automobila često operiraju s pojmovima »ljudske slobode«, »slobode izbora prijevoznog sredstva«. Pri tom zaboravljaju druge mnogo fundamentalnije ljudske slobode i pravo: da se udiše čisti zrak, da se slobodno kreće ulicom, da se živi u ugodnoj okolini. Ili slobodu izbora drugog prijevoznog sredstva, npr. bicikla (da je današnja sloboda u tom pogledu iluzorna, ne treba dokazivati).

Promet i mogućnosti društva

Plan koji se ne osniva na stvarnim mogućnostima društva nije plan, već u najboljem slučaju, popis želja s njihovim grafičkim prikazom. Za naše prostorno planiranje, kamo svakako ulazi i planiranje prometa, karakteristično je upravo polazi od želje za optimalnim zadovoljavanjem tehničkih normativa, ne uzimajući u obzir financijske i organizacione mogućnosti društva. Plan koji ne zadovoljava sve potencijalne prometne potrebe (čitaj: automobilske) uz odgovarajuće normative i »nivo usluge«, ne smatra se stručnim i kvalitetnim i ne može dobiti »prometnu suglasnost«.

Budući da su su mogućnosti društva, i mogo bogatijih, ograničene, i budući da grad pored prometa ima mnogo drugih potreba, osnovni postupak pri planiranju valjalo bi da bude izbor mogućih akcija. To je, naravno, politička odluka. Kriteriji takve odluke, u socijalističkom društvu, treba da budu racionalni i humani.

Što nam pokazuje dosadašnje iskustvo o racionalnosti (društva i pojedinaca)?

Prema približnom proračunu autora (za 1971) u Zagrebu se godišnje za nabavku novih automobila, te održavanje i pogona postojeći, trošilo oko 120 milijardi starih dinara. U isto vrijeme godišnji prihod ZET-a, koji prevozi veliku većinu građana i kojim se povremeno služi i dio vlasnika automobila, iznosio je 20 milijardi st. d. Ukupna masa netto osobnih dohodaka u Zagrebu iznosila je te godine oko 550 milijardi st. d. Prema tome, na automobile se trošilo 22% prihoda građana, a na javni promet svega 3,6%.

Danas, prosječni naš vlasnik automobila troši na svoje vozilo 20 — 30% svojih prihoda. Onaj građanin koji nema automobila i služi se javnim prometom, troši za prijevoz 8 — 10 puta manju svotu. Bilo bi zaista teško dokazivati da je realan efekt koji čovjek dobiva tome i približno proporcionalan.

Neracionalan pristup u privatnoj sferi reflektira se i na društveni pristup zahtjevima za izgradnjom odgovarajuće infrastrukture. Mnoge opravdanije gradske potrebe dolaze zbog toga u drugi plan ili se, u najboljem slučaju, tretiraju ravnopravno s potrebama koje proizlaze iz neracionalne organizacije prometa.

Prostorno planiranje ide u većini slučajeva putem manjega otpora, izbjegavajući određivanje prioriteta. Predviđa se i izgradnja cestovne mreže velikog kapaciteta i razvoj javnog prometa i izgradnja velikog broja podzemnih garaža, etažnih garaža, pothodnika, pješačkih staza, itd. Mogućnosti realizacije toliko su daleko od toga da plan gubi svaku vezu sa stvarnošću. Osim toga, takvi planovi dovode do pojedinačnih realizacija »najsuvremenijih«, reprezentativnih objekata, koji su u potpunom neskladu sa stanjem ostale prometne mreže i drugim nezadovoljenim potrebama grada.

Promet i kvaliteta života

Odnos prometa i kvalitete života manifestira se u dva osnovna smjera: manje ili više kvalitetnim prijevozom ljudi i robe. Mobilnošću koju daje, promet manje ili više pridonosi kvaliteti života. Osnovni zahtjevi koje se time postavljaju na promet jesu brzina, sigurnost, ekonomičnost i udobnost. Već zadovoljenje tih zahtjeva, međutim, nosi u sebi niz suprotnosti, od kojih su neke sasvim očite (brzina i sigurnost, sigurnost i ekonomičnost, udobnost i ekonomičnost uglavnom su u recipročnom odnosu).

Druge su manifestacije prometa negativne za kvalitetu života u gradu. To su zagađenje zraka, buka, zauzimanje prostora, ugrožavanje i potiskivanje čovjeka i narušavanje izgleda grada.

Zagađenje zraka vjerojatno je najozbiljniji oblik degradacije čovjekove okoline. U američkim gradovima, u prosjeku, 60% ukupnog zagađenja zraka uzrokuje promet (u Los Angelesu čak 88%.) Kod nas nisu vršeni slični pro-

računi. No, možemo pretpostaviti da je, s obzirom na manji stupanj motorizacije, učešće prometa u ukupnom zagađenju manje. Ipak, promet, uz industriju i grijanje prostorija, čini i u nas jedan od tri glavna zagađivača, a u toplom dijelu godine jedan od dva. Njegovo djelovanje još pogoršava činjenica što se ispušni plinovi motornih vozila emitiraju na ulicama u neposrednoj blizini prolaznika. Mjerenja u nekim zagrebačkim ulicama pokazala su vrlo visoki stupanj zagađenja. Zbog toga je uklanjanje automobilskog prometa iz prostora gdje se kreće mnogo pješaka osobito važno, bez obzira da li se time postižu neki značajni prometni rezultati.

Uloga prometa kao uzročnika buke toliko je dominantna da se drugi izvori buke mogu zanemariti ili imaju vrlo lokalizirani značaj.

Međutim, promatrati generalizirano promet kao izvor buke i zagađenja svakako je pogrešno: neka prometna sredstva u tom su pogledu potpuno nedužna, Bicikl i sva električna vozila (tramvaj, trolejbus, metro) potpuno su čisti, bicikl i trolejbus uz to su vrlo tihi. Koliko se pri izboru prometnih sredstava malo računa vodi o ekologiji, vidi se iz tendencije eliminiranja iz gradova baš tih dvaju ekološki najpovoljnijih vrsta vozila (bicikl je uz to najekonomičnije i najzdravije vozilo, a brzina mu je za većinu gradskih vožnji sasvim dovoljna).

Najveći pojedinačni uzročnici zagađenja i buke jesu kamioni i autobusi. Vrlo su bučni i motocikli, no glavni je »griješnik« zbog broja — ipak osobni automobil.

Ako se prijevozni efekt usporedi sa zauzimanjem prostora, u kretanju, a pogotovo u mirovanju, osobni je automobil opet najneracionalnije vozilo. Zauzimanje prostora ide na račun pješaka i javnog prometa. Ogroman je broj situacija u gradu, u kojima se pješak mora uklanjati automobilu — i to se uglavnom prihvaća kao normalno. Slično se u Srednjem vijeku kmet morao uklanjati vlastelinu (na konju). Ali nikad nije bilo toliko vlastelina . . .

Estetski i ambijentalni učinci prometa i suvremenih prometnih objekata na strukturu grada pretežno su nepovoljni. Križanja u više nivoa, rampe, naspipi i vijadukti, velike distance među zgradama, ulice i trgovi zatrpani automobilima — sve to nagrđuje sliku grada, a često zahtijeva i uništenje ili narušavanje prije ugodnih ambijenata. Ipak, ima slučajeva kad prometni objekti pridonose slici grada i kad javna prometna sredstva daju karakterističan ugođaj (npr. crveni autobusi u Londonu, tramvaji u mnogim evropskim gradovima, pa i u Zagrebu).

Postoji konačno još jedan momenat koji se rado zaboravlja: u uvjetima brzog porasta prometa često se javljaju potrebe — stvarne ili lažne — za izgradnjom novih prometnih objekata i rekonstrukcijom postojeće mreže. Uslijed toga su veliki dijelovi gradova (onih koji su »sretni« što za to imaju sredstva) godine i godine pretvoreni u gradilište — a dobro poznatim reperkusijama na kvalitetu kretanja, stanovanja i poslovanja niza privrednih djelatnosti.

S obzirom da se planiranjem prometa bave pretežno specijalisti, da bi se spriječila skretanja, profesionalne deformacije i »fach-idiotizam« nužna je, prvo, multidisciplinarna sinteza i, drugo, što šire razmatranje i ocjena građana (redosljed je postavljen vremenski, a ne po važnosti — mišljenje građana zapravo je važnije). *Zdrav razum i široka društvena ocjena treba da uvijek imaju prednost pred stručnim principima i normativima.*

Rješavanje prometnih problema

Svrha prometnog planiranja jest da bude podloga granske prometne politike. Ta politika važnija je zapravo od samog planiranja, jer je politiku moguće voditi i bez prometnih studija ili planova (u tom slučaju bit će, možda, manje uspješna), dok planiranje bez veze s politikom gubi svaki društveni smisao.

U rješavanju prometnih problema bitno je prvo razlučiti prave probleme od lažnih. O tom je već bilo govora (pravi problem je npr. osigurati kretanje ljudi i dobara, spriječiti nesreće, zagađenje i buku, dok su lažni problemi zadovoljenje zahtjeva privatnog automobilizma ili lokalnog prestiža).

Budući da su prostorne, financijske i organizacione mogućnosti uvijek ograničene, bitan i presudan elemenat prometne politike jest odrediti prioritet. Osnovni princip treba da je dobrobit i zadovoljavanje stvarnih potreba ljudi. Preneseno na postojeće prilike u gradovima, to znači:

1. kvaliteta gradske sredine važnija je od optimalnog funkcioniranja prometnog sistema;

2. pješaci, javni promet i bicikli treba da imaju apsolutnu prednost pred automobilskim prometom (u regulaciji i investiranju);

3. dostupnost i kvaliteta usluge javnog prometa treba da ima prednost pred njegovom rentabilnošću u užem smislu (subvencioniranje javnog prometa, sa šireg gradskog gledišta, uvijek se isplati).

Politika stvaranja pješačkih zona i davanja prednosti javnom prometu u mnogim gradovima, pa i u Zagrebu, pozitivan je korak i većina ga građana pozdravlja. Pogrešno je, međutim, nastojanje da se ono što je automobilu oduzeto na jednom mjestu nadoknadi na drugome. *Tek restrikcijom bez kompenzacije može se obrnuti trend, učiniti javni promet privlačnijim od privatnoga i reducirati upotrebu automobila.* Samo pružanje mogućnosti da se javnim prometom građani koriste nije dovoljno.

Zatvaranje jednih ulica a da se ne otvaraju druge, širenje pješačkih staza na račun kolnika, izgradnja novih tramvajskih pruga, vraćanje trolejbusa u gradove, izgradnja ili osiguranje biciklističkih staza, postavljanje naprava koje uspoređuju vožnju kroz stambene ulice — sve je to obrnuto od onoga što se dosad radilo, ali je baš to potrebno za poboljšanje uvjeta života u gradovima.

Da bi se zaustavila tendencija degradacije i dezintegracije gradova, nužan je kompletan zaokret u prometnoj politici. Standardne prometne studije, koje se baziraju na produženju dosadašnjih trendova, ne mogu nam u tom pogledu biti od pomoći — jedino, možda, dajući ilustraciju onoga što treba izbjeći.

Zaključne napomene

Dilema u tretiranju prometa dio je mnogo šireg svjetskog problema — konflikta između ekspanzije (populacione, privredne, tehnološke) i kvalitete života. Ako se opredijelimo za ovo drugo — a to moramo ako smo razumni — onda je nužno reducirati ili drugačije usmjeriti čitav niz osobnih i grupnih aspiracija.

No, jesmo li dovoljno razumni? U svijetu, u kojem se godišnje na naoružanje troši premo 200 milijardi dolara, ima dosta razloga da budemo skeptični u odgovoru na ovo pitanje . . .

L I T E R A T U R A

1. Philip Arctander, »The Process is the Purpose«, *Journal of the RTPI*, London, July/Aug. 1972.
2. *Bolonjska deklaracija*, Prva Svjetska interkomunalna konferencija, Bologna, lipanj 1974.
3. Roger Creighton, *Urban Transportation Planning*, University of Illinois Press, 1970.
4. Jane Jacobs, *Death and Life of Great American Cities*, New York 1961.
5. Douglass B. Lee, Jr., »Requiem for Large-Scale Models«, *AIP Journal*, May 1973.
6. Henri Lefebvre, *Antisistem*, Radnička štampa, Beograd 1973.
7. Herbert Marcuse, *Esej o oslobođenju*, Stvarnost, Zagreb 1972.
8. Herbert Marcuse, *One-dimensional Man*, Beacon Press, Boston 1964.
9. Lewis Mumford, *The Urban Prospect*, New York 1968.
10. Roger Revelle, *Pollution and Cities, The Metropolitan Enigma*, Washington 1967.
11. *Preporuke i zaključci Kongresa Međunarodne federacije za stanovanje i planiranje*, Beograd 1971.

Zorislav Perković

SOCIAL AND PLANNED TREATING OF TRAFFIC IN TOWN

(S u m m a r y)

Criticism of specialized, professional and quasi-rational approach to the planning of traffic in towns has been revealed in the following article. Traffic problems are among the greatest ones in towns all over the world, with all the consequences resulting from the influence of traffic upon a town as a social community (from ecological problem to degradation of man in the town). The most important moment for us seemed to be establishing and describing certain valuable tendencies and aims, present nowadays, when the problem of traffic in town is being considered.

Representatives of progress and higher standard (booming life rate, business etc.) adapt themselves to the present situation of total motorization, accepting all that as »a tribute to civilization, progress etc.«, and the opposite valuable orientation might be called humanitarian-esthetic (its protagonists do not appreciate very much, the modern »rate« of living; they are sceptical when benefits of technical progress are in question, and they consider car as being chiefly unnecessary in a town).

Conflict between the car owners and those without a car, is considered to be the basic problem, and the consequences of such a relationship have been analysed: conflicts in the interests of motorists and non-motorists, emphasizing of the existing forms of social inequality, conflicts between the public and individual traffic etc. Analysing traffic, and concrete conditions of the society, we come to state that the basic procedure in planning the traffic should be the choice between the possible actions, meaning, of course, political decision, and its criteria in a socialist society should be rational and humane. By comparison between the personal consumption of inhabitants (for private cars), and social consumption for the public traffic, irrationality in the planning of traffic comes to light.

Concluding the article, we ask for a valuable change of relations in the traffic planning, considering that common-sense and wide social judgement should precede professional principles and norms. Restricting the private car traffic without compensation, the existing relations could be changed in favour of the public traffic, implicating thus a total change in the traffic policy.

Translated by *Biserka Cesarec*