

ЗБОРНИК РАДОВА ГЕОГРАФСКОГ ФАКУЛТЕТА  
BULLETIN OF THE FACULTY OF GEOGRAPHY

ГОДИНА 2004.

СВЕСКА II

YEAR 2004.

TOME II

UDC 911.3:656 (292.464)

*Прегледни, теоријско  
методолошки рад*

**ГРАДСКИ САОБРАЋАЈ И ОДРЖИВИ УРБАНИ  
РАЗВОЈ  
(тржишни *versus* плански приступ)**

**Др Миомир Јовановић\***

**Садржај:** Последњих година се све више фаворизује *концепт одрживог урбаног развоја*, који промовише компактне урбане форме, веће густине насељености, одлучнију оријентацију на коришћење јавног градског саобраћаја (уз пешачење и бицикл) и концепт приступности. Овај је концепт у драматичној колизији са *про-аутомобилском саобраћајном стратегијом* која већ деценијама промовише изузетно ниске густине насељености, техничко-технолошка побољшања перформанси аутомобила, изградњу аутопутева, и нагли пораст мобилности.

**Кључне речи:** одрживи урбани развој, про-аутомобилска саобраћајна стратегија, урбано планирање.

**Abstract:** Pro-automobile transport strategy has been (for decades) focused on technical improvements of cars, highway development, low urban densities and motorised mobility. This approach is in sharp contrast with (recently more and more popular) concept of *sustainable urban development*, which promotes compact urban development, higher urban densities, urban public transport and better accessibility.

**Key words:** sustainable urban development, pro-automobile transport strategy, urban planning.

## УВОД

У научној и стручној литератури све чешће помињани *концепт одрживог урбаног развоја* се у овом раду анализира у оквиру досадашње праксе урбаног планирања.

Регионална економија, кибернетика, системски приступ и јачање урбаног планирања.

---

\* Рецензију урадио доцент др Богдан Лукић

Велики послератни економски бум донео је огромне инвестиције у фабрике и пословни простор. Са економским просперитетом и до тада незабележеном потрошачком грозницом настаје огромна тражња за трајним добрима – породичним кућама и аутомобилима - која напросто гутају све више градског простора. Као крајњи резултат ових процеса, развој градова у целом Западном свету – у Америци, Британији, широм Западне Европе - добија на убрзању. Устаљени, статични приступ урбаном планирању потпуно је превазиђен, и показао се ирелевантним.

Већ и саме ове промене неминовно би резултирале редефинисањем начина планирања. Међутим, готово истовремено (средином 50-тих) долази и до интелектуалне револуције, која је дубоко прожела и широки спектар урбаних и регионалних дисциплина, а планере ненадано снабдела новим оруђима да се ухвате у коштац са "нерешивим задатком".

Наиме, поједини географи и економисти из САД откривају и нуде англосаксонском свету радове немачке теорије локације: **фон Тинена** о пољопривреди (Von Thunen J.H., 1826), **Вебера** о индустрији (Weber A. 1909), **Кристалера** о централним местима (Christaller W., 1933), и **Леша** о општој теорији локације (Losch A., 1940). Анализирајући, синтетизујући и преведећи њихове радове, амерички географи одбацују дотадашњи дескриптивни приступ, и покушавају да створе опште хипотезе о просторној дистрибуцији.

Ове идеје је сјајно синтетизовао амерички економиста **Валтер Ајзард** 1956. у свом монументалном делу *“Локација и просторна економија”* (Isard W., 1956). Између 1953. и 1957. године долази до револуције у домену тзв. *хумане географије* (Johnston, R.J. 1979) и до стварања једне потпуно нове академске дисциплине – *регионалне економије*. (Сам њен творац, Валтер Ајзард, назвао ју је - просторна економија). Регионална економија сјединила је тако нову школу географије са немачком традицијом економије локације, да би убрзо била инкорпорирана у све школе планирања. Као што истиче **Пол Кругман**: “Уместо продубљене теорије, Ајзард је успео да створи једну применљиву, еклектичку дисциплину. Регионална економија је, у ствари, збир практичних алатки (неких грубих, неких изузетно префињених), за оне којима су стварно неопходна *практична* решења из домена просторне економије, и не могу да чекају да се прво створи савршена економска теорија” (Krugman P., 1995, стр. 57)

То је донело радикалне и готово тренутне промене у начину планирања. **Питер Хол** наводи да се: “физичко планирање неупоредиво више изменило током једне декаде (у периоду од 1960. до 1970.) него за претходних 100 година” (Hall P., 1996, str. 327). Од нечег налик занату, заснованом на личном знању и рудиментарном збиру концепата о граду, ова је област прерасла у (очигледно) научну дисциплину, у којој се огроман број прецизних информација обрађивао на такав начин да су планери могли да створе веома суптилне системе руковођења и контроле, чији су се резултати могли пратити, и по потреби - кориговати. Још прецизније: градови и региони су анализирани као *комплексни системи*, а на планирање се гледало као на континуирани процес контроле и праћења оваквих система, произашао из нове науке – кибернетике – коју је развио **Норберт Винер**. Тако је дошло - да цитирамо прослављену књигу **Томаса Куна** “*Структура научних револуција*” - до *измене парадигме* (Kuhn T.S., 1962). Ово је утицало не само на планирање урбаног развоја, већ и на многе друге школе планирања.

У почетној фази примене (средином 50-тих) кибернетика је ушла у систем националне одбране и истраживања ваздушног простора и космоса. Биле су то године “хладног рата” и фанатичног усмерења САД на изградњу комплексног, електронски контролисаног система ракета и пројектила за одбрану земље. Ускоро су из те области почеле да извиру нове идеје за могућу примену кибернетике и системског приступа.

Већ 1954. **Роберт Мичел** и **Честер Рапкин**, колеге Валтера Ајзарда са Универзитета у Пенсилванији, објављују књигу у којој су доказивали да су *градски саобраћајни токови* директна, мерива функција *активности* (а, самим тим, и *намена* коришћења земљишта) које их генеришу (Mitchell R., Rapkin C., 1954). Мичел-Рапкинове идеје, као и претходна истраживања о просторним међузависностима и невероватне могућности обраде података које су пружали компјутери, доводе до стварања једне нове научне дисциплине - до планирања у домену градског саобраћаја (*urban transportation planning, engl.*). Први пут у историји урбаног планирања могли су се *на научној основи* предвидети будући саобраћајни токови у граду. Ови методи и технике, први пут коришћени у чувеној “*Detroit Metropolitan Area Transportation Study*” из 1955. године, касније су развијани у *Chicago Study* из 1956. године, да би потом

постали стандардна методологија у безбројним студијама (најпре у САД, а затим и широм целог света).

Чинило се да је карактер ових веза једносмеран: из ученог просторног распореда активности и намена коришћења градског земљишта проистичу саобраћајни токови у граду. Зато су у први мах ови методи и технике планирања градског саобраћаја коришћени одвојено од традиционалних техника урбаног планирања.

Амерички истраживачи који су се бавили регионалним студијама, међутим, убрзо предлажу суштинске измене. На просторни распоред (комерцијалних, индустријских, стамбених) активности пресудно утичу *саобраћајне погодности*. А како и оне саме могу бити прецизно мерене и коришћене за предвиђање и стварање модела, ова је међузависност двосмерна. Зато је убрзо развијен *интерактивни систем планирања* намена коришћења градског земљишта и градског саобраћаја (*land-use-transportation planning*, енгл.) који је покривао цела метрополитенска или суб-регионална подручја. Тако су први пут у историји инжењери извршили успешну инвазију на до тада забрањену професионалну територију традиционалних урбаних планера. Модели просторне интеракције, посебно **Гарин-Ловријев** модел (Lowry I.S., 1964; Lowry I.S., 1965.) - који је, полазећи од основних података о запосленима и постојећим саобраћајним везама, генерисао просторни распоред активности и намене коришћења градског земљишта - постали су стандардни део опреме урбаних планера.

Наравно, није било довољно *користити* компјутерске програме, ма како они необично и поуздано изгледали просечним планерима из 60-тих - то је захтевало и један суштински другачији приступ планирању. Напуштени су стари “генерални” и схематски планови, са од самог почетка задатим фиксним, непроменљивим циљевима. Уместо тога, планирање је схватано као отворен *процес*, а програми су *прилагођавани* током њиховог спровођења у живот, ако/када би то ток нових информација налагао.

У стручним круговима је чак преовладало убеђење да је процес планирања независан од самог предмета планирања. Према **Мелвину Веберу** “био је то посебан начин одлучивања и делања” (Webber M.M., 1968) који се састојао из константно понављајуће серије следећих логичких корака: утврђивања циљева, предвиђања промена у спољашњем свету, оцене последица алтернативних курсева активности, процена трошкова и користи као основе за

будућу стратегију активности, и непрестаног процеса мониторинга (контроле и надгледања).

Овај је приступ ушао у многе уџбенике системског планирања који су се појавили крајем 60-тих година (Mc Loughlin J.V., 1969), као и у целу једну плејаду регионалних студија (посвећених брзо нарастајућим метрополитенским подручјима у Британији) током овог бурног периода развоја и промена (Hall, 1996, стр. 330).

Многи од ових комплексних системских планова, међутим, “носили су исувише дубок печат старих схематских, генералних планова, залажући се, на пример, за фиксне инвестиције у аутопутеве.” (Hall P., 1996, стр. 330). Наиме, нови систем-планери полазили су од сличних претпоставки као и њихови претходници: подразумевали су да је сам систем планирања *активан*, а да су градски системи *пасивни*, узимајући при том да је политички систем крајње бениган и потпуно отворен за њихова стручна мишљења.

Убрзо је постала очигледна двострука улога урбаних планера. Као стручњаци, они су *пасивно* посматрали и анализирали стварност. У улози планера, међутим, пресудно су утицали на *измену* те стварности, коју су претходно (“објективно и без трунке уплитања”) анализирали. Само планирање је било подложно критеријумима формираним у једном хаотичном следу преговора између стручњака, политичара и јавности.

Планирање *ураног развоја* било је потпуно различито од, рецимо, планирања за потребе војске (где је, уосталом, системски приступ првобитно био веома успешно примењен). За урбано планирање нису карактеристични само један проблем и један циљ који је од пресудног значаја (као код система наоружања, на пример), већ мноштво међусобно најчешће контрадикторних проблема и циљева. При том већина аспеката урбаних проблема уопште нема детерминистичке, већ *пробабилитичке* карактеристике, па је њихове трошкове и бенефите изузетно тешко квантификовати.

Тако је све већи број припадника ове модерне школе планирања био принуђен да са жаљењем констатује како у овим “отвореним системима планирања” системска анализа игра неупоредиво мање значајну улогу од *стручне процене и интуиције* – другим речима од *традиционалног приступа планирању*.

## КРИЗА УРБАНОГ ПЛАНИРАЊА И ОРИЈЕНТАЦИЈА НА ТРЖИШТЕ

Снажни напад на системско планирање успева током шездесетих потпуно да уздрма његову (привидно) монолитну конструкцију. Напад долази са две стране:

а) Бројна емпиријска истраживања и студије америчких политиколога јасно показују да *професионални планери нису дорасли* моћној политичкој машинерији која подржава *про-аутомобилски лоби* (Altshuller A.A., 1965).

б) Крајем 60-тих снажно се разбукутава покрет за грађанска права, слободу говора, борбу против сиромаштва, Вијетнамског рата, итд., који је у јавности изазвао:

- *неповерење у експертско планирање од врха надолe* (top-bottom planning, енгл.);

- невероватну одбојност, готово *параноичан страх од системског приступа*, који је жигосан као “димна завеса” за спровођење милитантне политике; *и*

- *талас штрајкова* који је потресао америчке градове - недвосмислено показујући и да нови систем планирања није донео жељене резултате.

Кроз ове процесе су се искристалисали одлучни захтеви да се пређе на потпуно другачији систем планирања, тзв. *планирање одоздо-нагоре* (bottom-up planning, енгл.), као и да се пре утврђивања циљева развоја воде *отворене јавне дебате* (које су до тада и традиционални и систем-планери вешто избегавали, под изговором да је то посао професионалних планера).

Тако су ова разнородна струјања (бар у САД) убрзо довела до јединственог закључка: не само да урбани планери немају неку нарочиту улогу у обликовању урбаног развоја, већ је, заправо, и не заслужују. Поље деловања урбаних планера све више се измештало из равни физичког планирања, ка сфери социјалних и економских тема. Ове промене **Питер Хол** духовито описује на следећи начин: “1955. године - планер је проводио безбројне сате за пројектантским столом покушавајући да створи дијаграме намена коришћења градских површина, 1965. - анализирао добијене резултате саобраћајних токова које је неумољиво избацивао компјутер, док је 1975. године проводио бесане ноћи у разговорима са групама

грађана који су репрезентовали тзв. локалне заједнице” (Hall P., 1996, стр. 330).

**Средином 70-тих урбано планирање досегло је ступањ озбиљне кризе. Нигде се то није могло јасније видети него у Великој Британији, која је још од 1947. године развијала моћну машинерију тзв. регулативног планирања.**

Корени ове кризе планирања били су дубоко економски. Током “економског бума” из 50-тих и 60-тих (вероватно најбурнијег периода развоја који је западна економија икада доживела) планирање је служило за *усмеравање и контролу експлозивног физичког развоја*. Велика економска рецесија из 70-тих и 80-тих година, међутим, изменила је суштину проблема са којима се планирање морало ухватити у коштац.

Ова криза је посебном силином уздрмала британску економију. На површину су испливале њене дубоке структурне слабости. Огромни делови некад моћне британске индустрије су нетрагом нестајали, доносећи невиђену незапосленост (од 1971. до 1981. посао је изгубило милион људи). То је потпуно изменило географију земље. Заоштрен је контраст између *централних градских зона у наглом одумирању* (и то не само оних старих, проблематичних, као у **Глазгову** и **Ливерпулу**, већ и некада моћних центара индустрије који су служиле “за понос и дику”, попут **Лондона** и **Бирмингема**) и живахних ‘high-tech’ коридора јужне Енглеске (који су и даље у експанзији, па је старо регулативно планирање за њих остало актуелно).

До сличних процеса долази и у САД – од 1969. до 1975. године 35 милиона американаца изгубило је посао. Тако су и у Британији и у САД разјарени неоконзервативци довели у питање до тада владајућу Кензијанску економску политику и социјалну политику “државе благостања”. Тврдили су да је “планирање пореметило и закочило деловање тржишних закона, водило субоптималним локационим одлукама, па чак и гушило предузетништво” (Hall, 1996, стр. 344).

Влада **Маргарет Тачер** је од 1979. године неумољиво, све брже напуштала дуго примењивани систем стратешког планирања, да би, коначно, у *White Paper*-у из 1983. године и обзнанила како више не постоји потреба за стратешким планирањем као некада. То је, наравно, водило наглој редукцији потражње за планерима, као и затварању многих планерских школа.

Док је током 70-тих урбано планирање доживело бројне промене и неочекиване обрте, 80-тих је већ на ивици самоуништења. Конвенционално планирање и употреба планова за усмеравање намене коришћења градског земљишта све више је дискредитовано. Уместо тога, планирање је, од усмеравајуће функције, направило заокрет ка *подстицању* урбаног развоја: градови су третирани као машине за остварење благостања и економског развоја. Тако се са традиционалних тема британског система планирања још од 1947. – усмеравања и контроле раста – нагло прешло на *подстицање економског развоја* по било коју цену.

У британским градовима крајем 70-тих година све више пажњу привлаче велике, запуштене површине градског земљишта на којима царују руине бивших фабрика и складишта. Ово је земљиште, наравно, припадало градским властима или јавним корпорацијама (попут **London Docklands**).

Британски планери тада откривају да су у САД већ успели да пронађу *магичну формулу за урбану ревитализацију*, стварањем једне потпуно нове врсте партнерства између градских влада и *приватног сектора*, и креирањем новог сектора услуга у *старом градском језгру*. Ова једноставна формула оживела је најпре у **Бостону**, а потом и у **Балтимору**, чије су централне градске зоне почеле да одумиру већ 50-тих. Крајем 60-тих **Џејмс Русо** је слављен као предузимач који је успео да већ 1956. године око себе сакупи елиту моћних бизнисмена и ангажује их у ревитализацији централне пословне зоне **Балтимора** од најраније фазе, да би касније ефектно преузели на себе развој целог града.

Овим се искуствима Британци окрећу 1976. године. Али, убрзо следи горко отрежњење: цела стратегија је лебдела у финансијском вакууму, јер је државна каса за ту намену била празна (јавни расходи су били драстично смањени). Влада се не предаје. Већ 1979. године оснива корпорацију за урбани развој **London Docklands (Urban Development Corporation)**, чији је задатак био да омогући најбрже могуће оживљавање овог напуштеног индустријског земљишта. Начин на који се овоме приступило је до тада био незапамћен, незабележен: планирање је било крајње анти-стратешко, без иједног публикованог плана или материјала. Већ скоро потпуно изграђени објекти немилосрдно су рушени и на дан-два пре завршетка изградње, чим би се нешто профитабилније појавило: планери су напосто били опседнути како да што боље



искористе све могућности. То, једноставно, није било планирање какво би током претходних 40 година ико разумео.

## ПРО-АУТОМОБИЛСКЕ САОБРАЋАЈНЕ СТУДИЈЕ

У домену градског саобраћаја ситуација је била сасвим другачија, јер изузетно моћни интереси владају овом сценом - аутомобилска, нафтна индустрија, уз грађевинарство... **Њуман** и **Кенворти** подвлаче да је “саобраћајном политиком увек доминирала историја огорчених конфликта између путног и железничког лобија” (Newman P., Kenworthy J., 1991, стр. 101). Довољно је подсетити се да је до формирања про-аутомобилског лобија дошло у САД још 1932. године. За време историјске *National Highway Users* коференције, ујединиле су се аутомобилске, нафтне и све остале компаније којима је заједнички интерес био *изградња аутопутева*, стварајући изузетно моћан *лоби* са циљем да средства из *државне касе* преусмере у изградњу импозантне мреже аутопутева. Размере успеха про-аутомобилског лобија (и његовог директног утицаја на владу САД) били су невероватни. То је уједно значило и крај субвенцијама у јавни саобраћај. У периоду од 1952. до 1970. године *америчка влада* утрошила је невероватних 1.845 милијарди долара на аутопутеве – а чак *осам пута мање* на железничке системе.

Очигледно је, значи, да развој саобраћаја и градова крајње арогантно, директно условљава управо сфера политике. У том контексту ламент над (по дефиницији) “неефикасним планирањем” које “тако грубо нарушава слободну, неспутану игру тржишта, која води оптималној алокацији ресурса” изгледа помало јадно, па чак и смешно.

Једну *далеко мање уочљиву сферу политичког утицаја* представља област стручних студија и техничких савета разних међународних, владиних и стручних агенција које користе урбани и саобраћајни планери. Овом сфером, нажалост, још увек доминирају студије намена коришћења градског земљишта и градског саобраћаја (**land-use-transportation studies**, енгл.), које покривају цела метрополитенска или суб-регионална подручја.

За ове студије издвајани су милиони долара, њихова израда трајала је изузетно дуго (до три године), а покривале су невероватно обимне планске периоде (20 година). У САД су убрзо постале и обавезне: од 1962. године сваки град са више од 50.000 становника

морао је да презентира овакву студију како би се уопште квалификовао за добијање средстава из *Федералног фонда за путеве*. Наравно, техничке процедуре израде ових студија су временом постајале рафиниране, да би напослетку прерасле у међународно прихваћену методологију планирања развоја саобраћаја. Оне, међутим, често фалсификују стварност, и намећу саобраћајне стратегије које фаворизују приватне аутомобиле и аутопутеве.

**Њуман и Кенворти** наводе да је при изради оваквих студија уобичајено да се “већ у почетној фази... путовања јавним градским саобраћајем (ЈГС) једноставно уклоне из даљег разматрања... и анализа будућих путовања базира искључиво на експанзији коришћења приватних аутомобила и урбаној форми која из тога произилази. А када оваква расплнута урбана форма већ једном уђе у анализу, онда од свих видова ЈГС-а у обзир једино долази (неефикасни) систем јавних градских аутобуса... На крају, наравно, следи неизбежни закључак да је једино решење – огроман инвестициони захват у изградњу градских аутопутева” (Newman P., Kenworthy J., 1991, стр. 123).

Тако се неминовно улеће у зачарани круг. Наглу експанзију коришћења моторних возила градски аутопутеви нису у стању да задовоље, јер снажно подстичу нов аморфни урбани развој у зони планиране/изграђене путне мреже. То се најбоље види на примеру америчких градова, у којима је бесомучна изградња мреже градских аутопутева убрзо довела до невероватне просторне експанзије... што је (повратно) генерисало волуминозне саобраћајне токове, па су (најчешће по самом завршетку изградње) аутопутеви потпуно презагушени. Као “очигледно решење” за ова саобраћајна загушења, наравно, одмах се испоставља технички савршено исправан, документован и образложен предлог... *да се хитно изгради још више аутопутева...* Тиме се формира зачарани круг само-остварујућег пророчанства о саобраћајним загушењима, изградњи путева, екстензивном ширењу предграђа... саобраћајним загушењима - и још бржој изградњи путева.

Овакав про-аутомобилски приступ, наравно, није био карактеристичан само за САД. **Пучер** саркастично примећује: “Већина заступника аутомобила из САД “великодушно” би да овај “аутомобилски рај” прошири и на остатак света. Оно што је добро за Америку мора, наравно, бити добро и за све остале земље” (Pucher J., 1999, стр. 3).

Управо се **Светска банка** деценијама залагала за изградњу градских аутопутева и коришћење моторних возила. Као што истиче **Вукан Вучић**, познати светски експерт за питања јавног градског саобраћаја: “Светска банка дуго је имала непријатељски став према ЛГС-у” (Вучић В. у: Беара Г., 1998, стр. 297). Иако у последњих пар година долази до лаганог одмрзавања овог класичног приступа (World Bank. 1996), и данас у многим студијама Светске банке преовлађују устаљени, ригидни ставови (Ingram G., Liu Z., 1999; Ingram G., Liu Z., 1998; Ingram G., Liu Z., 1997; Ingram G., 1997).

Утицај оваквих идеја предуго је присутан и у метрополама земаља у развоју. **Бартер** истиче да се: “већ током 50-тих и 60-тих осећао снажан (како директан, тако и индиректан) утицај про-аутомобилског приступа планирању развоја градског саобраћаја и урбаног развоја у земљама у развоју:

а) индиректни утицај - *на елите широм света* да аутопутеве и аутомобиле виде као једини пут у будућност, кроз *енормни престиж САД и Запада у целини*,

б) директни утицај западних про-аутомобилских идеја - кроз *спољну економску помоћ за изградњу аутопутева*, као и

ц) кроз бројне саобраћајне пројекте и студије развоја метропола неразвијеног света *западних консултанских фирми*, које су користиле потпуно *неадекватну методологију* (створену за потребе америчких градова-предграђа у којима царују приватни аутомобили)” (Barter P., 1999, стр. 62-63).

Нема, наравно, ничег инхерентног *самим техникама и моделима* што би неизбежно водило фаворизовању аутопутева. Овде се ради само о одлукама у коју *сврху ће се модели користити*. А, као што је добро познато, у овој су области доминирали инжењери који су фаворизовали градске аутопутеве. Једини захтев био је да се елиминишу саобраћајна загушења... док развијање алтернативних саобраћајних система и намена коришћења градског земљишта - другим речима: примена *комплексног приступа усмереног на минимизирање непотребних градских путовања* – никада нису озбиљно узимани у обзир.

## ПОКРЕТ ПРОТИВ ИЗГРАДЊЕ ГРАДСКИХ АУТОПУТЕВА

У периоду од 1945. до 1970. Европа је напослетку успела да истисне САД са позиције највећег произвођача аутомобила.

Аутомобил је у живот европских метропола, дакле, ушао са неких 40 година закашњења, значајно утичући на измену традиционалног начина живота и формирану просторно-физичку структуру градова. То је довело и до акутних проблема у њиховим историјским језгрима.

Амерички градови су овакве проблеме доживели већ 20-тих година, успевши да се прилагоде најезди аутомобила једним далеко опуштенијим типом просторног развоја. Цела ствар је у европским метрополама заострена до потпуног усијања тек када је запретила реална опасност да ће невероватна експанзија аутомобила довести до - озбиљних рушења историјског градског језгра, зарад изградње аутопутева високе пропусне моћи. До тог тренутка амерички компјутерски модели планирања развоја градског саобраћаја (који су демонстрирали неумољиву неопходност изградње градских аутопутева, како би се изашло на крај са експлозивно растућом кривуљом коришћења аутомобила) у Европи и нису наилазили на неки драматичнији отпор.

У Британији 1963. године *Министарство саобраћаја* објављује свој чувени извештај о саобраћају у градовима (Група аутора, 1975). Руководилац групе аутора био је (тада потпуно непознати) саобраћајни планер, инжењер **Колин Бучанан**. Књига је постала бест-селер, а Бучанан преко ноћи – позната јавна личност. Његове су идеје, у ствари, биле једна суптилна разрада **Алкер Трипове** филозофије, настале неких четврт столећа пре поменутог извештаја: планери једноставно *морају да се чврсто држе фиксних стандарда за урбано окружење*, тако да повећани обим саобраћаја може бити апсорбован једино широким реконструкционим захватима: али, *ако градска заједница не жели или нема средстава* да све то финансијски подржи, онда свакако *мора ограничити тај повећани обим саобраћаја*. Но, након Бучанана уследила је најезда предлога саобраћајних инжењера за масовну изградњу градских аутопутева: стотине миља само за **Лондон**, и исто тако импозантна мрежа градских аутопутева за сваки поједини провинцијски градић.

Изненада, у САД - из које су све ове идеје са огромним ентузијазмом увезене у Британију - долази до зачуђујућег, радикалног заокрета. У самом епицентру Калифорније - у **Сан Франциску**, најевропскијем од америчких градова - доноси се одлука о изградњи разгранате мреже чувене **BART** (*Bay Area Rapid*

*Transportation*) подземне железнице, и намах потпуно стаје изградња градских аутопутева.

Потом **Торонто** зауставља изградњу чувеног *Спадина* аутопута, користећи његову недовршену трасу за изградњу подземне железнице. И у Европи се јављају први следбеници.

**Лондон** већ 1973. године одлучно одбацује све амбициозно замишљене планове изградње градских аутопутева. У другим развијеним западноевропским земљама долази до масовног преусмеравања инвестиција у јавни градски саобраћај. Сада су и други европски градови следили пионирски пример **Штокхолма** и **Париза**. У Немачкој почетком 80-тих сваки већи град већ ужурбано реконструише или гради нови шински систем ЈГС-а (Hall, Nass-Klau, 1984).

И Америка је наставила у том смеру. Средином 80-тих већ је преко 40 већих америчких градова имало нове шинске системе ЈГС-а (у фази експлоатације, изградње или у пројектној фази), од којих су неки били прави “дугопругаши” (налик ВАРТ-у), а други - скромни лаки шински системи. Као што **Дејан Суђић** истиче: “Управо су се најкрупнији власници некретнина у централној зони најжешће борили за увођење подземне железнице... јер су јасно видели да је то и најбржи начин да енормно подигну вредност својих некретнина у градском језгру.” (Sudjic D., 1992, стр. 252). И убрзани развој лаких шинских система дуж западне обале САД и Канаде током последњих десетак година јасно показује да су многи од ових система били плод политичких, а не стручних одлука (Newman P., Kenworthy J., 1991, стр. 107).

Али, убрзо се поставило и мучно питање структурирања предграђа око ових нових система ЈГС-а. А то је већ било нешто што амерички градови (чији су развој покретале искључиво тржишне законитости и карактерисале сведене, практично непостојеће могућности урбаног планирања) уопште нису желели да ураде. И тако је (нажалост потпуно оправдано) уследио готово једнодушан закључак да су овакви системи ЈГС-а у градовима САД - потпуни промашај (Webber M., 1976.), јер, једноставно, уопште нису одговарали њиховој изразито дисперзивној просторно-физичкој структури, нити представљали довољно атрактивну алтернативу приватним аутомобилима.

Тако једну од основних полуга за наглу изградњу метроа и лаких шинских система на Западу 80-тих година, у ствари,

представља покушај да се оживе (сабласно замрле) централне градске зоне. Бројна истраживања, међутим, показују да до тога (барем у америчким градовима) није дошло (Baum-Snow, Kahn, 1998; Mackett, Marion, 1998; Hall, Nass-Klau, 1984). Искључиво усмеравање на градски саобраћај, без комплементарних мера у домену планирања развоја просторно-физичке структуре градова, не даје, наравно, адекватне резултате.

### ОДБАЦИВАЊЕ ПЛАНСКЕ РЕГУЛАТИВЕ И ЈАЧАЊЕ ТРЖИШНОГ ФУНДАМЕНТАЛИЗМА

Последњих година се **Конференција у Бретон Вудсу** и **Вашингтонски консензус** све чешће помињу као фокалне тачке драматичног преокрета у формирању глобалне економске политике.

Позната *Конференција у Бретон Вудсу* одржана је јула 1944. године, са основним циљем да утврди како ће се, уз финансирање *обнове* ратом опустошене Европе (и Јапана), свет спасити од будуће економске кризе. Као непосредни резултат ове конференције, уосталом, формиран су и **Светска банка**, чији пуни назив '**Светска банка за обнову и развој**' прецизно осликава и њену првобитну мисију, и **Међународни монетарни фонд (ММФ)**, коме је додељено да се брине о *глобалној* економској стабилности.

Учесници ове конференције (која се одвијала крајем II светског рата) су, извесно, још увек били под дубоким утиском *Велике економске кризе* из 30-тих година, која је довела до невероватне стопе незапослености. (Примера ради, у САД је чак четвртина радне снаге била ван функције). Стога је чувени британски економиста **Џон Мајнارد Кејнс**, најзначајнији учесник овог скупа, лако успео да наметне крајње једноставну економску формулу:

- недовољна агрегатна тражња води привреду у кризу, тако да *држава* својом економском политиком мора *стимулисати агрегатну тражњу*.
- када је монетарна политика за то недостатна, користиће фискалну политику било кроз пораст државних расхода, или смањивање стопе пореза.

Тако је од краја II светског рата, па све до 80-тих година XX века, овакав *Кејнзијански*, плански, *регулативни* приступ суверено владао у економским круговима широм света. Иако су бројни модели, произашли у наредним деценијама из Кејнзове анализе,

критиковани, побољшавани, и доносили нова сазнања, Кејнзове основне подуке су и до данас остале валидне.

Осамдесетих година долази до драматичних промена у сфери економске политике. Разјарени неоконзервативци англосаксонског света довели су у питање владајућу Кејнзијанску политику и социјалну политику "државе благодања". Маргарет Тачер и Роналд Реган заговарају *либерализацију тржишта*, док је **Међународни монетарни фонд** и **Светска банка** намећу земљама у развоју. Тако одједном бива истиснута *Кејнзијанска оријентација* ММФ-а, са нагласком на несавршеностима тржишта и на улози владе у креирању нових радних места.

Овај изненадни заокрет је директна последица захукталог процеса глобализације и чувеног **Вашингтонског консензуса** – ММФ-а, Светске банке и Трезора САД - какву би политику требало примењивати у земљама у развоју. Иако су ове идеје, заправо, настале као резултат покушаја да се реше крајње *специфични економски проблеми латиноамеричких земаља* (буџети ван контроле, у условима невероватне инфлације), оне се данас некритички натурају неразвијеним земљама широм света, без обзира на фазу њиховог економског развоја, и друге специфичности.

Један од најчувенијих економиста данашњице, нобеловац **Штиглиц**, истиче: "Економска политика Вашингтонског консензуса заснива се на крајње поједностављеном моделу тржишне економије, на моделу конкурентске равнотеже, где 'невидљива рука тржишта' са лакоћом и непогрешиво - све доводи у ред. Будући да у овом моделу *нема ни најмањег простора за интервенцију владе* (јер неспутано, либерално тржиште по дефиницији *мора* савршено да се саморегулише) политика Вашингтонског консензуса се често назива "неолибералном" и заснива на тржишном фундаментализму, на оживљавању "laissez-faire" политике (изузетно популарне у неким круговима у 19. веку)... Међутим, чак и када би теорија невидљиве руке тржишта **Адама Смита** (данас) заиста савршено одговарала индустријски најразвијеним земљама света, стварно се тешко може и замислити да одговара земљама у развоју" (Stiglitz, 2002, стр. 74).

Идеја да је *невидљива рука тржишта непогрешива* – теза да либерализација тржишта аутоматски води најбољим економским резултатима - свакако је прецењена. Она потиче још из капиталног дела **Адама Смита** "Богатство народа" из 1776. године. Последњих година је и теоријски доказано да ова, тако често цитирана теза, није

тачна. Или, да будемо прецизнији: формални, математички доказ - који прецизно дефинише *услове под којим је ова теза тачна* - изнели су нобеловци: **Жерар Дебре**, са универзитета у Берклију и **Кенет Ароу**, са Станфорда. Дефинитивни доказ да, *уколико тржишне информације нису савршене, или тржиште није комплетно* (што се, наравно, односи на већину тржишних ситуација), уско дефинисан Парето-оптимум уопште није остварив, дали су **Гринвалд и Штиглиц** 1986. године (Greenwald B., Stiglitz J.E., 1986). Посебно је значајно подвући да се овакав концепт либерализације тржиша последњих година све више примењује и у сфери **урбаног развоја и економике саобраћаја**, где су несавршеност тржишних информација и некомплетност тржишта посебно изражени.

Од тада су се јасно издиференцирала два доминантна али потпуно различита приступа концепту државе благостања: *европски* и *англо-амерички* модел (Cross M., Moore R. 2002, стр. 7). **Европски модел** - изворно произашао из католичке социјалне мисли и концепта солидарности радничког покрета - до данас се трансформисао у идеју о партнерству између послодаваца/индустријалаца, радника и државе (једну крајње **Диркемовску** поставку индустријског друштва). **Англо-амерички модел**, пак, никада у себи није ни имао идеју о социјалној солидарности - увек је био крајње индивидуалистички, тржишно оријентисан и (тегобно коегзистирајући са хуманистичким вредностима), посезао је за вредностима социјалне кохезије искључиво у условима крајњег притиска, током ратних и кризних периода.

Тако европски модел *државе благостања* појединца сагледава првенствено кроз *друштвену* призму, док англо-амерички полази од једног изразито *индивидуалистичког*, превасходно *економског* приступа. Током последње две деценије сведоци смо како (ефикасно користећи разне међународне институције, моћне транснационалне корпорације и транснационалне медије) - англо-амерички модел постаје све доминантнији на светској сцени.

Слепо, неселективно инсиситирање на принципима тржишног фундаментализма *увек* и *свуда*, неизоставно прати и потпуно одсуство слуха за развојну фазу метропола неразвијеног света, или земље у транзицији. Кључни проблем настаје када се про-аутомобилска саобраћајна стратегија - кроз разне међународне институције – покушава наметнути свим земљама, односно ...“када



западне консултантске фирме, у бројним саобраћајним пројектима и студијама развоја метропола Трећег света, користе неадекватну методологију, створену за потребе америчких градова-предграђа у којима царују приватни аутомобили” (Barter P., 1999, стр. 62-63).... или, као што **Пучер** саркастично истиче: “оно што је добро за Америку мора, наравно, бити добро и за остатак света” (Pucher J., 1999, стр. 3).

### **НОВЕ ТЕОРИЈСКЕ ПАРАДИГМЕ: КОНЦЕПТ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА**

Почетком 80-тих, готово напоредо са јачањем тржишног фундаментализма и редефинисањем социјалне политике државе благостања, у све ширу примену улази и концепт '*одрживог развоја*'.

*Концепт одрживог развоја*, будући очигледан резултат извесних политичких компромиса, у теоријском смислу никад није доведен до (некаквог) апсолутног савршенства. Међутим, изузетну свежину и актуелност му даје управо могућност да из своје птичје перспективе поентира горуће глобалне проблеме, који често *потпуно измичу* софистицираним, стриктно теоријским приступима, толико стерилним и фокусираним да "од дрвета не виде шуму".

Корени самог појма *одрживи развој* сежу до 1972. године, до конференције УН посвећене људском окружењу. Још тада се 113 земаља заложило за решавање проблема људског окружења на *глобалном* нивоу. Постало је, наиме, очигледно да проблеми хемијског загађења превазилазе уске оквире државних граница и да се неконтролисаним одлагањем DDT-а, РСВ-а или радиоактивног отпада све озбиљније угрожава цела планета.

У Штокхолму је обелодањена чињеница да нарастајући обим људских активности увелико погубно делује на Земљину биосферу и на људско благостање. Истовремено се заострава проблематика исцрпљивања природних ресурса. Тако феномени везани за експлозивни пораст становништва Трећег света и економски развој (спектар питања које је постављао још Малтус) добијају глобални значај.

Неразвијени свет није био одушевљен рађањем тог новог вида глобализма – превише им је личио на свесно осујећивање могућности да (напокон) остваре свој дуго жељени економски развој. Милијарда људи на ивици животне егзистенције сматрала је да има

пуно право на 'свој ред' да користи природне изворе колико год пожели.

Да би се помирили ови, на први поглед, опречни циљеви, УН 1983. године ствара Светску комисију за заштиту животне средине и развој, која 1987. објављује извештај “*Наша заједничка будућност*” (познатији под називом Брутланд извештај), у коме се први пут и помиње појам ”одрживог развоја” (WCED, 1987).

Тако је новостворени *концепт одрживог развоја* имао за циљ да истовремено решава глобалне проблеме заштите животне средине и олакша економски развој сиромашног (посебно Трећег) света. У бројним међународним извештајима сугерисано је да се овај циљ може остварити једино симултаним деловањем у три (међусобно повезане) равни: а) елиминисањем сиромаштва *Трећег света*, б) редуковањем процеса исцрпљивања природних ресурса и производње отпада од стране *богатих земаља*, и ц) *глобалном* кооперацијом на очувању животне средине.

За време конференције Уједињених Нација о питањима очувања животне средине и развоја у Рио де Жанеиру 1992. године, концепт одрживог развоја постаје водећи глобални концепт који у форми протокола - названог Агенда 21 - потписује 180 држава (UNCED, 1992). Успех овог концепта лежи у његовој изворној флексибилности, која отвара могућност да га, у складу са својим (специфичним) потребама, лако интерпретирају различите заинтересоване групе.

Главни задатак WCED-а био је да пронађе спасоносну формулу за нарастајуће *еколошке претње* просперитету, узимајући у обзир и потребе развоја. Ово је од пресудног значаја било (управо) за обесправљене, сиромашне земље и социјалне групе, и њихову борбу против сиромаштва, као и за заустављање нарастајућих негативних ефеката по животну средину. Управо овим "врућим темама" су се до тада оштро супротстављали моћни заговорници нео-либералног приступа, за које су *концепти ограниченог развоја* представљали праву анатему.

МекМанус истиче: "Не конфронтирајући се директно са нео-либерализмом, ова заводљива нота концепта 'одрживог развоја' створила је ефикасну, *сједињујућу* противтежу хегемонизму, пробијајући се кроз претходне интелектуалне и политичке баријере, и све више преузимајући иницијативу од нео-либерализма и већ напола угашеног социјализма" (McManus P., 1996, стр. 51).

Најчешће цитирана дефиниција одрживог развоја је: “*развој који омогућава задовољавање постојећих потреба, а да при том не угрози могућност будућих генерација да задовоље своје потребе и аспирације.*” Парадоксална природа ове парадигме је у томе што, иако жестоко оспоравана - управо због једноставности – представља и уједињујућу визију која лако привлачи изузетно шаролик, бројан скуп разнородних заинтересованих учесника у дебати.

Ипак, Питер Хол на ту тему јетко запажа: “Једна од ’хит тема’ урбаних планера 90-тих постаје – концепт одрживог урбаног развоја. Главни циљеви су прилично јасни: - развијати урбане форме које смањују потрошњу енергије и емисију загађивача; форсирати концепт приступности (а не мобилности) драстично смањујући потребу за коришћењем моторних возила (посебно - подстицати пешачење и коришћење бицикла); развијати јавни градски саобраћај и декуражирати појединачно коришћење аутомобила; развијати нове видове саобраћаја који знатно мање загађују животну средину и економичније користе енергију од мотора са унутрашњим сагоревањем; развијати центре активности око чворишта јавног градског саобраћаја... Много тежи део овако замишљеног концепта, међутим, представља управо остваривање наредних корака - спровођење ових циљева у реални контекст урбаног развоја” ( Hall P., 1996, ст. 412).

И поред (још пре 15 година) јасно дефинисаних циљева као основе за енергичну глобалну акцију многих међународних организација, далеко од тога да све тече лако и глатко. На први поглед можда то и није уочљиво, али сам *економски развој* и процес глобализације су у оштрој супротности са *концептом одрживог развоја*. Питер Нес поставља кључно питање: “Због чега се развој градова у земљама ОЕЦД-а не одвија у складу са принципима одрживог развоја, иако се као најзначајнији политички циљеви данас прокламују управо одрживи развој градова и одрживи ниво мобилности?... Разлози засигурно леже у дубокој колизији између *одрживог урбаног развоја* и самог *економског развоја*. Одрживи развој је, наиме, веома привлачан, али ни издалека толико значајан као економски развој! За глобализовану економију је пораст обима саобраћаја (како на регионалним нивоу, тако и на нивоу града), у ствари, само средство за остваривање економског развоја. Моћни интереси су укључени и у изградњу саобраћајне инфраструктуре... Све пространије приватне куће и пословне зграде су, такође, важан

елемент економског развоја. Све у свему, збир издатака за саобраћај, становање, грејање и осветљење чини половину укупних просечних издатака домаћинства.... Другим речима, заокрет који би водио мањој потрошњи, тј. мањим издацима за становање и саобраћај, значио би истовремено и мању потражњу у важним секторима економије" (ЕСМТ/ОЕСД. 1998, стр. 3).

Међутим, бројна *емпиријска* истраживања 90-тих година указују на изузетно висок степен корелације између мобилности градског становништва и густина насељености градова. Тако најновија емпиријска истраживања у Великој Британији откривају да: "обим саобраћаја *нагло расте* када густине насељености падну *испод 15 st/ha*; а *нагло се смањује* када густине насељености *порасту изнад 50 st/ha* " (WRI, UNGP and UNDP, 1996, стр. 19; Royal Commission on Environmental Pollution. 1994, стр. 149). Такође, и Њуман и Кенворти су - на примеру бројних светских метропола - емпиријски доказали да густине насељености *испод 30 st/ha* воде изузетно високом нивоу коришћења аутомобила (Barter P., Kenworthy J., 1997, стр. 24; Newman P., Kenworthy J., 1996, стр. 1-22) и - инсистирајући на високим густинама насељености као једином начину за решавање енергетске кризе - изазвали праву лавину реакција у научној и стручној јавности.

Истовремено, постаје и све очигледније да експанзија коришћења моторних возила, заправо, нема краја... и да је: "покушај да се *изградњом путева* реши проблем саобраћајних загушења унапред осуђен на неуспех, јер пораст обима саобраћаја далеко надмашује било какав реално замисливи програм изградње путне мреже" (Tickell O., 1993, стр. 20-24). Тако саобраћај кога индукује изградња нових путева (*infrastructure induced traffic*, енгл.) постаје феномен који спознаје све већи број важних саобраћајних институција (SACTRA. 1994.) и стручњака (Goodwin P.B., 1994).

Стога је последњих година уследила значајна редукација издвајања за путеве у многим развијеним земљама света. Тако је, на пример, у Великој Британији последњих година усвојена саобраћајна политика чији су основни циљеви: дестимулисање саобраћаја, остварење значајних редукација обима потреба за превозом, и стимулисање понуде квалитетних саобраћајних алтернатива. *Нова саобраћајна политика* обнародована је 1993. године, заједно са одустајањем од многих контраверзних планова изградње аутопутева у Британији. Следи пакет аката:

– PPG 6 – који дају смернице како да се, кроз измену намене коришћења земљишта, смањи обим саобраћаја; и

– PPG 13 – који су забранили развој свих будућих великих, аутомобилски-зависних тржних центара изван традиционалног градског језгра.

Потом је уследио и 'Traffic Reduction Strategy Bill' из 1997. године, којим се од локалних власти захтева да развију стратегију смањења обима саобраћаја, (а не – као дотада – да само сачине стратегију *управљања* саобраћајем). Као што студија Фила Гудвина показује, један од првих (стварно запањујућих) резултата ове невиђене пресије на професионалце који раде у органима локалних власти био је да – када се смањи капацитет путне мреже – приближно 60% претходног саобраћаја једноставно нестане! (Hamer M., 1998).

## ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Очигледно је да су основни циљеви *одрживог* развоја градова и про-аутомобилски оријентисаног *економског* развоја у озбиљној колизији. Међузависност концепта урбаног развоја и саобраћајне стратегије добија тако све изоштренију визуру.

Укратко, последњих година у научној и стручној литератури се најчешће помињу следећа три типа урбаног развоја:

Компактни град – чији се развој заснива на планском лимитирању даље просторне експанзије, на интензивирању коришћења градског простора и доминантној моноцентричној просторно-физичкој структури. Ова стратегија промовише *урбану регенерацију* - оживљавање ужег градског центра, фаворизује јавни градски саобраћај и лимитира коришћење аутомобила. Многи експерти наводе да је ова урбана форма најекономичнија са становишта укупне потрошње енергије (European Commission. 1990).

Полицентрични град - Код овог модела је тежиште на формирању *субцентара* у предграђима, са измешаним градским садржајима и стамбеним зонама релативно *високих густина насељености*. Доминантна улога *главног градског центра* се задржава, будући да су субцентри са њим повезани јавним градским саобраћајем високе пропусне моћи. Ова стратегија омогућава

равномерније просторно и временско коришћење *јавног градског саобраћаја*, фаворизује кратка растојања између места становања и рада и далеко веће учешће *пешачења и бицикла*.

Дисперзивни урбани развој - Док се претходна два типа урбаног развоја *заснивају на урбаном планирању*, промовисању јавног градског саобраћаја и концепта приступности - дисперзивни урбани развој, који се (посебно у САД) представља као природни резултат *деловања законитости слободног тржишта*, заправо, снажно промовише *про-аутомобилску саобраћајну стратегију*.

Из целокупне анализе произилази да *про-аутомобилски приступ економском развоју* инсистира на ('козметичким') техничко-технолошким побољшањима перформанси аутомобила, изградњи аутопутева, изузетно ниским густинама насељености, и наглом порасту мобилности, док се *концепт одрживог урбаног развоја* залаже за знатно компактније урбане форме, веће густине насељености, одлучнију оријентацију на коришћење јавног градског саобраћаја (уз пешачење и бицикл) и концепт приступности.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Altshuller A.A. (1965): **The City Planning Process**. Ithaca: Cornell Un Press.
2. Barter P. (1999): **An International Comparative Perspective on Urban Transport and Urban Form in Pacific Asia: The Challenge of Rapid Motorization in Dense Cities**. Perth: Murdoch University.
3. Barter P., Kenworthy J. (1997): **Urban Transport and Land Use Patterns – Challenge and Opportunities in High Density Cities in East and Southeast Asia**. Perth: Asia Research Centre - Murdoch Un.
4. Baum-Snow N., Kahn M. (1998): **The Effects of New Urban Rail Transit: Evidence from Five Cities**. New York: Columbia University.
5. Беара Г. (1998): **Метро – стварно и могуће**. Београд: Завод за изградњу града.
6. Christaller W. (1933): **Die Zentralen Orten in Suddeutschland**. Jena: Gustav Fischer .
7. Cross M., Moore R. (eds). (2002): **Globalization and the New City**. Houndmills: Palgrave Macmillan.
8. ECMT/OECD. (1999): **Land-Use Planning for Sustainable Urban Transport: Implementing Change (Linz workshop)**. Paris: OECD.
9. European Commission. (1990): **Green Paper on Urban Environment**. Brussels: European Commission.
10. Goodwin P.B. (1994): **”Traffic Reduction”**. *Transport Policy* 1(2)
11. Greenwald B., Stiglitz, J.E. (1986): **“Externalities in Economies with Imperfect Information and Incomplete Markets”** *Quarterly Journal of Economics* 101 (2) May 1986.

12. Група аутора. (1975): **Саобраћај у градовима**. Београд: Грађевинска књига.
13. Hall P. (1996): **Cities of Tomorrow**. Oxford: Blackwell.
14. Hall P., Hass-Klau C. (1984): **Can Rail Save the City?** Aldershot: Gower.
15. Hamer M. (1998): "Road Blocks Ahead". *New Scientist* 24 January
16. Ingram G., Liu Z., (1999): **Determinants of Motorization and Road Provision (WP 2042)**. Washington DC: World Bank.
17. Ingram G., Liu Z. (1998): **Vehicle, Roads and Roads Use: Alternative Empirical Specifications (WP 2036)**. Washington DC: World Bank.
18. Ingram G., Liu Z. (1997): **Motorization and Provision of Roads in Countries and Cities (WP 1842)**. Washington DC: World Bank.
19. Ingram G. (1997): **Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned? (WP 1841)**. Washington DC: World Bank.
20. Isard W.,(1956): **Location and Space Economy: A General Theory Relating to Industrial Location; Market Area, Land Use, Trade and Urban Structure**. Cambridge, Mass.: The Technology Press of MIT.
21. Johnston R.J. (1979): **Geography and Geographers: Anglo-American Human Geography Since 1945**. London: Edward Arnold.
22. Krugman P. (1995): **Development, Geography and Economic Theory**. London: The MIT Press.
23. Kuhn T.S. (1962): **The Structure of Scientific Revolution**. Chicago: University of Chicago Press.
24. Losch A. (1940): **Die Raumliche Ordnung der Wirtschaft**. Jena: Gustav Fischer.
25. Lowry I.S. (1964): **A Model of Metropolis**. Santa Monica: RAND Corporation.
26. Lowry I.S. (1965): "A Short Course in Model Design". *Journal of American Institute of Planners* 31.
27. Mackett R., Edwards M. (1998): "The impact of new urban public transport systems: will the expectations be met?". *Transportation Research-A* 4.
28. Mc Loughlin J.B. (1969): **Urban and Regional Planning: A Systems Approach**. London: Faber and Faber.
29. McManus P. (1996): "Contested Terrains: Politics, Stories and Discourses of Sustainability." *Environmental Politics*, vol. 5, no 1.
30. Mitchell R., Rapkin C. (1954): **Urban Traffic: A Function of Land Use**. New York: Columbia Un Press.
31. Newman P., Kenworthy J. (1991): **Cities and Automobile Dependency**. London: Gower.
32. Newman P., Kenworthy J. (1996): "The land-use transport connection: An overview". *Land Use Policy* 13(1).
33. Newman P., Kenworthy J. (1999): **Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependency**. Washington DC: Island Press.
34. OECD/ECMT. (1996): **Urban Travel and Sustainable Development**. Paris: OECD.
35. Pucher J. (1999): "Transportation Paradise: Realm of the Nearly Prefect Automobile?" *Transportation Quarterly* 3/1999.
36. Royal Commission on Environmental Pollution. (1994): **Transport and the Environment**. London: HMSO.
37. SACTRA. (1994): **Trunk Roads and the Generation of Traffic**. London: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, HMSO.

38. Stiglitz E. J. (2002): **Globalization and Its Discontents**. London: Allen Lane The Penguin Press.
39. Sudjic D. (1992): **The 100 Mile City**. London: Andre Deutsch.
40. Tickell O. (1993): **"Driven by Dogma"**. *Geographical*, October.
41. United Nations Centre for Human Settlements - HABITAT (1996): **Transport in the City of Tomorrow: The Transport Dialogue at HABITAT II**. New York: UN, IPTU and WB.
42. United Nations Conference on Environment and Development (UNCED). (1992): **The Global Partnership: A Guide to Agenda 21**. Geneva: UN.
43. Von Thunen J.H. (1826): **Der isolierte Staat in Beziehung auf landschaft und nationalökonomie**. Hamburg .
44. Webber M. (1976): **The BART Experience: What Have We Learned?** Berkley: Institute of Urban and Regional Development and Institute of Transport Studies, University of California.
45. Webber M. (1968): **"Planning in an Environment of Constant Change"**. *Town Planning Review*.
46. Weber A. (1909): **Über den Standort der Industrien**. Tübingen: JCB Mohr.
47. World Bank. (1996): **Sustainable Transport: Priority for Policy Sector Reform**. Washington DC: WB.
48. World Commission on Environment and Development – WCED, (1987): **Our Common Future**. Oxford.
49. World Resources Institute, UN Governmental Programme and UN Development Programme. (1996): **World Resources 1996-97 (The Urban Environment)**. New York: Oxford Un Press.

#### URBAN TRAFFIC AND SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT (VERSUS METHODICAL ACCESS)

##### – S u m m a r y –

This approach is in sharp contrast with (recently more and more popular) concept of *sustainable urban development*, which promotes compact urban development, higher urban densities, urban public transport and better accessibility. Pro-automobile transport strategy has been (for decades) focused on technical improvements of cars, highway development, low urban densities and motorised mobility. The role of national government in sectoral policy integration around a spatial strategy is particularly important, but there are other tasks in providing information, evaluation and monitoring, enabling participation and capacity building.