



ANALIZA TRŽIŠTA I RAZVOJ BREND A CIKLOTURIZMA I TURISTIČKOG PROIZVODA DUŽ EUROVELO 13 ZA PROJEKAT OPTI-BIKE 3



Good neighbours
creating
common future

ANALIZA TRŽIŠTA I RAZVOJ BREND A CIKLOTURIZMA I TURISTIČKOG PROIZVODA DUŽ EUROVELO 13 ZA PROJEKAT OPTI-BIKE 3

Ova studija je izrađena u okviru projekta OPTI-BIKE 3,
a sufinansirana putem Interreg IPA Programa
prekogranične saradnje Mađarska – Srbija.

Autori studije:
mgr Izabel Lanji Hnis
dr Tibor Fazekas



Sadržaj

1. Predmet projekta, održivi saobraćaj, biciklizam u urbanoj mobilnosti	11
1.1. INFORMACIJE O PREDMETU PROJEKTA OPTI-BIKE 3	11
1.1.1. Glavne aktivnosti na implementaciji projekta OPTI-BIKE 3	12
1.1.2. Fazni ciljevi projekta OPTI-BIKE 3 i kontinuitet sa prethodnim fazama	13
1.2. ODRŽIVO DRUŠTVO – ODRŽIV SAOBRAĆAJ	15
1.2.1. Pojam i značaj održivog razvoja	16
1.2.2. Nastanak i evolucija pojmovnog određenja održivosti	17
1.2.3. Osnovni ciljevi i načela održivog razvoja	19
1.3. BIKIKLISTIČKI SAOBRAĆAJ U OKVIRIMA URBANE MOBILNOSTI	20
1.3.1. Konceptualni okvir plana urbane mobilnosti	21
1.3.2. Ciljevi i efekti održive urbane mobilnosti	29
1.3.3. Činioci za realizaciju održive urbane mobilnosti	32
1.3.4. Uloga TEN-T mreže i planiranja održive urbane mobilnosti u razvoju savremenog transportnog sistema	33
2. Uloga ciklo turizma u razvoju mikroregije sa aspekta turizma	37
2.1. DEFINICIJE POJMOVA	37
2.1.1. Bitni pojmovi	37
2.1.2. Metodologija, alati koji će se koristiti u studiji, hipoteza u studiji, vizija, misijska, strateški pravci ciklo turizma u regionu	38
2.1.3. O biciklizmu i rekreaciji uopšteno i mogućnostima turističke valorizacije u mikroregionu	39
2.2. TRADICIJA, ISTORIJSKE ZANIMLJIVOSTI O BIKIKLIZMU U MIKROREGIJI	40
2.2.1. Prirodni i tradicionalni resursi i ciklo dimenzija	43
2.2.2. Snimak postojećeg stanja, veza sa EuroVelo rutama i postojećim lokalnim turama iz drugog projekta	45
2.2.3. Ciljne grupe ciklo turizma, opis ciljne grupe, posebne potrebe ciklo turista, stejholderi, razvoj i osobine ciklo tržišta	47
2.2.4. Šta ciklo turisti mogu da vide, dožive u mikroregiji	48

2.2.5. Formiranje novih lokalnih ruta, mape	50
2.2.5.1. RUTA: Arhitektonsko- istorijska ruta-gradsko jezgro, Palić	50
2.2.5.2. RUTA: Ruta u susret sutonu-landscape /pejzaž/	60
2.2.5.3. RUTA: Avantura oko jezera - Palić-Krvavo jezero – via Šupljak, Male Pijace	65
2.2.5.4. RUTA: Izlet u komšiluk-odlazak u Tompu i Kelebiju i povratak	67
2.2.6. Integracija postojećih gastro – vinskih ruta u formirane rute OPTI-BIKE 3; smeštajni kapaciteti i servisne usluge za ciklo turiste	74
3. Marketing ciklo projektnih lokalnih ruta	79
3.1. On-line i Off-line marketing, ponuđači usluga kao „bike friendly“, brend OPTI-BIKE	79
3.2. PiAr i drugi marketinški alati	81
3.3. Piktogrami i info table koji se mogu koristiti na turama	83
4. Zaključci i preporuke	87
5. Literatura	91

Grad Subotica zajedno sa svojim mađarskim partnerom, Lokalnom samoupravom grada Tompe realizuje Projekat Zajednički razvoj prekograničnog biciklističkog turizma duž Eurovelo 13, odnosno OPTI-BIKE 3 (ID projekta: HUSRB/23R/22/067), koji predstavlja nastavak prethodno uspešno realizovanih IPA projekata OPTI-BIKE i OPTI-BIKE 2, u okviru Interreg-IPA Programa prekogranične saradnje Mađarska-Srbija.

Vodeći korisnik programa je Grad Subotica, dok je korisnik 1 Lokalna samouprava grada Tompe.

Biciklistička ruta EuroVelo 13 proteže se od severno-evropskih obala do Crnog mora i, među ostalima, prolazi granicu između Srbije i Mađarske, pružajući jedinstvenu priliku biciklistima da istraže istorijski i prirodni pejzaž ovog regiona. Ova trasa služi kao most između različitih kultura i naroda. Na deonici granice između Srbije i Mađarske trasa prolazi kroz mirne ruralne puteve koji povezuju partnere na OPTI BIKE 3 projektu: naselja Subotica u Srbiji i Tompa u Mađarskoj. Ova regija poznata po svojim širokim ravnicama, prirodnim rezervatima i bogatoj kulturnoj baštini, nudi biciklistima opuštajuće iskustvo uz mogućnost da posete lokalne znamenitosti. Subotica, kao jedan od gradova na ovoj trasi poznata je po svojoj arhitekturi u stilu secesije, multikulturalnom duhu i bogatoj istoriji. Biciklisti koji prate EuroVelo 13 mogu da istraže ovaj lep grad, uživaju u njegovim kaficima i restoranima, i da posete obližnji Palić poznat po jezeru i prirodnom parku. Od Subotice trasa se pruža ka severu kroz Južnu niziju u Mađarskoj, pružajući priliku biciklistima da istraže ravničarske predele, uživaju u tišini, i lepoti prirode. Na ovom delu puta EuroVelo 13, biciklistima su dostupne različite vrste smeštaja i restorana, kako u Srbiji tako i u Mađarskoj što omogućava planiranje dužih tura. Cilj projekta je da pojednostavi i ubrza saobraćaj biciklom, te da pruži dodatne turističke sadržaje na severu Vojvodine i u Županiji Bač-Kiškun u Mađarskoj.

Cilj projekta će se postići realizacijom sledećih aktivnosti:

- Na teritoriji Grada Subotice će se izgraditi biciklistička staza u dužini od 4.227,32 metara (2.827 metara na Segedinskom putu, u Bačkim Vinogradima i 1.400,32 metara na Kanjiškom putu, na Paliću), kao i jedan biciklistički most na izlazu iz Hajdukova. Zatim postaviće se jedno biciklističko stajalište sa interaktivnom tablom, tri servisne tačke za bicikliste, i dva brojača biciklista. Paralelno će se izraditi mobilna aplikacija za bicikliste sa podacima o turističkoj ponudi regiona i organizovaće se nekoliko manifestacija sa ciljem promocije Projekta, turističke ponude regiona i biciklizam kao način života.
- U Tompi će se izgraditi biciklistička staza u dužini od 764 metara uz regionalni put broj 53. Takođe će se postaviti jedno biciklističko stajalište sa interaktivnom tablom, dve servisne tačke za bicikliste i dva brojača biciklista. U Tompi će se takođe staviti veliki akcenat na promociju Projekta i biciklističkog turizma duž Eurovelo 13.

Investicija će se realizovati od 1. septembra 2024. do 31. avgusta 2027. godine.

Ukupna vrednost projekta je 2.348.999,64 evra, od toga donacija Evropske unije iznosi 1.996.649,69 evra, dok je Grad Subotica iz svog budžeta za ovu namenu izdvojio 209.879,50 evra. Iznos sredstava Evropske unije za Suboticu je 1.189.317,14 evra.



POGLAVLJE I



1. Predmet projekta, održivi saobraćaj, biciklizam u urbanoj mobilnosti

1.1. Informacije o predmetu projekta Opti-Bike 3

Projekat OPTI-BIKE 3 realizuje se u okviru Interreg IPA programa prekogranične saradnje Mađarska–Srbija za period 2024-2026. godine i predstavlja logičan sled ranije započetih uspešnih aktivnosti na razvoju cikloturizma u pograničnom predelu. Vodeći partner je Grad Subotica, uz saradnju sa partnerima iz Mađarske, uključujući grad Tompu.

Projekat sačinjava organsku celinu i predstavlja razradu dostignuća ranijih programa prekogranične saradnje (OPTI-BIKE i OPTI BIKE 2), vezano za biciklističku rutu EuroVelo 13.

Razvoj održivog turizma i unapređenje prekogranične saradnje predstavljaju ključne prioritete savremenih regionalnih politika Evropske unije. U tom kontekstu, biciklističke rute imaju poseban značaj kao instrument povezivanja teritorija, očuvanja životne sredine i razvoja lokalnih ekonomija. Jedna od najznačajnijih evropskih ruta je EuroVelo 13, poznata i kao „Staza Gvozdene zavese“, koja prati nekadašnju liniju podele Evrope tokom perioda hladnog rata. Simbolika je u ovom smislu vrlo izražena jer ono što je tokom mračnog istorijskog perioda poput gvozdene zavese razdvajala evropska društva, sada ih povezuje i integriše.

Evropska mreža ruta EuroVelo predstavlja strateški okvir za razvoj cikloturizma, sa ciljem povezivanja evropskih zemalja kroz standardizovanu i bezbednu infrastrukturu. Ruta EuroVelo 13 ima dodatni značaj jer povezuje istorijsko nasleđe sa savremenim turističkim tokovima.



Slika 1. Prevoženje dece biciklom¹

¹ <https://biciklo.me/>, by Radlobby

Glavni cilj projekta je unapređenje kvaliteta i dostupnosti biciklističke infrastrukture duž rute EuroVelo 13, kao i razvoj zajedničkog turističkog proizvoda koji će povećati atraktivnost regiona. On je usmeren ka razvoju održivog i inkluzivnog prekograničnog cikloturizma i nastavlja prethodne faze (OPTI-BIKE 1 i 2) sa zadatkom da postojeću infrastrukturu unapredi i pretvori u prepoznatljiv turistički brend.

Značaj navedenog projekta se posebno ogleda u realizaciji specifičnih ciljeva.

Specifični ciljevi projekta uključuju:

- razvoj i modernizaciju biciklističkih staza,
- unapređenje turističke signalizacije i prateće infrastrukture,
- digitalizaciju turističke ponude,
- jačanje promocije cikloturizma,
- unapređenje prekogranične saradnje.

1.1.1. Glavne aktivnosti na implementaciji projekta OPTI-BIKE 3

U okviru projekta realizuju se brojne aktivnosti koje imaju direktan uticaj na razvoj rute EuroVelo 13:

- izgradnja i rekonstrukcija biciklističkih staza u pograničnom području,
- postavljanje odmorišta, servisnih stanica i info-tabli,
- razvoj mobilnih aplikacija i digitalnih platformi,
- organizacija promotivnih događaja i biciklističkih tura,
- edukacija lokalnog stanovništva i turističkih aktera.

Poseban fokus stavljen je na povezivanje turističkih atrakcija kao što su Paličko jezero i Subotica sa međunarodnom rutom.

OPTI-BIKE 3 ima važnu ulogu u unapređenju funkcionalnosti i atraktivnosti rute EuroVelo 13. On ne samo da poboljšava infrastrukturu, već i uvodi dodatne sadržaje koji ovu rutu čine konkurentnijom na evropskom tržištu cikloturizma. Projekat doprinosi stvaranju alternativnih pravaca i lokalnih obilaznica, čime se turistima pruža bogatije iskustvo.

Realizacija projekta, pored nesporne činjenice da je biciklizam kao vid turizma doprinosi zdravlju stanovništva, smanjenju saobraćajnih gužvi i zagađenja, trenutno i kumulativno donosi niz prednosti i benefita za pograničnu regiju. S obzirom na kompleksnost projekta, njegov značaj je višestruk i ostvaruje se kroz više aspekata kao što su ekonomski, ekološki, društveni i prostorni razvoj.

Kroz prizmu ekonomskog značaja projekat doprinosi razvoju lokalne ekonomije povećanjem turističke potrošnje i podsticanjem preduzetništva u sektoru usluga.

Ekološki aspekt se ogleda u procesu razvoja biciklističkog saobraćaja, što doprinosi smanjenju emisije štetnih gasova i doprinosi održivom upravljanju resursima.

Aspekt društvenog značaja projekta jača saradnju između lokalnih zajednica i podstiče socijalnu koheziju u pograničnim regionima.

Prostorni značaj projekta doprinosi unapređenju infrastrukture i boljoj povezanosti ruralnih i urbanih područja.

1.1.2. Fazni ciljevi projekta OPTI-BIKE 3 i kontinuitet sa prethodnim fazama

Realizacija projekta OPTI-BIKE 3 s jedne strane predstavlja sublimiranje iskustava pri realizaciji prethodnih OPTI-BIKE projekata, ali predstavlja i iskorak u praktičnoj primeni novih saznanja.

Ovaj projekat predstavlja nastavak inicijativa usmerenih ka unapređenju biciklističke infrastrukture, održive mobilnosti i razvoja turističkih proizvoda duž međunarodnih ruta kao što je EuroVelo 13.

Realizacija projekta OPTI-BIKE 3, u funkciji unapređenja rute EuroVelo 13, može se posmatrati kroz nekoliko međusobno povezanih faza, od strateškog planiranja do održivog upravljanja.

Pripremna faza predstavlja temelj projekta, u kojoj se definišu strateški ciljevi, analiziraju postojeći resursi i identifikuju ključni akteri. U ovom koraku vrši se detaljna analiza postojećeg stanja biciklističke infrastrukture, turističkih potencijala i institucionalnih kapaciteta. Takođe se uspostavljaju partnerstva između lokalnih samouprava, turističkih organizacija i međunarodnih partnera, uz pripremu projektno-tehničke dokumentacije i obezbeđivanje finansijskih izvora. Poseban značaj ima usklađivanje projekta sa evropskim standardima održive mobilnosti i regionalnim razvojnim strategijama.

Infrastrukturna faza obuhvata konkretne radove na unapređenju biciklističke mreže. To podrazumeva izgradnju i rekonstrukciju biciklističkih staza, postavljanje signalizacije, odmorišta, servisnih stanica i prateće opreme. U ovoj fazi se posebna pažnja posvećuje bezbednosti korisnika, povezanosti sa postojećim saobraćajnim sistemima i integraciji sa prirodnim i kulturnim resursima duž trase. Kvalitetna infrastruktura predstavlja osnov za dalji razvoj turističke ponude i povećanje atraktivnosti regiona.

Faza razvoja turističkog proizvoda fokusira se na kreiranje konkretnih turističkih sadržaja koji prate biciklističke rute. To uključuje razvoj tematskih ruta, paketa usluga (smeštaj, gastronomija, vođene ture), kao i uključivanje lokalne zajednice i malih preduzeća. Cilj je da se biciklizam ne posmatra samo kao oblik transporta, već kao integralni deo turističkog doživljaja. U ovoj fazi se razvijaju brendovi destinacija i unapređuje kvalitet usluga u skladu sa potrebama savremenih cikloturista.

Faza digitalizacije i promocije proizvoda podrazumeva primenu savremenih informacionih tehnologija u cilju povećanja vidljivosti i dostupnosti turističke ponude. Razvijaju se digitalne platforme, mobilne aplikacije, interaktivne mape i sistemi za navigaciju koji korisnicima omogućavaju lakše planiranje putovanja. Promotivne aktivnosti obuhvataju online kampanje, društvene mreže i saradnju sa međunarodnim turističkim mrežama. Digitalizacija doprinosi boljoj povezanosti korisnika sa destinacijom i povećava konkurentnost projekta na globalnom tržištu.

Faza upravljanja i održivosti predstavlja završni, ali kontinuirani deo projekta, usmeren na dugoročno funkcionisanje i unapređenje rezultata. U ovoj fazi uspostavljaju se modeli upravljanja, sistemi monitoringa i evaluacije, kao i mehanizmi finansijske održivosti. Poseban akcenat stavlja se na očuvanje životne sredine, racionalno korišćenje resursa i aktivno uključivanje lokalne zajednice. Održivi pristup omogućava da projekat ima trajne pozitivne efekte na ekonomiju, turizam i kvalitet života u regionu.

Posmatrano kao celina, OPTI-BIKE 3 projekat kroz ove faze predstavlja integrisani model razvoja koji povezuje infrastrukturu, turizam, digitalizaciju i održivost, čime doprinosi pozicioniranju regiona na evropskoj mapi cikloturizma.

Projekat OPTI-BIKE 3 ne može se posmatrati kao izolovana inicijativa, već kao logičan nastavak i nadogradnja prethodnih faza razvoja, oličenih u projektima OPTI-BIKE 1 i OPTI-BIKE 2. Njihova međusobna povezanost odražava princip faznog i strateškog razvoja, gde svaka naredna etapa koristi rezultate prethodne, produbljuje ih i širi njihov uticaj, posebno u kontekstu razvoja biciklističkog turizma duž evropskih koridora poput EuroVelo 13.

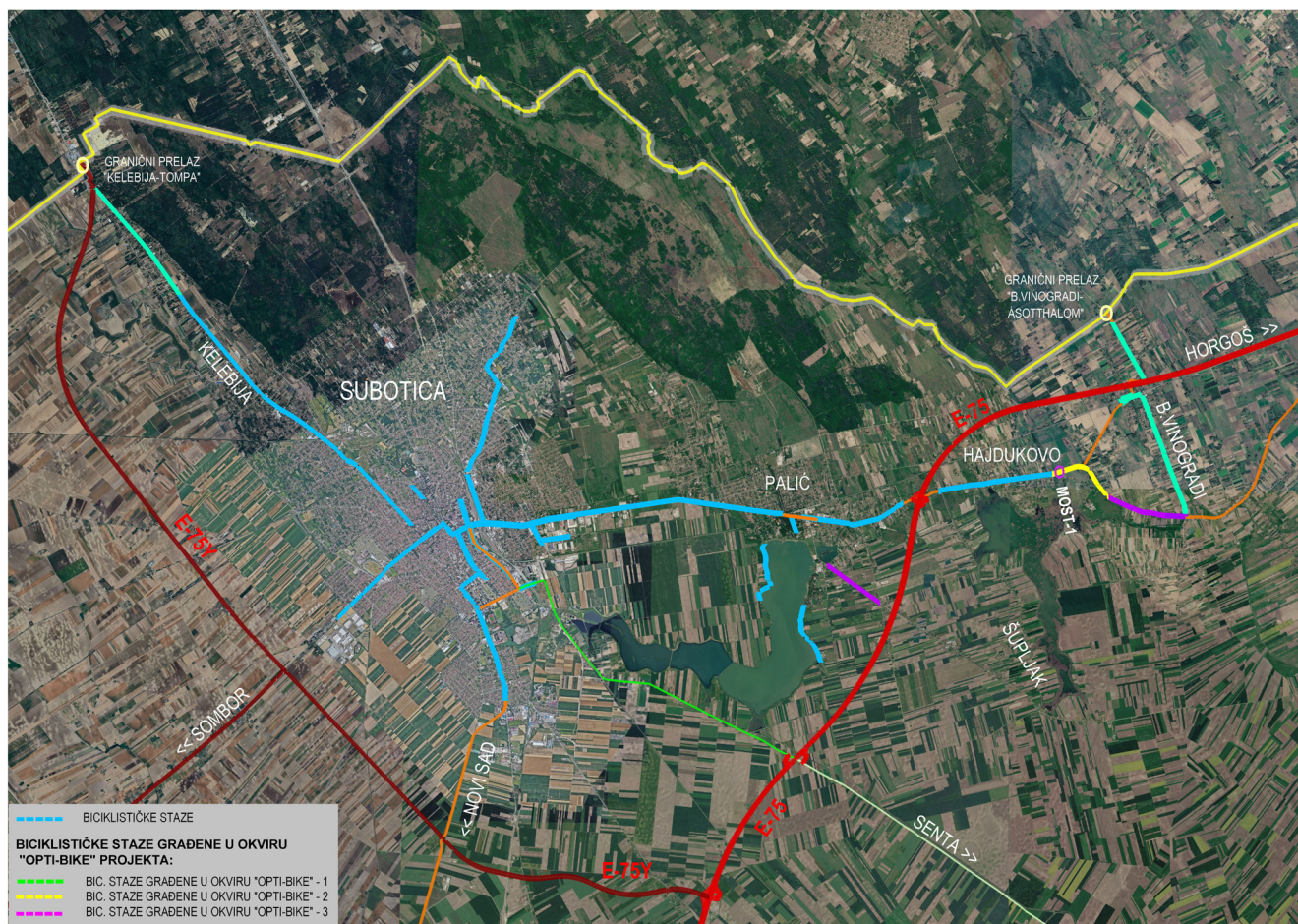
OPTI-BIKE 1 predstavljao je inicijalnu, pionirsku fazu, usmerenu pre svega na identifikaciju potencijala i postavljanje osnova za razvoj biciklističke infrastrukture i cikloturizma. U ovoj fazi ključni fokus bio je na mapiranju ruta, analizi postojećeg stanja i podizanju svesti među relevantnim akterima – od lokalnih samouprava do turističkih organizacija. Takođe, uspostavljeni su prvi oblici prekogranične saradnje, što je bilo od presudnog značaja za projekte koji se oslanjaju na međunarodne rute.

Na temeljima koje je postavio OPTI-BIKE 1, projekat OPTI-BIKE 2 predstavljao je fazu konkretizacije i operacionalizacije. U ovoj etapi dolazi do vidljivog unapređenja infrastrukture, ali i razvoja prvih strukturisanih turističkih proizvoda. Fokus se pomera sa analize na implementaciju – izgradnju i obeležavanje staza, razvoj standarda kvaliteta, kao i jačanje kapaciteta lokalnih aktera. Takođe, unapređena je institucionalna saradnja i koordinacija između partnera, čime su stvoreni uslovi za ozbiljnije pozicioniranje regiona na turističkoj mapi.

OPTI-BIKE 3 se nadovezuje na ove rezultate, ali ide korak dalje – prelazi iz faze razvoja u fazu optimizacije, integracije i dugoročne održivosti. Dok su prethodni projekti postavili temelje i izgradili osnovnu infrastrukturu i ponudu, OPTI-BIKE 3 teži da te elemente poveže u jedinstven, konkurentan i međunarodno prepoznat turistički proizvod. Poseban akcenat stavlja se na digitalizaciju, unapređenje korisničkog iskustva i snažniju promociju, čime se povećava vidljivost i atraktivnost destinacije.

Veza između ova tri projekta može se posmatrati i kroz prizmu kontinuiteta u ciljevima: od inicijalnog mapiranja i planiranja (OPTI-BIKE 1), preko implementacije i razvoja (OPTI-BIKE 2), do optimizacije i održivog upravljanja (OPTI-BIKE 3). Ovakav pristup omogućava racionalno korišćenje resursa, smanjenje rizika i postizanje dugoročnih efekata, kako u oblasti turizma, tako i u širem kontekstu regionalnog razvoja i održive mobilnosti.

Na kraju, može se zaključiti da OPTI-BIKE 3 predstavlja kulminaciju prethodnih napora – fazu u kojoj se rezultati OPTI-BIKE 1 i 2 ne samo konsoliduju, već i podižu na viši nivo kroz inovacije, digitalne alate i strateško upravljanje. Upravo ta povezanost i kontinuitet čine ovaj projekat primerom dobre prakse u razvoju cikloturizma i održive infrastrukture u evropskom kontekstu.



Slika 2.: Izgrađene biciklističke staze na teritoriji grada Subotice

1.2. Održivo društvo – održiv saobraćaj

Vožnja bicikla predstavlja jedan od ključnih stubova održive urbane mobilnosti u savremenim gradovima. U kontekstu sve izraženijih problema kao što su saobraćajne gužve, zagađenje vazduha, klimatske promene i smanjenje kvaliteta života u urbanim sredinama, bicikl se nameće kao efikasno, ekološki prihvatljivo i društveno korisno prevozno sredstvo. Njegova uloga prevazilazi individualni način kretanja i postaje važan element strateškog planiranja održivih gradova.

Jedna od najvažnijih prednosti vožnje bicikla jeste njen pozitivan uticaj na životnu sredinu. Za razliku od motornih vozila, bicikl ne emituje štetne gasove, čime direktno doprinosi smanjenju emisije ugljen-dioksida i drugih zagađivača. U tom smislu, razvoj biciklističke infrastrukture predstavlja značajan korak ka ostvarivanju ciljeva definisanih u okviru European Union politika održivog razvoja i borbe protiv klimatskih promena.

Pored ekoloških koristi, vožnja bicikla ima i značajne ekonomske prednosti. Troškovi kupovine i održavanja bicikla višestruko su niži u odnosu na automobile, dok se istovremeno smanjuju i javni troškovi vezani za izgradnju i održavanje saobraćajne infrastrukture. Gradovi koji ulažu u biciklističke staze, parkinge za bicikle i sisteme javnih bicikala ostvaruju dugoročne uštede i povećavaju efikasnost saobraćajnog sistema.

Sa aspekta društva, biciklizam doprinosi unapređenju javnog zdravlja. Redovna fizička aktivnost smanjuje rizik od brojnih bolesti, uključujući kardiovaskularna oboljenja, gojaznost i stres. Time se smanjuje pritisak na zdravstveni sistem, a građani postaju aktivniji i produktivniji. Takođe, bicikl doprinosi socijalnoj inkluziji, jer je dostupan širokom spektru stanovništva, bez obzira na prihode.

U urbanističkom smislu, integracija biciklizma u saobraćajni sistem doprinosi stvaranju humanijih i pristupačnijih gradova. Gradovi poput Copenhagen i Amsterdam predstavljaju primere dobre prakse, gde biciklizam ima centralnu ulogu u svakodnevnom životu građana. U ovim gradovima razvijena je kvalitetna infrastruktura, uključujući odvojene biciklističke trake, signalizaciju i bezbednosne mere, što podstiče građane da koriste bicikl kao primarno prevozno sredstvo. Grad Subotica takođe se može ponositi dugom tradicijom upotrebe bicikala u saobraćaju. Tradicija i savremene naučne teorije u ovom slučaju su potpuno konvergentne na radost naših stanovnika.

Međutim, razvoj biciklizma suočava se i sa određenim izazovima. Nedostatak adekvatne infrastrukture, bezbednosni rizici u saobraćaju, kao i nedovoljna svest građana, često predstavljaju prepreke širem prihvatanju bicikla. Zbog toga je neophodno sprovođenje integrisanih politika koje uključuju edukaciju, planiranje i investicije. Inicijative poput European Cyclists' Federation dodatno doprinose promociji biciklizma na međunarodnom nivou. Ovaj projekat predstavlja jednu kockicu mozaika u ukupnoj slici održive urbane mobilnosti.

Vožnja bicikla ima višestruku ulogu u razvoju održive urbane mobilnosti. Ona doprinosi zaštiti životne sredine, unapređenju javnog zdravlja, ekonomskim uštedama i stvaranju kvalitetnijeg urbanog prostora. U budućnosti, gradovi koji budu uspešno integrisali biciklizam u svoje saobraćajne sisteme imaće značajnu prednost u ostvarivanju održivog razvoja i boljeg kvaliteta života svojih građana.

Poboljšanje kvaliteta života građana, podizanje ekološke svesti i brige za životnu sredinu kao i spajanje turističkih doživljaja uz relaksaciju je strateška linija, koja ukazuje na duboku povezanost ciljeva OPTI-BIKE 3 projekta sa teoretskim osnovama održivosti.

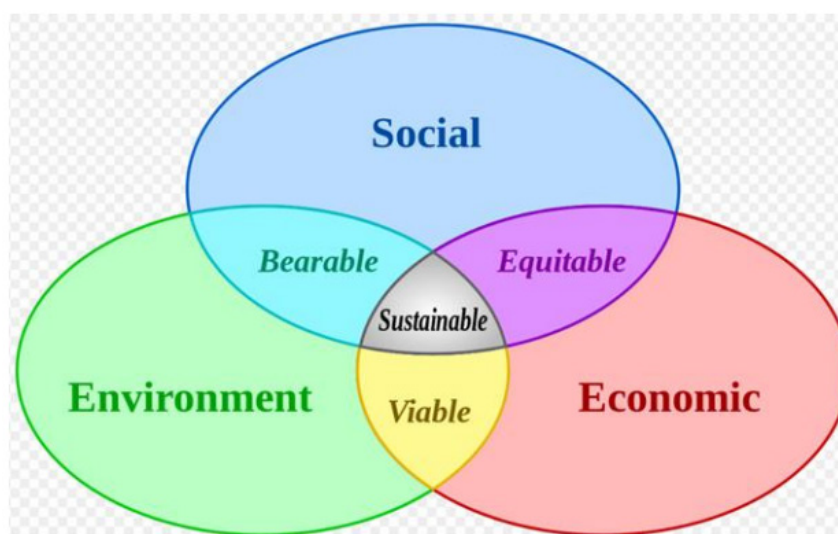
1.2.1. Pojam i značaj održivog razvoja

U zadnjih nekoliko decenija iznova se postavlja pitanje održivosti tradicionalnih okvira života, bilo da je reč o pojedincu ili društvenoj zajednici. Od porodičnih gazdinstava pa sve do multinacionalnih kompanija važi konstatacija, da nema ni opstanka, a naročito razvoja ako se resursi neodgovorno troše. Logika dobrog domaćina porodičnog gazdinstva i menadžera međunarodnih kompanija složenih po strukturi je u suštini ista. Održivost je u tom smislu nerazdvojni deo preduzetništva ali i svakodnevnog života.²

Održivi razvoj je koncept koji podrazumeva zadovoljavanje potreba sadašnjih generacija bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da zadovolje svoje potrebe. Ovaj pojam obuhvata balans između tri osnovna stuba:

1. Ekonomski razvoj – Podsticanje rasta i prosperiteta uz efikasno korišćenje resursa.
2. Socijalna pravednost – Obezbeđivanje ravnopravnosti, pravde i poboljšanje kvaliteta života za sve ljude.
3. Zaštita životne sredine – Očuvanje prirode i odgovorno korišćenje prirodnih resursa kako bi se sprečilo zagađenje i degradacija.

² Alexander Haim (1990). The Vest-Pocket CEO. Preventive Hall, str. 11.



Slika 3. Održivi razvoj³

Značaj održivog razvoja:

- Očuvanje resursa: Prirodni resursi poput vode, vazduha i zemljišta su ograničeni. Održivi razvoj omogućava njihovo racionalno korišćenje i očuvanje za buduće generacije.
- Smanjenje zagađenja: Primena održivih praksi u industriji i svakodnevnom životu smanjuje emisiju štetnih gasova i otpada, čime se doprinosi zdravijoj životnoj sredini.
- Socijalna stabilnost: Održivi razvoj promoviše ravnopravnost i borbu protiv siromaštva, što vodi ka stabilnijim i pravednijim društvima.
- Ekonomska otpornost: Privreda koja se zasniva na održivim principima ima veću sposobnost da se prilagodi globalnim izazovima, kao što su klimatske promene ili ekonomske krize.
- Dugoročna perspektiva: Umesto kratkoročnih dobitaka, održivi razvoj se fokusira na dugoročne koristi za celokupno čovečanstvo i planetu.

Održivi razvoj je postao ključna tema u globalnim diskusijama, posebno nakon usvajanja Agende 2030 i 17 ciljeva održivog razvoja od strane Ujedinjenih nacija, koji pokrivaju različite aspekte kao što su iskorenjivanje siromaštva, čista energija, klimatske akcije i očuvanje ekosistema.

1.2.2. Nastanak i evolucija pojmovnog određenja održivosti

S obzirom da su resursi na našoj planeti ograničeni i da se trošenje istih vrtoglavo povećava, ova problematika stiče kompleksni i multidisciplinarni karakter sa dalekosežnim potencijalnim posledicama na globalnom nivou. Već šezdesetih godina prošlog veka osniva se „Rimski klub“ kao međunarodna nevladina organizacija sa ciljem istraživanja i osnaživanja svesti o specifičnostima ubrzanog razvoja i njegovih posledica na ljudsko društvo. Pojam održivog razvoja u stručnoj literaturi

³ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Developpement_durable.jpg

se prvi put pojavljuje 1982. godine kod autora Lestera⁴. U ovom radu autor problematiku razvoja posmatra ne samo sa ekonomskog aspekta, nego koristi sistemski pristup u razmatranju uticaja i na društvo i okolinu u celini. Istraživači su vrlo brzo postali svesni činjenice da su navedena polja ujedno i stubovi održivog razvoja. Ubrzo zatim, globalni problemi održivosti našli su se u fokusu interesovanja Ujedinjenih nacija (UN). Osnivanje stručnih komisija pri UN kao npr. „Komisije za životnu sredinu i razvoj“ (World Commission on Environment and Development) ili poznatija kao Bruntlandova komisija, dodatno pojačala interesovanje svetske javnosti za probleme održivosti u razvoju. Na osnovu predloga Bruntlandove komisije, 1992. godine u Rio de Žaneiru pod pokroviteljstvom UN održana je međunarodna konferencija na kojoj je došlo do definisanja „Agende 21“⁵ tj. zadataka u 40 poglavlja usmerenih na usklađivanje razvoja i životne sredine:

- Borba protiv siromaštva,
- Promena modela potrošnje,
- Zaštita i poboljšanje zdravlja ljudi
- Održiv razvoj ljudskih naselja,
- Integrisanje životne sredine i razvoja u procese donošenja odluka,
- Zaštita vazduha,
- Integrisani pristup po pitanjima raspoloživih resursa,
- Borba protiv uništavanja šuma,
- Borba protiv suše,
- Održivi razvoj u planinskim predelima,
- Podsticanje održive poljoprivrede i ruralnog razvoja,
- Očuvanje biološke raznovrsnosti, Zaštita resursa pijaće vode,
- Postupanje sa otrovnim i hemijskim materijalima,
- Sprečavanje ilegalnih tokova trgovine otrovnih i opasnih materijala,
- Postupanje sa čvrstim otpadom i otpadnim vodama,
- Svetski pokret za ženska prava,
- Svetski pokret za održivi i ravnomeran razvoj,
- Otkrivanje značaja i uloge urođeničkih zajednica i naroda,
- Razvoj u sferama obrazovanja i edukacije kao i podizanje svesti.

Nakon tako ambicioznih početaka nastavilo se sa definisanjem razvojnih strategija kako na globalnom tako i na nacionalnim nivoima. Tokom vremena i definicija održivog razvoja je evoluirala ne odstupajući značajno od prvobitnog, ali svakako je kao imperativ ostala pretpostavka da u fokusu interesovanja moraju ostati prioriteti na zadovoljenju potreba siromašnih kao i značaj ograničavanja trošenja resursa. Suštinski se mora voditi računa o činjenici, da naša životna okolina mora zadovoljiti potrebe, ne samo sadašnje, nego i budućih generacija⁶.

⁴ Lester R. Brown, (1982). Building a Sustainable Society. W.W. Norton & Co. Inc. str.27-31.

⁵ <https://sustainabledevelopment.un.org/Agenda21>.

⁶ János Szilávik, Sustainable business activity, CompLex, Budapest, 2013. str 37.



Slika 4. Agenda 2030 – 17 ciljeva održivog razvoja⁷

1.2.3. Osnovni ciljevi i načela održivog razvoja

Uspješnost funkcionisanja nacionalnih ekonomija ogleda se i u postizanju potrebnog kompromisa u zadovoljenju potreba pojedinaca, zajednica i privrednih subjekata u okviru opšteg društvenog interesa i važećih pravnih normi. U širem smislu, održivi razvoj predstavlja razvojne procese na ekonomskom, ekološkom i društvenom planu, dok u užem smislu, pod ovim pojmom podrazumevamo čuvanje prirodnih resursa, pre svega obnovljivih (voda), neobnovljivih (minerali) i delimično obnovljivih (upravljanje otpadom). Logična činjenica je da intenzivnija potrošnja obnovljivih izvora od regenerativne sposobnosti istih dovodi do katastrofalnih posledica, a neobnovljive preporučljivo je racionalno eksploatirati. Ujedinjene nacije su 2015. godine definisale „Globalne ciljeve“ održivog razvoja tzv. „Agendu 2030“ sa namerom iskorenjivanja siromaštva, zaštite planete i postizanja mira i napretka - najkasnije do 2030. godine.

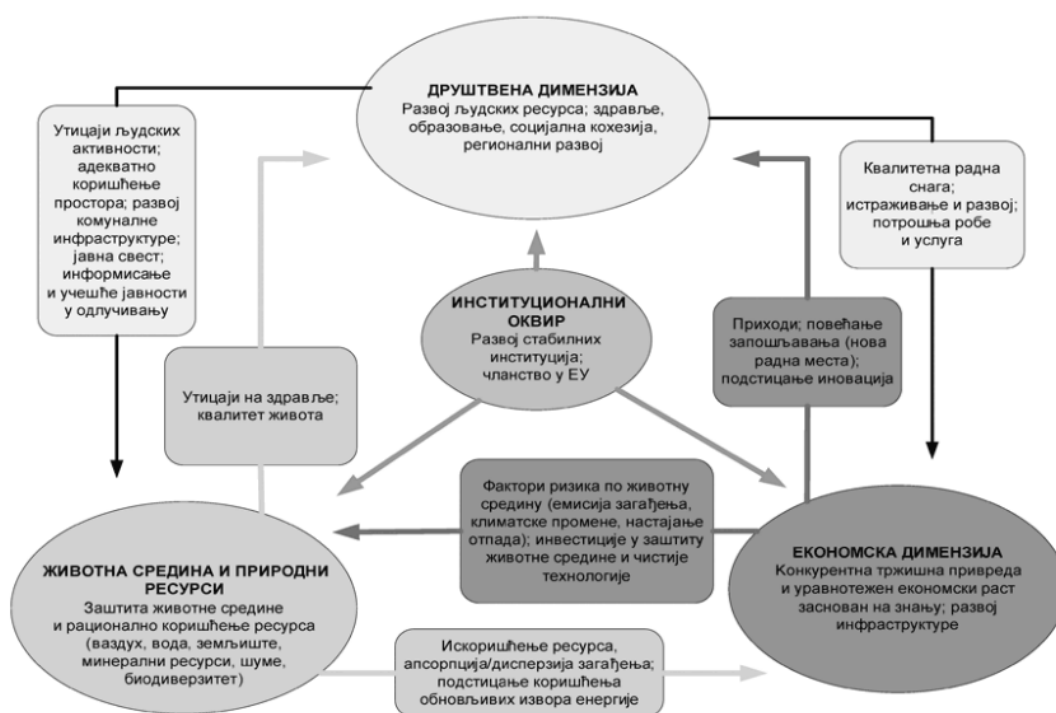
Države članice složile su se oko 17 ciljeva vodeći računa o interesima najsiromašnijih:

- Svet bez siromaštva.
- Svet bez gladi.
- Dobro zdravlje.
- Kvalitetno obrazovanje.
- Rodna ravnopravnost.
- Čista voda i sanitarni uslovi.
- Dostupna i obnovljiva energija.
- Dostojanstven rad i ekonomski rast.
- Industrija, inovacije i infrastruktura.
- Smanjenje nejednakosti.

⁷ <https://unglobalcompact.ge/en/sustainable-development-goals/>

- Održivi gradovi i zajednice.
- Odgovorna potrošnja i proizvodnja.
- Akcija za klimu.
- Život pod vodom.
- Život na zemlji.
- Mir, pravda i snažne institucije.
- Partnerstvom do ciljeva.

Na osnovu Agende 2030 Ujedinjenih nacija Republika Srbija je odredila okvirnu strategiju iz ove oblasti. Tokom 2008. godine usvojena je Nacionalna strategija održivog razvoja, kao fundamentalni dokument na ovom polju. Ciljevi projekta OPTI-BIKE 3 u potpunosti su usaglašeni sa Nacionalnom strategijom održivog razvoja i predstavljaju očit primer implementacije istih.



Slika 5. Funkcionalne veze elemenata Strategije održivog razvoja⁸

1.3. Biciklistički saobraćaj u okvirima urbane mobilnosti

Biciklistički saobraćaj zauzima sve značajnije mesto u konceptu održive urbane mobilnosti, koja podrazumeva razvoj transportnih sistema usklađenih sa ekološkim, ekonomskim i društvenim ciljevima savremenih gradova. U tom kontekstu, bicikl se nameće kao jedno od najefikasnijih, najpriступачnijih i ekološki najprihvatljivijih prevoznih sredstava. Pre svega, biciklistički saobraćaj ima ključnu ulogu u smanjenju negativnih uticaja transporta na životnu sredinu. Za razliku od motor-

⁸ Nacionalna strategija održivog razvoja, Sl. Glasnik RS br.57/2008.

nih vozila, bicikli ne emituju štetne gasove poput ugljen-dioksida (CO₂), čime direktno doprinose borbi protiv klimatskih promena i unapređenju kvaliteta vazduha u urbanim sredinama. Time se smanjuje i nivo buke, što dodatno poboljšava kvalitet života građana. Sa aspekta efikasnosti, bicikl je posebno pogodan za kratke i srednje distance, koje čine veliki deo svakodnevnih putovanja u gradovima. Njegova upotreba doprinosi smanjenju saobraćajnih gužvi i rasterećenju postojećih saobraćajnih mreža. U kombinaciji sa javnim prevozom, bicikl postaje važan deo intermodalnog transporta, omogućavajući lakši pristup stanicama i veću fleksibilnost kretanja. Ekonomski posmatrano, biciklistički saobraćaj zahteva znatno manja ulaganja u infrastrukturu u poređenju sa motorizovanim oblicima prevoza. Izgradnja biciklističkih staza, parkinga za bicikle i prateće infrastrukture je jeftinija, a troškovi održavanja su niži. Takođe, korisnici bicikla imaju minimalne troškove prevoza, što ga čini posebno pogodnim za širok sloj stanovništva. Društvena dimenzija biciklističkog saobraćaja ogleda se u njegovom pozitivnom uticaju na zdravlje ljudi. Redovna vožnja bicikla doprinosi fizičkoj aktivnosti, smanjenju stresa i prevenciji brojnih bolesti. Pored toga, razvoj biciklističke kulture podstiče socijalnu inkluziju i ravnopravni pristup mobilnosti. Međutim, za punu integraciju biciklističkog saobraćaja u urbane transportne sisteme neophodno je plansko delovanje. To podrazumeva razvoj bezbedne i povezane infrastrukture, edukaciju učesnika u saobraćaju, kao i donošenje odgovarajućih politika i strategija koje favorizuju održive vidove kretanja. Primeri dobre prakse iz evropskih gradova pokazuju da sistemaska podrška biciklizmu može značajno promeniti modalnu raspodelu u korist održivih oblika transporta.

Nedvojbeno, biciklistički saobraćaj predstavlja važan stub održive urbane mobilnosti. Njegova uloga prevazilazi puko prevozno sredstvo, jer doprinosi zaštiti životne sredine, unapređenju javnog zdravlja, smanjenju troškova i stvaranju humanijih gradova. Zbog toga je njegovo dalje unapređenje i integracija u urbane politike od ključnog značaja za održivi razvoj savremenih gradova.

1.3.1. Konceptualni okvir plana urbane mobilnosti

Mobilnost ljudi i sredstava sastavni je deo svakodnevnog života. Transport u okviru gradova ima posebnu važnost i težinu, s obzirom na veliki broj stanovništva, gustinu naseljenosti, izuzetnu kompleksnost potreba stanovništva za promenom lokacije u okviru grada, složenost i isprepletanost puteva i ulica i sledstveno tome i opterećenost saobraćajne infrastrukture. Ako je dat i najbolji sistem transportne infrastrukture sa potrebnim raznovrsnim prevoznim sredstvima, sama realizacija biće pred nerešivim preprekama ako ne postoji dobro sistematizovana baza podataka koja će omogućiti organizovanje takve mobilnosti građanima, a koja je efikasna i u skladu sa ekološkim zahtevima (Renouard, 2015). Ova baza podataka odnosi se na informacije u vezi sa izgrađenošću i planom transportne infrastrukture, pregledom svih saobraćajnih sredstava, pregledom prometa na svim gradskim relacijama, s posebnom pažnjom na preopterećene relacije, radom saobraćajne signalizacije, a specijalno i u vezi sa kretanjem ljudi na saobraćajnicama. Za nalaženje efikasne urbane mobilnosti najveći broj istraživača polazi od izgrađenosti infrastrukture, ponude alternativnih prevoznih sredstava i regulisanosti saobraćaja, dok neki autori za efikasno organizovanje urbane mobilnosti polaze sa drugog stanovišta, naime, smatraju da se, pored optimiziranja transporta pri datim potrebama građana, još veći efekat može postići reorganizovanjem celokupnog gradskog sistema i infrastrukture kako bi bila smanjena potreba građanima za mobilnošću (npr. Firnkorn, 2015).

Urbani transport se generalno može podeliti na dva grupe: individualno organizovani transport i javni transport. Individualni prevoz realizuju sami stanovnici sopstvenim ili iznajmljenim sredstvima (automobil, motocikl, bicikl), u vremenu i na putnim pravcima koji sami određuju. Javni

gradski transport se odvija za grupe putnika bilo na datim relacijama, po unapred definisanom redu vožnje (gradski autobusi, trolejbusi, tramvaji, gradska železnica, podzemna železnica, žičara, plovila) bilo po sopstvenom izboru (taksi služba).



Slika 6. OUM-manje automobila , više bicikala i zelenila⁹

Savremeni gradovi su, uprkos mogućnostima korišćenja javnog saobraćaja, opterećeni automobilima, čak do kritične granice: gužva, zastoji, zagušenost, sporo odvijanje saobraćaja, ogroman gubitak vremena, zagađenje. Motivi ljudi su jasni i jednostavni: sopstveni auto je uvek pri ruci, na raspolaganju, po potrebi. Zastoji i zagušenja saobraćaja u gradovima predstavljaju stalni izvor problema u vezi sa gubitkom vremena i stvaranjem nepotrebnih troškova. Ovim pitanjima se bavi veći broj autora (npr. Anderson, Mohring, 1997; Liu, McDonald, 1998; Santos, 2000; Safirova, Gillingham, 2003; Weisbrod, Vary, Treyz, 2003; BTRE, 2007; European Conference of Ministers of Transport, 2007; CEBR, 2013; Bandara, 2017), a u nekim studijama su navedeni podaci o mogućim troškovima nastalim zbog zastoja u odnosu na slobodan tok saobraćaja. Teksaški institut za transport je objavio svoje procene, po kojima su ovi troškovi iznosili 4,1 milijardi dolara za Čikago i 1,3 milijarde dolara za Filadelfiju u 2001. godini (Shrank, Lomax, 2001). Isti institut ove troškove za celu teritoriju SAD za 2005. godinu procenjuje u iznosu od 78,2 milijardi dolara. U studiji američkog instituta Citylab je objavljen najnoviji podatak, da su navedeni troškovi u 2017. godini narasli na 305 milijardi dolara u SAD. Procenjeno je da je u istoj godini prosečno vreme čekanja vozača zbog zastoja u saobraćaju iznosilo 102 časova u Los Anđelesu i 91 čas u Njujorku. Situacija nije bolja ni u drugim velikim gradovima sveta: godišnje prosečno vreme čekanja po vozilu je značajno dugotrajno npr. i u Moskvi (91 čas), Sao Paulu (86 časova), Bogoti (75 časova), Londonu (74 časa), Parizu (69 časova), Istambulu (59 časova), Cirihi (51 čas), Minhenu (51 čas) itd. (Schneider, 2018).

Za rešavanje, ili makar za ublažavanje, posledica ovih problema, neizbežno je uspešno organizovanje pametne urbane mobilnosti, znači, potrebno je ponuditi takva rešenja koja obezbeđuju jednostavan pristup sredstvima javnog saobraćaja, sa unapred poznatim informacijama o najbržim

⁹ <https://novizeleniprostori.rs/wp-content/uploads/2025/08/Odrziva-urbana-mobilnost-manje-automobila-vise-bicikala-i-zelenila-1024x576-1050x600.jpg>

pravicima, uz korišćenje kombinacije prevoznih sredstava samo sa jednom prijavom (legitimisanjem) za dolazak do odredišta, odnosno, kako tvrde Debnath i dr. (2013) „Uobičajena je strategija da se uvedu pametne tehnologije za bolji menadžment urbanog transporta“. Svakako, nije dovoljno samo ponuditi mogućnosti, treba na adekvatan način formirati javno mnjenje, znači, promena svesti građana je uslov da se promene navike i da se prihvate ona rešenja, koja garantuju racionalnost i dugoročnu održivost celokupnog gradskog življenja.

Svetske međunarodne organizacije se već više decenija bave pitanjima održivog razvoja gradskih naselja, pri tome su u prvi plan ističe problem urbanog transporta. Akcioni plan UN sadržan u „Vankuverskoj deklaraciji o ljudskim naseljima“ donetoj 1976. godine (UN, 1976b) ima odeljak u odnosu na transport i komunikacije. Na osnovu rezultata konferencije Habitat II održane 1992. godine, Generalna skupština UN je usvojila deklaraciju kojim se planira donošenje akcionog plana koji treba da obuhvati i programe i potprograme u vezi sa novim tehnologijama u gradskom transportu (UN, 1992). U pripremama konferencije Habitat III, UN su organizovale tematski sastanak kada je doneta „Montrealska deklaracija o metropolama“. Deklaracija u prvi plan stavlja rastuću važnost transportne infrastrukture u situaciji kada, u uslovima rastuće urbanizacije i osnivanja novih predgrađa, gradovi postaju deo velikih metropola, razvoj transporta je neophodan kako za promet robe, tako i za prevoz putnika na povećanim udaljenostima. U deklaraciji je formiran stav da transport i mobilnost stanovništva imaju centralno mesto u održivom razvoju velikih gradova. Zbog toga, potencirana je slobodna mobilnost ljudi i dobara, pri čemu se mora obezbediti bezbedna i svima dostupna transportna infrastruktura, koja vodi računa o očuvanju i zaštiti okoline, a doprinosi dobrobiti gradske zajednice. Jedan deo deklaracije je posvećen i budućnosti transporta u velikim gradovima, i ističe se važnost ne-motorizovane mobilnosti, putem planiranja i promocije pešačke i biciklističke infrastrukture.

Organi Evropske unije neprekidno prate situaciju i tendencije u samoj Uniji i u svetu, i u skladu sa promenama donose veliki broj dokumenata kojima regulišu odnose unutar Unije i odnose sa ostalim delom sveta. Na internet stranici EUR-Lex se objavljuju sva zvanična dokumenta Evropske unije i do oktobra 2018. godine na stranici je kumuliran 111.771 dokument, koji se neposredno ili posredno odnose na delatnost transportovanja, od toga 77.122 dokumenata su tipa zakonske regulative. Regulacijama su obuhvaćena najrazličitija pitanja u vezi sa transportom putnika i robe, ko što su razvoj transevropske transportne mreže, jedinstveni transportni sistem Unije, jedinstvena železnička mreža, zajednička elektronska naplata putarine, jedinstveni multimodalni servis informisanja putnika, jedinstveni sistem informisanja o servisiranju i održavanju vozila, transportna infrastruktura, prevozna sredstva, saobraćajna regulacija, vozačke dozvole, prava putnika, javni prevoz putnika, inovacije u transportu, inteligentni transportni sistemi, standardizacija inteligentnih transportnih sistema u urbanim područjima, energetska efikasnost drumskih vozila, vrste i kvalitet goriva, korišćenje alternativnih goriva, motorna vozila na vodonični pogon, smanjenje količine štetnih izduvnih gasova, smanjenje buke vozila, očuvanje okoline itd. Najvažnija dokumenta EU, kojima se tretira problematika transporta su Akt o osnivanju (1957.), Bela knjiga (2001.), Zelena knjiga (2007.), Akcioni plan o urbanoj mobilnosti (2009.), Bela knjiga (2011.), Komunikacija Evropske komisije (2013.) i Aneks uz komunikaciju - Konceptija planova održive urbane mobilnosti (2013.).

Godine 1957. Belgija, Francuska, Italija, Luksemburg, Holandija i Zapadna Nemačka potpisale su Rimski akt o osnivanju Evropske ekonomske zajednice, koji je stupio na snagu 1. januara 1958. Sporazum je predviđao smanjenje carinskih dažbina, formiranje carinske unije, formiranje jedinstvenog tržišta roba, rada, usluga i kapitala, ustanovljenje zajedničke agrarne i transportne politike i osnivanje Evropskog socijalnog fonda, a istovremeno je osnovana i Evropska komisija. Pitanja transporta obrađena su u sporazumu u članovima 74-84, a odnose se na formiranje zajedničkih

pravila koja se primenjuju u transportovanju na teritoriji Unije, s posebnim s osvrtnom na ujednačavanje cene prevoza, putarina i dažbina. Doneta pravila se odnose na železnički i drumski transport i transport na unutrašnjim vodama, a Evropska komisija planirala je da naknadno donese pravila u vezi sa pomorskim i vazдушnim transportom.

Osnovni dokument koji je predstavljao osnovu i polazište sprovođenja srednjoročne transportne politike Evropske unije je takozvana „Bela knjiga – Evropska transportna politika za 2010. godinu: vreme za donošenje odluke“, koju je donela Evropska komisija 2001. godine (White Paper - European transport policy for 2010: time to decide). Komisija je smatrala da zemlje članice nisu u dovoljnoj meri poštovala pravila koja su doneta još Rimskim sporazumom, zato se odlučilo o donošenju ovog novog dokumenta. Osnovna premisa u izradi dokumenta bila je: „Transport je ključni faktor savremene ekonomije, međutim postoji stalna suprotstavljenost između društva, koje zahteva više mobilnosti i javnog mnjenja, koje postaje sve više netolerantno prema kašnjenjima i slabom kvalitetu transportnih usluga.“ (CEC, 2001). Komisija je ocenila da rešenje nije samo u investicijama u novu infrastrukturu, već u izgradnji takvog optimalnog transportnog sistema, koji zadovoljava zahteve održivog razvoja kako sa društvenog stanovišta, tako i sa stanovišta očuvanja okoline. Prvi deo dokumenta odnosi se na formiranje izbalansiranog razvoja različitih prevoznih modaliteta, i u tom sklopu su analizirani poboljšanje kvaliteta drumskog saobraćaja (restrukturiranje, regulacije, kontrole i kazne), revitalizacija železničkog saobraćaja (integrisanje na međunarodnom tržištu, optimalno korišćenje infrastrukture, modernizacija), kontrola razvoja vazdušnog saobraćaja (zasićenost vazdušnih puteva, kapaciteti i iskorišćenost aerodroma, odnos između vazdušnog saobraćaja i očuvanja okoline, bezbednosne mere) i stvaranje spojene mreže pomorskog, unutrašnjeg vodenog i železničkog saobraćaja. Drugi deo dokumenta sadrži akcioni plan za eliminisanje uskih grla u saobraćaju (multimodalni koridori za teretni saobraćaj, putnički saobraćaj velike brzine, finansiranje pomoću zajedničkih fondova). U trećem delu se govori o korisnicima transportnih usluga (bezbednost i nesreće, troškovi korišćenja transportne infrastrukture, harmonizacija takse za goriva, integrisana naplata putničkih karata, rukovanje prtljagom, kontinuitet putovanja, prava i obaveze putnika, kvalitet javnih servisa, urbani transport). Četvrti deo dokumenta govori o izazovima globalizacije transporta.



Slika 7. Baterije na raskrsnici: Šta nova EU regulativa donosi biciklizmu i reciklaži?¹⁰

¹⁰ https://ekocikl.rs/wp-content/uploads/2026/03/Gemini_Generated_Image_ij7ntkij7ntkij7n.jpg

U gore navedenoj Beloj knjizi iz 2001. godine, posebno poglavlje je posvećeno racionalizaciji urbanog transporta. Glavnim izvorom problema urbane mobilnosti smatra se neadekvatan razvoj javnog transporta, zbog čega su automobili, kao individualna prevozna sredstva preuzeli potpuni monopol. Problem je intenziviran time što korišćenje automobila ne samo da daje veću slobodu i udobnost kretanja građanima, nego nažalost, postoji i strah stanovnika zbog nedovoljne bezbednosti u javnom saobraćaju, posebno u određenim regionima gradova ili u određeno doba dana. Intenzivniji saobraćaj dovodi do povećanja potrošnje goriva, nesreća, zagađenosti i posledičnih bolesti.

Evropska komisija je 25. septembra 2007. donela specijalni dokument pod nazivom „Zelena knjiga – U pravcu nove kulture urbane mobilnosti“ (Green paper - Towards a new culture for urban mobility), (CEC, 2007). Važnost urbane mobilnosti leži u činjenici da urbana područja predstavljaju životno okruženje za većinu stanovništva (60%) Evropske unije i daju oko 85% ukupnog bruto domaćeg proizvoda Unije. Evropski gradovi se razlikuju međusobno, ali svi imaju slične probleme mobilnosti svojih građana, i zato se za njih pokušava naći zajedničko rešenje. Prema procenama Komisije, svake godine se gubi oko 1% BDP zbog zagušenosti saobraćaja i posledičnog zagađenja i saobraćajnih nezgoda u gradovima EU. U pripremnoj fazi dokumenta Komisija je sprovedla istraživanje javnog mnjenja preko upitnika i putem interneta, organizovala dve konferencije i četiri radionice i prihvatila sugestije Ekonomskog i socijalnog komiteta EU. Prema rezultatima istraživanja, glavni ciljevi osavremenjivanja urbanog transporta obuhvataju optimalnu kombinaciju korišćenja različitih modaliteta gradskog transporta za grupni prevoz (voz, tramvaj, podzemna železnica, autobus, taksi) i za individualni prevoz (automobil, motocikl, bicikl, pešačenje), garantovanje mobilnosti, kvalitet života, zaštitu okoline i usklađivanje putničkog i teretnog saobraćaja u urbanim uslovima. Aktivnosti potrebne za stvaranje nove kulture urbane mobilnosti zahtevaju ulaganje finansijskih sredstava, za šta će biti odgovorne lokalna uprava. Deo sredstava će biti obezbeđen iz lokalnih izvora (takse, naplate za parkiranje, budžetska sredstva, nevladine organizacije), a deo iz fondova EU, kao što su Strukturalni fondovi, Kohezioni fond i kreditiranje od strane Evropske investicione banke. Prema podacima iz 2007. godine ova banka godišnje dodeljuje kredite za realizaciju programa u oblasti urbane mobilnosti u iznosu od 2,5 milijardi evra.

Za vreme donošenja Zelene knjige, Evropska unija je pružala podršku zemljama članicama i putem svojih projekata:

- Sedmi okvirni program za istraživanja i tehnološki razvoj (Seventh Framework Program, FP7) sadrži aktivnosti koje se odnose na urbanu mobilnost, energetska pitanja u transportu, čisti urbani transport i održivu mobilnost za sve građane.
- CIVITAS inicijativa (City Vitality and Sustainability, Gradska vitalnost i održivost) predstavlja program (od 2002. godine) za uvođenje transportne politike i tehnologije, koje obezbeđuju održiviji, čistiji i energetske efikasni transportni sistem u gradovima. Do 2007. godine preko ovog programa je pružena finansijska pomoć za 36 gradova EU, u ukupnom iznosu od 100 miliona evra.
- Program konkurentnosti i inovacija (Competitiveness and Innovation Programme - CIP) obuhvata Program Evropa inteligentne energije (Intelligent Energy Europe Programme - IEE), koji sadrži potprograme ALTENER i STEER, koji podržavaju inicijative u vezi sa novim i obnovljivim izvorima energije, alternativnim gorivima i energetske efikasnim transportom.

Na kraju dokumenta, Komisija objavljuje javni poziv za prikupljanje mišljenja svih zainteresovanih strana do 15. marta 2008, za formiranje vizije o budućoj politici urbanog transporta u EU.

Evropska komisija je 30. septembra 2009. donela „Akcioni plan urbane mobilnosti“ (CEC, 2009). Polazište za sačinjavanje plana aktivnosti su istraživanja pojedinih institucija EU, analize mišljenja prikupljenih od građana po javnom pozivu, izveštaj Instituta za istraživanje javnog mnjenja Gallup (Gallup, 2007) i zvaničan izveštaj Generalnog direktorata za energiju i transport (COM, 2009/279).

Institut Gallup je po zahtevu Generalnog direktorata za energiju i transport EU sproveo je tokom maja 2007. anketiranje oko 26.000 građana 27 zemalja Unije, telefonom ili licem-u-lice, a rezultati su objavljeni u ediciji EU „Fleš barometar“ jula iste godine pod naslovom „Stavovi prema transportnoj politici Evropske unije“ (Gallup, 2007). Pitanja su se odnosili na sledeće stavke: poređenje korišćenja automobila i javnog prevoza; shvatanje veze između tipa i načina korišćenja vozila s jedne, i očuvanja okoline i saobraćajne gužve s druge strane; mišljenje o načinu poboljšanja situacije u saobraćaju; postupci u cilju smanjenja emisije štetnih izduvnih gasova; mišljenje o štetama nastalim po okolinu zbog transporta i o tome ko treba da snosi nastale troškove; mišljenje o bezbednosnoj kontroli na aerodromima, o pravima i obavezama putnika u vazдушnom saobraćaju. Na koje oblasti treba obratiti posebnu pažnju u kreiranju buduće transportne politike ukazuje i važna činjenica dobijena iz anketiranja je da u EU u proseku više od polovine, tačnije 53% stanovnika koristi motorizovani prevoz (automobil ili motocikl) za individualni gradski prevoz, 23% koristi nemotorizovani način mobilnosti (bicikl ili peške), a najmanju popularnost uživa javni transport, koji koristi tek 21% stanovništva. Pored navedenog, najveći broj stanovnika (90%) je mišljenja da je nužno uvesti mere za poboljšanja transporta u njihovom delu grada, a u okviru ovog procenta 49% je onih koji rešenje vide u poboljšanju javnog transporta (regularnost polazaka sredstava javnog prevoza, duže vreme rada, veći broj pravaca, veći broj stajališta lociranih bliže stambenim zonama, sigurnost i bezbednost u javnom gradskom transportu). No, bez obzira na sva poboljšanja, čak 22% anketiranih smatra da se ni u kom slučaju ne bi odrekli korišćenja automobila da bi prešli na javni gradski transport.

Zvaničan izveštaj Generalnog direktorata za energiju i transport „Održiva budućnost transporta: U pravcu integrisanog, korisnički orijentisanog sistema vođenog tehnologijom“ (COM, 2009/279) definiše ciljeve sprovođenja održivog transporta u Evropskoj uniji: kvalitetan, siguran i bezbedan transport; integrisana transportna mreža elemenata (infrastruktura, transportna sredstva i oprema, informaciono-komunikaciona tehnologija, usluge, operativne i administrativne procedure) održavana na visokom nivou; transport odgovoran prema očuvanju okoline; zadržavanje vodeće pozicije EU u tehnološkim inovacijama u transportu: inteligentni transportni sistemi za drumove (intelligent transport systems for road – ITS), sistem menadžmenta železničkim saobraćajem (traffic management systems for rail – ERTMS), sistem menadžmenta vazдушnim saobraćajem (the single European sky's SESAR), sve podržano satelitskim sistemom Galileo; zaštita i razvijanje ljudskog kapitala; pravedan i pametan sistem cena prevoza; poboljšanje pristupačnosti. Instrumenti kojima se planiraju postići navedeni ciljevi su: održavanje, razvijanje i integrisanje različitih (modalnih) transportnih mreža; formiranje odgovarajućih finansijskih izvora za održivi transport; tehnologija – globalne inovacije na polju transporta; pravni okvir, otvorenost tržišta i jačanje konkurencije; efektivne i dobro koordinisane aktivnosti organa vlasti; jedinstveni nastup svih zemalja EU.

Akcioni plan urbane mobilnosti Evropske komisije iz 2009. godine (Action Plan on Urban Mobility), (CEC, 2009) definiše program aktivnosti kao podršku održivom urbanom transportu, koji sadrži sledeće teme: promovisanje integrisanih transportnih politika; građani u centru pažnje; urbani transport usklađen sa očuvanjem okoline; finansiranje; podela iskustva i znanja; optimiziranje urbane mobilnosti. Planom su postavljeni rokovi za realizaciju pojedinih aktivnosti u cilju optimiziranja urbane mobilnosti.

Aktivnost sa ove liste: „Izrada planova održive urbane mobilnosti gradova“, zapravo predstavlja najvažniju poruku lokalnim vlastima u svrhu ostvarenja postavljenih ciljeva. Evropska unija postavlja okvir, formuliše principe, pravila i donosi propise, koji se u praksi mogu realizovati u samim pojedinačnim gradovima EU. Godine 2011. bilo je 829 gradova u EU, sa uključenjem Islanda, Norveške i Švajcarske. Od ovih gradova 616 učestvuje u sistemu Planova održive urbane mobilnosti.

Nova Bela knjiga u vezi sa transportom je doneta 2011. godine, pod nazivom „Plan aktivnosti za ostvarenje jedinstvenog evropskog transportnog prostora – U pravcu konkurentnog i resursno efikasnog transportnog sistema“ (Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system) (CEC, 2011). Dokumentat sadrži odluku Evropske komisije o prihvatanju četrdeset konkretnih inicijativa za izgradnju konkurentnog transportnog sistema u Evropi, kojim se povećava mobilnost i zaposlenost, a istovremeno otklanjaju sve prepreke razvoja u ključnim oblastima i sprečava rast potrošnje goriva. Planirane aktivnosti će smanjiti zavisnost Evrope od uvoza nafte, i smanjiti količinu ugljen dioksida u izduvnim gasovima za 60% do 2050. godine. Za postizanje ovih ciljeva, do 2050. godine treba eliminisati iz gradova sva vozila na konvencionalno gorivo, povećati na 40% korišćenje održivih goriva sa smanjenom emisijom ugljen dioksida u avijaciji, i smanjiti za 40% u brodarstvu, polovinu prevoza putnika i tereta između gradova srednje udaljenosti prebaciti sa drumskog na železnički i vodeni saobraćaj. Evropska komisija je 1.7.2016. objavila radni dokumentat o dotadašnjoj realizaciji planova sadržanih u beloj knjizi (The implementation of the 2011 White Paper on Transport), (CEC, 2016). U ovom izveštaju je naglašeno da su sporne negativne eksternalije transporta, da su i nerešena socijalna pitanja glavna prepreka formiranju jedinstvenog evropskog transportnog prostora i da za realizaciju pametnog transporta još uvek nisu formirani potrebni uslovi što se tiče standardizacije, interoperabilnosti i razmene podataka.

Komunikacija Evropske komisije „Zajedno u pravcu konkurentne i resursno efikasne urbane mobilnosti“ (Communication “Together towards competitive and resource efficient urban mobility”), (CEC urban transport, 2013), doneta 17.12.2013. promovise izradu planove održive urbane mobilnosti u okviru šire urbane i teritorijalne strategije u svakom evropskom gradu, u saradnji različitih politika i interesnih grupa, uzimajući u obzir transport, korišćenje zemljišta, prostorno planiranje, očuvanje okoline, ekonomski razvoj, socijalnu politiku, zdravlje, bezbednost na putevima itd. U dokumentu se navodi da Evropska komisija planira publikovanje odgovarajuće platforme za izradu planove održive urbane mobilnosti, te da će pružiti savetodavnu i finansijsku podršku evropskim gradovima u cilju izrade planova.

Aneks uz komunikaciju Evropske komisije iz 2013. godine sadrži navedenu platformu, pod nazivom „Koncept za planove održive urbane mobilnosti“ (A concept for sustainable urban mobility plans), (CEC annex, 2013), objavljen je 17.12.2013. Glavni cilj planova je da poboljša pristup urbanim područjima, uz obezbeđenje visoko kvalitetnog i održivog transporta do i unutar gradskog područja, podrazumevajući funkcionalni grad sa svojim zaleđem, a ne administrativni region. Koncept predviđa izradu planova od strane menadžmenta pojedinih gradova za period od 3 do 10 godina, uz određivanje izvora sredstava i odgovornosti donosilaca odluka i izvršilaca. U izradi i sprovođenju plana očekuje se analiza stanja, određivanje ciljeva i praćenje performansi izvršenja. Od planova održive urbane mobilnosti očekuje se da izbalansiraju korišćenje različitih modaliteta transporta, s prelaskom na one vrste koje obezbeđuju viši stepen održivosti. Posebne teme koje u planovima treba obraditi su: javni transport, nemotorizovani transport, inter-modalitet, bezbednost na putevima u gradu, optimiziranje korišćenja postojeće gradske putne mreže, urbana logistika, menadžment mobilnosti i inteligentni transportni sistemi. Naredne godine, januara 2014, Evropska komisija je objavila „Uputstvo za razvijanje i primenu planova održive urbane mobilnosti“ (Guidelines:

Developing and implementing a sustainable urban mobility plan), (EC guidelines, 2014), u kojem su detaljno opisani postupci i aktivnosti u vezi sa pripremnim radnjama, racionalnim postavljanjem ciljeva i elaboriranjem i primenom plana.

U okviru Evropske komisije za pitanja transporta je zadužen Generalni direktorat za mobilnost i transport (Directorate General for Mobility and Transport), kao i pripadajuće agencije: Evropska agencija za bezbednost pomorskog saobraćaja (European Maritime Safety Agency- EMSA), Evropska agencija za bezbednost vazdušnog saobraćaja (European Aviation Safety Agency - EASA), Evropska agencija za železnički saobraćaj (European Railway Agency - ERA) i Izvršna agencija za inovaciju i transportnu mrežu (Innovation & Networks Executive Agency - INEA). Generalni direktorat za mobilnost i transport bavi se nizom pitanja vezanih za transport, među koje spada i tema „Čisti transport, urbani transport“ (EC transport, 2018). Ovde se obrađuju sledeća pitanja:

- „Korišćenje bicikala u gradskoj mobilnosti“
- „Strategija korišćenja alternativnih goriva za transportna sredstva i čista i energetske efikasna vozila“, u skladu sa dokumentom EU „Direktiva za promociju čistih i energetski efikasnih drumskih saobraćajnih sredstava“ (Directive on the Promotion of Clean and Energy Efficient Road Transport Vehicles), (EC directive, 2013), koji promoviše uvođenje bio-goriva, vodonika kao goriva i električnog pogona.
- „Evropska inicijativa za razvijanje čistih vozila“, u skladu sa dokumentom EU „Deklaracija o nameri promovisanja širokog razvijanja čistih autobusa sa alternativnim gorivima u Evropi“ (Declaration of intent on promoting large-scale deployment of clean, alternatively fueled buses in Europe), (EC declaration, 2017)
- „Urbana mobilnost“ sa sledećim objavljenim grupama dokumenata:

Paket urbane mobilnosti, gde je obuhvaćeno sledeće:

- ✓ Komunikacija iz 2013. godine
- ✓ Aneks uz Komunikaciju iz 2013. godine
- ✓ Radni dokumenat Urbana logistika
- ✓ Radni dokumenat Propisi u vezi sa pristupom urbanom području
- ✓ Radni dokumenat Razvijanje inteligentnih transportnih sistema u urbanim područjima
- ✓ Radni dokumenat Bezbednost na gradskim putevima

Akcije u okviru urbane mobilnosti:

- ✓ Planovi održive urbane mobilnosti
 - Aneks uz Komunikaciju iz 2013. godine
 - Uputstvo iz 2014. godine
 - Link na ELTIS portal (osmatračnica urbane mobilnosti)
- ✓ Javni transport
 - Link na ELTIS portal
 - Link na CIVITAS portal (obuhvata mrežu evropskih gradova koji teže čistijem i boljem transportu)
- ✓ Urbana logistika

- ✓ Zelene zone – gradska područja sa zabranom pristupa motornim vozilima
- ✓ Alternativna goriva za održivu mobilnost u Evropi
- ✓ Akcioni plan za urbanu mobilnost iz 2009. godine
- ✓ Zelena knjiga o urbanoj mobilnosti iz 2007. godine
- ✓ Podrška Evropske komisije

Finansijska podrška Evropske komisije razvijanju urbane mobilnosti je raznovrsna i sadrži sledeće izvore:

U okviru kohezione politike EU:

1. Evropski strukturalni i investicioni fondovi
2. JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – zajednička pomoć za podršku projekata u evropskim regionima
3. INTERREG Europe 2014-2020 (Supports interregional cooperation) – za podršku međuregionalne saradnje
4. URBACT III (European Territorial Cooperation programme for sustainable integrated urban development in cities across Europe) – program evropske teritorijalne saradnje za održivi integrisani urbani razvoj u evropskim gradovima
5. Inovativne akcije u održivom urbanom razvoju

Od strane Evropske investicione banke:

1. Zajmovi i garancije
2. ELENA (European Local Energy Assistance) – evropska pomoć za lokalnu energiju
3. JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) – zajednička evropska podrška za održive investicije u gradskim područjima
4. Evropski fond energetske efikasnosti

Ostali izvori finansiranja:

1. LIFE (Environment and Climate Action) – akcije za okolinu i klimu
2. Fond za programe finansijske podrške za Povezivanje Evrope
3. Horizon 2020 (EU Research Framework Programme) – istraživački okvirni program EU
4. Evropski fond za strateške investicije
5. Projekti u vezi sa korišćenjem vodonika kao goriva

1.3.2. Ciljevi i efekti održive urbane mobilnosti

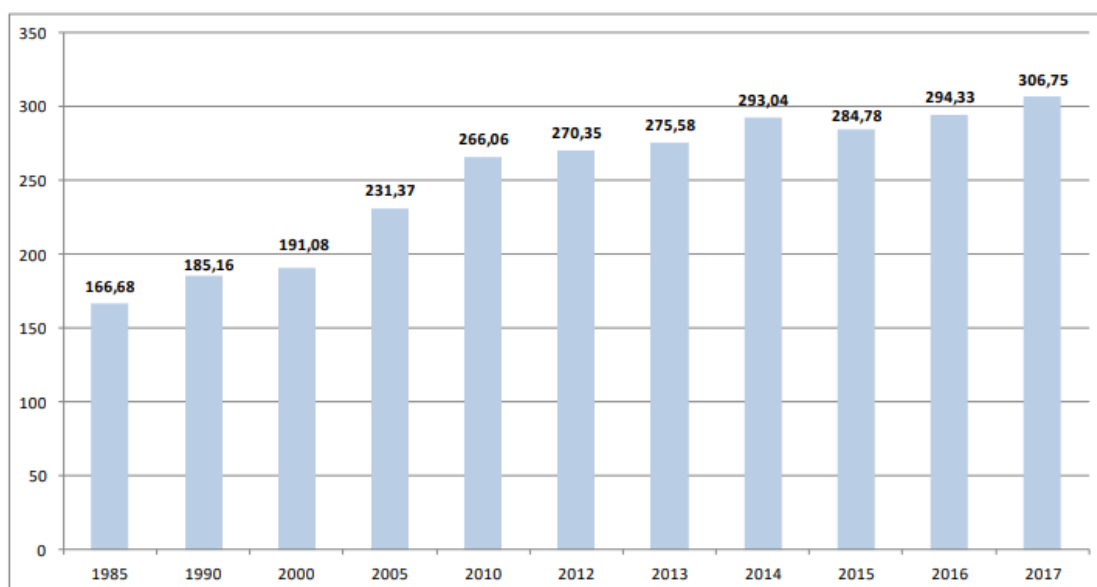
Mobilnost ljudi je sastavni deo svakodnevnog života, a organizovanje i realizacija mobilnosti je povezano sa nizom problema i prepreka koji zahtevaju sistematski pristup i generalno rešenje. Organizovanje transporta ljudi i robe u urbanim uslovima je povezano sa nizom pitanja povezanih sa infrastrukturom, saobraćajnim sredstvima, potrebama ljudi i očuvanjem okoline. Održiva urbana mobilnost treba da bude takva da je omogućen slobodan pristup prevoznim sredstvima, odnosno infrastrukturnim objektima svim zainteresovanim korisnicima, da se prevoz može obaviti na vreme, udobno, bezbedno i sa prihvatljivim troškovima.

Najznačajniji stavovi u vezi sa ciljevima i rezultatima održive urbane mobilnosti su sadržani u zvaničnim dokumentima EU. U Beloj knjizi 2001. (CEC, 2001) naglasak je stavljen na slobodan tok saobraćaja u gradovima i na očuvanje okoline, i u tom smislu kao alternativa, nudi se uvođenje čistih vozila (sa niskom emisijom štetnih gasova i manje bučnih), kao i razvijanje visokokvalitetnog javnog prevoza putnika. Očekuju se povoljni efekti od uvođenja strožih standarda protiv zagađenja za motorna vozila i za kvalitet goriva. Predviđaju se dalje akcije u vezi s uvođenjem alternativnih goriva u urbanom transportu, kao što su prirodni gas, bio-dizel, dizel bez sumpora, vodonik i električni i hibridni pogon, prvo za sredstva javnog prevoza (gradski autobusi), a nakon toga i za automobile. Kvalitetni gradski javni prevoz znači izgrađenost infrastrukture (metro linije, tramvaji, biciklističke staze, saobraćajne trake rezervisane za javni prevoz) i podizanje kvaliteta usluga (tačnost, brzina, udobnost i informisanje korisnika). Smanjenje zagušenosti saobraćaja u gradovima se može postići dodatnim merama gradskih vlasti ili menadžmenta kompanija, npr. parcijalnim ili potpunim finansiranjem troškova javnog prevoza, redukcijom broja parking mesta, uvođenjem visokih taksi za automobile za korišćenje određenih putnih pravaca i parking mesta u gradu, zabranom saobraćaja za automobile na određenim relacijama i sl.

U Zelenoj knjizi EU 2007. godine (CEC, 2007) prikazane su aktivnosti koje treba preduzeti s ciljem stvaranja nove kulture urbane mobilnosti u zemljama članicama EU. Prema dokumentu, ove aktivnosti imaju određene definisane ciljeve i niz očekivanih efekata. Neophodno je preduzimanje aktivnosti protiv zagušenosti saobraćaj. Rešenja nude sledeće mogućnosti: promocija pešačenja i korišćenja bicikala, optimiziranje korišćenja automobila, kao i optimalna organizacija teretnog saobraćaja. Rešenje problema zagađenosti se vidi u primeni novih tehnologija, davanju prednosti nabavci sredstava javnog prevoza i goriva od proizvođača koji u celokupnom procesu proizvodnje poštuju najviše standarde očuvanja okoline (tzv. Green procurement), ekološki način vožnje (dodatna obuka za vozače, smanjenje potrošnje goriva, elektronske naprave kao pomoć vozačima, poboljšana saobraćajna signalizacija), ograničenja saobraćaja (npr. zabrana pristupa određenim delovima grada za privatna vozila). Povećana tražnja za prevozom ljudi i robe u gradovima se ne može zadovoljiti samo proširenjem transportne infrastrukture zbog ograničenih prostornih mogućnosti i zbog zaštite okoline. Moguće rešenje za efikasni menadžment urbane mobilnosti je u boljem iskorišćenju inteligentnog transportnog sistema (Intelligent Transport Systems – ITS). Obradom podataka o prometu mogu se obezbediti informacije i podrška svim učesnicima u saobraćaju. Lična mobilnost je ključni faktor nezavisnosti stanovnika u gradovima. Urbani transport treba organizovati na taj način da pristup sredstvima javnog prevoza bude omogućen svima, dakle i deci, starijima i ljudima sa ograničenom sposobnošću kretanja. Potrebno je obezbediti bezbednost na putevima, kao i sigurnost građana u sredstvima javnog prevoza, na stajalištima gradskog prevoza, kao i na ulicama. Planiraju se dodatna obuka učesnika u saobraćaju, kako bi vozili bezbednije i pažljivije, uvođenje propisa o bezbednosnoj opremi, osavremenjivanje puteva i pešačkih i biciklističkih staza, dogradnja uličnog osvetljenja, jačanje policijskih patrola. Neophodno je primeniti nove metode i alate planiranja i menadžmenta prometa, što zahteva obuku zaposlenih u prometu, zatim, neophodno je uvesti kampanje stanovništvu o potrebi promena navika u mobilnosti.

Vermote i Lens (2009) u svom radu polaze od postavke da je održivi transport jedan od uslova za opšti održivi razvoj. Autori istražuju različite ekološke, ekonomske, socijalne i transportne indikatore održivosti urbanog transporta, i navode ciljeve koje treba postići aktivnostima gradskog menadžmenta. Među ciljeve koje treba postići ubrajaju se smanjenje zagađenja vazduha i sniženje nivoa buke (u cilju očuvanja zdravlja gradskog stanovništva); ograničenje korišćenja ukupne gradske teritorije za saobraćaj i parking (što po procenama iznosi oko 50% u EU); povećanje stepena bezbednosti saobraćaja na gradskim ulicama, naročito za pešake i bicikliste; eliminisanje socijalne isključenosti, u smislu da mobilnost treba obezbediti pod jednakim uslovima i članovima domaćinstava koja ne raspolažu

automobilom (u proseku u EU 40% domaćinstava nema automobil), kao i olakšan pristup javnom saobraćaju deci, starijima i osobama sa invaliditetom; odgovarajućom informacionom bazom, praćenjem toka saobraćaja i prilagođenom saobraćajnom signalizacijom minimizirati zagušenja i zastoje u gradskom saobraćaju. Kelemen-Erdos (2012) rešenje nagomilanih problema urbane mobilnosti vidi u jačanju javnog gradskog prevoza putnika, za koje je, pored raspolaganja odgovarajućom infrastrukturom i prevoznim sredstvima, neophodna edukacija stanovništva, radi podizanja svesti o potrebi racionalizacije potrošnje energije i očuvanja okoline. Barua i dr. (2013) predlažu modalnu integraciju različitih metoda transportovanja u gradovima, radi formiranja koordiniranog saobraćajnog sistema javnog prevoza u gradovima (integrisana mreža putnih pravaca i redova vožnji, pristupačan prelazak između saobraćanih sredstava, zajednička naplata karata, integrisani sistem informisanja korisnika), čije su koristi smanjenje zagušenosti i poboljšani urbani transport putnika. Debnath i dr. u osnovu pametnog urbanog transportnog sistema stavljaju pametnu tehnologiju, koja predstavlja samostalni i automatski korektivni sistem, uz minimalni upliv ljudi, a sastoji se od senzora, jedinica za komandu i kontrolu i aktuatora, koji vrše snimanje, obradu podataka, donose odluku, preduzimaju korektivne aktivnosti i ostvaruju komunikaciju. Hosu i dr. (2015) predlažu integrisanu centralizovanu informacionu platformu za stvaranje pametnog javnog gradskog transportnog sistema. Lageland (2015) vidi stvaranje racionalne i održive urbane mobilnosti u postupnom, na kraju i drastičnom smanjenju privatnih automobila u korist javnog transporta i korišćenja bicikala, odnosno pešačenja. Upravo je ovo tema i rada grupe autora Matan i dr. (2015), koji izučavaju uticaj pretežnog načina mobilnosti u gradovima (što se reflektuje na obim fizičkih aktivnosti) i opšteg zdravstvenog stanja građana, tj. različite efekte vožnje bicikla, pešačenja i korišćenja sredstava javnog prevoza s jedne, i korišćenja privatnog prevoza automobilom, s druge strane. U studiji „Urbana mobilnost u doba pametnih gradova“ (Aoun, ur, 2015.) autori za ciljeve pametnog urbanog transporta postavljaju smanjenje potrošnje goriva (sa efektom povećane zaštite okoline), smanjenje zagušenosti u saobraćaju (čime se smanjuju frustracije učesnika) i uvođenje usklađenog, efikasnog i efektivnog sistema funkcionisanja i održavanja saobraćajnog sistema (čiji je efekat povoljan i za operatere u saobraćaju i za putnike, i smanjuje se opterećenje saobraćajne infrastrukture u gusto naseljenim gradskim oblastima).



Slika 8. Promena stepena motorizacije u Gradu Beogradu¹¹

¹¹ Centar za planiranje urbanog razvoja, POUM za Grad Beograd, SL. List grada Beograda 60/19, (2019).

Ciljevi koji treba da budu ostvareni u održivoj urbanoj mobilnosti možemo definisati na sledeći način:

1. Obezbeđenje slobodnog toka saobraćaja, bez zagušenja i zastoja, čime se postiže minimiziranje vremena obavljanja prevoza i troškova transporta ljudi i robe.
2. Udovoljenje svim zahtevima transportovanja ljudi i robe, bez nepotrebnog čekanja.
3. Informisanost svih učesnika u saobraćaju, na osnovu čega korisnici saobraćajnih usluga mogu doneti najracionalnije odluke u vezi sa putnim pravcima, kombinovanjem modaliteta transportovanja i vremenom putovanja.
4. Svim učesnicima u saobraćaju obezbeđen slobodan i neposredan pristup saobraćajnicama i transportnim sredstvima, čime su zadovoljene potrebe svih socijalnih kategorija stanovništva.
5. Obezbeđena javna i lična sigurnost svim učesnicima u saobraćaju.
6. Obezbeđen visok nivo bezbednosti svih učesnika u saobraćaju.
7. Osigurana udobnost i zadovoljstvo korisnicima saobraćajnih usluga.
8. Smanjenje potrošnje goriva, smanjenje količine izduvnih gasova, smanjenje nivoa buke, čime se doprinosi očuvanju okoline i poboljšanju zdravstvenog stanja stanovništva.

Navedeni ciljevi su isprepleteni i međuzavisni. Realizacija nekog cilja je uslovljen ostvarenjem nekog drugog, a istovremeno povlači sa sobom dostizanje sledećeg.

1.3.3. Činioci za realizaciju održive urbane mobilnosti

Za realizaciju održive urbane mobilnosti i postizanje definisanih ciljeva, neophodno je:

1. Kompletiranje visokokvalitetne saobraćajne infrastrukture u gradovima za različite modalitete saobraćaja uz minimalno korišćenje gradskih površina. Saobraćajnoj infrastrukturi treba da pripada odgovarajući elektronski sistem praćenja i kontrole saobraćaja, kao i sredstva saobraćajne signalizacije automatizovana o potrebnom stepenu.
2. Korišćenje takvih transportnih sredstava koji po tehnologiji funkcionisanja i korišćenju goriva i energije udovoljavaju ekološkim zahtevima.
3. Kombinovanje različitih modaliteta transportovanja i davanje prednosti sredstvima javnog prevoza, a u slučaju individualne mobilnosti građana biciklima i pešačenju .
4. Usmeravanje načina realizacije mobilnosti postiže se zatvaranjem putnih pravaca ili delova grada, formiranjem zelenih zona, ili ograničavanjem korišćenja automobila u nekim rejonima, uvođenjem visokih taksi za saobraćaj ili parkiranje.
5. Prikupljanje podataka i formiranje informacione baze o saobraćajnicama, vozilima i kretanju ljudi, koju koriste kako stručnjaci odgovorni za organizovanje transporta, realizatori transportnih usluga, tako i korisnici – građani.
6. Korišćenje informaciono-komunikacionih tehnologija za integrisano organizovanje transportnog sistema grada i za upravljanje prometom.
7. Razvijanje saobraćajne kulture građana i podizanje svesti o potrebi očuvanja okoline, koje se može postići promenom ponašanja, tj. korišćenjem ekološki i ekonomski pogodnog načina transportovanja.

1.3.4. Uloga TEN-T mreže i planiranja održive urbane mobilnosti u razvoju savremenog transportnog sistema

Savremeni transportni sistemi suočavaju se sa brojnim izazovima, uključujući rastuću urbanizaciju, povećanu potrebu za mobilnošću ljudi i robe, kao i imperativ očuvanja životne sredine. U tom kontekstu, Evropska unija razvila je koncept TEN-T mreže (transevropske transportne mreže), kao ključnog instrumenta za povezivanje evropskog prostora kroz efikasan, održiv i multimodalan transport. Paralelno sa tim, razvijen je i koncept Sustainable Urban Mobility Plan-SUMP (Plan održive urbane mobilnosti, POUM), koji ima za cilj unapređenje mobilnosti u urbanim sredinama uz poštovanje principa održivosti.



Slika 9. Sustainable Urban Mobility Planning, photo by Rupprecht consult

TEN-T mreža predstavlja sveobuhvatan infrastrukturni sistem koji obuhvata puteve, železnice, luke, aerodrome i intermodalne terminale. Njena osnovna svrha jeste da omogući nesmetan protok ljudi i robe širom Evrope, uz smanjenje saobraćajnih zagušenja i unapređenje teritorijalne kohezije. Struktura TEN-T mreže podeljena je na osnovnu (core) i sveobuhvatnu (comprehensive) mrežu, pri čemu osnovna mreža obuhvata najvažnije transportne koridore od strateškog značaja za Evropsku uniju. Poseban značaj u okviru ove mreže imaju urbana čvorišta, odnosno gradovi koji predstavljaju ključne tačke povezivanja različitih vidova transporta.

Upravo uloga gradova dolazi do izražaja kroz obavezu izrade planova održive urbane mobilnosti. Ovi planovi predstavljaju strateške dokumente koji integrišu potrebe stanovništva i privrede sa ciljem unapređenja kvaliteta života u urbanim sredinama. POUM pristup podrazumeva obuhvatanje celokupnog funkcionalnog urbanog područja, uključujući i zone dnevnih migracija, kao i koordinaciju između različitih nivoa vlasti i sektorskih politika. Važan element ovog pristupa jeste uključivanje građana i zainteresovanih strana u proces planiranja, čime se obezbeđuje transparentnost i efikasnost sprovođenja mera.

Revidirana TEN-T regulativa dodatno naglašava značaj održive urbane mobilnosti, uvodeći obavezu za urbana čvorišta da usvoje POUM i prate indikatore urbane mobilnosti. Ovi indikatori obuhvaćaju oblasti održivosti, bezbednosti i pristupačnosti, i omogućavaju kontinuirano praćenje performansi transportnih sistema. Na taj način se identifikuju slabosti i prednosti postojećih rešenja, što omogućava pravovremeno donošenje korektivnih mera i unapređenje sistema mobilnosti.

Poseban akcenat stavlja se na razvoj transporta sa nultom emisijom štetnih gasova, povećanje učesća javnog prevoza i aktivnih vidova kretanja poput biciklizma i pešačenja, kao i unapređenje urbane logistike. Ovi ciljevi direktno doprinose smanjenju negativnog uticaja saobraćaja na životnu sredinu i poboljšanju kvaliteta života u gradovima. Istovremeno, unapređenje povezanosti između urbanih i ruralnih područja doprinosi ravnomernijem regionalnom razvoju.

Iako nije članica Evropske unije, Republika Srbija ima značajnu ulogu u okviru proširene TEN-T mreže, pre svega kroz ključne panevropske koridore. Integracija u ovaj sistem omogućava unapređenje nacionalne transportne infrastrukture, povećanje konkurentnosti privrede i jačanje regionalne povezanosti. U tom smislu, primena principa održive urbane mobilnosti predstavlja važan korak ka usklađivanju sa evropskim standardima.

Zaključno, sinergija između TEN-T mreže i planiranja održive urbane mobilnosti predstavlja temelj razvoja modernog, efikasnog i održivog transportnog sistema. Dok TEN-T obezbeđuje infrastrukturni okvir na evropskom nivou, POUM omogućava njegovu efikasnu implementaciju na lokalnom nivou, čime se ostvaruje balans između ekonomskog razvoja, društvenih potreba i zaštite životne sredine.

Projekat OPTI-BIKE 3 u teorijskim osnovama se oslanja na navedena dostignuća i predstavlja segment praktične realizacije održivog odnosa prema prirodi i zdravog nemotorizovanog kretanja ljudi u službi poboljšanja kvaliteta života u urbanom okruženju.

POGLAVLJE II



2. Uloga ciklo turizma u razvoju mikroregije sa aspekta turizma

2.1. Definicije pojmova

2.1.1. Bitni pojmovi

Sportska rekreacija je slobodno odabrana aktivnost fizičke kulture u slobodnom vremenu, prema ličnom izboru i potrebi, koja ima elemente stručne organizacije odmora, koja obogaćuje čoveka fizički i psihički. Ne predstavlja samo aktivnosti zabave i razonode već upražnjavanje redovnih, sistematskih fizičkih aktivnosti.

Rekreacija je širi pojam od sportske rekreacije i predstavlja korišćenje slobodnog vremena na način koji obnavlja dušu i telo. Tu spadaju i aktivnosti koje nisu sportskog karaktera kao što je: putovanje, gledanje televizije, slušanje muzike, ples, čitanje knjige. Za rekreaciju se vezuje i fizički aktivni odmor, zbog sve većeg stepena sedećeg načina života i potrebe kvalitetno provedenog slobodnog vremena. Sama reč potiče iz latinskog jezika i znači okrepćenje, osveženje, razonodu, kreaciju.

Ciklo /biciklistički/ turizam: je oblik aktivnog turizma, zasnovan na korišćenju bicikla kao glavnog prevoznog sredstva za putovanje, istraživanje destinacija i doživljaje okruženja. Kombinuje fizičku aktivnost, ekološku svest i kulturno upoznavanje destinacija, omogućavajući putnicima osećaj slobode, sporiji tempo kretanja i zaustavljanja za odmor, radi uživanja u prirodi, lokalnoj kulturi i upoznavanja stanovništva. Ključne karakteristike cikloturizma:

- bicikl kao prevozno sredstvo: Za razliku od sportskog biciklizma, ovde je bicikl primarno sredstvo za kretanje između turističkih tačaka.
- ekološki održiv: Spada u ekološki prihvatljive oblike turizma.
- doživljaj destinacije: Fokus je na istraživanju skrivenih kutaka, pejzaža i kulturnog nasleđa.
- spoj fizičke aktivnosti i odmora: Pruža avanturu i fizičku aktivnost i poseban doživljaj.

Dakle, to je **aktivnost putovanja koje uključuje bicikl, a kojoj je svrha uživanje i posmatranje pejzaža i urbanih znamenitosti.**

LOHAS turisti: „Lifestyles of Health and Sustainability”, posebna grupa ciklo turista sa izraženim stavovima, potrebama i odnosu prema putovanjima, kao stilu života.

Turistička ruta: je fizička deonica puta, označena i opipljiva trasa.

Turistička tura: je vrsta unapred planiranog i organizovanog kretanja/putovanja, koja uključuje posete brojnim mestima u nizu, predviđenim tačkama, naročito u organizovanoj grupi sa vodičem.

Tematski turizam je putovanje radi odmora, doživljaja i upražnjavanja raznih aktivnosti, vođen svojstvenim, specifičnim interesovanjima pojedinca ili grupe, u koji spada i ciklo turizam.

Itinerer: plan putovanja, opis nekog puta sa detaljnim stanicama, udaljenostima, mestima za zadržavanje, saobraćajnicama, sadržajima.

Destinacija: Reč **destinacija** (engleski: *destination*; od latinske reči: *destinatio*) označava odredište, mesto višednevnog boravka turista

Održivi turizam: koncept putovanja koji uvažava brigu o svim lokalnim resursima, trošenju resursa radi njihove obnove. Ova vrsta turizma se bori protiv devastacije svih resursa, a da pri tome omogući sveobuhvatno turističko iskustvo.

Predeo (Landscape): je pejzaž, krajolik, koji ima svoje osobenosti i izaziva poseban vizuelni doživljaj, atmosferu jedinstvene priče, izuzetno bitan za ciklo turiste.

Turistička valorizacija resursa: Valorizacija je stručno –metodološki postupak koji predstavlja utvrđivanje/procenu vrednosti neke atraktivnosti, objekata, pojava, prostora, prirodnih dobara i pejzaža u turističke svrhe, koje su pored svojih karakteristika interesantni za turiste i daju ekonomske koristi.

2.1.2. Metodologija, alati koji će se koristiti u studiji, hipoteza u studiji, vizija, misija, strateški pravci ciklo turizma u regionu

Cilj studije je da se utvrde one lokalne i prekogranične ciklo ture, na već postojećim biciklističkim stazama i drumskim putevima, uz sveobuhvatnu ponudu usluga i raspoloživost objekata, koji se mogu povezati u turističku ponudu.

Rezultat izrade studije je identifikacija resursa koji se mogu valorizovati u osmišljene tematske rute, uz već postojeće turističke tačke, kako bi se povezao integralni turistički proizvod u regiji u ciklo turizmu. Studija daje zaključke i preporuke u vezi mogućnosti budućeg razvoja ciklo turizma, kako u sferi buduće infrastrukture, tako i u sferi obogaćivanja kvaliteta usluga.

Za izradu studije korišće se raspoloživi sekundarni izvori informacija, normativna metoda: metod posmatranja, upoređivanja, i opservacije sekundarnih podataka, analiza i sinteza, izvođenje zaključaka indukcijom i dedukcijom, kao i rezultati ranijih projekata koji su u vezi sa ciklo turizmom regije.

Vizija razvoja ciklo turizma u prekograničnoj regiji, u lokalnim destinacijama projekta je:

- da privuče ciljnu grupu LOHAS iz šireg regiona,
- da lokalno stanovništvo prekogranične regije, svoje slobodno vreme uobičajeno koristi za obilazak pojedinih ruta,
- da se ciklo turisti iz inostranstva koji dolaze Euro Velo rutama, duže vreme zadrže u obilasku projektne rute
- da se podstakne nastavak izgradnje biciklističkih staza u urbanom delu i na obodima grada, povezujući i šireći mrežu staza.

Misija studije je da se identifikuju ciljne grupe ciklo turista, njihove potrebe i želje, usluge koje su u ovom vidu turizma bitne, identifikacija ciklo ruta u prekograničnim regionu, stvaranje integralnih turističkih proizvoda.

Strateški pravci razvoja ciklo turizma u prekograničnom regionu treba da idu prema:

- popularisanju definisanih ciklo ruta za ciljne grupe
- razvoju savremenog marketinga i plasmanu informacija za ciljne grupe
- razvoju potrebnih usluga u ciklo turizmu, obogaćivanju spektra tih usluga
- uvođenju standarda kvaliteta usluga za ciklo turiste, na bazi Euro Velo preporuka
- postavljanju adekvatne signalizacije na rutama i njihovom održavanju
- izgradnji biciklističkih staza.

Hipoteza: projekat OPTI BIKE 3, koji se zasniva na prekograničnom regionu Tompa-Kelebija Hu-Kelebija SRB-Subotica-Bački vinogradi –Ásothalom ima istorijsku, geografsku, kulturnu i pejzažnu konotaciju. Resursi koji se mogu turistički valorizovati, pored već postojećih, mogu privući veći broj ciklo turista. Zajednička obeležja čine bazu za razvoj sveobuhvatne ponude u ciklo turizmu. Definisane ciklo rute će doprineti jačoj vezi lokalnog stanovništva, kao i privlačenju ino ciklo turista.

2.1.3. O biciklizmu i rekreaciji uopšteno i mogućnostima turističke valorizacije u mikroregionu

Bicikl služi kao prevozno sredstvo, sredstvo za turističko putovanje i ima niz prednosti:

- ekonomski je isplativ, pogodan za sve uzraste, stiže se relativno brzo na bliža i dalja odredišta
- kada su gradske gužve, problemi parkinga izostaju, na 1,6m² može stati 6 bicikala, zauzimaju malo mesta na javnim površinama, potrebni su stalci za bicikle
- vožnja u prirodi ima zdravstvene efekte /pospešuje čovekov kardio sistem, podstiče se bolja razmena materija u organizmu, doprema se više kiseonika u organizam, smanjuje se stres, podstiče se aktivnost imuno ćelija/
- ima pozitivne efekte na zbližavanje i komunikaciju ljudi, povezuje ljude
- održavanje bicikla nije komplikovano.

Postoji nekoliko tipova, modela bicikala za turističko putovanje:

- drumski, model za nekoliko brzina
- gradski, model za prevoz lakših stvari pri kupovini
- cruiser model, nov retro dizajn
- fixi speed, fiksni prenos brzina
- BMX;
- MTB, brdski kros
- električni i sl.

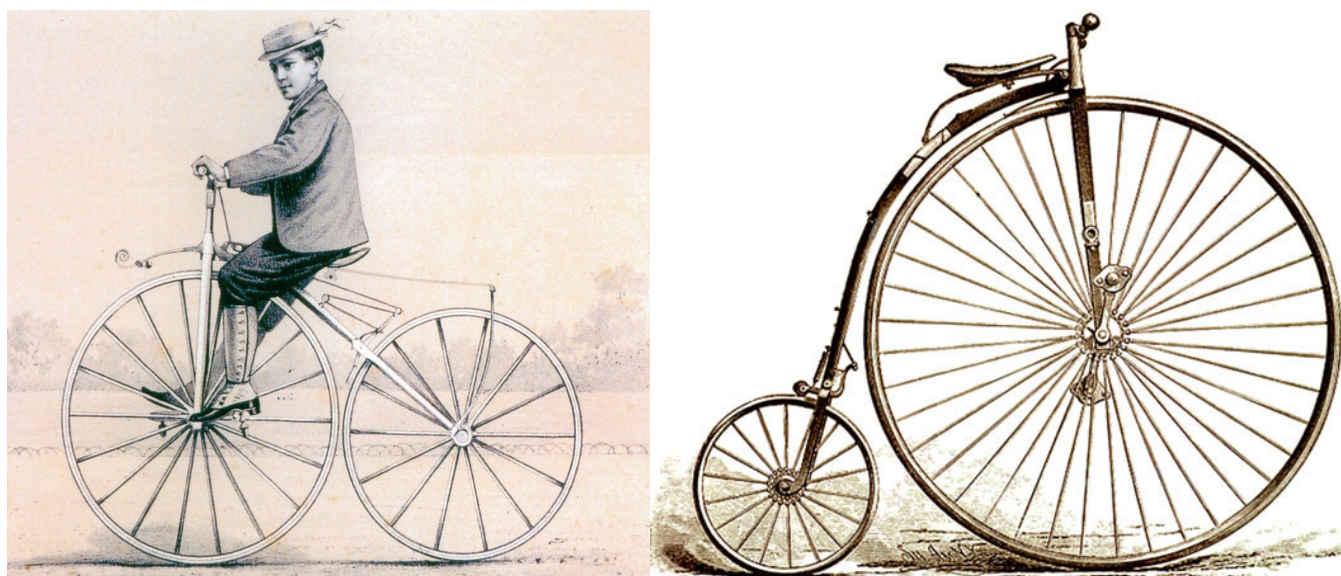
Ciklo turizam je deo aktivne rekreacije, čiji cilj je uživanje, poseta raznim destinacijama, istraživanje zanimljivosti, nesvakidašnjih prostora. U svetu ima preko milijardu bicikala, dvostruko više nego automobila. Biciklizam je olimpijski sport od 1868 godine. Pored uobičajenih mehaničkih bicikala koriste se i električni bicikli. Popularnost ovih bicikala u svetu raste, tako su postavljane stanice za punjenje ovih bicikala, kao i mesta gde su mogla da se iznajme. U Parizu ima više od

20.000 električnih bicikala na stanicama za zamenu, dok je prvi u svetu grad Hangdžou u Kini sa 60.000 bicikala, po tom sistemu. Električni bicikli postaju nezaobilazan deo ciklo turizma.

Turistička valorizacija mikroregionalnog prekograničnog prostora za ciklo turizam, obuhvata ocenju: geografskog položaja, estetskih prirodnih ambijentalnih celina, opremljenosti prostora za zadovoljenje potreba potencijalnih turista, sigurnost i bezbednost lokalnih odabranih ruta i objekata. Ciklo turizam ima potencijal spajanja s drugim vidovima turizma, turističkim proizvodima, koji već postoje i razvijeni su u mikroregionu, kao što je gastro i vinska ruta, eko ruta.

2.2. Tradicija, istorijske zanimljivosti o biciklizmu u mikroregiji

U mikroregionu bicikl je odmah postao popularan, već kada je velosiped stigao na ulice grada Subotice. Velosiped je arhaični oblik bicikla, a reč potiče od latinskih reči *velox* (brz) i *pes* (noga), što u prevodu znači "brzo stopalo". Tadašnji modeli su zahtevali veliku veštinu vožnje. Konstrukcija velosipeda se postepeno menjala, da bi danas postojao veliki broj modela, za razne uzraste i podloge, od trkaćih, brdskih, velodromskih, viatlon, ciklokros i sl. do stilskih bicikala za gradsku vožnju.



Slika 10. Velosipedi

Veliki zaljubljenik u antički duh olimpijski igara, gosp. Lajoš Vermeš, sportista, inovator, takmičar i pedagog, 1880. godine organizovao je sportska nadmetanja na Paliću, po imenu „Palička olimpijada“. Pored raznih sportskih disciplina organizovao je takmičenje u biciklizmu. Vermeš je 1884. godine iz sopstvenih sredstava izgradio takmičarsku elipsoidnu stazu duga 225 m, a zatim 1891. godine kružnu asfaltiranu biciklističko-atletsku stazu. Deo te staze još uvek postoji na Paliću, u Vermešovom parku. U to vreme takvu stazu imali su samo London i Lajpcig. Nabavivši velosiped, inovirao ga je i projektovao dvosed sa zglobovima. Pored ove inovacije, upotrebio je bicikl sa dinamom da bi dobio struju za održavanje sastanaka pod svetlom. Organizovao je prve biciklističke rute od Palića do Novog Sada, Bosanskog Šamca i Rijeke. Iskoristivši zaleđeno plaćko jezero, smislio je takmičenje klizanja sa biciklima na ledu, a tokom leta takmičenje biciklima na pesku. Često je pobeđivao na takmičenju.

Novinar Ištvan Valihora je prikupio fotografije, tekstove i materijale, za brošuru na dva jezika „Paličke predolimpijske igre“ (2008. god.), u kojoj je između ostalog opisao i biciklizam i odao počast ideji gosp. Vermeša.

Uz navedenu brošuru, roman pesnikinje Marije Šimoković “Velosiped gospodina Vermeša” ovekovečio je uzbudljivu priču o Lajošu Vermešu, intelektualcu autentične osećajnosti, osnivaču i promoteru prvih obnovljenih olimpijskih igara, soprtisti, neimar, koji je prigrlio vožnju velosipedom.



Slika 11. Lajoš Vermeš

U istoriji subotičkog mikroregiona imamo još jednog izuzetnog pronalazača i konstruktora gosp. Ivana Sarića, čiji se spomenik nalazi u gradu nedaleko od Gradske biblioteke. Ivan Sarić je poznat kao konstruktor aviona, ali se aktivno, takmičarski bavio biciklizmom. Na međunarodnoj trci u Pečuju 1886 god. osvojio je drugo mesto, prvo mesto je osvojio 1897. i 1898. na 10 km na prvenstvu Ugarske, prvo mesto je osvojio na 25 km 1899. u Beču. 1900. godine ponovo je osvojio prvo mesto na 100 km u Budimpešti i pet drugih mesta u drugim disciplinama. Bio je prvi u Novom Sadu na 100 km i u Beogradu na 25 km i na jednom kilometru. U to vreme bio je šampion u 3 zemlje.



Slika 12. Ivan Sarić

Na ostavštini ovih velikana, dugi niz godina postoji i radi biciklistički klub „Spartak“ iz Subotice, koji učestvuje na brojnim domaćim i međunarodnim takmičenjima u drumskoj takmičarskoj vožnji, u kojima se postižu odlični rezultati, naročito u kategorijama poletarci, kadeti i juniori. Iz ovih kategorija stasavaju vrsni takmičarski biciklisti u muškoj i ženskoj konkurenciji.

Subotica je grad bicikala kod svih uzrasta. U urbanom delu i na njenim obodima, leti ali i zimi, ljudi ga koriste za različite svrhe:

- odlazak i dolazak na posao
- prevoz prilikom kupovine
- odlazak na izlete
- za posetu rođacima
- za obilazak i rekreaciju u užem i širem okruženju
- za rekreaciju i održavanje sportske forme.

Vožnja biciklom je stil života. To potvrđuje i daleka 1888. godina, kada je osnovana fabrika bicikala, kao deoničarsko društvo „*Fabrika bicikala Partizan DP za proizvodnju bicikla, delova za bicikle i dr. metalnih pr. trgov. na veliko i malo.*“ Radila je do 2006 godine. Pored bicikala proizvodila je mopede po licenci, od kojih je poznat Solex i Pony expres. Najpoznatiji bicikli su bili Poni, gradski brzinci / sa pet i deset brzina/, klasični, BMX-obeležje generacije iz osamdesetih godina XX veka. Fabrika je izvozila svoje bicikle koji su bili vrlo kvalitetni i trajali su generacijama. Mnogi žitelji grada i danas imaju njihove modele, koji postaju “vintage” i vrlo su cenjeni, naročito zbog trenda oživljavanja prošlih vremena, u kojima su se proizvodili kvalitetni proizvodi.



Slika14. - Izvor: Logotip Fabrike Bicikala Partizan, Subotica
<http://www.gradsubotica.co.rs/suboticki-motocikl-partizan-m-50/>

Mnoga udruženja danas, u sklopu svojih aktivnosti, organizuju biciklističke izlete, ture po okolini, uz pešačenje, kao što to radi i Planinarski klub "Spartak". Postoje sve predispozicije, da prekogranične ciklo rute postanu održive, sastavni deo aktivnosti građana u mikroregionu, kao vrsta manifestacije, u budućnosti.

Jedna od takvih tradicionalnih manifestacija je obilazak oko jezera Palić za Prvi maj, rekreativna manifestacija koja živi više od 40 godina, zvana „Biciklom u prirodu – Trim“, ranije „Trimbi“. Trasa vodi od Subotice, kroz livade, atarskim putem, pored jezera Palić, dakle kroz park prirode do cilja u turističkom delu jezera Palić. Na trasi su obeleženi kontrolni punktovi i svaki učesnik dobija znak da je prošao punkt, kako bi broj na kartici učestvovao u izvlačenju nagrada. Nagrade su naravno, bicikle.

2.2.1. Prirodni i tradicionalni resursi i ciklo dimenzija

Ciklo turizam ima koristan uticaj na mikroregion:

- ciklo turizam može da privuče nove posetioce koji ostaju duže u destinaciji
- ciklo turizam podržava lokalnu privredu, trgovinu, preduzetništvo u ruralnim predelima
- ima minimalni negativni uticaj na životnu sredinu, podržava održivost
- koriste se postojeći objekti i oni koji se ne korite dovoljno
- pored izgrađenih biciklističkih staza, koriste se asfaltirani drumovi ali i putevi kao što su atarski, šumski, livadski, tihe staze u prirodi, nasipi, nekorišćene železničke pruge,
- podstiče lokalno stanovništvo da češće vozi bicikl i koristi zaboravljene staze.

Odmor ciklo turista se deli na:

- zadržavanja u destinaciji u rasponu od jedne do više noći
- ostanak na destinaciji više noći kao svrha odmora, obilazak destinacije i boravak u različitim mestima
- aktivnost nekog šireg turističkog aranžmana, kao dodatna kategorija
- dnevne ture vožnje biciklom, sopstvenim ili iznajmljenim,
- ture koje idu od smeštaja u jednom mestu do nekog drugog mesta, u prirodi ili u urbanoj celini
- izlete i vožnju za vreme vikenda, za vreme praznika, u toku dana. To su vožnje koje su duže od 3 sata, odvijaju se u slobodno vreme, kao rekreacija. Jednodnevni izleti su izuzetno česti za vreme praznika.

Da bi se omogućio širok dijapazon navedenih mogućnosti ciklo turisti, potrebno je valorizovati pogodne prirodne i stvorene, tradicionalne resurse u turističke svrhe.

Mikrodestinacija ima izuzetne prirodne resurse, 4 zaštićena prirodna dobra, sa raznovrsnim pejzažima, čiji upravljač je JP "Palić-Ludaš". Ova prirodna dobra sa različitim stepenima zaštite, moraju voditi računa o optimumu posetilaca, da bi se održali prirodni procesi i sprečile devastacije.

Prema stepenu zaštite, prirodni resursi zanimljivi za ciklo turiste su:

1. Ludaško jezero-Ramsar konvencija močvarnih područja, prvi stepen zaštite, specijalni rezervat prirode, kraj jezera se nalazi Vizitorski centar, Roka tanja-salaš iz XIX veka, deo naselja Ludaški šor, odmorište za bicikliste sa osmatračnicom za ptice, salaš Zvonko Bogdan. Jezero ima izuzetan biodiverzitet, koridor za ptice, stanište velikog broja ugroženih vrsta, može se obići iz dva pravca, iz pravca naselja Palić preko sela Šupljak, Ludaški šor i iz pravca naselja Bački vinogradi preko sela Hajdukovo. Obala jezera se može obići atarskim i zemljanim putevima koji imaju i edukativnu stazu.
2. Jezero Palić, Park prirode Palić, zaštićeno prirodno dobro, sa delovima prvog i trećeg stepena zaštite, može se dostići biciklističkom stazom iz Subotice, obići delomično izgrađenom stazom oko jezera, delomično kružnim putem oko jezera. Na severu jezera je turistički deo sa tradicijom turizma preko 180 godina i objektima u stilu secesije. Postoje dva parka, engleski park i barokni Veliki park u središnjem delu. U trećem sektoru nalaze se ptičija ostrva, migracioni punkt ptica, veliki broj zaštićenih vrsta, registrovano je 207 vrsta ptica.
3. Uz samu granicu, na severnim obodima grada, od sela Kelebija /SRB/, prema Tompi i Kelebiji /HU/ prostire se stepsko-peščano-šumoviti predeo Šubotičke peščare, zaštićeno prirodno dobro. Deo za istraživanje je prvi stepen zaštite, drugi i treći stepen zaštite je za posetioce, specifičnog mozaika biodiverziteta, izuzetno bitnog za prekogranične mikroregione projekta. Između sela Tompa i Kelebija, do grada Subotica postoji biciklistička staza a unutar Peščare su atarski, zemljani putevi koji su pogodni za šetnju, prolaz terenskim biciklima. U Peščari postoje salaši i očuvana povrtarsko-voćarsko-vinogradarska proizvodnja.
4. Područje Selevenjskih pustara, nalazi se na istočnom obodu Subotičko-horgoške peščare, specijalni rezervat prirode, tipično panonska travnata pustara, sa ornitofaunom i zaštićenim vrstama, stanište najugroženijih vrsta Evrope, postoji biciklistička staza od Bačkih vinograda do Hajdukova.

5. Pored ovih zaštićenih prirodnih dobara, kraj jezera Palić, nalazi se malo jezero pod nazivom Kravovo jezero /zbog specifičnih crvenih algi koje leti boje vodu, a neki ga zovu Omladinsko jezero, čiji je južni deo i istočni deo pod zaštitom, zbog posebnog biodiverziteta zaštićenih vrsta. Pored ovog jezera može se proći idući prema Šupljaku-Ludašu.

Od stvorenih, tradicionalnih resursa, pre svega treba uključiti već valorizovane objekte secesije u gradskom jezgru, na Paliću, objekte drugih arhitektonskih stilova, objekte seoske gradnje /npr. seoski objekti na potezu Ludaški šor/, panonskog tipa u svim selima na potezu Kelebija-Tompa-Kelebija, koja uz pejzaže bašti, livada i šumovitih oaza, čine za ciklo turistu poseban doživljaj mira, tišine, seoske pastorale. Vrlo sličan ambijent je i u selima Hajdukovo, Bački vinogradi, Nosa, potez do Horgoša.

2.2.2. Snimak postojećeg stanja, veza sa EuroVelo rutama i postojećim lokalnim turama iz drugog projekta

Mikroregija ima odličnu povezanost sa Euro Velo rutama, ali postoje oblasti koje treba unaprediti i sinhronizovati za ciklo turizam:

- mreža biciklističkih staza se mora stalno održavati, dopunjavati, povezivati sa novim stazama u urbanom i ruralnom delu;
- dodatni biciklistički mobilijar /parking mesta, odmorišta, info table/ nisu razvijena za sve lokacije;
- servisi, usluge, popravki bicikala, su svedeni na mali broj ponuđača; skladištenje, iznajmljivanje je tek u povelju;
- finansiranje biciklističke infrastrukture ide projektno, potrebni su i drugi izvori kao stalan zadatak;
- ponuđači ugostiteljskih i turističkih usluga nemaju „bike friendly“ pristup ciklo turizmu
- prevoznici lokalnog drumskog javnog prevoza ne pokazuju dovoljan interes da prilagode svoje usluge specifičnim potrebama biciklista;
- nema statističkih podataka, ni primarnog istraživanja na nivou mikroregija o biciklističkim turistima, koji bi omogućili odlučivanje na bazi činjenica i izradu strategije razvoja ciklo turizma;
- klubovi i udruženja najčešće iniciraju informacije i povezivanja sa ino potencijalnim posetiocima;
- receptivne turističke agencije nemaju stalne ciklo aranžmane u ponudi.

U pogledu mogućnosti prenosa bicikala voznim javnim prevoznim sredstvima, omogućeno je bezbedno prevoženje bicikala vozom, na relaciji Subotica-Segedin, Subotica-Novi Sad-Beograd, a uskoro se očekuje i prevoz bicikala vozom Subotica-Budimpešta. Radi se o novim, brzim prugama, sa nekoliko polazaka u toku dana, u oba smera.

Za razvoj ciklo turizma mikroregiona bitna je biciklistička mreža Euro Velo ruta. Euro Velo rute, koje idu kroz Evropu su dizajnirane tako da zadovoljavaju specifične potrebe ciklo turista. Mnoge ciklo staze su na pojedinim rutama izgrađene, neke se grade. Kroz Vojvodinu prolaze rute 6, 13 i 11. Ove tri rute se susreću na području Beograda. Ruta 13 i 11 se sreću kod Horgoša, a ruta 6 i 13 kod Sombora u Gornjem Podunavlju. Ruta 6 nastavlja Dunavom do Beograda gde se ponovo susreću sve tri rute, posle Beograda, nastavljajući dalje svoje putanje. Za projektni mikroregion je bitna ruta 11 i 13.

EuroVelo 11 (Istočnoevropska ruta) – povezuje krajnji sever Norveške sa Atinom, prolazeći kroz 11 evropskih država. Cela ruta je dugačka 6,550 km.

EuroVelo 13 (Ruta čelične zavese – Iron Curtain Trail) – prati granicu dva bloka iz perioda „hladnog rata“. Dugačka je čak 9,950 km i povezuje 20 zemalja, imajući u vidu činjenicu, da prateći granicu država, često prelazi iz jedne u drugu zemlju.

EuroVelo 11 u Srbiju ulazi prateći tok reke Tise i prolazi kroz Novi Bečej, Zrenjanin i Pančevo da bi kod Smedereva prešla Dunav nastavljajući dalje ka jugu Srbije. Prateći Veliku Moravu prolazi Jagodinu i ide dalje do Niša i zatim preko Leskovca i Vranja do granice sa Severnom Makedonijom.

EuroVelo 13 u Srbiju ulazi na tromedi Srbije, Mađarske i Hrvatske i dalje prati državnu granicu sa Mađarskom i Rumunijom prelazeći iz jedne u drugu državu i prolazeći kroz Kikindu i Vršac. Pred ulazak u Đerdapsku klisuru se račva na „srpsku“ i „rumunsku“ trasu a zatim ponovo spaja kod Negotina gde nastavlja istočnom Srbijom kroz Zaječar, Knjaževac i Piroć da bi blizu Dimitrovgada prešla u Bugarsku.

Trase ruta EuroVelo 11 i EuroVelo 13 koje ulaze u Srbiju, preklapaju se u maloj deonici, od tačke ponovnog ulaska u Srbiju, do Novog Kneževca u Banatu. Ruta EuroVelo 13 u Srbiju u dužem toku, ulazi u neposrednoj blizini Subotice, u regionu predela izuzetnih odlika „Subotička peščara“. Trasa prolazi blizu parka prirode „Palić“, specijalnog rezervata prirode „Ludaško jezero“ te specijalnog rezervata prirode „Selevenjske pustare“ gde napušta Srbiju i prelazi u Mađarsku, uz mogući detour koji bi uključio park prirode „Kamaraš“ kod Horgoša. Trasa po ponovnom ulasku u Srbiju vodi blizu specijalnog rezervata prirode „Pašnjaci velike droplje“ kod Novog Kneževca.



Slika 15. Mapa biciklističkih staza – Izvor: www.eurovelo.com

Oko Euro Velo ruta 11, 13 su formirane lokalne ture, postoje izgrađene biciklističke staze, može se proći asfaltiranim drumova, ali postoje i peščani, zemljani putevi za terenske bicikle.

U okviru projekta Eco Velo Tour, Dunavskog granta, osmišljene su tri rute: ruta peska, ruta vode i Banatska avantura, kao rute koje se pre svega oslanjaju na zaštićena prirodna dobra i naglasak stavljaju na ljubitelje prirode, posmatranje ptica i biodiverziteta, foto safari. Posebne ekološke zanimljivosti i rariteti su u prvom planu. U okviru ovog projekta je na južnom delu Ludaškog jezera izgrađeno odmorište za bicikliste sa osmatračnicom za ptice, od prirodnih materijala, sa pratećim komforom i sadržajima.

Zbog dužine ovih ruta, ciklo turisti mogu koristiti javna prevozna sredstva, ako žele da odu u druge, dalje destinacije. Pre svega savremeni vozovi na lokalnu, već imaju mogućnost unošenja i lagerovanja bicikala u okviru prevoza putnika, tako da je došlo do napretka u ovom segmentu. Kod autobusnog prevoza, sve zavisi od prevoznika i mogućnosti da se bicikli ostave u skladište za prtljag. Zbog ovih nedostataka, ciklo turisti koji idu na duge destinacije Euro Velo ruta, nekada svoje bicikle nose na kamperima i koriste ih za obilazak lokalnih mesta, a nekada traže iznajmljivanje bicikala na lokalnu radi obilaska destinacije.

2.2.3. Ciljne grupe ciklo turizma, opis ciljne grupe, posebne potrebe ciklo turista, stejkholderi, razvoj i osobine ciklo tržišta

Ciljne grupe ciklo turizma mogu se podeliti prema terenu vožnje koje preferiraju, prema kom su prilagođeni modeli bicikala:

- cross-country bicikliste; koriste brdske bicikle, za neravne terene;
- drumske; koriste vintage bicikle i bicikle za asfaltirane staze;
- turing; koriste trekking modele;
- brdski spust; koriste specijalne bicikle.

Prosečni ciklo turista ima svoje specifične potrebe, očekivanja i identitet takvih turista ima obeležja:

- dolaze iz gornje srednje klase, obrazovani su i osvešteni, pretežno iz EU i Nordijskih zemalja, gde je ciklo turizam u zamahu, razvijen, postoji već kultura ciklo turizma; oni se rado uključuju u druge vidove turizma na ruti-eko turizam, gastro-eno turizam, manifestacioni turizam
- muškarci srednjih godina idu najčešće na nameske ture, preferiraju cirkularne rute, zbog specifičnih interesa;
- ako je cilj poseta u široj regiji, sa pauzama u toku vožnje, smanjuje se razlika u broju muških i ženskih ciklo turista;
- na kraće rute idu ciklo turisti srednjih godina, porodično, često je to grupa prijatelja koja isto imaju decu;
- na duže rute idu mlađi odrasli muškarci individualno, u grupi ili klubu;
- troše dnevno više od prosečnog turista, na dobru hranu i sitnice koje mogu poneti sa sobom;
- rado razgledaju prodavnice sa biciklističkom opremom na ruti;
- otvoreni su za lokalnu kulturu a naročito ih oduševljava pejzaž.

Za prekogranične rute veoma su bitni lokalni stanovnici uz granicu: mladi ljudi; porodice sa decom; starija generacija koja je u dobroj formi i stalno vozi bicikl; srednja generacija koja rekreativno vozi bicikl na duže rute, kao izazov; biciklisti iz šire regije koji žele da upoznaju nešto novo.

Važan zadatak je, da se na prekogranične rute, privuku ino turisti, tzv. **LOHAS** / Lifestyles of Health and Sustainability/ sledećih karakteristika:

- vrlo su obrazovani, ekološki osvešteni i biraju male hotele i odmarališta koja nude zdravu ishranu i pogodnosti / spa, bazen/,
- izuzetno im je važna sigurnost bicikla i opreme koju mogu držati u zatvorenom prostoru,
- biraju biciklističke staze i opcije koje imaju minimalan negativan uticaj na okolinu,
- rado posećuju lokalne znamenitosti, kako prirodne tako i stvorene,
- otvoreni su prema lokalnoj kulturi i žele kontakt sa stanovništvom,
- istražuju i rezervišu preko interneta,
- ne idu na destinacije masovnog turizma, već na malo poznate, neistražene
- traže kvalitet usluge na destinaciji i mogućnost da se relativno brzo dođe do servisa, lekara, policije...
- iskusni turisti, materijalno dobrostojeći, imaju osećaj za kvalitet usluge „vrednost za novac“
- troše u proseku više od prosečnog turista; kupuju sve na destinaciji jer sa sobom nose samo minimum potrebnih stvari.

Ponuđači usluga na ciklo rutama-stejkholderi /treće zainteresovane strane / imaju zadatak da stvore „bike friendly“ ambijent u svakom pogledu i usluge koje odgovaraju ciklo turistima. Počev od signalizacije o objektu; do stalaka za bicikle; mogućnosti sitnih popravki; obaveštenja o bitnim informacijama; hrane i pića koji odgovaraju ciklo turistima; do smeštaja koji je komforan, udoban i jednostavan, ali ne i luksuzan; do mogućnosti pranja i sušenja opreme i bicikala; stavljanja bicikala u siguran prostor.

Ciklo turisti su i oni turisti koji odlaze na izabranu destinaciju i tu iznajmljuju bicikl da bi obišli okolna mesta. Zato je potrebno da smeštajni kapaciteti koji su „bike friendly“ imaju mogućnost da iznajme bicikl ili da turistu upute na stanicu za iznajmljivanje bicikala.

Tržište ciklo turizma se razvilo krajem XIX veka u zapadnoj Evropi. Prva duga ruta je bila Pariz-Brest-Pariz, za koju je osmišljen i danas poznati desert, koji se rado jede, stare poslastičarnice u Parizu. Smatra se da u Evropi ima više od 60 miliona aktivnih ciklo-turista i to predstavlja jednu granu turizma koja najbrže raste i koja će se u budućnosti sve više razvijati. U Evropi je ciklo tržište vredno 44 milijarde eura godišnje, više od kruzing industrije. Prema ovim podacima, prekogranične rute između mikroregiona, još više dobijaju na značaju i mogu da se uključe u ciklo tržište svojom ponudom.

2.2.4. Šta ciklo turisti mogu da vide, dožive u mikroregiji

Ceo projektni mikroregion ima izuzetne odlike predela, počev od stepsko-šumskog pejzaža, peščara, do zaštićenih prirodnih dobara, čiji deo se proteže sa obe strane srpsko-mađarske granice. Veliki broj zaštićenih vrsta flore i faune su posebne zanimljivosti, recimo kao što je palički galeb, barske kornjače, veliki broj ptica, fauna stepskih leptirova. U segmentu flore to su: žbunovi, orhideje, liša-

jevi, karakteristične trave, livadsko cveće, perunike, hidrofilne i endemske vrste. Najlepše livade se nalaze u Selevenjskoj, Jasenovačkoj i Daščarskoj šumi i na okolnim pešćanim dinama. Prolazeći kroz ove pešćano-travnate-šumske pejzaže, ciklo turista će doživeti obilje boja, naročito u jesen, tišinu i mir, posebne mirisne note prilikom cvetanja drveća bagrema, topole, hrasta lužnjaka i žbunaste vegetacije. Poseban miris humusa u šumskim predelima, oseća se i na biciklističkoj stazi kada se prolazi uz prirodna dobra. Ciklo turista može da zastane, fotografiše, uživa u trenutku kao da je vreme stalo. Većina ciklo turista su zaljubljenici u prirodu, rado se odmaraju izležavajući se na travi, toplom pesku, u hladu drveća ili uz vodu. Preporučuje se da se stave info table sa opisom i slikama pojedinih primeraka flore i faune, čiji primerci su obeležja pejzaža kraj koga se prolazi.

Ciklo turista će uživati u vinogradarsko-voćarskom pejzažu, rado će posetiti neki specifični salaš ili baštu sa plastenicima za gajenje cveća.

Vodeni resursi, kraj kojih se prolazi daju ciklo turisti osećaj svežine. Pored svojih prirodnih rariteta, delovi mikroregiona imaju legende i anegdote koje će pojačati doživljaj ciklo turiste. Ludaško jezero ima mistične legende pojavljivanja natprirodnih pojava kada magla obavije jezero, ili legende o skrovištu bečara Roža Šandora, ili sakrivanju stanovništa u močvarnoj trski od najeze Turaka.

Arhitektonske urbane i seoske celine, imaju kako izuzetnu materijalnu zaostavštinu, tako i vrednu nematerijalnu zaostavštinu. Istorijski podaci, priče, anegdote i zanimljivosti o ljudima, dešavanjima, su dodatni segment koji će privući ciklo turiste. Lokalno stanovništvo sa obe strane granice ima rođake, prijatelje, porodicu i korene sa ovih prostora mikroregiona i posebno su zainteresovani za zajedničku prošlost. Ako se ciklo rute garniraju ovakvim sadržajima, doživljaj će dobiti višu dimenziju.

Arhitektonske celine koje ciklo turista može obići na rutama:

- stil secesije u gradskom jezgri i na Paliću, palićke vile
- stil klasicizma, neorenesansi stil, art deco, internacionalni modernizam u gradu i na Paliću
- arhaične kuće seoske arhitekture na Ludaškom šoru
- panonske kuće u širem delu grada, u selima na rutama.

Zaključak: mikroregion ima izuzetne odlike predela i pejzaža, arhitektonske celine neprolazne vrednosti, vodne reurse koji će dopuniti doživljaje ciklo turista na rutama. To su sve turističke lepote koje će kod ciklo turista izazvati: zadivljenost, osećaj lepote, mira, usporenog životnog tempa, neočekivanog doživljaja, ili poznatih sećanja, novih saznanja i korisno utrošeno vreme. Zadovoljstva.

Ciklo turisti, nakon istraživanja, nekada sami dizajniraju svoje rute prema svojim željama i očekivanjima i to po principu:

- vožnja od mesta A do mesta B, linijski, sa nekim sadržajem u mestu B;
- kružna vožnja, gde se polazak i cilj završavaju u istom mestu;
- ruralne rute gde se prelazi ne više od 50 km dnevno, duž reka, ravnim putevima;
- urbane kratke rute na različitim mestima;
- rute u zaštićenim prirodnim dobrima;
- pejzažne rute na obodima grada ili između naseljenih mesta.

Preporučene lokalne rute u projektu će koristiti ove principe pri dizajniranju pojedinih pravaca i njihovih alternativa.

2.2.5. Formiranje novih lokalnih ruta, mape

Mikroregion poseduje mrežu biciklističkih staza i nekoliko tura koje su usmerene na predele i pejzaže, ekologiju. U okviru projekta dizajniraju se rute koje će objediniti već postojeće ture, sažeti turističke proizvode i uspostaviti četiri nove osnovne rute sa nekoliko alternativa, koristeći prvenstveno izgrađene biciklističke staze i asfaltirane puteve.

Lokalne rute se fokusiraju:

- na već izgrađene biciklističke staze i onu koja će biti izgrađena u okviru projekta OPTI BIKE 3
- na asfaltirane puteve za drumska vozila
- na mogućnost da se osmišljene osnovne rute povezuju, da se preklapaju i tako stvaraju modalitete, trase i alternative tura, kao što je gastronomsko-vinska koja se nalazi već u trasama, kao postojeća vinska tura
- da se prikaže slojevitost turističkog doživljaja koja privlači ciklo turiste
- da se dozvoli mogućnost ciklo turisti da sam dizajnira svoju trasu, tako što će moći prelaziti sa jedne u drugu preporučenu osnovnu rutu, jer će imati dodatni osećaj samostalnog istraživanja i avanture
- da se nove rute bez problema uključe u već osmišljene postojeće
- da se predvidi mogućnost proširenja i stvaranja novih ruta u sledećim periodima i projektima.

Osnovne rute:

2.2.5.1. RUTA: ARHITEKTONSKO- ISTORIJSKA RUTA-GRADSKO JEZGRO, PALIĆ

Ruta arhitektonsko-istorijskog nasleđa počinje od Gradske kuće, kao centralne tačke i ide u gradski obilazak objekata pre svega secesije.

Trasa 1- arhitektonski stilovi gradskog jezgra

Gradska kuća je remek delo mađarske secesije, sa ornamentikom šara stilizovanih cvetova, cvetnog nakita od keramike i kovanog gvožđa, sa Žolnai keramikom. To je centralna tačka i simbol Subotice. Izgrađena 1908-1912, arhitekta Macel Komor i Deže Jakab. Toranj Gradske kuće-vidikovac je visok 45m i pruža izuzetan pogled na okolinu. Unutrašnjost Gradske kuće je inspirisana narodnim mađarskim motivima, u Velikoj većnici se nalaze izuzetni vitraži, vitražiste Mikše Rota i slikara Šandora Nađa. Unutrašnjost Gradske kuća je poseban doživljaj, naročito iz svečanog ulaza. Zgrada ima četiri unutrašnja dvorišta i četiri ulaza.

Nakon razgledanja Gradske kuće, ciklo turisti mogu proći pored objekata na ulici Korzo, zatim pored Rajhlove Palate i vila ispred železničke stanice u ulici Park Ferenca Rajhla, dalje ulicom Đure Đaković, da bi prošli ulicom Korvinovom, pogledali malu ulicu starih zanata i produžili put pored Otvorenog Univerziteta. Zatim put ide ka Sinagogi, Muzeju, ulicom Dimitrija Tucovića, obišli bi zgradu Gimnazije, spomenik Kostalanji Deže-u i kuću Čat Geze. Pored spomenika na Trgu žrtava fašizma, crkve Sv. Terezije Akvilske, produžili bi ulicom Matka Vukovića, sa palatama, do Štrosmajerove ulice i Muzičke škole, u stilu klasicizma, nakon čega bi prošavši kroz park do biblioteke, i nastavili put ka Paliću biciklističkom stazom.

U ulici **Korzo** postoje objekti vredni posmatranja.

Korzo 1. palata Vojnić Mate ml., gradskog državnog tužioca, u neogotskom stilu, najamna palata sa atriumom u sredini, koja je u to vreme imala dva lifta, izgrađena 1893 god., arhitekta Jedlička Janoš. Na pročelju trouglaste terase nalazi se grb porodice Vojnić. Zgrada je proglašena zaštićenim spomenikom kulture.

Korzo 2. **Narodno pozorište**, sa 6 velikih korintskih stubova na pročelju. Zgrade je građena u periodu od 1845-1853, arhitekta János Skultély, deo prema korzou je bio hotel, da bi arhitekta Ferenc Raichle, 1904-1907 izvršio adaptaciju i tada je stavljen natpis Gradsko pozorište. Pozorište je dominiralo okolinom, u to vreme blatnjavim i neosvetljenim ulicama. Bio je to znak da je kultura značajna za razvoj. Pozorišna sala je 1915. izgorela, da bi bila obnovljena 1926 godine. Nova rekonstrukcija i planovi pokrenuti su 2006 god. a zgrada se smatra važnim spomenikom kulture od 1991 god.

Korzo 3. Hotel „Zlatno jagnje“, sada **Dom vojske**, izgrađen 1854, arhitekta nepoznat, u duhu minhenske secesije. 1886 godine rekonstruisan je ugostiteljski deo po planovima Geze Koczke, da bi poznati subotički arhitekta Titus Mačković izvršio ponovnu rekonstrukciju, po kojoj je zgrada i danas poznata. Tri secesijske arkade krase prednji deo fasade zgrade. Objekat je proglašen važnim spomenikom kulture 1986 godine.

Korzo 4. je zgrada izgrađena kao palata Subotičke trgovinske banke, po idejama Marcela Komora i Dežea Jakaba, arhitekata koji su ostavili veliki pečat u gradu. Zgrada je jedinstveni spomenik secesije, posebno dostignuće u lepoti. Na pročelju se nalaze motivi secesije (ženski lik), i motivi mađarskog veza (lale, srca). Unutar palate se nalazi malo dvorište. U suterenu su bile prodavnice i banka, a sprat je izgrađen za stanovanje. 1986 god. zgrada je proglašena važnim spomenikom kulture.

Korzo 5. najamna palata Poljaković Alajoš-a, profesora u gimnaziji, u neorenesansnom stilu, arhitekta Mihály Toth. 1894 god. zgradu je kupio Šandor Vojnić koji zgradu obnovio, a od 1911. zgrada je postala vlasništvo Privredne banke Južne Nizije, koja je ponovo obnovljena po nacrtima Marcela Komora i Dežea Jakaba i time dobila današnji izgled. Na pročelju se mešaju ornamentike renesanse, klasicizma i bečke secesije. U toku bombardovanja 1944 god. zgrada je oštećena, da bi 1976 god. bila rekonstruisana po nacrtima arhitekta Gorana Martinovića. Od 1986 god. se smatra spomenikom kulture.

Korzo 6., najamna palata pravnika Janoša Dimitrijevića, izgrađena je u neorenesansnom stilu oko 1881. god. Na pročelju se može videti filigranska ornamentika, koja razbija stroge linije fasade. Ta vrsta ornamentike karakteristična je za arhitektu Titusa Mačkovića, koji je imao hrabrosti da prevlada kruta pravila građevinarstva. Od 1986 god. zgrada se smatra spomenikom kulture.

Korzo 7., najamna palata kompanije Subotičko građevinarstvo, koja je izgrađena 1912, sa unutrašnjim dvorištem, kao dva identična objekta za stambeno-poslovne potrebe. U žargonu se spominju kao „blizanci“. Celo rešenje se smatralo inovativnim, jer je to prva zgrada u stilu internacionalnog modernizma, sa jasnim, jednostavnim linijama. Stil internacionalnog modernizma je zaživeo tek sredinom XX veka. Velike prozorske površine sa umetnutim stubovima objektima daju eleganciju. Krajem XX veka na jedan objekat su podignuti spratovi, po prvobitnom planu arhitekta Žigmonda Siklaija (Sziklai Zsigmond). Drugi objekat je ostao sa manjom spratnošću, tako da je žargon blizanci prestao da postoji. objekti su proglašeni spomenikom kulture 1985 god.

Korzo 8., najamna palata Sanko Manojlović (Manojlovits Szánkó), izgrađena u stilu neorenesanse, ali sa strogom ornamentikom. Izgrađena 1881 god. po nacrtima Titusa Mačkovića. Ono što krasi palatu su dve ženske figure iznad prozorskim timpana, kao i krovna konstrukcija. Kreativnost ovog arhitekta je prikazana u rešenjima, gde su u suterenu bile prostorije za prodavnice, a na spratu stanovi. Palata se još ističe prekrasnim ulazom i izuzetno oslikanim stepeništem sa pregršt boja. Palata je proglašena važnim spomenikom kulture.

Korzo 9., najamna palata Adolfaa Halbrohra izgrađena u stilu neorenesanse, arhitekta Geze Kocke (Koczka Géza). Simetriju fasada razbija ulaz za kočije i ljude, koji je ukrašen sitnom gips ornamentikom. Palata je proglašena spomenikom kulture 1986 godine.

Korzo 10., Nacionalni hotel, zgrada izgrađena 1882 god. u stilu neorenesanse i klasicizma, arhitekta Geza Kocka. Prozori predstavljaju osnovnu lepotu sa harmoničnom fasadom. Ovu zgradu je finansirao Halbrohr Mor, veleposednik kao svoj treći hotel, u kome je u prizemlju bila kafana, a sobe na spratu. Simetrična fasada je odavala znake elegancije i luksuza hotela. 1895 je mladi arhitekta Ferenc Rajhl (Raichle Ferenc) modernizovao je unutrašnje uređenje. Objekat je proglašen 1986 god. spomenikom kulture.

Korzo 11., najamna palata Simon Dominus, u stilu neobaroka, arhitekta Titus Mačković. Manji objekat, iznad čije kapije se proteže terasa, ornamentika su otvorene školjke i mesec, dok je ceo objekat simetričan. Spomenikom kulture proglašen je 1986 godine.

Korzo 12., rezidencijalna zgrada porodice advokata Đorđa Manojlović (Manojlovits György), stil neorenesansni, arhitekta Mačković Titus, izgrađena 1881. god. Na fasadi se nalazi kompozicija kubusa, koja je čini harmoničnom. Zgradu krasi stroga jednostavnost uz ograde od kovanog gvožđa kao novina u izgradnji. Proglašena je važnim spomenikom kulture 1991 godine.

Korzo 13., Beogradska robna kuća, izgrađena na mestu nekadašnjeg parnog mlina iz 1873 god. do 1971., kada je srušen. Po nacrtima Lasla Kološija i Deže Ludašija (Koloszi László i Ludasi Dezső), 1987. izgrađena je robna kuća, čija fasada imitira stilove kuća na Korzou, sa potpuno prilagođenim visinama i funkcionalnošću namene, tako da se kockasti oblik robne kuće sakrio i stopio iza fasade. U njoj od 2017 god. radi Rafles robna kuća.

Korzo 15., najamna palata Prokeš Mihalja (Prokes Mihály), izgrađena 1888 god. u neorenesansnom stilu, arhitekta Geza Kocka, sa harmoničnom i pomalo strogom fasadom, na dva sprata. Na prvom spratu su se nalazi četvorosobni i petosobni stanovi, što već tada bio luksuz. Dok su se na drugom spratu nalazili dvosobni stanovi. Ovde je bio i atelje Geza Kocka, a kasnije u osamdesetim godinama ovde je živio putopisac i istraživač svetskog glasa Tibor Székely.

Stigavši na kraj Korzoa, vidi se art deco zgrada malih sportova **Sokolski dom**, izgrađena 1936, tada najveći sportski centar. Danas se u zgradi nalazi Dečije pozorište nastavak nekadašnjeg lutkarskog pozorišta, a velika sportska sala je bila preuređena u bioskop Jadran, da bi se tamo preselilo Narodno pozorište. Tim inženjera i arhitekata radio je na nacrtima Sokolskog doma: Konstantin Kosta Petrović, Oton Tomanić, Franjo De Negri, Baltazar Dulić, Velja Stefanović, slikar Savo Rajković, čiji triptih zidnih slika u predvorju se nalazi ispod farbe.

U ulici Đure Đakovića iza Prokeš palate, nalazi se **Palata Rajhl Ferenc**, izuzetno delo mađarske secesije, na adresi Parka Rajhl Ferenc 5. Arhitekta je podigao palatu kao svoju porodičnu kuću. Poznavao arhitekture i umetnosti smatraju palatu u Subotici njegovim životnim remek delom. Najveću pažnju privlači centralni deo sa ulaznim portalom po čijim se obodima nalazi Žolnai keramika iz Pečuja i Murano staklo iz Italije. Danas je to galerija savremene umetnosti

“Likovni susret”. U njenom dvorištu se nalazi bašta ugostiteljskog objekta Boss, koji sledi ambijentalnu celinu palate.

Palate na severnoj strani Parka Rajhl Ferenc, locirane na nekadašnjoj Roginoj bari:

- Zgrada na broju 7, podignuta 1892. za gradonačelnika Lazara Mamužića, arhitekta Titus Mačković, na uglu dveju ulica u slovu L, renesansni stil, na uglu sa erkerom kao “kibic fensterom”, predstavlja spomenik kulture.
- Zgrada na broju 11, najamna palata Simeona Leovića, stil secesija, projektanti Eden Lehner i Đula Partoš. Palatu Leović možemo identifikovati kao prvu subotičku građevinu prelaznog tipa, od istoricizma ka secesiji. Izgrađena je 1893. god.
- Zgrada na broju 13, podignuta je 1898 godine za Ferenc Šimegija, stil neogotika, arhitekta Titus Mačković, ugaona jednospratna zgrada, ulaz u poslovni deo zgrade smešten je na ugaonom delu, terasa je natkrivena piramidalnim tornjem, floralna ornamentika oko prozora. Spomenik kulture.

Nadalje prolazeći biciklističkom stazom u ulici Đure Đaković, postoje zanimljive kuće:

- kuća Save Međanskog - Đure Đakovića 1, projektant Ferenc Rajhl, 1903.
- najamna kuća Jožefa Ungara – Đure Đakovića 10, projektant Titus Mačković, 1910.
- najamna kuća Ernesta Lendvaija – Đure Đakovića 19, projektant Titus Mačković, 1909.

Među navedenim kućama, izgrađen je poslovni prostor internacionalnog modernizma osiguravajućeg društva DDOR, sa veoma lepim mozaikom na fasadi.

Sledeća zanimljiva ulica kafića i restorana je Korvinova ulica, sa izuzetnom atmosferom i ulicom starih zanata i secesijska palata S. Sonndenberga u Korvinovoj 10 i u Đ. Đaković 3 je isto njegova palata.

Iz Korvinove ulice put vodi ka **Otvorenom Univerzitetu**, stil internacionalni modernizam, poznat po paličkom Festivalu evropskog filma i Međunarodnom festival pozorišta za decu. Prolaskom pored Franjevačke crkve, i najstarije sačuvane zgrade u Subotici, kuće **Luke Sučića, podignute 1730 god.**, Trg Cara Jovana Nenada 11, u baroknom stilu, dolazi se do skretanja ka sledećoj ulici.

Ostavljajući trg, pre ulaska u ulicu Dimitrija Tucovića, vide se kuće:

- Palata Mađarske opšte kreditne banke – Trg republike 2, projektant Alfred Gutman Hajoš, 1911;
- Lončarevićeva kuća – Trg Republike 10, projektant Geza Kocka, 1907. u stilu bečke secesije. Pored bogate secesijske ornamentike zanimljiv je erker na uglu zgrade koji je poduhvaćen velikom školjkom.

U ulici Dimitrija Tucovića ide niz palata čije fasade su zanimljive, a posebno se ističe:

- Palata Austrougarske banke, Dimitrija Tucovića 15, jednospratnu masivnu zgradu koja odaje utisak sigurnosti i stabilnosti projektovao je Ferenc Rajhl (Ferenc Raichle) 1901. god. Uticaj secesije na ovoj zgradi se može videti u mnoštvu dekorativnih elemenata kao što su ženska lica, glave Merkura, cvetovi suncokreta, košnica, ključ i kvaka u obliku sfinge – koji su simbolično prenosili poruke o bogatstvu, sigurnosti i tajnosti uloga.
- Zgrada Jevrejske Opštine Subotice podignuta je 1902. godine, u isto vreme kada i zdanje Sinagoge. Jevreji u Subotici žive od 1775. godine.



Sa kraja ulice prema Aleji Maršala Tita vide se rezidencijalni objekti internacionalnog modernizma, sa Antićevim kulama, visokospratnicama. Iza ugla dolazi se do Sinagoge.

Sinagoga je najljepši primer mađarske secesije, jedina u Evropi. Ima floralnu dekoraciju u vidu paunovog pera, lala, stilizovane ruže, ljiljana, na fasadi i u unutrašnjosti. Vitraži su izrađeni u peštanskom ateljeu Mikše Rota, a fasada i crep je iz fabrika Žolnai keramike. Unutrašnji prostor izgrađen u obliku zavetnog šatora, izuzetno je akustičan. Cela konstrukcija je avangardna i inovativna. Rekonstruisana je 2018 god.

Preko puta Sinagoge nalazi se **Gradski muzej**, smešten u porodičnoj zgradi doktora Mikše Demetera, u darmštatskom stilu secesije. Osnovan je 1892 god. i reosnovan 1948 god. Posедуje i čuva arheološku, etnološku, prirodnjačku, umetničku, istorijsku zbirku artefakata i legata. Muzej ima stalne i prigodne postavke, izložbe i dešavanja, uz vrlo obiman istraživački rad.

Sa Trga Jakaba i Komora, vidi se zgrada **Gimnazije** i park sa spomenikom Kostalanji Deže-u. Zgrada je u stilu historicizma. Gimnazija je nastavljac gramatikalne škole iz 1747. god, koju su osnovali franjevci. Gimnazija ima izuzetnu prošlost, nju su pohađali Deže Kostalanji, (njegov otac Arpad Kostalanji bio je dugi niz godina direktor gimnazije), Čat Geza i Dušan Radović pisac, Stevan Raičković pesnik, prof. dr. Pavle Ivić lingvist, i mnogi drugi ljudi koji su svojim radom doprineli kulturi i privredi ovog grada.

Prolazeći pored gimnazije ulicom Petefi Šandora, koja je nekada bila glavna ulica, dolazi se do spomen ploče Geze Čata, na zgradi koja je sada poliklinika. Odmah se vidi Trg Žrtava fašizama sa monumentalnim spomenikom, parkom i crkvom Sv. Terezije Akvilske. Sa desne strane nedaleko od kružnog toka, na adresi Trg Lajoša Košuta 4, nalazi se zgrada NEPKER (Népkör), izgrađena u stilu secesije u kojoj je mađarski kulturni centar, koji deluje neprekidno od 1871 god., sa bogatom istorijom i širokim dijapazonom negovanja mađarske kulture.

Biciklističkom stazom u ulici Matka Vukovića trasa se vraća pored divnih palata i **kapele Sv. Roke** zaštitnika grada (Kapela Sv. Roka zaštitnik od kuge) podignute 1738 . godine, koja ima status spomenika kulture od velikog značaj, do Muzičke škole u Štrosmajerovoj ulici.

U Štrosmajerovoj ulici nalaze se najamne palate, stila klasicizma:

- broj 3, najamna kuća Imrea Mađara, današnja **Muzička škola**, izgrađena 1847. god.
- broj 4. najamna kuća Luke Aradskog, arhitekta Titus Mačković,
- broj 7. spratna kuća Floriana Pavelke, izgrađena 1847. godine
- Zgrada na broju 8, podignuta 1827. godine na mestu gostionice iz 18. veka. Građena je za Andraša Vinklea, kao spratna građevina - gostionica, sa šest gostinskih soba, trpezarijom i plesnom dvoranom. Zgrada predstavlja spomenik kulture, oblikovana je sa stilskom obeležjima baroka i klasicizma.
- Zgrada na broju 10, kuća porodice Zomborčević (Zomborcsevits), izgrađene 1846 god.
- Zgrada na broju 16, spratna kuća Benedeka Mačkovića (Matskovits Benedek)
- Zgrada na broju 22, palatu je projektovao subotički arhitekta Titus Mačković 1909. godine. Ovo je jedini dvospratni i jedini secesijski objekt u celoj ulici. Fasada ove palate, kao i druge secesijske građevine koje je gradio Mačković, inspirisana je secesijom Beča i Darmštata, ali ne direktno nego preko braće Vago, arhitekata iz Budimpešte.
- **Žuta kuća** u Subotici, na kraju ulice, nekadašnja zgrada Štedionice Narodne banke, podignuta je u periodu od 1880. do 1883. god. i predstavlja spomenik kulture od velikog značaja. Zgrada je

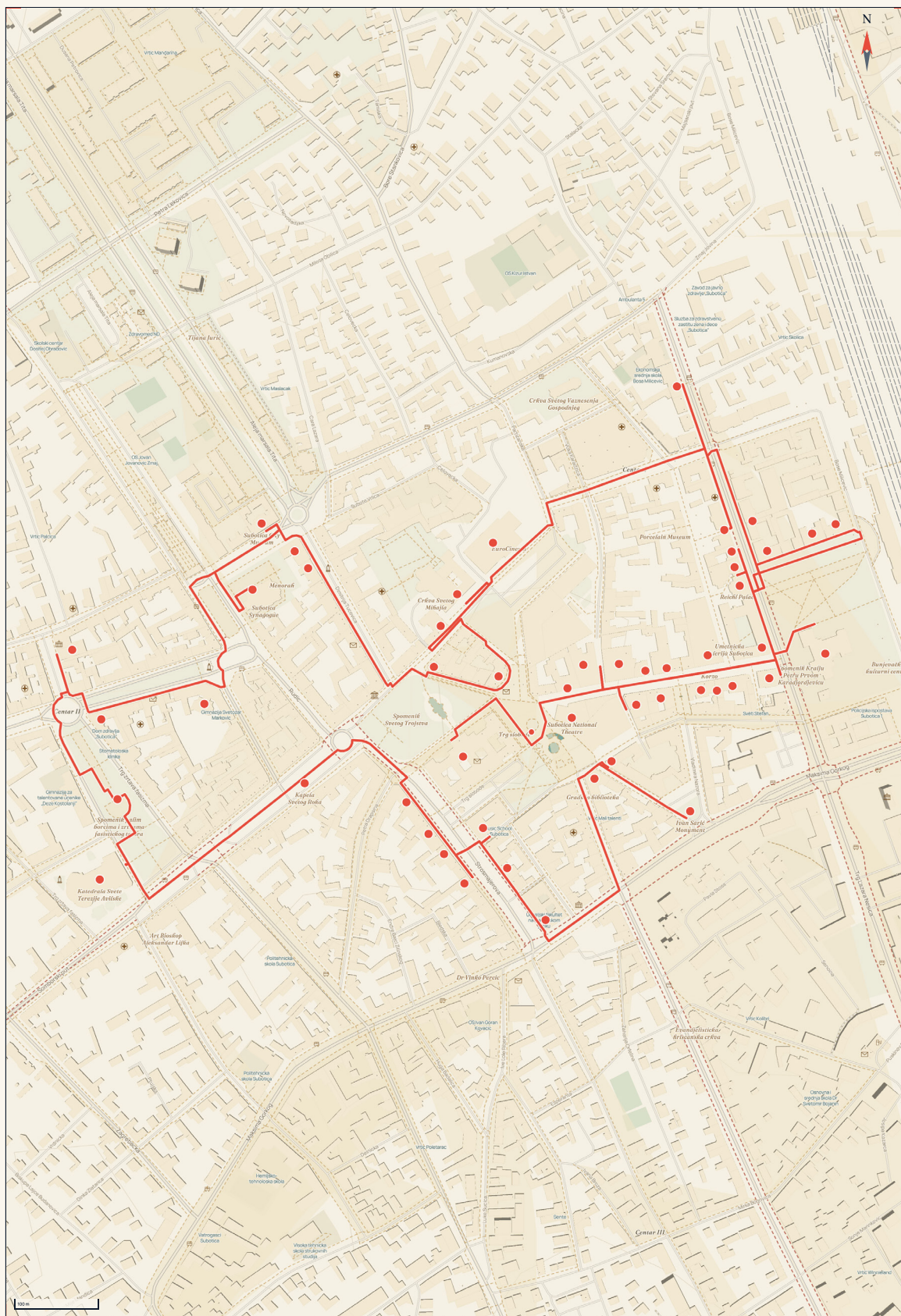
sagrađena prema projektu Titusa Mačkovića, kao jednospratna neorenesansna građevina projektovana za novčani zavod. Poprimila je vremenom i druge namene, što je donosilo i izvesne devastacije i promene (otvaranje novih ulaza, koji su danas opet zatvoreni). Zgrada je vezana za niz istorijskih događaja iz Drugog svetskog rata. U njoj je za to vreme bilo sedište specijalne policije, vojske, zatvor i mučilište. Sada je Učiteljski fakultet.

Iz Štrosmajerove ulice se pored parka sa bistama bitnih subotičkih književnika, ulazi do zgrade biblioteke i gradske najamne palate.

- zgrada **Biblioteke** je nekada bila Nacionalna kasina koja je podignuta 1896. god. Ima status spomenika kulture od velikog značaja. Zgrada je sagrađena po projektu Ferenc Rajhla (Raichle J. Ferenc). Ona predstavlja ugaonu građevinu projektovanu u duhu eklektike. Na ulazu sa trga Slobode nalaze se figure dva Atlasa, rad vajara Ede Telča koji nose balkon sprata. 2022. godine restaurirana je čitava fasada. Izuzetno je raskošna prostorija čitaonice i samo stepenište koji vodi u nju. Ona je na prekretnici XIX i XX veka prvobitno bila namenjena za društveni život subotičkih intelektualaca koji su se okupili u Nacionalnoj kasini u okrilju Slobodnog liceja. O društvenim prilikama i o ambijentu ove prostorije daje opis Deže Kostolanji (Kosztolányi Dezső) u svom romanu "Ševa" (Pacsirta).
- zgrada **Gradska najamna palata**, projektovana u duhu bečke secesije. Njen autor je arhitekta Pal Vadas (Pál Vadász), a izgradnja je završena 1913. god., rezidencijalnog tipa.

Prolazeći pored biblioteke, stiže se do spomenika Ivanu Sariću, preko puta kompleksa za stanovanje u stilu internacionalnog modernizma, zvanog „Tokio“. Biciklističkom stazom ide se pravo ispod podvožnjaka ka Paliću.

Ruta 1.1: Arhitektonsko-istorijska – Gradsko jezgro



Trasa 2 – opuštajuća vožnja biciklom kroz Palić, arhitektura secesije i drugi stilovi

Biciklističkom stazom stiže se do centra Palića, koji se odmah prepoznaje po živopisnom **Vodotornju**, koji je izrađen 1910. god. u stilu secesije i vodi kroz engleski park šetalištem do jezera. Vodotoranj je višenamenski objekat kao stajalište za električni tramvaj, ulaz u banju, simbol Palića. Kolorit je živopisan, oker, svetlo plava, zelena i slavna **palićko crvena** boja dominiraju, uz ukrase od kovanog gvožđa i drvene dekorativne elemente. Istoričar umetnosti Bela Duranci smatra da su inspiracija bile kitnjaste kapije Kalotasega, riznice mađarskog folklora.

Prolazeći kroz šetalište engleskog parka, sa desna strane, stazom šumskog pojasa, stiže se do **Letnje pozornice** u šumi, izgrađene 1950 god., arhitekta Baltazar Dulić, a služi za razne manifestacije u letnjem periodu. Ima amfiteatralni oblik, odličnu akustiku. U njoj se održava Palički filmski festival. Iza Letnje pozornice vide se teniski tereni **Tenis kluba „Palić 1878”** od koje godine se igra tenis na Paliću. Danas se organizuju mnogi turniri. Zgrada svlačionice i terasa je u stilu secesije.

Ako biciklista produži engleskim parkom (podignut od 1840 god.) od Vodotornja proći će kroz Veliku terasu i stići do spomen česme.

Velika terasa, poznati je secesijski objekat, izgrađen 1912. godine, arhitekta: Marcel Komor, Deže Jakab. Na spratu se nalazila parket balska sala, koja je služila kao zatvoreni teniski teren, sala za balove, danas kongresni centar. Prisutni su floralni elementi i posebno se ističe palićko crvena boja. U prizemlju je bio restoran i poslastičarnica.

Preko puta, ispred Velike terase nalazi se **Muzički paviljon**, stil secesije iz istog perioda, služi za promenade koncerte. Odmah tu je i **Spomen česma**. Prilikom završetka gradnje secesijskih objekata na Paliću (1912), na originalnoj kamenoj oblozi **Spomen česme** bili su uklesani Kostolanjijevi stihovi. Kasnije su ovi stihovi zamenjeni natpisima o istoriji Palića.

Idući stazom, pored baroknog parka, prema zapadu tu je **Ženski štrand**, izuzetna secesijska građevina, sa kabinama i molom, kafićem, odakle se pruža neprekidan vidik do horizonta. I ovde se ističe floralna ornamentika i palićko crvena boja.

Krećući se dalje uz jezero, prema zapadu, stiže do: Vile Lujze, Bagojvara, spomenika Vermeš Mihajlu, ostatka asfaltne biciklističke staze, restorana Riblja čarda (imitiran stil secesije), do jedriličarskog kluba. Dalje izgrađena staza vodi uz jezero, pored pecaroške osmatračnice, salaša i kuća sa baštama prema nasipu trećeg sektora Palića.

Vila Lujza je objekat tada pomodnog švajcarskog stila vila, koji je podigao Lajoš Vermeš, za svoju majku, povodom utemeljenja palićkih igara, sa Žolnai keramikom kao crepovima, upotrebom drveta, dve terase. Tu se protezala i tadašnja biciklistička staza, tribune, paviljoni za vežbanje i kafana. Danas služi kao luksuzni smeštajni objekat.

Bagoljvar: ili Sovina kula izgrađena je 1892. godine u okviru sportskog kompleksa Lajoša Vermeša, istaknutog sportiste i osnivača Paličke olimpijade 1880. godine. Vila je izgrađena u tada pomodnom švajcarskom stilu, sa obilatom upotrebom drveta i crepovima od čuvene Žolnai keramike. Služila je kao svlačionica takmičara i sudijski prostor.

Spomenik Vermeš Mihajl-u, u Parku Vermeš Mihajl, posvećen je čoveku širokih interesovanja, koji je od 1880. do 1914. godine na Paliću organizovao sportske igre, inspirisane duhom olimpizma.

Ako se obiđe Vila Lujza, dolazi se do palićkih vila i **ZOO vrta**, koji je utemeljen 1949 godine i danas se smatra palićkom atrakcijom.

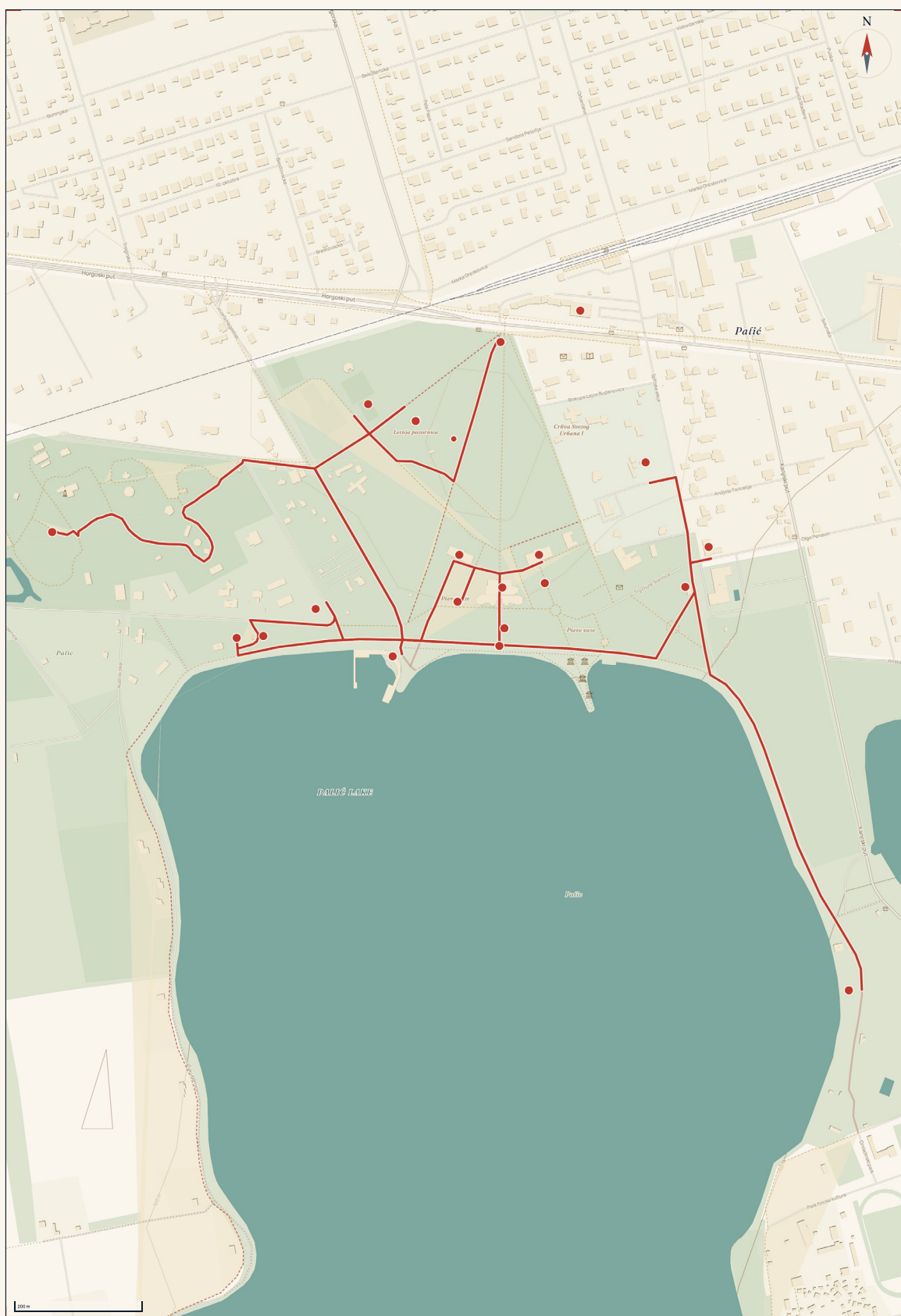
Idući palićkim šetalištem prema istoku i u okviru baroknog parka mogu se videti:

- dva hotelska zdanja: **Hotel Park**, izgrađen 1860 god. zaštićen spomenik kulture, iz perioda kada je banja Palić bila poznata, stil klasicizma; Hotel depandans **Jezero**, istog stila.
- **dve plave vaze**, rariteti, stoje ispred svakog hotela i predstavljaju Vodenog boga, Žolnai keramika, poklon vlasnika fabrike Mikloša Žolnai-a 1910. god.
- fontana od kamena
- skulpture i spomenici
- **tramvajska stanica**, danas Turistički info centar, izgrađena 1897 god., krajnja stanica na Paliću.
- objekat **Abazija**, izgrađen 1925. god, funkcionisao kao restoran, zatim kao najstariji bioskop, a danas ima istu namenu, predstavlja deo zakonom zaštićene arhitektonske celine parka Palić.
- **palićke vile** u Splitskoj aleji, izgrađene po uzoru švajcarskih vila, kao i privatne vile uspešnih privrednika grada sa kraja XIX i početka XX veka pored Vodotornja, koje su sada biblioteka, pošta, apoteka.

Ova šetnja može da se završi na **Muškom štrandu**, gde se nalaze mol na jezeru, riblja čarda, kafići i restorani koji se protežu do kraja peščane plaže.

Preko puta Vodotornja je parkiralište, poslovni centar i robna kuća, stila internacionalni modernizam, arhitekta Karlo De Negri.

Ruta 1.2: Arhitektonsko-istorijska – Palić



2.2.5.2. RUTA: RUTA U SUSRET SUTONU-LANDSCAPE /PEJZAŽ/

Deže Kostolanji: Pisma Gezi Čatu (Vers Csáth Gézanak)

*“Sada paličko jezero blista kao olovo,
i na bunici i na divljim vučjim bobicama
spava svetlost.”*

“Most a palicsi tó úgy fénylik, mint az ólom, / és a beléndeken s a vad farkasbogyókon / **alszik a fény.**”

Ako ciklo turisti žele doživljaj spokoja, mira, tišine i uživanja u prirodi, mogu izabrati dve trase doživljaja zalaska sunca, sa pregršt boja koje se prelamaju na površini vode jezera i nad nebom, ili kroz pastoralni seoski pejzaž na obodu jezera.

Trasa 1- Paličko-Ludaški suton

Biciklističkom stazom do Palića (iz početne tačke od Gradske kuće) ciklo turista može skrenuti na prvom ulazu u Palić, u ulicu... proći pored palićkih vila i teniskih terena, skrenuti kod ZOO vrta i izaći na jezero kod Vile Lujza. Odatle se šetalištem dolazi do jedriličarskog kluba, koji ima veliki prostor za sedenje i odmor i uživanje u pogledu na jezero u kojem plivaju divlje patke i labudovi. Ali pravi osećaj sutona na Paliću pruža istočni deo jezera. Potrebno je proći pored Ženskog štranda, doći do Muškog štranda i ovdje na molou ili na klupama pronaći mesto za posmatranje i uživanje. Tišinu će razbiti krikovi paličkog galeba, zaštićene vrste ptica. Odavde se vidi ceo krajolik druge strane jezera sa zelenilom i visokim drvećem. Trenutak ovog odmora će pružiti uživanje za dalje istraživanje do duboko u sumrak.

Od Muškog štranda, prema južnom delu jezera, izgrađena je staza koja prolazi pored veslačkog kluba, igrališta za male sportove, do peščane plaže, zatim dalje uz Vikend naselje do vinarije Petra. Na ovom segmentu nalazi se nekoliko nadstrešnica za odmor. Pogled na jezero je neprekinut. Neposredno kod ribarske kuće nalazi se tabla u obliku knjige sa vrstama riba koje se delom mogu naći i u jezerima Palić i Ludaš.

Preporučuje se da se nakon što se stigne do vinarije Petra, izađe na kružni asfaltni put, oko jezera koji ide kroz prirodu i krene ka severu, i izađe kod Krvavog jezera. Ovo jezero nije veliko i može se obići brzo, južni deo jezera je zaštićeno prirodno dobro, dok je severni deo ostavljen za kupanje i pećanje. Sa ovog jezera je i dalje moguće posmatrati suton na Paliću. Odavde vodi asfaltni put prema selima Šupljak (Ludaš) i Ludaški šor i Ludaškom jezeru, pored objekta Navigator i Omladinskog naselja. Pejzaž se menja, smenjuju se zone zelenila, sa kućama i baštama, voćnjacima i njivama. Prolazi se pored vinarije Zvonko Bogdan, farmi, parka avanture i ergele Furioso, da bi se na izlasku iz Šupljaka stiglo na južni rub Ludaškog jezera i letnjikovca porodice Kostolanji (Kosztolányi ház). Ovaj letnjikovac je značajan spomenik kulture. U letnjikovcu je leta provodio čuveni pisac Deže Kostolanji i opisivao pejzaže oko jezera. Objekat je bio ordinacija i dom brata književnika, a glavna ulica nosi naziv oca Arpada Kostolanji.

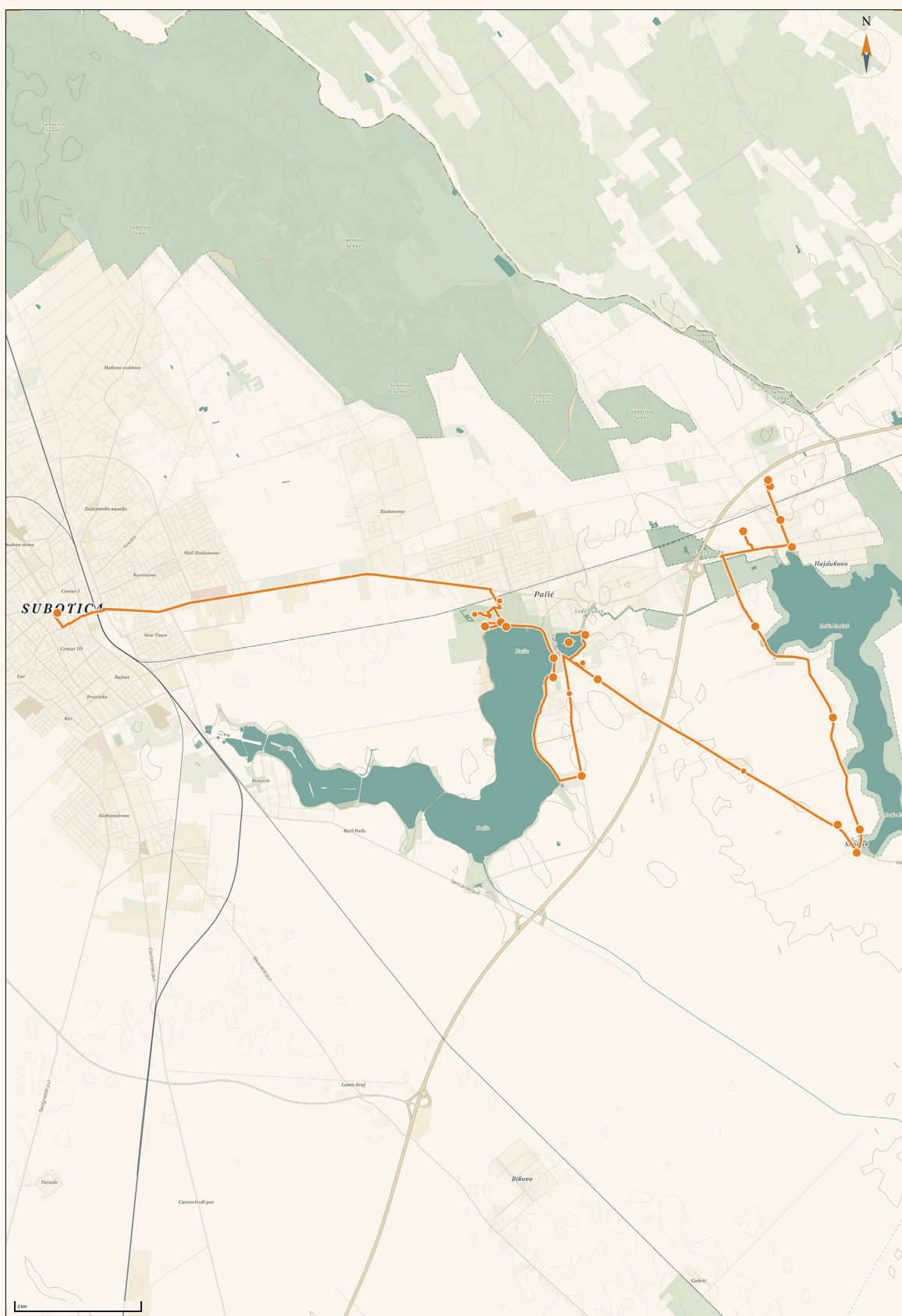
Asfaltnim putem pored jezera ka severu, nailazi se na biciklističko odmorište sa osmatračnicom za ptice, gde postoji uslovi za odmor biciklista i razgledanje dužih, već postojećih ruta u okolini na info tablama. Tu ciklo turisti imaju odgovarajući komfor (sanitarni čvor, mesto za servisiranje bicikla, malu čajnu kuhinju, dve nadstrešnice, mesto za vatru na otvorenom). Moguće posmatrati živi svet i njihove aktivnosti u smiraj dana, diviti se mistici sunčanog spektra nad jezerom Ludaš

i uživati u netaknutoj prirodi koja postoji i pored poljoprivredne aktivnosti u selu jer se poštuju zahtevi zaštite prirode. Smiraj dana na Ludašu može doneti maglovita isparenja vode, za koje su vezane lokalne legende.

Nastavljajući dalje ka severu, asfaltnim putem, prolazi se pored salaša Zvonko Bodgan, seoskih gazdinstava, do restorana Guljaš Čarda OLD, sa mini zoo vrtom i malim veštačkim jezerom za pećanje, tik uz obod Ludaškog jezera. Napuštajući Ludaški šor, izlazi se na put prema putu za selo Hajdukovo, pored Vinskog Dvora, kafića Jazzik. Iz centra sela dalje prema severu vrlo blizu je restoran Hedera, vinarija Maurer, odgajivači cveća sa mnogo plastenika, dvorac Ingus na kraju sela, odmah uz železničku prugu. Dvorac Ingus je građen 1920 god. u stilu secesije i rane moderne, danas u veoma lošem stanju.

Idući istim putem, kroz selo Hajdukovo, prema Bačkim vinogradima, ciklo turista će videti brigu meštana da urede svoje prostore i javne zelene površine. Pomalo melanholični i mistični pejzaž oko jezera Ludaš, umirujući sutoni, ustupaju mesto užurbanom ali još uvek tradicionalnom seoskom životu i pejzažima voćnjaka i vinograda, poznatih po proizvodnji jabuka, gde se sutoni prelamaju preko peščanih površina.

Ruta 2.1: Ruta u susret sotonu - landscape /pejzaž/



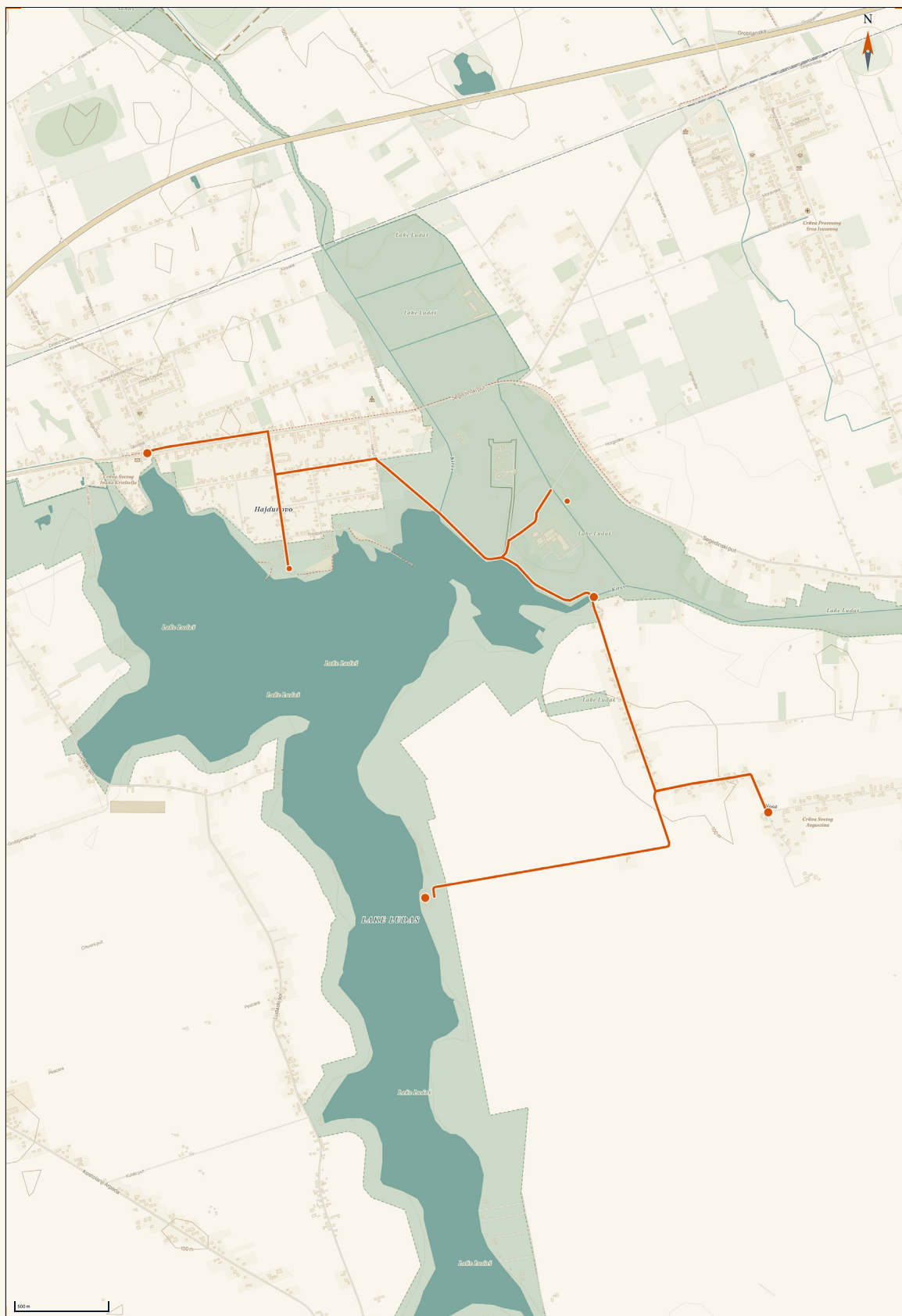
Trasa 2- Ludaški suton

Kada biciklista prođe centar sela Hajdukovo, opaziće tablu koja upućuje na objekat Vizitorski centar, tačno na obali Ludaškog jezera. **Vizitorski centar** je istraživački centar, edukativni centar i bavi se zaštitom biodiverziteta jezera Ludaš. Objekat je dizajnirao Vilmoš Tot, građ.ing. iz Kanjiže, a izgrađen je u okviru Interreg programa. Na Vizitorskom centru radi čuvarska služba, a oko jezera postoje pešačke staze za posetitelje: Ludaš-Čurgo (zapadna staza), Ludaš-Kireš (istočna staza) i Ludaš-Selevenjske pustare (prirodno dobro). To su pešačke staze, duge od 2,3 do 4 km koje se delimično mogu proći biciklima. Predeo je jezersko-močvarni na stepsko-peščanom platou, sa izuzetnim biodiverzitetom i nebrojenim zaštićenim vrstama, o kojima ciklo turista može naučiti u centru. Sa obale, kod centra iz visokih trščaka, na kraju mola, vidi se tzv. ostrvo Roža Šandora (legenda kaže da se tu krio), a zovu ga i đavolje ostrvo. Suton kod Vizitorskog centra je poseban doživljaj. Spoj netaknute prirode, igre svetlosti u trščaku, sa pogledom na kolonije ptica-velike čaplje, galebova, čigri...mogu se videti i "ploveće trpeze" od trske, strogo zaštićene vrste evroazijske vidre (Lutra lutra)". Oko jezera su naselja Hajdukovo, Ludaš i Nosa, a obala je bogata arheološkim nalazištima. Ciklo turista može proći asfaltiranim putem kroz ova naselja. Na istočnoj stazi jezera se nalaze i pašnjaci, livade Pereš, na kojima pase krdo goveda "*mađarsko sivo goveče* - Bos primigenius taurus hungaricus".

Istočni deo Ludaškog jezera, ima zemljano-peščani put, koji se odvaja od skretanja za Nosu, kojim može proći ciklo turista, a vodi do Roka tanje. Put do Nose dotiče livade Pereš do potoka Kireš uz koji se do naselja Male Pijace može doći zemljanim putem. Roka Tanja je salaš iz XIX veka sa mnogim eksponatima i očuvanim arhefaktima salašarskog života. Salaš je na obali jezera, ima potreban komfor za ciklo turiste i pruža jedinstveni doživljaj u dodiru sa prirodom i tradicijom života kraj jezera. Ima mali arheološki muzej. Ovo je još jedno očuvano mesto za ciklo turiste koji se bave snimanjem i posmatranjem prirode i živog sveta, koje se dešava u sumrak ili u rane jutarnje sate. Ova ruta je namenjena ciklo turistima čije je motiv pre svega uživanje u različitosti pejzaža i bicikliranje na različitim stazama, za postizanje veće rekreacione spretnosti. Ruta je veoma pogodna za porodične izlete, grupne izlete i izlete mladih ljudi koji koriste slobodno vreme za boravak u prirodi.

Za eko-ciklo turiste, čiji je motiv i pre svega osnovni interes, posmatranje, izučavanje, slikanje i snimanje biodiverziteta, već postoji jedna eko-ciklo ruta u okviru projekta "Fostering enhanced ecotourism planning along the Eurovelo cycle route network in the Danube region, EcoVeloTour DTP-055-2.2", gde su opisani bitni primerici živog sveta, naročito posebne zaštićene vrste sa latinским nazivima na rutama tog projekta: „put peska“ ; „put vode“ ; „banatska avantura.“ Ove rute se na ovaj način integrišu u rutu „Ludaški suton“, kao ponuda za duži boravak.

Ruta 2.2: Ludaški suton



2.2.5.3. RUTA: AVANTURA OKO JEZERA - PALIĆ-KRVAVO JEZERO – VIA ŠUPLJAK, MALE PIJACE

Avantura oko jezera Palić-Krvavo jezero- Ludaško jezero je duža tura koja počinje od Vodotornja na Paliću i ide dalje prema jedriličarskom klubu, zapadnom stranom oboda jezera. Prolazi se pored ribolovačke osmatračnice, salaša kraj jezera, delimično izgrađenom stazom za bicikliste, pored malih laguna za ribolovce uz jezero, zatim zemljanim putem do trećeg sektora jezera Palić. Treći sektor jezera je odvojen nasipom od četvrtog turističkog dela. U trećem sektoru se nalaze ptičija ostrva, staništa velikog broja ptica, koridor za ptice selice i one koje ovde prezimljavaju. Mogu se videti divlje patke, labudovi, kormorani i mnoge druge vrste ptica.

Prešavši nasip, na obali kraj drugog sektora jezera, nalazi se osmatračnica za ptice. Postoji asfaltni prolaze između salaša, između trećeg i drugog sektora, kojim se stiže na drum obilaznice oko jezera Palić. Obilaznica se ranije odvaja kao izlaz na autoput za Novi Sad i Budimpeštu, kod kanala Tisa-Palić. Ovaj kanal je prokopan i povezuje reku Tisu sa jezerom Palić, radi upumpavanje vode u jezero prilikom velikih letnjih suša. Ciklo turista prelazi mostić na kanalu i nastavlja obilaznim asfaltnim putem kroz pejzaž njiva i livada, kraj jezera Palić. U ovom delu se nalazi salaš Đorđević, adekvatan za odmor i pauzu na putu sa različitim sadržajima.

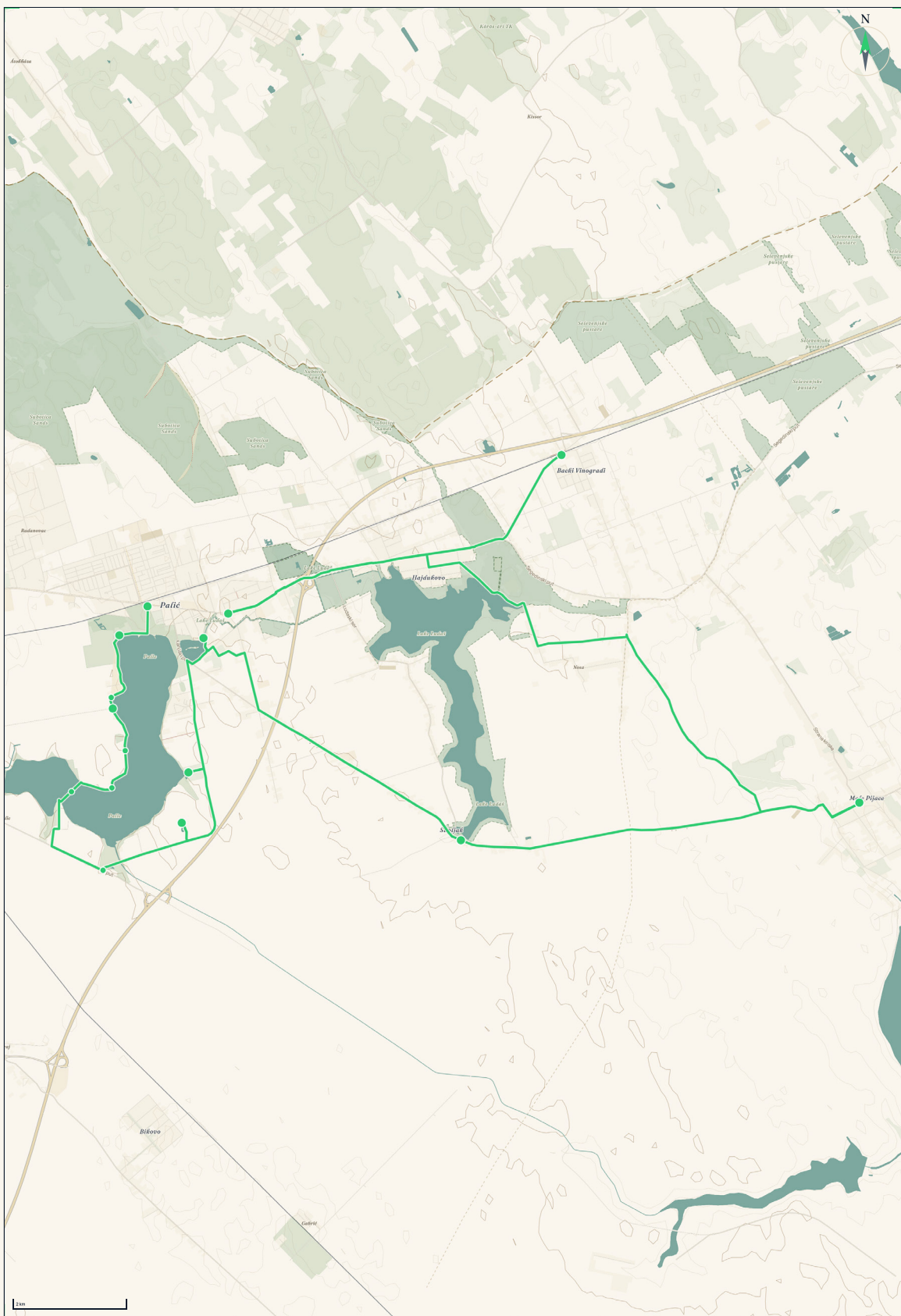
Nastavljajući obilaznicom, uz jezero postoji deo površine velikog biodiverziteta koji je uživa prvi stepen zaštite i kojim posetioци ne mogu prolaziti. Stigavši do vinarije Petra, koja proizvodi bio vino i ima nekoliko zanimljivih arhitektonskih celina, moguće je ići na izgrađenu biciklističku stazu na istočnoj strani odmah uz jezero. Uz ovu stazu je izgrađeno nekoliko nadstrešnica, skloništa protiv kiše. Staza vodi sve do Muškog štranda, prolazeći kraj nekoliko palićkih vila, peščane plaže, Vikend naselja. Na obali, sada već turističkog, četvrtog sektora jezera Palić, uz stazu postoji nekoliko kafica, Paprika čarda, (koja posluhuje riblje specijalitete), riblja čarda Kapetanski rit, poslastičarnica na Muškom štrandu.

Od Muškog štranda put vodi ka Krvavom jezeru, (na severnoj strani jezera postoji mogućnost za pećanje i kupanje), uz palićke vile, da bi se stiglo do mosta na kanalu koji povezuje Palićko jezero sa Ludaškim jezerom. Ako se odabere ova trasa, uz kanal prema severu, asfaltnim putem se izlazi na glavni put Palić- Hajdukovo, nedaleko od slavne gostionice Abraham i dalje putem prema Hajdukovu i Bačkim vinogradima, izgrađenom biciklističkom stazom.

Drugi krak, istočni deo Krvavog jezera vodi nakon prelaska mosta na kanalu Palić-Ludaš, prema objektu Navigator, zatim se uz obode jezera stiže do puta za Šupljak i južnog dela jezera, koji je zaštićeno prirodno dobro. Nastavljajući asfaltnim putem, prolazi se pored omladinskog naselja, dalje prema vinariji Zvonko Bogdan. Ciklo turista može nastaviti ovim putem do naselja Šupljak. Na kraju naselja prema Malim Pijacama, nalazi se južni krak jezera Ludaš, zvani Budžak. Odavde u pravcu severoistoka nije daleko odmorište za bicikliste i salaš Zvanko Bogdan. Već opisanom trasom „Ludaški suton“ može se ići u obilazak jezera Ludaš.

Ova ruta je duža i zahtevnija jer se prolazi i zemljanim putem. Moguće je krenuti i obrnutim smerom od severa Krvavog jezera prema Muškom štrandu, dalje isti putem i izbiti na palićku obilaznicu, da bi se između salaša, asfaltiranim putem stiglo do trećeg sektora i preko nasipa nastavilo prema jedriličarskom klubu. Obilazak ova dva jezera pruža mogućnosti za razgledanje zelenih površina i trščaka zaštitne zone oko jezera, raznolikog živog sveta koji su poseban doživljaj. Ova ruta nudi i različite mogućnosti predaha i odmora, usluge u objektima koju su specifični po svojoj ponudi.

Ruta 3: Avantura oko jezera-Palić-Krvavo jezero –via Šupljak, Male Pijace



2.2.5.4. RUTA: IZLET U KOMŠILUK-ODLAZAK U TOMPU I KELEBIJU I POVRATAK

Izlet u komšiluk- odlazak Hajdukovo-Bački vinogradi-Ásothalom i povratak

Ova ruta je namenjena pre svega lokalnom stanovništvu, koje vezuju mnoge porodične, rodbinske, prijateljske veze, preko granice. Nije zahtevna ni za starije bicikliste jer se vozi biciklističkom stazom, za mlade je to vikend-izlet. Pejzaž je sličan: Kelebijska šuma, Daščarska šuma, voćnjaci i vinogradi na pesku, bašte, rasadnici, plastenici, livade i močvarna staništa, les, uređene seoske kuće, vikendice, poljopriveda kao osnovna delatnost. Ceo region leži na peščano-lesnom sprudu, bogat je termomineralnim vodama, od koji je manji deo iskorišćen. Zbog vinograda i voćnjaka, nazivan je i cvetnom baštom grada Subotice. Ino ciklo turisti žure da pređu ove trase i stignu do grada, ali ih zanimljivosti i priče ovog kraja, mogu zaustaviti, da dođu na neočekivana mesta koja će biti istaknuta info tablama. Shvatiće da su ovi mikroregioni vrlo slični, nekada ih nije razdvajala granica, ali ipak imaju posebnosti koje vredi pogledati i istražiti. Umesto kratkog zaustavljanja, mogu provesti koji sat u prirodi, u vinariji, u wellness centru hotela Vile Majur, na ergeli, otići u crkvu, posetiti restoran ili samo posmatrati život oko sebe.

Lokalno stanovništvo ima velike koristi od biciklističke staze, lakše se stiže do prodavnice, do komšije, do posla, sigurnije je, jednostavnije. Ova infrastruktura omogućava da se češće prave biciklistički prekogranični susreti, da se granica prelazi lakše, da se koriste pozitivne strane oba mikroregiona. Razvijaju susreti stanovnika malih naselja, u kojima je više onoga što spaja, nego što razdvaja. Taj osećaj treba da doživi i ino ciklo turista.

Trasa 1: Izlet u komšiluk-odlazak u Tompu: Via Kelebija na srpskoj strani, Tompa i Kelebija na mađarskoj strani

Izlet u Tompu, preko Kelebije SRB do Kelebije HU, ide već izgrađenom biciklističkom stazom. Polazeći ispred Gradske kuće, zatim ulicom Petefi Šandora, skretanjem desno, dolazi se do biciklističke staze na Karađorđevom putu koji vodi za Kelebiju. Biciklistička staza vodi uz kuće u MZ Zorka, i glavnog drumu sve do graničnog prelaza. Smenjuju se pejzaži Subotičke pešcare, livade, kuća sa baštama, u daljini se vide vrhovi četinarskog drveća, bagremara na pesku, vinograda i voćnjaka. Stiže se brzo do Kelebije SRB.

Kelebija SRB

U Kelebiji, prvi vinski podrum, nakon filoksere, sa savremenom opremom izgradio je 1909 god. Josip Pijuković (Piukovics József). Način čuvanja vina bila je posebnost ovog podruma, ne u bačvama, već u betonskim cisternama i „staklenim buradima“. Imanje veleposednika Josipa Pijukovića nalazilo se na majuru Kelebije, danas sa leve strane puta prema Tompi, neposredno pre graničnog prelaza. Stambena zgrada na majuru Pijukovića, je postojala već 1879. godine. Danas je potpuno preuređena i u njoj posluje restoran „Vila Majur“. Podrum Josipa Piukovića postoji i danas. Pošto se nalazi na vinskom putu „vina sa peska“ zaslužio bi da se uvrsti u zaštićena prirodna dobra.

Kelebija ima dve crkve, katoličku i pravoslavnu, poznata je po kući Krnajski i 13 bunara. Na Kelebiji se nalazi ergela „Kelebija“ sa konjima lipicanerima, uređenim parkom, muzejom kočija i restoranom. Organizuju se šetnje kroz šumu kočijama.

U Kelebijskoj šumi nalazi se veštačko jezerce Majdan, nastalo je pre više od tri decenije, kao posledica iskopavanja peska unutar Kelebijske šume. Prostor je postepeno punila voda i formiralo se jezero. Pošto u okolini nema zagađivača, ono je postalo kupalište i izletišta, koje danas gubi vodu jer nema više iskopavanja. Majdan funkcioniše kao arteski bunar, koji iscrpljuje podzemne vode i

tako utiče na okolni biljni svet. Danas je to zaštićeno prirodno dobro, puni se atmosferskim vodama. Izvršena je rekultivizacija, postavljeni drveni stolovi i klupe i dečije igralište, kante za otpatke. Biciklisti su dobrodošli ali ne i motori i kvadovi. Planinarski klub Spartak organizuje pešačke šetnje kroz Kelebijsku šumu, gde se obilazi i Majdan. Lokalno stanovništvo često dolazi biciklima na ovo izletišta jer je priroda ovde smirujuća. Ino ciklo turista može po asfaltnom putu doći do Majdana i ovde doživeti nekomercijalizovan duh prirode i izletničku (ne) kulturu lokalnog stanovništva.

Na Kelebiji postoji i letnji bioskop, na jedinstvenom imanju (Graničarska 35), objekat građen od slame, peska, gline. Veoma lepo uređen za sve kreativne radionice, koncerte, izložbe, performanse, mali kulturni centar za umetnike i mlade. Okružen šumom i idealan za stvaralaštvo. Ciklo turista može ovde da se poveže sa stvaralaštvom mladih i napuni svoje duhovne baterije.

Nakon prelaska srpsko-mađarske granice stiže se do popularnog diskont šoping centra, na mađarskoj strani, gde subotičani rado kupuju. Tu staju i tranzitni turisti radi snabdevanja. Često se može videti lokalni kupac, koji biciklom prelazi granicu i vraća se sa natovarenom korpom iz kupovine u grad.

Tompa

Tompa, gradić se nalazi u šumsko-livadskom pejzažu, koji je idealan za šetnju i laku biciklističku vožnju, izlet i odmor. Ima gradića potiče verovatno od Tompa Lasla, kapetana Kun-a (Tompa László kun-kapitány), koji se u jednom spisu spominje 1370. godine. U moderno doba, prva zgrada na ravnicima Tompe izgrađena je 1823. god., **krčma** na raskrsnici trgovačkih puteva Subotica–Halaš i Baja–Segedin. Tompa je pripadala subotičkom ataru. Baron Redl je ovde imao najveći zemljoposjed, na svom imanju je izgradio dvorac i kapelu. Dugo vremena, jedina javna zgrada u Tompi bila je škola, završena 1876. god. Prva crkva je izgrađena 1911. god., a tada je osnovana i stalna žandarmerijska stanica. Tompa-pusta još nije postala selo, ali je zvanično proglašena naseljem 1922 god.

Zanimljiv je porodični kaštel Redl, izgrađen oko 1860. god. Pored kaštela nalazi se crkva Sv. Ane (Szent Anna templom) u stilu neogotike, na čijim krovovima se vidi Žolnai majolika. U dvorištu kaštela nalazi se park, kojim se šetaju paunovi i arboretum na 50 ha. Ovaj arboretum je izgradio baron Redl, u isto vreme kad se gradió kaštel. Na kraju parka stoji vidikovac Gloriett, kraj koga je postavljen mermerni spomenik omiljenom psu (Pimi), barona Bele Redla. Zanimljiva je i crkva Svetog Jovana u Kapistranu. Župna crkva je izgrađena između 1909. i 1910. god. u eklektičnom stilu. Dugačka 47 metara, široka 14,5 metara, toranj je visok 49 metara. Poslednjih godina unutar njenih zidina održavaju se koncerti. Nakon renoviranja, ostao je samo jedan toranj.

“Kuća kolekcija” otvorena je 1. jula 2007. godine, na treću godišnjicu proglašenja Tompe gradićem. Izloženi su stari seoski predmeti i alati koje je godinama sakupljala penzionisana učiteljica Mihaelina Pap, a u postavljanju kolekcije pomogle su mnoge učiteljice.

Ostale atrakcije: Gradska kuća, Baptistička crkva

Sve ove objekte ciklo turista može obići u kratkom roku, ali je odmor u arboretumu kaštela živopisan.

Kelebia HU

Lokalnom stanovništvu će biti zanimljivo da sazna zaboravljene detalje iz istorije dve Kelebije a ino ciklo turisti će biti zanimljivo čuti, da tako mala naselja imaju šta ispričati o istoriji dve Kelebije.

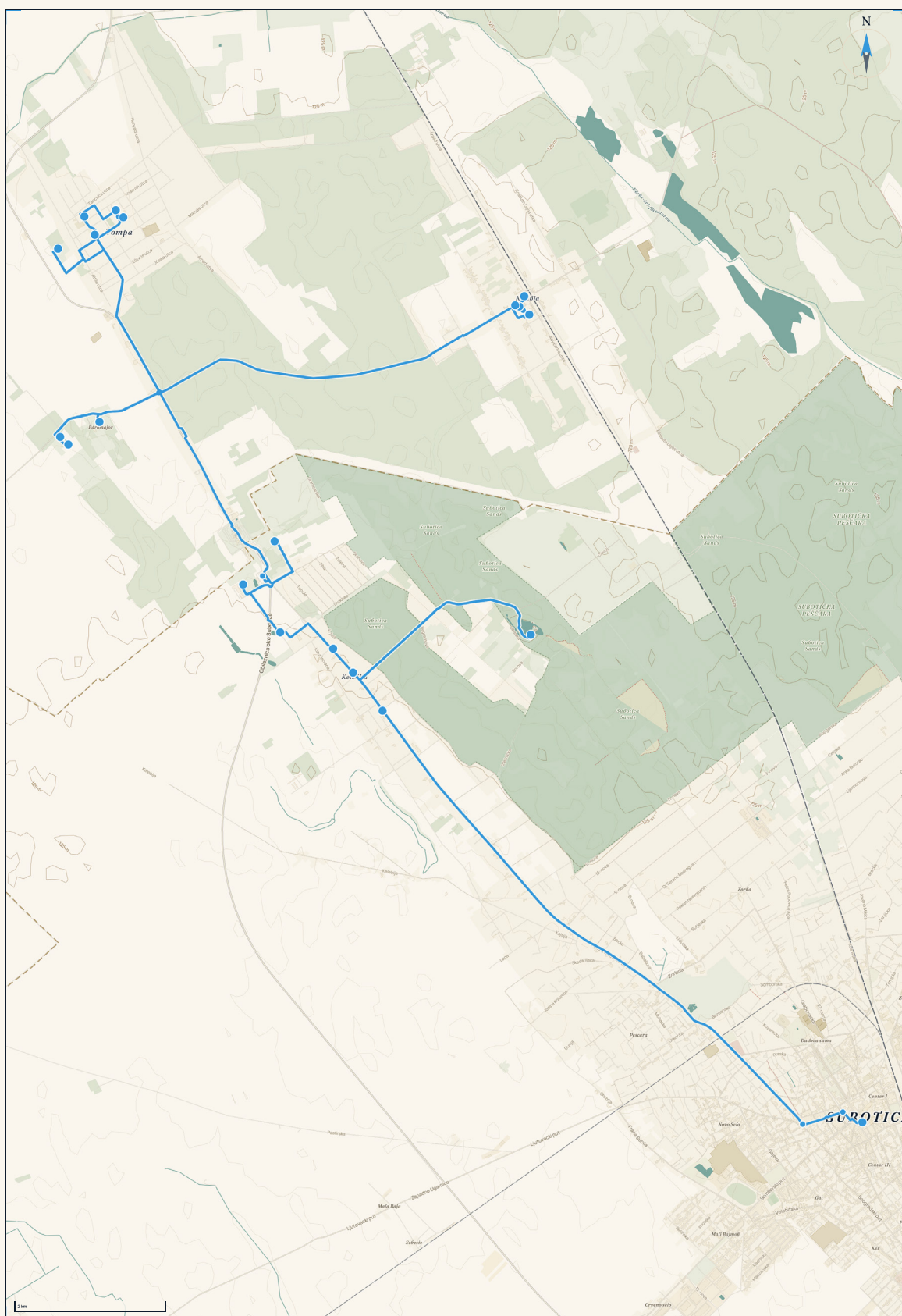
Još u 13. veku spominje se u spisu Simon Filins Wasa de Kelyb vođa Kuna, kao osnivač naselja. Kroz ovaj deo ravnice prolazili su putevi prema Baji, Halašu, Meljkutu.

Nakon Trianonskog sporazuma, naselje Kelebija je presečeno na dva dela i tako su nastala dva sela istog naziva, Kelebija na srpskoj i Kelebia na mađarskoj strani. Kelebia na mađarskoj strani je 1924. god. dobila status sela i mogla se nadalje razvijati. Stogodišnjica postojanja sela proslavljena je 2024. god. Selo se nalazi u šumovitom okruženju i ima nekoliko zanimljivih objekata: spomen-kuća železnice – izgrađena je 2001. godine od stare železničke stražarnice u blizini nove železničke stanice (unutra se može videti originalni nameštaj); katolička crkva; Trianonski spomenik, drvo Roža Šandora. Zanimljivost je, da je prilikom arheoloških iskopina u Kelebiji, pronađena lobanja avarske žene stare 20-25 godina, čija rekonstrukcija lica je deo izložbe „U potrazi za nestalim narodom“ u Kečkemetu.

Drvo Roža Šandora, bečara, hajduka, staro je 150 god. , bela topola (*Populus alba*) pod lokalnom zaštitom prirode. Prema legendi, to je bilo jedno od omiljenih mesta za odmor poznatog odmetnika. Danas je karakteristična tačka Nizijske (Alföld) tkz. Plave ture, u parku prirode, jedna od gradskih znamenitosti i vrlo popularna tačka ciklo turista ([Felső-Bácska-Homokhát Natúrpark](#)).

Nakon razgledanja Kelebije, preporučuje se povratak istim putem. Ciklo turista će imati splet doživljaja koje nije očekivao na tako malom prostoru.

 Ruta 4.1: Izlet u komšiluk-odlazak u Tompu i Kelebiju i povratak



Trasa 2: Izlet u komšiluk- odlazak Hajdukovo- Bački vinogradi-Ásothalom i povratak

Biciklističkom stazom od Palića dolazi se centra sela **Hajdukovo** (Hajdújárás), koje se nalazi na obodu Ludaškog jezera. Na zapadu sela nalaze se ušoreni salaši Čurgo i Ludaški šor. Selo leži na pesku Subotičko-horgoške pešcare, osnovna delatnost je vinogradarstvo i voćarstvo. Na istoku sela nalaze se pašnjaci, ispod kojih su slojevi nafte, tako da se sa staze mogu videti bušotine. Kroz selo vodi biciklistička staza. Seoce Nosa je u sastavu Hajdukova i kod mosta, preko rečice Kireš, koji ih razdvaja nalaze se info table o prirodnom dobru i jezeru Ludaš. Oko sela je bilo iskopavanja i nađeni su arheološki dokazi postojanja starovekovnih i praistorijskih ljudi. Stanovnici su poznati po uzgoju jabuka koje skladište u sopstvenoj hladnjači "Golden Fruct". Takođe, zastupljeno je i povrtarstvo, a tu se nalazi i veliki brend u organskoj poljoprivredi, prerađivač "Suncokret", smešten pored nekadašnjeg jevrejskog kaštela, Ingus. Proizvođač je stekao svetska priznanja za hladno ceđena ulja i namaze od uljarica, i rado primaju zainteresovane posetioce. U selu postoji katolička i adventistička crkva. Krajem septembra meseca meštani organizuju Berbanske dane, a zimi Advent. Stanovnici Hajdukova vole da kuvaju kotliče za razne manifestacije. Tu se nalazi restoran i vinarija Vinski dvor sa svojim aperitivnim vinima, restoran Hedera, kafić Jazzik, leti nekada radi i Sunjog čarda kod Vizitorskog centra, Roka tanja izvan sela na obali jezera. Sva mesta su dostupna biciklima. Vozi se bezbedno na stazi, uz uređene i pokošene travnjake, cveće na kandelaberima, sređeno drveće i šiblje. Ako ciklo turista želi da uspori i vozi razgledajući okolinu, Hajdukovo pruža taj doživljaj.

Bački vinogradi (Királyhalom; Bácsszőlős) su povezani biciklističkom stazom sa Hajdukovom, što stanovništvu olakšava povezivanje dva sela i okoline. Selo je sličnog pejzaža kao i Hajdukovo. U selu se nalazi proizvođač organskih proizvoda na principima permakulture, uzgaja se : dren, dud, dunja, pasji trn, mušmule, zova, autohtone sorte dunja. Čuva se i stara sorta pšenice „bankuti“. Ako biciklista želi da vidi kako ovakva bašta izgleda, može da poseti porodicu Berenji. Glavna atrakcija uključuju posetu vinariji Tonković (poznatoj po sorti Kadarka), i degustaciji vina sa peska. Veliki rasadnik „Džambula“ koji se bavi proizvodnjom lišćara i četinara, sadnog materijala, je posebna lepota. Pejzaž ovog rasadnika oduzima dah, naročito u letnje vreme. Na kraju sela prema Horgošu nalazi se veštačko jezero "Balint" idealno za pecanje, sa klupama za piknik, mostićima između ostrva, ali i smeštajem i tradicionalnom hranom, tako da biciklisti mogu ovde naći kompletnu uslugu pre mraka, ako žele da nastave vožnju sutradan.

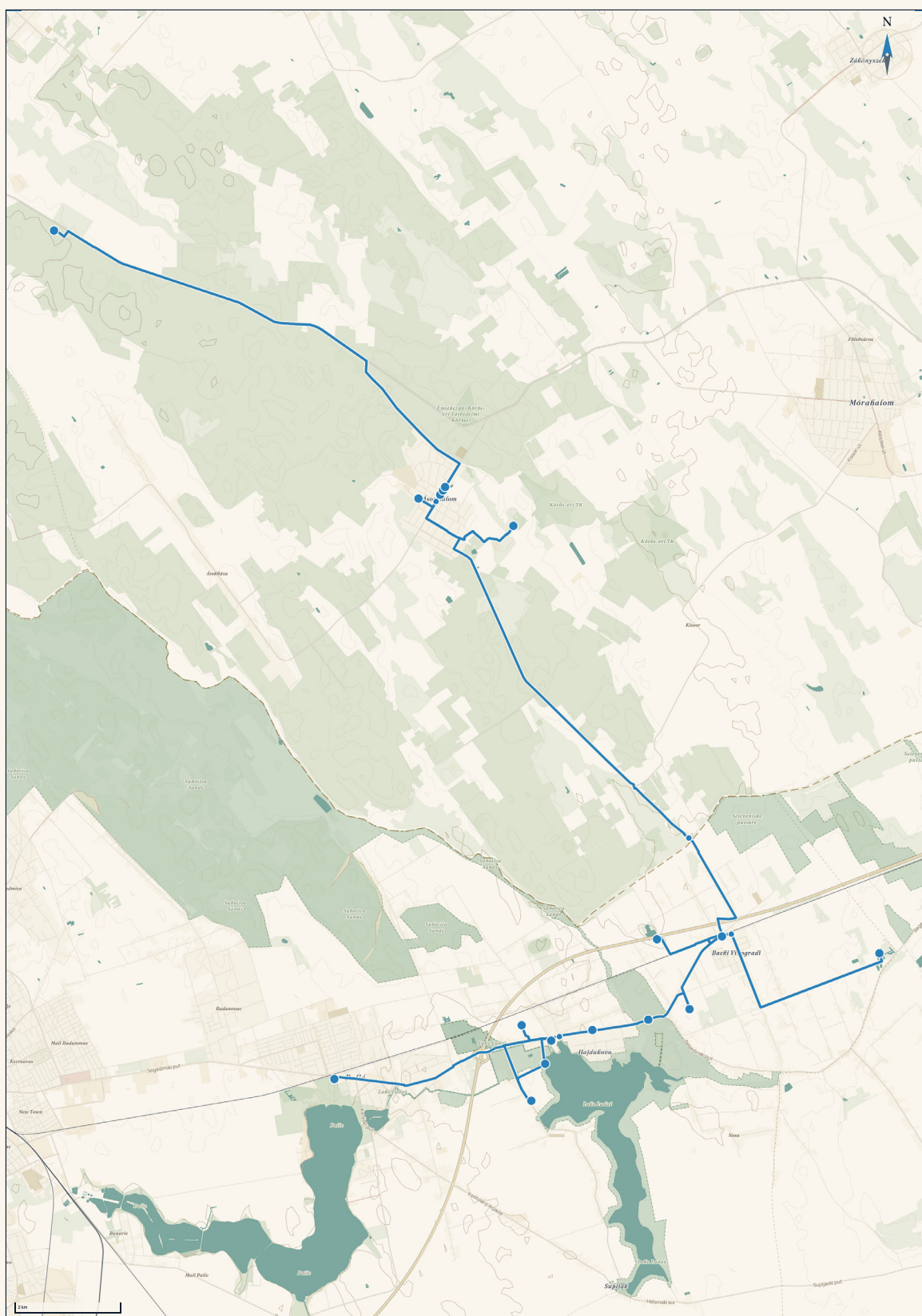
Prolaskom kroz selo, biciklista će uživati u miru, kao da je vreme usporilo, iako stanovnici rade mnogo i vredno. Proći će kraj bašta sa etno dekoracijama, kraj autentičnih salaša, vinograda i voćnjaka. Kroz Bačke vinograde prolazi moderna pruga Subotica-Horgoš, tako da biciklisti mogu koristiti ovaj vid prevoza ako žele da skrate vožnju, jer voz staje i u stanici Palić, Subotica.

Biciklistička staza od Bačkih vinograda prema Ásothalom-u izgrađena je u okviru prekograničnog projekta "Opti-Bike" u dužini od približno 5 km, kojom je lokalnom stanovništvu olakšan prelazak granice prema Mađarskoj, a promoviše se i ciklo turizam. Prema novom projektu "Opti-Bike 3", na izlazu iz Hajdukova biće izgrađen biciklistički most, dok će na glavnom putu koji zaobilazi Bačke Vinograde biti izgrađeno još 2.827 metara staze prema Malim Pijacama, tako će se povezati još jedno selo.

Ásothalom (Ásothalom) je selo kraj granice, za ljubitelje prirode, sa nekoliko atrakcija. Livada čuda (Csodrét): Najpoznatija prirodna atrakcija u mestu. Reč je o zaštićenom području sa specifičnom florom i faunom pešcara, gde se mogu videti retke biljke poput kamilice i stotine vrsta insekata. Od kraja februara počinje da otvara svoju cvetnu lepotu, a na nedeljnom nivou menja svoj izgled. Do avgusta se međusobno menjaju lukovice, presličice, poljske ljubičice, i prelepe vrste orhideja.

Na delu livade gde ima više peska vetar nosi niti kovilje. Postoji uređena edukativna staza koja kroz info-table objašnjava prirodne vrednosti ovog kraja. Okolina je bogata borovim šumama i peščanim putevima. Popularna je ruta do kapele Back (Back-kápolna), koja je omiljeno odredište za pešake i bicikliste. U selu postoji strand (Ásotthalmi Homokháti Strand és Sörkert). Ima nekoliko porodičnih vinarija: Somodi Sándor, Dobák Sándor és István, Tóth István, gde se mogu probati lokalna vina sa peska. U okolini je popularno jahanje kroz peščane predele i livade.

 **Ruta 4.2: Izlet u komšiluk- odlazak Hajdukovo- Bački vinogradi-Ásothalom i
povratak**



2.2.6. Integracija postojećih gastro – vinskih ruta u formirane rute OPTI-BIKE 3; smeštajni kapaciteti i servisne usluge za ciklo turiste

Četiri formirane rute projekta OPTI BIKE 3, prolaze pokraj gastro-vinskih objekata, koji su već uključeni u gastro-vinske rute u mikroregionu i smatraju se tradicionalnom i kvalitetnom ponudom. Biciklisti preferiraju one ponuđače, koji su na njihovoj odabranoj ruti, ili se nalaze nedaleko od trase. Retko će ciklo turista zbog gastronomskog uživanja, skrenuti sa rute u trasu, koja ih odvođi mnogo dalje od cilja putovanja. To mora biti izuzetno specifična ponuda i „bike friendly“ pristup. Svi ponuđači, treba da znaju da ako se nalaze na nekoj ruti, moraju jasno istaći da su „bike friendly“ i imati ponudu koja odgovara potrebama ciklo turiste. Osnovni motiv ciklo turiste je vožnja biciklom kroz predele i dolazak na ciljnu tačku putovanja. Ciklo turista se mora jako dobro osećati na nekom punktu destinacije, da bi odlučio da ostane i produži svoj boravak koji dan duže.

Vinarije i vinoteke koje se nalaze na 4 rute, ili nedaleko od njih:

- vinarija Čuvarđić, na salašu Čuvarđić, put prema Kelebiji
- vinarija Di Bonis, Tuk Ugarnice 14, Segedinski put prema Paliću
- vinarija Zvonko Bogdan, Kanjiški put 45, put prema Šupljaku
- vinarija Reljić, Kanjiški put 66, put prema Šupljaku
- vinarija Hompot, Ludaški đor 192, put iz Šupljaka prema Hajdukovu
- Vinski Dvor, Horgoški put 221, odmah na ulazu u Hajdukovo
- Vinarija Maurer, Kaštelski put 1. Hajdukovo, iz centra Hajdukova prema pruzi
- Vinarija Tonković, Bački vinogradi bb
- vinarija Petra, Salaši 222, Palić

Vinarije imaju degustacione sale i primaju posete u određeno vreme, a mogu se kupiti i flaše vina. Ciklo turistima se preporučuje, da prilikom izbora neke preporučene rute, unapred odluče za neku od vinarija i po mogućnosti dogovore posetu. Nekada ciklo turisti prvo odaberu vinariju i tek tada rutu koja vodi do nje. Postoji sklad između ciklo i vinskih ruta. Ciklo turisti vole pejzaže vinograda, ako se vinarije nalaze neposredno pored vinograda. Vinogradi su atraktivni predeli, bez prometa i idealni za biciklizam, pružaju zanimljiv i autentičan doživljaj, jer su to najčešće porodične vinarije, koje se posvete animiranju posetilaca. Mogu dobiti informacije o tradiciji i čuti neobične anegdote. Odmor u vinariji je zaslužena nagrada posle fizičkih napora uz „slow food“ lokalnu gastronomiju. U svetu postoje integrisani vinski i biciklistički putevi „Bike & Wine“. Obe aktivnosti doprinose ruralnom razvoju. Vinarije na Subotičko-horgoškom vinskom putu su pre svega poznate kao „vina sa peska“, a biciklisti koriste delove puteva kroz vinograde na pesku. Vetar koji ovde duva i nosi pesak u ravnici, može biti pravi dodatni ciklo izazov. OPTI BIKE rute su idealne za spoj ove dve aktivnosti jer se stalno šire biciklističke staze između Subotice, naselja na obodima i graničnih prelaza. Većina ovih vinarija se nalazi na ruti EURO VELO 13, te su na njoj markirane.

Gastronomija celog mikroregiona je poznata po spoju nekoliko kuhinja, naroda koji tu žive. Mnoga jela su uz modifikacije prisutna u svim kuhinjama, jer su ih ljudi prihvatili kao svoje. Mađarska, srpska, bunjevačka, jevrejska, nemačka, seosko-salašarska, dakle multikulturalna gastronomija, gde je glavni začim mlevena crvena paprika. Spremaju se jela od rečne ribe što je veoma ukusna i laka hrana za ciklo turiste. Iz velike ponude restorana, kafića, brze hrane, izdvojiće se samo objekti koji se nalaze neposredno na rutama.

- Vila Majur i ergela Kelebija, Kelebija, restorani
- Basch kuća, Subotica, restoran i pivnica
- Spartak, Subotica, tradicionalni restoran nacionalnih jela
- Bates, Subotica, tradicionalni restoran nacionalnih jela
- Boss, Subotica, restoran, picerija, kafić
- Stara picerija, Subotica, restoran, kafić, picerija
- Renesansa, Subotica, restoran, kafić
- Mali trg, Subotica, restoran i poslastičarnica
- Denis, Subotica, restoran, kafić
- Arte de gusto, Subotica, restoran
- Zona, Subotica, kafić, restoran
- Paligo palata, Palić, restoran
- Pub-Palić, picerija
- Borsalino, Palić, picerija
- Vila Viktorija plus, Palić, restoran
- Riblja čarda, Palić, riblji restoran
- Muški štrand, Palić, poslastičarnica i kafić
- Kapetanski rit, Palić, riblji restoran
- Paprika čarda, Palić, riblji restoran
- Abraham, Palić, tradicionalni restoran
- Jelen salaš, Palić, restoran
- Guljaš čarda, Ludaški šor, čarda restoran
- Hedera, Hajdukovo, restoran
- Jazzik, Hajdukovo, kafić restoran
- Origo bife, Bački vinogradi, klasičan bife
- Salaš Kovač 1920, Nosa, etno tradicionalno domaćinstvo

Pored odlične vinsko gastronomske ponude, segment smeštajnih kapaciteta je deo ruta. Iako u Subotici postoji veliki broj smeštajnih kapaciteta, različite kategorizacije, veoma mali broj njih se usmerio na zahteve ciklo turista. Ni jedan smeštajni kapacitet ne zadovoljava kompletne zahteve i kvalitete koji su potrebni za ciklo turiste. Preporučuje se da se ovoj temi obrati veća pažnja. **Turistička organizacija** ima ažuriranu evidenciju smeštajnih kapaciteta sa kategorizacijom. Ciklo turista može u njihovoj kancelariji u Gradskoj kući, dobiti informacije za smeštaj. Smeštajni kapaciteti koji se smatraju kao **delimično „bike friendly“** su:

- Vila Larus, izuzetno popularna, gosti mogu iznajmiti bicikle u vili, nude bezbedan parking, kao i **organizovane biciklističke ture oko Palićkog jezera**
- Navigator, siguran parking za bicikliste u okviru objekta, imaju bazen i uređenu baštu, lak pristup biciklističkim stazama oko jezera
- Hotel „Vila Majur“, ima svoj servis za iznajmljivanje bicikala
- Galleria, ima prodavnicu bicikala i opreme
- Artist hotel, nudi sigurnost za ciklo turiste

- Hostel Put svile, nudi siguran i zatvoren prostor za bicikle, popularan među ciklo turistima
- Prenočište Panorama, nudi parking za bicikliste, saunu i bazen
- Rooms Kod Simketa, parking za bicikliste u dvorištu.

Ciklo turistima je važno da imaju informacije o servisima, prodavnicama biciklističke opreme i mogućnosti iznajmljivanja bicikala, jer se uvek mogu dogoditi nepredviđene situacije. Ciklo turista može da iznajmi bicikl na nekoliko punktova u gradu i na Paliću, postoji gradski sistem SuBike, za iznajmljivanje.

Servisi za popravku bicikala su bitna stavka i ima ih nekoliko u gradu:

- Capriolo Centar Subotica, M. Korvina 17
- EURO-BIKE: specijalizovan za servisiranje bicikala i prodaju rezervnih delova, Zmaj Jovina 6.
- Venera Bike: velika prodavnica sa servisnim odeljenjem, Matije Gupca 1.
- Bike Spot (Mega Favorit): servis klasičnih i električnih bicikala, Jo Lajoša bb.
- Miklos Husli Djuris: privatni servis za bicikle i motocikle, Senčanski put 92.
- Mega Favorit Palić: prodajni i izložbeni prostor koji nudi podršku za bicikliste, lokacija: Hor-goški put 106.
- SUBike stanica Palić: sitnije intervencije, informacije, iznajmljivanje, lokacija: kod Ženskog štranda

S obzirom, da se radi o tradicionalnom biciklističkom gradu, gde lokalno stanovništvo izuzetno voli bicikle, da postoji težnja za privlačenjem što više ino ciklo turista, potrebna je dodatna pažnja razvoju uslužne infrastrukture u budućnosti.

POGLAVLJE III



3. Marketing ciklo projektnih lokalnih ruta

3.1. On-line i Off-line marketing, ponuđači usluga kao „bike friendly“, brend OPTI-BIKE

Održivosti lokalnih ruta u tesnoj vezi je sa marketing aktivnostima u popularisanju ruta, održavanju info tabli, analizi podataka o ciklo turistima, brigom o funkcionisanju brojača biciklističkih prolaza, saradnji sa ponuđačima usluga, unapređenju „bike Friendly“ kvaliteta. Potrebno je formirati menadžment ruta ili delegirati brigu o prethodnim aktivnostima u okviru lokalne samouprave, turističke organizacije ili menadžmenta mikro destinacije.

Marketing aktivnosti treba da odgovore na izazove koje postavljaju korisnici prema ponuđačima usluga, na lokalnim rutama, u nekoliko aspekata:

- usluge kao turistički proizvod, treba da zadovolje funkcionalna očekivanja korisnika; kvalitet usluge, sigurnost, udobnost, vrednost za novac
- usluge treba da zadovolje emocionalna očekivanja korisnika; doživljaji, nova iskustva, raznolikost
- usluge treba da zadovolje vrednosna očekivanja korisnika; ambijentalne celine, raznolikosti, novine
- usluge treba da privuku potencijalne korisnike i probude u njima želje, iako nisu imali prethodne nakane za obilaskom lokalnih ruta niti za kupovinom neke usluge.

Elementima marketing mixa, (7P) vrši se pozicioniranje turističkog proizvoda na tržištu u odnosu na konkurenciju. Optimiziranje marketing mixa odnosi se na stalno prilagođavanje turističkog proizvoda potrebama i željama korisnika, praćenju kvaliteta usluge i specijalizaciji ponude, da ona ima prefiks jedinstvenosti.

Ciklo turisti i lokalno stanovništvo na rutama OPTIO BIKE, imaju slične potrebe, zato marketing mix elemenata mora odgovarati u isto vreme i jednoj i drugoj ciljnoj grupi. Prilikom stvaranja turističkog proizvoda, marketing mix ponuđača (koji su iz oblasti privatnog biznisa) mora da obuhvati i mikrodestinacijski menadžment:

- jasne rute, koncept mreže postojećih ruta, staza i njihove povezanosti, kružne staze i njihove kombinacije
- najkraće puteve, neometane puteve, sigurnost na putu
- signalizaciju i staze koje vode direktno u prirodu
- prohodnost staza u slučaju loših vremenskih prilika i mogućnosti povratka javnim prevozom
- servisne usluge, usluge smeštaja, ishrane, zdravstvene i drugih potreba.

Povezivanjem mikrodestinacijskog marketinga sa marketingom ponuđača usluga, postižu se ciljevi:

- potreban broj dostupnih informacija
- veća prepoznatljivost lokalnih ruta i mikrodestinacije
- povećanje broja ciklo turista do tačke održivosti destinacije, bez negativnog uticaja na okolinu.

Broj ciklo turista će se pratiti na lokalnoj ruti, brojačem prolaznosti biciklista i taj podatak će dati mogućnost odlučivanja na bazi činjenica, šta treba promeniti, koje kanale pojačati u obraćanju ciklo turistima.

U marketinškom obraćanju ponuđača ciklo turistima, od presudne važnosti je da pružaju „bike friendly“ usluge koje moraju biti stalnog kvaliteta i posebno naglašene. To su usluge koje osim smeštaja i ishrane turista, odnose se na:

- sigurno skladištenje bicikala i opreme
- pranje biciklističke opreme i sušenje
- pranje bicikala i sitnije popravke
- informacije prilagođene ciljnoj grupi.

Ciklo turisti se mogu razvrstati : prema biciklima koje voze, da li su individualci, ili voze u grupama, iz kojih regiona dolaze, da li su lokalci koji preferiraju prekogranične češće jednodnevne izlete, prema sezoni dolazaka, da li dolaze kao članovi nekog udruženja i sl. Marketing mix „bike friendly“ mora odgovarati svim ciklo turistima, bez obzira u koju razvrstanu podgrupu spadaju.

Marketing obraćanje ciklo turistima treba da bude „on line“, koristeći sve raspoložive dostupne društvene mreže, platforme, web strane (projekta, svih ponuđača, turističke organizacije grada, gradske uprave i javnih preduzeća od interesa, specijalizovane za ciklo turiste), QR cod, blogere i influencers , promotivna videa, oglase, snimke i fotografije i sve alate koji su već ustanovljeni sa projektima OPTI BIKE 1, 2.

Off line obraćanje ciklo turistima su: intervjui, info table, sajmovi, promotivni pokloni ponuđača, plakati i lifleti, štampani promo materijali i njihova distribucija, mape, bilteni, čak i kreativne radionice.

Naročito su zanimljive manifestacije kojih ima nebrojeno u gradu, na kojima se mogu distribuirati promotivni materijali, isto tako i na manifestacijama kod prekograničnih partnera.

Kombinacija „on line i off line“ marketinških aktivnosti će pokriti i animirati potrebne ciljne grupe.

OPTI BIKE brend već ima svoj logo, koji je prepoznatljiv iz prethodnih projekata OPTI BIKE 1, 2 , na koji se naslanja projekat OPTI BIKE 3. Obeležavanje mreže lokalnih ruta koristi ovaj logo, na svim info tablama, marketinškim dokumenta i preporučuje se, da ponuđači usluga ciklo turistima, koriste ovaj logo, pored sopstvenog, ako ga imaju. U narednom periodu ponuđači usluga ciklo turistima, moraju učiniti napor da bude „bike friendly“ jer brend mora sadržati ovu funkciju i ulivati poverenje u kvalitet usluga. Time se pruža dobra vidljivost, prepoznatljivost i mogućnost praćenja za ciklo turiste.

Brend treba da izazove asocijaciju jedinstvene atmosfere lokalnih ruta i pre svega duha mesta-Genius loci. U dodiru sa promotivnim materijalima, ciklo turista treba da oseti elemente u komunikaciji izazivajući:

- radoznalost i iznenađenje u toku vožnje
- inspiraciju za razna otkrića na pojedinim lokalnim rutama
- strastvenost za istraživanja zbog različitosti pejzaža na rutama
- osećaj jedinstvenosti ali i nečeg poznatog.

Pored vizuelnog identiteta-logo, brend se sastoji i od slogana, džinglova, simbola. Brend je zapravo izgrađena marka, koja asocira turistu na set usluga, kvalitet koji može očekivati, koji je stepen sigurnosti u putovanju. Brend koji stoji iza seta usluga, smanjuje turisti rizik od donošenja pogrešnih odluka u vezi putovanja. Pozicioniranje lokalnih ruta kao turističkog proizvoda sa setom usluga, vrši se i pomoću brenda. Brend je kompleksnost asocijacija koji će ciklo turistu povesti prema percepciji doživljaja, kojih na lokalnim rutama ima mnogo, veoma različitih, za svaku ciljnu grupu i interesovanja. Zato se preporučuje da menadžment lokalnih ruta promoviše brend, kontroliše i kada bude potrebno vrši redizajn.

3.2. PiAr i drugi marketinški alati

PiAr aktivnosti su odnosi sa javnošću koji ne traže velika novčana ulaganja kao marketinške kampanje. PiAr aktivnosti su različiti programi koji se sprovode u cilju promocije lokalnih ruta, kao što su studijsko putovanje za novinare, medije, turoperatore, agente, receptivne turističke agencije, blogere i influensere. Tu spadaju i intervjui i priče koje objavljuju zadovoljni ciklo turisti. Cilj izgradnje dobrih odnosa sa javnošću je da se stvori pozitivno mišljenje o lokalnim rutama i zaštiti imidž mikrodestinacije. Stvara se prepoznatljiva slika u javnosti i među ciklo turistima. To su sve-sno planirane akcije u određenom smeru, da bi se postigli ciljevi smanjenja stihijskog mišljenja.

Za ciklo turizam su upotrebljivi PiAr alati prema engleskom akronimu PENCILS / na osnovu Kotler 2005 /:

P (publication)-brošure za turiste, publikacije, izveštaji o dešavanjima

E (events)-eventi, događaji,

N (news)-vesti, priče o destinaciji i zanimljivosti na lokalnim rutama

C (community)-aktivnosti prema potrebama lokalne zajednice u okolini i na rutama

I (identity)-identitet mikrodestinacije, svi vidovi poslovne galanterije koji se odnose na ciklo turiste

L (lobbying)-lobiranje u smanjenju negativnih efekata odluka i zakona, koji će negativno uticati na lokalne rute, naročito u vezi devastacije pejzaža

S (social) -društvo odgovorne aktivnosti za stvaranje dobre reputacije, održavanje i briga o mobilijaru na rutama.

Iskustvo je pokazalo da su uspešne one mikrodestinacije koje svoje PiAr aktivnosti usklađuju sa ponuđačima usluga, naročito za ciljnu grupu specijalnih interesa, kao što su ciklo turisti. Preporučuje se mikrodestinaciji da u kontinuitetu koristi PiAr aktivnosti, jer one štede novac a postižu ciljeve sa mnogo manje rangiranih resursa.

Pored PiAr aktivnosti, kao jednih od marketinških alata, najvažniji su marketinški alati koji se baze na internetu. To ne znači da klasični marketinški alati ne postoje ili nisu zanimljivi, ali za ciklo turiste internet je izvor svih informacija, naročito za mladu generaciju kojima je internet sastavni deo svakodnevnog života.

Glavni marketinški kanali su „on line“ marketing kampanje na raznim platformama.

U suvremenom svijetu „on line“ marketing kampanje su bitne i za ciklo turiste. Moguće opcije:

Google Ads se zasniva na nameri ciklo turiste da pretraži destinaciju za koju je zainteresovan.

Kampanje mogu biti:

- Search kampanje (Search Ads), npr. „biciklističke lokalne prekogranične ture na euro Velo 13,
- Display kampanje (Banner ads): vizuelni oglasi se na portalima i blogovima u vezi ciklo ruta prepoznatljivog brenda OPTI BIKE, sa vizuelnim izgledom
- YouTube kampanje (video oglasi), inspirativni video snimci o lokacijama OPTI BIKE 3 ruta, približava se emotivni doživljaj
- Meta Ads (Facebook i Instagram), oglas se prikazuje onima koji su već posetili veb-sajt, da se podstakne odluka za rezervaciju. Meta platforma je idealna za turističke oglase zasnovane na vizuelnom iskustvu. Mogući tipovi marketinške kampanje:
 - slike, video oglasi i prezentacije, fotografije lokacija ruta,
 - story and reels oglasi, su kratke priče i poruke za mlađu ciljnu grupu
 - promocija raznih događaja, festivala, dešavanja na otvorenim prostorima
 - direktni mailovi za individualne ciklo turiste
 - TikTok oglasi – jedna od najefikasnijih platformi, i za mlađe ciklo turiste (18–35 godina), kratki zanimljivi video zapisi na bazi doživljaja iz iskustva
 - dinamični video formati TikTok-a
 - In-Feed oglasi (oglas koji se pojavljuje u fidu), kratak (15–30 sekundi) video koji se pojavljuje između sadržaja kroz koji korisnici listaju; može direktno da vodi do web stranice ruta, ili stranice za registraciju kod ponuđača usluga.
 - TopView oglasi (na početnom ekranu), plaćeni i skuplji, mora biti izuzetno zanimljiv video, koji se prvi pojavljuje pri otvaranju TikTok-a, odličan za pokretanje kampanja,
 - Spark Ads (ističe sadržaj), plaćeni oglas kreiran od postojećih TikTok videa koji su u vezi teme, dobar način za saradnju sa influencerima (lokalni turistički vodiči, putopisni blogeri).
 - AI, korišćenje veštačke inteligencije u marketinške svrhe: moguća je analiza velikih količina podataka –statistika posećenosti web-sajta, interakcija na društvenim mrežama, rezultata email kampanja, obrazaca onlajn rezervacija. Algoritmi mogu prepoznati u određenom vremenskom periodu iz koje zemlje dolaze ciklo turisti, koje su starosne grupe, koja lokalna ruta ima najveće interesovanje. Analizom ovih podataka postiže se da marketinške poruke i kampanje budu efikasnije i smanje troškove reklama. Ovaj pristup zasnovan na podacima, omogućava da marketinške poruke i prodajne kampanje budu celishodne. Na osnovu informacija koje obradi veštačka inteligencija, menadžment rute ili destinacijski menadžment, može da identifikuje trendove na tržištu u prekograničnoj ciklo turističkoj ponudi.

3.3. Piktogrami i info table koji se mogu koristiti na turama

Piktogrami su jednostavni grafički simboli koji prenose određenu informaciju, uputstvo ili upozorenje bez korišćenja reči. Njihova glavna prednost je što su univerzalno razumljivi, oslanjaju na vizuelnu sličnost sa predmetom ili radnjom koju predstavljaju i ne oslanjaju se na govorni jezik. Koriste se na javnim površinama, na ambalaži proizvoda, u tehnologiji, u saobraćaju, oblasti bezbednosti i sl. To su obično stilizovani jasni znaci u kontrastnim bojama koje se vrlo uočljive. Potekli su iz pisama najstarijih naroda, čine osnovu koja je predstavljala neki pojam, koji su predstavljali neki događaj, priču, misli. Kao što su egipatki hijeroglifi, sumersko pismo, pisma drugih naroda.

Piktogrami za biciklističke rute, naročito u prirodi, služe za **navigaciju, informisanje o težini staze i bezbednosti** biciklista. Oni su standardizovani kako bi ih razumeli posetioci iz različitih zemalja, kao što su to piktogrami za EuroVelo rute, a najvažniji su oni koji označavaju nivo težine rute. Ovi piktogrami se nalaze duž staza na drvenom postolju, stubovima, metalnim tablama. To su navigacioni piktogrami i putokazi koji su standardizovani, ali ih ima i nestandardizovanih, već prema lokalnoj nameni ili umetničkoj viziji nekog udruženja, projekta, javnog dobra.

Ako se nalazi nacrtan bicikl na beloj pozadini to je standardna oznaka za biciklističku stazu ili rutu. Često se pored piktograma bicikla nalazi broj (npr. "Ruta 1"), što pomaže u praćenju pravca na mapi. Tu je i strelica koja pokazuje smer kretanja. Ako je strelica zakrivljena, najavljuje oštru krivinu ili promenu pravca.

EuroVelo logotip: Plavi krug sa žutim zvezdicama i brojem rute, označava deo mreže evropskih biciklističkih ruta.



Izvor: saobraćajni znakovi.com

U Srbiji je turistička signalizacija, uključujući i biciklističku, postavljena prema Pravilniku o turističkoj signalizaciji. Biciklistički savez Vojvodine je postavio EuroVelo info table u Vojvodini na rute 6, 11, 13, kao rezultat njihovog projekta, tako da se u gradu i okolini mogu naći prepoznatljive info table.

Na planinama se vide planinarski crveno-beli znaci, koji pokazuju put i stazu kretanja, ali takvih oznaka kojih ima i u šumama u ravnici, i ponekad se preklapaju sa biciklističkim rutama.

Na rutama postoje i piktogrami za prateće sadržaje važne za bicikliste:

- **francuski ključ:** označava stanicu za samostalni servis bicikala.
- **grom/baterija:** Mesto za punjenje električnih bicikala (e-bike punionice).
- **klupa/drvo:** Odmorište ili vidikovac.
- **precrtan bicikl:** Zabrana kretanja biciklista (obično zbog zaštite prirode ili opasnosti).

Uobičajeni su i piktogrami koji označavaju smještaj, gostionicu, apoteku, hitnu pomoć, kampove, policiju, jezero i vodu i sl.

Projekat OPTI-BIKE 1, 2, 3 ima svoj piktogram, znak koji treba uključiti kao prepoznatljiv znak na info tablama, na rutama.

Neki piktogrami kao zanimljivi primeri i idejna rešenja iz regiona:



LEGEND

	Shower Hot water		Wash basin Hot water		Toilet
	Electrical Connections		Motorhome pitches		Tent pitches
	Pets Welcome		Children's Playground		Parking
	Marked Pedestrian Paths		Wineries		Wine Tasting

POGLAVLJE IV



4. Zaključci i preporuke

1. OPTI-BIKE 3 je nastavak prethodnih projekata OPTI BIKE 1,2. Fokus je na infrastrukturnoj izgradnji biciklističke staze kao nastavak izgradnje staza koje su planirane u mikroregionu, povezujući tako prekogranične mikrodestinacije. Poseban segment obuhvata formiranje turističkih ciklo ruta. Okvir projekta čini širi kontekst održivog razvoja, njegov uticaj na efekte urbanog saobraćaja sa posebnim naglaskom na unapređenje biciklizma, ne samo kao sredstva prevoza, već turističkog proizvoda - ciklo turizma. Oslanjajući se na elemente naučno-stručne teorije urbanog saobraćaja, biciklizam je nezaobilazni segment u okviru lokalnog razvoja, što je veoma sveobuhvatno obrađeno u Poglavlju I.
2. Ciklo turizam kao sve privlačniji vid sportsko - rekreativnog korišćenja slobodnog vremena, intenzivno se razvija i zbog postojanja EURO VELO biciklističke mreže.
3. Studija dokazuje hipotezu da postoje prirodni, materijalni, nematerijalni, istorijski i tradicionalni resursi, za valorizaciju potencijala u svrhe ciklo turizmu, sa obe strane granice.
4. U studiji su razvijene 4 tematske rute, sa nekoliko trasa, koje će zadovoljiti različita interesovanja LOHAS ciklo turista, kao i lokalnog prekograničnog stanovništva. Obilje tačaka na rutama, pruža mogućnost novih saznanja, individualnih istraživanja, uživanja i odmora u različitim ambijentalnim celinama.
5. Postoje smeštajni kapaciteti, gastronomsko-enološka ponuda, koje ciklo turisti mogu koristiti. Preporučuje se, u daljim fazama razvoja OPTI BIKE projekta, edukacija ponuđača koji žele da zadovolje zahteve ciklo turista u kvalitetu svojih usluga, prema posebnim standardima za ovaj vid turizma i iskustvima ponuđača na EURO VELO mreži. Ponuđači usluga trenutno ne zadovoljavaju ove specifične standarde „bike friendly“.
6. Potrebno je koristiti sve raspoložive marketing alate, PiAr aktivnosti, radi vidljivosti projekta, stalno ažurirati izmene informacija .
7. Projekat ima svoj logo, čijom promocijom se stvara brend-asocijacija na rute i mikroregion za ciljne grupe ciklo turista.
8. Preporučuje se formiranje menadžmenta definisanih ciklo ruta u projektu, u okviru lokalne samouprave, koji će u kontinuitetu upravljati rutama, istraživati zadovoljstvo ciklo turista u mikroregionu, kontrolisati kvalitet usluga ponuđača, proveravati postavljene table i mobilijar na rutama, administrirati podatke i informacije, razvijati brend projekta, predlagati ideje za razvoj ciklo turizma sa prekograničnim efektima.
9. Ciklo turizam u Evropi ima stalni trend rasta, priključenje mikroregiona ovom trendu je prepoznato i doprineće lokalnom ekonomskom razvoju u prekograničnim mikrodestinacijama.
10. Prekogranične veze lokalnog stanovništva su izgradnjom biciklističkih staza postale jednostavnije, poželjnije, zabavnije i svrsishodne.

POGLAVLJE V



5. Literatura

1. Fostering enhanced ecotourism planning along the Eurovelo cycle route network in the Danube region, EcoVeloTour DTP-055-2.2; Finansijer: Interreg Danube Transnational Programme
2. Gordana Prčić Vujnović: Korzó Szabadka, Milko egyesület 2023
3. <https://gradsubotica.co.rs/tri-price-o-sokolskom-domu/>
4. <https://visitsubotica.rs/sta-videti/secesijski-objekat/palata-rajhl-ferenc/>
5. <https://bookaweb.com/sr/ad/1979>
6. <http://www.heritage-su.org.yu/sr/popis/index>.
7. <https://www.subotica.com/vesti/zavicajna-istorija-veoma-vazna-id17958.html>
8. https://sr.wikipedia.org/sr-el/%D0%93%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8_%D0%BC%D1%83%D0%B7%D0%B5%D1%98_%D0%A1%D1%83%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B8%D1%86%D0%B0
9. http://podaci.com/_gRoute/_Vikend-u-opstini-Subotica-51547.php
10. <https://www.gf.uns.ac.rs/~zbornik/doc/ZR18.10.pdf>
11. <https://korzoportal.com/viktorija-aladzic-najveci-suboticki-graditelj-titus-mackovic/>
12. <https://manager.ba/vijesti/samo-jednom-dijelu-turizma-otvorilo-se-tr%C5%BEi%C5%A1te-vrijedno-44-milijarde-eura>
13. https://sr.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%9A_%D0%BD%D0%B0_%D0%9F%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%9B%D1%83
14. <http://palic.org/letnjapozornica>
15. <https://visitpalic.rs/dozivate-palic/palicka-setnja/>
16. <https://www.dvorciserbije.rs/ingus-hajdukovo/?pismo=lat>
17. <https://palic-ludas.rs/index/page/id/86/lg/sr#main>
18. <https://suistorija.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/01/broj-18-za-internet.pdf>
19. <https://www.maglocistac.rs/kultura/prostor-u-kom-se-rada-znanje-letnji-bioskop-na-kelebiju-mesto-ideja-i-kreativne-umetnosti-foto>

20. <http://ujkor.hu/content/kelebia-egy-hatarkozseg-szuletese-1918-1925>
21. <https://www.subotica.com/vesti/dren-u-soku-od-grozdja-i-brasno-od-bankuti-psenice-zaboravljene-vrste-opstaju-kroz-organsku-proizvodnju-porodice-berenji-id49032.html>
22. <https://www.visitmorahalom.hu/sr/znamenitosti-1/cudnovata-livada-u-asothalomu#:~:text=Na%20delu%20livade%20gde%20ima%20vi%C5%A1e%20peska,stazi%20Livada%20%C4%8Cuda%2C%20gde%20%C4%8Ddari%20podru%C4%8Dja%20prezentuju>
23. <https://asotthalom.hu/>
24. <https://funiq.hu/1462-tompa>
25. [https://alliancease.com/mountain-bike-trail-difficulty-rating-system/#:~:text=Easiest%20\(white%20circle\)%20Easy%20\(green%20circle\)%20More,black%20diamon](https://alliancease.com/mountain-bike-trail-difficulty-rating-system/#:~:text=Easiest%20(white%20circle)%20Easy%20(green%20circle)%20More,black%20diamon)
26. Filip Kotler, Ferrari report 2005; <https://www.coursehero.com/file/p200o58/The-instruments-of-Public-Relations-The-acronym-PENCILS-The-analysis-of-the/>

ANALIZA TRŽIŠTA I RAZVOJ BRENDI CIKLOTURIZMA I TURISTIČKOG PROIZVODA DUŽ EUROVELO 13 ZA PROJEKAT OPTI-BIKE 3

Autori studije:

mgr Izabel Lanji Hnis

dr Tibor Fazekas

Studiju je lektorisala:

dr Aleksandra Prčić

Dizajn:

Lenard Lacko

IZJAVA O ODRICANJU OD ODGOVORNOSTI

Ovaj dokument je izrađen uz finansijsku podršku Evropske unije, u okviru Programa prekogranične saradnje Interreg VI-A IPA Mađarska-Srbija. Za sadržaj ovog dokumenta odgovornost tereti isključivo Grad Suboticu, i ni pod kojim okolnostima se ne može tumačiti kao stav Evropske unije i/ili Upravljačkog tela Programa.

