

Студија мреже бициклистичких рута АП Војводине



НОСИЛАЦ ИЗРАДЕ:



**РЕПУБЛИКА СРБИЈА
АУТОНОМНА ПОКРАЈИНА ВОЈВОДИНА
ПОКРАЈИНСКИ СЕКРЕТАРИЈАТ ЗА УРБАНИЗАМ
И ЗАШТИТУ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ**



ПОКРАЈИНСКИ СЕКРЕТАР

Владимир Галић

**Студија мреже бициклистичких рута
АП Војводине**

ОБРАЂИВАЧ:



ЈП „ЗАВОД ЗА УРБАНИЗАМ ВОЈВОДИНЕ“ НОВИ САД



E - 2578

РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ

Зоран Кордић

Зоран Кордић, дипл.инж.саоб.



В.Д. ДИРЕКТОРА

Предраг Кнежевић

Предраг Кнежевић, дипл.правник



Нови Сад, децембар 2016. године

НАЗИВ ДОКУМЕНТА:	СТУДИЈА МРЕЖЕ БИЦИКЛИСТИЧКИХ РУТА АП ВОЈВОДИНЕ
ПОМОЋНИК ДИРЕКТОРА:	мр Драгана Дунчић, дипл.пр.планер
РУКОВОДИЛАЦ ИЗРАДЕ СТУДИЈЕ:	Зоран Кордић, дипл.инж.саоб.
СТРУЧНИ ТИМ:	Јелена Игњатић, дипл.инж.арх. Марина Митровић, мастер проф.геогр. Оливера Његомир, дипл.мат. Дејан Илић, грађ.тех.
СИНТЕЗА И КООРДИНАЦИЈА:	проф. др Вук Богдановић, дипл.инж.саоб. ФТН Нови Сад, департман за саобраћај Зоран Кордић, дипл.инж.саоб. ЈП Завод за урбанизам Војводине
ДАТУМ:	децембар 2016. године



	 8000043886694	ИЗВОД О РЕГИСТРАЦИЈИ ПРИВРЕДНОГ СУБЈЕКТА	 Република Србија Агенција за привредне регистре
---	--	---	--

ОСНОВНИ ИДЕНТИФИКАЦИОНИ ПОДАТАК

Матични / Регистарски број 08068313

СТАТУС

Статус привредног субјекта Активно привредно друштво

ПРАВНА ФОРМА

Правна форма Јавно предузеће

ПОСЛОВНО ИМЕ

Пословно име JAVNO PREDUZEĆE ZA PROSTORNO I URBANISTIČKO
PLANIRANJE I PROJEKTOVANJE ZAVOD ZA URBANIZAM
VOJVODINE NOVI SAD

Скраћено пословно име JP ZAVOD ZA URBANIZAM VOJVODINE NOVI SAD

ПОДАЦИ О АДРЕСАМА

Адреса седишта

Општина Нови Сад - град

Место Нови Сад, Нови Сад - град

Улица Железничка

Број и слово 6/III

Спрат, број стана и слово / /

ПОСЛОВНИ ПОДАЦИ

Подаци оснивања

Датум оснивања 16. фебруар 1959

Време трајања

Време трајања привредног субјекта Неограничено

Претежна делатност

Шифра делатности 7111

Назив делатности

Архитектонска делатност

Остали идентификациони подаци

Порески Идентификациони Број (ПИБ) 100482355

Подаци од значаја за правни промет
Текући рачуни

355-3200222069-04
840-714743-84
160-416883-48

Подаци о статусу / оснивачком акту

Датум важећег статута

Датум важећег оснивачког акта

14. фебруар 2013

Законски (статутарни) заступници

Физичка лица

1. Име Презиме
ЈМБГ
Функција
Ограничење
супотписом

Надзорни одбор

Председник надзорног одбора

Име Презиме
ЈМБГ

Чланови надзорног одбора

1. Име Презиме
ЈМБГ
2. Име Презиме
ЈМБГ

Чланови / Сувласници

Подаци о члану

Пословно име

Подаци о капиталу

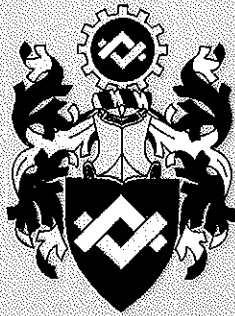
Новчани	
износ	датум
Уписан: 659.968,59 EUR, у противвредности од 40.021.353,26 RSD	
износ	датум
Уплаћен: 659.968,59 EUR, у противвредности од 40.021.353,26 RSD	30. јун 2002
износ(%)	
Сувласништво удела од	100,00000

Основни капитал друштва	
Новчани	
износ	датум
Уписан: 659.968,59 EUR, у противвредности од 40.021.353,26 RSD	
износ	датум
Уплаћен: 659.968,59 EUR, у противвредности од 40.021.353,26 RSD	30. јун 2002

Забелешбе	
1	Тип
	Датум
	Текст
	21. септембар 2005
	На основу Одлуке Скупштине АП Војводине од 27.06.2002. године овај субјект уписа променио је облик и организује се као Јавно предузеће за просторно и урбанистичко планирање и пројектовање ZAVOD ZA URBANIZAM VOJVODINA, NOVI SAD.

Регистратор, Миладин Маглов





ИНЖЕЊЕРСКА КОМОРА СРБИЈЕ

ЛИЦЕНЦА

ОДГОВОРНОГ ПЛАНЕРА

На основу Закона о планирању и изградњи и
Статута Инжењерске коморе Србије

УПРАВНИ ОДБОР ИНЖЕЊЕРСКЕ КОМОРЕ СРБИЈЕ
утврђује да је

Зоран С. Кордић

дипломирани инжењер саобраћаја

ЈМБ 1609967880033

одговорни планер

Број лиценце

100 0142 10



У Београду,
25. марта 2010. године

ПРЕДСЕДНИК КОМОРЕ

Проф. др Драгослав Шумарић
дипл. грађ. инж.

САДРЖАЈ

1. УВОД	1
1.1. Разлози и сврха израде студије	1
1.2. Циљеви студије	3
2. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ	4
2.1. Подручје обухвата студије	4
2.2. Обележја простора (рељеф, клима, хидрографија, предео, културна и природна добра)	5
2.3. Саобраћајна опремљеност	9
2.4. Демографски показатељи	14
2.5. Привредни показатељи и друштвене делатности у АПВ	15
2.6. Извод из планске документације вишег реда и релевантне документације	17
3. БИЦИКЛИЗАМ И МЕЋУНАРОДНА ИСКУСТВА	18
4. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БИЦИКЛИСТИЧКИХ СТАЗА У АПВ	23
4.1. Постојеће бициклическе стазе	23
4.2. Валоризација постојећих бициклических стаза у АПВ	31
4.3. Валоризација техничких елемената постојећих стаза	32
4.4. Анализа и валоризација туристичких садржаја у функцији циклотуризма	32
4.4.1. Природне вредности	32
4.4.2. Културне вредности	34
4.4.3. Међународна рута „Eurovelo 6“ (Дунавска рута)	35
4.4.4. Међународна рута „Eurovelo 11“ (Тиска рута)	43
4.4.5. Међународна рута „Eurovelo 13“ (рута „Гвоздене завесе“)	47
5. SWOT АНАЛИЗА	52
6. ПРЕДЛОГ БИЦИКЛИСТИЧКИХ РУТА АПВ	52
6.1. Концепт решења бициклических стаза АПВ са предлогом хијерархије мреже	52
6.2. Бициклическе стазе у профилима постојећих и планираних саобраћајница	57
6.3. Рекреативно-туристичке ("Greenways" - Зелене стазе) бициклическе стазе	59
6.4. Предлог техничких елемената и стандарда бициклических стаза	65
6.5. Предлог туристичке понуде у функцији циклотуризма	67
7. ПЛАН УРЕЂЕЊА МЕЋУНАРОДНИХ БИЦИКЛИСТИЧКИХ СТАЗА СА ПРИОРИТЕТИМА И ПЛАНОМ АКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ	68
8. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА	70
9. КОРИШЋЕНА ПРОСТОРНО ПЛАНСКА И ОСТАЛА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА ИЗРАДУ СТУДИЈЕ	71



Списак слика и табела у тексту:**Слике**

Слика 1. Саобраћајна мрежа АПВ – путна мрежа Е-коридори	11
Слика 2. Саобраћајна мрежа АПВ – мрежа пруга	12
Слика 3. Саобраћајна мрежа АПВ – пловни путеви	12
Слика 4. Саобраћајна мрежа у АПВ – путна мрежа са гранични прелазима	13
Слика 5. Модална расподела путовања – Modal split. 1993-2025 у граду Бечу, Аустрија.....	19
Слика 6. Мрежа европских бициклических рута.....	22
Слика 7. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 6	24
Слика 8. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 6 кроз Србију	25
Слика 9. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 11	26
Слика 10. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 11 кроз Србију	27
Слика 11. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 13	28
Слика 12. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 13 кроз Србију	29
Слика 13. Траса бициклическе руте Срем са главном рутом и везама са EV6	30
Слика 14. Траса бициклическе руте Панонска осмица и везом са EV11	30
Слика 15. Физички одвојена бициклическа стаза у коридору пута	57
Слика 16. Независна бициклическа стаза (Крањска Гора, Словенија)	58
Слика 17. Независна бициклическа стаза (Хамбург, Немачка)	58
Слика 18. Саобраћајни знак бициклисти на путу (Мађарска)	59
Слика 19. Greenway стаза - Панонски пут мира.....	60
Слика 20. Greenway -Зелена стаза/пут кроз шумско подручје (Немачка)	61
Слика 21. Пловидбена карта ОКМ ХС ДТД у АПВ	61
Слика 22. Greenway - Зелена стаза са тунелом (Немачка).....	62
Слика 23. Обележавање Greenway стазе – пример (Пољска)	62
Слика 24. Ланац услуга у бициклическом туризму (Мађарска туристичка заједница 2009. година)	63
Слика 25. Воз који омогућује превоз бицикала (ЕУ-Немачка).....	64
Слика 26. Унутрашњост воза који омогућује превоз бицикала (ЕУ-Немачка)	64
Слика 27. Профил двосмерна бициклическа стаза	65
Слика 28. Независна бициклическа стаза уз обалу (Копер Словенија)	65
Слика 29. Профил комбинована бициклическо-пешачка стаза	65
Слика 30. Комбинована пешачко-бициклическа стаза (Италија)	66
Слика 31. Пример обележавања међународних цикло коридора.....	66
Слика 32. Независна бициклическа стаза уз пут (Немачка)	67

Табеле

Табела 1. Дужина путне мреже према рангу пута	10
Табела 2. Показатељи привредне активности по окрузима, структура у %	16
Табела 3. Заштићена подручја у АПВ у оквиру Eurovelo коридора	34
Табела 4. Непокретна културна добра у АПВ у оквиру Eurovelo коридора	35
Табела 5. Предлог траса са предлогом хијерархије и класификације.....	54
Табела 6. Критеријуми за утврђивање нивоа – категорије бициклических станица	56
Табела 7. Садржаји који су неопходни у зависности од категорије станице	56



1. УВОД

Студија мреже бициклических рута АП Војводине, посматра све облике бициклическог саобраћаја – спортски, рекреативни и друге облике коришћења бицикала и циклоторизам као облик туристичке активности с највећом перспективом развоја.

У оквиру годишњег програма пословања Завода за урбанизам Војводине, а на основу смерница за имплементацију из Регионалног просторног плана АП Војводине планирана је израда Студије бициклическог саобраћаја на територији АП Војводине, са Покрајинским секретаријатом за урбанизам и заштиту животне средине као носиоцем израде и Заводом за урбанизам Војводине као обрађивачем.

Предмет ове Студије је валоризација постојеће мреже бициклических стаза на подручју АП Војводине, те анализа њеног туристичког потенцијала.

Геосаобраћајни положај Војводине има изузетне погодности и позитиван утицај на њен будући развој. Налазећи се на раскрсници великих европских транзитних праваца (некадашњи паневропски коридори X и VII) на правцу главних транзитних веза Западне Европе са Источном Европом и Азијом, представља једну од изузетних регија за развој бициклическог саобраћаја и циклоторизма.

Туристички потенцијали дају јединствене могућности развоја и чине Војводину једним од перспективно најинтересантнијих региона у овом делу Европе за живот у XXI веку. Да би он то и истински постао потребно је много рада и труда, јер базирати се само на ономе што су природни услови било би погрешно и у перспективи не би донело одговарајући резултат.

Коришћењем пешачких и бициклических стаза смањује се негативан утицај саобраћаја на околину, јер нема негативних емисија, а за изградњу нису потребни велики захвати у природи.

Главне препреке развоју бициклическог саобраћаја на територији АПВ су, недовољан број бициклических стаза, лоше одржавање постојећих и њихова неповезаност те непостојање основне циклотористичке инфраструктуре. Такође, развој циклоторизма ограничен је и недовољно развијеном пратећом инфраструктуром, односно недостатком смештајних понуда, манифестација и недовољном промоцијом. Највећи део бициклических рута своди се на њихово обележавање.

Израдом просторно планске документације локалних самоуправа планирани су основни правци и принципи развоја бициклическе мреже, оптималним коришћењем расположивих потенцијала простора.

Избор потенцијалних бициклических рута, код израде планске документације, заснивао се на локационо-развојном потенцијалу простора.

1.1. Разлози и сврха израде студије

Аутономна Покрајина Војводина налази се у северном делу Републике Србије, са саставним географским областима Банатом, Бачком и Сремом и Новим Садом као административним центром од међународног значаја. Подручје АП Војводине се простире на површини од 21.614 km², са 1.931.809 становника, према попису из 2011. године. Поред административног центра Новог Сада, који се налази у јужном делу Бачке, према регионалном просторном плану АП Војводине, утврђена је и диференцијација осталих урбаних агломерација, са националним и регионалним центрима, као основама мреже насеља. Нови Сад је према тој подели међународни центар, док су национални центри Панчево, Сремска Митровица, Зрењанин, Сомбор и Суботица. Регионални центри су Кикинда и Вршац.



АП Војводина је смештена између природних граница река Дунав (према Републици Хрватској и централној Србији) и Сава (према БиХ и централној Србији), док је према Републици Мађарској граница делимично обухвата реку Дунав и земљишни појас до насеља Рабе. Границу обухвата према Р.Румунији чини земљишни појас од насеља Рабе до ушћа реке Нере у Дунав. Границу према Р.Хрватској дефинише појас од реке Саве код насеља Јамена, преко сремске равнице и Фрушке горе до реке Дунав између Илока и Бачке Паланке. Од Бачке Паланке до границе са Р.Мађарском граница са Хрватском је углавном дефинисана средином пловног пута Дунава. Границу са БиХ чини део појаса од ушћа реке Дрине у Саву, природним током реке Саве до границе са Хрватском док административну границу према централној Србији чини део од ушћа реке Нере у Дунав до ушћа реке Дрине у Саву, изузев подручја града Београда и северне Мачве.

Геоморфолошке карактеристике АП Војводине су дефинисане диспозицијом између великих пловних река (Дунав, Тиса и Сава), са јасно уочљивим целинама: на истоку Банат, на северозападу Бачка и на југозападу Срем.

Топографске карактеристике рељефа су изразито равничарске са изузетком Срема у којем доминира планина Фрушка гора и југоисточног Баната са Вршачким брегом. Осим Дунава као највећег хидрографског потенцијала југоистока Европе, територија АП Војводине је испресецана мрежом канала ОКМ ХС ДТД (изузимајући горњи Срем), у основној функцији транспорта, одводњавања и наводњавања.

Топографија АП Војводине, без већих висинских разлика, са умерено континенталном климом у којој се покрајина налази, изванредни су природни предуслови за развој бициклическог саобраћаја. Коришћење бицикла као облика превоза раширено је у целој АП Војводини, са добром основом у традицији и култури немоторних кретања.

На подручју АП Војводине повучени су почетни потези и направљени одређени помаци у промовисању и афирмацији бициклическог саобраћаја, кроз обележавање међународних траса бициклических стаза унутар коридора постојећих саобраћајница, унутар коридора насипа, кроз некатегорисану путну мрежу (атарски, шумски и остали приступни путеви) као и насељску мрежу стаза која се поклапа са Еуро вело рутама. Може се рећи да је ова мрежа добра основа за надоградњу, употпуњавање и формирање квалитетне мреже бициклических коридора.

Бициклически саобраћај се у целом свету, а изразито последњих деценија, промовише као пожељан вид превоза првенствено због своје еколошке прихватљивости, као најздравији вид савладавања (краћих и средњих) растојања, аутономије коју ни један други вид саобраћаја не допушта (пролаз свуда где могу проћи и пешаци), малих трошкова и минималног и пасивног заузимања саобраћајних и других површина.

Не мање важан аспект бицикла као превозног средства, је што је на неки начин значајан део решења неповољних услова одвијања саобраћаја и ниског нивоа услуге у градовима и урбаним агломерацијама, са доминантним аутомобилским саобраћајем, загушењима, застојима и огромним резервисаним површинама за динамички и стационарни саобраћај.

У свим градовима бицикл као вид превозног средства постао је значајан чинилац који омогућава повећања урбане мобилности. Одрживи развој саобраћаја у градовима је незамислив без развоја бициклическог саобраћаја, као еколошки најприхватљивијег вида превоза. Искуства урбаних метропола као што су Копенхаген, Лондон, Љубљана и других европских градова показала су да је бициклически саобраћаја постао потпуно равноправан са свим осталим видовима превоза и да је у константном порасту, чим се за његов развој створе минимални услови.

Због својих карактеристика и флексибилности, бицикл је са повећањем мобилности у градовима и насељима иницирао и специфичан облик немоторних кретања на средње дугим и дугим релацијама у сврху туристичких путовања – циклотуризам.

Међутим, да би се овај вид превоза што више афирмисао потребно је да сви субјекти у одлучивању значајно подигну степен улагања у развој бициклическе саобраћајне инфраструктуре. Промовисање коришћења бицикла може дати резултате само уколико је праћено изградњом, уређењем и означавањем бициклических стаза/трака, уређењем паркиралишта за бицикле те квалитетном интеграцијом/сегрегацијом са осталим облицима саобраћаја. АП Војводина је препознала све предности развоја овог вида немоторног саобраћаја, кроз циљеве утврђене Регионалним Просторним планом АПВ, па се тога приступило изради студије мреже бициклических рута на подручју АПВ као основног предуслова за квалитетан и системски приступ развоја бициклическе инфраструктуре.

На крају, утврђивање бициклических рута и коридора је веома важно за развој бициклическог саобраћаја у целини а тиме и бициклическог туризма – циклотуризма. У Просторном плану Србије и Регионалном просторном плану Војводине циклотуризам је препознат као један од најперспективнијих видова туризма који је у експанзији у Европи и читавом свету.

1.2. Циљеви студије

Основни циљ израде студије је обрадити област бициклическог саобраћаја на подручју АП Војводине – подручје обухвата Студије, који би на крају помогао бржој реализацији одрживог, привредног и друштвеног развоја на простору АП Војводине.

Циљеви израде Студије на бази локалних сазнања, искустава и истраживања:

- приказ потенцијала развоја бициклическог саобраћаја;
- успостављање критеријума и услова за формирање мреже бициклических стаза;
- изградња и уређење циклотуристичких рута у коридорима Националне мреже рута на начин да удовољавају основним критеријима важеће законске регулативе и европским стандардима за циклотуризам (EuroVelo);
- опремање рута стандардизованом саобраћајном и туристичком сигнализацијом;
- уређење туристичке инфраструктуре (угоститељски и сервисни садржаји од интереса за циклотуристе);
- промоција циклотуризма као облика одрживог транспорта као начина за побољшање коришћења простора.

Студијом ће се:

- извршити валоризација постојећих бициклических стаза у подручју обухвата студије,
- предложити мере за побољшања постојећих стаза (реконструкција, опремање, сигнализација);
- предложити трасе и смештај нових стаза у профилима постојећих и планираних саобраћајница;
- предложити микролокалитете цикло-туристичких садржаја - пунктова који ће служити бициклическим (одмор, поправка, информације и сл.);
- анализирати могућности повезивања бициклическим стазама значајних садржаја јавне и друштвене намене (туристички, спортски садржаји, рекреативни простори, природни резервати, национални паркови) те везе локалитета са градским агломерацијама, као и другим урбаним и руралним подручјима);
- предложити мере за обликовање стаза;
- предложити друге мере које би допринеле већој популаризацији бициклическог саобраћаја.



2. ПОЛАЗНЕ ОСНОВЕ

2.1. Подручје обухвата студије

Подручје које је предмет Студије обухвата територију Аутономне Покрајине Војводине коју чине територије јединица локалних самоуправа у њеним географским областима (Бачка, Банат и Срем).

Обухват Студије мреже бициклистичких рута АП Војводине чини подручје обухваћено: на северу границом са Републиком Мађарском, на истоку са Републиком Румунијом, на западу са Републиком Хрватском, на југозападу са Републиком Босном и Херцеговином, и на југу са административном границом АП Војводине према централној Србији.

Природну границу обухвата Студије чине: међународне пловне реке Дунав, према Републици Хрватској и централној Србији, и Сава према Босни и Херцеговини и централној Србији. Граница према Републици Мађарској дуга је 174,4 km, равничарска је и пружа се од реке Дунав на западу до насељеног места Рабе (општина Нови Кнежевац) на истоку. Граница према Републици Румунији дуга је 247,5 km, равничарска је и протеже се од насељеног места Рабе до ушћа реке Нере у реку Дунав. Административна граница према централној Србији дуга је 330,04 km, и протеже се од истока од ушћа Нере у Дунав до ушћа реке Дрине у реку Саву и већим делом је природна граница током река Дунав, Тамиш и Сава, осим на подручју према територији Града Београда и подручју северне Мачве. Граница према Републици Босни и Херцеговини (Републици Српској) дугачка је 32,56 km, протеже се од истока од ушћа реке Дрине у реку Саву до границе са Републиком Хрватском и представља природну границу током реке Саве. Граница према Републици Хрватској дугачка је 253,3 km. Од реке Саве код насељеног места Јамена (општина Шид) протеже се кроз сремску равницу, прелази реку Босут и Фрушку гору и спушта се на реку Дунав између Илока и Бачке Паланке. Од Бачке Паланке до границе са Републиком Мађарском граница је трасирана углавном средином пловног пута реке Дунав.

Опис границе – граница Студије мреже бициклистичких рута АП Војводине почиње на северозападном делу територије АП Војводине на пресеку државне границе са Републиком Мађарском и средине тока реке Дунав. Од ове тачке граница Студије иде у правцу североистока и истока пратећи државну границу са Републиком Мађарском до тремеће државних граница са Републиком Мађарском и Републиком Румунијом.

Након ове тачке граница иде на југоисток пратећи државну границу са Републиком Румунијом до места где се река Нера улива у реку Дунав.

Од овог места граница иде у правцу запада пратећи средину тока реке Дунав, потом североисточну и северозападну административну границу града Београда до места где се западна административна граница града Београда укршта са средином тока реке Саве.

Након овог места граница Студије иде у правцу запада средином тока реке Саве, а потом прати јужну административну границу града Сремска Митровица до места где се река Дрина улива у реку Саву.

Од овог места граница иде у правцу запада пратећи границу са Босном и Херцеговином (Републиком Српском) до тремеће граница са Републиком Хрватском и Босном и Херцеговином (Републиком Српском).

Након овог места граница иде у правцу севера пратећи границу са Републиком Хрватском до места где се граница са Републиком Хрватском укршта са средином тока реке Дунав.

Од овог места граница иде у правцу северозапада и севера пратећи средину тока реке Дунав до државне границе са републиком Мађарском, почетном тачком описа.

Површина подручја обухваћеног изработом Студије мреже бициклических рута АП Војводине износи 21.614 km².

2.2. Обележја простора (рељеф, клима, хидрографија, предео, културна и природна добра)

АП Војводина припада једној од две велике регионалне географске целине у Србији, војвођанско–панонско–подунавском макрорегиону релативно високе хомогености и једном од шест макрорегиона у Србији, панонском макрорегиону.

Рељефне карактеристике

Територија АП Војводине представља део пространог Панонског басена, што је од изузетног значаја за вредновање њеног положаја. С обзиром на њене рељефне карактеристике она није изолована географска целина, напротив, у свим правцима широко је отворена према простору у ближем и даљем окружењу. Управо та отвореност је предност њеног положаја.

Подручје АП Војводине представља пространу равницу са неколико већих рељефних целина: планине, пешчаре, лесне заравни, лесне терасе, алувијалне равни река и неотектонске депресије. Оне се међу собом разликују по висинским односима, геолошкој грађи, генези, еволуцији и низу других специфичности.

Из непрегледне војвођанске равнице издижу се две ниске планине – Вршачке планине и Фрушка гора. Њихову комплексност чине климатске специфичности, извори, потоци, долине, терасе, шуме, ливаде, воћњаци, виногради, манастири, спомен обележја и др.

Фрушка гора се налази у северном Срему, са севера и истока опкољава је река Дунав, а са југа равни Срем. Простире се правцем исток-запад дужином од 78 km, а површина јој износи око 500 km² и благо је засвођена. Централни део је највиши, док јој апсолутне висине према ивицама источног и западног крила поступно опадају. Највиши врхови су Црвени чот (539 m), Ишин чот (524 m) и Орловац (512 m), а најпознатији превоји су Иришки венац (444 m) и Добриловац (271 m). Део Фрушке горе, површине 25.400 ha, има статус националног парка.

Вршачке планине се налазе у југоисточном Банату, унутар великог лука који чини државна граница према Румунији. По дужој оси, на правцу исток-запад, пружају се 15 km и захватају површину од 172 km². На уздужном профилу истичу се четири врха: Гудурички врх (640 m), највиша тачка АП Војводине, Вршачки врх (590 m), Вршишор (463 m) и Вршачка кула (399 m) и три превоја: Превала (300-310 m), Кулмеа маре (389 m) и Коркана (300-310 m). Попречни профил Вршачких планина је асиметричан: северна страна је стрмија, док јужна има блаже нагибе са израженим терасастим површинама. Доња граница шуме се, углавном, спушта до 200 m апсолутне висине. Подножје Вршачких планина је познато виногорје (простире се на око 2.000 ha).

Међу малобројним пешчарама у Европи, две се налазе на територији АП Војводине. Делиблатска пешчара је неоспорно најпознатија од свих. Ова површина под песком, елипсастог облика, налази се у јужном Банату. Простире се 35 km у правцу југоисток-северозапад, највеће ширине је 15 km, а површине око 300 km². Смењивање дина и међудинских депресија даје јој изглед заталасане површине. Југоисточни део је нижи (70-100 m), а у северозападном делу висине су преко 100 m. Највећа висина је 193 m. Релативне висине између темена дина и дна међудинских депресија у вишем делу Банатске пешчаре углавном се крећу између 20 m и 30 m. Половина површине је пошумљена.



Суботичка пешчара се простире између државне границе са Мађарском на северу и линије Суботица-Хоргош на југу, а површине је око 250 km². Највеће висине, преко 120 m (Томпа 143 m), достиже у северозападном делу, поред државне границе. На великој површини је култивисана (воћњаци, виногради, антропогене шуме и др.).

Климатске карактеристике

Подручје АП Војводине има одлике степско-континенталне климе, са топлим летима, хладним зимама и истакнутим прелазним годишњим добима. Просечно најтоплији месец је јули, са средњом температуром ваздуха 22,0°C, а средња температура лети је 21,2°C. Јануар је са просечном температуром од 0,2°C најхладнији месец, а просечна температура зими износи 0,9°C. Јесен, са средњом температуром 11,4°C, топлија је од пролећа (11,7°C). Средња годишња температура ваздуха је 11,3°C. Апсолутни максимум температуре ваздуха је 40,6°C, а апсолутни минимум -27,0°C. Просечан број облачних дана је 97, највећа облачност је зими (70%), а најмања лети (43%). Просечна годишња сума директног осунчавања износи 2.122,7 часова, зими 226,1, у пролеће 580,6, лети 822,3 и током јесени 439,4 часова. Просечно годишње падне 597,4 mm атмосферског талога: 145 mm зими, 148 mm у пролеће, 189 mm лети и 129 mm у јесен. Најчешћи ветрови дувају из југоисточног правца (кошава), претежно у хладнијој половини године, а у пролеће и лето из северозападног правца.

Хидрографске карактеристике

АП Војводина је богата површинским (реке, језера, баре, канали) и подземним (фреатским, артешким, термоминералним) водама. У веће пловне реке спадају Дунав, Тиса и Сава, а у мање: Стари Бегеј, Тамиш, Караш, Криваја, Босут и друге, још мање. Канали, посебно они у Хидросистему Дунав-Тиса-Дунав, имају велики и вишеструки значај.

Од више десетина језера, природних и вештачких, најпознатија су: Палићко језеро, Провала код Вајске (најдубље језеро у Војводини: 19 m), Борковачко језеро код Руме и Белоцркванска језера. Царска бара, Обедска бара, Лудошко језеро и Слано Копово су природни резервати, посебно познати по богатству орнитофауне. Језера Русанда и Палићко имају лековита својства.

Лековитих, минералних и термоминералних вода има много. Углавном су откривене бушењем артерских бунара и трагањем за нафтно-гасним лежиштима. На овом месту треба поменути оне лековите воде које се користе за лечење у стационарним условима, односно за здравствени или бањски туризам: у Кањижи, Бездану, код Апатина (Бања Јунаковић), у Бечеју, Меленцима, Новом Саду, Врднику и Старом Сланкамену.

Предео и предеоне целине

У оквиру војвођанско-панонско-подунавског макрорегиона постоје различити карактери предела који су условљени разноврсном вегетацијом, комплексима типова шума, различитим типовима насеља и културним, социо-друштвеним утицајима. Овај макрорегион карактерише равномерна дисперзија насеља (веома велики број урбаних и руралних већих и средњих насеља) компактног типа.

У оквиру макрорегиона издвајају се предеоне целине различитог карактера, заснованог на природним и културним особеностима, као и друштвено-економским променама којима су кроз време били изложени. Оне изражавају предеону разноврсност територије АП Војводине и доприносе успостављању регионалног и локалног идентитета.



Ово подручје чине природни и културни предели чији карактер представља специфичан спој природних и створених вредности карактеристичних за дати регион и који су под утицајем убрзане и неретко негативне трансформације.

Војвођанско-панонско-подунавски макрореон чини јединствени предели састављени од великих поља обрадивих површина. Посебна и специфична веза између природних одлика и пољопривреде, остварена је кроз подизање салашарских насеља и салаша карактеристичних за јужну, западну и северну Бачку. Они представљају једну од специфичности војвођанског макрорегиона. Оваква предеона слика пољопривредних површина употпуњена је масивима Фрушке горе и Вршачких планина, чији су екосистеми и природни предели, заједно са културном баштином (манастири) од националног значаја. На њиховим обронцима и у подножју, налазе се бројна сеоска и градска насеља која истичу снажну повезаност са природним окружењем (морфологија насеља, виноградарске површине, пашњаци и сл.). Предеоне карактеристике и препознатљивост АП Војводине видно наглашавају лесни одсеци и терасе, простране пешчаре, меандрирајући токови великих панонских река као што су Дунав, Тиса, Сава, Тамиш и Бегеј, као и низ мањих водотока значајних за бројне природне и привредне функције (Јегричка, Мостонга, Чик, Криваја, Златица, Караш, Нера, Моровић). Од посебног значаја су преостале плавне равнице ритова (Моношторски, Апатински, Букински, Ковиљски рит итд.), које подлежу заштити, углавном као делови специјалних резервата природе. Шумске оазе аутохтоних шума у окружењу поменутих река, од посебног су еколошког значаја.

Повезаност сеоских насеља и природних одлика приобаља великих река, изражена је кроз њихову специфичну морфологију, унутрашњу или спољашњу физиономију и локално привређивање. Градови и мањи градски центри АП Војводине, као део културног предела, истичу се по препознатљивости централног урбаног језгра, а индустријско наслеђе градова АП Војводине је доказ привредног развоја.

Природна добара и биодиверзитет

На територији АП Војводине, утврђено је 20 еколошки значајних подручја и 12 еколошких коридора од међународног значаја, утврђених Уредбом о еколошкој мрежи. У складу са националним законодавством проглашено је 120 заштићених природних добара, 1 национални парк, 13 специјалних резервата природе, 6 строгих резервата природе, 7 паркова природе, два предела изузетних одлика, два регионална парка, 89 споменика природе (од којих је 18 у поступку скидања заштите), 5 меморијалних комплекса (сви су у поступку скидања заштите) и заштићена околина Манастира Ковиљ са основним циљем да се очувају, унапреде и одрживо користе обележја и вредности биљног и животињског света, геонаслеђа и пејсажа тих простора. Укупна површина заштићених подручја износи 134.017 ha, што чини 6,2% територије АП Војводине.

Од укупно заштићених природних добара на територији АП Војводине, три заштићена подручја има површину већу од 10.000 ha (Делиблатска пешчара, Фрушка гора и Горње Подунавље), осам од 1.000 до 10.000 ha (Обедска бара, Суботичка пешчара, Ковиљско-петроварадински рит, Вршачке планине, Карађорђево, Панонија, Стари Бегеј-Царска бара и Јегричка), 14 од 100 до 1.000 ha (Пашњаци велике дропље, Слано Копово, Лудашко језеро, Палић, Селевењске пустаре, Засавица, Тиквара, Стара Тиса код Бисерног острва, Бегечка јама, Камараш, Краљевац, Шума Јунаковић, Поњавица и Багремара), док су преостала проглашена природна добра површине мање од 100 ha.

У АП Војводини доминира културни предео са пољопривредним површинама, насељима и индустријским регионима, а фрагментисана природна станишта одржала су се у виду мањих целина. У циљу очувања биодиверзитета и природног генофонда, на подручју АП Војводине регистровано је 500 просторних јединица евидентираних у складу са критеријумима Правилника о проглашењу и заштити строго заштићених и заштићених дивљих врста биљака, животиња и гљива ("Службени гласник РС", бр. 5/10) као



станишта заштићених и строго заштићених врста од националног значаја. Биолошка разноврсност на подручју АП Војводине представљена је следећим бројем врста: васкуларних биљака има око 2.000, риба 75, водоземаца 17, гмизаваца 14, птица гнездачица 193 и сисара 75.

Међународни статус заштите стекла су подручја од међународног значаја за очување биолошке разноврсности, и то: седам Рамсарских подручја уписаних у Листу мочвара од међународног значаја на основу Конвенције о мочварама које су од међународног значаја, нарочито као станишта птица мочварица (Рамсарска конвенција), 17 EMERALD подручја и седам заштићених природних добара издвојених као значајна прекогранична подручја. На основу одговарајућих међународних програма, на територији АП Војводине издвојено је 21 IBA подручје од међународног значаја за птице (*Important Bird Areas-IBA*), 27 IPA подручја од међународног значаја за биљке (*Important Plant Areas-IPA*) и четири одабрана PBA подручја од међународног значаја за дневне лептире Европе (*Prime Butterfly Areas in Europe-PBA*).

Са аспекта заштите природних добара и биодиверзитета, на подручју АП Војводине, основни проблеми су: непостојање Националне стратегије заштите природе и природних вредности и Програма заштите природе АП Војводине; непридржавање установљених мера и режима заштите заштићених подручја; прекомерно и локацијски непримерено коришћење природних ресурса; заузимање површина заштићених подручја експлоатацијом минералних сировина; појава бесправне изградње објеката у заштићеним подручјима; недовољна кадровска, стручна, материјална и организациона оспособљеност управљача над природним добрима; недовољна примена адекватних економских и финансијских инструмената за заштиту природе и управљање заштићеним подручјима; мењање услова станишта, фрагментација и/или уништавање природних екосистема услед различитих облика антропогеног утицаја; илегално и/или нестручно сакупљање појединих комерцијалних врста; ишчезавање и нестанак значајног броја биљних и животињских врста.

Циљеви којима треба тежити су поред осталих: очување и унапређење карактера и диверзитета предела, побољшање биолошке разноврсности, заштита екосистемских, економских и социокултурних вредности, ревитализација угрожених подручја за очување, унапређење, заштиту и одрживо коришћење културних и историјских вредности на територији АП Војводине и њихово коришћење у смислу фактора развоја. Задатак је сваке средине очување властитог идентитета и неговање традиције и баштине. У том погледу треба високо рангирати циљеве у очувању културно-историјске баштине АП Војводине. Просторна валоризација добара и утврђивање циљева заштите, уређења и коришћења богатог културног наслеђа и природних добара са којима овај регион располаже је основ за јачање регионалног идентитета у функцији одрживог привредног, пре свега туристичког развоја.

Културна добра

Културно наслеђе АП Војводине је веома разноврсно и вредно и представља значајан потенцијал развоја. Ово подручје је од давнина било стетиште многих народа, те постало и остало отворено за различите културне утицаје, нарочито из средње Европе и Карпатске области. Ово чини основ мултикултуралности, која је у АП Војводини укорењена, како у институционалном смислу, тако и у свакодневном животу. Мултикултуралност омогућава АП Војводини широку регионалну повезаност и пружа елементе за формирање културних мостова унутар регије и са Европом.

Стање у појединим областима заштите културног наслеђа разликује се по сегментима и врстама културног наслеђа, али је заједнички именитељ бриге о културној баштини да је она, у највећој мери, последњих година била недовољна, непланска, спорадична, а у појединим случајевима и недовољно стручна. Ова област једна је од оних у којој су потребна велика улагања и постојање дугорочних планова и стратегија, па је, услед



несређених и, у економском смислу, тешких околности последње две деценије, културно наслеђе, нарочито непокретна културна добра, у великој мери девастирано. Велики број споменика културе, археолошких налазишта и просторних културно-историјских целина од изузетног значаја је угрожен, како од зуба времена, неадекватне намене за коју се користи, тако до непримерене легализације и изградње у непосредном окружењу градитељског наслеђа (трасирање саобраћајница, индустрије, инфраструктуре и сл.).

Према важећој категоризацији непокретних културних добара на подручју АП Војводине утврђена су 752 непокретна културна добра разврстана према значају на културна добра (329), културна добра од великог значаја (359) и културна добра од изузетног значаја (64). Према својствима непокретна културна добра су разврстана на споменике културе (673), просторне културно-историјске целине (27), знаменита места (17) и археолошка налазишта (35).

2.3. Саобраћајна опремљеност

Преко територије Војводине трасирана су два друмска коридора међународног значаја А класе, односно ТЕМ путеви (Trans European Motorways) и то Е-75 Вардо (Норвешка) – Крит (Грчка) и Е-70 Ла Коруња (Шпанија) - Потти (Грузија), као и пут међународног значаја Б класе Е-662 Осијек–Сомбор–Суботица. Ови путеви спадају у категорију државних путева првог реда. Дужина ДП Iа реда А1 (Е-75) кроз Војводину износи 191 km, ДП Iа реда А3 (Е-70) кроз Војводину износи 168 km (87 km аутопут), а међународни друмски правац Б класе који пролази кроз АП Војводину је Е-662 (ДП I реда бр. 12) Суботица – Сомбор – Осијек, у дужини од 100 km.

АП Војводина има најгушћу мрежу путева у Србији, са 0,25987 km/km² и 0,002754 km/становнику.

Мрежу државних путева I реда у Војводини чине следећи путеви: ДП бр. А3 (државна граница са Хрватском (гранични прелаз Батровци) - Београд), ДП бр. А1 (државна граница са Мађарском (гранични прелаз Хоргош) - Нови Сад - Београд - Ниш - Врање - државна граница са Македонијом (гранични прелаз Прешево)), ДП бр. 10 (Београд – Панчево - Вршац - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Ватин)), ДП бр. 15 (државна граница са Мађарском (гранични прелаз Бачки Брег)-Бездан-Сомбор-Кула-Врбас-Србобран-Бечеј-Нови Бечеј-Кикинда - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Наково)), ДП бр. 11 (државна граница са Мађарском (гранични прелаз Келебија)-Суботица - веза са државним путем А1), ДП бр. 12 (Суботица-Сомбор-Озаци-Бачка Паланка-Нови Сад-Зрењанин-Житиште-Нова Црња - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Српска Црња), ДП бр. 18 (Зрењанин-Сечањ-Планиште-Вршац-Стража-Бела Црква - државна граница са Румунијом (гранични прелаз Калуђерово)), ДП бр. 16 (државна граница са Хрватском (гранични прелаз Бездан)-Бездан), ДП бр. 17 (државна граница са Хрватском (гранични прелаз Богојево)-Српски Милетић), ДП бр. 19 (веза са државним путем 12-Нештин-Ердевик-Кузмин - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Сремска Рача)), ДП бр. 20 (веза са државним путем А3-Сремска Митровица-Богатић - државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Бадовинци)), ДП бр. 21 (Нови Сад-Ириг-Рума-Шабац-Коцељева-Ваљево-Косјерић-Пожега-Ариље-Ивањица-Сјеница), ДП бр. 13 (Хоргош-Кањижа-Нови Кнежевац-Чока-Кикинда-Зрењанин-Чента-Београд), ДП бр. 14 (Панчево-Ковин-Раља - веза са државним путем 33).

Државни путеви I реда у АПВ (1.568 km) са аспекта покривености и просторне диференцијације путних праваца су добро позиционирани. Неки делови мреже овог ранга су остали ван система (ДП бр. 18, 18.1) формирањем нових државних граница и потребно их је укључити на одговарајући начин у саобраћајни систем приликом нове категоризације путних праваца у републици (израда ове категоризације је у току).



Исто тако ДП бр. 24 је просторно дефинисан али није изграђен. Ови путеви високог хијерархијског нивоа су најважнији сегмент путне мреже јер су носиоци свих важних саобраћајних токова интернационалног и унутрашњег саобраћаја, а неки од њих су делови паневропских коридора X.

Мрежу државних путева II реда (ранији регионални путеви) у Војводини чини 45 путева: Државни путеви II реда имају укупну дужину од 1.752 km и врло су значајни за функционисање саобраћајног система у АПВ, као и за међурегионално и међуопштинско повезивање. Поједини путни правци регионалног нивоа су на неким деоницама врло оптерећени и на граници практичног капацитета. Експлоатационо стање ових путева је врло различито и креће се од доброг (мањи број путева) до лошег и врло лошег (већина путева), што је резултат вишедеценијског неулагања у реконструкцију. ДП II реда имају значајан утицај на функционисање саобраћајног система јер могу бити значајни у повезивању потенцијално важних изворишта транспортних токова са државним путевима I реда – сегментима међународних коридора.

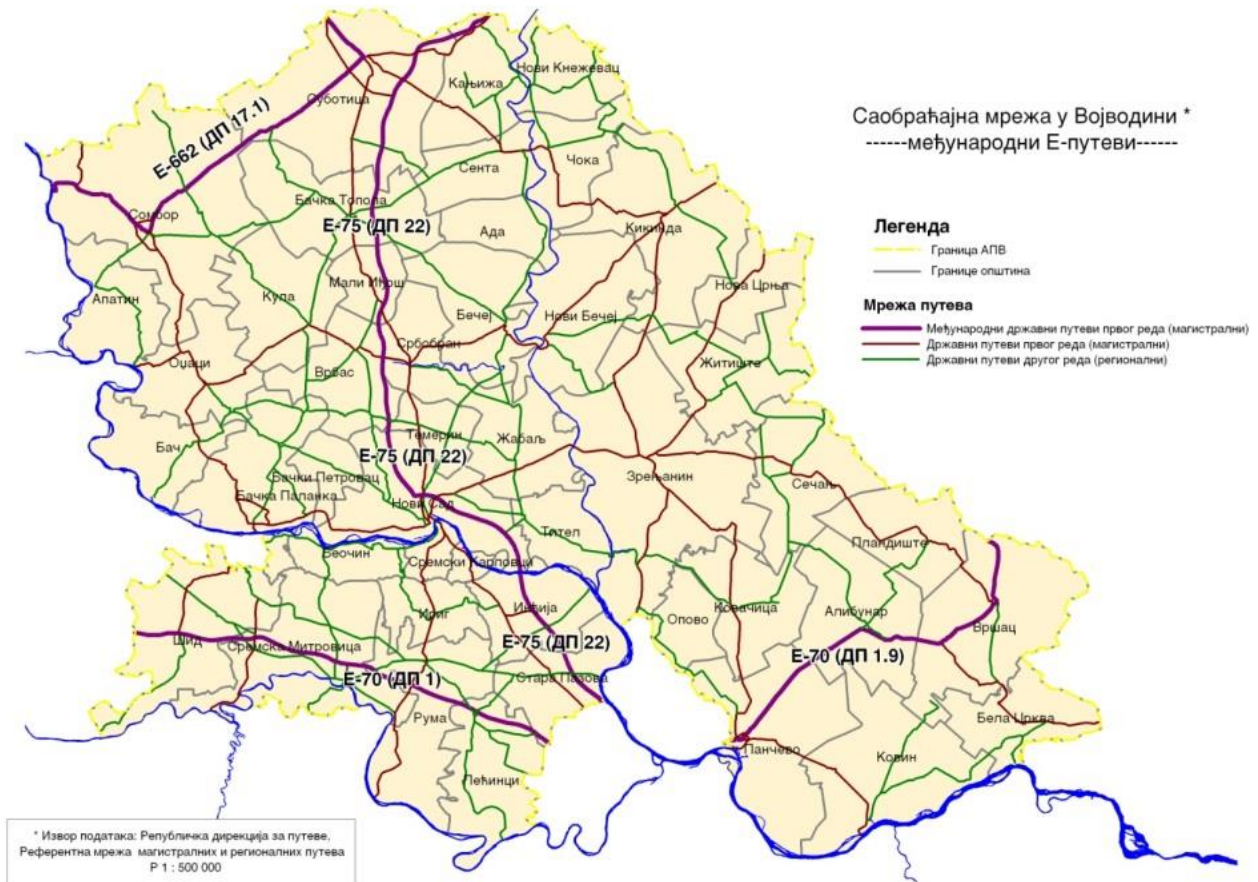
Општа карактеристика-оцена путне мреже у АПВ у смислу изграђености може се свести на констатацију да државни путеви I и II реда поседују солидну изграђеност (елементи пута: коловоз, банке, канали), изузимајући поједине деонице као и проласке траса кроз насељена места.

Локална (општинска) путна мрежа (2.268 km) у АП Војводини је у најлошијем стању, што се тиче експлоатационих параметара и на њој је потребно извршити највеће интервенције у наредном периоду. Висок ниво услуге на локалним путевима је веома важан сегмент у повезивању индустријских, пољопривредних и туристичких зона са мрежом државних путева ради веће приступачности и атрактивности тих зона за инвестиције.

Укупна дужина путне мреже у Војводини, према рангу путева, дата је у следећој табели.

Табела 1. Дужина путне мреже према рангу пута

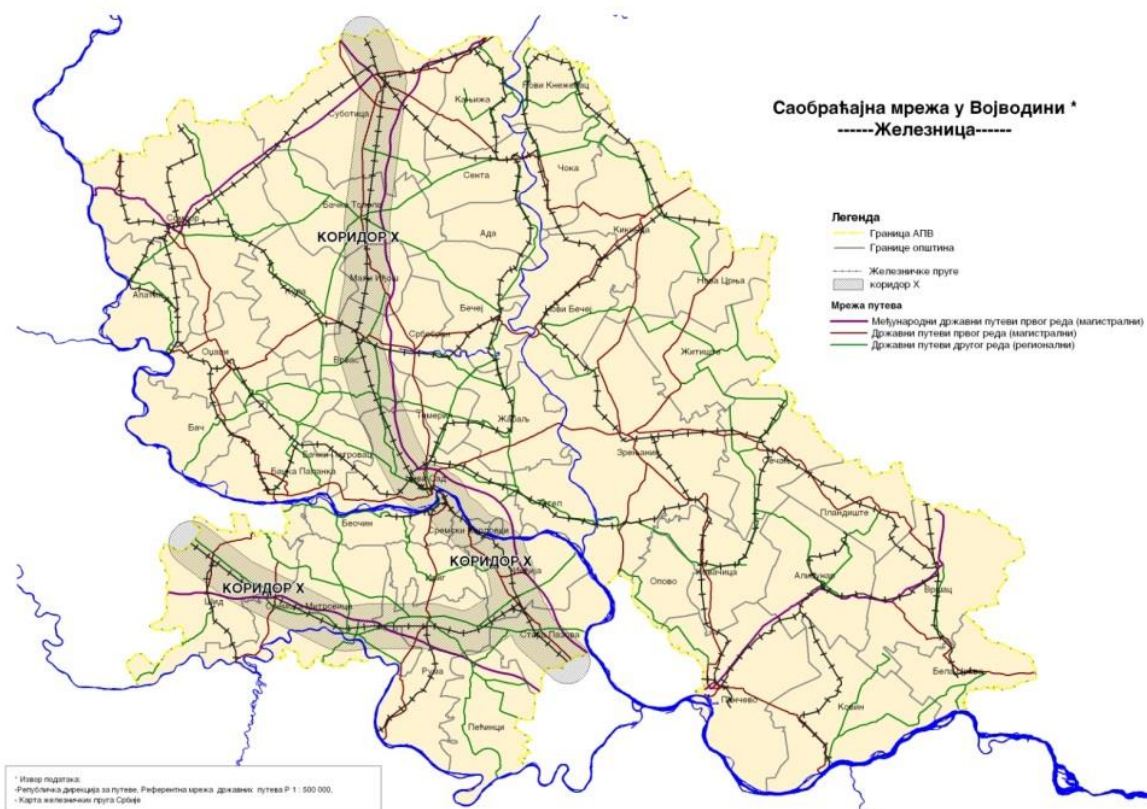
Ранг пута	Дужина km
1. Међународни магистрални	432,87
2. ДП I реда	1.135,58
3. ДП II реда	1.759,61
4. Општински - локални	2.268,20
5. Некатегорисани	3.175,04
Укупно 1+2+3+4	5.596,27
Укупно 1+2+3+4+5	8.771,31



Слика 1. Саобраћајна мрежа АПВ – путна мрежа Е-коридори

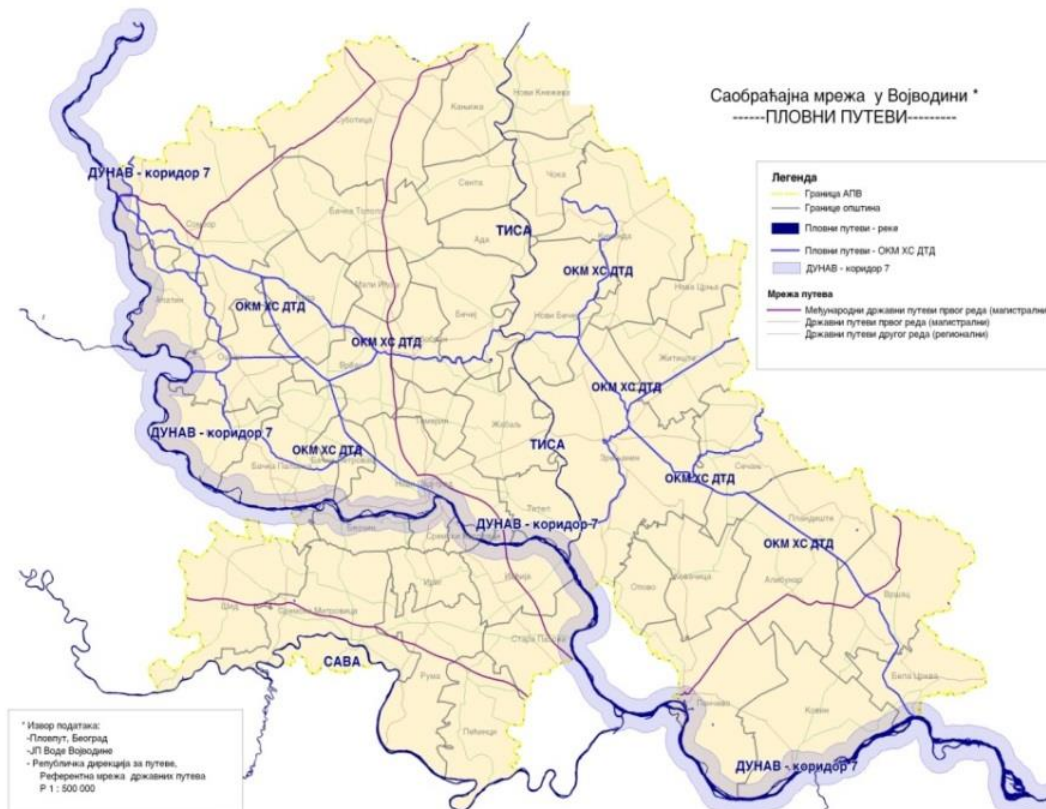
На територији АП Војводине укупно дужина пруга износи 1.735,5 km. Од тога у лошем техничком стању је 283,4 km пруга, носивости од 12 и 14 т/осовини. Минимум техничких услова за обављање саобраћаја испуњава 739,8 km пруга чија је носивост од 16 и 18 т/осовини. Задовољавајуће услове за одвијање путничког и теретног саобраћаја има 712,3 km пруга носивости од 20 и 22,5 т/осовини. Једна трећина пруга је електрифицирана, док су све остале неелектрифициране. Поједине пруге су ван функције (обустављен је саобраћај), док су поједине пруге и индустријски колосеци демонтирани.

Војводину пресецају три значајне магистралне европске пруге: Будимпешта – Суботица – Нови Сад – Београд – Ниш, са краком Ниш – Скопље – Солун – Атина (Е-85); Париз – Торино – Милано – Трст – Љубљана – Загреб – Шид – Београд – Ниш – Софија – Истамбул (Е-70) и Београд – Вршац – Темишвар (Е-66) са везом за железнички правац Е-51 према Букурешту и Одеси.



Слика 2. Саобраћајна мрежа АПВ – мрежа пруга

Систем унутрашњег водног саобраћаја на територији АП Војводине чине реке Дунав, Сава и Тиса, као и мрежа пловних канала у оквиру Хидросистема Дунав-Тиса-Дунав (ДТД). Укупна дужина пловних путева износи око 1.677 km.



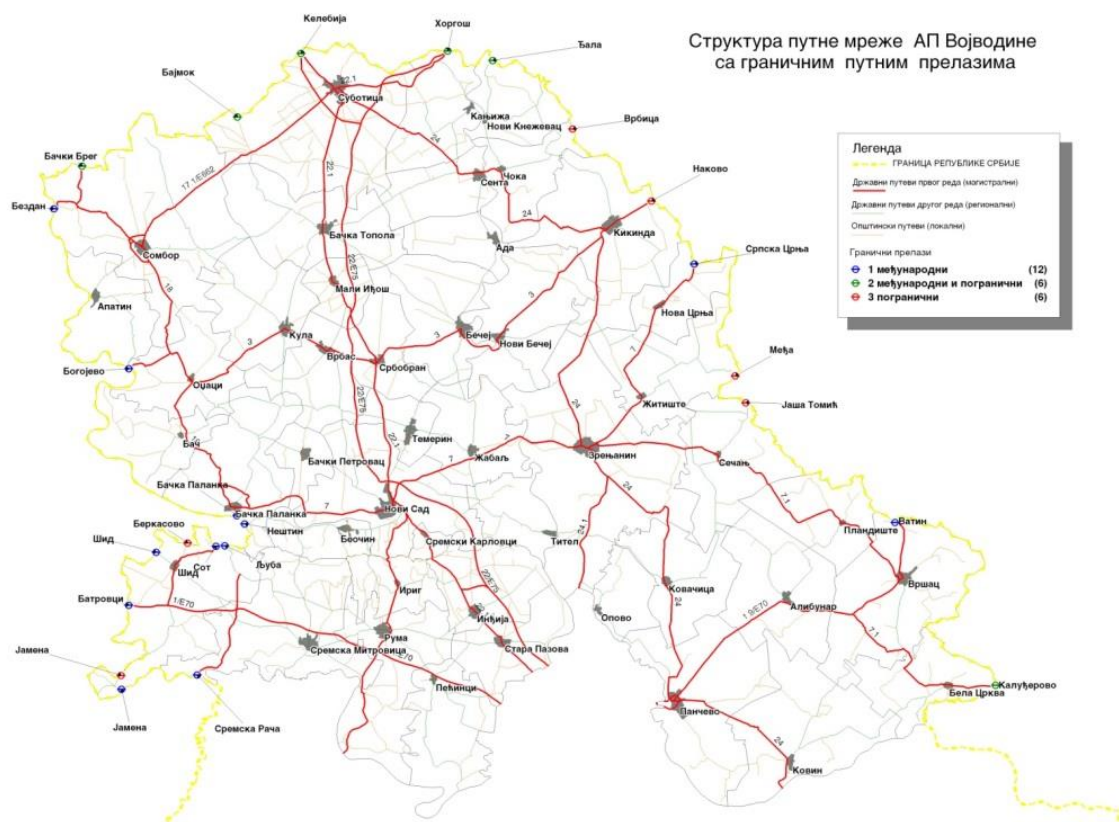
Слика 3. Саобраћајна мрежа АПВ – пловни путеви

Река Дунав представља веома значајан Пан-европски мултимодални коридор – Коридор VII и виталну везу између Западне Европе и земаља Централне и Источне Европе. Циљеви и дужности развоја овог коридора су дефинисани у Меморандуму о разумевању о развоју Пан-европског саобраћајног Коридора VII – Дунава, који је потписан 2001. године од стране Министара транспорта Немачке, Аустрије, Словачке, Мађарске, Хрватске, Југославије, Румуније, Бугарске, Молдавије, Украјине и Европске комисије. Река Дунав протиче кроз Србију у дужини од 588 km и чини 21% њене укупне дужине. У складу са Европском класификацијом, класа пловности река Дунав је VIb од границе са Мађарском до Београда и VII од Београда до границе са Бугарском.

Река Сава, која је након распада бивше СФРЈ добила је међународни статус и кроз Србију она протиче у дужини од 198,6 km. На основу АГН 33 споразума река Сава од Београда до Сиска (у Хрватској) је укључена у европску мрежу унутрашњих пловних путева од међународног значаја и њена пловност је дефинисана класом III. У складу са својим новим статусом класа пловности реке мора бити најмање IV. Према предвиђањима Мастер Плана у наредном периоду ниво саобраћаја на реци ће остати релативно низак, па се предлаже прво успостављање класе пловности IV или Va.

Река Тиса извире у Украјини, а на територију Србије улази у близини луке Сента, на 164 km од ушћа са Дунавом. Класификована је као међудржавна река и предмет је билатералног уговора између Србије и Мађарске. На основу АГН споразума река Тиса је укључена у европску мрежу унутрашњих пловних путева од међународног значаја, што захтева пловност класе IV. Река Тиса, међутим, не испуњава овај стандард. Према предвиђањима Мастер Плана у наредном периоду ниво саобраћаја на реци ће остати релативно низак, па се предлаже прво успостављање класе пловности IV или Va и побољшање до нивоа Vb уколико се ниво саобраћаја на реци повећа.

Мрежа канала Дунав-Тиса-Дунав се већином користи за наводњавање иако су пловидбени услови генерално добри. Мастер Планом су предложене две опције развоја хидросистема ДТД: комплетна рестаурација система на пројектовани ниво или успостављање класе пловности IV.



Слика 4. Саобраћајна мреже у АПВ – путна мрежа са гранични прелазима

Међународни гранични прелази из АП Војводине ка суседним земљама:

- ка Мађарској:
Бачки Брег - Херцегсенто, Келебија - Томпа, Бајмок - Бачалмаш, Ђала - Тисасигет, Хоргош - Реске (друмски и железнички), Суботица - Келебија (железнички), Бездан - Мохач (речни), Кањижа - Сегедин (речни прелаз)
- ка Румунији:
Српска Црња - Жомбољ, Ватин - Ст. Моравица, Калуђерово - Најдаш, Зрењанин, Вршац - Ст. Моравица (железнички), Кикинда - Жомбољ (железнички),
- ка Хрватској:
Бездан - Батина (друмски и речни), Бачка Паланка - Илок, Нештин - Илок, Сот - Принциповац, Љуба - Принциповац, Батровци - Бајаково, Богојево - Ердут (друмски и железнички), Шид -Товарник (друмски и железнички), Јамена (Strošinci)
- ка Босни и Херцеговини:
Сремска Рача - Рача, Јамена (скелски), Бадовинци - Попово Поље, Трбушница - Шепак, Љубовија - Братунац, Бајина Башта - Склани, Котроман - Вардиште, Увац - Рудо, Мали Зворник - Каракај (друмски и железнички) Сремска Рача - Бијељина (друмски и железнички)
- унутрашњи гранични прелази:
Апатин (речни), Нови Сад (речни).

Основне карактеристике стања путне мреже:

- аутопутске саобраћајнице на примарном европском друмском коридору X кроз АПВ су делимично обновљене;
- реконструисани и рехабилитовани делови мреже државних путева I и II реда;
- стање безбедности саобраћаја незадовољавајуће, посебно на критичним деоницама (нпр. на делу пута М-21 кроз национални парк Фрушка гора...);
- мрежа општинских путева неравномерно развијена;
- низак ниво услуге на мрежи општинских путева, често узрокован стањем коловоза;
- управљање саобраћајем на ниском нивоу, услед недовољне примене нових технологија у управљању саобраћајем;
- већи обим саобраћаја и смањење протока, нарочито у централним деловима градских насеља;
- неодговарајућа решења робног саобраћаја друмским превозним средствима;
- недовољан степен безбедности друмског саобраћаја, неадекватно управљање ризицима и недовољна активност на санацији црних тачака;
- непостојање јединствене и ажурне базе пројектованих и изведених радова;
- незавршена категоризација путне мреже и формирање подлоге погодне за рад у ГИС-у, са техно-експлоатационим показатељима мреже ДП I и ДП II реда као и локалних путева;
- стални пораст учешћа путничких аутомобила у превозу;
- недовољна афирмација предности коришћења јавног превоза;
- недовољно развијена мрежа робно-транспортних центара;
- ДП путеви са великим учешћем транзитног саобраћаја пролазе кроз насељена места;
- недовољно присуство издвојених бициклических стаза и трака, посебно у централним деловима градских насеља, као и у међунасељским комуникацијама.

2.4. Демографски показатељи

Демографска кретања у АП Војводини, током последње деценије, карактерише популациона регресија имајући у виду смањење укупног броја становника, пад наталитета, пораст нивоа морталитета, концентрацију становништва у урбаним срединама и пражњење руралних подручја, као и изразито демографско старење становништва.

Демографски показатељи старосне структуре становништва упозоравају да је дошло до старосног дебаланса (константан раст учешћа старије популације у укупној), што је



посебно изражено у појединим пограничним и недовољно привредно активним подручјима (окрузима, општинама). То се одразило и на виталност локалног становништва, предузетничку активност и величину активног и радно-способног контингента. Депопулирају бројни релевантни старосни контингенти – репродуктивно становништво, радни контингент, радна снага, образовано становништво, сеоско и градско становништво. У међупописном периоду (1991-2002) АП Војводина је забележила пораст од 62.000 становника на шта је пресудан утицај имао избеглички корпус. Међутим, овај позитиван тренд је анулиран, јер у периоду 2002-2008 популациони дисбаланс на нивоу Србије износи око 148.000 становника, а 43,6% овог смањења одвија се на подручју АП Војводине.

Популационо старење детерминише прилично ограничавајући демографски оквир формирања радног контингента, а самим тим и активног становништва. Наиме, повећање обима старачког, углавном економски неактивног становништва, неминовно проузрокује повећање личне и јавне потрошње, пре свега у домену издвајања средстава за здравствено, социјално и пензијско осигурање старих лица. Регионално посматрано, најповољнији однос броја запослених и лица са личним приходом и пензионера имају подручја града Београда (2,17) и АП Војводине (1,40). Старење становништва је крајње неповољно по друштво јер се смањује његова виталност, динамизам и предузетничка активност. Мења се начин живота и карактер друштва, које није окренуто младим нараштајима, науци, образовању, већ приоритетима које диктира старија популација, што ће, уместо развојних политика у свим сегментима, потенцирати питања и могућности социјалне политике.

Промена броја становника изазвана природним и механичким кретањем одразила се на економски потенцијал подручја (општине, града) и њихов развојни ниво. Бројност и структура становништва по општинама указује да постоји висока корелација између привредних кретања и демографских трендова.

Посматрајући типологију подручја према индексу демографских ресурса, АП Војводина у целини припада типу демографски угроженог подручја, који карактерише изразита депопулација, слаби демографски ресурси и заостајање, а што се пре свега, односи на неразвијено и погранично подручје. Индекс демографских ресурса АП Војводине указује да 15 општина припада групацији крајње, а 17 групацији демографски већ угроженог подручја.

2.5. Привредни показатељи и друштвене делатности у АПВ

Територија АП Војводине, поред изузетно повољног географског положаја, богата је природним различитостима регионалне структуре и ресурсима који пружају услове за привредни развој и квалитетан животни стандард. Међутим, повољни природни услови и изграђени привредни капацитети нису подједнако распоређени у свим подручјима, па нису једнаки ни услови за будући привредни развој. Зато у процесу планирања, уређења и коришћења простора треба активности посебно усмерити на валоризацију природних ресурса у мање развијеним подручјима и стварање квалитетније привредне и социјалне инфраструктуре у циљу ублажавања регионалне неравномерности у нивоу привредне развијености. С друге стране, процес урбанизације је, поред развоја појединих градских центара (Суботица, Сомбор, Зрењанин и Сремска Митровица) довео до велике концентрације привредне активности у Новом Саду. Како је овај процес неопходан за привредни развој, неминовно ће се наставити и генерисати још већи регионални диспаритети, што потврђује неопходност посебног приступа изолованом и сиромашном подручју. Усклађеност ова два процеса мора да се заснива на интеграцији просторно изолованог и недовољно развијеног подручја. Инструменти такве економске интеграције су заједничке институције и инфраструктура која повезује.



Главни елементи просторне организације и структуре индустрије у Војводини су: стратешке развојне зоне (развијено, метрополско, неразвијено, депресивно, погранично подручје); развојни коридори X и VII, коридори магистралног и регионалног значаја; индустријски центри-метрополска подручја и градови који обухватају стратешке локације за запошљавање, постојеће и префериране индустријске локације и brownfield и greenfield локације.

Основно стратешко опредељење је да се постигне већи степен укупне функционалне интегрисаности простора АП Војводине у оквиру Републике Србије као и да се обезбеде услови за знатно веће саобраћајно и економско повезивање Војводине са регионима суседних земаља и осталим Европским земљама.

Постизање већег степена интегрисаности подразумева ублажавање/смањење регионалних диспропорција, односно квалитативне промене у просторној, економској и социјалној структури, нарочито подручја са израженим дисфункцијама социјалног и економског развоја. Упоришта равномерног регионалног развоја су: уважавање реалних фактора развоја; предузимање подстицајних мера од стране државних и других фондова и других видова подршке програмима локалних заједница и привредних актера; успостављање тржишних принципа и формирање одговарајућег институционалног оквира у коме ће тржишне институције моћи да функционишу.

Развој недовољно развијених и пограничних подручја заснива се на интегралном развоју, који подразумева комбинацију фактора као што су: природни ресурси, демографски процеси, саобраћајна и друга инфра супраструктурна опремљеност.

Привредна активност је највећа у сектору услуга (64,8%) и индустрије (20,9%) посматрано према броју предузећа привреде Војводине. У унутарсекторској структури Војводине, доминира прерађивачка индустрија у којој послује 20% предузећа и ради 39% запослених. Истовремено, највећи капацитети прерађивачке индустрије налазе се у оквиру подсектора прехранбене и дрвне индустрије. Најрепрезентативнији индикатор привредне активности и уписаности на нивоу Покрајине и округа је бруто додата вредност (БДВ).

Структура активности унутар АП Војводине (посматране преко учешћа округа у БДВ сектора АП Војводине), нијансира степен достигнутог привредног развоја. Наиме, 6 округа има релативно скромно учешће у стварању нове вредности регионалне привреде: са 8% партиципирају у укупном БДВ привреде, са 9% у пољопривреди Војводине, са 7,8% у индустрији, са 7,7% у грађевинарству и у сектору услуга са 7,3%. Разлика се ствара у Јужно-бачком округу.

Анализа развоја реалног сектора привреде Војводине указује на изражену концентрацију привредне активности у Јужнобачком округу, односно Новом Саду као носиоцу активности.

Табела 2. Показатељи привредне активности по окрузима, структура у %

	Број предузећа	Број запослених	Укупан приход	БДВ
Војводина	100,0	100,0	100,0	100,0
Севернобачки	14,3	11,6	8,5	9,2
Средњебанатски	5,8	7,9	5,2	6,4
Севернобанатски	5,5	6,9	4,6	4,8
Јужнобанатски	12,1	11,4	9,4	9,4
Западнобачки	7,1	7,9	5,7	8,0
Јужнобачки	42,8	43,5	58,4	52,5
Сремски	12,3	10,9	8,3	9,7

Извор: РЗР на основу података НБС



Посебан проблем АП Војводине је регионална поларизација између Новог Сада, односно Јужнобачког округа и осталог дела Војводине. Прилив капитала и његово ефикасно улагање је основни предуслов привредног раста, зато је неопходно учинити атрактивним за привлачење инвестиција и остале области Војводине, поред Јужнобачког округа. За то је, пре свега, неопходно улагање у савремену привредну инфраструктуру.

Сектор МСП чији се развој подстиче у транзиционом периоду и који је у већини региона значајан сегмент привреде у спровођењу структурних реформи и отварању нових радних места, није битније утицао на смањење регионалних диспропорција. Сектор МСП је најразвијенији у великим градовима који су уједно и носиоци развоја округа и региона. Посматрано по окрузима, овај сектор најразвијенији је у Јужнобачком, а најнеразвијенији у Сремском округу.

2.6. Извод из планске документације вишег реда и релевантне документације

Годишњим програмом пословања ЈП "Завод за урбанизам Војводине" за 2016. годину предвиђена је израда "Студије мреже бициклических рута Аутономне покрајине Војводине".

Полазни плански основ за израду Студије је усвојена просторно планска документација, у првом реду РПП АПВ.

ИЗВОД ИЗ РЕГИОНАЛНОГ ПРОСТОРНОГ ПЛАНА АУТОНОМНЕ ПОКРАЈИНЕ ВОЈВОДИНЕ ДО 2020. ГОДИНЕ

Туризам

Учешће туризма у привреди и запослености АП Војводине је још увек на ниском нивоу, с обзиром на потенцијале који постоје за његов развој.

Према Стратегији туризма Републике Србије, кључни видови туризма у АП Војводини су: догађаји (манifestације); специјални интереси (**бициклизам**, јахање, лов, риболов, сплаварење, параглајдинг и др.); наутика; планине и језера и рурални туризам. Поред тога, највећи потенцијал је за градски одмор и пословни туризам.

АП Војводина је један од шест туристичких кластера Србије и просторно обухвата четири туристичке дестинације: Горње Подунавље, Нови Сад - Фрушка гора, Суботица - Горња Тиса и Доња Тиса. Све оне припадају типу "дестинације са доминантном летњом понудом".

Кључни туристички производи АП Војводине су манифестациони туризам, ловни туризам, градски туризам и бањски туризам.

Туристички производи изузетног потенцијала, али недовољно уређени и неафирмисани су: наутички туризам, рурални туризам, културни туризам, етно-гастрономски туризам, пословни туризам и екотуризам.

Транспортна инфраструктура

Кроз територију Војводине пролази и веома значајни међународни бициклически путеви EuroVelo 6 и 11.

Основна карактеристика стања путне мреже са аспекта бициклическог саобраћаја је недовољно присуство издвојених бициклических стаза и трака, посебно у централним деловима градских насеља, као и у међунасељским комуникацијама.



Основни циљ: Повећање интеррегионалне и интрарегионалне приступачности АП Војводине, а нарочито смањење периферности неразвијених и пограничних подручја.

Један од приоритетних циљева у домену друмског саобраћаја је развој бициклическог саобраћаја.

Одрживи развој саобраћаја и путне инфраструктуре у АП Војводини засниваће се, између осталог, на принципу стимулисања развоја мреже сигурних бициклических саобраћајница у градовима, насељима, туристичким и ванградским подручјима.

Реализација одрживог развоја саобраћаја према дефинисаним циљевима и принципима захтева подразумева:

- **обавезну израду саобраћајних студија** или других саобраћајних анализа, у складу са законском регулативом, које ће показати оправданост предложених решења (планирање нових коридора, локацијско одређивање траса, потребне капацитете, просторну, саобраћајну, функционалну и економску оправданост);
- истраживања која морају бити спроведена уз пуну координацију и потпуну уједначеност критеријума, дефинисаних од стране надлежних органа и институција.

Регионалним просторним планом АП Војводине, осим већ дефинисаних међународних бициклических стаза (EuroVelo - европска мрежа бициклических рута: руте 6¹ (уз Дунав) и 11² (уз Тису), утврђене су и бициклическе стазе уз основну каналску мрежу Хидросистема Дунав-Тиса-Дунав. За развој бициклическог саобраћаја посебно су погодна подручја у заштићеним природним целинама (национални парк, специјални резервати природе и др). За утврђивање међунасељских бициклических коридора основа бити просторни планови јединица локалне самоуправе док ће обезбеђење просторних услова за кретање бицикала унутар насеља бити обавеза урбанистичких планова насеља.

Стратешки приоритет у домену путног саобраћаја је **израда одговарајуће студије** којом ће се дефинисати бициклическе руте на читавом подручју Републике Србије (основним правцем север-југ и бочним везама) и систем центара развоја бициклизма у циљу остваривања међудржавне сарадње (руте 6¹ и 11² EuroVelo - европска мрежа бициклических рута), уз то градови ће обезбедити услове за кретање бицикала.

3. БИЦИКЛИЗАМ И МЕЂУНАРОДНА ИСКУСТВА

Бициклизам је начин кретања коришћењем бицикла, превозног средства на људски погон³. Иако је првобитно настао у 19. веку у Европи као начин бржег и лакшег превоза, данас се под појмом бициклизма као потпуно равноправног вида превоза подразумева и коришћење бицикла за спорт и рекреацију. Учешће бициклиста у Modal split⁴ у развијеним земљама (ЕУ посебно Холандија и Данска, код нас у суседству Словенија) је у константном порасту, док је у неким земљама (Кина, Пакистан, Индија) до скоро био основни вид и начин урбаног превоза. Због релативно јефтине израде и доступности бицикл је данас најраширеније превозно средство, те се претпоставља да данас на свету постоји преко милијарду бицикала.

¹ Nant - Tours - Orleans - Nevers - Chalon sur Saone - Bale - Passau - Ybbs - Linz - Vienna - Bratislava - Budapest - Belgrade - Bucarest - Constanta.

² Cap du nord - Les lacs finlandais - Helsinki - Tallin - Tartu - Vilnius - Varsovie - Cracovie - Kosice - Belgrade - Skopje - Thessaloniki - Athens

³ ЗОЈП (104/13) члан 7, став 32: бицикл је возило са најмање два точка које се покреће снагом возача, односно путника, која се помоћу педала или ручица преноси на чачак, односно точкове.

⁴ Modal split је дефинисан као проценат учешћа различитих видова саобраћаја у укупном транспорту. У случају урбаног транспорта Modal split (модална – видовна расподела) подразумева учешће различитих видова превоза путника (броја путовања) у укупном превезеном броју путника/путовања на посматраном урбаном подручју.

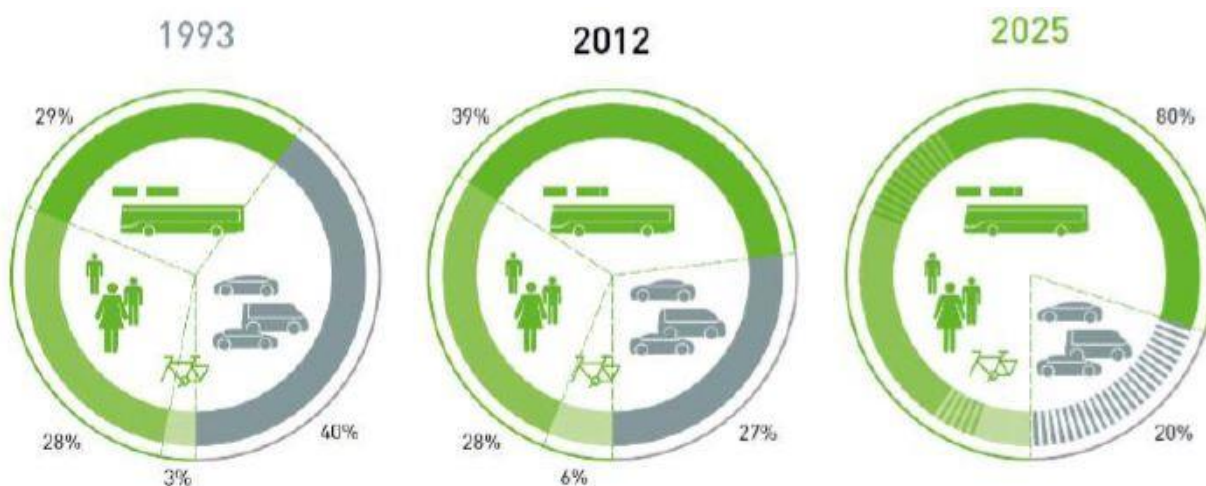


Бициклизам као вид немоторног саобраћаја

Од краја 19. века бициклизам је постао уобичајени начин превоза, особито на краћим удаљеностима. Већ у то доба појавио се проблем заједничког коришћења саобраћајних површина од стране бициклиста, пешака и осталих корисника саобраћајница. Са развојем мотора СУС и развојем аутомобилске индустрије током 20. века, повећањем степена моторизације (СМ), проблем се сваким даном све више усложњавао и постајао све већи.

Данас се из разних разлога (здравствених, еколошких, финансијских и др.) поново чине велики кораци у популаризацији коришћења бицикла, при чему се као најважнији предуслов поставља постојање одговарајуће инфраструктуре за сигурно одвијање бициклическог саобраћаја у урбаним срединама.

Бицикл представља један од основних носилаца развоја одрживе урбане мобилности у градовима и насељима. Основни принципи одрживе мобилности подразумевају стратешке мере и поступке (Carpooling, Vanpooling, Subscription Bus Carsharing, Bikesharing, побољшање такси и јавног превоза, фаворизација и подстицање немоторних кретања, Park&Ride и друге), у циљу обезбеђивања садашњих и будућих потреба људи у смислу мобилности и приступачности, на начин да се не угрожава околина било каквим загађењима. Видовна (начинска) расподела путовања у градовима је основни показатељ мобилности и начина савладавања унутарградских и унутарнасељских путовања. На наредној слици дата је расподела путовања у периоду од 1993-2012 у главном граду Аустрије, са планским циљем подизања и достизања процента учешћа немоторних кретања и јавног превоза у циљној години на 80 %.



Слика 5. Модална расподела путовања – Modal split. 1993-2025 у граду Бечу, Аустрија⁵

Бицикл је високоефективно превозно средство, оптимално за кратке удаљености. У поређењу са моторним возилима бицикли имају низ предности:

- користи се обновљива енергија,
- економска исплативост,
- флексибилност у избору оптималне путање (најкраћа путања и пролазак кроз зоне забрањене за друге видове саобраћаја),
- не доприноси аерозагађењу,
- не загађују околину буком,
- смањују гужве у саобраћају,
- врста су рекреације,

⁵ Stadtentwicklungsplan 2025, Strategien, step, step 2025 / План урбаног развоја града до 2025

- углавном бесплатно паркирање, са заузимањем мањег простора за паркирање,
- могућност кретања по саобраћајницама, али и по слабије уређеним стазама,
- не утичу на квалитет саобраћајница по којима се крећу.

У саобраћајно-урбанистичком и еколошком смислу бициклизам нема негативних компоненти, али је евидентно и следеће:

- високи степен угрожености код незгода, посебно контаката с моторним возилима,
- дуже време путовања,
- недостатак заштите од временских непогода,
- превоз само једног путника - бициклисте,
- бициклист мора бити релативно доброг здравственог и психо-физичког стања, што никако не доприноси смањењу атрактивности и популарности бицикла као превозног средства.

Према данашњим важећим саобраћајним прописима у већини држава бицикл се сматра превозним средством, што значи да је бициклиста равноправан учесник у саобраћају. То значи да постоји законска регулатива која прописује минималну потребну старост возача, правила кретања по јавним саобраћајницама, техничке захтеве за бицикл, и друго.

Бициклистичка стаза је изграђена саобраћајна површина намењена за саобраћај бицикала која је одвојена од коловоза и обележена прописаним саобраћајним знаком. Може имати једну или више трака за вожњу у једном или два смера.

Због чињенице да у поређењу са другим уобичајеним превозним средствима далеко мање штетан у смислу загађења околине, а уједно врло позитивног учинка на здравље људи који возе бицикле, уводе се мере за популаризацију бициклизма. Локалне самоуправе, градови осигуравају различиту инфраструктуру за бициклисте која им олакшава вожњу: одвојене бициклистичке стазе, посебна паркиралишта за бицикле, делове града-насеља где је могуће доћи искључиво бициклом или пешице, итд.

У руралним срединама, на ваннасељским деоницама путне мреже, посебно тамо где постоји алтернатива у виду висококапацитивних саобраћајница резервисаних само за моторна возила (ауто и мотопутеви), саобраћајнице се прилагођавају на начин да се омогући сигурна вожња бициклом (смањење брзине и друга ограничења).

Бициклизам као облик спорта, рекреације и туризма (циклотуризам)

Осим коришћења бицикла ради задовољења потреба свакодневне мобилности, од 80-тих година прошлог века у Европи и САД бицикл је почео да се користи и као превозно средство у сврху рекреације и реализације краћих и дужих туристичких путовања. Бицикл се може користити као самостално превозно средство или у комбинацији са аутомобилом или возом којима се стиже до планираног одредишта, када су у питању дуже релације, а онда се локални садржаји обилазе бициклом. Ово је убрзо довело до развоја новог вида туризма који се зове циклотуризам. Овај вид туризма у задњој деценији доживљава праву експанзију са великом стопом раста до 25% годишње у развијеним земљама ЕУ.

Осим примарне инфраструктуре (бициклистичке стазе, локалне саобраћајнице) за развој циклотуризма од великог значаја је и секундарна инфраструктура: примарне и секундарне станице, одморишта, сервиси, специјализовани хотели, кампови и др. Као допуна примарној и секундарној инфраструктури значајне су и туристичке информације, систем означавања бициклистичких рута те могућност коришћења средстава јавног превоза за превоз бицикала.

Узевши у обзир да циклотуризам представља велики потенцијал на нивоу ЕУ, коришћење бицикла уместо других видова превоза има значајан утицај на здравље



људи. Ова чињеница није занемарива из више разлога од којих су најзначајнији занемарив утицај на околину (бука, загађење ваздуха) и искључиво коришћење "обновљиве енергије" корисника бицикла. Осим повољних ефеката на животну средину бициклизам и циклотуризам омогућују директну интеракцију са природом, могућност да се посети и види оно што ни једним другим превозним средствима није могуће. Првенствено из тог разлога у Европи је успостављена мрежа међународних бициклических EuroVelo рута ради стварања инфраструктурне основе за развој циклотуризма. Бициклическе руте пратећи постојећу путно мрежу или по посебно изграђеним стазама пролазе кроз све значајније пределе и земље Европе. EuroVelo је мрежа европских бициклических рута формирана у циљу подршке креирању одрживе Транс-Европске мреже (TEM).

EUROVELO Мрежу чини 15 дугачких бициклических рута укупне дужине преко 70.000 km (реализовано око 45.000⁶ km). Мрежом управља и за њу је одговорна Европска бициклическа федерација - ECF (European Cyclists' Federation) која ради на томе да се дуж целе мреже обезбеди висок стандард пројектовања, обележавања, информисања и промоције.

Од 15 дефинисаних EuroVelo рута кроз Србију (и простор АП Војводине) пролазе 3 EuroVelo руте:

- EuroVelo 6 – Nantes (Француска) – Constanța (Румунија), дужине 3.653 km
- EuroVelo 11 – North Cape (Норвешка) – Athens (Грчка), дужине 5.964 km
- EuroVelo 13 – Kirkenes (Норвешка) – Rezovo (Турска), дужине 10.400 km.

Осим EuroVelo рута, које представљају главне цикло правце, односно "бициклическе магистрале" за циклотуристе, у великом броју земаља постоје и локалне, односно регионалне бициклическе руте које циклотуристима нуде додатне садржаје и могућност развоја циклотуризма и рекреационог бициклизма у областима које се не налазе на траси ЕуроВело рута. Локалне руте се могу успостављати по постојећој путној мрежи или коришћењем неких површина погодних за вожњу бицикла као што су речни насипи, шумски путеви и слично. Регионалне и локалне руте употпуњују туристичку понуду и локалну алтернативу на појединим деловима EuroVelo рута.

Детур руте (Detour) - су комплементарне трасе основних цикло коридора, са основним циљем обезбеђења обиласка атрактивних туристичких и других интересантних локалитета, у складу са расположивим површинама за кретање бицикала. Детур руте потребно је да поседују минималну саобраћајну сигнализацију, за квалитетну оријентацију бициклиста.

Ступање на снагу лисабонског споразума из 2009. године представља прекретницу и нови правац развоја туризма у ЕУ. Интегришући се са осталим секторима привреде као што су саобраћај и производња хране, културом и уметношћу, туризам учествује са више од 10% укупног БДП-а у ЕУ и запошљава око 12% укупне радне снаге.

У складу са циљевима европске стратегије Европа 2020. - европска стратегија паметног, одрживог и инклузивног раста⁷, европска комисија је 2010. године усвојила препоруку "Европа, светска бр. 1 туристичка дестинација - нови политички оквир развоја туризма у Европи"⁸ са циљем подстицања координисаних акција везаних за туризам, пораст његове конкурентности и капацитета одрживог раста. Крајњи циљ је стварање европског туризма као конкурентне и одрживе привредне гране. Циклотуризам се након тога појављује врло брзо у појединим иницијативама ЕУ и развојним плановима, доказујући потенцијал у развоју туризма и достизању постављених циљева одрживости и конкурентности.

⁶ податак се односи на утврђене, изграђене и обележене бициклическе стазе

⁷ A European strategy for smart, sustainable and inclusive growth

⁸ Communication COM (2010) 352 "Europe, the world's No 1 tourist destination - a new political framework for tourism in Europe" in 2010 (EC, 2010).





Слика 6. Мрежа европских бициклических рута

Вожња бицикла је врста рекреације погодна за све кориснике, без обзира на године и узраст. Постоји директна веза између физичке активности као резултата коришћења бицикла и здравственог стања корисника. Према Светској здравственој организацији (WHO⁹) физичка је неактивност у самом врху ризичних фактора за здравље у развијеним земљама (одмах иза пушења). У развијеним земљама бицикли се свесно користе за начин рекреације, а позитивни учинци на опште здравствено стање корисника су више него евидентни.

Бициклизам као начин живота - активизам

Последњих деценија се све већи акценат ставља на одрживи развој, заштиту околине и здрави живот, па се бицикл као превозно средство намеће и као пожељан одабир људи којима је такав начин живота и животни стил.

Осим индивидуалних примера, уочљиво је и стварање целог активистичког покрета који у контексту промоције прихватљивих облика понашања и живота потенцира и

⁹ WHO – World Health Organization – Светска здравствена организација

коришћење бицикла. Активизам се дефинише кроз три нивоа: побољшања инфраструктуре, промоција предности и промоција "бициклическе културе". Залагање за практична побољшања инфраструктуре огледа се кроз залагања за увођење посебних бициклических стаза, трака, означених бициклических рута, давање предности немоторним кретањима (бициклима и пешацима) у односу на моторни саобраћај, формирање издвојених паркиралишта те побољшања карактеристика самих бицикала као превозних средстава.

Промоцијом предности бициклических кретања као што су мали утицај бицикла на загађење околине те велики утицај на здравље корисника иде се корак даље у афирмацији коришћења бицикла. У складу с тим, у неким земљама развија се већ посебна "цикло култура", кроз употребу посебне одеће, филмова, часописа и интернет медија, до организовања посебних манифестација (у циљу даље промоције бициклизма), фестивала, бициклических обилазака и трка.

Промовисање коришћења бицикла иде у два смера: први је наглашавање позитивних учинака на бициклисте, а други је наглашавање позитивних утицаја на околину и друштвену заједницу.

На основу овога могу се истаћи следеће предности коришћења бицикла:

- мањи трошкови превоза (значајне уштеде у односу на друге превозе),
- флексибилнији вид превоза у односу на аутомобил – краће време путовања, без утицаја саобраћајних гужви,
- мање заузимање простора (за вожњу и за паркирање),
- побољшање општег физичког стања корисника бицикала, финансијске уштеде за
- друштво као резултат смањења ризика од болести,
- смањење коришћења аутомобила – редукција емисије CO₂,
- забаван начин превоза.

Још једна од карактеристика модерног бициклическог саобраћаја је појава "bike sharing" система, односно система јавних бицикала као једне од мера за реализацију стратегије одрживе мобилности у већини градова света. Тако је систем јавних бицикала из интересантног експеримента израстао у једну од водећих услуга јавног транспорта у великим градовима попут Париза и Лондона. Bike sharing системи у Паризу, Барселони и Лиону се сматрају најбољим системима у примени, док је у суседству овај принцип најквалитетније примењен у Словенији (Љубљана) и Хрватској (Копривница). Као пример позитивног приступа бициклическом саобраћају у урбаним срединама код нас се може издвојити град Нови Сад који има задовољавајући бициклическу инфраструктуру и једну варијацију "bike sharing" система.

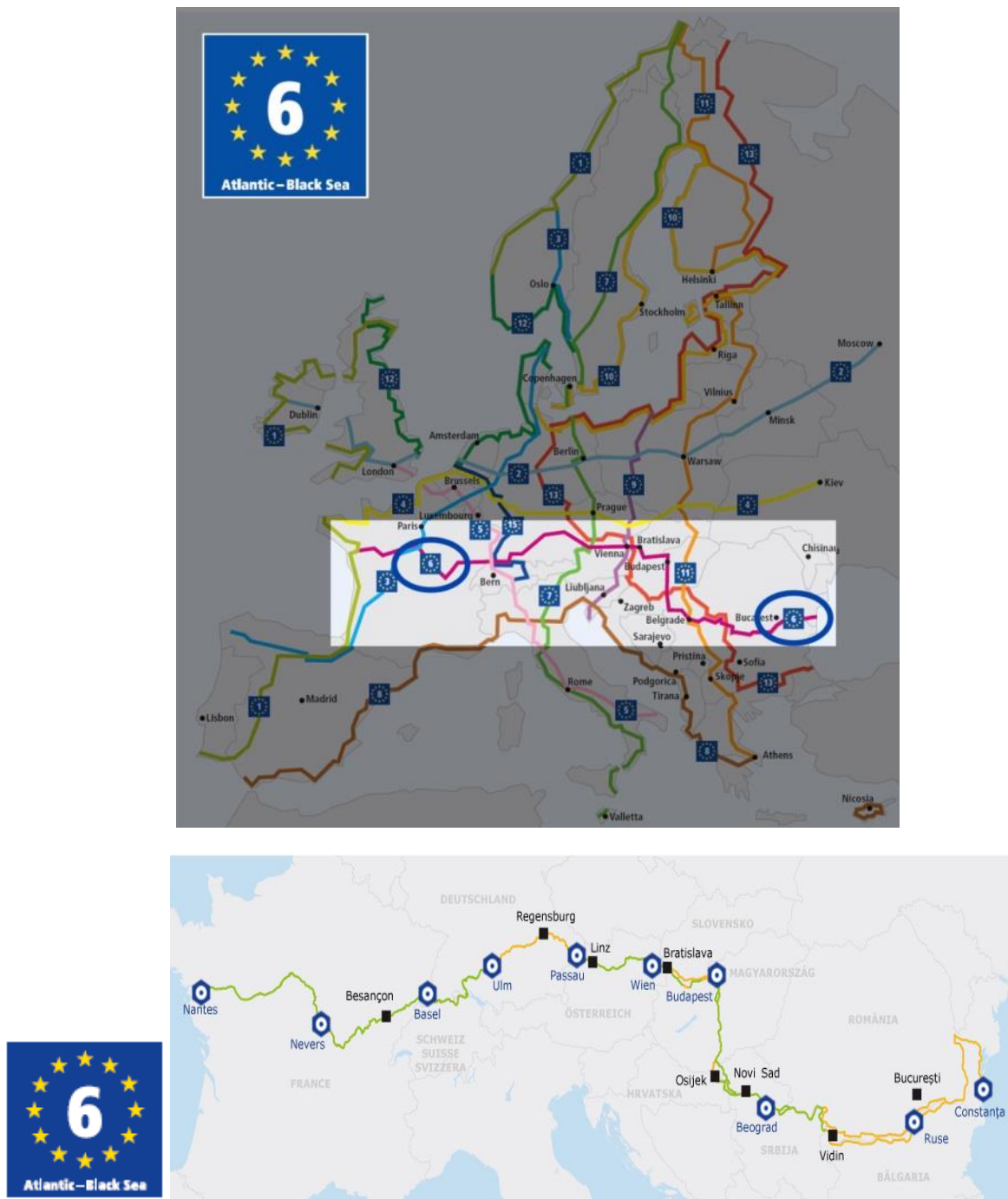
4. ПОСТОЈЕЋЕ СТАЊЕ БИЦИКЛИСТИЧКИХ СТАЗА У АПВ

4.1. Постојеће бициклическе стазе

EUROVELO 6 - "Дунавски коридор" – Atlantic - Black See 3 653 km: (Nantes - Tours - Orleans - Nevers - Chalon-sur-Saône - Basel - Passau - Ybbs - Linz - Vienna - Bratislava - Budapest - Belgrade - Bucharest - Constanța).

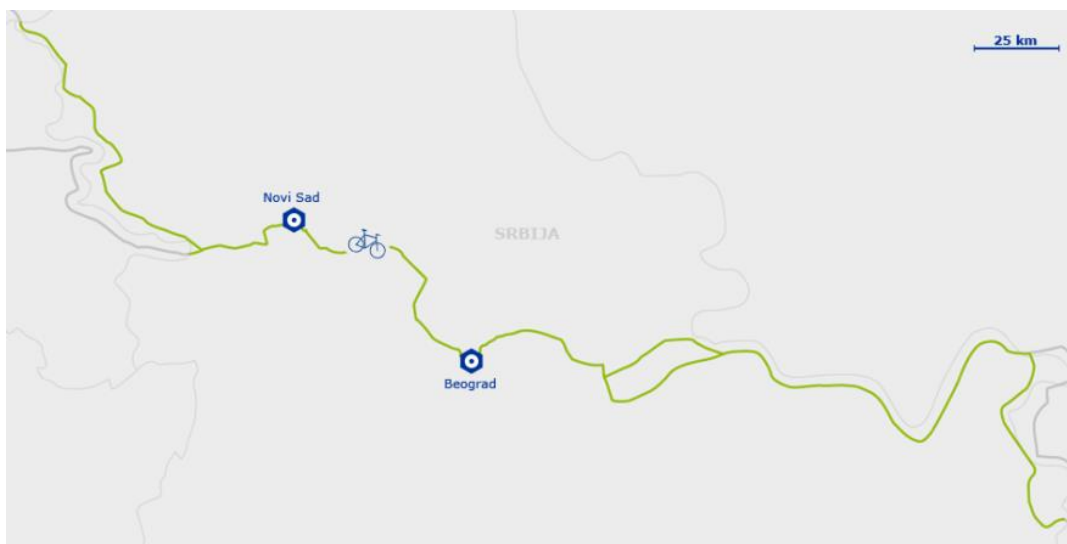
У АП Војводини: граница Мађарске/Хрватске (Бачки Брег/Бездан) – Сомбор – Апатин – Оџаци – Бач – Бачка Паланка – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђије – Стара Пазова – Београд – Панчево – Ковин – Бела Црква – границе Румуније (Калуђерово)





Слика 7. Мрежа европских бициклистичких рута – Eurovelo 6

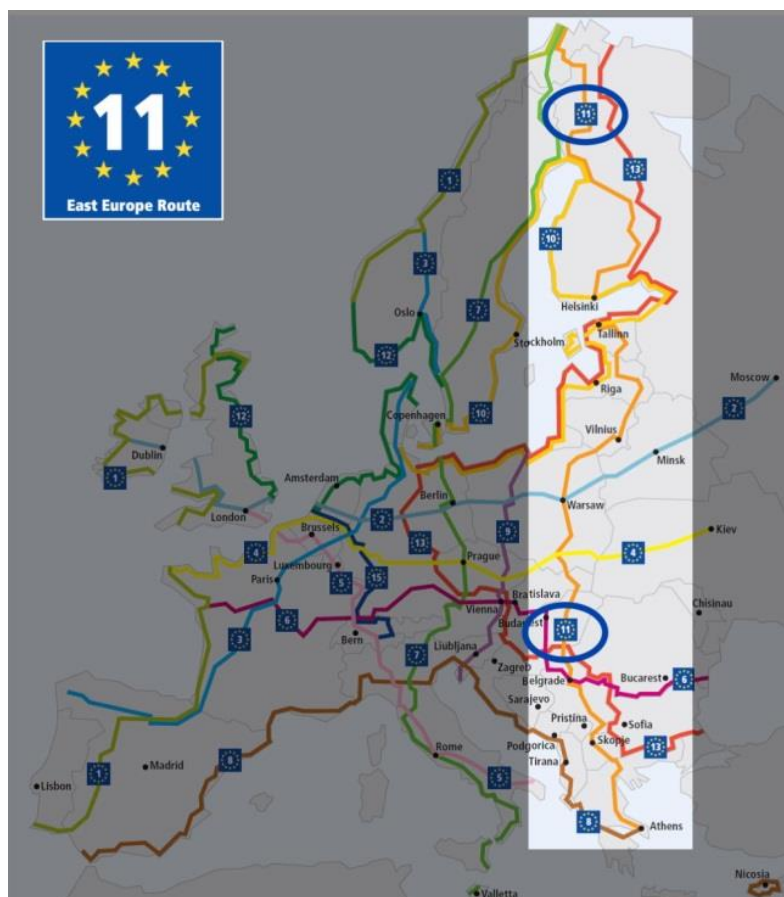
Дунавска бициклистичка рута, као део EuroVelo 6, започиње у граду Улму у Савезној Републици Немачкој и завршава се у Констанци. Овај део ЕуроВело 6 руте има дужину од око 2.108 km и пролази кроз Немачку, Аустрију, Словачку, Мађарску, Хрватску, Србију, Румунију и Бугарску је најдужи, а његова дужина кроз Србију износи 1.040 km. Дунавска рута у Србију улази из правца Мађарске и из правца Хрватске и има укупну дужину од 668 km. Деоница руте која долази из Мађарске, у Србију улази на прелазу Бачки Брег, а са деоницом из Хрватске се први пут спаја у Бездану и даље наставља ка Сомбору и Апатину. На делу где Дунав представља границу са Републиком Хрватском, односно од Бездана до Бачке Паланке, Дунавска рута се пружа са обе стране реке. Траса дунавске бициклистичке руте углавном је позиционирана уз категорисану путну мрежу са асфалтним коловозима, док се мањи део налази у природном амбијенту, уз саму реку Дунав, са земљаним засторима по насипима и некатегорисаним путевима.



Слика 8. Мрежа европских бициклистичких рута – Eurovelo 6 кроз Србију

EUROVELO 11 - "Тиски коридор" – East Europe Route 5 964 km: (North Cape - the Finnish Lakes - Helsinki - Tallinn - Tartu - Vilnius - Warsaw - Kraków - Košice - Belgrade - Skopje - Thessaloniki – Athens)

У АП Војводини: граница Мађарске (Хоргош) – Кањижа – Нови Кнежевац – Сента – Ада – Мол – Бечеј – Нови Бечеј – (Зрењанин) – Тител – веза са EUROVELO 6





Слика 9. Мрежа европских бициклистичких рута – Eurovelo 11

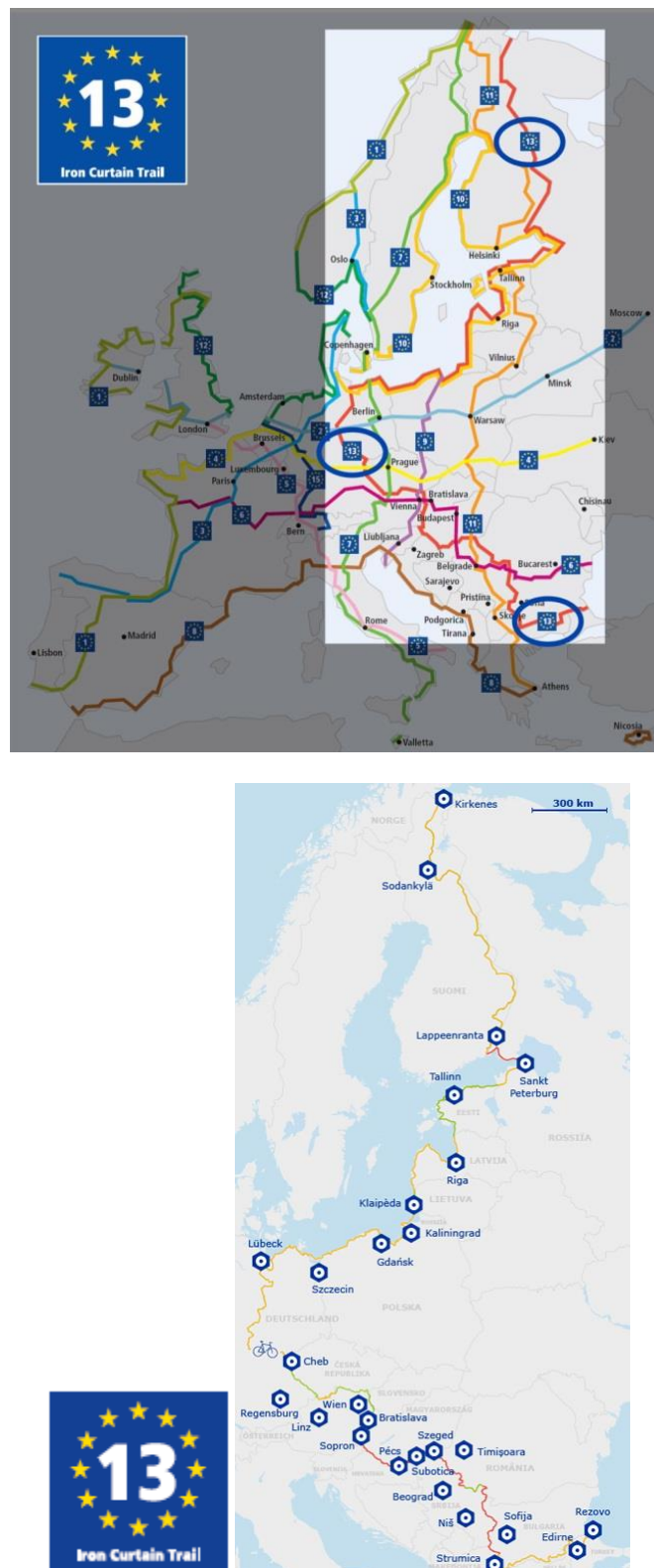
Бициклистички коридор 11 (EV11) углавном пролази кроз централни део Србије. Улаз у Србију је на граничном прелазу Хоргош и сече АП Војводину на правцу север – југ пролазећи кроз регион Баната, уз реку Тису. Пролазећи кроз Банат, бициклисти могу уочити традиционални панонски пејзаж, посетити места и градове са садржајима старе архитектуре, пробати стара јела из прошлих времена: Кањижа, Сента, Бечеј, Тител, Сента. Проласком кроз део Делиблатске пешчаре, једине пустиње у Европи, коридор 11 прелази Дунав код Смедерева настављајући даље до централне Србије. Пролазећи кроз централну Србију EV11, обилази значајне културно-историјске споменике, црквене и сакралне објекте као и археолошка налазишта од изузетног значаја на античком путу за Константинопољ (град и утврђење Viminacium, Felix Romuliana, Naissus, и други). Излазак EV11 из Србије је код Јабланице.



Слика 10. Мрежа европских бициклистичких рута – Eurovelo 11 кроз Србију

EUROVELO 13 - "Гвоздена завеса" – Iron curtain: Barents Sea – Black Sea 10 400 km: (Kirkenes – Sodankylä – Lappeenranta – Sankt Petersburg– Tallinn – Riga – Klapèda – Kaliningrad – Gdansk – Szczecin - Lübeck – Cheb - Znojmo – Eisenstadt - Bratislava – Sopron – Nagykanizsa – Mohács – Szeged – Kikinda – Drobeta-Turnu Severin - Kjustendil –Blagoevgrad – Strumica – Edirne - Rezovo)

У АП Војводини: граница Мађарске (Келебија) – Суботица - граница Мађарске (Бачки Виногради) - Ashothalom - граница Мађарске (Ђала) - Нови Кнежевац - Кикинда – граница Румуније (Међа) - граница Румуније (Ватин) – Вршац - Бела Црква – (Рам -Велико Градиште)



Слика 11. Мрежа европских бициклистичких рута – Eurovelo 13

Траса бициклистичког коридора EuroVelo 13 пружа се некадашњом линијом раздвајања два хладноратовска блока (НАТО-Варшавски пакт) – линијом "Гвоздене завесе". Пролази кроз 20 европских земаља од којих су 14 чланице Европске Уније (ЕУ). Кроз Србију траса пролази уз границе са Мађарском, Румунијом и Бугарском, прелазећи из једне државе у другу. Кроз АП Војводину пролази кроз градове Суботицу, Кикинду, Вршац, да би даље својим током кроз Србију прошла кроз Кладово, Неготин, Зајечар, Књажевац и Пирот. У оквиру Ђердапске клисуре EV13 се поклапа са EV6.

Траса ове међународне руте пролази кроз заштићена природна добра (Палић, Лудаш, Вршачке планине, Стара планина, НП Ђердап), као и кроз значајна археолошка налазишта (Tabula Traiana, Felix Romuliana и друга). Такође траса пролази и кроз етнолошки врло интересантну области са винском традицијом и културом (Суботица, Вршац, Књажевац, Неготин).



Слика 12. Мрежа европских бициклических рута – Eurovelo 13 кроз Србију

Осим међународних бициклических траса простор АП Војводине је делимично покривен са сегментима међунасељских бициклических коридора, који су углавном утврђени у ранијим периодима, док су у последњој деценији учињени кораци ка повезивању насеља са туристичким и рекреативним садржајима у појединим општинама. Међународни коридори су углавном дефинисани и опремљени са одговарајућом сигнализацијом и опремом. Остале стазе су утврђене, кроз просторно-планску документацију, али у већини случајева нису обрађене кроз пројектно-техничку документацију и нису изведене тј. обележене.

Регионална стаза "Срем"

Регионална стаза "Срем" са главном трасом и детур рутама и конекцијама са међународним и регионалним рутама пролази кроз територију следећих општина у Срему: Шид, Сремска Митровица, Ириг, Рума и Инђија. Такође конекције са међународним и регионалним стазама и детур трасама обухватиле су и општине јужнобачког округа: Бачка Паланка, Беочин, Нови Сад и Сремски Карловци.

Траса регионалне стазе Срем започиње на граници са Р.Хрватском – ГП Товарник па пролазећи кроз насеља Шид, Гибарац, Бачинци, Кукујевци, Ердевик Бингула (општина Шид) и Дивош (С.Митровица) завршавајући на раскрсници са "Партизанским путем" на Фрушкој гори. Други крак главне руте Срем започиње на граници са Р.Хрватском – ГП Нештин, мимоилазећи насеља спаја се са првим краком изнад Дивоша, код Рохаљ база. Даљим током траса прати "Партизански пут" – пут по гребену Фрушке горе кроз НП Фрушка гора (општине С.Митровица, Беочин, Ириг и Инђија).

Укупна дужина главне руте Срем је 78,7 km док везе са EV6 износе 52,7 km.



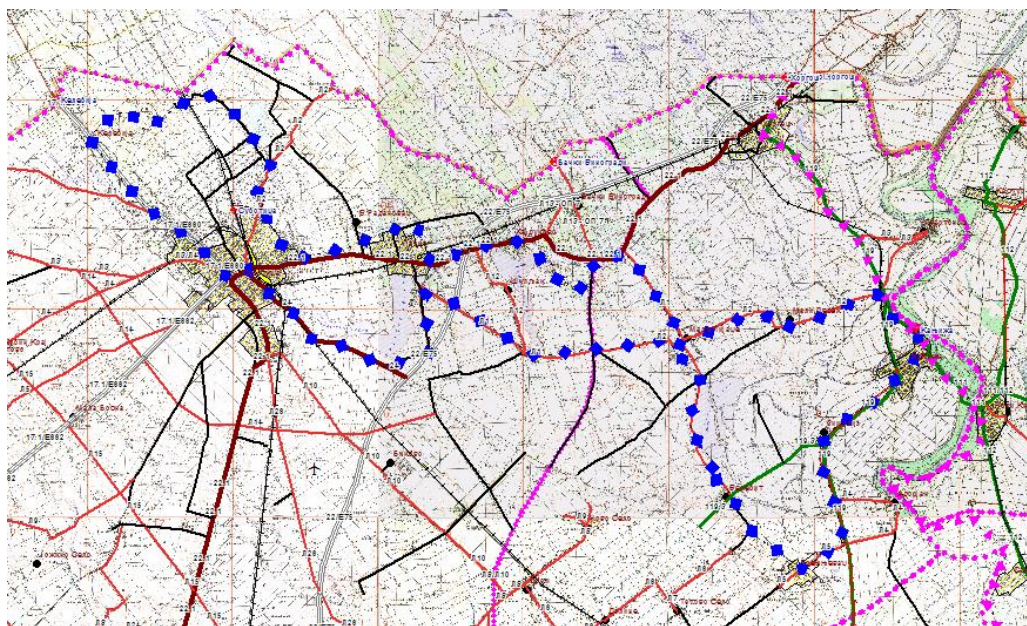
Слика 13. Траса бициклическе руте Срем са главном рутом и везама са EV6

Панонска осмица

У оквиру суседског програма Србија- Мађарска, финансираног из фондова Европске уније, град Суботица је заједно са општином Кањижа покренуо пројекат реализације бициклическог коридора под називом "Панонска осмица". Траса подсећа на број осам по чему је и добила име. Овај пројекат има за циљ израду пројектно - техничке документације за бициклическу руту у дужини од 115 km на територији града Суботице и општине Кањижа.

У оквиру града Суботице траса је у дужини од око 70 km док је остатак од ~ 45 km у оквиру територије општине Кањижа. У насељу Кањижа Панонска осмица се везује на европску руту бр.11 (EV11).

Траса Панонске осмице (П8) креће из насеља Кањижа (веза са EV11), па пролази кроз насеља Зимоњић, Трешњевац, Велебит, Мале Пијаце (општина Кањижа), преко Шупљака, поред Палићког језера са јужне стране, градских делова Суботице, Малог Радановца, поред Палићког језера са северне стране, Хајдукова, Бачких Винограда (град Суботица), Малих Пијаца, Малог Песка и на крају се у Кањижи поново везује на EV11.



Слика 14. Траса бициклическе руте Панонска осмица и везом са EV11

Међунасељске стазе

Пригревица – Бања Јунаковић – Апатин, Сомбор – Апатин, Арадац – Зрењанин, Зрењанин – Ечка, Зрењанин – Клек, Вршац – Павлиш и друге

Ове трасе су произашле из иницијатива локалних самоуправа, са циљем повезивања значајних туристичких, рекреативних и природних локација са насељима и насеља међусобно. Бициклическе стазе су дефинисане и изграђене у ранијем периоду, углавном нису у оптималном експлоатационом стању и евидентан је проблем њиховог одржавања.

4.2. Валоризација постојећих бициклических стаза у АПВ

Пружање међународних бициклических коридора (Eurovelo 6, 11, 13), дефинисање националних и међунасељских коридора кроз просторно-планску документацију доприноси популаризацији бициклизма, што се може оценити као врло позитивно.

Међународним коридорима 6 и 11 повезани су сви значајни урбани центри уз реке Дунав и Тису, а такође су и мања места, туристички и излетнички локалитети, као и природна и заштићена станишта умрежени преко ове две бициклическе магистрале.

Коридор 13 је новијег датума и везује делове некадашњих држава () које су припадале различитим интересним странама у биполарној подели на територији Европе после II светског рата (тзв. "Гвоздена завеса").

Међународне стазе (евровело коридори 6, 11 и 13) су просторно утврђене и обележене у оквиру туристичких мапа и водича, на територији целе Републике, па и АП Војводине. Саобраћајна сигнализација ових стаза је утврђена ЕУ прописима и као таква је и спроведена на терену одговарајућим саобраћајним знацима и путоказним таблама.

Уз помоћ ЕУ средстава и сарадње са агенцијом за техничку подршку (GTZ) међународна стаза бр.6 је усклађена са домаћом регулативом, док је у сврху промоције издато више мапа, карата а покренута је интернет страница.

Eurovelo 6 (EV6) је једина стаза која задовољава основне стандарде за одвијање адекватног бициклическог саобраћаја који су дефинисани на основу ЕУ смерница.

Eurovelo 11 (EV11) и Eurovelo 13 (EV13) нису на том нивоу, односно осим спорадичног обележавања сигнализацијом, која је спроведена у последњих неколико година, нису учињени значајни кораци за побољшање стања о довођење ма ниво захтеван ЕУ стандардима и смерницама.

Остале стазе: локалне међунасељске, рекреативне стазе до локалитета ван насеља и друге углавном нису на одговарајући начин плански и обликовно обрађене, док за велику већину не постоји техничка документација.

Бициклическе стазе у урбаним и руралним срединама унутар грађевинских подручја нису тема ове студије, али се може констатовати да је стање ових коридора-рута, стаза/трака, квалитативно и квантитативно много боље, што је узроковано већим интересом и ангажманом водећих актера саобраћајних политика, стратегија и планова као и располагањем већим финансијским и другим средствима за њихову реализацију.

4.3. Валоризација техничких елемената постојећих стаза

Анализом техничких елемената бициклических стаза које су изграђене и/или обележене може се констатовати да у погледу техничких елемената углавном не задовољавају захтеве који су утврђени прописима. Ови недостаци стаза имају и директне реперкусије на безбедност кретања бициклиста што се у целини може сматрати као врло неповољно.

Основни недостаци постојећих бициклических стаза су:

1. деонице међународних цикло коридора у оквиру коридора државних путева нису на одговарајући начин интегрисане и обезбеђене,
2. непостојање техничке документације за деонице стаза у оквиру природних резервата (насипи), на пољопривредном и шумском земљишту,
3. непримерено обликовање стаза посебно у оквиру деоница које се укрштају са значајним путним правцима/раскрсница са државном путном мрежом,
4. непостојање одговарајућих пратећих садржаја за одмор, смештај, боравак и поправку бицикала,
5. неодржавање постојеће саобраћајне сигнализације на међународним коридорима

4.4. Анализа и валоризација туристичких садржаја у функцији циклотуризма

Посебну вредност подручја обухвата Студије представљају разноврсни и бројни туристички садржаји и потенцијали који доприносе развоју циклотуризма. Анализа атракција и туристичка валоризација подручја је, ради лакше прегледности, извршена по појединачним Euro velo рутама које пролазе кроз територију АП Војводине. Анализа је извршена на основу података из просторно-планске и урбанистичке документације, података добијених од стране општинских органа управе и туристичких организација општина, као и података са интернета односно званичних сајтова туристичких организација општина.

4.4.1. Природне вредности

Према подацима Покрајинског Завода за заштиту природе који води Регистар заштићених подручја на подручју АП Војводине, под заштиту су стављене следеће категорије природних добара: национални парк, специјални резерват природе, строги резерват природе, предео изузетних одлика, парк природе, заштићена станишта, споменик природе, научно истраживачки резерват, регионални парк природе, парк шума, меморијални природни споменик, споменик вртне архитектуре и природни споменик.

Заштићена подручја представљају просторе која имају изражену геолошку, биолошку, екосистемску и/или предеону разноврсност и због тога се актом о заштити проглашавају заштићеним подручјима од општег интереса. У АП Војводини се под заштитом налази 134 заштићена природна добра, односно око 6,4% укупне површине АП Војводине, и то:

- **1** национални парк,
- **16** специјалних резервата природе,
- **8** строгих резервата природе,
- **3** предела изузетних одлика,
- **9** паркова природе,
- **2** заштићена станишта,
- **50** споменика природе,
- **1** научно истраживачки резерват,
- **3** регионална парка природе,



- **1** парк шума,
- **3** меморијална природна споменика,
- **6** споменика вртне архитектуре,
- **31** природни споменик.

На подручју АП Војводине регистрован је само један национални парк НП „Фрушка гора“ који се налази на јужном ободу Панонске низије, уз саму десну обалу Дунава. Национални парк је подручје са већим бројем разноврсних природних екосистема од националног значаја, истакнутих предеоних одлика и културног наслеђа. У складу са начелима заштите природе и одрживог развоја могуће је обављање научних, образовних, естетских, туристичких, културних, здравствено-рекреативних потреба и осталих активности.

У АП Војводини су под заштитом следећа заштићена подручја која се називају Специјални резервати природе (скраћено: СРП): СРП „Делиблатска пешчара“, СРП „Обедска бара“, СРП „Окањ бара“, СРП „Лудашко језеро“, СРП „Царска бара“, СРП „Горње Подунавље“, СРП „Ковиљско - петроварадински рит“, СРП „Пашњаци велике дропље“, СРП „Славо Копово“, СРП „Карађорђево“, СРП „Засавица“, СРП „Селевењске пустаре“, СРП „Краљевац“ и СРП „Багремара“. Специјални резерват природе је подручје са неизмењеном или незнатно измењеном природом, од нарочитог значаја због јединствености, реткости или репрезентативности, а које обухвата станиште угрожене дивље врсте биљака и животиња, без насеља или са ретким насељима у којима човек живи усклађено са природом. У СРП могуће су активности у оквиру научних истраживања и образовања, контролисане посете и очување традиционалног начина живота, а све у складу са очувањем постојећих природних одлика и еколошке равнотеже.

На територији АП Војводине регистрована су три заштићена подручја која се називају Предео изузетних одлика (скраћено: ПИО), то су: „Суботичка пешчара“ и „Вршачке планине“ и „Караш-Нера“. Предео изузетних одлика је подручје препознатљивог изгледа са значајним природним, биолошко-еколошким, естетским и културно-историјским вредностима, које се током времена развијало као резултат интеракције природе, природних потенцијала подручја и традиционалног начина живота локалног становништва.

У АП Војводини су под заштитом следећа подручја која се називају Парк природе (скраћено: ПП): ПП „Јегричка“, ПП „Палић“, ПП „Тиквара“, ПП „Стара Тиса“ код Бисерног острва, ПП „Бегечка јама“, ПП „Камараш“ и ПП „Поњавица“. Парк природе је подручје добро очуваних природних вредности са претежно очуваним природним екосистемима и живописним пејсажима, намењено очувању укупне геолошке, биолошке и предеоне разноврсности, као и задовољењу научних, образовних, естетских, културних, туристичких, здравствено-рекреативних потреба и осталих делатности усклађених са традиционалним начином живота и начелима одрживог развоја. У парку природе нису дозвољене привредне и друге делатности и радње којима се угрожавају његова битна обележја и вредности.

Такође, у обухвату Студије налазе се и подручја са међународном заштитом. Од међународног значаја је 8 заштићених природних добара у АП Војводини проглашено Рамсарским подручјем. На листи међународно значајних водених подручја према овој конвенцији, налазе се следећа подручја:

1. Рамсарско подручје „Лабудово окно“
2. СРП „Обедска бара“
3. СРП „Лудашко језеро“
4. СРП „Царска бара“
5. СРП „Славо копово“
6. СРП „Горње Подунавље“
7. СРП „Засавица“
8. СРП Ковиљско-петроварадински рит



У оквиру ИПА (ИПА = значајна ботаничка подручја) евидентирано је 27 подручја, док је 21 локалитет евидентиран за ИБА подручје (ИБА = значајна подручја за птице), евидентирана су 4 ПБА подручја (ПБА = значајна подручја за дневне лептире), 2 подручја предложена су за Резерват биосфере, а евидентирано је и 7 значајних прекограничних подручја.

Заштићена подручја кроз која пролазе међународне Euro velo руте или се налазе у њиховој непосредној близини, представљају значајне атракције које привлаче циклотуристе и приказана су у наредној Табели 3.

Табела 3. Заштићена подручја у АПВ у оквиру Eurovelo коридора

EUROVELO 6	EUROVELO 11	EUROVELO 13
НП Фрушка гора	СРП Селевењске пустаре	СРП Пашњаци велике дропље
СРП Горње Подунавље	СРП Ритови доњег Потисја	СРП Лудашко језеро
СРП Карађорђево	СРП Тителски брег	ПАО Суботичка пешчара
СРП Багремара	СРП Окањ Бара	ПАО Вршачке планине
СРП Ковиљско-петроварадински рит	СРП Слано копово	ПП Палић
СРП Краљевац	СРП Царска бара	
СРП Делиблатска пешчара	ПП Јегричка	
ПАО Караш – Нера	ПП Стара Тиса код Бисерног острва	
ПП Тиквара	ПП Камараш	
ПП Бегечка јама	ПП Бељанска бара	
ПП Поњавица	ПП Русанда	

4.4.2. Културне вредности

Велики значај за развој туризма неког простора имају непокретна културна добра.

Категоризација културних добара је утврђена Законом о културним добрима ("Службени гласник РС", бр. 71/94). Културна добра стављена под заштиту су категорисана на следећи начин:

1. културна добра
2. културна добра од великог значаја
3. културна добра од изузетног значаја

Врсте културних добара и добара која уживају претходну заштиту:

1. непокретна културна добра: споменици културе, просторне културно-историјске целине, археолошка налазишта и знаменита места
2. покретна културна добра (уметничко-историјско дело, архивска грађа, филмска грађа и сл.)
3. добра која уживају претходну заштиту:
 - некрополе и локалитети с археолошким, историјским, етнолошким или природњачким садржајем, стара језгра градова и насеља, објекти са историјским или архитектонским вредностима, споменици и спомен обележја и сл.
 - списи, компјутерски, филмски и видео записи и сл.
 - предмети ликовних и примењених уметности, археолошки, етнографски и природњачки предмети и сл.

Табела 4. Непокретна културна добра у АПВ у оквиру Eurovelo коридора

СПОМЕНИЦИ КУЛТУРЕ		ПРОСТОРНЕ КУЛТУРНО - ИСТОРИЈСКЕ ЦЕЛИНЕ	
ОД ИЗУЗЕТНОГ ЗНАЧАЈА	ОД ВЕЛИКОГ ЗНАЧАЈА	ОД ИЗУЗЕТНОГ ЗНАЧАЈА	ОД ВЕЛИКОГ ЗНАЧАЈА
EUROVELO 6			
Фрањевачки самостан, Бач	Градска кућа, Сомбор	Тврђава и подграђе у Бачу	Историјско језгро Сомбора „Венац“
Манастир Бођани, Бач	Зграда Бачко-Бодрошке жупаније, Сомбор	Градско језгро Сремских Карловаца	Синагога, Нови Сад
Дворац породице Дунђерски, Челарево	Амам, Бач	Фрушка гора са манастирима	Горња и доња тврђава са подграђем, Петроварадин
Патријаршијски двор Сремски Карловци	Зграда Матице српске, Нови Сад		Старо градско језгро Панчева
Манастир Војловица, Панчево	Тврђава, Стари Сланкамен		
	Остаци тврђаве града Ковина		
EUROVELO 11			
Преводница „Шлајз“, Бечеј	Дворац Грофа Караса, Хоргош		Старо језгро Бечеја - Трг „Погача“
	Градска кућа, Сента		
	Ветрењача, Чуруг		
EUROVELO 13			
Градска кућа, Суботица;	Палата „Рајхл“, Суботица		Градско језгро Суботице
Синагога, Суботица	Дворац породице Сервијски, Нови Кнежевац		
Сувача, Кикинда	Зграда Великокикиндског Диштрикта		
Манастир Месић, Вршац	Вршачка кула, Вршац		
Владичански двор, Вршац	Градска кућа, Вршац		

4.4.3. Међународна рута „Eurovelo 6“ (Дунавска рута)

Од мађарске границе, односно Бачког Брега према Сомбору и Апатину, Међународна рута „Eurovelo 6“ представља мозаик путева, ритова и ловишта, забачених и скривених предела у дубоком зеленилу са отвореним видицима. Ово је и предео са стотинама чарди – типичних рибљих ресторана у којима се често проводе ноћи уз добро јело, пиће и живу музику традиционалних тамбурашких оркестара.

Бициклистима је пружена могућност да се возе кроз зелену оазу СРП „Горње Подунавље“, односно да улазе у шуме које су и ловишта, те имају прилику да виде јелене и срне у њиховом природном окружењу. Амбијент употпуњују ловачке куће које се налазе у близини руте, као и најсевернија чарда на Дунаву „Пикеџ“, које су савршене за кратак предах.

На путу до Сомбора, бициклисти пролазе кроз насеље Бездан, где би требали да посете ткачницу свиленог дамаста "Новитет-Дунав", у којој се та тканина ручно израђује већ више од једног века. У ткачници се и данас користе дрвени разбоји из тог периода, а у овој живој радионици може се посматрати поступак настанка дамаста који се овде тка од свиле и најфинијег египатског памука по оригиналној технологији са краја XIX века.



ГРАД СОМБОР

Сомбор је град богате културне баштине, чувар старе традиције и неговатељ раскошне историје у којем су многи уметници и поетичари нашли свој надалеко познат равничарски мир у коме су стварали своја најистакнутија дела. Град је познат по свом зеленилу, тачније по бојошима који су донети из долине Мисисипија још 1903. године те са правом носи епитет најзеленијег града Европе. Фијакер за Сомбор има посебан симбол. Некада их је по улицама било 70, а данас само један који је туристима на услузи. Туристичку понуду употпуњују знаменитости попут зграде Жупаније, Градске куће, Народног позоришта, Градског музеја, као и бројне цркве, тргови и Манастир Светог архијереја Стефана.

Могућности за смештај

- Гарни хотел „Андрић“ 3* - 30 лежаја

Преноћишта:

- Мотел „Кнез“
- Мотел "Кронић" - 23 собе са 60 лежаја
- Lodge in - 22 собе,
- Преноћиште Геронтолошког центра - 20 соба са око 50 лежаја
- Преноћиште Карибо – 4 собе
- Преноћиште „Piccolina“
- Преноћиште Лора- 5 лежаја
- Преноћиште „Фаркаш“- 15 лежаја
- Преноћиште „Цврчак“
- Преноћиште „Бели двор“ - 100 лежаја
- Вила "Тамара" - 8 лежаја, некадашња вила "Кризманић", касније позната као Титова вила
- Преноћиште Анна - 18 лежаја, Бездан
- Преноћиште Пикеџ - 2 собе и 7 лежаја, Барачка, Бездан

У центру Сомбора, у најзеленијој улици овог града на међународној бициклическој рути Eurovelo 6, у бајковитој вили из 1924. године је смештен Bike kamp Long tour, капацитета 40-50 шатора, а постоји могућност смештаја и у апартману са два лежаја. Поред овог кампа, бициклическим је на располагању и кампиралиште Црвеног крста у Бачком Моноштору - између Великог Бачког Канала и Канала ДТД, капацитета 48 кућица и 20 места у камп приколицама.

Такође је могућ и приватан смештај у собама и апартманима, као и у сеоском домаћинству Дида-Хорњаков салаш у Градини и сеоском туристичком домаћинству на самом рубу специјалног резервата природе „Горње Подунавље“.

Још једну туристичку атракцију у овом делу бициклическе руте представљају етно куће које су сачувале своју аутентичност до данашњих дана (Етно-кућа „Јелена“ у Бездану и Етно куће „Мали Бодрог“ и „Кувелић“ у Бачком Моноштору), Етно кућа у Чонопљи, Етно кућа ЕВО Телечка.

ОПШТИНА АПАТИН

На путу за Апатин прелази се преко канала ДТД и Великог Бачког канала и поред зграде са каналском уставом. Ово је лепа деоница током које бициклически возе по мирном насипу поред канала Купусински и Моношторски Дунавац, кроз богато зеленило дрвећа и ливада. Овај пут пролази поред чарде „Пчела“ и „Брунаи“ у којима постоји могућност за предах и ручак. Пут по насипу у наставку води поред самог Дунава.

Нетакнута природа прашумског изгледа, столетна аутохтона шума, баре и мочваре, богатство флоре и фауне су лична карта Специјалног резервата природе „Горњег



Подунавља". Пuteви који воде кроз шуму идеални су за разне облике рекреације, нарочито за развој циклотуризма. Љубитељи природе имају услове за лепу вожњу, а скривене пешчане плаже идеалне су за уживање у летњим данима. Многобројне чарде уз и у самом резервату као што су „Купусинска“, „Вагон“, „Харчаш чарда“ као и „Дворац“ на Лавачу, бициклическим могу послужити за одмор и разоноду. Неки од ових објеката имају своје капацитете за угодан смештај и боравак гостију. Окружени нетакнутом природом и добро повезани са градом асфалтним путем, идеални су за свакога ко жели да ужива у лепотама СРП "Горње Подунавље". У срцу ловишта „Апатински рит“ смештена је ловачка кућа „Месарске ливаде“ где је у прелепом амбијенту обезбеђен смештај.

Међународна бициклическа стаза пролази поред кампа Буџак, који се налази у близини границе са Хрватском на 6 km од Апатина, са могућношћу преноћишта.

Поред природних вредности овог краја, у самом насељу Апатин налази се заштићена просторна културно-историјска целина центра Апатина са многобројним објектима подигнутим у XVIII, XX и почетком XX века. Међу њима се истиче зграда Жупног двора (саграђена у барокном стилу) и Градска кућа (саграђена крајем XIX века), као и занимљиви објекти старе индустријске архитектуре, Дом културе и др. Занимљиво је посетити и шеталиште уз обалу реке због лепог погледа на Дунав који овде прави велику и широку окуку украшену раскошно зеленим обалама.

Могућности за смештај

- Специјална болница за рехабилитацију „Јунаковић“ - 4,5 km удаљена од Апатина и Дунава, на самој ивици прелепе шуме, 270 лежаја
- Преноћиште „Вила Јелена“ - 4 собе
- Преноћиште „Чарда златна круна“ - 10 соба
- Грил - преноћиште Краљевски врт - 5 соба
- Преноћиште „Вила Дуда“ - 8 соба
- ДДО „Пагос“ - 6 соба
- Ловачка кућа „Месарске ливаде“ - 6 соба
- Кампиралиште Буџак
- Етно кућа Маргита
- Приватан смештај у собама и апартманима

ОПШТИНА ОЦАЦИ

Транс-европска бициклическа стаза Eurovelo 6 пролази кроз општину Оџаци пресецајући је управо кроз њене најлепше пределе. Осим упознавања природних лепота ове простране равнице, туристима се пружа и могућност да доживе Оџаке уз бројне домаће гурманлуке, тамбураше и локалне манифестације. Општина Оџаци одликује се првенствено својом шароликошћу: националном, културном, верском и др. Управо ова шароликост може се видети на бројним туристичким манифестацијама које се током године одржавају у свим насељима општине. Општина обилује културно-историјским знаменитостима, а многе православне и римокатоличке цркве у насељима су стављене под заштиту.

Међународна бициклическа рута води ка Богојеву и богојевској плажи где је изграђен спортско-рекреативни центар „Штранд“ са ауто-кампом и рестораном, који циклотуристима нуди могућност одмора. Циклорута даље води до насеља Оџаци, центра општине, где туристи могу преноћити и упознати се са културно-историјским знаменитостима.

Могућности за смештај

Преноћишта:

- Ресторан са преноћиштем „Зелена башта“, капацитет 13 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Бонел плус“, капацитет 7 лежаја



- Преноћиште „Слобода“ – 27 лежаја
- Д.О.О. „Букадиновиц“, капацитет 21 лежај
- Ловачка кућа „Камариште“, капацитет 14 лежаја, Каравуково
- Камп „Штранд“ са 22 кампинг места, Богојево
- Приватни смештај у собама

Даље пут води кроз шуму до ловачке куће „Камариште“, која се налази у предивном природном амбијенту окруженом зеленилом, у непосредној близини Дунава.

ОПШТИНА БАЧ

Иако међународни коридор Eurovelo 6 не пролази кроз насеље Бач, већ наставља уз Дунав, бициклистима се пружа могућност да скрену са главне трасе и неком од детур рута обиђу туристичке атракције овог места.

Историја Бача почиње још у бронзано доба. Древни град на Мостонги, која је данас исушено корито реке, дао је име целој регији - Бачка. Први трагови у писаним изворима о Бачу и подручју око њега потичу још из периода Јустинијана, из 535. године. Ископине из римског периода показују да је код данашњег насеља некада била већа римска насеобина, која је страдала услед налета Варвара. Бач је према неким летописима био и Аварска тврђава (873. год.).

Најзначајније атракције које уједно сачињавају и туристичку понуду општине Бач су пре свега средњевековна Бачка тврђава, Фрањевачки самостан (XII век), остаци Турског купатила (XVI век), манастир Бођани и сакрални објекти (цркве). Тврђава са подграђем представља културно добро од изузетног значаја, потиче из XIV века и најзначајније је и најбоље очувано средњевековно утврђење на подручју АП Војводине. Природне вредности овог краја су језеро Провала (најдубље језеро у АПВ, дубине до 19 m) са уређеном пешчаном плажом, мотелом и кампинг зоном, затим чарде на Дунаву и део СРП „Карађорђево“. СРП „Карађорђево“ се простире дуж леве обале Дунава и чине га две просторне целине: Мостонга која обухвата Врањак и Гувниште (Општина Бач) и Букински рит (Општина Бачка Паланка).

Етно-куће са етно поставкама чувају богату традицију народа на овим просторима (Срби, Словаци, Шокци, Мађари, Хрвати, Бошњаци...), а салаш М&М на уласку у Бач нуди најукусније специјалитете домаће и традиционалне кухиње.

Могућности за смештај

- Кампинг зона и Мотел Провала - 7 соба, Вајска
- Пансион Чарда "Ранч", 5 соба, Бођани
- Ловачка кућа Плавна – 11 соба и апартман, Плавна
- Ловачка кућа Бач - 6 соба
- Пансион ресторан Јакић - 4 собе
- Пансион-ресторан "Иверта" - 22 лежаја
- "Дидина кућа" - етно кућа са трокреветном собом
- Кућа "Чобан" - 5 лежаја у три собе
- Приватни смештај у собама

По обиласку насеља Бач, циклотуристи се преко Бачког Новог Села укључују на главну трасу међународног коридора. У шуми високих речних топола, смештена на лепој локацији уз Дунав, налази се чарда код Нећка где се може направити краћи одмор уз добре рибље специјалитете.

ОПШТИНА БАЧКА ПАЛАНКА

Рута се наставља до Букинског рита, дела СРП „Карађорђево“, који се издваја по богатству природе, а красе га некадашње ритске шуме уз Дунав. Веома је значајна



орнитофауна коју чини око 150 врста птица, а овде бораве и гнезде се 24 птичје врсте које су на листи потенцијално угрожених у Европи, док 67 врста има статус природне реткости. Након проласка кроз ловиште ВУ Карађорђево, пут се наставља преко Младенова до Бачке Паланке.

Поново се излази на насип поред Дунава, где циклотуристи могу обићи плажу овог насеља и посетити језеро Тиквара које је класификовано као парк природе. На простору природног добра доминирају шуме меких лишћара, а читав простор је испреплетан рукавима Дунава као и барским површинама. На самој обали језера Тиквара са погледом на Дунав налази се чарда „Дом спорта“. Поред овог природног језера у Бачкој Паланци је за потребе изградње одбрамбеног насипа, настало и вештачко језеро Багер, које је са Дунавом спојено каналом. На обали језера налазе се плажа, привезиште и ресторан Калаш чарда са највећим котлићем на свету који је ушао у Гинисову књигу рекорда.

Поред бројних природних лепота у општини Бачка Паланка, богата је и понуда културно-историјских вредности: Музеј града, Библиотека, Културни центар, Музеј пива Carlsberg пиваре, Дворац Дунђерских у Челареву, Музеј Сремска кућа у Нештину и др.

Могућности за смештај

- Хотел "Фонтана" 3* - 28 соба и 2 апартмана
- Хотел „Villa Grande“ - 12 соба
- Ресторан са преноћиштем „Идила плус“ - 13 соба, 30 лежаја
- „Идила“
- Преноћиште „Гранд клуб“ - 12 соба и 2 апартмана, 21 лежај
- Чарда „Флорида“ - 3 бунгалова
- Мотел „Полој“
- Хостел „Агровојводина“ - 7 соба
- У оквиру ловишта ВУ Карађорђево налазе се три туристичко-угоститељска објекта: Ловачка кућа Дијана у Маденову са 26 лежаја, Ловачки мотел Врањак са 8 лежаја и депаданс Врањак са 16 лежаја.
- приватни смештај је у фази категоризације

У непосредној близини Бачке Паланке на регионалном путу за Нови Сад налазе се и два салаша: Салаш „Уздисаја“ и Салаш „Гњездо“.

ГРАД НОВИ САД

На путу за Нови Сад, међународна траса Eurovelo 6 пролази поред насеља Бегеч и Футог. У овим насељима постоји могућност да бициклисти скрену са главне руте и пређу на сремску страну захваљујући скелама које повезују насеља Бегеч и Баноштор, односно Футог и Беочин. Сремска страна је изузетно привлачна захваљујући прелепој природи и јединственим пејзажима Националног парка Фрушка гора, а поред природних издвајају се и културне вредности односно бројни манастири по којима је ова острвска планина препозната као „Српска Света гора“.

Још једно заштићено подручје између Бачке Паланке и Новог Сада је парк природе „Бегечка јама“, станиште великог броја заштићених биљних и животињских врста, којим доминира језеро. У непосредној близини, на обали Дунава окружена зеленилом налази се Чарда код Браше.

Од насеља Футог према Новом Саду рута се наставља насипом уз Дунав, пролазећи поред неколико добрих чарди, кафића и ресторана са обе стране насипа (кафић Бали, сплав Чарда Плави Дунав, кафић Вок, као и многобројни ресторани и чарде на Камењару - Чарда Бата Пежо, Чарда Мачак и чарде на Рибарском острву и новосадском Сунчаном кеју). Након обиласка градског бродоградилшта, бициклисти излазе на уређени насип поред реке, који уједно представља и градско шеталиште поред кога се налази једна од најлепших и најуређенијих плажа на Дунаву, Штранд.



Настанак Новог Сада везује се за Петроварадинску тврђаву, једно од најзначајнијих сачуваних утврђења у Европи. Она је симбол града и сведочи о бурној историји и традицији, снажно ослоњеној на европску културу. Значајан туристички потенцијал поред тврђаве представљају и бројни споменици културе, музеји и галерије. Многобројни туристи посећују Нови Сад због садржаја у оквиру урбаног центра, који чине православне, католичке, протестантске цркве и синагога, барокне, неоренесансне, класицистичке, баухаус грађевине, као и оне грађене у стилу модерне. Центар града чине углавном грађевине из друге половине XIX века и са почетка XX века.

Манифестације и фестивали по којима је град препознатљив, употпуњују туристичку понуду града. Фестивал EXIT се одржава на Петроварадинској тврђави и важи за један од највећих музичких фестивала у Југоисточној Европи који је стекао интернационална признања. Сinema City је међународни филмски фестивал, Фестивал уличних свирача на улице града доводи најразноврсније уметнике са интернационалне сцене, Змајеве деце игре су најпознатији фестивал деце књижевности, Стеријино позорје је установљено 1956. године као стални фестивал националне драме и позоришта тактичарског карактера као и друге манифестације које привлаче бројне посетиоце.

Као културно, привредно, политичко и административно средиште АП Војводине, Нови Сад располаже великим бројем хотела, мотела и другим видовима смештаја, као и кафићима, баровима, ресторанима и сл.

Национални парк „Фрушка гора“ са излетиштима, очуваним екосистемима и комплексом српских православних манастира представља појас непосредно наслоњен на шири простор града. У околини Новог Сада налазе се и салаши, ловишта, риболовна и винска подручја. Ове бројне природне и културно-историјске вредности у граду и његовој непосредној околини представљају изузетне туристичке атракције које могу бити привлачне бициклистима, а самим тим допринети и развоју циклотуризма.

ОПШТИНА СРЕМСКИ КАРЛОВЦИ

Пут се наставља кроз Сремске Карловце, место са изузетно вредним културним наслеђем који би сваки туриста требао посетити. Богата културно-историјска баштина је највећи туристички ресурс насеља (Карловачка гимназија, Богословија, Стефанеум, Патријаршијски двор, Магистрат, Капела мира, Завичајни музеј Сремских Карловаца, чесма „Четири лава“ итд.). Културна добра су додатно оживљена активностима преко целе године кроз манифестациони и етно-гастрономски туризам, верске, културне и винске руте и сл. Такође, Сремски Карловци представљају праву ризницу природних вредности, од комплекса „Дворске баште“ који се налази у самом насељу и који је некада представљао најстарију ботаничку башту у земљи, преко најпознатијег излетишта Стражилова који се налази у оквиру Националног парка „Фрушка гора“, СРП „Ковиљско-петроварадински рит“ и реке Дунав која пружа многобројне могућности за развој спортско-рекреативних садржаја.

Могућности за смештај

- Премиер Президент Хотел 5* - 18 луксузно опремљених јединица
- Хотел „Дунав“ 2* - 47 соба и 5 апартмана, 135 лежаја
- Вила „Президент“ 4* - 9 апартмана
- девет објекта за смештај у домаћој радиности
- два сеоска туристичка домаћинства са по једном собом
- Бунгалови на Стражилову- 6 бунгалова, 12 лежаја
- Планинарски дом „Стражилово“, 10 соба, 50 лежаја
- „Еколошки центар Радуловачки“, 45 лежаја
- Екокамп „Фрушка гора“ код излетишта Стражилово



ОПШТИНА ИНЂИЈА

Eurovelo 6 бициклическа рута се даље наставља уз Дунав и пролази кроз мања насеља: Чортановци, Бешка, Крчедин, Стари Сланкамен, Сурдук, Белегиш, Старе и Нове Бановце. Стаза води ободним делом Фрушке горе, пределом у ком се смењују шумовити пејзажи националног парка, сремске равнице, воћњака и винограда. Дуж стазе се налази низ видиковаца са којих се пружа прелеп поглед на дунавску обалу и околне пределе. Скретањем са ове руте до интересантних насеља општине Инђија, туристи могу уживати у лепотама дунавске обале, упознати традицију ових простора али и савремени дух Инђије, центра једне од најразвијенијих општина у Србији.

Могућности за смештај и исхрану

- Кућа за одмор „Моја успомена“, Чортановци
- Кућа за одмор „Банстол“, Чортановци
- Пансион „Сидро“ са рибљим рестораном на обали Дунава, 39 соба, Бешка
- Пансион „Парк“ са рестораном домаће кухиње, 10 апартмана и 15 соба, Бешка
- Преноћиште „МВ“ - 96 лежаја, Бешка
- Преноћиште „Центар“ - 13 соба, Бешка
- Салаш Стојшић, Бешка
- Чарда Бела лађа, Бешка
- Преноћиште „Кеј“ са рибљим рестораном на обали Дунава, 6 соба, Стари Сланкамен
- Бања Стари Сланкамен, Спец.болница „Др Боривоје Ђатић“
- Чарда Мика Алас, Стари Сланкамен
- Рибљи ресторан Лагуна, Стари Сланкамен

ОПШТИНА СТАРА ПАЗОВА

На територији општине Стара Пазова бициклически пролазе поред Белегишких ада, најатрактивније дестинације за купаче и наутичаре овог дела Срема. Аде се налазе на Дунаву између Белегиша на сремској и Прелива на банатској страни. На већој ади се налази велика пешчана плажа, коју краси пешчано дно и дрвеће које даје хлад за одмор, што чини овај шtrand заиста изузетним и за камповање.

Могућности за смештај и исхрану

- Сеоски пансион „Дунавско гнездо“ са два двокреветна вајата, Сурдук
- Ресторан „Малиган“, Сурдук
- Хостел „Кондор“ - 11 соба и 4 апартмана, Стари Бановци
- Хотел „Novella Uno“ 3* - 53 лежаја, 22 собе, Нови Бановци
- Н-Б Ресторан домаће кухиње са преноћиштем - 27 соба, Нови Бановци
- Пансион „Оаза“ - 8 соба, Нови Бановци
- Рибљи ресторан „Прича“, Нови Бановци
- Ресторан „Кајаси“, етно ресторан, Нови Бановци
- Ресторан „Дунавска тераса“, Нови Бановци

Преко Батајнице и Земуна бициклически долазе до главног града Републике Србије, Београда. Овај део руте неће бити обрађен у Студији зато што територија не припада АП Војводини.

ГРАД ПАНЧЕВО

Преко Панчевачког моста циклотуристи прелазе на леву обалу Дунава, где су путеви у бољем стању, терен је раван, а саобраћај иза Панчева (а посебно после Ковина) је све слабији. Након преласка моста бициклически имају могућност да споредним путем сиђу до „Конобе код Гоце и Рената“ и ту направе предах на тераси уз обалу реке. Главна бициклическа рута даље води по насипу пролазићи поред многих мањих бара-језера, насталих копањем шљунка. У Град Панчево стиже се преко моста на реци Тамиш. Град



са ужом околином лежи на густој мрежи остатака насеља и некропола минулих епоха, а најпознатији локалитет је Старчево Град, који потиче из неолита отприлике 5.500 година пре наше ере. Панчево је данас центар нафтне, хемијске и петрохемијске индустрије, а међународни коридор Eurovelo 6 руте пролази баш кроз ову индустријску зону града. У непосредној близини Рафинерије нафте налази се манастир Војловица споменик културе од изузетног значаја.

Пут се након проласка кроз насеља Старчево и Омољица враћа уз обалу Дунава, где циклотуристи улазе на територију Парка природе Поњавица. Амбијенталну одлику овог простора карактерише мозаични распоред биљних заједница воденог, барско-мочварног и шумског типа вегетације, односно смена шумског зеленила, жбунастог дрвећа и грмља и стабала воћки. У овом делу руте бициклическим се пружа могућност обиласка кампа „Јабуков Цвет“ који се налази у шуми на обали Дунава, смештен поред великог воћњака јабука, капацитета 300 камп места. У близини се налази и брестовачка плажа, која такође може бити згодно место за камповање захваљујући пространој зеленој ливади.

Могућности за смештај

- „Апартмани Панчево“, 7 апартмана
- Апартман „А100“, 8 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Санта Луција“
- Ресторан са преноћиштем „Miss“, 15 соба, 35 лежаја
- Кућа за одмор „Та Adriatic“
- Камп „Јабуков Цвет“, Банатски Брестовац

ОПШТИНА КОВИН

Бициклическа рута се наставља преко насеља Скореновац до Ковина, одакле пут постаје леп и миран, а води по насипу уз Дунав све до села Дубовац. Успут се пролази поред Жарковачке аде, викенд насеља „Манастирска рампа“ и уређене плаже „Рај“ коју називају дунавска Ада Бојана. На плажи се налази ресторан, а постоји могућност камповања, изнајмљивања чамаца и сандолина. Из Дубовца се излази на главни пут Ковин-Бела Црква који у овом делу није фреквентан, а бициклически пролазе кроз шуме и прелепе крајолике Делиблатске пешчаре. Иако представља највећу европску континенталну пешчару, у овом делу је карактерише шумо-степска вегетација мозаично распоређена на израженом динском рељефу. Као највећа оаза пешчарско-степске и шумске вегетације јединствене у Панонској низији, СРП „Делиблатска пешчара“ представља један од најважнијих центара биолошке разноврсности Европе и најзначајније степско подручје у Србији. У близини се налазе ловачке куће (Фазанерија, Дубовац, Шумарак, Марина, Фламунда и Долина, капацитета 3-9 особа) где се уз ловачке специјалитете може и преноћити.

Могућности за смештај

- Ресторан са преноћиштем „Бели Бор“ - 12 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Пламен-Град“ - 3 апартмана и 22 собе, 60 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Palazzo“ - 15 соба
- Villa Milano - 15 соба
- Ресторан са преноћиштем „Дани“ (16 категорисаних домаћинстава 3*) 138 лежаја у собама и 26 лежаја у хостелу, Скореновац
- Школско-рекреативни центар „Чардак“, 5 km од Делиблата у шумовитом окружењу некадашње „Европске Сахаре“, 120 лежаја, Делиблатска пешчара
- Викенд (шумска) кућа „Бубамара“ - 7 лежаја у СРП Делиблатска пешчара

Постоји могућност скретања са главне руте и обиласка града Смедерева, који је са Ковином повезан мостом преко Дунава. Веома занимљив локалитет за туристе представља Смедеревска тврђава, велелепно здање изграђено у првој половини XV



века. Својим изузетним положајем, на ушћу реке Језаве у Дунав, сврставала се у водени тип утврђења, а представља највише достигнуће средњовековног српског војног градитељства. Основна замисао да се унутар бедема тврђаве развија град, није током историје остварена, већ је задржала искључиво војну улогу. Са тврђаве се пружа леп поглед на Смедерево и на реку, а на овом месту се одигравају бројне културно-уметничке манифестације од пролећа до јесени.

ОПШТИНА БЕЛА ЦРКВА

Након изласка из Делиблатске пешчаре циклотуристи прелазе преко канала ДТД и настављају пут кроз општину Бела Црква. Иако међународна траса коридора Eurovelo 6 не пролази кроз само насеље Бела Црква, бициклистима се пружа могућност да скрену са главне трасе и обиђу туристичке атракције овог места. Бела Црква је позната по својим језерима којих има седам и због којих је још називају и „град језера“. Настала су вештачким путем - копањем и експлоатацијом шљунка, а сада представљају једну од главних атракција општине.

Главна рута се наставља преко насеља Врачев Гај и Банатске Паланке, до Старе Паланке и скеле за Рам. У близини пристаништа за скеле налази се неколико ресторана са лепим погледом на Дунав, па ће чекање на скелу бити веома пријатно и опуштајуће. Прелазак преко Дунава је један од најлепших доживљаја на овој Еуровело рути, траје око 20 минута и дуго се памти, јер је река овде веома широка а видици изврсни.

Могућности за смештај

- Кућа за одмор на Дунаву „Silver Fish“ – 2 собе, Банатска Паланка
- Бунгалови „Језеро“
- Ресторан са преноћиштем „Соколац“ – 23 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Лагуна“ – 21 лежај
- Преноћиште „Вила Језеро“
- Бројни приватни апартмани и виле
- Ауто-камп „Белоцркванска језера“ – 90 камп јединица
- Ауто-камп „Бела Црква“ – 50 камп јединица

Међународна бициклистичка рута Eurovelo 6 се наставља преко Сребрног језера, Голубца и Доњег Милановца, потом кроз Кладово и Неготин до бугарске границе (Брегово).

4.4.4. Међународна рута „Eurovelo 11“ (Тиска рута)

Европски бициклистички коридор Eurovelo 11 у делу кроз АП Војводину пружа се уз путни правац Е-75 и паралелно са током реке Тисе, а потом се наставља уз Дунав, Велику и Јужну Мораву. Траса пролази кроз подручје са густом мрежом насеља мале и средње величине дуж којих се налазе бројни споменици културе и природна добра.

ОПШТИНА КАЊИЖА

Траса почиње код Хоргоша, најсевернијег насеља у АП Војводини који представља раскрсницу локалних и регионалних путева, јер се у његовој близини налази најпрометнији гранични прелаз у нашој земљи. У међународном саобраћају и робном промету територија општине Кањижа има специфичну функцију као погранична општина и једна је од најпрометнијих излазно-улазних врата према средњоевропским земљама.

Бициклистичка рута пролази кроз комплексе влажних станишта Парка природе Камараш и наставља се према првом већем месту, Кањижи. Развој туризма у Кањижи почиње још давне 1913. године, када је почео са радом бањски центар који се за један век свог постојања развио у савремену Специјалну болницу за рехабилитацију. Поред



медицинске рехабилитације, пружа хотелско-угоститељске услуге, велнес и спортско-рекреативне садржаје. Поред тога што ужива углед реномираног бањског лечилишта, Кањижа располаже са једном од најлепших плажа у Потисју. На обали реке Тисе се налазе уређен шtrand са игралиштем и базеном за децу, спортски терени, излетиште и уређени камп „Тиски цвет“, као и пристан са туристичким инфо-пунктом за наутички туризам на речном граничном прелазу између Србије и Мађарске. Термална вода, лековито блато, река Тиса, живописна околина, ловна подручја, Селевењска шума и пустара, кулинарски специјалитети и културно-спортске манифестације чине овај крај привлачним бројним посетиоцима, а нарочито циклотуристима који пролазе кроз овај живописан предео.

Могућности за смештај

- Гарни хотел „Арт“ 3* - 9 соба и 3 апартмана, 25 лежаја
- Гарни хотел „Лупус“ 3* - 40 смештајних јединица (28 апартмана и 12 соба, 124 лежаја)
- Hotel „Aqua Panon“ 4* - 35 смештајних јединица (4 апартмана, 31 соба)
- Објекти Бање Кањижа – Објект „Aquamarin“ 3* - 150 лежаја
- Стационар „Abella“ - 150 лежаја
- Ауто-камп „Тиски цвет“ налази се у Кањижи, у зеленој оази приобаља реке Тисе
- Приватни смештај у собама

ОПШТИНА НОВИ КНЕЖЕВАЦ

Већим делом кроз АП Војводину бициклистички коридор Eurovelo 11 иде уз насип реке Тисе. Ово подручје већ има развијену традицију бициклизма као основног превозног средства због повољне конфигурације терена, ширине улица и мале величине насеља. Рута пролази и кроз Нови Кнежевац, насеље где могућности за активан одмор пружају стазе за шетњу и вожњу бициклом уз саму обалу Тисе. Парк уз реку чини ову деоницу још привлачнијом из разлога што се овде налазе дворци племићких породица који такође могу бити интересантни са обилазак. Ова непоновљива целина склада природе и градитељске баштине поднебља, проглашена је за споменик пејзажне архитектуре. Објекти који се налазе у парку су под заштитом државе као споменици културе, а то су дворца Малдегем изграђен 1910. године и дворца Сервијски-Шулпе из 1793. године.

Могућности за смештај

- Ресторан са преноћиштем „Ловац“, 25 лежаја
- Приватни смештај у собама

ОПШТИНА ЧОКА

Циклорута ободним делом пролази кроз територију општине Чока, односно поред насеља Санад, познату по мултинационалности и мултикултуралности коју негује у оквиру манифестација од којих неке имају и регионални значај.

ОПШТИНА СЕНТА

Следеће веће насеље на међународном бициклистичком коридору је Сента, место познато по томе што се на њеној територији одиграла Сенћанска битка 1697. године. Спомен-видиковац Сенћанске битке представља вредну знаменитост града. Посетиоци могу да погледају макету која приказује Сенћанску битку и велику детаљну историјско-топографску карту која је приказана на зиду заједно са именима истакнутих хероја. У склопу поменуте поставке изложена је и војна опрема из времена Сенћанске битке као и аутентични списи. Осим тога Сента је препознатљива и по разноврсним културно-историјским знаменитостима, верским објектима и манифестацијама. У центру града налази се Градска кућа која представља најимпозантнију зграду у Сенти. Изграђена у стилу сецесије, гледа на главни трг и доминира панорамом града захваљујући скоро 50 метара високом торњу са ког се пружа задивљујући поглед. Кеј поред Тисе, близу самог центра града, представља популарно шеталиште под крошњама кестенова. Овим кејом, дуж насипа, наставља се траса до Аде.



Могућности за смештај

- Хотел „Royal“ 3* – 4 апартмана и 23 собе
- Сеоско туристичко домаћинство „Краљица воћа“ – шест кућа, 12 лежаја
- Приватни смештај у собама

ОПШТИНА АДА

Насеља Ада и Мол имају уређене плаже са угоститељским објектима, а у непосредној близини плажа налазе се простори за рекреативни спорт на песку и кампови који бициклистима могу бити веома корисни. Кампови у оба насеља имају одличан прилаз, а обезбеђена је и питка вода, струја, добри хигијенски чворови и чуварска служба. Плажа у Ади је плитка и песковита те представља можда и најлепшу плажу на реци Тиси у чијој се непосредној близини налази пристаниште за чамце, док је у Мољу уређена као кеј са могућношћу пристајања и већих пловила. Трајектни прелази постоје у оба насеља.

Одмах иза насипа налази се веома срећен парк са шеталиштима, клупама, столовима и спортским теренима, који окружују спортско-рекреативни центар „Адица“ – комплекс базена са бројним кафићима и ресторанима који се налазе у склопу овог изузетно уређеног простора. Рекреациони центар годишње посети 70-75.000 туриста, а љубитељи природе поред базена могу уживати на песковитој плажи Тисе, као и у камп насељу који се налази у непосредној близини комплекса. Такође, новоизграђени објекат за смештај спортиста „Спортски пансион“ и трим стаза, дају могућност за организовање већих спортских манифестација и вишедневних припрема за спортисте.

Могућности за смештај

- Хотел „Парк“ – 21 соба, 43 лежаја
- Ресторан са преноћиштем Хубертус – 10 соба, 23 лежаја
- Преноћиште за спортисте „Спорт“ – 34 лежаја
- Ловачки дом „Јелен“ – 5 соба, 12 лежаја, Мол
- Камп у Ади је капацитета око 400 јединица, а у Мољу око 150 јединица

Ада је увек била позната по развијеном занатству, посебно по обради текстила и метала, али и по ловном туризму који има веома дугу традицију. Општина обилује лепим и богатим ловним теренима у које се сваке године много улаже. Риболовни туризам добија већи значај после изградње акумулационог језера „Буцак“, а љубитељи риболова такође могу уживати у природним лепотама на реци Тиси.

ОПШТИНА БЕЧЕЈ

Преко Бачког Петровог Села циклотуристи стижу до Бечеја, насеља у централном делу Потисја, у срцу војвођанске равнице. Археолошки налази потврђују континуитет настањености у овом делу Панонске низије још из времена праисторије, а први писани помен имена Бечеја датира из 1091. године. Значајно богатство овог насеља представљају термалне воде. Захваљујући њима у Бечеју од 1904. године постоји Градско купатило, данас Јодна бања. У њеној непосредној близини налази се Омладински спортски центар са затвореним и отвореним олимпијским базеном.

Недалеко од Бечеја налази се дворца саграђен 1923. године који је припадао породици Дунђерски, а који је сада преуређен у хотел и ресторан „Фантаст“ у власништву пољопривредног комбината ПИК Бечеј. Дворца „Фантаст“ је главна туристичка атракција Бечеја, окружен је прелепим парком у којем се налази и капела посвећена Светом Ђорђу. Комплекс поред дворца обухвата и ергелу, мали каштел и парк са језером, игралиште за децу и два терена за тенис.



Још једна атракција је преводница „Шлајз“ која се налази на ушћу Великог Бачког канала у Тису, представља споменик културе од изузетног значаја, а подигнута је крајем XIX века. Канал је после изградње био први пловни пут у Европи, који је истовремено служио и за мелиорацију и претеча је великог савременог хидросистема Дунав–Тиса–Дунав. Преводница више није у функцији, пошто је после II светског рата изграђена нова у близини, али је остала заштитни знак Бечеја. Занимљиво је да се између преводница на Шлајзу почео играти ватерполо, чак су и прве званичне утакмице одигране на Шлајзу.

Повољни терени омогућују развој ловног и риболовног туризма. Територијом општине протиче река Тиса, а су и ДТД канал, Бељанска бара као и низ мањих канала богатих рибом што све омогућава велики извор за љубитеље риболова. „Рибњак Бечеј“, који се налази између Бечеја и Бачког Градишта, пружа добре терене за спортски риболов, а у његовом саставу налази се рибљи ресторан.

Могућности за смештај

- Хотел „Imperial Lux“
- Хотел „Фантаст“ – 2 апартмана и 18 соба
- Villa „Via Bečej“ - 39 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Marramondo“ – 4 собе, 13 лежаја
- Приватни смештај

ОПШТИНА ЖАБАЉ

Бициклическа рута се наставља преко Парка природе „Стара Тиса“ код Бисерног острва који представља најдужу мртвају уз реку Тису на територији АП Војводине. Ова очувана мртваја се граничи или протиче кроз пољопривредно подручје великог рита, „Бисерног острва“ и викенд подручја Бачког Градишта и Чуруга. Одсецањем од свог тока Мртва Тиса је очувала своје природне вредности. Погодно је место за спортски риболов (23 врсте риба), рекреацију, одмор и узгој воћарских и виноградарских култура.

На територији општине Жабаљ налази се још једно заштићено подручје, Парк природе „Јегричка“, некада најдужа аутохтона војвођанска река данас представља систем повезаних бара кроз које вода отиче до реке Тисе. Јегричка се налази на листи ИБА и ИПА, а концепт заштите овог Парка природе заснива се на очувању и унапређењу природних вредности, ублажавању поплава и суша, развоју рибарства, еко-туризма, научно-истраживачког рада и едукације.

Територија општине је богата воденим токовима: река Тиса, Мртва Тиса, Јегричка и разграната каналска мрежа која чини систем канала Дунав – Тиса – Дунав. Паркови природе „Стара Тиса“ и „Јегричка“ представљају оазу за пећароше. Поред риболова, Ловиште Стара Тиса је станиште бројних врста дивљачи, те је терен погодан и за развој ловног туризма.

Туристичку атракцију Жабља свакако чини Голф Центар, који се налази у најпитомијем делу војвођанске равнице, наслоњен на десну обалу Тисе, у непосредној близини Царског ловишта и Царске баре. Смештен је уз магистрални пут Нови Сад – Зрењанин. Река Тиса, бисер војвођанске равнице, у овом делу свог пловног пута, окружена је питомим пашњацима и богатим рибњацима, што у многоструко краси и заокружује ову амбијенталну целину кроз коју пролази бициклически коридор.

Могућности за смештај

- Чарда „Тиха Тиса“, на обали Мртве Тисе, Чуруг
- Сеоско туристичко домаћинство „Вила Дива“ - 2 собе, 6 лежаја, 50 m од плаже на Старој Тиси, у близини ловишта Стара Тиса, Чуруг
- Ресторан са преноћиштем „Гранд“ – 13 соба и апартман, Чуруг



- Ресторан са преноћиштем „Одисеја“ – 7 соба, Жабаљ
- Чарда „Дебели лад“, уз голф терене на обали Тисе, 5 соба, Жабаљ

ОПШТИНА ТИТЕЛ

Бициклически коридор се наставља кроз општину Тител, пролазећи поред насеља Мошорин и ободним делом СРП „Тителски брег“ до насеља Тител. Захваљујући свом положају са доминантним Тителским брегом над пространим равницом и рекама које га окружују (Тиса, Дунав, Бегеј), Тител је одувек био погодан за насељавање. Са насељем Бач, Тител је сврстан међу најстарија насеља у Бачкој.

Јединственост СРП „Тителски брег“ као степског подручја у непосредној близини три реке и два ушћа (ушће Бегеја у Тису и Тисе у Дунав) оставља простора за различите видове туризма. Око 5 km од Мошорина, подно Тителског брега на обали реке Тисе, у приобаљу пошљунчаном лесним луткама, налази се викенд насеље Дукатар привлачно многим излетницима и риболовцима.

Упознавање са природним и културним богатством Тителског брега, крстарење на три реке бродом Там-Тат, као и могућност коју пружа Аероклуб Тител да се змајевима доживи целокупна амбијентална целина, чине богату туристичку понуду општине Тител.

Могућности за смештај

- Хотел „Тиса“ – 120 лежаја
- Чарда „Речни Барон“ - у познатом Кампу Дукатар, на обали Тисе у близини Мошорина, 3 собе, 12 лежаја
- Приватни смештај

Међународни коридор Eurovelo 11, у делу кроз АП Војводину, завршава трасу у општини Тител, потом се прикључује на Eurovelo 6 и даље повезује велике индустријске центре дуж долине реке Мораве.

4.4.5. Међународна рута „Eurovelo 13“ (рута „Гвоздене завесе“)

Траса европског коридора Eurovelo 13 се пружа линијом некадашње Гвоздене завесе која је током Хладног рата раздвајала два супротстављена војна и политичка савеза. Данас је улога бициклическе стазе да повезује све народе некада подељене Европе и да нагласи јединствени европски идентитет. Такође, Eurovelo 13 пролази кроз делове Европе који су слабо насељени и где је мало улагано у развој инфраструктуре, па су то добрим делом нетакнути природни предели у којима бициклисти имају осећај авантуре у природи.

Траса кроз Републику Србију прати границу са Мађарском, Румунијом и Бугарском, прелазећи из једне државе у другу. Највеће туристичке вредности дуж трасе су подручја заштићених природних добара и вредна археолошка налазишта, као и етнолошке вредности у областима винских регија.

ГРАД СУБОТИЦА

Међународна бициклическа рута Eurovelo 13 улази у Републику Србију преко граничног прелаза Келебија. По уласку у нашу земљу циклотуристи пролазе поред Предела изузетних одлика Суботичка пешчара, који представља простор изузетне биолошке разноврсности, што је последица мозаичког распореда различитих типова станишта. Једна је од ретко очуваних континенталних оаза песка, а у флористичком погледу богата је многим заштићеним и строго заштићеним биљним врстама.



Код самог граничног прелаза, на поменутој бициклическој рути, налази се чувена „Ергела Келебија“. Посетиоцима се пружа могућност да посете Музеј кочија, модерне штале, тркачку стазу, вештачко језеро и леп парк који су само део понуде. Овде се могу видети коњи Липицанери, раса која се узгаја још од 1580. године, може се поледати коњска трка, као и изабрати једна од тридестак аутентичних кочија којима се туристи могу провозати кроз шуму.

Бициклически коридор пролази кроз Суботицу, град у којем се на сваком кораку осећа дух мултикултуралности. Обичаји народа који живе у Суботици чине јединствени спој различитих култура, које се прожимају и представљају оно најбоље што овај град има да понуди. Посетиоци могу уживати у архитектури, храни, музици и обичајима овог краја. За разлику од многих европских градова, центром Суботице не доминира катедрала или црква већ Градска кућа, ремек дело мађарске сецесије - подигнута 1912. године. Окружена је парком, фонтанама и огромним тргом, где се одржавају многи концерти, манифестације и базари током целе године. Пешачка зона води алејом где су престижне породице и богати трговци градили своје куће, а овде се налази и велелепна Рајхл палата, један од најлепших примера сецесијске архитектуре у граду. Суботица је позната и по винима и манифестацијама везаним за виноградарство.

Град Суботица располаже разноврсном структуром смештајних капацитета где је заступљен хотелски смештај од највиших категорија, стандардни хотелски смештај, смештај у мотелима, пансионима, одмаралиштима и велики дијапазон смештаја у приватној радиности и то од луксузних апартмана до соба различитих категорија.

Бициклическа стаза пролази поред заштићених подручја, Парка природе Палић и Специјалног резервата природе Лудашко језеро. Језеро Палић, које се налази на неколико километара од Суботице, деценијама је већ једна од најпознатијих туристичких дестинација у Србији. Туризам овде има традицију која датира још из 1845. године, када су изграђена прва купатила за комерцијалну употребу. Поред језера се налази Велики парк у којем су природне вредности и архитектонско наслеђе сложени у савршеној хармонији. Одлични ресторани и кафеи, спортски терени, термални базен, бициклическе стазе, шеталишта, динамичан културни програм и забава током целе године чине Палић савршеним местом за многе скупове. Симбол Палића је Водоторањ, дизајниран у стилу мађарске сецесије као и зоо врт који се својим концептом, уређењем и третманом животиња издваја међу водеће у овом делу Европе.

Лудашко језеро је чувено по предивним пејзажима, очуваној природној баштини и нетакнутим екосистемима, те се бициклическим пружа могућност да се возе кроз ову зелену оазу. На Лудашком и Палићком језеру могу се посматрати ретке и заштићене врсте птица које се налазе у свом природном станишту.

Преко граничног прелаза Бачки Виногради, коридор Eurovelo 13 излази из наше државе и наставља се у Мађарској.

ОПШТИНА НОВИ КНЕЖЕВАЦ

Преко граничног прелаза Ђала, рута се наставља кроз територију Р. Србије. На путу до Новог Кнежевца бициклически пролазе кроз Српски Крстур, насеље које се налази на левој обали реке Тисе.

На банатској страни Тисе налази се и општински центар Нови Кнежевац, насеље које због своје локације пружа бројне могућности за активан одмор. Нови Кнежевац има привлачну околину са излетиштима, рибњацима и са реком Тисом, дуж које се прижају стазе за шетњу и вожњу бициклом. Парк уз реку чини ову деоницу још привлачнијом из разлога што се овде налазе дворци племићких породица који такође могу бити интересантни са обилазак.



Бициклически коридор пролази кроз насеље Банатско Аранђелово, познато по пространом и богатом ловишту и развијеном ловном туризму. Иако постоје локације које имају културни, историјски и природно-географски потенцијал да постану туристичке дестинације, у овом месту не постоји традиција туристичке делатности и поред чињенице да се налази у близини границе, односно треме између Србије, Мађарске и Румуније.

Могућности за смештај

- Ресторан са преноћиштем „Ловац“, 25 лежаја
- Приватни смештај у собама

ОПШТИНА ЧОКА

Циклорута ободним делом пролази кроз територију општине Чока, односно кроз насеља Врбица и Црна Бара. Овај крај има развијен ловни туризам. Ловачко удружење „Срндаћ“ из Врбице располаже ловиштем, а власници су и салаша који су уредили у ловачки дом. Општина је специфична по мултинационалности и мултикултуралности коју негује кроз традиционалне манифестације од којих неке имају и регионални значај.

ГРАД КИКИНДА

Рута се наставља до Мокрина, села у северном делу кикиндске општине, познато као родно место песника Мирослава Мике Антића у чију се част сваког јуна одржава значајна културна манифестација још од 1987. године. Мокрин има и етно-кућу Ђерам у оквиру које се сваке године организују културно-уметнички програми, ликовне колоније и концерти уз народне обичаје. Читав етно простор је веома погодан за смештај индивидуалних туриста и ловаца, за семинаре, одмор, рекреацију и дечије игре.

Занимљиво место на којем циклотуристи могу направити паузу је Mokrin House. Кућа која нуди простор за рад, али и смештај, намењена је свима који желе да буду креативни и продуктивни у руралном амбијенту. Идеја је да се ревитализује село, да се посао понесе са собом и ради у мирном, опуштеном, лепом и стимулативном сеоском амбијенту. Овај концепт „руралног coworkinga“ је све распрострањенији у свету, а код нас је пионирски подухват који промовише и нови вид туризма у Србији.

У непосредној близини српско-румунске границе налази се насеље Кикинда. На овом простору пронађени су бројни остаци старих и ишчезлих култура и цивилизација. Многобројне хумке, некрополе и археолошка налазишта у околини сведоче да су овде људи живели у организованим заједницама и пет хиљада година пре нове ере. Урбаним језгром града доминира висок торањ Градске куће из XIX века. Поред Народног музеја, Историјског архива и других културних институција, Кикинда има доста историјских споменика: православне цркве у Кикинди и Мокрину, једину сувачу на територији Србије која је под заштитом (једна од две преостале у целој Европи), грађевине из прве половине XIX века и друга спомен-обележја из прошлости. Још једну туристичку атракцију представљају очувани скелет мамута, стар више од 500.000 година, који је пронађен 1996. године сасвим случајно у глинокопу фабрике „Тоза Марковић“, на дубини од 20 метара. Његова импозантност и очуваност користи и данас научницима.

Бициклическа стаза даље пролази кроз Руско Село. Са циљем очувања традиције и обичаја мађарског народа, а у функцији развоја сеоског туризма, отворена је етно кућа „Торонтал“. Током читаве године организују се различите манифестације, а током лета етнокампови старих заната, где деца и млади уче грнчарију, ткање, плетење корпи од прућа и сл.



Могућности за смештај

- Хостел „Авала“ – апартман и три собе
- Хостел „Омладинско насеље“ – 70 лежаја
- Преноћиште ресторана „Бела вила“
- Ресторан и апартмани „Сиеста“
- Мотел ресторан „Ловац“ – 35 лежаја
- Mokrin House - 32 лежаја, Мокрин
- Етно кућа „Ђерам“ – 4 собе, Мокрин
- Етно кућа „Торонтал“ – 12 лежаја
- Приватни смештај

ОПШТИНА НОВА ЦРЊА

Бициклически коридор пролази кроз општину Нова Црња, односно кроз насеља Војвода Степа и Српска Црња где се преко граничног прелаза наставља у Румунији. Овај простор поседује значајне природне ресурсе и културно-историјске споменике те постоје изузетни потенцијали за развој ловног, бањског, културног и транзитног туризма. Шума у атару Војводе Степе представља једно од најстаријих ловишта на овим просторима (ловиште Коштанац) које се помиње још у XVIII веку, док су у Српској Црњи идентификовани термални извори. На самој граници са Румунијом налази се Српска Црња, насеље у којем је рођен познати песник и сликар Ђура Јакшић, у чију се част више од 40 година одржава културна манифестација под називом „Липарске вечери – Ђурини дани“. Његова родна кућа претворена је у меморијални музеј Ђуре Јакшића и представља споменик културе од великог значаја.

На свега 100 метара од граничног прелаза налази се каштел Банатера, летњи дворач немачког генерала Франца Нојхаузена, саграђен за време Другог светског рата. Дворач је комплетно реновиран и модернизован не изгубивши ни најмањи део шарма и аристократског духа који је остављен у наслеђе. Каштел Банатера је опремљен тако да у потпуности задовољи потребе ловног, пословног и породичног туризма. Циклотуристи у овом аутентичном амбијенту могу направити краћи одмор уз добре рибље специјалитете и јела од дивљачи.

Могућности за смештај

- Kaštel Banaterra – 14 соба, Српска Црња

ГРАД ВРШАЦ

Међународна бициклическа рута Eurovelo 13 се наставља кроз нашу државу улазећи у општину Вршац преко граничног прелаза Ватин.

Вршац је један од најстаријих банатских градова смештен на југоисточном рубу Панонске низије, у подножју Вршачких планина са којих се спушта свеж шумски ваздух и дах винограда. Највиши врх Вршачких планина је Гудурички врх са 641 m који је уједно и највиши врх у АП Војводини. Један од најзначајнијих виноградарских рејона у Србији је Вршачко виногорје, које се простире на брдовитим теренима око Вршца, на крајњим обронцима Карпата.

Овај град у себи сликовито одражава и прошлост и савременост. Културно-историјско наслеђе у Вршцу је веома богато, насеље у коме су рођени Јован Стерија Поповић, Паја Јовановић, Бора Костић и Васко Попа довољно говори о томе шта Вршац може да понуди својим посетиоцима. Градска кућа (Магистрат), у којој се данас налази Скупштина општине Вршац, је комплекс који се састоји од три зграде грађене у три века (XVIII, XIX и XX). У самом насељу се налази вештачко језеро које је уређено као градско купалиште, савршено место за кратак предах циклотуриста.

Туристичке атрактивности по којима је Вршац препознатљив налазе се и у непосредној околини самог насеља. Вршачка Кула представља симбол града и околине, саграђена



је средином XV века, на брду високом 399 m. Капела Св. Крста је најстарији католички храм у Банату који се налази изнад Вршца, на брду Миса. После Вршачке куле, ово је најстарија сачувана грађевина у граду.

Могућности за смештај

- Хотел „Вила Брег“ 4*- 48 соба
- Хотел „Србија“ 3*- 78 соба
- Мотел „Ветрењача“ - 25 соба
- Преноћиште „Дом црвеног крста“ – 100 лежаја, на Вршачком брегу
- Приватни смештај у домаћинствима и апартманима

ОПШТИНА БЕЛА ЦРКВА

Бициклическа стаза пролази кроз следећа мања насеља: Стража, Јасеново, Црвена Црква до општинског центра, Беле Цркве. Старе улице и фасаде барокног стила, паркови и језера, чине Белу Цркву јединственом оазом за туристе. Кроз белоцркванску котлину протичу реке Караш и Нера, док се на западној страни насеља простире комплекс вештачких језера, канал Дунав-Тиса-Дунав и река Дунав. Иако тече кроз равничарске пределе, Караш је врло брза река специфична по слаповима, који овом простору дају аутентичност и атрактивност. У Јасенову је овако карактеристичан простор, захваљујући великим ентузијазмом појединаца, претворен у уређен амбијент који пружа прави одмор и опуштање.

Недалеко од Беле Цркве налази се погранично насеље Калуђерово са истоимени граничним прелазом према Румунији. Овај гранични прелаз данас има релативно мали промет јер се саобраћајна комуникација са Румунијом обавља на граничном прелазу Ватин код Вршца.

Главна бициклическа рута се наставља преко насеља Врачев Гај и Банатске Паланке, до Старе Паланке одакле саобраћа скела до Рама на супротној обали Дунава. У близини пристаништа за скеле налази се неколико ресторана са лепим погледом на реку, које доприносе да чекање на скелу буде пријатно и опуштајуће. Прелазак преко Дунава је један од најлепших доживљаја на Eurovelo рути, траје око 20 минута али се дуго памти јер је река овде веома широка а видици изврсни.

Могућности за смештај

- Кућа за одмор на Дунаву „Silver Fish“ – 2 собе, Банатска Паланка
- Бунгалови „Језеро“
- Ресторан са преноћиштем „Соколац“ – 23 лежаја
- Ресторан са преноћиштем „Лагуна“ – 21 лежај
- Преноћиште „Вила Језеро“
- Бројни приватни апартмани и виле
- Ауто-камп „Белоцркванска језера“ – 90 камп јединица
- Ауто-камп „Бела Црква“ – 50 камп јединица

Међународна бициклическа рута Eurovelo 13 се у наставку прикључује на трасу Eurovelo 6, а потом наставља источним делом Републике Србије преко Зајечара и Пирота.



5. SWOT АНАЛИЗА

Интерни стратешки фактори: {Strengths(Снаге)/Weaknesses (Слабости)}

Strengths (Снаге):	Weaknesses (Слабости):
3 трансевропска коридора: цикло коридори 6, 11 и 13 Национални коридори бициклических стаза	Недостатак генералне стратегије дефинисања бициклических капацитета Пружање стаза дуж оптерећених саобраћајних праваца унутар насеља, Непостојање јасног става о потреби сегрегације/интеграције стаза са моторним саобраћајем у оквиру коридора државних путева
Погодност терена у АП Војводини као битан услов за развој бицикл. саобраћаја	Слабо одржавање и неодговарајућа опремљеност изграђених стаза
Традиција и култура немоторних кретања У АПВ Позитивна атмосфера за улагање у развој стаза и коридора	Недостатак квалитетних и разноврсних пратећих и смештајних капацитета

Екстерни стратешки фактори {Opportunities(Прилике)/Threats Опасности}

Opportunities (Прилике):	Threats (Опасности):
Максимално искоришћавање повољног гео-саобраћајног положаја за развој овог вида саобраћаја	Наставак дефинисања и обележавања стаза без системског приступа (делимична /потпуна сегрегација од моторног саобраћаја) и одговарајућих техничких решења (независне стазе/траке са одговарајућим техничким карактеристикама)
Промоција овог вида немоторних кретања	Повећање обима моторног саобраћаја на државним и осталим путевима

6. ПРЕДЛОГ БИЦИКЛИСТИЧКИХ РУТА АПВ

6.1. Концепт решења бициклических стаза АПВ са предлогом хијерархије мреже

Концепцију решења бициклических стаза на подручју АП Војводине потребно је дефинисати са следећим оперативним циљевима:

- Омогућити безбедан сигуран долазак и бициклом са главних међународних праваца (Еуро вело 6, 11 и 13) до насеља, градских центара као и свих значајних туристичких, природних и рекреативних локалитета,
- Обезбедити квалитетне интерконеције са националним и међунасељским (изграђеним и планираним) бициклическим стазама,
- Омогућити долазак бициклом до свих главних садржаја јавних и друштвених намена као и туристичких, спортских, природних и рекреативних садржаја,
- Дефинисати систем бициклических стаза АП Војводине који ће бити компатибилан и квалитетно повезан са насељским бициклическим стазама (централне и пешачке зоне насеља),
- Предложити уређење бициклических стаза у склопу реконструкције постојеће и путне мреже категорисаних путева (државних путева I и II реда и општинских путева)
- Предложити систем туристичко- рекреативних стаза дуж водотока, на насипима и у коридорима других некатегорисаних путева (атарски, шумски и остали путеви)



Основна правила уређења и обликовања бициклистичких стаза се заснивају на следећим основним принципима и захтевима:

- повезаност
- приступачност (што мање повезних – траса / тачака) – континуитет трасе
- безбедност - сигурност
- удобност - комфор
- привлачност - атракција

Повезаност подразумева најзначајнији критеријум квалитета мреже бициклистичких коридора и стаза. У основи, квалитет мреже је и дефинисан на основу међусобне повезаности, веза интерконективних тачака. Квалитетна повезаност између тачака (чворова) мрежа омогућава већи избор путања и самим тим и већу слободу кретања.

Приступачност је такође важан критеријум приликом опредељивања за избор коридора и стаза. У суштини за бициклисте је, због специфичности бицикла као превозног средства и начина одвијања саобраћаја, најважније да имају што мање повезних и споредних путева, односно да на планираној траси има што мање могућности за напуштање основне трасе.

Безбедност бициклистичког саобраћаја је суштински најважнији елемент обликовања и уклапања бициклистичких стаза у окружење: Безбедност – сигурност бициклиста је основни критеријум за избор односно начин функционисања саобраћаја што подразумева интеграцију или сегрегацију од осталих видова (моторног) саобраћаја.

Смернице за реализацију стаза са аспекта безбедности саобраћаја су следеће:

- избегавање конфликта у раскрсницама,
- сепарација бициклистичких стаза од путева за моторни саобраћај где год је брзина кретања моторног саобраћаја већа од $V = 50 \text{ km/h}$,
- ограничења брзине у зонама конфликта ($V_{\text{max}} = 30 \text{ km/h}$),
- одговарајућа обележавање бициклистичких површина у односу на коловозне површине (саобраћајна сигнализација, врста застора)
- одговарајуће обликовање у зонама непрегледних косина насипа, објеката (мостова, надвожњака и других) – обезбеђење одговарајуће прегледности и визура, са могућим алтернативним пролазима – bypass

Удобност односно комфор бициклистичког саобраћаја подразумева пре свега течну, необавезну, опуштену и сигурну вожњу. При чему је пожељно ангажовање у вожњи са малим обимом оптерећења у смислу физичког и психичког напора. Неквалитетна и неуклопљена стаза са лошим застором, са много убрзања и успорења, са сталним напором у избору правог пута, изискује много психо-физичког ангажмана на одржавању одговарајуће динамике и неопходне пажње приликом вожње.

Атрактивност подразумева привлачност самих бициклистичких коридора у смислу квалитетног уклапања стаза у постојеће окружење. Привлачност подразумева и одређени индивидуални приступ бициклисте – личну перцепцију простора кроз који пролази сама стаза. Осећај личне сигурности је такође врло значајан елемент атракције одређене бициклистичке стазе.

Предлог мреже бициклистичких коридора у АП Војводини подразумева најважније полазне и завршне тачке као и све значајне дестинације туристичке, рекреативне културне природе.

Основни повезни коридори (EV6, EV11, EV13 и перспективни EV "Савски коридор") на територији АПВ осим што се налазе на правцима речних/пловних путева, повезују и остале значајне дестинације (привредни центри и значајни саобраћајни генератори) и чине основну "кичму" мреже коридора бициклистичких рута.



Регионални бициклически коридори повезују регионалне центре (и мања насеља) са значајним изворима немоторних кретања, налазе се на правцима туристичких, природних и културних локалитета и вредности, локалних и регионалних специфичности а која су у складу са традицијом коришћења бицикала кроз раније периоде.

Локални бициклически коридори повезују насељена места међусобно и обезбеђују квалитетну интерконекцију са регионалним и међународним коридорима, а такође повезују насеља са локалним природним и туристичко-рекреативним локалитетима.

Предлог хијерархије подела стаза и коридора

НАЦИОНАЛНЕ (МЕЃУНАРОДНЕ) СТАЗЕ, EV6, EV11, EV13, Савска рута

РЕГИОНАЛНЕ СТАЗЕ

Сремска рута, Фрушкогорске стазе, Панонска осмица, стазе уз ОКМ ХС ДТД и друге

ЛОКАЛНЕ (МЕЃУНАСЕЉСКЕ) СТЕЗЕ

Сомбор - Апатин, Арадац – Зрењанин, Апатин - Пригревица и друге

Табела 5. Предлог траса са предлогом хијерархије и класификације

траса/опис	постојеће стање	опис предложене стазе	предлог ранга
EV6	утврђена / обележ.	уз Дунав	национална (међун)
EV11	утврђена / обележ.	уз Тису	национална (међун)
EV13	утврђена / обележ.	Гвоздена завеса	национална (међун)
EV Савска рута	није дефинисана	уз Саву	национална (међун)
Сремска рута	утврђена	падине Фрушке горе	регионална
Панонска осмица	утврђена/ необележена	Суботица – Палић – Лудац – Кањижа - веза са EV11	регионална
ОКМ ХС ДТД Банатска Паланка- Нови Бечеј	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске)путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Врбас - Бездан	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске)путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Бечеј -Богојево	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал, делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске)путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Оџаци - Сомбор	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске)путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Бачки Петровац - Каравуково	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске)путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Пригревица-Бездан	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске)путне мреже,	регионална



траса/опис	постојеће стање	опис предложене стазе	предлог ранга
ОКМ ХС ДТД Косанчић – Мали Стапар	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске) путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Оџаци - Сомбор	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске) путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД канал Бегеј (Тиса-Клек)	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске) путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД пловни Бегеј (Клек – државна граница)	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске) путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Кикиндски канал	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске) путне мреже,	регионална
ОКМ ХС ДТД Бездан - Баја	није утврђена/ необележена	на насипу, уз сам канал делимично уз ДП, општинску путну мрежу и у оквиру некатегорисане (атарске) путне мреже,	регионална
Бечеј - Бачка Топола - Бајмок	није утврђена/ необележена	уз ДП и општинску путну мрежу	регионална
Чалма – Б.Радинци – Ириг – Марадик – Бешка – EV6	није утврђена/ необележена	уз ДП и општинску путну мрежу, делом уз некатегорисану (атарску) путну мрежу	регионална
EV13 – Потпорањ – Избиште – Делиблато – Ковин – EV6	није утврђена/ необележена	уз ДП и општинску путну мрежу, делом уз некатегорисану (атарску) путну мрежу	регионална
EV6 - Нови Сад – Рума – EV Савска рута (уз ДП 21)	није утврђена/ необележена	уз ДП бр.21	регионална
Сента - Бачка Топола - Сомбор	није утврђена/ необележена	уз ДП	регионална
Сот – Шид – Моровић – Јамена	није утврђена/ необележена	уз ДП и општинску путну мрежу	регионална

Пратећи садржаји бициклических стаза

Уз сваку саобраћајницу, па и уз бициклическе стазе-путеве, неопходно је обезбедити одговарајуће пратеће садржаје, који ће бити у функцији корисника.

Бициклизам са свим својим варијететима (спортски, рекреативни и циклоторизам) има своје специфичности, у смислу преласка мањих удаљености за разлику од моторног возила. По неписаном правилу за први дан одмора се планира знатно краћи пут. Без обзира на дужину пута који се прелази (30-40 km на краћим релацијама и 60-100 km на средње тешким рутама), бициклисти праве паузе ради краћих одмора. Управо из тих разлога на свакој бициклическој рути потребно је обезбедити пратеће садржаје – објекте, како би се задовољили специфични захтеви и потребе бициклиста. Карактеристике бицикла као превозног средства и циклоториста као посебне



категорије туриста са мање пртљага, дефинишу посебне садржаје и сервисе који су неопходни за дефинисање пратећих садржаја бициклистичке инфраструктуре.

Узимајући у обзир све посебности неопходно је у оквиру бициклистичке руте-коридора дефинисати мрежу бициклистичких станица и одморишта.

На почетку и на крају руте утврђују се почетно-завршне цикло станице, са обавезним садржајима и услугама (примарне станице ПС). На самој рути дефинишу се станице друге категорије (секундарне станице СС), на растојењима од 20-30 km, што зависи и од саме конфигурације и тежине руте. Одморишта су најнижи ниво цикло станица са минималним садржајима, за краћи предах и одмор.

Табела 6. Критеријуми за утврђивање нивоа – категорије бициклистичких станица

Врста услуге	Примарне станице (ПС)	Секундарне станице (СС)	Одморишта (О)
Директна повезаност са једним или више видова превоза	основно	основно	
Паркинг за аутомобиле у непосредној близини бициклистичке руте	основно	опционо	
Безбедно паркирање бицикла	основно	опционо	
Сервис за изнајмљивање бицикла	по избору	опционо	
Мале поправке, перионица бицикла	по избору	опционо	
Прање и пеглање веша	основно	опционо	
Пумпе за дување гума	основно	основно	
Одмориште за камп-куће	опционо		
Интернет	основно	опционо	
Информативне табле о услугама и туристичким атракцијама	основно	основно	
Информативне табле које се односе на бициклистичку руту и њену везу са осталим рутама	основно	основно	
Обавештења на таблама у вези флоре, фауне и историје	опционо	опционо	опционо
Означавање рекреативних, културних и спортских активности које постоје у близини руте	основно	опционо	
Информативни пултови	основно	основно	
Туристичка агенција	опционо		
Рачунарска агенција, интернет конекција	опционо	опционо	
Локални јавни сервиси који сарађују са бициклистичком станицом: библиотека, омладински центар, радио станица, музеј.	опционо	опционо	

Табела 7. Садржаји који су неопходни у зависности од категорије станице

Врста услуге	Примарне станице (ПС)	Секундарне станице (СС)	Одморишта
Паркинг за бицикле	основно	основно	опционо
Држачи за бицикле	основно	основно	
Покривени паркинг за бицикле	основно	опционо	
Ресторан, домаћа кухиња	основно	опционо	
Брза храна, барови, кафеи	опционо	основно	
Продаја регионалних производа	опционо		
Смештај	опционо	опционо	
Телефон	основно	основно	
Прва помоћ	основно	опционо	
Вода за пиће	основно	основно	
Тоалети	основно	основно	
Тушеви	опционо	опционо	
Клупе и столови за одмор и јело	основно	основно	основно
Игралиште	опционо	опционо	
Киоск	опционо	опционо	
Канте за смеће	основно	основно	основно



Садржаји у услуге које су дефинисани у претходним табелама могу се обезбедити како изградњом специјализованог објекта за намену циклотуризма, тако и прилагођавањем и реконструкцијом постојећих туристичких садржаја и објекта (мотели, хотели, одмаралишта, кампови и слично) у зависности од захтеваног нивоа услуге и комфора.

6.2. Бициклическе стазе у профилима постојећих и планираних саобраћајница

У самом почетку развоја моторног саобраћаја појавио се проблем заједничког коришћења саобраћајница, односно проблем регулисања приоритета и начина кретања учесника у саобраћају. Немоторна кретања као најчешћа, су сама по себи најрањивија, јер не постоје заштитни елементи и "оклопи", који могу послужити у случајевима колизије и конфликта са моторним возилима. Конфликти који су неминовност, посебно на деоницама државних путева уз које су постављене бициклическе руте, а на којима је обим саобраћаја велик, представља значајан ограничавајући фактор посебно са гледишта безбедности бициклиста.

Савремени приступ начинима функционисања – регулисања саобраћаја, посебно у последњих 30-ак година је дао посебан акценат заштити немоторних (пешачких и бициклических) кретања, кроз разне видове планских, регулаторних поступака, мера и механизма. Основни принципи решавања конфликта се свде на сегрегативно /интегративно постулате, чија примена зависи од изабраног модела саобраћајне мреже, конкретне саобраћајне ситуације, намене простора и земљишта и мноштва других фактора. Велики градови као урбане агломерације, већа и мања насеља у зависности од степена развоја и избора у приступу решавању ових проблема, имају различите приступе (и резултате) у смислу неутрализације конфликта и активног "суживота" брзог моторног саобраћаја и пешачко-бициклических кретања. У зависности од конкретних услова у урбаним срединама, примењиване су потпуна или делимична сегрегација са моторним саобраћајем, а са становишта безбедности и примена различитих мера регулисања и приоритета кретања путем саобраћајне сигнализације.

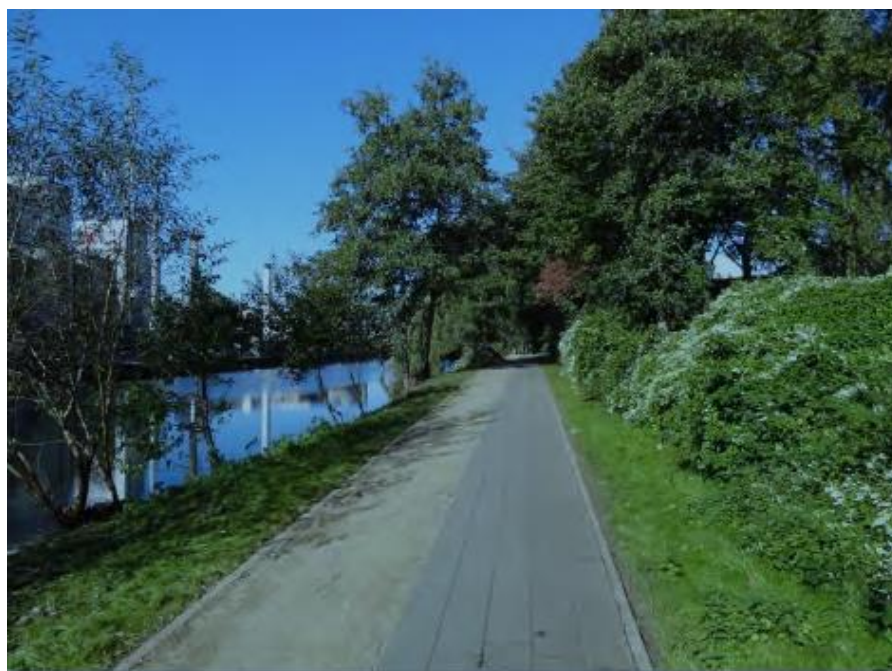


Слика 15. Физички одвојена бициклическа стаза у коридору пута

Принципе и механизме који су примењени у насељима и градовима, могуће је инкорпорирати и на деоницама бициклистичких рута које се налазе у оквиру државне путне мреже. Ово практично значи да би се где год је то могуће и оправдано, морао раздвојити брз моторни саобраћај од бициклистичког, формирањем посебних издвојених стаза било у коридорима саобраћајница или посебним коридорима искључиво за немоторна – бициклистичка и пешачка кретања. Аналитичким поступцима би се дефинисале посебно угрожене деонице (раскрснице, деонице са повећаним бројем теретних возила,) и кроз вредновање утврдио начин и механизам решавања (издвајање посебне стазе, саобраћајна сигнализација, мере успоравања саобраћаја и друго), где би основни критеријум био безбедност кретања бициклиста.



Слика 16. Независна бициклистичка стаза (Крањска Гора, Словенија)



Слика 17. Независна бициклистичка стаза (Хамбург, Немачка)

По законској и подзаконској регулативи Републике Србије, бициклически саобраћај и бициклисти као учесници у саобраћају су потпуно равноправно третирану у односу на остале моторизоване кориснике саобраћајних површина. У регулативи (Закон о јавним путевима, Закон о безбедности саобраћаја на путевима¹⁰) су јасно дефинисани оквири, површине, правила саобраћаја и одговарајућа сигнализација која би требало да обезбеди несметано и сигурно функционисање бициклическог саобраћаја.



Слика 18. Саобраћајни знак бициклисти на путу (Мађарска)

6.3. Рекреативно-туристичке ("Greenways" - Зелене стазе) бициклическе стазе

Осим "класичних" бициклических стаза које служе за свакодневни саобраћај у разне сврхе: од места становања до посла, школе, или до других садржаја, за међунасељско повезивање, посебан вид бициклических стаза представљају стазе које служе за рекреативну вожњу бицикла те за туристичке обиласке.

Greenways - зелене стазе (EGWA¹¹), као рекреативне и стазе које се налазе у природном окружењу, имају изразито позитиван еколошки предзнак, јер се користе постојећи путеви/стазе у оквиру амбијента природног пејзажа и већ изграђене инфраструктуре.

Практично то значи да улагања у опремање ових стаза подразумевају минималне интервенције у окружењу у смислу обележавања и усмеравања у циљу лакшег приступа.

¹⁰ **ЗОЈП (104/13),**

члан 2, став 8: "бициклическа стаза" јесте саобраћајна површина обележена прописаним саобраћајним знаком, намењена за саобраћај бицикала и бицикала са мотором;

члан 4, став 4: Јавни пут, у смислу овог закона, обухвата: тротоаре, пешачке и бициклическе стазе које прате коловоз пута;

ЗОБС (41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014 и 96/2015),

члан 7, став 13: бициклическа трака је саобраћајна трака намењена искључиво за саобраћај бицикала, мопеда и лакших трицикала,

став 26: бициклическа стаза је пут намењен искључиво за кретање бицикала,

став 32: бицикл је возило са најмање два точка које се покреће снагом возача, односно путника, која се помоћу педала или ручица преноси на точкак, односно точкове,

члан 40: За вожњу бицикла, где не постоји посебна стаза, односно трака, сме да се користи коловоз у ширини од највише један метар од десне ивице коловоза.

¹¹ **European Greenways Association (EGWA)** – европска асоцијација зелених стаза основана 1998. год у Намуру у Белгији, као организација чији је основни циљ промоција и пропагирање зелених стаза у Европи.

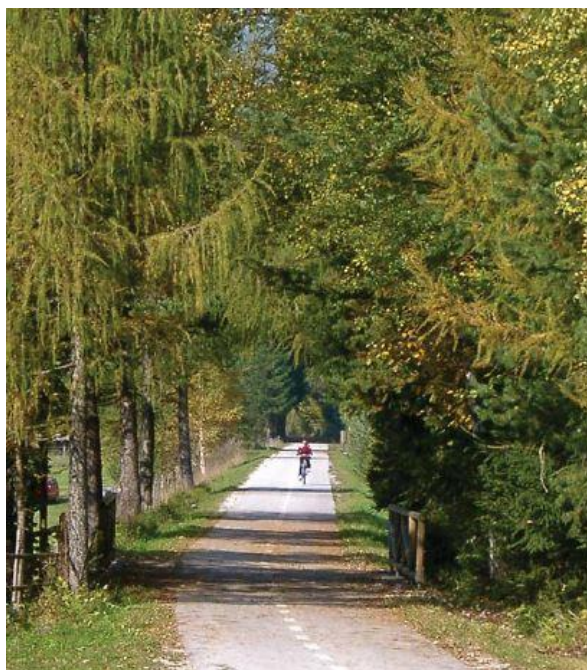
Greenways - зелене стазе представљају вишенаменске стазе које подржавају бициклизам, пешачење, јахање, и друге облике немоторних кретања. Зелене стазе могу бити различитог типа: историјске, трговачке, туристичке – а могу се користити и стари и насипи који су у функцији као посебни еко путеви. Управљање и одржавање овим стазама је већином у земљама ЕУ поверено локалним заједницама, првенствено због очување природних добара, доприноса локалној економији, са основним циљевима промоције и фаворизације уравнотеженог и здравог стила живота, промоције руралног развоја, активног туризма, те повезивања људи и њиховог зближавања с природном и културном околином.

Најпознатија зелена стаза чија реализација је помогнута од стране невладиних организација из ЕУ (Balkan Trust for Democracy 2004.године) и САД (USAID, Catholic Relief Services 2006.године) је **Panonski put mira - Via Pacis Pannoniae**, који прекогранично повезује насеља и градове приобаља Дунава, од Новог Сада до Бездана (преколоп са EV6) и канала ОКМ ХС ДТД, од Сомбора до Новог Сада.



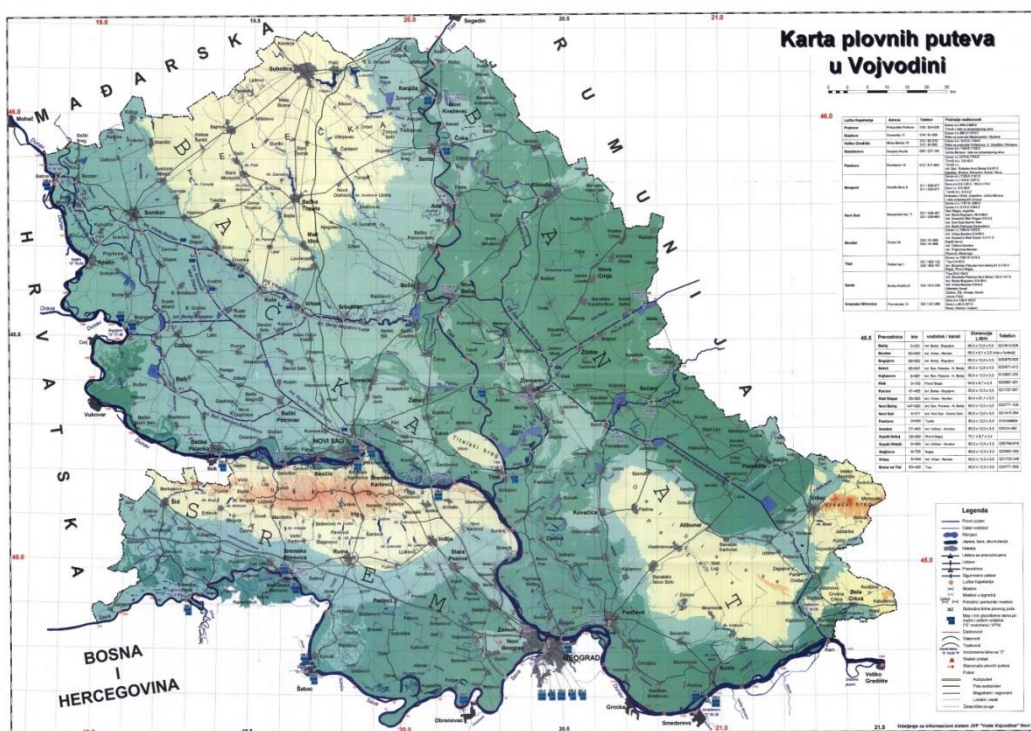
Слика 19. Greenway стаза - Панонски пут мира

Овом студијом предлажу се рекреативне бициклистичке стазе уз водотоке ОКМ ХС ДТД, стазе до специфичних садржаја у оквиру заштићених природних добара, као и стазе у оквиру националних паркова и паркова природе.



Слика 20. Greenway -Зелена стаза/пут кроз шумско подручје (Немачка)

ОКМ ХС ДТД, представља мрежу канала који осим основне функције одводњавања и наводњавања, омогућују пловидбу мањим теретним пловилима (до 1000 t носивости), као и рекреативним пловилима у спортске и наутичке сврхе. Ради се о водотоцима који се налазе углавном ван насеља, местимично се налазе у оквиру грађевинских подручја. До ових траса уз водотоке ОКМ ХС ДТД, с обзиром да су у оквиру водног земљишта (постоје прилазне – инспекцијске стазе – путеви за прилаз механизације у сврху одржавања) је могуће релативно брзо и без већег напора доћи.



Слика 21. Пловидбена карта ОКМ ХС ДТД у АПВ

Овакве стазе уз водотоке - канале ОКМ ХС ДТД би требало уредити и опремити уз максимално прилагођавање природном терену. Осим за бициклически саобраћај стазе би могле да служе и за пешачка кретања, као комбиноване стазе за немоторни пешачки и бициклически саобраћај. С обзиром на окружење, није неопходно, чак је и пожељно, избегавати асфалтирање стаза и изводити их само са стабилисаном подлогом - земљом и/или са завршним слојем од природних материјала.



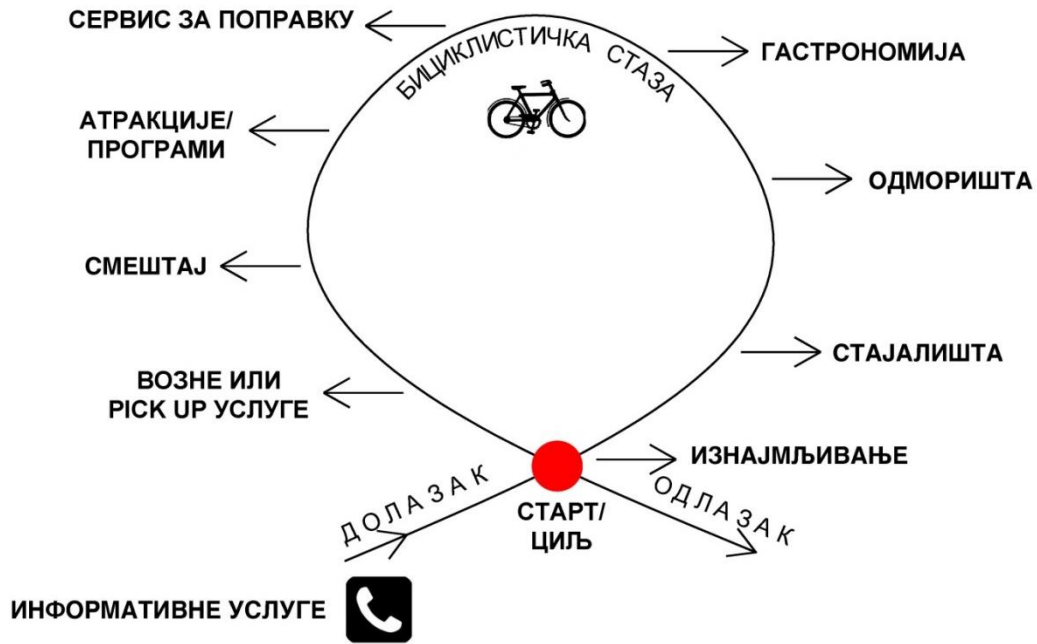
Слика 22. Greenway - Зелена стаза са тунелом (Немачка)

На итинерима ових стаза, значајно је и осмислити, поред саме вожње бициклом кроз природни амбијент и циљне тачке, као одредишта са другим садржајима – видиковци, излетничка места, чарде и слично.



Слика 23. Обележавање Greenway стазе – пример (Пољска)

Потенцијални туристи-бициклисти имају различите потребе (љубитељи активног одмора, љубитељи природе и културе, школски и образовни туризам, породични туризам, посетиоци који долазе из других примарних разлога), те се при планирању бициклических стаза и уобличавању туристичке понуде мора посебно водити рачуна о задовољавању различитих потреба. Близина већих урбаних насеља може бити важна индикација за процену главних извора посетилаца, па и праваца из којих би потенцијални бициклисти могли пристизати, што знатно утиче на маркетинг и концепт изградње приступних бициклических стаза. Циљеви доступни унутар 30 минута сматрају се погодним за полудневне излете, циљеви унутар 60 минута за дневне излете, а циљеви удаљени више од 120 минута приступног путовања били би погодни за викенд-излете или краћи одмор.



Слика 24. Ланац услуга у бициклическом туризму
(Мађарска туристичка заједница 2009. година)

Мрежа бициклических стаза требала би да учини доступним туристичке потенцијале како циклотуристима, тако и локалном становништву које живи у регији и такође користи бицикл за дуге и краће излете или спортску рекреацију. Сви су они упућени на добру мрежу бициклических стаза. Врло популаран тип таквих стаза су *рекреативне бициклическе стазе* намењене првенствено локалном становништву, које их користи за викенд или после посла, које обично почињу и завршавају се у истом насељу.

Да би туристи-бициклисти могли без већих потешкоћа реализовати своје бициклическе туре, потребно је развити и одговарајућу инфраструктуру и услуге. Ту пре свега спадају могућности за изнајмљивање, сервисирање и поправку бицикла, преноћишта прилагођена потребама бициклиста (сушионице за одећу, простор за бицикле који се може закључати, одговарајућа понуда хране и сл.), могућности за превоз бицикла средствима јавног превоза, одмаралишта и склоништа од лошег времена на удаљенијим местима од насеља, инфотабле за туристичке занимљивости које се налазе у близини саме бициклическе стазе и друго.



Слика 25. Воз који омогућује превоз бицикала (ЕУ-Немачка)



Слика 26. Унутрашњост воза који омогућује превоз бицикала (ЕУ-Немачка)

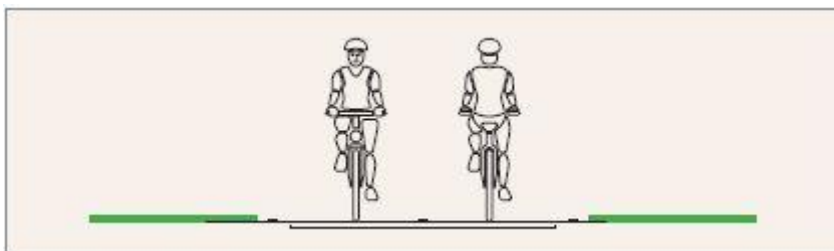
Веома важан сегмент бициклическе инфраструктуре чини сигнализација уз бициклическу стазу (примарно табле за означавање правца кретања и информисања о удаљеностима, а допунски и табле са информацијама о туристичким атракцијама изван саме главне руте).

Такође, треба споменути и важност пратеће туристичке инфраструктуре, као што су трговине, пошта, банкомати, полиција, здравствена служба и сл., чији индиректан утицај на организацију сваког, па и бициклическог туризма, често бива занемариван. Лако се догађа да због лоше пратеће туристичке инфраструктуре туристи понесу лоше утиске са једне иначе лепе дестинације.

Доступност бициклических стаза одређена је, пре свега, њиховим географско-саобраћајним положајем, али за потенцијалног туристу њихова је доступност одређена и кроз расположивост одговарајућих информација. Дестинације о којима је тешко добити праву информацију обично остају непосећене.

6.4. Предлог техничких елемената и стандарда бициклистичких стаза

Просторним плановима локалних самоуправа, законском и подзаконском регулативом као и техничким прописима дефинисане су минималне техничке карактеристике које морају да поседују бициклистичке стазе/траке.

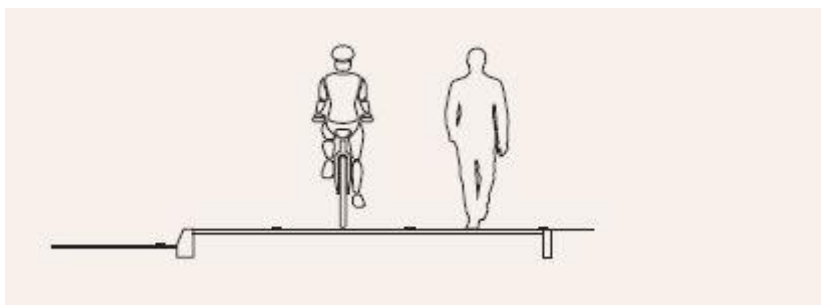


Слика 27. Профил двосмерна бициклистичка стаза



Слика 28. Независна бициклистичка стаза уз обалу (Копер Словенија)

с обзиром да је један од најзначајнијих критеријум у смислу избора итинерера траса безбедност, приликом сагледавања мреже у оквиру простора обухваћеног студијом, предлог траса-рута и техничких елемената саобраћајних површина за кретање бицикала односи се на формирање независних бициклистичких саобраћајница – стаза/путева, потпуно сегрегираних од моторног саобраћаја у коначним фазама реализације цикло коридора. Стога бициклистичке траке, као најнеповољније решење у оквиру коловозних површина саобраћајница за моторни саобраћај нису разматране као финално решење.



Слика 29. Профил комбинована бициклистичко-пешачка стаза



Слика 30. Комбинована пешачко-бициклистичка стаза (Италија)

Најмања ширина бициклистичких стаза дефинисана је са 1,0 m за једносмерне стазе те 2,5 m за бициклистичке стазе за двосмерни саобраћај. Подужни нагиб стаза не би требао бити већи од 8 (10)% док је попречни нагиб мин.1,5- 2,5%.

Предложене смернице и технички елементи би представљали улазне параметре за израду пројектно-техничке документације за сваку деоницу/потез планираног цикло коридора.

Обавеза је обележавање стаза одговарајућом саобраћајном и туристичком сигнализацијом у складу са техничким прописима и препорукама Европске комисије.



Слика 31. Пример обележавања међународних цикло коридора



Слика 32. Независна бициклистичка стаза уз пут (Немачка)

6.5. Предлог туристичке понуде у функцији циклотуризма

Атрактивност бициклистичке руте мери се атрактивношћу природне средине и природним лепотама кроз коју она пролази, културно-историјским атракцијама, садржајима за одмор и забаву, као и другим садржајима у близини бициклистичке стазе.

Туристичке атракције због којих би се циклотуристи могли дуже задржати на подручју кроз који пролазе, представљају главни урбани центри са значајним културним и туристичким капацитетима (прикључак на магистралне саобраћајнице, смештајни капацитети и комплементарна туристичка понуда). Такође, значајни потенцијали који би могли привући туристе су фолклор, фестивали, локалне манифестације и сајмови, с обзиром на то да стазе пролазе кроз мултикултуралне средине. За посетиоце је посебно занимљива, мада врло слабо искоришћена, специфична историјска позадина овог простора, естетски и еколошки вредан крај уз веће реке које овде у великој мери имају природан ток и са својим рукавцима, спрудовима, острвима, мртвајама и сувим коритима формирају јединствен речни крајолик. Боравак на сеоским газдинствима и салашима (спавање на слами, храњење животиња, упознавање пољских радова и усева, здрава храна и сл.) може бити занимљива атракција управо у забаченијим селима.

Већу туристичку посећеност повећало би додатно уређење купалишта уз реке Дунав, Тису и њихове притоке, што би бициклистима током врућих летњих дана омогућило додатну забаву уз купање. Подручје АП Војводине располаже великим природним богатствима која се могу уредити у сврху спортско-рекреативног туризма односно циклотуризма. То су пре свега Палићко и Лудашко језеро, низ језера код Беле Цркве као и специјални резервати природе Горње Подунавље, Делиблатска пешчара, Тителски брег и др. У заштићеним природним добрима пожељно је обезбедити видиковце, који би били привлачна тачка на рути.

АП Војводина поседује веома разноврсну и богату туристичку понуду и терене који су веома повољни за успостављање бициклических стаза. Вожња бициклом као вид туристичког путовања омогућава најбоље сагледавање и упознавање природних лепота и туристичке понуде регије која се посећује. Из тог разлога, циклотуризам је од стране ЕУ препознат као један од најперспективнијих видова туризма и за њега је у наредном периоду предвиђен веома динамичан развој.

7. ПЛАН УРЕЂЕЊА МЕЂУНАРОДНИХ БИЦИКЛИСТИЧКИХ СТАЗА СА ПРИОРИТЕТИМА И ПЛАНОМ АКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ

коридор / стаза	МЕЂУНАРОДНА EUROVELO 6 (EV6)
постојеће стање	утврђена планском документацијом и ЕУ агендом, обележена СС
оцена стања	укупно постојеће стање погодује одвијању бициклическог саобраћаја (деонице на насипима уз Дунав, уз некатегорисане путев и путеве са мањим обимом саобраћаја), проблем безбедности у зонама ДП-а и раскрсница
планска мера уређења-грађења	потребна израда пројектне и техничке документације посебно у критичним зонама

коридор / стаза	МЕЂУНАРОДНА EUROVELO 11 (EV11)
постојеће стање	утврђена планском документацијом и ЕУ агендом, обележена СС
оцена стања	укупно постојеће стање погодује одвијању бициклическог саобраћаја (деонице на насипима уз Тису, уз некатегорисане путев и путеве са мањим обимом саобраћаја) проблем безбедности у зонама ДП-а и раскрсница
планска мера уређења-грађења	потребна израда пројектне и техничке документације, као и анализа и утврђивање критичних деоница

коридор / стаза	МЕЂУНАРОДНА EUROVELO 13 (EV13)
постојеће стање	утврђена планском документацијом и ЕУ агендом, обележена СС
оцена стања	укупно постојеће стање погодује одвијању бициклическог саобраћаја, недовољно промовисана
планска мера уређења-грађења	потребна израда пројектне и техничке документације, као и анализа и утврђивање критичних деоница

коридор / стаза	МЕЂУНАРОДНА EUROVELO САВСКА РУТА
постојеће стање	није прецизно дефинисана и утврђена ЕУ агендом
оцена стања	-
планска мера уређења-грађења	потребна израда студијске и пројектно-техничке документације

ПРИОРИТЕТИ И ПЛАН АКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ

План активности:

- израда студијске (SUMP-ПОУМ¹²) планске и пројектне документације,
- обележавање стаза,
- пројектовање и изградња саобраћајне сигнализације (СС),
- изградња/реконструкција критичних деоница (укрштања, деонице са великим обимом моторног и бициклическог саобраћаја).

Приоритети:

- комплетирање међународних коридора у смислу израде недостајуће документације и израда пројекта секундарне цикло инфраструктуре (одморишта, примарне и секундарне цикло станице),
- предлог стандарда пратеће инфраструктуре (обавезни садржаји).

¹² ПОУМ / SUMP - Планови одрживе урбане мобилности (Sustainable urban mobility plans) за неко подручје (насеље, град, општина, регион) подразумевају стратешке развојне планове из области саобраћаја. Основни циљ израде ових докумената је подстицање одрживог саобраћаја у свим сегментима саобраћајног система обухваћеног подручја. Реализацијом ПОУМ –и дају се квалитетне стратешке претпоставке за успостављање одрживог транспортног система, где ће бити могуће изабрати активни транспорт – немоторни саобраћај – пешачење и бициклизам, уз јавни превоз путем и пругом, као најприхватљивији и најједноставнији начин одласка са једног места на друго.

8. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Развој одрживог саобраћаја и туризма, кроз интеракцију са осталим стратегијама и политикама и изнајмање компромиса између друштвено-економског и домена животне средине представља један од основних циљева одрживог развоја. Поред смањења емисије штетних гасова на глобалном нивоу, који су резултат активности везаних за нормално функционисање на посматраном подручју (изворно-циљна кретања), одрживи развој саобраћаја на регионалном и локалном нивоу подразумева и смањење емисије штетних гасова приликом свих активности на одржавању и унапређењу достигнуте мобилности (супституција индивидуалног превоза јавним превозом, фаворизација и промоција немоторних кретања, увођење возила на електро погон) као и свих других активности које нису стриктно везане за свакодневно кретање (туризам, рекреација и друго). У том смислу коришћење бицикала у спортске, рекреативне и туристичке сврхе, долазак корисника до жељених дестинација бициклом представља један од најприхватљивијих видова превоза. Поред тога, бициклисти - циклотуристи у периоду боравка у посматраном региону или дестинацији, бицикл користе и за остала путовања, као и за разгледање и обиласке околине, што је са становишта екологије, заштите животне средине и одрживог развоја, најприхватљивији начин путовања. Стога бицикл као средство немоторног кретања даје најоптималније могућности сагледавања и упознавања природних лепота, културних вредности и осталих садржаја туристичке понуде простора која се посећује. Из тог разлога, бициклизам - циклотуризам је препознат као један од најперспективнијих видова туризма и у наредном периоду планирана су велика улагања у његов развој и унапређење од стране ЕУ земаља.

Основне претпоставке развоја бициклическог саобраћаја, и циклотуризма као његовог значајног сегмента у оквиру одређеног простора, су стварање неопходних услова, што подразумева успостављање и дефинисање бициклических рута, израду мапа, брошура и осталих промотивних материјала, обезбеђивање одговарајуће мреже пратећих садржаја (сервиса и бициклических станица) као и обележавање и означавање планираних бициклических рута.

Поред дефинисања и утврђивања значаја и поделе бициклических рута на територији АП Војводине, које су предложене овом студијом, такође би требало предузети и низ других активности који би имали за циљ промоцију и популаризацију бициклизма у свим варијантама. Врло важан корак представља и проширење мреже регионалних и локалних/међумесних бициклических рута, уз активније учешће локалних самоуправа, посебно у делу за које оне имају посебан интерес и ингеренције – локалне цикло руте, затим даља израда студијске, планске и пројектно-техничке документације за све деонице рута које нису дефинисане или нису обрађене на одговарајући начин.

Тakoђе би било потребно активирати и анимирати што већи број актера, учесника у самом процесу промоције, планирања и реализације цикло коридора и рута.

9. КОРИШЋЕНА ПРОСТОРНО ПЛАНСКА И ОСТАЛА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА ИЗРАДУ СТУДИЈЕ

Планска и студијска документација

- Регионални просторни план АП Војводине („Службени лист АПВ“, број 22/11),
- Просторни планови локалних самоуправа на територији АП Војводине,
- Стратегија развоја туризма Републике Србије за период од 2016.-2025. године („Службени гласник РС“, број 98/16),
- Студија успостављања регионалне бициклическе руте Срем са главним пројектима пратеће инфраструктуре (ФТН Нови Сад, Департман за саобраћај, 2014.године),
- THE EUROPEAN CYCLE ROUTE NETWORK EUROVELO – STUDY by DIRECTORATE GENERAL FOR INTERNAL POLICIES POLICY, DEPARTMENT B: STRUCTURAL AND COHESION POLICIES, TRANSPORT AND TOURISM & European Parliament's Committee on Transport and Tourism, 2012.
- EuroVelo –The European cycle route network, Development Strategy 2012-2020 – Decembar 2011.
- EuroVelo –The European cycle route network, European Certification Standard – July 2013.
- EuroVelo –The European cycle route network, European Certification Standard, Handbook for route inspectors – September 2014.
- EuroVelo –The European cycle route network – May 2009. by ECF (European cyclist federation)
- European Cycle Friendly Service Network Concept – 2011. by ECF (European cyclist federation)
- EuroVelo – Signing of EuroVelo cycle routes - by ECF (European cyclist federation) January 2010.

Законска и подзаконска регулатива Републике Србије

- Закон о јавним путевима ("Службени гласник РС", бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013),
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 55/2014, 32/2013 - Одлука УС РС, 96/2015 - други закон и 9/2016 - Одлука УС РС),
- Правилник о условима које са аспекта безбедности саобраћаја морају да испуњавају путни објекти и други елементи јавног пута ("Службени гласник РС", бр. 50/2011),

Приручници, упутства и остала стручна литература

- Приручник за пројектовање путева У Републици Србији, 5. Функционални елементи и површине Путева, 5.6 Бициклическе површине (ЈП Путеви Србије 2012.година),
- Елементи саобраћајног пројектовања, Бициклически саобраћај, - стазе, сигнализација, опрема – (СФ Универзитета у Београду 2006.година),

Остали извори (Web странице)

http://www.eurovelo.com	https://ecf.com
http://www.civitas.eu	http://civinet-slohr.eu
https://cyclingeurope.org	http://www.2bike.rs
http://www.bicikl.info	http://www.cycling.rs
http://www.ciklonaut.com	http://www.greenways.rs
http://kolesarji.org	http://bss.rs

Одговори општинских институција и туристичких организација АП Војводине



Графички део Студије

- | | |
|---|----------|
| 1. Мрежа бициклических коридора у саобраћајној мрежи АПВ | 1:200000 |
| 2. Мрежа бициклических коридора са предлогом хијерархије | 1:200000 |
| 3. Мрежа бициклических коридора са предлогом пратећих садржајима
(Карта 3.1.-3.4.) | 1:100000 |

