

# ZNAČAJ PEŠAČENJA I PROHODNOSTI GRADA ZA RAZVOJ URBANOG TURIZMA

MSc Jelena Farkić, Fakultet za sport i turizam, Novi Sad

Prof. dr Dušan Perić, Fakultet za sport i turizam, Novi Sad

## Sažetak

Predmet ovog rada je pešačenje i prohodnost Novog Sada, glavnog grada Autonomne Pokrajine Vojvodine. Cilj rada je bio da ispita i uporedi stavove i mišljenja lokalnog stanovništva i svih učesnika turizma o razlozima i načinima kretanja kroz Novi Sad. Uzorkom su obuhvaćena 184 ispitanika (101 domicilni stanovnik i 83 turiste iz Srbije i inostranstva). Tokom prikupljanja empirijske građe, kao osnovne istraživačke tehnike korišćene su anketiranje i skaliranje. Dobijeni rezultati ukazuju na to da svi ispitanici najpre pešače kako bi se kretali kroz grad i istraživali ga. Takođe, rezultati mogu biti podsticaj lokalnim vlastima za preuzimanje inicijative za unapređenje pešačke infrastrukture. Predlaže se inovativni pristup dizajniranju pešačkih ruta, koji bi nesumnjivo bili od značaja kako za povećanje atraktivnosti ponude u urbanom turizmu, tako i za kreiranje kvaliteta turističkog doživljaja. Na ovaj način, pešačenje u urbanom okruženju neće imati samo turističku i razvojnu, već i zdravstvenu komponentu.

**Ključne reči:** Urbani Turizam, Pešačenje, Prohodnost, Kvalitet života, Rekreacija

# THE IMPORTANCE OF WALKING AND WALKABILITY IN URBAN TOURISM DEVELOPMENT

## Abstract

The subject of this paper is walking and walkability in Novi Sad, the capital of the Autonomous Province of Vojvodina. The goal of the paper was to determine the most frequently utilized modes of transportation through urban environment, as well as to assess respondents' walking habits. The study included 184 respondents in total (101 residents and 83 tourists). Surveying was used as a data-collecting technique. The results showed that all respondents (both residents and tourists) opted for walking as their preferred way of moving around in Novi Sad and exploring its urban spaces. Conclusions drawn from the study might trigger the initiative of local government to make investments in improving the pedestrian infrastructure. This paper suggests an innovative approach to establishing of walking routes, which undoubtedly adds to the overall tourist experience. In this manner, urban walks in Novi Sad would get not only tourist and development dimension but also a health dimension.

**Keywords:** Urban Tourism, Walking, Walkability, Quality of Life, Recreation

## Uvod

Skoro svaki grad može se doživeti pešačenjem što potvrđuje veliki broj turističkih grupa koje okupiraju gradove širom sveta. Ali, šta je ono što konzumente urbanih prostora navodi na pešačenje – urbani dizajn posebno orijentisan ka pešacima, izgled ulica, specifična arhitektura, turističke atrakcije, interakcija između ljudi, osećaj zadovoljstva ili nešto drugo – svest o održivom, svima dostupnom, modalitetu transporta?

Kada je reč o urbanom turizmu kao specifičnom obliku turističkih kretanja, treba reći da je ta njegova specifičnost i posebnost motivska. To znači da gradovi predstavljaju kompleksne turističke motive, te da su sačinjeni od pojedinačno atraktivnih objekata, arhitektonskih i ambijentalnih celina, atraktivnog spomeničkog nasleđa, zelenih površina, cvetnih aleja, drvoreda, sportsko-rekreativnih terena i kompleksa, poslovno-trgovačkih centara (Jovičić, 2003). Burden (2012) je definisao nekoliko kritičnih faktora uspeha za razvoj turizma u gradovima, koji se prevashodno odnose na kvalitet života samih rezidenata, ali su isto tako veoma značajni za kreiranje doživljaja turista (Kolb, 2006). On ističe da gradovi treba da budu dizajnirani za ljude, odnosno njihov osećaj komfora, autentični, povezani sa prirodom i da obezbeđuju osećaj pripadnosti. Gradovi koji su se profilisali kao pešački svojom infrastrukturom i uličnim mobilijarom pozivaju na ovu vrstu aktivnosti i doprinose većoj satisfakciji i udobnosti onih koji žele da na taj način upoznaju grad i njegove atrakcije, lako stignu do odredišta, da se relaksiraju, dožive ambijent i duh grada. Pretpostavlja se da, ukoliko u gradu postoji dovoljno dobra i razvijena mreža pešačkih komunikacija za stanovnike, ona može doprineti i većoj atraktivnosti grada i biti jedan od faktora privlačnosti za turiste, doprineti razvijanju njegovog imidža, a time i pozitivnim efektima razvoja urbanog turizma. Izučavajući pešačke gradove u svetu, nametnulo se pitanje da li i koliko je pešačenje zastupljeno u dnevnim navikama Novosađana i da li posetioci grada pešače kako bi savladali i upoznali novosadske urbane prostore, te koji su primarni razlozi zbog kojih se opredeljuju za ovu fizičku aktivnost.

Rad je imao za cilj da ispita i uporedi stavove i mišljenja lokalnog stanovništva i turista o razlozima i načinima kretanja kroz Novi Sad. Pošlo se od prepostavke

da će dobijeni rezultati biti od važnosti za apostrofiranje značaja pešačenja u urbanim prostorima, kao i za podsticanje inicijative lokalnih vlasti za unapređenje pešačke infrastrukture u cilju povećanja atraktivnosti Novog Sada i kreiranja kvalitetnijeg doživljaja prilikom pešačenja, kako lokalnog stanovništva, tako i posetilaca grada.

## Pešačenje kao modalitet saobraćaja i način upoznavanja grada

Putovanja u gradove su postala sve češća u poslednjih nekoliko decenija. Dok mnogi putuju iz poslovnih razloga, drugi putuju u potrazi za raznodom, zabavom, upoznavanjem drugih kultura, ličnog razvoja i drugo (Dunne, G., Buckley, J. & Flanagan, S., 2007). U svojoj knjizi, Lo (Law, 2002) analizira povezanost turizma sa urbanim područjima. On razlikuje primarne, sekundarne i dodatne elemente gradskih turističkih resursa. Primarni elementi su oni zbog kojih turista najpre posećuje grad. Sekundarni (smeštajni kapaciteti ili prodavnice) i dodatni elementi (transport ili turističke informacije) su bitni za razvoj urbanog turizma, ali nisu od presudnog značaja za odabir gradske destinacije. Gledajući s prostornog aspekta, grad se može shvatiti kao deo određenog prostora izgrađenog urbanim sadržajem (objekti, uređene površine) koji služi za potrebe stanovništva, kao i za potrebe uslužnih, proizvodnih i drugih gradskih delatnosti. Estetska obeležja gradskog prostora mogu biti u funkciji animacije građana i posetilaca, odnosno podsticaj da oni participiraju u javnom životu. Kako bi se ostvarila i održala vitalnost prostora, od važnosti je raznolikost i dostupnost sadržaja, adekvatna gradska infrastruktura i saobraćajna komunikativnost (Pušić, 2001).

Poslednjih decenija se sve više stavlja akcenat na „zelene“, održive vidove transporta – nemotorizovana vozila i pešačenje. Pešački saobraćaj je način da se jeftino i na zdrav način savladaju gradski prostori. U knjizi koja se bavi konceptom zelenih gradova i koracima koji su preduzeti da bi se oni profilisali kao takvi, autor definiše prohodnost kao spoj različitih faktora koji podstiču one aktivnosti koje stavljaju čoveka u centar – šetnja, odlazak na posao, šoping, druženje. Takođe, navodi da prohodnost ima svoj cilj i merljiv aspekt; manifestuje

se kao subjektivno iskustvo sa jakim estetskom komponentom i značajno je kako u domorodačkim selima tako i u najboljim primerima internacionalnog urbanog dizajna (Cohen, 2010).

Pojavljuje se sve više projekata koji imaju za cilj da kroz arhitekturu, urbano i regionalno planiranje stvore podlogu za društvo budućnosti i čoveka budućnosti – povezanog, a ne otuđenog, ekološki odgovornog, kreativnog i samosvesnog, a ne inertnog i pasivnog. Može se zaključiti da se u njima posebna pažnja poklanja prostornom razmeštaju izgrađenih objekata, njihovoj međusobnoj povezanosti, saobraćajnoj mreži, kao i povezanosti pojedinaca unutar zajednice. Mreža saobraćaja predstavlja osnovni temelj modernog grada zbog brže, efikasnije i bezbednije komunikacije. Utopističkim projektom NoviMetabolizamSad (Borenović i sar., 2011) se čak predlaže izdizanje pešačkog i biciklističkog saobraćaja na određenu visinu, i predviđen je kao veza oboda grada sa njegovim jezgrom. Od ulica se više ne prave pustinje nego oaze, uređuju se tako da odgovaraju potrebama ljudi. One su vitalno mesto gde se ljudi sreću, druže, idu u kupovinu, istražuju. Pešačenje u gradovima čak može poprimiti odlike pravog putovanja (Solnit, 2002) i ima mogućnost da uspori putnika kako bi se u potpunosti prepustio svojim čulima i povezao sa okolinom. Dužina gradskih pešačkih tura je različita, ali sve imaju za cilj podsticanje zdravih navika ljudi i unapređenje kvaliteta urbanog života. U fokus se stavlja doživljaj, iskustvo, emocije, fizička aktivnost, rekreacija.

### **Pešačenje kao vid fizičke aktivnosti**

Fizička aktivnost predstavlja sva kretanja koja povećavaju energetske potrebe iznad potrošnje u miru. Pod ovom vrstom aktivnosti uglavnom se podrazumevaju svakodnevne aktivnosti kao što su hodanje, vožnja bicikla, penjanje uz stepenice, rad u kući, odlazak u nabavku i drugo. Vežbanje, sa druge strane, predstavlja plansku i svrshodnu aktivnost čiji je primarni cilj unapređenje zdravlja i fizičke kondicije (Ostojić i sar., 2009). Pešačenje je fizička aktivnost zasnovana na hodanju u prirodnom ili urbanom okruženju i po različitim vrstama puteva ili staza, kako obeleženim tako i neobeleženim. Danas postoji više formi ispoljavanja pešačenja – sportsko (brzo) hodanje, maraton, hajking (pešačenje u prirodnim

predelima), nordijsko pešačenje, marširanje i drugo.

Kako je kretanje, bez obzira na ambijent, okruženje i uslove, dobro za čovekovo fizičko i mentalno zdravlje, ono doprinosi njegovom boljem raspoloženju, zadovoljstvu, sreći i blagostanju, te se pretpostavlja da i obilazak i upoznavanje grada pešačenjem može imati višestruke benefite, ne samo u doživljajnom, edukativnom, ekonomskom, socijalnom nego i u zdravstvenom smislu. Kada se govori o medicinskoj opravdanosti fizičke aktivnosti, Warburton, Nicol i Bredin navode da je ono vid prevencije, lečenja i rehabilitacije, i da, kao umerena aktivnost, utiče na sprečavanje hroničnih i kardiovaskularnih bolesti, kao što su dijabetes, osteoporoza, maligne i psihičke bolesti (Warburton, Nicol, & Bredin, 2006).

Postoji veliki broj volonterskih inicijativa čiji je cilj promocija zdravlja i zdravog načina života. Jedna od najpoznatijih je „Pešačenje putem zdravlja“ (Walking For Health, 2012) na teritoriji Velike Britanije. Volonteri besplatno vode grupe ljudi na tzv. put zdravlja, počevši od odabrane institucije u gradu. Danas ova organizacija ima 35000 volontera i oko 500 ustanovljenih ruta u zemlji, a svake nedelje im se u šetnji pridruži po nekoliko hiljada građana. Najveći registrovani maraton u svetu je „Međunarodni četvorodnevni marš“ u Najmegenu, Holandija (De 4 Daagsee, 2011). Cilj ovog maratona je promocija vežbanja i zdravlja, a učesnici svakodnevno pešače od 30 do 50 km. U Srbiji se na teritoriji nacionalnog parka Fruška gora od 1978. godine održava Fruškogorski maraton. Namenjen je planinarima, maratoncima, planinskim biciklistima, ljubiteljima prirode i zaljubljenicima u Frušku goru. Učesnici maratona imaju priliku da poboljšaju svoju psihofizičku kondiciju, da pobede sebe, odnosno da dokažu sebi da mogu da se izbore sa psihičkim izazovima i fizičkim naporima, i započnu bitku za zdrav život (Savremeni sport, 2012).

### **Prohodni gradovi (eng. walkable cities) i benefiti prohodnosti**

Srednjevekovni gradovi su bili veoma prohodni i uglavnom su sadržali sve potrebno za urbani život u radijusu od jednog kilometra u odnosu na centralni trg (Southworth, 2005), a do XIX veka čak i najgušće naseljeni gradovi su ostali dovoljno mali da se prepešače za jedan

sat. Međutim, industrijska revolucija i pronalazak parne mašine događaji su koji su doneli velike promene. Život je postao brži, ulice su postale toliko zakrčene da je bilo skoro nemoguće kretati se njima. Uslovi za život su postali teži, te je moralo da se reaguje u smislu izgradnje boljih puteva, rušenja kuća lošijeg kvaliteta i iseljenja što većeg broja ljudi u predgrađa (Soderstrom, 2009).

Već decenijama urbanisti podržavaju ideju prohodnih gradova (eng. walkable cities), a pojedini naučnici (Pinder, 2005; Bennett, 2010) istražuju načine na koje umetnici i kulturolozi koriste forme „urbanog istraživanja“ (eng. urban exploration) kao vid otkrivanja skrivenih delova grada i povezivanje sa njima na emotivnom nivou. O šetnjama, igrama, istraživanjima i mapiranjima se govori kao formama ispoljavanja „psihogeografije“, a postavljene su u kontekst rasta internacionalnog interesa u praksi u vezi sa ovim terminom (Pinder, 2005). Uz pomoć rezultata istraživanja u oblasti zdravlja, inicijativa lokalnih i republičkih vlasti, novih zakonskih regulativa i aktivističkih delovanja pešaka i biciklista, situacija je počela da se menja. Potreba za redizajniranjem gradova i planiranjem i inoviranjem pešačke infrastrukture je sve izraženija jer je prohodnost osnov za profilisanje grada kao pešačkog. Kao i biciklizam, pešačenje je jedan od „zelenih“ vidova transporta koji ima nisku stopu negativnog uticaja na životnu sredinu, ne troši energiju i ne stvara buku. Može imati višestruke benefite, ne samo kao vid transporta do posla, škole ili prodavnice, nego i socijalni i zdravstveni značaj (Forsyth & Southworth, 2008).

Iako kovanica nastala od dve reči – walk (šetnja, šetati, pešačiti, hodati) i ability (sposobnost, veština, mogućnost), termin walkability (prohodnost) nije prepoznat u savremenim engleskim rečnicima. Dok je prohodnost nastala kao značajna odlika idealne urbane forme i urbanog dizajna, dostupni pisani izvori u ovoj oblasti daju različite definicije. Lo definiše prohodnost kao meru sposobnosti ulice, kvarta ili grada da bude

prepešačen (Lo, 2009). Međutim, prohodnost grada se ne odnosi samo na lako i nesmetano kretanje kroz grad, nego i na interakciju između ljudi, što znatno utiče na njihovo fizičko, mentalno i duhovno zdravlje (Moudon i sar., 2006). Pešačenje i prohodnost imaju mnogostruke benefite – veća pristupačnost, smanjenje troškova pojedinaca, smanjenje javnih troškova, efikasnije korišćenje zemljišta, dinamičniji život u lokalnoj zajednici, unapređenje zdravlja i fizičke kondicije, ekonomski razvoj i drugo (Litman, 2007). Mnogi drugi izvori navode benefite prohodnosti, ali ne postoji njihova jedinstvena klasifikacija; najčešće se izdvajaju zdravstveni, ekološki i ekonomski, dok se Walk Score bavi benefitima prohodnosti sa četiri aspekta:

1. Zdravlje – Prosečni stanovnik prohodnog grada ili dela grada teži 3 do 5 kg manje od onog koji živi u gradu sa manjim indeksom prohodnosti. Gradovi sa dobro organizovanim javnim prevozom i dostupnim mestima od interesa podstiču osećaj zadovoljstva;

2. Životna sredina – 82% emisije CO<sub>2</sub> je rezultat sagorevanja fosilnih goriva dok je pešačenje vrsta transporta koja uopšte ne zagađuje životnu sredinu;

3. Finansije – Automobili su drugi najveći potrošač u američkim domaćinstvima. Na osnovu studije koju su sprovedli Walk Score i ZipRealty, utvrđeno je da jedan poen prohodnosti vredi čak do \$3000 ukupne vrednosti imovine jednog domaćinstva, u zavisnosti od lokacije na kojoj se nalazi;

4. Društvena zajednica – Studije su pokazale da za svakih 10 minuta koje pojedinac provede u automobilu, vreme provedeno u aktivnostima u okviru zajednice opada za 10% (Cascadia Scorecard, 2006).

Klasifikacija benefita prohodnosti prema autorima internet sajtova Walk Score (WalkScore, 2012) i ZipRealty (ZipRealty, 2012) bi se mogla proširiti kategorijom psihosocio-kulturnih benefita, te je dat i njihov tabelarni prikaz (Tabela 1).

**Tabela 1.** Benefiti prohodnosti grada (sistematizacija autora na osnovu elektronskih izvora: ZipRealty i Walk Score)

BENEFITI PROHODNOSTI GRADA			
ZDRAVSTVENI	EKOLOŠKI	EKONOMSKI	PSIHO-SOCIO-KULTURNI
Povećana fizička aktivnost	Očuvanje životne sredine	Veći prihodi za pružaoce usluga (u turizmu)	Socijalna interakcija
Smanjena količina buke na ulicama	Razvoj ekološke svesti	Smanjena potrošnja goriva i amortizacije	Interkulturalna razmena
Smanjen rizik od kardiovaskularnih bolesti i gojaznosti	Održivi vid transporta	Smanjena potrošnja novca za javni prevoz ili taksi	Smanjena stopa kriminala
Mentalno zdravlje i osećaj zadovoljstva		Popularne pešačke rute su važne za razvoj turizma	Upoznavanje duha grada
			Upoznavanje kulturno-istorijskog nasleđa grada
			Osećaj pripadnosti (sense of place)

## Metod

Ovo empirijsko istraživanje realizovano je u formi transverzalne studije. Prilikom analize podataka i izvođenja zaključaka korišćene su metode naučna analiza i sinteza. Tokom prikupljanja empirijske građe, kao osnovne istraživačke tehnike korišćene su anketiranje i skaliranje. Prikupljanje podataka je realizovano na teritoriji grada Novog Sada u periodu od 25. septembra do 10. oktobra 2012. godine.

Ovim istraživanjem obuhvaćen je uzorak od 184 ispitanika koji su valjano popunili kompletan upitnik. Uzorak je bio raznovrsno strukturiran po kriterijumima pola, starosti, stručne spreme, rezidencijalnog statusa i razloga boravka u Novom Sadu, što je stvorilo dobru osnovu za izvođenje kasnijih zaključaka u prostoru diskriminativne analize.

Među ispitanicima je bilo najviše onih koji žive u Novom Sadu (54,9%). Nešto manje od polovine uzorka činili su ispitanici koji žive izvan Novog Sada, što je od posebnog značaja za kasnije zaključivanje usmereno na komparaciju specifičnih stavova i navika domicilnog stanovništva i posetilaca grada.

Sve varijable praćene ovim istraživanjem su bio-sociopsihološkog karaktera. U metodološkom smislu moguće ih je podeliti u dve grupe – prediktorske (nezavisne) i zavisne varijable. Grupu prediktorskih varijabli, koje su korišćene prilikom diskriminativne statističke analize,

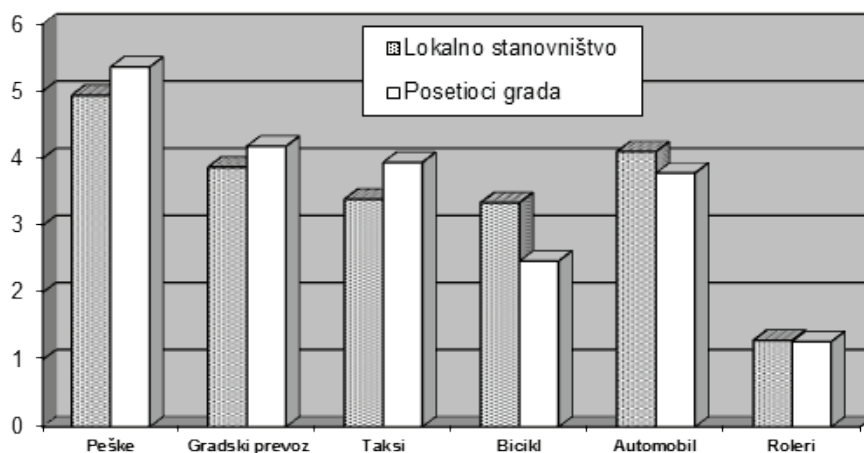
činilo je pet socijalnih obeležja ispitanika, a u grupi nezavisnih varijabli bila su opservirana dva podatka primenom tehnike skalarnih rangova koja su se odnosila na najčešće načine kretanja kroz grad i na ulogu pešačenja u načinima savladavanja gradskih prostora.

## Rezultati istraživanja

### *Sredstva za savladavanje gradskih prostora*

Jedno od pitanja instrumenta, primenjenog u ovom istraživanju, tražilo je od ispitanika da navedu na koji se način najviše kreću kroz grad. Subuzorci istraživanja su korišćeni prilikom diskriminativne analize, a formirani su prema sledećih šest kriterijuma: polu, starosti, stručnoj spremi, rezidencijalnom statusu, razlozima kretanja kroz Novi Sad i trajnoj pozicioniranosti prema Novom Sadu. Ono što je nedvosmisleno, a za ovo istraživanje i najznačajnije, jeste činjenica da je bez obzira na visinu skalarnih proseka u pojedinim subuzorcima, pešačenje uvek bilo potvrđeno kao najčešći oblik kretanja gradom.

Veoma je interesantno da su se za pešačenje signifikantno više opredeljivali ispitanici čije je prebivalište izvan Novog Sada, i to kako oni koji u njega dolaze poslovno, tako i oni koji se mogu smatrati pravim turistima (Slika 1). Posebno je zanimljivo da je kod inostranih gostiju pešačenje ubedljivo najviše zastupljen način kretanja gradom.



Slika 1. Prosečni skalarni rangovi kojima su lokalni stanovnici i posetioci grada vrednovali svoje načine kretanja kroz grad

Konstatovani veći skalarni prosek pešačenja kod ispitanika koji ne žive u Novom Sadu može se, pre svega, tumačiti kao definitivna potvrda važnosti prohodnosti grada. Potpuno je jasno da većina ljudi, koji u Novi Sad dolaze bilo iz zemlje ili inostranstva, pešačenje bira kao osnovni i ubedljivo najzastupljeniji vid upoznavanja grada i korišćenja svih ponuđenih sadržaja.

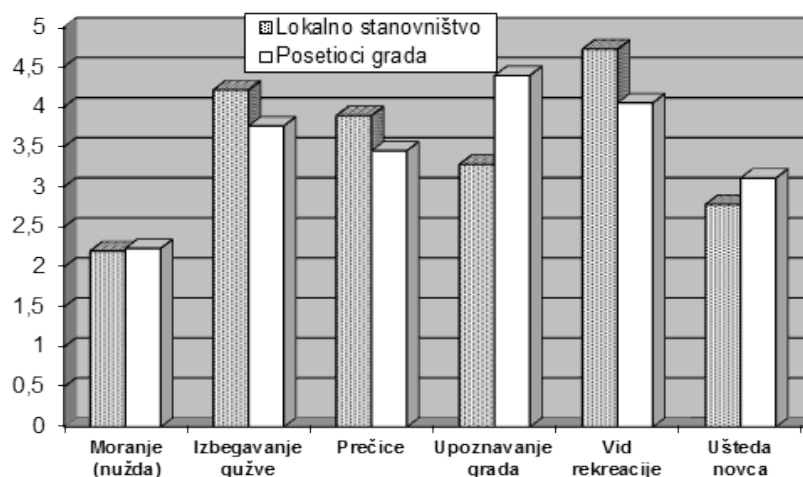
Jasno se pokazalo da je krajnje smisleno i veoma potrebno istraživati fenomen pešačenja kao dominantni model kretanja u gradovima jer od njega značajno zavisi ne samo vrednost turističke ponude Novog Sada, već i ukupnog kvaliteta života njegovog domicilnog stanovništva.

#### Uloga hodanja u dnevnim navikama ispitanika

Još jedno pitanje primenjenog instrumenta je dizajnirano tako da je od ispitanika zahtevalo odgovore po modelu skalarnih rangova. Njime su prikupljeni podaci o ulozi (mestu) hodanja u dnevnim aktivnostima ispitanika. Uvidom u sve rezultate, dobijene nakon statističke analize prikupljenih podataka, nametnuo se zaključak da većina ispitanika pešačenje doživljava prvenstveno kao vid rekreacije. Ovaj zaključak, pre svega, važi za podatke dobijene deskriptivnom analizom na nivou kompletnog

uzorka, dok su prilikom analize pozicioniranosti različitih uloga hodanja u navikama ispitanika zabeležene izvesne oscilacije. Dominantna uloga hodanja kao vida rekreacije potvrđena je samo prilikom analize odgovora u odnosu na tri hipotetska prediktora – pola, starosti i stručne sprema. Tako je zapaženo da posetioci, naročito oni iz inostranstva, pešače kako bi upoznali grad, dok ga lokalno stanovništvo najviše navodi kao vid rekreacije.

Istih šest kriterijuma za definisanje subuzoraka (pol, starost, stručna sprema, rezidencijalni status, razlozi kretanja kroz Novi Sad i trajna pozicioniranost prema Novom Sadu) korišćeno je i prilikom diskriminativne analize u odnosu na ulogu pešačenja u dnevnim navikama ispitanika. Ono što je najznačajnije za ovo istraživanje je to da je u najvećem broju slučajeva pešačenje prepoznato kao vid rekreacije. Najviše razlika između ponuđenih uloga pešačenja uočeno je prilikom upoređivanja skalarnih proseka izračunatih posebno za lokalno stanovništvo, a posebno za ostale kategorije posetilaca. Tako se pokazalo da Novosađani, u poređenju sa posetiocima, pešačenje doživljavaju više kao vid rekreacije, način da se izbegne gužva i prečice da se obave neki poslovi. Istovremeno, nedomicilni korisnici gradskih resursa su hodanje više prepoznavali kao glavni način da upoznaju Novi Sad (Slika 2).



Slika 2. Prosečni skalarni rangovi kojima su lokalni stanovnici i posetioци grada vrednovali ulogu kretanja u svojim dnevnim navikama

Ovaj podatak je od značaja za tumačenje sve češćeg povezivanja rekreacije sa turističkim aktivnostima ljudi, odnosno stvaranja dobre teorijske osnove da se sportska rekreacija i turizam posmatraju kao korespondentni elementi prilikom analize kvaliteta života.

#### Diskusija

Kako se pošlo od pretpostavke da je pešačenje dominantan vid kretanja kroz novosadske urbane prostore za sve kategorije ispitanika (domicilno stanovništvo, domaći i strani turisti), rezultati koji su dobijeni nakon sprovedenog istraživanja su to i potvrdili. Uvažavajući činjenicu da većina ljudi koji u Novi Sad dolaze kao turisti, najviše pešači kako bi upoznali grad, neophodno je još jednom apostrofirati važnost prohodnosti grada u svetlu kvaliteta urbanog turizma. Ukoliko se tome doda i podatak da je za mnoge, a naročito za lokalno stanovništvo, šetnja gradskim ulicama značajan vid rekreacije, potreba za podizanjem kvaliteta, pre svega u prostoru higijene i bezbednosti, još više dobija na važnosti.

Urbanizacija i prostorno planiranje su neophodni za razvoj turizma svake destinacije, pa samim tim nesređena infrastruktura može da ima negativan uticaj na njihovu atraktivnost i autohtonost. Novi Sad se ne može istaći kao grad sa uređenom pešačkom infrastrukturom, ali se poslednjih godina radi na uređivanju i opremanju staza nekih gradskih celina poput keja i parkovskih površina. Za razvoj turizma nije neophodno da sve ulice budu potpuno opremljene, ali u onim delovima grada za koje

je moguće vezati zanimljiv narativ i istaći značaj pojedinih objekata, ulice je potrebno urediti, prilagoditi potrebama njihovih korisnika i mapirati značajne objekte u cilju lakšeg tumačanja njihovog značenja i isticanja značaja koji imaju.

Pored edukativnog, bitno je istaći i zdravstveni aspekt pešačenja u urbanim prostorima. Većina lokalnog stanovništva smatra da je ovaj vid kretanja ujedno i dobar način da se rekreira, te kako je Novi Sad relativno lako savladiv peške, mnogi se opredeljuju za ovaj vid fizičke aktivnosti. Pređena razdaljina između dva mapirana objekta prilikom pešačenja može biti iskazana kroz indikatore energetske potrošnje. Na taj način, korisnicima pešačkih staza, pored toga što upoznaju nasleđe grada, može biti podignuta svest o tome da čine nešto dobro za svoje zdravlje. Još neki od razloga zbog kojih se Novosađani odlučuju na pešačenje jesu izbegavanje gužve u saobraćaju i obavljanje svakodnevnih obaveza, što je i logično, jer ukoliko nisu velike razdaljine a znaju kuda idu, prirodno je da će tu distancu najčešće prepešačiti. Sa druge strane, posetiocima je ipak veoma važno da pešačeći istražuju grad, pa je upravo iz tog razloga potrebno kreirati tematske pešačke rute i integrisati ih u tursitičku ponudu grada. S obzirom na to da je pešačenje omiljeni vid fizičke aktivnosti Novosađana, a što je već prepoznato, počelo je da se radi na obogaćivanju javnih prostora sportsko-rekreativnim sadržajima, kako na keju tako i u naseljima. Podsticanje zdravih navika i čitanje nasleđa grada jesu neki od značajnijih benefita pešačenja.

## Zaključak

Na uzorku od 184 ispitanika (101 domicilni stanovnik i 83 turista iz Srbije i inostranstva) procenjivani su stavovi i mišljenja o razlozima i načinima kretanja kroz Novi Sad. Na osnovu dobijenih rezultata, došlo se do zaključka da je pešačenje dominantni oblik kretanja kroz grad koji za cilj ima edukativne i zdravstvene razloge, te je činjenica da prohodnost grada predstavlja bitan element kvaliteta urbanog turizma od velikog značaja za obezbeđivanje kvalitetnije pešačke infrastrukture. Novi Sad je grad koji ima potencijal da se profilise kao pešački grad na šta bi lokalne vlasti trebalo da usmere pažnju u planiranju razvoja urbanog turizma. Ono što je osnova svakog razvoja, pa tako i razvoja turizma, jeste infrastrukturna uređenost grada. Rukovodeći se tom činjenicom Grad Novi Sad je unapređivanje saobraćajne, komunalne i optičke infrastrukture postavio kao kapitalne projekte. Rezultati ovog istraživanja mogu biti podsticaj za unapređenje pešačke infrastrukture i kreiranje turističkog proizvoda koji će se bazirati na pešačenju urbanim prostorima, prilikom čega će njegovi konzumenti biti upoznati sa atrakcijama koje se nalaze na pešačkim rutama, vremenom koje im je potrebno za njihovo savladavanje, brojem koraka, utrošenim kalorijama i razdaljinom od jedne do druge mapirane atrakcije.

## LITERATURA

- arh. ns.. (2011). Architectural Approach, Glasnik nove arhitekture. Preuzeto sa [http://arhns.com/aa/wp-content/uploads/2012/04/aa\\_02.pdf](http://arhns.com/aa/wp-content/uploads/2012/04/aa_02.pdf) 2012 Apr 5.
- Bennett, L. (2010). BunkeroLOGY - a case study in the theory and practice. *Environment and Planning D: Society and Space*, 29, 421-434.
- Burden, D. (2012). *5 Things That Make Your Town Walkable*. AARP.
- Cascadia Scorecard. (2006). *Seven Keytrends Shaping the Northwest*. Seattle, USA: Sightline Institute.
- Cohen, N. (2010). *Green Cities: An A to Z Guide*. SAGE Publications.
- De 4 Daagsee. (2011). The Walk of the World. Preuzeto sa [www.4daagsee.nl/2012 dec 30](http://www.4daagsee.nl/2012 dec 30)
- Dunne, G., Buckley, J. & Flanagan, S. (2007). City break motivation – The case of Dublin, a successful national capital. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, Vol 22 (3/4), pp.95-107.
- Forsyth, A., & Southworth, M. (2008). Cities Afoot-Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1-3.
- Jovičić, D. (2002). *Menadžment turističkih destinacija*. Beograd : Želnid
- Kolb, B.M. (2006). *Tourism marketing for cities and towns: Using branding and events to attract tourists*. Amsterdam: Elsevier/ Butterworth-Heinemann.
- Law, C. (2002). *Urban Tourism: The Visitor Economy and the Growth of*

*Large Cities*. London: Continuum.

- Litman, T.A. (2007). Economic Values of Walkability. *Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board*, Vol 1828, pp. 3-11.
- Lo, R.H. (2009). Walkability: what is it. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, Vol 2(2), pp. 144-166.
- Moudon, A.V., Lee, C., Cheadle, A.D., Garvin, C., Johnson, D., Schmidt, T.L., & et al., (2006). Operational Definitions of Walkable Neighborhood: Theoretical and Empirical Insights. *Journal of Physical Activity and Health*, Vol 3, pp- 99-117.
- Ostojić, S., Stojanović, M., Veljović, D., Stojanović, M., Međedović, B., & Ahmetović, Z. (2009). *Fizička aktivnost i zdravlje*. Novi Sad: Fakultet za sport i turizam.
- Page, J., & Hall, C.M. (2003). *Managing Urban Tourism*. Prentice Hall, Pearson Education.
- Pinder, D. (2005). *Arts of Urban Exploration*. Cultural Geographies.
- Puščić, L. (2001). *Održivi grad - ka jednoj sociologiji okruženja*. Beograd: Srboštampa.
- Savremeni sport (2012) Preuzeto sa <http://www.savremenisport.com/kalendar-fruskogorski-maraton-2012.html/2012 dec 29>
- Soderstrom, M. (2009). *The Walkable City: From Haussmann's Boulevards to Jane Jacobs' Streets and Beyond*. Vehicule Press.
- Solnit, R. (2002). *Lutalaštvo, Istorija hodanja*. Geopoetika.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, Vol 131, pp. 245-257
- The Walk of the World (2011) Preuzeto sa <http://www.4daagsee.nl/2012 dec 30>
- Walk Score (2012) Preuzeto sa [www.walkscore.com/2012 oct 25](http://www.walkscore.com/2012 oct 25)
- Walking For Health (2012) Preuzeto sa <http://www.walkingforhealth.org.uk/2012 dec 25>
- Walkonomics (2011) Preuzeto sa [www.walkonomics.com/2012 oct 28](http://www.walkonomics.com/2012 oct 28)
- Warburton, D.E., Nicol, C.W., & Bredin, S.S. (2006). Health benefits of physical activity: The evidence. *Canadian Medical Association Journal*, 176(6), 6801-9.
- ZipRealty (2012) Preuzeto sa <http://www.ziprealty.com/2012 dec 20>

Datum prijave rada: 27.09.2013.

Datum prihvatanja rada: 14.10.2013.

## Kontakt

Jelena Farkić, Fakultet za sport i turizam, Radnička 30a, Novi Sad

E-mail: [jelena.farkic@tims.edu.rs](mailto:jelena.farkic@tims.edu.rs)

Dušan Perić, Fakultet za sport i turizam, Radnička 30a, Novi Sad

E-mail: [dusan.peric@tims.edu.rs](mailto:dusan.peric@tims.edu.rs)