gef

ADRIATIC | Implementation of the ecosystem approach in the Adriatic through marine spatial planning

Procjena izvodljivosti za održivo upravljanje turizmom u Crnoj Gori

UN environment programme | Mediterranean Action Plan Barcelona Convention | PAP/RAC | SPA/RAC | Crna Gora Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma

Autor:	Zoran Klarić, Institut za turizam
Koordinacija:	Marina Marković, Gojko Berlengi
Uređivanje	Grafički dizajn: Old School S.P. Lektura: Nina Bukilić

Upotrijebljene odrednice i materijali prikazani u ovom dokumentu ne izražavaju mišljenje UNEP/MAP-a u pogledu pravnog statusa države, teritorije, grada ili oblasti, ili njihovih organa vlasti, ili u pogledu linija razgraničenja ili državnih granica.

Ovu studiju izradili su UNEP/MAP-PAP/RAC i Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma Crne Gore u okviru projekta „GEF Adriatik", uz podršku Globalnog fonda za životnu sredinu (GEF).

Citiranje dokumenta:

UNEP/MAP-PAP/RAC i MEPPU (2021). Procjena izvodljivosti za održivo upravljanje turizmom u Crnoj Gori. Autor: Zoran Klarić. Ur: PAP/RAC, projekat „GEF Adriatik". Pp 36.

Sadržaj

1 Uvodna razmatranja 1
1.1 Pristup izradi dokumenta i ciljevi procjene izvodljivosti 1
1.2 Koncept održivog upravljanja turizmom 3
1.3 Polazne osnove za održivo upravljanje turizmom u obalnom području Crne Gore 5
2 Glavni ograničavajući faktori budućeg razvoja 10
2.1 Osnovne karakteristike aktuelnih promjena 10
2.2 Porast turističkog prometa 10
2.3 Povećanje pritiska na plaže 12
2.4 Saobraćajna i komunalna infrastruktura 14
2.5 Izgrađenost u prostoru i planovi buduće izgradnje 15
3 Aktuelno stanje prihvatnog kapaciteta crnogorskog obalnog područja i preporuke za budućnost 19
3.1 Promjene u svjetskom turizmu pod uticajem pandemije koronavirusa i moguće posljedice za Crnu Goru 19
3.2 Opšte preporuke za budući razvoj turizma u Crnogorskom primorju u skladu s novim okolnostima 20
3.3 Procjena izvodljivosti održivog razvoja po pojedinim opštinama 24
3.4 Preporuke vezane za režim kretanja kruzera u Kotorsko-risanskom zalivu 30
4 Zaključci 35

Spisak slika

Slika 1. Podjela prostora Crnogorskog primorja na uže zone posebnih karakteristika (autor karte: Zoran Klarić) 2
Slika 2. Pogled na Sveti Stefan iz Blizikuća (fotografija: Zoran Klarić) 4
Slika 3. Udio stanovništva naselja udaljenih od obale manje od pet kilometara u crnogorskim primorskim opštinama 2011. godine (Izvor: MONSTAT i procjena autora (za naselja do 5 km od obale) 7
Slika 4. Park prirode „Ulcinjska solana" (fotografija: Zoran Klarić) 9
Slika 5. Porto Montengro – primjer uspješne *brownfield* investicije (fotografija: Zoran Klarić) 16
Slika 6. Stari Bar – primjer revitalizacije u funkciji razvoja kulturnog turizma (fotografija: Zoran Klarić) 18
Slika 7. Zaleđe Herceg Novog – potencijalna zona razvoja ruralnog turizma (fotografija: Zoran Klarić) 24
Slika 8. Delta rijeke Bojane – prostor jedinstvenih karakteristika (fotografija: Zoran Klarić) 29
Slika 9. Moguće opcije vezane za pristajanje kruzera u području Boke Kotorske (autor karte: Zoran Klarić) 31

Spisak tabela

Tabela 1. Osnovni podaci o crnogorskim primorskim opštinama 2011. i 2019. godine 6
Tabela 2. Zaštićena područja u šest priobalnih opština Crne Gore 8
Tabela 3. Broj turista i noćenja u crnogorskom obalnom području 2011. i 219. godine 11
Tabela 4. Površina i dužina plažnog prostora u Crnogorskom primorju 2012. i 2020. godine 13

1 Uvodna razmatranja

Procjena izvodljivosti za održivo upravljanje turizmom u Crnoj Gori temelji se na studiji *Turistički prihvatni kapacitet crnogorskog priobalnog područja* iz 2013. godine, izrađenoj u okviru Strategije integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore kao dijela Programa upravljanja obalnim područjem za Crnu Goru (CAMP Crna Gora). Procjena izvodljivosti rađena je u okviru projekta „GEF Adriatic" i ima za cilj da ažurira rezultate te studije u odnosu na sadašnje stanje, da utvrdi u kojoj mjeri se razvoj turizma vodio preporukama iz nje te da procijeni sadašnju situaciju i perspektivu budućeg razvoja. Prilikom procjene izvodljivosti posebna pažnja posvećena je prihvatnom kapacitetu plažnog prostora s obzirom na promjene u broju stanovnika, turistički promet i stanje izgrađenosti u Crnogorskom primorju u odnosu na postojeće planove. U obzir se uzimaju i aktuelni sociokulturni uticaji na prihvatni kapacitet te dodatno razmatra situacija u vezi sa pomorskim saobraćajem u Boki Kotorskoj s obzirom na njene izuzetne pejzažne vrijednosti i status Svjetske baštine UNESCO-a.

Ključni doprinos ovog dokumenta održivom razvoju turizma u Crnoj Gori čine preporuke vezane za prostorno planiranje u priobalnom području s posebnim naglaskom na upravljanje plažama, poštovanje prirodnih i kulturnih vrijednosti područja na načelima održivog razvoja i smanjenje neodrživih trendova u razvoju turizma. To uključuje i specifične preporuke vezane za problematiku kruzing turizma u Boki Kotorskoj, a naročito u njenom unutrašnjem dijelu u Kotorsko-risanskom zalivu.

1.1 Pristup izradi dokumenta i ciljevi procjene izvodljivosti

Pristup izradi procjene izvodljivosti temelji se na činjenici da turizam čini glavnu ekonomsku aktivnost priobalnog dijela Crne Gore, a koja je posljedica pogodnosti tog prostora za provođenje ljetnjeg odmora i atraktivnosti njegove prirodne i kulturne baštine. Najznačajniji dio te baštine čini prostor Kotorsko-risanskog zaliva, zaštićen i kao prirodna i kao kulturna baština UNESCO-a, a u sklopu njega Stari grad Kotor, njegove tvrđave i obližnji Perast sa ostrvcima Sveti Đorđe i Gospa od Škrpjela. Kao izuzetno vrijedni ali istovremeno osjetljivi lokaliteti ističu se i Stari gradovi Herceg Novi, Budva, Sveti Stefan, Petrovac, Stari Bar, Ulcinj te brojne atraktivne plaže, pogotovo Velika plaža u Ulcinju kao jedna od najvećih i najljepših pješčanih plaža na Sredozemlju. Na privlačnost Crnogorskog primorja dodatno utiče i pogodnost za razvoj nautičkog turizma usljed razuđenosti i ljepote njegovih obala te vrlo atraktivno okruženje. Ono se u prvom redu odnosi na neposrednu okolinu sa Nacionalnim parkovima „Lovćen" i „Skadarsko jezero", ali uključuje i šire okruženje u kojem se ističe atraktivna planinska unutrašnjost Crne Gore sa Nacionalnim parkovima „Durmitor" i „Biogradska gora" te Dubrovnik u susjednoj Hrvatskoj.

Poseban naglasak u analizi bio je na detekciji glavnih ograničavajućih faktora budućeg razvoja turizma, među kojima se ističe nepovoljna saobraćajna situacija koja je rezultat udaljenosti od glavnih turističkih tržišta i loše povezanosti u drumskom saobraćaju, što za posljedicu ima snažnu orijentaciju na vazdušni saobraćaj. Ti su problemi naročito došli do izražaja 2020. godine, kada su zbog pandemije koronavirusom, sredozemne turističke destinacije orijentisane primarno na vazdušni saobraćaj, poput Crne Gore, Grčke i Turske, pretrpjele znatno veće štete nego susjedna Hrvatska, pogotovo destinacije na sjevernom Jadranu lako dostupne kolovozom za glavna tržišta. Do tada je Crna Gora imala stalan i brzi rast turističkih aktivnosti, a turizam je postao apsolutno dominantna ekonomska aktivnost. Međutim, to je dovelo i do zanemarivanja ostalih ekonomskih aktivnosti, naročito poljoprivredne proizvodnje te do dodatnog produbljivanja jaza u razvijenosti između propulzivnog priobalja i planinske unutrašnjosti izložene ekonomskom zaostajanju i depopulaciji.

Zbog prenaglog rasta turizma u zadnjih dvadesetak godina, vidljive su i brojne negativne posljedice tog razvoja na prostor i infrastrukturu. To se pogotovo odnosi na prekomjernu izgradnju smještajnih turističkih kapaciteta i vikendica, koja je dovela do devastacije prirodne i kulturne baštine i narušavanja pejzažnih vrijednosti Crnogorskog primorja kao dijela Mediteranskog kulturnog okruženja. Zbog prekomjernog broja posjetilaca u ljetnjoj sezoni sve su veći pritisci na infrastrukturu, u prvom redu na drumski saobraćaj za koji su karakteristične stalne gužve u drumskom saobraćaju, ali i na komunalnu infrastrukturu s obzirom na povećanje zagađenosti otpadnim vodama i gomilanje čvrstog otpada. Ti pritisci su naročito opasni za plaže kao

osnovni resurs kupališnog turizma, a najviše dolaze do izražaja u opštinama Budva i Herceg Novi, čije plaže imaju nedovoljan kapacitet s obzirom na broj potencijalnih korisnika u ljetnjoj sezoni.

Vrlo su opasni i pritisci koji se odnose na zone sa vrijednom i osjetljivom prirodnom i kulturno-istorijskom baštinom, budući da podrazumijevaju oprezniji odnos prema raznim vrstama prijetnji za životnu sredinu. To se u prvom redu odnosi na Kotorsko-risanski zaliv pod zaštitom UNESCO-a sa Starim gradom Kotorom kao centralnom atrakcijom te na istorijska jezgra Herceg Novog, Budve i Ulcinja. Osim pritisaka uzrokovanih velikim brojem posjetilaca, kod tih zona je veliki problem i dostupnost kolovozom usljed zakrčenih i neprilagođenih puteva i nedostatka parking mjesta. Sve veći broj turista više kupovne moći doveo je i do povećanog nautičkog pritiska usljed nedostatka kapaciteta u marinama, lukama i lučicama, pogotovo uz otvoreni dio mora izvan Boke Kotorske.

Ipak, kao potencijalno najopasniji problem za životnu sredinu ističe se devastacija cijelog priobalnog područja neprikladnom izgradnjom apartmana i vikendica. Ova izgradnja odudara od izvornog arhitektonskog izraza Crnogorskog primorja, narušava privlačnost mnogih obalnih mjesta i ima za posljedicu okupaciju potencijalno atraktivnih prostora za komercijalne turističke sadržaje objektima od kojih lokalna zajednica ima male ili nikakve koristi. Taj problem je dostigao razmjere koje prijete da umanje kvalitet turističkog doživljaja i imidžu Crne Gore kao proklamovane „ekološke“ države, što za posljedicu može imati rast udjela turista niže kupovne moći i s time povezano smanjenje prihoda od turizma. Jedna od posljedica aktuelnog rasta turizma je i nedostatak stambenog prostora u obalnim naseljima, koji se dodatno pogoršao usljed širenja trenda korišćenja stanova izvorno namijenjenih stalnom stanovanju za smještaj turista. Ova pojava ima za posljedicu rast cijena stambenog prostora u najatraktivnijim djelovima priobalja i probleme u privlačenju radne snage usljed nedostatka prostora i visokih cijena njihovog stambenog zbrinjavanja.

Slika 1. Podjela prostora Crnogorskog primorja na uže zone posebnih karakteristika (autor karte: Zoran Klarić)

Imajući u vidu postojeću organizaciju i dostupne podatke, prostorni okvir na koji se odnosi procjena izvodljivosti za održivo upravljanje turizmom u Crnoj Gori odnosi se na cjelokupno područje šest obalnih opština, ali se zbog vrlo niske opterećenosti djelova podalje od obale u praksi odnosi samo na uži obalni prostor. Dakle, zbog izostanka većih pritisaka, nije bilo potrebe za detaljnijim razmatranjem potencijalnih prijetnji od ubrzanog razvoja turizma u dijelu opštine Bar uz Skadarsko jezero, kao ni u području oko Vladimira i Šaskog jezera u opštini Ulcinj. Međutim, procjena izvodljivosti uključila je područje mikroregije Grbalj u opštini Kotor i neposredno planinsko zaleđe u opštinama Herceg Novi, Budva i Bar jer je i ta područja zahvatila izgradnja apartmana i vikendica.

Budući da je prostor šest primorskih opština zasnovan primarno na tradicionalnim vezama sa njihovim centrima, a ne toliko na geografskim i funkcionalnim karakteristikama prostora, unutar svake opštine dodatno su izdvojene manje cjeline sa izraženim posebnim identitetom ili specifičnim karakteristikama s aspekta načina turističkog korišćenja. Posebno razmatranje užih cjelina unutar pojedinih opština bilo je primijenjeno i u studiji iz 2013. godine, a bitno je zbog velikih unutrašnjih razlika po pitanju pritiska na prostor, kao i zbog toga što su neke prirodne cjeline presječene granicama opština, pogotovo u Boki Kotorskoj. Međutim, analiza promjena u ovim cjelinama u zadnjih desetak godina i preporuke za budućnost uglavnom se temelje na procjenama, budući da ne postoje noviji podaci niti za kretanje broja stanovnika niti za turistički promet.

Unutar opštine Herceg Novi izdvojeno je uže područje Hercegnovske rivijere od granice Hrvatske do Meljina, obalni pojas Zelenika –Bijela te izdvojeni dio na poluostrvu Luštici. U opštini Kotor se izdvajaju istočni dio Kotorsko-risanskog zaliva oko grada Kotora i zapadni dio u pojasu Morinj – Risan – Perast te posebna mikroregija Grbalj na jugu s naseljima uglavnom podalje od mora. U opštini Tivat izdvaja se uže područje oko grada Tivta i zona Krtoli na spoju sa poluostrvom Luštica, a u opštini Budva uža zona Budve sa Bečićima, zona Pržno – Sveti Stefan u nastavku te najjužniji dio u području Petrovca sa Buljaricom. I u opštini Bar ističu se tri obalne cjeline: zona Čanj – Sutomore na zapadu, centralni dio oko samog Bara i južni dio na potezu Dobra Voda – Pečurice – Utjeha, a na području opštine Ulcinj uži dio uz sam grad te južni dio uz naselje Donji Štoj i Veliku plažu. Nijesu razmatrani samo dio opštine Bar uz Skadarsko jezero, dio opštine Ulcinj oko Vladimira, kao ni dublje planinsko zaleđe opština Herceg Novi i Kotor koje još uvijek nije izloženo turističkom pritisku.

1.2 Koncept održivog upravljanja turizmom

Preporuke za održivo upravljanje turizmom u crnogorskom priobalnom području temelje se na opštem konceptu održivog razvoja kao oblika razvoja koji koristi prirodne ekosisteme kao resurs rasta proizvodnje i potrošnje, ali ih sljedećim generacijama ostavlja neizmijenjenog kvaliteta. Budući da to podrazumijeva razvoj unutar granica prihvatnog kapaciteta, proizilazi da određivanje prihvatnog kapaciteta u suštini znači određivanje granice iznad koje neki razvoj prestaje da bude održiv. Na taj način određivanje prihvatnog kapaciteta u turizmu ujedno znači određivanje maksimalne gornje granice turističkog razvoja iznad koje turizam prestaje da bude održiv.

Procjena izvodljivosti za održivo upravljanje turizmom u crnogorskom obalnom području se u skladu s tim temelji na procjeni turističkog prihvatnog kapaciteta primijenjenoj u Studiji iz 2013. godine, odnosno na konceptu prihvatnog kapaciteta koji je kreirao Centar za regionalne aktivnosti Programa prioritetnih akcija (PAP/RAC, 1997), kao dio Mediteranskog akcionog plana u sklopu Programa Ujedinjenih nacija za životnu sredinu (United Nations Environment Programme – Mediterranean Action Plan – UNEP/MAP). Za ovaj koncept, koji je primijenjen na više lokacija u desetak mediteranskih zemalja, karakterističan je fleksibilan pogled na prihvatni kapacitet, za razliku od ranije izraženijih težnji za pronalaženjem fiksnih numeričkih vrijednosti.

U analizi su korišćeni neki novi pristupi koji su ušli u upotrebu nakon 2013. godine te naročito iskustva autora na izradi studija prihvatnog kapaciteta za Splitsko-dalmatinsku županiju, Šibensko-kninsku županiju i grad Dubrovnik između 2018. i 2020.

godine.[1] Dodatno je na primjenu ove metodologije uticala činjenica da koncept turističke održive nosivosti prema PAP/RAC metodologiji najveći potencijal ima u prostorima sa bogatom prirodnom i kulturnom baštinom u priobalnim djelovima Sredozemlja koji se intenzivno posjećuju, a što se i te kako odnosi na crnogorsko obalno područje.

U skladu sa shvatanjem da održiva nosivost određenog područja nije fiksna vrijednost, već se ona vremenom mijenja u skladu sa promjenama sistema koji je određuju, sa određivanja jedne fiksne brojke prešlo se na određivanje raspona održive nosivosti. Naime, pokazalo se da neke kupališne turističke destinacije koje su odavno premašile prihvatni kapacitet izračunat na temelju plažnih resursa u prošlosti i dalje relativno uspješno funkcionišu u svjetskom turizmu, ali na novim osnovama zahvaljujući promjeni koncepcije razvoja. To se velikim dijelom odnosi upravo na prostor Crnogorskog primorja, koji bi po proračunima iz šezdesetih godina prošlog vijeka u sklopu izrade plana *Južni Jadran*, već odavno znatno premašio maksimalne granice prihvatnog kapaciteta. Današnja situacija je bitno drugačija jer usljed diverzifikacije ponude, turisti u prosjeku manje borave na plažama nego u prošlosti, a kroz izgradnju bazena i drugih pratećih sadržaja unutar smještajnih objekata namijenjenih zahtjevnijoj turističkoj potražnji dodatno je smanjen pritisak na javni plažni prostor.

Slika 2. Pogled na Sveti Stefan iz Blizikuća (fotografija: Zoran Klarić)

Te promjene su naročito došle do izražaja na primjeru jedne od ikona crnogorskog turizma Svetom Stefanu, koji više nije jedno od glavnih okupljališta svjetske elite kao u prošlosti, ali uprkos tome i dalje uspješno funkcioniše kao smještajni turistički objekat. Do pada privlačnosti Svetog Stefana kao Meke za svjetsku elitu nije došlo usljed pada kvaliteta mikrolokacije Sveti Stefan, već zbog devastacije šire destinacije usljed prekomjerne i nedovoljno kvalitetne izgradnje u neposrednom okruženju. To je imalo za posljedicu povećano prisustvo manje zahtjevnih segmenata turističke potražnje u području oko Svetog Stefana, zbog čega je Aman grupa zabranila ulazak na Sveti Stefan posjetiocima koji tamo ne borave. Na taj način ovaj turistički biser više ne možemo smatrati pravom turističkom atrakcijom jer „obični“ posjetioci na njega

[1] Studija prihvatnih kapaciteta turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji, Institut za turizam, Zagreb 2018, Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom na području Šibensko-kninske županije, Institut za turizam, Zagreb 2020 i Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom grada Dubrovnika, Institut za turizam, Zagreb 2020.

mogu stupiti samo u sklopu posebnih vođenih obilazaka koji se dodatno (i skupo) naplaćuju i ne uključuju dio Svetog Stefana na kojem borave turisti.

Na primjeru Svetog Stefana i sličnim primjerima u svijetu može se zaključiti da se savremeni koncept održive nosivosti više ne posmatra kao mjerenje pritisaka na određeni prostor, već kao oblik pomoći u ostvarivanju željenog nivoa kvaliteta u procesu planiranja razvoja na određenom području. Taj razvoj zavisi od niza prirodnih, ekoloških, infrastrukturnih, sociokulturnih i političko-ekonomskih parametara koji se vremenom mogu mijenjati u funkciji odabranog razvojnog modela. Zbog toga, ulaganja u razna rješenja u oblasti saobraćajne ili komunalne infrastrukture, poput izgradnje novih puteva, parkinga, sistema snabdijevanja vodom i strujom, odvoda ili unapređenja javnog prometa i sistema upravljanja otpadom, mogu značiti stvaranje novog razvojnog modela koji omogućava povećanje prihvatnog kapaciteta u odnosu na aktuelno stanje. Stoga održivi prihvatni kapacitet nekog područja u suštini predstavlja funkciju ostvarenog ili planiranog, odnosno željenog razvoja.

Iz toga proizilazi da neko područje može imati više različitih dimenzija prihvatnog kapaciteta, zbog čega je važno definisati istraživačke kriterijume prije takve procjene, vodeći računa o tome da je održivi prihvatni kapacitet uslovljen vrstom, frekvencijom i intenzitetom različitih uticaja koji izazivaju domicilni stanovnici i turisti na nekom području. Za takvu procjenu bilo bi potrebno pratiti veliki broj pokazatelja i njihov uticaj na fenomen održivog prihvata kroz duže razdoblje, što se zbog visokih troškova i dugog trajanja rijetko sprovodi. Stoga se procjena prihvatnog kapaciteta najčešće vrši na temelju uticaja najznačajnijih pokazatelja koji su „zaslužni“ za stvaranja „uskih grla“, koji se s obzirom na dostupnost podataka često procjenjuju na ekspertskom nivou uz razne oblike pojednostavljenja.

Ovako shvaćen koncept održivog prihvatnog kapaciteta može obuhvatiti snimanje postojećeg stanja i trendova, prepoznavanje „uskih grla“ i usklađivanje obima turističkog prometa prema tim uskim grlima, uvažavajući sadašnje stanje turističkog proizvoda i postojeće tehnologije upravljanja, ili definisati održivi prihvatni kapacitet prema nekom budućem stanju turističkog proizvoda uz primjenu savremenih načina upravljanja destinacijom. To npr. uključuje širenje pješačkih zona, ograničenje kretanja motornih vozila, podsticanje korišćenja električnih vozila i bicikala, korišćenje obnovljivih izvora energije, recikliranje otpadnih voda i čvrstog otpada, redistribuciju turističkih kretanja putem stvaranja novih sadržaja izvan zona izloženih najvećem pritisku i sl.

U tom kontekstu razni oblici turizma posebnih interesa ističu se kao ekološki manje invazivni, s manje štetnih posljedica po održivost od masovnog odnosno kupališnog turizma. Vrste posjetilaca koje destinacija želi mogu se ciljano segmentirati i adresirati marketinškim kampanjama, što zahtijeva intenzivan rad u razvoju destinacije, marketingu proizvoda, kao i izgradnji kapaciteta i lanaca vrijednosti kroz strukture poput DMO-a, turističkih klastera i sl. Tako npr. mali kruzeri ili *home-port* kruzeri imaju značajno drugačije ekonomske, društvene, ekološke, saobraćajne i druge uticaje na životnu sredinu od velikih ili mega-kruzera masovnog turizma, kao što su i velike razlike između turista u *all-inclusive* aranžmanima i objektima zatvorenog tipa u odnosu na goste u individualnim objektima ili posjetioce na kratkotrajnim turama.

Dakle, mnogo je parametara koji određuju održivi prihvatni kapacitet nekog prostora i oni su najvećim dijelom promjenljivi u prostoru i vremenu, zbog čega se održivi prihvatni kapacitet ne može odrediti brojkom koja je nepromjenljiva u dužem razdoblju. Izuzetak su održivi prihvatni kapaciteti područja manje površine i jasno određenih granica, kao što su npr. uža urbana jezgra Kotora ili Budve ili pojedini manji prirodni resursi poput plaža, koji su svojim morfološkim svojstvima ograničeni u daljnjem širenju. Zbog toga se za takve cjeline koriste drugačiji pristupi mjerenju održivog prihvatnog kapaciteta.

1.3 Polazne osnove za održivo upravljanje turizmom u obalnom području Crne Gore

Polazne osnove za održivo upravljanje turizmom u Crnoj Gori ostale su uglavnom nepromijenjene u odnosu na stanje iz 2011. godine na kojem se temelji studija iz 2013. godine. Međutim, u međuvremenu je stanje ugroženosti pogoršano usljed intenzivnog razvoja turizma koji nije pratio paralelni razvoj komunalne i pogotovo saobraćajne infrastrukture. Stoga se kao ključne karakteristike aktuelne situacije u turizmu ističe sljedeće:

a) Crnogorsko primorje je prostor koji je još uvijek u velikoj mjeri orijentisan na kupališni turizam, zbog čega realna procjena turističkog prihvatnog kapaciteta obalnog plažnog prostora uprkos snažnom razvoju ostalih turističkih aktivnosti i dalje čini jednu od osnova planiranja održivog razvoja turizma;

b) turizam u Crnogorskom primorju čini okosnicu ekonomije Crne Gore, zbog čega bi ozbiljnija prekoračenja prihvatnog kapaciteta mogla ugroziti budući razvoj cijele države;

c) sve veću ulogu u pritisku na obalni plažni prostor čine osobe koje borave u vikendicama i apartmanima kao korisnici koji znatno manje doprinose ekonomiji lokalne zajednice od turista koji borave u komercijalnim smještajnim kapacitetima;

d) iako ne čini posebnu administrativnu jedinicu, prostor koji zauzima šest opština koje izlaze na Jadransko more čini jasno određenu prostornu cjelinu koja se značajno razlikuje od ostatka Crne Gore i u poređenju sa sličnim regijama u drugim državama Sredozemlja predstavlja srazmjerno malu, ali homogenu cjelinu, srazmjerno slabo izloženu interakciji sa susjednim prostorima.

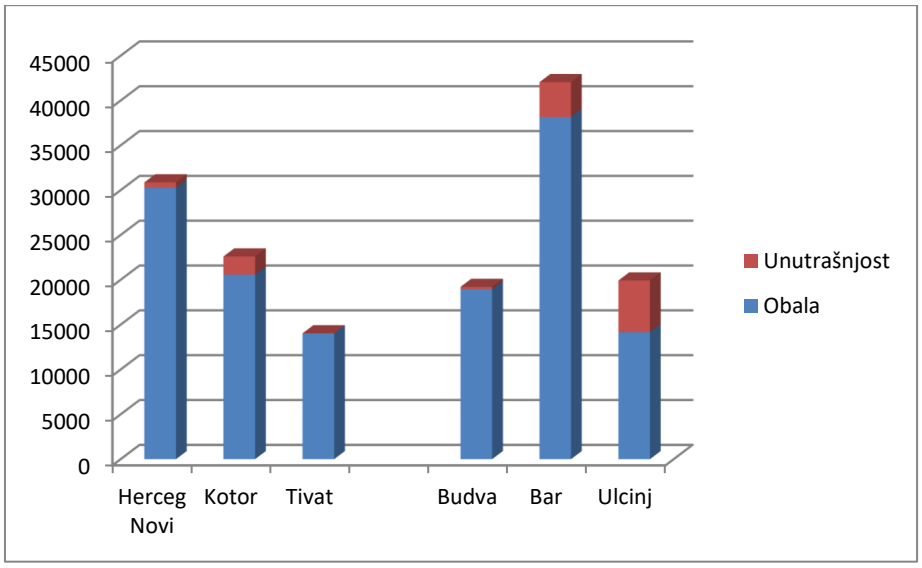
Za procjenu održivosti razvoja naročito je važna ova zadnja karakteristika jer iz nje proizilazi činjenica da je obalni prostor Crne Gore u poređenju sa drugim primorskim turističkim regijama na Sredozemlju srazmjerno malen i stoga, uprkos brojnim problemima, srazmjerno manje opterećen. Naime, prostor koji zauzima šest primorskih opština Herceg Novi, Tivat, Kotor, Budva, Bar i Ulcinj ima površinu od 1.504 kvadratna kilometra i 154.699 stanovnika prema procjeni MONSTAT-a iz 2019. godine, što je znatno manje ne samo od velikih turističkih regija poput Costa del Sol u Španiji ili Azurne obale u Francuskoj nego i od većine administrativnih cjelina (županija i prefektura) u susjednim sredozemnim državama Hrvatskoj i Albaniji.[2] Ipak, značaj ovog prostora za Crnu Goru kao državu je izuzetno velik jer tu na svega 11% površine živi četvrtina ukupnog stanovništva, a prosječna gustina naseljenosti od 103 stanovnika na km^2 je znatno veća nego u unutrašnjosti države (38 stanovnika na km^2).

Tabela 1. Osnovni podaci o crnogorskim primorskim opštinama 2011. i 2019. godine

Opština	Površina u km^2	Broj stanovnika		Gustina naseljenosti u km^2	Razlika 2011–2019.%
		Popis 2011.	Procjena 2019.		
Herceg Novi	234	30.864	30.597	130,8	-0,9
Tivat	47	14.031	15.069	320,6	7,4
Kotor	336	22.601	22.753	67,7	0,7
BOKA	617	67.496	68.419	110,9	1,4
Budva	122	19.218	22.061	180,8	14,8
Bar	504	42.048	44.028	87,4	4,7
Ulcinj	261	19.921	20.191	77,4	1,4
RIVIJERA	887	81.187	86.280	97,3	6,3
OBALA UKUPNO	1.504	148.683	154.699	102,9	4,0
UNUTRAŠNJOST	12.384	471.346	467.329	37,7	-0,9
CRNA GORA	**13.888**	**620.029**	**622.028**	**44,8**	**0,3**

Izvor: MONSTAT

[2] Prosječna veličina hrvatskih priobalnih županija iznosi 3.529 km^2, a priobalnih albanskih prefektura 1.506 km^2, a prosječan broj stanovnika 196.000 za hrvatske obalne županije i 313.000 za albanske obalne prefekture.



Slika 3. Udio stanovništva naselja udaljenih od obale manje od pet kilometara u crnogorskim primorskim opštinama 2011. godine (Izvor: MONSTAT i procjena autora (za naselja do 5 km od obale)

Uprkos određenim razlikama između zaliva Boke Kotorske i dijela na otvorenom moru, homogenost Crnogorskog primorja kao cjeline je dosta velika. Osim što se radi o jedinstvenom nacionalnom prostoru sa srazmjerno slabim vezama sa susjednim područjima, radi se i o uglavnom kontinuirano naseljenom urbanizovanom obalnom području bez većih ostrva. Za crnogorsko obalno područje karakteristična je i nacionalna izmiješanost te značajan udio doseljenih osoba, što implicira izrazito urbane karakteristike prostora. Za Crnogorsko primorje karakteristična je i velika koncentracija stanovništva u uskom obalnom pojasu jer u pojasu udaljenom od mora manje od pet kilometara živi čak 95% stanovnika šest obalnih opština.[3] Kako su srazmjerno prostrana gorska zaleđa opština Herceg Novi i Kotor danas skoro sasvim pusta, a u opštinama Tivat i Budva zaleđa praktično nema, jedini djelovi šest primorskih opština koji nijesu orijentisani na obalu Jadrana odnose se samo na mikroregije Crmnica i Krajina uz Skadarsko jezero u opštini Bar i Anamali uz rijeku Bojanu u opštini Ulcinj izložene snažnoj depopulaciji.

Priobalno područje Crne Gore čini i prirodno izuzetno vrijedan prostor, budući da se u šest priobalnih opština nalazi 52 od ukupno 74 zaštićena područja. Ipak, to se odnosi uglavnom na manja područja i niži nivo zaštite, pri čemu se većina odnosi na dvadesetak plaža koje su zaštićene kao spomenici prirode. Istovremeno se na primorske opštine ne odnosi veći dio nijednog od pet crnogorskih Nacionalnih parkova, već samo nešto manje od polovine Nacionalnog parka „Skadarsko jezero“ i mali dio Nacionalnog parka „Lovćen“, oba podalje od obale mora. U okviru šest primorskih opština su i tri od ukupno sedam crnogorskih Parkova prirode – „Orjen“ u planinskom zaleđu opštine Herceg Novi, „Ulcinjska solana“ i najmlađi crnogorski Park prirode „Platamuni“. Međutim, Orjen sa površinom od 8.797 i Ulcinjska solana sa površinom od 1.477 hektara važni su kao najveća prirodno zaštićena područja u šest obalnih opština. U 2021. godini proglašeno je prvo zaštićeno područje mora – Park prirode „Platamuni“. U postupku je prerastanje Spomenika prirode „Stari Ulcinj“ u opštini Bar u park prirode te proglašenje još jednog Parka prirode „Katič“ u opštini Budva.

Više od 50 hektara površine zauzimali su još i Rezervat prirodnog predjela „Ulcinjska plaža“ površine 600 hektara, Ornitološki rezervat „Pančeva oka“ na Skadarskom jezeru površine 300 hektara, Posebni rezervat prirode „Tivatska solila“ sa 150 hektara

[3] Udio stanovnika naselja udaljenih od obale manje od pet kilometara je prema procjeni autora na temelju analize topografskih karata u šest primorskih opština 2011. godine iznosio 92%, pri čemu je manji od 90% bio samo u opštini Ulcinj (71%), a najveći u opštinama Budva (99%) i Herceg Novi (98%). Za 2019. godinu ne postoji procjena broja stanovnika po naseljima, ali se iz daleko najvećeg porasta stanovnika u opštini Budva, negativnih trendova u populaciji iz prethodnih razdoblja u unutrašnjosti opštine Ulcinj uz rijeku Bojanu te opšteg trenda naseljavanja u neposrednoj obalnoj zoni može zaključiti da je ovaj udio dodatno porastao.

i Spomenik prirode „Brdo Spas“ kod Budve površine 131 hektar. S aspekta razvoja turizma najveći značaj imaju Velika plaža u Ulcinju, zaštićena kao rezervat prirode još davne 1968. godine i nedavno osnovani Park prirode „Platamuni“ u opštini Kotor, kao najveća zaštićena područja u neposrednoj obalnoj zoni. Kao posebne vrste zaštićenih područja izdvajaju se još i Strogi rezervat „Mrijestilište ukljeve na Skadarskom jezeru“ i predio izuzetnih odlika Savinska dubrava u Herceg Novom, dok se preostalih 40 zaštićenih područja odnose na spomenike prirode, koji uključuju uglavnom vrlo mala područja površine ispod 5 hektara.

Tabela 2. Zaštićena područja u šest priobalnih opština Crne Gore

Br.	Ime	Tip	Površina ha	Opštine
1	Nacionalni park „Lovćen“ – dio	NP	6.220,00	Cetinje, Budva, Kotor
2	Nacionalni park „Skadarsko jezero“ – dio	NP	40.000,00	Podgorica, Cetinje, Bar
3	Park prirode „Orjen“	PP	8.797,20	Herceg Novi
4	Park prirode „Platamuni“ – zaštićeno područje mora	PP	1.092,00	Kotor
5	Park prirode „Ulcinjska solana“	PP	1.477,00	Ulcinj
6	Tivatska solila	PRP	150,00	Tivat
7	Mrijestilište ukljeve na Skadarskom jezeru	SRP	0,00	Bar
8	Ornitološki rezervat „Pančeva oka“ kod Huma	SRP	300,00	Bar
9	Velika plaža kod Ulcinja	RPR	600,00	Ulcinj
10	Savinska dubrava	PIU	37,05	Herceg Novi
11	Brdo Spas kod Budve	SP	131,00	Budva
12	Sastojina lovora i oleandera kod Risna	SP	40,00	Kotor
13	Zelene površine kod tvrđava Forte Mare i Citadela	SP	0,32	Herceg Novi
14	Poluostrvo Ratac sa Žutokrljicom	SP	30,00	Bar
15–17	Pećine Babatuša, Globočica i Špilja kod Trnova	SP	0,00	Bar
18–19	Hrast medunac u Kotoru i Donjem Orahovcu	SP	0,00	Kotor
20–21	Hrast medunac u Krutima i Zoganju	SP	0,00	Ulcinj
22–23	Hrast prnar u Ulcinju i Meterizima	SP	0,00	Ulcinj
24–25	Hrast česvina na Ilinjici i Savini u Herceg Novom	SP	0,00	Herceg Novi
26–27	Hrast česvina u Sutomoru i Crnom rtu kod Sutomora	SP	0,00	Bar
28–29	Hrast česvina ispod sela Komina i u Limanu u Ulcinju	SP	0,00	Ulcinj
30	Maslina na Pićanovini u selu Ivanovići kod Budve	SP	0,00	Budva
31–32	Park uz hotel „Boka“ i zavičajni muzej Herceg Novi	SP	2,20	Herceg Novi
33	Veliki gradski park u Tivtu	SP	5,91	Tivat
34	Park Muzeja na Topolici	SP	2,00	Bar
35	Plaža Pržno kod Tivta	SP	2,00	Tivat
36–39	Plaže Jaz, Mogren, Slovenska i Bečići kod Budve	SP	15,00	Budva
40–41	Plaže Svetog Stefana i Miločera i Drobni pijesak	SP	6,00	Budva
42–44	Plaže Petrovac, Lučice i Buljarica kod Petrovca	SP	6,40	Budva
45–47	Plaže Pećin, Čanj i Sutomore kod Sutomora	SP	9,50	Bar
48–49	Plaže Topolica u Baru i Veliki pijesak kod Bara	SP	2,50	Bar
50–52	Plaže Stari Ulcinj, Valdanos i Mala ulcinjska plaža	SP	7,00	Ulcinj

Izvor: Bioportal Crne Gore (http://www.prirodainfo.me)

Od toga se šest spomenika prirode odnosi na parkove i slične zelene površine (u Herceg Novom, Risnu, Tivtu i Baru), tri na pećine u zaleđu Virpazara u opštini Bar, 13 na zaštićena stabla u različitim djelovima priobalja (6 hrastova česvine, dva hrasta medunca, dva hrasta prnara i jedna maslina) te preostalih 18 na plaže. Najviše zaštićenih plaža, ukupno devet, nalazi se u opštini Budva (Jaz, Mogren, Slovenska plaža, Bečići, Sveti Stefan – Miločer, Drobni pijesak, Petrovac, Lučice i Buljarica), a slijedi opština Bar sa šest plaža (Pećin, Čanj, Sutomore, Ratac – Žutokrljica, Topolica i Veliki pijesak). Na području opštine Ulcinj su, osim Velike plaže, zaštićene još i Mala ulcinjska plaža, Valdanos i plaža kod Starog Ulcinja sa ostrvom te u opštini Tivat plaža Pržno na dijelu opštine na otvorenom moru. Sve plaže zaštićene su još davne 1968. godine i uprkos formalnom režimu zaštite izložene velikom turističkom pritisku.

Iz činjenice da se nijedna zaštićena plaža ne odnosi na Boku Kotorsku, proizilazi da se uprkos sličnim karakteristikama s obzirom na tipologiju turizma u okviru crnogorskog obalnog prostora izdvajaju dvije, s prirodnog aspekta različite cjeline – Boka sa opštinama Herceg Novi, Kotor i Tivat te područje Rivijere s opštinama Budva, Bar i Ulcinj. Glavna razlika proizilazi iz zatvorenosti Bokokotorskog zaliva i njegove zaštićenosti od otvorenog mora, što za posljedicu ima veću ekološku osjetljivost i veći nivo izgrađenosti neposredne obalne zone.

Slika 4. Park prirode „Ulcinjska solana“ (fotografija: Zoran Klarić)

Nasuprot tome, prostor Rivijere je zbog izloženosti otvorenom moru znatno manje izgrađen u neposrednoj obalnoj zoni, a tu je i mnogo djelova obale koji su teško dostupni ili nedostupni s kopna, te samim tim i nenaseljeni. Međutim, zato na Rivijeri ima znatno više atraktivnih prirodnih šljunkovitih i pješčanih plaža, zbog čega je velik i pritisak na izgradnju u bližem zaleđu obale. Stoga je na Rivijeri više incidentnih situacija po pitanju preizgrađenosti i vizuelno neprimjerene gradnje nego u Boki Kotorskoj, gdje to zbog nedostatka prostora i velike izgrađenosti iz ranijih perioda nije ni moguće, iako se mnogo negativnih primjera može naći i tamo.[4] Ova izgradnja se pogotovo povećala u zadnjih desetak godina, ponajviše na području opštine Budva, o čemu svjedoči i daleko najveći porast broja stanovnika u periodu između 2011. i 2019. godine.

[4] Kao primjer može poslužiti apartmansko naselje Boka Vista u Kostanjici, za koje je u novinskim natpisima isticano da bi zbog izgradnje na neizgrađenom prostoru u neskladu s lokalnom arhitekturom, moglo ugroziti status UNESCO-ve baštine Kotorsko-risanskog zaliva.

2 Glavni ograničavajući faktori budućeg razvoja

2.1 Osnovne karakteristike aktuelnih promjena

Iako je glavni fokus u studiji prihvatnog kapaciteta iz 2013. godine bio na opterećenosti plaža, detaljna analiza je pokazala da uprkos ograničenostima plažnih kapaciteta, one ne predstavljaju glavni ograničavajući faktor sa aspekta održivosti. Jedan od razloga za to je činjenica da su crnogorske plaže u odnosu na ostale elemente turističke ponude na srazmjerno visokom nivou sa aspekta atraktivnosti i uređenosti, čemu je u značajnoj mjeri doprinio sistem koncesija i diverzifikacija po pitanju tipologije i cijena. Drugi razlog su promjene u ponašanju turista koji sve manje vremena provode na plaži, izgradnja otvorenih bazena uz glavne smještajne objekte te korišćenje raznih mehanizama namijenjenih redukciji pritisaka na plažni prostor. To uključuje izmještanje nepotrebnih sadržaja poput trgovina i zabavnih objekata iz užeg obalnog prostora, usmjeravanje turističke potražnje na lokacije udaljene od obale kroz bogatu izletničku ponudu i uređenje atraktivnih sadržaja poput *aqua parkova*, tematskih parkova, širenje ponude dodatnih aktivnosti poput šetnji u prirodi, cikloturizma, kulturne ponude, manifestacija i sl.

Uostalom, mnogi drugi djelovi Mediterana kao npr. Costa Brava u Španiji, Azurna obala u Francuskoj ili Istra u Hrvatskoj turistički dobro funkcionišu uprkos još većem pritisku na plažni prostor i znatno većem broju turista u odnosu na kapacitet plaža. Dobar primjer je i susjedni Dubrovnik, koji je uprkos manjku plažnog prostora ostvario veliki rast turizma u zadnjih desetak godina sa produženjem sezone i povećanjem turističke potrošnje kroz preusmjeravanje na kulturni turizam. Pomaci u tom smjeru vidljivi su i u Crnoj Gori, a manifestuju se kroz unapređenje ponude u kulturnom turizmu, ulaganja u uređenje starih istorijskih jezgara, naročito Starog Bara i Ulcinja, uređenje šetališta uz obalu i širenje lepeze dodatnih sadržaja. Vidljiv je i rast segmenta turista više kupovne moći kroz izgradnju *resorta* kao što su Porto Montenegro i Luštica Bay.

Međutim, opšti porast turističkog prometa doveo je do velikog povećanja pritiska na infrastrukturu drumskog saobraćaja, koja je u Crnoj Gori na niskom nivou, pogotovo kada je riječ o protoku saobraćaja u ljetnjoj sezoni i mogućnostima parkiranja. Osim što narušava zadovoljstvo posjetilaca, loša saobraćajna infrastruktura dodatno pojačava pritisak na obalni prostor jer otežava kretanje turista u okolna područja i druge djelove Crne Gore. Potencijalno veliku opasnost mogla bi uzrokovati i nedovoljna ulaganja u komunalnu infrastrukturu jer bi mogla dovesti do redukcija u snabdijevanju strujom i vodom i pogoršanja kvaliteta turističke potražnje usljed zagađivanja mora otpadnim vodama i gomilanja smeća.

Ipak, dugoročno najveći problem predstavlja preizgrađenost obalnog prostora jer se radi o trajnom obliku devastacije koji se neće moći značajnije ispraviti, što znači da ako se on ne zaustavi, posljedice bi mogle biti vrlo ozbiljne. Naime, za razliku od stanja saobraćajne i komunalne infrastrukture, gdje je kroz investicije u nove puteve ili cjevovode moguće otkloniti pritiske na prihvatni kapacitet, u slučaju pretjerane gradnje to nije moguće, osim kroz rušenje takvih objekata koje nije ni vjerovatno ni realno. Za novu izgradnju je karakteristično i nepoštovanje tradicije arhitektonskog izraza uz nedostatak brige o infrastrukturi, tako da do brojnih novih objekata vode putevi po kojima veća vozila teško mogu proći, na mnogim djelovima nema trotoara, a mimoilaženje je značajno otežano, naročito na vrhuncu ljetnje sezone.

2.2 Porast turističkog prometa

Prije izbijanja pandemije koronavirusa Crna Gora je bilježila stalan rast turističke aktivnosti u svim godinama novog milenijuma, tako da se broj ukupnih noćenja u komercijalnim smještajnim kapacitetima prema službenim podacima MONSTAT-a od svega 3.976.266 u 2003. godini popeo na 14.455.920 noćenja u 2019. godini. Od toga se 13.714.814 ili čak 95% odnosilo na šest obalnih opština. Među njima prvo mjesto zauzima Budva sa 4.593.181 noćenja, slijedi Herceg Novi sa 3.106.991 te Bar i Ulcinj sa nešto više od 2.000.000, dok su najmanje registrovanih noćenja ostvarile opštine Tivat (1.167.092) i Kotor (680.640).

Stvarni turistički promet je znatno veći jer MONSTAT ne prati značajan broj smještajnih kapaciteta u individualnom smještaju, a i kod objekata koje prati zasigurno ima dosta noćenja koja nijesu prijavljena. To potvrđuju podaci Turističke organizacije opštine Kotor, koja je 2019. godine registrovala ukupno 1.149.936 noćenja, što je skoro dvostruko više nego MONSTAT, pri čemu je sigurno da zbog raširene prakse neprijavljivanja turista ni Turistička organizacije opštine Kotor nije registrovala sva noćenja. Od toga se 975.428 noćenja ili 85% odnosilo na individualni smještaj, a svega 15% na kolektivni smještaj. Za druge opštine nijesu bili dostupni sveobuhvatni podaci turističkih organizacija, ali je za pretpostaviti da je udio registrovanih noćenja u ukupnim noćenjima sličan, ako ne i veći. Iz toga se može o zaključiti da je stvarni broj turista i noćenja u priobalnom dijelu Crne Gore najmanje dvostruko veći od onog koji iskazuje MONSTAT.

Tabela 3. Broj turista i noćenja u crnogorskom obalnom području 2011. i 219. godine

Opština	Broj turista			Broj noćenja		
	2011.	2019.	2011–2019.%	2011.	2019.	2011–2019.%
Herceg Novi	243.568	383.048	57,3	1.915.346	3.106.991	62,2
Tivat	47.116	161.153	242,0	359.278	1.167.092	224,8
Kotor	51.850	170.852	229,5	286.116	680.640	137,9
BOKA	342.534	715.053	108,8	2.560.740	4.954.723	93,5
Budva	637.578	918.663	44,1	3.924.523	4.593.181	17,0
Bar	144.680	210.789	45,7	1.130.387	2.010.463	77,9
Ulcinj	120.548	425.808	253,2	878.305	2.156.447	145,5
RIVIJERA	902.806	1.555.260	72,3	5.933.215	8.760.091	47,6
OBALA UKUPNO	1.245.340	2.270.313	82,3	8.493.955	13.714.814	61,5
UNUTRAŠNJOST	128.114	374.904	192,6	281.216	741.106	163,5
CRNA GORA	1.373.454	2.645.217	92,6	8.775.171	14.455.920	64,7

Izvor: MONSTAT

Veliki porast zabilježen je i u odnosu na prethodnu Studiju prihvatnog kapaciteta jer je prema dostupnim podacima Monstata broj turista sa 1.373.454 u 2011. godini porastao na 2.645.217 u 2019. godini, što je gotovo dvostruko uvećanje, a broj noćenja sa 8.775.171 na 14.455.920, što čini porast od 65%. Stvarni porast je zasigurno bio znatno veći jer značajan broj turista nije registrovan. Uzme li se u obzir razlika između podataka MONSTAT-a i opštinskih turističkih organizacija, porast udjela noćenja u individualnom smještaju i sve veći značaj korišćenja stambenih objekata za smještaj turista (*Airbnb* i sl.), stvarni broj ostvarenih turističkih noćenja je danas najmanje dvostruko veći od onog koji iskazuje službena statistika.

U kolikoj mjeri se ovaj porast odrazio na porast smještajnih kapaciteta nije moguće utvrditi čak ni okvirno jer nakon 2016. godine MONSTAT više ne vodi evidenciju boravaka u individualnom smještaju, a ni podaci o broju smještajnih jedinica u kolektivnom smještaju nijesu u potpunosti pouzdani. Naime, prema podacima Monstata, 2011. godine je u šest priobalnih opština registrovano 86.030 kreveta, a 2016. godine svega 92.612, što je s obzirom na znatno veći porast broja turista i noćenja u istom periodu nerealno malo. Uzme li se u obzir da nakon Popisa stanovništva 2011. godine nema novih podataka o porastu broja vikendica, nije moguće procijeniti ni koliko se povećao pritisak na obalni prostor, odnosno u kolikoj mjeri je ugrožen prihvatni kapacitet.

Međutim, iz podataka o porastu broja stanovnika i broja noćenja prema službenim podacima i ekspertskoj procjeni koja je bazirana na vizuelnom poređenju stanja iz 2011. godine i danas,[5] može se procijeniti da je pritisak na obalni prostor značajno povećan. Najveći porast bilježi opština Tivat, kod koje je ključnu ulogu imalo otvaranje kompleksa Porto Montenegro, koji u vrijeme izrade prethodne studije nije bio u funkciji. Uređenje ovog kompleksa imalo je izuzetan značaj za razvoj opštine Tivat kao tada turistički daleko najslabije razvijene obalne opštine, što se vidi i iz porasta broja stanovnika opštine Tivat, koji je 2019. godine u odnosu na 2011. godinu iznosio 5%, za razliku od susjedne opštine Kotor gdje broj stanovnika stagnira i opštine Herceg Novi koja bilježi pad. Velik rast zvanično registrovanih noćenja ostvarile su i opštine Ulcinj i Kotor, kod kojega je značajnu ulogu imao i povećan broj putnika s kruzera.

Istovremeno je primjetan nešto slabiji turistički rast u opštinama Bar i Herceg Novi te naročito u opštini Budva, gdje je 2019. u odnosu na 2011. godinu porast broja noćenja iznosio svega 17%, za razliku od čak 225% u opštini Tivat. U slučaju opštine Herceg Novi može se pretpostaviti da je jedan od razloga nešto sporijeg rasta bila preopterećenost plažnog prostora uslovljena srazmjerno malim kapacitetima u odnosu na smještajne sadržaje i broj stanovnika, a i u slučaju opštine Bar prethodno su utvrđeni određeni problemi uslovljeni velikim izletničkim pritiskom usljed najpovoljnije prometne pozicije u odnosu na unutrašnjost Crne Gore. Ipak, iz činjenice da su službeni podaci o broju noćenja nepouzdani i uključuju samo manji dio stvarnog turističkog prometa, nije zahvalno iznositi preciznije zaključke.

Međutim, kada je riječ o opštini Budva, statistički porast broja noćenja u periodu od 2011. do 2018. godine od svega 17% ne može nikako odražavati stvarno stanje. Na takav zaključak upućuje i činjenica da je od svih primorskih opština daleko najveći porast broja stanovnika od čak 15% ostvarila upravo opština Budva, što ne bi bilo moguće da nije bilo razvoja turizma. Iako se značajan dio tog novog stanovništva vjerovatno odnosi i na osobe koje su prijavile stalni boravak na području opštine Budva, a da u njoj ne žive, sigurno je da se veliki broj objekata registrovanih za stalno stanovanje koristi i za iznajmljivanje turistima, ali se tako ostvarena noćenja ne registruju. Budući da je upravo opština Budva prva destinacija u Crnoj Gori po turističkom prometu, bilo bi preporučljivo sprovesti i posebno istraživanje u cilju utvrđivanja stvarnog broja ostvarenih noćenja, ali i broja stambenih objekata koji se koriste za smještaj turista, kako se ne bi donosili zaključci na temelju nepotpunih službenih podataka i nedovoljno utemeljenih procjena. Naime, vrlo spori rast registrovanih noćenja, koja uključuju gotovo sav kvalitetan smještaj u hotelima navodi na zaključak da je u Budvi, uprkos opštem rastu turizma, došlo do pada kvaliteta potražnje.

Na problematičnost službenih podataka u odnosu na stvarno stanje upućuje i promjena u udjelu glavnih tržišta. Naime, u 2011. godini najveći udio noćenja su prema podacima MONSTAT-a ostvarili turisti iz Srbije (24,7%), koju slijedi Rusija (20,4%), a nakon toga domaći turisti (10,9%), turisti iz Bosne i Hercegovine (8,6%), Poljaci (2,4%) i Njemci (2,1%). U 2019. godini na prvo mjesto je izbila Rusija (24,0%), Srbija je pala na drugo mjesto (20,7%), a slijede Bosna i Hercegovina (8,2%), Njemačka (4,5%) i Ukrajina (3,9%), dok je domaćih bilo svega 3,6%. Iako je porast broja turista iz Rusije i Ukrajine (koju 2011. godine statistika nije posebno ni pratila) evidentan, smanjenje broja registrovanih noćenja domaćih turista sa 956.368 u 2011. na svega 522.382 u 2019. godini je nerealno visoko. Naime, uzme li se u obzir da je istovremeno broj noćenja iz Srbije i Bosne i Hercegovine značajno povećan, mala je vjerovatnoća da se drastično smanjio samo udio domaćih turista, odnosno da bi oni ljetnji odmor provodili u nekoj drugoj zemlji. Veća je vjerovatnoća da su domaći turisti boravili u oblicima smještaja koji nijesu bili evidentirani, što je u njihovom slučaju znatno lakše izvesti nego kada je riječ o stranim turistima.

2.3 Povećanje pritiska na plaže

Kao posljedica velikog rasta broja turista u Crnogorskom primorju povećao se i pritisak na plaže kao osnovni resurs kupališnog turizma. Upoređujući podatke o kupalištima iz 2012. godine i ukupnih plažnih površina na temelju podataka iz

[5] Autor ovog materijala je u sklopu rada na prethodnoj studio izvršio detaljni obilazak Crnogorskog primorja u toku 2012. godine, a 2019. je turistički boravio na Crnogorskom primorju, prilikom čega je ponovo imao priliku da prođe cijeli obalni prostor.

2020. godine, može se zaključiti da dodatni plažni kapaciteti postoje u gotovo svim opštinama. Prema podacima Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom Crne Gore najveći dodatni kapaciteti postoje u zoni Krtoli u opštini Tivat, gdje je plažni prostor veći za 343% u odnosu na kupališta (2012), a dužina obale uz plaže je veća za čak 437%. Međutim, po ukupnom raspoloživom prostoru ističe se zona Donji Štoj – Velika plaža u opštini Ulcinj, gdje dodatnog plažnog prostora ima čak 600.000 m^2 ili 220%, što čini trećinu ukupnog dodatnog plažnog prostora Crnogorskog primorja. Međutim, tu se ne radi u tolikoj mjeri o stvarnom povećanju, već o širenju plaža u dubinu izvan koncesioniranih područja.

Plažnog prostora ima gotovo trostruko više i u zoni Zelenika – Bijela u opštini Herceg Novi te u zoni Grbalj u opštini Kotor, s time da se povećanje u zoni Zelenika – Bijela većim dijelom odnosi na produženje koncesioniranog dijela obale. Značajno su veći plažni prostori i u dijelu opštine Kotor u Kotorsko-risanskom zalivu te na cijelom obalnom prostoru od Sutomora do Ulcinja. Istovremeno, vrlo male rezerve plažnog prostora ima preostali veći dio opštine Herceg Novi i opština Budva, naročito centralna zona Budva – Bečići na koju se odnose najpoznatije plaže Jaz, Mogren, Slovenska i Bečići. Srazmjerno najviše plažnih kapaciteta u djelovima opština Kotor i Tivat na otvorenom moru posljedica je i činjenice da ove opštine raspolažu vrlo malim plažnim površinama u dijelu unutar Bokokotorskog zaliva, zbog čega su po broju noćenja na začelju unutar Crnogorskog primorja. Na povećanje plažnih kapaciteta u opštini Tivat uticaj je imalo i vještačko uređenje obale za kupanje, u prvom redu u području *resorta* Luštica Bay.

Tabela 4. Površina i dužina plažnog prostora u Crnogorskom primorju 2012. i 2020. godine

Opština	Prostorna cjelina	Površina u m^2			Dužina u m		
		Kupališta*) 2012.	Plaže*) 2020.	Razlika%	Kupališta*) 2012.	Plaže*) 2020.	Razlika%
Herceg Novi	Herceg Novi – Meljine	48.930	57.000	16,5	3.466	4.550	31,3
	Zelenika – Bijela	11.050	29.000	162,4	1.515	3.160	108,6
	Luštica	10.732	13.000	21,1	812	1.040	28,1
Tivat	Krtoli	8.350	37.000	343,1	430	2.310	437,2
	Tivat	12.916	19.000	47,1	1.603	1.690	5,4
Kotor	Morinj – Risan – Perast	4.855	9.000	85,4	720	1.060	47,2
	Kotor	8.406	15.000	78,4	1.013	1.530	51,0
	Grbalj	6.150	18.000	192,7	490	480	-2,0
Budva	Budva – Bečići	173.631	210.000	20,9	6.067	5.960	-1,8
	Pržno – Sveti Stefan	42.546	50.000	17,5	1.690	2.160	27,8
	Petrovac – Buljarica	48.885	68.000	39,1	1.843	2.840	54,1
Bar	Čanj – Sutomore	87.510	105.000	20,0	2.572	3.160	22,9
	Bar*)	51.040	58.000	84,2	2.222	2.480	88,1
	Dobra Voda – Pečurice – Utjeha	0	36.000	0,0	0	1.700	0,0
Ulcinj	Ulcinj	18.961	36.000	89,9	1.070	2.680	150,5
	Velika plaža – Donji Štoj	265.200	850.000	220,5	7.755	9.930	28,0
Ukupno		799.162	1.610.000	101,5	33.268	46.730	40,5

*) Podaci Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom Crne Gore iz 2012. godine odnose se na koncesionirane plažne prostore, a podaci iz GIS baze podataka za 2020. godinu na detekciju stvarnog stanja na temelju snimaka iz vazduha. Znatno veće povećanje površine plaža od njihove dužine rezultat je širenja plažnog prostora u dubinu izvan koncesioniranih površina, što je najviše došlo do izražaja u slučaju Velike plaže u Ulcinju

**) U 2012. godini podaci za uže područje Bara bili su spojeni sa zonom Dobra Voda – Pečurice – Utjeha

Izvori: Za 2012. godinu podaci Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom Crne Gore, a za 2020. godinu GIS baza podataka PAP/RAC-a

Istovremeno, slučaj opštine Ulcinj s najvećim ukupnim plažnim „rezervama“ svjedoči da se plažni prostor može povećati i tamo gdje ga ima dovoljno, ali postoje dobre mogućnosti za njegovo daljnje širenje u dubinu. Za razliku od opštine Ulcinj, u opštini Budva su uprkos velikim potrebama za novim plažnim prostorom mogućnosti širenja ograničene, pa do određenih mogućnosti povećanja dolazi samo u najjužnijoj i najmanje izgrađenoj zoni Petrovac – Buljarica. Mogućnosti širenja plažnog prostora ograničene su i u zoni Herceg Novog kao najopterećenijoj po pitanju pritiska na plaže u cijelom Crnogorskom primorju te u zoni Čanj – Sutomore u opštini Bar, poznatoj po brojnim vikendicama i izloženoj velikom izletničkom pritisku iz unutrašnjosti Crne Gore. Ni preostali dio opštine Bar nema velike mogućnosti širenja plažnih kapaciteta usljed nepovoljne konfiguracije terena i okupiranosti obalne zone drugim sadržajima, u prvom redu lukom Bar.

2.4 Saobraćajna i komunalna infrastruktura

Glavni oblik direktnog smanjenja kvaliteta boravka turista u Crnoj Gori u zadnjih desetak godina čini situacija sa infrastrukturom drumskog saobraćaja. Naime, glavni obalni put M-1 Debeli Brijeg (granica Hrvatske) – Herceg Novi – Kotor – Budva – Bar – Ulcinj – Sukobin (granica Albanije) izgleda gotovo isto kao prije pedeset godina, iako je u međuvremenu došlo do višestrukog porasta motorizacije i broja turista. Situaciju dodatno otežava činjenica da rješenje ovog problema nije na vidiku jer uređenje glavnog dužobalnog puta u Crnoj Gori uprkos velikoj zavisnosti cijele države od turizma ne predstavlja razvojni prioritet, već su se investicije u putnu infrastrukturu u zadnjih dvadesetak godina primarno odnosile na povezivanje obalnog prostora sa unutrašnjošću države i dalje prema Srbiji. Najveće intervencije odnosile su se na izgradnju tunela Sozina 2005. godine na liniji Bar – Podgorica i na izgradnju magistralnog puta Risan – Grahovo – Vilusi na liniji od Boke Kotorske prema Žabljaku 2010. godine, a trenutno se najviše napora ulaže u gradnju autoputa Bar – Boljare prema Srbiji.

Za razliku od saobraćajne povezanosti sa unutrašnjošću, na dužobalnom putu osim izgradnje kraćih dionica sa četiri trake kod Budve i Bara nije bilo skoro nikakvih investicija, tako da se uprkos konstantnim gužvama u saobraćaju i zastojima na najvećem dijelu puta M-1 od Igala do Bara saobraćaj i dalje odvija putem sa dvije trake koji uglavnom prolazi kroz naselja. Situaciju otežava činjenica da je u Crnoj Gori mala vjerovatnoća za izgradnju Jadransko-jonskog autoputa, koji je u Hrvatskoj velikim dijelom sagrađen, a i u većem dijelu Albanije se na tom koridoru pružaju autoputevi ili brze saobraćajnice. Dodatan problem su i duga čekanja na granici s Hrvatskom na graničnom prelazu Sutorina, što s obzirom na važnost komunikacije sa Dubrovnikom kao jednom od glavnih turističkih destinacija na Sredozemlju i njegovim aerodromom značajno umanjuje turističke učinke.

Ipak, kao pozitivan pomak može se ocijeniti činjenica da je u novoj Strategiji razvoja saobraćaja[6] umjesto prethodno planirane izgradnje Jadransko-jonskog autoputa duboko u unutrašnjosti, koja nije ni u fazi planiranja, postala aktuelna izgradnja tzv. „primorske varijante Jadransko-jonskog koridora“. Ovaj put bi trebalo istovremeno da ima funkciju osnovne veze na Jadransko-jonskom koridoru i brze saobraćajnice duž Crnogorskog primorja. Za razliku od sadašnjeg puta M-1, ona bi prolazila izvan naselja, a trebalo bi da uključi i izgradnju mosta preko Bokokotorskog zaliva. Međutim, dok se to ne realizuje, za šta je mala vjerovatnoća u kratkom roku, zagušenost putne infrastrukture će i dalje činiti jednu od glavnih prepreka intenzivnijem razvoju turizma Crne Gore i jedan od glavnih kritičnih pragova prihvatnog kapaciteta Crnogorskog primorja.

Željeznički i pomorski prevoz nemaju veću važnost za crnogorski turizam i samim tim ne mogu kompenzovati nedostatke u drumskom prevozu. Jedina pruga koja dolazi na obalu Bar – Podgorica – Bijelo Polje – Beograd zbog slabih tehničkih karakteristika ne omogućava velike brzine, pa tako ima sasvim mali značaj u putničkom prometu, i to samo za prevoz domaćih putnika i turista iz Srbije. Ipak, veće korišćenje ove pruge na relaciji Podgorica – Sutomore – Bar kao najbržoj javnoj saobraćajnoj vezi najvećeg crnogorskog grada Podgorice sa obalom moglo bi doprinijeti smanjenju pritiska na puteve, pogotovo u izletničkim kretanjima.

[6] Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019 – 2035, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore, 2019.

Ni pomorski saobraćaj ne igra značajniju ulogu u saobraćajnoj povezanosti Crne Gore, budući da je jedina važnija trajektna linija Kamenari – Lepetane u Bokokotorskom zalivu više u funkciji drumskog saobraćaja. Iako je broj vozila na ovoj liniji vrlo velik, a prilazni putevi srazmjerno nepovoljni, zahvaljujući dobroj organizaciji saobraćaja i visokoj frekvenciji veza, ona uglavnom ne predstavlja kritičnu tačku u povezivanju, osim prilikom udara bure značajnih uglavnom za vansezonski period. Kako se radi i o kratkoj liniji dugoj svega 900 metara, u doglednoj budućnosti ona bi mogla biti zamijenjena mostom, koji bi značajno doprinio povezivanju Herceg Novog sa ostalim djelovima Crne Gore. Od ostalih javnih pomorskih linija postoji još samo međunarodna trajektna linija Bar – Bari u Italiji jednom dnevno u sezoni i lokalna brodska linija Herceg Novi – Rose (poluostrvo Luštica) te izletničke brodske linije za ostrva Sveti Đorđe, Sveti Nikola i neke izdvojene plaže.

Veze u vazdušnom saobraćaju su srazmjerno dobre zahvaljujući povoljnoj poziciji međunarodnog aerodroma Tivat, od kojeg je Kotor udaljen svega 10 kilometara, Budva i Herceg Novi (uz korišćenje trajekta Lepetane – Kamenari) 20 kilometara, a Bar nešto manje od 60 kilometara. Za Bar i najjužnije odredište na Crnogorskom primorju Ulcinj povoljnije veze pruža aerodrom Podgorica udaljen od Bara 45 i Ulcinja 70 kilometara. Za Boku Kotorsku važnu ulogu ima i aerodrom Dubrovnik sa brojnim linijama prema većini evropskih gradova, naročito za Herceg Novi koji je od njega udaljen svega 30 kilometara direktnom linijom bez korišćenja trajekta. S obzirom na to da su tivatski i podgorički aerodrom 2019. godine zajedno imali svega 2.664.647 putnika[7] (Tivat 1.367.282, a Podgorica 1.297.365), ne radi se ni o opterećenju koje bi moglo izazivati veće pritiske. Veći je problem nedovoljan broj linija, naročito iz Tivta koji je orijentisan skoro isključivo na sezonske linije i čartere, za razliku od aerodroma Podgorica koji ima brojne linije tokom cijele godine, tehnički je kvalitetniji, a na njemu posluju i *low-cost* prevoznici, u prvom redu *Ryanair*.

Pandemija koronavirusa katastrofalno je pogodila sav vazdušni saobraćaj, o čemu svjedoči i pad prometa dva crnogorska aerodroma na svega 533.002 putnika u 2020. godini, a kako pandemija još nije suzbijena, ni u 2021. godini se ne može očekivati značajniji porast broja putnika. Kako će zbog veće fleksibilnosti u kretanju i manjeg rizika od eventualne zaraze do oporavka turizma najprije doći u destinacijama lako dostupnim kopnenim prevozom, za crnogorski turizam bi u narednim godinama veći problem mogao biti nedostatak turista nego pritisci uzrokovani njihovim pretjeranim brojem. Time i rješavanje problema u putnom povezivanju, u prvom redu izgradnja kvalitetnih puteva na Jadransko-jonskom koridoru i u sklopu toga uzduž Crnogorskog primorja, dodatno dobija na značaju.

Komunalna infrastruktura generalno je ocijenjena kao nedovoljno razvijena i djelimično zapuštena, naročito kada je riječ o vodovodnoj mreži, ali je istaknuto i da Crna Gora kao država raspolaže dovoljnim količinama električne energije i naročito pitke vode. Srazmjerno je slabo razvijena i kanalizaciona mreža te pogotovo sistemi za pročišćavanje otpadnih voda, a uprkos izgradnji većih uređenijih odlagališta otpada još uvijek ima i neuređenih deponija, a otpad se u nedovoljnoj mjeri razvrstava i reciklira. Međutim, istovremeno se stalno realizuju investicije u sferi snabdijevanja strujom i vodom, odvoda i upravljanja otpadom, koji bi pod preduslovom jačeg investiranja mogli pratiti aktuelni razvoj. Tome doprinosi i činjenica da je cijeli obalni prostor Crne Gore srazmjerno malen i infrastrukturno umrežen, tako da bi određene veće intervencije, ukoliko se za njih pronađu sredstva unutar države i iz pretpristupnih fondova Evropske unije, mogle obezbijediti kvalitetno infrastrukturno opremanje na cijelom potezu crnogorske obale od hrvatske do albanske granice.

2.5 Izgrađenost u prostoru i planovi buduće izgradnje

Preizgrađenost prostora višestruko se ističe kao glavna negativna posljedica intenzivnog turističkog razvoja u Crnoj Gori, pogotovo izgradnja apartmana u turistički najatraktivnijim priobalnim područjima. Dodatni problem predstavlja i nesklad između prioritetnih planova u pojedinim opštinama, budući da su prije 2017. godine opštine mogle samostalno donositi svoje planove nezavisno od situacije u susjednim opštinama. Osim što se često planiraju novi sadržaji na kontaktnim zonama pojedinih opština koji nijesu usklađeni sa razvojem u susjednim opštinama, usljed velikih apetita po pitanju razvoja ima i

[7] https://montenegroairports.com/aerodromi-crne-gore/poslovne-informacije/statisticki-podaci/

dosta slučajeva planiranja iznad realnih mogućnosti, koji bi u slučaju potpune realizacije značajno premašili prihvatni kapacitet cijelog priobalnog prostora.

Ipak, realizacija tih planova nije ni vjerovatna ni moguća, već se tu zapravo radi o svojevrsnoj rezervaciji prostora za turizam, odnosno pružanju mogućnosti potencijalnim investitorima da odaberu lokacije koje se najbolje uklapaju u njihove poslovne planove. Treba imati u vidu da ima i mnogo slučajeva mijenjanja tih planova u skladu sa novim okolnostima, za šta je najbolji primjer prenamjena bivše vojno-industrijske zone u Tivtu u nautičko-turistički kompleks Porto Montenegro. Ovaj projekat je ujedno i dobar primjer *brownfield* investicije, koja je doprinijela transformaciji Tivta iz do tada turistički najneatraktivnijeg grada na crnogorskoj obali u svojevrsni turistički biser privlačan za posjetioce najviše platežne moći.

Slika 5. Porto Montengro – primjer uspješne *brownfield* investicije (fotografija: Zoran Klarić)

Aktuelni planski dokumenti na državnom nivou, u prvom redu Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine i Strategija razvoja Crne Gore do 2020. godine, imali su vrlo ambiciozne ciljeve koji su tek manjim dijelom ili nikako ostvareni. Tu se misli na izgradnju do 100.000 ležajeva u hotelima visokih kategorija i čak deset golfskih terena, od kojih se počeo ostvarivati samo jedan, u *resortu* Luštica Bay. Slične ciljeve i slične brojke navode i planski dokumenti koji se odnose samo na obalni prostor, u prvom redu Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore i Prostorni plan posebne namjene obalnog područja Crne Gore iz 2018. godine.

Gotovo svi planovi pozivaju se na principe održivog razvoja, zaštitu prirodnih i kulturnih dobara i ekosistema, udaljavanje od užeg obalnog prostora, produženje sezone, povećanje udjela smještaja u kvalitetnijim kapacitetima hotelskog tipa i sl. Međutim, u zadnjih desetak godina razvoj turizma umjesto toga karakteriše nastavak intenzivne izgradnje u obalnoj zoni, povećanje pritiska na najvrijedniju prirodnu i kulturnu baštinu, zadržavanje sezonske orijentacije poslovanja te daljnje povećanje udjela smještaja turista u individualnim objektima, vikendicama te naročito u objektima koji se koriste za stalno stanovanje. S obzirom na rapidno širenje platforme *Airbnb* i rast broja destinacija koje pokrivaju *low-cost* avio kompanije, to je pojava kojoj se nijesu uspjele oduprijeti ni druge sredozemne zemlje. Ipak, pandemija koronavirusa dovela je u pitanje ove razvojne trendove i poremetila prognoze budućeg rasta, zbog čega bi sve planove trebalo ponovno razmotriti. Stoga, kratka rekapitulacija aktuelnih planova razvoja turizma po opštinama koja slijedi u nastavku vodi računa o novim okolnostima, kao i o činjenici da do povratka na stanje iz 2019. godine neće tako brzo doći.

Opština Herceg Novi do 2030. godine planira oko 14.000 novih ležajeva uz udaljavanje od koncepta pretežno kupališnog turizma u ljetnjoj sezoni. Kao glavno sredstvo promjene koncepta ističe se razvoj zdravstvenog i *wellness* turizma na temelju tradicije lječilišta u Igalu i „etno-eko" turizma u zaleđu, s naglaskom na Park prirode „Orjen". Ističe se i problem niskog nivoa kvaliteta smještaja uslovljen velikim udjelom i daljnjim rastom individualnog smještaja u vikendicama i stanovima. Istaknut je i problem lošeg stanja komunalne infrastrukture, pogotovo odvoda, te gužve u drumskom saobraćaju i nedostatak parking prostora, naročito u užem područje grada Herceg Novog. Glavne zone izgradnje novih smještajnih sadržaja odnose se na neposrednu okolinu grada (Njivice, Meljine, Zelenika), na potez Kumbor – Baošići te naročito na poluostrvo Luštica, sa fokusom na zalivu Žanjica. Dio toga je u ovom periodu i realizovan kroz izgradnju turističkog naselja i marine kroz prenamjenu zemljišta nekadašnje vojne namjene u Kumboru, a i dalje su aktuelni planovi za izgradnju novih smještajnih sadržaja na području Arze i Zelenika, golf terena na Sutorini i marine kod Njivica. S obzirom na aktuelnu preizgrađenost većeg dijela obale od Igala do Kamenara ove bi planove trebalo preispitati, a bez prethodnog rješavanja saobraćajnih i komunalnih problema neće biti moguća ni realizacija planova koji se odnose na poluostrvo Lušticu, gdje su površine predviđene za turističku namjenu znatno veće nego na cjelokupnom području susjednih opština Tivat i Kotor.

Opština Tivat je u svojim planovima do 2030. godine planirala oko 15.000 novih ležajeva, što je s obzirom na veličinu opštine izgledalo kao vrlo ambiciozan projekat. Međutim, upravo su u opštini Tivat realizovana dva najveća turistička projekta u novom milenijumu ne samo u Crnoj Gori nego i na cijeloj istočnoj obali Jadrana – Porto Montenegro u centru Tivta 2010. godine i Luštica Bay u zalivu Trašte na otvorenom moru 2018. godine. Uz dvije najluksuznije marine u Crnoj Gori i nekoliko hotela najviših kategorija, u opštini Tivat u sklopu *resorta* Luštica Bay gradi se i prvi golf teren u Crnoj Gori. Osim uspješnosti u privlačenju investitora, na transformaciju Tivta iz zapuštenog industrijskog grada u destinaciju elitnog turizma značajno je doprinijela i lokacija aerodroma Tivat kao jedinog u Crnogorskom primorju. Planovi predviđaju i dodatne nove kapacitete u uvali Trašte u zoni Krtoli te u manjoj mjeri u zoni Tivta (Župa, uvala Brdišta i ostrvo Sveti Marko). Iako i opština Tivat ima infrastrukturnih problema, oni se nešto manje osjećaju zbog blizine aerodroma preko kojeg dolazi većina gostiju i postojanja većine potrebnih sadržaja u velikim luksuznim *resortima*. Kao glavna opasnost u budućem razvoju opštine Tivat ističe se divlja gradnja, koja bi s obzirom na mali prostor i kratku dužinu obale mogla brzo dovesti do preizgrađenosti. Zbog toga bi preostala neizgrađena i osjetljiva područja trebalo sačuvati od devastacije.

Opština Kotor do 2030. godine planira oko 7.300 novih ležajeva, većim dijelom uz obalu na otvorenom moru u dijelu opštine koji se odnosi na zonu Grbalj (Bigova, uvala Žukovac, rt Platamuni). Razlog za to je nedostatak plažnih kapaciteta u Kotorsko-risanskom zalivu, koji je zbog statusa Svjetske prirodne baštine UNESCO-a i zatvorenosti dodatno osjetljiv na bilo kakve oblike zagađenja. Stoga su i mogućnosti povećanja broja smještajnih kapaciteta u opštini Kotor ograničene, a zbog bogate kulturne baštine Kotora, Perasta i drugih lokaliteta pod zaštitom UNESCO-a, kulturni turizam ima veću važnost od kupališnog. Međutim, i taj razvoj otežava loše stanje komunalne i saobraćajne infrastrukture, pogotovo velike gužve na prilazima Kotoru i uski profil puta Kotor – Lepetane. Iz znatno skromnijih planova opštine Kotor u odnosu na susjedne opštine proizilazi svijest o ograničenosti prostornih kapaciteta za razvoj kupališnog turizma, ali i želja za podizanjem kvaliteta turističkog doživljaja utemeljenog na bogatoj baštini i visokoj ambijentalnoj vrijednosti prostora. Stoga se sa izuzetkom planiranih hotelskih vila na obalama otvorenog mora u zoni Grbalj od značajnijih novih objekata predviđa tek izgradnja manjih marina u Kotoru i Bigovi, pri čemu se postavlja i pitanje da li je ona uopšte potrebna s obzirom na postojanje nove velike marine u obližnjem *resortu* Luštica Bay.

Opština Budva kao najjači turistički centar u Crnoj Gori sa najviše smještajnih kapaciteta planira veliki rast od 20.500 ležajeva do 2030. godine, i to uprkos činjenici da su problemi vezani za infrastrukturu i preizgrađenost od svih opština Crne Gore najviše naglašeni upravo u Budvi, a broj registrovanih noćenja raste po najnižoj stopi u cijelom Crnogorskom primorju. Budući da je istovremeno broj stanovnika u zadnjih desetak godina daleko najviše porastao upravo u opštini Budva, može se pretpostaviti da je on uticao i na značajan porast smještajnih turističkih kapaciteta u stambenim objektima koji nijesu registrovani i koji možda i nadmašuju one planirane, a tako i na rast neregistrovanih noćenja. Unutar opštine primjetne su i velike razlike između najuže urbane zone Budva – Bečići kao najizgrađenije i izložene najvećem turističkom pritisku te manje opterećenih zona Pržno – Sveti Stefan i Petrovac – Buljarica. Iz tog razloga, bilo bi preporučljivo revidirati planske dokumente

u opštini Budva i uskladiti ih sa stvarnim stanjem na terenu te razmisliti o zadržavanju svih planskih površina predviđenih za novu izgradnju, koje su pojedinačno male i raspršene na više užih lokacija. Naime, i u postojećim planovima ističe se da osnovni cilj nije kvantitativni rast, već podizanje kvaliteta kroz razvoj elitnog turizma i uređenje pratećih sadržaja. To uključuje i izgradnju golf terena u Buljarici kao jedinom dijelu Budvanske rivijere koji nije zahvaćen intenzivnijim razvojem turizma.

Opština Bar prema zadnjim dostupnim planovima do 2030. godine planira 11.700 novih ležajeva. To je srazmjerno malo u poređenju sa ostalim opštinama s obzirom na veličinu i dužinu obale u opštini Bar, ali i realno uzme li se u obzir izloženost izletničkom pritisku i izgradnji vikendica. Bar ima i najbolju saobraćajnu povezanost sa unutrašnjošću Crne Gore i funkciju glavne crnogorske luke sa jedinom međunarodnom trajektnom linijom za Bari u Italiji, koje će još više doći do izražaja nakon dovršenja autoputa prema Srbiji. Zbog svoje urbane strukture u kojoj dominiraju široke ulice sa velikim trotoarima i najviše zelenih površina od svih primorskih gradova, grad Bar ima i najbolju lokalnu situaciju u saobraćaju sa aspekta gužvi i raspoloživosti parking mjesta. Većina nove izgradnje odnosi se na zapadni dio opštine u zonama Čanj – Sutomore i Bar, a manji dio na zonu Veliki pijesak – uvala Utjeha. Uz proširenje postojeće velike barske marine planira se uređenje dodatne manje marine u Sutomoru. Opština Bar je, zahvaljujući uređenju istorijskog jezgra Starog Bara sa tvrđavom, počela uspješno razvijati u kulturni turizam, a od svih opština u Primorju ima i najbolje mogućnosti širenja turizma u unutrašnjost, u prvom redu u područje Nacionalnog parka „Skadarsko jezero“ sa velikim neiskorišćenim resursima za ruralni turizam.

Slika 6. Stari Bar – primjer revitalizacije u funkciji razvoja kulturnog turizma (fotografija: Zoran Klarić)

Opština Ulcinj ima najambicioznije planove širenja od svih primorskih opština jer se tu do 2030. godine planira izgradnja 26.000 novih ležajeva, a nakon toga i više. Za to donekle ima i osnova jer ova opština raspolaže daleko najvećim plažnim kapacitetima, a i zakrčenost glavnog primorskog magistralnog puta M-1 je zbog pozicije Ulcinja na krajnjem jugu Crne Gore uz granicu sa Albanijom niža nego u ostalim djelovima Crnogorskog primorja. Manji novi smještajni kapaciteti planiraju se i u uvali Valdanos te u unutrašnjosti opštine oko naselja Briska gora, gdje se planira izgradnja golf terena. Velika plaža, zaštićena kao rezervat prirodnog predjela, i Park prirode „Ulcinjska solana“ važni su i kao najveća zaštićena područja u obalnoj zoni cijele Crne Gore. Glavni ograničavajući faktori razvoja Ulcinja su težak saobraćajni pristup i nedostatak parking mjesta u centru njegovog atraktivnog istorijskog jezgra sa tvrđavom te ograničeni uslovi za uređenje nautičkih sadržaja usljed nepovoljne konfiguracije terena i statusa zaštićenosti Velike plaže. Kao i u drugim primorskim opštinama, za svaki intenzivniji rast smještajnih kapaciteta ograničavajući faktor predstavlja i komunalna infrastruktura koja nije u dovoljnoj mjeri pratila porast turizma.

3 Aktuelno stanje prihvatnog kapaciteta crnogorskog obalnog područja i preporuke za budućnost

3.1 Promjene u svjetskom turizmu pod uticajem pandemije koronavirusa i moguće posljedice za Crnu Goru

Iako se za 2022. godinu predviđa skoro potpuni oporavak turizma u svijetu, zbog otpornosti virusa, nedostatka vakcina i očekivano nižeg nivoa vakcinisanosti u slabije razvijenim zemljama, nije isključeno da će prisustvo koronavirusa i duže vrijeme otežavati povratak na brojke iz 2019. godine. Povećani troškovi putovanja zbog testiranja, komplikacije pri korišćenju avionskog prevoza, otežani prelazak državnih granica i strah zbog mogućeg ponovnog širenja koronavirusa ili novih pandemija u bliskoj budućnosti upućuju na to da bi promjene u svjetskom turizmu do kojih je došlo u zadnje dvije godine mogle biti i dugoročne. Tu se u prvom redu misli na smanjenje udjela avionskog prevoza, jaču orijentaciju na domaće turiste i turiste iz bližeg okruženja te na porast udjela individualnog smještaja u manjim objektima i samostalnih *last minute* putovanja uz istovremeni pad udjela smještaja u velikim hotelskim kompleksima i rezervacija unaprijed.

Trenutna situacija može se shvatiti i kao prilika za resetovanje crnogorskog turizma i reviziju planova u cilju umanjivanja pritisaka koji ugrožavaju budući razvoj i prilagođavanja novim okolnostima. Do tog prilagođavanja je već i došlo jer je aktuelni zastoj u turizmu doveo do obustavljanja investicija u nove smještajne kapacitete, posebno one u individualnom smještaju, ali i do preorijentacije mnogih preduzetnika na poslove koji nijesu usko vezani za turizam. Stoga bi povratak na broj noćenja iz 2019. godine, a koji se neće ostvariti tako brzo, bilo poželjno sprovesti kroz drugačiji pristup koji vodi računa o svim novim okolnostima. Takav pristup velikim dijelom nudi i scenario održivog razvoja turizma predložen u Studiji iz 2013. godine.

Prema tom scenariju izgradnja novih smještajnih kapaciteta ne bi se zaustavila, ali bi novi sadržaji trebalo da budu građeni tako da ne narušavaju prirodnu i kulturnu baštinu, ne degradiraju kvalitet destinacije, ali i da omogućavaju stvaranje novih radnih mjesta. Međutim, ovaj scenario pretpostavlja uvođenje striktnih mjera koje bi spriječile daljnju izgradnju vikendica i apartmana u bližoj obalnoj zoni, odnosno tolerisanje njihove eventualne izgradnje samo u prostorima dalje od obale i u skladu sa tradicijom mediteranske arhitekture, u čemu se do sada nije uspjelo uprkos deklarativnim opredjeljenjima za takve mjere. Scenario održivog razvoja uključuje i uspostavljanje režima zaštite u prostorima koji još nijesu degradirani i napadnuti gradnjom s ciljem zaustavljanja degradacije kvaliteta boravka u destinaciji. Naime, mnogi primjeri u svijetu pokazuju da među prostorima sličnog kvaliteta smještajnih i pratećih sadržaja višu tržišnu cijenu i duže trajanje sezone ostvaruju prostori koji imaju više očuvanih zelenih površina i viši kvalitet okoline, dok u preizgrađenim prostorima sa degradiranom životnom sredinom prosječna potrošnja turista opada i sezona ostaje kratka.

U studiji iz 2013. godine istaknuto je i da bi scenariji nastavka postojećih trendova ili intenzivnog razvoja zbog nastavka procesa zasićenja mogli dovesti do zaustavljanja rasta turizma u Crnoj Gori, pa i do pogoršanja kvaliteta života lokalnog stanovništva. To se već da naslutiti iz podatka da je rast turizma zadnjih godina bio najsporiji u opštinama Budva i Herceg Novi kao turistički najrazvijenijim i najopterećenijim, a opština Herceg Novi pritom kao jedina u Primorju bilježi i pad broja stanovnika. Istovremeno, najveći rast turizma bilježi opština Tivat, koja je prije desetak godina bila turistički najslabije razvijena, a danas se zahvaljujući razvojnim projektima usmjerenim na platežno visoko sposoban segment turista preobrazila u privlačnu destinaciju. Veliki rast ima i opština Ulcinj koja raspolaže daleko najvećim plažnim kapacitetima i ima nešto povoljniju situaciju u saobraćaju na makronivou, a zbog atraktivnosti svoje prirodne i kulturne baštine, pogotovo u Starom gradu Ulcinju u čiju je obnovu zadnjih godina dosta uloženo, ima i dobre mogućnosti privlačenja kvalitetnijih segmenata potražnje.

Prethodna studija sadržavala je i brojne preporuke vezane za budući razvoj turizma na Crnogorskom primorju, ali su one poštovane tek u manjoj mjeri, a nove okolnosti ukazuju na potrebu za njihovom revizijom. Pod time se u prvom redu misli na oštrije mjere kada je riječ o sprečavanju neprikladne nove gradnje, znatno veća ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu te na promjenu sveukupnog pogleda na turistički razvoj, koja su posljedica pandemije koronavirusa. Kako je istrovremeno uočen određeni napredak kada je riječ o uređenosti urbanih jezgara, uređenosti plaža i udaljavanju od orijentacije isključivo na kupališni turizam, nužna je i revizija preporuka vezanih za plaže i druge sadržaje u neposrednoj obalnoj zoni. Kao i u prethodnoj studiji, iznose se i posebne preporuke za svaku od šest primorskih opština sa dodatnim naglaskom na uže zone unutar pojedinih opština.

3.2 Opšte preporuke za budući razvoj turizma u Crnogorskom primorju u skladu s novim okolnostima

Za razliku od Studije iz 2013. godine u kojoj nijesu posebno istaknute preporuke koje se odnose na izgrađenost i planove nove izgradnje, s obzirom na aktuelne okolnosti one zaslužuju poseban osvrt. Veću pažnju zaslužuje i problematika saobraćajne infrastrukture, budući da su u ovom segmentu problemi dodatno eskalirali usljed nedostatka investicija u unapređenje saobraćajne mreže. Zbog laganog, ali ipak prisutnog udaljavanja od gotovo isključive orijentacije na kupališni turizam, problematika plažnih kapaciteta je donekle pala u drugi plan, a s obzirom na određene investicije u unapređenje komunalne infrastrukture i sve bolje mogućnosti njihovog rješavanja zahvaljujući pretpristupnim fondovima Evropske unije i obavezama Crne Gore kao potencijalne nove članice, potrebno je revidirati i osnovne preporuke vezane za infrastrukturu.

Održivi pristup u izgradnji i striktno poštovanje ograničenja izgradnje u obalnoj zoni

Problem preizgrađenosti obalne zone je kao najizraženiji i dugoročno najopasniji oblik ugrožavanja održivosti razvoja u Crnogorskom primorju u zadnjih desetak godina dodatno eskalirao. Pritisak na prostor ispoljava se ne samo kroz fizičko uništavanje prirodnih neizgrađenih područja nego i kroz veliko povećanje broja osoba koje vrše pritisak na obalnu zonu. Taj pritisak uključuje ne samo turiste nego i vlasnike vikendica i njihove goste te stalne stanovnike, u koje se sve više ubrajaju i stranci, pogotovo penzioneri. Usljed neplanskog pristupa novoj gradnji, vrši se dodatni pritisak na saobraćajnu i komunalnu infrastrukturu uz brojne ekscesne situacije, u prvom redu gomilanjem motornih vozila na postojećim uskim i krivudavim putevima bez trotoara po kojima se teško mogu mimoići veća vozila. Iako se stanje od 2016. znatno popravilo, još uvijek ima ekscesa vezanih za zagađenja vode i zemljišta zbog nedostatka primjerenih kanalizacionih ispusta i lošeg upravljanja otpadom. Poseban problem su krajnje upitna arhitektonska rješenja brojnih objekata u neskladu sa lokalnom arhitekturom, koja značajno snižavaju kvalitet boravka turista i posljedično utiču na smanjenje prihoda od turizma.

Stoga se preporučuje hitno donošenje djelotvornih mjera koje bi na cijelom užem obalnom pojasu izrazito ograničile, a na nekim djelovima potpuno zabranile novu izgradnju apartmanskih i sličnih objekata. Kao model mogu poslužiti iskustva iz drugih djelova Sredozemlja izloženih *overtourismu*, poput Barselone poznate po snažnom ograničavanju širenja *Airbnbja* i mjere poput uvođenja kvota na broj jedinica privatnog smještaja na području naselja, pravljenja razlike u oporezivanju između onih koji žive u objektima koje iznajmljuju i onih koji tu ne žive, podizanje stope poreza na nekretnine koje se ne koriste i sl. Eventualno, u izuzetnim situacijama treba dozvoliti samo izgradnju onih objekata koji zadovoljavaju postavljene standarde po pitanju prateće saobraćajne i komunalne infrastrukture i arhitektonske gabarite i rješenja koja vode računa o tradicionalnim mediteranskim odlikama gradnje.

Paralelno treba pristupiti mjerama sanacije devastiranih područja kroz proširenje puteva i izgradnju trotoara gdje god je to moguće, a tamo gdje nije treba uvesti jednosmjerni i ograničen saobraćaja (samo za vlasnike i goste tih objekata). Mjere namijenjene ublažavanju posljedica preizgrađenosti uključuju i izgradnju pješačkih i biciklističkih staza, širenje pješačkih zona, stvaranje novih zelenih površina, uvođenje kanalizacije u zone gdje ih nema itd. Finansiranje ovih aktivnosti treba da se u što većoj mjeri odvija na teret investitora tih objekata, što uključuje legalizaciju objekata koji se mogu uklopiti u planska rješenja, ali i rušenje objekata u slučajevima drastičnog kršenja pravila vezanih za gradnju i nezakonitog postupanja.

Prioritetno rješavanje saobraćajne infrastrukture

Za razliku od Crne Gore u kojoj u obalnom pojasu više od pedeset godina nije bilo značajnijih ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu, u susjednim sredozemnim državama Albaniji i Hrvatskoj u zadnjih desetak godina došlo je do velikih pozitivnih pomaka. Albanija je od države sa najgorom putnom mrežom u Evropi bez gotovo ijednog kvalitetnog asfaltiranog puta prije tridesetak godina danas postala država sa više od 200 kilometara autoputa ili brzih saobraćajnica sa četiri trake, od kojih se značajan dio odnosi na liniju sjever – jug od Crne Gore do Grčke. Hrvatska je izgradila veći dio autoputa na Jadransko-jonskom koridoru, pri čemu su se glavne investicije u zadnjih desetak godina odnosile na najjužniji dio do Ploča najbliži Crnoj Gori, a skoro je završen i Pelješki most koji bi trebalo značajno da ubrza kretanje preko državnih granica.

Zbog toga bi Crna Gora trebalo što prije da inicira početak izgradnje brze dužobalne Jadranske saobraćajnice sa četiri trake kao najvažnijeg objekta putne infrastrukture za ekonomiju Crnogorskog primorja, koji najviše doprinosi punjenju državnog budžeta. Kao nova okolnost koja bi mogla da ima pozitivan uticaj na ubrzanje ovih planova ističe se aktuelizacija izgradnje tzv. „primorske varijante Jadransko-jonskog koridora“ umjesto prethodno planiranog Jadransko-jonskog autoputa duboko u unutrašnjosti, za čiju skoru izgradnju ni dugoročno nema izgleda. Primorska varijanta bi trebalo da prolazi izvan naselja i istovremeno ima funkciju brze saobraćajnice koja bi služila i lokalnim potrebama svih šest primorskih opština, čime bi se sadašnja Jadranska magistrala pretvorila u turistički put, kao što se već desilo u Hrvatskoj. Izgradnju ovog puta mogla bi ubrzati mogućnost njenog djelimičnog finansiranja kroz naplatu putarine uslovljene velikim potencijalnim prometom te kroz finansiranje iz pretpristupnih fondova Evropske unije, s obzirom na to da se radi o najvećem neizgrađenom dijelu autoputa na cijelom Jadransko-jonskom koridoru.

Održivi pristup rješavanju saobraćajne problematike

Osim izgradnje novih puteva, poboljšanje stanja saobraćajne infrastrukture uključuje i novi pristup zasnovan na ekološkim rješenjima i korišćenju savremenih tehnologija. To se podjednako odnosi na velike infrastrukturne projekte i manje intervencije, naročito u Boki Kotorskoj kao prostoru sa izuzetno vrijednom i očuvanom prirodnom i kulturnom baštinom pod zaštitom UNESCO-a. Ekološki pristup kod velikih infrastrukturnih projekata naročito dolazi do izražaja prilikom odabira lokacije i načina eventualne izgradnje mosta (ili tunela) preko Bokotorskog zaliva, ali i kod uređenja prelaza za divlje životinje i trasiranja puta kroz zaštićena područja ili ambijentalno atraktivnu životnu sredinu.

Ekološki pristup kod manjih saobraćajnih intervencija podrazumijeva izgradnju biciklističkih staza duž novih puteva, širenje pješačkih zona, izgradnju šetališta uz obalu, davanje prednosti javnom nad individualnim prevozom, ograničenje kretanja ličnih vozila u centralnim zonama glavnih turističkih destinacija i podsticanje upotrebe vozila koja ne utiču štetno na životnu sredinu, pogotovo vozila na električni pogon. To uključuje i linijski brodski prevoz, gdje se kao pozitivan primjer ističe prevoznik Bella Boka sa brodovima na solarni pogon, koji saobraćaju između Tivta, Kumbora (Portonovi), Herceg Novog i Perasta. Veće korišćenje plovnih objekata na solarni ili električni pogon moglo bi ne samo doprinijeti smanjenju pritiska na infrastrukturu drumskog saobraćaja nego i doprinijeti promociji Crne Gore kao ekološke destinacije.

Tehnološko-inovativni pristup podrazumijeva primjenu modernih tehnologija za upravljanje saobraćajem poput Inteligentnih transportnih sistema (ITS) i pametnih rješenja u upravljanju kretanjima u saobraćaju, a što uključuje široko korišćenje video-nadzora, saobraćajnih senzora, GPS tehnologija u kontroli kretanja vozila te aplikacija za mobilne telefone u informisanju o situaciji u saobraćaju, redovima vožnje, slobodnim parking mjestima itd. To se naročito odnosi na Budvu i Herceg Novi kao najproblematičnije gradove u smislu saobraćaja, ali i na Tivat, Kotor, Ulcinj i ostala turistički važnija naselja. U ove mjere se ubraja i veće korišćenje bicikala, električnih trotineta i sličnih vozila. Po uzoru na brojne evropske gradove i turistička područja, treba razmisliti i o uvođenju dodatne naplate ulaska u najprometnija urbana jezgra uz pomoć GPS tehnologija, kao i izgradnji velikih javnih garaža na rubovima glavnih naselja u cilju rasterećenja užih urbanih zona.

Ekološki odgovorno ponašanje u domenu komunalne infrastrukture

U skladu sa proklamovanim imidžom Crne Gore kao ekološke države u današnjim okolnostima sve je manje prihvatljiv nedostatak brige o životnoj sredini, naročito kada je riječ o zagađivanju voda i odlaganju otpada. Na nužnost preduzimanja značajnih koraka u tom smjeru upućuje i rast nivoa ekološke svijesti savremenih turista te težnja Crne Gore za ulaskom u Evropsku uniju. Treba voditi računa i o ekološkom postupanju u segmentima snabdijevanja strujom i vodom s obzirom na tendenciju većeg korišćenja obnovljivih izvora energije, sve veći udio električnih automobila i klimatske promjene koje uključuju i potrebu za racionalnim postupanjem izvorima pitke vode. Stoga je prilikom realizacije projekata usmjerenih na unapređenje stanja u komunalnoj infrastrukturi potrebno s jedne strane što prije sanirati sve moguće oblike zagađenja i spriječiti ponašanje neprihvatljivo po životnu sredinu , a s druge uvoditi ekološke oblike upravljanja infrastrukturnim sistemima. To se pogotovo odnosi na nove turističke smještajne objekte, uključujući i apartmane i vikendice, čije bi građevinske dozvole trebalo usloviti realizacijom sistema odvoda komunalnih otpadnih voda, naročito u Boki Kotorskoj.

Sanacija se u prvom redu odnosi na zamjenu dotrajalih i oštećenih vodovodnih i kanalizacionih cijevi novim izgrađenim od ekološki prihvatljivih materijala, širenje kanalizacionih sistema do svih stambenih objekata, pogotovo u priobalju, te uklanjanje divljih odlagališta otpada. Ekološki pristup razvoju infrastrukture podrazumijeva veće korišćenje obnovljivih izvora energije u snabdijevanju električnom energijom i zagrijavanju stambenih i poslovnih prostora, viši nivo pročišćavanja otpadnih voda te kvalitetno upravljanje otpadom zasnovano na odvajanju i reciklaži što veće količine otpada. Pored toga, treba koristiti podsticajne mjere za sve moguće oblike ekološkog ponašanja poput upotrebe solarnih ćelija i električnih vozila, uvoditi oštre represivne mjere za subjekte odgovorne za zagađenja te realizovati edukativno-informativne aktivnosti usmjerene na podizanje svijesti lokalnog stanovništva i turista o važnosti čuvanja životne sredine.

Udaljavanje nepotrebnih sadržaja od obalne zone uz kreiranje novih atrakcija

U cilju smanjenja nepotrebnih pritisaka na preopterećeni neposredni obalni pojas preporučuje se u skladu sa mogućnostima izmještanje dublje u unutrašnjost svih postojećih sadržaja za koje lokacija uz more nije nužna, posebno onih koji iniciraju veću koncentraciju ljudi kao što su npr. veliki trgovački ili zabavni centri. Istovremeno, treba podsticati izgradnju novih trgovinskih, zabavnih, ugostiteljskih, sportskih i ugostiteljskih sadržaja u prostorima podalje od obale sa dobrim saobraćajnim pristupom i mogućnostima parkiranja, čime bi se ujedno ti prostori i turistički bolje iskoristili. To uključuje i stvaranje novih atrakcija u zonama podalje od obale poput golf terena, karting staza, adrenalinskih parkova, raznih tematskih muzeja i sl. U mjere vezane za preusmjeravanje posjetilaca iz neposredne obalne zone u druga područja ubraja se i širenje ponude u kulturnom i gastro turizmu kroz uređenje starih urbanih jezgara, restauraciju objekata kulturne baštine, obilježavanje atrakcija i stvaranje privlačnih autohtonih ugostiteljskih sadržaja. Dobar primjer za to su stara jezgra i tvrđave u Starom Baru i Ulcinju, u čijem podnožju je značajno unaprijeđena kulturna baština i stvorena bogata gastronomska ponuda.

U mjere ublažavanja pritiska na preopterećena obalna područja ubraja se i uređenje šetališta, biciklističkih staza i vinskih puteva, odnosno širenje ponude u cikloturizmu i ruralnom turizmu, kao i široka ponuda izleta u okolinu glavnih turističkih destinacija. Vrlo važan oblik „udaljavanja“ turista od najprometnijih djelova plažnog prostora čini i organizovani prevoz turista brodovima na udaljene plaže do kojih nije moguć prilaz s kopna, pri čemu se mora voditi računa da se time ne ugrozi osjetljivo prirodno okruženje ili stvore nove gužve u saobraćaju. Smanjenju pritiska na obalnu zonu značajno može doprinijeti i bogata ponuda u aktivnom, odnosno „adrenalinskom“ turizmu (ronjenje, penjanje, *canyoning*, *rafting*, *zip-line*), čime bi se mogli privući i turisti koji nijesu skloni provođenju slobodnog vremena na obali, a što je naročito slučaj sa gostima iz azijskih zemalja.

Održivo upravljanje plažama

Iako je u upravljanju plažama u zadnjih desetak godina postignut napredak po pitanju njihove uređenosti i čistoće, postoji prostor za daljnji napredak, pogotovo kad je riječ o normama vezanim za čistoću mora i tematizaciju plaža. S obzirom na

nedostatak plažnog prostora i dalje su aktuelna razmišljanja o izdvajanju plaža na kojima bi se u izuzetnim situacijama moglo dopustiti vještačko proširenje nasipanjem, betoniranjem ili postavljanjem privremenih pontona na pojedinim ekološki manje osjetljivim lokacijama, odnosno potezima sa izgrađenom ili devastiranom obalom. Međutim, te plaže bi trebalo ograničiti na manji broj lokacija, a građevinske radovi realizovati u saradnji sa nadležnim institucijama zaduženim za zaštitu prirode i vode računa o visokom estetskom nivou dizajnerskih rješenja.

Istovremeno treba spriječiti bilo kakve oblike preuređenja prirodnih plaža te po potrebi, uz postojećih dvadesetak plaža koje su zaštićene kao spomenici prirode još davne 1968. godine, zaštititi još neke vrijedne lokacije uz more. To se naročito odnosi na trenutno nezaštićena ostrva Sveti Nikola kod Budve i Sveti Marko kod Tivta kao svojevrsne oaze zelenila i jedina crnogorska ostrva sa površinom većom od deset hektara nedostupna kopnenim putem.[8] Naime, uprkos idejama o izgradnji turističkih sadržaja preporučuje se ostavljanje ovih ostrva u prirodnom stanju, čime bi se status zaštićenih djelova prirode mogao dodatno osnažiti.

U cilju destimulisanja korišćenja plaža od strane dnevnih izletnika treba razmisliti i o ograničenoj naplati korišćenja nekih plaža za spoljnje korisnike od kojih lokalna zajednica nema skoro nikakve koristi, pri čemu se naplata ne bi odnosila na domaće stanovništvo i turiste koji borave u tim opštinama. Time bi se podigao kvalitet boravka u destinaciji za domaćine i njihove goste i povećao prihod lokalne zajednice kroz ubiranje određenih sredstava od tzv. „vikend“ kupača i gostiju u neregistrovanom smještaju. S obzirom na to da su se turisti već navikli na obavezno plaćanje korišćenja plažnog mobilijara na hotelskim plažama, a zbog velikih gužvi na plažama su skloni korišćenju plažnog mobilijara i tamo gdje to nije obavezno, ova mjera bi se mogla srazmjerno lakše sprovesti danas nego prije deset godina. To istovremeno podrazumijeva ostavljanje 50-postotnog kvalitetnog plažnog prostora bez obaveze plaćanja plažnog mobilijara na preostalim javnim plažama radi očuvanja prava na slobodni pristup moru bez naplate domaćem stanovništvu i izletnicima iz unutrašnjosti Crne Gore.

Monitoring održivog razvoja

Iako je obaveza monitoringa održivog razvoja kao osnovnog preduslova sprečavanja problema turističkog zasićenja predložena i u studiji iz 2013. godine, po tom pitanju nijesu preduzeti ozbiljni koraci. Štaviše, situacija se i pogoršala jer su službeni podaci o smještajnim kapacitetima i broju noćenja danas još manje pouzdani nego prije desetak godina, naročito kada je riječ o individualnom smještaju. Mjerenja potrošnje vode i struje, mjerenje gustine saobraćaja na putevima i kontrole zagađenosti mora se vrše, ali njihovi rezultati za sada nijesu u većoj mjeri uticali na preduzimanje potrebnih radnji, pogotovo kada je riječ o saobraćaju. Situacija sa izgradnjom u priobalnom prostoru je još nepovoljnija, što se vidi iz neusklađenosti planske dokumentacije sa stvarnim stanjem, kao i neusklađenosti građevinske dokumentacije sa propisima koji se odnose na veličinu i vanjski izgled objekata.

Stoga bi trebalo što prije preduzeti korake u cilju pokretanja monitoringa održivog razvoja te poboljšati situaciju u vezi sa prikupljanjem podataka relevantnih za održivost, u prvom redu o broju smještajnih jedinica, turista i noćenja. Kao model može poslužiti i sistem eVisitor uveden u Hrvatskoj 2016. godine, koji je kroz bolju evidenciju broja turista i noćenja olakšao planiranje turizma u destinaciji, uticao na podizanje kvaliteta boravka, a kroz svođenje neprijavljenih objekata na minimalni nivo značajno doprinio punjenju državnog i lokalnih budžeta. Stoga se, u cilju očuvanja resursa za budući razvoj i obezbjeđivanja zadovoljstva stanovnika i posjetilaca obalnog područja, preporučuje što brže uspostavljanje efikasne i nezavisne nadzorne službe koja bi ne samo vršila monitoring održivog razvoja nego i umanjila mogućnost ekscesnih narušavanja stanja u životnoj sredini, pogotovo kada je riječ o divljoj gradnji i poštovanju zakonskih normi vezanih za zagađivanje životne sredine.

[8] Ada Bojana je s površinom od 480 hektara najveće ostrvo u Crnoj Gori, ali zbog pozicije u delti rijeke Bojane i povezanosti mostom s kopnom nije ostrvo u punom smislu riječi. Turistička zona na ostrvu Sveti Marko posljedica je nekadašnjeg postojanja resorta „Club Mediteranee“, koji je danas potpuno zapušten, tako da na ostrvu nema useljivih objekata.

3.3 Procjena izvodljivosti održivog razvoja po pojedinim opštinama

Preporuke koje se odnose na procjenu izvodljivosti održivog razvoja po pojedinim opštinama koje slijede u nastavku bazirane su na preporukama Studije iz 2013. godine, ali su značajno inovirane te usklađene sa novim okolnostima i trendovima u razvoju turizma. Pod time se u prvom redu misli na širenje lepeze turističkih aktivnosti, diverzifikaciju potražnje u kojoj sve veću ulogu imaju udaljena tržišta, porast svijesti o potrebi zaštite životne sredine uključujući i vođenja računa o klimatskim promjenama te posljedično smanjenje značaja kupališnog turizma. Uzeti su obzir i najnoviji trendovi uzrokovani pandemijom koronavirusa koji za posljedicu imaju smanjenje značaja vazdušnog saobraćaja, pad potražnje za kruzingom, snažniju orijentaciju na bliža tržišta dostupna automobilskim prevozom i veću ulogu samostalno organizovanog boravka u individualnom smještaju u izdvojenim objektima umjesto velikih hotela i unaprijed plaćenih paket aranžmana. Uprkos nedostacima relevantnih numeričkih podataka, na temelju stručne procjene autora i obilaska terena u okviru preporuka za pojedine opštine date su i posebne preporuke za pojedine uže cjeline definisane prethodnim planom.[9]

Opština Herceg Novi

Izraženi procesi zasićenja na području opštine Herceg Novi detektovani prije deset godina kao posljedica prevelike koncentracije turista i domicilnog stanovništva u odnosu na raspoložive plažne kapacitete su dodatno eskalirali, pogotovo kada je riječ o pritiscima na saobraćajnu infrastrukturu. Naime, uprkos povećanju drumskog saobraćaja na Jadranskoj magistrali koja je i ranije bila pretjerano prometna, gotovo da nije bilo nikakvih intervencija, tako da ona i dalje prolazi kroz izgrađeno naseljeno područje sa neuređenim čvorištima, a velikim dijelom i bez trotoara. Mala je vjerovatnoća da će se planovi o izgradnji zaobilaznice Herceg Novog i mosta preko Boke Kotorske realizovati u bližoj budućnosti, a ništa ozbiljnije nije preduzeto ni sa aspekta poboljšanja protoka graničnog prelaza Sutorina prema Hrvatskoj. Ipak, primjetni su i pozitivni koraci kroz izgradnju novih luksuznih turističkih sadržaja i marine i proširenja na nekadašnjim zapuštenim vojno-industrijskim površinama, a unaprijeđen je i hercegnovski *lungomare* kao daleko najduži kontinuirani *lungomare* u cijelom Crnogorskom primorju.

Slika 7. Zaleđe Herceg Novog – potencijalna zona razvoja ruralnog turizma (fotografija: Zoran Klarić)

[9] U odnosu na prethodni plan dodatno je izdvojena zona grada Bara, koja je prethodno bila posmatrana zajedno sa zonom Dobra Voda – Pečurice – Utjeha.

Glavnu ulogu u turizmu i dalje ima centralno područje oko grada Herceg Novog uključujući i Igalo, u kojem se uprkos padu broja stanovnika dodatno povećao ionako veliki broj objekata namijenjenih turistima u privatnom smještaju. Ti procesi su prisutni i u istočnom dijelu opštine u zoni Zelenika – Bijela, koji je prije bio pretežno orijentisan na manje kvalitetan individualni smještaj, a zbog velikim dijelom strme i preizgrađene obale ima i problem nedostatka plažnog prostora. Prethodno istaknuti pozitivni pomaci u smjeru podizanja kvaliteta ponude i sanacije devastiranih područja najprimjetniji su upravo u ovoj zoni, pri čemu se u prvom redu misli na apartmansko-nautički kompleks Portonovi i luksuzne hotele „Iberostar" u Kumboru i Bijeloj. Time je podignut i kvalitet cijele destinacije Herceg Novi, a zahvaljujući izgradnji vještačkih plaža uz ove objekte povećan je i plažni prostor.

Na otvorenom dijelu mora na poluostrvu Luštica u sastavu opštine Herceg Novi u uvali Dobra luka gradi se veliki luksuzni hotelski kompleks, a uskoro bi se mogli realizovati i planovi izgradnje sličnih sadržaja i na ostrvu Mamula i u uvali Žanjica. Međutim, prilikom realizacije ovih projekata trebalo bi voditi računa o komunalnoj i saobraćajnoj infrastrukturi, koja na Luštici trenutno nema dovoljno kapaciteta za realizaciju velikih turističkih projekata. Sve više raste i negativno javno mnjenje o takvim projektima jer se uglavnom radi o objektima zatvorenog tipa namijenjenim bogatoj klijenteli. Iz toga proizilazi da bi ionako ograničeni plažni kapaciteti i njene najatraktivnije lokacije postale nedostupne za „obične" turiste i lokalno stanovništvo, a nekad zeleno očuvano poluostrvo Luštica prekriveno mrežom velikih betonskih kompleksa.

Imajući u vidu ove okolnosti, preporučuje se suzbijanje već predimenzioniranih planova izgradnje na Luštici (planovi predviđaju više novih ležajeva nego na cijelim područjima opština Tivat i Kotor), a pogotovo zatvorenih kompleksa koji okupiraju trenutno slobodan obalni prostor. Umjesto toga, glavnu pažnju bi trebalo posvetiti unapređenju stanja infrastrukture i podizanju kvaliteta cjelokupne destinacije kroz uređenje šetališta uz obalu i u drugim djelovima opštine, interpretativno opremanje atrakcija i druge projekte koje bi doprinijeli privlačenju drugih segmenata potražnje od one u kupališnom turizmu. Eventualna ograničena nova izgradnja trebalo bi da se primarno odnosi na *brownfield* investicije na zapuštenim vojno-industrijskim objektima, naročito u zoni Zelenika – Bijela, na objekte ruralnog turizma u planinskom zaleđu te na podizanje zdravstvenog turizma zasnovanog na resursima igaljskog blata na viši nivo.

Opština Tivat

Opština Tivat je kroz realizaciju projekata Porto Montenegro i Luštica Bay u zadnjih desetak godina značajno unaprijedila turizam, a grad Tivat je iz zapuštenog industrijskog gradića pretvoren u destinaciju elitnog turizma. Te intervencije su uticale i na poboljšanje uređenosti i samog centra Tivta i njegove okoline kroz uređenje pješačkih i biciklističkih staza. Ipak, opština Tivat kao najmanja u Crnogorskom primorju i sa najkraćom obalom raspolaže sa nedovoljno plažnih kapaciteta, pa su i mogućnosti za veće širenje ograničene. Kao glavni limitirajući faktori ističu se lokacija aerodroma Tivat u neposrednoj obalnoj zoni, pritisak na plažne kapacitete i infrastrukturu iz okolnih područja usljed povoljne prometne pozicije Tivta u odnosu na ostale djelove Crnogorskog primorja te osjetljivost obalne zone u Tivatskom zalivu. Ti pritisci su se u zadnjih desetak godina dodatno povećali zbog rasta drumskog saobraćaja, broja putnika na aerodromu Tivat i s time povezane nužnosti čuvanja prostora za njegovo širenje, ali i zbog veće privlačne snage grada Tivta kao posljedica izgradnje kompleksa Porto Montenegro.

Nakon proglašenja Posebnog rezervata prirode „Tivatska solila" 2008. godine dodatno se povećala i svijest o potrebi zaštite životne sredine, što bi moglo uticati na suzbijanje planova nove turističke izgradnje ne samo u kontaktnoj zoni Solila nego i na ostrvu Sveti Marko kao jedinoj većoj zelenoj zoni u zoni samog Tivta. I u zoni Krtoli koja obuhvata dio poluostrva Luštica i otvoreno more prostorni kapaciteti za širenje su ograničeni uzme li se u obzir realizacija lokacije Luštica Bay i nastavak intenzivne izgradnje vikendica i apartmana u unutrašnjosti zone Krtoli, pogotovo u glavnom naselju Radovići. Iz činjenice da opština Tivat u svojim planskim dokumentima predviđa višestruko manje građevinske zone u zoni Krtoli od zone Luštica u opštini Herceg Novi sa otprilike podjednakom dužinom obale, može se zaključiti da u opštini raste svijest o potrebi za suzbijanjem prekomjerne gradnje.

Stoga za daljnji razvoj opštine Tivat primarni značaj ima izgradnja saobraćajne infrastrukture, u prvom redu zaobilaznice Tivta te komunalne infrastrukture u trenutno deficitarnom prostoru Krtola. Veću pažnju treba posvetiti i podizanju kvaliteta

destinacije kroz interpretativno opremanje atrakcija i nastavak uređenja šetališta uz obalu i biciklističkih staza. To se pogotovo odnosi na djelove grada Tivta izvan užeg centra i Porto Montenegra, koji su srazmjerno zapušteni i samim tim nedovoljno privlačni gostima više kupovne moći, pogotovo kada je riječ o ugostiteljsko-zabavnoj ponudi. Eventualna nova izgradnja trebalo bi da se primarno odnosi na manje objekte namijenjene zahtjevnijim turistima, što osim samog grada Tivta uključuje i objekte kvalitetnog i ekološki prihvatljivog ruralnog turizma na području Gornje Lastve na poluostrvu Vrmac kao jedinog ambijentalno očuvanog naselja u opštini.

Opština Kotor

Prema dostupnim podacima, opština Kotor danas zauzima posljednje mjesto po ukupnom broju noćenja u Crnogorskom primorju jer ju je u međuvremenu pretekla opština Tivat koja je prije realizacije velikih projekata bila iza nje. Međutim, to je donekle i očekivano jer opština Kotor ima najmanje plažnih kapaciteta od svih opština Crnogorskog primorja usljed nepovoljne konfiguracije obale koja je većim dijelom strma, a u Boki Kotorskoj i preizgrađena. Dodatna ograničenja u razvoju opštine Kotor su i zatvorenost i visoka ekološka osjetljivost unutrašnjeg Kotorsko-risanskog zaliva pod zaštitom UNESCO-a te udaljenost grada Kotora od puta M-1. Kako je turizam u opštini Kotor uprkos ovim ograničenjima rastao po višoj stopi od opština Herceg Novi i Budva, i tu je došlo do procesa zasićenja. I oni se primarno odnose na saobraćajnu infrastrukturu, koja je u slučaju samog grada Kotora dodatno pogoršana zbog nedovoljne propusnosti tunela Vrmac kao glavne veze Kotora sa svijetom.

Uz glavnu turističku zonu oko samog grada Kotora unutar opštine izdvajaju se još dvije, sa turističkog aspekta značajno različite zone. Jednu čini zona Morinj – Risan – Perast, koja je uprkos poziciji u Kotorsko-risanskom zalivu kao i Kotor izložena znatno manjem turističkom i građevinskom pritisku, a obuhvata i srazmjerno velik prostor u rijetko naseljenoj i s turističkog aspekta skoro potpuno neiskorišćenoj brdovitoj unutrašnjosti. Drugu zonu čini mikroregija Grbalj smještena uz magistralni put M-1 koja izlazi na otvoreno more, ali je obala većim dijelom teško dostupna, strma i sa malo plažnih kapaciteta, pa se skoro sva naselja nalaze u unutrašnjosti. Međutim, zbog povoljnije prometne pozicije, zona Grbalj se razvija znatno brže od samog Kotora i sa demografskog i sa turističkog aspekta, pogotovo njen južni dio koji je znatno bliži Budvi. Stoga su smještajni kapaciteti zone Grbalj u većoj mjeri u funkciji Budve, a njihovi gosti uglavnom orijentisani i na plaže u području opštine Budva, naročito na plažu Jaz. Na Grbalj se odnosi i većina planiranih novih turističkih kapaciteta, koji su s obzirom na ograničene reljefne mogućnosti i nedostatak plaža srazmjerno skromne.

Imajući u vidu povećanje svih oblika pritisaka na ionako preopterećeni prostor opštine Kotor, ovdje ni objektivno nema mogućnosti za značajniji rast smještajnih sadržaja. Međutim, opština Kotor više od svih drugih djelova Crnogorskog primorja ima mogućnost razvoja kulturnog turizma na temelju valorizacije područja pod zaštitom UNESCO-a, naročito Stari grad Kotor kao perjanica kulturnog turizma Crne Gore. Segment kulturnog turizma se zadnjih godina i značajno povećao usljed razvoja kruzing turizma i prelivanja gostiju iz Dubrovnika kao najjače turističke destinacije u susjednoj Hrvatskoj, koja takođe bilježi veliki rast. Budući da se radi o gostima koji u destinaciji borave srazmjerno kratko, imaju veliku potrošnju i zbog slabe zainteresovanosti za korišćenje plaža nijesu orijentisani samo na ljetnju sezonu, to Kotoru daje šansu da poveća prihode od turizma, pa i broja noćenja bez veće izgradnje novih smještajnih kapaciteta.

Iz toga proizilazi da bi budući razvoj turizma u opštini Kotor u većoj mjeri od svih ostalih primorskih opština trebalo usmjeriti na podizanje kvaliteta smještajne ponude, sa dodatnim naglaskom na brizi o arhitektonskom nasljeđu i očuvanju ambijentalnih vrijednosti prostora. To uključuje i razvoj ruralnog i ekoturizma u velikim dijelom napuštenim, ali slikovitim naseljima u planinskom okruženju u zaleđu Risna i na dijelu poluostrva Vrmac u sastavu opštine Kotor. Imajući u vidu porast nautičkog i kruzing turizma i visok nivo osjetljivosti Kotorsko-risanskog zaliva kao dijela Svjetske baštine UNESCO-a, problematika ulaska kruzera i drugih plovnih objekata u Bokokotorski zaliv i pritiska gostiju s kruzera na grad Kotor zaslužuju dodatnu pažnju, što će biti elaborirano u posebnom dijelu ovog dokumenta.

Opština Budva

Za opštinu Budva je i prije desetak godina utvrđeno da je kao uvjerljivo prvo turističko odredište cijele Crne Gore izložena snažnim procesima zasićenja, vidljivim kroz preizgrađenost prostora, gužve u saobraćaju i pretrpanost plaža. Zbog nastavka intenzivne gradnje novih smještajnih sadržaja, ti procesi su se ubrzali, što potvrđuje najmanji rast broja registrovanih noćenja u zadnjih desetak godina od svih opština u Crnogorskom primorju. Iako su zbog pretpostavljeno velikog broja neprijavljenih gostiju podaci o broju noćenja nepotpuni, iz činjenice da je rast bio najmanji u registrovanim objektima u koje se ubrajaju gotovo svi kvalitetni smještajni objekti hotelskog tipa, očigledno je da Budva postaje sve manje privlačna za zahtjevnije segmente potražnje.

U cilju očuvanja platežno najsposobnijeg segmenta potražnje intenzivirao se i proces njihove segregacije u odnosu na turiste niže kupovne moći. To najbolje potvrđuje ograničenje pristupa Svetom Stefanu za osobe koje tamo ne borave kao gosti i destimulacija korišćenja nekih hotelskih plaža kroz enormno visoke cijene iznajmljivanja plažnog mobilijara.[10] Pretrpanost prostora i devastacija vizura smještajnim objektima upitnog arhitektonskog kvaliteta i prevelikih gabarita umanjuje i vrijednost ostalih atrakcija, u prvom redu najatraktivnijih javnih plaža poput Mogrena i Slovenske plaže te Starog grada Budve, kojem je zbog nedostatka parking prostora i gužvi u saobraćaju pristup na vrhuncu ljetnje sezone krajnje otežan.

Procesi zasićenja daleko su najveći na najsjevernijem dijelu opštine u zoni Budva – Bečići, a znatno manji u zonama Pržno – Sveti Stefan i Petrovac – Buljarica, pogotovo u najjužnijem dijelu opštine u uvali Buljarica. Iako nema preciznih podataka o kretanju turizma po pojedinim užim zonama za zadnjih desetak godina, iz činjenice da je u tom periodu izgrađeno nekoliko novih luksuznih hotelskih objekata i stambeno-turističkih objekata namijenjenih strancima, očigledno je da broj smještajnih kapaciteta i dalje raste. To se odnosi na sve djelove opštine, a pogotovo na područje u zaleđu uvale Drobni pijesak sa dva velika luksuzna kompleksa Vivid Blue Serenity i Ananti. Ipak, kako se radi o *resortima* udaljenim od obale, sa sopstvenim bazenima i drugim sadržajima namijenjenim njihovim gostima, oni znatno manje ugrožavaju prostor od novih smještajnih sadržaja koji se nalaze bliže obali.

Stoga bi Budva svoj budući turistički razvoj kada je u pitanju nova izgradnja trebalo primarno da temelji na manjem broju kvalitetnih objekata udaljenih od mora i vodeći računa o usklađenosti arhitektonskih rješenja sa mediteranskom arhitektonskom tradicijom. U cilju zaustavljanja pada kvaliteta potražnje i s time povezanog smanjenja prosječne potrošnje, najviše pažnje treba posvetiti unapređenju stanja infrastrukture i podizanju kvaliteta boravka u destinaciji. Pod infrastrukturom se podrazumijeva nastavak proširenja Jadranske magistrale na dodatnim kritičnim dionicama, izgradnja velikih javnih garaža i parkinga na rubovima Budve i drugih važnijih naselja, a po mogućnosti i izgradnja zaobilaznice Budve kao dijela buduće brze saobraćajnice na Jadransko-jonskom koridoru. Podizanje kvaliteta destinacije odnosi se na dodatno unapređenje šetališta uz obalu između Budve i Bečića i po mogućnosti njegovo spajanje na potezu Bečići – Miločer, proširenje pješačkih zona u cijeloj zoni Budva – Bečići, kao i uređenje i interpretativno opremanje glavnih atrakcija, pogotovo u Starom gradu Budva.

Poseban problem opštine Budva kao perjanice crnogorskog turizma je nedostatak kapaciteta za nautičare jer postojeća luka u centru grada ima mogućnost prihvata tek manjeg broja plovnih objekata i nema karakteristike prave marine. Zbog toga ,treba razmisliti o traženju nekih dodatnih lokacija, pri čemu one ne bi trebalo da se odnose na postojeća zaštićena područja i ona u planu, kao što je buduće zaštićeno područje u moru Katič. Zaštita prostora pogotovo je važna u slučaju Buljarice kao jedine veće uvale koja još nije okupirana gradnjom te ostrva Sveti Nikola kao jedinog većeg ostrva u opštini i jedne od rijetkih očuvanih zelenih zona uz more u cijeloj opštini Budva.

[10] Prema zadnjim dostupnim informacijama, Sveti Stefan je moguće posjetiti samo u sklopu organizovanih vođenih tura sa ograničenim brojem posjetilaca u dva dnevna termina (11 i 14 sati), uz naplatu od 20 eura po osobi, dok se iznajmljivanje dvije ležaljke sa suncobranom na hotelskoj plaži pored Svetog Stefana vanjskim korisnicima naplaćuje 100 eura.

Opština Bar

Iako su i na području opštine Bar prisutni procesi zasićenja kao i u drugim djelovima Crnogorskog primorja, naročito kada je riječ o plažnim kapacitetima, usljed specifične pozicije ove opštine i njene uloge u ukupnom razvoju Crne Gore, glavni problemi ovdje ne odnose se ni na drumski ni na pomorski saobraćaj. Naime, opština Bar jedina na Crnogorskom primorju ima srazmjerno dobru saobraćajnu situaciju zbog povoljne veze sa unutrašnjošću Crne Gore kroz tunel Sozina, koja bi se mogla dodatno poboljšati sa završetkom punog profila autoputa od Bara preko Podgorice do granice sa Srbijom. Zbog činjenice da su u gradu Baru nakon potresa 1979. godine izgrađene široke ulice sa novim zgradama, ovaj grad jedini na obali nema ni većih problema sa protokom saobraćaja i parkiranjem, a ima i riješen problem pomorskog saobraćaja zahvaljujući postojanju velike marine u Baru u kojoj mogu pristajati i mega-jahte.

Međutim, povoljna prometna pozicija opštine Bar u odnosu na unutrašnjost Crne Gore ima za posljedicu i najveću izloženost izletničkom pritisku, a na nju se odnosi i najveći interes za izgradnjom vikendica od strane domaćeg stanovništva i stanovnika iz Srbije. Kako opština Bar ima i najviše stanovnika od svih primorskih opština te srazmjerno kratku obalu pogodnu za kupanje, pritisci na plažni prostor izuzetno su veliki. To je imalo za posljedicu nešto slabiji interes za izgradnjom komercijalnih smještajnih kapaciteta višeg nivoa kvaliteta namijenjenih stranim turistima iako se i tu situacija mijenja s obzirom na izgradnju luksuznog *Amma Resorta* u Čanju i najavljenu skoru realizaciju velikog turističkog projekta u zoni Maljevika. Treba istaći i da Bar, od svih primorskih gradova, najmanje zavisi od turizma zbog svoje funkcije glavne crnogorske trgovačke luke, a objektivno je i najmanje atraktivan s obzirom na preovladavajuću novogradnju, široke ulice i lučke sadržaje. Naime, u odnosu na sve ostale urbane centre na crnogorskoj obali sa očuvanim atraktivnim istorijskim jezgrima u neposrednoj obalnoj zoni, istorijsko naselje Stari Bar smješteno je pet kilometara u unutrašnjosti od centra novog Bara i uprkos slikovitosti, ne može se mjeriti sa susjednim gradovima Budvom i Ulcinjem čija su atraktivna istorijska jezgra ujedno i glavne zone okupljanja turista izvan plažnog prostora.

Unutar opštine prisutne su i velike razlike sa aspekta razvoja turizma, pri čemu se uz centralno područje oko samog grada Bara izdvajaju zona Čanj – Sutomore sjeverno od Bara uz tunel Sozina koji vodi u unutrašnjost Crne Gore te zona Dobra Voda – Pečurice – Utjeha južno od Bara u smjeru Ulcinja. Iako je zbog svoje prometne pozicije, atraktivnog okruženja i lijepih velikih plaža zona Čanj – Sutomore prilično opterećena kao plažna destinacija, postala je atraktivna i za izgradnju luksuznih sadržaja. Veliki novi projekti planiraju se i u zoni Dobra Voda – Pečurice – Utjeha iako se radi o manje atraktivnoj zoni sa srazmjerno kratkim plažama, koja je pritom devastirana izgradnjom vikendica i apartmana lošijeg kvaliteta sa slabom lokalnom saobraćajnom infrastrukturom. Najmanje mogućnosti razvoja su u užoj zoni grada Bara, koja ionako velikim dijelom nije u funkciji turizma zbog drugih namjena (luka Bar) i strmog terena.

Imajući u vidu ove specifičnosti, u opštini Bar se kao glavni problem ističe prevelika orijentacija na kupališni turizam, što dodatno potencira nizak nivo uređenosti životne sredine i manjak dodatnih turističkih atrakcija, pogotovo kada je riječ o kulturnoj baštini. Stoga bi prioritetne intevencije usmjerene na unapređenje razvoja turizma u opštini Bar trebalo da budu poboljšanje stanja životne sredine i stvaranje novih atrakcija po uzoru na vrlo uspješnu revitalizaciju i stavljanje Starog Bara i njegove tvrđave u funkciju turizma. Od posebnog značaja je uređenje šetališta uz obalu i stvaranje dodatnih zabavnih i sportsko-rekreativnih sadržaja poput *aqua parkova*, tematskih parkova, ponude u adrenalinskom turizmu i sl.

Za opštinu Bar povoljna okolnost je to što ona raspolaže daleko najvećim prostorom u unutrašnjosti, što pruža mogućnost za širenje smještajnih kapaciteta izvan uže obalne zone i stvaranje ponude raznolikih dodatnih aktivnosti koje mogu obogatiti turistički doživljaj. Ključnu ulogu u tome ima Nacionalni park „Skadarsko jezero“ i naselje Virpazar, koje je već uspostavljeno kao izletničko-gastronomska turistička destinacija, ali i brojna druga slikovita ruralna naselja u zaleđu Skadarskog jezera te trenutno turistički vrlo slabo iskorišćena planina Rumija. Tu se pružaju velike mogućnosti razvoja ruralnog turizma, ekoturizma, biciklizma, planinarenja, penjanja i drugih turističkih aktivnosti koje mogu pomoći udaljavanju turizma od obale i podizanju kvaliteta i na strani ponude i na strani potražnje.

Opština Ulcinj

Za opštinu Ulcinj je i u studiji iz 2013. godine istaknuto da raspolaže daleko najvećim plažnim kapacitetima od svih primorskih opština, a zbog svoje izolovane pozicije na krajnjem jugu Crne Gore, nema ni većih problema u saobraćaju na makronivou. Međutim, ni opština Ulcinj nije ostala pošteđena procesa zasićenja, koji se u prvom redu manifestuju kroz gužve u saobraćaju na lokalnom nivou vezana za prilaz starom gradskom jezgru Ulcinja te kroz nedostatak nautičkih sadržaja usljed nepovoljnih prostornih mogućnosti. Činjenica da je Velika plaža kao glavni plažni resurs cijele Crne Gore zaštićena kao rezervat prirodnog predjela, a obližnja Ulcinjska solana od 2019. godine zaštićena kao park prirode, upućuje na to da prostorni resursi razvoja nijesu neograničeni. Stoga bi opština Ulcinj trebalo da preispita vrlo ambiciozne aktuelne planove izgradnje novih smještajnih kapaciteta, naročito iz razloga što se većina njih odnosi na zonu Velika plaža – Donji Štoj kao najpovoljniju za realizaciju velikih razvojnih projekata. Naime, preostali dio opštine od grada Ulcinja prema sjeveru znatno je nepogodniji za takve intervencije jer je sa izuzetkom uvale Valdanos obala većim dijelom strma i teško dostupna, a infrastruktura uglavnom ne postoji.

Oprez prilikom širenja plažnih kapaciteta na Velikoj plaži, kao i prilikom eventualne realizacije projekta marine kod rta Đeran, nužan je i zbog ograničenih prostornih resursa. Naime, iskorišćavanje plažnih kapaciteta u punom obimu za posljedicu može imati prevelika opterećenja, ugrožavanje dina i zagađenja na samoj obali i s time povezano snižavanje zadovoljstva korisnika Velike plaže. Kao osjetljivo područje izdvaja se i ušće rijeke Bojane sa Adom Bojanom i sama rijeka Bojana, a i u slučaju Valdanosa kao jedine veće zaštićene uvale u opštini Ulcinj lako dostupne automobilom, treba razmisliti da li tu izgraditi veliki luksuzni *resort* zatvorenog tipa, kao što je ideja u nekim planovima, ili bi je bilo bolje ostaviti dostupnom svim stanovnicima i gostima Ulcinja.

Stoga se kao glavni prioriteti u budućem razvoju turizma opštine Ulcinj ističu rješavanje infrastrukturnih problema i stvaranje pratećih sadržaja usmjerenih na povećanje potrošnje turista primjerene izuzetnoj prirodnoj i kulturnoj baštini opštine. Rješavanje prilaza Starom gradu Ulcinju bitno je i zbog razvoja kulturnog i gastronomskog turizma, za koji Ulcinj ima odlične preduslove zahvaljujući atraktivnosti prostora stare luke i uz tvrđavu, gdje su uređeni brojni atraktivni ugostiteljski objekti. Zahvaljujući tome, Ulcinj sve više funkcioniše kao destinacija kulturnog turizma, a zbog svoje jedinstvene pozicije na brdovitoj obali i kao jedini crnogorski obalni grad dominantno orijentalnog karaktera, sa tačke gledišta inostranih turista već se približio Kotoru kao glavnoj atrakciji kulturnog turizma Crne Gore. Ukoliko u dogledno vrijeme ne bude bilo moguće riješiti primjereni saobraćajni prilaz Starom gradu, treba razmisliti i o uređenju velikog parkinga na rubu Ulcinja i transportu gostiju i stanovnika *shuttle busovima* do starog jezgra.

Slika 8. Delta rijeke Bojane – prostor jedinstvenih karakteristika (fotografija: Zoran Klarić)

Paralelno bi trebalo razmisliti i o uređenju novog centra Ulcinja na istočnom rubu grada blizu Velike plaže, kako bi se zadovoljile potrebe turista na Velikoj plaži i smanjio pritisak na Stari grad. Taj novi centar bi uz bogate ugostiteljske, trgovačke i zabavne sadržaje trebalo da ima i dobro riješenu saobraćajnu situaciju sa dovoljno parking mjesta, čime bi se podstaklo njegovo bolje korišćenje i od strane stanovnika Ulcinja, a tako i u vansezonskom periodu. Kao i drugim obalnim opština, i Ulcinju nedostaju kvalitetni prateći turistički sadržaji poput šetališta uz obalu, biciklističkih staza, *aqua parkova*, tematskih parkova i sl. Na podizanje kvaliteta turističke ponude Ulcinja pogotovo bi moglo uticati uređenje kvalitetnog šetališta uz obalu sa biciklističkom stazom od centra Ulcinja do Velike plaže, a treba razmisliti i o otvaranju sezonskog graničnog prelaza prema Albaniji sa skelom preko rijeke Bojane u cilju širenja lepeze turističkih aktivnosti u saradnji sa destinacijom Velipoja u susjednoj Albaniji.

Važno mjesto u udaljavanju od ponude orijentisane pretežno na kupališni turizam uz Veliku plažu ima i uža okolina Ulcinja sa Parkom prirode „Ulcinjska solana“, Šaskim jezerom i rijekom Bojanom. Naročito je važna delta Bojane sa nadaleko poznatom nudističkom destinacijom Ada Bojana, ponudom specifičnih turističkih aktivnosti poput plovidbe čamcima, uz već profilisanu gastronomsku ponudu baziranu na riječnoj ribi u jedinstvenim objektima na sojenicama. Široke mogućnosti stvaranja novih doživljaja nudi i šira okolina Ulcinja, u prvom redu Nacionalni park „Skadarsko jezero“ i Stari Bar u susjednoj opštini Bar te grad Skadar sa atraktivnom tvrđavom Rozafa u susjednoj Albaniji.

3.4 Preporuke vezane za režim kretanja kruzera u Kotorsko-risanskom zalivu

Zbog svoje izuzetne atraktivnosti, Kotorsko-risanski zaliv predstavlja jednu od osnovnih znamenitosti cijele Crne Gore. Zahvaljujući statusu prirodne i kulturne baštine UNESCO-a radi se i o najvažnijem zaštićenom području u Crnogorskom primorju, koje obuhvata 12.000 hektara površine kopna i 2.600 hektara površine mora. Ipak, ukoliko se izuzmu tri spomenika prirode koja se odnose na dva stabla hrasta u Kotoru i Donjem Orahovcu te sastojinu lovora i oleandera kod Risna, ovo područje nije zaštićeno na nacionalnom nivou, zbog čega tu nije omogućena efikasna zaštita životne sredine. Uzme li se u obzir zatvorenost Kotorsko-risanskog zaliva, preizgrađenost neposredne obalne zone i nedostatak plažnih kapaciteta, potencijalna opasnost od ugrožavanja životne sredine je vrlo velika.

Jednu od ključnih prijetnji predstavlja promet kruzera u luci Kotor, budući da se radi o velikim plovnim objektima kod kojih bi u slučaju ozbiljnijeg incidenta moglo doći do katastrofalnih posljedica. Zbog velikog broja putnika, promet kruzera javlja se i kao glavni uzročnik suviše velikih pritisaka na staro urbano jezgro Kotora kao centralnu atrakciju. Ipak, prema dostupnim informacijama, u slučaju Kotora radi se o kruzerima manjeg kapaciteta, a putnici se odmah po dolasku prebacuju u autobuse koji odlaze prema Nacionalnom parku „Lovćen“. Stoga su ti pritisci mnogo manji nego u slučaju Dubrovnika, gdje pristaju mega-kruzeri sa znatno većim brojem putnika koji odmah po dolasku kreću u Stari grad Dubrovnik i tako u kratkom roku vrše veliki pritisak na staro gradsko jezgro.

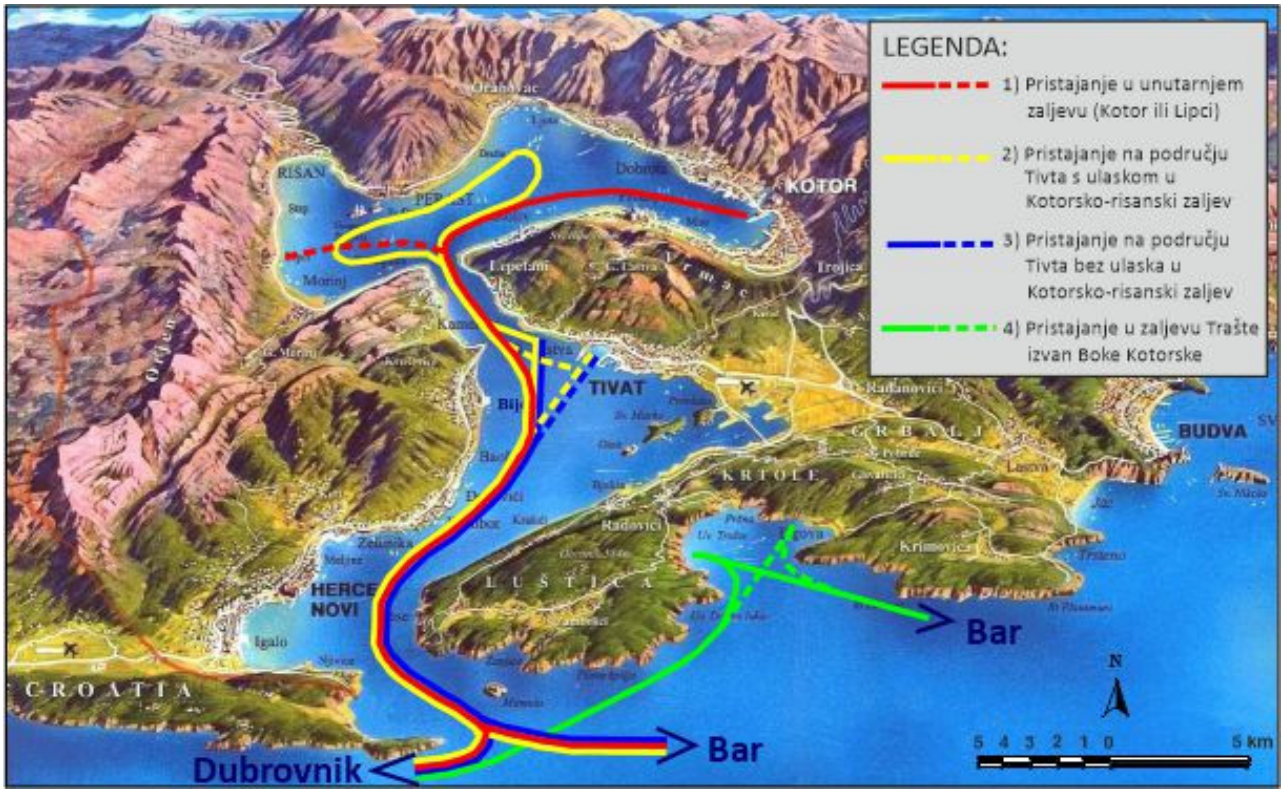
Kada je riječ o uticaju kruzera na prihvatni kapacitet i fenomen tzv. *overtourisma,* postoje krajnje kontroverzna razmišljanja. Ona se kreću od katastrofalnih stavova o kruzerima kao glavnim uzročnicima problema sa prevelikim brojem turista u destinacijama i potencijalnim tempiranim bombama koje bi mogle proizvesti ekološku kataklizmu, do krajnje benevolentnih stavova o kruzerima kao plovnim objektima u potpunosti sigurnim za životnu sredinu, generatorima kvalitetne turističke potražnje i izvorima velikih prihoda za lokalnu zajednicu. Iako je, s obzirom na velike razlike u pogledima na kruzing turizam i nedostatak tačnih i relevantnih podataka, nemoguće precizno procijeniti moguće učinke kruzera na Kotorsko-risanski zaliv, na temelju nedavnih iskustava Dubrovnika kao destinacije znatno ugroženije kruzing turizmom, može se generalno procijeniti da su te prijetnje danas ipak manje nego što su bile prije desetak godina.

Tako se nakon smanjenja broja putnika sa kruzera u Dubrovniku sa blizu milion 2013. godine na oko 700.000 2017. godine ovaj problem više ne ističe kao glavni uzročnik *overtourisma* u Dubrovniku. Do toga je došlo zahvaljujući uvođenju sistema regulacije pristajanja kruzera od strane Lučke uprave Dubrovnik, kojim je onemogućeno istovremeno pristajanje više od dva kruzera, a umjesto sidrenja ispred Starog grada Dubrovnika kruzeri pristaju u luci Gruž. Na smanjenje pritiska od strane

kruzera uticalo je i prilagođavanje vremena iskrcaja i ukrcaja s dolaskom izletničkih autobusa i drugih posjetilaca te stroge mjere vezane za odlaganje otpada sa kruzera i zagađenje mora.[11] S obzirom na aktuelnu situaciju u vezi sa pandemijom koronavirusa, koja je naročito pogodila upravo kruzing turizam, broj tih putovanja drastično se smanjio, a s obzirom na promjene u turizmu, nakon završetka pandemije koronavirusa mala je vjerovatnoćada bi uskoro moglo doći do povratka broja putnika sa kruzera na brojke iz 2019. godine. Naime, dio brodova je usljed krize otpisan, a dodatno se povećala i osjetljivost javnog mnjenja na postupanje sa radnom snagom na kruzerima i njihove učinke na životnu sredinu.

S obzirom na ove okolnosti, u nastavku se razmatraju aktuelne opcije vezane za ulazak kruzera u Boku Kotorsku, odnosno Kotorsko-risanski zaliv i grad Kotor kao njen najosjetljiviji dio pod zaštitom UNESCO-a. Generalno su prisutna četiri osnovna koncepta, koji se u nastavku detaljnije obrazlažu:

1. pristajanje u Kotorsko-risanskom zalivu (Kotor ili Lipci);
2. pristajanje na području Tivta s ulaskom u Kotorsko-risanski zaliv;
3. pristajanje na području Tivta bez ulaska u Kotorsko-risanski zaliv;
4. pristajanje u zalivu Trašte izvan Boke Kotorske.



Slika 9. Moguće opcije vezane za pristajanje kruzera u području Boke Kotorske (autor karte: Zoran Klarić)

Pristajanje kruzera u Kotoru je aktuelna opcija, koja se, s obzirom na postojeću situaciju sa izostankom prometa kruzera zbog pandemije koronavirusa, može ocijeniti prihvatljivom i sa ekološkog i sa razvojnog stanovišta. Ova opcija je i najprihvatljivija sa aspekta turista i kruzerskih kompanija jer putnicima sa kruzera omogućava ulazak u najdublji dio Boke

[11] Odlaganje balastnih i otpadnih voda od strane kruzera više nije dozvoljeno, kao ni premazivanja plovne površine broda koja mogu uzrokovati zagađenje mora. Kako su istovremeno i drastično povećane kazne za kršenje tih propisa, a ekološka svijest turista porasla, u uslovima žestoke konkurencije kruzerske kompanije sebi više ne mogu dozvoliti bilo kakve incidente. To je naročito slučaj danas, kada brojnim kruzerskim kompanijama prijeti bankrot usljed prestanka poslovanja zbog pandemije koronavirusa.

Kotorske i pristajanje uz staro gradsko jezgro Kotora kao glavnu pojedinačnu atrakciju. Međutim, ukoliko bi se kruzing turizam vratio na brojke iz 2019. godine, za očekivati je da bi razmišljanja o opasnostima vezanim za moguće ekološke incidente i pritisak na staro jezgro Kotora ponovo postala aktuelna. Ova opcija je najmanje prihvatljiva sa ekološkog stanovišta i zbog toga što pristajanje i kretanje kruzera u luci Kotor uzrokuje dodatna zagađenja mora i vazduha usljed povećanog rada brodskih motora, a ometa i kretanje drugih plovnih objekata. U slučaju povećanja broja nautičara i drugih plovnih objekata i s tim povezanog smanjenog protoka prolaza Verige i višeg nivoa zagađenja zatvorenog Kotorsko-risanskog zaliva, to bi moglo dovesti do ponovnog pritiska javnosti i ekoloških udruženja usmjerenih na zabranu pristajanja kruzera u Kotoru. Opcija uređenja nove luke za kruzere u Lipcima predviđene u aktuelnim planskim dokumentima ne bi doprinijela smanjenju prijetnji za životnu sredinu Kotorsko-risanskog zaliva, dodatno bi opteretila put Kamenari – Risan – Kotor, a bila bi i manje prihvatljiva za turiste jer brodovi više ne bi pristajali u Kotoru kao glavnoj atraktivnoj tački cijelog prostora pod zaštitom UNESCO-a.

Pristajanje na području Tivta sa ulaskom u Kotorsko-risanski zaliv javlja se kao opcija koja bi mogla značajno umanjiti opasnosti od ekoloških incidenata i zagađivanja mora zbog pristajanja kruzera u unutrašnjem zalivu, kao i od povećanog pritiska na staro jezgro Kotora. Stoga je ona mnogo prihvatljivija sa ekološkog stanovišta od pristajanja u samom Kotoru ili Lipcima. Ova opcija bi bila prihvatljiva i za kruzerske kompanije jer bi putnici sa kruzera imali priliku da brodom uđu u unutrašnji zaliv kroz prolaz Verige i pokraj ostrva Sveti Đorđe i Gospa od Škrpjela, što čini važan dio turističkog doživljaja. Međutim, primjenom ove opcije ostala bi opasnost od mogućeg ekološkog incidenta u osjetljivom unutrašnjem zalivu pod zaštitom UNESCO-a, kao i problem kretanja drugih plovnih objekata kroz prolaz Verige. Postoji i problem lokacije pristanka kruzera, koje trenutno nema, a zbog okolnosti u saobraćaju trebalo bi da bude negdje na području Tivta, između Porto Montenegra i Lepetana. Tu se javlja i problem smanjenja zadovoljstva turista i povećanih logističkih problema jer bi putnici s kruzera umjesto u Kotoru bili iskrcani u Tivtu i dalje se kretali autobusima. Međutim, to ne bi trebalo da predstavlja veliki problem zbog dobrih maritimnih okolnosti uslovljenih zaštićenošću Tivatskog zaliva od velikih talasa i mogućnosti rješavanja prihvata putnika sa kruzera neinvazivnim rješenjima poput *jettyja* ili pontona.

Pristajanje na području Tivta bez ulaska u Kotorsko-risanski zaliv je sa ekološkog i prometnog stanovišta znatno prihvatljivija opcija od ulaska u unutrašnji zaliv jer isključuje kretanje kruzera u prostoru pod direktnom zaštitom UNESCO-a i ne vrši pritisak na prolaz Verige. Međutim, ova opcija je manje prihvatljiva za kruzerske kompanije jer putnici sa kruzera ne bi mogli da uživaju u ljepotama prolaska kroz Verige i pored ostrva Sveti Đorđe i Gospa od Škrpjela, a umjesto u Kotoru bili bi iskrcani u Tivtu i dalje se kretali autobusima. Ipak, to ne bi trebalo da bude veliki problem jer i ulazak u vanjski zaliv Boke Kotorske predstavlja za turiste jedinstveno iskustvo, a udaljenost od Tivta do Kotora iznosi svega desetak kilometara. Uostalom, ni u Dubrovniku kruzeri više ne pristaju ispred Starog grada, već u luci Gruž iz koje se do Starog grada putnici prevoze autobusima ili taksijima, što nije uticalo na smanjenje atraktivnosti Dubrovnika za kruzere. Ipak, ni opcija pristajanja u Tivtu nije ekološki sasvim prihvatljiva jer je i vanjski zaliv Boke Kotorske osjetljiv na zagađenja. Postoji i problem nemogućnosti uređenja prihvatljive lokacije za pristajanje kruzera u Tivtu s obzirom na prometne uslove i mogući otpor vlasnika marine Porto Montenegro, smještene blizu potencijalne lokacije za prihvat kruzera.

Pristajanje u zalivu Trašte izvan Boke Kotorske se u skladu sa prethodno navedenim opcijama nameće kao ekološki najprihvatljivija opcija, koja bi u potpunosti zaštitila Boku Kotorsku od mogućih ekoloških incidenata i zagađenja uzrokovanih kruzerima, a bila bi i najpovoljnija s aspekta odvijanja pomorskog saobraćaja u Boki Kotorskoj. Međutim, ova opcija je najmanje prihvatljiva za kruzerske kompanije jer putnici uopšte ne bi mogli vidjeti Boku Kotorsku sa broda, što bi značajno smanjilo kvalitet njihovog turističkog doživljaja. Postoji i problem lokacije za pristajanje kruzera, budući da za sada u zalivu Trašte ne postoji mjesto gdje bi taj prihvat bio moguć. Kao potencijalna lokacija spominje se uvala Bigova ali tu trenutno nema dobrih prostornih uslova za pristajanje kruzera zbog strmog terena i okupiranosti prostora stambenim objektima, kao i zbog lošeg stanja lokalnog puta. Stoga bi uređenje novog pristaništa za kruzere i proširenje prilaznog puta iziskivalo velika sredstva i narušilo kvalitet boravka u Bigovi kao jednoj od rijetkih mirnih porodičnih destinacija na otvorenom dijelu Crnogorskog primorja. Imajući u vidu ove okolnosti, kao moguća povoljnija lokacija za prihvat kruzera javlja se prostor sa druge strane zaliva Trašte bliže marini Luštica Bay, gdje već postoji kvalitetan put kojim do Kotora ima svega 13 kilometara,

a mogućnosti za uređenje prihvata kruzera su bolje nego u Bigovi. Međutim, zbog otvorenog mora, tu postoji problem izloženosti talasima, a moguć je i otpor takvoj gradnji od strane vlasnika marine Luštica Bay. Stoga bi ova opcija mogla postati aktuelna tek ukoliko bi došlo do značajnog porasta broja kruzera u budućnosti ili povećanja nivoa zaštite u cijelom akvatorijumu Boke Kotorske.

Iz svega navedenog proizilazi da u aktuelnim okolnostima smanjenog prometa kruzera nema potrebe za zabranom njihovog ulaska u Kotorsko-risanski zaliv, kao ni za zabranom pristajanja u samom Kotoru. Međutim, ukoliko bi se promet kruzera vratio na brojke prije izbijanja pandemije ili značajnije povećao, a nova istraživanja pokazala da pristajanje u Kotoru uzrokuje prevelike gužve u gradu i značajno povećava rizike od zagađenja ili havarije, postala bi aktuelna opcija pristajanja na području Tivta sa prethodnim panoramskim ulaskom kruzera u Kotorsko-risanski zaliv. Ta opcija bi mogla postati poželjna i iz razloga što kruzeri u toku boravka u lukama najčešće ne gase motore, što u slučaju korišćenja ekološki manje kvalitetnih dizelskih goriva može izazvati i jača zagađenja vazduha. Iako se to može regulisati kroz obavezu korišćenja pročišćenog dizela na vezu u luci, zbog istovremeno gustog drumskog saobraćaja u centru Kotora, određena zagađenja nije moguće izbjeći.

Od eventualne zabrane pristajanja kruzera u Kotoru mogli bi se izuzeti manji kruzeri, naročito luksuzni jedrenjaci jer oni zbog svog atraktivnog izgleda i bogate klijentele koja na njima boravi mogu doprinijeti podizanju imidža Kotora kao destinacije za svjetsku elitu. Takvi plovni objekti poseban status imaju u Dubrovniku jer je njima umjesto u luci Gruž dozvoljeno sidrenje kod ostrva Lokruma, odakle se putnici dovoze u staru gradsku luku manjim plovnim objektima. Isto važi i za male brodove za krstarenja (tzv. gulete), koji su dodatno zanimljivi iz razloga što su zbog nedostatka ugostiteljske ponude njihovi putnici skloni velikoj potrošnji u destinaciji gdje pristaju. Za razliku od njih, putnici sa velikih kruzera imaju generalno manju potrošnju, osim kada je riječ o kupovini suvenira. Uzme li se u obzir srazmjerno kratak boravak putnika sa velikih kruzera u Kotoru, proizilazi da grad od njih nema velike koristi, što ide u prilog zabrani pristajanja velikih kruzera u njegovoj luci.

Iako bi zabrana pristajanja velikih kruzera u Kotoru značajno doprinijela smanjenju opasnosti od ekoloških incidenata i zagađenja, i opcija koja podrazumijeva pristajanje kruzera na području Tivta bez ulaska u Kotorsko-risanski zaliv može se ocijeniti kao realna za budućnost. Naime, osim zbog opšteg povećanja ekološke osjetljivosti, ograničenje kretanja kruzera samo na vanjski zaliv Boke Kotorske moglo bi postati realna opcija i ako bi došlo do stavljanja Kotorsko-risanskog zaliva pod stroži režim zaštite na nacionalnom nivou ili ukoliko bi nadležne službe UNESCO-a procijenile da je sa ekološkog stanovišta opasan svaki ulazak velikih kruzera u Kotorsko-risanski zaliv. Na donošenje odluke o zabrani ulaska velikih kruzera u unutrašnji zaliv moglo bi uticati i stvaranje većih problema u režimu plovidbe kroz prolaz Verige, pogotovo ukoliko bi došlo do nekog pomorskog incidenta koji bi ugrozio ekološku situaciju u zalivu.

Najveći problem kod opcija koje uključuju pristajanje kruzera na području Tivta je činjenica da aktuelni planovi ne predviđaju izgradnju pristaništa za kruzere ni na jednoj lokaciji u akvatorijumu Tivatskog zaliva, a u sadašnjim okolnostima se kao jedina moguća lokacija ističe prostor u neposrednoj blizini Porto Montenegra. Kako bi takva odluka vjerovatno izazvala otpor vlasnika Porto Montenegra, kao izvjesnija lokacija javlja se obalni pojas uz naselje Donja Lastva gdje je izgrađenost niska, ali tuda prolazi vrlo opterećena Jadranska magistrala. Međutim, nakon što se izgradi planirana zaobilaznica Tivta u sklopu brze dužobalne saobraćajnice ova opcija bi mogla postati znatno realnija jer bi sadašnji put izgubio većinu prometa, a zbog srazmjerne zaštićenosti Tivatskog zaliva od talasa, ne bi bile potrebne ni veći intervencije u lučku infrastrukturu.

U skladu s tim, opcija pristajanja kruzera u zalivu Trašte izvan Boke Kotorske je realno najmanje realna, a imala bi smisla tek ako bi pod režim zaštite na nacionalnom nivou ili od strane UNESCO-a ušao cijeli zaliv Boke Kotorske, ili bi u međuvremenu došlo do još jačeg podizanja ekološke svijesti i veće osjetljivosti na opasnosti od mogućih zagađenja ili havarija. Stoga je eventualna dodatna opcija koja podrazumijeva pristajanje kruzera u zalivu Trašte s prethodnim ulaskom kruzera u njen unutrašnji zaliv sve do ispred Kotora u tim uslovima ekološki sasvim neprihvatljiva. Naime, preusmjeravanje kruzera na pristajanje izvan Boke Kotorske moglo bi kao opcija postati realno tek u slučaju značajnog pooštrenja ekoloških normi vezanih za plovidbu kruzera, što znači da ova opcija sama po sebi isključuje mogućnost ulaska kruzera u Boku Kotorsku, a pogotovo u njen najosjetljiviji unutrašnji dio u Kotorsko-risanskom zalivu.

Skretanje kruzera u Boku Kotorsku ne bi bilo prihvatljivo ni za kruzerske kompanije jer bi ono povećalo dužinu plovidbe za oko 50 kilometara, odnosno 30 nautičkih milja. Gubitak vremena bio bi i značajniji jer bi s obzirom na maksimalnu dozvoljenu brzinu od 10 čvorova na otvorenijem dijelu Boke i 6 čvorova u tjesnacima Kumbor i Verige to skretanje trajalo više od tri sata. Jedini dobitak bilo bi uživanje putnika u ljepotama Boke Kotorske sa broda, što bi s obzirom na dugo trajanje vožnje i visoke troškove goriva za kruzerske kompanije bilo objektivno preskupo. Kako organizovane autobuske ture sa kruzera ionako većinu putnika vode na Lovćen, oni mogu vidjeti Boku Kotorsku iz autobusa, pri čemu je pogled sa vidikovca iznad Kotora vjerovatno atraktivniji i od pogleda sa mora.

Mnogo veći problem kod opcije pristajanja u uvali Trašte je uređenje lokacije za prihvat kruzera s obzirom na izloženost uvale talasima i srazmjerno nepovoljan prilaz putem s kopna, pogotovo kada je riječ o Bigovi. Zbog toga se kao eventualno pogodnija lokacija nameće jugozapadni dio uvale Trašte kod sadašnjeg kamenoloma Oblatno, koja je nešto zaštićenija i udaljena od *resorta* Luštica Bay, za koji uređenje luke za kruzere u neposrednoj blizini vjerovatno ne bi bilo prihvatljivo. Međutim, ta lokacija je vizuelno neprivlačna i bez ikakvih sadržaja, što implicira velika ulaganja u uređenje minimalne infrastrukture za putnike. Uzmu li se u obzir i nepovoljni uslovi gradnje zbog strmog terena, nepristupačnosti obale i izloženosti talasima, ova opcija je objektivno najmanje vjerovatna.

4 Zaključci

Osnovni zaključci koji se nameću iz procjene izvodljivosti za održivo upravljanje turizmom u Crnoj Gori svode se na to da se obim turizma u zadnjih desetak godina značajno povećao, čime je dodatno ugrožen prihvatni kapacitet prostora. Kao naročito velike prijetnje istaknute su prekomjerna izgradnja apartmana i vikendica i povećanje pritisaka na saobraćajnu infrastrukturu u obalnom području, u koju nije skoro ništa ulagano. Međutim, istaknuti su i neki pozitivni pomaci, u prvom redu činjenica da se izgradnja velikih luksuznih *resorta* odvijala u okviru *brownfield* investicija i tako imala pozitivne učinke na prostor, pogotovo u slučaju gradova Tivat i Herceg Novi, odnosno projekata „Porto Montenegro“ i „Portonovi“. Primjetan je i trend diverzifikacije turističke ponude sa udaljavanjem od isključive orijentacije na kupališni turizam, vidljiv kroz jačanje kulturnog i aktivnog turizma. Tome su naročito doprinijeli novi sadržaji koji turiste udaljavaju od plaža, kao što su uređenje istorijskih jezgara naselja poput Starog Bara i Ulcinja i kvalitetna izgradnja šetališta uz obalu, naročito na budvanskoj i hercegnovskoj rivijeri.

Procijenjeno je i da se trenutna situacija u vezi sa velikim padom turizma u 2020. i 2021. godini može shvatiti i kao prilika za resetovanje crnogorskog turizma, prilagođavanje novim trendovima u turizmu koji mnogo veću pažnju posvećuju kvalitetu životne sredine u destinacijama, ali i reviziju aktuelnih predimenzioniranih planova u cilju umanjivanja pritisaka koji ugrožavaju budući razvoj. Stoga bi eventualni novi smještajni i prateći turistički sadržaji trebalo da budu građeni tako da vode računa o baštini i pozitivno utiču na kvalitet destinacije i produženje trajanja turističke sezone. Da bi se ti ciljevi ostvarili potrebna su veća ulaganja u saobraćajnu, komunalnu i drugu prateću infrastrukturu te znatno oštriji pristup kada je riječ o novoj gradnji objekata namijenjenih prihvatu turista.

Jedan od osnovnih preduslova za to je i efikasan monitoring turističkog razvoja i donošenje djelotvornih mjera usmjerenih na održivo upravljanje. Ove aktivnosti značajno otežava nemogućnost preciznog praćenja tokova razvoja usljed prestanka prikupljanja podataka o turističkim kretanjima u individualnim objektima nakon 2016. godine, kao i prestanak prikupljanja podataka na nižim prostornim nivoima od opština. Stoga se u skladu sa vrlo pozitivnim iskustvima susjedne Hrvatske, koja od 2016. godine koristi sistem eVisitor, preporučuje njegovo uvođenje i u Crnoj Gori.

Informacioni sistem za prijavu i odjavu turista eVisitor je besplatna internet aplikacija koja povezuje sve turističke organizacije i tako predstavlja centralno mjesto evidencije turista i upravljanja podacima o osobama koje borave u državi. Osim precizne evidencije turista po užim lokacijama, sistem eVisitor svojim korisnicima pruža i druge važne informacije poput diseminacije glavnih vijesti i događanja bitnih za poslovanje. Ovaj sistem je naročito koristan za opštinske uprave jer osim pružanja preciznih podataka o pružaocima usluga smještaja i prijavi turista, omogućava i pouzdano obračunavanje naplate boravišne takse, a tako i punjenje lokalnih i državnog budžeta

Zahvaljujući visokom nivou pouzdanosti i sveobuhvatnosti sistema eVisitor, značajno je olakšan i rad statističkih službi, pa tako u Hrvatskoj državna statistička služba više ne prikuplja podatke o broju ležajeva, turista i noćenja, već ih samo preuzima od eVisitora. Budući da se evidencija vrši automatski prilikom prijave gostiju, bitno je olakšan i rad lokalnih turističkih organizacija i poreskih službi jer više nema potrebe za dodatnom evidencijom broja turista koji borave u nekom objektu. Zbog svih navedenih prednosti, podatke eVisitora u Hrvatskoj koriste i carinska uprava, policija i druge službe.

Sistem eVisitor stoga je postao i nezaobilazno oruđe za izradu marketinških planova, trendova u turizmu i drugih oblika planiranja. Uprkos određenim otporima u početku, sistem su dobro prihvatili i pružaoci usluga smještaja jer im je omogućio znatne uštede u evidenciji gostiju, usklađenost sa zakonskim rješenjima i lakšu saradnju sa turoperatorima i inostranim organizatorima putovanja. Tako u Hrvatskoj danas i mali iznajmljivači bez većih znanja i opreme mogu u svakom trenutku dobiti sve potrebne informacije te automatski generisati brojne važne dokumente poput knjigovodstvenih izvoda, izvještaja za statističke službe, kao i druge potrebne izvještaje i obavještenja.

Implementation of the ecosystem approach in the Adriatic through marine spatial planning

Projekat „Primjena ekosistemskog pristupa u Jadranskom moru kroz primjenu planiranja područja mora“, kojeg financira GEF – Globalni fond za životnu sredinu (tzv. GEF Adriatik projekat), sprovodi se u Jadransko-jonskoj regiji s fokusom na dvije zemlje: Albaniju i Crnu Goru.

Temeljni cilj projekta je uspostaviti ekološku ravnotežu Jadranskog mora korišćenjem ekosistemskog pristupa i planiranja namjene mora. Takođe, projekat ima za cilj unaprjeđenje sprovođenja Protokola o integralnom upravljanju obalnog područja i pružanje podrške Programu integralnog praćenja i procjene stanja. Sprovođenjem projekta doprinjeće se postizanju dobrog sredinskog stanja čitavog Jadrana. Projekat zajednički sprovode UNEP/MAP, PAP/RAC i SPA/RAC. U Crnoj Gori, sprovodi se u koordinaciji s Ministarstvom ekologije, prostornog planiranja i urbanizma.

Trajanje projekta je od 2018. do 2021.

Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma
IV Proleterske brigade 19, 81000 Podgorica, Crna Gora
E: ivana.stojanovic@mepg.gov.me