

STRATEGIJA INTEGRALNOG UPRAVLJANJA OBALNIM PODRUČJEM CRNE GORE

## **TURISTIČKI PRIHVATNI KAPACITET CRNOGORSKOG PRIOBALNOG PODRUČJA**

Zoran KLARIĆ  
Marina MARKOVIĆ (PAP/RAC)

PAP/RAC, jul 2013.

**Strategija integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore**  
**Program upravljanja obalnim područjem za Crnu Goru (CAMP Crna Gora)**

## **TURISTIČKI PRIHVATNI KAPACITET CRNOGORSKOG PRIOBALNOG PODRUČJA**

**Autori:**

Zoran Klarić, Institut za turizam, Zagreb

Marina Marković, Centar za regionalne aktivnosti programa prioritetnih akcija,  
Split

Klarić, Z. i Marković, M. (2013). Turistički prihvatni kapacitet crnogorskog priobalnog područja. CAMP Crna Gora. Centar za regionalne aktivnosti programa prioritetnih akcija. Split

*“Ovaj izvještaj je pripremljen u sklopu Strateškog partnerstva za Mediteran – veliki morski ekosistemi (MedPartnership)”*

<b>TURISTIČKI PRIHVATNI KAPACITET CRNOGORSKOG PRIOBALNOG PODRUČJA</b>	<b>1</b>
<b>EXECUTIVE SUMMARY</b>	<b>1</b>
<b>1. OSNOVNI ELEMENTI PRIHVATNOG KAPACITETA VAŽNI ZA PRIOBALNO PODRUČJE CRNE GORE</b>	<b>5</b>
1.1 VAŽNOST PROCJENE PRIHVATNOG KAPACITETA	5
1.2. OSNOVNI RAZVOJNI SCENARIJI	6
1.3 POLAZNE OSNOVE ZA ODREĐIVANJA PRIHVATNOG KAPACITETA ZA PRIOBALJE CRNE GORE	7
1.4 GEOPROMETNI POLOŽAJ PRIOBALJA CRNE GORE	11
1.5. PROSTORNO-PLANSKI PREDUVJETI	13
<b>2. INDIKATORI PRIHVATNOG KAPACITETA</b>	<b>18</b>
2.1. FIZIČKO-EKOLOŠKI INDIKATORI	20
2.1.1 FIZIČKI KAPACITET PLAŽA	20
KAPACITET S OBZIROM NA TURISTIČKI TIP PLAŽNOG PROSTORA	25
KAPACITET S OBZIROM NA PRIRODNU RANJIVOST PROSTORA	26
UKUPAN KAPACITET PLAŽA	27
2.1.2 IZGRAĐENOST OBALNOG PROSTORA	27
KORIŠTENJE INDIKATORA IZGRAĐENOSTI KOD PRIHVATNOG KAPACITETA	30
2.2. INFRASTRUKTURNI INDIKATORI	31
2.2.1 VODOSNABDIJEVANJE	31
2.2.2 ODVODNJA	32
2.2.3 KRUTI OTPAD	34
2.2.4 PROMETNA INFRASTRUKTURA	34
<b>3. PROCJENA PRIHVATNOG KAPACITETA CRNOGORSKOG PRIOBALJA</b>	<b>41</b>
3.1. INDIKATORI PRIHVATNOG KAPACITETA PO UŽIM CJELINAMA CRNOGORSKOG PRIOBALJA	41
3.2. FIZIČKO – EKOLOŠKI PRIHVATNI KAPACITETI	47
3.3. INFRASTRUKTURNI PRIHVATNI KAPACITETI – VODOOPSKRBA	51
3.4. OSTALI PRIHVATNI KAPACITETI	52
<b>4. MOGUĆI RAZVOJNI SCENARIJI ZA PROSTOR CRNOGORSKOG PRIOBALJA</b>	<b>52</b>
4.1 SCENARIJ NASTAVKA POSTOJEĆIH TRENDOVA	53
4.2 OSTALI SCENARIJI	55
<b>5. PREPORUKE U CILJU OSTVARENJA SCENARIJA ODRŽIVOG TURISTIČKOG RAZVOJA PO POJEDINIM OPŠTINAMA</b>	<b>58</b>
5.1. OPŠTE PREPORUKE ZA SVE OPŠTINE	58
5.2. PREPORUKE PO POJEDINIM OPŠTINAMA	60
<b>POPIS LITERATURE</b>	<b>65</b>

## Executive summary

“Tourism Carrying Capacity of the Montenegrin Coastal Area” is a document with a purpose to assess the maximum capacity of the coastal zone for the future tourism development. This document is prepared in accordance with other planning documents dealing with the coast of Montenegro and has to be seen as an integral part of the Integrated Coastal Zone Management Strategy (ICZM Strategy) for Montenegro.

The first part of the document gives a short review of the basic issues dealing with the methodology of carrying capacity and its importance for the coast of Montenegro. Besides general issues important for the carrying capacity, it is pointed out that for the correct assessment it is necessary to elaborate different development scenarios and to have in mind that the carrying capacity assessment should be adapted to specific circumstances in the observed areas.

In the case of the Montenegrin coastal area, as the most developed and most populous part of the whole country, the main issues that are important for the carrying capacity assessment are congestion of the narrow coastal zone with construction and economic activities and very strong orientation on bathing tourism, implying high pressure on beach areas. Important problem is also poor condition and insufficiency of communal infrastructure for future needs, especially sewage as a threat to sensitive environment in many parts of the coastline.

Other aspects noted as important for the carrying capacity are transport connections and planning issues. The main problems regarding transport issues are congestions on the main coastal road, which is inadequate for the existing tourist flows. The limiting factors for development are lack of motorways, relatively expensive and infrequent flight connections as well poor connections with the main tourism markets. Regarding planning issues, the main problems are imbalance between planned areas for tourism and real needs and possibilities, as well as generally low level of respect of planning documents, especially regarding construction.

The second part of the document contains the analysis of the previously marked main indicators for the carrying capacity by four main groups – physical-ecological, infrastructural, socio-demographic and those concerning economic and political issues. Since the most critical element of the pressure on the coastal zone is physical capacity of the beach area, those indicators were analyzed in detail from many aspects. That included typologies of beaches by their structure, purpose or type of users. Besides the beaches, within physical indicators special attention was dedicated to ecological vulnerability and the problem of excessive construction in the narrow coastal zones. Although this analysis was focused mainly on the pressure from the physical point of view, it included also a problem of harmonization of new construction with the landscape and local architecture.

The remaining three groups of indicators were analyzed less detailed due to the fact that in most cases they do not represent the serious problem to the overall carrying capacity of the coastal areas, or the problems can be solved with appropriate interventions. That was especially a case with communal infrastructure, because in Montenegro the main problem is bad condition of water pipelines and sewage, and not the insufficient water resources. Considering actual investments in water and sewage infrastructure, the completion of the water supply network for the whole coastal part of Montenegro and the construction of central treatment plants for waste waters and solid waste in order to meet the standard of the European Union, these problems can be solved and near future. More important problem is the road network, because the coastal motorway is not planned for the near future. Even some less challenging actions, such as the dual carriageway on the critical sections or the bridge over Boka Kotorska Bay, require serious investments.

Socio-demographic and socio-cultural issues generally do not represent a limiting factor for carrying capacity assessment due to the fact that the coastal Montenegro is urbanized, multinational and

internally well connected region showing constant population and economic growth, as opposed to continental part of the country. In that sense, the Montenegrin coastal area is much less exposed to some negative aspects of fast tourist development than many other more homogenous rural or island entities common in most other Mediterranean countries. The additional reason for lesser threat to socio-cultural aspects of life is a high share of tourists and people residing in secondary homes coming from the area of the former Yugoslavia, showing similar behaviour patterns.

Political and economic issues in most cases do not represent a limiting factor for tourism carrying capacity, because in Montenegro tourism is still mainly seen as a desirable economic activity. The restraints regarding further tourism development are connected mainly to dissatisfaction with excessive redistribution of the population from the continental area to the coast and the fear that overbuilding in coastal areas will cause decrease of tourism attractiveness.

The third chapter of the document includes the assessment of tourism carrying capacity according to the importance of the main indicators. It was concluded that according to the analysis of main indicators there are three groups of elements regarding their importance for the future tourism development:

- a) Elements representing the constant limitation, which cannot be seriously upgraded – these are physical capacity of beaches and building in the coastal zones;
- b) Infrastructure elements, which are temporarily often exceeding the carrying capacity, but can be improved with appropriate actions – the most difficult and costly is road infrastructure, but the water pipeline system, sewage and solid waste disposal also need serious investments; and
- c) Socio-demographic, socio-cultural and economic elements generally not exceeding the carrying capacity.

Since the most important elements are physical capacity of beaches and overbuilding, their analysis only on the level of six municipalities was not satisfactory for the extraction of the zones exposed to the highest pressure, not to mention that municipality borders are often artificial and intersect homogenous natural zones. Therefore, the area of six coastal municipalities of Montenegro was further divided into 19 smaller territorial units, which do not represent administrative entities, but do represent homogenous units regarding overall and tourism development.

Analysis by smaller units highlighted some areas of high concentration of population, secondary homes and tourist accommodation capacities, such as immediate surroundings of Budva and Herceg Novi, or some areas showing extremely high population growth between years 2003 and 2011, such as Budva, Sutomore in Bar Municipality and Grbalj/Radanovići in Kotor Municipality. At the same time, it was evident that some smaller units are losing population and are much less developed such as the area around Risan and especially continental parts of the six municipalities.

Another advantage of the analysis by smaller units was a possibility to determine the zones of lowest pressure on the beach capacity and the zones offering more development possibilities regarding construction in the future. Regarding beach capacity the best possibilities exist in the southernmost part of the coastline, and the lowest around Kotor. At the same time, the biggest free areas for the construction of accommodation capacities and secondary homes lie in the area of Luštica peninsula and in Grbalj area, but with limited beach capacity. Therefore, this analysis has shown oversized capacities in many local plans, such as part of Luštica peninsula in Herceg Novi Municipality.

On the basis of findings at the local level, the fourth chapter represents a short review of possible development scenarios for the whole Montenegrin coastal area according to the analyzed situation and trends. Besides the undesirable scenario of the continuation of existing trends causing occupation of the most attractive unconstructed coastal areas predominantly with unproductive secondary homes, there are three main scenarios:

- a) Intensive tourism development scenario presuming huge building interventions in hotels and similar establishments and creation of many new jobs, but with predominantly foreign ownership of the new objects, creation of ghettos in order to avoid crowded existing beach areas and with the fear of possible transfer of tourist accommodation capacities again into housing units;
- b) Conservation scenario presuming strict limitation of further construction of secondary homes and prohibition of further larger interventions in the already overbuilt narrow coastal zones. Such scenario can stop the actual degradation of the coast, but cannot create new jobs and assure sufficient funds for the investments in infrastructure.
- c) Sustainable tourism development scenario is viewed as an option which should include the basic positive elements of the intensive development and conservation scenario and avoid the negative ones. That can be achieved by encouragement of building primarily tourist accommodation establishments in the areas which are not sensitive from the natural point, by relocation of unnecessary facilities away from the coast and by upgrading of the existing objects. At the same time this scenario implies protection of sensitive natural areas and redirection of secondary homes zones deeper in the hinterland.

General forecast for the intensive development scenario implies the fastest growth of the economy on the short term, but decrease in the long term with further decrease of the quality of life for the local population. Conservation scenario offers stagnation of tourism income and lack of funds for infrastructure investments, but without further decrease of the natural conditions and local quality of life. In this context sustainable development scenario offers relatively slow growth of the number of tourists and slightly faster growth of tourism income, but it is possible only with strong involvement of local governments giving support only to projects which meets the sustainable development concept.

The final chapter Recommendations for achieving the sustainable development scenario includes six overall recommendations for the whole Montenegrin coastal area and some special recommendations for the each of six municipalities. Six general recommendations include:

1. ECOLOGICAL BEHAVIOR IN THE DOMAIN OF COMMUNAL INFRASTRUCTURE implies that further construction of accommodation or housing units can be allowed only if previously the main problems in communal infrastructure are solved, especially those related to waste waters. Additional measures include incentives for sustainable projects through tax benefits, encouraging the usage of renewable energy (especially solar cells), as well as strict repressive measures for inappropriate solid waste disposal or discharge of untreated waste waters. Very important are also educational activities such as raising awareness of local people and tourists about the importance of preserving the environment, encouragement of selective waste management, etc.
2. UPGRADING OF ROAD TRANSPORT CONNECTIONS primarily refers to encouragement of faster construction of dual carriageway along the coast in higher grounds as the most important object of road infrastructure for the economy of the whole Montenegro Riviera. Having in mind frequent congestions of this route, its modernization could significantly increase the carrying capacity of the coastal tourist area and thus increase tourism revenues. High traffic volume of this road opens up the possibility of partial funding of its construction by toll.
3. REMOVAL OF UNNECESSARY FACILITIES FROM THE COASTAL ZONE implicates actions which can lower the pressure on the narrow coastal strip by relocating all unnecessary facilities away from the coast, especially those occupying significant portions of the coastal zone such as major shopping and entertainment centres. Such an approach is seen also as a tool which can attract new tourism demand and better utilize the resources in ecotourism, cultural tourism or rural tourism.

4. PHYSICAL INTERVENTIONS IN THE BEACH AREA include measures intended to solve the problem of excessive pressure on the beaches by creation of artificial sand beaches, construction of wooden piers, pontoons, etc. Due to the extreme sensitivity of such actions, they should relate only to the already devastated parts of the coast, should be done strictly according to the spatial planning documents, and have to be approved by relevant institutions responsible for nature protection.
5. DIVERSIFIED BEACH USAGE FEE is proposed as a measure necessary for attracting more demanding tourism market not satisfied with the crowd on public beaches and to meet the needs of local population and tourists in registered accommodation facilities. The new category of public beaches should be subject to charge only for day visitors and guests in unregistered accommodation, of which local communities do not have serious benefit. However, the number of these beaches should be limited and on the remaining public beaches the rule of leaving 50 percent quality of beach space rent-free should be strictly obeyed.
6. MONITORING OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT figures as unavoidable tool for the implementation of measures that should assure sustainability. That includes continuous measurements of water consumption, energy usage, air and water pollution, traffic monitoring, control of the beach usage in comparison to the dimensions provided, as well as surveys with the tourists and local population. Monitoring should also include a control of new development in coastal areas in order to prevent illegal construction and assure compliance with spatial planning documents.

# 1. Osnovni elementi prihvatnog kapaciteta važni za priobalno područje Crne Gore

## 1.1 Važnost procjene prihvatnog kapaciteta

Kao jedan od osnovnih preduvjeta osiguranja održivog turističkog razvoja ističe se saznanje o tome koliko određeni prostor može prihvatiti turističkih sadržaja bez štetnih posljedica po budući razvoj. Taj se broj naziva turističkim prihvatnim kapacitetom prema originalnom engleskom nazivu „*carrying capacity*“. Kako gotovo sve turističke destinacije teže održivom turističkom razvoju, izračun prihvatnog kapaciteta u turizmu postaje sve više nezaobilaznim dijelom turističkih razvojnih planova.

O povezanosti turističkog prihvatnog kapaciteta s konceptom održivosti u turizmu najbolje govori njegova još uvijek aktualna definicija prema Svjetskoj turističkoj organizaciji iz 1981. godine: "Prihvatni kapacitet je maksimalni broj turističkih korisnika koji simultano posjećuju turističko mjesto bez neprihvatljivih poremećaja fizičke, ekonomske i socio-kulturne okoline, kao i bez neprihvatljivog smanjenja kvalitete zadovoljstva posjetitelja" (UNWTO, 1981). Na taj se način održivi razvoj turizma može tumačiti i kao razvitak unutar granica prihvatnog kapaciteta pojedine turističke destinacije.

U području Sredozemlja prilikom izračuna turističkog prihvatnog kapaciteta najviše se koristi koncepcija osmišljena u Programu prioritetnih akcija (PPA), kao dijela Programa za životnu sredinu Ujedinjenih naroda (UNEP). Za ovu koncepciju, primijenjenu u više lokacija u desetak mediteranskih zemalja, karakteristično je fleksibilno gledanje na prihvatni kapacitet, za razliku od ranije izraženijih težnji iznalaženju fiksnih numeričkih vrijednosti.

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 funkcioniraju u svjetskom turizmu, ali na novim osnovama zahvaljujući promjeni koncepcije razvoja. To se, uostalom, odnosi velikim dijelom upravo na područje obalnog prostora Crne Gore, koji bi po izračunima iz šezdesetih godina prošlog stoljeća u sklopu izrade plana Južni Jadran (UNDP, UI SRH, 1968.), već odavno znatno premašio maksimalne granice prihvatnog kapaciteta.

Fleksibilni prihvatni kapacitet koji se temelji na izradi više različitih razvojnih scenarija smatra se stoga osnovom formuliranja koncepta održivog turističkog razvitka, koji danas postaje praktički jedinom mogućom razvojnom alternativom u većini turističkih destinacija. Naime, turizam je jedna od rijetkih ljudskih aktivnosti u kojima se izostanak poštovanja principa održivosti izravno održava na poslovanje, jer je sve veća ekološka svijest korisnika turističkih usluga dovela do umanjivanja vrijednosti prostora u kojima se ne vodi dovoljno računa o životnoj sredini i principima održivosti.

Jedan od primjera takvih destinacija je Sveti Stefan, koji usprkos i dalje velikoj vrijednosti više nije jedno od glavnih okupljališta svjetske elite kao u prošlosti. Do toga je došlo ne zbog pada kvalitete same mikrolokacije Svetog Stefana, već zbog devastacije i pada vrijednosti šire destinacije uslijed prekomjerne i nedovoljno kvalitetne izgradnje u najbližem okruženju. Posljedica takvog stanja je povećano prisustvo manje zahtjevnih segmenata potražnje u području oko Svetog Stefana, što je zasigurno imalo utjecaja i na zabranu ulaska na Sveti Stefan posjetiteljima koji tamo ne borave. Na taj način ovaj turistički biser više zapravo ne možemo smatrati pravom turističkom atrakcijom, jer više nije dostupan niti za posjećivanje od strane turista niti ga može posjetiti domicilno stanovništvo Crne Gore.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Zabrana ulaska na Sveti Stefan osobama koji nisu gosti turističkog kompleksa je vrlo štetna mjera koja znatno umanjuje atraktivnost Budvanske rivijere pa i cijele Crne Gore kao turističke destinacije, jer se jedna od njenih glavnih atrakcija može vidjeti samo izdaleka. Stoga bi bilo uputno poraditi na dogovoru s korisnicima prostora da se to stanje promjeni, makar i po cijenu plaćanja određene naknade. Uostalom, primjeri u svijetu pokazuju da se luksuzni hotelski objekti mogu tretirati kao turističke atrakcije i da he u njih dozvoljen pristup osobama koje nisu njihovi gosti – najbolji primjer je hotel Burj el Arab u



Iako održivi razvoj turizma podrazumijeva ograničenja izgradnje u pojedinim slučajevima, on se ne smije poistovjećivati s rigoroznim ekološkim pristupima koji su se razvili kao reakcija na nekontrolirani razvoj turizma. Naime, striktno ekološki pristup temeljen na fiksnim vrijednostima prihvatnog kapaciteta može preći u drugu krajnost, odnosno u isključivu orijentaciju na tzv. alternativne oblike turizma kao što su seoski i eko turizam ili čak izbjegavanje turizma kao gospodarske opcije. To može imati za posljedicu izostanak gospodarskog razvoja, a tako i na odbijanje ekološkog pristupa upravo u sredinama na koje su oni primarno usmjereni, dakle u slabije razvijenim prostorima koji teže gospodarskom napretku kroz razvoj turizma kao jednog od dokazanih pokretača razvoja.

U skladu s prethodno elaboriranom koncepcijom, prihvatni kapacitet u turizmu treba temeljiti na razradi i jednakom tretmanu triju, odnosno četiriju osnovnih grupa indikatora: fizičko-ekoloških, socio-demografskih i političko-ekonomskih, što slijedi u poglavlju 2. Osim vođenja računa o ovim skupinama indikatora treba imati na umu i da je svaka destinacija entitet za sebe, odnosno da bez obzira na generalnu univerzalnost postupka prihvatni kapacitet svakog turističkog mjesta ili područja ima neke svoje specifičnosti. Stoga je radi što točnijeg izračuna prihvatnog kapaciteta nezamjenjiv detaljni terenski obilazak tretiranog područja te utvrđivanje njegove resursne osnove na terenu opservacijom i intervjuima s nositeljima vlasti, turističkim radnicima i lokalnim stanovništvom.

**Iz navedenog se može zaključiti kako prihvatni kapacitet nije znanstveni koncept ili formula kojom se dobiva broj preko kojeg svaki razvoj treba obustaviti. Ta eventualna ograničenja, odnosno limiti razvoja, trebaju se razmatrati kao usmjerenja budućeg razvoja. Dakle, ti limiti se moraju pažljivo analizirati i pratiti, ali uvijek dopunjeni s nekim drugim standardima, principima i razvojnim konceptima vodeći računa da prihvatni kapacitet nije fiksni i trajno definiran. On se vremenom razvija, usmjeravajući turistički rast usklađen s upravljačkim kapacitetima i pristupima (Saveriades, 2000). Stoga se prihvatni kapaciteti u turizmu trebaju razumijevati kao samo jedna komponenta cjelovitog turističkog planiranja i nipošto se ne smiju s njim poistovjećivati.**

## **1.2. Osnovni razvojni scenariji**

Kako bi se izbjegli konflikti koji proizlaze iz tehnicističkog pristupa izračunu prihvatnog kapaciteta baziranog u prvom redu na brojčanim pokazateljima, predlaže se izrada više mogućih razvojnih scenarija prije preciznog definiranja prihvatnog kapaciteta neke destinacije. To je nužno zbog postojanja niza elastičnih komponenti prihvatnog kapaciteta, koji mogu dati različite rezultate ovisno o načinu gledanja na turistički razvoj i različitim vanjskim faktorima.

U cilju iznalaženja najboljih rješenja stoga je potrebno najprije izraditi okvirne scenarije realno mogućih, a eventualno i ekstremnih varijanti razvoja. Nakon toga slijedi analiza koja je općenitija za malo vjerojatne, a detaljnija za realno moguće razvojne scenarije. Iz te analize proizlazi odabir najpovoljnije varijante razvoja, na temelju koje se zatim utvrđuje točan prihvatni kapacitet pojedinog područja.

Uobičajeno, razvojni scenariji dijele se u četiri osnovna tipa:

1. slobodni razvoj bez ograničenja,
2. intenzivni razvoj s određenim elementima kontrole,
3. razvoj temeljen na alternativnim oblicima turizma, i
4. održivi turistički razvoj.

---

Dubaiju kao jedna od glavnih atrakcija Ujedinjenih Arapskih Emirata, u koji je ulazak dozvoljen osobama koji nisu gosti uz plaćanje ulaznice.

- **Scenarij slobodnog razvoja** u pravilu znači prekoračenje najviših limita prihvatnog kapaciteta u svim sferama, pa se općenito smatra neprihvatljivim. Stoga njegova primjena može biti zanimljiva samo poduzetnicima koje zanima isključivo vlastiti profit i kojima je svejedno kakve će posljedice razvoj ostaviti po okoliš. Ovakvom scenariju lokalno stanovništvo se u pravilu žestoko suprotstavlja, iako ga mogu podržati određene uske interesne skupine koje vide mogućnost značajnog osobnog probitka.
- **Scenarij intenzivnog turističkog razvoja** u osnovi je sličan scenariju slobodnog razvitka, jer podrazumijeva razmjerno velike zahvate u prostoru radi ostvarivanja maksimalnih profita od turizma. Ipak, zbog važne uloge države, a najčešće i uvažavanja lokalne zajednice kroz organizaciju javnih rasprava, medijsko praćenje i sl., u njegovoj primjeni osigurani su određeni elementi kontrole. Glavni fizičko-ekološki i ekonomsko-politički parametri se uvažavaju, ali se radi opravdavanja velikih zahvata obično zanemaruju često ograničavajući socio-demografski parametri pa i neki specifični i osobito osjetljivi ekološki parametri, posebice bioraznolikost.
- **Scenarij alternativnog turističkog razvoja** ili orijentacije na tzv. specijalne vrste turizma uglavnom je rezultat kritike koncepta masovnog turizma. Iako su namjere promotora ovog koncepta u osnovi pozitivne, on se kroz prenamaglašavanje socio-demografskih i odbacivanje ekonomsko-političkih parametara ponekad degenerira u smjeru rigidne antropološke i ekološke kritike turizma kao takvog. Kako se pri tom često teži stavljanju pojedinih slabije razvijenih društvenih zajednica pod svojevrsno "stakleno zvono" i tako koči za njih nužan i željen gospodarski razvitak, upravo su ga one i prve počele odbacivati.
- **Scenarij održivog razvoja turizma** preostaje kao forma koja teoretski zauzima prostor između maksimalnog i minimalnog prihvatnog kapaciteta, odnosno između scenarija intenzivnog razvitka i umjerene varijante razvoja alternativnih oblika turizma. Njegova suština je jednak tretman svih grupa indikatora, dovođenje u sklad lokalne situacije s regionalnim i nacionalnim interesima, uvažavanje tržišta i profila turističkog proizvoda te uvažavanje glavnih ograničenja u sferi okoliša. Ovaj scenarij može nuditi više alternativnih vrijednosti prihvatnog kapaciteta ovisno o situaciji u konkretnoj lokaciji.

Odabir održivog scenarija ili više varijanti održivih scenarija treba vršiti na temelju okvirne analize prihvatnog kapaciteta po pojedinim grupama indikatora, s time da osnovni okvir unutar kojeg se traže pogodni scenariji pružaju glavni mjerljivi indikatori. Ključnu ulogu prilikom opredjeljivanja za određeni razvojni scenarij, a time i za precizno utvrđivanje prihvatnog kapaciteta, imaju one komponente koje iskazuju najniže vrijednosti. Stoga je tim komponentama nužno posvetiti maksimalnu pozornost, budući da upravo one određuju najniži prag, a tako i konačan prihvatni kapacitet.

Prilikom utvrđivanja prihvatnog kapaciteta osobito je važno što točnije utvrditi stav lokalne zajednice, jer su iskustva u svijetu pokazala da lokalna zajednica uglavnom ima dobar osjećaj kakav joj razvoj odgovara te da su konfliktne situacije najčešće nastale tamo gdje su se razvojni koncepti nametali izvana. Najbolji način da se to postigne jest aktivno uključivanje lokalne zajednice u izradu studije prihvatnog kapaciteta te svojevrsno testiranje odnosa pojedinog mogućeg scenarija s očekivanjima lokalne zajednice.

### 1.3 Polazne osnove za određivanje prihvatnog kapaciteta za priobalje Crne Gore

Za područje Crnogorskog priobalja određivanje turističkog prihvatnog kapaciteta ima osobitu važnost zbog nekoliko osnovnih činjenica:

- radi se o prostoru snažno orijentiranom na kupališni turizam i korištenje plaža, zbog čega realna procjena turističkog prihvatnog kapaciteta obalnog plažnog prostora čini osnovu planiranja održivog razvitka turizma;

- radi se o prostoru u kojem je turizam osnovna okosnica razvoja, zbog čega je pravilno određivanje prihvatnog kapaciteta kao pretpostavke održivosti ključ razvojne budućnosti cijele zemlje;
- radi se o prostoru za koji je karakterističan snažan pritisak na obalni plažni prostor ne samo od strane turista, nego i od strane osoba koje borave u kućama za odmor; dakle, snažno su zastupljeni i korisnici koji malo doprinose ekonomiji lokalne zajednice i koji su stoga po gospodarskim učincima korištenja resursa u prostoru manje poželjni od gostiju hotela, kampova i sličnih smještajnih sadržaja;
- radi se o jasno određenoj prostornoj cjelini cjelokupnog priobalnog prostora države Crne Gore koji je razmjerno malen u usporedbi s priobalnim prostorima drugih mediteranskih država, koji je slabije izložen interakciji sa susjednim prostorima te koji usprkos određenih unutarnjih razlika ima i veoma mnogo sličnosti; stoga se prilikom određivanja prihvatnog kapaciteta mogu postići bolji rezultati nego kod nehomogenih cjelina izloženih većem stupnju interakcije s okolnim područjima.

Kad je riječ o homogenosti, tu se u prvom redu misli na činjenicu da je cjelokupni obalni prostor Crne Gore dosta dobro međusobno povezan i najvećim dijelom urbaniziran te da nema značajnijih otoka kao cjelina uglavnom veće prirodne i socio-kulturne osjetljivosti. Naime, osim šest opštinskih središta sa gradskim statusom, na prostoru ukupne duljine nešto manje od 300 kilometara nalazi se još 13 naselja koja imaju gradski status, a 65% stanovništva živi u čisto gradskim naseljima.<sup>2</sup> Uzme li se u obzir visok stupanj urbaniziranosti i ostalih naselja obalnog pojasa stvarni stupanj urbanizacije je i znatno veći. Za cjelokupno Crnogorsko priobalje karakteristična je i nacionalna izmiješanost te značajan udio doseljenih osoba, što dodatno implicira izrazito urbane karakteristike prostora.

S obzirom da su u Crnoj Gori kao državi osnovne jedinice upravljanja 21 opština (ne računajući dvije gradske opštine Golubovci i Tuzi u okviru opštine Podgorica), kao osnovni subjekt određivanja turističkog prihvatnog kapaciteta javlja se područje šest obalnih opština Herceg Novi, Kotor, Tivat, Budva, Bar i Ulcinj. Uslijed određenih razlika između sjevernog dijela uglavnom orijentiranog na zatvoreni prostor Bokotorskog zaljeva i južnog dijela izloženog otvorenom moru koristiti će se naziv Rivijera za područje opština Budva, Bar i Ulcinj te Boka za opštine Herceg Novi, Kotor i Tivat.

Površina prostora šest primorskih opština iznosi 1.591 četvorni kilometar i tu je prema Popisu stanovništva iz 2011. godine živjelo 148.683 stanovnika ili 93,5 stanovnika na km<sup>2</sup>, odnosno 11,5% površine i 23,5% stanovništva Crne Gore. Iz toga proizlazi i znatno veća naseljenost obalnog prostora od prosjeka države od svega 44,9 stanovnika na km<sup>2</sup>, uzrokovana većom atraktivnošću obalnog prostora za život ljudi (vidi tabelu 1.).

---

<sup>2</sup> Prema podacima Monstata, odnosno Popisa stanovništva 2011. godine

**Tabela 1. Osnovni podaci o crnogorskim primorskim opštinama** (Izvor: Monstat i procjena autora (za naselja do 5 km od obale))

opština/područje	površina km <sup>2</sup>	broj stanovnika 2011.	stanovnika na km <sup>2</sup>	udio stan. naselja do 5 km od obale % <sup>3</sup>	udio stan. obalnih naselja % <sup>4</sup>
Herceg Novi	235	30.864	131,3	98,1	85,4
Kotor	335	22.601	67,5	91,0	82,5
Tivat	46	14.031	305,0	100,0	99,6
<b>BOKA UKUPNO</b>	<b>616</b>	<b>67.496</b>	<b>109,6</b>	<b>96,1</b>	<b>87,4</b>
Budva	122	19.218	157,5	98,6	92,0
Bar	598	42.048	70,3	90,8	49,2
Ulcinj	255	19.921	78,1	71,1	61,6
<b>RIVIJERA UKUPNO</b>	<b>975</b>	<b>81.187</b>	<b>83,3</b>	<b>87,8</b>	<b>62,4</b>
<b>OBALA UKUPNO</b>	<b>1.591</b>	<b>148.683</b>	<b>93,5</b>	<b>91,6</b>	<b>73,7</b>
<b>CRNA GORA</b>	<b>13.812</b>	<b>620.029</b>	<b>44,9</b>	<b>21,7</b>	<b>17,7</b>

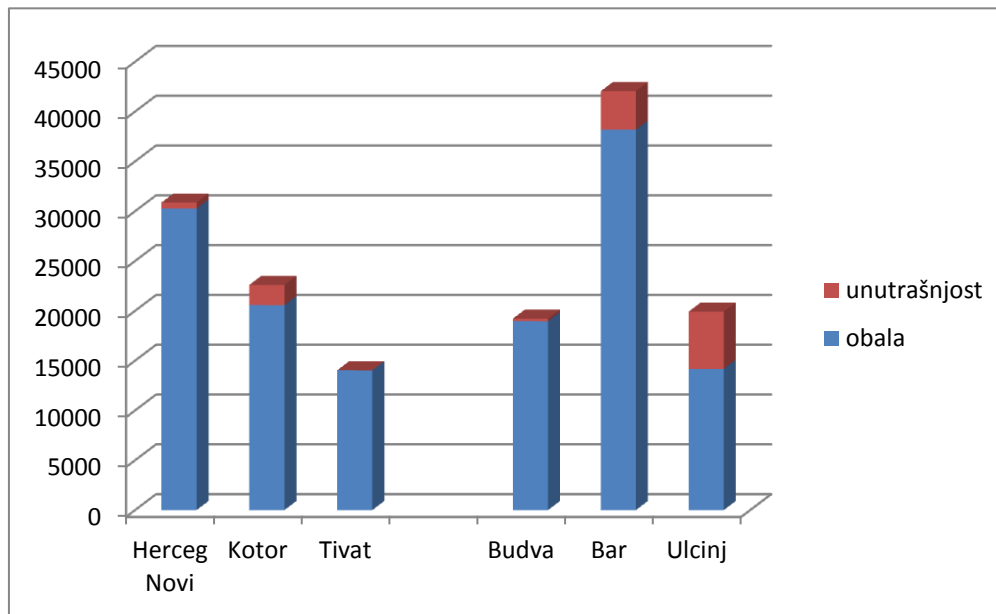
Ukoliko bi se iz procjene izuzeo kontinentalni dio primorskih opština, gustoća naseljenosti obalnog prostora bila bi značajno veća, jer na procijenjenoj udaljenosti do 5 kilometara od obale živi 136.177 ili čak 92% ukupnog stanovništva priobalnih opština. Pri tom se najviše stanovništva u unutrašnjosti priobalnih opština odnosi na najjužniji dio u opštini Ulcinj u području Vladimira, odnosno uz rijeku Bojanu. Nešto više stanovnika u unutrašnjosti ima i opština Bar zbog obuhvata velikog prostora uz Skadarsko jezero, iako on iznosi svega 9% ukupnog stanovništva opštine. U opštini Budva taj je udio sasvim neznatan.

U području Boke udio stanovništva na udaljenosti većoj od 5 kilometara od obale od oko 9% ima samo opština Kotor, no ukupan broj stanovnika je tu znatno manji nego u opštini Bar. Povrh toga, za razliku od sasvim izdvojenog kontinentalnog prostora u opštini Bar, stanovništvo opštine Kotor koje živi podalje od obale najvećim dijelom se odnosi na područje povijesne mikroregije Grbalj na jugu. U njoj su sva važnija

<sup>3</sup> Udaljenost se odnosi na cestovni pristup, a ne na zračnu udaljenost. Naime, ključni element je vezanost za prednosti života uz more i povećani interes za izgradnjom vikendica i apartmana, za koje se procjenjuje da se osjećaju otprilike do pet kilometara cestovne udaljenosti od obale mora.

<sup>4</sup> Kao obalna naselja podrazumijevaju se sva naselja koja u svom sastavu uključuju dio obale, bez obzira na to gdje je smješten veći dio naselja. Iako je većina obalnih naselja smještena u neposrednoj obalnoj zoni, postoji manji broj naselja u kojima se većina izgrađenih objekata nalazi kilometar ili više od obale. Kako se radi uglavnom o malim naseljima i malom broju kuća, može se procijeniti da se preko 90% objekata u obalnim naseljima odnosi na prostor ispod jednog kilometra od obale. Iznimni slučajevi su naselja Sasovići i Provodina u opštini Herceg Novi, Gornji Orahovac, Lješevići, Glavatičići, Zagora, Krimovica i Višnjeva u opštini Kotor, Prijevor u opštini Budva, Mišići, Polje, Zaljevo, Pečurice i Kunje u opštini Bar te Kruta i Gornji Štoj u opštini Ulcinj. Na udaljenosti većoj od jedan kilometar od obale nalaze se i značajni dijelovi glavnih gradskih naselja odnosno opštinskih centara, posebno Bara i Ulcinja.

naselja razmjerno blizu obale i uglavnom su maritimno orijentirana, za razliku od razmjerno velikog i od mora dosta udaljenog planinskog zaleđa Risna na koje se odnosi sasvim neznatni dio stanovnika unutrašnjosti opštine Kotor. I u opštini Herceg Novi naselja u unutrašnjosti zauzimaju veliki, ali iznimno rijetko naseljeni planinski prostor na sjeveru s malim naseljima izloženim snažnoj depopulaciji, u kojima živi manje od 2% stanovništva cijele opštine. U najmanjoj opštini Tivat sva su naselja smještena na udaljenosti od obale manjoj od 5 kilometara.



**Slika 1. Udio stanovništva naselja udaljenih od obale manje od pet kilometara u crnogorskim primorskim opštinama 2011. godine**

Koncentracija stanovništva u naseljima koja izravno izlaze na obalu je također vrlo visoka. Naime, od 262 naselja u primorskim opštinama samo njih 73 ili 28% izlazi na obalu, ali je u njima 2011. godine zabilježeno 109.612 stanovnika ili 74%. Razlika u odnosu na broj stanovnika prostora na udaljenosti od pet kilometara od obale (cca 26.000 stanovnika) najvećim dijelom se odnosi na opštinu Bar, gdje formalno izlaz na more nemaju brojna i velika naselja oko samog Bara kao Burtaiši, Šušanj ili Stari Bar. No, i ta su naselja razmjerno blizu obale i s njome su dobro povezana i prometno i funkcionalno, slično kao i naselja u neposrednom obalnom zaleđu Herceg Novog i u području mikroregije Grbalj.

Iz navedenog je očito da se daleko najveći dio života u svim primorskim opštinama osim donekle u opštini Ulcinj te u manjoj mjeri u opštini Bar odvija u neposrednom obalnom dijelu. Ipak, prilikom analize prihvatnog kapaciteta kao osnovna prostorna cjelina koristiti će se najvećim dijelom cjelokupno područje šest primorskih opština. Samo iznimno će prilikom analize po užim mikrocjelinama biti izdvojena područja koja gravitiraju centralnim naseljima Virpazar, Ostros i Vladimir u opštinama Bar i Ulcinj, odnosno u tradicionalnim mikroregijama Crmnica, Krajina i Anamali. Naime, radi se o jedinim dijelovima šest primorskih opština koji nisu orijentirani na obalu Jadrana pa se na njih dijelom ne odnose problemi karakteristični za užu priobalni prostor.

Unutar cjelokupnog priobalnog prostora posebno će se promotriti i dvije cjeline specifičnih značajki – područje Boke s opštinama Herceg Novi, Kotor i Tivat te područje opština Budva, Bar i Ulcinj, odnosno Crnogorske rivijere u užem smislu. Usprkos brojnim sličnostima po pitanju načina izgradnje i tipologije turizma te infrastrukturnoj povezanosti između ove dvije cjeline postoje i važne razlike. Najvažnija je

svakako zatvorenost Bokokotorskog zaljeva i s time povezana njegova veća ekološka osjetljivost, ali i općenito znatno veća naseljenost u neposrednoj obalnoj zoni zahvaljujući zaštićenosti Boke od utjecaja otvorenog mora. Stoga između ove dvije cjeline postoje i određene razlike, posebice kada je u pitanju način izgradnje i izgled plažnog prostora, kojeg općenito ima više u južnom dijelu.

## **1.4 Geoprometni položaj priobalja Crne Gore**

Za određivanje prihvatnog kapaciteta Crnogorskog priobalja osobito važna činjenica je unutarnja povezanost cjelokupnog prostora magistralnim putevima M-2 i M-2.4, čime se omogućava fluktuacija korisnika između pojedinih dijelova priobalne zone. Glavni pravac je M-2 trasom Debeli Brijeg (granica Hrvatske) – Herceg Novi – Kotor – Tivat – Budva – Petrovac i dalje prema Podgorici, u bivšoj Jugoslaviji poznat kao Jadranska magistrala. Status magistralnog puta ima i njegov odvojak M-2.4 od Petrovca preko Bara, Ulcinja i Vladimira prema Albaniji.<sup>5</sup>

Iako status magistralnog puta M-2 ima i razmjerno uska i nekvalitetna cesta oko Bokokotorskog zaljeva, gotov sav promet na relaciji Herceg Novi – Tivat - Budva se odvija trajektnom veze Kamenari – Lepetane. Isto tako je i funkciju veze prema Podgorici i ostalim dijelovima Crne Gore umjesto danas prometno sasvim sporedne i slabo korištene stare trase od Petrovca preko prijevoja Bukovik preuzela nova cesta od Sutomora prema Virpazaru sa 4.189 metara dugačkim tunelom Sozina, puštenom u promet 2005. godine. Na taj način okosnicu cjelokupnog prometa u priobalnom prostoru, ali i cijeloj Crnoj Gori, ima trasa Debeli Brijeg (granica Hrvatske) – Herceg Novi – trajekt Kamenari-Lepetane – Tivat – Budva – Sutomore/tunel Sozina – Podgorica i dalje preko Mojkovca i Berana do granice Srbije kod Rožaja (GP Dračnovac).

Ova trasa dio je dvaju osnovnih europskih puteva E-65 i E-80. Put E-65 jedna je od glavnih europskih veza smjerom sjever – jug, koja od grada Malmö u Švedskoj preko Poljske, Češke, Slovačke, Mađarske, Hrvatske i Crne Gore istočnom obalom Jadranskog mora i dalje preko Kosova i Makedonije vodi sve do krajnjeg juga Europe na otoku Kreti u Grčkoj. Istom trasom kao i put E-65 kroz Crnu Goru prolazi i put E-80 kao jedan od glavnih europskih pravaca smjerom zapad – istok. On od glavnog grada Portugala Lisabona preko Španije, Francuske, Italije i Hrvatske (trajekt Bari – Dubrovnik) dolazi do Crne Gore i dalje preko Kosova, Srbije te uzduž cijele Bugarske i Turske vodi sve do iranske granice.<sup>6</sup>

Uz ova dva europska puta najvišeg ranga, status europskog puta E-851 ima i trasa Sutomore - Bar – Ulcinj – Sukobin (granica Albanije), što znači da je cijelo područje Crnogorskog priobalja dio osnovne europske putne mreže. Zbog važnosti i visoke frekvencije prometa od i prema Ulcinju, trasa puta E-651 odnosno puta M-2.4 ide preko Ulcinja, iako je veza od Bara do albanske granice kraća izravno lokalnim putem preko Pečurica.

Uz navedena dva puta status europskih puteva u Crnoj Gori imaju još i put E-762 Šćepan Polje (granica Bosne i Hercegovine) – Plužine - Nikšić – Podgorica – Božaj (granica Albanije) te kratki put E-763 od Bijelog Polja (Ribarevine) do granice Srbije kod Dobrakova. Put E-762 vodi od Sarajeva preko Nikšića i Podgorica do Tirane i time čini glavnu vezu Bosne i Hercegovine sa Crnom Gorom i Albanijom, dok put E-763 vodi od Beograda preko Čačka i Užica do Bijelog Polja (spoj na puteve E-65 i E-80) i čini glavnu vezu Srbije sa Crnom Gorom.

<sup>5</sup> PPPN za obalno područje Crne Gore, tematska sveska 13 - transportni sistem - analiza postojećeg stanja - izvod za IV fazu, RZUP – Montecep – Horwath HTL, Podgorica 2012

<sup>6</sup> European agreement on main international traffic arteries economic commission for Europe inland transport committee Working Party on Road Transport, 2008

Osim preko magistralnog puta M-2, odnosno europskih puteva E-65 i E-80 preko Virpazara, veza s unutrašnjosti Crne Gore ostvaruje se i magistralnim putem M-2.3. Budva – Cetinje - Podgorica. Iako ova veza nije dio trase europskih puteva i nešto je dulja od trase Budva – Petrovac – Podgorica, na nju se zbog manje opterećenosti još uvijek odnosi značajan dio prometa Crnogorskog priobalja od Boke Kotorske do Budve prema unutrašnjosti države.

Od ostalih puteva u Primorju najveću važnost imaju veza prema Trebinju iz Herceg Novog te veza za Nikšić i Žabljak novim putem od Morinja u Boki Kotorskoj prema Grahovu. Oni imaju status novih magistralnih puteva Mn1 i Mn2, makar se još uvijek u mnogim materijalima vode kao regionalni putevi. Iako završava na ostrvu Ada uz albansku granicu gdje nema graničnog prijelaza, vrlo je važan i regionalni put Ulcinj – Ada kao nastavak priobalnog puta M-2.4 i veza Velike plaže s osnovnom putnom mrežom Crne Gore. Njegov značaj mogao bi znatno porasti ako se uspostavi novi granični prijelaz prema Albaniji kod lokaliteta Sveti Nikola, čak ukoliko se ne izgradi most, nego samo uspostavi veza skelom preko rijeke Bojane.

Status regionalnog puta ima i prometno vrlo važan spoj Kotora s glavnom obalnom cestom M-2 kroz 1.637 metara dugački tunel Vrmac. Ovaj put je usprkos regionalnog statusa za povezivanje Kotora važniji od razmjerno uske i prometno nepovoljne trase magistralnog puta M-2 Herceg Novi – Risan – Kotor – Prčanj – Tivat, posebno na dionici Kotor – Lepetane, gdje širina kolnika iznosi manje od 2,5 metara.

Sve ostale cestovne veze u Crnogorskom primorju su lokalnog značaja, iako putevi Vladimir – Ostros – Virpazar uz južnu obalu Skadarskog jezera, te putevi Kotor – Cetinje i Kotor – Tivat preko prijevoja Trojica usprkos vrlo uskog profila i slabog prometa imaju status regionalnih puteva. Od lokalnih puteva nešto su važniji put Tivat – Rose kao veza za poluotok Lušticu, put Tivat – Plavi Horizonti i spoj Bigove na magistralni put M-2. Za sada se razmjerno slabo koristi, ali je prometno vrlo važan i lokalni put Bar – Pečurice – Krute zbog položaja na trasi najpovoljnije veze cijelog Crnogorskog priobalja osim Ulcinja s Albanijom.

Željeznica nema veću ulogu u prometu Crne Gore, budući da jedina pruga koja dolazi na obalu Bar – Podgorica – Bijelo Polje – Beograd ima razmjerno mali promet i ne sudjeluje u većoj mjeri u turističkim prometnim kretanjima. Problem pruge Bar – Beograd, posebno dijela pruge u planinskoj unutrašnjosti i prema Srbiji, su i njene razmjerno slabe tehničke značajke. Ipak, budući da relacija Podgorica – Sutomore – Bar predstavlja najbržu i najpovoljniju javnu prometnu vezu Podgorice s obalom, ona ima veliki značaj u izletničkim prometnim kretanjima.

U Crnogorskom priobalju zastupljeni su osim cestovnog i željezničkog također i zračni i pomorski saobraćaj. Zračni saobraćaj zastupljen je preko međunarodnog aerodroma Tivat, a za područje Primorja veliku važnost ima i aerodrom u Podgorici (posebno za područje Bara i Ulcinja) te aerodrom Dubrovnik u susjednoj Hrvatskoj (posebno za područje Herceg Novog). Time je cjelokupno područje Primorja dobro pokriveno aerodromima i omogućena je laka dostupnost gotovo svih priobalnih turističkih destinacija, a što je vrlo važno zbog velikog udjela turista koji dolaze zračnim putem. Ipak, postoji problem nešto slabije kvalitete aerodroma Tivat, za što se predviđaju rekonstrukcije u skoroj budućnosti. Problem je i razmjerno mali broj letova, osim u slučaju aerodroma Dubrovnik, no kod njega je problem loša povezanost javnim prometnim vezama s obzirom na smještaj u drugoj državi.

Javni pomorski promet odnosi se u praksi samo na vrlo frekventnu trajektnu vezu Kamenari – Lepetane u Bokokotorskom zaljevu te na međunarodnu vezu Bar – Bari u Italiji, koja vozi jednom dnevno u ljetnoj sezoni, a dva puta tjedno izvan sezone. Povremeno trajekti voze i na relaciji Bar – Ancona. S obzirom na to da je veza Kamenari – Lepetane funkcionalno zapravo dio cestovne mreže, može se reći da pomorski promet nema veći značaj. Postoji još i lokalna brodska veza Herceg Novi – Rose (poluostrvo Luštica) te izletničke veze za ostrva Sveti Đorđe, Sveti Nikola i neke izdvojene plaže, ali su one samo lokalnog odnosno turističkog značaja.

## 1.5. Prostorno-planski preduvjeti

Osim što je procjena turističkog prihvatnog kapaciteta direktno povezana s planiranjem, ona ima važnu ulogu i po pitanjima namjene površina i realizacije infrastrukturnih zahvata. Pri tom treba osobito voditi računa o raskoraku između planova i realizacije na terenu, budući da je jedan od glavnih uzročnika ugrožavanja prihvatnog kapaciteta razvoj koji premašuje planske prognoze.

U slučaju Crne Gore to se u prvom redu odnosi na divlju gradnju, koja je najviše izražena upravo u turistički najatraktivnijim priobalnim područjima. Dodatni problem predstavlja i nesklad između prioriternih planova u pojedinim opštinama, uzrokovana autonomnošću opština u donošenju planova. Osim što se često planiraju novi sadržaji na kontaktnim zonama pojedinih opština koji nisu usklađeni sa razvojem u susjedstvu, uslijed velikih apetita pojedinačnih opština po pitanju razvoja ima i dosta slučajeva planiranja iznad stvarnih mogućnosti i iznad mogućeg prihvatnog kapaciteta cijelog priobalnog prostora. Zbog velikog utjecaja tih planova na procjenu prihvatnog kapaciteta u nastavku slijedi kraći pregled elemenata planiranja po pojedinim opštinama.

### HERCEG NOVI

Prema prostornom planu opštine Herceg Novi turizam je jedan od prioriteta cjelokupnog razvoja opštine. Osnovna ideja je odmicanje od koncepta pretežito kupališnog turizma i produljivanje turizma na cijelu godinu, zbog čega se kao poželjne vrste turizma izdvajaju zdravstveni te ambijentalni i „etno-eko“ turizam. Navode se posebno još i wellness, ruralni turizam u zaleđu, golf, nautički, lovni, kulturni te izletnički turizam. Uslijed duge tradicije zdravstvenog turizma u Igalu (Institut i specijalna bolnica) planira se da opština Herceg Novi funkcioniše kao centar zdravstvenog turizma cijele Crne Gore.

Kao razvojni problem istaknut je kvantitativni pad broja smještajnih kapaciteta te pad kvalitete smještajnih usluga, koji se ilustrira dominacijom smještajnih kapaciteta nižih hotelskih kategorija. Istovremeno prisutan je natprosječno velik udio hotela sa samo dvije zvjezdice te radničkih, dječjih i omladinskih odmarališta. Zamijećen je i veliki porast stanova za odmor te soba za izdavanje u privatnom vlasništvu, s napomenom da je značajan dio neregistriran. Degradaciji prostora potpomogla je i činjenica da značajnijih zaštićenih područja na području opštine za sada nema, iako se predviđa zaštita područja planine Orjen i poluotoka Luštice.

Infrastruktura je ocijenjena slabom, posebice izvan užeg gradskog područja gdje nije riješena vodovodna mreža niti kanalizacija. Loše je ocijenjeno i odlaganje smeća u turističkim naseljima, a postojeća lokacija deponija u ruralnom zaleđu ističe se kao ozbiljan ekološki problem. Zbog neriješenog sustava kanalizacije na pojedinim lokacijama plaža ugrožena je i kvaliteta morske vode. Kao specifičan problem istaknuto je narušavanje prirodnih procesa stvaranja morskog blata i izvora mineralne vode u Igalu kao ključnih resursa lječilišnog turizma uslijed nekontroliranog odlaganja iskopa zemlje i otpadnog građevinskog materijala.

Velik infrastrukturni problem predstavlja i zagušenost cestovnog prometa u središtima naselja tijekom ljetne sezone zbog prolaska tranzitnog prometa kroz najnaseljenije dijelove opštine te loši prometno-tehnički uvjeti na putevima. To se posebno odnosi na uže područje grada Herceg Novog, koji uz navedeno ima i velikih problema zbog nedostatka parkirališnog prostora.

Kada je u pitanju izgradnja novih smještajnih kapaciteta naglasak je na dizanju kvalitete smještaja. Kao mikrolokacije na koje bi se odnosio turistički razvoj navode se Kobilja, Njivice, Savina, Meljine-Lalovina, Zelenika, Kumbor, Baošići, zona Arza-Mirište-Žanjica te cjelokupno područje poluostrva Luštica. Za potrebe razvoja turizma planira se prodaja te prenamjena zemljišta posebne namjene (vojska) u područja



ugostiteljsko-turističke namjene na lokacijama Kumbor, Pristan na Luštici, otok Mamula, Arza i Zelenika. Predviđena je i izgradnja golf igrališta na Sutorini te marina u zoni Njivice – rt Kobila i u Kumboru na lokaciji nekadašnjeg vojnog objekta.

Ukupno se na području opštine do 2020. planira 2.000 hotelskih kreveta sa pet zvjezdica, 8.000 kreveta sa četiri zvjezdice, 20.000 ležaja u apartmanima te 10.000 u privatnim sobama, dok se za kampove predviđa smanjivanje kapaciteta. Ukoliko se svi planovi realiziraju, u području opštine Herceg Novi bi do 2020. godine trebalo biti ukupno 39.500 ležajeva, što je više nego dvostruko povećanje u odnosu na postojeće stanje. Herceg Novi se ističe i daleko najvećom predviđenom površinom namijenjenoj novoj izgradnji od svih šest primorskih opština. Ona iznosi čak 2.608 hektara i najvećim dijelom se odnosi na područje poluostrva Luštica. S obzirom na probleme infrastrukture očito je da realizacija ovih planova neće biti moguća bez značajnih ulaganja u puteve i komunalnu infrastrukturu.

## KOTOR

Područje opštine Kotor istaknuto je kao jedno od najatraktivnijih za razvoj turizma na Crnogorskoj obali zbog izuzetno vrijednog i mnogobrojnog kulturnog naslijeđa. Pri tom se misli u prvom redu na Stari grad Kotor i Bokokotorski zaljev, upisane na svjetsku listu UNESCO-a i kao prirodna i kao kulturna baština, a ima i mnogo podvodnih arheoloških lokaliteta koje je potrebno uvrstiti u turističku ponudu. Za razliku od drugih priobalnih opština, kupališni turizam u priobalnom prostoru opštine Kotor ima nešto manji značaj, posebno u dijelu unutarnjeg Kotorsko-risanskog zaliva.

Infrastrukturna opremljenost nije povoljno ocijenjena, a kao potencijalni problem ističe se visoka ekološka osjetljivost zbog zatvorenosti unutarnjeg zaliva, posebno po pitanju ispusta otpadnih voda te poslovanja pristaništa i marina. Zbog nedovoljne vodoopskrbe planirana je izgradnja regionalnog i lokalnog vodovoda. Iako su obale unutar zaliva ocijenjene kao pogodne za kupanje, potrebno je voditi brigu kako ne bi došlo do pogoršanja uvjeta. Situacija sa cestovnom infrastrukturom ocijenjena je vrlo nepovoljnom zbog nedovoljnog profila cestovnih prometnica, nedostatka parkirališnih mjesta te preopterećenosti prometa u glavnim turističkim mjestima tijekom ljetnih mjeseci.

Kao glavne zone za razvoj turizma prema prostornom planu opštine Kotor ističu se Skozno-Šipavica i Trsteno-Ponta (hotelske vile), Platamun, Bigova i Rt Trašte (vile i hotel), ambijentalna cjelina Donji Grbalj (revitalizacija naselja), zona Kovači (zabava i rekreacija), Donji Morinj (očuvanje ambijentalnih vrijednosti te izgradnja luksuznih vila) i Prčanj (razvoj specifičnih oblika sportsko-rekreativnog i manifestacijskog turizma). Predviđa se i izgradnja manjih marina u samom Kotoru te u Bigovi.

Koliki je obim tih zona i broj ležajeva u njima ne može se precizno procijeniti, budući da nakon 1995. nema raspoloživih planskih dokumenata. No, obujam te nove gradnje nije osobito velik i znatnim dijelom se svodi na turistifikaciju postojećih izgrađenih objekata. Iz toga proizlazi svijest o ograničenosti prostornih kapaciteta za razvoj kupališnog turizma i potreba dizanja kvalitete temeljene na izuzetno visokoj ambijentalnoj vrijednosti prostora.

S obzirom na sporiji razvoj Kotora od susjednih opština Herceg Novi i Tivat postoji svijest o ograničenjima za jači turistički razvoj uzrokovanih nedostatkom plažnog prostora, nešto nepovoljnijim prometnim položajem te opasnostima od narušavanja okoline uslijed zatvorenosti unutarnjeg Bokokotorskog zaliva. Ipak, površine predviđene za novu izgradnju su razmjerno velike i iznose 954 hektara, uz napomenu da se to najvećim dijelom odnosi na područje Grbalja, dakle ne otvorenu južnu obalu. Ta je površina dvostruko veća od one u opštini Tivat, ali i dva i pol puta manje od opštine Herceg Novi, iako je ona površinom znatno manja i raspolaže kraćom obalnom linijom od opštine Kotor.

## **TIVAT**

I u prostornom planu opštine Tivat turizam i ugostiteljstvo imaju glavnu razvojnu ulogu, s time da se ističe posebna uloga nautičkog turizma i postojanje aerodroma Tivat kao jedinog u primorskom dijelu Crne Gore. Ideja o realizaciji marine na lokaciji bivšeg vojnog pogona (Arsenal) već je i realizirana kroz uređenje najatraktivnijeg nautičkog središta države Porto Montenegro. Uz kupališni i nautički turizam spominju se i izgradnja golf terena te potencijali ruralnog/eko turizma na prostoru Vrmac s revitalizacijom seoskih naselja te ekoturizam/promatranje ptica u prostoru nekadašnje solane na lokaciji Solila.

Kao najznačajnije potencijalne lokacije za izgradnju smještajnih kapaciteta ističu se Župa, Bonići, uvala Trašte (Plavi horizonti), ostrvo Sveti Marko i Uvala Brdišta. Prostor od rta Kočišta do uvale Trašte na poluostrvu Luštica planira se za izgradnju značajnijih smještajnih kapaciteta visoke kvalitete, ali u okviru manjih građevina (grupacija vila, apartmana, i sl). Ističe se i potreba očuvanja prirodne stjenovite obale u što većoj mjeri te spominje potreba revitalizacije seoskih naselja.

Vodoopskrba i odvodnja otpadnih voda označena je kao nedovoljno dobro riješena za potrebe budućeg razvoja. Veliki problem za održivi razvoj turizma predstavlja i bespravna gradnja koja otežava provedbu prometnica i infrastrukture te izgradnju osnovnih i pratećih turističkih sadržaja, posebno u području poluostrva Luštica. Naglašava se također da bi aerodrom Tivat trebao imati veći značaj od onog koji ima danas, posebice kad je u pitanju osposobljenost za noćne letove.

Cestovna povezanost ni u opštini Tivat nije ocijenjena povoljnom, ponajviše zbog zagušenosti prometa u ljetnoj sezoni, malog broja parkirnih mjesta i nedovoljnog broja biciklističkih staza odnosno puteva pogodnih za bicikliste. Osim Arsenala, preporuča se prenamjena vojnih zemljišta u područja za turizam i kod Krasića preko puta Kumbora na Luštici te na Ostrvu cvijeća. Prostor za kampiranje bi prema planovima trebalo smanjiti, s time da postoje razlike u planskoj dokumentaciji jer se negdje navodi 3.000, a negdje svega 300 mjesta.

Ukupan broj svih smještajnih kapaciteta na području opštine Tivat bi do 2020. prema postojećim planskim dokumentima trebao iznositi oko 25.000, što je dva i pol puta više od postojećeg stanja. S obzirom na dosadašnji razmjerno sporiji razvoj u odnosu na opštine Budva i Herceg Novi te potrebu preorijentacije Tivta iz pretežito industrijskog grada u pravu turističku destinaciju za takav razvoj ima osnova. Kako je Tivat usto najmanja opština na Primorju predviđeni novi kapaciteti su ipak manji od svih drugih obalnih opštinaa tako i ukupne površine predviđene za novu izgradnju koje obuhvataju 417 hektara. No, i za opštinu Tivat vrijede ograničenja kada je u pitanju infrastruktura, kako prometna, tako i komunalna, a zamjetan je i problem nedostatka prostora za izgradnju potrebnih turističkih sadržaja u užoj obalnoj zoni.

## **BUDVA**

Budući da je Budva najjače turističko središte u Crnoj Gori, problemi vezani uz infrastrukturu i preizgrađenost u obalnoj zoni prisutni u ostalim priobalnim opštinama su upravo ovdje najviše naglašeni. Oni su i dodatno uvećani zbog izrazito velikog obujma nove turističke izgradnje te bespravne izgradnje stambenih objekata za sezonsko korištenje u uvjetima nedostatka prostora u obalnoj zoni. U skladu s time postoje problemi neadekvatnosti vodovodne infrastrukture i odlaganja otpadnih voda, a naročito problemi u prometu zbog izuzetno velike gustoće u ljetnom periodu. Najnepovoljnija je situacija u samom gradu Budvi i njegovoj neposrednoj okolini gdje je gustoća izgrađenosti najveća, dok je situacija bitno povoljnija u južnim dijelovima opštine, odnosno u području Petrovca.

Postojeći i budući razvoj turizma kao glavne privredne grane temelji se na bogatim prirodnim resursima, posebno na atraktivnim plažama i slikovitoj obali. Veliku ulogu u razvoju turizma ima i kulturna baština u kojoj posebno mjesto imaju stara gradska jezgra Budve, slikoviti Sveti Stefan, Petrovac na moru, brojni arheološki lokaliteti te duga tradicija turizma. Prema prostornim planovima teži se dizanju kvalitete kroz razvoj ekskluzivnog turizma najviše međunarodne razine s raznovrsnom ponudom i oživljavanjem specifičnih proizvodnih funkcija. To uključuje i izgradnju golf terena te eventualno i specijalne marine u području Buljarice kao jedinog dijela Budvanske rivijere koje nije zahvatio intenzivniji razvoj turizma.

Imajući u vidu rast smještajnih kapaciteta u zadnjih deset godina koji je opštinu Budva učinio izrazito dominantnom na vrhu crnogorskog turizma, prognoze iz plana iz 2006. godine bile su i manje od onoga što se zbilo. Naime, taj je plan predvidio povećanje na blizu 40.000 turističkih ležajeva, ali je taj broj dostignut već u domeni privatnog smještaja, da i ne spominjemo izgradnju vikendica. Stoga će biti nužno donijeti nove planske dokumente koji bi vodili računa o znatno promijenjenoj situaciji, posebno kada je u pitanju izgrađenost u obalnoj zoni. Sadašnji planovi predviđaju novih 550 hektara površina za novu izgradnju otprilike podjednako u svim dijelovima priobalja.

## **BAR**

U prostornim planovima grada Bara redovito se ističe njegova uloga regionalnog centra cijele obalne regije Crne Gore temeljena na njegovoj veličini te funkciji glavne crnogorske luke. Bar ima i najbolje veze s unutrašnjošću Crne Gore ne samo jedinom željezničkom prugom koja vodi u unutrašnjost, nego najkvalitetnijim cestovnim vezama, posebno nakon stavljanja u funkciju cestovnog tunela Sozina. Zbog toga je Bar i manje ovisan o turizmu od ostalih primorskih opština.

Opština Bar je usto jedina u priobalju Crne Gore koja nema značajnijih problema s prometnom infrastrukturom u području same opštine. Ipak, spominje se potreba rasterećenja obale za potrebe turizma te nužnost izgradnje autoputa prema Podgorici i Beogradu. Povoljnija prometna situacija je velikim dijelom posljedica mladosti Bara kao naselja, koji jedini od svih opštinskih obalnih središta nema staru zbijenu gradsku jezgru s uskim ulicama, nego uglavnom široke bulevare, uređene pločnike i dosta zelenih površina. No, takav način izgradnje je manje privlačan s aspekta turizma pa Bar kao gradska turistička destinacija ima mnogo manju važnost ud susjednih većih gradova Budve i Ulcinja.

Za razliku od prometne infrastrukture u Baru je komunalna infrastruktura izrazito nepovoljno ocijenjena, jer su vodoopskrbni i elektroenergetski sustav nedovoljnog kapaciteta, dok kanalizacija predstavlja veliki ekološki problem zbog nekontroliranog ispuštanja otpadnih voda u more. Istaknuti su i problemi koji proizlaze iz neredovitog čišćenja, neopremljenosti i neuređenosti plaža. Donedavno neprimjereno riješeno odlaganje krutog otpada bitno se popravilo izgradnjom nove sanitarne deponije u suradnji s opštinom Ulcinj.

Usprkos činjenice da se u opštini Bar kao jedinjoj na Primorju turizam ne navodi kao osnovna poluga razvoja, istaknuti su dobri preduvjeti za razvoj stacionarnog, tranzitnog, nautičkog, sportsko-rekreacijskog i ruralnog turizma. Stacionarni odmorišni i sportsko-rekreacijski turizam predviđa se razvijati na području Čanja, Sutomora, Šušnja, Topolice i samog Bara, a nautički turizam uz proširenje postojeće barske marine predviđa i dodatnu manju u Sutomoru. Bar bi se trebao razvijati i kao centar poslovnog turizma na temelje uloge Bara kao važnog poslovnog i lučkog središta i jedinog crnogorskog grada s direktnom međunarodnom trajektnom vezom prema Italiji. Posebnu ulogu imaju izletnički i ruralni turizam u prostorima budućeg regionalnog parka Rumija te u zoni nacionalnog parka Skadarsko jezero, čiji se najveći dio nalazi upravo u području opštine Bar. Kao pogodne lokacije ruralnog turizma istaknuta su i naselja Tuđemili, Limljani te zaleđe Pečurica.

Glavne zone predviđene za izgradnju smještajnih sadržaja su zona Bar – Topolica – Sušanj sa 8.000 ležajeva, Sutomore sa 18.000, Čanč sa 10.000 te zona Veliki pijesak s uvalom Utjeha sa 10.000 ležajeva. Prema planu razvoja turizma za opštinu Bar planira se ukupno oko 50.000 ležajeva, što predstavlja više nego dvostruko povećanje u odnosu na postojeće stanje. Nove površine namijenjene izgradnji za potrebe turizma zauzimaju površinu od 1.135 hektara, ponajviše u rubnim dijelovima opštine oko Sutomora i Pečurica, što je najviše nakon opštine Herceg Novi. Ovakvi planovi svoju osnovu imaju u dosadašnjoj slabijoj orijentaciji na turizam te većim prostornim mogućnostima za razvoj uslovljenim najvećom površinom od svih primorskih opština.

## ULCINJ

U smislu turizma opština Ulcinj se percipira kao prostor masovnog kupališnog turizma zbog velike dužine pjeskovitih žala i njihovih ljekovitih svojstava. U tijeku je izrada novog prostornog plana opštine koji će detaljnije odrediti prostorno razvojne smjernice za razvoj turizma, iako se kao dvije daleko najvažnije zone za izgradnju smještajnih kapaciteta izdvajaju Velika plaža kao osnovna zona te izdvojeno područje uvale Valdanos. U cilju razvoja nautičkog turizma planira se izgradnja marine na lokalitetu Liman te eventualno i manje „eko“ marine blizu ušća Bojane, a golf terena i turizma visoke kategorije na području Briske gore. U zoni Donjeg Štoja u zaleđu Velike plaže planira se centar agro-eko turizma.

Kao specifični elementi u planiranju turizma na području Ulcinja ističu se potreba reguliranja plovidbe rijekom Bojanom u suradnji s Albanijom te osnivanje Regionalnog parka „Rumija“ u suradnji s opštinom Bar. Kao glavni problem koji ugrožava budući turistički razvoj ističe se prekomjerna izgradnja vikendica, zbog čega se predlaže njeno ograničavanje samo na izabrane lokacije prvenstveno u ruralnim područjima dalje od obale, a u cilju revitalizacije ruralnih prostora.

Kao i u svim drugim opštinama, situacija s komunalnom infrastrukturom nije zadovoljavajuća niti u opštini Ulcinj. Stoga su među prioritetnim projektima navedeni produljenje regionalnog vodovoda prema Velikoj plaži i izgradnja kolektora do uređaja za pročišćavanje otpadnih voda. Zajedno s opštinom Bar u planu je izgradnja sanitarne deponije.

Prometna situacija je nešto povoljnija zbog dobrih tehničkih značajki i manjeg intenziteta prometa na glavnoj cestovnoj vezi prema Baru, odnosno pozicije Ulcinja izvan glavnih tranzitnih puteva. No, nisu zadovoljavajuće veza prema Albaniji i s aspekta turizma važna cesta prema Velikoj plaži, gdje su u tijeku značajne rekonstrukcije. Veliki problem je i pristup starom gradu Ulcinju koji je krajnje otežan zbog uskih prometnica i nedostatka parkirališnih mjesta. Planira se daljnje uređenje cestovnih prometnica po naseljima, naročito u slabije razvijenom zaleđu i izgradnja nove ceste prema Albaniji.

Iako Ulcinj raspolaže najvećim plažnim resursima u Crnoj Gori zahvaljujući postojanju Velike plaže, za njega se vezuju i prirodno najosjetljiviji dijelovi priobalja. To se osim na samu Veliku plažu kao prirodan fenomen i s njom povezano ušće rijeke Bojane odnosi i na područje Ulcinjske solane, zaštićeno kao osobito vrijedno močvarno područje velikog značaja za gniježđenje i migraciju ptica.

Aktualni planovi do 2020. godine predviđaju izgradnju koja bi predstavljala skoro trostruko povećanje u odnosu na sadašnje stanje, odnosno oko 150.000 osoba. Time bi opština Ulcinj zauzela uvjerljivo prvo mjesto u Crnoj Gori po broju smještajnih kapaciteta, što je i logično s obzirom na daleko najveće plažne kapacitete. I površine predviđene za novu izgradnju su s obzirom na veličinu opštine i duljinu njene obale razmjerno velike i iznose 822 hektara, što je neznatno manje od površina u znatno većoj opštini Bar.

Ipak, ostaje otvoreno pitanje da li i ostali elementi mogu udovoljiti prihvatu ovako velikog broja turista, posebice infrastruktura i središte grada Ulcinja kao glavna turistička destinacija. Stoga se područje

opštine Ulcinj ističe kao jedino na crnogorskoj obali gdje glavni ograničavajući faktor razvoja turizma nisu plažni kapaciteti, nego se to odnosi u većoj mjeri na problematiku infrastrukture.

## 2. Indikatori prihvatnog kapaciteta

Prihvatni kapacitet u turizmu procjenjuje se kroz razradu ključnih pokazatelja (indikatora) stanja u prostoru bitnih za razvoj turizma. S obzirom na tip, mogu se razlikovati dvije temeljne grupe pokazatelja kapaciteta: (uglavnom) neobnovljivi i promjenjivi. Neobnovljivi kapaciteti su u najvećoj mjeri trajno zadani te trebaju biti uzeti u obzir kao polazišna osnova svakog budućeg razvoja turizma. Oni uključuju primarno fizičke i ekološke komponente prihvatnog kapaciteta. Promjenjivi (fleksibilni) indikatori se odnose na neke trenutne uvjete koji se mogu zateći u destinaciji i na koje se može utjecati u većoj ili manjoj mjeri. Oni uključuju infrastrukturnu komponentu, socio-kulturni te političko-ekonomski kapacitet.

**Fizičko-ekološki indikatori** odnose se na sve komponente koje se tiču fizičkog prostora, odnosno prirodnog okoliša, dakle na fizički kapacitet prostora, duljinu obalne linije, kapacitet plaža itd. U fizičko-ekološke indikatore spadaju i svi elementi vezani uz ekološki kapacitet odnosno bioraznolikost, dakle problematiku očuvanja biljnih i životinjskih vrsta.

**Infrastrukturni indikatori** odnose se na komponente koje se vezuju uz infrastrukturu, dakle na promet, vodoopskrbu, odvodnju, gospodarenje krutim otpadom i sl. Iako su ovi indikatori uglavnom razmjerno lako mjerljivi, oni su i fleksibilni jer se određenim fizičkim intervencijama kao što su izgradnja novih cesta, parkirališta i javnih garaža, unapređenje vodovodne mreže, izgradnja pročištača otpadnih voda, razvrstavanje krutog otpada i sl. može podići prihvatni kapacitet;

**Socio-demografski indikatori** tiču se svih elemenata vezanih na društvenu zajednicu i socio-kulturnu problematiku, dakle na lokalno stanovništvo, turiste i njihove međuodnose; kao indikatori koje treba pratiti javlja se lokalno stanovništvo i njegove osobine (dob, spol, obrazovanje, zaposlenost, nacionalnost i religija i sl.), raspoloživost radne snage, sezonalnost poslova, kulturni identitet, odnos broja lokalnih stanovnika i njihovih gostiju (turista, osoba u vikendicama, rodbine i prijatelja), stupanj zadovoljstva posjetitelja itd.

**Političko-ekonomski indikatori odnosno parametri** uključuju primarno pretpostavljene ekonomske mjere vezane na razvitak turizma, a koje su često posljedica političkih odluka kao što su porezna i investicijska politika, državna ulaganja u infrastrukturu, stavovi, legislativa vezana uz turizam i investiranje itd. Ovi indikatori posebno se izdvajaju stoga što u velikom broju slučajeva imaju ključnu ulogu prilikom određivanja konačnog prihvatnog kapaciteta; naime, jer se najčešće upravo na temelju političkih odluka vrši opredjeljenje za određeni razvojni scenarij, a tako i za konačni prihvatni kapacitet.

Infrastrukturni indikatori se ovisno o konkretnoj situaciji ponekad promatraju samostalno, ali se zbog vezanosti na prirodni okoliš i višu razinu egzaktnosti od socio-demografskih i političko-ekonomskih indikatora često promatraju i u okviru fizičko-ekoloških indikatora.

Kod definiranja prihvatnih kapaciteta korisno se koristiti numeričkim vrijednostima indikatora kao pokazateljima vrijednosti održivosti (slika 2).



Slika 2: Shema odnosa između razvojnih scenarija, prihvatnog kapaciteta i održivosti

Podjednako uvažavanje ovih grupa indikatora rezultat je shvaćanja da orijentacija isključivo na razmjerno lakše mjerljive fizičko-ekološke i infrastrukturne indikatore nije dovoljna, odnosno da na odluke o koncepciji razvoja u većoj mjeri utječu teže mjerljivi socio-demografski i političko-ekonomski indikatori, odnosno parametri. Naime, iskustva su pokazala da je orijentacija isključivo na fizičko-ekološke i infrastrukturne indikatore najčešće dovoljna prilikom određivanja prihvatnog kapaciteta u malim prostornim cjelinama (npr. ranga jednog naselja), zaštićenim područjima (nacionalnim parkovima, rezervatima) te općenito u visokorazvijenim zemljama i područjima sa sličnom strukturom turista i domicilne populacije.

U većim prostornim cjelinama i u slabije razvijenim zemljama, gdje su razlike u standardu i životnim navikama između domicilne populacije i turista veće i gdje intervencija države često ima ključnu ulogu prilikom realizacije novih turističkih projekata, socio-demografski i političko-ekonomski indikatori imaju veću važnost. U takvim zemljama se npr. infrastrukturni indikatori mogu lako relativizirati, jer izgradnja određenih infrastrukturnih sadržaja kroz državne intervencije ili fondove kao što su nove ceste, vodovodna mreža, kanalizacijski sustavi i sl. može značajno promijeniti parametre prihvatnog kapaciteta.

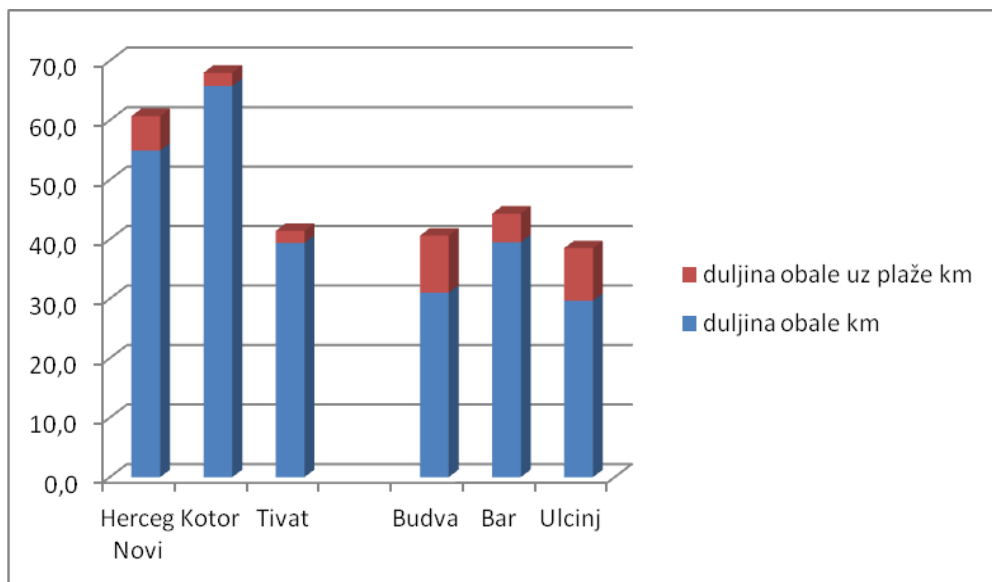
Poseban problem su i podaci koje treba pribaviti te sredstva namijenjena izradi studija turističkog prihvatnog kapaciteta. Naime, u mnogim zemljama svi potrebni podaci nisu dostupni ili se ne mogu pribaviti na razini određenih teritorijalnih cjelina. Često se ne raspolaže niti dovoljnim sredstvima za realizaciju izračuna prihvatnog kapaciteta, a postoji i problem razmjerno niske zainteresiranosti za izradu takvih projekata, budući da bi oni mogli utjecati na smanjenje ili odustajanje od određenih investicijskih projekata. Fleksibilan pristup omogućava da se procjena prihvatnog kapaciteta može izvršiti i u uvjetima nedostataka podataka i s malim sredstvima za izradu, jer je i razmjerno okvirna procjena bolja od izostanka bilo kakve procjene.

## 2.1. Fizičko-ekološki indikatori

Crnogorsko primorje primarno je orijentirano na kupališni turizam, čemu doprinosi izrazito sredozemna klima sa suhim i toplim ljetima te blagim i vlažnim zimama. Orijentacija na kupališni turizam velikim je dijelom posljedica osnovnih značajki turističke atrakcijske osnove, u kojoj ključno mjesto ima obala pogodna za kupanje u kombinaciji s atraktivnim sredozemnim krajolikom. Dodatnu kvalitetu prostoru daje bogata kulturna baština, posebno u području Boke kotorske zaštićene kao dio svjetske prirodne i kulturne baštine UNESCO-a. Stoga u okviru fizičko-ekoloških indikatora prihvatnog kapaciteta **najvažniju ulogu imaju plaže**, koje se istovremeno javljaju i kao zaštićeni prostori i kao jedan od osnovnih turističkih resursa. Među ostalim fizičko-ekološkim indikatorima osobitu važnost ima opća (pre)izgrađenost prostora, koja dodatno negativno djeluje na druge ekološke komponente održivosti, naročito bioraznolikost.

### 2.1.1 Fizički kapacitet plaža

Budući da imaju ključnu ulogu u privlačenju turista, plaže imaju i najveću važnost za procjenu prihvatnog kapaciteta u okviru fizičko-ekoloških indikatora prihvatnog kapaciteta. Podaci ukazuju (RZUP, 2013) da su sunce i more, odnosno plaže, još uvijek gotovo jedini turistički proizvod, čiji se udio penje na čak 97%, koliko iznosi udio šest primorskih opština u ukupnom broju noćenja Crne Gore. Naime, Crnogorsko primorje je zbog svoje razmjerno lake dostupnosti s obzirom na pružanje cestovne mreže najviše izloženo čisto fizičkom pritisku na plažni prostor. Osim toga, iako je Crna Gora razmjerno bogata kvalitetnim plažnim prostorima, zbog specifične konfiguracije terena, samo mali dio obale (33,3 km ili 11,3%) čine plažni prostori, najvećim dijelom na krajnjem južnom dijelu Primorja (slika 3). Tome, uz postojanje brojnih smještajnih turističkih kapaciteta, doprinosi gusta naseljenost i izgrađenost obalne zone te izuzetno veliki broj apartmana i vikendica. Dodatno se na plažne prostore vrši pritisak i kroz veliki broj izletnika koji u Primorje dolaze na kupanje iz drugih dijelova Crne Gore, posebno vikendima iz glavnog grada Podgorice i njegove okolice.



Slika 3: Odnos ukupne duljine obale i duljine obale uz plaže u crnogorskim primorskim opštinama

Velikoj opterećenosti postojećih plaža doprinosi i korištenje uskog priobalnog pojasa za druge namjene, posebice za lociranje turističkih (smještajnih), ugostiteljskih i trgovačkih sadržaja, parking prostora i šetališnih staza. To se podjednako odnosi na stalno izgrađene objekte i povremene objekte koji se tu nalaze upravo u vrijeme najvećeg pritiska tijekom ljetne turističke sezone. Posljedica ovakvog stanja je preveliki pritisak (tabela 2) na sve raspoložive plažne prostore, o čemu govori i činjenica da se praktički cijeli prostor crnogorske obale pogodan za kupanje nalazi pod različitim oblicima zakupa. Na većini plaža vrši se naplata korišćenja plažnog mobilijara, koji uglavnom zauzima najatraktivnije dijelove tih plaža. Na taj način se umanjuje uživanje u korišćenju plaža od strane ostalih korisnika često zbijenih na razmjerno mali prostor, tim više što ima dosta slučajeva nepoštivanja pravila o davanju jedne polovine tih plaža na besplatno korišćenje. Uostalom, i osnivanje javnog preduzeća „Morsko dobro“ kao subjekta koji vrši kontrolu korištenja plažnog prostora znatnim dijelom je bio motiviran upravo potrebom kontrole mogućeg posve stihijskog razvoja u uskom obalnom pojasu.

Uzmemo li u obzir sve oblike pritiska na obalni plažni prostor može se također uočiti da je broj osoba koji borave u Crnogorskom primorju u vrhu ljetne sezone više nego dvostruko veći nego izvan glavne sezone. Naime, na otprilike 149.000 stanovnika šest primorskih opština 2011. godine treba dodati oko 152.000 ležajeva u svim vrstama smještajnih kapaciteta te blizu 170.000 osoba u vikendicama (vidi tabelu 2.).

**Tabela 2. Faktori pritiska na obalni prostor u crnogorskim primorskim opštinama** (Izvor: Monstat i procjena autora)

opština/područje	broj stanovnika 2011.	broj vikendica 2011	broj vikendica X 4 <sup>7</sup>	broj ležajeva 2011	procijenjeni pritisak 2011 <sup>8</sup>	korigovani pritisak 2011 <sup>9</sup>
Herceg Novi	30.864	8.408	33.632	35.914	100.410	56.085
Kotor	22.601	2.597	10.388	9.506	42.495	20.588
Tivat	14.031	2.382	9.528	7.901	31.460	16.133
<b>BOKA UKUPNO</b>	<b>67.496</b>	<b>13.387</b>	<b>53.548</b>	<b>53.321</b>	<b>174.365</b>	<b>92.807</b>
Budva	19.218	10.684	42.736	58.052	120.006	72.862
Bar	42.048	11.832	47.328	20.662	110.038	58.749
Ulcinj	19.921	6.151	24.604	19.670	64.195	35.795
<b>RIVIJERA UKUPNO</b>	<b>81.187</b>	<b>28.667</b>	<b>114.668</b>	<b>98.384</b>	<b>294.239</b>	<b>167.406</b>
<b>OBALA UKUPNO</b>	<b>148.683</b>	<b>42.054</b>	<b>168.216</b>	<b>151.705</b>	<b>468.604</b>	<b>260.213</b>

<sup>7</sup> Procijenjeni prosječni broj osoba u vikendicama.

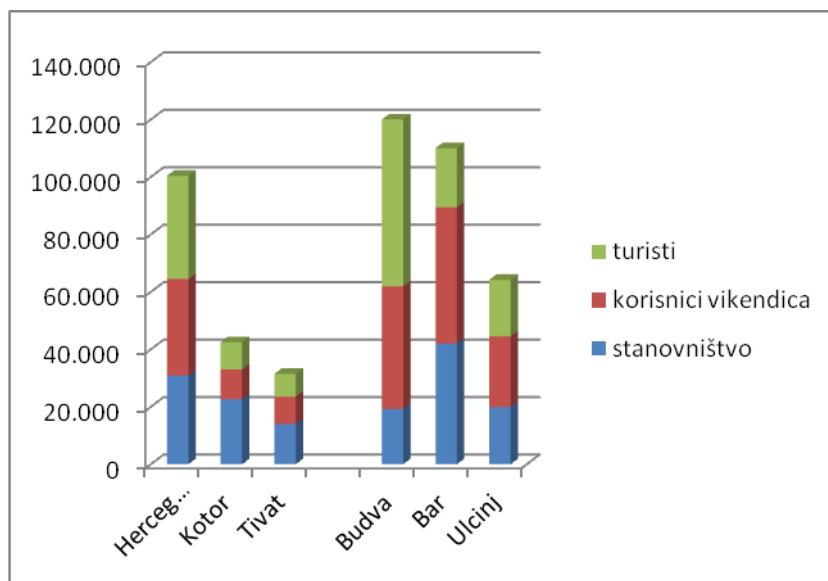
<sup>8</sup> Procijenjeni pritisak čini zbroj stanovnika, vikendica umnožen sa koeficijentom 4 (procijenjeni prosječni broj osoba u vikendicama) i ukupan broj ležajeva, a koji se bazira na službenim statističkim podacima o prijavljenim gostima, stalnim stanovnicima i broju vikendica. Stoga se može procijeniti da je stvarni pritisak znatno veći, jer u ovu procjenu nisu uračunati neprijavljeni gosti u svim oblicima smještaja niti dnevni izletnici iz drugih područja.

<sup>9</sup> Korigovani pritisak (u odnosu na procijenjeni) uvažava koeficijent istovremenosti boravka na plažnim prostorima, i to 66% za turiste (broj ležajeva) i korisnike vikendica te 33% za lokalno stanovništvo.



CRNA GORA	620.029	61.860	247.440	157.697	...	...
-----------	---------	--------	---------	---------	-----	-----

Najveći pritisak na prostor vrši se u opštini Budva, koja raspolaže s daleko najviše smještajnih kapaciteta i druga je po broju vikendica. Po intenzitetu pritiska na obalni prostor ističe se i područje opštine Bar, koja usprkos činjenici da po količini smještajnih sadržaja zaostaje i za opštinom Budva i opštinom Herceg Noviima najviše stanovnika i procijenjeno najveći broj osoba u vikenticama. U opštinama Tivat i Kotor pritisak je najmanji, jer ove dvije opštine imaju najmanje smještajnih sadržaja i vikendica, iako je opština Kotor brojem stanovnika treća od ukupno šest opština (slika 4).



**Slika 4: Osnovne grupe korisnika koji vrše pritisak na obalni prostor u crnogorskim primorskim opštinama**

Ukoliko se navedenim brojkama pridodaju i izletnici koji jednodnevno dolaze ljeti na kupanje iz drugih dijelova Crne Gore, procjenjuje se kako se ukupan broj osoba penje na blizu 500.000. Naime, pođemo li od pretpostavke da u vršnim danima vikenda tijekom ljetne turističke sezone svaki deseti stanovnik opština Podgorica, Danilovgrad i Cetinje<sup>10</sup> odlazi na kupanje u Primorje, onda se taj broj povećava za najmanje 20.000. Za pretpostaviti je da je taj broj vjerojatno i veći dodamo li i područje razmjerno bliskih opština Nikšić i Kolašin, a sigurno je da dnevnih posjetitelja ima i iz udaljenijih dijelova Crne Gore. Pri tom je važno napomenuti da se taj pritisak zbog blizine i raspoloživosti povoljnih javnih prometnih veza (željeznica) taj pritisak najvećim dijelom odnosi na područje opštine Bar.

Ako bi se ovim brojkama pridodao i neregistrirani smještaj, stvarni pritisak je vjerojatno još znatno veći. Naime, postoji izuzetno velik broj osoba koji privremeno tijekom ljeta boravi u stalno nastanjenim kućama i stanovima kao rođaci i prijatelji te neprijavljeno u objektima privatnog smještaja.

Koliki je broj neregistriranih osoba u stambenim objektima i privatnom smještaju vrlo je teško procijeniti, jer on ovisi o tipu naselja, veličini stanova i kuća, broju neregistriranih objekata za smještaj, efikasnosti

<sup>10</sup> Na području opština Podgorica, Cetinje i Danilovgrad kao najbližih primorju je prema podacima Popisa stanovništva iz 2011. godine živjelo 221.520 ljudi, a na području opština Nikšić i Kolašin 81.244 stanovnika.

lokalne zajednice u pronalaženju neregistriranih gostiju itd. Generalne procjene za susjednu Hrvatsku na temelju anketnih istraživanja govore o tome da je broj takvih osoba najmanje 40% veći od broja osoba u registriranim oblicima smještaja, uz napomenu da postoje velike razlike između pojedinih dijelova ovisno o količini registriranih kapaciteta, udjelu privatnog smještaja i efikasnosti lokalne zajednice u prikupljanju sredstava od boravišne pristojbe. To bi po analogiji za primorski dio Crne Gore iznosilo oko 40.000 ljudi, iako je vrlo vjerojatno da je s obzirom na razmjerno nisku razinu kontrole boravka u neregistriranim oblicima smještaja taj broj i veći.

Nasuprot problemu preciznijeg procjenjivanja broja osoba u priobalju Crne Gore tijekom vršne ljetne sezone, postoje vrlo dobre pretpostavke razmjerno preciznog procjenjivanja kapaciteta plažnog prostora. Naime, zahvaljujući podacima JPMD postoje dosta precizni podaci o ukupnoj duljini obale Crne Gore pogodne za kupanje. Postoje i podaci o ukupnoj površini svih plažnih prostora, budući da se gotovo svi dijelovi obale pogodni za kupanje nalaze pod režimom zakupa. Prema dostupnim podacima ukupna duljina obalnog pojasa Crne Gore iznosila je 293,5 kilometara (bez obala uz rijeku Bojanu pod ingerencijom JPMD), od čega je 33,3 kilometara ili 11% bilo pogodno za kupanje. Ukupna površina plaža iznosila je 799.162 m<sup>2</sup>, što znači da se raspolaže u prosjeku sa 24.022 m<sup>2</sup> plaža po kilometru obale pogodne za kupanje (tabela 3).

**Tabela 3. Osnovni podaci o plažnom prostoru u crnogorskim primorskim opštinama** (Izvor: Podaci JPMD i Monstat uz procjenu autora)

opština/područje	dužina obale km	približna dužina obale uz plaže km <sup>11</sup>	površina plaža m <sup>212</sup>	kapacitet plaža (JPMD) <sup>13</sup>	kapacitet plaža (5m <sup>2</sup> /kupaču)	korigovani pritisak 2011
Herceg Novi	60,7	5,7	72.710	8.870	14.542	56.085
Kotor	68,0	2,5	21.266	2.190	4.253	20.588
Tivat	41,4	1,9	20.840	2.526	4.168	16.133
<b>BOKA UKUPNO</b>	<b>170,1</b>	<b>10,1</b>	<b>114.816</b>	<b>13.586</b>	<b>22.963</b>	<b>92.807</b>
Budva	40,6	9,2	254.923	25.938	50.985	72.862
Bar	44,3	5,3	147.217	17.540	29.443	58.749
Ulcinj	38,5	8,7	314.564	44.590	62.913	35.795
<b>RIVIJERA UKUPNO</b>	<b>123,4</b>	<b>23,2</b>	<b>716.704</b>	<b>88.068</b>	<b>143.341</b>	<b>167.406</b>

<sup>11</sup> Približna dužina je izračunata na osnovu podatka o dužini plaža koje se na osnovu Plana objekata privremenog karaktera u zoni morskog dobra za 2013. – 2015. godinu daju u zakup. Može se pretpostaviti da je stvarna dužina plaža nešto veća i da neki dijelovi obale pogodni za kupanje nijesu obuhvaćeni ovim Planom.

<sup>12</sup> Kao i prethodno, podaci se baziraju na Planu objekata privremenog karaktera u zoni morskog dobra za 2013. – 2015. godinu, moguće je da je ukupna površina plaža u Crnoj Gori veća. Vidi tabelu 12.

<sup>13</sup> Kapacitet plaža je dat na osnovu metode kojom JP Morsko dobro izračunava broj ležaljki na svakom pojedinačnom kupalištu. Taj broj je pomnožen sa dva da bi se procijenio kapacitet slobodne polovine na javnim kupalištima, shodno Pravilniku o uslovima koja moraju da ispunjavaju uređena i izgrađena kupališta, gdje u članu 6 stoji da se jedna ležaljka postavlja na najmanje 6m<sup>2</sup>.

<b>OBALA UKUPNO</b>	<b>293,5</b>	<b>33,2</b>	<b>831.520</b>	<b>101.654</b>	<b>166.304</b>	<b>260.213</b>
---------------------	--------------	-------------	----------------	----------------	----------------	----------------

U svakom slučaju, i prema konzervativnoj, neselektivnoj<sup>14</sup> procjeni (od minimalno potrebnih 5m<sup>2</sup> po kupaću) fizički prihvatni kapacitet Crnogorskog primorja već sada nadmašuje granične vrijednosti kod kojih nastupa saturacija prema osnovnim standardima broja korisnika plažnog prostora u odnosu na veličinu plaža. Naime, uzmemo li u obzir ukupnu duljinu obale pogodne za kupanje od svega 33,3 kilometra i blizu 500.000 osoba koje joj gravitiraju, proizlazi da na području Crnogorskog primorja jednoj osobi „pripada“ tek 15 cm obale. Kako je istodobno veličina plažnog prostora Crnogorskog primorja procijenjena na oko 800.000 m<sup>2</sup>, to znači da i po najnižim standardima od 5m<sup>2</sup> po kupaću plaže ne mogu prihvatiti više od 160.000 osoba. To potvrđuju i službeni podaci JPMD, koji plažni kapacitet u svrhu koncesioniranja plaža i izdavanja plažnog mobilijara procjenjuju na 101.654 osobe.

---

Ipak, treba napomenuti kako, osim službenih podataka JPMD, Strategija razvoja turizma do 2020.godine (2008.) navodi ukupnu površinu plaža od 1.615.700 m<sup>2</sup>, kao i ukupan kapacitet plaža od 169.000 (koji se, uz proširenje plaža, može povećati na 268.230 korisnika). Međutim, kako detaljne analize za takvu procjenu nisu dostupne, ova studija će se uglavnom naslanjati na podatke JPMD. **Ipak za buduće slične analize, iznimno je važno imati precizan podatak stvarnih plažnih površina, kao i njihov prikaz u GIS-u.**

---

Promatrano po opštinama najnepovoljniji su odnosi u opštinama Boke kotorske, posebno u Kotoru, za koji je karakterističan izraziti nedostatak plažnih kapaciteta. Usprkos općoj percepciji prezagušenosti plaža, opština Budva zbog razmjerno velikih plažnih površina ima povoljniju situaciju i od opština u Boki i od opštine Bar. Daleko najpovoljnija situacija po pitanju plaža je u opštini Ulcinj, koja jedina udovoljava minimalnim standardima od 5m<sup>2</sup> po kupaću s obzirom na procijenjeni broj kupaća koji istovremeno gravitiraju plažama.

Promotri li se situacija po pojedinim užim dijelovima obalnog područja, vidljivo je da područje Bokokotorskog zaljeva usprkos nešto dulje ukupne obale raspolaže sa znatno kraćom obalom uz plaže i još manjom površinom plažnog prostora od područja uz otvoreno more. To je posljedica znatno veće izgrađenosti u priobalju Boke uslijed pogodnosti mirnog zaljeva i tradicije te konfiguracije terena, posebno u opštini Kotor na koju se odnosi najveći dio unutarnjeg zaliva Boke. Najduljom linijom plaža raspolaže opština Budva, u kojoj je duljina obale pogodne za kupanje od skoro 10 kilometara gotovo jednaka onoj u sve tri opštine Boke kotorske. Ipak, znatno prostranijom plažnom površinom raspolaže opština Ulcinj zahvaljujući većoj dubini plažnog prostora, posebno u zoni Velike plaže (vidi Tabelu 3.).

Raspoloživi plažni prostor je u najvećoj mjeri utjecao i na raspored turizma u Crnoj Gori, gdje prva tri mjesta zauzimaju opštine Budva, Herceg Novi i Ulcinj. Može se primijetiti i da je udio opština Budva i Herceg Novi u ukupnom turizmu veći nego što je njihov plažni kapacitet, a opština Bar i pogotovo Ulcinj znatno manji. Ipak, treba istaknuti da je pritisak na plažni prostor u opštini Bar usprkos razmjerno manjem broju turista vrlo visok zbog većeg udjela vikendica i izletnika pa i domicilnog stanovništva. Opština Bar usto raspolaže i razmjerno manjim plažnim površinama s obzirom na ukupnu duljinu obale uslijed nepovoljne konfiguracije terena i okupiranosti obalne zone drugim sadržajima, u prvom redu lukom Bar.

---

<sup>14</sup> Uzimajući u obzir isključivo podatak o raspoloživoj ukupnoj površini plaža, bez analize specifičnosti svake pojedine plaže.

## KAPACITET S OBZIROM NA TURISTIČKI TIP PLAŽNOG PROSTORA

**Fizički (prostorni) prihvatni kapacitet** najjednostavnije se može izračunati na osnovi raspoloživog plažnog prostora po kupacu<sup>15</sup>. Međutim, kod takvih izračuna, treba uzeti u obzir i vrstu plaže: naime, plaže u rizortima<sup>16</sup> i udaljene plaže<sup>17</sup> „zahtijevat“ će više prostora po osobi (imat će manji prihvatni kapacitet) nego mjesne ili urbane plaže. Temeljeći se na različitim aspektima, različiti autori definiraju različite pragove prihvatnog kapaciteta. Na primjer, Pearce i Kirk, (1986.) te Yepes (1998.) smatraju da maksimalni podnošljivi prihvatni kapacitet (prenatrpanost) može biti oko 3-5 m<sup>2</sup> po osobi. Slično tome, u Španjolskoj se plaža smatra prenapućenom (s rekreacijske točke gledišta) ako je prostor koji je na raspolaganju korisniku plaže manji od 4 m<sup>2</sup> (Ariza i dr., 2008.). Drugi autori (Da Silva i dr., 2007.; Baud-Bovy i Lawson, 1998.) raspon prihvatnog kapaciteta definiraju, ovisno o vrsti plaže, kao prostor od 7,5 m<sup>2</sup> do 30 m<sup>2</sup>. Regionalni prostorni plan Autonomne regije Sardinije (2007.) definira da je prihvatni kapacitet pješčane plaže oko 8-10 m<sup>2</sup>. Temeljeći se na gornjim osobinama, kao i zahtjevima Pravilnika o uslovima koje moraju ispunjavati uređena i izgrađena kupališta Crne Gore (u daljnjem tekstu Pravilnik), **pojednostavljeni** prikaz fizičkog prihvatnog kapaciteta plaže *mogao bi se* definirati na slijedeći način (tabela 4).

**Tabela 4: Raspon prihvatnog kapaciteta po tipovima plaža**

Kategorija plaže	Raspon minimalnih vrijednosti (m <sup>2</sup> ) po kupacu
Turističko naselje, hotelska plaža i sl.	10-30
Gradska/mjesna (javna)	6-20
Udaljena i mala plaža	10 i više

Predloženi prihvatni kapaciteti određuju raspon najnižeg potrebnog prostora po kupacu, s obzirom na tip plaže. One su u relativno velikim rasponima jer optimalni kapacitet ovisi o standardu odnosno razini usluge (komfora) koji se želi ili može ponuditi kupacu: plaže s višim standardom imat će i veći raspoloživi prostor po osobi nego plaže s nižim standardom. Stoga su moguće i potkategorije: primjerice, gradska/mjesna plaža s niskim standardom imat će preporučeni kapacitet od 6-8 m<sup>2</sup>, dok ista takva najvišeg standarda može imati kapacitet i 15-20 m<sup>2</sup> po kupacu. S obzirom na plažne i turističke uvjete Crne Gore, kao najniža vrijednost prihvatnog kapaciteta preporuča se 6 m<sup>2</sup> po kupacu, uz uvažavanje uslova za uređenje i opremanje kupališta propisanih Pravilnikom, a koji se osobito odnose na izuzimanje dijelova kupališta neposredno uz more te pristupne staze uz more (čl. 6). Na institucijama zaduženim za

<sup>15</sup> Kod detaljnih analiza fizičkog kapaciteta plaže u definiranju raspoloživog plažnog prostora treba uzeti u obzir nužnost izdvajanja manjih dijelova plaže iz analize da bi se osigurali sigurnosni uvjeti kao i nesmetan protok kupaca na plaži. Za potrebe ove studije takav analitički pristup nije slijeđen.

<sup>16</sup> Veći prostor po osobi je potreban kako bi se osigurala zahtijevana razina luksuza, uključujući dovoljan broj sadržaja po kupacu.

<sup>17</sup> Pretpostavlja se da ljudi koji odlaze na udaljene plaže, očekuju manji broj ljudi odnosno veću razinu privatnosti nego na, primjerice, urbanim plažama.

planiranje i upravljanje plažama je da definiraju (odnosno, da opredijele) razinu **standarda** koji će ponuditi kupcima.

## KAPACITET S OBZIROM NA PRIRODNU RANJIVOST PROSTORA

Krajoлик na mnogim dijelovima priobalja Crne Gore, osim atraktivnosti, odlikuje i visoka vrijednost prirodne osnove, zbog čega se više od polovice svih zaštićenih područja u Crnoj Gori odnosi na priobalje. Izuzev specijalnog rezervata prirode "Tivatska Solila" (ukupne površine 150 ha), to se najvećim dijelom odnosi na spomenike prirode koji zauzimaju razmjerno male površine i čija je razina zaštite razmjerno niska, odnosno ima razinu III ili V prema kriterijima Međunarodne unije za zaštitu prirode (International Union for Conservation of Nature – IUCN).

Naime, u priobalju nije smješten nijedan od pet crnogorskih nacionalnih parkova. U sastav primorskih opština Bar i Budva ulaze dijelovi nacionalnih parkova Skadarsko jezero i Lovćen, ali se odnose na unutrašnje odnosno visokoplaninske dijelove ovih opština. Stoga njihova zaštita nema značajnijeg učinka na stanje okoliša u užem primorskim područjima, jedino što doprinosi ekološkom imidžu opština Budva i Bar uslijed participacije u dijelu površine nacionalnih parkova.

Nešto bolje mogućnosti zaštite prirodne okoline od spomenika prirode pružaju rezervati prirodnog predjela s obzirom da se radi o zaštićenim područjima veće površine od spomenika prirode, ali je i ovdje razina zaštite mnogo niža nego u nacionalnim parkovima. Od ukupno četiri takva rezervata u Crnoj Gori čak tri se odnose na priobalje - to su Brdo Spas kod Budve površine 131 hektar, Poluostrvo Ratac sa Žukotrlicom površine 30 hektara te Ostrvo Stari Ulcinj površine 2,5 hektara.<sup>18</sup> Među spomenicima prirode posebno mjesto ima Velika plaža kod Ulcinja s obzirom na površinu od oko 600 hektara, a površinu veću od 5 hektara imaju još i spomenici prirode Botanički rezervat lovora i oleandera iznad vrela Sopot kod Risna površine 40 hektara te Savinska Dubrava kod Herceg Novog površine 35 hektara.

Poseban status ima i Kotorsko-risanski zaliv kao kulturno-istorijsko i prirodno dobro od nacionalnog i međunarodnog značaja. Iako se radi o vrlo velikom zaštićenom području od čak 12.000 hektara površine kopna i 2.600 hektara na površini mora, ovdje je razina zaštite niska i uspostavljena je primarno zbog statusa prirodne i kulturne baštine UNESCO-a ovog zaliva. Stoga ona ne omogućava efikasnu zaštitu prirodne okoline, već je namijenjena primarno šticeanju ovog prostora od neprikladne izgradnje koja bi mogla narušiti ambijentalnu vrijednost prostora.

Dakle, s izuzetkom Ulcinjske plaže i brda Spas sva su ostala zaštićena područja u priobalju razmjerno mala. Njihova ukupna površina zajedno s ova dva lokaliteta iznosi manje od 1.500 hektara, što znači da ona površinom znatno zaostaju za crnogorskim nacionalnim parkovima koji zauzimaju prostore veličine nekoliko tisuća hektara.<sup>19</sup> Prema aktualnim podacima od ukupno 26 zaštićenih lokaliteta u priobalju na plaže se odnosi njih ukupno 19 i tu spadaju praktički sve najatraktivnije plaže u Crnoj Gori.

Osim zaštićenih dijelova prirode u obzir treba uzeti i rezultate analize prirodne ranjivosti (temeljenu na različitim segmentima životne sredine). Naime, u smislu Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja (IUOP Protokol), u CAMP-u Crna Gora je realizovana analiza opšte ranjivosti obalnog područja na osnovu ranjivosti pojedinačnih segmenata životne sredine (zdravlje ljudi, biodiverzitet, zemljište, vode, klimatske promjene i predio). Step en ranjivosti prostora ne zavisi od potencijalnih uticaja pojedinačnih djelatnosti ili zahvata, već od pojedinačnih karakteristika, odnosno, vrijednosti prostora.

<sup>18</sup> Preostali zaštićeni prirodni predjel u Crnoj Gori je brdo Trebjesa kod Nikšića, koje je s površinom od 159 hektara najveće takvo područje u Crnoj Gori.

<sup>19</sup> Ukupna površina svih pet crnogorskih nacionalnih parkova iznosi 102.000 hektara pri čemu najveći nacionalni park Skadarsko jezero ima površinu od 40.000 hektara, a najmanji Biogradska gora 5.650 hektara.

Iako područja prirodne, očuvane obale, ali i sve crnogorske plaže koje uživaju i određeni stupanj zaštite, zaslužuju posebnu pažnju, pogotovo kod planiranja budućih zahvata u prostoru, u smislu procjene prihvatnog kapaciteta plaža treba izdvojiti neke od plaža koje spadaju u kategoriju najranjivijih dijelova obale. To se prvenstveno odnosi na plaž Jaz, Buljaricu, Veliku plažu i Adu Bojanu.

Kod izračuna prihvatnih kapaciteta gore navedenih plaža predlaže se računanje kapaciteta održivosti uzimajući u obzir standarde od 10-20m<sup>2</sup> po kupacu kako bi se osiguralo trajno očuvanje prirodnih vrijednosti zbog kojih su istaknute kao osobito značajne. To je važno i kao očuvanje resursa na kojem se može bazirati turistička ponuda šireg područja destinacije.

## UKUPAN KAPACITET PLAŽA

Računajući strogo prihvatni kapacitet plaža, scenariji koji uzimaju u obzir koncepte održivosti trebaju voditi računa o prirodnim vrijednostima kao mogućem ograničavajućem faktoru njihove trajne nosivosti, ali i o tipu turizma koji se planira u njihovom neposrednom zaleđu. S obzirom na navedeno predlaže se slijedeća kategorizacija (tabela 5):

**Tabela 5: Integrirani raspon prihvatnog kapaciteta**

Kategorija plaže	Raspon minimalnih vrijednosti (m <sup>2</sup> ) po kupacu
Turističko naselje, hotelska plaža i sl.	10-30
Gradska/mjesna (javna)	6-20
<i>Javna bez prirodnih vrijednosti</i>	6 - 10
<i>Javna iznimnih prirodnih vrijednosti</i>	10 - 20
Udaljena i mala	10 i više

Računanje kapaciteta nosivosti plaža je prvenstveno značajno za upravitelje plaža kojima oni mogu biti indikacija načina organizacije korištenja plažnog prostora. Međutim treba napomenuti kako prihvatni kapacitet plaža ne treba promatrati izdvojeno već kao dio cjelovitog prihvatnog kapaciteta destinacije.

### 2.1.2 Izgrađenost obalnog prostora

S obzirom na značajne razlike između opterećenosti samih plaža i obale u cjelini, kao posebna vrsta pritiska na obalni prostor i komponenta koja ima važnu ulogu kod određivanja najnižeg praga prihvatnog kapaciteta javlja se i čisto fizički kapacitet izgrađenosti u obalnoj zoni. Mnogi dijelovi crnogorske obale su preizgrađeni, o čemu govori podatak da već izgrađene građevinske zone namijenjene mješovitim naseljima, turizmu i turističkom stanovanju u obalnom pojasu na manje od 1.000 metara od obale zauzimaju ukupno oko 3.000 hektara. To znači da na 1 kilometar obale uz plaže u prosjeku postoji 9 hektara izgrađenog prostora u užoj obalnoj zoni.

U tom kontekstu je zamjetno da je opća izgrađenost u obalnom prostoru do udaljenosti od jedan kilometar od obale zapravo najpovoljnija u opštini Kotor kao opštini s najvećim manjkom plažnog prostora. Zanimljivo je i da odnos broja turista i noćenja u odnosu ukupnu duljinu obale i površinu prostora povoljniji u Boki, posebno u opštini Kotor, koja je u najmanjoj mjeri orijentirana na kupališni turizam. Odnosi su nepovoljniji u opštini Bar, gdje na svega 44 kilometara ukupne obale ima čak 1.407 hektara izgrađenih površina (73% ukupne površine unutar 1 km od obale).

Ono što ukazuje na dugoročni trend neodrživosti jest prevelika koncentracija građevinskih područja u uskom obalnom području od 1 km od obale. Naime, 42% cjelokupnih građevinskih područja smješteno je u toj zoni; štoviše, čak 46,3% cjelokupne zone jest građevinsko područje. S obzirom na postojeći broj stanovnika, odnos izgrađenih i planiranih građevinskih površina ukazuje na preveliki nesrazmjer (tabela 6) koji, između ostalog, doprinosi velikoj raspršenosti izgradnje koja za posljedicu ima i trajno narušavanje prostora kao resursne osnove.

**Tabela 6: Građevinska područja u pojasu do 1km od obale**

opština/područje	površina (ha) do 1km	izgrađenost (ha) do 1km od obale	GP (ha) do 1km od obale	GP ukupno (1km) u %
Herceg Novi	4.256	678	2.684	63,10
Kotor	5.721	393	1.337	23,40
Tivat	2.727	435	1.072	39,30
<b>BOKA UKUPNO</b>	<b>12.704</b>	<b>1.506</b>	<b>5.093</b>	<b>40,1</b>
Budva	2.676	440	1.470	54,90
Bar	3.103	1407	2.256	72,70
Ulcinj	2.908	217	1.085	37,30
<b>RIVIJERA UKUPNO</b>	<b>8.687</b>	<b>2.064</b>	<b>4.811</b>	<b>55,4</b>
<b>OBALA UKUPNO</b>	<b>21.391</b>	<b>3.570</b>	<b>9.904</b>	<b>46,30</b>

Osim toga, pokazatelj izgrađenosti samog obalnog ruba u kombinaciji s izgrađenošću užeg obalnog pojasa od 1.000 metara daje jasnu sliku o udjelu obale koja je izgrađena u odnosu na još uvijek njene prirodne dijelove (tabela 7). To je osobito važno za razvoj turizma kod kojeg ljepota i očuvanost prirodnih predjela čine jedan od najvažnijih segmenata turističkog proizvoda.

**Tabela 7: Izgrađenost obalne linije**

opština	neizgrađena obala km	izgrađena obala km	ukupno	izgr/uk %	izgr/uk (1km) %
<b>Bar</b>	23.615	12.549	36.164	34,7	15,78

<b>Budva</b>	24.505	7.305	31.810	23,0	6,88
<b>Herceg Novi</b>	32.883	19.715	52.597	37,5	13,93
<b>Kotor</b>	39.596	23.819	63.415	37,6	12,00
<b>Tivat</b>	19.008	12.885	31.893	40,4	24,07
<b>Ulcinj</b>	32.158	4.236	36.393	11,6	7,46
<b>Ukupno</b>	171.764	80.509	252.273	<b>31,9</b>	<b>12,77</b>

Uspoređujući fizički prihvatni kapacitet plaže s već postojećim pritiskom kao kombinacijom stalnih stanovnika, turista i rezidencijalnih turista/stanovnika vidi se da je teoretski prihvatni kapacitet već uglavnom premašen. Kada se ovim brojevima pribroje i planirane građevinske površine podaci ukazuju na trend neodrživosti, jer predviđeni kapaciteti (kao dodatni pritisak) znatno premašuju dostupnu razinu prihvatnih kapaciteta obalnog područja, odnosno plaža. Iako predviđeni (dodatni) pritisak ne uzima u obzir faktor istovremenosti, evidentan je pritisak koji za nekoliko puta premašuje apsolutni maksimum prihvatnih kapaciteta (tabela 8). Osim toga, može se pretpostaviti kako bi realizacija predviđenih građevinskih površina trajno konzumirala upravo onaj prostor koji je prepoznat kao isključivi resurs postojeće turističke ponude Crne Gore.

**Tabela 8: Postojeći i očekivani pritisak u pojasu do 1km od obale**

opština/ područje	maksimalni kapacitet plaža	postojeći pritisak	neizgrađeno GP			dodatni pritisak <sup>20</sup>		
			mješovito	turističko stanovanje	turizam	stanovanje	turizam <sup>21</sup>	ukupno
Herceg Novi	14.542	100.410	5.143	4	1.023	154.278	51.306	205.584
Kotor	4.253	42.495	1.199	5	795	35.971	39.982	75.953
Tivat	4.168	31.460	435	0	346	13.045	17.315	30.360
<b>BOKA UKUPNO</b>	<b>22.963</b>	<b>174.365</b>	<b>6.777</b>	<b>9</b>	<b>2.164</b>	<b>203.294</b>	<b>108.603</b>	<b>311.897</b>
Budva	50.985	120.006	1.295	471	327	38.862	39.892	78.754
Bar	29.443	110.038	1.863	487	300	55.892	39.319	95.211

<sup>20</sup> Dodatni pritisak, tzv. planirani ekvivalent stanovnika i turista, radi jednostavnosti izračunat je uz pretpostavljenu uniformnu gustoća od 30 stanovnika/ha (kao prosjek ruralnih i urbanih područja) te 50 kreveta/hektaru kao minimalna gustoća za zone turističke i stambeno-turističke namjene vrlo visokog standarda. Za prosječne zone ove namjene tačniji je prosjek od barem 80 kreveta/hektaru.

<sup>21</sup> Uključujući turističko stanovanje.



Ulcinj	62.913	64.195	2.951	150	700	88.535	42.458	130.993
<b>RIVIJERA UKUPNO</b>	<b>143.341</b>	<b>294.239</b>	<b>6.109</b>	<b>1.108</b>	<b>1.327</b>	<b>183.289</b>	<b>121.669</b>	<b>304.958</b>
<b>OBALA UKUPNO</b>	<b>166.304</b>	<b>468.604</b>	<b>12.886</b>	<b>1.117</b>	<b>3.491</b>	<b>386.583</b>	<b>230.272</b>	<b>616.855</b>

Iako iz navedenih pokazatelja proizlazi da je najveći dio priobalja Crne Gore već dosegao prihvatni kapacitet kada je u pitanju plažni prostor i izgrađenost u neposrednoj obalnoj zoni, treba naglasiti da u svijetu ima dosta destinacija gdje su pokazatelji još nepovoljniji, ali turizam i dalje razmjerno uspješno funkcionira. To se najčešće postiže preorijentacijom na druge oblike aktivnosti osim kupanja i/ili privlačenjem drugačijih segmenata potražnje.

Preopterećene kupališne destinacije u Europi kao npr. Rimini u Italiji te Benidorm ili Torremolinos u Španjolskoj, koji je dosegao skoro 100% izgrađenost u neposrednoj obalnoj zoni, najčešće to čine kroz intenzivna ulaganja u ugostiteljske i zabavne sadržaje, posebice zabavne i tematske parkove te kroz orijentaciju na manje zahtjevne turiste. No, takav razvoj za posljedicu često ima niže prihode od turizma i skraćenje turističke sezone.

Takvi procesi djelomično se već javljaju i na Crnogorskom primorju, a očituju se kroz povećanje važnosti zabavne ponude i orijentaciju na turiste koji manje vremena provode na plažama. Ipak, osim donekle u Boki kotorskoj, glavni motiv dolaska je i dalje provođenje kupališnog odmora, a i resursna osnova je takve vrste da nije realno očekivati značajnije promjene. **Zbog toga će opterećenost obalnog plažnog prostora i perspektivno predstavljati ključni ograničavajući faktor turističkog prihvatnog kapaciteta.**

## KORIŠTENJE INDIKATORA IZGRAĐENOSTI KOD PRIHVATNOG KAPACITETA

Indikator postojeće i planirane izgrađenosti je kompleksan pokazatelj koji i nije pokazatelj prihvatnog kapaciteta u užem smislu, već ukazuje na znatno složenije procese u prostoru. Ipak on može ukazivati na smjer budućeg turističkog razvoja, odnosno može se koristiti kao pokazatelj nužnih korekcija ili usmjerenja kod planiranja turističkog razvoja.

Kod analize stanja korisno je uzeti u obzir površine izgrađenosti u odnosu na ukupnu površinu, ali i u odnosu na broj stanovnika, odnosno turista. Također, korisno je razmotriti udio izgrađene obale u odnosu na njene prirodne dijelove, kako samog obalnog ruba, tako i užeg obalnog pojasa. Kod usporedbe izgrađenosti obalne linije u odnosu na njene prirodne dijelove važna informacija je i udio lako dostupne obale, koja je onda i izloženija razvojnim pritiscima. Značajan pokazatelj izgrađenosti obale, osobito u kontekstu planiranja turističkog razvoja, je i uvažavanje predione harmoničnosti. Ovaj pokazatelj je kvalitativne prirode te je njegovo određivanje nešto kompleksniji zadatak.

Pri korištenju indikatora izgrađenosti valja naglasiti kako nema univerzalnih raspona održivosti. Stoga je pri određivanju nekih standarda održive izgradnje važno započeti s detaljnim uvidom u trenutno stanje, usporediti ga sa sličnim destinacijama (*benchmarking*) te pratiti i kontrolirati razvojnu dinamiku u skladu sa željenim razvojnim pravcima.

Razmatranjem mogućih scenarija turističkog razvoja korisna je usporedba postojeće i planirane ili potencijalno planirane izgradnje s obzirom na postojeće plažne kapacitete ili neka druga prirodna ograničenja, kao i s obzirom na predviđeni rast broja stanovnika i turista. Znatno prekapacitirane planirane vrijednosti u odnosu na postojeće kapacitete trebaju ukazivati na neodržive trendove te na

moгуće pravce smanjivanja istih, i to osobito u područjima iznimne prirodne vrijednosti<sup>22</sup>. Na tim, a i u ostalim područjima gdje već postoje znatno premašeni kapaciteti, treba razmišljati o smanjivanju planiranih turističkih zona te izbjegavanju trajne komercijalne konzumacije prostora u neposrednom zaleđu plaža, odnosno potencirati njihovo korištenje kao javnih površina. Time slobodan prostor ostaje dostupan za korištenje domaćem stanovništvu i gostima, ali i resurs moguće diversifikacije turističkog proizvoda u budućnosti.

## 2.2. Infrastrukturni indikatori

Infrastrukturni indikatori spadaju u kategoriju tzv. promjenjivo ograničavajućih pokazatelja koji ne predstavljaju trajno ograničenje, već se na njihove vrijednosti može utjecati kroz modernizaciju i unapređenje ciljanih infrastrukturnih sustava. U području prometa i infrastrukture realno postoje određeni ograničavajući faktori prihvatnog kapaciteta, ali se i tu eventualni problemi, mogu riješiti na po stanje u okolišu prihvatljivim, iako ne uvijek jeftinim intervencijama. Tu se u prvom redu misli na vodovodnu i kanalizacijsku infrastrukturu te izgradnju pročistača otpadnih voda i prostora za reciklažu krutog otpada, čiji su troškovi ipak manji od izgradnje velike prometne infrastrukture, a predstavljaju i obavezu Crne Gore u procesu pristupanja Europskoj uniji.

U nastavku je dan prikaz nekoliko ključnih kategorija koje treba uzeti u obzir kod razmatranja infrastrukturnog prihvatnog kapaciteta. Za svaku kategoriju ponuđeni su neki mogući indikatori koji se mogu uzeti u obzir, ali oni ne predstavljaju iscrpnu listu svih mogućih indikatora niti se svaki od njih mora uzeti u obzir kod procjene infrastrukturnog prihvatnog kapaciteta.

### 2.2.1 Vodosnabdijevanje

Kada je u pitanju vodosnabdijevanje, Crna Gora raspolaže dovoljnim količinama kvalitetne pitke vode. Prema nekim izvorima (Scoullou i Ferragina, 2010.) Crna Gora raspolaže iznimno značajnim vodnim resursima prema kojima se procjenjuje da obnovljivi vodni resursi po glavi stanovnika iznose približno 20.000m<sup>3</sup>/godišnje<sup>23</sup>. Prema podacima za 2011. godinu (Vlada Crne Gore, 2012) mreža vodosnabdijevanja za šest obalnih opština pokriva od otprilike 90-100% urbanog područja,<sup>24</sup> uz iznimku Herceg Novog koji je pokriva na svega 18% urbanog područja. Osim toga, podaci pokazuju znatno veći broj domaćinstava korisnika usluga vodosnabdijevanja nego što iznosi službeni broj domaćinstava po opštinama. Iz toga se može zaključiti kako je na sistem priključena i većina nerezidentnog stanovništva, odnosno da postoje indikacije o postojanju velikog broja nelegalnih priključaka.

Ipak, treba napomenuti kako se voda na neadekvatan način dovodi do korisnika zbog lošeg održavanja mreže, nedovoljnih kapaciteta rezervoara i velikih razlika u protoku vode iz pojedinih izvora. Procijenjeni gubici kod vodosnabdijevanja obalnih opština (Vlada Crne Gore, 2012) iznose od 25% na području opštine Budva do čak 72% na području opštine Herceg Novi. Istovremeno, procijenjeni gubici urbanih mreža vodosnabdijevanja u zemljama EU su u periodu od 1995. do 2000. godine, od kada su se uvjeti vjerojatno znatno poboljšali) iznosili su od 5% do najviše 50% u Bugarskoj (podaci EEA).

<sup>22</sup> Primjerice, u kontekstu Crne Gore predlaže se i korištenje analize ranjivosti, koja ukazuje na već postojeće konfliktne zone između planiranih turističkih zona i osjetljivih dijelova prirode. Neke od izdvojenih takvih konfliktnih područja uz plaže su: Mrčevo polje, Prijedor (uz plažu Jaz), Sveti Stefan, Buljarica, Zagrađe, Spičansko polje (Sutomore), Šušanj i Velika plaža.

<sup>23</sup> Procjenjuje se kako minimalna vrijednost potrebnih vodnih resursa za zadovoljenje svih potreba iznosi oko 1.700 m<sup>3</sup> po glavi godišnje.

<sup>24</sup> Podaci o vodosnabdijevanju ruralnog područja nisu raspoloživi.

Problem s vodosnabdijevanjem se iskazuje i u nestašici vode, osobito uslijed porasta potražnje za vodom tijekom ljetne sezone. Podaci ukazuju da su značajni prekidi tijekom 2011. zabilježeni u svim obalnim opštinama osim opštine Tivat. Prema informacijama iz preduzeća Vodacom, situacija je znatno poboljšanja izgradnjom regionalnog vodovoda kojim se sa izvorišta Bolje Sestre na području Skadarskog jezera voda transportira do svih primorskih opština, čime se zastoj u isporuci vode gotovo eliminisao. Jedini izuzetak je opština Herceg Novoga, koja se za sada uglavnom opskrbljuje vodom preko hidrosistema Plat u Hrvatskoj.

Problemi u vodosnabdijevanju nisu isključivo vezani za gubitke, nego zbog slabe kvalitete vodoopskrbnog sustava, postoji i problem kvalitete vode za piće. Naime, ukoliko je tlak u distribucijskoj mreži prenizak može doći do zagađenja pitke vode. Podaci za 2011. godinu ukazuju da propisane norme higijenske ispravnosti nije zadovoljilo od 12,8% do čak 46,5% uzoraka. Iako ne postoji zakonska regulativa o dopuštenom procentu neodgovarajućih uzoraka, može se zaključiti kako je taj broj neodrživo velik.

Kao jedan od široko korištenih pokazatelja održivosti u sustavu vodosnabdijevanja je tzv indeks eksploatacije vode (eng. *water exploitation index* - WEI), koji predstavlja srednju vrijednost ukupnog godišnjeg crpljenja vode u odnosu na ukupne raspoložive resurse vode, izražen u postocima. Upozoravajući prag indeksa eksploatacije vode iznosi 20% (Raskin et al. 1997). Kada WEI prelazi 40%, to znači da dolazi do neodržive potrošnje vode. Uspoređujući podatke Crne Gore (2007) i drugih mediteranskih zemalja može se uočiti da je taj indeks uza sve gore navedene gubitke odnosno nedostatke u Crnoj Gori zanemarivo nizak, jer iznosi svega 1%; (Scoullou i Ferragina, 2010.) Ipak, problem neučinkovitog vodosnabdijevanja treba biti ozbiljno uzet u razmatranje kako bi se izbjegli dugoročni problemi i nepotrebni financijski gubici.

S obzirom na sve navedeno, iako se indeks eksploatacije vode može koristiti kao mogući pokazatelj prihvatnog kapaciteta s aspekta dostupnosti vode na nacionalnom nivou, za potrebe prihvatnog kapaciteta vodosnabdijevanja na regionalnoj razini predlaže se njegova prilagodba lokalnim uvjetima. Za potrebe planiranja razvoja turizma obalnog područja u širem smislu osobito je važan odnos **odnos crpnog kapaciteta izvorišta i procijenjenih potreba za vodom**, uključujući možebitne gubitke. Kod razmatranja različitih scenarija razvoja i korištenja ovog pokazatelja kalkulacije potrošnje vode trebaju voditi računa o tipu turizma koji se preporuča, jer različiti tipovi turizma pretpostavljaju različite standarde potrošnje vode. Primjer s Mallorce o potrošnji vode ukazuje kako prosječna potrošnja vode ruralnog stanovništva iznosi oko 140 l/dan, urbanog 250 l/dan, prosječnih turista 440 l/dan, a turista u luksuznim resortima do 880l/dan. Korisno bi bilo imati slične procjene dnevne potrošnje za različite grupe turističkih korisnika u Crnoj Gori.

Usprkos svih navedenih problema može se zaključiti kako vodoopskrba kao ograničavajući faktor razvoja turizma u Crnoj Gori dugoročno predstavlja mnogo manji problem nego u velikom broju mediteranskih zemalja. Naime, velik broj ostalih mediteranskih zemalja, a posebno Malta i Kipar, zbog nedovoljnih količina pitke vode prisiljene su koristiti ekološki štetne i razmjerno skupe sustave desalinizacije mora. Ipak, pri tom nije nevažno istaknuti da npr. na Kipru poljoprivreda troši blizu 70 posto, a turistička privreda tek manje od 10% raspoloživih vodnih resursa usprkos činjenice da Cipar ima skoro tri puta veći obujam turizma od Crne Gore, što znači da turizam nije glavni faktor pritiska na zalihe vodnih resursa.

## 2.2.2 Odvodnja

Situacija sa odvodnjom je nešto nepovoljnija, ali je, slično kao i situacija s vodovodnom mrežom, rješiva uz određena ulaganja. Naime, na većem dijelu priobalja postoji sustav odvodnje otpadnih voda na otvoreno more, što je po okolinu znatno jednostavnije i povoljnije rješenje od ispuštanja otpadnih voda na kopnu ili u zatvoreni morske površine kao npr. u velikom dijelu susjedne Hrvatske. Za područje Boke

kao znatno osjetljivijeg prostora zbog zatvorenosti akvatorija izgrađen je kanalizacioni sustav od Kotora preko Tivta do uvale Trašte, također na otvorenom moru. Na taj način bi pod pretpostavkom odvođenja svih otpadnih voda izvan Bokokotorskog zaliva i tu situacija mogla s vremenom biti kvalitetno riješena.

U skladu s time glavna ulaganja u osnovni kanalizacioni sustav trebala bi se odnositi na izgradnju postrojenja za pročišćivanje otpadnih voda prije njihovog ispuštanja na otvoreno more. To je osobito važno u slučaju opštine Herceg Novi, koja ima razmjerno kvalitetan kanalizacioni sustav s obzirom na pokrivenost prostora, ali se otpadne vode u nedovoljno pročišćenom stanju ispuštaju u vanjski dio Bokokotorskog zaliva i tako direktno zagađuju more.

S obzirom na težnje Crne Gore priključenju Europskoj uniji ti će se problemi morati rješavati neovisno o potrebama turizma kao dio predpristupnog procesa, ali i kao osnovna potreba ekološki sve osvještenijeg društva. Prema standardima Europske unije minimalno 75% svih domaćinstava trebaju biti spojena na sisteme za prečišćavanje otpadnih voda (PAP/RAC, 2006), a sva naselja (sustavi) veći od 20.000 stanovnika moraju imati minimalno sekundarnu razinu pročišćavanja. Uostalom, u tijeku su određeni važni projekti na rješavanju kanalizacijskih ispusta kao npr. projekt Vodosnabdjevanje i odvođenje otpadnih voda na Jadranskoj obali, finansiran od strane kfw banke iz Njemačke.

Dodatni problem predstavlja nedovoljna razina priključenosti pojedinih objekata na osnovne kanalizacione sustave, odnosno postojanje niza lokalnih podsistema koji završavaju ispuštima otpadnih voda u more bez dezinfekcije, posebno iz septičkih jama. Prema podacima iz 2011. godine, prostorna pokrivenost urbanih područja kanalizacijskom mrežom iznosi od svega 15% u opštini Kotor do 100% u opštini Bar bez ruralnih dijelova, uz opskrbljenost od 42% do 100% stanovnika urbanih područja. Ipak, promatrajući cjelovita područja opština, dakle uključujući i ruralne dijelove za koje podaci nisu dostupni može se zaključiti da je pokrivenost znatno manja.

Ova pojava je daleko najopasnija u području unutarnjeg Bokokotorskog zaliva, posebno oko samog grada Kotora, budući da se radi o istodobno najosjetljivijem i međunarodno najvrjednijem dijelu priobalja s obzirom na status prirodne baštine UNESCO-a. Poseban problem su bespravno izgrađeni objekti i legalni objekti koji nisu priključeni na kanalizacioni sustav, odnosno imaju samo septičke jame. Takvih objekata ima u cijelom Primorju, ali najveću opasnost predstavljaju upravo u Bokokotorskom zalivu.

U svakom slučaju, problematika odvodnje treba se kao i vodovodni sustav rješavati u što je većoj mjeri kroz povezane sustave koji omogućuju najefikasnije metode pročišćavanja, a što se sve više i čini. S obzirom da glavnu prijetnju u ovom sektoru ionako predstavljaju neuređeni lokalni sistemi i objekti koji uopće nisu spojeni na sustav, realnu opasnost mogu predstavljati samo manji novoizgrađeni objekti koji se grade mimo zakonskih uvjeta gradnje. Naime, svi veći turistički subjekti ionako se obavezno moraju priključiti na osnovne kanalizacione sustave, a u njihovom slučaju je lakše i provoditi kontrolu, posebice uzmu li se u obzir moguće negativne reakcije sve osvještenijih turističkih korisnika.

Kao neki od pokazatelja prihvatnih kapaciteta sustava odvodnje mogu se uzeti u obzir postotak priključenosti domaćinstava (uključujući nerezidencijalno stanovištvo) na kanalizacionu mrežu, kao i priključenost na sustave prečišćavanja. Ipak, kako takvi sustavi još uvijek u Crnoj Gori nisu u potpunosti uvedeni predlaže se i sekundarna procjena kapaciteta kroz ispitivanje sanitarnog kvaliteta morske vode. U Crnoj Gori ispitivanje se vrši primjenom standardnih referentnih metoda koje su propisane Uredbom o klasifikaciji i kategorizaciji voda (Sl.list RCG 02/07). Zbog međunarodne primjenjivosti, predlaže se i korištenje TRIX indexa, uz moguću njegov održivi raspon vrijednosti od 2-6.

### 2.2.3 Kruti otpad

Situacija s krutim otpadom je otvaranjem sanitarne deponije u Baru na lokaciji Možura u julu 2012, danas postala bitno bolja nego prije nekoliko godina, budući da se većina krutog otpada iz opština Kotor, Tivat, Budva, Bar i Ulcinj odlaže na toj deponiji. Naime, ona je prvotno napravljena za potrebe opština Bar i Ulcinj, ali odnedavno i ostale primorske opštine osim Herceg Novog odlažu svoj otpad na deponiji Možura. Stoga nepovoljniju situaciju trenutno ima samo opština Herceg Novi koja još uvijek koristi stare deponije. Ipak, upravo je opština Herceg Novi prva u Primorju uvela odvajanje na mjestu nastanka papira, stakla, plastike i ostalog otpada. Odvojeno prikupljanje se počelo provoditi i u opštinama Tivat i Budva, a očekuje se ubrzo i u ostalim opštinama. Ipak, reciklaža tog otpada se još uvijek ne provodi.

Iako korištenje sanitarne deponije Možura od strane opština Kotor, Tivat i Budva finansijski olakšava poslovanje deponije, treba napomenuti kako su njeni kapaciteti napravljeni s proračunom korištenja isključivo od strane opština Bara i Ulcinja za period od približno 30 godina. Pojačanim tempom odlaganja otpada (od približno 170 tona dnevno) njen vijek trajanja se znatno smanjuje.

Strateškim Master planom upravljanja otpadom (2005.) proračunato je kako prosječna dnevna proizvodnja otpada iznosi 0,9 kg za stalno stanovništvo u obalnom regionu, a 1,5 kg dnevno za turiste. Naravno, ovisno o tipu turizma u pojedinoj destinaciji ti brojevi mogu biti i veći. Prihvatni kapacitet destinacije mogao bi se računati po kapacitetu sanitarnih odlagališta da prihvati komunalni otpad s obzirom na proračun broja ljudi i turista. Važno je napomenuti kako u proračun moraju ući i procjene proizvodnje otpada rezidencijalnih turista, ali i dnevnih posjetitelja, uključujući i one s kruzera. Naravno, i samo recikliranje otpada je bitan segment proračuna prihvatnog kapaciteta, ali, kao što je prethodno spomenuto, Crna Gora još uvijek ne udovoljava taj kriteriju.

U skladu s navedenim ako danas glavni problem kada je riječ o krutom otpadu predstavljaju nedovoljno sanirane stare deponije te ilegalno bacanje otpada. No, s obzirom na nove znatno strože propise i potrebe prilagodbe propisima Europske unije odlaganje krutog otpada ne bi trebalo predstavljati ograničavajući faktor prihvatnog kapaciteta u budućnosti.

### 2.2.4 Prometna infrastruktura

S obzirom na razmjerno povoljna sadašnja rješenja i dobre mogućnosti značajnog unapređenja komunalne infrastrukture, kao glavni infrastrukturni problem koji bi mogao biti ograničavajući faktor prihvatnog kapaciteta Crnogorskog priobalja javlja se prometna infrastruktura. Naime, stanje prometne infrastrukture je daleko od zadovoljavajućeg, a i potrebna rješenja su mnogo skuplja. Glavni je problem vrlo visok intenzitet prometa na najvećem dijelu obalne ceste, odnosno činjenica da nijedan od putova nije izgrađen niti na razini brze ceste, a kamoli autoputa.

U tom kontekstu treba napomenuti da je Crna Gora jedna od rijetkih država Europe i jedina na njenom jugu i jugoistoku koja za sada nema niti jednog kilometra autoputa.<sup>25</sup> Aktualni planovi razvoja cestovne infrastrukture usto ne navode kao prioritet izgradnju modernih saobraćajnica u Primorju, što bi moglo u budućnosti predstavljati veliki razvojni problem.<sup>26</sup> Osobito visoki intenzitet prometa karakterističan je za glavna turistička područja, oko većih gradova, kao i u samim gradovima, što implicira i razmjerno sporo

<sup>25</sup> Jedine evropske države u kojima nema autoputova su bivše države Sovjetskog saveza Estonija, Latvija i Moldova te izolirane otočne države Malta i Island. Autoputova nema niti u mini državama Andora, Lihtenštajn, San Marino i Vatikan, ali se oni nalaze u njihovoj neposrednoj blizini, tako da su i ove države zapravo spojene na međunarodnu mrežu autoputova.

<sup>26</sup> Prioritet izgradnje ima autoput Bar – Boljare kao veza Crne Gore sa Srbijom, dok bi Jadransko – Jonski autoput trebao ići trasom kroz unutrašnjost na relaciji Trebinje – Podgorica – Skadar. U primorskom dijelu predviđa se tek izgradnja brze ceste, odnosno mosta preko Veriga u Boki kotorskoj i obilaznica većih naselja.

kretanje vozila. Zbog toga duljina prijevoza između pojedinih opština često zna biti dosta velika u odnosu na udaljenost, posebice u špici turističke sezone kada su gužve najveće.

Uostalom, područja s najvećim intenzitetom prometa i najvećim gužvama u cijeloj Crnoj Gori odnose se uglavnom na dijelove magistralnog puta M-2 u priobalju, gdje je godišnji dnevni promet vozila na cijelom potezu od Igala i Herceg Novog do Ulcinja veći od 5.000 vozila. Osobito je opterećen potez od Igala do Petrovca te u sklopu njega još više dijelovi oko Herceg Novog, Tivta i Budve, gdje je godišnji dnevni promet redovito veći od 10.000 vozila. Tako velik intenzitet prometa ne bilježi nijedan dio Crne Gore osim užeg gradskog područja Podgorice

Imajući u vidu da ni u susjednim državama Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini i Albaniji trenutno nije prioritet izgradnja autoputa na Jadransko-jonskom koridoru, to znači da niti dugoročno nije realno očekivati veći intenzitet prometa, a tako niti značajnije prilive na relaciji Podgorica – Trebinje trasom predviđenog Jadransko-jonskog autoputa. Stoga bi valjalo razmisliti o tome da izgradnja brze ceste u Primorju dobije viši prioritet, barem na najopterećenijoj relaciji Herceg Novi – budući most preko Veriga – Tivat – Budva – Petrovac, ukoliko već nije realna izgradnja autoputa. U svakom slučaju, planirana izgradnja brze priobalne ceste duž cijele crnogorske obale zahvat je koji se neće moći izbjeći niti u slučaju neznatnog povećanja broja turista.

Situaciju bi u kratkoročno mogla popraviti i izgradnja obilaznica opštinskih središta, proširenje nepovoljnih cestovnih dionica (posebno u Boki) te izgradnja „trećih traka“ na kritičnim lokacijama. To se posebice odnosi na sjeverni dio Primorja, jer je situacija po pitanju prometa povoljnija na južnom dijelu obale. Tako je grad Bar, a preko njega i Ulcinj danas razmjerno dobro povezan s unutrašnjošću novom cestom kroz tunel Sozina, a i unutarnja prometna mreža na području opština Bar i Ulcinj je u priobalnom dijelu uglavnom bolja od ostalih opština.

Osim prometa u kretanju velike probleme stvara i promet u mirovanju, posebno parkiranje u središtima većih naselja te kod glavnih plaža blizu većih naselja. Takva situacija ujedno otežava fluktuacije turista između pojedinih opština i zona kada je u pitanju korištenje plažnih kapaciteta.

Autonomni položaj osobito je izražen u slučaju opštine Herceg Novi, koja je s ostalim dijelovima priobalja povezana uglavnom preko trajektne veze Kamenari – Lepetane pa je korištenje plažnih prostora u drugim opštinama od strane gostiju i stanovnika Herceg Novog izuzetno rijetko. Zbog sporih cestovnih veza sa susjednim opštinama i kvalitetnim vlastitim plažnim prostorom dosta autonomno funkcionira i opština Bar te pogotovo najjužnija opština Ulcinj. Ona raspolaže daleko najvećim plažnim površinama pa njeni korisnici imaju najmanje potrebe odlaziti u druge dijelove Primorja.

Stoga je unutarnja fluktuacija kada je u pitanju plažni prostor najizraženija u slučaju opština Kotor i Tivat, posebice u njihovim dijelovima na otvorenom moru. Dodatni razlog za to su i ograničeni i razmjerno neatraktivni plažni prostori unutar Bokokotorskog zaljeva te pružanje opštinskih granica.<sup>27</sup> Zbog nedostatka vlastitih plažnih kapaciteta područje cijele opštine Kotor, dakle uključivo i područje mikroregije Grbalj, snažno je usmjeren i na područje Budve, posebno na plažu Jaz na granici opština Kotor i Budva.

Treba svakako spomenuti i najveću izloženost opštine Bar dnevnoj migraciji kad je u pitanju korištenje plažnih prostora, zbog najboljih veza sa Podgoricom kao glavnim izvorom potražnje u zemlji. Naime, najbrža i najpovoljnija veza Podgorice s obalom je na relaciji Virpazar – Sutomore, gdje osim putem kroz tunel Sozina postoji također i mogućnost povoljne željezničke veze. Pruga Bar – Podgorica i dalje prema

---

<sup>27</sup> Granica između opština Tivat i Budva prolazi Grbaljskim poljem na način da je za veći dio područja Grbalja u sastavu opštine Kotor kao gradski centar dostupniji Tivat nego Kotor, pogotovo u uvjetima ljetnih gužvi u tunelu Vrmac. S druge strane, zbog nedostatka plažnih prostora oko samog Kotora značajan dio gostiju Kotora usmjeren je i na plaže na otvorenom moru u sastavu opštine Tivat, posebno na uvalu Pržno, odnosno lokalitet Plavi Horizonti.

Srbiji ima daleko najveću frekvenciju putnika upravo na relaciji Podgorica – Bar, gdje dnevno u jednom smjeru ima najmanje deset polazaka, a ljeti dvanaest.<sup>28</sup> Značajan dio tih putnika odnosi se na dnevnu migraciju radi kupanja u priobalju od strane stanovnika Podgorice i okolice.

Nešto lošije stanje s prometom u mirovanju valja rješavati izgradnjom javnih garaža, koje se danas sve više rješava izgradnjom na komercijalnoj osnovi, odnosno financiranjem kroz njihovo korištenje. Određeni problem predstavlja jedino nedostatak prostora, posebno u Herceg Novom, na Budvanskoj rivijeri i u Ulcinju. Imajući u vidu potencijalno veliku potražnju, taj bi se problem osim kroz izgradnju garaža i parkirališta mogao rješavati javnim turističkim prijevozom panoramskim vlakovima. Na taj je način moguće bez značajnijih negativnih posljedica po funkcioniranje prometa ograničiti, a u određenim vremenskom periodu i posve zabraniti kretanje osobnih motornih vozila u užoj priobalnoj zoni i tako smanjiti prometni pritisak na prihvatni kapacitet upravo u najopterećenijim turističkim zonama.

Jedan od uobičajenih indikatora koji se koristi kod izračuna prihvatnih kapaciteta vezano za prometnu infrastrukturu je **kapacitet parkirališnih mjesta**, po mogućnosti u vezi s plažnim resursima. Uobičajeni prag održivosti koji se primjenjuje je od 0,2 do 0,5 parkirališnih mjesta po stanovniku (uključujući turiste). Kao i kod drugih indikatora, u njihovoj primjeni kod razmatranja scenarija, broju turista svakako treba pridružiti procijenjeni broj rezidencijalnih turista i, posebno, procijenjeni broj dnevnih posjetitelja.

Koliko god se problem zagušenosti prometa činio velikim, treba imati na umu da cjelokupno primorje Crne Gore ima svega 150.000 stanovnika, a maksimalni broj korisnika ni u vršnim periodima ne prelazi više od 500.000 osoba na obali dugoj oko 300 kilometara. Uzmemo li se u obzir druge destinacije na Mediteranu znatno veće opterećenosti, ovaj problem definitivno nije nerješiv, jedino nedostaju sredstva za njegovu realizaciju. Izgradnja četverotračne brze ceste na potezu od Herceg Novog do Petrovca u prvoj fazi te od Petrovca do Ulcinja u drugoj fazi bi u skladu s time mogla u potpunosti riješiti problem prihvatnog kapaciteta cijelog priobalja Crne Gore kada je u pitanju cestovni promet.

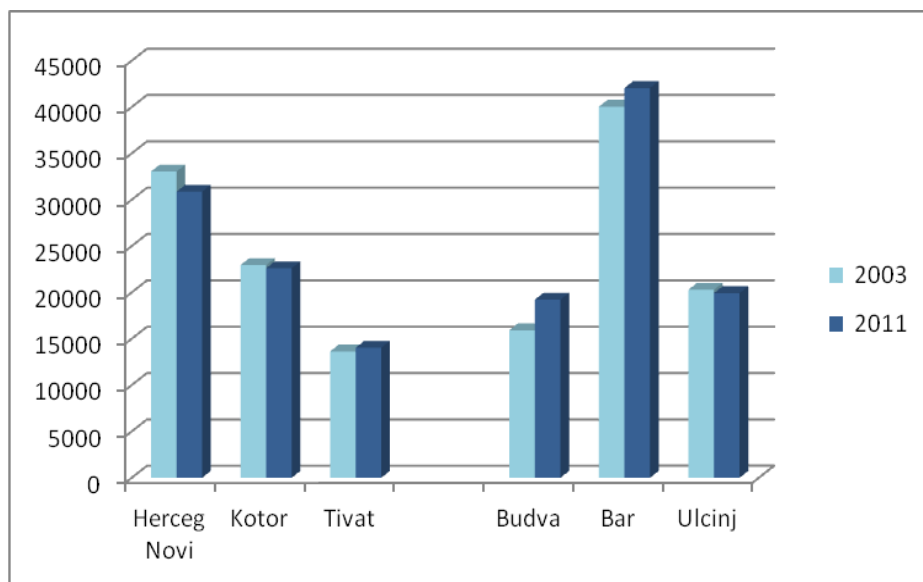
## 2.3. Socio-demografski i socio-kulturni indikatori

Socio-demografska situacija na području Crnogorskog priobalja ukazuje na demografski razmjerno zdravu sredinu, koja uglavnom iskazuje porast broja stanovnika u zadnjem popisnom periodu između 2003. i 2011. godine, a iskazivala je porast i u prethodnom periodu od 1991. do 2003. godine. Ipak, primjetne su značajne razlike između područja Boke koje bilježi pad broja stanovnika od -3% i područja Rivijere gdje je porast iznosio 6,5%.

Još su veće razlike između pojedinih opština, pri čemu daleko najveći rast iskazuje opština Budva s porastom od čak 21%, a raste i broj stanovnika opština Bar (5%) i Tivat (3%). Istodobno tri preostale opštine bilježe pad, pri čemu je on najveći u opštini Herceg Novi (7%), a mnogo manji u opštinama Kotor i Ulcinj (malo ispod 2%). No, u cjelini Primorje bilježi porast, za razliku od kontinentalnih dijelova Crne Gore (vidi Tabelu 5.)

---

<sup>28</sup> Nasuprot vrlo visokoj frekvenciji veze Podgorica – Bar, na relaciji Podgorica – Beograd ljeti dnevno vozi svega četiri, a zimi dva voza, a do Bijelog Polja zimi četiri, a ljeti šest vozova



**Slika 5: Kretanje broja stanovnika crnogorskih primorskih opština 2003 – 2011**

Određeni pad broja stanovnika u nekim opštinama, posebice Herceg Novom, više je posljedica zaustavljanja prekomjernog rasta u prijašnjim godinama uslijed snažne imigracije, nego gubitka atraktivnosti prostora za naseljavanje. No, pad bi se ipak mogao protumačiti i određenim problemima koji su nastupili zadnjih godina, među kojima značajno mjesto ima i stagnacija turizma uslijed premašivanja prihvatnog kapaciteta. Područje Primorja ima i povoljniju dobnu i obrazovnu strukturu od kontinentalnih dijelova Crne Gore, što je rezultat veće ponude radnih mjesta u turizmu za mlađu populaciju.

Brojčani odnosi između domicilnog stanovništva i turista, uključujući i vikendaše, u području Crnogorskog priobalja nisu prepreka razvoju turizma. Naime odnos između broja stalnih stanovnika i maksimalnog broja turista (procijenjen putem broja smještajnih jedinica) iznosi 1:1,02 računaju li se samo turisti u komercijalnom smještaju, a 1:2,2 računaju li se i osobe u vikendicama (tabela 9). No, postoje i određene razlike među opštinama, pri čemu su pokazatelji socio-demografske održivosti najnepovoljniji u opštini Budva, gdje odnos između broja stalnih stanovnika i maksimalnog broja turista iznosi 1:3,0 računaju li se samo turisti u komercijalnom smještaju, a 1:5,2 računaju li se i osobe u vikendicama. Najmanja razlika je u opštini Kotor, gdje odnos između broja stalnih stanovnika i maksimalnog broja turista iznosi 1:0,4 računaju li se samo turisti u komercijalnom smještaju, a 1:0,9 računaju li se i osobe u vikendicama.

**Tabela 9: Odnos turista i lokalnog stanovništva**

opština	stanovnika 2011.	procijenjeni br. smješt. jedinica u vikendicama	broj ležajeva 2011	turista i vikendaša	tur.smještaj / stanovnici	tur. i viken./ stanovnici
Herceg Novi	30.864	33.632	35.914	69.546	1,16	2,25
Kotor	22.601	10.388	9.506	19.894	0,42	0,88



Tivat	14.031	9.528	7.901	17.429	0,56	1,24
<b>BOKA UKUPNO</b>	<b>67.496</b>	<b>53.548</b>	<b>53.321</b>	<b>106.869</b>	<b>0,79</b>	<b>1,58</b>
Budva	19.218	42.736	58.052	100.788	3,02	5,24
Bar	42.048	47.328	20.662	67.990	0,49	1,62
Ulcinj	19.921	24.604	19.670	44.274	0,99	2,22
<b>RIVIJERA UKUPNO</b>	<b>81.187</b>	<b>114.668</b>	<b>98.384</b>	<b>213.052</b>	<b>1,21</b>	<b>2,62</b>
<b>OBALA UKUPNO</b>	<b>148.683</b>	<b>168.216</b>	<b>151.705</b>	<b>319.921</b>	<b>1,02</b>	<b>2,15</b>

Na temelju nekih procjena, odnos veći od 1,6 ukazuje na trend dugoročne neodrživosti. Ipak, isti odnosi u mnogim značajnim turističkim destinacijama na Mediteranu iznose preko 1:10, što bi se moglo okarakterizirati kao prevelika razlika koja bi mogla negativno djelovati na socio-demografsku komponentu prihvatnog kapaciteta.

Poznata je činjenica da su urbanizirani prostori s većim brojem stanovnika po definiciji manje osjetljivi po pitanjima prihvatnog kapaciteta u socio-kulturnoj sferi od ruralnih prostora. Iako takvih područja u priobalju Crne Gore nema, u susjednoj Hrvatskoj mnoga mjesta, kao npr. Vrsar u Istri ili Baška na otoku Krku usprkos znatno nesrazmjera između broja domicilnog stanovništva i turista većih od 1:10 nemaju značajnijih problema po pitanju radne snage ili narušavanja kulturnog integriteta. Stoga taj odnos ne bi trebao imati značajniju ulogu niti kad je u pitanju Crnogorsko primorje.

Na razmjerno male negativne učinke na prihvatni kapacitet u socio-kulturnoj sferi utječe i činjenica da oko polovicu svih noćenja (48%) ostvaruju gosti iz država bivše Jugoslavije uključujući i domaće goste, od čega se više od polovice odnosi na goste iz Srbije. Od ostalih posjetitelja više od četvrtinu čine gosti iz zemalja bivšeg Sovjetskog Saveza (najviše iz Rusije i Ukrajine), tako da je gostiju iz svih ostalih zemalja manje od 25%.

Podaci iz najnovijeg Popisa stanovništva 2011. godine pokazuju da je udio ruskog stanovništva u ukupnom stanovništvu Crne Gore zanemariv. Prema podacima iz popisa bilo ih je u Crnoj Gori tek 745 ili 0,12%, a u šest opština Primorja 584 ili 0,39%. Najveći dio naseljen je u opštinama Budva (201) i Bar (210), dakle ukupno 410, s time da je samo u opštini Budva njihov udio neznatno veći od 1%. Podataka o broju Ukrajinaca i drugih neautohtonih nacionalnosti nema, no njihov je broj zasigurno manji od broja Rusa. Ipak važno je napomenuti kako je utjecaj ruske populacije znatan, što se očituje primjerice u postojanju radio postaje na isključivo ruskom jeziku ili činjenici da je veliki broj oglasnih reklama napravljen na ruskom jeziku i usmjeren na rusku populaciju. Iako se generalno može reći da ovakav utjecaj ruskog (povremenog) stanovništva još uvijek nije negativno percipiran od strane lokalnog stanovništva, dugoročno ovakav razvoj situacije može imati negativne utjecaje.

Uzmemo li u obzir i da je među vikendašima i njihovim gostima još veći udio gostiju iz država bivše Jugoslavije kao prostora sličnih socio-kulturnih značajki, razlike u ponašanju među stanovnicima i gostima Crnogorskog primorja mogu se u cjelini procijeniti razmjerno malima. Dodatno na vrlo nisku razinu prisustva neautohtonih nacionalnosti utječe i činjenica da je Crna Gora i u pogledu sezone radne snage orijentirana skoro isključivo na prostor bivše Jugoslavije. Iako se nameće zaključak da socio-demografska struktura i stanje u socio-kulturnoj sferi ne predstavljaju prepreku za prihvatni kapacitet u turizmu

crnogorskog priobalja za dobivanje potpunije slike o socio-kulturnom prihvatnom kapacitetu, korisno je napraviti ispitivanje mnijenja lokalnog stanovništva i turista o razini njihovog zadovoljstva (ponudom ali i uticajem turizma na lokalno stanovništvo). Kao neki od pokazatelja u tom smislu može se koristiti zadovoljstvo lokalnog stanovništva s uticajima turizma (uključujući uticaj rezidencijalnog turizma), zadovoljstvo turista destinacijom i sl.

U sklopu projekta CAMP, napravljeno je kratko ispitivanje mnijenja lokalnog stanovništva o uticaju turizma na socio-ekonomske uvjete. Ispitivanje je napravljeno na slučajnom uzorku od 600 ispitanika, po 100 u svakoj opštini (koje zapravo reprezentuju stavove 600 domaćinstava). Generalno, rezultati pokazuju da 85,4% ispitanika smatra turizam jako važnim za razvoj naselja, pri čemu u Herceg Novom odn. Tivtu to smatra čak 98 odn 99% ispitanika. Iako ispitanici u znatnoj mjeri uticaj turizma vide u pozitivnom smislu (poboljšanje stanje u privredi te povećane mogućnosti zapošljavanja) ipak kao najveći uticaj naglašavaju preopterećenost komunalne infrastrukture te probleme u saobraćaju; to je osobito izraženo među ispitanicima u Kotoru.

## **2.4. Političko-ekonomski faktori**

Osnovna karakteristika političko-ekonomskog okruženja u Crnoj Gori kada je u pitanju turizam je činjenica da se on navodi kao glavna razvojna poluga svih primorskih opština osim Bara, a i tamo ima jednu od glavnih uloga uz funkciju luke. Planirani veći razvojni ili infrastrukturni planovi u budućnosti mogli bi imati uglavnom pozitivne utjecaje na prihvatni kapacitet. Naime, planirana izgradnja brze priobalne ceste na višoj nadmorskoj visini od postojeće utjecati će na rasterećenje niže položene i priobalnom pojasu bliže Jadranske magistrale, a povećanju prihvatnog kapaciteta pozitivno će doprinijeti i planirana izgradnja nove vodovodne i kanalizacijske mreže.

Važan faktor koji bi mogao imati utjecaja na prihvatni kapacitet je i svijest o tome da je postojeća izgradnja u Primorju, posebno apartmana i vikendica, već dosegla limit i da njeno daljnje povećavanje može samo ugroziti ionako preveliku koncentraciju turista i dodatno utjecati na smanjenje prihoda od turizma kao glavne gospodarske djelatnosti. Drugim riječima, zbog prevelikog pritiska na obalni prostor više nije moguće daljnje povećavanje broja komercijalnih turista bez spuštanja ionako razmjerno niske prosječne razine njihove kupovne moći. Ta pojava je ionako prisutna u svim sredozemnim destinacijama koja bilježe preveliku koncentraciju turista pa ja malo vjerovatno da bi mogla zaobići Crnu Goru. Uostalom, negativne posljedice se već i osjećaju kroz razmjerno niske prihode od strane turista usprkos proklamiranih težnji orijentaciji prema turistima više platežne moći.

Dodatno na mala ograničenja u političko-ekonomskoj sferi utječe i činjenica da je obalni prostor Crne Gore ionako većim dijelom izgrađen i na njemu s izuzetkom ambijentalne cjeline Bokokotorskog zaljeva pod zaštitom UNESCO-a te nekih manjih cjelina kao što su solane kod Tivta i Ulcinja i dijelovi Luštice nema osobito vrijednih prirodnih cjelina koje bi tražile posebne mjere zaštite. Dakle, postojeće stanje preizgrađenosti zbog izostanka zaštite ne može se vratiti unatrag te je stoga prihvatni kapacitet nužno prilagoditi aktualnom stanju devastiranosti velikog dijela priobalja prekomjernom izgradnjom.

Aktualni razvoj turizma u Crnoj Gori je dobrim dijelom i krenuo u tom smjeru, o čemu svjedoči orijentacija na manje zahtjevnija tržišta bivše Jugoslavije i bivšeg Sovjetskog saveza te pojačani naglasak na kulturnoj baštini i zabavnim sadržajima namijenjenim mlađim osobama. Uostalom, takav koncept razvijaju i mnoge slične destinacije koje se suočavaju s problemima prihvatnog kapaciteta nastalim kao posljedica preizgrađenosti obalnog prostora kao što su Mallorca, Torremolinos, Rimini, Malta, Kipar i sl.

U mjere koje doprinose smanjenju pritiska na priobalni prostor definitivno spada i preusmjeravanje izgradnje, posebice apartmana i vikendica, u brdske prostore malo dalje od obale. Tome doprinose osim čisto ekoloških razloga i povoljnije cijene zemljišta, ali i prednosti mirnijeg prirodnog okruženja i ugodnije mikroklimе, naročito kada su u pitanju turisti iz zemalja bivšeg Sovjetskog Saveza uglavnom nenaviknuti na ljetne vrućine. Imidž ekološki očuvane destinacije u tom kontekstu može imati istinski očuvano i autohtono dublje zaleđe Crne Gore, koje se može koristiti za popravljjanje imidža preizgrađene obale. Takav koncept manje ili više uspješno koriste mnoge destinacije na Mediteranu, kao npr. Istra u Hrvatskoj ili područje Paphosa na Cipru.

### 3. Procjena prihvatnog kapaciteta crnogorskog priobalja

Analiza indikatora prihvatnog kapaciteta po skupinama pokazala je da postoje tri osnovne skupine elemenata važnih za procjenu prihvatnog kapaciteta crnogorske obale.

- a) U prvu skupinu spadaju elementi koji čine stvarno ograničenje koje se s vremenom neće moći promijeniti i koji su stoga bitan ograničavajući faktor. Među njima glavnu ulogu ima fizički prihvatni kapacitet plažnog prostora kao ključan indikator na koji se odnosi donja granica prihvatnog kapaciteta Crnogorskog priobalja. Kapacitet plaža je stoga najvažniji ograničavajući faktor daljnjeg turističkog razvoja i ključan razlog zbog kojeg cijeli prostor ne može ostvariti iskorak prema većoj kvaliteti. S njime je povezan i problem preizgrađenosti obalnog prostora, jer svaka nova gradnja povećava ionako visoku opterećenost plaža, a oblikovno neprimjerena realizacija gradnje i odsustvo zelenih i slobodnih površina u priobalju umanjuje opću vrijednost prostora.
- b) U drugu skupinu spadaju elementi koji trenutno predstavljaju značajno ograničenje, ali se mogu riješiti primjerenim investicijskim zahvatima. Tu spada najveći dio problematike infrastrukture, dakle izgradnja vodovodne i kanalizacijske mreže, poboljšanje elektroopskrbe, rješavanje problema krutog otpada te kao najzahtjevnija prometna infrastruktura. S obzirom na unutarnju povezanost Crnogorskog priobalja, ovaj problem treba rješavati integralno za cijelo obalno područje. To se uglavnom već i čini i zamjetan je veliki napredak u odnosu na prethodna razdoblja, posebno kada je u pitanju komunalna infrastruktura, a mnogo manje kada je riječ o prometnoj infrastrukturi. U tom kontekstu najveći problem predstavlja rješavanje prometne problematike u glavnim gradskim naseljima i njihovim historijskim jezgama koje već sada imaju velike probleme oko prihvata povećanog broja osoba u vršnim dijelovima turističke sezone.
- c) U treću skupinu spadaju elementi koje ne predstavljaju bitno ograničenje razvoja niti sada niti u doglednoj budućnosti. Tu spada veći dio socio-demografskih i političko-ekonomskih elemenata, a što je posljedica visoke urbaniziranosti prostora i opće opredijeljenosti društvene zajednice za razvoj turizma kao noseće privredne grane. S obzirom na velike zalihe pitke vode u odnosu na postojeći broj stanovnika i planove budućeg razvoja niti količina vode ne predstavlja ograničenje budućeg razvoja, a slične ocjene vrijede i za ostalu komunalnu infrastrukturu s obzirom na aktualne načine rješavanja.

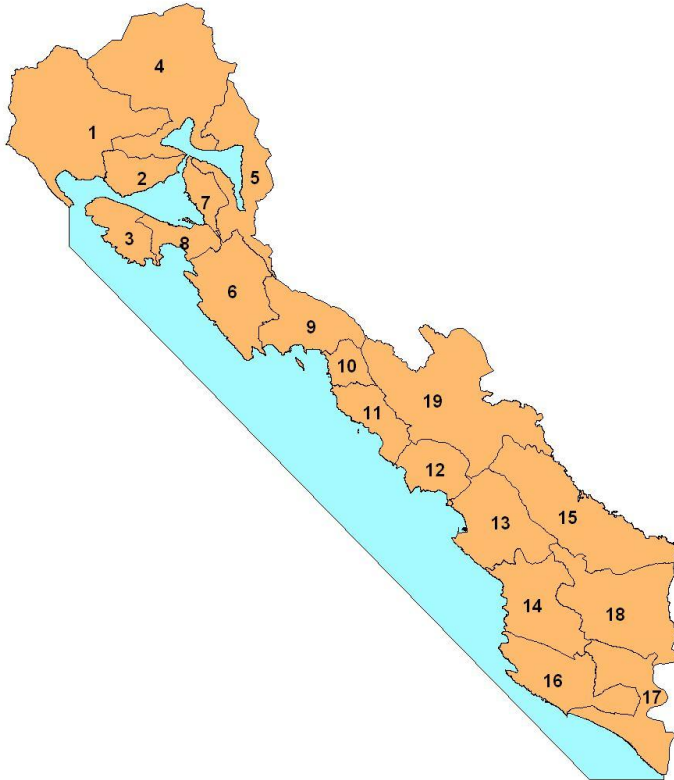
Budući da elementi koji se odnose na kapacitet plaža ukazuju da je razina saturacije u mnogim dijelovima obale već pređena, njima se stoga mora posvetiti najveća pažnja. Naime, u nekim dijelovima priobalja već su vidljive posljedice saturacije u padu turističkog prometa i prihoda pa i smanjenju atraktivnosti za boravak ljudi, posebno u području Boke kao prostoru s najvećim manjkom plažnih kapaciteta. Zato je utvrđivanje koliko točno plaže Crne Gore mogu prihvatiti gostiju nužan preduvjet iznalaženja rješenja za problem prihvatnog kapaciteta, a tako i za promišljanje budućeg razvoja.

#### 3.1. Indikatori prihvatnog kapaciteta po užim cjelinama Crnogorskog priobalja

Analizom postojećih prostornih planova svih primorskih opština može se utvrditi kako sve imaju dosta ambiciozne planove budućeg turističkog razvoja na razmjerno malom prostoru. Kako bi se napravila gruba procjena mogućnosti obalnih opština da se nose s postojećom razinom pritiska ali i da prihvate budući (planirani) turistički razvoj, napravljena je analiza prihvatnih kapaciteta po užim prostornim cjelinama<sup>29</sup>(slika 6). Izdvajanje ovih cjelina važno je radi uočavanja razlika u koncentraciji pojedinih grupa korisnika prostora pa tako i pritiska na obalu. Ovakav pristup nužan je i stoga što je prostor Crnogorskog priobalja usprkos brojnim sličnostima na mikrorazini dosta različit, a ne smije se ispustiti iz vida i

<sup>29</sup> Uže cjeline, kao grupe pojedinih naselja, rezultat su procjene autora, uz konsultacije s lokalnim stručnjacima

presijecanje pojedinih prirodnih cjelina granicama opština. To je osobito slučaj s opštinama Boke koje u svojim granicama imaju i dijelove zaljeva Boke, ali i izdvojene dijelove na poluotoku Luštici i otvorenom moru. U tom kontekstu podjela koja slijedi uglavnom se poklapa s unutarnjom prostornom organizacijom opština, iako primarno vodi računa o prirodnim cjelinama s aspekta turističkog korištenja (slika 6).



**Slika 6: Grafički prikaz užih prostornih cjelina**

Kada je riječ o pojedinim opštinama izdvajaju se sljedeće cjeline:

- Unutar opštine HERCEG NOVI izdvajaju se tri cjeline: uže područje Hercegnovske rivijere od granice Hrvatske do Meljina, na koji se odnosi većina turističkih sadržaja (1) , prostor Zelenika – Bijela u dubljem dijelu Bokokotorskog zaljeva (2) te područje Luštice povezano sa sjedištem opštine samo morskim putem (3)
- Unutar opštine KOTOR izdvajaju se također tri cjeline: područje Risna (4) i područje Kotora u unutarnjem zaljevu (5) te fizički izdvojena mikrocjelina Grbalj (6) s naseljima uglavnom u unutrašnjosti, ali razmjerno blizu obale i orijentiranih na otvoreno more
- Unutar opštine TIVAT izdvajaju se uže područje oko samog Tivta (7) te prostor poluotoka Luštica (8), koji uz dio orijentiran na Bokokotorski zaljev uključuje i sasvim mali dio (Plavi Horizonti) na otvorenom moru
- Unutar opštine BUDVA izdvaja se uži dio oko same Budve uključujući Bečiće, plažu Jaz i ostrvo Sveti Nikola (9), područje Pržno – Sveti Stefan kao zonu manjeg opterećenja (10) te najjužniji dio opštine koja gravitira gradu Petrovac na moru (11).

- Unutar opštine BAR izdvajaju se tri primorske cjeline: područje Sutomora (12), područje samog grada Bara (13) te izdvojeni južni dio opštine prema Ulcinju u mikrocjelinu Mrkojevići/Pečurice (14); posebno se promatra i prostor uz Skadarsko jezero oko Virpazara (19) i Ostrosa (15) u historijskim mikroregijama Crmnica i Krajina koji ne izlazi na more
- Unutar opštine ULCINJ izdvajaju se dvije primorske cjeline: uži dio uz Ulcinj od Luke Milena do granice opštine Bar (16) te krajnji južni dio uz Veliku plažu (17); posebno se promatra i prostor unutrašnjosti prema rijeci Bojani oko Vladimira (18) koji ne izlazi na more i koji nema veću turističku važnost

Promatrajući navedene cjeline vidljive su velike razlike kad su u pitanju promjene u zadnjih desetak godina kako po pitanju broja stanovnika, tako i po pitanju izgradnje vikendica i smještajnih turističkih sadržaja unutar pojedinih dijelova opština (tabela 10).

**Tabela 10: Osnovni podaci o užim prostornim cjelinama priobalnog dijela Crne Gore<sup>30</sup>**

opština	uža prostorna cjelina	broj stanovnika 2003. /2011.		promjena 03 -11 %	broj vikendica 2003. /2011.		promjena 03 -11%	broj ležajeva 2003./2011		promjena 03 -11 %
HERCEG NOVI	Herceg Novi - Igalo	22.295	20.531	-7,9	2.969	4.688	57,9	12.473	32.054	256,58
	Zelenika - Bijela	10.401	10.022	-3,6	1.870	2.752	47,2	5.384	3.860	-28,31
	Luštica	338	311	-8,0	514	968	88,3	0	0	-
KOTOR	Risan	3.106	2.873	-7,5	437	570	30,4	703	664	-5,55
	Kotor	16.661	16.198	-2,8	1.168	1.577	35,0	3.078	8.842	287,26
	Radanovići (Grbalj)	3.180	3.530	11,0	366	450	23,0	0	0	-
TIVAT	Tivat	11.948	12.471	4,4	608	776	27,6	3.538	6.761	191,09
	Radovići (Luštica)	1.682	1.560	-7,3	1.260	1.606	27,5	1.794	1.140	-36,46
BUDVA	Budva	13.127	16.438	25,2	4.378	7.864	79,6	15.367	54.028	351,58
	Pržno - Sveti Stefan	746	769	3,1	287	719	150,5	1.531	1.511	-1,31
	Petrovac na	2.036	2.011	-1,2	646	2.101	225,2	5.082	2.513	-50,56

<sup>30</sup> Područja mikrocjelina Virpazar/Crmnica, Ostros/Krajina i Vladimir/Anamali označena su crvenom bojom budući da se radi o cjelinama koje nemaju izlaz na more i koje se stoga neće razmatrati kod analiza pritiska na obalni prostor.

	Moru									
BAR	Sutomore	4.214	4.782	13,5	3.276	4.928	50,4	8.374	5.637	-32,69
	Bar	28.654	30.964	8,1	1.617	2.289	41,6	1.721	14.718	855,2
	Pečurice (Mrkojevići)	3.209	3.227	0,6	3.263	3.793	16,2	157	244	155,41
	Virpazar (Crmnica)	1.583	1.233	-22,1	735	646	-12,1	50		
	Ostros (Krajina)	2.377	1.842	-22,5	75	176	134,7	20		
ULCINJ	Ulcinj	12.955	12.940	-0,1	1.215	2.326	91,4	10.417	17.830	171,16
	Štoj (Velika plaža)	1.823	1.989	9,1	1.292	3.815	195,3	4.355	1.840	-57,75
	Vladimir (Anamali)	5.512	4.992	-9,4	23	10	-56,5	0		

Izvor: Monstat (2003.; 2011.)



I kada je u pitanju izgradnja vikendica, vidljive su velike unutarnje razlike. Daleko najveći pritisak u zadnjih desetak godina uočljiv je na području krajnjeg juga Primorja uz Veliku plažu od čak 195%, a vrlo je visok rast i u južnim dijelovima opštine Budva. Istovremena stagnacija ili pad stanovništva u zonama Pržno - Sveti Stefan i Petrovac ukazuje da ova izgradnja nije imala povoljnih učinaka na sveukupan prosperitet ovih zona. Zanimljivo je i da područje Grbalja s vrlo malim izlazom na more ima, iako mali, skoro isti broj vikendica kao i područje Risna u Boki kotorskoj koje raspolaže znatno duljom obalnom linijom. Simptomatičan je i još uvijek mali broj vikendica u unutrašnjim dijelovima primorskih opština koji ukazuje na trenutno skoro potpuni izostanak turističkog interesa, posebno u području Ostrosa i Vladimira na krajnjem jugu gdje vikendica gotovo da nema.

**Tabela 11: Faktori pritiska po užim prostornim cjelinama**

opština	uža prostorna cjelina	broj stanovnika 2011.	broj vikendica X 4	broj ležajeva 2011	ukupan pritisak 2011	korigovani pritisak 2011
HERCEG NOVI	Herceg Novi - Igalo	20.531	18.752	32.054	71.337	40.307
	Zelenika - Bijela	10.022	11.008	3.860	24.890	13.120
	Luštica	311	3.872	0	4.183	2.658
KOTOR	Risan	2.873	2.280	664	5.817	2.891
	Kotor	16.198	6.308	8.842	31.348	15.344
	Radanovići (Grbalj)	3.530	1.800	0	5.330	2.353
TIVAT	Tivat	12.471	3.104	6.761	22.336	10.626
	Radovići (Luštica)	1.560	6.424	1.140	9.124	5.507
BUDVA	Budva	16.438	31.456	54.028	101.922	61.844
	Pržno - Sveti Stefan	769	2.876	1.511	5.156	3.149
	Petrovac na Moru	2.011	8.404	2.513	12.928	7.869
BAR	Sutomore	4.782	19.712	5.637	30.131	18.308
	Bar	30.964	9.156	14.718	54.838	25.975
	Pečurice (Mrkojevići)	3.227	15.172	244	18.643	11.239
ULCINJ	Ulcinj	12.940	9.304	17.830	40.074	22.179
	Štoj (Velika plaža)	1.989	15.260	1.840	19.089	11.942

Izvor: Monstat (2011)

### 3.2. Fizičko – ekološki prihvatni kapaciteti

Kod određivanja turističkih prihvatnih kapaciteta neke destinacije korisno je prvenstveno se usmjeriti na one faktore koji ukazuju na najveća ograničenja koja treba uzeti u obzir kod budućeg planiranja turističkog razvoja. Kao što je prethodnim analizama naglašeno, ograničene plažne površine upravo su takav resurs stoga je korisno njima posvetiti posebnu pozornost. U skladu s prethodno predstavljanim pristupom (poglavlje 2.1.1.), s obzirom na različite tipove plaža u Crnoj Gori, predložen je optimalan raspon kupaca za svaku prostornu cjelinu (tabela 12). Pri tome „gornja granica“ (broja kupaca) ne bi trebala biti viša, ako se želi osigurati potpuni komfor kupaca, uz istovremeno očuvanje prostornih vrijednosti plaža; „donja granica“ uvijek može biti i niža, ali onda se može postaviti i pitanje ekonomske održivosti upravljanja takvim plažnim resursima. Ova analiza napravljena je temeljem dostupnih podataka JPMD o tipovima plaža i njihovim površinama. U obzir su uzete brojke iz 2009. godine kada je, osim samih plaža, značajan broj površina za kupanje (obale) također bio uključen u program izdavanja kupališta. Osim toga, tome su priključene i neke druge površine (osobito na Velikoj plaži i Adi Bojani) koje se koriste za rekreativno-sportske i druge programe, ali koje se mogu uvrstiti u plažni prostor. Takvom obradom dostupnih plažnih površina po opštinama (i naseljima) ukupna plažna površina iznosi **1.174.227 m<sup>2</sup>**. Taj broj, iako veći od površina kupališta u Planu objekata privremenog karaktera u zoni morskog dobra za 2013. - 2015. godinu (831.520 m<sup>2</sup>) još uvijek je manji od broja kojim se raspolaže u Strategiji turizma (približno 1.615.700 m<sup>2</sup> ; vidi poglavlje 2.1.1) te koji je uvršten u Scenarije razvoja Prostornog plana posebne namjene obalnog područja.

Ipak, treba naglasiti da je za potpunu analizu prihvatnih kapaciteta plaža potrebno napraviti detaljnu analizu istih, uključujući i tipološku karakterizaciju.

**Tabela 12: Predloženi raspon prihvatnih kapaciteta plaža po užim prostornim cjelinama**

uža pr cjelina	tip plaže	površina (m2)	raspon	kapacitet	
<b>Herceg Novi - Igalo 1</b>	Hotelska i rizort	3.910	10 - 30	130	391
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	64.517	6 - 10	6.452	10.753
	<b>Ukupno</b>	<b>68.427</b>		<b>6.582</b>	<b>11.144</b>
<b>Zelenika - Bijela 2</b>	Hotelska i rizort	390	10 - 30	13	39
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	22.609	6 - 10	2.260	3.768
	<b>Ukupno</b>	<b>22.999</b>		<b>2.273</b>	<b>3.807</b>
<b>Luštica 3</b>	<b>Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti</b>	<b>20.207</b>	6 - 10	<b>2.020</b>	<b>3.368</b>
<b>Risan 4</b>	Hotelska i rizort	820	10 - 30	27	82

	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	11.956	6 - 10	1.196	1.993
	<b>Ukupno</b>	<b>12.776</b>		<b>1.223</b>	<b>2.075</b>
<b>Kotor 5</b>	Hotelska i rizort	150	10 - 30	5	15
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	15.843	6 - 10	1.584	2.641
	<b>Ukupno</b>	<b>15.993</b>		<b>1.589</b>	<b>2.656</b>
<b>Radanovići (Grbalj) 6</b>	<b>Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti</b>	<b>10.760</b>	6 - 10	<b>1.076</b>	<b>1.793</b>
<b>Tivat 7</b>	Hotelska i rizort	1.240	10 - 30	41	123
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	20.280	6 - 10	2.028	3.380
	<b>Ukupno</b>	<b>21.520</b>		<b>2.069</b>	<b>3.503</b>
<b>Radovići (Luštica) 8</b>	Hotelska i rizort	5.500	10 - 30	183	550
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	5.850	6 - 10	585	975
	<b>Ukupno</b>	<b>11.350</b>		<b>768</b>	<b>1.525</b>
<b>Budva 9</b>	Hotelska i rizort	32.720	10 - 30	1.090	3.272
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	136.107	6 - 10	13.611	22.685
	Gradske javne plaže, pr vrijednosti	37.030	10-20	1.852	3.703
	<b>Ukupno</b>	<b>205.857</b>		<b>16.553</b>	<b>29.660</b>
<b>Pržno - Sveti Stefan 10</b>	Hotelska i rizort	16.478	10 - 30	549	1.648
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	27.215	6 - 10	2.722	4.536
	<b>Ukupno</b>	<b>43.693</b>		<b>3.271</b>	<b>6.184</b>
<b>Petrovac na Moru 11</b>	Hotelska i rizort	1.600	10 - 30	53	160

	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	32.000	6 - 10	3.200	5.333
	Gradske javne plaže, pr vrijednosti	30.370	10-20	1.519	3.037
	<b>Ukupno</b>	<b>63.970</b>		<b>4.772</b>	<b>8.530</b>
<b>Sutomore 12</b>	Hotelska i rizort	10.640	10 - 30	355	1.064
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	90.520	6- 10	9.052	15.087
	<b>Ukupno</b>	<b>101.160</b>		<b>9.407</b>	<b>16.151</b>
<b>Bar 13</b>	Hotelska i rizort	2.192	10 - 30	73	219
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	80.619	6 - 10	8.062	13.437
	<b>Ukupno</b>	<b>82.811</b>		<b>8.135</b>	<b>13.656</b>
<b>Ulcinj 16</b>	Hotelska i rizort	950	10 - 30	32	95
	Gradske javne plaže, bez pr vrijednosti	27.404	6 - 10	2.740	4.567
	<b>Ukupno</b>	<b>28.354</b>		<b>2.772</b>	<b>4.662</b>
<b>Štoj (Velika plaža) 17</b>	Hotelska i rizort	58.850	10 - 30	1.962	5.885
	Gradske javne plaže, pr vrijednosti	405.500	10 -20	20.275	40.550
	<b>Ukupno</b>	<b>464.350</b>		<b>22.237</b>	<b>46.435</b>

Analizom prihvatnog kapaciteta važno je izdvojiti zone velikog i zone manjeg opterećenja obalnog prostora u pojedinim opštinama. U tom kontekstu se kao zona daleko najveće koncentracije ističe uže područje Kotora što je uzrokovano razmjerno uskim i ograničenim plažnim kapacitetima. Dosta nepovoljnu situaciju imaju i područja oko gradova Herceg Novi (Zelenika Bijela) i Ulcinj, dok je među gradovima usprkos percepcije velike gustoće situacija po pitanju omjera ukupnog pritiska i kapaciteta razmjerno najpovoljnija u Budvi (slika 8). Naime, Budva je jedini obalni grad Crne Gore koji raspolaže razmjerno velikim i atraktivnim plažnim kapacitetima u samom gradu i njegovoj neposrednoj blizini, no ta je činjenica sigurno utjecala i na to da su građevinski pritisak odnosno izgradnja smještajnih turističkih kapaciteta bili najveći upravo u Budvi.

Istovremeno se kao područja s relativno najviše slobodnog prostora za daljnji turistički razvoj javljaju poluotok Luštica, obalno područje mikroregije Grbalj te kao daleko najpovoljnije zone Bečići – Sveti Stefan i područje Velike plaže južno od Ulcinja, za koje se pretpostavlja najveći potencijalni interes

investitora za izgradnjom smještajnih turističkih sadržaja i apartmana. No, i to treba prihvatiti s određenom rezervom, jer se radi o prostorima su već sada snažno devastirani izgradnjom apartmana i vikendica, a u slučaju zone Luštice i Grbalj i o prostorima koji ne raspolažu velikim plažnim kapacitetima. Osim toga, može se pretpostaviti da, iako zona Štoja teoretski može prihvatiti dodatni turistički pritisak, treba uzeti u obzir činjenicu da zona Ulcinja ima gotovo deseterostruko premašene kapacitete, koji se onda, prirodno, slijevaju u zonu Velike plaže.

Osim kapaciteta plaža, u užem smislu, analiza stanja izgrađenosti i planirane izgrađenosti obalnog područja (za turističke i druge svrhe) važan je pokazatelj trenutnih i budućih pritisaka u smislu konzumacije prostora za turistički razvoj. Osim same površine, važna je procjena budućih kapaciteta odn. moguće buduće koncentracije stanovnika i turista (mjereno smještajnim jedinicama) kroz analizu rezervi za budući razvoj (neizgrađeni dijelovi građevinskog područja) (tabela 13). Kao i u prethodnim analizama izgrađenosti obalnog područja (tabela 8; poglavlje 2.1.2), zbog jednostavnosti korištene su minimalne prosječne gustoće stanovnika i turista po ha izgrađenosti (30 st/ha odn 50 tur/ha). Međutim, ako bi se primjenile postojeće srednje vrijednosti gustoće stanovnika (43st/ha) i turista (544 tur/ha) na buduću izgrađenost, vrijednosti bi bile dramatično veće.

Treba napomenuti kako je važna komponenta ovakve analize, a osobito u kontekstu turizma Crne Gore, stanje s obzirom na rezidencijalni turizam. Međutim, iako postoji službeni podatak broja vikendica, točan broj „rezidencijalnih turista“ ili površine konzumacije prostora u svrhu sezonskog stanovanja ne postoji (iako neki prostorni planovi prepoznaju kategoriju „turističkog stanovanja“). Kako bi se donekle nadvladao ovaj nedostatak, broj rezidencijalnih turista (ili povremenih stanovnika) je procijenjen s obzirom na službeni broj vikendica te priključen broju turista.

**Tabela 13: Izgrađenost po užim prostornim cjelinama**

Turističko područje	naselja mješovito (ha)			turizam (ha)			turističko stanovanje (ha)			Ukupno rezerve (ha)	Ukupno pritisak (kapacitet rezervi) <sup>31</sup>
	izgr.	neizgr.	ukupno	izgr.	neizgr.	ukupno	izgr.	neizgr.	ukupno		
<b>1</b> - Herceg Novi - Igalo	429	3.338	3.767	36	518	554	0	0	0	<b>3.856</b>	<b>126.038</b>
<b>2</b> – Zelenika - Bijela	302	1.086	1.388	6	12	18	14	4	17	<b>1.102</b>	<b>33.357</b>
<b>3</b> - Luštica	34	723	758	6	490	496	0	0	0	<b>1.213</b>	<b>46.202</b>
<b>4</b> –Risan	80	333	413	2	54	57	0	0	0	<b>387</b>	<b>12.725</b>
<b>5</b> - Kotor	302	350	652	7	91	98	0	5	5	<b>446</b>	<b>15.293</b>
<b>6</b> - Radanovići	83	516	599	26	649	675	0	0	0	<b>1.165</b>	<b>47.936</b>
<b>7</b> - Tivat	239	239	478	33	30	63	0	0	0	<b>269</b>	<b>8.674</b>
<b>8</b> –Radovići	94	195	290	15	316	332	0	0	0	<b>511</b>	<b>21.686</b>
<b>9</b> - Budva	308	739	1.047	57	30	87	25	397	422	<b>1.166</b>	<b>43.544</b>
<b>10</b> – Pržno - Sv. Stefan	30	189	219	8	50	58	1	26	27	<b>265</b>	<b>9.501</b>
<b>11</b> –Petrovac na moru	80	367	447	22	246	268	5	48	53	<b>661</b>	<b>25.708</b>

<sup>31</sup> Primjenom postojećih srednjih vrijednosti gustoće stanovnika (43st/ha) i turista (544 tur/ha) na buduću izgrađenost, ukupni pritisak iznosi bi gotovo 3.000.000 novih stanovnika i turista. Ipak, ovaj podatak vjerojatno može navesti na krivi zaključak jer se, zbog relativno malih površina službeno predviđenih (i konzumiranih) za razvoj turizma (u usporedbi s mješovitom namjenom; temeljem prostornih planova) dobija prevelika gustoća unutar turističkih zona . Stoga se može zaključiti da je i znatan dio mješovite namjene zapravo iskorišten za izgradnju turističkih objekata.

<b>12 –Sutomore</b>	185	365	550	44	145	189	44	177	221	<b>687</b>	<b>27.016</b>
<b>13 - Bar</b>	596	1.068	1.664	12	12	24	27	42	69	<b>1.122</b>	<b>34.737</b>
<b>14 –Pečurice</b>	99	436	534	37	143	181	103	268	370	<b>847</b>	<b>33.625</b>
<b>16 - Ulcinj</b>	309	1.104	1.413	19	259	278	0	0	0	<b>1.363</b>	<b>46.095</b>
<b>17 –Štoj (Velika plaža)</b>	114	711	825	26	405	431	6	150	155	<b>1.266</b>	<b>49.057</b>
<b>UKUPNO</b>	<b>3.284</b>	<b>11.759</b>	<b>15.044</b>	<b>273</b>	<b>3.450</b>	<b>3.809</b>	<b>225</b>	<b>1.117</b>	<b>1.339</b>	<b>16.326</b>	<b>581.194</b>

Analizirani podaci ukazuju na značajne prostorne rezerve unutar postojećih prostornih planova obalnih opština kao i na njihove kapacitete. Takve prostorne rezerve pokazuju da su građevinska područja predimenzionirana i da ne korespondiraju sa realnim projekcijama rasta stanovništva i turizma u planskom periodu. Stoga kod (osobito turističkog) planiranja treba voditi računa o značajnim kapacitetima koji se njima predviđaju jer, po najkonzervativnijim procjenama, realizacijom postojećih rezervi pritisak na uže obalno područje bio bi jednak cjelokupnom stanovništvu Crne Gore.

### 3.3. Infrastrukturni prihvatni kapaciteti – vodoopskrba

Infrastrukturni prihvatni kapaciteti, zbog nedostatka podataka, neće se moći obraditi u punom obimu na razini užih prostornih cjelina. Međutim prikazat će se neke analize na opštinskoj razini kao pokazatelj da daljnju detaljnu obradu.

Izgradnjom regionalnog vodovoda, **vodosnabdijevanje** u svim primorskim opštinama je znatno poboljšano. Iako još uvijek nisu dostupni cjeloviti podaci o isporuci vode tijekom 2012.godine, prema neslužbenim podacima (iz komunikacije s lokalnim stanovništvom) može se zaključiti kako prekidi u isporuci vode još uvijek postoje. Korištenjem nekih podataka na svjetskoj razini o procijenjenim potrebama vode (osobito u turizmu) napravljena je simulacija mogućnosti zadovoljenja potreba za vodom, osobito uzevši u obzir postojanje nešto višeg standarda u turizmu (tabela 14). Treba napomenuti kako su procijenjene potreba isključivo uzele u obzir potrebe rezidentnog stanovništva i turista, zanemarujući potrebe industrije (osim turizma) i poljoprivrede, koja u nekim zemljama generira 70% potreba za vodom (UNESCO, 2009.).

**Tabela 14: Procijenjene potrebe za vodom**

Opština	Procijenjene potrebe				Dostupno max (l/dan)
	stanovništvo i vikendaši (160 l/dan)	turizam (400 l/dan)	gubici	total	
<b>Herceg Novi</b>	10,319,360	14,365,600	72%	42,458,131	47,520,000
<b>Kotor</b>	5,278,240	3,802,400	55%	14,074,992	43,200,000
<b>Tivat</b>	3,769,440	3,160,400	40%	9,701,776	12,960,000
<b>Budva</b>	9,912,640	23,220,800	25%	41,416,800	12,960,000

<b>Bar</b>	14,300,160	8,264,800	69%	38,134,782	39,744,000
<b>Ulcinj</b>	7,124,000	7,868,000	56%	23,387,520	86,400,000

Prema podacima iz 2011, procijenjena potrošnja vode po korisniku (bez pravnih lica) procjenjuje se od 147 l/dan (Kotor) do 173 l/dan (Ulcinj). Uzevši u obzir da je, na globalnoj razini, srednja vrijednost potrošnje vode po stanovniku 160 l/dan (WRI, 2003.) te da ona odgovara zabilježenom rasponu potrošnje vode u Crnoj Gori, koristila se gore spomenuta vrijednost iako se može očekivati da je ona i znatno veća tijekom ljetnih mjeseci (osobito uzevši u obzir da su stalnim stanovnicima pridruženi i nerezidenti). Vrijednosti potrošnje vode turista nisu dostupne za Crnu Goru. Međutim, prema nekim procjenama (npr. Gossling 2006.) prosječna dnevna potrošnja vode po turistu u zemljama Mediterana (osobito za područja s rizortima i hotelima višeg standarda) je približno 400 l/dan (iako može biti i znatno veća). Uzevši u obzir da je Crna Gora destinacija u kojoj (još uvijek) prevladava privatni smještaj i hoteli lošije kategorizacije, može se pretpostaviti da su procijenjene potrebe znatno prenaplaćene u odnosu na realnu stanje (iako još uvijek postoje informacije o prekidima isporuke vode u nekim opštinama tijekom ljetnih mjeseci), ali ipak ukazuju da neke opštine nisu infrastrukturno opremljene (barem kad je riječ o vodosnabdijevanju) za viši standard turizma.

### 3.4. Ostali prihvatni kapaciteti

Kao što je već razrađeno u uvodnom dijelu, prihvatni kapacitet u ostalim segmentima dugoročno ne predstavlja ograničenje za budući turistički razvoj. To se pogotovo odnosi na socio-kulturnu i ekonomsku sferu, a što je rezultat visoke razine urbaniziranosti cijelog prostora Crnogorskog primorja i generalnog opredjeljenja za razvoj turizma kao osnove budućeg razvoja.

Donekle slične opaske vrijede i za ostale infrastrukturne kapacitete, koji su detaljno razrađeni u dijelu koji se bavi opštinama u cjelini, ali je razlika u tome što su dizanje granice prihvatnih kapaciteta potrebne značajne investicije. To se ponajprije odnosi na prometnu infrastrukturu, dok se u slučaju komunalne infrastrukture potrebne investicije primarno odnose na unapređenje vodosnabdjevačke mreže (problemi gubitaka) te rješavanje problema kanalizacijskih ispusta i gospodarenja otpadom u skladu sa zahtjevima predpristupnog procesa ulaska Crne Gore u EU.

U skladu s time nije potrebna dodatna razrada problematike infrastrukture po užim cjelinama, budući da se ona ionako mora rješavati sustavno na razini cjelokupnog Primorja. Poseban slučaj predstavlja samo područje Herceg Novog koje jedino nije spojeno na sustav vodosnabdijevanja cijelog primorskog prostora i za prometno povezivanje s ostatkom Primorja mora koristiti trajektnu vezu Kamenari – Lepetane. Herceg Novi za sada samostalno i na neadekvatan način rješava i problematiku gospodarenja otpadnim vodama i krutim otpadom, ali je i to u postupku rješavanja.

## 4. Mogući razvojni scenariji za prostor Crnogorskog priobalja

Za područje Crnogorskog primorja kao tipičnu rivijeru suočenu s problemima saturacije uslijed prevelikog pritiska na plažni prostor može se primijeniti standardna shema razvojnih scenarija prema metodologiji PAP-a. Ona uključuje četiri tipična scenarija, modificirana posebnim okolnostima na temelju rezultata preliminarne analize indikatora prihvatnog kapaciteta u prethodnim dijelovima ovog materijala, a u

skladu s razvojnim scenarijima predloženim za potrebe izrade Prostornog plana posebne namjene obalnog područja Crne Gore. Ta četiri osnovna razvojna scenarija uključuju:

- a) Scenarij nastavka postojećih trendova;
- b) Scenarij intenzivnog turističkog razvoja;
- c) Scenarij inzistiranja na zaštiti obalnog prostora; i
- d) Scenarij održivog razvoja turizma.

Detaljna analiza svakog od navedenih scenarija trebala bi biti, između ostalog, utemeljena na kvantificiranim pokazateljima pomoću kojim je moguće i vrednovanje svakog od njih, uz konačno opredjeljivanje za najprikladniji. Analizom prihvatnih kapaciteta predloženi su neki (fizički, infrastrukturni, socio-ekonomski) koje bi bilo korisno primjeniti za svaki od razvojnih scenarija. S obzirom na rezultate analize u prethodnim poglavljima kao najkritičniji mogu se izdvojiti oni fizički, stoga njima treba posvetiti posebnu pozornost kod vrednovanja scenarija.

Detaljna analiza svakog od navedenih scenarija tražila bi dublja istraživanja i značajna financijska sredstva za razne kvantitativne analize, kao što su dubinska analiza općeg stanja privrede i sl, što nije i ne može biti predmetom ove studije. Ipak, kroz primjer scenarija nastavka postojećih trendova ukazat će se na način primjene neke od navedenih scenarija (prije svega fizičkih) koji onda može biti pokazatelj za njihovu daljnju primjenu u ostalim scenarijima.

#### 4.1 Scenarij nastavka postojećih trendova

Scenarij nastavka postojećih trendova u slučaju Crne Gore u principu znači nastavak postojećeg turističkog razvoja bez znatnijih ograničenja. Konkretno, ovim scenarijem može se očekivati realizacija postojećih prostorno-planskih namjena za koje se generalno može zaključiti kako su u neskladu sa stvarnim razvojnim mogućnostima kao i sa ograničenim prostornim kapacitetima (tabela 15). Ovaj scenarij razrađen je u sklopu pripreme prostornog plana obalnog područja kao Scenarij rizika.

**Tabela 15: Predviđena turistička izgradnja**

uža prostorna cjelina	Postojeći pritisak	m <sup>2</sup> plažnog prostora po kupaću <sup>32</sup>	Planirani ukupni pritisak	m <sup>2</sup> plažnog prostora po kupaću (temeljem planiranog pritiska)
Herceg Novi - Igalo	71.337	0,96	197.375	0,35
Zelenika-Bijela	24.890	0,92	58.247	0,39
Luštica	4.183	4,83	50.385	0,40
Risan	5.817	2,20	18.542	0,69
Kotor	31.348	0,51	46.641	0,34
Radanovići	5.330	2,02	53.266	0,20

<sup>32</sup> Podaci 2009



(Grbalj)				
Tivat	22.336	0,96	31.010	0,69
Radovići (Luštica)	9.124	1,24	30.810	0,37
Budva	101.922	2,02	145.466	1,42
Pržno - Sveti Stefan	5.156	8,47	14.657	2,98
Petrovac na Moru	12.928	4,95	38.636	1,66
Sutomore	30.131	3,36	57.147	1,77
Bar i Pečurice <sup>33</sup>	73.481	1,13	141.843	0,58
Ulcinj	40.074	0,71	86.169	0,33
Štoj (Velika plaža)	19.089	24,33	68.146	6,81

Najveći razvoj predviđa se u opštini Herceg Novi, od čega na području za sada turistički nerazvijenog područja poluostva Luštica čak 1.223 hektara, čime bi se postojeći pritisak na plažne prostore povećao s 4.000 na čak 50.000 korisnika, i to usprkos relativno malim kapacitetima plažnog prostora (od 2.000 – 4.000). U tom kontekstu je zanimljivo da opština Tivat na svom dijelu poluostva Luštica koji raspolaže sličnim plažnim kapacitetima (tabela 14) predviđa novu izgradnju na 511 hektara.

Vrlo ambiciozni planovi uređenja novih turističkih površina postoje i za ostale dijelove opštine Herceg Novi te za opštine Bar i Ulcinj, posebno u obalnom prostoru između gradova Bara i Ulcinja. I ovi planovi ukazuju na znatno premašivanje prihvatnog kapaciteta obalnih prostora zbog nedovoljno velikih raspoloživih plažnih površina. Planovi za područje Budve nešto su realniji, iako se u velikom dijelu također radi o već sada visokoj saturaciji prostora.

Nažalost, ovakav turistički scenarij zasniva se u manjoj mjeri na izgradnji hotelskih sadržaja više kvalitete, a u mnogo većoj mjeri na nastavku intenzivne i nekontrolirane izgradnji tzv. apartmana, koji se u svojoj suštini svode najvećim dijelom na vikendice, odnosno stambene objekte. Ipak, neke mjere za obuzdavanje izgradnje kuća za odmor se poduzimaju, a predviđaju se daljnje akcije usmjerene na unapređenje postojeće komercijalne smještajne ponude i njeno dizanje na višu kvalitativnu razinu. Međutim, planirani podaci ukazuju na mogućnost očekivanja upravo suprotnog efekta. Naime ako se pogleda raspoloživost plažnog prostora s obzirom na planirane površine za izgradnju, može se zaključiti kako ostvarenje ovog trenda ne ostavlja prostora za ostvarenje elitnih turističkih destinacija, ili barem turističkih destinacija nešto više kvalitete. Osim toga, zbog nedostatka sredstava za rješavanje infrastrukturnih problema i mogućih smanjenja investicija uslijed krize nije realno očekivati značajnije dizanje kvalitete postojeće turističke ponude, a tako niti fizičke rezultate u smislu znatnijeg povećanja prihoda od turizma i pratećih djelatnosti.

<sup>33</sup> Područje Bara i Pečurica prikazano je zajedno jer nema izdvojenih podataka u JPMD

Štoviše, vodeći računa o pritisku (stanovnika, nerezidenata i turista) koji se može očekivati realizacijom planiranih namjena površina, čak i po konzervativnoj procjeni potrošnje vode od 160 l/dan i za turiste i za lokalno stanovništvo (bez možebitnih gubitaka), može se zaključiti kako se potrebe za vodom ne mogu niti približno zadovoljiti jer ukupna dostupna količina vode znatno premašuje ukupan pritisak (procijenjene potrebe 418.603.360 l/dan; najviša dostupna količina vode procjenjuje<sup>34</sup> se na 268.704.000 l/dan).

Može se zaključiti kako je u osnovi ovaj model vrlo štetan, jer podrazumijeva zauzimanje velikih i vrijednih površina u obalnoj zoni uz generiranje malog broja novih radnih mjesta uz snižavanje kvalitete destinacija. Nažalost, ovaj model je vrlo realan zbog mogućnosti ostvarenja kratkoročnih visokih profita za uže utjecajne interesne skupine, među njima i za dio lokalnog stanovništva koje posjeduje vrijedna građevinska zemljišta. Zbog toga je on još uvijek aktualan usprkos deklarativnim otporima pa su i dalje prisutni slučajevi visokog stupnja devastacije prostora u najatraktivnijim dijelovima priobalja.

## 4.2 Ostali scenariji

**Scenarij intenzivnog turističkog razvoja**<sup>35</sup> pretpostavlja velike građevinske intervencije u prostoru priobalja radi potreba turističkog gospodarstva. On bi se zasnivao primarno na izgradnji hotelskih i sličnih objekata uz zauzimanje velikih i vrijednih površina, a tako i dodatne devastacije u obalnoj zoni. No, izgrađenost bi trebala biti manja zbog načina izgradnje većih komercijalnih smještajnih jedinica i potreba tržišta. Naime, kod izgradnje većih hotelskih sadržaja nužno je osigurati značajne servisne i prateće sadržaje kao što su sportski objekti, zelene površine, šetnice i sl., posebice kad je riječ o većim objektima viših kategorija i jakim međunarodnim hotelskim brendovima. Ovaj model znači otvaranje velikog broja novih radnih mjesta, što s obzirom na očekivao produljenje trajanja turističke sezone podrazumijeva i manji udio sezonskog zapošljavanja. Za očekivati je da bi prihvaćanje ovog modela moglo doprinijeti dizanju kvalitete destinacije, posebice ukoliko bi se vršilo uklanjanje neprimjerenih objekata, unapređenje postojećih smještajnih i pratećih sadržaja te vršili zahvati u okolišu usmjereni na uređenje određenih javnih sadržaja.

S obzirom na sadašnje okolnosti ovaj je scenarij moguć samo pod preduvjetom ulaska utjecajnih investitora koji bi bili spremni ulagati određena sredstva i u infrastrukturu bilo izravno, bilo posredno kroz razne aranžmane s državnim vlastima Crne Gore. Iako ovakav scenarij nije suviše realan, njega ne treba niti sasvim isključiti. Naime, proces pristupanja Crne Gore u Europsku uniju mogao bi potaknuti određene investitore iz inozemstva, posebice iz Rusije, da osiguraju startne pozicije prije crnogorskog ulaska u EU.

Ovako opisani scenarij mogao bi donijeti i određene pozitivne rezultate kada je riječ o povećanju fizičkog prometa. No, pitanje je kakve bi to koristi moglo donijeti stanovništvu Crne Gore ukoliko bi se u sjeni intenzivne građevinske aktivnosti na komercijalnim turističkim sadržajima istodobno nastavila izgradnja apartmana i vikendica. Naime, scenarij intenzivnog razvoja u uvjetima već saturiranih plažnih prostora nije moguć bez stvaranja getoiziranih resorta, što bi dovelo do još većeg zagušenja postojećih javnih plažnih prostora. Ovakav scenarij zbog toga ne bi mogao očekivati podršku lokalne zajednice osim u slučaju izgradnje značajnih javnih sadržaja od strane eventualnih investitora. To ne treba sasvim isključiti kao legitiman oblik stvaranja podrške u lokalnoj zajednici za realizaciju većih projekata.

---

<sup>34</sup> Master planom vodosnabdijevanja predviđa se dugoročno obezbjeđenje dodatnih 1.500 l/s iz regionalnog vodovoda. Do sada (2013.) je obezbjeđeno 1.200 l/s. Procijenjena količina dostupne vode u dugoročnom scenariju (do 2021. godine) izračunata je na način da se trenutnoj ukupnoj maksimalnoj izdašnosti vode (Informacija) dodala očekivana dodatna dostupnost vode od 300 l/s.

<sup>35</sup> Donekle odgovara Scenariju konkurencije, kod prostornog plana obalnog područja

**Scenarij inzistiranja na potpunoj zaštiti obalnog prostora**<sup>36</sup> podrazumijeva istodobno zaustavljanje daljnje izgradnje vikendica, odnosno „apartmanizacije“ obale, te sprečavanje bilo kakvih oblika intervencija u zoni pomorskog dobra. Ovaj scenarij je, sa stanovišta upravljanja priobalnim prostorom u Crnoj Gori najprihvatljiviji, posebice uzme li se u obzir sadašnja situacija preizgrađenosti u mnogim dijelovima. Iako ovaj scenarij sigurno ima pobornika, teško će ga biti moguće realizirati imajući u vidu potrebu razvitka turizma kao osnove poluge razvoja Crnogorskog primorja. Naime, u slučaju prihvatanja ovakvog scenarija za očekivati je daljnji pad fizičkog prometa i nemogućnost stvaranja novih radnih mjesta. Takav pristup onemogućava znatnija ulaganja u prometnu i komunalnu infrastrukturu, a kamoli značajniji razvojni iskorak. Stoga to zasigurno znači i njegovu nižu razinu prihvatljivosti od strane lokalne populacije usprkos deklarativne težnje za očuvanjem životne sredine.

Ovako koncipirani „ekološki“ scenarij doprinio bi zaustavljanju saturacije priobalnog plažnog prostora i zaustavljanju degradacije okoliša divljom gradnjom, ali se postavlja pitanje na čemu će onda prostor Crnogorskog primorja temeljiti svoj budući gospodarski razvoj. Moguće je da bi zagovornici ovog koncepta predlagali razvoj alternativnih oblika turizma, uređenje raznih pratećih kulturnih i drugih sadržaja. No, s obzirom na karakteristike crnogorskog turističkog proizvoda teško se mogu očekivati značajniji rezultati bez rješavanja problema komunalne i prometne infrastrukture, za koju u slučaju ovakvog scenarija neće biti sredstava.

**Scenarij održivog razvoja turizma** trebao bi u sebe ugraditi osnovne pozitivne elemente dvaju prethodnih scenarija, a izbjeći one negativne. To podrazumijeva daljnju izgradnju smještajnih kapaciteta, ali takvih koji generiraju nova radna mjesta, ne narušavaju osobito osjetljive dijelove prostora niti degradiraju kvalitetu destinacije i tako dodatno umanjuju potencijalne prihode. Dakle, bitno ograničiti daljnju izgradnju vikendica kao najveće opasnosti za turističke resurse. Režim zaštite životne sredine treba usmjeriti u prostore koji još nisu degradirani i napadnuti gradnjom, s naglaskom na stvaranju posebnih zona vrlo stroge zaštite na odabranim lokalitetima. Takvi zahvati se osim interesima zaštite mogu opravdati i ciljem očuvanja kvalitete boravka u primorskim destinacijama, koji je u pravilu viši u tamo gdje nije cijeli prostor pokriven izgrađenim objektima. Naime, mnogi primjeri u svijetu pokazuju da među prostorima slične kvalitete smještajnih i pratećih sadržaja višu tržišnu cijenu i dulje trajanje sezone skoro redovito ostvaruju prostori koji imaju više očuvanih zelenih površina i višu kvalitetu okoline, dok preizgrađeni prostori sve češće moraju smanjivati cijene i sezona im je sve kraća.

Paralelno s unapređenjem stanja u plažnom prostoru kroz ekološki prihvatljive intervencije treba maksimalno poticati uređenje svih dodatnih turističkih sadržaja koji bi turiste mogli odmaknuti od plaža. Time se istodobno može smanjiti pritisak na plažni prostor te stvoriti osnove za podizanje kvalitete turističke ponude, što bi u konačnici trebalo dovesti i do privlačenja zahtjevnijih segmenata turističke potražnje. Naime, proklamirana težnja podizanja kvalitete smještajne ponude na višu razinu neće biti moguća ukoliko se ne podigne kvaliteta samih destinacija. Stoga ovako koncipirani scenarij vjerojatno ne bi donio toliko brze rezultate u segmentu povećanja ukupnog broja noćenja, ali bi mogao imati veće financijske i društvene koristi za lokalnu zajednicu.

Iako detaljna analiza navedena četiri scenarija nije moguća za potrebe ove studije, generalno se može pretpostaviti da bi u slučaju scenarija nastavka postojećih trendova moglo doći do zaustavljanja rasta pa

---

<sup>36</sup> Donekle odgovara Scenariju konzervacije, kod prostornog plana obalnog područja

čak i pada prometa zbog efekata saturacije u uvjetima nemogućnosti investiranja u komunalnu i prometnu infrastrukturu.

Scenarij intenzivnog turističkog razvoja mogao bi dovesti do snažnijeg rasta potražnje i potrošnje, ali uz cijenu pogoršanja kvalitete života većine lokalnog stanovništva. Scenarij inzistiranja na zaštiti obalnog prostora nudi najvjerojatnije lagani daljnji pad turističkog prometa, ali bez znatnijeg pogoršanja kvalitete života većine lokalnog stanovništva. Scenarij održivog razvitka u tom kontekstu trebao bi nuditi spori rast fizičke potražnje i nešto brži rast potrošnje turista. No, on je moguć samo uz snažni angažman lokalne zajednice kroz institucionalnu, a po potrebi i financijsku podršku razvojnim poduhvatima koje su u suglasju sa scenarijem održivog razvitka.

## **5 Preporuke u cilju ostvarenja scenarija održivog turističkog razvoja po pojedinim opštinama**

### **5.1. Opšte preporuke za sve opštine**

Iako svaka od šest primorskih opština ima vlastitih specifičnosti koje traže poseban pristup, mogu se izdvojiti neke generalne preporuke koje vrijede za cijelo obalno područje, dakle za svih šest opština. One se u biti svode na sljedećih šest tačaka:

#### **7. EKOLOŠKO PONAŠANJE U DOMENI KOMUNALNE INFRASTRUKTURE.**

Daljnja izgradnja smještajnih ili stambenih jedinica na područjima gdje postoje problemi vodoopskrbe ili odvodnje smije se dozvoliti samo uz prethodno rješavanje komunalne infrastrukture, a kod svake nove izgradnje treba pooštriti kontrolu osiguranja zbrinjavanja otpadnih voda, odnosno povezivanje na kanalizacijske sustave. Prioritetne aktivnosti u radu svih opština trebaju obavezno uključiti izgradnju kanalizacijskih sustava, uređaja za pročišćavanje otpadnih voda, rješavanje problema curenja u vodovodnoj mreži, umrežavanje vodovodnih i kanalizacijskih sustava te zatvaranje i saniranje lokalnih odlagališta krutog otpada.

Istovremeno treba izravnim financijskim mjerama poticati ekološko ponašanje, bilo poticajnim mjerama kroz oslobađanje od određenih poreznih davanja u slučaju korištenja obnovljivih izvora energije (posebno solarnih ćelija), bilo represivnim mjerama kroz strogo kažnjavanje neselektivnog zbrinjavanja otpada, ispušt nepročišćenih otpadnih voda i sl. Opštine bi trebale dodatno voditi brigu o dizanju svijesti lokalnog stanovništva i turista o važnosti čuvanja okoliša kroz razne edukativne akcije i poticanje sveprisutnog selektivnog zbrinjavanja otpada kao važnog elementa promocije Crne Gore kao istinski ekološke države.

#### **8. UREĐENJE CESTOVNE PROMETNE INFRASTRUKTURE**

Obalne opštine trebale bi zajednički utjecati na poticanje što brže izgradnje brze četverotračne dužobalne Jadranske ceste kao najvažnijeg objekta cestovne infrastrukture za ekonomiju priobalja Crne Gore, tim više što upravo obalne opštine najviše doprinose punjenju državnog budžeta Države. Naime, prema sadašnjim informacijama od magistralnih cestovnih pravaca u Crnoj Gori prioritet ima autoput Bar – Boljare – Beograd, dok se kao koridor za buduću Jadransko-jonsku autocestu predviđa trasa kroz unutrašnjost Crne Gore. Iz toga proizlazi realna opasnost da ni u daljoj budućnosti neće biti sredstava za izgradnju suvremene ceste u primorskom dijelu Crne Gore.

Stoga je potrebno stalno isticati činjenicu da je upravo priobalni prometni pravac najopterećeniji te da bi njegovo osuvremenjivanje moglo znatno povećati prihvatni kapacitet priobalnog turističkog prostora i na taj način povećati prihode od turizma, a time i državnog budžeta Crne Gore. Trenutno veliki i perspektivno znatno veći opseg prometa priobalne brze ceste otvara mogućnost djelomičnog financiranja njene izgradnje i naplatom putarine. S obzirom na širenje upotrebe GPS tehnologija u naplati putarina, koja će u bliskoj budućnosti skoro sigurno zamijeniti naplatne postaje, naplata bi se mogla uvesti i u osobito opterećenim gradskim središtima, što je uobičajena praksa u mnogim evropskim zemljama. Na taj način bi se moglo sufinancirati i rješavanje problema parkiranja i izgradnje javnih garaža, jer dodatni promet podrazumijeva i veći pritisak na parkirališne prostore.

#### **9. ODMICANJE NEPOTREBNIH SADRŽAJA PODALJE OD UŽE OBALNE ZONE**

Sve obalne opštine trebaju u realizaciji svojih razvojnih prioriteta usmjeriti nove trgovačke, zabavne, sportske i druge servisne sadržaje na prostore odmaknute od obale kako bi se smanjio nepotrebni

pritisak na neposredni obalni pojas. U skladu s mogućnostima podalje od obale treba izmjestiti i postojeće sadržaje za koje lokacija uz more nije nužna, osobito one koji zauzimaju značajne dijelove obalnog pojasa i uzrokuju veći pritisak ljudi kao npr. veliki trgovački ili zabavni centri. Vrlo važan oblik „odmicanja“ turista od obale su i ponuda izleta i aktivnosti koje bi se odnosile na bližu i dalju okolicu, u što spada i organizirano prevoženje turista brodovima na udaljene plaže do kojih nije moguć pristup s kopna.

Takav pristup može ne samo smanjiti fizički pritisak na kupališni prostor u naseljima, nego privući i novu turističku potražnju. Jedan od najboljih primjera takvog pristupa je Rimini u Italiji, koji je kroz izgradnju nekoliko tematskih zabavnih parkova i stvaranje imidža destinacije s najboljom zabavom u Italiji značajno umanjio učinke saturacije izazvane višestruko većim brojem turista u odnosu na duljinu obale od svih šest obalnih opština Crne Gore. Rimini je dodatno „odvukao“ turiste s plaža i usmjeravanjem na brojne prirodne i historijske atrakcije, objekte seoskog turizma i vinske ceste u zaleđu, za što u Crnoj Gori također postoje brojne mogućnosti..

#### 10. FIZIČKE INTERVENCIJE U PLAŽNOM PROSTORU

Budući da preopterećenost plažnog prostora u mnogim dijelovima priobalja nije moguće smanjiti, u suradnji s nadležnim institucijama zaduženim za zaštitu prirode treba odrediti zone u kojima treba iznimno dozvoliti umjetno proširenje plažnog prostora. To uključuje umjetno nasipavanje plaža pijeskom, uređenje prostora između postojećih betonskih mulića (posebno mandrača u Boki), izgradnju drvenih molova na stupovima, postavljanje pontona te eventualno i montažu drvenih površina za sunčanje na „neugodnom terenu“.

Ovakve intervencije trebale bi se odnositi samo na već devastirane dijelove obale izložene iznimno velikom pritisku, vršiti isključivo uz striktno poštivanje prostorno planske dokumentacije, a uz vođenje računa o ekološkim aspektima trebale bi zadovoljiti i visoku estetsku razinu dizajnerskih rješenja. Na taj način mogu se izbjeći eventualne kritike ovakvih intervencija, jer bi se one odnosile samo na mikrolokacije koje su ionako već devastirane neprimjerenom gradnjom u okolini i utjecale bi na znatno funkcionalnije korištenje javnih površina. Na ovaj način otvaraju se povoljnije mogućnosti za povećavanje razine zaštite na drugim dijelovima obale, od kojih bi neke osobito vrijedne trebalo ostaviti u posve prirodnom stanju i po potrebi dodatno zaštititi, kao npr. ostrva Sveti Marko i Sveti Nikola, područje Buljarice te dijelove Velike plaže kod Ulcinja.

#### 11. DIVERZIFICIRANA NAPLATA KORIŠTENJA PLAŽA

Radi istodobne potrebe privlačenja zahtjevnijih segmenata turističke potražnje za koje nije prihvatljiv boravak na pretrpanim javnim plažama i zadovoljavanja potreba za plažnim prostorom domicilnog stanovništva i turista u objektima privatnog smještaja, potrebno je izvršiti diverzifikaciju ne samo plaža, nego i sustava naplate njihovog korištenja. Kako bi prevelika segregacija mogla izazvati negativne reakcije kod značajnog broja korisnika, nužno je plažne prostore namijenjene zahtjevnijoj klijenteli svesti na najmanju mjeru i paralelno ne smanjivati ukupan javni kupališni prostor.

Stoga se uz postojeći model odvajanja hotelskih i javnih plaža u prostorima izuzetno velike koncentracije turista preporuča uvesti i novu kategoriju javnih plaža s naplatom. On podrazumijeva izdavanje specijalnih iskaznica ili čip kartica domicilnom stanovništvu, vikendašima i gostima u registriranim smještajnim objektima koje bi im omogućile besplatan pristup ili značajan popust na korištenje takvih plaža. Time bi se istodobno postiglo dizanje kvalitete boravka u destinaciji domaćinima i njihovim gostima i povećao prihod lokalne zajednice kroz ubiranje određenih sredstava i od tzv. „vikend“ kupaca i gostiju u neregistriranom smještaju, od kojih lokalna zajednica inače nema velikih koristi. Ipak, broj takvih plaža treba biti ograničen, a radi umanjivanja nezadovoljstva određenih kategorija stanovništva Crne Gore (posebno stanovnika Podgorice koji plaže koriste samo

tijekom dana) na preostalim javnim plažama treba striktno voditi računa o ostavljanju 50-postotnog kvalitetnog plažnog prostora na besplatno korištenje, odnosno bez obaveze korištenja plažnog mobilijara.

## 12. MONITORING ODRŽIVOG RAZVOJA

Glavni problem u realizaciji koncepta održivog razvoja kao osnovnog uslova rješavanja problema prihvatnih kapaciteta je nedovoljno vođenje računa o provedbi prethodno definiranih mjera. Drugim riječima, bez kvalitetnih mjerenja i nadzora kao osnovnih poluga monitoringa te se mjere teško mogu ostvariti. Tako monitoring komunalne infrastrukture podrazumijeva stalna mjerenja potrošnje vode i struje te kontrole zagađenosti na ključnim lokacijama, a monitoring prometa kroz postavljanje brojača ili ručno brojenje uvid u trendove kretanja pojedinih vrsta vozila po tipovima ili porijeklu. Monitoring plažnog prostora podrazumijeva kontrolu broja korisnika i načina korištenja zakupa u „špici“ sezone u odnosu na predviđene gabarite, ali i ispitivanja zadovoljstva korisnika pruženim uslugama.

Osobito važnost ima monitoring stanja vezanog uz izgradnju u priobalnom prostoru kao osnovnom resursu turističkog razvoja. To uključuje česte usporedbe između dokumentacije i stvarnog stanja kao osnovne mjere sprečavanja divlje gradnje, kontrolu usklađenosti dokumenata građenja sa prostorno planskom dokumentacijom u pogledu veličine i vanjskog izgleda objekata te efikasnu nadzornu službu. Osobito je važno vršenje čestih analiza stanja i ispitivanja javnog mišljenja u cilju utvrđivanja kako provođenje pojedinih mjera utječe na ekonomsko stanje u pojedinoj opštini i na zadovoljstvo njenih stanovnika i posjetitelja.

## 5.2. Preporuke po pojedinim opštinama

### HERCEG NOVI

Područje Herceg Novog je već sada zahvaćeno saturacijskim procesima zbog prevelike koncentracije turista i domicilnog stanovništva u odnosu na raspoložive plažne kapacitete. Postoje i značajni problemi kada je u pitanju prihvatni kapacitet u domeni komunalne i prometne infrastrukture, zbog čega je daljnji razvoj moguć tek pod preduvjetom njihovog rješavanja. Tu se prvenstveno misli na priključenje na regionalni vodovod, odnosno otklanjanje izrazite ovisnosti o sustavu Plat u Hrvatskoj te izmještanje kanalizacijskog ispusta u prostor izvan Bokotorskog zaliva. Kada je u pitanju promet nužna je izgradnja obilaznice odnosno četverotračne brze ceste na potezu od Igala do Kamenara, uključujući i most preko Veriga.

Unutar opštine izdvajaju se tri uže cjeline – središnje područje oko grada Herceg Novog uključujući i Igalo na koji se odnosi većina stanovništva, turističkih kapaciteta i plažnog prostora, istočni dio opštine na potezu Zelenika – Bijela uglavnom strmih obala u unutrašnjosti Bokotorskog zaliva te područje Luštica kao posebna cjelina koja je zbog nepovezanosti cestovnim putem sa Herceg Novim prometno i infrastrukturno više povezana sa susjednom opštinom Tivat. Područje cijele opštine karakterizira vrlo visoka razina opterećenosti turizmom što se odnosi ne samo na uže područje Herceg Novi – Igalo, nego i na potez Zelenika – Bijela koji je velikim dijelom izgrađen stalnim naseljima i vikendicama i ima problem nedostatka plažnog prostora. Stoga bi upravo ova zona bila pogodna za intervencije u smislu umjetnog proširenja plaža, tim više što bi one ovdje mogle i podići kvalitetu okoliša s obzirom na brojne devastirane industrijske prostore (brodogradilište Bijela, luka Zelenika)

Novi razvoj se u skladu s time odnosi u najvećoj mjeri na poluostrvo Luštica te na aktiviranje planinske unutrašnjosti, dok bi se u slučaju obalne zone od Igala do Kamenara radilo primarno o dizanju kvalitete smještajne ponude i pratećih sadržaja. Drugim riječima, ima osnova za širenje onih oblika turizma koji nisu primarno orijentirani na korištenje uže obalne zone, posebice zdravstvenog turizma na temelju resursa Igaljskog blata i ruralnog turizma u planinskom zaleđu, a moglo bi se intenzivnije koristiti i plažni prostor na poluostrvu Luštica kroz organizaciju dnevnog prijevoza turista. U kontekstu aktualne preopterećenosti plaža predviđene zone za novu izgradnju su definitivno prekapacitirane, posebno u zoni Luštice, gdje se usprkos izrazitom manjku plaža predviđa veća izgradnja nego na cjelokupnom području opština Kotor i Tivat.

## **KOTOR**

Od svih opština primorskog područja najviše izražen problem saturacije ima područje opštine Kotor, ali ne toliko zbog ukupnog broja turista, nego zbog nedostatka plažnih kapaciteta. To je uzrokovano nepovoljnom konfiguracijom obale koja je većim dijelom strma, a u dijelu unutar Bokokotorskog zaliva i preizgrađena, posebno oko samog Kotora kao najatraktivnije lokacije koju karakterizira velika koncentracija i stanovništva i turista i vikendica. S time su povezani i problemi komunalne i prometne infrastrukture, dodatno otežani zbog zatvorenosti i visoke ekološke osjetljivosti unutarnjeg Bokokotorskog zaliva i odmaknutosti Kotora od glavnih prometnih koridora.

Treba ipak naglasiti da usprkos određenih sličnosti cijelog prostora uz obale Kotorsko-risanskog zaliva kao najosjetljivijeg unutarnjeg dijela Bokokotorskog zaliva postoje i određene razlike. Naime, koncentracija stanovništva, vikendica i turističkih kapaciteta znatno je veća oko samog Kotora, nego u području koje gravitira gradu Risnu, koji uz to raspolaže značajnim prostornim resursima u brdovitoj, ali razvojno posve zapostavljenoj unutrašnjosti. Osim ove dvije cjeline izdvaja se i sasvim posebna mikroregija Grbalj smještena uz glavni obalni prometni pravac. Ovaj prostor se zbog povoljnije prometne pozicije zadnjih godina snažnije razvija usprkos razmjerno ograničenih plažnih kapaciteta i činjenici da se većina naselja zapravo nalazi u unutrašnjosti, iako razmjerno blizu obale. Zbog toga je vrlo teško točno procijeniti prihvatni kapacitet područja Grbalja pa i susjednog područja Kotora, jer te cjeline zbog razmjerno malih vlastitih plažnih resursa prirodno gravitiraju plažama susjednih opština – u prvom redu Jaza u opštini Budva i Plavih horizonata u opštini Tivat.

Uslijed navedenih problema područje opštine Kotor u cjelini ima nešto skromnije mogućnosti nove izgradnje turističkih sadržaja, s time da se one najvećim dijelom odnosi na područje Grbalja. No, zato područje opštine Kotor, a posebno uže područje grada ima osobito dobre mogućnosti dosizanja visoke kvalitete ponude temeljene na vrijednostima prirodne i kulturne baštine UNESCO-a. Dizanje kvalitete smještajne ponude i pratećih sadržaja odnosi se u većoj mjeri na kulturni i ruralni turizam, pri čemu je nužna osobito visoka razina brige o arhitektonskom naslijeđu i ambijentu. Stoga su predviđene zone za novu izgradnju prekapacitirane ukoliko se radi o orijentaciji na kupališni turizam, naročito u području Grbalja, ali zato ima osnova za razvoj ukoliko se radi o pojačanoj orijentaciji na gradski i kulturni turizam te ruralni turizam. Tu se u prvom redu misli na trenutno zapostavljene prostore unutrašnjosti u ambijentalno atraktivnoj zoni poluostrva Vrmac u zoni grada Kotora i planinskom zaleđu Risna.

## **TIVAT**

Područje Tivta je u manjoj mjeri izloženo saturaciji od susjednih bokeljskih opština Kotor i Herceg Novi, ali je to velim dijelom posljedica slabije atraktivnosti Tivta kao grada donedavno primarno orijentiranog na industriju. Ta se situacija bitno promijenila prenamjenom vojne industrije u vrhunsku marinu Porto Montenegro, što je utjecalo i na snažniji opšti i turistički razvoj Tivta. Ipak, i područje Tivta ima



nedovoljno plažnih kapaciteta, čemu dodatno doprinosi prostiranje aerodroma u neposrednoj obalnoj zoni te pritisak na postojeće kapacitete iz susjednih područja opštine Kotor. Tivat kao i ostale opštine ima problema sa infrastrukturom, posebno zbog zagušenosti prometa uslijed lokacije u centralnom dijelu priobalja Crne Gore. Stoga je za daljnji razvoj opštine Tivat nužna izgradnja obilaznice odnosno četverotračne brze ceste na cijelom potezu Jadranske obalne ceste kroz teritorij opštine od budućeg mosta preko Veriga kod Lepetana do granice s opštinom Kotor.

Unutar opštine Tivat kao najmanje na Primorju izdvajaju se dvije uže cjeline – uže područje Tivta uključujući i Ostrvo Sveti Marko i područje poluostrva Luštica. Pri tom je zanimljivo da opština Tivat ima oko pet puta manje planirane građevinske zone na svom dijelu poluostrva Luštica od opštine Herceg Novi, iako raspolaže sličnom duljinom obale kao dio poluostrva u sastavu opštine Herceg Novi. No, i ti su planovi dosta ambiciozni s obzirom na prostorne mogućnosti, posebno ograničenost plažnih kapaciteta. Ograničavajući faktor predstavlja i ranjivost Bokokotorskog zaliva te dodatna osjetljivost pojedinih užih obalnih zona (Solila i ostrvo Sveti Marko). Stoga je za opštinu Tivat optimalno rješenje daljnje dizanje kvalitete smještajne ponude i pratećih sadržaja kao i u susjednoj opštini Kotor te razvoj nautičkog i gradskog turizma. I u opštini Tivat postoje mogućnosti za razvoj ruralnog turizma kao i u susjednom području opštine Kotor, također u području poluostrva Vrmac.

## **BUDVA**

Opština Budva kao daleko najsnažnije turističko odredište cijele Crne Gore je već sada ugroženo saturacijskim procesima, što je i vidljivo kroz preizgrađenost prostora, zagušenost prometa, pretrpanost plaža i strukturu potražnje koja nije u skladu objektivno visokom atraktivnošću prostora. Dodatno područje Budve opterećuje i izletnička potražnja iz drugih prostora, posebno iz područja opštine Kotor (Grbalj) i izletnici iz unutrašnjosti Crne Gore. Ipak, izdvoje li se tri uže cjeline na području opštine – sama Budva, rivijera Pržno – Sveti Stefan i područje Petrovca, mogu se uočiti i značajne razlike. Tako je pritisak daleko najjači na užem području Budve od granice s opštinom Kotor na plaži Jaz do Rafailovića, koji su kao mikrolokacija postali primjerom pretjerane izgradnje u užem obalnom pojasu. Kada je riječ o pritisku na plažni prostor, područje Petrovca izloženo mu je dvostruko manje, a područje Pržno – Sveti Stefan oko pet puta manje od same Budve, a i ukupna izgrađenost ove dvije cjeline je drastično manja.

Iako je situacija s komunalnom infrastrukturom u opštini Budva povoljnija nego u opštini Herceg Novi zahvaljujući povezanosti u mrežu vodovoda i kanalizacije na nivou cijelog Primorja i otvorenosti mora, i tu postoje problemi nedovoljnih vodosnabdjevačkih kapaciteta zbog gubitaka u sustavu i zagađivanja mora. Situacija s prometom je još nepovoljnija, jer postojeća Jadranska magistrala ne može podnijeti ukupan promet vozila, a postoje i značajni problemi s parkirališnim prostorom. Stoga se bez izgradnje obilaznice Budve i četverotračne brze ceste na cijelom potezu Jadranske obalne ceste kroz opštinu Budva ne može računati na novi razvoj. U skladu s takvim stanjem i predviđene zone za novi razvoj su razmjerno male i u većoj mjeri se odnose na dio opštine Budva južno od Rafailovića, osobito krajnji južni dio u uvali Buljarica. To znači bi opština Budva u dijelu oko samog grada Budve trebala obustaviti daljnju izgradnju i primarno se orijentirati na dizanje kvalitete postojeće ponude.

Iako analiza prihvatnih kapaciteta ukazuje na to da u južnom dijelu opštine ima prostora za novu izgradnju, prilikom realizacije tih planova treba voditi računa o prelijevanju pritiska iz same Budve te o potrebi očuvanja određenih dijelova obale u prirodnom stanju radi očuvanja kvalitete cijele destinacije Budva. Drugim riječima, rijetka neizgrađena obalna područja kao što su uvala Buljarica i ostrvo Sveti Nikola trebalo bi sačuvati od intenzivnog razvoja turizma kako ne bi došlo do smanjenja vrijednosti cjelokupne destinacije kao što se već djelomično desilo u slučaju prostora oko Svetog Stefana. Dodatni resursi za razvoj postoje i u brdskim dijelovima opštine Budve podalje od obale, koji se već i koriste za izgradnju kuća za odmor, pri čemu se nedovoljno vodi računa o kvaliteti i vizualnim aspektima izgradnje.

## **BAR**

Područje opštine Bar zauzima daleko najveći prostor od svih primorskih opština, otprilike kao tri bokeljske opštine Herceg Novi, Kotor i Tivat zajedno, a opština Bar ima od svih opština i najviše stanovnika. No, prema ukupnoj duljini obale opština Bar je tek treća, iza Kotora i Herceg Novog te s neznatno duljom obalom od opština Budva, Tivat i Ulcinj. I prema kapacitetu plaža opština Bar je tek treća iza Ulcinja i Budve, iako ima znatno više plažnog prostora od opština Herceg Novi, Kotor i Tivat. Posebnosti opštine Bar su obuhvat vrlo prostranog zaleđa u mikroregijama Crmnica i Krajina uz obale Skadarskog jezera te daleko najveća izloženost izletničkom pritisku zbog dobrih veza s unutrašnjosti Crne Gore. Zbog toga je i broj vikendica najveći upravo opštini Bar uz istovremeno znatno manji broj komercijalnih smještajnih kapaciteta od turistički najjačih opština Budva i Herceg Novi.

Unutar opštine Bar izdvajaju se tri uže obalne cjeline u području Sutomora, samog Bara i područja Pečurica prema Ulcinju, te dvije cjeline u unutrašnjosti Crmnica i Krajina. Pri tom je zanimljivo da je većina stanovništva koncentrirana u užem području oko samog Bara, dok dvije preostale obalne cjeline oko Sutomora i Pečurica raspolažu s većinom plažnih kapaciteta i vikendica. Kako uz to značajan dio obale upravo oko samog Bara nije u funkciji turizma zbog strmog terena i drugih namjena (luka Bar), za opštinu Bar karakterističan je veći pritisak na plažni prostor ne samo od susjedne opštine Ulcinj, nego i od susjednih dijelova opštine Budva. Prevelika koncentracija dnevnih gostiju i vikendaša zasigurno je utjecala i na nižu razinu kvalitete turizma od susjedne opštine Budva, što znači da bi se mjere koje uključuju diversifikaciju naplate korištenja plaža znatnim dijelom odnosile upravo na opštinu Bar.

Usprkos opterećenosti brojnim korisnicima opština Bar planira značajnu novu izgradnju. Tome u znatnoj mjeri doprinosi povoljnija infrastrukturna situacija od ostalih opština, posebno kada je u pitanju promet. Glavnina izgradnje predviđa se u južnoj zoni oko Pečurica, gdje za sada nema mnogo izgrađenih komercijalnih smještajnih sadržaja. No, tu postoji već sada snažan pritisak za izgradnjom vikendica koji bi mogao ugroziti planove turističkog razvoja, kao što je već slučaj s područjem Sutomora gdje je unatoč atraktivnosti prirode kvalitativna razina turizma razmjerno niska zbog preopterećenosti izletničkom i vikendaškom potražnjom. Stoga je u opštini Bar nužno što prije ograničiti izgradnju vikendica u obalnoj zoni i maksimalno se usmjeriti na dizanje kvalitete turističke ponude. Opština Bar od svih obalnih opština ima i daleko najbolje mogućnosti preusmjeravanja turističkog pritiska s obale u zaleđe, što zbog najboljih veza s unutrašnjošću preko tunela Sozina, što zbog postojanja mnoštva atrakcija u neposrednoj blizini, posebno u području NP Skadarsko jezero.

## **ULCINJ**

Opština Ulcinj jedina od svih primorskih opština raspolaže dovoljno velikim plažnim kapacitetima za intenzivniji novi razvoj. Štoviše, ti su resursi dovoljno veliki da omogućavaju stavljanje pod režim strože zaštite više od polovice cjelokupnog područja Velike Plaže kao osnovnog turističkog resursa. Glavna ograničenja razvoja proizlaze iz opterećenosti užeg gradskog područja Ulcinja kao osnovne atraktivne točke, posebice kada je u pitanju prometni pristup. Stoga se kao prioritetan zahvat nameće izgradnja marine na području Limana, koja bi trebala stvoriti prostor za smještaj nautičkih sadržaja koji su za sada izrazito nerazvijeni. Uređenje marine omogućilo bi istodobno alternativni prometni pristup staroj jezgri Ulcinja kroz izgradnju kvalitetnog cestovnog pristupa do neposredne blizine samog središta Starog grada, odnosno stvorilo uvjete za stvaranje šire pješačke zone u užem priobalnom području grada.

Glavnina novog razvoja opštine Ulcinj trebala bi obuhvatiti prostore u zaleđu Velike plaže, odnosno uže cjeline područja Štoja. Pri tom zbog visoke vrijednosti resursa Velike plaže treba voditi računa o dizanju kvalitete ponude, posebno hotela viših kategorija. Isto vrijedi i za uvalu Valdanos kao prostor vrlo

pogodan za izgradnju rizorta najviše kategorije i zapravo jedini veći dio obale sjeverno od Velike plaže pogodan za turistički razvoj. Nužno je i uređenje novog središta Ulcinja na dijelu zone Štoj/Velika plaža najbliže centru Ulcinja, kao prostora znatno većih prostornih razvojnih mogućnosti od već sada prekapacitiranog područja Starog grada Ulcinja.

Osim uže zone grada Ulcinja s uvalom Valdanos i područja Velike plaže s Adom Bojanom, na području opštine Ulcinj izdvaja se i treća mikrocjelina u unutrašnjosti opštine oko naselja Vladimir odnosno u mikroregiji Anamali. Radi se o izrazito nerazvijenom i turistički posve neiskorištenom prostoru čije bi resurse trebalo uključiti u ponudu Ulcinja. Tu se posebice misli na prostor oko Šaskog jezera i uz rijeku Bojanu, gdje ima osnova za razvoj ruralnog i ekoturizma. To podrazumijeva i uvođenje strožih režima zaštite s obzirom na visoku prirodnu osjetljivost ovih prostora, ali i mogućnost stvaranja novog ekološki osviještenog turističkog proizvoda.

## Popis literature

- Ariza, E., Jimenez, J. A., i R., Sarda (2008.). A critical assessment of beach management on the Catalan coast. *Ocean and Shoreline Management*. 51, 141-160.
- Baud Bovy, M. i F. R. Lawson (1998.). Tourism and Recreation. Elsevier Science & Technology Books. 304 str.
- Da Silva, C. P., Alves, F. L. i R. Rocha (2007.). The Management of Beach Carrying Capacity: the case of Northern Portugal. *Journal of Coastal Research*. ICS 2007 (Proceedings). 135-139.
- Monstat (2003). Popis stanovništva, domaćinstava i stanova u 2003. godini. Zavod za statistiku Crne Gore.
- Monstat (2011). Popis stanovništva, domaćinstava i stanova u 2011. godini. Zavod za statistiku Crne Gore.
- PAP/RAC (2006). Sustainable Tourism Development Strategy of the South Primorska Region – Slovenia 2006-2012. CAMP Slovenia. Split: MAP - PAP/RAC. 34 str.
- Plan objekata privremenog karaktera u zoni morskog dobra za 2013. – 2015. godinu
- PPPN za obalno područje Crne Gore, tematska sveska 13 - transportni sistem - analiza postojećeg stanja - izvod za IV fazu, RZUP – Montecep – Horwath HTL, Podgorica 2012
- Pravilnik o uslovima koje moraju da ispunjavaju uređena i izgrađena kupališta ("Sl.list CG", broj 20/08, 20/09, 25/09, 4/10, 61/10, 21/16).
- Prostorni plan razvoja regije Južni Jadran, UN – program za razvoj i vlada SFR Jugoslavije, UI SRH(Zagreb) - SWEKO(Stockholm), 1968.
- Scoullou, M. i Ferragina, E. (2010). Environmental and Sustainable Development in the Mediterranean. U: 10 Papers for Barcelona 2010. The European Institute of the Mediterranean. 43 str.
- UNECE (2008.). European agreement on main international traffic arteries economic commission for Europe inland transport committee Working Party on Road Transport. United Nations Economic and Social Council. Economic Commission for Europe.
- UNESCO (2009). United Nations World Water Development Report 3. Water in a Changing World. [http://www.unesco.org/water/wwap/wwdr/wwdr3/pdf/WWDR3\\_Water\\_in\\_a\\_Changing\\_World.pdf](http://www.unesco.org/water/wwap/wwdr/wwdr3/pdf/WWDR3_Water_in_a_Changing_World.pdf)
- UNWTO (1981). Saturation of Tourist Destinations: Report of the Secretary General. United Nations World Tourism Organization. Madrid, 13 str.
- WRI 2003. World Resources 2002-2004, Data Tables. World Resources Institute. <http://www.wri.org>.  
Prema Gossling (2006).